

Rapport

SOEST OP DE FIETS

Onderzoek rekenkamercommissie Soest naar het
fietsstimuleringsbeleid

Mei 2021

COLOFON

Uitgave

Goudappel
Snipperlingsdijk 4
Postbus 161
7400 AD Deventer

Rapportnummer

2021/definitief

Datum

Mei 2021

Opdrachtgever

Rekenkamercommissie Soest

Auteurs

Dr. Nico Dogterom (Goudappel)
Bart Jelijs, MSc (Goudappel)
Drs. Jan-Anne Waagmeester (Goudappel)

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

INHOUDSOPGAVE

Managementsamenvatting	4
1. Inleiding	9
1.1 Achtergrond.....	9
1.2 Doel- en vraagstelling	9
1.3 Uitvoering onderzoek	10
1.4 Normenkader.....	10
1.5 Leeswijzer	10
2. Totstandkoming en inhoud beleid.....	13
2.1 Inleiding.....	13
2.2 Aanleiding fietsstimuleringsbeleid	13
2.3 Doelen	14
2.4 Vertaling van doelen naar beleid	14
2.5 Maatregelen	18
2.6 Conclusie	20
3. Doelbereik en uitvoering	23
3.1 Inleiding.....	23
3.2 Uitvoering maatregelen	23
3.3 Feiten en cijfers over fietsgebruik	29
3.4 Aanvullende monitoring en informeren raad.....	37
4. Normenkader, conclusies en aanbevelingen	40
4.1 Inleiding.....	40
4.2 Toetsing normenkader	40
4.3 Aanbevelingen	43
Bijlage I: Geïnterviewde personen	45
Bijlage II: Geraadpleegde documenten	46
Bijlage III: Uitgevoerde maatregelen met budget Fietsactieplannen	47
Bijlage IV: Bestuurlijke reactie.....	49

Managementsamenvatting

Achtergrond

Begin 2021 heeft de Rekenkamercommissie van de gemeente Soest een onderzoek uitgevoerd naar het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente Soest. Dit onderzoek moet inzicht geven in de wijze waarop het college invulling geeft aan de ambitie om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren. Het onderzoek gaat in op de beleidskeuzes die zijn gemaakt, de investeringen die zijn gedaan en de resultaten die het beleid heeft opgeleverd. Het onderzoek richt zich op de periode 2014-2020.

De centrale onderzoeksvraag in dit onderzoek is: *In hoeverre zijn de maatregelen, genomen in de periode 2014 tot 2020, gericht op het stimuleren van het gebruik van fietsen, doeltreffend en doelmatig?* In het onderzoek zijn relevante documenten geanalyseerd en zijn interviews afgenomen. Ook is het fietsgebruik aan de hand van CBS-cijfers onderzocht en is een enquête uitgezet onder inwoners van Soest waarin hen gevraagd is naar hun fietsgebruik en ervaring met getroffen maatregelen.

Totstandkoming en inhoud beleid

Ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik zijn in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, 2008) twee strategische doelstellingen geformuleerd:

1. Het aantal verplaatsingen per fiets is in ritten tot 7,5 km in 2010 minimaal 35% en in 2020 hoger dan het landelijke geldende gemiddelde voor middelgrote gemeenten;
2. Bij nieuwe ontwikkelingen en nabij bestaande voorzieningen worden vaste normen gehanteerd voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

De doelstellingen volgen uit een heldere probleemanalyse, waaruit een laag fietsgebruik en een relatief slechte concurrentiepositie van de fiets is gebleken in de gemeente Soest. De gemeente heeft een heldere visie op de waarde van het fietsgebruik op het vlak bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid.

Het fietsstimuleringsbeleid richt zich op een negental oplossingsrichtingen, met daarbij een grote rol voor inzet op fietsinfrastructuur en -voorzieningen. Naast infrastructuur (harde maatregelen) wordt ook het belang van gedragsbeïnvloeding (zachte maatregelen) omschreven in de beleidsdocumenten. Waar infrastructurele maatregelen de juiste randvoorwaarden moeten bieden zijn maatregelen op het gebied van gedrag en educatie nodig om mensen daadwerkelijk vaker voor de fiets te laten kiezen. Het is niet altijd duidelijk omschreven en onderbouwd op welke wijze de onderscheiden oplossingen precies moeten bijdragen aan een hoger fietsgebruik. De gemeente Soest kiest er nadrukkelijk niet voor om het gebruik van de fiets te stimuleren door in te zetten op het ontmoedigen van autogebruik.

Het jaarlijkse Fietsactieplan bevat de jaarlijkse uit te voeren maatregelen op het gebied van de fiets. Hiervoor is jaarlijks circa €50.000 beschikbaar. Verder zet de gemeente met het regionaal Fietsplan in op regionale (snel)fietsroutes, waarvoor subsidies vanuit het programma VERDER beschikbaar zijn gekomen. Het fietsstimuleringsbeleid kent integratie met het duurzaamheidsbeleid van de gemeente; de fiets heeft een rol in het Programma Energietransitie Soest 2020-2025.

Uitvoering maatregelen

In de praktijk is in de periode 2014-2020 vooral ingezet op de uitvoering van infrastructurele maatregelen. Maatregelen op het gebied van gedrag en educatie zijn slechts in beperkte mate uitgevoerd. De beperkte capaciteit binnen de organisatie speelt daarbij een rol.

In de selectie van maatregelen binnen de Fietsactieplannen hebben verzoeken en wensen van burgers een grote rol. Hierdoor speelt de gemeente actief in op ervaren knelpunten rondom het fietsgebruik, wat het draagvlak voor maatregelen ten goede komt. Tegelijk is er met deze vraaggestuurde benadering in mindere mate sprake van een opgavegericht toewerken naar de strategische doelen, waardoor bij meerdere maatregelen een directe koppeling met de strategische doelstellingen mist.

Een relatief groot deel van de beschikbare budgetten zijn besteed aan de uitvoering van haalbaarheidsonderzoeken en verkenningen ter voorbereiding op subsidieaanvragen voor grotere projecten. De gemeente Soest heeft in de periode 2014-2020 verschillende grote subsidies verworven, waarmee in de komende jaren het regionale fietsnetwerk verder geoptimaliseerd wordt.

Fietsgebruik en monitoring

Gedurende de uitvoering van het GVVP bleek dat de voorgenomen monitoring van het aandeel verplaatsingen per fiets aan de hand van CBS-cijfers niet werkbaar was. De steekproef in het jaarlijkse verplaatsingsonderzoek van CBS werd in de loop van de jaren kleiner, waardoor deze niet meer bruikbaar was voor een jaarlijkse update van het aandeel verplaatsingen per fiets in Soest. Dit werd al in de tussenevaluatie van het GVVP in 2015 opgemerkt. Er is evenwel geen alternatief monitoringskader gekomen.

In dit onderzoek is aan de hand van een alternatieve methode nagegaan hoe het fietsgebruik zich in verplaatsingen tot 7,5 kilometer heeft ontwikkeld. Daarbij is gewerkt met een voortschrijdend meerjarig gemiddelde gebaseerd op cijfers uit het genoemde CBS-onderzoek. Daarmee kunnen uitspraken tot en met 2018 gedaan worden. De voortschrijdend meerjarig gemiddelden tonen dat Soest in 2018 nog steeds een lager fietsgebruik had dan alle middelgrote gemeenten samen.

In het gebruikersonderzoek, waarin inwoners van Soest zijn bevraagd over hun fietsgebruik en ervaring met fietsstimuleringsmaatregelen, gaf een groot gedeelte van de respondenten (circa 40%) aan in de periode 2014-2020 vaker te zijn gaan fietsen. Deelnemers geven aan dat persoonlijke factoren daarbij een grotere rol spelen dan geïmplementeerde maatregelen. Maatregelen gericht op verkeersveiligheid kennen een hogere waardering van deelnemers dan andere typen maatregelen.

Beantwoording hoofdvraag

De beantwoording van de hoofdvraag is als volgt:

- Met betrekking tot de doelstelling ten aanzien van het aandeel verplaatsingen per fiets kan niet vastgesteld worden of het beleid doeltreffend is. De voorgenomen wijze van monitoren kan niet gebruikt worden om de voortgang op de doelstelling te monitoren. Daardoor is de gemeente Soest in de periode 2014-2020 niet in staat geweest om te beoordelen of de gemeente op koers lag ten aanzien van dit doel. Het alternatieve monitoringskader dat in dit onderzoek gebruikt is geeft een indicatie dat Soest niet op weg is om de doelstelling te halen.
- De getroffen maatregelen in de periode 2014-2020 zijn te kleinschalig om daadwerkelijk een verschil te maken. Het beschikbare budget is in de periode 2014-2020 ontoereikend geweest om een schaa sprong te maken die nodig is om het aandeel fiets te verhogen, zeker binnen de randvoorwaarde om het auto gebruik niet te ontmoedigen.
- Tegelijk geldt dat in de komende jaren een aantal belangrijke regionale fietsroutes gerealiseerd zullen worden, op basis van inspanningen en investeringen uit de periode 2014-2020. Mogelijk leiden deze tot een hoger gebruik van de fiets. Eventuele effecten van deze uitbreidingen in fietsroutes kunnen pas in de komende jaren vastgesteld worden. Deze investeringen in infrastructuur zijn naar verwachting effectiever wanneer deze vergezeld gaan van vraagbeïnvloedingsmaatregelen.
- De doelstelling ten aanzien van het hanteren van fietsparkeernormen is deels gerealiseerd. Er zijn fietsparkeernormen vastgesteld, die worden gehanteerd bij nieuwe ontwikkelingen. Bij bestaande voorzieningen worden deze fietsparkeernormen echter maar in beperkte mate gehanteerd.

Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen aan de gemeenteraad

- Zet in op samenhangend fietstimuleringsbeleid met strategische doelen en maatregelen voor meerdere jaren, waarbij de maatregelen een duidelijke relatie hebben met de strategische doelen.
- Bezie de diverse vervoersmodaliteiten (auto, fiets, bus, etc.) in relatie tot elkaar in mobiliteitsbeleid zodat realistische doelen geformuleerd kunnen worden.
- Werk (nieuwe) doelen SMART uit en geef bij elke maatregel goed onderbouwd aan in welke mate deze bijdraagt aan de doelen.
- Zorg dat beschikbare middelen, zowel qua capaciteit als qua financiën, beter aansluiten bij de gestelde strategische doelen.
- Zet in op monitoring van de maatregelen, gerelateerd aan de strategische doelen. Gebruik daarbij indicatoren die hanteerbaar zijn.
- Verzoek het college om over de maatregelen te rapporteren in de reguliere P&C cyclus, naast het verantwoorden van de uitgevoerde projecten in het kader van de "inzet op het stimuleren fietsgebruik".
- Fietsbeleid wordt steeds meer een regionale opgave. Laat het beleid en het uitvoeringsprogramma zoveel mogelijk aansluiten bij regionale ambities, bijvoorbeeld bij de ambities die de provincie hanteert ten aanzien van het regionale fietsbeleid.

Aanbevelingen aan het college

- Maak een uitvoeringsprogramma voor meerdere jaren.

- Voer de maatregelen uit in samenwerking met de verschillende clusters binnen de afdeling Ruimte en breng samenhang aan binnen de verschillende gemeentelijke programma's. Zo kan de geplande inzet op gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in het programma Energietransitie een waardevolle bijdrage zijn in de strategische doelen voor fietsgebruik.

1

HOOFDSTUK

Inleiding

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Fietsen is een duurzame en gezonde vorm van verplaatsen en kan een wezenlijke bijdrage leveren aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Steeds meer gemeenten zetten in op het stimuleren van het fietsen. Ook de gemeente Soest heeft de ambitie om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren.

De rekenkamercommissie (RKC) van de gemeente Soest kiest ervoor om een onderzoek uit te voeren naar het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente Soest. Een dergelijk onderzoek moet inzicht geven in de wijze waarop het college invulling geeft aan de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren, welke investeringen worden gedaan en welke resultaten het beleid tot nu toe heeft opgeleverd.

De RKC heeft dit onderzoek in samenwerking met Goudappel uitgevoerd.

1.2 Doel- en vraagstelling

Het doel van het onderzoek is tweeledig. Het onderzoek beoogt:

1. te reconstrueren welke keuzes zijn gemaakt op het gebied van het stimuleren van fietsgebruik en wat de status van de gestelde doelen is;
2. te beoordelen in welke mate het beleid doeltreffend en doelmatig is.

De centrale vraag in het onderzoek is: in hoeverre zijn de maatregelen, genomen in de periode 2014 tot 2020, gericht op het stimuleren van het gebruik van fietsen, doeltreffend en doelmatig?

De centrale vraag is opgedeeld in een viertal deelvragen:

1. Hoe ziet het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente eruit om het gebruik van de fiets te stimuleren?
2. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het fietsstimuleringsbeleid en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?
3. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente feitelijk ingezet om het fietsgebruik te stimuleren en waarom is voor die maatregelen gekozen?
4. Is het gebruik van de fiets in, om en rond Soest daadwerkelijk toegenomen in 2020 (t.o.v. 2014) en in hoeverre is dit het effect van getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten?

Afbakening en verantwoording

Het onderzoek gaat in op de maatregelen die genomen zijn in de periode 2014 tot en met 2020.

Daarmee richt het onderzoek zich op de tweede helft van de uitvoering van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP), dat de looptijd 2008-2020 heeft. De RKC verwacht dat effecten van de uitvoering van dit plan te onderzoeken zijn. In 2019 is het Regionaal Fietsplan Soest vastgesteld. De effecten van dit plan zijn naar verwachting nog maar beperkt te onderzoeken.

In maart 2020 brak in Nederland het virus COVID-19 uit. Vanaf dat moment werden maatregelen getroffen om de verspreiding van het virus tegen te gaan. Zo werden werknemers aangemoedigd thuis te werken en waren voorzieningen in meer of mindere mate gesloten in de periode maart 2020 tot en met het moment van schrijven. Deze maatregelen hebben hun effect op mobiliteit. Mensen verplaatsten zich

over het algemeen minder in 2020. Tegelijk zijn er indicaties dat het gebruik van de fiets, als individueel vervoermiddel, aantrekkelijker is geworden ten opzichte van andere mobiliteitsvormen vanaf maart 2020.

De periode na maart 2020 is niet representatief voor de periode 2014-2020. Daarom richt dit onderzoek zich in eerste instantie op de periode vóór maart 2020. Dit is ingegeven door de wens om het effect van gemeentelijke fietsstimuleringsmaatregelen op het fietsgebruik los te trekken van mogelijke effecten van de uitbraak van COVID-19 op het fietsgebruik.

Het onderzoek richt zich op het stimuleren van fietsen in de breedste zin van het woord. Het gaat niet alleen om het stimuleren van de fiets door middel van maatregelen op het vlak van infrastructuur en ruimtelijke ordening maar bijvoorbeeld ook op het vlak van gedragsbeïnvloeding. Deze maatregelen kunnen voortkomen uit diverse terreinen waarop de gemeente beleid maakt, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

1.3 Uitvoering onderzoek

Voor het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Documentstudie. Het betreft het bestuderen van documenten met informatie over beleidsvorming, besluitvorming en de uitvoering van het beleid. Ook het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van CBS is geraadpleegd voor informatie over het fietsgebruik in de gemeente Soest. Bijlage I bevat een overzicht van de bestudeerde documenten.
2. Interviews. Er zijn interviews afgenomen met bestuurders en ambtenaren. Bijlage II bevat een overzicht van de geïnterviewde betrokkenen. Betrokkenen, inclusief leden van de RKC, hebben voorafgaand aan het interview een interviewleidraad ontvangen met een aantal vragen die de structuur voor het interview vormden. Verslagen van de interviews zijn voorgelegd aan de betrokkenen, die de gelegenheid hadden om het verslag te corrigeren op onjuistheden.
3. Enquête. Er is een enquête uitgezet onder inwoners van Soest. Hierin is hen gevraagd naar hun fietsgebruik en hun ervaringen met getroffen fietsstimuleringsmaatregelen.
4. Ambtelijk en bestuurlijk hoor en wederhoor. De medewerkers van de gemeente hebben gelegenheid gekregen om tijdens het ambtelijk wederhoor de feiten in het conceptrapport te controleren. Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders een bestuurlijke reactie gegeven op de conclusies en aanbevelingen.

1.4 Normenkader

Voor de beantwoording van de vragen van dit onderzoek is een normenkader gehanteerd. De normen hebben betrekking op de onderscheiden deelvragen. Tabel 1.1 geeft een overzicht van de normen. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten aan het normenkader getoetst.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het fietsstimuleringsbeleid. Het gaat in dit hoofdstuk om de totstandkoming, de inhoud van het beleid en de vertaling naar maatregelen. Hoofdstuk 3 zet de uitvoering en het doelbereik van de maatregelen uiteen. Hoofdstuk 4 geeft de toetsing van de resultaten aan het normenkader en eindigt met conclusies en aanbevelingen.

DEELVRAAG	NORM
Hoe ziet het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente eruit om het gebruik van de fiets te stimuleren?	Het beleid ten aanzien van fietsstimulering is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en de rol van mobiliteit daarin.
	Aan het beleid ten aanzien van fietsstimulering ligt een adequate (probleem)analyse ten grondslag.
	Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.
	Het beleid is consistent: beleidsstukken bouwen voort op eerder beleid en resultaten (aanvullend dan wel corrigerend).
Welke doelen wil de gemeente bereiken met het fietsstimuleringsbeleid en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd	De gemeente heeft duidelijke beleidsdoelstellingen op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik geformuleerd.
	De doelen zijn realiseerbaar.
	De doelen zijn concreet en meetbaar.
	De doelen zijn logisch vertaald naar rollen, instrumenten en randvoorwaarden.
Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente feitelijk ingezet om het fietsgebruik te stimuleren en waarom is voor die maatregelen gekozen?	Het beleid is vertaald in een coherent geheel aan maatregelen.
	Maatregelen volgen uit de doelen en zijn helder en gedegen onderbouwd.
	Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten.
	De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het fietsstimuleringsbeleid.
	Uitgevoerde maatregelen volgen uit het beleid.
Is het gebruik van de fiets in, om en rond Soest daadwerkelijk toegenomen in 2020 (t.o.v. 2014) en in hoeverre is dit een effect van de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten?	Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering.
	De gemeente heeft inzicht in de behaalde resultaten en de hiervoor gemaakte kosten.
	De maatregelen dragen herleidbaar bij aan de realisatie van de vastgestelde doelen.
	Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het stimuleren van het fietsgebruik in Soest en/of de uitvoering daarvan.
	De gemeente Soest ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken.
	Effecten en doelbereik worden met het oog op het realiseren van de doelen gemonitord.
	De raad wordt adequaat, tijdig en voldoende geïnformeerd over de voortgang in het fietsstimuleringsbeleid.

Tabel 1.1: Normenkader.

HOOFDSTUK

Totstandkoming en inhoud beleid

2. Totstandkoming en inhoud beleid

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de invulling van het Soester fietsstimuleringsbeleid. We beschrijven hoe het beleid vorm kreeg, welke doelen er werden gesteld en welke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren werden geformuleerd. Dit hoofdstuk is gericht op het beantwoorden van de onderstaande deelvragen:

1. Hoe ziet het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente eruit om het gebruik van de fiets te stimuleren?
2. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het fietsstimuleringsbeleid en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?
3. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd? (eerste deel van deelvraag 3)

2.2 Aanleiding fietsstimuleringsbeleid

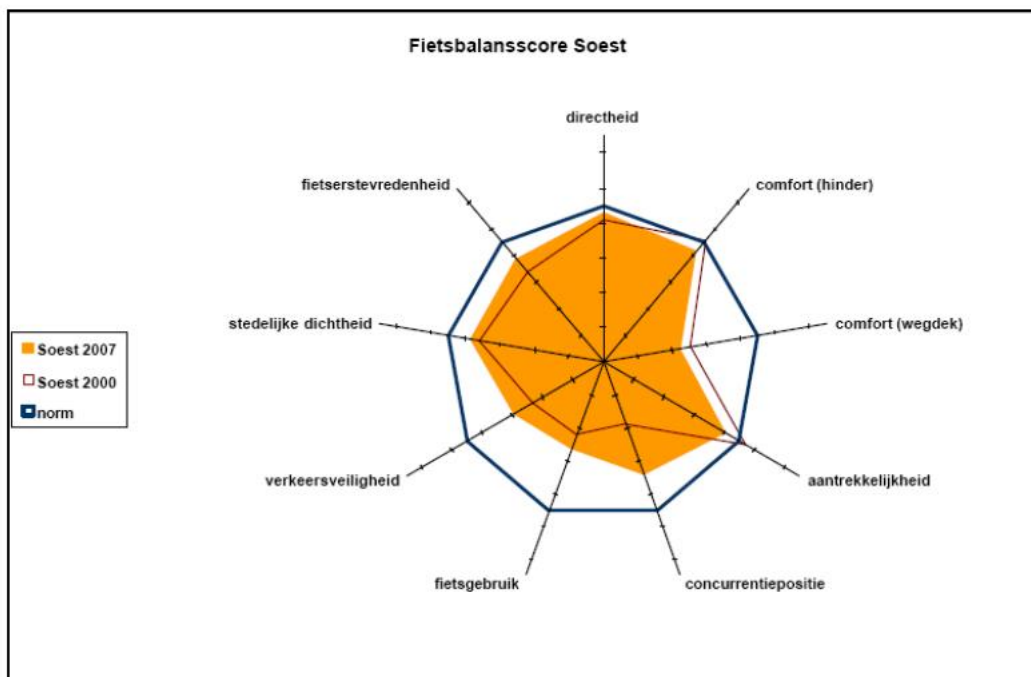
De aanleiding van het Soester fietsstimuleringsbeleid ligt in het Raadsprogramma 2002-2006. Hierin is de ambitie uitgesproken om het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren en om een eerste fietsbeleidsplan te ontwikkelen. Met het stimuleren van het fietsgebruik wil de gemeente de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in Soest een impuls geven. Het Fietsbeleidsplan 2003-2007 noemt dat fietsen gezond, goedkoop, stil en schoon is. Dagelijks fietsgebruik heeft volgens het plan een preventieve werking op hart- en vaatzieken, suikerziekte en een te hoge bloeddruk. Fietsen is volgens het plan een veilig vervoermiddel doordat het vrijwel geen schade berokkent aan anderen. Ook heeft fietsen een positieve bijdrage aan het verblijfsklimaat van winkelgebieden en de leefbaarheid door het beperkte ruimtegebruik van de fiets.

Fietsbalans als vertrekpunt

De Fietsbalans van de Fietzersbond vormt een belangrijk startpunt voor het Soester fietsbeleid. De Fietzersbond heeft in 2000 in de gemeente Soest een onderzoek uitgevoerd naar de stand van zaken wat betreft het fietsklimaat. Het fietsklimaat van Soest is in deze Fietsbalans op 10 aspecten gescoord. In 2000 scoorde Soest goed op de aspecten directheid van het netwerk (snelheid op fietsroutes)¹, comfort (weinig hinder) en aantrekkelijkheid van het netwerk. Soest scoorde laag op de aspect kwaliteit van het wegdek, maar scoorde daar wel gelijk met het gemiddelde van andere deelnemende gemeenten aan de Fietsbalans. Soest scoorde ook laag op fietsgebruik en concurrentiepositie van de fiets (snelheid ten opzichte van de auto) en scoorde hier lager dan het gemiddelde van de deelnemende gemeenten.

In 2007 is een nieuwe update gekomen van de Fietsbalans. Op zes van de negen criteria scoorde Soest in 2007 beter dan in 2000. Met name de concurrentiepositie van de fiets was duidelijk verbeterd. Hoewel de score iets hoger was dan in 2000, scoorde Soest in 2007 op het criterium fietsgebruik nog steeds laag.

¹ Bij directheid van het netwerk gaat het om de mate waarin de belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties met elkaar verbonden zijn via fietsroutes en de mate waarin de fiets op deze routes voorrang krijgt. Een hogere directheid van het netwerk leidt tot kortere afstanden en kortere reistijden voor de fiets.



Figuur 2.1: Fietsbalansscore voor de gemeente Soest van de Fietzersbond. Bron: GVVP.

2.3 Doelen

Ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik zijn in de kadernota van het GVVP twee strategische doelstellingen geformuleerd. Het gaat om de volgende doelstellingen:

1. Het aantal verplaatsingen per fiets is in ritten tot 7,5 km in 2010 minimaal 35% en in 2020 hoger dan het landelijke geldende gemiddelde voor middelgrote gemeenten;
2. Bij nieuwe ontwikkelingen en nabij bestaande voorzieningen worden vaste normen gehanteerd voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

2.4 Vertaling van doelen naar beleid

In 2003 stelde de gemeente, met inbreng van inwoners van Soest en de Fietzersbond, het Fietsbeleidsplan 2003-2007 op. Betrokkenen werden actief gestimuleerd om ideeën aan te dragen ter bevordering van het fietsgebruik. Op basis van dit plan werd het eerste jaarlijkse Fietsactieplan opgesteld, met daarin acties en prioriteitsstelling ter bevordering van het fietsgebruik. Nadat het college van B&W in 2006 besloten had om een gemeentelijke toekomstvisie op het verkeersbeleid tot 2020 op te stellen, werd in 2008 het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Het GVVP fungeerde als nieuw beleidsplan voor de fiets. Wel kwamen grote delen van het Fietsbeleidsplan 2003-2007 in het GVVP terug. In het GVVP werden de strategische doelen om het fietsen in Soest te stimuleren geïntroduceerd en vastgesteld, die tot 2020 leidend waren.

In 2015 behandelde de gemeenteraad de tussenevaluatie van het GVVP. De belangrijkste conclusie ten aanzien van het GVVP was dat de ambities niet pasten bij de beschikbare budgetten. Het college heeft daarop een GVVP 'Oplegnotitie' geschreven, waarin binnen de financiële kaders keuzes zijn gemaakt voor concrete maatregelen voor de resterende termijn tot en met 2020. Het college heeft ervoor gekozen om de ambities en de doelen niet te wijzigen. Deze GVVP 'Oplegnotitie' werd in 2017 vastgesteld door de raad.

In het coalitieakkoord 2018-2022 formuleerde het college een aantal specifieke wensen ten aanzien van de fiets. Onder andere werd de ambitie uitgesproken om nader in te zetten op toeristische routes en/of snelfietsroutes. In 2019 werden in het Regionaal Fietsplan Soest voorstellen gepresenteerd voor een aantal te realiseren regionale (snel)fietsroutes. Tenslotte zijn in het Programma Energietransitie enkele maatregelen opgenomen die betrekking hebben op de fiets.

Hieronder gaan we nader in op de beleidsdocumenten die betrekking hebben op het stimuleren van het fietsgebruik en die van in vloed zijn geweest op het handelen van de gemeente in de periode 2014-2020.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) - 2008

Ten aanzien van de fiets introduceert het GVVP allereerst de strategische doelen, zoals die in paragraaf 2.3 zijn gepresenteerd. Vervolgens gaat het GVVP uitvoering in op de wensen met betrekking tot het fietsnetwerk. Het GVVP stelt dat het fietsnetwerk samenhangend, direct, aantrekkelijk, verkeersveilig en comfortabel dient te zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke manier invulling gegeven dient te worden aan deze begrippen. Zo wordt genoemd dat bij aantrekkelijke fietsroutes het wegdek vlak is en markeringen goed zichtbaar zijn. Wat betreft verkeersveiligheid wordt genoemd dat dit beïnvloed wordt door snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, mate waarin oogcontact mogelijk is, anticipatietijd, intensiteiten van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en de beschikbare manoeuvreerruimte.

Het GVVP maakt onderscheid tussen primaire en secundaire fietsroutes. Primaire routes vormen de dragers van de fietsinfrastructuur. Hier vindt bundeling van het fietsverkeer plaats. Primaire routes verbinden de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties in de gemeente. Secundaire fietsroutes voeden de primaire routes vanuit de verblijfsgebieden. In het GVVP worden inrichtingseisen gegeven voor de primaire en secundaire fietsroutes, onder andere ten aanzien van type en breedte van de fietsinfrastructuur.

Wat betreft het fietsnetwerk presenteert het GVVP de Wensstructuur Fiets, waarin alle te realiseren fietsverbindingen zijn opgenomen. Het GVVP neemt de acht primaire routes voor Soest en de drie primaire routes voor Soesterberg uit het Fietsbeleidsplan over. Deze routes zijn opgesteld door middel van een analyse van belangen en frequent gekozen routes tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingspunten. De volgens het GVVP nog te realiseren routes zijn de routes naar Soesterberg, Den Dolder en Hilversum (primaire routes) en de route naar Hoogland langs de Eem (secundaire route).

Na presentatie van strategische doelen en de wensen ten aanzien van het fietsnetwerk identificeert het GVVP verschillende knelpunten wanneer het gaat over de fiets:

- Laag fietsgebruik: het fietsgebruik ligt onder het landelijk gemiddelde.
- Herkenbaarheid fietsnetwerk: veel wegen uit het primaire fietsnetwerk missen eigen fietsvoorzieningen.
- Duurzaam Veilige inrichting: niet alle wegen zijn ingericht volgens het Duurzaam Veilig-principe.²
- Oversteekbaarheid: op verschillende drukkere en bredere wegen kan het oversteken voor fietsers een probleem zijn.
- Directe fietsroutes: de routes vanuit Soest naar Soesterberg en Hilversum blijven een knelpunt als het gaat om directe fietsroutes. Hier moet nog omgerekend worden.
- Aansluiting fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom: het netwerk van fietspaden in het bosgebied sluit niet overal goed aan op de fietspaden binnen de bebouwde kom.

² Het Duurzaam Veilig-principe is geïntroduceerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en stelt specifieke ontwerpeisen voor elke type weg. Het principe is opgesteld om de verkeersveiligheid op wegen te verbeteren, waarbij vorm, functie en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd.

Na identificatie van de knelpunten formuleert het GVVP een negental oplossingsrichtingen. Deze zijn weergegeven in Tabel 2.1.

	OPLOSSINGSRICHTING	BELEID/VOORBEELD
1	Optimaliseren fietsnetwerk	Realisatie van ontbrekende schakels, toepassing kwaliteitseisen van het fietsnetwerk
2	Directe routes	Directere routes Soest-Soesterberg en Soest-Hilversum
3	Voorrang voor de fiets	Minimaliseren oponthoud voor fietsers op primaire fietsroutes
4	Fietsenstallingen	Hanteren vaste normen voor het aantal stallingen bij nieuwe ontwikkelingen
5	Integratie recreatief en utilitair fietsnetwerk	Hanteren van de definitie primaire en secundaire routes zonder recreatief en utilitair gebruik te onderscheiden
6	Samenwerken	Intern en extern samenwerking zoeken om fietsen te stimuleren
7	Vervoermanagement	Aanspreken bedrijfsleven op hun verantwoordelijkheid voor fietsbereikbaarheid
8	Vervoersprestatie op locatie ('Omgekeerd ontwerpen')	Vergroten aandacht/prioriteit voor fiets (en ander langzaam verkeer) bij ontwikkeling van ruimtelijke plannen
9	Communicatie (Gedrag en educatie)	Bij de inwoners onder de aandacht brengen van de concurrentiepositie en gezondheidsvoordelen van de fiets

Tabel 2.1: De oplossingsrichtingen voor de fiets zoals beschreven in het GVVP.

Volgens het GVVP dragen de genoemde oplossingsrichtingen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. De oplossingsrichtingen kennen een duidelijke focus op fietsinfrastructuur- en voorzieningen. Hiermee sluiten zij goed aan bij de geïdentificeerde knelpunten. Het GVVP ziet inzet op fietsinfrastructuur- en voorzieningen als een belangrijke randvoorwaarde voor het stimuleren van het fietsgebruik. Dit zijn de zogenoemde 'harde maatregelen'. Het GVVP stelt evenwel dat naast het realiseren van goede en uitnodigende fietsroutes en -voorzieningen ook de overtuiging van inwoners om vaker te fietsen nodig is om meer fietsgebruik te realiseren. Via de oplossingsrichting gedrag en educatie moet volgens het GVVP gewoontegedrag doorbroken worden en inwoners bewust gemaakt worden van het goede aanbod van fietsvoorzieningen. Met het oog op gedrag en educatie geeft het GVVP aan: *'Om de doelstellingen voor een toename in het gebruik van de fiets bij verplaatsingen te realiseren spelen voorlichting en educatie een belangrijke rol'*. Dit zijn de zogenoemde 'zachte maatregelen', waaronder ook maatregelen binnen de oplossingsrichting vervoermanagement geschaard kunnen worden. In de interviews wordt door meerdere betrokkenen benadrukt dat, om fietsstimuleringsbeleid werkelijk succesvol te laten zijn, het van belang is om inzet op fietsinfrastructuur vergezeld te laten gaan van inzet op gedragsbeïnvloeding.

Het GVVP stelt dat bij het stimuleren van de fiets wordt uitgegaan van de eigen kracht van de fiets als modaliteit, als een veilig en gezond vervoermiddel. De gemeente kiest nadrukkelijk niet voor het ontmoedigen van het autoverkeer. In het eerdere Fietsbeleidsplan 2003-2007 wordt daarentegen wel gesteld dat *'uit de praktijk in andere gemeenten blijkt dat beperkende maatregelen voor het autoverkeer het meeste gewicht in de schaal leggen'*. Het is een politieke keuze om niet in te zetten op fietsstimulering door middel van het ontmoedigen en beperken van autogebruik. Het GVVP heeft als uitgangspunt dat mobiliteit niet belemmerd mag worden, ook de automobilititeit niet. Iedereen is vrij om zijn of haar eigen keuzes te maken en voor sommige mensen is de auto een noodzakelijk vervoermiddel. Uit de interviews blijkt ook dat economische afwegingen een rol spelen. Er wordt gevreesd dat het voorzieningenniveau in de gemeente onder druk komt te staan wanneer het autogebruik ontmoedigd wordt, door bijvoorbeeld invoering van betaald parkeren.

Het GVVP is vastgesteld voor de periode 2008-2020. De gemeente is voornemens om een nieuwe mobiliteitsvisie te ontwikkelen. Op dit moment wordt eerst de omgevingsvisie uitgewerkt. Wanneer de

raad de integrale beleidskaders voor de omgevingsvisie heeft vastgesteld zal de gemeente in lijn hiermee een nieuwe mobiliteitsvisie ontwikkelen. Naar verwachting wordt dit in 2022 opgepakt.

Nota parkeernormen auto en fiets (2e herziening) - 2014

Met de Nota parkeernormen geeft de gemeente Soest invulling aan de ambitie uit het GVVP om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in balans te laten blijven. De parkeernormen zijn afgeleid van de landelijke kengetallen van CROW, met hier een daar een aanpassing naar de Soester situatie. Met betrekking tot de fiets wordt in hoofdstuk 4.2 van de Nota ingegaan op de bepalingen voor fietsparkeerplaatsen. Er wordt gesteld dat kwaliteitseisen ten aanzien van afmetingen, toegankelijkheid en ruimtegebruik worden gehanteerd wanneer partijen een omgevingsvergunning aanvragen voor het realiseren van een nieuwe voorziening. In het document zijn de precieze afmetingen voor fietsparkeervakken opgenomen. Het document presenteert de fietsparkeernormen voor verschillende functies (wonen, detailhandel, horeca etc.). Er ontbreken nog fietsparkeernormen voor enkele functies. In dit document staat het voornemen om deze bij een volgende herziening aan te vullen gebaseerd op ervaringscijfers.

Tussenevaluatie GVVP - 2015

De Tussenevaluatie van het GVVP bevat een beschrijving van de uitgevoerde fietsmaatregelen die tussen 2008 en 2014 zijn uitgevoerd. De belangrijkste conclusie van de Tussenevaluatie is dat de ambities van het GVVP niet pasten bij de beschikbare budgetten. In de Tussenevaluatie wordt gesteld dat ambities en maatregelen maar gedeeltelijk zijn gerealiseerd en dat aan de uitvoering van het GVVP geen toereikend budget is gekoppeld. Het hoofdstuk over de fiets bevat de volgende conclusies:

- De strategische doelen zijn volgens de Tussenevaluatie SMART geformuleerd. Tegelijk wordt aangegeven dat het strategische doel over fietsgebruik niet cijfermatig kan worden onderbouwd omdat het jaarlijkse verplaatsingsonderzoek van CBS, dat hiervoor gebruikt zou worden, niet langer voldoet vanwege het terugbrengen van de steekproefgrootte.
- Er zijn maatregelen ingezet op alle oplossingsrichtingen (tactieken).
- In de praktijk wordt bij (her)inrichtingsplannen nauwelijks rekening gehouden met het principe van 'omgekeerd ontwerpen': bij ontwerpen krijgt in de praktijk eerst de auto een plek.
- Bedrijven en winkels passen de (vrijwillige) fietsparkeernormen slechts in beperkte mate toe op bestaande situaties (de verplichting geldt alleen voor nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is).

Oplegnotitie GVVP - 2017

Als antwoord op de Tussenevaluatie presenteerde het college een oplegnotitie bij het GVVP. Daarbij gaf het college aan geen nieuw GVVP te willen maken, met nieuwe doelen en ambities. In de Oplegnotitie presenteert het college de keuzes voor concrete maatregelen in de resterende 3-4 jaar van het GVVP binnen bestaand beleid en financiën. Er is dus geen sprake geweest van een wijziging in de doelen, zoals geformuleerd in het GVVP. De Oplegnotitie is in 2017 vastgesteld door de raad.

In de Oplegnotitie is verwoord dat Soest het verbeteren van de fietsroutes en het realiseren van nieuwe verbindingen als uitgangspunt neemt om het fietsgebruik te stimuleren. Inzet op 'zachtere' maatregelen op het gebied van vervoermanagement en gedrag/educatie wordt niet genoemd. Onder de voorgestelde maatregelen vallen de fietsverbindingen Soest-Soesterberg en Soest-Hilversum (gesubsidieerd vanuit het programma 'VERDER'³), enkele haalbaarheidsonderzoeken naar regionale gewenste fietsverbindingen en het verbeteren van enkele lokale fietsverbindingen. Vanuit het programma 'Beter Benutten' werkt Soest

³ Programma in de regio Midden-Nederland waarin maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid worden gerealiseerd. Maatregelen worden bekostigd door gemeenten, de provincie Utrecht en het Rijk.

onder andere mee aan de uitbreiding van fiets- en autoparkeerplaatsen bij de (bus)stations. De fietsparkeernormen zullen worden aangevuld bij een herziening van de parkeernota.

Nota parkeernormen (3e herziening) - 2017

Zoals voorgenomen in de vorige Nota parkeernormen en de Oplegnotitie zijn de fietsparkeernormen voor de ontbrekende functies aangevuld in de derde herziening van de Nota parkeernormen. Daarnaast worden enkele aanvullingen op de kwaliteitseisen beschreven, bijvoorbeeld m.b.t. de bereikbaarheid en fietsparkeersystemen.

Coalitieakkoord - 2018

Ten aanzien van het fietsen staan in dit coalitieakkoord afspraken over (1) het verbeteren van de parkeergelegenheid en de verkeersveiligheid voor fietsers bij de aanpak van sportpark Bosstraat, (2) het bevorderen van het fietsverkeer door de haalbaarheid van nieuwe toeristische fietsroutes en/of snelfietsroutes te onderzoeken en (3) het bezien of er maatregelen mogelijk zijn tot verbetering van de fietsveiligheid bij rotondes aan de Koningsweg.

Regionaal Fietsplan – 2019

Samen met o.a. de gemeenten Amersfoort en Baarn en de provincie Utrecht, presenteert Soest zes fietsprojecten die worden uitgevoerd van 2020 t/m 2023. Vijf van deze projecten behelzen het realiseren van nieuwe/directere fietsroutes. De inzet op goede regionale fietsroutes is ingegeven door de opkomst van het gebruik van de elektrische fiets.

Programma Energietransitie Soest 2020-2025 - 2020

De gemeente Soest heeft de doelstelling geformuleerd om een energietransitie in te zetten waarmee de gemeente in 2030 een CO₂-reductie van 49% realiseert en in 2050 nagenoeg CO₂-neutraal is. In het programma zijn opgaven en projecten opgesteld voor verschillende domeinen, waaronder het domein Mobiliteit. Een van de projecten is het stimuleren en faciliteren van fietsen door middel van een jaarlijks Fietsactieplan, dat reeds vanuit Verkeer wordt opgezet. Hier komen de ambities en werkwijze van het fietsbeleid en het duurzaamheidsbeleid samen. Wat betreft fietsstimulering vanuit werkgevers vindt de gemeente dat zij zelf het goede voorbeeld moet geven. In 2020 is de gemeente gestart met het uitwerken van een fietsplan voor werknemers binnen de eigen organisatie. Als grootste werkgever in de gemeente wil de gemeente Soest, wanneer het fietsplan gereed is en resultaten worden behaald, ook andere werkgevers aanmoedigen tot het stimuleren van het fietsgebruik onder hun werknemers.

2.5 Maatregelen

Met het jaarlijkse Fietsactieplan wordt invulling gegeven aan de uitvoering van concrete maatregelen om de ambities uit het GVVP te realiseren. In de periode 2014-2020 is voor het Fietsactieplan jaarlijks een budget van €52.000 beschikbaar gesteld. De actieplannen hebben een dynamisch karakter en worden jaarlijks vastgesteld door het college van B&W en worden ter inzage gelegd voor de raad.

De in het GVVP gedefinieerde ontbrekende schakels in het fietsnetwerk dienen als belangrijk raamwerk voor de invulling van de concrete maatregelen die in het Fietsactieplan zijn opgenomen. Tegelijk is er ook veel ruimte voor inbreng van inwoners en belanghebbenden, zoals de Fietsersbond. In de actieplannen zijn ook onderzoeken opgenomen ter voorbereiding op subsidieaanvragen voor provinciale, regionale of nationale programma's. Sinds vaststelling van het Programma Energietransitie Soest 2020-2025 worden ook de ambtenaren die zich bezighouden met het duurzaamheidsbeleid in de gemeente betrokken de

gedragsbeïnvloeding middels specifieke programma's van de provincie Utrecht. Dit heeft nog niet geleid tot concrete projecten.

Elk jaar vindt opnieuw een prioritering plaats van de op te nemen maatregelen. Volgens het Fietsbeleidsplan 2003-2007 wordt de prioriteitsstelling bepaald door:

1. rendement/ te verwachten effecten van de uit te voeren maatregelen in relatie tot de kosten;
2. primaire, secundaire, recreatieve routes;
3. relatie met lopende projecten;
4. routegewijze aanpak.

De Oplegnotitie presenteert een voorstel voor uit te voeren maatregelen in de periode 2017 tot het einde van de beleidstermijn in 2020. Daarmee wordt tegelijk ook een invulling gegeven aan de Fietsactieplannen voor de periode 2017-2020. In deze periode worden daarom geen jaarlijkse Fietsactieplannen meer vastgesteld. Voor 2021 geldt dat het nog onduidelijk is of een nieuw Fietsactieplan wordt opgesteld of in plaats daarvan een meerjarenplan, als onderdeel van de nieuwe omgevingsvisie.

In de Fietsactieplannen worden de volgende maatregelen genoemd voor de periode 2014-2020:

JAAR	MAATREGEL
2014	Actie melden hinderlijke fietspalen
	Uitvoering onderzoek gebruik fietsenstallingen stations Soest-Zuid en Soestdijk
	Het plaatsen van stallingsvoorzieningen bij sportterreinen
	Het plaatsen van stallingsvoorzieningen (fietsnietjes) bij bushalte Koningsweg/Eigendomsweg
	Bewegwijzering buitengebied tussen Soest en Soesterberg
2015	Kleinschalige maatregelen Jachthuislaan
	Aanpassingen bij fietsoversteek Clemensstraat
	Actie fietspaaltjes (vervolg)
	Plaatsen stallingsvoorziening busstation Soestdijk Noord, Koningsweg
2016	Het plaatsen van oplaadzuilen elektrische fietsen
	Verwijderen biggenruggen tussen fiets- en voetpaden (o.a. bij rotondes)
	Aanvullende aanpassingen Jachthuislaan
	Aanschaf fietsnietjes
2017	Actie fietspaaltjes (vervolg)
	Onderzoek fietsverbinding Peter van den Bremerweg – Barchman Wuytierslaan
2018	Onderzoek fietsverbinding Stadhouderslaan-Breemeentje via Praamgracht
2019	Fietspad Kleine Melm
2020	Snelfietsroute Amersfoort-Soestduinen-Utrecht

Tabel 2.2: Voorgestelde maatregelen uit de jaarlijkse Fietsactieplannen.

In de Fietsactieplannen is tevens elk jaar een post 'Overig' opgenomen, waaronder overige kleinschalige fietsmaatregelen geschaard worden. In de periode 2017-2020 is steeds €10.000 opgenomen voor deze post.

In het Regionaal Fietsplan zijn een zestal maatregelen genoemd. Een aantal van deze maatregelen zijn reeds in de Oplegnotitie (2017) genoemd.

MAATREGEL	
A	Fietspad Koningsweg Soest (N221) – Hilversumsestraatweg (N415)
B	Fietspad Peter van den Bremerweg, Soest – Middelhoefseweg, Amersfoort
C	Fietskluizen voor bewaakt dagstallen bij station Soest-Zuid
D	Snelfietsroute F28 Utrecht - Amersfoort
E	Directe fietsverbinding Soest – Soesterberg
F	Directe fietsverbinding Soesterberg, schakel Soest-West/Den Dolder

Tabel 2.3: Voorgestelde maatregelen uit het Regionaal Fietsplan (2019).

Verder noemt de Oplegnotitie ook onderzoek naar en uitvoering van verbeteringen van lokale fietsverbindingen die vallen binnen ROW-projecten (Regulier Onderhoud Wegen). Het gaat specifiek om drie projecten die vallen binnen ROW-herinrichtingsprojecten voor 2020: de verbindingen Clemensstraat – Klarinet, Koningsweg – Bosstraat en Rinke Tolmanpad en Chris Uiterwijkpad.

2.6 Conclusie

Hier volgen de belangrijkste conclusies ten aanzien van de totstandkoming van het beleid, de invulling van de strategische doelen en de maatregelen die hieruit volgen:

- Het Soester fietsstimuleringsbeleid komt voort uit een gedegen uiteenzetting van de waarde van het fietsgebruik op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. Met de uitvoering van de Fietsbalans van de Fietzersbond is er een heldere analyse gemaakt van het Soester fietsklimaat. De uitkomsten van de analyses lieten zien dat het fietsgebruik in Soest een belangrijk aandachtspunt is: op dit criterium scoorde Soest zowel in 2000 als in 2007 lager dan het landelijk gemiddelde.
- De strategische doelstelling om het aandeel fiets in verplaatsingen onder de 7,5 kilometer te stimuleren, met het doel dit in 2020 hoger dan het landelijke geldende gemiddelde voor middelgrote gemeenten te laten zijn, volgt logisch uit de probleemanalyse. Dit doel is concreet en meetbaar geformuleerd. Het doel is tegelijk erg ambitieus, zeker gesteld de beperkte financiële middelen voor maatregelen voor de fiets en de keuze om niet in te zetten op het ontmoedigen van het autogebruik. Ook is een tweede strategische doel geformuleerd, namelijk het hanteren van vaste normen voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen en nabij bestaande voorzieningen. Dit doet is concreet, meetbaar en realistisch.
- Het fietsstimuleringsbeleid richt zich op een negental oplossingsrichtingen. De gemeente ziet een grote rol voor inzet op fietsinfrastructuur en -voorzieningen. Het is niet altijd duidelijk omschreven en onderbouwd op welke wijze de aangedragen oplossingen precies moeten leiden tot een hoger fietsgebruik. De gemeente stelt in het GVVP dat infrastructurele maatregelen (harde maatregelen) vooral de juiste randvoorwaarden moeten bieden voor meer fietsgebruik. Om mensen daadwerkelijk vaker de fiets te laten gebruiken is ook gedragsbeïnvloeding (zachte maatregelen) nodig volgens de gemeente. Daarbij worden gedrag/educatie en werkgeversaanpak genoemd als oplossingsrichting. Activiteiten op deze terreinen komen echter weinig terug in de jaarlijkse Fietsactieplannen, die concrete maatregelen bevatten. Ook komen zachte maatregelen niet aan bod als gekozen maatregelen in de Oplegnotitie en het Regionaal Fietsplan. In het Programma Energietransitie wordt inzet op vraagbeïnvloedingsmaatregelen wel weer expliciet genoemd.

- Bij het opstellen van maatregelen hecht de gemeente veel waarde aan draagvlak. Een groot deel van de maatregelen wordt geformuleerd op basis van input van inwoners en de Fietzersbond. Met de Fietzersbond wordt structureel overlegd.

HOOFDSTUK

Doelbereik en uitvoering

3. Doelbereik en uitvoering

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de deelvragen beantwoord die betrekking hebben op de uitvoering en de resultaten van het fietsstimuleringsbeleid in de gemeente Soest:

3. Welke maatregelen heeft de gemeente feitelijk ingezet om het fietsgebruik te stimuleren en waarom is voor die maatregelen gekozen? (tweede deel van deelvraag 3)
4. Is het gebruik van de fiets in, om en rond Soest daadwerkelijk toegenomen in 2020 (t.o.v. 2014) en in hoeverre is dit het effect van getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten?

3.2 Uitvoering maatregelen

3.2.1 Organisatie

De activiteiten rondom de fiets zijn binnen de gemeentelijke organisatie belegd bij het Cluster Verkeer dat valt onder het Team Leefomgeving van de Afdeling Ruimte. Het cluster bestaat uit bijna 4 fte. Op het moment van het onderzoek stond er een vacature open voor een positie binnen het cluster. De nieuw aan te trekken medewerker dient invulling te geven aan de grotere verkeersprojecten. Voor de uitvoering van de maatregelen uit het Regionaal Fietsplan is een externe verkeerskundige ingehuurd. Volgens het cluster was er sprake van een beperkte capaciteit om de geplande fietsprojecten uit te voeren. Meerdere projecten die op de planning stonden voor de periode 2014-2020 zijn uitgesteld vanwege onvoldoende capaciteit.

3.2.2 Maatregelen

Tabel 3.1 geeft een overzicht van welke voorgenomen maatregelen, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, daadwerkelijk zijn uitgevoerd in de periode 2014-2020. Deze informatie is aangeleverd vanuit de ambtelijke organisatie.

BRON	MAATREGEL	OPLOSSINGSRICHTING	STATUS
Fietsactieplan 2014	Actie melden hinderlijke fietspalen	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Uitvoering onderzoek gebruik fietsenstellingen stations Soest-Zuid en Soestdijk	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Het plaatsen van stallingsvoorzieningen bij sportterreinen	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Het plaatsen van stallingsvoorzieningen (fietsnietjes) bij bushalte Koningsweg/Eigendomsweg	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Bewegwijzering buitengebied tussen Soest en Soesterberg	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
Fietsactieplan 2015	Kleinschalige maatregelen Jachthuislaan	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Aanpassingen bij fietsoversteek Clemensstraat	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Actie fietspaaltjes (vervolg)	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Plaatsen stallingsvoorziening busstation Soestdijk Noord, Koningsweg	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Het plaatsen van oplaadzuilen elektrische fietsen	Fietsenstallingen	Uitgevoerd

Fietsactieplan 2016	Verwijderen biggenruggen	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Aanvullende aanpassingen Jachthuislaan	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
	Aanschaf fietsnietjes	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Actie fietspaaltjes	Optimaliseren fietsnetwerk	Uitgevoerd
Oplegnotitie/ Fietsactieplan 2017	Onderzoek fietsverbinding Peter van den Bremerweg – Barchman Wuytierslaan	Directe routes	Uitgevoerd
Oplegnotitie/ Fietsactieplan 2018	Onderzoek fietsverbinding Stadhouderslaan-Breemeentje via Praamgracht + recreatieve fietsverbinding langs de Eem	Directe routes	Uitgevoerd
Oplegnotitie/ Fietsactieplan 2019	Fietspad Kleine Melm	Optimaliseren fietsnetwerk	Niet volledig uitgevoerd (uitwerking ontwerp en onderhandelingen gerealiseerd)
Oplegnotitie/ Fietsactieplan 2020	Snelfietsroute Amersfoort-Soestduinen-Utrecht	Directe routes	Gerealiseerd met provinciale middelen
Oplegnotitie	Actualisatie fietsparkeernormen bij herziening Nota Parkeernormen	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
Oplegnotitie/ ROW 2020 herinrichting	Onderzoek naar fietsdoorsteek Clementstraat-Klarinet	Optimaliseren fietsnetwerk	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2022)
	Onderzoek naar fietsdoorsteek Koningsweg-Bosstraat	Optimaliseren fietsnetwerk	Onderzoek uitgevoerd, niet haalbaar binnen het financiële kader
	Onderzoek naar en verbetering van fietspad Rinke Tolmanpad.	Optimaliseren fietsnetwerk	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2022)
Oplegnotitie/ Regionaal Fietsplan	Fietspad Koningsweg Soest (N221) – Hilversumsestraatweg (N415)	Directe routes	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2021)
	Fietspad Peter van den Breemerweg, Soest – Middelhoefseweg, Amersfoort	Directe routes	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2023)
	Fietskluizen voor bewaakt dagstallen bij station Soest-Zuid	Fietsenstallingen	Uitgevoerd
	Snelfietsroute F28 Utrecht - Amersfoort	Directe routes	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2022)
	Directe fietsverbinding Soest – Soesterberg	Directe routes	Werk in uitvoering (verwachte oplevering 2022)
	Directe fietsverbinding Soesterberg, schakel Soest-West/Den Dolder	Directe routes	Uitgevoerd

Tabel 3.1: Status van in beleidsdocumenten voorgestelde maatregelen.

16 van de 18 maatregelen die zijn genoemd in de Fietsactieplannen zijn uitgevoerd. Het feit dat tot en met 2016 het Fietsactieplan op jaarbasis is vastgesteld heeft bijgedragen de hoge mate waarin voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd. De actualisatie van de fietsparkeernormen, zoals voorgenomen in de Oplegnotitie, is uitgevoerd.

Het grootste deel van de grotere maatregelen die in de Oplegnotitie binnen het raamwerk van de ROW 2020 herinrichting en het Regionaal Fietsplan zijn genoemd zijn nog niet uitgevoerd. 6 van de 9 maatregelen staan op de planning om in de periode 2021-2023 uitgevoerd te worden. Twee maatregelen zijn reeds uitgevoerd (fietskluizen voor bewaakt dagstallen bij station Soest-Zuid en de directe

fietsverbinding Soesterberg, schakel Soest-West/Den Dolder) en één maatregel is vervallen (uitvoering fietsdoorsteek Koningsweg-Bosstraat).

In de tweede helft van de periode 2014-2020 zijn een aantal voorgenomen maatregelen komen te vervallen:

- Het voorgenomen fietspad Kleine Melm is onderdeel van de Wensstructuur Fiets. Het voornemen was om deze te realiseren met de geplande ontwikkeling bij de Kleine Melm. Door terughoudendheid van de ontwikkelaar is het niet mogelijk gebleken om het betreffende fietspad samen met de ontwikkeling te realiseren in 2019. De maatregel is daarmee komen te vervallen. Het budget is voor andere projecten ingezet.
- In 2020 was budget gereserveerd om bij te dragen aan maatregelen in de gemeente Soest rondom de realisatie van de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht. Deze maatregelen bleken met geld van de provincie gefinancierd te kunnen worden. Daarmee is de reservering komen te vervallen en kon het budget voor andere projecten worden ingezet.
- De verbetering van de fietsverbinding Koningsweg-Bosstraat is komen te vervallen. Na een haalbaarheidsonderzoek bleek het budget van €200.000,- om de drie voorgenomen projecten met ROW 2020 dekking uit te voeren ontoereikend. De haalbaarheid van de verbinding Koningsweg-Bosstraat scoorde het laagst en is daarom afgefallen. De beide andere projecten stonden gepland voor 2020 maar zijn vanwege een gebrek aan capaciteit doorgeschoven naar 2022.

Bijlage III bevat een tabel waarin alle maatregelen zijn opgenomen die in de periode 2014-2020 zijn uitgevoerd binnen het Fietsactieplan, ingedeeld naar bestedingen. De informatie over bestedingen is aangeleverd vanuit de ambtelijke organisatie. Uit het overzicht van de bestedingen komt het volgende naar voren:

- De meeste maatregelen hebben een beperkte schaal. Het gaat bijvoorbeeld om het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen, het plaatsen van bewegwijzering en kleine herinrichtingen op specifieke locaties.
- De haalbaarheidsonderzoeken die voor 2017 en 2018 gepland stonden hebben minder gekost dan vooraf begroot. Samen met de vervallen voorgenomen maatregelen in 2019 en 2020 heeft dit ertoe geleid dat in de periode 2017-2020 veel maatregelen zijn uitgevoerd die niet in de oorspronkelijke Fietsactieplannen zijn opgenomen. Voorbeelden van maatregelen die extra zijn uitgevoerd zijn:
 - Uitwerken van een ontwerp voor een fietsoversteek en verlenging van het fietspad tussen de Biltseweg het kruispunt Beckeringhstraat-Koningsweg ter voorbereiding op een subsidieverzoek (2018);
 - Voorbereiden van schetsen voor een vijftal lokale fietsverbindingen en Last Mile oplossingen bij bedrijventerreinen en investeringen in een fietsapp ten behoeve van de handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen (2019);
 - Onderzoek naar de verkeersveiligheid op rotondes, als uitvoering van een belangrijke wens uit het coalitieakkoord 2018-2022.
- Niet alle budgetten die beschikbaar waren per jaar (€52.000,-) zijn volledig gebruikt.
 - Het overschot in 2014 was €18.000,-. Dit is geormerkt voor het realiseren van kleinschalige maatregelen aan de Jachthuislaan in 2015;
 - In 2017 is een oormerkvoorstel voor €28.700,- gedaan voor onderzoeken na 2017. Dit voorstel is niet gehonoreerd door de Afdeling Bedrijfsvoering, team Financiën;
 - In 2020 is een overschot vanwege uitstel van de gedragscampagne 'Ik Fiets' naar 2021. Deze gedragscampagne is uitgesteld vanwege een gebrek aan capaciteit.

Uitvoering overige maatregelen

Buiten het Fietsactieplan, Regionaal Fietsplan en ROW 2020 herinrichting zijn nog de volgende maatregelen gerealiseerd in de periode 2014-2020:

- Pilot dynamische fietsverlichting rotonde Koningsweg/Dalweg. Deze pilot maakt deel uit van de onderzoeken naar de verkeersveiligheid op rotondes. De voorbereiding en aanleg van de verlichting in 2020 op deze specifieke rotonde is bekostigd uit een apart vrijgegeven krediet.
- In 2014/2015 werd een breder fietspad langs het spoor tussen de Paltzerweg en ecoduct Op Hees aangelegd (nog voor dat duidelijk werd dat deze deel zou uitmaken van de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht). Realisatie werd gefinancierd met een bijdrage vanuit Onderhoud en een provinciale subsidie.
- In 2016/2017 vond de herinrichting van de Wieksloterweg plaats. De herinrichting werd gefinancierd met een bijdrage vanuit Onderhoud en een provinciale subsidie. De maximumsnelheid ging terug naar 30km/u en er werden snelheidsremmende ingrepen gerealiseerd. Het zuidelijke deel van de weg werd ingericht als fietsstraat.
- In 2019 zijn fietsenstellingen en fietsparkeervakken geplaatst en verplaatst bij winkelpromenade Soestdijk, Plein van Zuid en Rademakerstraat (Soesterberg), mede in afstemming met winkeliersverenigingen. Dit was onderdeel van een breder pakket aan maatregelen in winkelgebieden, waarvoor een apart budget beschikbaar was (ca. €10.000).

Selectie van maatregelen

Een aanzienlijk deel van de uitgevoerde maatregelen is genomen naar aanleiding van aangedragen knelpunten en verzoeken van bewoners en andere belanghebbenden. Voorbeelden hiervan zijn de plaatsing van fietsnietjes bij OV-halte Koningsweg Varenstraat (2014), het verwijderen van groenvoorziening nabij de rotonde op de Vrijheidsweg (2015) en het onderzoek naar en verwijderen van biggenruggen als scheiding tussen voet- en fietspaden (2016). Het onderzoek naar de verkeersveiligheid op rotondes op de Koningsweg is ingegeven door het coalitieakkoord 2018. Hoewel er op basis van ongevalscijfers geen reden was om aan te nemen dat het hier om onveilige situaties gaat, werden deze rotondes door meerdere bewoners als onveilig voor fietsers ervaren. De coalitie vond het belangrijk om deze subjectieve onveiligheid te adresseren en heeft dit als één van de drie speerpunten ten aanzien van het onderwerp fiets opgenomen.

Verkenningen voor subsidies

Een deel van de budgetten van het jaarlijkse Fietsactieplan in de periode 2014-2020 is geïnvesteerd in haalbaarheidsonderzoeken en verkenningen, meestal ter voorbereiding op subsidieaanvragen bij de provincie. De gemeente heeft het streven om alleen haalbaarheidsonderzoeken uit te voeren voor projecten die een goede kans maken om gehonoreerd te worden. Dat zijn met name fietsverbindingen die een bijdrage leveren aan het regionale fietsnetwerk. De provincie vindt het belangrijk om te investeren in regionale fietsnetwerken en geeft prioriteit aan aanvragen naar aanleiding van de provinciale knelpuntenanalyse die in 2019 samen met de gemeenten is uitgevoerd. De provincie vraagt van gemeenten normaliter om een cofinanciering van 50-65% voor de fietsroutes, afhankelijk van het beschikbare budget.

3.2.3 Activiteiten naar oplossingsrichtingen GVVP

Wanneer het gaat om de oplossingsrichtingen, zoals geformuleerd in het GVVP, is door de gemeente in de periode 2014-2020 op de volgende wijze invulling daaraan gegeven.

Optimalisatie fietsnetwerk

De gemeente probeert vanuit kostenefficiëntie zoveel mogelijk werk met werk te maken. Bij onderhoud of herinrichting van een straat of wegvak brengt de afdeling Leefomgeving standaard advies in ten aanzien van de fiets en draagt wanneer mogelijk bij aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur of andere fietsvoorzieningen. De gemeente hanteert daarbij CROW-richtlijnen wat betreft eisen aan de infrastructuur. Er zijn diverse kleine fietsdoorsteken en verbeteringen van fietspaden gerealiseerd.

Directe routes

Budgetten vanuit het Fietsactieplan worden vooral ingezet om nieuwe routes voor te bereiden en subsidies aan te vragen. Budgetten vanuit het Fietsactieplan zijn niet voldoende voor het realiseren van nieuwe routes. Er zijn budgetten aangevraagd om de voorgestelde verbindingen naar Hilversum, Soesterberg en Amersfoort te realiseren. Deze zijn vanuit het VERDER-programma gehonoreerd. Tot nu toe is alleen een deel van de verbinding naar Soesterberg reeds gerealiseerd.

Voorrang voor de fiets

Op verschillende plaatsen zijn verkeerslichten slimmer ingericht en zijn wachttijdvoorspellers aangebracht. Verkeerslichten kunnen niet altijd een snellere doorgang voor de fiets bewerkstelligen. Fietzers worden hier tegemoet gekomen door wachttijdvoorspellers. Op dit moment is de gemeente aan het inventariseren in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om bij oversteekplaatsen zebrapaden voor voetgangers niet door te trekken over het fietspad, ten behoeve van voorrang voor de fiets. Hier wil de gemeente één lijn in trekken.

Fietsenstallingen

De gemeente plaatst elk jaar nieuwe rekken en nietjes voor het stallen van fietsen. Dat doet de gemeente veelal vraaggestuurd, op basis van verzoeken van bewoners. Om ketenmobiliteit te stimuleren zijn extra stallingen bij OV-haltes en -stations gerealiseerd, mede met subsidies van de provincie. Ook zijn bij station Soest-Zuid bewaakte fietskluizen gerealiseerd. In 2017 is een herziening van de Nota parkeernormen uitgebracht. Hierin zijn aanvullingen wat betreft fietsparkeernormen gedaan. Bij nieuwe ontwikkelingen worden aanvragen voor omgevingsvergunningen getoetst op deze normen. Bij bestaande ontwikkelingen is toepassing van de normen vrijwillig.

Integratie recreatief en utilitair fietsnetwerk

De invulling van deze oplossingsrichting valt veelal samen met de oplossingsrichtingen Optimalisatie fietsnetwerk en Directe routes. Bij de het realiseren en verbeteren van fietsroutes is het uitgangspunt dat deze voor zowel recreatief als utilitair fietsverkeer bruikbaar zijn. Verschillende maatregelen die zijn uitgevoerd om fietsbewegwijzering voor routes/knooppunten aan te brengen, en die in Bijlage III vallen onder de oplossingsrichting Optimalisatie fietsnetwerk, hebben ook een relatie met deze oplossingsrichting.

Samenwerking

De gemeente Soest werkt nauw samen met buurgemeenten, zoals Baarn, Hilversum en Zeist. Het gaat zowel om het samen oppakken van grensoverschrijdende projecten, zoals de fietsverbinding Soest-Hilversum, als om het benutten van ervaringen in buurgemeenten. Zo heeft Soest de aanpak van fietswrakken en weesfietsen bij station Soest-Zuid mede opgesteld op basis van ervaringen in Baarn. Met de provincie wordt samengewerkt op het gebied van regionale fietsroutes, vooral bij de snelfietsroutes Amersfoort-Utrecht en Amersfoort-Hilversum. Met de Fietzersbond wordt nauw samengewerkt om knelpunten in beeld te brengen.

Vervoermanagement

Er zijn in de periode 2014-2020 weinig maatregelen genomen op het gebied van vervoermanagement. Er is een begin gemaakt met het project Last Mile Bedrijventerreinen, waarbij fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen verbeterd moeten worden. Daarmee moet het fietsen aantrekkelijker gemaakt worden voor werknemers. Op dit moment bereidt de gemeente Soest vanuit het Programma Energietransitie een fietsplan voor haar eigen organisatie voor, in het kader het geven van het goede voorbeeld.

Vervoersprestatie op locatie

De gemeente Soest streeft ernaar om de principes van Omgekeerd ontwerpen toe te passen bij nieuwe ontwikkelingen. De volgorde van prioriteit geven is in dit principe voetganger, fiets, auto. Het gaat hier niet zozeer om concrete maatregelen/projecten, maar om het toepassen van het principe bij nieuwe herinrichtingen of nieuwe ontwikkelingen. Het blijkt in de praktijk lastig om dit principe toe te passen. Er is vanuit de afdeling Leefomgeving vaak alleen budgettaire ruimte om snelheidsbeperkende maatregelen voor de auto toe te voegen bij herinrichtingen en niet om de fiets op grootschaligere manier tegemoet te komen in het wegontwerp. Ook is er regelmatig sprake van ruimtegebrek om de fiets een prominenter plek te geven.

Gedrag/educatie

Op het gebied van gedrag en educatie zijn in 2017 en 2018 enkele kleinschalige campagnes met een beperkt budget uitgevoerd rondom fietsverlichting (totaal rond €3.500,-). Ook faciliteert de gemeente het jaarlijkse verkeersexamen van basisscholen (onder andere m.b.t. vergunning/toestemming, verkeersbelduiden, advisering routes). Verder heeft dit onderwerp weinig aandacht gehad in de periode 2014-2020. In 2020 zou de gemeente Soest aansluiten bij de gedragscampagne 'Ik Fiets', wat mede vanuit de Provincie Utrecht binnen het programma Goedopweg wordt aangeboden. Dit is vanwege beperkte capaciteit uitgesteld.

3.2.4 Conclusie

Hier volgen de belangrijkste conclusies ten aanzien van de uitvoering van fietsstimuleringsmaatregelen:

- Uit te voeren maatregelen op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik zijn opgenomen in de jaarlijkse Fietsactieplannen. Deze worden ieder jaar vastgesteld op basis van ingeschatte kosten, beschikbaar budget en urgentie van de maatregelen.
- Veel maatregelen uit het Fietsactieplan zijn opgenomen op basis van ingebrachte knelpunten en verzoeken door bewoners en andere belanghebbenden. Het gaat bijvoorbeeld om het inventariseren van onveilige fietspaaltjes, het plaatsen van parkeervoorzieningen bij bushaltes en het weghalen van groenvoorzieningen ten behoeve van beter zicht bij rotondes. Dit zijn voornamelijk kleinschalige maatregelen. Deze zijn in principe in te passen in het beleid, omdat in het GVVP gesproken wordt over het realiseren van een samenhangend, direct, aantrekkelijk, verkeersveilig en comfortabel fietsnetwerk als randvoorwaarde voor gedragsverandering. Ook passen deze maatregelen binnen het kader van goede dienstverlening door de gemeente. Er is door deze werkwijze echter minder sprake van een opgavegericht toewerken naar realisatie van de strategische doelstellingen binnen een strategie voor de langere termijn.
- Verschillende uitgevoerde maatregelen zijn ingegeven door de ambities die in het coalitieakkoord 2018-2022 opgenomen zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het gaat hier om het onderzoeken en verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers in de Bosstraat en op rotondes. Het college heeft hier geacteerd op basis van klachten over subjectieve verkeersveiligheid; ongevals cijfers lieten niet zien dat deze locaties onveiliger waren. Dit betekent niet dat de inzet door het college niet te rechtvaardigen is. Het is immers de *beleefde* veiligheid die een rol speelt in de keuzes van inwoners ten aanzien van hun mobiliteitsgedrag. Inzet op deze maatregelen heeft prioriteit gekregen in de Fietsactieplannen. Hierdoor is minder

aandacht gegeven aan maatregelen die een directe relatie hebben met de strategische doelstellingen. Inzet op verkeersveiligheid is belangrijk en past op zichzelf goed binnen het beleid maar geldt ten opzichte van het strategische doel van fietsstimulering als randvoorwaarde. Verkeersveiligheid dient beschouwt te worden als 'dissatisfier': een slechte verkeersveiligheid schrikt bestaande fietsers af, een goede verkeersveiligheid trekt in zichzelf geen nieuwe fietsers aan.

- Ten opzichte van infrastructurele maatregelen zijn maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding in zeer beperkte mate van de grond gekomen in de periode 2014-2020. De gedragscampagne 'Ik Fiets' stond voor 2020 gepland maar is vanwege beperkte capaciteit uitgesteld en zal naar verwachting in 2021 uitgevoerd worden.
- Een relatief groot deel van de uitgevoerde maatregelen in de periode 2014-2020 betreffen haalbaarheidsonderzoeken en verkenningen. Deze zijn mede uitgevoerd ter voorbereiding op subsidieaanvragen voor regionale fietsverbindingen. De gemeente streeft ernaar om alleen haalbaarheidsonderzoeken uit te voeren voor projecten die een gerede kans maken op financiering. Juist de inzet op regionale routes zouden nieuwe mensen naar de fiets kunnen trekken. Het is echter niet altijd op voorhand met zekerheid te zeggen of deze subsidieverzoeken ook daadwerkelijk financiering opleveren. De gemeente is relatief succesvol in het verwerven van subsidies.

3.3 Feiten en cijfers over fietsgebruik

De gemeente Soest heeft in het GVVP aangegeven om de voortgang op de doelstelling ten aanzien van het aandeel verplaatsingen per fiets in verplaatsingen tot 7,5 kilometer te monitoren aan de hand van het Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van het CBS.⁴ Bij de tussenevaluatie bleek dat dit onderzoek niet langer gebruikt kon worden voor deze monitoringsdoeleinden. Dit is in de Tussenevaluatie aan de raad gemeld. Volgens de Tussenevaluatie kan het strategische doel niet cijfermatig worden onderbouwd en geeft daarvoor als reden: *'Het aantal respondenten van dit onderzoek is teruggebracht, waardoor kleinere gemeenten op basis hiervan geen betrouwbare uitspraken meer kunnen doen'*. Het aantal waarnemingen van verplaatsingen die een relatie met de gemeente Soest hebben is in het jaarlijkse onderzoek te laag om per afzonderlijk jaar betrouwbare uitspraken voor de gemeente Soest te kunnen doen over het aandeel fiets in verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. De strategische doelstelling ten aanzien van het aandeel verplaatsingen per fiets is echter gehandhaafd door het college in de Oplegnotitie.

Vanuit de gemeente vindt er daarom geen monitoring plaats van de voortgang op dit strategische doel. In het geheel heeft de gemeente geen cijfers die iets zeggen over het fietsgebruik in de gemeente in de periode 2014-2020. Op dit moment is de gemeente samen met de provincie bezig om telpunten aan te leggen op fietspaden. Dit betreft meetpunten op doorgaande regionale fietsroutes. Dit moet inzicht geven in de ontwikkeling van fietsintensiteiten op deze routes.

Om toch een beeld te hebben van de ontwikkeling van het fietsgebruik in de gemeente Soest in de afgelopen periode is een aangepaste analyse uitgevoerd op basis van het ODiN. Om het probleem van de geringe steekproef te ondervangen is gebruik gemaakt van meerjarig gemiddelden. Ook is een enquête uitgezet onder inwoners van Soest waarin hen gevraagd is naar de ontwikkeling in hun fietsgebruik en de mate waarin maatregelen vanuit de gemeente daar invloed op gehad hebben.

⁴ In de periode 2010 tot en met 2017 heette dit onderzoek Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), daarvoor heette het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON).

3.3.1 ODiN-analyse

Achtergrond

Het Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van het CBS is in Nederland een veelgebruikt onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Het verschaft informatie over de verplaatsingspatronen, beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip, gebruikte vervoermiddelen en verplaatsingsmotieven. Het ODiN wordt door veel gemeenten gebruikt om uitspraken te doen over het verplaatsingsgedrag van inwoners en bezoekers en om trends in mobiliteitspatronen door de tijd te monitoren.

In de analyses die voor dit onderzoek zijn uitgevoerd zijn steeds 3 jaren samen genomen. Dat betekent dat de resultaten voor bijvoorbeeld 2017 in feite de jaren 2016, 2017 en 2018 betreffen. Op het moment van schrijven zijn de resultaten van het ODiN van het jaar 2020 nog niet beschikbaar. Dat betekent dat 2019 het laatste jaar is waarover het ODiN informatie heeft. Het jaar 2019 maakt deel uit van het meerjarig gemiddelde van 2018 (2017-2019), waarmee 2018 het laatste jaar in de reeks waarover in dit hoofdstuk uitspraken worden gedaan. Ook met het weergeven van de 95% betrouwbaarheidsintervallen wordt rekening gehouden met de steekproefomvang van het ODiN.⁵

Het is belangrijk om op te merken dat door te werken met een meerjarig gemiddelde resultaten niet meer expliciet aan specifieke jaren gekoppeld kunnen worden. Daarmee is het als monitoringsinstrument minder geschikt en biedt het geen vervanging van de analyses die de gemeente in het GVVP voor ogen had. Het biedt daarentegen wel een mogelijkheid om voor een langere periode trends te identificeren en om na te gaan of het fietsgebruik in Soest al dan niet gestegen is in de afgelopen jaren. Om trends beter inzichtelijk te maken presenteren we hier cijfers die teruggaan tot 2008.

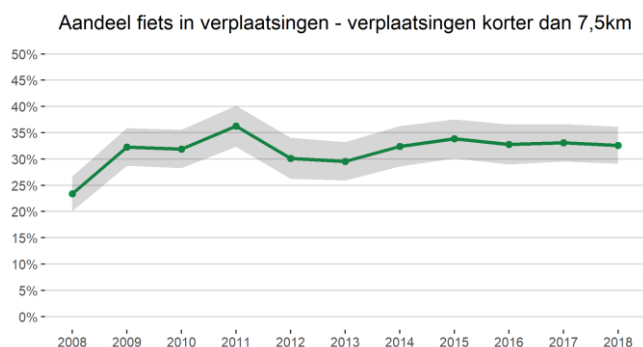
Analyse

Figuur 3.1 toont het aandeel fiets in alle verplaatsingen die een relatie hebben met de gemeente Soest.⁶ Het aandeel fiets ligt tussen de 18% en 25%, met twee lagere aandelen in 2008 en 2012. Het valt op dat het aandeel fiets na 2011 een daling kent en vanaf 2012 weer een stijging laat zien. Vanaf 2015 zet deze stijging zich niet door en is er weer een lichte daling.

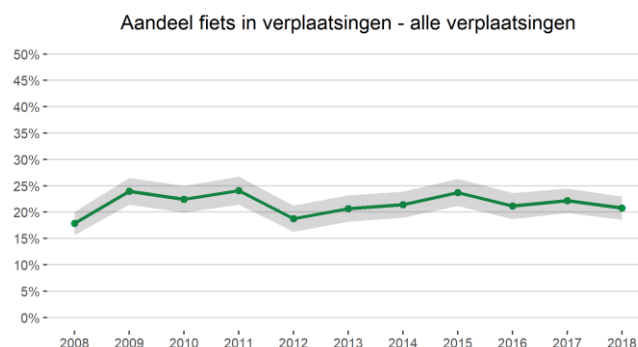
Hetzelfde patroon is zichtbaar wanneer het gaat om het aandeel fiets in verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5 kilometer (Figuur 3.2). Er is hier sprake van scherpere fluctuaties; het dal in 2008 en de piek in 2011 zijn lastig verklaarbaar en kan te maken met steekproefvariaties, ook al is gebruik gemaakt van meerjarig gemiddelden. Daarom is het belangrijk om naar de trend te kijken. De trend geeft een daling van het aandeel fiets in de jaren 2012 en 2013 aan. Daarna is het fietsgebruik gestegen, maar sinds 2015 is de stijging gestopt. Het aandeel fiets in deze verplaatsingen met een afstand korter dan 7,5

⁵ Het betrouwbaarheidsinterval zegt iets over de nauwkeurigheid van de gevonden waarde. Wanneer het onderzoek steeds weer opnieuw herhaald zou worden, zou de waarde in 95% van de gevallen binnen het interval liggen. Hoe kleiner het interval, hoe nauwkeuriger de gevonden waarde een weergave van de echte waarde binnen de gehele populatie is. Een grotere steekproef leidt tot een kleiner betrouwbaarheidsinterval.

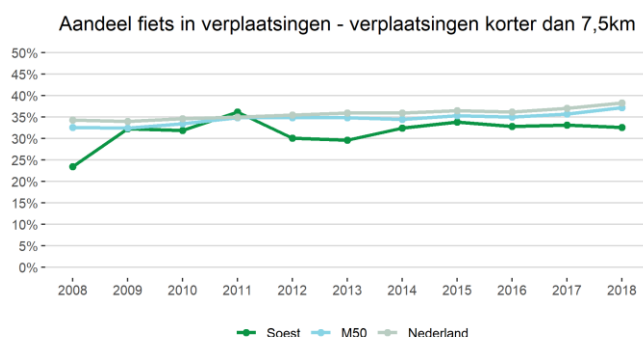
⁶ Alle verplaatsingen die de gemeente Soest als herkomst en/of bestemming hebben zijn daarbij meegenomen.



Figuur 3.1: Aandeel fiets in alle verplaatsingen in de gemeente Soest.



Figuur 3.2: Aandeel fiets in verplaatsingen met afstand korter dan 7,5 kilometer in de gemeente Soest.



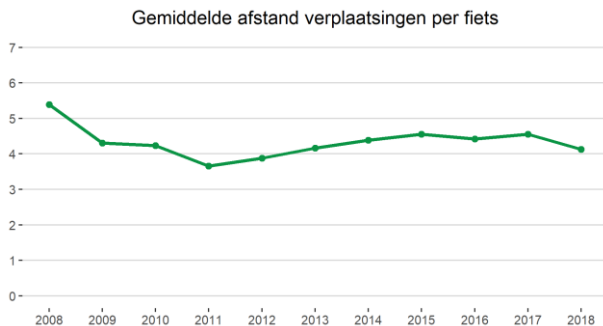
Figuur 3.3: Aandeel fiets in verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer in de gemeente Soest, M50 en Nederland.

kilometer was in 2018 32,6%. Daarmee is het aandeel fiets niet hoger dan in 2014, het begin van de periode dat onderwerp is van dit onderzoek. Het aandeel fiets was 32,4% in 2014. De auto wordt het meest gebruikt in verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer.

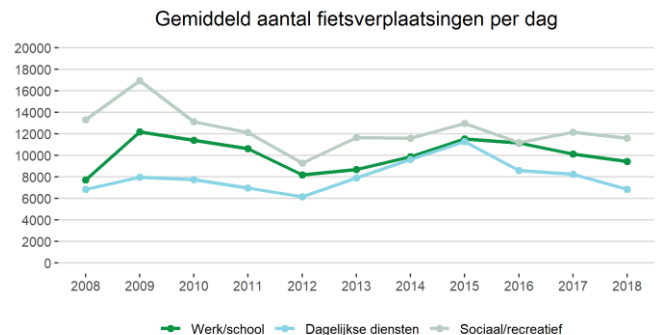
Het strategische doel ten aanzien van het aantal verplaatsingen per fiets in verplaatsingen tot 7,5 kilometer stelt dat dit aandeel in 2020 hoger moet zijn dan het landelijk geldende gemiddelde van middelgrote gemeenten. Figuur 3.3 zet het aandeel fiets in deze categorie in de gemeente Soest af tegen het aandeel fiets van alle middelgrote gemeenten (M50) samen.⁷ Ook is het aandeel fiets in deze categorie voor geheel Nederland weergegeven. De figuur toont dat het aandeel fiets in vrijwel de gehele periode onder het aandeel fiets van de M50 ligt, dat iets onder het gemiddelde van geheel Nederland ligt. Na 2013 komt het aandeel fiets in de gemeente Soest dicht bij het cijfer van de M50 te liggen, maar vanaf 2015 wordt het verschil weer groter. Vanaf dan kent de M50, en ook Nederland als geheel, een stijging in het aandeel fiets in verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer, wat voor Soest niet geldt.

⁷ De M50 is een netwerk van middelgrote gemeenten. Deze gemeenten hebben allen 30.000-80.000 inwoners. De gemeente Soest maakt ook deel uit van dit netwerk, dat bestaat uit 43 gemeenten. Een overzicht van de gemeenten is te vinden op de [website van M50](#).

Figuur 3.4 toont de gemiddelde afstand van verplaatsingen met de fiets, die een alternatieve indicator vormt voor de populariteit van de fiets. De grote uitschieter in 2008 is opvallend, maar moet niet teveel aandacht krijgen vanwege de steekproefvariatie die hier mogelijk een rol speelt. Na een daling in de gemiddelde afstand in de eerste jaren neemt de gemiddelde afstand toe in de periode 2011-2015. Net als het aandeel fiets zet de stijging in de gemiddelde afstand na 2015 niet door. Figuur 3.4 laat ten slotte de verdeling van het fietsgebruik over de motieven zien. Het gaat hier om het gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per dag. De fiets wordt in de gemeente Soest het meest gebruikt voor sociale en recreatieve doeleinden. Vanaf 2015 kent vooral het fietsgebruik voor werk/school en dagelijkse diensten een daling.



Figuur 3.4: Gemiddelde afstand van verplaatsingen per fiets in de gemeente Soest.



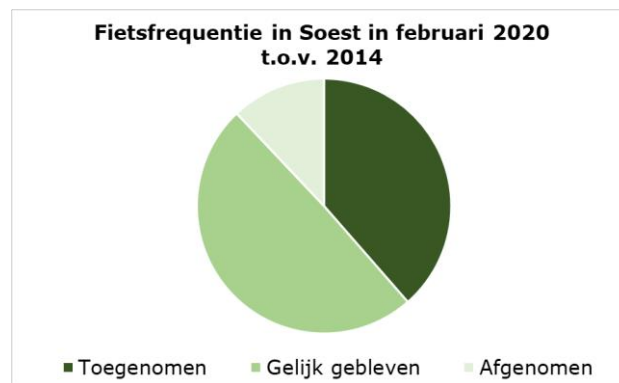
Figuur 3.5: Gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per dag in de gemeente Soest.

3.3.2 Gebruikersonderzoek

Er heeft ook een onderzoek onder inwoners van de gemeente Soest plaatsgevonden. In een online enquête is aan inwoners gevraagd in welke mate zij de fiets gebruiken, of zij in de periode 2014-2020 vaker zijn gaan fietsen en met welke reden, en wat hun ervaring met de getroffen maatregelen van de gemeente is. Een belangrijke kanttekening is dat we deelnemers gevraagd hebben hun fietsgebruik gedurende een lange periode te beoordelen. Wij hebben mensen gevraagd om een inschatting te maken van hun fietsgebruik meerdere jaren terug, maar mensen zijn niet altijd even nauwkeurig in het herinneren van hun gedrag uit het verleden. Ook geldt dat gedrag tot op zekere hoogte onbewust beïnvloed wordt en de invloed van maatregelen en persoonlijke omstandigheden op fietsgedrag niet altijd helder vast te stellen en te onderscheiden is.

In totaal zijn de antwoorden van 169 deelnemers meegenomen in de analyse. De deelnemers woonden minimaal twee jaar in de gemeente Soest en waren allemaal 18 jaar of ouder (*gemiddelde* = 56 jaar, *standaarddeviatie* = 14). De deelnemers werden geworven via een oproep in de Soester Courant en via sociale media van o.a. de gemeente Soest en Goudappel. Daarnaast werden deelnemers aan het einde van de vragenlijst gevraagd om andere fietsende Soesters uit te nodigen voor deelname.

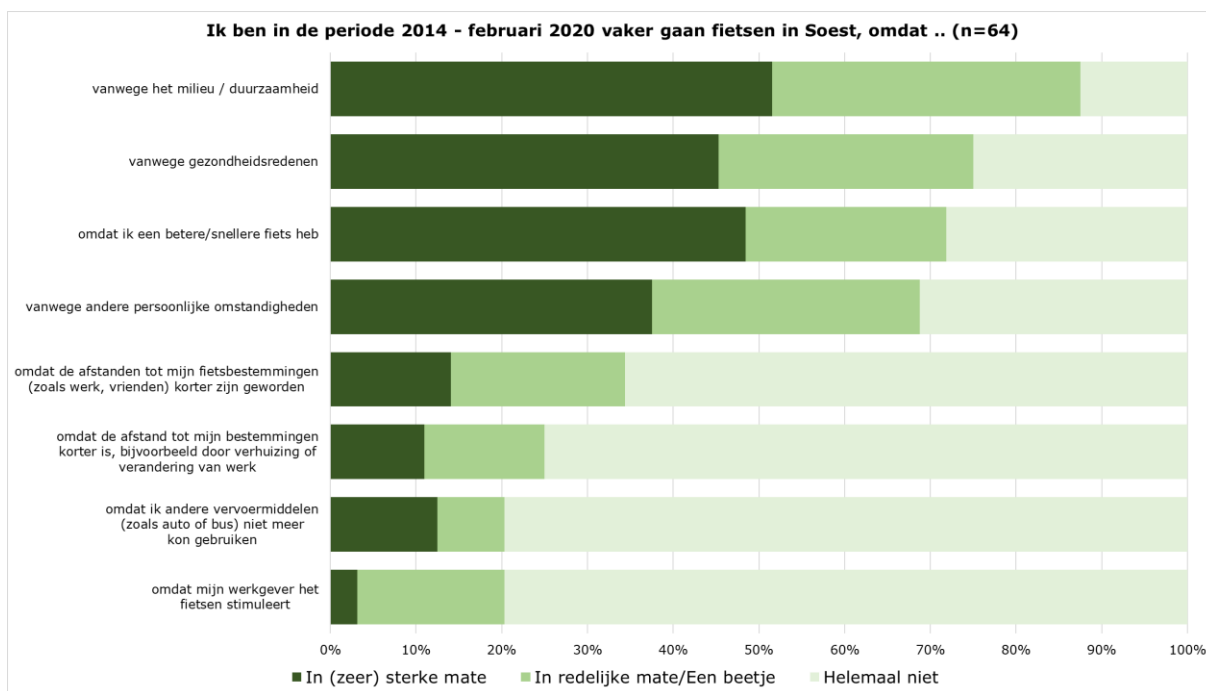
Zoals weergegeven in Figuur 3.6 gaf meer dan een derde van de respondenten (39%) aan dat zij vaker zijn gaan fietsen in de periode 2014-2020. Het grootste gedeelte van de respondenten (49%) rapporteerde dat hun fietsfrequentie in deze periode niet veranderde en 12% gaf aan dat hun fietsfrequentie afnam.



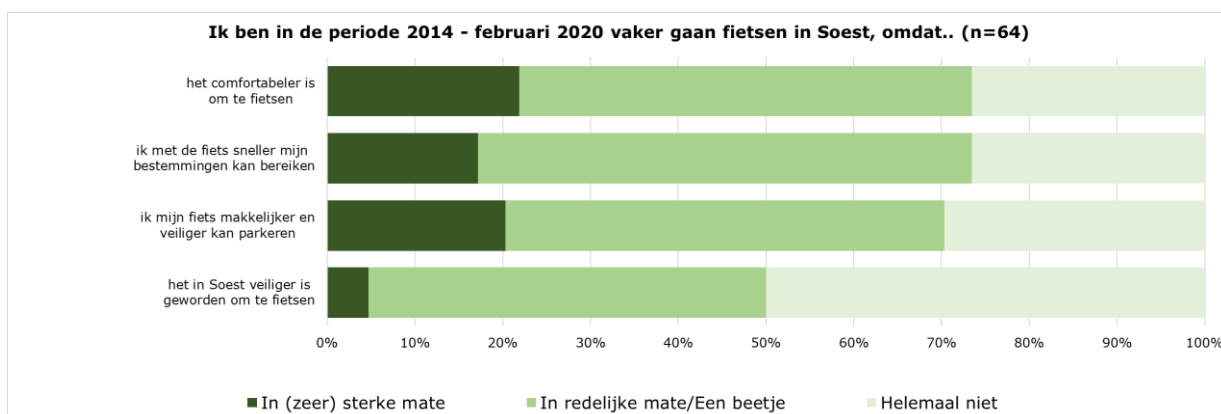
Figuur 3.6: De zelfgerapporteerde verandering in fietsfrequentie (het aantal keer fietsen) van de deelnemers (n = 166) in de periode 2014 – (pre-corona) 2020.

De deelnemers bij wie de fietsfrequentie in deze periode toenam ($n = 64$) gaven aan in hoeverre enkele 'omgevingsomstandigheden' en 'persoonlijke omstandigheden' maakten dat hun fietsfrequentie toenam. De persoonlijke factoren '**duurzaamheidsovertuiging**' en '**gezondheid**' speelden bij de meeste van deze deelnemers ten minste 'een beetje' mee bij de toename in hun fietsgebruik (respectievelijk bij 87% en 75%). Figuur 3.7 toont een weergave van in hoeverre voorgelegde persoonlijke omstandigheden meespeelden bij de toename in het fietsgebruik.

Figuur 3.8 toont de mate waarin deelnemers van wie het fietsgebruik toenam aangeven dat omgevingsomstandigheden, het terrein waar de gemeente in de periode 2014-2020 heeft geïnvesteerd, daaraan bijgedragen hebben. Van deze deelnemers schreef 73% de toename van hun fietsgebruik ten minste 'een beetje' toe aan '**verbeteringen van het fietscomfort**' en doordat zij '**met de fiets sneller hun bestemming konden bereiken**'. Van de omgevingsomstandigheden speelt veiligheid de minst belangrijke rol in de overwegingen van deelnemers om vaker te fietsen. 50% van de deelnemers geeft aan dat veiligheid ten minste 'een beetje' een rol speelt.

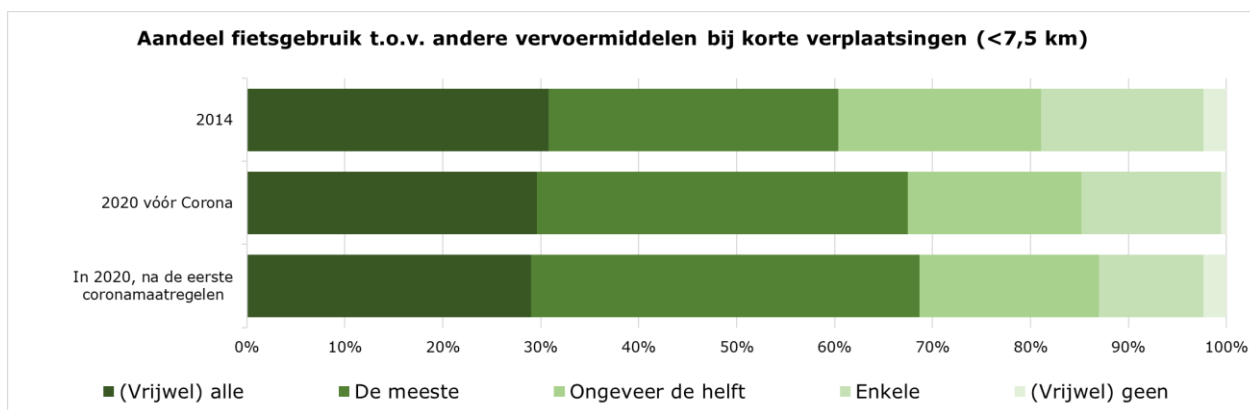


Figuur 3.7: De weergave van de mate waarin persoonlijke omstandigheden meespeelden bij de toename in het fietsgebruik van de deelnemers (n = 64). De factoren staan op volgorde van de hoeveelheid respondenten die aangaven dat de factor ten minste 'een beetje' meespeelde.



Figuur 3.8: De weergave van de mate waarin omgevingsomstandigheden meespeelden bij de toename in het fietsgebruik van de deelnemers (n = 64). De factoren staan op volgorde van de hoeveelheid respondenten die aangaven dat de factor ten minste 'een beetje' meespeelde.

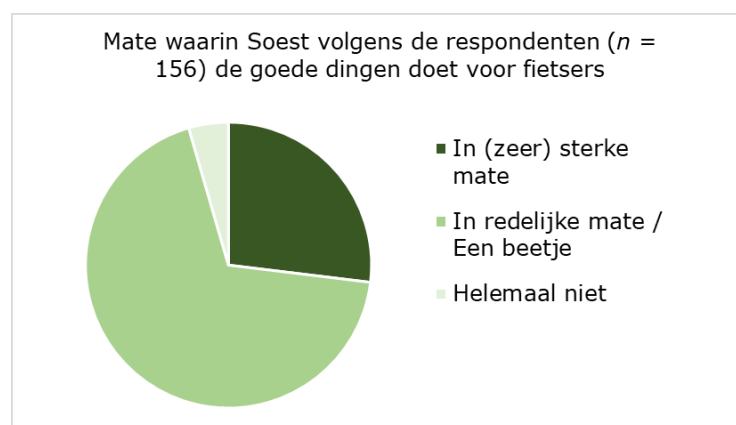
Het aantal deelnemers dat voor (vrijwel) alle korte verplaatsingen (<7,5 km) de fiets gebruikt lijkt in de periode 2014 tot en met 2020 stabiel te zijn gebleven (ongeveer 30%). Er lijkt vanaf 2014 een toename (8 procentpunten) te zijn van het aantal deelnemers dat voor 'de meeste' korte verplaatsingen de fiets gebruikt.



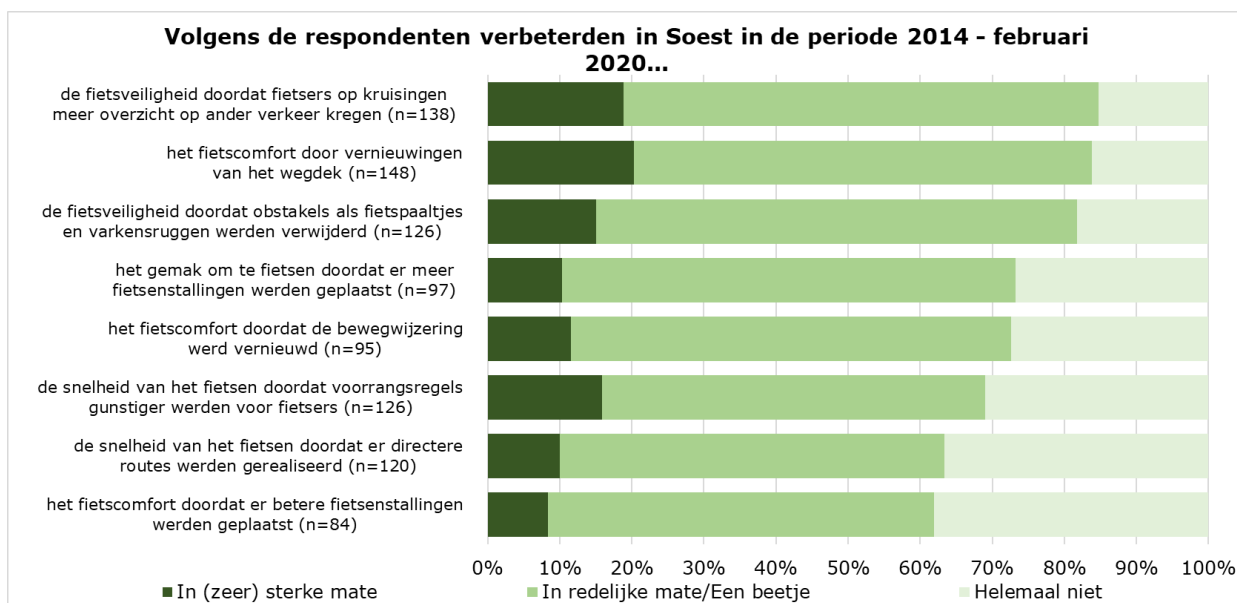
Figuur 3.9: Het aandeel fietsgebruik t.o.v. andere vervoermiddelen bij verplaatsingen korter dan 7,5 in 2014, in pre-corona 2020 en in 2020 na de aankondiging van de eerste coronamaatregelen.

Vrijwel alle deelnemers (96%) geven aan dat Soest ten minste 'een beetje' de goede dingen doet voor fietsers (zie Figuur 3.10). Meer dan een kwart van de deelnemers (27%) rapporteerde dat Soest in (zeer) sterke mate de goede dingen doet voor fietsers.

De deelnemers rapporteerden in hoeverre zij verbeteringen opmerkten per aspect waarop categorieën van maatregelen ingrijpen (comfort, snelheid, veiligheid). De top 3 items waarbij de meeste deelnemers aangaven tenminste 'een beetje' verbetering te hebben opgemerkt waren verbeteringen van: (1) de fietsveiligheid doordat **fietsers op kruisingen meer overzicht op ander verkeer kregen**, (2) het fietscomfort door **vernieuwingen van het wegdek** en (3) de fietsveiligheid doordat **obstakels als fietspaaltjes en varkensruggen werden verwijderd**. Zie Figuur 3.11 voor het volledige overzicht.



Figuur 3.10: De mate waarin de respondenten vinden dat Soest de goede dingen doet voor fietsers. Dertien respondenten beantwoordden deze vraag met 'weet ik niet'.



Figuur 3.11: De mate waarin de respondenten verbeteringen opmerkten door de maatregelen. De maatregelen zijn gecategoriseerd naar aspect van fietsklimaat. De respondenten die kozen voor de optie 'weet ik niet' zijn niet in de figuur opgenomen. Per item staat het aantal geïncludeerde responsen (n) weergegeven. Bij het onderste item gaf 50% van de respondenten (n = 85) aan het antwoord niet te weten.

Vanaf 2014 is het gebruik van elektrische fietsen onder de respondenten toegenomen. In 2014 gebruikte 14% van de respondenten een elektrische fiets en in februari 2020 was dit 34%. Geen enkele deelnemer heeft vanaf 2014 gebruik gemaakt van de openbare laadpalen voor elektrische fietsen. Twee procent van de respondenten gaf aan gebruik te hebben gemaakt van de fietskluizen bij station Soest-Zuid. De nieuwe fietsenstallingen, bijvoorbeeld bij sportcomplexen en OV-haltes, werden vanaf 2014 door 25% van de respondenten gebruikt.

3.3.3 Conclusie

Hier volgende de belangrijkste conclusies ten aanzien van de het fietsgebruik in de periode 2014-2020:

- De gemeente was voornemens om de prestaties in het fietsgebruik in de gemeente Soest te monitoren aan de hand van het jaarlijkse onderzoek Onderweg in Nederland van CBS. Uit de tussenevaluatie van het GVVP bleek dat het vaststellen van de presentaties voor Soest niet mogelijk was vanwege de kleinere steekproefomvang die het CBS in dit onderzoek hanteert. Het is volgens de voorgenomen werkwijze van de gemeente niet mogelijk om na te gaan of het fietsgebruik is toegenomen.
- In dit rekenkameronderzoek is een alternatieve methode toegepast om na te gaan of het fietsgebruik in de gemeente Soest is toegenomen. Daarvoor zijn meerjarige gemiddelden gebruikt, waarbij steeds het gemiddelde van 3 jaren is genomen. Volgens deze werkwijze is er geen sprake van een toename van het fietsgebruik. Het aandeel fiets in alle aan de gemeente Soest gerelateerde verplaatsingen was in 2018 20,8% ten opzichte van 21,4% in 2014 (er kan met deze werkwijze niet verder gekeken worden dan 2018). Voor verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer is dat 32,6% respectievelijk 32,4% (dit is geen statistisch significante stijging). Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze methode geen één-op-één vervanging is van de methode die de gemeente Soest oorspronkelijk voor ogen had voor de monitoring. Deze alternatieve methode

kan voor de specifieke jaren minder nauwkeurig het aandeel fiets bepalen omdat een meerjarig gemiddelde is gebruikt.

- Het aandeel fiets in verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer was in 2018 lager dan het gemiddelde voor middelgrote gemeenten. Vanaf 2015 nam het verschil tussen de gemeente Soest en de middelgrote gemeenten op deze indicator toe. Daarmee lag de gemeente niet op koers om de doelstelling ten aanzien van het aandeel fiets in verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer te halen.
- In het gebruikersonderzoek, waarin inwoners van Soest zijn bevraagd over hun fietsgebruik en ervaring met fietsstimuleringsmaatregelen, gaf een groot gedeelte van de respondenten (circa 40%) aan in de periode 2014-2020 vaker te zijn gaan fietsen. Persoonlijke omstandigheden spelen daarbij een grotere rol dan omgevingsfactoren. Vooral duurzaamheidsoverwegingen en de beschikking over een snellere fiets worden genoemd als redenen voor toegenomen fietsgebruik. Wat betreft omgevingsfactoren lijken maatregelen gericht op snellere en comfortabele routes en makkelijk fietsparkeren sterker bij te dragen aan toegenomen fietsgebruik dan maatregelen gericht op de verkeersveiligheid. Maatregelen gericht op verkeersveiligheid kennen wel een hogere tevredenheid.

3.4 Aanvullende monitoring en informeren raad

3.4.1 Analyse

In 2015 heeft de raad om een tussenevaluatie van het GVVP gevraagd. In de tussenevaluatie concludeerde de gemeente dat de ambities en doelen niet bereikt konden worden binnen de financiële kaders. In 2017 heeft het college een oplegnotitie bij het GVVP gemaakt waarin het college heeft aangegeven op welke projecten zij wilde inzetten in de resterende looptijd van het GVVP. Deze oplegnotitie is vastgesteld door de raad. Na de vaststelling van de Oplegnotitie hebben geen aanvullende evaluaties plaatsgevonden.

In de Tussenevaluatie werd geconcludeerd dat monitoring op de voortgang van het strategische doel ten aanzien van het aandeel fiets niet mogelijk was vanwege de beperkte steekproefomvang in het onderzoek Onderweg in Nederland van CBS. Nadien heeft geen monitoring plaatsgevonden om te onderzoeken wat de voortgang op deze doelstelling is. Ook bij afzonderlijke maatregelen heeft geen monitoring plaatsgevonden van effecten op het fietsgebruik. Wel worden op dit moment meetpunten ingericht om het fietsverkeer op een aantal punten structureel te meten. Dit gebeurt op (toekomstige) provinciale snelfietsroutes en bijvoorbeeld ook op de nieuw fietsverbinding Soest-Soesterberg (op de voormalige vliegbasis). Daarnaast beschikt de gemeente Soest al over twee vaste meetpunten op fietspaden (Koningsweg en het Jaagpad (fietsbrug Eem)).

Op een aantal momenten heeft de raad vragen gesteld over fietsprojecten. Dat heeft de raad bijvoorbeeld gedaan rondom de reconstructie van de Wieksloterweg, waarbij subsidiemogelijkheden zijn ingezet ter bevordering van het fietsgebruik. De raad kijkt kritisch mee of subsidies op een juiste wijze worden ingezet.

De wethouder en de afdeling Ruimte leggen op de gevraagde momenten verantwoording af door middel van de voor- en najaarsnota, begroting en jaarrekening. In de begroting worden de belangrijkste fietsmaatregelen aan de raad gepresenteerd. In de voor- en najaarsnota worden de (verwachte) afwijkingen op toegezegde budgetten opgenomen. Indien gewenst door de raad organiseren betrokken

beleidsmedewerkers een informatiebijeenkomst. Over het fietsbeleid is in de periode 2014-2020 geen bijeenkomst geweest.

Wanneer schriftelijke vragen door de raad worden gesteld, stelt de afdeling Ruimte in samenspraak met het college een reactie op. In de meeste gevallen kunnen de vragen binnen de geldende termijn beantwoord worden. Wanneer dat niet het geval is wordt de raad daar vooraf van op de hoogte gesteld. Vragen worden volgens de afdeling adequaat beantwoord; zij leiden zelden tot vragen ter verduidelijking.

3.4.2 Conclusie

In de periode 2014-2020 vond geen monitoring van het fietsgebruik plaats. In de Tussenevaluatie GVVP uit 2015 is de raad geïnformeerd over het feit dat de in 2008 opgenomen monitoringstool niet meer mogelijk was. Ook effecten van individuele fietsstimuleringsmaatregelen zijn niet gemonitord. Op dit moment worden wel telpunten op regionale fietsroutes ingericht in samenwerking met de provincie om in de toekomst fietsintensiteiten structureel te meten.

Na de Tussenevaluatie in 2015 heeft geen evaluatie meer plaats gevonden van de voortgang op doelen en maatregelen en eventuele aanpassing en bijsturing daarin naar aanleiding van uitkomsten. De raad heeft hier ook niet meer om gevraagd. De raad wordt tijdig en adequaat geïnformeerd over gekozen maatregelen en financiële zaken daaromtrent. Vragen vanuit de raad lijken naar tevredenheid beantwoord te worden.

HOOFDSTUK

Normenkader, conclusies en aanbevelingen

4. Normenkader, conclusies en aanbevelingen

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk presenteert de conclusies en aanbevelingen. Allereerst worden de deelvragen beantwoord aan de hand van toetsing aan het normenkader. Daarna volgen de aanbevelingen.

4.2 Toetsing normenkader

Hier volgt een toetsing van de normen. De beoordeling is weergegeven als goed/voldoende/matig. Per norm is een toelichting gegeven.

Deelvraag 1: Hoe ziet het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente eruit om het gebruik van de fiets te stimuleren?

NORM	BEOORDELING	TOELICHTING
Het beleid ten aanzien van fietsstimulering is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en de rol van mobiliteit daarin.	Voldoende	In het beleid wordt beargumenteerd waarom fietsgebruik een positieve bijdrage levert aan het welzijn van burgers en aan de leefbaarheid en bereikbaarheid in de gemeente. Het beleid behandelt de modaliteiten wel sterk gefragmenteerd en bevat een beperkte integrale visie op de wijze verschillende modaliteiten met elkaar in verband staan.
Aan het beleid ten aanzien van fietsstimulering ligt een adequate (probleem)analyse ten grondslag.	Goed	In de totstandkoming van het beleid spelen de analyses uit de Fietsbalans van de Fietsersbond een grote rol. De sterke en zwakke punten uit deze analyse zijn vertaald in een aantal sporen waarop verbeteringen nodig zijn. De routes in het Regionaal Fietsplan zijn tot stand gekomen op basis van een knelpuntenanalyse met de provincie.
Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.	Goed	Bewoners en de Fietsersbond zijn nauw betrokken bij het ontstaan van het beleid. Ook is regelmatig overleg en samenwerking met andere betrokkenen zoals het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid, de provincie en buurgemeenten.
Het beleid is consistent: beleidsstukken bouwen voort op eerder beleid en resultaten (aanvullend dan wel corrigerend).	Goed	Beleidsstukken bouwen op elkaar voort. De evaluatie en oplegnotie van het GVVP heeft in belangrijke mate focus gebracht in maatregelen. Het Regionaal Fietsplan is opgesteld naar aanleiding van de opkomst van snellere fietsen en brengt meer focus in de specifieke routes waarop ingezet wordt als het gaat om het regionale netwerk.

Deelvraag 2: Welke doelen wil de gemeente bereiken met het fietsstimuleringsbeleid en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?

NORM	BEOORDELING	TOELICHTING
De gemeente heeft duidelijke beleidsdoelstellingen op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik geformuleerd.	Goed	De twee doelstellingen zijn helder en duidelijk.

De doelen zijn realiseerbaar.	Matig	Het doel met betrekking tot de fietsparkeernormen is goed realiseerbaar. Het doel met betrekking tot het aandeel fiets is ambitieus. Met de beperkte beschikbare financiële middelen en de keuze om niet in te zetten op het ontmoedigen van autogebruik was de kans dat het doel in 2020 behaald zou zijn klein.
Doelen zijn concreet en meetbaar.	Goed	Beide doelen zijn concreet en meetbaar geformuleerd. Dit is ook het oordeel in de Tussenevaluatie.

Deelvraag 3: Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente feitelijk ingezet om het fietsgebruik te stimuleren en waarom is voor die maatregelen gekozen?

NORM	BEOORDELING	TOELICHTING
De doelen zijn logisch vertaald naar rollen, instrumenten en randvoorwaarden.	Matig	Er is onvoldoende capaciteit, zowel in personeel als in financiën, om de doelen te realiseren. De gemeente is relatief succesvol in het verwerven van subsidies. Ook is een actieve samenwerking met belangenorganisaties en buurgemeenten opgezet om ambities te verwezenlijken.
Het beleid is vertaald in een coherent geheel aan maatregelen.	Voldoende	Het GVVP noemt de ambitie om zowel 'harde' als 'zachte' maatregelen in te zetten. Vraagbeïnvloedingsmaatregelen moeten daarbij infrastructurele maatregelen ondersteunen, om daarmee mensen ook daadwerkelijker vaker de fiets te laten gebruiken. In de periode 2014-2020 is nauwelijks ingezet op deze zachte maatregelen. Voorgenomen maatregelen vormen in beperkte mate een goede afspiegeling van de oplossingsrichtingen zoals geformuleerd in het GVVP. Daarnaast worden veel maatregelen op ad-hoc basis uitgevoerd, zonder dat deze direct deel uitmaken van een vooraf uitgewerkt gezamenlijk pakket maatregelen voor de langere termijn. Kleinschalige maatregelen die door bewoners werden aangedragen worden meldingsgericht uitgevoerd.
Maatregelen volgen uit de doelen en zijn helder en gedegen onderbouwd.	Voldoende	Een deel van de voorgenomen maatregelen is niet direct aan de strategische doelen te koppelen. Van de meeste maatregelen is te beargumenteren dat deze een bijdrage leveren aan een beter fietscomfort. Bij een deel van de maatregelen mist echter een onderbouwde koppeling met fietsstimulering. Ook is een deel van de maatregelen opgenomen omdat bijvoorbeeld verkeersveiligheid prioriteit gegeven is boven fietsstimulering. Inzet op verkeersveiligheid is weliswaar belangrijk en past goed binnen het beleid, maar geldt ten opzichte van het strategische doel van fietsstimulering als randvoorwaarde: inzet hierop trekt in zichzelf geen nieuwe fietsers aan.
Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten.	Voldoende	Het jaarlijkse Fietsactieplan wordt opgesteld op basis van een heldere afweging tussen kosten, beschikbaar budget en prioritering. In de praktijk worden bij de prioritering ook andere afwegingen gemaakt dan de verwachte effecten ten aanzien van de strategische doelen. Klachten en inbreng van omwonenden spelen een grote rol.
De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het fietsstimuleringsbeleid.	Goed	De Fietsactieplannen vormen een helder overzicht van voorgenomen maatregelen. Uitgevoerde maatregelen worden goed bijgehouden.

Uitgevoerde maatregelen volgen uit het beleid.	Voldoende	Een aanzienlijk deel van de maatregelen is genomen op basis van aangedragen knelpunten en verzoeken van bewoners. De gemeente zet in op deze knelpunten en verzoeken vanuit de wens om een goede dienstverlener te zijn en om de juiste randvoorwaarden voor fietsgebruik te creëren, maar een rechtstreekse koppeling met de strategische doelen is niet altijd helder.
Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering.	Goed	De keuze voor maatregelen in de periode 2014-2020 volgt uit prioritering in de Tussenevaluatie GVVP. De jaarlijkse Fietsactieplannen worden opgesteld op basis van een afweging tussen kosten, beschikbaar budget en prioritering. Deze zijn goed onderbouwd.

Deelvraag 4: Is het gebruik van de fiets in, om en rond Soest daadwerkelijk toegenomen in 2020 (t.o.v. 2014) en in hoeverre is dit een effect van de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten?

NORM	BEOORDELING	TOELICHTING
De gemeente heeft inzicht in de behaalde resultaten en de hiervoor gemaakte kosten.	Matig	Er is een overzicht van de maatregelen die zijn uitgevoerd, alsmede de kosten hiervan. Resultaten in termen van fietsgebruik worden niet gemeten per maatregel.
De maatregelen dragen herleidbaar bij aan de realisatie van de vastgestelde doelen.	Matig	Er wordt beperkt winst behaald op het doel van aandeel fiets. Er is niet aan te tonen in welke mate de individuele maatregelen bijdragen aan veranderingen op deze indicator.
Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het stimuleren van het fietsgebruik in Soest en/of de uitvoering daarvan.	Matig	Er heeft een evaluatie plaatsgevonden van het GVVP in 2015. Als gevolg daarvan heeft aanscherping in de aanpak plaatsgevonden. In de periode na deze Tussenevaluatie heeft geen evaluatie, terugkoppeling en bijstelling van de aanpak meer plaatsgevonden.
De gemeente Soest ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken – Doel 1: verhogen aandeel fiets	Matig	Wat betreft het doel rondom aandeel fiets scoort de gemeente nog steeds lager dan het gemiddelde van middelgrote gemeenten. Het verschil lijkt toe te nemen.
De gemeente Soest ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken – Doel 2: hanteren fietsparkeernormen	Voldoende	Wat betreft het doel rondom fietsparkeernormen is deels behaald. Bij nieuwe ontwikkelingen worden fietsparkeernormen gehanteerd; bij bestaande voorzieningen echter in beperkte mate. Het is lastig om fietsparkeernormen te hanteren bij bestaande voorzieningen, dit is echter wel onderdeel van het strategische doel.
Effecten en doelbereik worden met het oog op het realiseren van de doelen gemonitord.	Matig	Er vindt geen monitoring plaats om na te gaan of de voortgang op de doelen op orde is.
De raad wordt adequaat, tijdig en voldoende geïnformeerd over de voortgang in het fietsstimuleringsbeleid.	Voldoende	De raad wordt wel geïnformeerd over de maatregelen die genomen worden en de financiële zaken daaromtrent. Over de voortgang op de doelen wordt de raad niet geïnformeerd omdat de indicator aandeel fiets niet gemonitord wordt.

4.3 Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen aan de gemeenteraad

- Zet in op samenhangend fietstimuleringsbeleid met strategische doelen en maatregelen voor meerdere jaren, waarbij de maatregelen een duidelijke relatie hebben met de strategische doelen.
- Bezie de diverse vervoersmodaliteiten (auto, fiets, bus, etc.) in relatie tot elkaar in mobiliteitsbeleid zodat realistische doelen geformuleerd kunnen worden.
- Werk (nieuwe) doelen SMART uit en geef bij elke maatregel goed onderbouwd aan in welke mate deze bijdraagt aan de doelen.
- Zorg dat beschikbare middelen, zowel qua capaciteit als qua financiën, beter aansluiten bij de gestelde strategische doelen.
- Zet in op monitoring van de maatregelen, gerelateerd aan de strategische doelen. Gebruik daarbij indicatoren die hanteerbaar zijn.
- Verzoek het college om over de maatregelen te rapporteren in de reguliere P&C cyclus, naast het verantwoorden van de uitgevoerde projecten in het kader van de "inzet op het stimuleren fietsgebruik".
- Fietsbeleid wordt steeds meer een regionale opgave. Laat het beleid en het uitvoeringsprogramma zoveel mogelijk aansluiten bij regionale ambities, bijvoorbeeld bij de ambities die de provincie hanteert ten aanzien van het regionale fietsbeleid.

Aanbevelingen aan het college

- Maak een uitvoeringsprogramma voor meerdere jaren.
- Voer de maatregelen uit in samenwerking met de verschillende clusters binnen de afdeling Ruimte en breng samenhang aan binnen de verschillende gemeentelijke programma's. Zo kan de geplande inzet op gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in het programma Energietransitie een waardevolle bijdrage zijn in de strategische doelen voor fietsgebruik.

BIJLAGEN

Bijlage I: Geïnterviewde personen

- Wethouder portefeuille Verkeer
- Teamleider afdeling Ruimte
- Beleidsadviseur Verkeer
- Beleidsadviseur Klimaat en Leefomgeving
- Programmamanager Fiets, Provincie Utrecht

Bijlage II: Geraadpleegde documenten

- Fietsbeleidsplan 2003-2007, 2003
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2008-2020, 2008
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 'Tussenevaluatie', 2015
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 'Oplegnotitie', 2017 (inclusief Fietsactieplan 2017-2020)
- Nota parkeernormen auto en fiets – 2^e herziening, 2014
- Nota parkeernormen auto en fiets – 3^e herziening, 2017
- Regionaal Fietsplan Soest – Uitvoeringsvoorstel gemeente Soest, 2019
- Fietsactieplan 2014
- Fietsactieplan 2015
- Fietsactieplan 2016
- Programma Energietransitie Soest 2020-2025, 2020
- Coalitieakkoord 2014-2018, 2014
- Coalitieakkoord 2018-2022, 2018

Bijlage III: Uitgevoerde maatregelen met budget Fietsactieplannen

Hier volgen de uitgevoerde maatregelen en de kosten daarvan zoals die gefinancierd zijn uit de Fietsactieplannen in de periode 2014-2020. Dit overzicht is afkomstig van de ambtelijke organisatie. In het originele overzicht zijn enkele aanpassingen gemaakt, door posten samen te voegen die duidelijk onder dezelfde maatregel vallen. De maatregelen zijn door de onderzoekers ingedeeld naar de relevante oplossingsrichtingen volgens het GVP. Er zijn geen maatregelen ingedeeld bij de oplossingsrichtingen Voorrang voor de fiets, Integratie recreatief en utilitair fietsnetwerk, Samenwerken en Vervoersprestatie op locatie. Concrete maatregelen die een relatie met deze oplossingsrichtingen hebben zijn veelal primair bedoeld om fietsnetwerk te optimaliseren, en zijn daarom ingedeeld bij Optimaliseren fietsnetwerk.

Jaar	Optimaliseren fietsnetwerk <i>Realisatie van ontbrekende schakels, toepassing kwaliteitsnormen van het fietsnetwerk</i>	Directe routes <i>Directe routes Soest-Soesterberg en Soest-Hilversum</i>	Fietsenstallingen <i>Hanteren vaste normen voor het aantal stallingen bij nieuwe ontwikkelingen</i>
2014	Onderzoek onder bevolking naar hinderlijke/gevaarlijke fietspaaltjes	Schetsontwerp fietspad Kleine Melm	Herinrichting fietsnietjes De Buut
	€ 2.950,00	€ 1.950,00	2.250,00
	Bewegwijzering LF9 NAP fietsroute		Plaating fietsnietjes OV-halte Koningsweg Varenstraat (n.a.v. klacht foutgeparkeerde fietsen)
	€ 1.556,52		2.250,00
	Fietsknooppunt 73 (route Op Hees)		Bijdrage stallingsvoorzieningen sporthal Smitsweg
	€ 5.635,00		€ 4.151,50
	Fietsveilig inrichten doorsteek fietspad Bunder		Afronding plaatsing elektrische oplaadpalen
	€ 408,45		€ 877,10
	Bijdrage inpassing inrit op locatie met fietspad		
	€ 2.975,00		
	Rademakerstraat		
	€ 2.150,00		
2015	Onderzoek onder bevolking naar hinderlijke/gevaarlijke fietspaaltjes		Plaatsen oplaadpaal XENOS
	€ 515,00		€ 653,40
	Kleinschalige maatregelen Jachthuislaan		Plaatsen oplaadpaal FC Kuiperplein
	€ 21.542,03		€ 1.572,52
	Herinrichting Clemensstraat		Stallingsvoorzieningen bij 3 bushaltes n.a.v. inventarisatie bezetting (80% uit subsidie provincie).
	€ 43.214,63		€ 1.595,16
	Fietsbewegwijzering Nieuwerhoekplein		
	€ 1.434,00		
	Verwijderen groen rotonde Vrijheidsweg, wegens slecht zicht		
	€ 2.500,00		
2016	Onderzoek naar en verwijderen van biggenruggen als scheiding tussen voet- en fietspaden, n.a.v. klachten		Aanschaf en plaatsing fietsbeugels (40 stuks) op diverse locaties
	€ 30.550,23		€ 7.679,80
	Aanvullende kosten Clemensstraat		Plaatsing stroommeter elektrische oplaadpaal Soest-Zuid
	€ 38,70		€ 125,00
	Inhuur t.b.v. Inventarisatie Fietspaaltjes		Aansluiten oplaadpaal FC Kuiperstraat
	€ 5.250,00		€ 240,00
2017		Haalbaarheidsonderzoek fietsverbinding Soest-Amersfoort	Aanschaf fietsnietjes en veiligere paaltjes, n.a.v. verzoeken bewoners
		€ 4.025,00	€ 11.058,00
		Overleggen t.b.v. fietsverbinding Soest-Amersfoort	Bijdrage fietsvoorziening bij 2 nieuwe bushaltes Soesterberg
		€ 3.250,00	€ 1.570,00
		Haalbaarheidsonderzoek t.b.v. subsidieverzoek nieuwe verbinding P van den Bremerweg en Middelhoefseweg (Amersfoort)	
		€ 4.025,00	
2018	Ter voorbereiding op een subsidieverzoek ontwerp uitwerken voor fietsoversteek en het verlengen van een 2-richtingenfietspad tussen de Biltseweg en kruispunt Beckeringstraat-Koningsweg	Haalbaarheidsonderzoek t.b.v. subsidieverzoek nieuwe verbinding P van den Bremerweg en Middelhoefseweg (Amersfoort)	Plaatsen fietsnietjes bushalte Klarinet / Di Lassostraat
	€ 16.600,00	€ 15.675,00	€ 3.544,88
	Pijlen fietspaden rondes Koningsweg/Dalweg + Dorpssteek		
	€ 380,98		
2019	Onderzoekskosten Beckeringstraat-Koningsweg - meerwerk extra VISSIM	Haalbaarheidsonderzoek t.b.v. subsidieverzoek nieuwe verbinding P van den Bremerweg en Middelhoefseweg (Amersfoort)	12 borden wegslepen fiets bij 3 stationslocaties
	€ 1.950,00	€ 650,00	€ 827,86
	Maatregelen voor recreatief fietsgebruik als vervolg op kleinschalige fysieke maatregelen Jachthuislaan 2015	Diverse acties m.b.t. fietsverbinding (+ haalbaarheid fietstunnel) Stadhouderslaan-Praamgracht	fietsapp tbv handhaving verkeerd geparkeerde fietsen
	€ 2.999,00	€ 11.640,00	€ 6.720,00
	Pilot geleiding (ribbelmarkering) Rademakerstraat	Werkzaamheden (schetsen) vijftal lokale fietsverbindingen + last mile	Aanschaf stickers t.b.v. wegsleepverordening fiets
	€ 1.861,25	€ 11.805,00	€ 1.660,00
	Fietsbebording Klarwater		
	€ 879,50		
	Vervolgactie verwijderen/veilig inrichten fietspaaltjes		
	€ 8.050,00		
2020	Verbetering zichtbaarheid fietsoversteek Prof. Lorentzlaan + Kampweg		Kosten handhaving fietsenstallingen (wagsleepregeling)
	€ 3.500,00		€ 5.335,20
	Afronding infopanelen Jachthuislaan		Extra stallingsvoorziening bij station Soest-Zuid voor bakfietsen en snorfietsen n.a.v. verzoek gebruikers
	€ 289,95		€ 2.195,00
	Aanpassen fietsknooppuntennetwerk Vredehofstraat n.a.v. klacht over bewegwijzering		
	€ 345,00		
	Onderzoek verkeersveiligheid op rotondes n.a.v. coalitieakkoord		
	€ 14.150,00		
	Ontwerp aanpassingen 8 fietspadpaaltjes		
	€ 422,50		
	Ontwerp fietsoversteek Kruispunt Rademakerstraat		
	€ 162,50		

Jaar	Vervoermanagement <i>Aanspreken bedrijfsleven op hun verantwoordelijkheid voor fietsbereikbaarheid</i>		Gedrag en educatie <i>Bij de inwoners onder de aandacht brengen van de concurrentiepositie en gezondheidsvoordelen van de fiets</i>		Overig (niet ingedeeld)	
2014					Wegsleepverordening: onderzoek fiets	€ 3.895,00
						€ 31.048,57
2015						
						€ 73.026,74
2016						
						€ 43.883,73
2017			Fietsverlichtingscampagne Fietzersbond	€ 1.050,00	Terugboeking	-€ 5.000,00
						€ 19.978,00
2018			Gadget voor leerlingen naar aanleiding van opening alternatieve loop/fietsroute school De Werveling	€ 1.091,95	Terugboekingen	-€ 7.275,00
			Actie Fietsverlichting, fluoriserende teksten op wegdek (21 locaties)	€ 2.500,00	Inzet bureau	€ 12.400,00
						€ 44.917,81
2019					Jaagpad: Fietsteller Metrocount + toebereiden	€ 4.000,00
						€ 53.042,61
2020	Last Mile Bedrijventerreinen. Ontwerp subsidie-aanvraag provincie	€ 787,50			Terugboeking	-€ 3.054,64
						€ 24.133,01
Totaal						€ 290.030,47

Bijlage IV: Bestuurlijke reactie



Rekenkamercommissie Soest
Raadhuisplein 1
3762 AV SOEST

Soest, 12 mei 2021

verzonden: 12 mei 2021

uw brief van : 12 april 2021
uw kenmerk : zaaknummer 2424143, documentnummer 2483358
afdeling : Ruimte
zaaknummer : **66556**
onderwerp : Onderzoek Rekenkamercommissie Soest naar het fietsstimuleringsbeleid

Geachte leden van de Rekenkamercommissie,

Op 12 april stuurde u ons de resultaten van uw onderzoek omtrent het gemeentelijke verkeersbeleid. Wij hebben uw onderzoek met grote interesse gelezen. En wij danken u voor de inspanning die u hiervoor heeft geleverd om de uitvoering van ons gemeentelijk fiets(stimulerings)beleid in beeld te brengen.

In uw brief vraagt u ons in het kader van bestuurlijk hoor en wederhoor om een inhoudelijke reactie op de conclusies en aanbevelingen in uw rapport. Dit doen wij graag.

Reactie op conclusies en aanbevelingen

Allereerst willen we u complimenteren met de opzet van het onderzoek en wijze waarop u deze heeft uitgevoerd. Het geeft ons niet alleen goed inzicht in het werk dat in de periode 2014-2020 is verzet, maar ook in de waardering van de inwoners van Soest. Het stemt ons tevreden dat we zien dat we ondanks de beperkte capaciteit toch in staat zijn geweest ons jaarlijks in te zetten voor het verbeteren van de positie van fietsers.

Dit neemt niet weg dat er ruimte is voor verbetering. Wij kunnen ons over het geheel vinden in de conclusies en aanbevelingen die u doet. Wel plaatsen we bij een aantal conclusies nuances of toevoegingen. Deze nuances koppelen we aan de conclusies onder de deelvragen, zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van de rapportage. Maar uiteraard vertalen deze zich ook door in de samenvattende conclusies in de managementsamenvatting.

1. Deelvraag 3: Het beleid is vertaald in een coherent geheel aan maatregelen.

U merkt op dat we verhoudingsgewijs weinig maatregelen en acties uitvoerden op het gebied van gedragsbeïnvloeding en educatie. Dit zien wij ook. De beperkte capaciteit binnen de organisatie speelt daarin zeker een rol. Maar daarnaast ontbrak het ook aan voldoende tools en programma's om gericht in onze gemeente in te zetten.

Gelukkig zien wij op dit gebied voor de komende jaren nieuwe kansen. De Provincie Utrecht startte vorig jaar onder de titel 'Ik Fiets' een grote stimulerings- en gedragscampagne. Wij gaan hier dit jaar ook op aanhaken. En ook als gemeente zelf werken we momenteel aan een fietsplan om het fietsgebruik onder de eigen werknemers te stimuleren.

Telefoon: 035-6093411

Bezoekadres: Raadhuisplein 1, Soest

Postadres: Postbus 2000, 3760 CA Soest

Internet: www.soest.nl

E-mail: postbus2000@soest.nl



2. *Deelvraag 4: De gemeente Soest ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken – Doel 1: verhogen aandeel fiets*

U benoemt het feit dat we in 2015 in de Tussenevaluatie van het GVVP moesten concluderen dat de gekozen wijze van monitoring niet meer werkbaar was. Op basis van een alternatieve monitoringsmethodiek heeft u ons toch enig inzicht kunnen verschaffen in het aandeel fietsverplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Al is de betrouwbaarheid van deze methodiek minder groot, helaas constateren ook wij dat het fietsgebruik ten opzichte van vergelijkbare gemeenten achterblijft. Ook geeft u aan dat het verschil weer lijkt toe te nemen. Dat is met de gekozen onderzoeksperiode (2014-2020) een logische conclusie. We vinden het echter wel relevant te melden dat de doelstelling in het GVVP zich richtte op de periode 2008-2020. En ten opzichte van 2008 zijn we er wel degelijk in geslaagd om dichterbij het landelijke gemiddelde uit te komen. Of daarmee beoordeling hoger uitvalt dan de nu door u aangegeven "Matig", laten wij in het midden.

3. *Deelvraag 4: De gemeente Soest ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken – Doel 2: hanteren fietsparkeernormen*

U stelt dat we onze doelstelling ten aanzien van het hanteren van fietsparkeernormen maar deels realiseren. Op dit punt verschillen wij van mening met de conclusies, waarvan wij denken dat dit verschil voortkomt uit de woordkeuze in die doelstelling. De doelstelling is als volgt geformuleerd: "*Bij nieuwe ontwikkelingen en nabij bestaande voorzieningen worden vaste normen gehanteerd voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen*". U concludeert daarbij dat we bij bestaande voorzieningen deze normen maar beperkt hanteren. Die conclusie delen wij niet. Met de nu geldende parkeernormen (voor auto en fiets) zijn er natuurlijk locaties aan te wijzen waar de norm niet overeenkomt met het huidige aanbod. Dat betekent echter niet dat wij dit tekort meteen moeten of kunnen oplossen. En dat is ook niet het uitgangspunt bij de toepassing van onze parkeernormen. Naast de toepassing ervan bij nieuwe ontwikkelingen, is onze huidige werkwijze 'werk met werk'-maken. Een integrale aanpak dus. Dit houdt in dat wij in principe alleen bij een herinrichting of groot onderhoud onze wensen ten aanzien van verkeer – waaronder (fiets)parkeren – meenemen. Natuurlijk zijn kleinschalige acties vanuit ons fietsactieplan wel mogelijk. Maar een structurele, grootschaligere aanpak is alleen haalbaar met meer budget en capaciteit. En dit geldt niet alleen voor onze fietsparkeernormen, maar voor ons beleid in brede zin.

Om die reden zijn wij van mening dat de beoordeling op dit onderdeel "Goed" moet zijn in plaats van "Voldoende".

Toekomstig fietsbeleid: ook aandacht houden voor bewonerswensen

U adviseert om het fietsbeleid meer samenhang te geven en deze te koppelen aan een meerjarenprogramma (of maatregelenpakket). Bovendien adviseert u ons om aan te sluiten bij een meer regionale aanpak. Wij zien daarin goede kansen. Eerder stelden wij al een meerjarenprogramma Fietsactieplan (2016-2020) op. Ons Regionaal Fietsplan Soest richtte zich ook op fietsschakels over onze gemeentegrenzen heen. Daarnaast zijn wij betrokken bij de uitwerking van het provinciale fietsbeleid. Deze richt zich onder andere op regionale verbindingen en campagnes.

We willen echter niet uit het oog verliezen dat het fietsactieplan ook in het leven is geroepen om snel in te kunnen springen op wensen van bewoners. Uit de door u gehouden bewonersenquête blijkt wel dat ook die kleinschalige aanpak zijn vruchten afwerpt.



Pagina 3 van de brief
Zaaknummer: 66556

Omgevingsvisie biedt kansen – maar die moeten we wel waar kunnen maken

We staan aan de vooravond van nieuw verkeersbeleid dat een plek gaat krijgen in de omgevingsvisie en een daaraan gekoppelde mobiliteitsvisie. Uw conclusies en aanbevelingen bieden waardevolle input voor ons toekomstig fietsbeleid. Wel is het daarbij cruciaal dat we opnieuw voor de keuze staan tussen fietsstimulering enerzijds en het wel/niet ontmoedigen van autogebruik anderzijds. Bovendien valt of staat een nieuwe ambitie met voldoende capaciteit en middelen om dit te realiseren. Wij hebben zeker de ambitie om het fietsgebruik op een hoger plan te brengen, maar wij willen ook dat dit realistisch en haalbaar is.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders

Koert van Veen
Gemeentesecretaris

1000

Rob Metz
Burgemeester