



Fietsen voor Iedereen!

Fietsbeleidsplan Gemeente Apeldoorn

Voorwoord van de wethouder

Met trots presenteer ik u het fietsbeleidsplan “Fietsen voor iedereen!” van onze gemeente. Dit plan is meer dan een document over infrastructuur - het is een visie op hoe wij samen Apeldoorn nog mooier, gezonder en leefbaarder kunnen maken.

De fiets is in onze gemeente zoveel meer dan alleen een vervoermiddel. Het is een motor voor brede welvaart. Elke fietsrit draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners, maakt mobiliteit betaalbaar voor iedereen, versterkt de sociale verbondenheid in onze buurten en houdt onze stad aantrekkelijk en leefbaar. Tegelijkertijd stimuleert de fiets onze lokale economie en helpt hij ons onze duurzaamheidsdoelen te bereiken. Ook zien we het fietsgebruik al groeien door onder andere de intrede van de elektrische fiets en verwachten we ook meer fietsgebruik door het groeiend aantal woningen.

De fiets is schoon, stil, goedkoop en - heel belangrijk - inclusief. Voor inwoners met een kleine beurs is de fiets, naast lopen, vaak de meest toegankelijke manier om deel te nemen aan de samenleving. Voor onze kinderen en jongeren betekent hij zelfstandigheid en veiligheid, voor ouderen vitaliteit en vrijheid. En ook voor toeristen en ondernemers is de fiets onmisbaar om Apeldoorn en onze regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Dit Fietsbeleidsplan is de lokale vertaling van de regionale fietsvisie “Stedendriehoek Natuurlijk de Fiets 2024-2040”. Het verbindt onze gezamenlijke ambities met concrete maatregelen en legt het fundament onder ons streven om de Regio Stedendriehoek met daarin Apeldoorn tot dé fietsregio van Nederland te maken. Wat mij bijzonder aanspreekt, is dat de fiets raakt aan alle portefeuilles binnen ons college. Of het nu gaat om veiligheid, volkshuisvesting, economie, klimaat, onderwijs, zorg of toerisme - overal draagt de fiets bij aan onze doelen. De fiets is geen afzonderlijk thema, maar een verbinder tussen beleidsvelden en een katalysator voor brede welvaart.



Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met u, onze inwoners, en met vele partners. In het voorjaar van 2025, zijn we bij de PMA geweest (bijlage 6), hebben we werksessies georganiseerd en gesprekken gevoerd met de Fietsersbond, Provincie Gelderland, de Jongerenraad, Toerisme Veluwe, ondernemers en collega's van zowel het ruimtelijk als sociaal domein. Ook zijn we in juli het gesprek aangegaan met Apeldoorners op de zaterdagmarkt.

De belangstelling voor fietsen in Apeldoorn is groot, en de hoeveelheid wensen, ideeën en suggesties die we hebben ontvangen is indrukwekkend. Deze waardevolle input heeft een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen van het fietsnetwerk en dit beleidsplan. Daar ben ik u dankbaar voor.

Met dit Fietsbeleidsplan trappen we gezamenlijk in de pedalen richting een toekomst waarin Apeldoorn nog fijner is om in te wonen, te werken en te bezoeken. Laten we er samen werk van maken!

Marco Wenzkowski

Wethouder Mobiliteit, Innovatie en Toerisme

Gemeente Apeldoorn

Inhoudsopgave

Voorwoord van de wethouder	2
<hr/>	
1 Inhoud van het stuk	5
<hr/>	
2 Van beleidskaders naar uitvoering	6
<hr/>	
3 Visie voor de Fiets	8
<hr/>	
4 Actielijn 1: Een robuust fietsnetwerk	10
<hr/>	
4.1 Aan de slag met het fietsnetwerk	10
4.2 De positie van de fietser	11
4.3 Veiligheid, herkenbaarheid, uniformiteit en vindbaarheid	13
4.4 Beheer en onderhoud	14
4.5 Bikeability index	14
5 Actielijn 2: Parkeer je fiets veilig	16
<hr/>	
5.1 Fietsparkeren in het centrum	16
5.2 Thema's voor een toekomstgerichte fietsparkeerstrategie	17
5.3 Fietsparkeren bij nieuwbouw of renovatie	18
5.4 Vervolgstappen	18
6 Actielijn 3: Aandacht voor alle Apeldoorners	19
<hr/>	
6.1 Doelgroepgerichte fietsstimulering	19
6.2 Fietsstimulering bij woningbouwontwikkelingen	23

7 Actielijn 4: Van doelstellingen naar resultaat	24
7.1 Regionale doelstellingen	24
7.2 Monitoringsplan	25
7.3 Voorbeelden van fietsdata	26
8 Financiële strategie: investeren in dé fietsregio	27
8.1 Van ambitie naar investering	27
8.2 Financieringsstromen en borging	27
8.3 Maatschappelijke baten en financiële verantwoording	28
8.4 Conclusie	28
Bijlage 1 Beleidskaders	30
Bijlage 2 Trends en ontwikkelingen	33
Bijlage 3 Persona's	36
Bijlage 4 Fietsnetwerk en kwaliteitseisen fietsroutes	38
Bijlage 5 Overzicht datamogelijkheden	42
Bijlage 6 Samenvatting PMA 15 mei 2025	49

1 Inhoud van het stuk

In de komende hoofdstukken beschrijft de beleidskaders van dit Fietsbeleidsplan, onze Fietsvisie en de bijbehorende actielijnen. Hoofdstuk 2 schetst de relevante beleidskaders en mobiliteitstrends, gevolgd door de Visie op de Fiets in hoofdstuk 3. Hieruit volgen vier actielijnen met concrete maatregelen: het versterken van het fietsnetwerk, het verbeteren van fietsparkeren, het stimuleren van fietsen onder diverse doelgroepen en het monitoren van voortgang via data. In hoofdstuk 8 volgt de financiële strategie wat richting geeft aan hoe we dit voor elkaar krijgen.

Verschillende soorten fietsen

Dit fietsbeleidsplan gaat over fietsen, e-bikes, aangepaste fietsen, bakfietsen, deelfietsen en scooters.



Figuur 1.1 Verschillende soorten fietspad gebruikers

2 Van beleidskaders naar uitvoering

Het Fietsbeleidsplan van Apeldoorn staat niet op zichzelf. Het is verankerd in een breed scala aan nationale, regionale en lokale beleidskaders – van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets tot onze eigen Omgevingsvisie “Woest Aantrekkelijk Apeldoorn”. Deze kaders benadrukken allemaal hetzelfde: de fiets is een sleutel tot gezondere, duurzamere en leefbaardere steden en speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid. Door de toenemende druk op de ruimte door meer woningen, kan de fiets als ruimte-efficiënt vervoersmiddel dit opvangen.

De context in vogelvlucht:

- Landelijk en regionaal werken we samen aan een dekkend fietsnetwerk (NTF, RTF, MAUF) en maken we gebruik van cofinancieringsmogelijkheden
- Provinciaal staat Gelderland voor vlotte en veilige bereikbaarheid, met het Hoofd fietsnet als ruggengraat. Ook zet de provincie in op veiligheid en schoolroutes.
- Regionaal zet de Stedendriehoek vol in op meer fietsverplaatsingen volgens het STOMP-principe
- Lokaal verbindt onze Omgevingsvisie 2040, Mobiliteitsvisie voor de binnenstad en het Actieplan Verkeersveiligheid de ambitie om fietsstad nummer 1 te worden met concrete opgaven: een autoluw Stadspark, veilige schoolroutes en doelen op het gebied van sociale inclusie en gezondheid.

De cijfers benadrukken de urgentie: Apeldoorners waarderen fietsbereikbaarheid met een 7,8, maar we zien een lichte daling. Het e-bikebezit stijgt naar 51%, en 30% fietst nu dagelijks. Tegelijk ervaren fietsers minder veiligheid (cijfer 6,5) en willen meer mensen naar hun werk fietsen – als de afstand en infrastructuur het maar toelaten.

Landelijke trends versterken onze ambities

Nederland fietst als nooit tevoren: 19,1 miljard kilometer per jaar, waarvan 55% op de e-bike. Deze e-bike-revolutie maakt afstanden tot 15 kilometer plotseling haalbaar voor veel meer mensen – een enorme kans voor Apeldoorn. Tegelijk toont onderzoek aan dat fietsen naar het werk leidt tot significant betere gezondheid en meer mentaal welzijn. De Rijksoverheid wil dat Nederlanders vaker de fiets pakken voor ritten tot 7,5 kilometer. Voor onze vergrijzende bevolking (23% is 65-plus) biedt de e-bike bovendien de sleutel om langer mobiel en vitaal te blijven. Daar tegenover staat de er ook steeds meer verschillende typen fietsen en meer snelheidsverschillen ontstaan op het fietspad. Wat kan leiden tot onveiligere situaties, waar we rekening mee moeten houden in ons beleid.

We maken dit plan voor alle Apeldoorners. Op de volgende pagina staan fictieve Apeldoorners die regelmatig terugkomen in het stuk: voor Angelique die met dochtertje Zoë naar school fietst, voor Peter die vanuit Zevenhuizen naar zijn werk trapt, voor Willemijn die op haar e-bike haar vrijheid behoudt, en voor ondernemers Klaas-Jan en Monique die zien hoe de fiets hun binnenstad vitaal houdt.

Een uitgebreide beschrijving van alle beleidskaders, trends, cijfers en doelgroepen is opgenomen in bijlage 1 t/m 3.

Totstandkoming en functie van de persona's

De vier persona's in dit fietsbeleidsplan zijn ontwikkeld om de diversiteit van fietsers in Apeldoorn tastbaar te maken. Angelique (32), Peter (55), Willemijn (74) en Klaas-Jan & Monique (41/47) vertegenwoordigen verschillende doelgroepen met elk hun eigen behoeften, uitdagingen en fietsmotieven. Deze persona's zijn gebaseerd op de beleidskaders, trends en cijfers uit de bijlagen, aangevuld met inzichten uit de participatietrajecten.

Gedurende het hele document keren de persona's regelmatig terug in tekstblokken, waar zij hun perspectief delen op specifieke onderwerpen. Zo geeft Angelique aan waarom veilige schoolroutes voor haar essentieel zijn, benadrukt Peter het belang van snelle verbindingen naar zijn werk, legt Willemijn uit waarom zij zich onveilig voelt bij paaltjes op het fietspad, en delen Klaas-Jan en Monique hun ervaringen met fietsparkeren in de binnenstad. Door deze concrete verhalen wordt het beleid menselijk en herkenbaar en maken ze duidelijk waarom bepaalde maatregelen nodig zijn.

Angelique (32)

Angelique woont met haar vijfjarige dochtertje Zoë in een appartement in de wijk De Maten. Als alleenstaande moeder let ze goed op haar uitgaven, en de fiets is voor haar de meest betaalbare en praktische manier om zich te verplaatsen. Zoë zit nog achterop, maar begint al te oefenen op haar eigen fietsje. Elke ochtend fietsen ze samen naar school en daarna gaat Angelique door naar haar werk bij een lokale drogisterij. De route loopt grotendeels via een rustige woonstraat, een fijne binnendoor-route die ze bewust kiest om het drukke verkeer te vermijden. Wat haar helpt, is dat ze haar fiets veilig kan parkeren bij het winkelcentrum en bij school.

Angelique hoopt dat Zoë straks zelfstandig naar school kan fietsen, net als de oudere kinderen in de buurt. Voor haar is de fiets niet alleen een vervoermiddel, maar een manier om haar dochter vrijheid, gezondheid en zelfstandigheid mee te geven.

Willemijn (74)

Sinds haar verhuizing naar een levensloopbestendig appartement in het centrum van Apeldoorn, is Willemijn (74) nog actiever geworden. Ze woont vlak bij het Oranjepark, waar ze graag fietst en afspreekt met haar vriendin van de hobbyclub. De fiets is haar vrijheid: stabielere dan lopen, en een rollator is nog lang niet nodig.

Voor haar dagelijkse ritjes - naar de supermarkt, de bibliotheek of gewoon een rondje langs de knooppunten - gebruikt ze haar e-bike met een stevige boodschappentas. Ze kiest bewust voor rustige routes door woonwijken, weg van drukke autowegen. Die geven haar een gevoel van veiligheid en rust.

Wat haar het meest blij maakt, is dat haar kleinkinderen vaker langskomen sinds het nieuwe fietspad tussen hun wijk en het centrum is aangelegd. Ze merkt dat de fiets een verbindende rol speelt in haar familie.

Peter (55)

Peter woont met zijn drie kinderen in Zevenhuizen en heeft een drukke baan als teamleider bij een technisch bedrijf net buiten Apeldoorn. Fietsen was voor hem lange tijd vooral ontspanning: in het weekend trok hij er graag op uit richting de Veluwe. Maar sinds hij ontdekte dat er een comfortabele fietsroute naar zijn werk ligt, is hij twee keer per week op de fiets gegaan. Het scheelt hem tijd, stress én hij voelt zich fitter.

Ook voor mantelzorg gebruikt hij de fiets: zijn moeder woont aan de andere kant van de stad en hij bezoekt haar regelmatig. Zijn dochter Pleun (24) fietst dagelijks naar haar werk in het centrum. Zoon Menno (17) heeft een e-bike, maar wil liever een fatbike. Dochter Annabel (20) heeft een fysieke beperking en zit in een elektrische driewielersfiets. Dankzij deze aangepaste elektrische fiets kan ze nu zelfstandig naar haar opleiding.

Klaas-Jan (41) & Monique (47)

In een sfeervol straatje in het centrum van Apeldoorn runnen Klaas-Jan en Monique al jaren hun delicatessenwinkel. De binnenstad is hun domein, maar de manier waarop mensen zich ernaartoe bewegen, verandert snel. Steeds meer klanten komen met de fiets - sommigen zelfs met een bakfiets - en dat merken ze aan de drukte voor de deur.

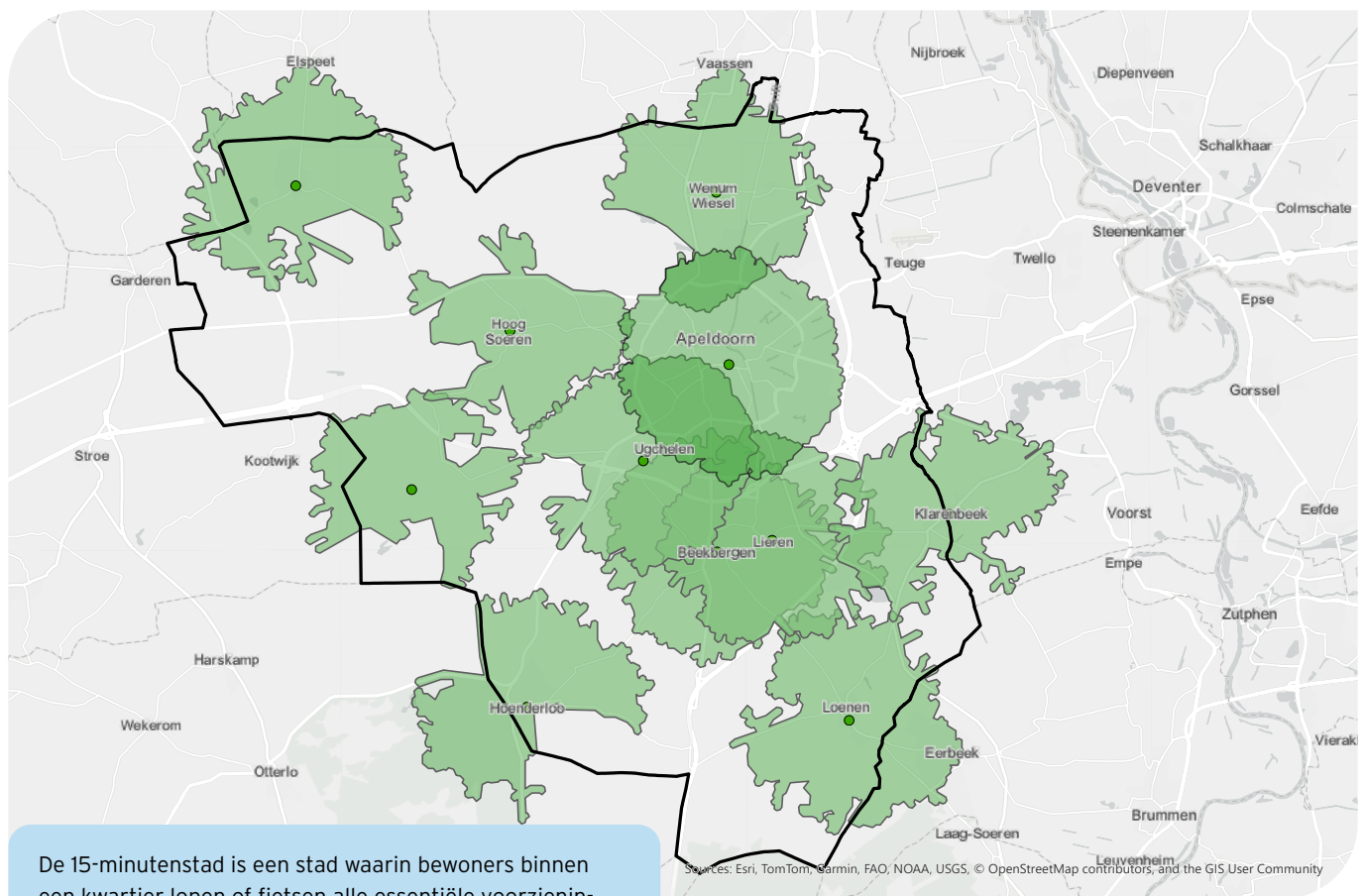
Zelf zijn ze niet uitgesproken fietsliefhebbers, maar ze zien de voordelen. Op drukke dagen gebruiken ze een deelbakfiets om pakketjes te bezorgen in de stad. Vooral op donderdag, als Monique direct na haar andere werk door moet naar de winkel, parkeert ze de auto iets verderop en pakt ze de fiets voor het laatste stuk.

Ze zijn positief over het fietsparkeerbeleid, maar ook realistisch: het blijft spannend wat veranderingen doen met de binnenstad. Sommige bewoners vinden het fietsparkeren nog onhandig, vooral tijdens uitgaansavonden. Voor hun eigen fietsen is het belangrijk dat er veilige stallingplekken zijn, zeker als ze 's avonds nog in de winkel werken.

3 Visie voor de Fiets

Apeldoorn, groene en royale hoofdstad van de Veluwe als hart van dé fietsregio van Nederland. Met een ligging aan de rand van de Veluwe, het Kroondomein en de IJsselvallei nabij is Apeldoorn een gemeente omsloten door prachtige natuurgebieden. Ook binnen de stad zijn veel bestemmingen op fietsafstand en biedt de fiets een voorname optie voor iedereen om zich te verplaatsen. We willen het fietsgebruik in onze gemeente verder stimuleren en gaan daarom een ambitieus fietsbeleid voeren. Onze doelstelling is de brede welvaart te stimuleren door de fiets een belangrijk vervoersmiddel te laten zijn voor korte verplaatsingen binnen

Apeldoorn en onze dorpen. Onze ambitie is dat Apeldoorn in de toekomst een 15-minuten-stad wordt, waarbij de belangrijkste voorzieningen (zorg, winkels, werk) voor iedere inwoner van de gemeente in 15 fiets- of loopminuten bereikbaar zijn. Dat vraagt niet alleen om de nabijheid van voorzieningen, maar ook op een fijnmazige fietsinfrastructuur en de beschikbaarheid van een fiets voor iedereen. Naast de ambities zien we al meer fietsgebruik door de intrede van de elektrische fiets en verwachten we een groei in fietsgebruik doordat er meer woningen gebouwd worden.



De 15-minutenstad is een stad waarin bewoners binnen een kwartier lopen of fietsen alle essentiële voorzieningen bereiken. Het is een leefbare, duurzame en sociaal inclusieve stad die uitnodigt tot verblijven en elkaar te ontmoeten. De levenskwaliteit wordt verbeterd doordat voorzieningen dichtbij zijn, wat leidt tot minder pendelreizen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De (elektrische) fiets speelt een belangrijke rol in het realiseren van de 15-minuten-stad en het verbinden van stedelijke en landelijke gebieden met elkaar.

Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Figuur 3.1 Reisafstand op een gewone fiets in 15 minuten

Peter (55):



“Voor mij is het belangrijk dat ik binnen een half uur op de fiets bij mijn werk ben. Anders pak ik toch maar de auto.”

Keuzes maken

Onze gemeente groeit richting 2040 van ongeveer 169.000 inwoners naar minimaal 180.000¹. Door de groei van het aantal inwoners neemt de druk op de schaarse openbare ruimte en onze infrastructuur toe. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. Dit geldt zowel binnen de bestaande openbare ruimte als ook bij nieuwe woningbouwontwikkelingen.

Voor de dagelijkse functionele fietsritten is doorstroming en verkeersveiligheid belangrijk. Wanneer de fiets een sneller en veiliger alternatief biedt ten opzichte van de auto zal dit het fietsgebruik stimuleren. Dit betekent fietsroutes los van autoroutes (ontvlechten), soms ten koste van de ruimte voor autoroutes, bredere fietspaden, voorrang bij verkeerslichten en het aanpakken van barrières zoals het Apeldoorns Kanaal (extra fietsbruggen) en hoofdwegenstructuur (fietsstunnels of -bruggen). Waar dit niet ongelijkvloers kan, worden verkeerslichten afgesteld om de doorstroming van fietsers te bevorderen. Vanuit de dorpen gaan de fietspaden richting Apeldoorn (sociaal) veiliger en comfortabeler worden.

Voor recreatieve fietsritten betekent dit rustigere routes met meer groen en beschutting. Een route langs bezienswaardigheden en rustpunten, een verbinding tussen het buitengebied en de stad. Binnen de gemeente Apeldoorn zijn veel aantrekkelijke recreatieve bestemmingen voor dagrecreatie en sport. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. We willen dat onze recreatieve (TOP) bestemmingen veilig en aantrekkelijk met de fiets bereikbaar zijn. Ook fietsen als een recreatieve activiteit willen we verder stimuleren. Vanuit ons nieuwe fietsbeleid investeren we daarom in een veilig, aantrekkelijk en samenhangend fietsnetwerk tussen de dorpen, vakantieparken en attracties naar de stad Apeldoorn.

Bezoekers van de binnenstad worden gestimuleerd met de fiets te komen door fietsroutes meer prioriteit te geven bij verkeerslichten, ruimte voor fietsparkeren te maken direct aan de fietsroutes en het autoverkeer door de binnenstad te beperken.

De school-thuis routes worden veiliger ingericht en schoolomgevingen worden autoluw, met goede fiets- en loopvoorzieningen. We willen dat ieder kind vanaf 8 jaar veilig naar school,

sportverenigingen en cultuur kan fietsen. Dat betekent veiligere oversteken, brede fietspaden, geen conflicten met autoverkeer en ouders stimuleren met de fiets naar school te gaan.

Doelen

Daar hoort bij dat we keuzes maken gericht op de fiets. Hierbij zetten we in op:

- **Netwerk op maat:** verschillende typen fietsroutes (doorfietsroutes, stadsroutes, hoofdroutes, basisroutes) met elk hun kenmerken wat betreft comfort, snelheid, verlichting, veiligheid, en beleving.
- **Ontvlechten van fietsen en autoverkeer waar mogelijk:** vrijliggende routes, bruggen/tunnels over/onder barrières, voorrang voor fietsers bij verkeerslichten.
- **Kwaliteit van infrastructuur:** asfalt in plaats van tegels waar mogelijk, breedte passend bij het gebruik, goede verlichting, bescherming tegen weersinvloeden, onderhoud, herkenbaarheid en beleving.
- **Parkeren en stallingsfaciliteiten:** dichtbij bestemmingen, voldoende capaciteit, overdekt, veilig, aantrekkelijk. Ook veel aandacht aan stallen bij (nieuw)bouwontwikkelingen en bestaande woningen.
- **Schoolroutes en omgevingen autoluw,** met goede fiets- en loopvoorzieningen maken: veilige oversteken, conflictvrij ontwerp, stimulering van fietsen van thuis naar school.
- **Recreatieve verbindingen:** rustpunten, groen, routes langs bezienswaardigheden, koppeling buitengebied-stad.
- **Gedragsverandering:** het stimuleren van fietsgebruik door campagnes en samenwerking met werkgevers, scholen en bezorgdiensten, ondersteunend aan de kwaliteitsimpuls van de infrastructuur.
- **Inclusiviteit:** steun voor mensen die nu (nog) niet kunnen fietsen of geen fiets hebben; deelfietsystemen of deelbakfietsen.
- **Duurzaamheid:** materiaalgebruik, circulaire infrastructuur, integratie met klimaat-, energie- en natuurbeleid.

Kortom: de fiets is in Apeldoorn niet alleen een vervoersmiddel, maar een aanjager van brede welvaart. Door nu duidelijke keuzes te maken, zetten we de fiets op 1 en zorgen we dat Apeldoorn zich duurzaam en toekomstgericht ontwikkelt.

1 Apeldoorn 2040

4 Actielijn 1: Een robuust fietsnetwerk

Een veilig en comfortabel fietsnetwerk is de basis om onze ambities waar te maken en de groei van fietsbewegingen te faciliteren. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we het bestaande netwerk verbeteren en uitbreiden, welke keuzes daarbij nodig zijn, en hoe we prioriteiten stellen.

Apeldoorn heeft grote fietspotentie: met een doorsnede van ongeveer 6 kilometer liggen veel bestemmingen op fietsafstand. Zodra je de stad verlaat, fiets je de Veluwe of de IJsselvallei in. Om dé fietsregio van Nederland te worden, investeren we in een hoogwaardig netwerk voor alle Apeldoorners - van schoolkinderen tot senioren, van woonwerkverkeer tot recreatie.

Op gebied van een robuust fietsnetwerk hebben we de volgende doelstellingen:

- Er wordt tenminste 100 km aan nieuwe of verbeterde fietsroutes volgens CROW-richtlijnen aangelegd vóór 2030.
- Jaarlijks worden er twee barrières met hoofdwegen/ kanaal/spoor aangepakt.
- In 2028 zijn voor alle Apeldoornse stads- en doorfietsroutes bestuursovereenkomsten ondertekend en worden deze voorbereid voor realisatie.
- Bij de gebiedsontwikkelingen Zuidrand worden de doorfietsroute- en stadsroutes opgeleverd voordat de woningen in gebruik genomen worden.
- De ambitie is om alle scholen via een veilige, autoluwe fiets- en looproute te bereikbaar te maken. In de praktijk zal blijken dat dit - in bestaande omgeving - niet overal mogelijk te maken is. Bij nieuwe ontwikkelingen is het per definitie mogelijk en wordt dit een eis.
- Bij beheer en onderhoud van wegen worden deze heringericht conform de kwaliteitseisen die horen bij de bijhorende functie in het fietsnetwerk.
- We verbeteren de routes naar de dorpen zodat deze comfortabel en sociaal veilig worden.

Willemijn (74):



“Ik voel me niet zo veilig op straten waar auto's hard voorbijrijden. Fijn als het fietspad niet langs een drukke weg gaat!”

4.1 Aan de slag met het fietsnetwerk

Om een robuust fietsnetwerk te realiseren, hanteren we drie uitgangspunten:

De basis op orde

Bestaande fietspaden maken we veiliger en comfortabeler. Dit betekent: waar mogelijk tegels vervangen door asfalt, paaltjes verwijderen waar ze niet noodzakelijk zijn, en passende infrastructuur voor verschillende fietstypen. Ook zorgen we voor beschaduwde routes en goede vindbaarheid van bestemmingen.

Fiets op 1: keuzes maken

Bij nieuwe ontwikkelingen is het STOMP-principe leidend (zie hoofdstuk 2). De fiets krijgt prioriteit, wat betekent dat we bewust meer ruimte voor fietsers creëren - soms ten koste van ruimte voor andere vervoerswijzen. Concrete maatregelen:

- Schoolzones worden schoolstraten waarin fietsers en voetgangers voorrang krijgen
- Barrières aanpakken: tunnels of bruggen over/onder de Ring, het Apeldoorns Kanaal en spoorlijnen
- Verkeerslichten afstellen op fietsdoorstroming bij belangrijke fietsroutes
- Vrijliggende fietsroutes waar de fiets sneller en veiliger is dan de auto
- Bij woningbouw (zoals Zuidrand) hoogwaardige fietsverbindingen realiseren vóór oplevering woningen

Uitzonderingen: In winkelgebieden zoals de binnenstad staat de voetganger op 1. Fietsers zijn buiten winkeltijden welkom; parkeren gebeurt aan de rand van deze zones.

Een passend netwerk voor iedereen

Verskillende doelgroepen hebben verschillende behoeften. Daarom onderscheiden we vier typen fietsroutes:

	Type route	Voor wie	Kenmerken
INTENSITEIT ▲ HOOG ▼ LAAG	Doorfiets-routes	Regionale verbindingen, utilitair gebruik, hoge intensiteit	Hoogste kwaliteit: breed, vrijliggend, voorrang, zo min mogelijk barrières
	Stads-routes	Stad ↔ station/grote bestemmingen, vaak nog drukker dan doorfietsroutes	Vergelijkbaar met doorfietsroutes, soms nóg breder vanwege hogere intensiteit
	Hoofd-fietsroutes	Wijken ↔ scholen/werk/voorzieningen, dorpen ↔ stad	Vrijliggend langs 50 km/u wegen, voorrang waar mogelijk
	Basis-routes	Buurtverbindingen, recreatieve routes	Comfortabel, veilig, accent op beleving en groen

Een gedetailleerd overzicht van het fietsnetwerk en de principekwaliteitseisen per routetype staat in Bijlage 4. Deze kwaliteitseisen worden altijd in samenhang met andere ambities en maatregelen beoordeeld.

Een digitale versie van het fietsnetwerk is te vinden via: [link naar Fietsnetwerk](#)

4.2 De positie van de fietser

Fietsongevallen gebeuren vaak door aanrijdingen met gemotoriseerd verkeer en door paaltjes of geparkeerde auto's. Op plaatsen waar fietsers en auto's elkaar kunnen ontmoeten zijn de ongevalsrisico's het grootst. Daarom krijgen fietsroutes waar mogelijk eigen tracés die niet per se langs autowegen lopen. Dit verbetert niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de fietsbeleving: minder uitlaatgassen, minder geluid en een aangener fietsklimaat.

Peter (55):



“Nu ik een fietsroute door het park heb ontdekt, vind ik de fietsrit naar mijn werk juist lekker!”

4.2.1 Prioriteit voor doorfietsroutes en stadsroutes

De doorfietsroutes en stadsroutes krijgen topstatus: de fietsdoorstroming wordt prioriteit. Dit betekent concreet:

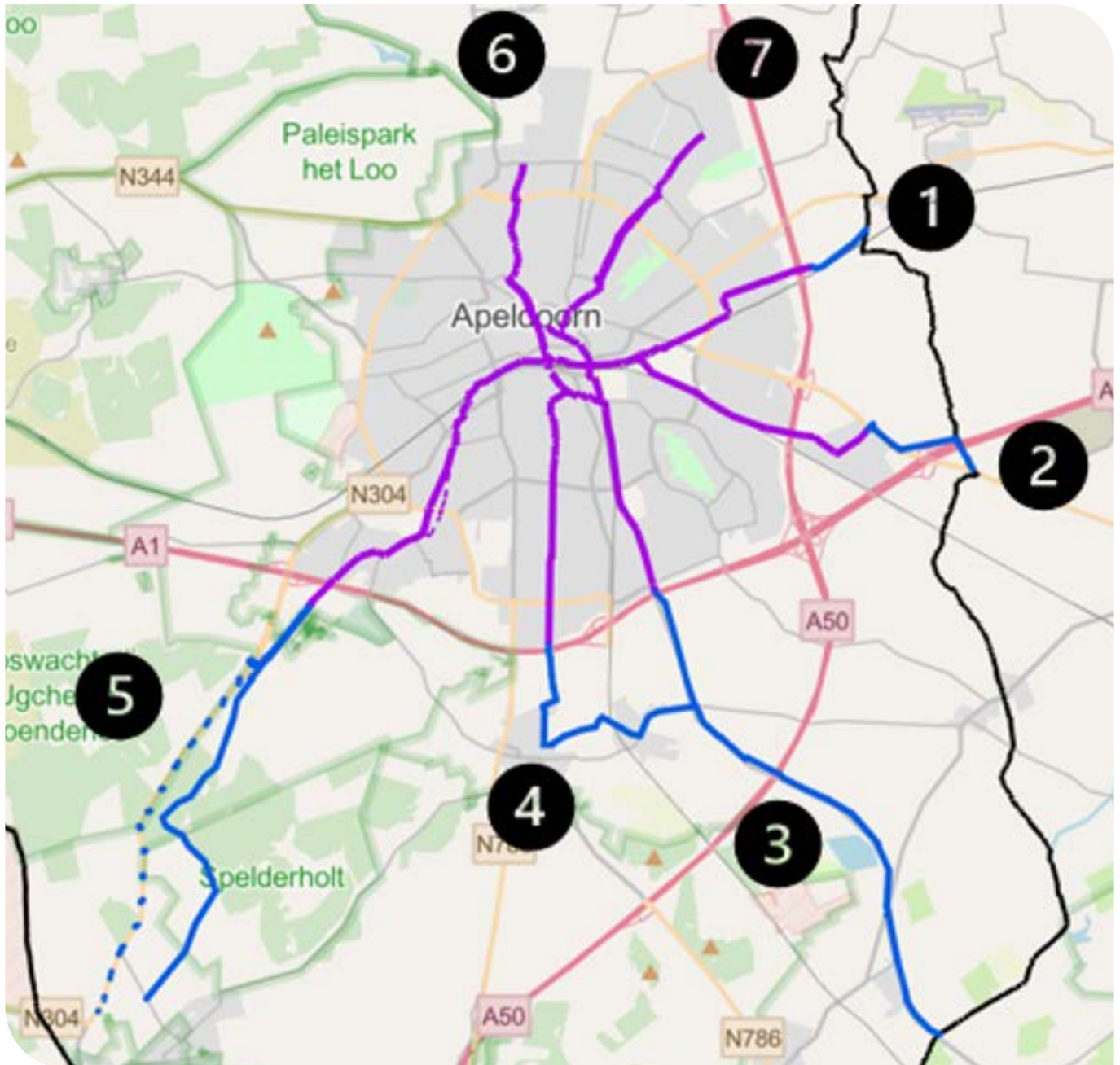
- Wegen worden autoluw gemaakt
- Ongelijkvloerse kruisingen bij drukke autoroutes (zoals de Ring)

4.2.2 Regionale doorfietsroutes in ontwikkeling

Voor de belangrijkste regionale verbindingen zijn onderzoeken en aanpassingen nodig. Op de volgende pagina een weergave van alleen de stads- en doorfietsroutes. In onderstaande tabel staan de speerpunten per route:

Route	Belangrijkste aandachtspunten
1. Apeldoorn - Deventer (F344)	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke verbinding tussen Apeldoorn en Deventer - onderdeel van regionale fietsruggengraat • Route grotendeels gerealiseerd en herkenbaar • Ontbrekende schakel: directe verbinding over Apeldoorns Kanaal richting station - onderdeel van lopende verkenning
2. Apeldoorn - Zutphen	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke verbinding tussen Apeldoorn en Zutphen - onderdeel van regionale fietsruggengraat • Parallel aan N345 richting Voorst en Zutphen • Tracéstudie nodig voor inpassing langs spoorlijn • Logische verbinding met Omnisport • Veilige inpassing op bedrijventerrein Ecofactorij
3. Apeldoorn - Loenen - Eerbeek	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke verbinding richting dorpen en de ontwikkeling Zuidrand - onderdeel van regionale fietsruggengraat • Hoogwaardige verbinding langs Apeldoorns Kanaal • Bypass door ontwikkelgebied Zuidrand (2 parallelle routes: Kanaal Zuid en Oude Beekbergerweg) • Tracéstudie voor ontvlechting autoverkeer en oplossing barrières (Ring, spoor)
4. Apeldoorn - Beekbergen	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke route richting dorpen en vakantieparken • Ontvlochten van grote autoroutes • Grotendeels door woonstraat (Oude Beekbergerweg) • Onderzoek naar fietsstraat
5. Apeldoorn - Ugchelen - Hoenderloo	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke route via Gelre ziekenhuis • Tracékeuze kruising Ring (al dan niet ongelijkvloers) • Inpassing Europaweg naar station
6. Stadsroute Noord	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum via Oranjepark naar bedrijventerrein Stadhoudersmolen én Baronnenroute richting Vaassen • Ontlast Koninginnelaan • Tracéstudie voor inpassing en kruising ring
7. Stadsroute Noordoost	<ul style="list-style-type: none"> • Veel potentie door o.a. sociale kenmerken in het noordoostelijk gebied • Verbindt bedrijventerrein Apeldoorn-Noord en Zevenhuizen-Zuidbroek met centrum • Via Sluisoordlaan met winkelcentrum Anklaar • Aandachtspunten: oversteek Zutphensestraat en Ring

De volledige uitwerking van deze routes, inclusief fasering en prioritering, wordt opgenomen in de Uitvoeringsagenda.



Figuur 4.1 Overzichtskaart van alleen de stads- en doorfietsroutes

4.2.3 Inrichting naar wegtype

Op 30 km/u wegen (woonwijken, dorpen, winkelstraten) streven we naar gemengd verkeer als de intensiteit dat toelaat.

Op drukke fietsroutes kiezen we voor fietsstraten of fietsvriendelijke snelheidsremmende maatregelen, conform het CROW-keuzeschema.

Op 50 km/u wegen realiseren we vrijliggende fietsinfrastructuur. Op 30 km/u wegen met een verkeersfunctie (in plaats van verblijfsfunctie) of op de nieuwe gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30) kiezen we voor vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden of brede fietsstroken, afhankelijk van het gebruik en de beschikbare ruimte.

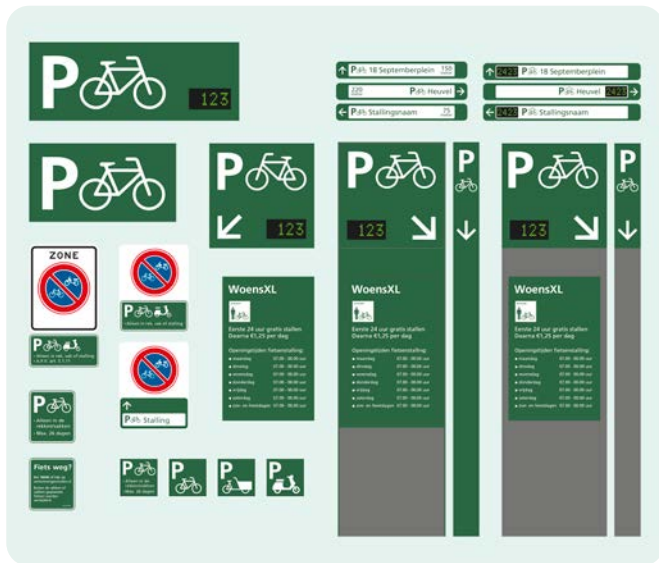
Klaas-Jan (41) en Monique (47):



“Fijn dat onze winkel in het voetgangersgebied ligt. Hierdoor is het prettiger om te shoppen in onze straat.”

4.2.4 Binnenstad: voetganger op 1

De binnenstad is tijdens winkeltijden fietsvrij. De voetganger staat hier op 1, de fiets op 2. Fietsers zijn welkom buiten openingstijden. Het parkeren van fietsen gebeurt (grotendeels) aan de rand van het voetgangersgebied.



Figuur 4.2 Voorbeelden fietsroutebewegwijzering (links) en fietsparkeerbewegwijzering in Eindhoven (rechts)

4.2.5 Aandacht voor de dorpen

Kernen zoals Loenen, Beekbergen en Lieren worden doorsneden door drukke autoroutes. We zorgen voor:

- Veilige oversteekvoorzieningen waar fietsroutes drukke autowegen kruisen
- Weginrichting passend bij veilig fietsen waar fietsroutes lang naast autowegen liggen zorgen we voor goede scheiding tussen de auto en fietsroute.
- Zoeken naar alternatieve fietsroutes, waar mogelijk zoeken we naar alternatieve fietsroutes die ontvlochten zijn van de drukke autoroutes.

4.3 Veiligheid, herkenbaarheid, uniformiteit en vindbaarheid

We maken onderscheid naar vier typen fietsroutes, die ieder een eigen doelgroep en verschijningsvorm hebben. Voor de fietsers is het vinden van de meest comfortabele en veilige route het belangrijkste, daar gaan we hen bij helpen.

Aandacht voor sociale veiligheid

We geven extra aandacht aan fietsen in het donker en routes naar de dorpen. Zodat iedereen daar veilig kan fietsen en zich veilig voelt tijdens het fietsen. We zorgen voor goede verlichting, duidelijke randen van de fietspaden (in het buitengebied) en andere maatregelen die bijdragen aan (sociale) veiligheid.

We gaan onderzoeken of we kaders willen en kunnen stellen aan het gebruik van fatbikes.

Herkenbaarheid en uniformiteit

Het uitgangspunt voor de inrichting van ons fietsnetwerk zijn de landelijke CROW-richtlijnen. Een uniform netwerk waarin fietsers een duidelijk herkenbare plek hebben is voor alle

weggebruikers prettig. Voldoende brede fietsvoorzieningen zijn nodig om de toenemende hoeveelheid verschillende type fietsen (met verschillende snelheid, gewicht en omvang) een veilige plek te kunnen blijven geven. De doorfietsroutes en stadsroutes zijn de ruggengraat van het fietsnetwerk en worden herkenbaar als hoogwaardige fietsverbindingen (breed, gladde verharding en goede markering en verlichting).

Vindbaarheid

Belangrijke (recreatieve) bestemmingen maken we beter vindbaar voor fietsers. Voor gasten van onze gemeente, maar ook voor mensen die niet vaak fietsen is de wayfinding belangrijk voor een positieve fietservaring. Dit bereiken we door goede wayfinding; bewegwijzering, aanduiding van fietsroutes en belangrijke bestemmingen binnen (en buiten) de gemeente. Wayfinding draagt bij aan de huisstijl van de stad, waarbij fietsparkeervoorzieningen, fietsroutes en belangrijke bestemmingen op een herkenbare manier worden aangeduid. Voorbeelden van eigen bewegwijzering van doorfietsroutes (Figuur 4.4.2, links) en van fietsparkeervoorzieningen (voorbeeld uit Eindhoven, Figuur 4.2 rechts), met een eigen lettertype en kleurenpalet, laten zien hoe dit de vindbaarheid vergroot.

Willemijn (74):



“Waar ik het meeste bang voor ben is om te vallen. Paaltjes vind ik eng, het is soms moeilijk om daar omheen te fietsen.”

4.4 Beheer en onderhoud

Het Apeldoornse fietsnetwerk moet goed onderhouden worden om onveilige situaties te voorkomen en voldoende comfort te bieden voor onze fietsers. Wortelopdruk, niet gelijkliggende bestrating, te gladde oppervlakken en overhangende begroeiing zijn zaken waar bewoners van Apeldoorn hun zorgen over uitspreken. Het onderhoud van fietspaden is onderdeel van onze reguliere beheer en onderhoudscyclus, waarbij extra aandacht zal komen voor de belangrijkste fietsroutes. Uitgangspunt is alle aangepakte fietsroutes uitvoeren in asfalt of beton (gesloten verharding). Daarnaast kunnen bewoners bij de gemeente een melding doen over de staat van onze fietspaden.

Paaltjes op het fietspad zijn een belangrijke oorzaak van enkelzijdige fietsongevallen (een fietsongeval waar niemand anders bij betrokken is). Paaltjes hebben een functie om autoverkeer te weren maar zijn niet altijd en allemaal noodzakelijk. Enkele jaren geleden hebben we in samenwerking met de Fietsersbond kritisch geïnventariseerd welke fietspaaltjes noodzakelijk zijn en niet noodzakelijke paaltjes verwijderd. Deze analyse gaan we nogmaals uitvoeren en waar nodig meer paaltjes verwijderen of inleidende markering aanbrengen.

Veilig fietsen willen we zowel in de zomer als de winter. De doorfietsroutes, stadsroutes en hoofd fietsroutes zijn onderdeel van de strooi routes en zullen op dagen van vorst ook worden schoongemaakt. Waar mogelijk doen we dit ook voor het basisnetwerk. Ook bladeren worden regelmatig van de fietsroutes verwijderd.

4.5 Bikeability index

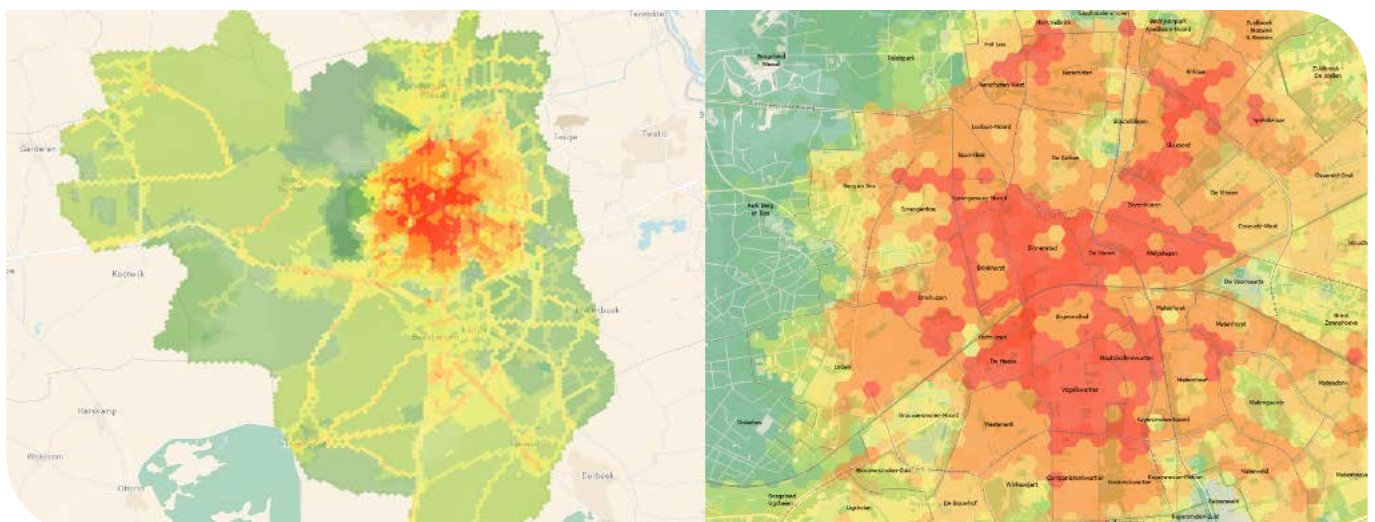
Het fietsnetwerk is opgebouwd in drie stappen. Als eerste zijn de belangrijke herkomsten en bestemmingen op een kaart gezet (binnenstad, scholen, stations, sportvoorzieningen, vakantieparken, attracties, etc.). Vervolgens zijn tussen deze voorzieningen en de woongebieden lijnen getrokken - zonder te kijken naar het bestaande netwerk. Als derde stap is voor de lijnen prioritering aangegeven. Op basis van lokale kennis en gebruik makend van de bikeability index

Om prioriteiten te stellen, hebben we de Bikeability Index gebruikt: een datagedreven analyse die laat zien waar investeringen in fietsinfrastructuur de grootste maatschappelijke impact hebben. Deze index combineert en weegt verschillende databronnen, van gezondheidsstatistieken tot ongevallencijfers, van demografie tot bereikbaarheid.

Vijf hoofddoelstellingen

De index is gebaseerd op vijf doelstellingen (met in totaal 27 indicatoren):

1. Latente vraag - waar mensen nu niet fietsen maar wel potentieel hebben
2. Gezondheid en welzijn - waar fietsen de volksgezondheid het meest kan verbeteren
3. Bereikbaarheid - toegang tot essentiële voorzieningen binnen fietsafstand
4. Sociale inclusie - kwetsbare groepen die baat hebben bij betere fietsinfrastructuur
5. Verkeersveiligheid - gevaarlijke routes die verbetering behoeven



Figuur 4.3 Bikeability Index Apeldoorn

Belangrijkste bevindingen

De kaart in Figuur 4.3 toont de scores voor heel Apeldoorn. Hogere scores (rood/oranje) geven de hoogste fietspotentie aan.

Uit de analyse blijkt:

- Stadscentrum en directe omgeving (vooral Noordoost en Zuid) scoren het hoogst door een combinatie van hoge bevolkingsdichtheid, concentratie voorzieningen, verkeersveiligheidsproblemen en aanwezigheid kwetsbare groepen
- Ring rond centrum vormt een transitiezone met gemiddeld tot hoog potentieel: woonwijken met goede verbindingsmogelijkheden maar suboptimale infrastructuur
- Buitenwijken en dorpskernen tonen lagere scores vanwege lagere dichtheid en grotere afstanden, maar ook hier zijn hotspots zichtbaar rond lokale centra zoals Beekbergen en Uddel
- Opvallende corridors langs hoofdroutes (zie rechter figuur) suggereren dat bepaalde verbindingsassen prioriteit verdienen

Toepassing in beleid

Deze Bikeability Index gebruiken we ook om prioriteiten te bepalen in de Uitvoeringsagenda. Gebieden met hoge fietspotentie en -behoefte krijgen voorrang in onze aanpak.

In dit hoofdstuk is de opbouw van het fietsnetwerk van Apeldoorn beschreven en uitgewerkt. Een robuust fietsnetwerk betekent:

- De basis op orde: bestaande fietspaden veiliger maken en paaltjes waar mogelijk verwijderen.
- Fiets op 1: dit betekent ook keuzes maken. Bij nieuwe ontwikkelingen is het STOMP principe leidend, dus belangrijke fietsverbindingen hebben prioriteit. We streven ernaar een 15-minutenstad te worden waarbij de belangrijkste voorzieningen (zoals winkels, scholen, station) met de fiets goed bereikbaar worden. Schoolzones worden schoolstraten.
- Een passend netwerk voor iedereen: de belangrijkste regionale en binnenstedelijke routes (doorfietsroutes en stadsroutes) worden van topniveau waarbij de fietsdoorstroming belangrijker wordt dan autodoorstroming. Dit betekent autoluwe wegen, nieuwe tunnels of bruggen bij o.a. de Ring en het Apeldoorns Kanaal.

Hoofd fietsroutes gaan de dorpen beter met fiets aansluiten op de stad en binnen Apeldoorn de woonwijken ontsluiten. Ook binnen de woonwijken staan veilige fietsroutes centraal. In de dorpen gaan we zorgen voor veilige fietsoverstekten over de drukke autoroutes.

Mede op basis van de Bikeability Index worden prioriteiten bepaald voor de Uitvoeringsagenda. Gebieden die een hoge fietspotentie en -behoefte hebben krijgen prioriteit in onze aanpak.

Wegen die niet in het fietsnetwerk zijn aangeduid zijn alsnog wel belangrijk voor fietsers. We bekijken - bij bijvoorbeeld onderhoud - per situatie wat daar nodig is en gebruiken daarvoor onder andere fietstellingen en lokale kennis.

5 Actielijn 2: Parkeer je fiets veilig

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn cruciaal voor een goed functionerend fietsnetwerk. Toegankelijke, veilige en vindbare stallingen (zowel thuis als bij de bestemming) maken het verschil tussen wel of niet de fiets pakken. Dit hoofdstuk schetst de eerste contouren van een fietsparkeerstrategie voor Apeldoorn, gebaseerd op gesprekken met beleidsmedewerkers, ondernemers en bewoners. Een volledige fietsparkeerstrategie is nog niet uitgewerkt.

Op gebied van fietsparkeren hebben we de volgende doelstellingen:

- In 2026 is een fietsparkeerstrategie met maatwerk voor doelgroepen ontwikkeld.
- In 2030 hebben we voor elke doelgroep ruim voldoende en kwalitatief goed fietsparkeervoorzieningen (in de gehele gemeente).
- Naast de bestaande fietsparkeernorm stellen we in 2026 ook kwaliteitseisen op voor fietsparkeervoorzieningen bij (woningbouw) ontwikkelingen - tot die tijd hanteren we de kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen (gemeente Eindhoven).

5.1 Fietsparkeren in het centrum

Apeldoorn mag trots zijn op haar fietsparkeerplekken voor bezoekers van het centrum. Er zijn meerdere gratis bemenste fietsenstallingen (ca. 2.800 fietsparkeerplekken én ruimte voor buitenmaatfietsen) en op een aantal locaties zijn fietsvakken en scootervakken op straat gemaakt waarbinnen parkeren is toegestaan. Buiten deze voorzieningen geldt er een fietsparkeerverbod in het centrum; fietsparkeren buiten de vakken en stallingen is niet toegestaan. Voor inwoners die minder goed ter been zijn, is een ontheffing mogelijk om dichterbij de bestemming te parkeren. Daarnaast wordt er veel gedaan aan de vindbaarheid van de stallingen en communicatie van de regels en openingstijden. Hierbij wordt o.a. de Fietsplekapp ingezet.



Figuur 5.1 Fietsparkeren in de binnenstad (www.apeldoorn.nl)

Echter, wordt de vraag naar fietsparkeren steeds meer door ook andere doelgroepen en het groeiend aantal fietsers. Bewoners van het centrum moeten hun fietsen ook ergens kwijt. Hoe gaan we om met deelfietsen, waar laten we scooters, bakfietsen, etc.

Daarnaast brengt de groei van het fietsgebruik en de diversiteit aan fietsen nieuwe uitdagingen met zich mee. Denk aan de toenemende vraag naar stallingsruimte bij OV-knooppunten en de behoefte aan veilige, overdekte, bewaakte en goed vindbare stallingen in het centrum maar ook bij bijvoorbeeld wijkwinkelcentra.

In de volgende paragraaf schetsen we aandachtspunten van een toekomstbestendige fietsparkeerstrategie, gebaseerd op gesprekken met beleidsmedewerkers, stakeholders en bewoners.

5.2 Thema's voor een toekomstgerichte fietsparkeerstrategie

De groei van het fietsgebruik en de diversiteit aan fietsen brengen nieuwe uitdagingen. Voor de binnenstad en andere drukke gebieden is een integrale fietsparkeerstrategie nodig. Op basis van gesprekken en analyses onderscheiden we vijf hoofdthema's:

Willemijn (74):

“Mijn e-bike was heel duur, die parkeer ik alleen in een fietsstalling.”

1. Vraag en aanbod op elkaar afstemmen

Een goed systeem vraagt om zorgvuldige afstemming tussen aantal stallingen, spreiding en behoeften van verschillende doelgroepen. Hiervoor zijn actuele tellingen en gebruiksdata essentieel.

Capaciteitsvraag per doelgroep:

- Jongeren/studenten: Laagdrempelig, snel toegankelijk bij scholen, sport en winkels
- Ouderen/mindervaliden: Dicht bij bestemming, goed toegankelijk, ruimte voor aangepaste fietsen
- Gezinnen: Plekken voor bakfietsen en fietsen met kinderzitjes
- Toeristen/recreanten: Stallingen bij centrum, bezienswaardigheden en horeca

Tijdsgebonden vraag:

Forenzen en studenten gebruiken stallingen overdag, bewoners juist 's avonds en 's nachts. Dit vraagt om flexibiliteit in openingstijden en multifunctionele stallingen (bijvoorbeeld buurtstallingen die 's avonds toegankelijk zijn voor bewoners). Ook tijdelijke stallingen bij evenementen en markten verdienen aandacht.

Klaas-Jan (41) en Monique (47):

“Voor onze klanten is het fijn als ze hun fiets voor de deur kunnen parkeren.”

2. Locatie: nabijheid versus ruimtelijke kwaliteit

Stallingen dicht bij bestemmingen zijn essentieel voor gemak, vooral voor ouderen en mensen met een beperking. Tegelijkertijd kan dit leiden tot verrommeling en conflicten met andere ambities zoals vergroening of terrasruimte. Bewaakte en bemenste stallingen bieden extra veiligheid en service, maar kosten meer. We zoeken de balans tussen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

3. Handhaving en gastvrijheid

Handhaving (van gestalde fietsen en weesfietsen) draagt bij aan een opgeruimd straatbeeld en voorkomt overlast, maar kan als niet gastvrij worden ervaren, vooral door bezoekers. Handhaving is pas effectief en passend wanneer er voldoende en geschikte alternatieven beschikbaar zijn en regels helder worden gecommuniceerd.

4. Vindbaarheid en communicatie

Gebruikers moeten eenvoudig kunnen vinden waar ze hun fiets mogen stallen. Dit is vooral belangrijk voor toeristen en ouderen. Naast digitale middelen speelt intuïtieve bebording een belangrijke rol. We ontwikkelen een herkenbare eigen uitstraling voor fietsstallingen.

5. Fietsparkeren voor bewoners

In dichtbebouwde wijken zoals het centrum is de openbare ruimte schaars. Bewoners hebben behoefte aan veilige en toegankelijke stallingen, ook buiten reguliere openingstijden. Slim gebruik van bestaande stallingen of het aanbieden van bewonersstallingen zijn mogelijkheden.

Willemijn (74):



“Gelukkig zit in mijn appartementencomplex een fietsenstalling op de begane grond. Mijn fiets is te zwaar om naar boven te duwen.”

Afwegingsmogelijkheden

Kortom: verschillende scenario's hebben voor- en nadelen en bieden voor verschillende doelgroepen. Een afgewogen keuze op basis van behoefte, wensbeeld en uitvoeringsmogelijkheden zal de uitkomst zijn van de fietsparkeerstrategie.

5.3 Fietsparkeren bij nieuwbouw of renovatie

Bij nieuwe ontwikkelingen - woningbouw, scholen, supermarkten - moet fietsparkeren vanaf het begin worden meegenomen. Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) schrijft een afsluitbare berging van 5 m² per woning voor, toegankelijk vanaf de openbare weg. Specifieke inrichtingseisen ontbreken echter.

We vullen dit aan met normen uit onze Parkeernota 2024 en het fietsparkeerbeleid van Eindhoven. Uitgangspunten:

- Kwantitatieve normen: Gebaseerd op CROW-kencijfers per woningtype en functie
- Kwalitatieve input: Bereikbaarheid, stallingshoogte, breedte en diepte per fietstype
- Borging: Opnemen in bestemmingsplannen en anterieure overeenkomsten

Goede fietsparkeervoorzieningen die direct aansluiten op fietsroutes stimuleren vanaf dag één het fietsgebruik en verlagen de drempel om de fiets een volwaardige plek te geven in dagelijkse verplaatsingen.

Deze actie wordt vooruitlopend op de volledige fietsparkeerstrategie opgepakt, met de Parkeernota 2024 en het Eindhovense beleid als basis.

5.4 Vervolgstappen

Een toekomstbestendig fietsparkeerbeleid vraagt om betere inzichten in de behoeften van doelgroepen, het gebruik van stallingen, ruimtelijke mogelijkheden en een duidelijke visie. Deze visie bestaat uit een wensbeeld: welk regime kiezen we als gemeente, passend bij bezoekers van centrum en winkelcentra?

De uitwerking van een integrale fietsparkeerstrategie is een gedegen proces in samenwerking met afdelingen mobiliteit, binnenstad en openbare orde en veiligheid. Het vraagt duidelijke keuzes: wat willen we uitstralen naar bezoekers en



Figuur 5.2 Opening fietsenstalling Hofstraat (oktober 2025)

bewoners? Met beleidsmedewerkers en bewoners is een eerste verkenning gemaakt. De wensen en belangen lopen uiteen en vragen om heldere afstemming.

Aanpak:

1. Onderzoek: Inventariseren van parkeerbehoefte (binnenstad en andere drukke gebieden)
2. Visie: Met stakeholders een gedragen wensbeeld en duidelijke keuzes maken
3. Uitwerking: Strategie vertalen naar concrete maatregelen en capaciteit
4. Parallel: Voor nieuwbouw ambitieuze parkeernormen opstellen (zie 5.3) - deze actie loopt vooruit op de integrale strategie

In dit hoofdstuk is een aanzet gemaakt naar de onderwerpen die terug dienen te komen in een fietsparkeervisie en - strategie. Parkeer je fiets veilig betekent:

- Onderzoeken wat de fietsparkeerbehoefte precies is, zowel in de binnenstad als in andere drukke gebieden.
- Met alle belangrijke stakeholders een gedragen fietsparkeervisie uitwerken waarin we een wensbeeld creëren en duidelijke keuzes maken.
- Vooruitlopend op de fietsparkeerstrategie stellen we voor (woning)bouwontwikkelingen ambitieuze randvoorwaarden op die gaan over aantallen en kwaliteit van fietsparkeren bij nieuwbouw en herontwikkelingen.

6 Actielijn 3: Aandacht voor alle Apeldoorners

Goede infrastructuur en stallingsvoorzieningen zijn noodzakelijk, maar niet voldoende. Om meer mensen op de fiets te krijgen, zetten we in op gedragsverandering, het wegnemen van drempels en het vergroten van bewustzijn. We zorgen dat iedere Apeldoorner kan fietsen, wil fietsen, over een fiets kan beschikken en zo lang mogelijk mobiel blijft.

Op gebied van doelgroepgerichte fiets stimuleringsacties hebben we de volgende doelstellingen:

- We doen jaarlijks mee met de fietsstimuleringscampagne die vanuit de Regio Stedendriehoek georganiseerd wordt.
- Jaarlijks doen 5 basisscholen mee aan de gedragsinterventie gericht op het fietsen naar school (georganiseerd vanuit de Regio Stedendriehoek)
- We faciliteren jaarlijks 5 initiatieven om volwassenen die nu nog niet (kunnen) fietsen, te laten fietsen.

6.1 Doelgroepgerichte fietsstimulering

Verschillende doelgroepen hebben verschillende behoeften en drempels. We richten ons op kinderen, jongeren, forenzen, senioren en mensen met een migratieachtergrond. Door samen te werken met scholen, zorginstellingen, werkgevers, sportverenigingen en mobiliteitspartners vergroten we het bereik en zorgen voor een samenhangende aanpak.

We spelen een actieve rol als verbinder en aanjager. In de uitwerking van het uitvoeringsprogramma bepalen we samen met het sociaal domein, sport en mobiliteit hoe we dit structureel organiseren.

City Deal Fietsen voor Iedereen

In oktober 2023 ondertekenden wij de City Deal 'Fietsen voor Iedereen'. Dit is een landelijke samenwerking tussen gemeenten, provincies, ministeries, maatschappelijke organisaties en bedrijven. Het doel is om meer mensen aan het fietsen te krijgen, vooral mensen die nu om uiteenlopende redenen niet fietsen. De focus ligt op twee essentiële voorwaarden: toegang tot een veilige, passende fiets en vaardigheid om te kunnen fietsen.



Figuur 6.1 Ondertekende City Deal Fietsen voor Iedereen (bron: Citydeal fietsen voor iedereen)

6.1.1 Doelgroep Kinderen

Van jongs af aan fietsen moet vanzelfsprekend blijven. We stimuleren dit via twee sporen:

Voor kinderen:

- Fietseducatie op scholen via CROW Toolkit verkeerseducatie
- Fietsverlichtingsacties (gefinancierd door Provincie Gelderland)
- Gedragsinterventies op school

Voor ouders: We zetten breed in op “Da’s zo gefietst” in samenwerking met Regio Stedendriehoek. Dit landelijke programma stimuleert korte fietsritjes in plaats van autoritjes, inclusief een gedragsinterventie voor ouders van schoolgaande kinderen.

Angelique (32):



“Fijn dat andere ouders ook meedoen met de auto-loze schoolweek. Dat maakt de schoolomgeving een stuk veiliger.”

6.1.2 Doelgroep Jongeren

Jongeren (12-18 jaar) zijn een belangrijke doelgroep voor verkeersveiligheid. Ze gaan zelfstandig verplaatsen en zijn open voor gedragsverandering. Tegelijk zijn ze vaak betrokken bij verkeersongevallen.

Concrete acties:

- Deelnemen aan provinciale fietsverlichtingscampagne: Check, Fix, Aan! Met daarbij een fietslampjes-automaat in de fietsstalling ACEC
- Uitdelen fietslampjes bij fietsstallingen tijdens uitgaansavonden
- Team Alert-campagnes zoals “Blikveld e-bike” voor jongeren met e-bikes: virtuele ritten met gevaarherkenning via video’s, discussie over verkeerssituaties en inzicht in risico’s van snelheid, afleiding en groepsdruk

Peter (55):



“Ik hoop altijd dat mijn zoon Menno van 17 veilig thuis komt als hij ’s avonds laat nog weggaat op de fiets.”



Figuur 6.2 Team Alert actie (bron: Team Alert)

We organiseren een passend aanbod aan campagnes en acties dat bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van jongeren.

6.1.3 Doelgroep Forenzen

Voor veel forenzen is de fiets een goed alternatief voor korte en middellange autoritten. Met de e-bike zijn afstanden tot 15 kilometer goed overbrugbaar.

Werkgeversaanpak

We stimuleren werkgevers om fietsgebruik te faciliteren via:

- Fiets van de zaak via leaseconstructies
- Fietsvoorzieningen zoals stallingen, laadpalen, douches en fietsmakers op locatie

Het ministerie ondersteunt dit met de campagne “Kies de fiets”. Ook de eerdergenoemde campagne “Da’s zo gefietst” richt zich op het stimuleren van korte fietsritjes.

In samenwerking met de Regio Stedendriehoek organiseren we fietsstimuleringsacties gericht op forenzen.

Daarnaast onderzoeken we hoe we als gemeentelijke organisatie een voorbeeldrol kunnen vervullen.



Figuur 6.3 Voorbeeld fietscampagne in Apeldoorn

6.1.4 Doelgroep Senioren

Met de e-bike kunnen senioren langer fietsen en mobiel blijven. Dit is positief voor vitaliteit en onafhankelijkheid. Tegelijk hebben fietsers vanaf 55 jaar een hoger risico op letsel bij ongevallen, wat kan leiden tot terughoudendheid. We stimuleren en ondersteunen projecten die senioren helpen actief te blijven:

Doortrappen

- Helpt senioren zo lang mogelijk veilig fietsen
- Afstellen van fietsen en tips over veilig fietsgedrag
- Fietsinformatiedagen op markten en festivals (helmen, lage instapfietsen, fietsgym)
- Doortraproutes: comfortabele fietsrondjes van 20-25 km, speciaal voor ouderen

Fietsmaatjes Apeldoorn

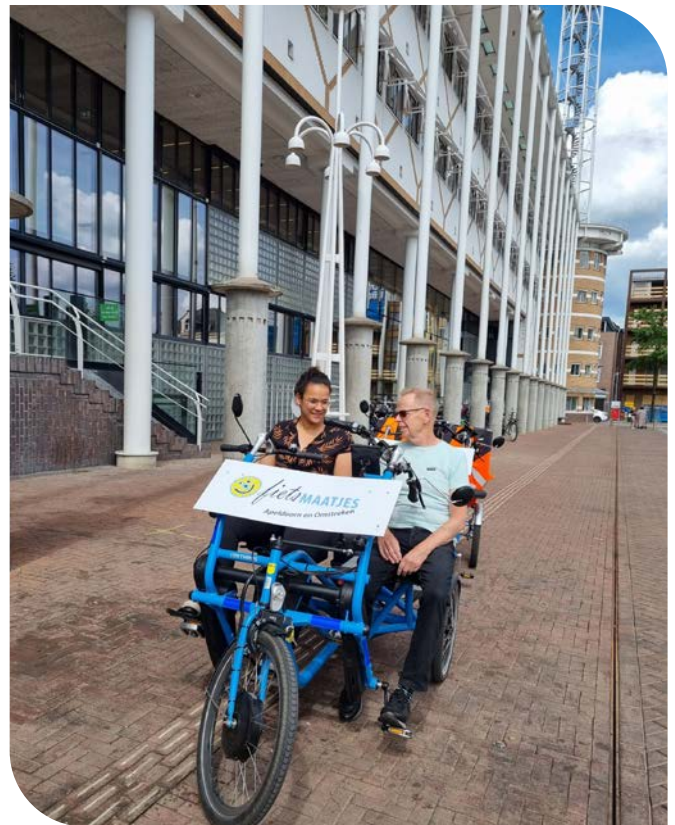
- Samen fietsen op elektrisch ondersteunde duofiets
- Voor mensen die thuis wonen maar niet meer zelfstandig kunnen fietsen
- Bevordert sociale contacten en beweging

Fietschool Fietsersbond

- Fietsvaardigheidsparcours, verkeersquiz, e-bike advies
- Verbeteren van fietsvaardigheden en -kennis

Fietsgilde Apeldoorn

- Recreatieve fietstochten met gidsen voor 55-plussers
- Bevordert gezondheid, sociale contacten en plezier



Figuur 6.4 Fietsmaatjes Apeldoorn (bron: fietsmaatjesapeldoorn.nl)

Willemijn (74):



“De fietslessen van de Fietsersbond hebben mij zekerder gemaakt op de fiets.”

6.1.5 Doelgroep mensen met migratieachtergrond

Veel mensen met een migratieachtergrond hebben nooit leren fietsen. Voor hen is de fiets een middel voor zelfstandigheid, toegang tot werk en voorzieningen, en persoonlijke vrijheid. Bovendien is het goedkoper dan auto of OV.



Concrete initiatieven

We stimuleren en ondersteunen initiatieven via 'Voor Apeldoorn', een platform voor buurtinitiatieven gericht op mobiliteit en inclusie:

- Stichting Da Capo: Gratis fietslessen voor vrouwen met een migratieachtergrond, inclusief theorielessen over verkeersregels
- Vluchtelingenwerk: Fietslessen als integratie-instrument (elders in Nederland actief, potentieel ook voor Apeldoorn)
- Fietsmaatjes: Ook gericht op migranten met mobiliteitsbeperking

Bike Kitchen

Een Bike Kitchen is een plek waar je gratis, zelfstandig of met hulp, je fiets kunt repareren. Het doel is mensen helpen, samenbrengen en verhogen van zelfredzaamheid. Ook worden er workshops georganiseerd om theoretische kennis en praktische vaardigheden aan te leren.

Bike Kitchen

Een Bike Kitchen is een plek waar je gratis, zelfstandig of met hulp, je fiets kunt repareren. Het doel is mensen helpen, samenbrengen en verhogen van zelfredzaamheid. Ook worden er workshops georganiseerd om theoretische kennis en praktische vaardigheden aan te leren. Bike Kitchen is een wereldwijd netwerk en een mooi voorbeeld hoe we duurzaam fietsgebruik kunnen stimuleren. Ook in Apeldoorn willen onderzoeken op welke wijze we een bike kitchen kunnen opstarten.



Figuur 6.5 Bike Kitchen UvA (bron: Amsterdam Bike City)

6.2 Fietsstimulering bij woningbouwontwikkelingen

Naast een goed fietsnetwerk en hoogwaardige fietsparkeerfaciliteiten bij oplevering van woningbouwontwikkelingen, zetten we in op actieve fietsstimulering. Een verhuizing is een keerpunt waarop mensen hun dagelijkse patronen en gewoonten opnieuw inrichten. Onderzoek toont aan dat bewoners in deze fase meer openstaan voor andere mobiliteitskeuzes en het heroverwegen van hun verplaatsingsgedrag. Dit biedt een waardevol aangrijpingspunt om de fiets als aantrekkelijk alternatief onder de aandacht te brengen.

Welkomspakket nieuwe bewoners

We ontwikkelen voor nieuwe bewoners een welkomspakket met praktische fietsinformatie die direct aansluit bij hun nieuwe woonsituatie:

- Informatie over nabijgelegen fietsenstallingen en parkeermogelijkheden
- Adressen van dichtstbijzijnde fietsmakers en fietsherstellpunten
- Handige fietsroutes naar supermarkten, scholen en andere voorzieningen in de buurt
- Tips voor veilig en comfortabel fietsen in Apeldoorn

Kennismakingsacties

Daarnaast verkennen we mogelijkheden voor kennismakingsacties zoals:

- Fietsprobeerregelingen in samenwerking met lokale fietshandelaren
- Fietsroutekaarten specifiek voor de nieuwe wijk
- Kortingsvouchers voor fietsaccessoires of onderhoud
- Bewonersbijeenkomsten waarbij de fietsmogelijkheden in de omgeving worden toegelicht

Door deze combinatie van informatievoorziening en concrete stimuleringsmaatregelen vergroten we de kans dat nieuwe bewoners de fiets als volwaardig vervoermiddel omarmen voor hun dagelijkse verplaatsingen.

We gaan doelgroep gericht aan de slag om veilig en meer fietsgebruik te stimuleren. Aandacht voor alle Apeldoorners betekent:

- Iedere Apeldoorners kan fietsen, wil fietsen, kan over een fiets beschikken en blijft zo lang mogelijk mobiel.
- Iedere doelgroep heeft zijn eigen behoeften. We leveren maatwerk en gaan als gemeente een actieve rol spelen als verbinder en aanjager.
- Extra aandacht voor mensen met een migratieachtergrond. Leren fietsen helpt hen om deel te nemen aan de maatschappij.
- Fietsen stimuleren bij verhuismomenten en specifiek bij woningbouwontwikkelingen.

7 Actielijn 4: Van doelstellingen naar resultaat

Om onze ambities waar te maken, moeten we het effect van onze activiteiten aantoonbaar maken. Dit hoofdstuk beschrijft de meetbare doelstellingen en ons monitoringsplan.

Op gebied van data, monitoring en evaluatie hebben we de volgende doelstellingen:

- In 2026 ontwikkelen we een digitaal fietsdashboard met real-time data over fietsgebruik, parkeerdruk en veiligheid.
- Het gemiddelde rapportcijfer voor fietsbeleving van 3,4 (2024) stijgt naar 4,0 in 2030 (regionale doelstelling is minimaal 3,9).
- We streven naar het verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen tot 15 km van 34,5% (2023) naar 40% in 2030.
- Het dagelijks aantal fietsers stijgt naar 40% in 2030 (nu 30%).
- Het aandeel korte autoritten (<5 km) daalt naar 50% in 2030 (nu 40%), door substitutie met fietsritten.
- De waardering van de gemeentelijke en binnenstedelijke fietsbereikbaarheid stijgt naar tenminste een 8 in 2030 (nu respectievelijk 7,6 en 7,8)

7.1 Regionale doelstellingen

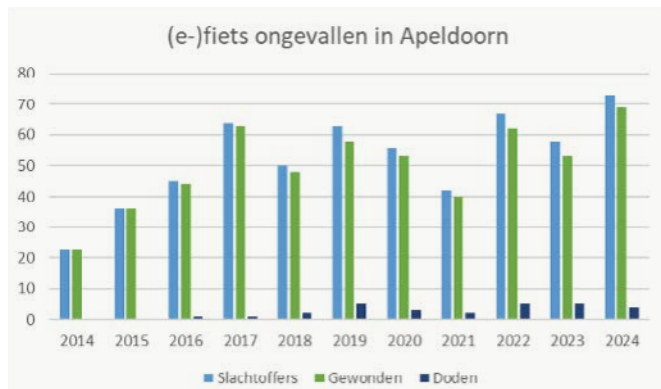
In de regionale fietsvisie “Regio Stedendriehoek, natuurlijk de fiets! 2024-2040” (zie hoofdstuk 2) zijn vier hoofddoelstellingen vastgesteld. Deze vertalen we naar lokale meetbare doelen:

Doelstelling	Regio Stedendriehoek 2030	Apeldoorn 2030
Fietsverplaatsingen	40% van verplaatsingen tot 15 km per fiets	<ul style="list-style-type: none"> • 40% fietsverplaatsingen tot 15 km (nu 34,5%) • 30% → 33% dagelijks fietsen • Korte autoritten <5 km: 50% → 40%
Ruimtelijke inrichting	STOMP-principe bij alle grote ontwikkelingen	STOMP-principe leidend bij alle (woning)bouwontwikkelingen
Fietsbeleving	Rapportcijfer minimaal 3,9 (van 5,0)	<ul style="list-style-type: none"> • Rapportcijfer 3,4 → 4,0 • Waardering gemeentelijke bereikbaarheid: 7,6 → 8,0 • Waardering binnenstedelijke bereikbaarheid: 7,8 → 8,0
Fietsveiligheid	Streven naar 0 fietsslachtoffers	<ul style="list-style-type: none"> • Nulmeting e-bike ongevallen • Vermindering enkelzijdige ongevallen • Alle schoolroutes veilig in 2030

7.1.1 Huidige situatie

Het gemiddelde rapportcijfer voor fietsbeleving in Apeldoorn is 3,4 (2024), iets onder het regionale gemiddelde van 3,5. Dit is gedaald ten opzichte van 2022 (toen 3,6). Ook andere gemeenten in de regio laten een lichte daling zien.

	2024	2022	Vershil
Apeldoorn	3,4	3,6	-0,2
Brummen	3,6	3,6	0
Deventer	3,2	3,4	-0,2
Epe	3,3	3,5	-0,2
Heerde	3,7	3,7	0
Lochem	3,7	3,7	0
Voorst	3,7	3,9	-0,2
Zutphen	3,6	3,6	0
Gemiddelde	3,5	3,6	-0,1
Landelijk		3,6	



Figuur 7.1 Gemiddelde cijfer fietsbeleving regio Stedendriehoek 2024 vs. 2022 (l.) (bron: Fietsersbond verkiezing Fietsgemeente van het jaar) en aantal (e-)fietsongevallen in Apeldoorn per kwartaal (bron: ViaStat)

Het aantal (e-)fietsongevallen in Apeldoorn fluctueert per kwartaal. Een nulmeting en structurele monitoring zijn nodig om effecten van maatregelen te kunnen meten.

Door te investeren in betere fietspaden, veiliger kruisingen, toegankelijker fietsparkeren en gerichte campagnes, werken we aan het verbeteren van de fietsbeleving en verkeersveiligheid.

7.2 Monitoringsplan

Om de effecten van onze maatregelen te meten en tijdig bij te kunnen sturen, monitoren we systematisch. We breiden de huidige monitoring uit en richten ons op alle doelstellingen uit dit Fietsbeleidsplan.

Wat we al doen

- Jaarlijkse fietstellingen op strategische locaties (utiliteair en recreatief)
- Monitoren gebruik fietsenstallingen binnenstad

Wat we gaan doen

We verbreden de monitoring naar:

- Aandeel fietsverplaatsingen (modal split en aantal fietskilometers)
- Toepassing STOMP bij nieuwe ontwikkelingen
- Fietsbeleving (via BuurtBelever, Mobiliteitsmonitor en Fietsersbond)
- Verkeersveiligheid (ongevallencijfers, type ongevallen, locaties)
- Brede welvaart-indicatoren (gezondheid, sociale inclusie, bereikbaarheid)

We benutten daarbij andere gemeentebrede onderzoeken zoals de BuurtBelever en Mobiliteitsmonitor.

Digitaal fietsdashboard

In 2026 ontwikkelen we een digitaal dashboard met real-time data over fietsgebruik, parkeerdruk en veiligheid. Dit maakt de voortgang continu inzichtelijk voor beleidsmakers, raad en inwoners.

Jaarlijkse actualisatie

We actualiseren jaarlijks onze knelpunten- en maatregelenlijst. Lange termijn maatregelen voor 2030-2040 schuiven op naar het huidige uitvoeringsprogramma. Op basis van prioriteiten vragen we budgetten aan bij de raad.

Uitwerking

Als vervolgstap op dit Fietsbeleidsplan stellen we een Monitoringsplan op. Hierin leggen we per actielijn vast:

- Wat we monitoren (indicatoren)
- Hoe we monitoren (methode en databronnen)
- Wanneer we monitoren (frequentie)
- Wie verantwoordelijk is

7.3 Voorbeelden van fietsdata

Voor effectieve monitoring gebruiken we verschillende databronnen en instrumenten:

Fietsgebruik en -intensiteiten

- Permanente en periodieke fietstellocaties
- Tel-lussen en camera-detectie
- App-data (bijvoorbeeld Strava Metro voor recreatief gebruik)
- OV-chipkaart data (fiets als voor-/natransport)

Fietsparkeren

- Bezettingsgraad fietsenstallingen (real-time sensoren)
- Fietsparkeerdruk op straat (tellingen en camera's)
- Gebruik deelfietsen en -bakfietsen

Verkeersveiligheid

- Ongevallenregistratie (BRON/ViaStat)
- Near-miss data (bijna-ongevallen)
- Meldingen bewoners over onveilige situaties

Beleving en waardering

- BuurtBelever (tevredenheid bereikbaarheid)
- Mobiliteitsmonitor (reisgedrag)
- Fietsersbond Verkiezing Fietsgemeente van het Jaar
- Stakeholderonderzoeken (scholen, werkgevers, ondernemers)

Brede welvaart

- Gezondheidswinst (RIVM Gezondheidsmonitor, zorgkosten)
- Bereikbaarheid voorzieningen binnen 15 minuten
- Luchtkwaliteit en CO₂-reductie
- Sociale inclusie (toegang tot mobiliteit voor kwetsbare groepen)

In bijlage 5 staat een uitgebreid overzicht van datamogelijkheden, bronnen en verwachte kosten. Deze werken we uit in het Monitoringsplan.

Van doelstelling naar resultaat betekent:

- Meetbare doelen: Regionaal en lokaal streven we naar meer fietskilometers, een hogere waardering van de fietsbeleving, STOMP als uitgangspunt van nieuwe ontwikkelingen en 0 verkeerslachtoffers
- Concrete maatregelen: In Apeldoorn betekent dat meer en veiligere fietspaden, passend fietsparkeerbeleid en doelgroepgerichte campagnes
- Systematische monitoring: De effecten van deze maatregelen monitoren we via een Monitoringsplan, waarbij ook de impact op brede welvaart wordt gemeten

8 Financiële strategie: investeren in dé fietsregio

8.1 Van ambitie naar investering

Om de ambities waar te maken en verwachte groei te faciliteren zijn er substantiële en structurele investeringen nodig.

Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk welke kosten nodig zijn, hoe we deze financiering borgen en hoe we dit betrekken bij de eerstvolgende begrotingscyclus en het Meerjarenprogramma-begroting (MPB).

Belangrijk: Dit hoofdstuk bevat geen directe budgetaanvraag, maar schetst de financiële strategie en richting. Concrete budgetaanvragen volgen bij de eerstvolgende MPB-cyclus.

Investeringen in fietsinfrastructuur leveren aantoonbare maatschappelijke baten: gezondheidswinst, verminderde files, lagere zorgkosten en economische groei. Onderzoek toont aan dat elke euro in fietsinfrastructuur een veelvoud oplevert. Deze brede impact rechtvaardigt structurele en meerjarige financiële inzet.

8.2 Financieringsstromen en borging

Om de ambities te realiseren, borgen we fietsinvesteringen in zes financieringsstromen:

Financieringsstroom	Wat	Voorbeelden
1. SAMP (Strategisch Assetmanagement-plan Openbare Ruimte)	Structureel beheer en vervanging bestaande infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> Onderhoud en vervanging fietspaden Verbeteringen bij reguliere beheeropgaven Borging kwaliteitseisen in onderhoudscyclus Buiten SAMP: <ul style="list-style-type: none"> Grote nieuwe projecten (tunnels, bruggen) Aanvullingen op beheeropgave voor hogere kwaliteit Quick wins (oversteekplaatsen, markering, paaltjes)
2. Verkenningsgroepen	Fiets vanaf verkenningsfase meenemen bij grote opgaven	<ul style="list-style-type: none"> STOMP-principe leidend bij gebiedsontwikkelingen Fietsinfrastructuur en -parkeren integraal in ontwerpogave Voorkomt latere inpassing tegen hogere kosten
3. Beheergroepen	Kwaliteitsverbetering bij regulier wegonderhoud	<ul style="list-style-type: none"> Toetsen aan kwaliteitseisen uit fietsnetwerk (H4) Overstap naar asfalt bij groot onderhoud Verbreden fietspaden waar nodig Paaltjes verwijderen
4. Gebiedsontwikkelingen (via Stadmaken)	Hoogwaardige fietsverbindingen bij nieuwbouw	<ul style="list-style-type: none"> Doorfiets- en stadsroutes bij ontwikkelingen zoals Zuidrand Oplevering vóór ingebruikname woningen (Deels) financiering via grondexploitatie
5. Losse projecten	Specifieke fietsprojecten	<ul style="list-style-type: none"> Schoolstraten Innovatieve fietsparkeerfaciliteiten Pilot-projecten
6. Fonds bovenwijks	Gebiedsoverstijgende kosten bij projecten	

Borging

Voor fietsinfrastructuur die direct verband houdt met een specifieke ontwikkeling (bijvoorbeeld ontsluiting Zuidrand) worden kosten rechtstreeks verhaald via anterieure overeenkomsten met ontwikkelaars.

8.2.1 Strategie en procesafspraken

Om de financiering van het Fietsbeleidsplan succesvol te laten verlopen, hanteren we duidelijke procesafspraken:

Voorsorteren op toekomstige ontwikkelingen

We anticiperen actief op financieringskansen en begrotingscycli:

- Op basis van het vastgestelde fietsbeleidsplan en de uitvoeringsagenda wordt een meerjarig investeringsplan uitgewerkt (2027-2030 en 2030-2040) met indicatieve budgetten per project. Als de kosten van de maatregelen niet uit beschikbare middelen of uit subsidies gedekt kunnen worden zullen wij concrete budgetvoorstellen bij de eerstvolgende MPB betrekken.
- Externe financiering benutten: We maken optimaal gebruik van provinciale en rijksprogramma's zoals MAUF (Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets), het Gelders Programma Bereikbaarheid en eventuele specifieke fietssubsidies. Door actief mee te doen aan provinciale en landelijke programma's vergroten we onze financiële slagkracht.
- Koppeling met andere opgaven: Door fietsinvesteringen slim te combineren met andere gemeentelijke opgaven (klimaatadaptatie, wegonderhoud, gebiedsontwikkeling, vergroening) verhogen we de efficiency en kunnen we gezamenlijk meer bereiken met beschikbare middelen.

Kosten inzichtelijk maken

We zorgen voor transparantie over benodigde investeringen en verwachte effecten:

- Prioritering en fasering: Op basis van de Uitvoeringsagenda (inclusief Bikeability Index uit hoofdstuk 4) maken we helder welke maatregelen wanneer aan de orde zijn en wat de bijbehorende kosten zijn. Dit helpt bij het maken van gefundeerde politieke keuzes.
- Kostenoverzicht per maatregel: We ontwikkelen een transparant kostenoverzicht voor alle typen maatregelen (aanleg doorfietsroute, realisatie fietsbrug, inrichting schoolstraat, etc.) zodat duidelijk is wat investeringen opleveren en wat ze kosten.
- Jaarlijkse monitoring en evaluatie: We monitoren jaarlijks de voortgang en besteding, en evalueren of de investeringen de beoogde effecten opleveren (zoals toegenomen fietsgebruik, verbeterde fietsbeleving en hogere verkeersveiligheid). Dit stelt ons in staat tijdig bij te sturen waar nodig.

Transparantie en verantwoording

Voor gemeenteraad en inwoners zijn we transparant over inzet van middelen en behaalde resultaten:

- Jaarlijkse rapportage over gerealiseerde fietsprojecten, bestede budgetten en bereikte doelstellingen
- Digitaal fietsdashboard (zie hoofdstuk 7) met real-time data over fietsgebruik, parkeerdruk en veiligheid
- Evaluatie brede welvaarteffecten via de Fietskijkwijzer (MAUF-instrument) die inzicht geeft in maatschappelijke baten op gebied van gezondheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en sociale inclusie

Deze systematische aanpak zorgt ervoor dat fietsinvesteringen structureel geborgd worden in de gemeentelijke planning- en begrotingscyclus, en dat we continu kunnen leren en verbeteren.

8.3 Maatschappelijke baten en financiële verantwoording

Investeringen in de fiets leveren aantoonbare baten op gebied van gezondheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economie. De Fietskijkwijzer (onderdeel MAUF) biedt instrumenten om deze baten inzichtelijk te maken.

Voor raad en inwoners zijn we transparant over inzet van middelen en resultaten via:

- Jaarlijkse rapportage over gerealiseerde projecten en bereikte doelstellingen
- Inzichtelijke dashboards met fietsdata (hoofdstuk 7)
- Evaluatie brede welvaarteffecten (gezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, sociale inclusie)

8.4 Conclusie

Apeldoorn wil dé fietsregio van Nederland worden. Dat vraagt om structurele en substantiële investeringen in infrastructuur, parkeren en stimulering.

Financiële borging

We borgen fietsinvesteringen via zes financieringsstromen: SAMP, verkennings- en beheergroepen, gebiedsontwikkelingen, in de MPB beschikbare investeringsruimte (stedelijke mobiliteit en actieplan verkeersveiligheid), eventueel aangevuld met een onttrekking uit de Voorziening Bovenwijken (zie 8.2). Door slim te combineren met andere opgaven vergroten we de financiële slagkracht.

Transparantie

We maken kosten en maatschappelijke baten inzichtelijk via:

- Meerjarig investeringsplan met prioritering
- Jaarlijkse monitoring en evaluatie
- Koppeling met brede welvaartsdoelen

Vervolg

Bij de eerstvolgende MPB-cyclus vertalen we dit Fietsbeleidsplan naar concrete budgetreserveringen en investeringsruimte voor 2027-2030, zodat we daadwerkelijk stappen kunnen zetten richting een veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk voor alle Apeldoorners.

Bijlage 1 Beleidskaders

Op verschillende niveaus zijn koppelingen te maken met andere beleidsopgaven wat betreft fiets. De fiets draagt bij aan brede beleidsdoelen.

Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is ontstaan vanuit de maatschappelijke vraag naar een effectieve oplossing voor ruimtelijke en maatschappelijke vraagstukken, onder andere op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en klimaat en leefbaarheid. Het doel van het beleid is om een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren en fietsgebruik te kunnen stimuleren. Het regionale toekomstbeeld voor fietsen (RTF) in Gelderland richt zich op het versterken van de positie van recreatief fietsen als aantrekkelijke activiteit voor zowel gezondheid als economie. De provincie wil de ideale fietstochten mogelijk maken door verbeterpunten te identificeren, zoals te zien is in onderzoeken naar de wensen van recreatieve fietsers in Gelderland. Dit omvat het verder ontwikkelen van de infrastructuur en het creëren van een nog prettigere fietservaring in gebieden zoals de Veluwe.

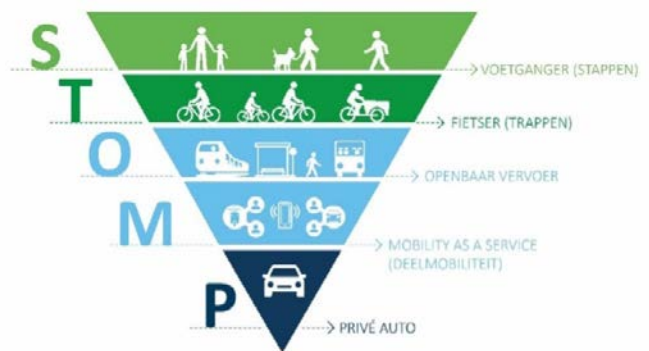
MAUF

De Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF) dient als een duurzaam samenwerkingskader tussen de Nederlandse overheden om de ambities van de Schaalsprong Fiets, zoals vastgesteld in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF), te verwezenlijken. Het hoofddoel van de MAUF is het maken van afspraken over de gezamenlijke uitvoering van fietsprojecten, met een sterke nadruk op het aanboren van bestaande en toekomstige cofinancieringsregelingen. Een cruciaal onderdeel van de MAUF is de (Fiets) Kijkwijzer, die inzicht biedt in hoe investeringen in fietsnetwerken, -parkeren en -stimulering kunnen bijdragen aan de oplossing van urgente maatschappelijke opgaven, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. De samenwerking wordt georganiseerd via onder andere de Tour de Force en de Landelijke Fietstafels, wat zorgt voor een meerjarige en adaptieve aanpak die verder kijkt dan de gebruikelijke bestuurstermijnen.

Gelders programma bereikbaarheid 2024-2027

Het Gelders programma bereikbaarheid voor 2024-2027 beschrijft de ambities van de provincie Gelderland om een vlotte en veilige bereikbaarheid te garanderen voor alle inwoners, of ze nu te voet, per fiets, met het openbaar vervoer (OV) of met de auto reizen. Het programma richt zich op drie strategische doelen: het verzekeren van goede bereikbaarheid

voor leefbaarheid en brede welvaart, het streven naar een dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers, en het bevorderen van slimmer en schoner goederenvervoer. De aanpak omvat onder meer de ontwikkeling het Hoofd fietsnet Gelderland en het aanpakken van infrastructurele projecten voor weg en spoor, waarbij ook extra aandacht is voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Hoewel er een aanzienlijk budget beschikbaar is, erkent het programma dat de opgave groter is dan de gereserveerde middelen, wat vraagt om prioritering en samenwerking met partners, zoals het Rijk en gemeenten.



“Regio Stedendriehoek, natuurlijk de fiets! Fietsvisie Stedendriehoek 2024-2040”

De ambities van de regio (verbeterde fietsveiligheid, als gevolg van meer fietsverplaatsingen en een ruimtelijke inrichting op basis van het STOMP¹ en daarmee een verbeterde fietsbeleving zijn ook de ambities van Apeldoorn. Niet alleen op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid (mobiliteitstransitie) speelt de fiets een belangrijke rol. Fietsen is schoon, stil, gezond en inclusief. Zo draagt het bij aan een aangenaam leefmilieu en aan de vitaliteit van onze inwoners, maar ook aan die van de werknemers. De fiets vervult een sleutelrol voor mobiliteit in de stad, maar ook daarbuiten. In een drukke stad als Apeldoorn met een groot landelijke (recreatief) gebied is de fiets bij uitstek geschikt om de stad en haar omgeving te beleven voor winkelen, recreatie en ontspanning. Dat draagt ook bij aan de economische ontwikkeling van de stad. Met de komst van de e-bike en de combinatiemogelijkheden met het openbaar vervoer, is de fiets ook van belang voor verplaatsingen op grotere afstand. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheids-doelstellingen van de regio. Ook voor mensen die geen beschikking hebben over een eigen auto.

¹ Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en Privéauto principe

Omgevingsvisie “Woest Aantrekkelijk Apeldoorn”

De Omgevingsvisie 2040 schetst de toekomstige ontwikkeling van Apeldoorn. Op het gebied van mobiliteit zijn de ambities op de lange termijn duidelijk:

- Apeldoorn streeft ernaar fiets- en wandelstad nummer 1 van Nederland te zijn tegen 2030.
- Duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid zijn belangrijke uitgangspunten, waarbij mobiliteit vertaald wordt naar aandacht voor slim en duurzaam vervoer met veel ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Het beleid is erop gericht dat de auto te gast is in de groene binnenstad.

De Omgevingsvisie en de daaropvolgende visie op mobiliteit zien de binnenstad als een Stadspark waar de fiets een primaire rol krijgt. Uitwerkingen hiervan zijn een autoluw centrum, waarin doorgaand verkeer geweerd wordt en bestemmingsverkeer welkom is (ruim baan voor de fietser en de voetganger), groene verbindingen (Hofstraat en de Kanaalstraat worden getransformeerd tot het Griftpark, een groene verbinding waar fietsers en voetgangers) en het Leienplein en de Nieuwstraat worden in de toekomst autovrij gemaakt.

De omgevingsvisie richt zich ook op de verbetering en uitbreiding van het fietsnetwerk, zowel lokaal als regionaal. Vanuit de wijken wordt ingezet op een optimaal fietsnetwerk dat de wijken met de binnenstad verbindt. Er wordt langs het spoor een parkstrook gecreëerd met een doorgaande oost-west fietsverbinding tussen IJsselvallei en Veluwe. Er wordt ingezet op de ontwikkeling van vlotte en veilige regionale fietsroutes en verbindingen tussen de dorpen en de stad. Verkeersknelpunten in de stadsring worden opgelost waarbij autoritten in de stad zoveel mogelijk via de buitenring moeten gaan plaatsvinden, wat de leefbaarheid in de binnenstad ten goede komt.

Het faciliteren van de overstap tussen vervoerswijzen, met de fiets als belangrijk voor- en natransport, is een kernpunt. De ontwikkeling van mobiliteitshubs, transferia en het stationsgebied moet leiden tot meer fietsgebruik en minder autogebruik in Apeldoorn.

Mobiliteitsvisie

Fietsen is een cruciaal onderdeel van de mobiliteitstransitie, met een sterke bijdrage aan verduurzaming, gezondheid en leefbaarheid. De mobiliteitsvisie van Apeldoorn beschrijft de ambitie om Fietsstad nummer 1 van Nederland te worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt sterker gestuurd op gezonde en duurzame mobiliteit (lopen en fietsen) door voorzieningen dichtbij te plannen en lage parkeernormen te hanteren. Het STOMP-principe is hierbij leidend in de ruimtelijke inrichting. Apeldoorn streeft ernaar innovatief te zijn op fietsgebied, door het verkennen van slimme oplossingen en te fungeren als proeftuin voor mobiliteitsinnovaties. Hierbij wordt ook de samenwerking met marktpartijen gezocht.

Kernpunten voor fiets in de mobiliteitsvisie zijn het stimuleren van fietsgebruik (o.a. in het kader van algemene bereikbaarheid, voor citymarketing en evenementen, aanpak vervoersarmoede en woon-werk verplaatsingen), het verbeteren van fietsinfrastructuur (kwaliteit) en routes (lokaal en regionaal), het verbeteren van de fietsveiligheid (prioriteit voor knelpunten en schoolroutes) en fietsparkeren.

Daarnaast is er een mobiliteitsvisie voor het Stadspark Apeldoorn, dat voorziet in een autoluwe binnenstad waar fietsers en voetgangers ruim baan krijgen. Parkeren op straat wordt grotendeels verplaatst naar parkeergarages aan de rand, die fungeren als mobiliteitshubs met deelmobiliteit.

Actieplan verkeersveiligheid Apeldoorn

Het Actieplan verkeersveiligheid Apeldoorn uit maart 2024 is gericht op het verbeteren van de veiligheid in het verkeer in Apeldoorn en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het plan benadrukt de noodzaak van een mobiliteits transitie als Apeldoorn groeit naar 180.000 inwoners, waarbij de focus ligt op het bevorderen van lopen en fietsen en het weren van doorgaand autoverkeer uit de binnenstad, onder meer door de maximumsnelheid op de centrumring in de toekomst te verlagen naar 30 km/uur. De aanpak is risicogestuurd, waarbij infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving worden ingezet om risicolocaties aan te pakken. Belangrijke risicogroepen zijn fietsers en ouderen, met name door eenzijdige ongevallen, en veel inwoners ervaren subjectieve verkeersonveiligheid als gevolg van te hoge snelheden en complexe verkeerssituaties, wat blijkt uit een grootschalige enquête onder de bevolking.

Kadernota Maatschappelijke Ontwikkeling 2022-2030

De Kadernota Maatschappelijke Ontwikkeling 2022-2030 van de gemeente Apeldoorn schetst de ambities voor een Veerkrachtig Apeldoorn door te focussen op de sociale basis en het vangnet voor kwetsbare inwoners. De kern van de aanpak ligt in integraal, buurtgericht en informatiegestuurd werken, waarbij de nadruk ligt op het versterken van de samenredzaamheid en sociale netwerken. Belangrijke beleidsthema's omvatten het realiseren van voldoende passende woningen, het bestrijden van armoede en schulden door middel van vroegsignalering, en het bevorderen van gezondheid en gelijke kansen voor alle inwoners. De nota benadrukt ook de financiële uitdagingen, zoals de ontoereikende rijksbijdrage voor Jeugdzorg en de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), wat leidt tot een streven naar financiële ontschotting en een herziening van de beleidsprocessen om de hulp effectiever te maken.

iVisie 2022-2026

De iVisie 2022-2026 laat zien hoe Apeldoorn digitalisering inzet om slimmer en duurzamer te worden. Voor mobiliteit betekent dit dat we werken aan autoluwe straten, slimme verkeersstromen en duurzame vervoersvormen zoals de fiets en deelmobiliteit. Met digitale hulpmiddelen, zoals een 'digitale tweelingstad', kan de gemeente vooraf zien wat keuzes in verkeers- en ruimtelijk beleid betekenen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Zo zorgen we dat de fiets écht voorop staat in het stadspark Apeldoorn en verbinden we innovatie en technologie direct aan een veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk.

Samenvatting beleidskaders

- Nationaal & Regionaal Toekomstbeeld Fiets (NTF & RTF Gelderland) - landelijk en regionaal fietsnetwerk als oplossing voor gezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en recreatie; nadruk op recreatief fietsen en economie (o.a. Veluwe).
- Regionale Fietsvisie Stedendriehoek - inzet op meer fietsverplaatsingen, veilige infrastructuur, STOMP-principe en verbeterde fietsbeleving; fiets als schoon, gezond en inclusief vervoermiddel dat bijdraagt aan vitaliteit, economie en bereikbaarheid in stad én regio.

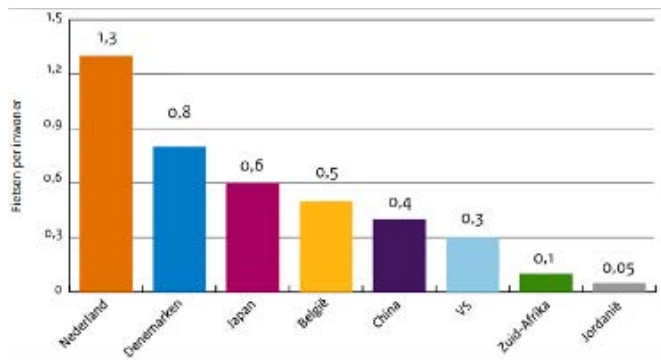
- MAUF - samenwerking Rijk, provincies en gemeenten; co-financiering en adaptieve uitvoering fietsprojecten; gebruik van Fietskijwijzer om maatschappelijke effecten te meten.
- Gelders Programma Bereikbaarheid - brede welvaart, verkeersveiligheid, Hoofd fietsnet Gelderland en koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen; samenwerking nodig door beperkte middelen.
- Omgevingsvisie 2040 Apeldoorn - ambitie fiets- en wandelstad nr. 1; autoluwe binnenstad als Stadspark; groene verbindingen, regionale fietsroutes en mobiliteitshubs.
- Mobiliteitsvisie Apeldoorn - STOMP-principe leidend; fietsen als kern van mobiliteitstransitie; inzet op infrastructuur, veiligheid (schoolroutes/knelpunten), fietsparkeren en innovatie.
- Actieplan Verkeersveiligheid (2024) - focus op kwetsbare groepen (fietsers, ouderen); verlaging snelheid centrumring naar 30 km/u; infrastructuur, gedrag en handhaving om ongevallen te voorkomen.
- Kadernota Maatschappelijke Ontwikkeling 2022-2030 - inzet op gezondheid, gelijke kansen, sociale basis en armoedebestrijding; fiets als middel voor inclusie en kwaliteit van leven.
- iVisie 2022-2026 - digitalisering voor slimme en duurzame mobiliteit; inzet op autoluwe straten, deelmobiliteit en digitale tweelingstad voor datagedreven keuzes.

Kortom, een succesvol lokaal fietsbeleidsplan in Apeldoorn zal integraal en adaptief moeten zijn en voortdurend de verbinding moeten zoeken met het ruimtelijk beleid, de verkeersveiligheidsdoelen, de sociale ambities en de regionale en nationale financieringskaders.

Bijlage 2 Trends en ontwikkelingen

Met ruim 153.000 kilometer aan fietspaden - waarvan ongeveer 38.000 kilometer vrijliggende (brom)fietspaden - beschikt Nederland over een van de meest uitgebreide fietsnetwerken ter wereld. Deze infrastructuur maakt het mogelijk om fietsen op grote schaal te faciliteren en stimuleren.

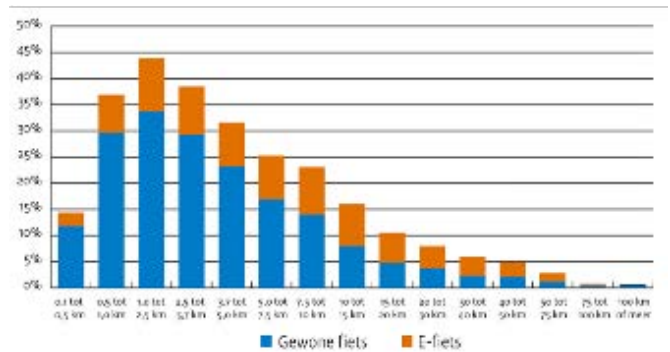
Het fietsbezit is uitzonderlijk hoog in Nederland: er zijn meer dan 24 miljoen fietsen in omloop, waaronder ongeveer 3,8 miljoen e-bikes. Dat komt neer op gemiddeld 1,3 fiets per inwoner. Nederland neemt hiermee internationaal een koppositie in.



Figuur B2.1 Aantal fietsen per inwoner (bron: Fietsfeiten 2023 van KiM)

De fiets is goed voor 28% van alle verplaatsingen in Nederland, en 10% van het totaal aantal afgelegde kilometers¹. In 2023 maakten Nederlanders 5 miljard ritten met de fiets en traptten we 19,1 miljard kilometer. Dit komt neer op gemiddeld drie kilometer per Nederlander per dag. Van die 19,1 miljard fietskilometers werd 55% op de e-bike gereden. De verwachting van het CBS is dat dit alleen maar toeneemt². Van de forenzen gaat 28% met de fiets naar het werk. Bij een verplaatsing met de trein als hoofdvervoerwijze gebruiken reizigers in ongeveer 40% van de gevallen de fiets in het voor- of natransport van/ naar de woning, en 11% van/naar de eindbestemming.

1 Bron: Kimnet
2 Bron: ANWB

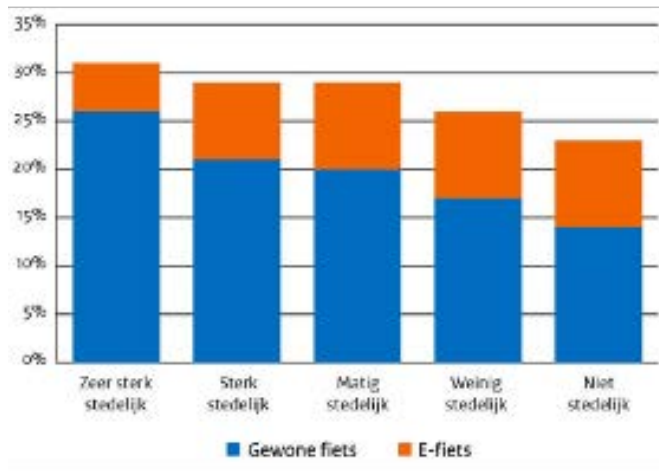


Figuur B2.2 Aandeel fiets in aantal verplaatsingen naar afstandsklasse (bron: Fietsfeiten 2023 van KiM)

De Rijksoverheid zet in op een fietsvriendelijker Nederland. Gemiddeld is de auto bij Nederlanders bij een afstand van 3,7 kilometer of meer populairder dan de fiets. Dat terwijl de fiets zoveel voordelen biedt ten opzichte van de auto, zeker op de korte afstanden. Verplaatsingen tot 500 m gaan voornamelijk te voet (82%). Het aandeel fiets voor deze korte verplaatsingen is 14%. Voor verplaatsingen tussen de 500 m en 5 km is het aandeel fiets relatief hoog (32-44%). Bij grotere afstanden neemt het aandeel fiets verder af; voor afstanden van 15-20 km pakken Nederlanders (nog) slechts in 10% van de gevallen de fiets. Voor verplaatsingen boven de 10 km is het aandeel van de elektrische fiets groter dan dat van de gewone fiets.

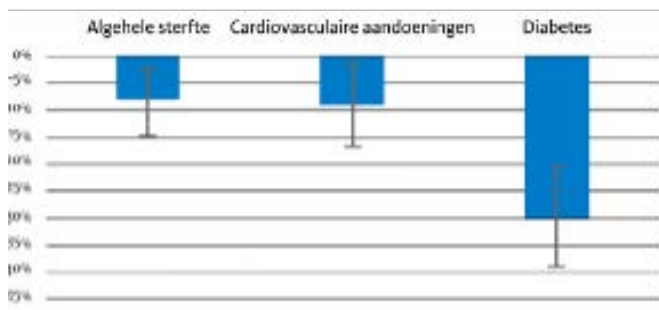
Recreatief fietsen is het populairst: 46% van de fietstijd wordt besteed aan toeren, wandelen, sport en hobby. Jongeren fietsen het meest. Jongeren van 12-18 jaar fietsen gemiddeld 6,2 km per dag. Vrouwen fietsen gemiddeld iets vaker dan mannen; respectievelijk 0,8 versus 0,7 keer per dag. Wel legden ze er dagelijks een kortere afstand mee af. Gemiddeld fietsten vrouwen 2,7 kilometer, tegen 3,2 kilometer bij mannen³. Stedelijk fietsgebruik is hoger dan buiten de stad. Vooral in grote steden is het aandeel fiets in verplaatsingen het hoogst.

3 Bron: CBS



Figuur B2.3 Aandeel fiets naar stedelijkheidsgraad (bron: Fietsfeiten 2023 KiM)

Volgens de publicatie Fietsfeiten 2023 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hebben mensen die lopend of fietsend naar hun werk gaan een significant lager risico op sterfte door allerlei aandoeningen, waaronder hart- en vaatziekten en diabetes. Zelfs bij intensief en langdurig actief reizen in gebieden met veel luchtverontreiniging blijkt uit Health Impact Assessment (HIA)-studies dat de gezondheidsvoordelen op lange termijn zwaarder wegen dan de risico's. Onderzoeken tonen aan dat mensen met een actieve vervoerwijze een beter mentaal welzijn hebben. Actief reizen van en naar school wordt ook positief geassocieerd met onderwijsresultaten en schoolplezier van tieners. Mensen die naar het werk fietsen of wandelen, zijn vaker tevreden, minder gestrest, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen⁴.

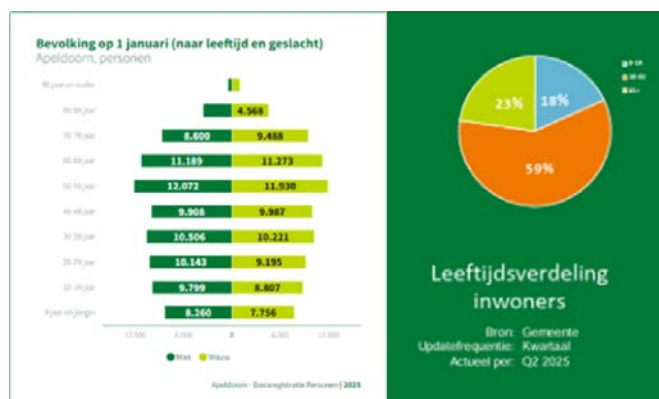


Figuur B2.4 Verlaagd risico op sterfte en het optreden van cardiovasculaire aandoeningen en diabetes, inclusief 95%-betrouwbaarheidsinterval (bron: Fietsfeiten 2023 van KiM)

4 Bron: Fietsfeiten 2023 KiM

Feiten en cijfers Apeldoorn

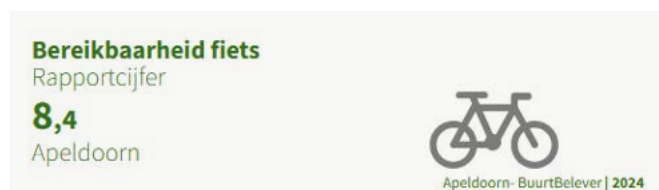
Apeldoorn is een gemeente met ongeveer 169.000 inwoners en is sinds 2000 met circa 17.000 gegroeid in inwonertal. Van alle inwoners is 23 % boven de 65 jaar (t.o.v. 20,5% landelijk). Apeldoorn vergrijsst meer dan het landelijk gemiddelde. Naar verwachting ligt in 2030 het aantal 65-plussers op 48.000. Dit is een belangrijke demografische ontwikkeling om mee te nemen in de fietsvisie. Een vergrijzende bevolking vraagt om maatregelen om het fietsen ook op latere leeftijd toegankelijk te houden.



Fietsgebruik

We willen meer mensen laten fietsen binnen Apeldoorn. Op dit moment worden 34,5% (8,5% met de gewone fiets, 26% met de e-bike) van de verplaatsingen tot 15 kilometer met de fiets gedaan, een afstand die ook goed met een e-bike overbrugd kan worden. Hiervoor zijn belangrijke stappen nodig op gebied van fietsinfrastructuur (fietspaden en fietsparkeervoorzieningen), maar ook het bereiken van de doelgroepen en het verbeteren van de fietservaring.

Apeldoorners zijn tevreden over de bereikbaarheid van hun buurt per fiets. In de BuurtBelever 2024 scoort fietsbereikbaarheid een 8,4⁵.



5 <https://apeldoorn.incijfers.nl/dashboard/venster-brede-welvaart/ruimtelijke-samenhang-en-kwaliteit>

Uit de monitoring van 2023 blijkt het volgende over de fiets in Apeldoorn. Deze cijfers vormen een belangrijke input voor het nieuwe fietsbeleid.

1. Fietsbereikbaarheid

Fietsen blijft voor inwoners de meest gewaardeerde manier van verplaatsing in Apeldoorn. Wel is op alle niveaus een lichte daling te zien ten opzichte van voorgaande jaren.

Niveau	Rapportcijfer 2023	Verandering t.o.v. 2021	Opvallend
Nationale bereikbaarheid	7,5	-0,1	60% geeft een 8 of hoger; laagste score sinds 2014
Gemeentelijke bereikbaarheid	7,6	-0,2	61% geeft een 8 of hoger
Binnenstedelijke bereikbaarheid	7,8	-0,2	Voor het eerst onder de 8,0; 66% geeft een 8 of hoger

Trend: In vrijwel alle stadsdelen is de waardering iets afgenomen ten opzichte van 2021.

2. Verkeersveiligheid

Het veiligheidsgevoel van fietsers blijft voldoende, maar toont een dalende trend.

Veiligheidsniveau	Rapportcijfer 2023	Verandering t.o.v. 2021	Opvallend
Algemene veiligheid	6,7	-0,3	34% geeft een 8 of hoger, 20% een onvoldoende
Veiligheid stedelijk gebied	6,5	-0,4	Licht lager dan voorgaande jaren
Veiligheid buitengebied	6,5	-0,6	Inwoners buitengebied beoordelen hun veiligheid met 5,7

3. Fietsbezit en fietsgebruik

- Fietsbezit: Aandeel inwoners met een gewone fiets daalt van 69% (2021) naar 63% (2023). Aandeel elektrische fietsen stijgt van 40% naar 51%.
- Fietsgebruik: Dagelijks fietsen (6-7x per week) stijgt van 25% naar 30%.
- Motieven: Fietsen wordt vooral gebruikt voor winkelen/boodschappen (75%) en woon-werkverkeer (36%). 49% kan naar het werk fietsen; 32% zou dit vaker willen doen. Afstand is belangrijkste belemmering.
- Modal split: 34% van de verplaatsingen per huishouden gebeurt met de fiets.

4. Fietsvoorzieningen en prioriteiten

- Fietsenstallingen: 79% gaat regelmatig met de fiets naar de binnenstad. Gratis bewaakte stallingen scoren gemiddeld een 7,7. Belangrijke gebruiksredenen: bewaking (61%), nabijheid bestemming (61%) en gratis (56%).
- Verkeersprioriteit: 56% van de inwoners vindt dat fietsers meer prioriteit moeten krijgen bij verkeerslichten; 29% vindt dat auto's prioriteit moeten hebben.

Bijlage 3 Persona's

Angelique (32)

Angelique woont met haar vijfjarige dochtertje Zoë in een appartement in de wijk De Maten. Als alleenstaande moeder let ze goed op haar uitgaven, en de fiets is voor haar de meest betaalbare en praktische manier om zich te verplaatsen.

Zoë zit nog achterop, maar begint al te oefenen op haar eigen fietsje. Elke ochtend fietsen ze samen naar school en daarna gaat Angelique door naar haar werk bij een lokale drogisterij. De route loopt grotendeels via een rustige woonstraat, een fijne binnendoor-route die ze bewust kiest om het drukke verkeer te vermijden.

In het weekend maken ze vaak een uitstapje. Soms gaan ze met de bus naar een vakantiepark in de buurt, waar ze gebruik kunnen maken van de huurfietsen. Angelique vindt het belangrijk dat haar dochter Nederland op een actieve manier leert kennen. Ze is blij met de kortingsacties voor uitjes en met de goede fietsinformatie die ze vooraf online kan vinden.

Angelique is fan van het koningshuis en fietst graag met Zoë langs Paleis Het Loo. De route daarheen is onderdeel van de koninklijke routes, die comfortabel en veilig zijn ingericht. Ze merkt dat de gemeente echt werk maakt van fietsvriendelijke infrastructuur: brede paden, duidelijke markeringen en voorrang bij kruispunten maken haar ritten een stuk aangenamer.

Wat haar vooral helpt, is dat ze haar fiets veilig kan parkeren bij het winkelcentrum en bij school. Ze heeft geen auto, dus het is belangrijk dat ze haar fiets altijd kwijt kan. De nieuwe stallingen met overkapping en goede verlichting geven haar een gevoel van veiligheid, ook als ze 's avonds nog een boodschap moet doen.

Angelique hoopt dat Zoë straks zelfstandig naar school kan fietsen, net als de oudere kinderen in de buurt. Ze ziet hoe belangrijk het is dat kinderen van jongs af aan leren fietsen en dat ze dat blijven doen. Voor haar is de fiets niet alleen een vervoermiddel, maar een manier om haar dochter vrijheid, gezondheid en zelfstandigheid mee te geven.

Peter (55)

Peter woont met zijn drie kinderen in Zevenhuizen en heeft een drukke baan als teamleider bij een technisch bedrijf net buiten Apeldoorn. Fietsen was voor hem lange tijd vooral ontspanning: in het weekend trok hij er graag op uit richting de Veluwe. Maar sinds hij ontdekte dat er een comfortabele fietsroute naar zijn werk ligt, is hij twee keer per week op de fiets gegaan. Het scheelt hem tijd, stress én hij voelt zich fitter.

Ook voor mantelzorg gebruikt hij de fiets: zijn moeder woont aan de andere kant van de stad en hij bezoekt haar regelmatig. Goede verlichting en veilige oversteekplaatsen maken dat hij zich ook 's avonds prettig voelt op de fiets.

Zijn dochter Pleun (24) fietst dagelijks naar haar werk in het centrum. Peter hoopt dat ze dat blijft doen, ook als ze straks op zichzelf woont. Zoon Menno (17) heeft een e-bike, maar wil liever een fatbike. Peter maakt zich zorgen over de snelheid en het ontbreken van een helm, maar is blij dat hij blijft fietsen.

Dochter Annabel (20) heeft een fysieke beperking en zit in een elektrische driewielers. Dankzij goede begeleiding op school en een aangepaste elektrische fiets kan ze nu zelfstandig naar haar opleiding. Geen fatbike voor haar, maar een veilige, stabiele fiets die haar vrijheid geeft.

Voor Peter is de fiets inmiddels meer dan een hobby. Het is een manier om gezond te blijven, zijn familie te ondersteunen en duurzaam te leven. Hij ziet hoe belangrijk het is dat Apeldoorn blijft investeren in veilige, toegankelijke fietsroutes voor iedereen.

Willemijn (74)

Sinds haar verhuizing naar een levensloopbestendig appartement in het centrum van Apeldoorn, is Willemijn (74) nog actiever geworden. Ze woont vlak bij het Oranjepark, waar ze graag fietst en afspreekt met haar vriendin van de hobbyclub. Vroeger borduurde ze, maar door haar fijne motoriek is dat lastig geworden. Gelukkig heeft ze het breien weer opgepakt, en elke woensdag fietst ze naar de club. De fiets is haar vrijheid: stabiel dan lopen, en een rollator is nog lang niet nodig.

Via de hobbyclub hoorde ze over het initiatief Doortrappen. Ze kreeg een extra spiegel op haar stuur en sindsdien voelt ze zich zekerder in het verkeer. Voor haar dagelijkse ritjes - naar de supermarkt, de bibliotheek of gewoon een rondje langs de knooppunten - gebruikt ze haar e-bike met een stevige boodschappentas. In de winter is ze wat voorzichtiger, maar dankzij betere verlichting op haar fiets en op de fietspaden durft ze toch op pad te gaan. De gladheidsbestrijding in haar buurt helpt daar ook bij.

Wat haar het meest blij maakt, is dat haar kleinkinderen vaker langskomen sinds het nieuwe fietspad tussen hun wijk en het centrum is aangelegd. Zelfs toen ze een tijdje in het ziekenhuis lag, kwamen ze op de fiets langs. Haar kleindochter helpt haar met de computer, en Willemijn zorgt dan voor taartjes. Ze merkt dat de fiets een verbindende rol speelt in haar familie - duurzaam, betaalbaar en gezond.

Ze kiest bewust voor rustige routes door woonwijken, weg van drukke autowegen. Die geven haar een gevoel van veiligheid en rust. De gemeente heeft daar goed op ingespeeld met de aanleg van binnendoor-routes, die niet per se de snelste zijn, maar wel het prettigst.

Willemijn is trots op haar zelfstandigheid. Ze hoopt dat Apeldoorn blijft investeren in veilige kruispunten, comfortabele fietspaden en initiatieven voor ouderen. Als onderdeel van de groeiende groep 65-plussers in de stad, weet ze hoe belangrijk het is om ook op latere leeftijd mobiel te blijven.

Klaas-Jan (41) & Monique (47)

In een sfeervol straatje in het centrum van Apeldoorn runnen Klaas-Jan en Monique al jaren hun delicatessenwinkel. Ze zijn trots op hun zaak, die bekend staat om lokale kazen, vers gebrande koffie en zelfgemaakte tapenades. De binnenstad is hun domein, maar de manier waarop mensen zich ernaartoe bewegen, verandert snel. Steeds meer klanten komen met de fiets - sommigen zelfs met een bakfiets - en dat merken ze aan de drukte voor de deur.

Zelf zijn ze niet uitgesproken fietsliefhebbers, maar ze zien de voordelen. Op drukke dagen gebruiken ze een deelbakfiets om pakketjes te bezorgen in de stad. Vooral op donderdag, als Monique direct na haar werk door moet naar de winkel, parkeert ze de auto iets verderop en pakt ze de fiets voor het laatste stuk.

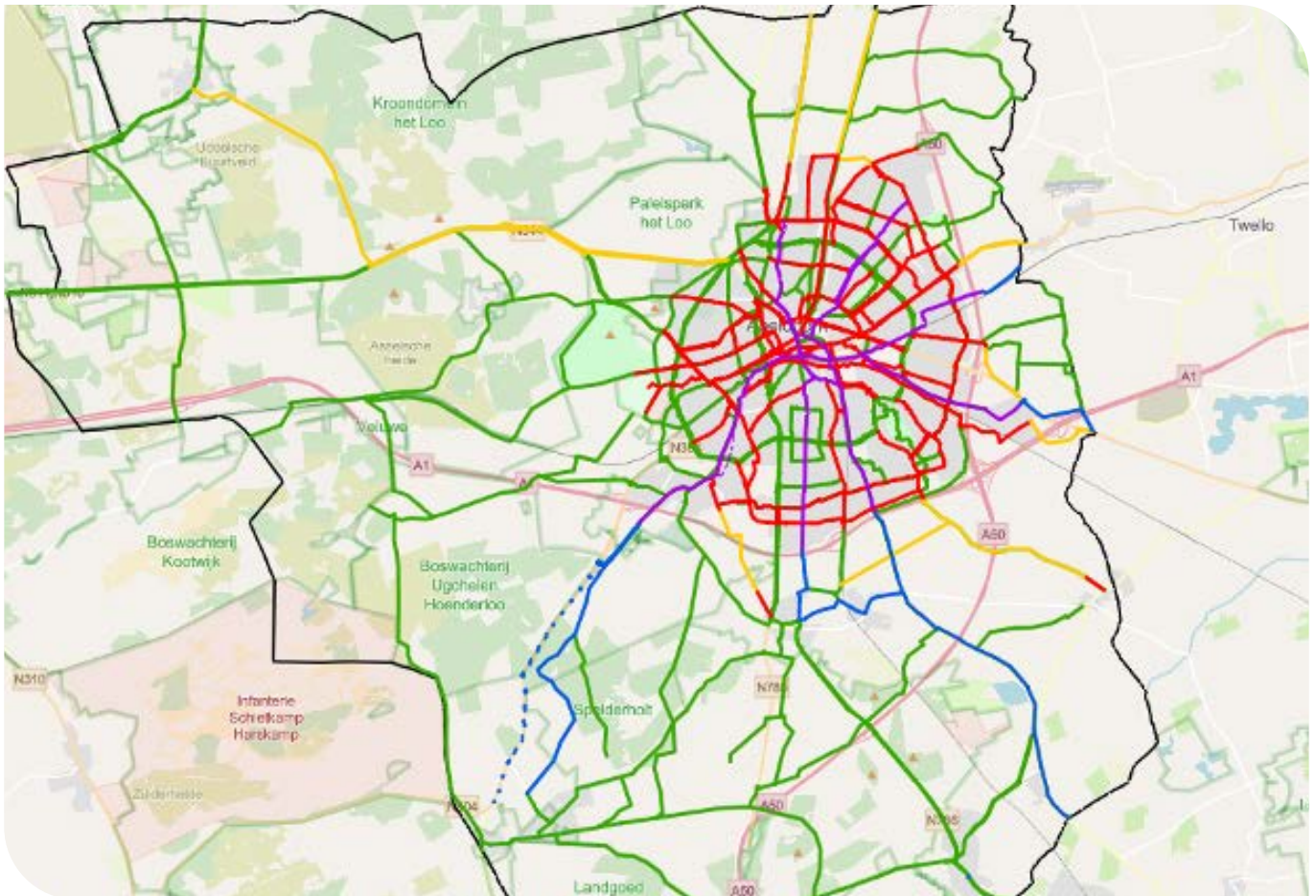
Via de ondernemersvereniging hoorden ze over het adaptieve fietsparkeerbeleid van de gemeente. Ze zijn positief, maar ook realistisch: het blijft spannend wat veranderingen doen met de binnenstad. Sommige bewoners vinden het fietsparkeren nog onhandig, vooral tijdens uitgaansavonden. Toch waarderen ze dat de gemeente luistert en meedenkt.

Voor hun eigen fietsen is het belangrijk dat er veilige stallingsplekken zijn, zeker als ze 's avonds nog in de winkel werken. Ze zien dat de infrastructuur verbetert, met bredere paden en duidelijke routes naar het centrum. Dat maakt het voor klanten aantrekkelijker om de fiets te pakken.

Klaas-Jan en Monique geloven dat de fiets een blijvende rol speelt in het Apeldoorn van morgen. Niet alleen voor hun klanten, maar ook voor henzelf als ondernemers die midden in de stad leven en werken.

Bijlage 4 Fietsnetwerk en kwaliteitseisen fietsroutes

Link naar het fietsnetwerk van Apeldoorn: [Fietsnetwerk Apeldoorn](#)



Op de overzichtskaart ([link naar Fietsnetwerk](#)) is het fietsnetwerk vastgelegd. Dit kaartbeeld laat zien wat het gewenste utilitaire en recreatieve fietsnetwerk is waar we aan gaan werken. Voor de inrichting van ons netwerk zijn de CROW-richtlijnen leidend. We maken onderscheid in de volgende type netwerken:

Doorfietsroutes

Dit zijn de belangrijkste regionale fietsroutes, gericht op het verbinden van onze gemeente met de regio. Enkele verbindingen zijn al ontwikkeld (bijv. doorfietsroute Apeldoorn - Deventer), maar de meeste routes moeten binnen onze gemeente nog worden gerealiseerd. Voor deze routes gelden de hoogste kwaliteitseisen op het gebied van veiligheid, directheid, comfort, herkenbaarheid en prioriteit. De doorfietsroutes zijn

voor alle doelgroepen en moeten ook mensen (autorijders) verleiden om over te stappen op de (elektrische) fiets. Dit betekent bijvoorbeeld zo min mogelijk barrières op de route en zo veel mogelijk voorrang en vrijliggende fietspaden of fietsstraten.

Stadsroutes

Binnen de bebouwde kom zijn doorfietsroutes vaak drukker dan buiten de bebouwde kom. Ook zijn er grote (fiets)bestemmingen die vanaf met name het station Apeldoorn goed bereikbaar moeten zijn. Dit zijn de stadsroutes: vergelijkbaar met de doorfietsroutes alleen soms van nóg hogere kwaliteit, met name in de breedte van deze fietspaden. Hier faciliteren we het fietsgebruik maximaal.

Hoofdfietsroutes

Dit zijn de belangrijke lokale fietsroutes die onze scholen, woon- en werklocaties en voorzieningen met elkaar verbinden in een samenhangend netwerk. Ook de minder drukke fietsroutes naar de dorpen zijn onderdeel van dit netwerk. Er liggen vrijliggende fietsvoorzieningen langs 50 km/uur wegen en het oponthoud bij kruispunten is minimaal. Binnen verblijfsgebieden (30 km/uur) geven we hoofdfietsroutes waar mogelijk voorrang op andere straten. Dit maakt dat er onderscheid kan zijn in de vormgeving van hoofdfietsroutes binnen en buiten de bebouwde kom.

Basis fietsroutes

Dit zijn onze fietsroutes waarmee we onze buurten met elkaar verbinden. Het lokale fietsnetwerk is een verbinding via en tussen de lokale straten en sluit aan op de doorfietsroutes en hoofdfietsroutes. Als onderdeel van het recreatief fietsnetwerk (o.a. fietsknooppunten) zit er ook overlap met de hogere categorie routes, maar zijn deze verbindingen ook bedoeld om de fietsbeleving te vergroten.

Doorfietsroutes

Bij doorfietsroutes gaat het om belangrijke verbindingen tussen woonkernen en de regio. Deze routes bedienen de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom en tussen kernen. Hierbij kan gedacht worden aan de dorpscentra, scholen, winkelvoorzieningen en werklocaties. Het gaat hier om fietsritten van 30-45 minuten. Deze hoogwaardige regionale fietsroutes kennen een hogere intensiteit dan de regionale ontsluitingsroutes. Doorfietsen, comfort en veiligheid zijn de onderscheidende en herkenbare kwaliteitseisen.

Samenhang	Vindbaarheid/herkenbaarheid	Route is herkenbaar als fietsroute en voorzien van herkenbare bewegwijzering
	Consistentie in kwaliteit	Eenduidigheid in materialen en maatvoering
Directheid	Ontwerpsnelheid	Ontwerpsnelheid 30 km/h
	Stopkans	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunt fiets in de voorrang • Bij snelheid autoverkeer >50 km/h waar mogelijk ongelijkvloerse kruispunten
	Omrijdfactor	<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 20% omrijden ten opzichte van hemelsbreed
Aantrekkelijkheid	Beleving	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van (eigen) verlichting • Voldoende zicht op omgeving en weggebruikers
	Veiligheid	Type fietsvoorziening
	Breedte een- en tweerichtingen-fietspaden	Volgens CROW-Fietsberaad Breedtelabels op basis van toekomstige intensiteiten.
	Breedte fietsstroken	<ul style="list-style-type: none"> • Conform CROW-Fietsberaad Breedtelabels op basis van toekomstige intensiteiten.
	Vergevingsgezindheid fietspad	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding rijrichtingen (en bij voorkeur ook kant fietspad) met markering op het wegdek • Obstakelvrij • Schuine trottoirbanden • Uitgangspunt geen paaltjes
Comfort	Verharding	Asfalt of beton

Stadsroute

Bij stadsroutes gaat het om binnenstedelijke hoofdroutes naar belangrijke bestemmingen. Deze routes bedienen de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom. Hierbij kan gedacht worden aan het treinstation, scholen, grote winkelvoorzieningen en werklocaties, en grote recreatieve bestemmingen zoals Het Loo. Het gaat hier om fietsritten van 5 - 30 minuten.

Deze binnenstedelijke routes kennen vaak een hogere intensiteit dan de doorfietsroutes buiten de bebouwde kom. Ook hier zijn doorfietsen, comfort en veiligheid wezenlijk.

Samenhang	Vindbaarheid/herkenbaarheid	Route is voorzien van herkenbare bewegwijzering
	Consistentie in kwaliteit	Eenduidigheid in materialen en maatvoering
Directheid	Ontwerpsnelheid	Ontwerpsnelheid 30 km/h
	Stopkans	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunt fiets in de voorrang • Bij snelheid autoverkeer \geq 30 km/h waar mogelijk ongelijkvloerse kruispunten
	Omrijdfactor	Maximaal 20% omrijden ten opzichte van hemelsbreed
Aantrekkelijkheid	Beleving	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van verlichting • Voldoende zicht op omgeving en weggebruikers
Veiligheid	Type fietsvoorziening	Fietspad of fietsstraat (<500 mvt/etm)
	Breedte tweerichtingenfietspaden	Conform CROW-Fietsberaad Breedtelabels op basis van toekomstige intensiteiten. Ondergrens is 3,60m
	Breedte bij eenrichtingsfietspaden	<ul style="list-style-type: none"> • Conform CROW-Fietsberaad Breedtelabels op basis van toekomstige intensiteiten. Ondergrens is 1,80m
	Vergevingsgezindheid fietspad	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding rijrichtingen met markering op het wegdek • Obstakelvrij • Schuine trottoirbanden • Uitgangspunt geen paaltjes
Comfort	Verharding	Rood asfalt

Hoofdfietsroutes

Hoofdfietsroutes vormen herkenbare verbindingen tussen de stad Apeldoorn en de omliggende kernen. Hoofdfietsroutes kunnen gezien worden als aantakkingen tussen woon- en werkgebieden, doorfietsroutes en stationslocaties. Goede aantakkingen naar doorfietsroutes en stationslocaties geven een stevig impuls aan meer duurzame mobiliteit. Er wordt onderscheid gemaakt naar hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom (interwijkverbindingen, verbindingen met belangrijkste utilitaire bestemmingen) en buiten de bebouwde kom (verbinding met dorpen, lager gebruikerspotentieel dan doorfietsroutes).

		BUBEKO	BIBEKO
Samenhang	Vindbaarheid/herkenbaarheid	Optimaliseren van de vindbaarheid: fietsbewegwijzering	Optimaliseren van de vindbaarheid: fietsbewegwijzering
	Samenhang netwerken van andere modaliteiten	Verbinding met dorpen en Apeldoorn.	Interwijkverbindingen, belangrijkste bestemmingen en feeders van woon/werkbestemmingen naar doorfietsroutes en stadsroutes.
Directheid	Consistentie in kwaliteit	Eenduidigheid in materialen en maatvoering	Eenduidigheid in materialen en maatvoering
	Stopkansen	Bij snelheid autoverkeer > 80 km/h ongelijkvloerse kruispunten	<ul style="list-style-type: none"> • Conflicten met kruisend verkeer vermijden. Rotondes met fiets in de voorrang, geregelde kruisingen en op ongeregelde oversteken waar mogelijk voorrang. • Motorvoertuigen scheiden van fietsverkeer
Aantrekkelijkheid	Sociale veiligheid	Eigen verlichting of meeverlicht met aanliggende rijbaan.	Eigen verlichting of meeverlicht met aanliggende rijbaan.
	Type fietsvoorziening	Fietspad, fietsstrook of fietsstraat	Fietspad, fietsstrook of fietsstraat
	Vergevingsgezinnd fietspad	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding rijrichtingen met markering op het wegdek • Obstakelvrij • Schuine trottoirbanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding rijrichtingen met markering op het wegdek • Obstakelvrij • Schuine trottoirbanden • Terughoudendheid met paaltjes
Comfort	Verharding	Asfalt of beton	Asfalt of beton

Basis routes

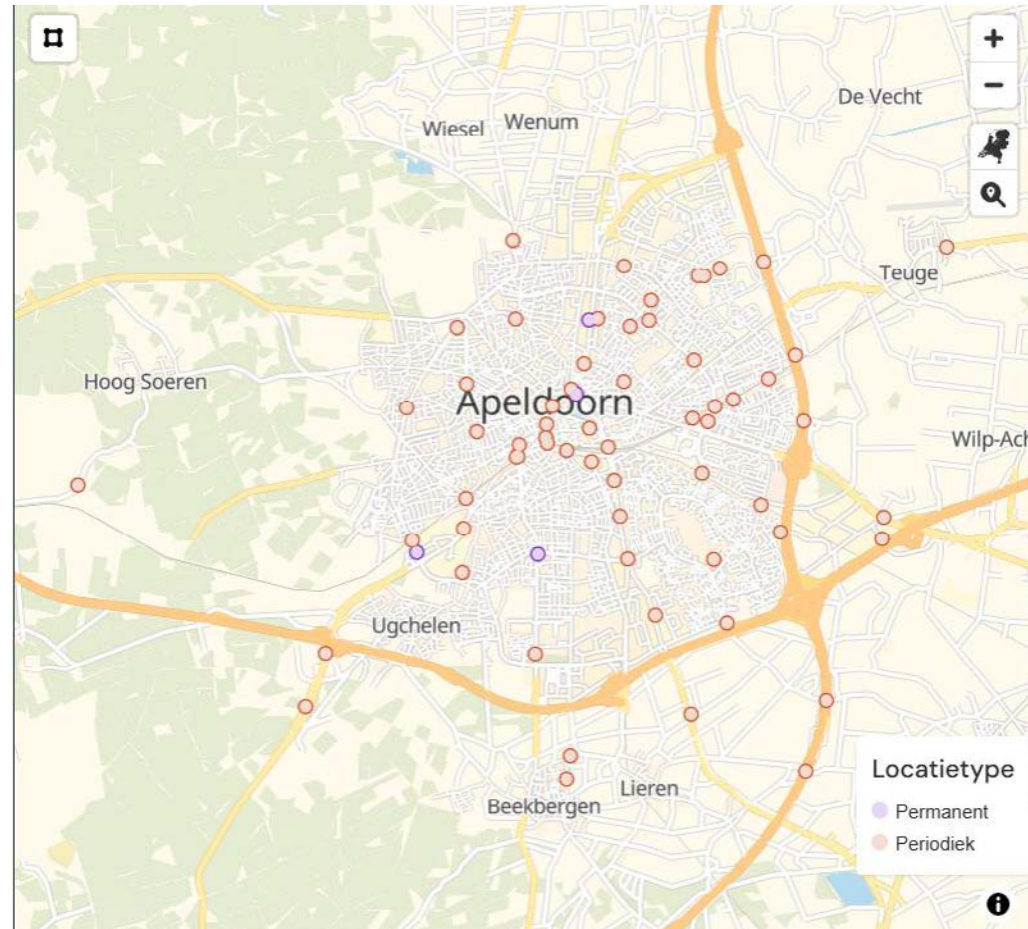
Basisroutes zijn de interwijkverbindingen met lager gebruikerspotentieel, toeristische en recreatieve routes.

Samenhang	Vindbaarheid/herkenbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren van de vindbaarheid: fietsbewegwijzering
Directheid	Stopkansen	<ul style="list-style-type: none"> • Conflicten met kruisend verkeer zo veel mogelijk vermijden • Snelheid van alle weggebruikers reduceren op conflictpunten
Aantrekkelijkheid	Beleving	<ul style="list-style-type: none"> • Routes gaan over verkeersluwe wegen • Routes gaan door aantrekkelijke omgeving
Veiligheid	Type fietsvoorziening	Fietspad of fietsen op de rijbaan
	Breedte fietspad	Conform richtlijnen CROW.
	Bermen	<ul style="list-style-type: none"> • Geen obstakels • Vergevingsgezinde berm • Schuine trottoirbanden
	Bochten	<ul style="list-style-type: none"> • Scherpe bochten voorkomen • Zichtlijnen vrijhouden
Comfort	Verharding	<ul style="list-style-type: none"> • Vlakke wegverharding • Uitgangspunt geen halfverharding
	Rustpunten (Bankjes of horeca)	Aandacht voor voldoende rustpunten

Bijlage 5 Overzicht datamogelijkheden

Fietstellingen

■ NDW Dexter

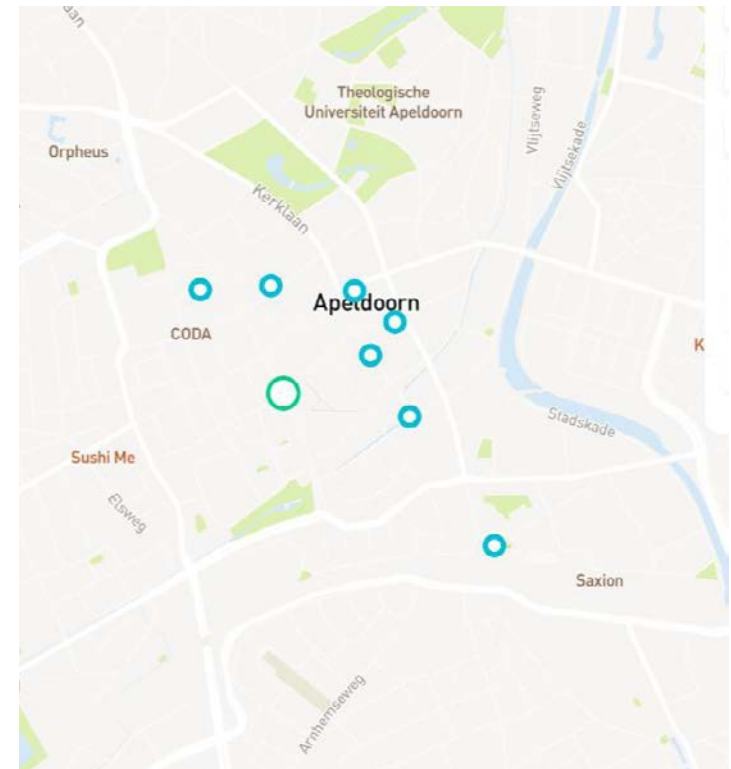


Fietsparkeertellingen

■ Fietsparkeertellingen bij treinstations:

- Fietsparkeertellingen

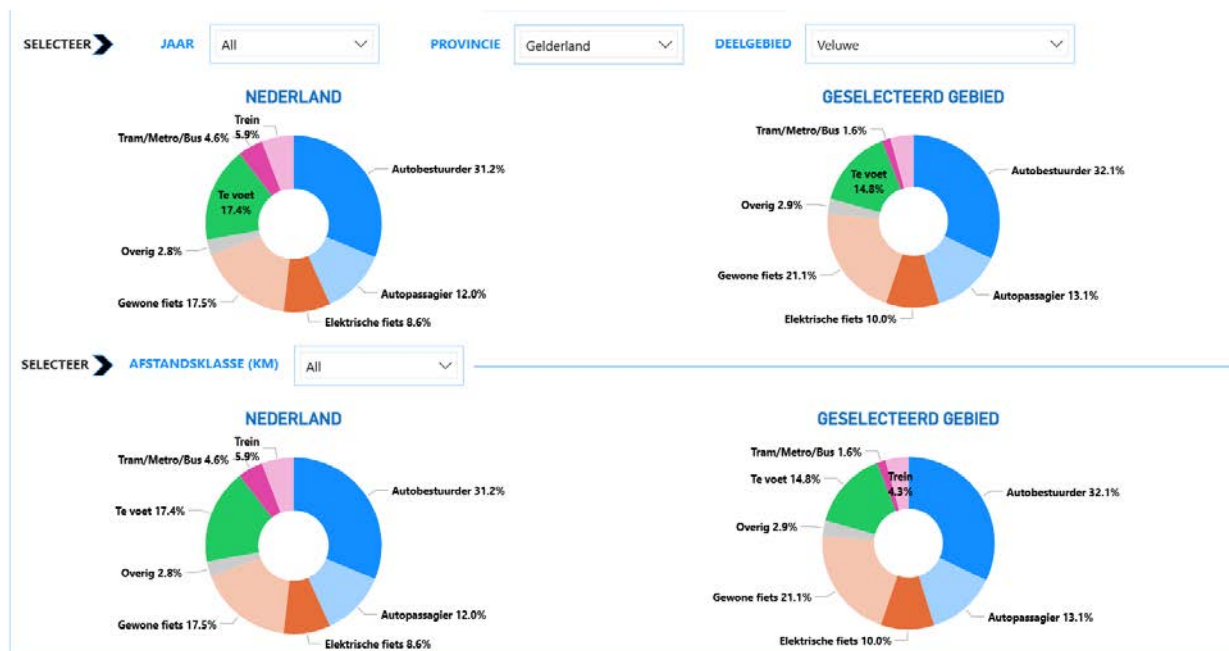
■ VeiligStallen



Modal split

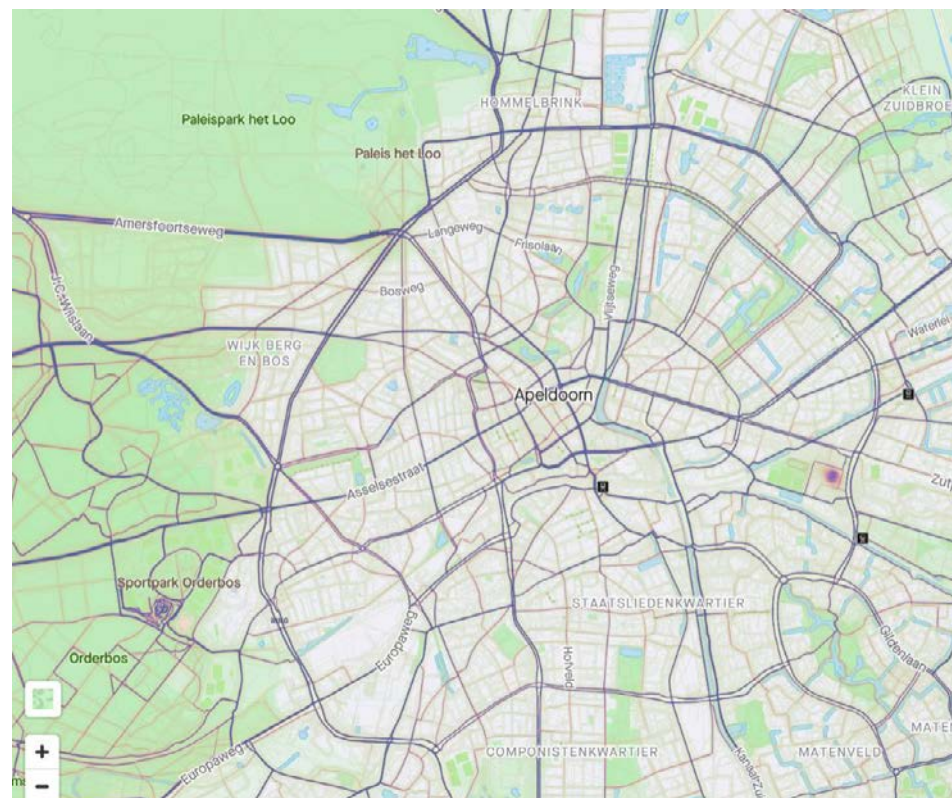
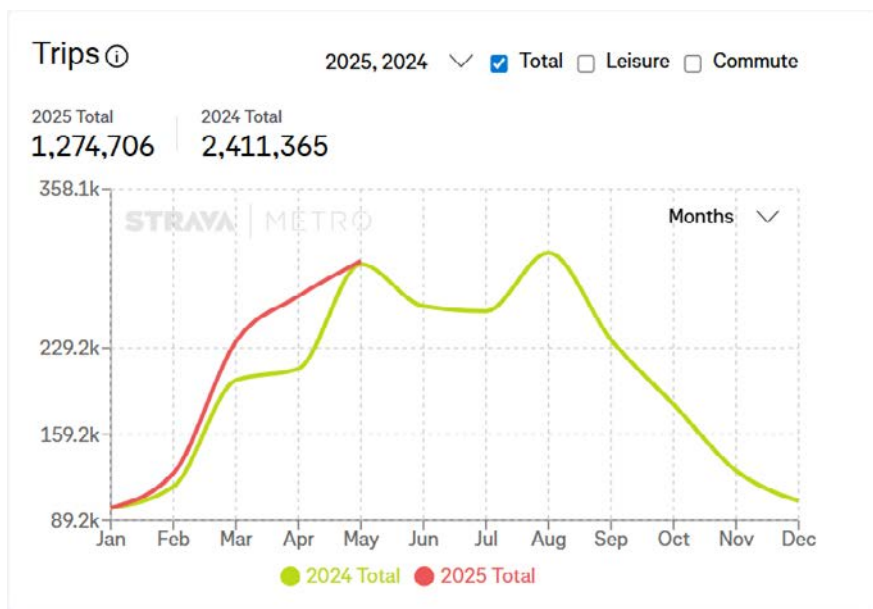
■ Dashboard Modal split:

- Gebaseerd op onderzoek van KiM, Breda university, Eindhoven en Brainport bereikbaar
- Microsoft Power BI
- Gebaseerd op Odin?

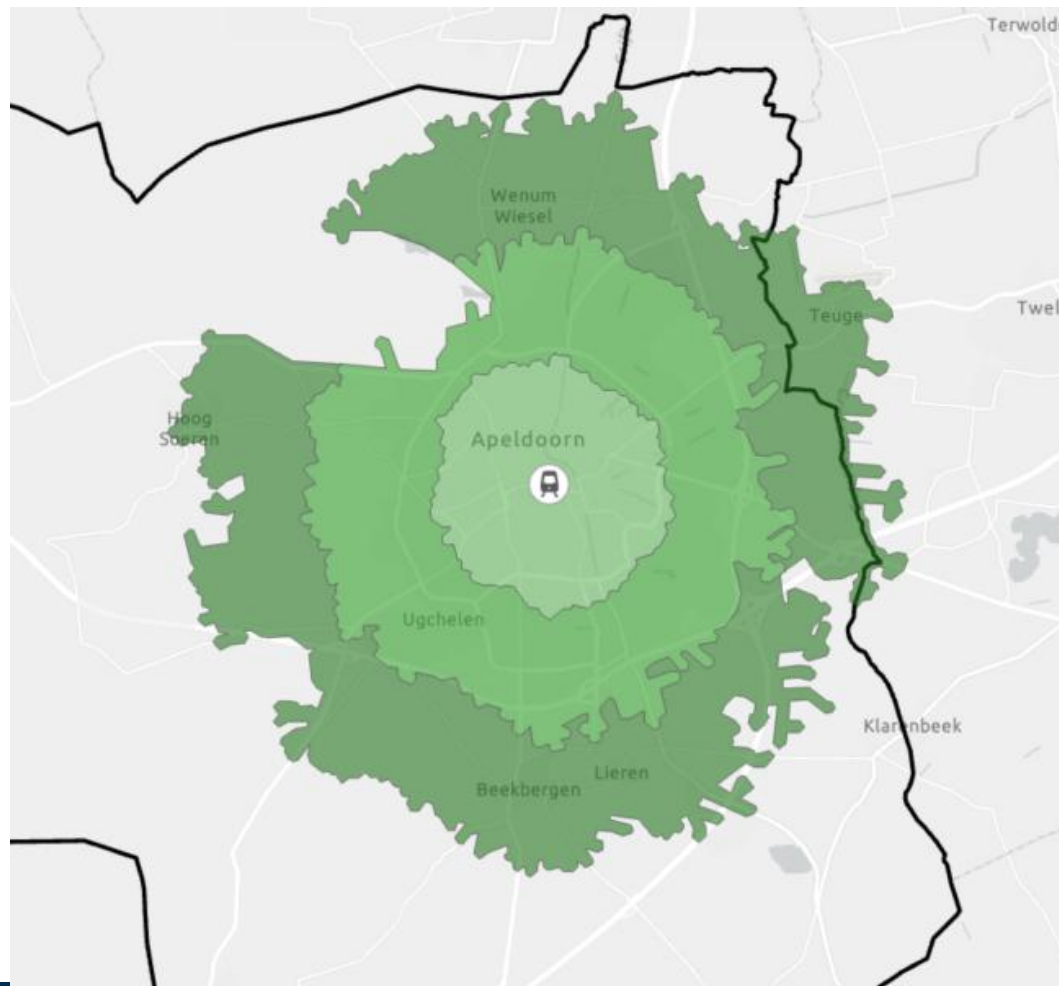


Strava metro

■ Strava Metro | Dashboard



Isochronen fietsen



NDW Dataportaal Verkeersveiligheid

■ Verkeersveiligheid Dataportaal | NDW

■ Breedtelabels:

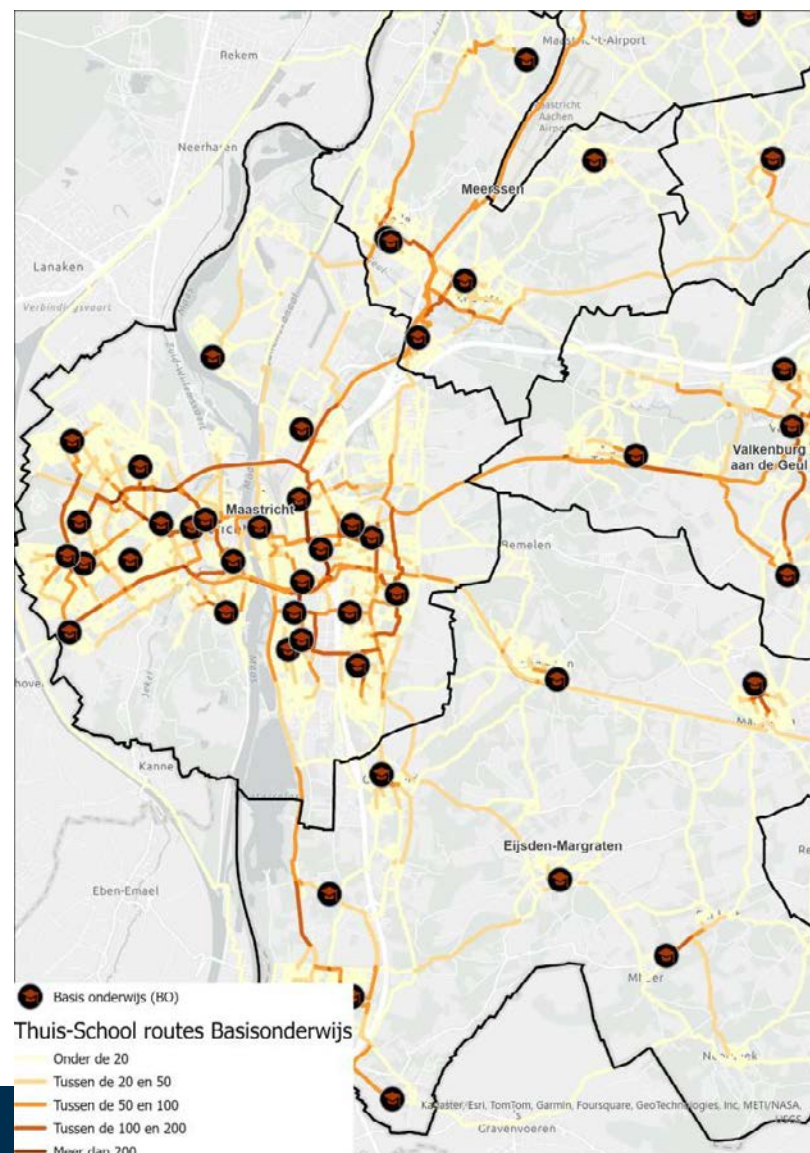
- Geeft aan of breedte fietspad voldoet aan hoeveelheid fietsers
- Inschatting hoeveelheid fietsers maatgevend uur ochtend- en avondspits

Intensiteit maatgevende uur	Aanbevolen breedte 1-richting (4% bromflets)	Aanbevolen breedte 2-richting (4% bromflets)
0-75	230 cm	260 cm
75-150	230 cm	270 cm
150-250	250 cm	360 cm
250-350	270 cm	360 cm
350-500	270 cm	360 cm
500-700	330 cm	440 cm
700-900	350 cm	480 cm
>900	360 cm	520 cm

Label	Kans op gevaarlijke
A 	Zeer klein
B 	Klein = aanbeveling
C 	Iets te groot
D 	Groot
E 	Zeer Groot
F 	(dit label is niet benoemd door CROW)
X 	Label kan niet worden bepaald

School/sport thuis routes

- DUO dataset locaties scholen
- DUO herkomstlocaties
- BAG panden-dataset
- CBS vierkantstatistieken 100 bij 100 meter
- CBS gemeente/provinciegrenzen
- CBS postcode 4 gebieden



Bijlage 6 Samenvatting PMA 15 mei 2025

Inbreng uit de raadsconsultatie - Fietsbeleid gemeente Apeldoorn

Algemene visie en ambitie

- Inzetten op zeer ambitieus fietsbeleid.
- Apeldoorn wil een eerlijke, inclusieve en veilige fietsstad zijn.
- De fiets speelt een centrale rol in de toekomst van mobiliteit, vooral in dichtbebouwde delen van de stad.
- De geografie van Apeldoorn is gunstig voor fietsgebruik - dit biedt kansen om fietsen verder te stimuleren.
- Doel is om hogere fietspercentages voor korte afstanden te realiseren.
- Ambitie: Apeldoorn Fietsstad van Nederland.

Veiligheid

- Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt, met extra aandacht voor routes:
 - van en naar dorpen, scholen en buurtgemeenten;
 - rondom stations en binnen de ring;
 - in het buitengebied, waar vaak fietspaden en verlichting ontbreken.
- Veiligheid bij het stallen van fietsen moet beter worden gewaarborgd.
- Voorstel voor nachtstalling met abonnement of vergelijkbaar systeem.
- Oproep tot meer handhaving, met name op fatbikes en andere snelle voertuigen.
- Wegontwerpen in onder andere Ugehelen worden als onveilig ervaren door opstaande randen.
- Aandacht voor worteldruk op fietspaden.
- Verzoek om meer groen licht bij VRI's voor fietsers en het toevoegen van timers.
- Hele bebouwde kom naar 30 km/u om veiligheid te vergroten.
- Voorstel om verkeersveiligheidsplan te volgen als kader.

Gedrag, educatie en sociale veiligheid

- Fietsstimulering via gedrag en voorzieningen is belangrijk.
- Kwetsbare groepen verdienen aandacht: fietslessen en buddy-projecten kunnen helpen.
- Oproep om ook onderwijs voor automobilisten op te nemen (bewustwording).
- Idee voor een campagne over sociale omgang tussen fietsers.
- Verbetering van sociale veiligheid, onder meer door betere verlichting en inrichting.

Fietsinfrastructuur en uitvoering

- Verzoek om meer uitvoering en concrete realisatie van plannen.
- Fietsers meer ruimte geven, met:
 - meer fietsstraten, leefstraten en schoolstraten;
 - ongelijkvloerse kruisingen op drukke punten;
 - goede routegeleiding voor grote stromen fietsers;
 - voldoende en flexibele stallingen in de binnenstad;
 - goede bebording;
 - voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar.
- Fietsstraten gewenst op o.a. Asselsestraat, Koninginnelaan en Vlijtseweg.
- Voorbeelden en inspiratie: Houten wordt genoemd als goed voorbeeld van gescheiden mobiliteitsstromen.
- Bij ontwerpen (zoals rond station De Maten) meer rekening houden met fietsers.
- Kapelstraat:
 - Wens om deze open te stellen voor fietsers (route door het centrum).
 - Alternatieven kunnen worden onderzocht.
 - Geen behoefte aan een 'Koninklijke route' - functie en doorstroming zijn belangrijker.
 - Niet als ANWB-route gewenst.

Binnenstad en stallen

- De binnenstad wordt als fietsonvriendelijk ervaren.
- Huidige stallingen staan ter discussie; behoefte aan meer flexibiliteit.
- Veiligheid van stallen en sociale controle moeten beter.
- Idee om weesfietsen te betrekken bij de City Deal.
- OV-fiets beter verbinden aan deelfietsconcepten.

Organisatie en communicatie

- Gemeente kan zelf het goede voorbeeld geven:
 - Fietsstimulering voor eigen medewerkers;
 - Inzetten van fietskoeriers;
 - In communicatie (zoals uitnodigingen) altijd eerst aandacht voor de fiets.
- Goede betrokkenheid van raad en inwoners wordt gewaardeerd.
- Verbinding met andere beleidsterreinen binnen de gemeente is gewenst.
- Belang van een duidelijke uitvoeringsagenda:
 - wat wordt gedaan, wanneer, en met welk budget.
- Smart city-benadering: koppeling tussen meer regen, meer groen en fietsstimulering.

Nieuwe ontwikkelingen

- Rol van e-scooters, speedpedelecs en LEV's moet worden meegenomen in beleid.
- Scheiden van mobiliteitsstromen blijft uitgangspunt.
- Aandacht voor scholen in kinderrijke buurten en veilige woonerven.

Overige punten

- Terugkoppeling gewenst op reflectie over fietsongevallen tussen fietsers onderling.
- Voorstel voor 'fiets te gast'-straten, bijvoorbeeld bij de Eglantier.



Contact met de Gemeente Apeldoorn

Telefoon

14 055

Vanuit het buitenland +31 55 580 15 55
maandag - vrijdag van 08.30 tot 17.00 uur

Bezoeken

Marktpllein 1

Bezoek op afspraak

Maandag t/m woensdag 08.30 - 17.00 uur

Donderdag 08.30 - 19.30 uur

Vrijdag 08.30 - 17.00 uur

Post

Gemeente Apeldoorn

Postbus 9033, 7300 ES Apeldoorn

www.apeldoorn.nl

© 2026 Gemeente Apeldoorn