

Fietsvisie Regio Utrecht



November 2013

Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur vindt asfalt niet dé oplossing voor alle verkeersproblemen. Soms is het nodig om een weg aan te leggen, maar er moet toch veel vaker worden gezocht naar een creatieve en innovatieve manier om drukte op de weg te voorkomen. Dat zei Schultz (VVD) zondag 3 november in het televisieprogramma Buitenhof.

Trendbreuk: anders reizen

Door de verstedelijking moet anders naar fileproblemen worden gekeken, stelt Schultz, die spreekt van een trendbreuk. „Je kunt zeven banen om de stad heen leggen, maar niet zeven banen de stad in“, zei ze. Er moet op andere manieren worden gezorgd dat reizigers alsnog de stad in kunnen. Dat kan door mensen te verleiden op andere tijden of op een andere manier te reizen, maar ook door slimme technieken in te zetten.

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Doelstelling.....	6
1.3 Leeswijzer	7
2. Kader	8
2.1 Het RVVP 2004.....	8
2.2 Programma VERDER en Fiets Filevrij	8
2.3 Afbakening Fietsvisie	9
3. Ontwikkelingen en trends	10
3.1 Kwantitatieve ontwikkelingen fietsgebruik	10
3.2 Ontwikkelingen ketenmobiliteit	11
Fiets en openbaar vervoer.....	11
OV-studentenkaart	12
Park en Bike	12
3.3 Trends: elektrische fiets en bakfiets	12
Opkomst elektrische fiets	12
Bakfietsen als transportmiddel.....	13
4 Waarom inzetten op fiets?.....	15
4.1 Regio Utrecht concurrerend houden.....	15
4.2 Het Nieuwe Werken en fiets	12
4.3 Leefbaarheid en duurzaamheid.....	15
4.4 Maatschappelijke baten	15
5 Wat gaan we doen?.....	17
5.1 Binnenstedelijk	17

5.2 Het fietsnetwerk.....	18
Ontbrekende schakels.....	19
5.3 Ketenmobiliteit, fietsparkeren bij OV-knopen en haltes.....	19
5.4 Fietsparkeren bij bedrijven en voorzieningen	21
5.5 Verkeersveiligheid.....	22
6 Hoe gaan we het uitvoeren?.....	23
6.1 Kennisfunctie.....	23
Monitoring gebruik en status infrastructuur	23
Fietsmodel.....	24
6.2 Middelen	24
Financiering	24
Procesafspraken	26
Toetsingskader Fietsmaatregelen	26
6.3 Communicatie en Marketing.....	27
Bronnen	29
Bijlage 1: samenvatting RVVP en VERDER.....	31
Bijlage 2 Beschrijving OV-netwerkhierarchie	33
Bijlage 3: Eisen aan fietsinfrastructuur	36
Bijlage 4: inventarisatie ontbrekende schakels.....	39
Vastleggen gegevens.....	41
Bijlage 5: Kaarten (apart bijgevoegd).....	42

Samenvatting

De regio Utrecht is koploper in fietsgebruik in Nederland, en daarmee in de wereld. En het fietsverkeer blijft groeien. Technische ontwikkelingen, zoals de doorbraak van de elektrische fiets en bakfietsen zorgen voor een verdere groei van het fietsgebruik. Dat is een positieve ontwikkeling omdat fietsen een duurzame, milieuvriendelijke, gezonde en goedkope manier van verplaatsen is.

Echter, vooral in stedelijk gebied zorgt de populariteit van de fiets voor een ruimtelijke opgave. Wachttijden voor verkeerslichten, te smalle fietspaden en overvolle stallingen zijn het gevolg. Het regionale fietsbeleid verdient dan ook een stevige impuls.

Doelstelling van Bestuur Regio Utrecht (BRU) is een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2011.

Bestuur Regio Utrecht werkt nauw samen met de gemeenten en de provincie Utrecht voor het realiseren van de visie.

Het beleid van de afgelopen jaren om de fiets in stedelijk gebied te faciliteren kan succesvol worden genoemd. Mensen fietsen tussen 2000 en 2011 meer, vaker en verder. Het totaal aantal verplaatsingen stijgt de komende jaren door uitbreiding van het aantal inwoners in de regio. Gezien de congestie op het wegennet en de capaciteit van het OV in de ochtendspits, levert het investeren in maatregelen waarmee keuzereizigers naar de fiets overstappen het meeste op. In binnenstedelijk gebied loopt het gebruik van de fiets tegen capaciteits- en doorstromingsgrenzen aan. De afstelling van verkeerslichten dient verbeterd te worden, waarbij rekening gehouden wordt met de doorstroming voor autoverkeer en openbaar vervoer op de hoofdassen. Stallingsmogelijkheden voor de fiets bij belangrijke OV-knooppunten (niet

alleen treinstations) worden de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Ook zorgt BRU voor kennisbevordering en een communicatiestrategie ten behoeve van marketing van het fietsgebruik. De communicatiestrategie krijgt vorm in een langdurige campagne, met een aantal doelgroep/themagerichte gerichte piekmomenten (extra acties in een week/op een dag).

De uitwerking van deze Fietsvisie bestaat uit kwaliteitsverbetering van het bestaande fietsnetwerk, aanleggen van ontbrekende schakels, kennisbevordering bij de gemeenten en marketing en communicatie. Voor de uitvoering van de Fietsvisie tot 2030 is op basis van kengetallen een raming gemaakt voor de periode 2015-2030. Opgeteld vraagt deze fietsvisie voor € 269 miljoen aan middelen. Het programma VERDER levert tot 2020 voor circa € 56 miljoen een bijdrage. Tot 2020 heeft BRU jaarlijks € 2 miljoen beschikbaar om deze Fietsvisie te realiseren, na 2020 gaat dit bedrag omhoog naar 5,3 miljoen. Om de begroting van BRU in te kunnen zetten als cofinanciering voor Europese projecten is een actieve houding van BRU en de gemeenten om deze fondsen te werven noodzakelijk. BRU heeft de insteek om aan gemeenten meerjarige zekerheid bieden, door binnen de meerjarenbegroting een voorlopig uitvoeringsprogramma op te stellen dat jaarlijks wordt bijgesteld. BRU wil beter in beeld krijgen waar gemeenten bij de uitvoering tegenaan lopen en samen zoeken naar mogelijkheden om projecten te realiseren.

1 Inleiding

De fiets kan zich in een toenemende belangstelling verheugen. Binnenstedelijk biedt de fiets de snelste en meest betrouwbare verplaatsingsmogelijkheid. Ook tussen de omliggende kernen en Utrecht is de fiets een essentieel vervoermiddel. Zou er minder gefietst worden, dan stond het autoverkeer op de hoofdwegen stil en was de capaciteit van het openbaar vervoer ontoereikend. De regio Utrecht is zelfs koploper in fietsgebruik in Nederland. De verwachting is dat de regio in de toekomst blijft groeien en extra verkeer zal genereren. Om het extra verkeer in de toekomst een plaats te kunnen geven is een krachtige stimulans van het fietsbeleid noodzakelijk. In dit document legt Bestuur Regio Utrecht haar visie op het gebruik van de fiets in de periode tot 2030 vast.

1.1 Aanleiding

Bestuur Regio Utrecht heeft in de Regionale Agenda 2011-2014 het fietsbeleid als speerpunt opgenomen. In de regio Utrecht heeft de fiets een vast aandeel in de totale mobiliteitsbehoefte van circa 30%. Al geruime tijd wordt door overheden onderkent dat het stimuleren van het fietsgebruik een effectieve strategie is om meerdere doelen te bereiken. Behalve verbetering van de bereikbaarheid leidt een hoger fietsgebruik ook tot een betere gezondheid van inwoners en verbetering van de lucht- en geluidskwaliteit. Voor het opstellen van de fietsvisie zijn verschillende aanleidingen:

- De uitwerking van de OV-visie (grofmaziger dragend netwerk) vergroot het belang van goede fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten en HOV-halten en biedt een alternatief voor OV-verplaatsingen over korte afstanden.

- De groei van het fietsgebruik gaat gepaard met een toenemende stallingsopgave in veel stadscentra en stationsgebieden.
- Toename van de reikwijdte van de fiets (snelheid) en de hoeveelheid mee te nemen bagage door technische innovaties. Denk aan de elektrische fiets en verschillende modellen bakfietsen. De fietsvisie geeft een antwoord op deze marktontwikkelingen.
- De mogelijke aanpassing van de OV-studentenkaart kan een forse groei van het fietsverkeer met zich meebrengen.

Naast deze inhoudelijke ontwikkelingen is er een aantal andere aanleidingen voor deze fietsvisie van zowel strategische als operationele aard:

- BRU probeert aanspraak te maken op Europese fietssubsidies. Een gedragen visie op het regionale fietsnetwerk met daaraan gekoppelde projecten is dan noodzakelijk.
- In de OV-visie is een doelstelling vastgesteld voor een aandeel van 48% van alle verplaatsingen in de Utrechtse regio in 2020 voor fiets en OV samen. Na 2020 moet dit percentage tenminste gehandhaafd blijven. Zowel OV als fiets zijn duurzame vervoersmodaliteiten die kansen bieden om de regio ook op lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden. Daarom zetten de samenwerkende gemeenten vooral op deze vervoerwijzen in, en ook op een combinatie van deze vervoerwijzen. Zorgvuldige afstemming is hier noodzakelijk. De fiets wordt veel gebruikt als voor- en natransport van (regionaal) openbaar vervoer, maar OV en fiets kunnen elkaar ook vervangen.
- Er ligt een MIRT-onderzoek regionaal OV dat door Rijk en regio gezamenlijk is uitgevoerd. Hierin staat dat de beperkte ruimte in het stationsgebied en op de binnenstadsas problemen oplevert voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid van de Utrechtse

binnenstad en daarmee ook voor de aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor bedrijven. De fietsvisie werkt voor het onderdeel fiets verder uit op welke manier met deze problematiek omgegaan moet worden.

- Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (Bestuur Regio Utrecht, 2004) is als toetsingskader voor fietssubsidies achterhaald en het merendeel van de in 2004 geformuleerde fietsprojecten is uitgevoerd.
- Het samenwerkingsprogramma 2010-2020 voor de bereikbaarheid van Midden-Nederland (VERDER) zet in op het versterken van de economische kerngebieden. Het fietsgebruik moet minimaal gelijk blijven.
- In de Regionale Agenda van BRU is een groei van het aandeel openbaar vervoer en fiets in het woon-werkverkeer opgenomen. De groei kan dus uit beide modaliteiten komen, waardoor een slimme combinatie van beide vervoerwijzen voor de hand ligt.
- Voor de gebiedsgerichte uitwerking van het Regionaal Verkeers Management (RVM) is de randvoorwaarde opgenomen dat aanpassingen aan het autowegennet niet ten koste mogen gaan van de fiets. Een kader om dit verder uit te werken ontbreekt.
- Een eenduidige marketing- en communicatiestrategie omtrent stimulering fietsgebruik moet nog worden vastgesteld.
- Er is onvoldoende actuele kennis van fietsgebruik in de stadsregio Utrecht. Het verkeersmodel regio Utrecht (VRU) modelleert weliswaar fietsgebruik, maar de data die gebruikt wordt, is vrij grof en inzicht in multimodale bereikbaarheid (bijvoorbeeld fiets-OV) is er niet of nauwelijks.
- Om te bepalen of een fietsmaatregel (kosten)effectief is, bestaat groeiende behoefte aan normering, zowel van de kwaliteit van de fietsvoorziening, als van het gebruik van voorzieningen.

1.2 Doelstelling

De regio Utrecht is al koploper als het gaat om fietsgebruik in Nederland. Die positie wil BRU handhaven en verder uitbreiden. Het streven is dat de fiets het meest gebruikte vervoermiddel wordt in verplaatsingen tot 15 kilometer. BRU wil in 2030 iedereen die daar fysiek toe in staat is de mogelijkheid geven om alle verplaatsingen op de fiets te maken. Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer gaat hiermee naar tenminste 60% in 2030. Hindernissen, zoals lange wachttijden bij verkeerslichten en slechte weginrichting worden door wegbeheerders weggenomen. Omrijden als gevolg van barrières wordt tegengegaan, fietsen kunnen veilig bij de bestemming gestald worden, ook als deze bestemming een transferpunt in een ketenverplaatsing is. Daarnaast worden mentale barrières om niet te fietsen, zoals gedachten over weersinvloeden en groepsdruk vanuit de werkgever, beperkt door positieve berichtgeving over de fiets en de selectieve benadering van doelgroepen (marketing).

Het totaal aantal verplaatsingen stijgt de komende jaren door uitbreiding van het aantal inwoners in de regio. Hier komt de autonome mobiliteitsgroei nog bij. Verwacht wordt dat de stad Utrecht tot 2025 met 25% zal groeien, de groei voor de hele regio wordt geraamd op 10% (Jong & Duin, 2011).

De gemiddelde reisafstand per verplaatsing wordt steeds langer. De elektrische fiets maakt het mogelijk om deze verplaatsingen ook per fiets te doen. Ongeveer 60% van de beroepsbevolking woont binnen 15 kilometer van de werkplek en kan in de toekomst op de fiets naar het werk. In de regio zijn ongeveer 388.000 arbeidsplaatsen, waarvan circa 1 op de 10 van buiten de regio komt. Er kunnen dus circa 210.000 werknemers dagelijks gaan fietsen.

Fluitend pak je de fiets om in je eigen tempo te genieten van wat je onderweg ziet. Kinderen die spelen op straat, mensen die een rondje hardlopen door het park, de koeien in de wei en de bloeiende fruitbomen. Zonder oponthoud rij je in een rechtstreekse lijn naar je bestemming in de regio. Je parkeert je fiets in een diefstalbestendig rek en stapt met een uitgerust hoofd bij je werkgever naar binnen.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding waar aanleiding en doel van de fietsvisie beschreven zijn volgt hierna de beschrijving van het kader voor de fietsvisie. Daarin wordt kort teruggeblikt op fietsbeleid van de afgelopen jaren en wordt de scope van de fietsvisie afgebakend. In hoofdstuk 3 zijn ontwikkelingen en trends ten aanzien van fietsgebruik beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de redenen om stevig in te blijven zetten het stimuleren en faciliteren van fietsgebruik in de stadsregio. Hoofdstuk 5 beschrijft wat de regio de komende jaren gaat doen om een verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 te bewerkstelligen. Het laatste hoofdstuk gaat in op de vraag hoe deze maatregelen uitgevoerd en concreet gemaakt gaan worden.

2. Kader

In dit hoofdstuk is teruggekeken naar het beleid in de afgelopen jaren. Wat was de bedoeling in 2004 en wat is er gebeurd? Welke stappen zijn er in de tussentijd gezet? Daarnaast is de scope van deze visie afgebakend.

2.1 Het RVVP 2004

In het RVVP 2004 is voor de fiets de ambitie vastgesteld om een groei van het fietsgebruik van 30% tot 2015 te faciliteren. Zou het fietsgebruik gelijk op blijven lopen met de verwachte bevolkingsgroei, dan werd een groei van 20% verwacht. Om de extra groei op te kunnen vangen, werd een programma opgesteld met daarin investeringen in fietsinfrastructuur, stallingsmogelijkheden en diefstalpreventie.

In het RVVP uit 2004 zijn de volgende ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen beschreven die ten nadele kunnen zijn van de fiets:

- Uitdijende regio vergroot afstanden.
- Barrièrewerking door infrastructuur: spoor, snelwegen, kanalen.
- Ontgroening en vergrijzing.
- Economische groei zorgt voor stijging autobezit en –gebruik.

Wanneer we kijken hoe deze ontwikkelingen op dit moment van invloed zijn op het gebruik van de fiets, dan zien we dat de positie van de fiets niet onder deze negatieve ontwikkelingen te lijden heeft gehad.

- De vergroting van het bebouwde gebied in de regio vergroot afstanden, aan de andere kant zorgt onder andere de elektrische fiets ervoor dat de te overbruggen afstanden per fiets beter zijn te bereiken.

- Barrièrewerking door infrastructuur van spoor, snelwegen en kanalen is nog steeds aanwezig. Om dit tegen te gaan heeft de regio de laatste jaren geïnvesteerd in fietsbruggen en fietstunnels, maar ook in tweerichtingsfietspaden om twee keer oversteken te voorkomen.
- De ontgroening zorgt inderdaad voor minder fietsbewegingen, met name naar scholen. Door de schaalvergroting zijn de afstanden naar scholen wel langer, kinderen zijn langer onderweg. Uit de Mobiliteitsbalans (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012) blijkt echter ook dat ouderen verantwoordelijk zijn voor de groei van het fietsgebruik.
- De economische groei is de afgelopen jaren flink afgenomen door de economische crisis. Autogebruik ten aanzien van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer neemt af in tijden van economische crisis, ten gunste van fietsverkeer. De crisis heeft nauwelijks invloed op autogebruik ten aanzien van sociaal-recreatieve motieven (winkelen, visite) (Jorritsma, Groot, & Mourik, 2009).

2.2 Programma VERDER en Fiets Filevrij

Binnen het programma VERDER (Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, gemeente Amersfoort, gemeente Utrecht 2010) is een aantal fietsprojecten benoemd. Het aandeel openbaar vervoer en fiets in het woon-werkverkeer moet volgens de doelstellingen van VERDER groeien van 40 naar 49%. De groei kan dus uit beide modaliteiten komen. De basismaatregelen zijn het comfortabel, snel en direct maken van het fietsnetwerk, het verhogen van de kwaliteit van het fietsnetwerk door onder andere het verminderen van wachttijden bij verkeerslichten, het opknappen van fietspaden en het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.

Naast het VERDER-project is het programma FietsFilevrij opgestart, waarin het Rijk participeert om de filebelasting op het rijkswegennet te verminderen. Automobilisten die op fietsbare afstand van hun werk wonen, worden gestimuleerd om de fiets te gebruiken. Daarvoor worden snelfietsroutes ontwikkeld die woon- en werkkernen met elkaar verbinden. In de regio Utrecht worden twee routes verbeterd:

- Houten - Nieuwegein - Utrecht Papendorp - Utrecht Lage Weide
- Houten - Bunnik - Utrecht De Uithof – Bilthoven

Deze projecten zijn thans (zomer 2013) in de uitvoeringsfase. Op belangrijke delen van de routes zullen eind 2013 resultaten zichtbaar zijn, terwijl enkele grote ingrepen (brug Plofsluis) nog gerealiseerd moeten worden.

Ongeveer 70% van de projecten is tot uitvoering gekomen. De projecten die niet zijn opgestart zijn vaak complexer van aard en vergen meer personele continuïteit en capaciteit bij zowel BRU als gemeenten. Deze visie geeft BRU de basis om continuïteit en het programmamanagement te verbeteren.

2.3 Afbakening Fietsvisie

Binnen de pakketstudie Ring Utrecht is in 2006-2007 een netwerkanalyse voor de fiets uitgevoerd. Die studie was gericht op de keuzereiziger waarbij vooral het woon-werkverkeer is onderzocht. Dit werk vormt de basis voor deze fietsvisie. Deze fietsvisie gaat verder, de scope wordt verbreed naar al het utilitair fietsgebruik: de fiets als vervoermiddel om van A naar B te komen voor alle motieven met uitzondering van fietsgebruik als middel voor recreatie en toersport. Het recreatief gebruik van de fiets is geen primair onderdeel van de opgave, maar het fietsen

naar recreatieve bestemmingen, zoals recreatieplassen, is vanwege het massale gebruik wel onderdeel van de opgave (Bijlage 5, Kaart 1).

Bestuur Regio Utrecht werkt nauw samen met de gemeenten en de provincie Utrecht. De provincie Utrecht werkt aan de mobiliteitsvisie, waarin ook het fietsbeleid een belangrijke plek krijgt. Nieuw is dat de provincie het voornemen uitspreekt om ook in fietsvoorzieningen te investeren die buiten het provinciale wegennet liggen. Hierbij is ook een fietsnetwerk op kaart gezet. De lijnen van dit fietsnetwerk stoppen bij de bebouwde komgrenzen van de verschillende gemeenten. Het idee hierachter is dat binnen de bebouwde komgrenzen de gemeenten beter zicht hebben op het precieze verloop en de staat van het fietsnetwerk. Het programma van de uiteindelijke investeringen wordt vooral gekoppeld aan projecten buiten het BRU-gebied.

De visie van het BRU richt zich op de stedelijke regio Utrecht, het samenwerkingsverband van de centrale stad en de omliggende gemeenten. Binnen dit gebied zijn hoofdroutes gedefinieerd en is het netwerk up to date gemaakt. Uitgangspunt is het optimaliseren van het fietsnetwerk tussen woon- en werkkernen, inclusief scholen.

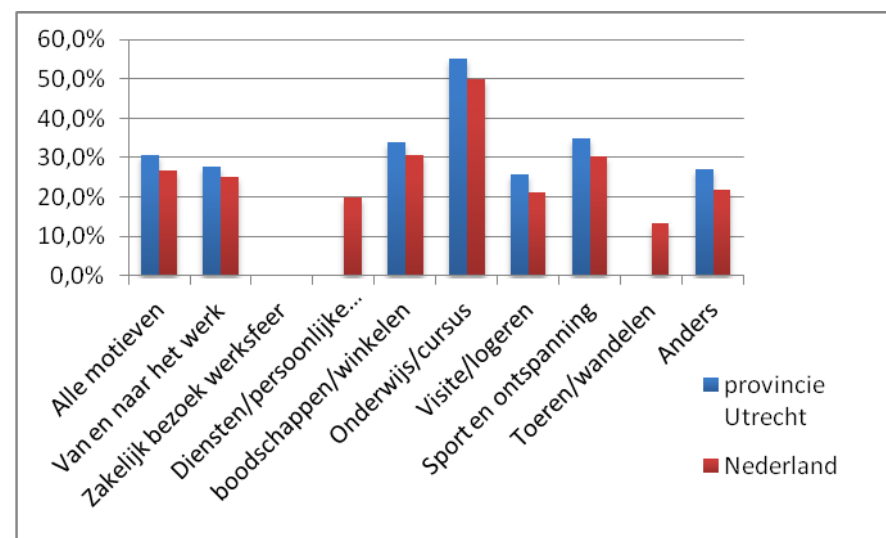
3. Ontwikkelingen en trends

In dit hoofdstuk zijn de ontwikkelingen ten aanzien van fietsgebruik kort beschreven. Daarnaast biedt het een overzicht van recente trends ten aanzien van de fiets en het fietsgebruik.

3.1 Kwantitatieve ontwikkelingen fietsgebruik

Tussen 2000 en 2011 is het aantal kilometers dat Nederlanders per fiets aflegden gestegen met 14%. Ter vergelijking: het aantal afgelegde autokilometers is in die periode gestegen met 3,5%, het aantal ritten in het regionaal OV (Bus, tram en metro) steeg met ongeveer 6%, gelijk met de bevolkingsgroei. Treingebruik kent een stijging van 17% tussen 2000 en 2011. Zowel in kilometers als in aantallen verplaatsingen heeft de fiets een groter aandeel dan het openbaar vervoer (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012).

De meest recente cijfers uit 2011 (CBS, 2011) geven aan dat in de provincie Utrecht (het laagst beschikbare schaalniveau) meer wordt gefietst dan gemiddeld in Nederland. 30% van alle verplaatsingen wordt in de provincie Utrecht op de fiets gemaakt, voor heel Nederland is dit 28%. Voor alle motieven blijken Utrechters vaker de fiets te pakken dan de gemiddelde Nederlander. Voor een aantal motieven ontbreken voldoende cijfers om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.



Figuur 1: Fietsaandeel in Nederland en in de provincie Utrecht, bron: OVIN 2011.

Het beleid om de fiets in stedelijk gebied te faciliteren kan succesvol worden genoemd. Op plaatsen waar het autogebruik als gevolg van ruimtelijke beperkingen niet kan groeien, neemt het fietsgebruik toe. In de binnensteden van Utrecht, Nieuwegein en Houten worden de concentraties fietsers groter. Anderzijds ziet de gemeente Zeist een afname van het fietsgebruik, waarvoor nog geen verklaring is. De verschillen in fietsgebruik lijken in de regio Utrecht groter te worden. Dit komt overeen met de bevindingen op landelijke schaal. In steden en gebieden waar veel gefietst wordt, neemt het fietsgebruik toe, op plaatsen waar de fiets minder dominant is, loopt het fietsgebruik terug (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012).

3.2 Ontwikkelingen ketenmobiliteit

Fiets en openbaar vervoer

Het programma “Ruimte voor de Fiets” van Prorail is in het afgelopen decennium tot uitvoering gekomen. Dit proces richt zich op het verbeteren van stallingsvoorzieningen bij stations. Nog niet alle knelpunten in de omvang en kwaliteit van stallingen zijn weggenomen. Waar in het verleden ongeveer 30% van de treinreizigers aan de herkomstzijde de fiets als vervoermiddel naar het station gebruikte, is dit gestegen tot gemiddeld 40% (Boggelen & Tijssen, 2007). In onze regio kennen we uitschieters in Houten (60%) en Woerden (72%), wat te danken is aan uitstekende fietsvoorzieningen, maar ook aan weinig intern OV-gebruik in deze gemeenten. Met name in de omgeving van Utrecht Centraal, is door de schaarse ruimte en de voortdurende verbouwing van het centrumgebied het stallingsaanbod onvoldoende (Figuur 2). Bij de andere treinstations is de oorspronkelijk toegevoegde hoeveelheid fietsenstallingen in veel gevallen niet meer voldoende. De kwaliteitsverbetering van stallingsvoorzieningen blijkt tot een vergroting van de stallingsbehoefte te leiden. Buiten de treinstations zijn knooppunten van het dragend OV netwerk (tram en bus, zie OV-visie BRU) belangrijke locaties om ketenvervoer te stimuleren. Op een aantal haltes in het netwerk met een centrale ligging en een uitstekende bediening staan, zonder dat er veel beleid op wordt gevoerd, al forse aantallen fietsen.

Niet alleen is het station in toenemende mate een bestemming van een fietsrit, ook maken steeds meer reizigers gebruik van de fiets in het natransport van de trein. De OV-fiets is een succes. Vooral zakelijke reizigers die niet dagelijks op pad hoeven, maken gebruik van de OV-fiets.

Het aantal fietsritten neemt ieder jaar toe, in de regio werden in 2012 vanaf 26 locaties ongeveer 270.000 OV-fietsen verhuurd (NS-Fiets, 2012).

Ook kan de elektrische fiets in het voortransport naar de trein nog tot extra fietsverkeer leiden. Uit onderzoek naar de intercitystations, blijkt dat de toename per station verschillend is. Voor de Utrechtse regio gaat het om Utrecht Centraal, met een groei van 8,3% en Driebergen-Zeist met een groei van 20,3% (KpVV, 2012).



Figuur 2: Fietsenstallingen op Utrecht Centraal (BRU, Anje Koop)

OV-studentenkaart

In het huidige regeerakkoord is opgenomen dat de OV-studentenkaart wordt vervangen door een kortingskaart. Het is nog niet duidelijk hoe en wanneer deze beperking van de reismogelijkheden van studenten gaat plaatsvinden. De effecten op de stad Utrecht zullen aanzienlijk zijn, de verwachting is dat er nog meer gefietst zal worden. Na de introductie van de OV-studentenkaart in de jaren '90 van de vorige eeuw is het fietsgebruik aanvankelijk fors gedaald. Het fietsgebruik van studenten daalde toen 23% (Hague Consulting Group, 1995). Uitdagingen voor de stad liggen met name op het afwickelen van de verschillende verkeersstromen op kruisingen en het parkeren van fietsen.

Park en Bike

Door het invoeren van betaald parkeren in grotere aaneengesloten gebieden in Utrecht worden de loopafstanden vanaf de rand van het betaalde gebied naar het centrum te groot. Voor sommige verplaatsingen worden auto en fiets dan ook gecombineerd. Automobilisten blijken aan de rand van de stad te parkeren en fietsen op een meegebrachte (vouw)fiets naar hun bestemming. Dat geldt zowel voor bezoekers als (in mindere mate) voor bewoners van de stad. Er kan echter overlast ontstaan wanneer voor het parkeren van de fietsen van bewoners geen plaats meer is. Zowel in Bunnik als in De Bilt blijkt dit fenomeen zich ook al voor te doen in woongebieden. Het verschijnsel Park & Bike is momenteel nog te weinig onderzocht om te beoordelen of beleid op deze ontwikkeling wenselijk is. Enkele studenten doen op dit moment wel verkennend onderzoek, waarvan de aanbevelingen afgewacht worden.

3.3 Trends: elektrische fiets en bakfiets

Opkomst elektrische fiets

Het college van Rijksadviseurs heeft de een prominente plaats ingeruimd voor de fiets in verstedelijkte gebieden (College van Rijksadviseurs, 2012). De elektrische fiets is volop op de markt gekomen en geeft een grotere actieradius. Bovendien kost een elektrische fiets minder inspanning (zweet) waardoor het gebruik van de fiets voor meer mensen aantrekkelijk wordt (Figuur 3). De verwachting is dat de elektrische fiets het verder fietsen versterkt. De inschatting is dat op dit moment 6% van alle mensen van 12 jaar en ouder een elektrische fiets hebben. Met de elektrische fiets kan het bereik van de fiets met een factor 1,5 vergroot worden. Bij een oorspronkelijke gemiddelde afstand van 6,8 kilometer komt dit neer op een vergroting van de *gemiddelde* afstand tot 9,8 kilometer. De stijging van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer wordt, bij gelijkblijvende fiscale omstandigheden, op 4 tot 9% geschat (Hendriksen, Engbers, Schrijver, Gijlswijk, Weltevreden, & Wilting, 2008). De toename van het gebruik in het woon-werkverkeer heeft vooral gevolgen voor werkgevers. Tegenover lagere reiskostenvergoedingen staan extra uitgaven voor stallingsvoorzieningen die voorzien zijn van oplaadmogelijkheden. Om tegemoet te komen aan de groei van het gebruik van de elektrische fiets, zullen wegbeheerders vooral moeten investeren in betere infrastructuur: hogere ontwerpsnelheden en meer ruimte op de fietspaden.

Het Nieuwe Werken

Steeds meer bedrijven in de diensten- en creatieve sector voeren het Nieuwe Werken in. Daarbij zijn werknemers minder gebonden aan tijd of plaats om te werken. Sterker dan in andere regio's ervaart de regio Utrecht de gevolgen van het Nieuwe Werken. Door de centrale ligging in

Nederland is Utrecht, met name de omgeving van Utrecht Centraal, een aantrekkelijke ontmoetings- en vergaderplaats. Ook vormt de regio Utrecht een aantrekkelijke uitvalsbasis voor hoger opgeleide tijdelijke werknemers (ZZP-ers), die uit kosten oogpunt weinig van de auto gebruik maken. Door het Nieuwe Werken worden kantoren en delen van hotels meer ingericht als vergader- en ontmoetingsplekken met een intensiever gebruik. Bij bedrijven en instellingen die Het Nieuwe Werken ingevoerd hebben is het belang om elkaar spontaan te ontmoeten groter (CPB, 2013). Verplaatsingen per fiets of te voet passen daar bij, omdat fietsen flexibeler en minder anoniem is.



Figuur 3: De elektrische fiets kost de fietser minder inspanning (Bron: www.trnd.com)

Bakfietsen als transportmiddel

De fiets is niet langer een vervoermiddel voor slechts één persoon. Met bakfietsen kunnen kleinere kinderen gemakkelijk gebracht en gehaald worden. Bovendien kunnen grotere hoeveelheden boodschappen gedaan kunnen worden. Deze ontwikkelingen zorgen voor een blijvende

doorbraak van de fiets als transportmiddel. Met het toenemende gebruik van bakfietsen doemen er echter ook weer vraagstukken op die om een reactie van de overheid vragen. Bakfietsen passen niet in fietsklemmen en vragen bij het stallen meer ruimte. Ook op het fietspad hebben bakfietsen meer ruimte nodig. Door het hogere gewicht is ook de aanvangssnelheid lager ten opzichte van gewone fietsen. Dat kan tot een verslechterde doorstroming en onveilige situaties leiden. Willen wegbeheerders het gebruik van de bakfiets faciliteren, dan zal voor deze vraagstukken ruimte moeten worden gevonden, zowel fysiek als in de groentijd van verkeerslichten.

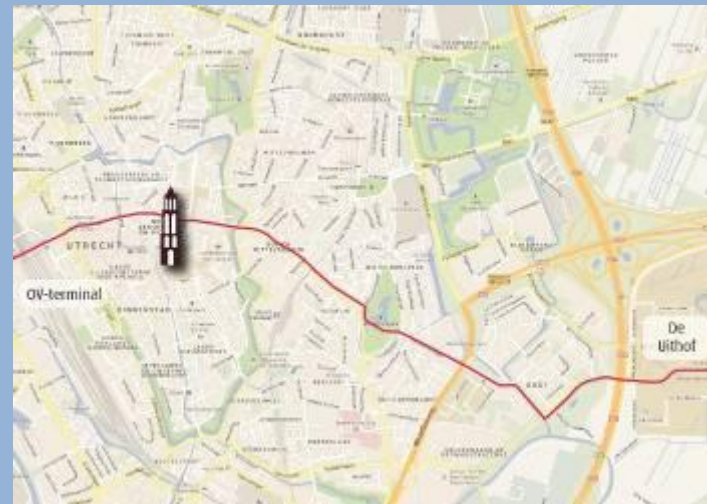


Figuur 3: Drukke op de fietsroute Utrecht Centraal-De Uithof (BRU, Anje Koop)

Een voorbeeld van een zeer drukke fietsroute is de route Utrecht Centraal- De Uithof (figuur 3). Deze fietsroute heeft 15.000-18.000 fietsers per etmaal (bron: gemeente Utrecht, 2012). In de historische binnenstad is in de meeste straten maar weinig ruimte voor de diverse soorten verkeer (auto, bus, vrachtverkeer ten behoeve van bevoorrading, fiets en voetganger) Frequentieverhogingen op het spoor zorgen ervoor dat de stad ook meer reizigers te verwerken krijgt in het natransport, bijvoorbeeld per fiets (MIRT-onderzoek OV regio Utrecht, 2012) Dit leidt nu al tot een oncomfortabele situatie. Als een fietser niet meer in het eigen tempo kan fietsen, bijvoorbeeld vanwege oponthoud door drukte van overig verkeer en verkeerslichten treden irritaties en onveilige situaties op. Dit zorgt ervoor dat de fiets minder aantrekkelijk wordt als vervoerwijze, terwijl de doelstelling juist is om meer mensen op de fiets of in het openbaar vervoer te krijgen.

Specifiek voor de verbinding naar De Uithof zijn er sterke piekbelastingen. Ter plaatse van het viaduct A27 zijn in de periode van 8:45-9:00 uur circa 1200 fietsers gemeten, waarbij de capaciteit van het fietspad bereikt is. Dat is te verklaren uit het feit dat de meeste fietsers *just in time* reizigers zijn: er wordt maar weinig marge in de rit opgenomen voor eventuele vertragingen aangezien vervoer per fiets over het algemeen een betrouwbare keuze is.

Deze fietsroute heeft een schaa sprong in kwaliteit nodig. Hierbij kan gedacht worden aan het verder prioriteren van de fiets door het verruimen van profielen en verder verkorten van wachttijden. In 5.1.1 wordt hier nader op ingegaan. Daarnaast wordt al op korte termijn gestart met het communiceren van reisalternatieven om naar de Uithof te fietsen. Denk daarbij aan de combinatie openbaar vervoer en fiets via OV knooppunten als Bunnik en Bilthoven.



4 Waarom inzetten op fiets?

In dit hoofdstuk wordt beschreven waarom het belangrijk is om de komende tijd fors in de fiets te investeren.

4.1 Regio Utrecht concurrerend houden

De regio Utrecht is een aantrekkelijk woon- en werkgebied. Er zijn goede fietsvoorzieningen voor utilitair als recreatief verkeer. Op de langere termijn is het inzetten op de fiets een uitstekende maatregel om het woon- en werkklimaat concurrerend te houden. Het verschuiven van autogebruik naar fietsverkeer voor de korte ritten leidt tot een lagere belasting van het wegennet. Circa 40% van het autoverkeer bestaat uit ritten die zonder al te veel aanpassingen ook met de fiets of het openbaar vervoer gemaakt kunnen worden (Jeekel, 2011). Indien deze ritten door de fiets vervangen worden, ontstaat ruimte voor het noodzakelijke autoverkeer. Om als stedelijke regio aantrekkelijk en bereikbaar te blijven is een verschuiving van autoverkeer naar minder belastende vervoersvormen noodzakelijk. De korte afstanden binnen de regio maken het mogelijk om binnen korte tijd veel verschillende adressen te bereiken en veel verschillende activiteiten te ontplooiën.

4.2 Leefbaarheid en duurzaamheid

De noodzaak om duurzaamheid een belangrijker plaats in bedrijfsvoering en politiek te geven, biedt grote kansen voor de fiets als schoon en zuinig vervoermiddel. Een verbetering van de luchtkwaliteit is voor alle inwoners van de regio positief. Voor de gemeente Utrecht is het beperken van autoverkeer in de stad een belangrijke voorwaarde om de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet te overschrijden.

Daarnaast is de huidige economische recessie mogelijk een opmaat voor langduriger verandering in ons reispatroon. Het autobezit neemt op dit

moment af, het is nu nog onduidelijk of dit een trend is die doorzet. Maatregelen op het gebied van fietsbeleid zijn relatief goedkoop en hebben positieve effecten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

4.3 Maatschappelijke baten

Er is groeiende aandacht voor mobiliteitsmanagement, ofwel het anders organiseren van de verplaatsingen in het woon-werkverkeer. Na de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement werken de grootste werkgevers en de overheid landelijk samen in de B50 en in de regio in de zogenaamde U15. Met mobiliteitsscans en concrete projecten worden forensen geïnformeerd over de mogelijkheden om vaker met de fiets te gaan. Voor werkgevers is dit op meerdere manieren gunstig. Werknemers die op de fiets naar het werk gaan zijn gezonder dan niet-fietsende collega's. Dit bespaart de werkgever en uiteindelijk de maatschappij ziektekosten. Berekend is dat door de mogelijke toename van het gebruik van de elektrische fiets in woon-werkverkeer potentieel 20% van de jaarlijkse gewichtstoename voorkomen kan worden. Het stimuleren van elektrisch woon-werk fietsen kan dus helpen een gezond lichaamsgewicht te krijgen of te behouden. Het overstappen van de auto naar de fiets kan de levensverwachting tot 14 maanden verlengen (Hartog, Boogaard, Nijland, & Hoek, 2013), zelfs als er gefietst wordt langs autoroutes waar de luchtkwaliteit niet optimaal is. De extra lichaamsbeweging is nog altijd veel gezonder dan het gebruik van de auto zelf. De maatschappelijke baten van het fietsen zijn groot. Onderzoekers hebben met de nodige slagen om de arm berekend dat een overstap van bus naar fiets een maatschappelijke winst oplevert van rond de 50 cent per kilometer. De overstap van auto naar fiets buiten de bebouwde kom levert 4 tot 7 cent per kilometer op, binnen de bebouwde kom is dat 10 tot 41 cent

(Ommeren, Lelieveld, Pater, & Goedhart, 2012). Deze gunstige cijfers zijn vooral het gevolg van betere doorstroming voor het autoverkeer en minder exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer.

5 Wat gaan we doen?

BRU zet in op het verleiden van de keuzereiziger van autogebruik naar fiets en OV-gebruik. We richten ons met name op het woon-werkverkeer omdat dit verkeer de meeste capaciteitsknelpunten teweegbrengt in zowel het autonetwerk als het OV-systeem. Investerings in het fietsverkeer levert per euro het hoogste maatschappelijke rendement (Ommeren et al., 2012). De reiziger maakt de keuze voor een vervoerwijze op basis van afstand, snelheid, comfort en veiligheid. De mix aan maatregelen voor deze onderdelen leidt er toe dat mensen meer op de fiets stappen. Om deze mix optimaal te maken, spelen alle partners een belangrijke rol. De rijksoverheid in het fiscaal stimuleren van minder vervuilende vervoerswijzen, het bedrijfsleven speelt hier op in door deze mogelijkheden actief onder de aandacht te brengen van haar medewerkers. Binnen het domein van de regionale en lokale overheden zijn het verbeteren van de infrastructuur, voor zowel de rijdende als de gestalde fiets de specifieke aandachtspunten. Ook speelt de overheid een rol om de beeldvorming rond de fiets in stand te houden.

Veel projecten uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2004 zijn gerealiseerd, de gemeenten zijn goed op weg om hun netwerk op orde te krijgen en te houden. Projecten die niet tot uitvoering zijn gekomen, zijn vooral als gevolg van complexiteit of hun ligging aan de rand van gemeentegrenzen niet tot uitvoering gekomen. Het VERDER-pakket is nog in uitvoering. Door een te optimistische inschatting van nut en noodzaak in het voortraject moeten enkele fietsprojecten in aangepaste vorm worden uitgevoerd. Enkele fietsprojecten zijn door de herprioritering buiten financiering gevallen. Het gaat hierbij om de windschermen Jan

Blankenbrug (tussen Vianen en Nieuwegein) en de fietstunnel Salvador Allendeplein in Utrecht.

5.1 Binnenstedelijk

Zoals beschreven in 3.1 loopt in binnenstedelijk gebied het gebruik van de fiets tegen capaciteits- en doorstromingsgrenzen aan. Om het fietsverkeer van en naar economische kerngebieden te blijven faciliteren en stimuleren is het nodig om verkeerslichten aan te passen om doorstroming in stand te houden en voldoende opstelruimte te creëren. Ook het stallen van fietsen bij verkeersaantrekkende functies zoals kantoren, winkelcentra, stations en belangrijke OV-haltes is onderdeel van de stedelijke opgave. Bij de uitwerking zal rekening gehouden worden met de plaats in het netwerk van de verschillende OV-knooppunten, hierbij wordt ook de samenhang in het OV-netwerk en het autonetwerk gezien.

Binnen en buiten de bebouwde kom worden op drukke fietsroutes brom-/ en snorfietsen/scooters hinderlijk gevonden. De hoge snelheid, het soms gevaarlijke weggedrag, het geluid en de uitlaatgassen verpesten het fietsklimaat. Maatregelen zoals het verbieden van brom- en snorfietsen en handhaven van verboden vallen buiten bereik van BRU. BRU kan wel bij betreffende overheden lobbyen om maatregelen te nemen. Elektrische scooters vormen een kans om de luchtkwaliteit in stedelijk gebied te verbeteren. Het ontbreken van rijgeluid geeft wel een gevoel van verkeersonveiligheid en is een aandachtspunt voor grootschalige introductie.

Tot slot is het in stand houden van de bestaande kwaliteit van de fietsinfrastructuur een belangrijk aandachtspunt. Door de huidige economische situatie is het bezuinigen op het beheer van de bestaande

openbare ruimte een belangrijk gegeven. Verlaging van het onderhoudsniveau kan tot een toename van ongevallen leiden, omdat door slechtere verhardingskwaliteit fietsers vaker onverwachte bewegingen maken of de macht over het stuur verliezen. Dit strookt niet met de ambities die in deze visie worden neergelegd. Ook bij werkzaamheden dienen fietsvoorzieningen in voldoende kwaliteit in stand te blijven.

5.2 Het fietsnetwerk

De regio kent een fijn vertakt netwerk van fietsverbindingen. In het RVVP 2004 is dit netwerk vastgelegd. Het netwerk (Bijlage 5, Kaart 2) is in overleg met de gemeenten herijkt en afgestemd op het provinciale netwerk in ontwikkeling. Dit netwerk bestaat voor een groot deel uit bestaande verbindingen, maar er zijn ook nog ontbrekende schakels opgenomen. Voor de bestaande verbindingen is het op orde brengen van de fietskwaliteit van belang. Op dit moment is ongeveer 70% van het fietsnetwerk op orde ten aanzien van comfort. Het bestaande hoofdfietsnet is ongeveer 80% voorzien van asfalt of beton.

Door middel van monitoring en onderzoek zal BRU de door wegbeheerders aangedragen maatregelen prioriteren, maar zal BRU ook de wegbeheerders aansporen om maatregelen te treffen. Het netwerk is ook van belang om zichtbaar te maken waar de hoofdroutes van fietsverkeer bescherming verdienen tegen ingrepen die het fietsklimaat verslechteren.

Voor fietsers is het grootste belang om snelheid te behouden en in de “flow” van het verkeer te blijven (Duppen, 2012). Vandaar dat de definitie van een knelpunt dan ook gebaseerd is op de mogelijkheid om fietssnelheid te behouden. Fietsers willen graag ongehinderd doorfietsen,

afremmen betekent energie- en tijdsverlies. In verschillende beleidsambities is hiervoor de maat van gemiddeld 15 seconden reistijdverlies per kilometer opgenomen. Dit lijkt relatief weinig, bedacht moet echter worden dat reistijdverlies voornamelijk optreedt door het afremmen en weer optrekken als gevolg van verkeerslichten, krappe bochten en voorrangswegen. De omvang/zwaarte van een knelpunt is door deze definitie afhankelijk van de plaats in de route. Een enkel verkeerslicht (VRI) met een lange wachttijd is geen knelpunt wanneer dit wordt gecompenseerd door een lang traject waarop met vrije snelheid kan worden doorgereden. Een VRI met een korte vertraging kan op een traject toch tot een knelpunt leiden, indien deze VRI op korte afstand opnieuw gevolgd wordt door een niet-gesynchroniseerde VRI met bijbehorende wachttijd.

Om inzichtelijk te krijgen welke VRI's tot een knelpunt leiden is voor provinciale wegen gebruik gemaakt van een recente inventarisatie (IT&T, 2010). Met name in stedelijk gebied wordt als gevolg van de plaatsing van verkeerslichten niet aan de vertragingseis van maximaal 15 seconden per km voldaan. Het betreft hier veelal kruisingen van hoofdfietsroutes met wegen die niet in het RVM wegennet zitten. Binnen de economische kerngebieden zijn de knelpunten nog niet gekwantificeerd. Fietsersbond heeft voor de stad Utrecht aanbevelingen gedaan om de stopkans te verminderen (Fietsersbond Utrecht, 2012). De knelpunten in Utrecht bevinden zich met name op de assen naar de binnenstad en in het stationsgebied. Dankzij het grote aantal roodrijders blijven fietsfiles daar beperkt (Ministerie IenM, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrecht, 2012).

Het inzichtelijk maken van de vertragingen op het hoofdnetwerk helpt ook om te borgen dat verbeteringen in het netwerk voor auto- en OV

verkeer niet tot een knelpunt voor fietsverkeer leiden. Routespecifieke maatregelen vormen de basis om de doorstroomsnelheid in stand te houden, dit betekent dat op kruisingen met zware OV en autoverkeerroutes fietsers soms wat langer wachten, maar dat dat gecompenseerd wordt op andere delen op de fietsroute.

Op dit moment is er nog geen objectief overzicht van vertragingstijden bij verkeerslichten in het hoofdfietsnetwerk. BRU werkt aan een overzicht waarin van alle VRI's die van belang zijn voor RVM, bepaald is wat de te verwachten vertraging is. Hiermee kan snel worden bepaald of de fietsers extra hinder ondervinden en welke maatregelen genomen moeten worden.

Om de vertragingshinder als gevolg van krappe bochten en het kruisen van voorrangswegen zonder VRI's te meten, is nog geen instrumentarium beschikbaar. BRU onderzoekt mogelijkheden om deze vormen van hinder objectief te meten.

Ontbrekende schakels

Het beschreven fietsnetwerk van deze visie heeft nog een aantal ontbrekende schakels (Bijlage 5, kaart 3). De regio vindt het van belang dat naast kwaliteitsverbeteringen in het bestaande netwerk ook ontbrekende schakels worden aangelegd. Het gaat in sommige gevallen om nieuwe fietspaden, maar vaak ook om fietsbruggen, onderdoorgangen en fietstunnels. Het aanleggen van deze ontbrekende schakels is van belang om de gewenste maaswijdte van circa 1 km in het regionale netwerk te bereiken en daarmee het bereik van de fiets te vergroten. De fiets wordt op die manier een aantrekkelijker reisalternatief, bijvoorbeeld voor de auto op korte afstanden van en naar de economische kerngebieden. Het aantal (economische) activiteiten dat met dit fietsnetwerk bereikt kan

worden binnen een aanvaardbare fietsafstand/tijd wordt vergroot. Het aanleggen van de ontbrekende schakels is dan ook een belangrijke stap om de doelstelling van de verdubbeling van het aandeel fiets in de totale verplaatsingen te behalen (van 30% huidig, naar 60% in 2030). In deze visie is een groslijst (bijlage 4) opgenomen met ontbrekende schakels in het fietsnetwerk van de regio Utrecht. Deze groslijst zal worden geprioriteerd met het fietsmodel (in ontwikkeling). Daaruit zal het belang van de diverse ontbrekende schakels inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat daarbij om de hoeveelheid fietsers, de hoeveelheid nieuwe fietsers (overstappers vanuit auto of openbaar vervoer) en de maatschappelijke kosten en baten. Voor een omschrijving en een ruwe inschatting van de kosten van de ontbrekende schakels wordt verwezen naar de uitvoeringsagenda.

Uiteraard blijft het realiseren van ontbrekende schakels een kwestie van voldoende financiering en politiek draagvlak. Om hiervan een voorbeeld te geven: De ontbrekende schakel Utrecht Uithof-Zeist-west is uit oogpunt van netwerkqualiteit gewenst, door het ontbreken van politiek draagvlak voor deze verbinding zal deze ontbrekende schakel zeer laag op de prioriteitenlijst terecht komen.

5.3 Ketenmobiliteit, fietsparkeren bij OV-knopen en haltes

Fiets en Openbaar Vervoer kunnen elkaars concurrenten zijn, maar kunnen in combinatie ook juist van elkaar profiteren. Zo kan iemand de ene keer kiezen om met de fiets te reizen en de andere keer met de bus, afhankelijk van de wensen van de reiziger. Ook kan men kiezen om een deel van de reis per fiets en een deel per OV te doen (keten Fiets+OV), waardoor de voordelen van beide vervoerssystemen in één verplaatsing

worden gecombineerd. Hierna worden de voor- en nadelen van beide modaliteiten op een rij gezet:

Modaliteit:	Fiets	OV
Voordelen	Reistijd kortere afstanden Gezond Goedkoop Gemakkelijk Tot aan de deur Flexibel	Reistijd op snelle en frequente corridors en langere afstanden (Zit)comfort Weersonafhankelijk Geen stallings-/parkeerproblemen
Nadelen	Reistijd langere afstanden Weersafhankelijk (betaald) stallen Sociale veiligheid Bagage Inspanning leidt tot transpiratie	Loopafstanden naar halten Niet fijnmazig Minder vrijheid/gemak Beschikbaarheid (avonduren, weekeinden, nacht) Staat vaak met auto in file en is daardoor minder betrouwbaar (Maatschappelijke) Kosten

In de OV-visie van BRU is voorgesteld om verschillende netwerken te onderscheiden in het totale mobiliteitssysteem: het dragende netwerk (verbindend net van trein, tram en bus), het servicenetwerk (ontsluitend busnetwerk), en het netwerk van individueel vervoer (fiets, auto en Regiotaxi voor doelgroepen). In de OV-visie is gekozen om in te zetten op een verbetering en optimalisatie van het dragend OV-netwerk: daar

worden lijnen versneld en op dat netwerk worden ook infrastructurele investeringen gedaan om dit netwerk nóg beter te maken. De ambitie voor het dragend OV-netwerk is dat het betrouwbaar, snel, gemakkelijk en comfortabel is. Daarom ondergaat het dragend netwerk de komende jaren een ontwikkeling: lijnen worden gestrekt, haltes verminderd en parallelle lijnen beperkt. Door de grotere afstand tussen de herkomst en de halte zal de fiets als voortransport naar de OV-knooppunten belangrijker worden. Het is daarom belangrijk dat het dragend OV-netwerk in afstemming met het regionale fietsnet wordt ontwikkeld. Fietsvoorzieningen op de OV-knooppunten moeten daarom ook op orde zijn. Concreet betekent dat een drietal zaken:

- Voldoende stallingsvoorzieningen en van voldoende kwaliteit (leidraad stallingsvoorzieningen, CROW)
- Routing van stallingsvoorziening naar opstapplaats OV is helder en overzichtelijk
- Verantwoordelijkheden omtrent beheer en onderhoud van de fietsvoorzieningen en de openbare ruimte zijn duidelijk

Stallingsmogelijkheden voor de fiets bij belangrijke OV-knooppunten (niet alleen treinstations) moeten de komende jaren dan ook uitgebreid en verbeterd. In bijlage 5, kaart 4 wordt het fietsnetwerk in combinatie met de belangrijkste OV-knooppunten getoond. Op OV-knooppunten komen diverse netwerken samen, juist daar moeten voldoende faciliteiten zijn om slimme combinaties te kunnen maken. Onderdeel hiervan zijn faciliteiten als OV-fiets. Door als overheid te zorgen dat deze slimme combinaties mogelijk zijn (zowel bij de fiets, de ketenvoorzieningen als bij het OV), wordt het ook voor de reiziger gemakkelijker gemaakt om “slim” te reizen.

Ook bij belangrijke OV-haltes in het netwerk moeten kwalitatief hoogwaardige stallingen worden aangeboden: iedere reiziger moet zijn fiets veilig kunnen stallen. Bewaakte fietsstallingen zullen op deze plaatsen niet rendabel zijn, maar wellicht kunnen dagkluisen een passend aanbod vervullen. Binnenkort zal in Zeist een proef met het gebruik van dagkluisen starten. De resultaten hiervan worden benut om te bezien of dit op meer locaties in de regio kan worden toegepast.

Op sommige verbindingen kunnen fiets en openbaar vervoer elkaar ook versterken wanneer de fiets meegenomen kan worden in het voertuig. In de trein is dit buiten de spitsuren tegen betaling mogelijk, in Rotterdam en Amsterdam is het meenemen van de fiets in de metro buiten de spitsuren ook mogelijk. Op landelijk niveau is een voorstel gepresenteerd om buiten de spitsuren en in het weekend in de stoptreinen het meenemen van fietsen gratis te maken (Verkeerskunde, 2013). In het buitenland rijden bussen met fietsaanhangers, met name in de toeristische gebieden. De regio onderzoekt de mogelijkheid of het meenemen van de fiets in/aan het voertuig wenselijk en mogelijk is in het regionale tram- en busvervoer.

Het aanbod aan stallingsplaatsen bij stations en OV-knooppunten zal vraagvolgend zijn, de regio zal hierbij samen optrekken met ProRail. Niet voor alle stations en OV-knooppunten is het nodig om fietsvoorzieningen te realiseren voor de elektrische fiets. Zoals al in paragraaf 3.5 beschreven zal de het gebruik van de elektrische fiets voor Utrecht Centraal beperkt blijven, het merendeel van de reizigers blijft met de gewone fiets komen. Voor een aantal stations meer aan de rand van de regio (perifere OV-knooppunten) geldt dat die mogelijk wel voortransport in de vorm van een elektrische fiets hebben. Voorbeelden hiervan zijn: Breukelen, Hollandsche Rading, Driebergen-Zeist, Den Dolder, Bilthoven, Bunnik, Houten Castellum, en Vleuten. Vanuit de dunbevolkte omliggende kernen

kan snel naar de OV-knooppunten gefietst worden met de elektrische fiets. Om het gebruik van de elektrische fiets te ondersteunen zijn goede stallingsvoorzieningen noodzakelijk, die ook geschikt zijn voor het stallen van de (zwaardere) elektrische fiets. Daarbij kan ook gedacht worden aan fietskluisen.



Figuur 4: Stallen in het centrum van Utrecht (BRU, Anje Koop)

5.4 Fietsparkeren bij bedrijven en voorzieningen

Onder invloed van mobiliteitsprogramma's, zoals Beter Benutten, en ontwikkelingen als Nieuwe Werken, krijgen ook bedrijven te maken met een toename van de fietsparkeerbehoefte bij hun vestigingen. Primair is dit een aandachtspunt voor de werkgever, waarin de mobiliteitsprogramma's op vrijwillige basis voorzien. Buiten deze

programma's is het mogelijk om de behoefte aan extra fietsparkeergelegenheid vast te leggen in de vorm van minimum fietsparkeernormen in bestemmingsplannen of de bouwverordening. De gemeente Utrecht heeft recent dergelijke normen vastgesteld. Ook andere gemeenten kunnen een fietsparkeernorm in hun bestemmingsplannen opnemen, nu de algemene parkeernorm uit het bouwbesluit is geschrapt. Indien meerdere gemeenten fietsparkeernormen overwegen, zal BRU het onderzoek coördineren.

5.5 Verkeersveiligheid

Voor BRU is gedragsbeïnvloeding ter verbetering van de verkeersveiligheid geen speerpunt meer. Dat wil niet zeggen dat verkeersveiligheid niet meer aan bod komt. De relatieve verkeersonveiligheid voor fietsers neemt namelijk toe. Ondanks het dalende aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer, vertoont het aantal fietsers dat met (ernstig) letsel in het ziekenhuis is opgenomen, een stijgende lijn (Reurings, Vlakveld, Twisk, Dijkstra, & Wijnen, 2012). Vooral ouderen blijken een kwetsbare doelgroep te vormen. Deels is dit te verklaren doordat zij tot op hogere leeftijd op de fiets aan het verkeer blijven deelnemen. De invloed van de elektrische fiets lijkt vooral gelegen in het hogere gewicht van de fiets, wat balanceren moeilijker maakt. De minister heeft met IPO en VNG een overeenkomst gesloten om de verkeersonveiligheid terug te dringen. In de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (noaf.nl) wordt onderzocht welke maatregelen het best scoren. Belangrijke aandachtspunten zijn hierbij eenzijdige ongevallen als gevolg van gebrekkige weginrichting en onoplettend gedrag en de verkeersonveiligheid van scooters en bromfietsers op fietspaden. De aanbevelingen uit deze onderzoeksagenda kunnen er toe leiden dat de bestaande richtlijnen voor wegontwerp verscherpt moet worden. In het

volgende hoofdstuk staat beschreven hoe BRU met de richtlijnen om wil gaan. BRU wil dat het fietsen in de regio veiliger wordt, waar dit tot (extra) maatregelen noopt, zullen deze onderdeel van projecten moeten zijn. In de communicatie en marketingstrategie om vaker de fiets te nemen (zie paragraaf 5.3), zal ook aandacht worden geschonken aan verkeersveiligheid.

6. Hoe gaan we het uitvoeren?

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe we de ambitie om het gebruik van de fiets te laten groeien handen en voeten willen geven. Vanuit de eigen verantwoordelijkheid van wegbeheerders, werkgevers en reizigers zoeken we daarbij naar de meest effectieve inzet van middelen. Primair verantwoordelijk voor het op orde brengen van het regionale netwerk en grootschalige stallingsvoorzieningen zijn de wegbeheerders. BRU ondersteunt de gemeenten daarbij, door het leveren van een financiële bijdrage en zo nodig het beschikbaar stellen van kennis. BRU is verantwoordelijk voor het onderbouwen van nut en noodzaak van ontbrekende schakels in het netwerk en ketenvoorzieningen. Daarnaast ziet BRU het als zijn taak om de ontbrekende schakels gerealiseerd te krijgen.

6.1 Kennisfunctie

Gemeenten lopen in de uitvoering van projecten aan tegen hiaten in kennis in de eigen organisatie. Dit leidt soms tot suboptimale verkeersoplossingen, en minder effectieve aanwending van middelen. Sinds de jaren '90 is als gevolg van het Masterplan Fiets en Fietsberaad veel kennis ontwikkeld en heeft fietsverkeerskunde zich tot een specialisme ontwikkeld. Vaker dan in het verleden zullen gemeenten uitgenodigd worden om "bij elkaar in de keuken" te kijken om te leren van elkaars vraagstukken. BRU zal hiertoe ontwerpcafés aanbieden en op verzoek thematische bijeenkomsten organiseren. Vanwege de koplopersfunctie door het hoge fietsgebruik in de regio, zal BRU ook op landelijk en internationaal niveau participeren in kennisfora en beleidsbeïnvloeding.

Monitoring gebruik en status infrastructuur

Van het fietsverkeer in de regio zijn in vergelijking tot andere vervoerswijzen weinig gegevens bekend. Tellingen die verricht worden geven een momentopname en bieden weinig inzicht in trendmatige ontwikkelingen. De verbetering wordt gevonden door op een beperkt aantal plaatsen permanente telpunten te realiseren, die de "hartslag" van de regio registreren. Tijdelijke telpunten kunnen aan deze telpunten gerelateerd worden, waarmee betrouwbare verkeersgegevens verkregen worden. Deze gegevens kunnen vervolgens benut worden om te gebruiken in de afstelling van verkeerslichten, maar ook voor uit te voeren maatregelen. Tijdelijke tellingen krijgen de vorm van een nulmeting en een nameting. De vorm kan afhankelijk zijn van de genomen maatregelen en de gewenste doelen. De intensiteitsgegevens vormen de basis voor het correct toepassen van CROW-richtlijnen.

Niet alleen tellingen zijn belangrijk, ook de mening en het gedrag van fietsers. We zoeken naar innovatieve manieren om de monitoring betrouwbaar vorm te geven, waarbij klanttevredenheid en klantervaring een grotere rol krijgen. We onderzoeken of de gegevens die ten grondslag liggen aan de fietsrouteplanner van de Fietsersbond hier voldoende betrouwbaar voor zijn.

Gegevens over het fietsnetwerk leggen we vast in een Geografisch Informatiesysteem (GIS). Het opzetten van het fietsroutenetwerk in een GIS is niet alleen van belang voor interne informatievoorziening, ook voor de beantwoording van vragen van inwoners en suggesties voor verbeteringen is de ontsluiting via internet waardevol. Meer en meer zullen overheden als regisseurs van ontwikkelingen functioneren, waarbij

de beschikbaarheid van gegevens voor alle partijen van essentieel belang is.

Met het instrument meetfiets kan het comfort en doorstroming van het fietsnetwerk in kaart worden gebracht. Door de mate van detaillering is dit instrument voor wegbeheerders niet gebruiksvriendelijk. Voorgesteld wordt om bijvoorbeeld via *crowdsourcing* gegevens over het fietsnetwerk en het fietsgebruik in beeld te krijgen. Een voorbeeld hiervan is de afstemming met de Fietsersbond ten aanzien van de fietsrouteplanner. In de database hebben vrijwilligers veel gegevens verzameld over de wegdeksoort, wegdekkwaliteit, de sociale veiligheid en het comfort van een route.

Fietsmodel

Modellering van fietsverkeer is noodzakelijk om de gewenste groei van het fietsverkeer in goede banen te leiden en aan te tonen wat het verwachte gebruik van ontbrekende schakels zal zijn. Het bestaande Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU-model) biedt onvoldoende mogelijkheid om het daadwerkelijke fietsgebruik goed te modelleren. Bestaande modellen maken gebruik van cellen op basis van zogenaamde Herkomst-Bestemmingsmatrixen. De cellen voor deze HB-modellen en het gebruikte netwerk zijn veelal te grofmazig om fietsverkeer goed te modelleren. Fietsverkeer blijft vaak binnen een cel, of maakt van andere routes gebruik dan de manier waarop cellen met elkaar verbonden zijn. Het onderzoek dat BRU heeft gedaan naar een techniek uit Finland om fietsverkeer te modelleren ziet er kansrijk uit. Dit model heeft een fundamenteel andere benadering dan de in Nederland gebruikte verkeersmodellen. Het fietsverkeersmodel moet zowel antwoorden kunnen geven op structuur niveau (toevoegen nieuwe verbinding) als op een meer gedetailleerd niveau (omzetting tegels naar asfalt). Ook moet

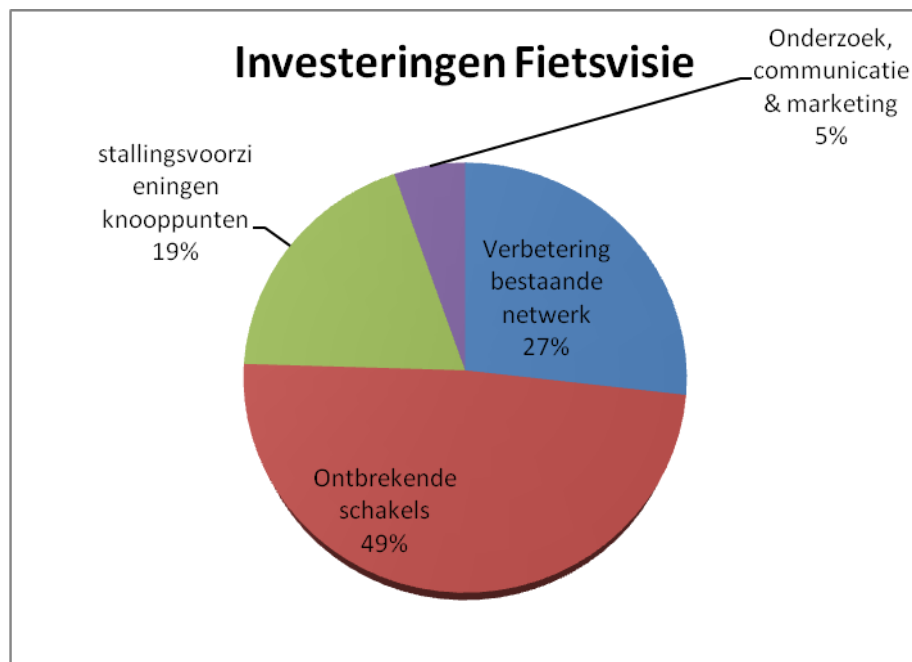
het model antwoorden kunnen geven op veranderingen in grondgebruik en het effect daarvan op fietsverkeer. Wanneer dit fietsverkeersmodel operationeel wordt, zal dit in aanvulling op het bestaande VRU-model toegepast worden.

6.2 Middelen

Financiering

De uitwerking van deze fietsvisie bestaat uit kwaliteitsverbetering van het bestaande fietsnetwerk, aanleggen van ontbrekende schakels, kennisbevordering en marketing en communicatie.

Voor de uitvoering van de Fietsvisie tot 2030 is op basis van kengetallen een raming gemaakt voor de periode 2015-2030. Voor verbetering van het bestaande netwerk zijn met hulp van de database uit de fietsrouteplanner van de Fietsersbond aannames gedaan over verbetering van de kwaliteit. Zoals beschreven in 4.2 is circa 70% van het hoofdnetwerk op orde. Om de overige 30 % ook op orde te brengen, is voorzien dat een investering van circa € 70 miljoen noodzakelijk is. De benoemde ontbrekende schakels zijn globaal van een bedrag voorzien, hiervoor wordt in totaal € 127 miljoen geraamd. Zoals in 5.2 gemeld is het nog niet zeker of alle ontbrekende schakels uitgevoerd worden, het betreft hier een globaal maximum, dat lager kan uitvallen. Voor het toevoegen van fietsenstallingen in stationsomgevingen na 2020 en in centrumgebieden is voorzien dat 50 miljoen noodzakelijk is. Voor de stations is ProRail het primaire aanspreekpunt, maar cofinanciering uit de regio zal noodzakelijk zijn om stallingen financieel rond te krijgen. Om de kennisbevordering, marketing en communicatie substantieel onderdeel van het fietsbeleid te maken, wordt een bedrag geraamd op circa 5% van de investeringen in de fysieke infrastructuur.



Opgeteld vraagt deze fietsvisie voor € 261 mln aan middelen. De dekking van deze middelen valt in een aantal onderdelen uiteen, BRU kan niet alles zelf opbrengen, maar hoeft dat door medefinanciering van andere overheden ook niet allemaal te doen. Buiten de eigen geldstroom van BRU worden er 3 typen extra inkomsten onderscheiden:

- meeliften met projecten, waarbij andere overheden (provincie of Rijk) de basis leggen. BRU zal hierbij zorg dragen voor de medefinanciering. Een goed voorbeeld is de verbreding A27 Houten-Hooipolder voor de verbinding Houten-Nieuwegein-Vianen, waarbij het Rijk zorg zou kunnen dragen voor de realisatie van de kunstwerken en de regio de aansluitende fietspaden zou kunnen financieren.

- gebruik maken van specifieke Rijksprogramma's zoals Beter Benutten 2, Fiets filevrij en nog niet vastgelegde programma's. Ook hierbij zullen de bijdragen van BRU uit het RUVV zorg dragen voor cofinanciering. Met de toekomstagenda voor snelfietsroutes heeft BRU aangegeven als koploper in deze programma's te willen participeren.
- gebruik maken van Europese programma's op het gebied van verduurzaming van het transportnetwerk, de grote structuurfondsen en verbetering van de leefbaarheid van steden. Om deze bronnen in te kunnen zetten, zal geïnvesteerd moeten worden in het onderzoeken van precieze mogelijkheden. Meestal betreft het hier 50%-regelingen, waarbij BRU voor 50% de cofinanciering moet verzorgen. Ook bestaande VERDER-projecten, die nog niet in uitvoering zijn genomen, kunnen in aanmerking worden genomen als cofinanciering.

Om de begroting van BRU in te kunnen zetten als cofinanciering voor Europese projecten is een actieve houding van BRU en de gemeenten om deze fondsen te verwerven noodzakelijk.

Het programma VERDER levert tot 2020 voor circa € 56 mln. een bijdrage. Daarnaast is thans in de meerjarenbegroting van BRU een bedrag van € 2 mln structureel voorzien tot 2020 als onderdeel van het RUVV. In de periode na 2020 is de besteedbare ruimte groter, omdat dan het VERDER-programma afloopt. Om de ambitie uit deze Fietsvisie te kunnen realiseren is het noodzakelijk om het geormerkte budget in de BDU uitgaven op te hogen naar circa 5 mln per jaar. Met de voorziene cofinanciering door andere overheden en het aanboren van aanvullende fondsen uit Europa, danwel fietsspecifieke doeluitkeringen, kan het

volledige programma gedekt worden. Afhankelijk van de ambitie die uitgesproken wordt en de mate waarin medefinanciering kan worden verkregen, zal de ambitie worden gehaald.

Onderdeel	VERDER tot 2020	BDU t/m 2020	BDU na 2020	Wegbeheerders/ ProRail	Europa	Totaal
Verbetering bestaande netwerk	30	7	13	20	0	70
Ontbrekende schakels	26	0	21	30	50	127
Stallingsvoorzieningen knooppunten	0	1	13	12	25	50
Onderzoek, communicatie & marketing	0	3	5	0	7	14
Totaal	56	11	51	62	82	261

Procesafspraken

BRU heeft de insteek om aan gemeenten meerjarige zekerheid te bieden, door binnen de meerjarenbegroting een voorlopig uitvoeringsprogramma op te stellen dat jaarlijks wordt bijgesteld. In dit meerjarenprogramma worden principeafspraken gemaakt over de te verbeteren infrastructuur en de verdeling van de kosten. In de periode tot 2020 zal de nadruk op de uitvoering van het reeds lopende VERDER-programma liggen. Na 2020 zal er meer financiële ruimte zijn om nieuwe wensen te honoreren.

BRU wil beter in beeld krijgen waar gemeenten bij de uitvoering tegenaan lopen en samen zoeken naar mogelijkheden om projecten te realiseren. Naar verwachting zal de meeste inspanning gepleegd moeten worden bij gemeentegrens overschrijdende ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn voor de afzonderlijke gemeenten vaak lastig op te pakken omdat de buurgemeente niet altijd dezelfde prioriteiten stelt. Regionale coördinatie en mogelijk extra inzet van ambtelijke uren en wellicht financiële middelen zal dan wenselijk zijn.

Toetsingskader Fietsmaatregelen

Binnen de begroting van BRU wordt vanaf 2015 een post gereserveerd voor subsidiering van fietsinfrastructuurprojecten. Gemeenten kunnen aanspraak op deze middelen maken wanneer zij onderdelen van het netwerk substantieel verbeteren. In bijlage 3 staan de basisvereisten om voor subsidiering in aanmerking te komen. Algemeen geldt dat moet worden voldaan aan de CROW-richtlijnen voor het ontwerpen van fietsinfrastructuur, omdat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de nieuwe ontwikkelingen op de fietspaden (meer fietsers en grotere snelheidsverschillen). De CROW-richtlijnen zijn niet in beton gegoten en kunnen gedurende de looptijd van deze visie nog veranderen. Met name het onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van fietsinfrastructuur (TNO, 2013) kan er toe leiden dat de bestaande richtlijnen in de toekomst tegen het licht gehouden worden. Indien een wegbeheerder van mening is dat het verbeteren van de bestaande slechte fietssituatie uitsluitend mogelijk is door af te wijken van de richtlijnen, dan zal toetsing door BRU plaatsvinden, waarbij het oordeel wordt gevormd door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en de wethouders van de BRU-gemeenten worden geïnformeerd.

Jaarlijks neemt BRU subsidie voor projecten op in de begroting, waarbij gemeenten jaarlijks worden uitgenodigd om hun projecten aan te dragen. Projecten ten behoeve van het stallen van fietsen bij OV-knopen worden in principe gehonoreerd, tenzij de kosten disproportioneel zijn. Voor netwerkmaatregelen kan de effectiviteit gewogen worden door een Beoordelingsmethodiek (BOEI) toe te passen, totdat het beschikbare bedrag verdeeld is. Op dit moment heeft het ministerie van I&M een Maatschappelijke Kosten en baten calculator speciaal voor fietsprojecten in voorbereiding. Op basis van deze calculator, die in de vorm van een webtool ter beschikking komt, kunnen projecten op een transparante manier gerangschikt worden naar bijdrage aan de doelstelling van de fietsvisie, waarbij de effectiviteit ook gerelateerd wordt aan de intensiteit van het fietsverkeer. Zolang dit instrument nog niet beschikbaar is, wordt een vereenvoudigde methodiek gehanteerd:

- samenhang en regionale betekenis, ligt het project op of aan het regionale netwerk. Dit criterium wordt zwaar gewogen, gewicht 3
- Intensiteit, hoeveel mensen maken gebruik van het project. Omdat het hier ook overstap van auto naar fiets betreft wordt dit criterium zwaar gewogen, gewicht 3
- Ontbrekende schakel, is het project een nieuwe verbinding, gewicht 2
- Veiligheid, verbetert de verkeersveiligheid, gewicht 2
- comfort, afname fysieke inspanning fietsers, gewicht 2
- aantrekkelijkheid, heeft het project een wervend karakter. Dit criterium wordt licht gewogen, gewicht 1

Deze criteria zijn onderverdeeld in een aantal aandachtspunten voor de beoordeling binnen het BRU. De projecten zullen uiteraard niet reageren op alle criteria. Ook de mate waarin een project bijdraagt aan de invulling

van het criterium is niet gelijk. Om die reden wordt de volgende bijdrage omgezet in een waarde:

- >> project draagt niet bij/voegt niets toe
waarde 0
- >> project draagt gedeeltelijk bij/matige toevoeging
waarde 1
- >> project draagt geheel bij/100% toevoeging
waarde 2

Per aanmelding worden de projecten getoetst aan bovenstaande criteria (is: gewicht x waarde). Dit levert een totaalscore per project op, waarmee objectief de **urgentie** van een project kan worden bepaald.

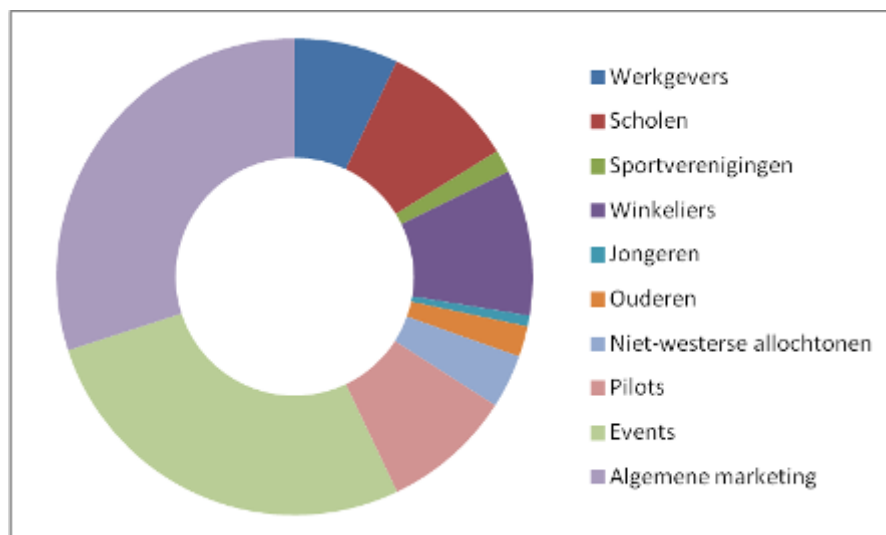
6.3 Communicatie en Marketing

Naast het realiseren van infrastructuur draagt BRU zorg voor een communicatiestrategie ten behoeve van marketing van het fietsgebruik. Een regionale campagne versterkt de boodschap, door krachten te bundelen kunnen op een efficiënte wijze menskracht en middelen worden ingezet. De communicatiestrategie richt zich op het fietsgebruik bij keuzereizigers in de regio Utrecht om een gedragsverandering te bewerkstelligen. Hierbij kan de promotie van snelfietsroutes als één van de middelen dienen. Ook zal de vorm van “storytelling”, het vertellen door de ogen van de fietser, in de toekomst meer benut worden. Dit betekent dat op indirecte wijze inwoners geïnformeerd worden over de verbeteringen voor de fietser.

De communicatiestrategie krijgt vorm in een langdurige campagne, met een aantal doelgroep/themagerichte gerichte piekmomenten (extra acties

in een week/op een dag). Gemeenten krijgen de mogelijkheid om binnen de basiscampagne van de regio een (locatie)gerichte en doelgroepgerichte invulling te geven aan hun eigen activiteiten. De campagne staat niet op zichzelf maar zoekt actief aansluiting bij bestaande initiatieven op landelijk niveau (Rij2op5, week van de mobiliteit). De campagne richt zich in eerste instantie op de doelgroep keuzereiziger in het woon-werkverkeer. Daarnaast is het belangrijk dat de overige doelgroepen (winkelend publiek, ouders, jeugd & jongeren, niet-westerse allochtonen) bereikt worden, om de positieve beeldvorming rond de fiets te versterken. Dit vraagt niet alleen om een grootschalige campagne, maar juist om heel gerichte communicatietrajecten, die relatief veel tijd vereisen. Het idee hier achter is om te leren welke initiatieven bij de doelgroep aanslaat en zo opschaling mogelijk te maken. In onderstaande grafiek is aangegeven hoe de verdeling van middelen voor communicatie en marketing is voorzien.

Binnen BRU wordt een coördinator aangesteld voor het opstellen en uitvoeren van het campagneplan; De communicatieadviseurs van alle gemeenten zijn betrokken bij het opstellen van het campagneplan. Gezocht wordt naar een kopgroep van enthousiaste communicatieadviseurs van de gemeenten. Uiteraard wordt een koppeling gemaakt naar de omgevingscommunicatie van uitvoeringsprojecten. Dit is een primaire verantwoordelijkheid voor de gemeenten zelf.



Bronnen

- Bestuur Regio Utrecht. (2004). *Regionaal Verkeers- en Vervoer Plan 2005-2015*. Utrecht: Bestuur Regio Utrecht.
- Boggelen, O. v., & Tijssen, B. (2007). *Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein*. Utrecht: Fietsberaad.
- CBS. (2011). *Onderzoek verplaatsingen in Nederland - Onderzoeksbeschrijving*. Den Haag/Heerlen.
- Colllege van Rijksadviseurs. (2012). *De Techniek van het Verbinden*. Den Haag.
- CPB. (2013). *Wordt de wereld plat of is er toekomst voor de stad?*
- Fietsersbond Utrecht. (2012). *Verkeerslichten voor fietsers in Utrecht*. Utrecht.
- Hague Consulting Group. (1995). *Effecten van de nieuwe formule ov-studentenkaart: eindrapport*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.
- Hartog, J. d., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2013). Gezondheidsvoordelen van fietsen vele malen groter dan de gezondheidsrisico's. *Tijdschrift Vervoerwetenschap*, 24-45.
- Hendriksen, I., Engbers, L., Schrijver, J., Gijlswijk, R. v., Weltevreden, J., & Wilting, J. (2008). *Elektrisch Fietsen. Marktonderzoek en verkenning toekomstmogelijkheden*. TNO Kwaliteit van Leven.
- IT&T. (2010). *Wachttijden Fietsers, metingen bij verkeersregelininstallaties*. provincie Utrecht.
- Jong, A. d., & Duin, C. v. (2011). *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2011–2040: sterke regionale contrasten*. CBS/PBL.
- Jorritsma, P., Groot, W., & Mourik, H. v. (2009). Economische crises en mobiliteit. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, (p. 15). Antwerpen.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2012). *Mobiliteitsbalans 2012*. Den Haag.
- Ministerie IenM, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrecht. (2012). *MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht*. Utrecht.
- NS-Fiets. (2012). *verantwoording OV-fiets verhuurlocaties*. Utrecht.
- Ommeren, K. v., Lelieveld, M., Pater, M. d., & Goedhart, W. (2012). *Maatschappelijke kosten en baten van de fiets*.
- Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum, gemeente Utrecht. (2010). *Het VERDERpakket 2010-2020*. Utrecht.
- Research voor Beleid. (2006). *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*. Leiden.

Reurings, M., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A., & Wijnen, W. (2012). *Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Rietveld, P., Sabir, M., & Ommeren, J. v. (2012). Fietsen door weer en wind: een analyse van weer en klimaat op fietsgebruik. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 48 (4), 46-59.

RTV Utrecht. (2013, januari 14). *Premies fietsverzekering Utrecht omlaag*. Opgeroepen op maart 4, 2013, van Regionieuws RTV Utrecht: <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/928541>

Thomas, T., Jaarsma, R., & Tutert, B. (2012). Zomertrends in fietsverkeer. *Tijdschrift Vervoerwetenschap*, 48 (4), 60-75.

TNO. *Conflicten op fietspaden - fase 2*. Januari 2013, Soetersberg.

Verkeerskunde. (2013, juni 18). Opgeroepen op juni 18, 2013, van http://www.verkeerskunde.nl/sp-pvda-en-cda-presenteren-startnotitie-een-stap.33252.lynkx?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter&utm_campaign=nieuws

Bijlage 1: samenvatting RVVP en VERDER

Fietsinfrastructuur

Op sommige onderdelen van de belangrijkste verbindingen zijn de intensiteiten de laatste jaren dermate toegenomen dat er een schaalsprong in het fietsnetwerk noodzakelijk is. Denk daarbij met name aan drukke fietsverbindingen in het centrum van Utrecht, nabij de OV-terminal, en aan de fietsverbinding OVT/centrum-De Uithof met 18.000 fietsers per dag. Voor deze locaties moet naar structurele oplossingen gezocht om de forse fietsstromen te accommoderen. Denk daarbij aan het (verder) autoluw maken van belangrijke fietsverbindingen in de binnenstad.

Stallingsmogelijkheden

Ondanks dat het aantal stallingsmogelijkheden in de regio op veel plaatsen is uitgebreid, blijft hier behoefte aan. Het gaat met name om de stationsgebieden en winkelcentra. De opgave in het centrum van Utrecht en het stationsgebied als spoorwegknoop van Nederland is daarbij van een hogere orde, die de stad en regio niet alleen kunnen oplossen.

Diefstalpreventie

Op het gebied van de diefstalpreventie zijn stappen voorwaarts gemaakt de afgelopen tijd. Premies voor fietsverzekeringen in de regio Utrecht zijn recent verlaagd (RTV Utrecht 2013).

VERDER:

Gemeten in termen van aantallen verplaatsingen en tijd die mensen op de fiets doorbrengen, is de fiets een van de belangrijkste vervoerswijzen. Voor verplaatsingen met een afstand tot circa 7,5 kilometer is de fiets op dit moment het meest gebruikte vervoermiddel. Voor een goede bereikbaarheid van het stedelijk gebied –en de binnenstad in het bijzonder– is de fiets onmisbaar. Voor relatief weinig kosten kan het gebruik van deze milieuvriendelijke vervoerswijze nog aanmerkelijk worden verhoogd. De fiets dient de meest voor de hand liggende keuze zijn voor:

- alle korte verplaatsingen (ongeacht leeftijd, denk aan kinderen en ouderen);
- voortransport naar HOV/ Regionaal OV.

Verder moet de fiets ook een reële keuze zijn voor:

- middellange verplaatsingen, tot 10 à 15km;
- natransport (transferia, hoogwaardig OV), zoals OV-fiets;
- recreatie/ toegang tot buitengebied.

Er is gekeken naar de fietsbereikbaarheid van economische kerngebieden. De volgende aspecten zijn meegenomen: snelheid, directheid, comfort, veiligheid, stallingen.

- Voorstel: uitwerking maatregelen per kerngebied:
- wachttijden en comfort;
- tangentiële verbindingen (alternatief voor auto) en ontbrekende schakels;
- fietsparkeervoorzieningen in voor- en natransport;
- gebruik OV-fiets;
- Promotie fietsgebruik (o.a. mobiliteitsmanagement).

Het VERDER-pakket:

No Regret maatregelen:

In de regio Utrecht zijn 8 relaties benoemd waarop maatregelen worden getroffen

1. Leidse Rijn Centrum - Utrecht Centrum – Uithof – Zeist (2 routes)
2. Houten – Papendorp – Leidse Rijn Centrum – Lage Weide – Maarssen
3. Maarssen – Utrecht Centrum – Houten
4. Utrecht Noord - Utrecht Centrum – Nieuwegein – Vianen
5. De Bilt – Uithof – Nieuwegein – IJsselstein
6. Utrecht Noord – Uithof – Bunnik – Houten (via 2 routes)
7. Lage Weide – Utrecht Noord
8. Utrecht Centrum – De Bilt – Zeist
Leenfietsen op station Bunnik
Leenfietsen op Busstation Zeist
Leenfietsen op Utrecht Zuilen

Basismaatregelen

2 Bewegwijzering wordt verbeterd
25: Nieuwe fietsverbinding Uithof – Nieuwegein fietstunnel onder spoorlijn Utrecht-Arnhem bij Laan van Maarschalkerweerd
33, 243 en 244: Dubbelzijdig fietspad Westelijke verdeelring Utrecht
201: Meer en betere fietsenstallingen bij HOV-haltes
246: Fietsbrug Oog in Al

Aanvullende maatregelen

270: 5 fietstunnels op Utrechtseweg (N237)
269: Verbetering herkenbaarheid
262: Opwaarderen alternatieve fietsroute door Utrecht Centrum
272: Aanleg fietsonderdoorgang Spinozabrug
273: Uitbreiden leenfietsen gemeente Utrecht

Ook zijn er verschillende ontbrekende schakels onderzocht en in een vereenvoudigde MKBA positief beoordeeld, die niet in het VERDER-pakket zijn opgenomen vanwege onvoldoende prioriteit in relatie tot de beschikbare middelen. Een voorbeeld hiervan is een extra fietsbrug over de A2 en het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van Lage Weide. Deze ontbrekende schakels zijn in de visiekaart 2030 alsnog opgenomen.

Bijlage 2 Beschrijving OV-netwerkhierarchie

Op dit moment is er geen sprake van een hiërarchische opbouw van halten in de regio. Dit is nog sterk gekoppeld aan het vervoerssysteem:

- Treinstations zijn in de regio duidelijk herkenbaar als NS-station en beschikken over eigen voorzieningen, zoals voor de fiets (stalling, fietsverhuur). Ook zijn hier met aparte busstation –vaak op voorpleinen- de overige OV-voorzieningen aanwezig. Er is een ontwikkeling gaande dat de NS-stations meer multimodale knooppunten worden, zoals bij het fietstransferium Houten en de nieuwe stations Utrecht Centraal (al het OV onder één dak) en het gecombineerde tram/treinstation Vaartsche Rijn.
- Tramhalten zijn in de regio ook duidelijk herkenbaar als tramhalte. De aansluiting met bushaltes en overige ketenvoorzieningen is nog niet eenduidig herkenbaar.
- De overige bushaltes hebben geen eenduidig onderscheid:
 - Binnen de stad Utrecht zijn/worden de haltes op de zogenaamde HOV-bril uitgevoerd volgens het HOV-programma van eisen, waarin hogere eisen zijn gesteld aan uitstraling van de bushalte en de ruimere vormgeving gericht op grotere reizigersaantallen. Of en hoe de bijbehorende fietsvoorzieningen zijn vormgegeven wisselt per locatie.
 - De overige haltes binnen Utrecht hebben geen nader onderscheid in halte-typen.
 - P+R-voorzieningen in Utrecht zijn als (parkeer)terrein/gebouw wel duidelijk herkenbaar en hebben fietsvoorzieningen (OV-fiets), maar sluiten nog onvoldoende aan bij de OV-haltes; een reguliere halte in

de directe nabijheid. Met de realisatie van P+R De Uithof ontstaat wel een geïntegreerde P+R.

- Haltes buiten Utrecht zijn niet hiërarchisch opgebouwd; de betreffende wegbeheerder (gemeente of provincie) bepaalt hier welk –standaard- type haltevoorziening wordt toegepast. Afhankelijk van de behoefte, zijn hier in de loop der jaren haltes ontstaan met enkele tot redelijk omvangrijke fietsstallingsvoorzieningen.

Het OV-netwerk moet volgens de OV-visie meer hiërarchisch worden opgebouwd volgens het 3 lagensysteem:

1. De meer dragende OV-lijnen (verbindend, rechtstreeks, hoge frequentie, grote vervoersstromen)
2. Een ontsluitend netwerk van dunnere, meer ontsluitende buslijnen
3. Een laag van kleinschalige en individuele reismogelijkheden

De 1^e laag van de dragende OV-lijnen gaat over reizen waar het OV-systeem (qua kenmerken) het beste kan aansluiten bij de wensen van de reiziger. Ook van potentiële fietsers, die op dat moment niet de beschikking kunnen hebben over de fiets of de fietsafstand te groot wordt.

De 2^e en 3^e lagen gaat juist over die verplaatsingen waar een (collectief) OV-systeem niet aan kan voldoen, maar juist de fiets (ook voor veel OV-reizigers) beter in hun verplaatsingsbehoefte kan voorzien, maar zij op dat moment niet kunnen beschikken over een fiets.

Het OV-netwerk zal zich de komende jaren meer ontwikkelen naar het dragende netwerk, door extra investeringen in nieuwe en bestaande lijnen en verbeterde infrastructuur.

Hierbij hoort ook de constatering dat dit netwerk er nu grotendeels al is. Maar dat verbeteringen ook mogelijk zijn door een betere informatie/communicatie over specifiek dit deel van het OV-netwerk.

In het Streefbeeld 2020 wordt het dragend busnetwerk uitgewerkt. Daarbij wordt het ook duidelijker welke halte onder welke categorie vallen. De hiërarchie tussen OV-haltes wordt daarbij als volgt bepaald:

1. OVTerminal Utrecht Centraal: trein, (tram), bus en fiets
2. Overige treinstations van Randstadspoor: trein, (tram), bus en fiets, regionaal P+R
3. Overige OV-knooppunten (busstations): bus, (tram), fiets (evt regionaal P+R)
4. Tram en HOV-haltes/"sterhaltes": haltes met meer dan 1.500 (?) reizigers per dag, zonder noemenswaardige overstapfunctie binnen het OV, maar wel met substantieel gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel. De huidige HOV-haltes op de Utrechtse HOV-bril voldoen aan deze vormgeving. Beoogd wordt om deze haltes verder "uit te rollen" in de stad/regio naar de drukste haltes. Bij meer dan 50 benodigde fietsenklemmen, hebben deze haltes ook een belangrijke ketenfunctie tussen OV en fiets, wat extra voorzieningen rechtvaardigt (bewaakte stalling, fietsverhuur)
5. Overige haltes: dit is de categorie haltes die we nu grotendeels kennen, waar bij meer dan 400 instappers per richting per dag een DRIS-display wenselijk is en deze haltes in principe voorzien zijn van een abri en voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Fietsvoorzieningen (klemmen), daar waar er behoefte aan is.

6. Haltepalen buiten de bebouwde kom. Dit zijn haltes die sporadisch gebruikt worden, hierdoor ook nauwelijks een exploitatiekosten/rijtijd effect hebben en de haltevoorzieningen beperkt zijn tot een paal. Zonder deze voorzieningen ontstaan er wel grote gaten in het netwerk, waardoor wordt voorgesteld om deze haltes wel te behouden.

Voor de haltes in de categorie 1 t/m 3 zijn verbeterprogramma's in uitvoering. Voor enkele treinstations waar geen verbouwingen (meer) plaatsvinden in het kader van Randstadspoor, ligt nog een opgave voor de periode tot 2020. Hier is het programma "Ruimte voor de Fiets" al uitgevoerd en blijkt de kwaliteitsverbetering tot een grotere stallingsbehoefte te leiden. De OVTerminal en de periode na 2020 kennen nog een forse opgave.

De haltes in de categorie 4 zijn deels nieuw en vormen een nieuwe prioriteit bij nieuwe of nog niet in maatregelen belegde uitvoeringsprogramma's.

De haltes in categorie 3 zijn met de lopende DRIS-, toegankelijkheid- en fietsenstallingenprogramma al grotendeels op het gewenste kwaliteitsniveau aanwezig.

P.M.

Communicatie over fietsgebruik als voor- en natransportmiddel vanaf tram en bushaltes. Dit is nog geen vanzelfsprekendheid!

Inpassing fietsparkeervoorzieningen

Beschikbaarheid Door meer fietsparkeerplaatsen te realiseren dan de geconstateerde of ingeschatte behoefte aangeeft, wordt voorkomen dat

de stalling een “te volle aanblik” geeft en dat er na korte tijd opnieuw moet worden uitgebreid. Voor het bepalen van de reservecapaciteit kunnen de volgende vuistregels worden gehanteerd:

- Bij minder dan geconstateerde of ingeschatte 25 fietsen moet een extra capaciteit van 4 à 5 plaatsen geboden worden.
- Bij meer dan 25 geconstateerde of ingeschatte fietsen moet een extra capaciteit van 20% geboden worden.

Kwaliteit De stallingen dienen te voldoen aan het Fietsparkeerkeurmerk. Om de diefstalkans zo ver mogelijk te verkleinen, moeten de stallingen uitgevoerd worden met een beugel waaraan het frame van de fiets met een standaard ketting- of beugelslot vastgemaakt kan worden. Op locaties waar fietsen lange tijd geparkeerd worden zoals bij stations en OV-haltes, dienen de fietsklemmen waar mogelijk overkapt te worden.

Locatie / positie Als maximale afstand moet 30 meter van de halte aangehouden worden. Als de afstand groter wordt, zullen veel mensen er voor kiezen om hun fiets dicht bij het opstappunt “wild” te parkeren. Reizigers hebben over het algemeen minder tijd bij vertrek dan bij terugkomst, daarom moeten de voorzieningen zoveel mogelijk aan de kant van de weg waar ’s ochtends de meeste passagiers vertrekken gerealiseerd worden. Als er overigens een drukke en/of brede weg tussen de vertrek- en aankomst halte ligt, kan het beste gekozen worden om de voorzieningen te plaatsen aan de zijde waar de meeste mensen wonen. Zij hoeven dan bij vertrek én aankomst maar één in plaats van drie keer de weg over te steken.

Bijlage 3: Eisen aan fietsinfrastructuur

Algemene eisen fietsroutenetwerk

- Het netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen tussen de belangrijkste concentraties woningen, bedrijven en overige voorzieningen uitbreiden en verbeteren. Eisen aan het netwerk:
 - Samenhangend
 - Direct
 - Aantrekkelijk
 - Veilig
 - Comfortabel
- Kwaliteit van het netwerk op een hoog peil door:
 - betere doorstroming
 - vormgeving
 - bewegwijzering
 - veiligheid, bijvoorbeeld schoolroutes

Om deze ambities uit te werken is het kernnet opgesteld. Dit bestaat uit de belangrijkste verbindingen tussen de centrale stad en de omliggende kernen. Aan dit netwerk worden de volgende eisen gesteld:

- Glad oppervlak (asfalt of beton)
- Bij voorkeur vrijliggend van autoverkeer
- Verlicht

Voor het subsidiëren van de verbindingen worden de volgende kwaliteitseisen aangehouden:

Snelheid

Op de korte afstanden (tot ongeveer 5 km) is een reistijd van 1,35 keer de free flow (21 km/u) acceptabel. Voor de (lange) regionale routes mag de reistijd maximaal 1,10 keer de free flow duren. Dit is de reistijd inclusief

vertraging tijdens de verplaatsing, echter exclusief het stallen van de fiets. Om dit te bereiken wordt uitgegaan van de volgende norm: de vertraging per kilometer mag maximaal 16,5 sec. per kilometer bedragen.

Directheid

Een route van A naar B dient voor fietsers een zo direct mogelijke verbinding te vormen (idealiter is dit een rechte lijn). De omrijfactor (werkelijk te fietsen afstand t.o.v. de hemelsbrede afstand) mag maximaal 1,20 zijn.

Comfort

Een route dient zo comfortabel mogelijk te zijn. Dit betekent dat de verharding zo weinig mogelijk weerstand moet veroorzaken. Dit kan door asfalt of cementbeton aan te brengen. Naast de ondergrond zorgen ook (scherpe) bochten voor een onprettige beleving van de fietsverbinding. Wanneer een fietsroute geen of weinig (scherpe) bochten bevat hoeft de fietser niets of nauwelijks af te remmen en kan dus gemakkelijker een hoge snelheid bereiken. Hindernissen, een belemmerde doorgang of oponthoud door de overige weggebruikers zorgen voor lagere snelheid. Hindernissen moeten weggenomen worden.

Veiligheid

De fiets is de laatste jaren vaker betrokken bij (ernstige) ongevallen. Mensen moeten er op kunnen vertrouwen dat de verplaatsing veilig kan verlopen. Het aandeel eenzijdige ongevallen (ongevallen waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn) Naast de objectieve veiligheid moet er aandacht zijn voor de subjectieve en sociale veiligheid. Het gaat hier om de beleving van de gebruikers van de fietsroutes.

De functionele inrichting van fietsroutes

Voor de functionele inrichting van de regionale fietsroutes worden de landelijke richtlijnen zoals vastgelegd in CROW-publicatie 230, ontwerpwijzer fietsverkeer, als uitgangspunt gehanteerd. Deze richtlijnen

hebben onder meer betrekking op de ontwerpsnelheid, maatvoering, markering en verkeerstechnische inrichting. Voor Fiets filevrijroutes wordt thans door CROW een aanvullende publicatie voorbereid. De richtlijnen van CROW zijn voor BRU maatgevend om tot subsidiering over te gaan.

Inrichtingseisen

De voorkeursvolgorde op basis van verkeersfunctie en beschikbare profielbreedte is vrijliggend fietspad, aanliggend fietspad (verhoogd/afgescheiden), fiets(suggestie)strook (in 60km-zone), fietsstraat (in 30km-zone).

Vrijliggende fietspad

Fietspaden op eigen tracé hebben een overrijdbare berm, kantopsluiting is wenselijk bij een slechte grondslag. De breedte is afgestemd op het verwachte gebruik, een tweerichtingenfietspad is tenminste 4,00m breed.

Gebiedsontsluitingswegen

Langs gebiedsontsluitingswegen worden vrijliggende fietspaden toegepast. Rode verharding is optioneel, maar wordt in elk geval bij knelpunten toegepast. Indien er onvoldoende ruimte is om vrijliggende fietspaden toe te passen, kunnen aanliggende fietspaden worden toegepast. Aanliggende fietspaden dienen uit oogpunt van verkeersveiligheid verhoogd of anderszins fysiek gescheiden te zijn van de rijbaan.

Erftoegangswegen en profiel

Op erftoegangswegen (60 km/uur) kunnen rode fiets(suggestie)stroken worden toegepast. Te smalle stroken voor de fiets zijn geen alternatief omdat de verkeersveiligheid daarmee in gevaar komt (minimaal 1,25 meter breed). Op erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie en veel fietsverkeer (intensiteitsverhouding minstens 1:2), of erftoegangswegen (30 km/h) kunnen fietsstraten met rode verharding worden toegepast. Fietsstraten kunnen verschillende profielen hebben,

afhankelijk van de intensiteit en de aanliggende functies. In geval van sterke spitsrichtingen kan de geasfalteerde rijloper beperkt worden tot 3,00 m.

Verharding

In verband met het comfort van de fietsers moeten de Fiets Filevrijroutes worden voorzien van beton of asfalt als verharding. In historische centrumgebieden mag eventueel van deze eis worden afgeweken indien er vanuit het oogpunt van de omgeving een alternatieve, fietsvriendelijke, verharding wenselijk is. Het toepassen van een streetprint is in dat geval een optie. Open verharding wordt uit oogpunt van comfort en kosteneffectiviteit niet gesubsidieerd.

Kleurgebruik

Op vrijliggende fietspaden is rode verharding optioneel, omdat er van uit wordt gegaan dat het pad zelf in voldoende mate voorziet in de herkenbaarheid; toevoegen van rode verharding is hier weinig kosteneffectief. Bij potentiële knelpunten moet in ieder geval rode verharding toegepast. Knelpunten worden in dit geval niet alleen gedefinieerd als punten waarop de verkeersveiligheid in het geding is, maar ook als punten waarop de herkenbaarheid van de routing voor de fiets te wensen overlaat.

Fiets(suggestie)stroken en fietsstraten worden altijd in rode verharding uitgevoerd. Hierdoor wordt de herkenbaarheid van de fietsroute bewerkstelligd.

Verlichting

In verband met het verhogen van de (sociale) veiligheid en het fietscomfort wordt aangeraden om hoofd fietsroutes altijd te voorzien van verlichting. Als uitgangspunt wordt daarbij aangehouden dat fietspaden tot 2 meter afstand van de hoofdrijbaan verlicht kunnen worden door de verlichting van de hoofdrijbaan. De verlichting van de hoofdrijbaan moet

dan wel in de tussenberm geplaatst zijn. Indien het fietspad onvoldoende aangelicht wordt, is fietspadverlichting nodig.

Indien gebruik wordt gemaakt van LED-verlichting, dan verdient het de voorkeur om geen groen gekleurd licht te gebruiken. Dit geeft geen contrast met rood asfalt, waardoor het wegdek zwart lijkt.

VRI

VRI's behoren afgesteld te zijn op een snelle doorstroming voor de fiets en het voorkómen van langere wachttijden (max. 40 sec.). Daarbij hoort ook een 'startblok' voor fietsers (een verhoogde betonnen band achter de kantopsluiting). Overigens, waar VRI's vervangen kunnen worden door voorrang voor de fiets (rotonde) of een fietstunnel verdient dit de voorkeur.

Bewegwijzering

Om de verbeteringen van de regionale fietsbewegwijzering te bepalen wordt een bijzonder proces doorlopen. De aanwezige fietsbewegwijzering op het VERDER-netwerk wordt op basis van een veld- en/of gegevensonderzoek geanalyseerd. Vervolgens wordt samen met de wegbeheerders de gewenste functionaliteit bepaald, worden tekortkomingen vastgesteld en verbetermaatregelen ontwikkeld en uitgewerkt. Eventuele herkenbaarheidsknelpunten worden in dit onderzoek betrokken, waarbij wordt getoetst of het maatregelenpakket en de toepassing van richtlijnen in voldoende mate in de gewenste herkenbaarheid voorziet. Doel van dit proces is er voor te zorgen dat een fietser die op de bewegwijzering fietst, niet hoeft te stoppen (c.q. sterk afremmen) om de borden te lezen.

Faseerbaarheid

Het uitgangspunt is dat de inrichtingseisen bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar ook bij de uitvoering van grootschalig onderhoud ('werk met werk maken'), worden toegepast. Specifieke maatregelen worden gepland op bestaande knelpunten. Dit om de basiskwaliteit qua

herkenbaarheid op korte termijn te garanderen. In de aanpak van deze knelpunten voorziet het bestaande maatregelenpakket op de VERDER- en snelfietsroutes.

Status van de richtlijnen

De subsidiëring van maatregelen wordt gekoppeld aan de toepassing van deze inrichtingseisen. Dit om het volgen ervan te stimuleren of zelfs af te dwingen. Afwijkingen zijn ongewenst en zullen door BRU niet gesubsidieerd worden. BRU vervult in die zin een controlerende functie bij de uitvoering van de maatregelen door afzonderlijke wegbeheerders. Indien een wegbeheerder van mening is dat het verbeteren van de bestaande slechte fietssituatie uitsluitend mogelijk is door af te wijken van de richtlijnen, dan zal toetsing door BRU plaatsvinden, waarbij het oordeel wordt gevormd door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en de wethouders van de BRU-gemeenten worden geïnformeerd.

Bijlage 4: inventarisatie ontbrekende schakels

Uitvoeringsagenda ontbrekende schakels							
nr	naam	Type	gemeente	overige partijen	kosten * €1000	status	opmerking
1	Fietsoversteek A12	Fietsbrug	Bunnik	Poort van Bunnik	4.500	verkenning	
2	Raaphofsepad	Nieuw fietspad	Bunnik		1.200	initiatief	Gekoppeld aan Odijk-west
3	Voordorp-Bilthoven	Nieuw fietspad	De Bilt	Prorail	3.500	verkenning	
4	Groenekan-Voordorpsedijk	Fietsbrug	De Bilt	Rijkswaterstaat	3.000	initiatief	
5	Achttienhoven	Nieuw fietspad	De Bilt		2.000	initiatief	
6	Uithof-Zeist west	Nieuw fietspad	De Bilt	Zeist, Utrecht	400	initiatief	Bestuurlijk ongewenst
7	Lekdijk-Klaphek-IJsselstein	Nieuw fietspad	IJsselstein		1.000	initiatief	
8	Laagravenseweg	Tunnel/onderdoorgang	Nieuwegein	provincie Utrecht	3.000	verkenning	
9	Laagraven	Nieuw Fietspad	Nieuwegein	provincie Utrecht	500	initiatief	
10	Galecopperzoom	Nieuw Fietspad en tunnel/onderdoorgang	Nieuwegein		onbekend	initiatief	Gekoppeld aan Rijnenburg
11	Houten-Vianen-Nieuwegein (langs A27)	Fietsbrug	Nieuwegein/Houten/Vianen	Rijkswaterstaat	22.000	verkenning	
12	Maarssebroek-doorfietsroute	Tunnel/onderdoorgang	Stichtse Vecht	ProRail	5.000	initiatief	
13	ARK Stelling Amsterdam	Fietsbrug	Stichtse Vecht	provincie Noord-Holland	600	bestek	
14	ARK Utrecht-Lage Weide	Fietsbrug	Utrecht	ProRail + RWS	18.000	initiatief	
15	ARK Leidse Rijn Centrum-Utrecht Centrum	Fietsbrug	Utrecht	ProRail + RWS	17.000	initiatief	
16	A2+ARK Maarssen-Lage Weide	Fietsbrug	Utrecht	Rijkswaterstaat	10.000	initiatief	
17	ARK Leidse Rijn-Oog in Al	Fietsbrug	Utrecht		10.000	bestek	
18	Van Zeijstweg	Emplacementsbrug	Utrecht	ProRail	10.000	initiatief	
19	ARK Galecopperbrug A12	Fietsbrug	Utrecht	Rijkswaterstaat	8.000	initiatief	
20	Merwedekanaal thv A12	Fietsbrug	Utrecht	Rijkswaterstaat	3.000	initiatief	
21	Oosterspoorpad	Nieuw fietspad	Utrecht	ProRail	2.000	initiatief	
22	Griffioenlaan	Nieuw fietspad	Utrecht	Rijkswaterstaat	2.000	planvorming	
23	Houten-Schalkwijk-Culemborg	Nieuw fietspad	Houten	Gemeente Culemborg	onbekend	initiatief	
	Totale kosten				126.700		

1. Fietsoversteek A12 (fietsbrug)

Waarom: snelfietsroute, op een snelfietsroute ongewenst om af te stappen, zeker niet met elektrische fiets. Voor de relatie Houten-De Uithof als belangrijk economisch kerngebied

2. Raaphofsepad (Nieuw fietspad)

Waarom: Routeverkorting tussen Odijk en Utrecht

3. Voordorp-Bilthoven (Nieuw fietspad)

Waarom: Routeverkorting Bilthoven-Utrecht en verbetering relatie Amersfoort-Utrecht Noord

4. Groenekan-Voordorpsedijk (fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting Bilthoven-Utrecht en verbetering relatie Amersfoort-Utrecht Noord

5. Achttienhoven (Nieuw fietspad)

Waarom: Verkeersveilig alternatief voor de route dokter Welfferweg

6. Uithof-Zeist-west (Nieuw fietspad)

Waarom: Routeverkorting tussen Zeist en De Uithof

7. Lekdijk-Klaphek-IJsselstein (Nieuw fietspad)

Waarom: routeverkorting Vianen-IJsselstein-Leidsche Rijn

8. Laagravenseweg (Tunnel/onderdoorgang)

Waarom: Wachtijdverkorting relatie Houten-Nieuwegein-Utrecht West

9 . Laagraven (Nieuw fietspad)

Waarom: Verkeersveiligheid en herkenbaarheid route Houten-Nieuwegein-Utrecht

10. Galecopperzoom (Nieuw fietspad)

Waarom: Ontsluiten toekomstige woonwijk Rijnenburg

11. Houten-Vianen-Nieuwegein (Fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting Vianen-Nieuwegein (het Klooster)-Houten

12. Maarssenbroek-doorfietsroute (Tunnel/onderdoorgang)

Waarom: Routeverkorting Maarssenbroek en Utrecht centrum naar Lage Weide

13. ARK Stelling Amsterdam (Fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting Nigtevecht-Amsterdam Zuidoost

14. ARK Utrecht-Lage Weide (Fietsbrug)

Waarom: Kwaliteitsverbetering, verbreding fietsbrug

15. ARK Leidse Rijn Centrum-Cremerstraat (Fietsbrug)

Waarom: Wachtijdverkorting en comfortverbetering op de relatie Leidsche Rijn-Utrecht Centrum

16. A2+ARK Maarssen-Lage Weide (Fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting naar economische kerngebied Lage Weide

17. ARK Leidse Rijn-Oog in AI (Fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting Leidsche Rijn-Utrecht Centrum

18. Van Zeijstweg (Emplacementsbrug)

Waarom: Routeverkorting en ontlasten andere oost-west routes in centrum, relatie Papendorp-Kanaleneiland-Utrecht centrum

19. ARK Galecopperbrug A12 (Fietsbrug)

Waarom: Routeverkorting van Houten-Utrecht zuid naar Papendorp

20. Merwedekanaal thv A12 (Fietsbrug)

Waarom: Kwaliteitsverbetering en verbetering bereikbaarheid Utrecht Zuid

21. Oosterspoorpad (Nieuw fietspad)

Waarom: Omzeilen drukte op het Ledig erf, routeverkorting Utrecht Zuid binnenstad Oost

22. Griffioenlaan (Nieuw fietspad)

Waarom: Verbetering bereikbaarheid Kanaleneiland Zuid, relatie Houten-Nieuwegein-Utrecht Zuidwest

Vastleggen gegevens

Gegevens over het netwerk en de ontbrekende schakels worden vastgelegd in een GIS. Op termijn moet dit GIS informatie verschaffen over:

- De fietsintensiteiten op een route
- De objectieve verkeersveiligheid per locatie
- De ervaring van fietsers voor comfort en veiligheid
- de locatie van een knelpunt in het fietsroutenetwerk
- het type knelpunt
- de projectverantwoordelijke
- de wegbeheerder
- de maatregel
- de "MIRT-fase"
- de kosten
- de financiering
- de planning

Bijlage 5: Kaarten (apart bijgevoegd)

1. Bestemmingen
2. Fietsnetwerk
3. Ontbrekende schakels
4. OV-knooppunten en fietsnetwerk