

# Fietsbeleid tot 2015; en erna

---

*Ambitie, luchtkwaliteit, gezondheid: Realiseer de schaa sprong voor de fiets!*

Het College van B&W heeft hoge ambities om Utrecht DE Fietsstad van Nederland te maken. In het ambitiedocument zijn wervende streefbeelden van een stoplichtarm snelfietsnet en een kwaliteitsnet in de hele stad weergegeven. De raadscommissie Stad en Ruimte heeft duidelijk gemaakt dat er eerst een **Uitvoeringsagenda** voor de korte termijn (2013- 2015) nodig is.

In deze notitie geven wij, de Fietsersbond en de Kracht van Utrecht, een concrete aanzet hoe de stad, in co-productie met betrokken burgers, dit beleid voor en na 2015 kan realiseren. Hierbij richten wij ons niet op het verplaatsen van auto's naar de "ring" maar op het verschuiven van de modal split van auto naar fiets. Wij stellen de volgende vijf maatregelen voor om het fietsgebruik op korte en lange termijn substantieel te verhogen:

1. het verbeteren van de concurrentiepositie fiets/auto
2. het realiseren van de quick wins.
3. ontwerp het stoplichtarme snelfietsnet samen met het kwaliteitsnet, zodat de samenhang tussen het op korte termijn verbeteren van routes en het langere termijnplan voor het fietsnet goed in beeld komt
4. start met de aanleg van het fietsnet.
5. veranker met de reorganisatie de samenhang van het fietsbeleid in de organisatie. Voer fietsbeleid met kennis van zaken uit.

We beantwoorden in deze notitie eerst de hamvraag:

## **0 Is fietsbeleid effectief voor luchtkwaliteit en gezondheid?**

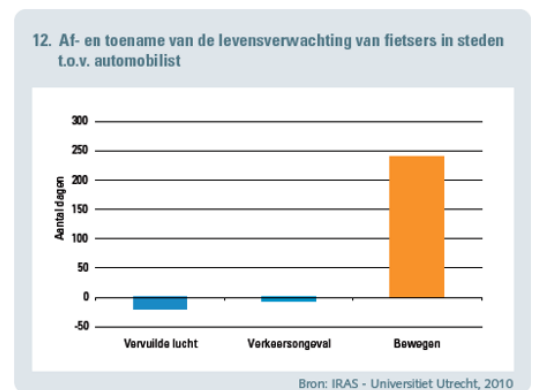
In de (krokus)vakantie is het rustig in de stad, terwijl er pakweg 10% minder verkeer is. Op (bijvoorbeeld) de Amsterdamsestraatweg rijden dagelijks 17.000 personenauto's en 13.000 fietsers. Een stijging van het fietsgebruik met slechts 10% heeft al forse effecten op de drukte in de stad en de luchtkwaliteit.

Het ambitiedocument streeft naar een stijging van het fietsgebruik met 50% tot 2030.

Een stijging van het fietsgebruik met 10% tot 20% moet voor 2015 gerealiseerd worden om de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. Voor 2018 moet het leeuwendeel van de stijging van het fietsgebruik worden gerealiseerd. Met de genoemde maatregelen is dat haalbaar.

Fietsers ademen dieper in dan automobilisten en krijgen daardoor meer vervuilde lucht binnen. Het Iras-instituut heeft onderzoek gedaan naar de effecten van fietsen in de stad op de gezondheid.

Gemiddeld fietsen inwoners een kwartier per dag. Het voordeel van extra bewegen blijkt vele malen groter dan het nadeel van extra vervuiling inademen of het nadeel van verkeersongevallen.



Daarom dient de gemeente de verkeersveiligheid te vergroten, te zorgen voor schone lucht in de stad en te zorgen dat fietsroutes zoveel mogelijk separaat van drukke autoroutes worden geleid. De 7 minuten die mensen extra bewegen bij 50% meer fietsen is goed voor de gezondheid.

## 1 De concurrentiepositie fiets-auto is cruciaal. Verbeter de reistijdverhouding fiets/auto en verscherp de prijsconcurrentie.

*Uitvoering: 2012 en 2013. Benodigd budget relatief gering. Uitvoeringstempo: haalbaar in 1-2 jaar.*

*Verwacht effect op fietsgebruik: Erg groot!*

- a) Reistijd: Analyseer de VRI-instellingen met bijvoorbeeld de '[Kwaliteitscentrale](#)' en zorg voor geloofwaardige VRI regelingen. Breng de tijd die fietsers moeten wachten, terwijl er geen kruisend verkeer is, sterk terug. Zijn de groen- oranje- en ontruimingstijden adequaat, te lang of te kort? Zorg dat de laatste auto uit een wachtrij al geel licht ziet. Defecte lussen? Hoeveel 'lucht' zit er nog in de regeling? Houdt de cyclustijd kort. Kan het aantal aparte fases in een regeling worden verminderd? Fietsers in alle richtingen gelijk groen? Zijn er deelconflicten die niet 100% conflictvrij hoeven te worden opgelost? Deze maatregel is erg gunstig voor fietsers en verbetert ook de doorstroming van het autoverkeer. Een aantal kruispunten zal fysiek moeten worden aangepast. Gebruik de ontstane ruimte voor:
- b) Nogmaals reistijd: Bevoordeel specifiek de fiets! Geef fietsers tweemaal groen per cyclus als norm. Dit verbetert de reistijdverhouding enorm. De publicatie "Kruispunten en luchtkwaliteit" van het CROW stelt dat het een verantwoorde manier is van VRI's instellen, ook al wordt de luchtkwaliteit bij het kruispunt iets minder goed. De fietsers zijn in een paar seconden overgestoken, tweemaal groen past uitstekend in een fietsstad. Het aantal seconden groen voor fietsers is nu meestal vele malen minder dan het aantal seconden groen voor eenzelfde aantal automobilisten.

Bij kruispunten waar tweemaal groen niet kan of niet zinnig is zijn andere verbeteringen mogelijk: Een extra groenfase alleen als de cyclustijd oploopt ("1,5 keer groen") of drie keer groen in twee cycli. Maximeer de wachttijd voor fietsers in elk geval op 50 seconden en zorg dat fietsers overal in een keer linksaf kunnen slaan.

- c) Laat zien hoeveel voordelen fietsen in de stad heeft met de nieuwe reistijden. Ondersteun de maatregel tevens met een campagne tegen door rood fietsen bij de dynamischer (en soms minder voorspelbare) verkeerslichtinstellingen.
- d) Prijs: Gratis stallen, betaald parkeren. Overal in de gemeente betaald parkeren, ook bij winkelcentra, sport, woonwijken, etc. verbetert de concurrentiepositie van de fiets. Vooral een hoog starttarief is effectief.

Geef alleen een parkeervergunning voor de kentekenhouders (Auto van de zaak? Thuis betaald parkeren). Bedrijf in verzamelgebouw met parkeerruimte? Dan geen separate parkeervergunning voor de daarin gevestigde bedrijven. Tweede en derde parkeervergunning fors in prijs verhogen. Deelauto's, die selectiever worden gebruikt dan de eigen (tweede) auto, worden hiermee gestimuleerd. Hierdoor ontstaat weer ruimte op straat: de gemiddelde personenauto staat immers 23 uur per dag op de handrem. Laat zien wat met de opbrengst van de verhoogde tarieven aan fietsverbeteringen wordt gerealiseerd.

## 2 Quick Wins: Verbeter zoveel mogelijk aan de fietsroutes voor 2015

*Uitvoering 2012-2014. Budget: per "quick win", qua orde van grootte tussen de € 2.000,- tot € 50.000,-. Bij voorjaarsnota 2012 en 2013 budget vrijmaken. Uitvoeringstempo: Vóór 2014 alle routes geïnventariseerd en de onomstreden verbeteringen uitgevoerd. Verwacht effect op fietsgebruik: groot!*



- a) Schouw in 2012 het kwaliteitsnet (de pekelfroutes) op "klein zeer" en knap ze in 2012-2013 op. Haal overbodige paaltjes, kuilen, wegdekovergangen, molgoten, 'bonk'-drempels, krappe bochten en te hoge stoepanden er uit; straatkolken vervangen door trottoirkolken, etc. Kleine maatregelen op veel plekken. De veiligheid en het comfort van fietsers neemt hiermee sterk toe. De helft van de ernstig gewonde verkeersslachtoffers komt door valpartijen. Gebrekkige infrastructuur speelt hierbij een rol. De paaltjes in de route van de marathon (42 km) worden elk jaar verwijderd en een paar weken later weer teruggeplaatst, ook als ze overbodig zijn. U kunt in 1 à 2 jaar veel doen voor het kwaliteitsnet.
- b) Voor Utrecht Noordwest kwam men bij 'Wijken voor de fiets' aan 22 quick wins. [http://www.fietsersbond.nl/sites/default/files/bijlagen\\_wvdf\\_utrecht\\_noordwest\\_15122011.pdf](http://www.fietsersbond.nl/sites/default/files/bijlagen_wvdf_utrecht_noordwest_15122011.pdf). (bijlage 1 hierin) Pak deze direct aan.
- c) Inventariseer de andere wijken op dergelijke quick wins. Betrek hierbij fietsers via internet, naast de wijkopzichter en fietsdeskundigen van de gemeente, de Wijkraad,

Fietsersbond, fietskoeriers, bewoners. Oversteekmogelijkheden verbeteren, sluipverkeer aanpakken, doorsteekjes aanleggen, trajecten asfalteren en verbreden van fietspaden. De nadruk moet eerst liggen op onomstreden maatregelen en maatregelen waar weinig ontwerptijd voor nodig is. Communiceer en vier de successen en geef successen vele moeders en vaders.

▪ **Andere snel te nemen maatregelen:**

- d) Stallingsbeleid moet fietsgebruik aanmoedigen. Zorg dat mensen geen stadsbarrel nodig hebben, ook niet de inwoners van wijken zonder schuurtjes. Zorg voor voldoende fietstrommels en buurtstallingen. Nieuwe bewoners van Wittevrouwen krijgen direct een parkeervergunning, voor een plek in een buurtstalling zijn er wachtlijsten van drie jaar. Er mogen slechts twee fietsen per huishouden in de buurtstalling, ook als iemand vier schoolgaande kinderen heeft. Als een fietstrommel wordt geplaatst staat de afdeling parkeren er nog steeds op, dat het aantal parkeerplaatsen niet afneemt. Plaats voldoende fietsklemmen in woonwijken. Start een proef met OV fiets in deze wijken. Maak (elektronisch) bewaakte stallingen op plekken waar veel fietsen langer dan een uur worden gestald, zoals winkelgebieden, sportvoorzieningen, scholen, busstations, tram- en Randstadspoor-haltes etc.
- e) Blijf stallen op maaiveld toestaan. Fietsen zijn schoon, heel en veilig (uitstoot van auto's niet!). Voer geen 'zero-tolerance'-beleid voor wild gestalde fietsen. Bij voldoende plekken om te stallen is het probleem van wildgestalde fietsen (nagenoeg) opgelost en is zo'n beleid niet nodig. Zorg voor voldoende stallingen op goede plekken in de binnenstad, zoals de bovenste verdieping van de parkeergarage onder het Vredenburgplein. Zorg, zolang er nog geen definitieve oplossing is voor het stallen in de binnenstad, dat er een vaste bewaakte stalling is van voldoende grootte, bijvoorbeeld op de Mariaplaats, het Buurkerkhof, Stadhuisplein of verdeeld over diverse locaties. █
- f) Fietssuggestiestroken zijn te smal en daarom geen goede fietsvoorziening. Zolang ze er liggen moeten ze worden gecombineerd met een stopverbod. Zorg voor een stopverbod op alle fietssuggestiestroken.
- g) Beperk het gebruik van brommers en scooters. Het zijn bijzonder hinderlijke en vaak gevaarlijke weggebruikers en ze produceren veel roet en fijnstof.
- h) Stimuleer het fietsgebruik bij groepen die weinig fietsen zoals allochtonen, en dan met name scholieren. Organiseer fietsvaardigheidstrainingen voor kinderen en ouderen om de veiligheid en mobiliteit van deze kwetsbare groepen te vergroten.



### 3 Start lange termijn: Ontwerp de fietsnetten

*Planvorming: voorjaar 2012. Uitvoeringstempo: In 2012 netwerk vaststellen*

a) Stel dit voorjaar het snelfietsnet en kwaliteitsnet (pekelroutes) vast. De fietsroutes worden immers niet in een vacuüm aangelegd maar in de bestaande stad. De herkomsten en bestemmingen in de stad en de bestaande barrières bepalen een groot deel van de ligging van het fietsnet. Wij werken hier graag aan mee, in co-productie met de gemeente kan een voorzet voor de snelfiets- en kwaliteitsroutes worden gemaakt. Optimaliseer dit net in een workshop per wijk met gemeente, actieve fietsers, fietskoeriers en wijkraden. Zo maken we maximaal gebruik van de lokaal aanwezige kennis over handige routes en de mogelijkheden voor vlotte verbindingen. Scheidt fietsroutes zoveel mogelijk van autoroutes. Routes apart van autoverkeer hebben minder stoplichten en schonere lucht. Ze zijn aantrekkelijker, stiller, plezieriger en vaak sociaal veiliger doordat ze door woonstraten lopen. Er blijven beslist een paar verbindingen over waarvoor het niet direct lukt om de beste route aan te wijzen (Overvecht-Rijnsweerd) maar 90% van de routes kan worden ingetekend. Er zijn 3 netwerken nodig:

- (1) Het snelfietsnet met de verbindingen dwars door de gemeente heen en aansluitend op de fietsroutes naar omliggende gemeenten. Er liggen vele barrières in de stad (tram, singels, rivieren, kanalen, spoor, snelwegen etc). Het snelfietsnet leidt van de ene tunnel naar de andere brug, maar er zijn ook nieuwe tunnels en bruggen nodig.
- (2) Het kwaliteitsnet/de pekelroutes: Deze routes moeten alle voor fietsers belangrijke bestemmingen ontsluiten en logisch aantakken op het snelfietsnet.
- (3) De primaire en secundaire assen van de stad. (50 km-wegen). Zorg op deze assen dat de weg goed is ingericht voor het gescheiden afwikkelen van fiets- en autoverkeer, maar laat fietsroutes zoveel mogelijk separaat van dit autonetwerk lopen. Zorg dat de andere wegen voldoende rustig zijn en de snelheid van het autoverkeer laag genoeg (30 km/uur) voor gemengd verkeer of fietsstroken. Verkeersklachten betreffen vaak situaties met meer autoverkeer dan waar de weg voor is ingericht, zoals de Zandweg, de kern van Vleuten, de Koekoekstraat, De Nieuwstraat, de Pieter Nieuwlandstraat en de Draaiweg. Neem dergelijke klachten serieus en verminder doorgaand verkeer in woonwijken. Dat is goed voor de reistijdverhouding auto-fiets, het fietsgebruik en het leefklimaat in wijken



#### 4 Langere termijn: Leg de fietsnetten aan

*Start uitvoering najaar 2012. Budget: Top-5 en vrijmaken in voorjaarsnota 2012 en 2013. Uitvoeringstempo: jaarlijks oplevering van meerdere (delen van) routes. In 2018 snelfietsnet grotendeels gereed. Effect op fietsgebruik: Erg groot, schaa sprong in fietsgebruik*

- b) Leg de benodigde bruggen en tunnels aan waardoor nu nog ontbrekende fietsverbindingen ontstaan. Houd bij prioriteitsstelling rekening met luchtkwaliteits- en verkeersproblemen op de westelijke verdeelring. Betere fietsverbindingen tussen Leidsche

Rijn en Utrecht en een alternatieve verbinding voor de Cartesiusweg (bijvoorbeeld <http://g.co/maps/svwqu>) zijn hard nodig. Geplande projecten in de stad (In de Troelstralaan wordt tot 2020 gebouwd) bepalen mede wanneer een traject kan worden aangelegd.

- c) Ga door met het opknappen van fietsroutes van het kwaliteitsnet en neem nu ook de punten onderhanden waar meer discussie of tekenwerk voor nodig is ("slow wins"). Zorg dat fietsers overal een goede plaats op de weg krijgen.
- d) Trek ook na 2015 systematisch geld uit voor onderhoud aan fietsroutes. Niet wachten op klachten.
- e) Stadsring als boulevard? Begin met de Kardinaal de Jongweg. Oversteekbaarheid, de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidshinder verminderen is belangrijker voor de stad, dan de beleving van de automobilist van een stadboulevard. De Waterlinieweg op maaiveld ziet er zonder verkeer mooi uit: <http://www.youtube.com/watch?v=emBwua2exNE>. Bij 100.000 mvt/etmaal is de charme een stuk minder, vooral voor kruisend verkeer dat op groen staat te wachten. Probeer de 'Boulevard-maatregelen' eerst uit op wegen die al gelijkvloers zijn. Voorkom uitbreiding van (snel)wegen rond de stad, omdat daarmee meer autoverkeer wordt aangetrokken.

## 5 Samenhangend beleid: veranker het in de organisatie

*Implementatie in 2012; tijdens de reorganisatie. Kosten: levert geld op door meeliften van maatregelen bij projecten. Effecten: op korte termijn wordt fietsbeleid snel en deskundig uitgevoerd. Op lange termijn groot effect op de leefbaarheid van wijken als op het fietsgebruik. Wandelaars en gehandicapten profiteren mee. Samenhangend fietsbeleid is geen project voor een beperkte periode maar een "blijvertje", evenals aandacht voor voetgangers en gehandicapten. Zet de verantwoordelijkheid hiervoor in "de lijn" en versnipper deze niet over projecten. De organisatie moet zo worden opgezet dat:*

- a) Er (verkeers-)inhoudelijke deskundigheid is als vraagbaak en sparringpartner voor andere afdelingen. Bouw kennis op en onderhoudt deze.
- b) De fietsprojecten door mensen met kennis van fietsontwerpnormen (CROW, vakliteratuur) worden geleid.
- c) Bij alle onderhoudswerk en projecten de fietsroutes na oplevering van het werk goed zijn.
- d) Er een effectief aanspreekpunt is bij verkeersproblemen op wegen met langzaam verkeer.

Ad A: Een goede fietsroute voldoet aan 5 hoofdeisen: samenhang, directheid, comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid. Voor deze 5 hoofdeisen zijn normen opgesteld (CROW) waar routes op moeten worden getoetst. Fietsroutes goed inpassen in bestaande situaties is echt een vak apart. Laat betrokken medewerkers scholen door de verkeerskundigen van de Fietsersbond, Fietsberaad of derden. Ook voor voetgangers, rolstoelers en slechtzienden is blijvende aandacht en deskundigheid nodig.

Ad B: Het opstellen van het fietsnet en het nemen van beslissingen in projecten moet gebeuren door mensen met (fiets-)verkeersinhoudelijke kennis. Fietsroutes hangen van details aan elkaar, de verantwoordelijke mensen moeten over deze detailkennis beschikken.

Ad C: In 20 jaar gaat bijna de hele stad een keer op de schop. Zorg dat bij alle werkzaamheden in de stad, van riool vervangen tot tram aanleggen, de eindsituatie goed is voor fietsers, voetgangers, rolstoelers en slechtzienden. Ook buiten de snelfietsroutes en pekelroutes wordt veel gefietst. Door dit meeliften van verbeteringen wordt op relatief goedkope wijze veel verbeterd en wordt afbraak van goede routes voorkomen.

Ad D: Klachten over verkeerssituaties worden via de pers, de Raad en de wijkwethouder aangekaart. Er is nu geen "loket" binnen de gemeente waar bewoners dergelijke klachten kunnen melden waarna ze effectief worden opgelost. Bij de reorganisatie moet er een heldere werkwijze komen om klachten over verkeerssituaties effectief op te lossen zonder dat de Raad of de wijkwethouder er aan te pas hoeven te komen.

Fietsersbond: Ria Glas

Kracht van Utrecht – initiatief: Jan Korff de Gidts

24 maart 2012