

5 FIETS

Het BRU ziet groot groeipotentieel voor de fiets en is dan ook van oordeel dat forse, extra investeringen verantwoord en noodzakelijk zijn in fietsinfrastructuur, stallingvoorzieningen en diefstalpreventie. Opgave voor de toekomst is de kwaliteit van het fietsnet op het gewenste hoge niveau te krijgen. Betere doorstroming, uniforme vormgeving en bewegwijzering en aandacht voor de veiligheid zijn daarbij belangrijke punten.

5.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

De fiets is in Nederland een belangrijk vervoermiddel: flexibel, milieuvriendelijk en goedkoop. Hij vergt weinig ruimtebeslag en is snel in de bebouwde kom. In de Utrechtse regio fietst 40% van de inwoners dagelijks. Ritten tot ongeveer 7,5 kilometer - een half uur fietsen - worden algemeen als ideaal voor fietsen beschouwd. Ongeveer 70% van alle verplaatsingen in Nederland is korter dan 7,5 km; van al die korte verplaatsingen wordt slechts 37% met de fiets afgelegd¹⁰. Dit betekent dat er voor de fiets nog een grote groeipotentie is: ongeveer een verdubbeling. De Utrechtse regio is, gelet op de schaal, zeer geschikt voor fietsen.

Bepaalde ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen zijn voor de fiets minder gunstig:

- ◆ De regio dikt uit, waardoor ook de per fiets af te leggen afstanden groter worden.
- ◆ Grote infrastructurele voorzieningen zoals snelwegen, spoorlijnen en kanalen vormen vaak barrières voor fietsers.
- ◆ Ontgroening en vergrijzing van de bevolking werkt negatief op het fietsgebruik.
- ◆ Allochtone inwoners van Nederland fietsen veel minder dan autochtone.
- ◆ Door de voortdurende economische groei neemt het autobezit toe en daarmee ook het autogebruik.

De inwoners van de provincie Utrecht voeren de volgende redenen aan om geen fiets te gebruiken (1997):

- ◆ De afstand is te groot (67%).
- ◆ Het weer is te slecht (62%).
- ◆ Fietsen is ongemakkelijk (35%).
- ◆ De fiets kan gestolen worden (13%).
- ◆ Er is sprake van sociale onveiligheid (7%).
- ◆ De fiets is kwetsbaar in het verkeer (6%).

Opmerkelijk is dat deze redenen grotendeels weerlegd kunnen worden en dat in hoge mate aan de bezwaren tegemoet is te komen:


- ◆ Afstand te groot? 70% van alle ritten is korter dan 7,5 kilometer.
- ◆ Slecht weer? Het regent in Nederland slechts 7% van de tijd.
- ◆ Ongemakkelijk? Fietsen worden technisch steeds beter, net als de fietsinfrastructuur.
- ◆ Diefstal? Er bestaan inmiddels geraffineerde preventieve methoden, zoals al dan niet bewaakte stallingen en technologische mogelijkheden (chips) om gestolen fietsen te traceren.
- ◆ Sociale en fysieke veiligheid? Hoogwaardige, veelal vrij liggende en goed verlichte fietspaden maken fietsen steeds veiliger, in beide opzichten.

Het grote groeipotentieel van de fiets moet ook in relatie worden gezien met de beschikbare middelen en worden vergeleken met de budgetten die voor de auto en het openbaar vervoer beschikbaar zijn. Dan blijkt dat de investeringen voor de fiets - goed voor 7% van het aantal verreden kilometers en voor 27% van het aantal verreden ritten - totnogtoe uiterst karig zijn vergeleken met die voor de andere vervoerwijzen. In het openbaar vervoer bijvoorbeeld

¹⁰ CBS/OVG, 2001.



5.1 DOORGAANDE FIETSRUTES

 fietsnet

investeert de overheid honderd maal zoveel als in de fiets. Dit steekt schril af tegen het aantal reizigers in het openbaar vervoer en het aantal fietsers en tegen het aantal afgelegde kilometers per openbaar vervoer en per fiets.

Het BRU is daarom van oordeel dat forse, extra investeringen in fietsinfrastructuur, stallingvoorzieningen en diefstalpreventie verantwoord en noodzakelijk zijn.

5.2 BELEID

Het BRU wil het fietsen sterk bevorderen. Het netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen tussen de belangrijkste concentraties van woningen, bedrijven en overige voorzieningen wordt uitgebreid en verbeterd. Ontbrekende schakels worden aangelegd. Ook komen er goede parkeer-voorzieningen en een complete bewegwijzering. En fietsdiefstal moet worden teruggedrongen. Innovatieve projecten zullen leiden tot meer aandacht voor de fiets. Om de gewenste bevordering te realiseren is een beleidsintensivering nodig en de inzet van extra middelen.

Het Verkeersmodel Regio Utrecht wijst uit dat alleen al op grond van de bevolkingsgroei het gebruik tot 2015 met 20% toeneemt. Het BRU koestert een hogere ambitie en wil het percentage op 30% brengen, waardoor het aandeel van de fiets gelijk blijft. Voorwaarde is de uitvoering van bovengenoemde en in 5.3 uitgewerkte maatregelen.

Het veilig vormgeven van schoolfietsroutes is van groot belang, zowel voor de veiligheid van de schoolgaande kinderen als voor het bevorderen van het fietsgebruik.

En de voetganger?

Aan de voetganger is geen hoofdstuk gewijd in dit RVVP. Toch is de voetganger in het voor- en natransport voor auto, openbaar vervoer en fiets een belangrijke verkeersdeelnemer. 1,6% van alle kilometers en 18% van alle verplaatsingen wordt te voet afgelegd. Ruim 10% van de dodelijke slachtoffers in de provincie is voetganger; voor ziekenhuisgewonden is dat 6%. De verkeersslachtoffers te voet vallen meestal op gemeentelijke wegen. Voetgangers verdienen een eigen, veilige plek in het verkeerssysteem. Het BRU acht het in eerste instantie de taak van de wegbeheerders om hiervoor te zorgen. Subsidievoorstellen zal het BRU toetsen op de positie van de voetganger en voorzieningen daarvoor ook subsidiabel stellen. Voor wat de verkeersveiligheid betreft verdienen de schoolroutes specifieke aandacht. Dat geldt zowel voor de infrastructuur als voor de verkeerseducatie.

5.3 MAATREGELEN

5.3.1 REGIONAAL FIETSNETWERK

In 1999 heeft het BRU een regionaal fietsplan vastgesteld. In dit fietsplan is een zeer dicht net van fietsverbindingen opgenomen. Van de ambitieuze voornemens is echter weinig terechtgekomen, o.a. door capaciteitsgebrek van de ambtelijke diensten, financiële beperkingen van de gemeenten en inpassingsproblemen. Dit heeft geleid tot een groot aantal onvervulde verwachtingen, omdat de uitvoering van noodzakelijke projecten afketste. Het nieuwe fietsplan is daarom meer uitvoeringsgericht.

De globale eisen die aan het fietsnetwerk gesteld moeten worden zijn in tabel 5.1 opgesomd.

| | |
|---------------|--|
| Samenhangend | Fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel, waarbij de onderdelen op elkaar aansluiten. |
| Direct | Fietsinfrastructuur biedt een zo direct mogelijke route, zonder omrijden. |
| Aantrekkelijk | Vormgeving van fietsinfrastructuur maakt fietsen aantrekkelijk. |
| Veilig | Fietsinfrastructuur is verkeersveilig. Drukke kruisingen met het autoverkeer worden vermeden. Daarnaast is ook de sociale veiligheid van belang. |
| Comfortabel | De fietser heeft vlotte en comfortabele doorstroming. In sommige gevallen kan dit ten koste gaan van de doorstroming van andere vervoerwijzen. |

Tabel 5.1. Globale eisen voor het regionale fietsnetwerk.

De eisen uit tabel 5.1 zijn door het CROW¹¹ uitgewerkt in concrete normen. Het BRU past deze normen toe op het fietsnet.



5.3.2 VERBINDINGEN: FIETSNET EN KERNNET

Voor de hele regio is in overleg met de gemeenten een fietsnet ontwikkeld. In kaart 5.1 is dit fietsnet weergegeven. De belangrijkste verbindingen tussen de kernen en met de centrale stad vormen het kernnet; zie kaart 5.2. Dit kernnet is het geheel aan fietsverbindingen waar de fietser voor het woon-werkverkeer, maar ook voor recreatief gebruik, minimaal over zou moeten beschikken om zich snel en comfortabel te kunnen verplaatsen. Het gaat daarbij om brede verbindingen, voorzien van glad asphalt, bij voorkeur vrijliggend en voorzien van verlichting. Punt van aandacht zijn de barrières die sommige HOV-routes vormen voor overstekende fietsers (en voetgangers). Ook hiervoor zijn aanpassingen noodzakelijk. Op korte termijn wordt de bestaande infrastructuur die het kernnet vormt door het BRU in overleg met de wegbeheerders getoetst aan de normen van het CROW.

Op kaart 5.2 staan projecten afgebeeld die op korte of langere termijn uitgevoerd kunnen worden om het netwerk te verbeteren. Uiteraard kunnen daar nog tal van projecten aan worden toegevoegd. Ook staan met een aparte kleur enkele zgn. experimentele verbindingen weergegeven. Deze zouden weliswaar een wezenlijke bijdrage aan het netwerk kunnen leveren, maar ze zijn technisch dermate ingewikkeld en/of kostbaar dat ze redelijkerwijs niet binnen een afzienbare termijn gerealiseerd kunnen worden.

Het kernnet zoals dat op kaart 5.2 is vastgelegd is een streefbeeld. Het geeft het gewenste netwerk van hoogwaardige verbindingen weer. Dit zijn de snelste en meest gebruikte routes tussen de belangrijkste bestemmingen in de diverse kernen. De kerngebieden uit hoofdstuk 3 horen hier ook bij. In werkelijkheid schiet de kwaliteit van dit netwerk op de meeste verbindingen tekort; sommige verbindingen zijn zelfs nog niet aanwezig. Het BRU streeft er naar dit netwerk op termijn op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen en de ontbrekende schakels aan te leggen. Voorstellen om dit te realiseren worden zoveel mogelijk en met prioriteit gehonoreerd.

Overigens kunnen projectvoorstellen voor voorzieningen die niet in het kernnet vallen ook in aanmerking komen voor subsidie, maar daar wordt een lagere prioriteit aan toegekend.

Het BRU hanteert de volgende prioriteitstelling:

- ◆ Projecten uit het kernnet (kaart 5.2).
- ◆ Projecten uit het net van doorgaande fietsroutes (kaart 5.1).
- ◆ Overige fietsmaatregelen.

11 Het CROW is het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur

De BRU-gemeenten werken momenteel verschillende fietsprojecten uit die in het kernnet passen. Het betreft de volgende projecten:

| WEGBEHEERDER | PROJECTOMSCHRIJVING |
|-------------------|--|
| Provincie Utrecht | Uithof - Zeist: verkorten fietsverbinding Utrecht De Uithof naar Zeist. |
| Nieuwegein | Liesbosch - Biezenwade: aanleg ontbrekende schakel. |
| Zeist | Lage Weg: verbeteren fietsroute (inmiddels in uitvoering). |
| Vianen | Westelijke Parallelweg: verkorten fietsverbinding van en naar het busstation (opgenomen in MPVV 2003). |
| De Bilt | Leijenseweg: aanleg fietsvoorzieningen langs spoorlijn tussen Leijenseweg en fietstunnel. |
| Houten | Fietstunnel Rondweg - De Staart (in uitvoering). |
| Utrecht | Utrecht Noord - Lage Weide: aanleg ontbrekende schakel. |
| Zeist | Dorpsstraten: verbeteren fietsroute (in uitvoering). |
| Zeist | Boulevard, Zandbergenlaan en Nieuwe Dolderseweg: verbetering bereikbaarheid station Den Dolder (opgenomen in MPVV 2003). |
| Zeist | Verbeteren route Zeist-Soesterberg (Verlengde Slotlaan) |
| Nieuwegein | Zuidstedeweg: verbeteren kwaliteit. |
| Nieuwegein | Fietspaden Marconibaan: verbeteren kwaliteit. |
| Bunnik | Station Bunnik - Uithof: verbeteren kwaliteit. |

Tabel 5.2. In voorbereiding zijnde fietsprojecten.

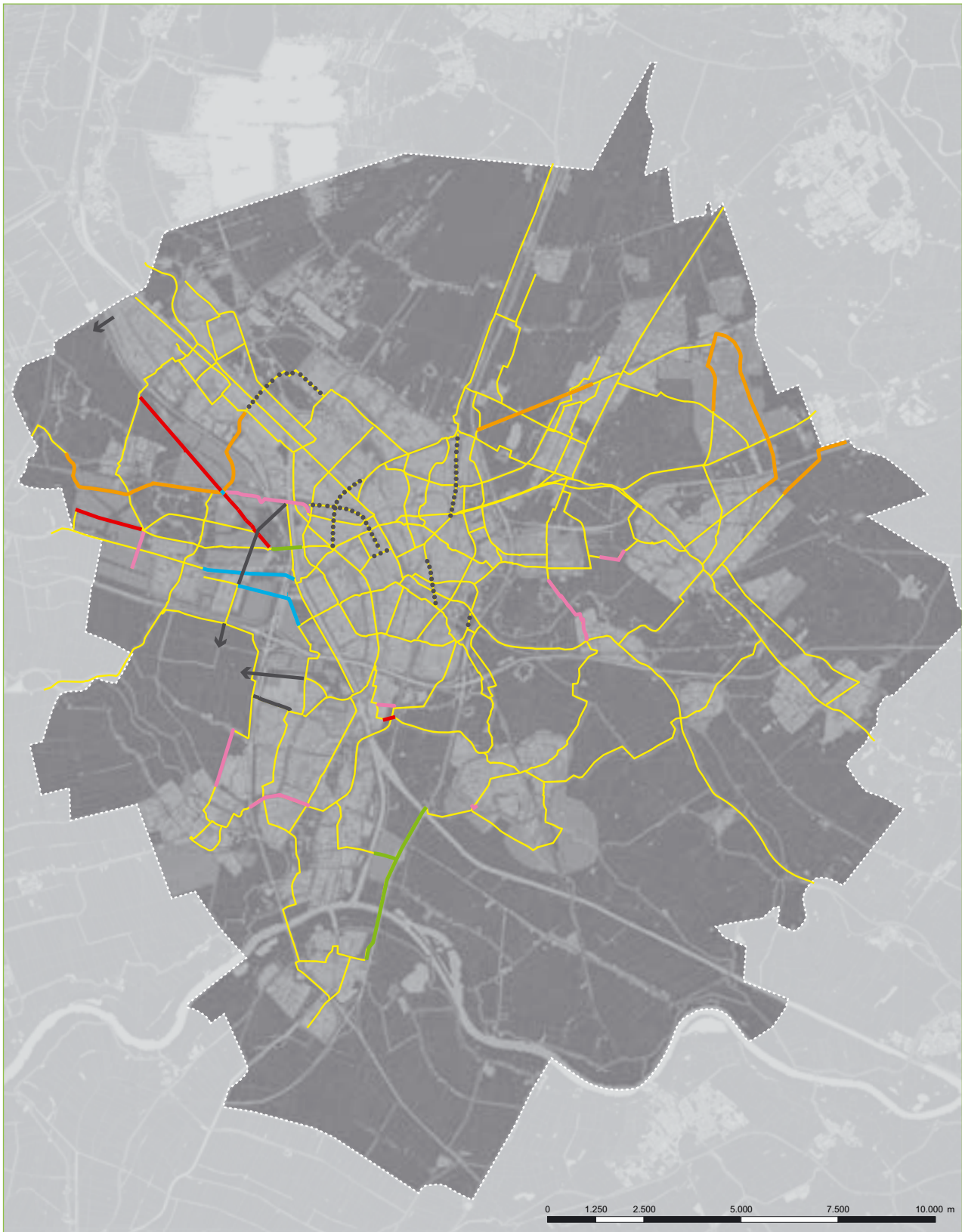
Op de lange termijn kent de regio verschillende grote fietsprojecten. De uitvoering is vaak moeilijk en tijdrovend. Het BRU doet er alles aan om deze projecten toch uitgevoerd te krijgen omdat het essentiële elementen in het fietskernnet zijn:

- ◆ Fietsbrug Leidsche Rijn - Utrecht: ontbrekende schakel, uitvoering 2012.
- ◆ Verbinding Houten - Nieuwegein - Vianen: ontbrekende schakel, uitvoering 2012.
- ◆ Corridor Utrecht - Amersfoort: ontbrekende schakel, te lage kwaliteit, uitvoering onbekend.
- ◆ Het concept fietssnelweg Utrecht - Amsterdam heeft voor het BRU geen prioriteit. Daarvoor is het aantal fietsers tussen Utrecht en Amsterdam te gering. Wel zullen onderdelen van deze route verbeterd en aangepast worden, zoals dat bijvoorbeeld al gedeeltelijk tussen Utrecht en Maarsse is gebeurd. Op termijn kan zodoende een snellere verbinding in de regio tot stand komen.










5.3.3 FIETSPARKEERVOORZIENINGEN EN DIEFSTALPREVENTIE

Het niet adequaat en veilig kunnen stallen van de fiets is een van de redenen waarom veel mensen afzien van het gebruik van de fiets. Dat geldt zowel voor het stallen thuis als op de bestemming elders. De fietser vreest diefstal en beschadiging als hij zijn fiets op willekeurige plekken parkeert. Bovendien zijn de aan hekken en puilen vastgeklonken fietsen vaak een lastig obstakel voor de weggebruikers en is het wildparkeren ook uit esthetisch oogpunt ongewenst.





5.2 FIETSKERNNET MET PROJECTEN

- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------|
|  | kernet |  | uitvoering in 2008 |
|  | uitvoering in 2004 |  | uitvoering in 2012 |
|  | uitvoering in 2005 |  | lange termijn project |
|  | uitvoering in 2006 |  | uitvoering onbekend |
|  | verbinding tracé nader te bepalen | | |

Het succes van de bewaakte stallingen die de laatste jaren in de stad zijn ingericht toont aan dat de behoefte groot is. Ook bij knooppunten van openbaar vervoer (stations en haltes) moeten meer goede parkeermogelijkheden komen om het zogenaamde ketenvervoer (gecombineerd vervoer per fiets en openbaar vervoer) te bevorderen.

Kortom, de fietser mag rekenen op goed bereikbare, gebruiksvriendelijke en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen. De aanlegkosten zijn, in vergelijking met parkeervoorzieningen voor de auto, laag.

Het BRU zal bijdragen aan het verbeteren en aanleggen van nieuwe fietsparkeervoorzieningen. De projecten moeten een regionaal karakter hebben en passen binnen de ambities van het Fietsplan. Het aantal door de gemeenten aangemelde projecten was beperkt en vroeg niet om prioritering. De onderstaande stallingprojecten komen alle voor een bijdrage van het BRU in aanmerking.

| GEMEENTE | PROJECT |
|------------|---|
| Utrecht | Uitbreiding fietsenstalling Vredenburg (in uitvoering). |
| Utrecht | Realisatie Fietstransferium Lucas Bolwerk. |
| Driebergen | Aanpassen en uitbreiden fietsenstallingen station Driebergen - Zeist. |
| Houten | Verbeteren en uitbreiden stallingen bij Houten centrum. Opmerking: Dit project komt voor subsidie in aanmerking als verschuiving van de modal split ten gunste van de fiets wordt aangetoond. |
| Zeist | Fietsparkeren in het centrumgebied |

Tabel 5.3. Stallingvoorzieningen voor de fiets.

5.3.4 FIETSDIEFSTAL

Fietsers zijn veelvuldig het slachtoffer van diefstal. Het gebeurt zo vaak dat de samenleving geneigd is dit als normaal te beschouwen. Het BRU beschouwt fietsendiefstal als een ernstig delict en een belemmering voor reizigers om van de fiets gebruik te maken. Daarom maakt het BRU - samen met politie en openbaar ministerie - werk van diefstalpreventie.

Tegenwoordig worden alle nieuwe fietsen al voorzien van een chip in het frame waardoor na diefstal de locatie van de fiets eenvoudig is te achterhalen. Als BRU willen wij voorts bevorderen dat er meer (gratis) bewaakte stallingen komen. Wij bepleiten ook zwaardere straffen voor de fietsendieven.

5.3.5 FIETSBEWEGWIJZERING

Ontbrekende bewegwijzering op regionale schaal wordt gecompleteerd. Goede bewegwijzering moet een uniform karakter hebben en goed leesbaar en begrijpelijk zijn. De fietser moet ook over een eigen bewegwijzering beschikken en niet afhankelijk zijn van die van het autoverkeer. Hij moet er op kunnen vertrouwen dat altijd de kortste route wordt aangegeven.

5.3.6 DOORSTROMING EN PRIORITEIT

Fietsen moet sneller. De fietser krijgt vrije doorstroming op hoofdfietsroutes. Zeker bij het kernnet moet dit als basiseis gaan gelden. Om die reden dienen verkeersregelinstallaties zoveel mogelijk te worden vermeden. Als ze toch onvermijdelijk zijn dienen ze zo gunstig mogelijk voor de fietsers te worden ingesteld.

Bij heel ernstige knelpunten moet overwogen worden de verbinding voor de fietsers (en uiteraard ook voor de voetgangers) over het knelpunt heen of er onderdoor aan te leggen.

5.3.7 UNIFORM EN OVERZICHTELIJK

Het wegdek van de fietsverbindingen wordt zoveel mogelijk uitgevoerd in rood asfalt of rode tegels. Niet alleen het comfort is hiermee gediend, ook de gebruiksvriendelijkheid wordt door de uniformiteit en de herkenbaarheid bevorderd. Fietsverbindingen zijn zoveel mogelijk voorrangswegen. Vooral in het kernnet zal dat als inrichtingsvoorwaarde gelden.



5.3.8 FIETS EN VERKEERSVEILIGHEID

Het BRU oefent druk uit op alle gemeenten om veiligheidsmaatregelen te treffen conform het programma Duurzaam Veilig. De aanpak wordt verbreed door educatie, voorlichting en handhaving te verbeteren en door nieuwe instrumenten te ontwikkelen. Naast verkeersveiligheid is de fietser ook afhankelijk van de sociale veiligheid. Hieraan wordt tegemoet gekomen door speciale verlichting voor de fietsers en door de omgevingsinrichting bij openbaar vervoerhaltes en fietsroutes.

5.3.9 FIETS EN VERVOERMANAGEMENT

Woon-werkvergoeding voor de fiets, fietslease, goede fietsenstallingen dichtbij de ingang van het bedrijf en douche en/of kleedruimtes stimuleren fietsgebruik. Vervoermanagement moet de bedrijven aansporen dergelijke voorzieningen te realiseren.

5.3.10 PRIORITEITSTELLING

Het BRU geeft prioriteit aan het realiseren van de genoemde infrastructuurprojecten en stallingvoorzieningen. Tegelijkertijd gaat het BRU het regionale fietsnet toetsen aan normen van het CROW. Dit heeft betrekking op o.a. de kwaliteit van de voorzieningen (paden en stroken), de veiligheidssituatie en de bewegwijzering. Bij het op peil brengen van de fietsvoorzieningen wordt prioriteit gegeven aan het kernnet.

Ook wordt prioriteit gegeven aan de stallingvoorzieningen. In 5.3.3 is een aantal voorzieningen genoemd, maar het BRU heeft behoefte aan een structurele inventarisatie, waarbij de aansluiting op het openbaar vervoer een kernpunt vormt.

Voorts geeft het BRU ten slotte prioriteit aan diefstalpreventie, omdat dit een ernstig maatschappelijk probleem is en omdat het voor veel reizigers een belangrijke reden is om de fiets niet te gebruiken. Bij het aanpakken van dit probleem is nauwe samenwerking met politie en openbaar ministerie nodig.

Het BRU werkt deze prioriteiten nader uit in de Uitwerkingsnota Fiets. Deze Uitwerkingsnota wordt opgesteld nadat het algemene beleid is vastgelegd in het RVVP.

Het bevorderen van het fietsgebruik is in de regionale en ook in de lokale verkeers- en vervoerplannen steeds een speerpunt van het beleid geweest. Toch is de realisatie achtergebleven bij alle goede voornemens. Dit moet voor de toekomst worden voorkomen. Daarom zal het BRU met de gemeenten en eventueel ook andere wegbeheerders afspraken maken over de uitwerking en planning van de projecten en de financiering daarvan.

Futuristisch fietsen?

Hoe ontwikkelt het fietsen zich in de toekomst? Staan ons daar nieuwe ontwikkelingen te wachten die op grote schaal worden ingevoerd? Veel ontwikkelingen bestaan al, zoals bijvoorbeeld:

- ◆ Fietsen met hulpmotoren (Spartamet)
- ◆ De ligfiets
- ◆ De overkapte fiets



Of één van de genoemde ontwikkelingen massaal zal worden gebruikt is onzeker. In sommige gevallen zal dat grote consequenties hebben bijvoorbeeld voor de capaciteit op fietspaden, de verkeersveiligheid, de fietsenstallingen enz. Niet alleen de voertuigen ontwikkelen zich; er zijn systemen ontwikkeld voor een compleet revolutionair fiets transportsysteem: het Transglide 2000 Bicycle (www.biketrams.com). Dit systeem bestaat uit een stelsel van ongelijkvloerse kruisingsvrije fietspaden en een continue luchtstroom, waardoor de fietser voortdurend wind mee heeft.

Toekomst voor de fiets: een fietspad met wind mee boven bijvoorbeeld de Graadt van Roggenweg?

