

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Actieplan Utrecht fietst!

2015-2020

Gemeente Utrecht

Utrecht fietst!

Samen op weg naar wereldfietsstad



Utrecht groeit, en hoe: het aantal inwoners in stad en regio stijgt enorm én de aantallen toeristen en bezoekers nemen verder toe. Dat is mooi, en tegelijk een enorme uitdaging om ons leefklimaat op peil te houden en verder te verbeteren. De fiets speelt daarin een belangrijke rol en dat wordt wat mij betreft alleen maar meer.

Ik zie de fiets als hét symbool van de stad die we willen zijn: een open, schone stad met alle ruimte voor fietsers en voetgangers, een vriendelijke en menselijke stad waar veel plaats is voor ontmoetingen. Ik zie de fiets ook als het symbool van vrijheid en emancipatie. Voor jong en oud, voor mensen met een kleine beurs die simpelweg zijn aangewezen op goedkoop transport. Met de fiets kunnen ook zij gaan en staan waar ze willen.

Voor een groeiend aantal mensen is fietsen een hobby geworden. En terecht. Want van fietsen word je blij en ontspannen én je blijft er fit door. Mensen die regelmatig naar hun werk fietsen, zijn dan ook minder vaak ziek. Steeds meer ondernemers in de stad pakken hun kans en verdienen met ‘de fiets’ hun brood. Kortom: fietsen is een hele kosteneffectieve manier van verplaatsen en levert op sociaal, maatschappelijk en economisch gebied allerlei voordelen op.

Als gemeente vinden wij het belangrijk om onze fietsers – jong, oud, ervaren, beginner, toerist, werknemer, e-biker - maximaal te faciliteren: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen. En ook met slimme en innovatieve oplossingen die het fietsen nog leuker maken. Zoals de p-route fiets (het digitale verwijssysteem naar vrije plekken in fietsenstallingen), de grootste fietsenstalling ter wereld waar je zelfs doorheen kunt fietsen, en allerlei manieren om fietsers sneller te laten doorstromen. Door al deze maatregelen hopen we nóg meer mensen op de fiets te krijgen én een toonaangevende fietsstad te worden.

In dit actieplan staan onze ambities en vooral een groot pakket maatregelen waar we de komende jaren mee aan de slag gaan. Veel van die maatregelen zijn voortgekomen uit het stadsgesprek van januari 2015. Ik hoop u de komende jaren regelmatig tegen te komen: niet alleen om met u in gesprek te gaan over Utrecht als wereldfietsstad. Maar ook gewoon, in het voorbijgaan, op de fiets!

Lot van Hooijdonk
Wethouder Verkeer en mobiliteit

Samenvatting Actieplan Utrecht fietst! 2015 - 2020

Met het **Actieplan Utrecht fietst!** gaat Utrecht de uitdaging aan een wereldfietsstad te worden. Waarom willen we dat eigenlijk? Die vraag is niet moeilijk te beantwoorden. Utrecht groeit razendsnel. Het is een plek waar steeds meer mensen graag wonen, werken en leven. Waar dagjesmensen en toeristen met plezier naartoe komen. Dat is heel goed voor de Utrechtse economie, maar die toenemende drukte betekent ook dat we meer moeite moeten doen om onze stad prettig, gezellig, schoon en veilig te houden. In Utrecht doen we dat samen met bewoners, ondernemers en organisaties. De fiets geven we daarbij een hoofdrol. Als we van Utrecht op-en-top wereldfietsstad maken, houden we onze stad (en regio) gezond, in álle opzichten.

Samen op weg naar wereldfietsstad

Om wereldfietsstad te worden, moet Utrecht een fietsstad zijn waar iedereen – van jong tot oud - veilig kan fietsen. Een wereldfietsstad is óók een stad waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt hij – letterlijk en figuurlijk – zo veel mogelijk voorrang. Om wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar werken we hard aan! We willen op een innovatieve manier fietsen gemakkelijker, veiliger én leuker maken.



180 mensen namen deel aan het stadsgesprek Utrecht fietst!



Scholieren en studenten zijn een belangrijke doelgroep als het gaat om verkeersveilig gedrag.

Stadsgesprek Utrecht fietst!

We leggen de lat hoog. En er is al veel in gang gezet en bereikt. Vooral in de afgelopen vier jaar zijn er belangrijke stappen gezet. Dat is de ruim 100.000 fietsers die dagelijks door de binnenstad naar school, werk, winkels of trein fietsen zeker niet ontgaan. Toch zien ook zij, de 'gebruikers' van fietsstad Utrecht, nog genoeg verbeterpunten. Tijdens het Stadsgesprek Utrecht fietst! in januari van 2015, spraken wij uitgebreid met bewoners en organisaties. Dit deden we aan de hand van thema's die uit eerdere interviews onder 800 fietsers naar voren kwamen. Die thema's vormen de kapstok voor dit actieplan **Utrecht fietst!**. De ideeën die tijdens het Stadsgesprek zijn genoemd, bieden veel inspiratie en handvaten om van Utrecht op alle mogelijke (soms zeer innovatieve) manieren een wereldfietsstad te maken.



Ook op deze hoofdfietsroute (hier kruispunt Leidseweg - Kanaalweg) is rood asfalt aangebracht.



In 2014 zijn op het Neude fietsvakken aangebracht, die goed gebruikt worden.



Op meerdere plekken worden wachttijdvoorspellers voor fietsers aangebracht.

De fiets staat voorop
In de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar staat dat er in 2030 een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid moet zijn. De fiets wordt daarbij gezien als **primair vervoermiddel**. Om dit te bereiken, houden we met het actieplan Utrecht fietst! steeds de volgende doelen voor ogen: **fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten en de fietseconomie stimuleren.** Wat gaan we hiervoor doen?

• Fietsroutes en fietspaden
De vijf drukste fietsroutes zijn al flink verbeterd, de komende jaren staan nog eens zeven doorfietsroutes op het programma. De fietspaden vormen steeds meer een herkenbaar netwerk – bijvoorbeeld door het rode asfalt - dat aansluit op het regionale en recreatieve fietsnetwerk. De focus ligt de komende jaren op de afronding – en waar nodig kwaliteitsverbetering – van het hoofdfietsnetwerk Ook verbeteren we alternatieve routes in en om de binnenstad én promoten we het gebruik ervan.

• Verkeerslichten en doorstroming
We kijken samen met bewoners welke verkeerslichten overbodig zijn of beter (lees: fietsvriendelijker) afgesteld kunnen worden. De nieuwe doorfietsroutes bieden een goed en snel (verkeerslicht-arm) alternatief voor de drukkere routes met veel oponthoud. Verder zoeken we actief naar creatieve manieren om wachttijden te verkorten of - als verkorten niet kan – te veraangenamen.

• Werkzaamheden en omleidingen
Wegwerkzaamheden in de stad zorgen vaak voor ergernis bij fietsers. Ondanks alles wat wij als gemeente doen om omleidingen veilig en duidelijk te maken, vinden veel fietsers dat het beter kan. Dus gaan we het beter doen. Strakkere afspraken maken met aannemers, strengere eisen stellen aan uitvoerders en de naleving nog beter toetsen. Ook experimenteren we met creatieve oplossingen om omleidingsroutes te testen en 'leuker' te maken, om zo de ergernis bij fietsers (en daardoor vaak ook onveilig gedrag) te verminderen.

• Verkeersveiligheid en fietsgedrag
Als fietsen in de stad veilig en leuk is, pakken meer mensen hoogstwaarschijnlijk vaker de fiets. Vooral voor kinderen en ouderen is fietsen soms te spannend, door onduidelijke kruispunten, krappe fietspaden en onveilig gedrag van andere weggebruikers. Maatregelen die hiervoor zijn genoemd, zoals kortere wachttijd bij verkeerslichten, hebben zeker effect op de

verkeersveiligheid. Er is een apart actieplan Verkeersveiligheid, met daarin maatregelen om het voor fietsers van alle leeftijden veiliger te maken. Met Utrecht fietst! leggen we nadruk op veilig en fietsvriendelijk wegontwerp en gaan we door met pilots en experimenten om verkeersgedrag positief te beïnvloeden.

• Fietsparkeren en handhaven

Het is duidelijk dat de gemeente fietsparkeren hoog op de prioriteitenlijst heeft staan. Niet zo vreemd, want door de blijvende groei van het aantal fietsers naar de binnenstad en de stations zijn er meer parkeerplekken nodig. Bovendien kiezen vast nog meer mensen voor de fiets als zij weten dat ze die gemakkelijk en veilig kwijt kunnen. De afgelopen jaren zijn er veel parkeerplekken bijgekomen. Die lijn zetten we door: er komen extra fietsenstallingen bij (waaronder de grootste van de wereld!) en de p-route fiets (waarbij fietsers gewezen worden op vrije stallingsruimte) breiden we verder uit.

We blijven inzetten op meer service en heldere informatie over fietsparkeren.

• Fietseconomie

Je hoeft geen Tour de France-kenner te zijn om te begrijpen dat de fiets een positief effect heeft op de stad, ook ná 2015. Als gemeente willen wij onze groeiende stad leefbaar, bereikbaar en economisch sterk houden en zijn we ervan overtuigd dat de fiets daarin een belangrijke rol kan en moet spelen. Investeringen in fietsroutes en -stallingen leveren allerlei voordelen op. De komende zes jaar kijken we zo breed mogelijk hoe de fiets onze stad en regio kan versterken. Als aantrekkelijk en gezond vervoermiddel, als interessant product voor ondernemers, en als trekpleister voor toeristen en bezoekers. We gaan samenwerken met kennisinstituten, waar ook startende ondernemers van kunnen profiteren.



De fietsensector groeit, ook het aantal fietskoeriers.



Op de pedalen

Kortom: we zetten alles op alles om voor iedereen in Utrecht van fietsen de meest logische keuze te maken. Dit doen we samen met het bedrijfsleven, universiteit, hogeschool, maatschappelijke en belangenorganisaties én natuurlijk met bewoners. Via een online netwerkaanpak (social media, kanalen van partners en de community Utrecht fietst!) dagen we fietsers en belanghebbenden uit om mee te denken en doen.
Met het actieplan Utrecht fietst! schakelen we in een hogere versnelling. Samen zoeken we de komende tijd naar nieuwe kansen en oplossingen, en ondernemen we veel actie om van Utrecht een wereldfietsstad te maken.

Lang wachten voor het verkeerslicht nodigt uit tot door rood rijden.

Inhoudsopgave

0. Samenvatting 3
1. Utrecht wereldfietsstad 7
2. Fietsroutes en fietspaden 13
3. Verkeerslichten en doorstroming 20
4. Werkzaamheden en omleidingen 24
5. Verkeersveiligheid en fietsgedrag 28
6. Fietsparkeren en handhaven 32
7. Fietseconomie 40
8. Organisatie en financiën 45



1. Utrecht wereldfietsstad

1.1 Meer mensen op de fiets

Utrecht is de snelst groeiende regio van Nederland: de stad groeit naar verwachting in enkele decennia van 300.000 naar 400.000 inwoners. Het fietsverkeer in Utrecht groeit elk jaar fors. We zijn economisch de meest competitieve regio van Europa. En bovenal een plek waar mensen graag wonen, werken en leven.

Dat willen we natuurlijk zo houden. Utrecht investeert fors in een gezonde, duurzame, bereikbare, leefbare en aantrekkelijke stad. Met als doel een stad die wordt gedomineerd door fietsers en voetgangers. Een stad met een aantrekkelijke openbare ruimte, die uitnodigt om elkaar te ontmoeten. Maar ook een stad die hoog scoort op leefbaarheid, gezonde lucht en minder verkeerslawaai. Dit is goed voor onze inwoners en bezoekers, én draagt bij aan een positief vestigingsklimaat voor nieuwe inwoners en bedrijven.

Utrecht is een échte fietsstad met de bouw van de grootste fietsenstalling ter wereld, de aanleg van comfortabele en snelle fietsroutes zoals het nieuwe fietspad van Lunetten naar De Uithof, de primeur van de P(arkeer)-route voor de fiets en de bouw van een toonaangevende fietsbrug die het stadsdeel Leidsche Rijn met de 'oude' stad verbindt.

Als gemeente willen wij onze groeiende stad leefbaar, bereikbaar en economisch sterk houden en zijn we ervan overtuigd dat de fiets daarin een belangrijke rol kan en moet spelen. We willen dan ook nóg meer mensen op de fiets krijgen. Hoe? Met concrete acties en maatregelen die in dit Actieplan Utrecht fietst! staan. Hiermee gaat Utrecht de uitdaging aan wereldfietsstad te worden.

Een nieuwe fietsbrug over het spoor tussen de Croeselaan en het Moreelsepark zorgt voor een extra verbinding naar het centrum.



1.2 Onze ambitie: samen op weg naar wereldfietsstad

We hebben de ambitie om wereldfietsstad te worden. Wat dat inhoudt? Wij vinden dat we daarvoor een fietsstad moeten zijn waar iedereen veilig kan fietsen: jong, oud, toeristen, (buitenlandse) werknemers. Een wereldfietsstad is óók een stad waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld, wat leidt tot een stillere en vriendelijke stad waar mensen elkaar gemakkelijk ontmoeten. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt hij – letterlijk en figuurlijk – zo veel mogelijk voorrang. Om zo'n wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar werken we hard aan. Tegelijk willen we op een innovatieve manier fietsen gemakkelijker, veiliger én leuker te maken.
Aan het begin van hoofdstuk 2 t/m 7 uit dit actieplan laten we met de 'blikvangers' zien hoe we dat doen.
Ons toekomstbeeld? Een stad waarin van alle verkeersdeelnemers binnen de stad én buurgemeenten de (elektrische) fiets het grootste aandeel heeft. Kortom: een stad die fietst.

1.3 Stevige basis

Er is de laatste jaren al een goede basis gelegd voor Utrecht fietsstad. Met dit ambitieuze actieplan borduren we voort op het coalitieakkoord 2014-2018, op de visie 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en lokale en regionale fietsplannen.

Coalitieakkoord Utrecht maken we samen
Het college van Burgemeester en wethouders vindt fietsen (en lopen) de belangrijkste vorm van vervoer in de stad. De capaciteit voor fietsenstallingen wordt uitgebreid en tot en met 2018 leggen we een verfijnd net van comfortabele doorfietsroutes aan. Ook veel looproutes worden verbeterd, te beginnen in de binnenstad.

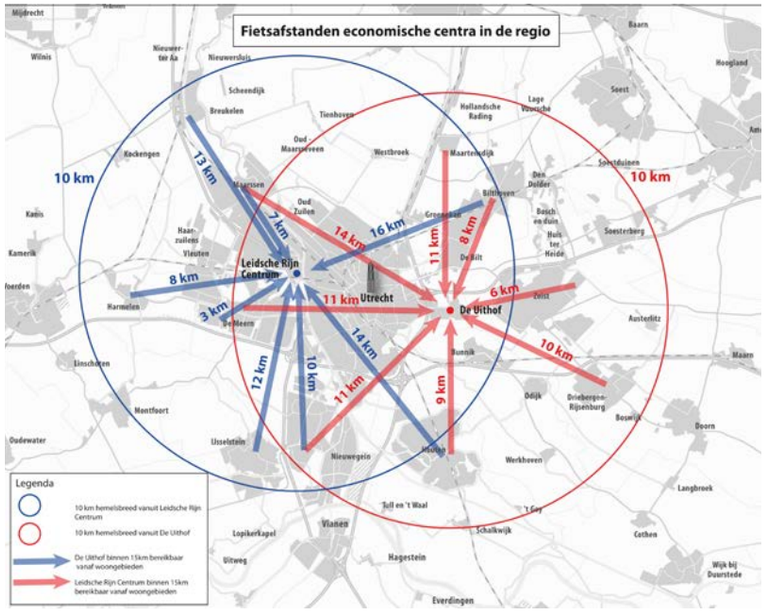


De Merelstraat, ingericht als fietsstraat.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
In de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) staan de uitgangspunten om in 2030 tot een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid te komen. De fiets wordt daarbij gezien als **primair vervoermiddel**. De gemeente Utrecht groeit en het verkeer in de stad neemt toe.
De ruimte hiervoor is soms beperkt. Het Actieplan: Utrecht fietst! borduurt voort op de drie belangrijkste uitgangspunten van UAB: projecten worden zo veel mogelijk in samenhang ontwikkeld (bijvoorbeeld het verblijfsklimaat in een winkelstraat verbeteren én fietsers en voetgangers meer ruimte geven), de positie van de fiets is afhankelijk van de plek in de stad (dit kan in de binnenstad anders zijn dan in Leidsche Rijn) én het gedrag en de behoeften van de verkeersdeelnemers zijn leidend. Deze nieuwe koers is uitgewerkt in de vijf actieplannen Utrecht fietst!, Voetganger, Verkeersveiligheid, Goederenvervoer en Schoon vervoer.

De samenhang tussen deze plannen en de netwerken voor fiets, voetganger, auto en openbaar vervoer (OV) wordt stadsbreed in de Nota Slimme Routes Slim Regelen gewaarborgd. Daarnaast is per gebied een gebiedsagenda opgesteld. Deze (zes) gebiedsagenda's beschrijven per gebied de belangrijkste ideeën en wensen voor verkeer en mobiliteit. Met de gebiedsagenda's bekijken we of we de ruimte in de wijken anders en/of beter kunnen verdelen.

Regionale fietsvisie
Utrecht heeft in 2015 328.000 inwoners. De stad is onderdeel van een stedelijk gebied met ruim 650.000 inwoners. Deze stedelijke regio heeft een belangrijke groeipotentie voor het fietsverkeer. Samenwerking met onze buurgemeenten en de provincie is dan ook onmisbaar. Doelstelling van de regionale Fietsvisie (BRU, 2013) is een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2011. Ongeveer 60% van de beroepsbevolking woont binnen 15 kilometer van de werkplek en kan in veel gevallen op de fiets naar het werk.



60% woont binnen 15 km van de werkplek en zou op de fiets kunnen.
Klik hier voor een grotere kaart

Bij station Lunetten start de nieuwe en snelle fietsroute naar De Uithof.



Op naar Utrecht fietsstad (2011)
Dit actieplan Utrecht fietst! is de opvolger van 'Op naar Utrecht Fietsstad', dat het college van B&W in 2011 heeft vastgesteld.
Er is de afgelopen vier jaar al veel bereikt voor fietsend Utrecht:

- De **kwaliteit van de 5 belangrijkste fietsroutes én van de twee regionale Fiets Filevrij routes** is verbeterd, waarbij de aandacht is verlegd van een knelpuntenaanpak naar opwaardering van de **totale route**.
- **Ontbrekende schakels** zijn aangelegd, zoals de onderdoorgang bij de Spinozatunnel, het fietspad. Tussen de Rails in Lunetten en de fietsbrug De Gagel in Overvecht.
- **Fietsparkeren en de beschikbaarheid van leenfietsen** zijn verbeterd; er zijn nieuwe inpandige fietsenstallingen in de binnenstad (o.a. Vredenburg, Zadelstraat, Jaarbeursplein) en bij stations. Er is continu aandacht voor geschikte stallingsmogelijkheden. Extra leenfietsen zijn beschikbaar op P+R's en op twee proeflocaties (Janskerkhof en Moreelsepark). Bij vrijwel alle bushaltes heeft de gemeente fietsklemmen geplaatst.

1.4 Stadsgesprek Utrecht fietst

Utrecht maken we samen, dat is waar het college van Burgemeester en wethouders voor staat. Voor het stadsgesprek Utrecht fietst! (26 januari 2015) nodigde de gemeente bewoners, ondernemers en organisaties uit om mee te praten over hoe Utrecht een (nog) betere fietsstad kan worden. Met 180 deelnemers bespraken we onderwerpen die uit eerdere straatinterviews als belangrijk naar voren waren gekomen. Samengevat is aan de gesprekstafels nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de volgende zaken:

- De rode draad is dat de gemeente wordt gevraagd duidelijk en consequent de keuze voor de fiets te maken. Bijvoorbeeld bij het scheiden van fietsverkeer en autoverkeer, maar ook als het gaat om parkeren. Fietsparkeren mag soms ten koste gaan van autoparkeren.
- Een verbetering van de fietsinfrastructuur vraagt niet alleen om grote projecten, maar juist ook om aandacht voor de details. Zoals de vormgeving van een bocht, voldoende opstelruimte voor fietsers bij verkeerslichten en het weghalen van overbodige paaltjes.
- Bij parkeren wordt gepleit voor stallingsplekken die onderscheidend zijn in loopafstand naar de eindbestemming, in kwaliteit en wellicht ook in tarief: dichter bij de bestemming, dan ook meer service, bewaakt, eventueel betaald.
- De deelnemers geven aan dat fietspaden soms te smal zijn en dat fietsers van noord naar zuid en van oost naar west nu altijd via de binnenstad moeten rijden. Alternatieve routes die de drukke binnenstad vermijden, zijn gewenst, net als goede herkenbaarheid van de routes.
- Fietsers hebben last van wachttijden voor verkeerslichten, onduidelijke voorrangssituaties en (tijdelijke) knelpunten en obstakels. Dit leidt soms tot asociaal gedrag en tot minder veiligheid. Vooral voor jonge verkeerdeelnemers en ouderen is de verkeerssituatie soms ingewikkeld en onoverzichtelijk.
- Fietsen in Utrecht moet leuk en prettig zijn. Goed gedrag moet worden beloond en als de situatie duidelijk is, kunnen overtredingen worden bestraft.
- De deelnemers roepen de gemeente op om veel meer te testen, (gedrags)maatregelen uit te proberen, meer onderzoek te doen en gegevens te verzamelen over bijvoorbeeld routekeuze.

In maart 2015 heeft een reviewteam het concept actieplan getoetst op o.a. volledigheid, ambitie en verwerkte inbreng van het stadsgesprek. Deelnemers van het reviewteam kwamen vanuit Universiteit Utrecht, Universiteit van Amsterdam, de Fietsersbond, Studentenunie en Springlab.

Op utrecht.nl/fiets/actieplan staat een overzicht van alle maatregelen, acties en creatieve ideeën die de deelnemers aan het stadsgesprek hebben benoemd. Veel van die oplossingen zijn opgenomen in dit actieplan en worden daadwerkelijk uitgevoerd. Ook de factsheets over de gesprekstthema's besproken tijdens het stadsgesprek staan op die websitepagina.

Serviceverleners zetten fietsen recht in de binnenstad.



180 mensen namen deel aan het stadsgesprek Utrecht fietst!



1.5 Utrecht kiest voor de fiets

De gemeente Utrecht wil de komende jaren nóg meer aandacht aan de fiets geven en hier het belangrijkste vervoersmiddel in Utrecht van maken. Gegeven de gemeentelijke koers en de aandachtspunten uit het stadsgesprek, staan hieronder de hoofddoelen van het Actieplan Utrecht fietst!

1. Fietsers faciliteren
De huidige én toekomstige fietsers faciliteren door fietsroutes te verbeteren, nieuwe fietspaden aan te leggen en de parkeervoorzieningen uit te breiden. Comfort, snelheid en veiligheid staan daarbij voorop!

2. Fietsen leuker maken
Fietsgebruik nog aantrekkelijker en leuker maken, door voldoende variatie in routes en parkeermogelijkheden en kortere wachttijden bij verkeerslichten. Aanbod, comfort, kwaliteit, informatievoorziening en service moeten worden afgestemd op de wensen van de (verschillende soorten) fietsers.

3. Fietsgebruik specifieke doelgroepen bevorderen
Groepen die nu weinig fietsen (o.a. kinderen en ouderen) uitdagen om (vaker) met de fiets te gaan. Ook kan het aandeel fietsers tussen Utrecht en de buurgemeenten worden verhoogd onder meer door de opkomst van de elektrische fiets.

4. Fietseconomie stimuleren
De waarde van de fiets vergroten door het fietstoerisme uit te bouwen en te stimuleren dat meer werknemers (ook uit de regio) op de fiets naar hun werk gaan. Door alle fietsverbeteringen uit het actieplan het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven verbeteren.

Strategie
Wat gaan we op hoofdlijnen doen om deze doelen te bereiken?

- **Goede en herkenbare fietsinfrastructuur realiseren:** zorgen voor kwalitatief goede routes, betere doorstroming bij verkeerslichten, meer fietsparkeerplekken in de binnenstad en bij stations, én stimuleren van goed gebruik hiervan.
- **Fietsen voor alle leeftijden mogelijk maken:** zorgen voor voldoende rustige, herkenbare en veilige fietsroutes voor fietsers met verschillende snelheden.
- **Verkeersveilig gedrag van verkeersdeelnemers stimuleren:** bewustwording creëren rondom de eigen verantwoordelijkheid in het verkeer.
- **Fietsbeleving verbeteren:** aandacht voor de omgeving en een gevarieerd aanbod in fietsroutes en parkeervoorzieningen. Onderzoek en innovaties spelen hierbij een belangrijke rol.
- **De rol van de fiets in de Utrechtse economie versterken:** fietstoerisme uitbouwen, vestigingsklimaat verbeteren en fietsgebruik door werknemers stimuleren met mobiliteitsmanagement.
- **Via een online netwerkaanpak (social media, kanalen van partners en de community Utrecht fietst!)** fietsers en belanghebbenden uitdagen om mee te denken en doen over het aantrekkelijker maken van fietsen in Utrecht.
- **De samenwerking aangaan** met het bedrijfsleven, universiteit, hogeschool, maatschappelijke en belangenorganisaties.

Eén van de doelen is om ook kinderen meer te laten fietsen.



Fietsen in Utrecht moet voor alle leeftijden mogelijk zijn.





Elke dag fietsen veel mensen over het Amsterdam-Rijnkanaal van en naar Leidsche Rijn.

1.6 Leeswijzer

Tijdens het stadsgesprek is gesproken over zeven gesprekstheme's: fietsroutes en fietspaden, verkeerslichten en doorstroming, verkeersveiligheid en fietsgedrag, fietsparkeren, verwijderen en handhaven, wegwerkzaamheden en omleidingen en fietseconomie. In dit actieplan beschrijven we aan de hand van deze thema's wat we gaan doen om de doelen te bereiken. Vanwege de samenhang en inhoudelijke overlap behandelen wij de thema's Fietsparkeren en Verwijderen en handhaven in één hoofdstuk. Per hoofdstuk geven we aan wat de huidige situatie is, welke aandachtspunten en mogelijke acties er tijdens het stadsgesprek naar voren kwamen en waar wij de nadruk op leggen Elk hoofdstuk sluiten we af met concrete maatregelen en acties die we de komende jaren uitwerken en inzetten voor Utrecht fietsstad. In hoofdstuk 2 tot en met 7 staan uitspraken van deelnemers aan het stadsgesprek, aangeduid met het volgende symbool: 🧍🧍. Op utrecht.nl/fiets/actieplan staat het totaaloverzicht met alle maatregelen.

2. Fietsroutes en fietspaden

Utrecht kiest voor de fiets: snelle, veilige routes die optimaal gebruikt worden.

Meer dan de helft van de ondervraagde Utrechters[1] gaf aan tevreden te zijn over de fietspaden in Utrecht. Een vijfde vindt dat de fietspaden beter kunnen. De afgelopen jaren zijn vijf belangrijke fietsroutes verbeterd. Voor de komende jaren staan er nog eens negen op het programma. De gemeente investeert in fietspaden door het wegdek te verbeteren en obstakels (zoals paaltjes) waar mogelijk te verwijderen. We leggen doorgaande fietsroutes aan om snel van A naar B te kunnen fietsen. Aan de drukste fietsroutes geven we prioriteit.



Blikvangers

❶ **Twee prachtige nieuwe fiets- en voetgangersbruggen zorgen voor directe en snelle routes tussen belangrijke woon-/werkgebieden en OV-knooppunten: de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (zie afbeelding) én de brug over het spoor tussen de Croeselaan en het Moreelsepark.**

❷ **Als we de drukke routes naar de binnenstad opnieuw inrichten, doen we dat met veel meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Op de Mariaplaats werken we daar aan.**



[1] Straatinterviews onder 800 fietsers in Utrecht, 2014





Links de huidige situatie op de Leidseweg, rechts een impressie hoe deze als fietsstraat wordt ingericht.

2.1 Hoe staan we er voor?

In Utrecht onderscheiden we binnen de hoofdfietsroutes: doorfietsroutes, Top 5-routes en een verdicht sternetwerk rond OV-knooppunten. Het hoofdfietsnetwerk is de basis van het Utrechtse fietsnetwerk.

‘Mensen kiezen niet automatisch de slimste route’

Top 5
De afgelopen periode heeft de gemeente ingezet op kwaliteitsverbetering van de vijf drukste fietsroutes (Top 5) tot aaneengesloten, aantrekkelijke en obstakelvrije routes. Voor de fietser is zo’n integrale routeaanpak beter zichtbaar dan een knelpuntaanpak, zoals die eerder werd toegepast. De Top 5-routes zijn uitgevoerd in rood asfalt, waarmee de herkenbaarheid én de kwaliteit zijn vergroot. Waar mogelijk zijn de fietspaden verbreed, met meer veiligheid en comfort voor de fietsers als gevolg.

Drukke routes
In landelijke onderzoeken worden fietsroutes met meer dan 5.000 fietsers per dag aangemerkt als drukke routes. Het aantal (brom)fietsers dat per dag de singel om de Utrechtse binnenstad passeert, is ongeveer 125.000[1]. Dagelijks rijden er 25.000 fietsers over de Vredenburgroute en passeren ruim 20.000 fietsers de Lucasbrug (tussen de Nobelstraat en Nachtegaalstraat). De routes door de binnenstad zijn eigenlijk te smal voor de grote stromen fietsers en kunnen vaak niet worden verbreed. Bij de verkeerslichten groeit de wachtrij in de spits snel. Ook een aantal fietsroutes richting de binnenstad (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) en rond het Centraal Station is erg druk.

Aantal fietsers per dag, gemeten op de drukste routes van/naar de binnenstad.

Locatie	Aantal (brom) fietsers
Vredenburg	25.000
Wittevrouwenbrug (Biltstraat – Wittevrouwenstraat)	14.600
Lucasbrug (Nobelstraat - Nachtegaalstraat)	20.200
Tolsteegbrug (Twijnstraat – Ledig Erf)	12.200
Van Asch van Wijckstraat	9.200
Monicabrug (Sint Jacobsstraat – Oudenoord)	9.000

Bron: telling beleidsmonitor 2014

[1] Gemeten op één dag tussen 7-19 uur

‘Richt je hoofdfietsnet in zoals we ook met snelwegen hebben gedaan’

Doorfietsroutes en alternatieve routes
Om de fietser - ook de fietser die een langere afstand (7,5 tot 15 km) aflegt - een aantrekkelijk alternatief te bieden ten opzichte van andere vervoerwijzen en de capaciteit van het hoofdfiets-netwerk te vergroten, zijn we gestart met een extra categorie routes: de doorfietsroutes. Dit zijn fietsstraten of vrijliggende fietspaden die bij voorkeur los van de drukke auto- en OV-assen lopen. Er zijn op deze routes minder verkeerslichten en waar mogelijk lopen ze langs groen en water. Deze bredere routes met minder stops zijn ook erg geschikt voor elektrische fietsen. De route vanaf de Vleutensebrug langs het spoor (door de Cremerstraat) naar de binnenstad is een voorbeeld van zo’n doorfietsroute. Doorfietsroutes zijn zowel radiaal gericht (naar de binnenstad) als buitenom door de flank. Veel mensen die door de binnenstad van Utrecht fietsen, rijden via het Vredenburg. Hier wordt het steeds drukker. Daarom promoten en verbeteren we alternatieve routes door en om de binnenstad zodat de drukte verspreid kan worden. We zijn gestart met de Herenroute.

Beheer en gladheidsbestrijding
Beheer en onderhoud van de fietspaden zijn ondergebracht bij het gemeentelijk onderdeel Stadswerken. Hiervoor stelt Stadswerken jaarlijks een programma op. De gemeente is verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding en strooit bij verwachte gladheid dag en nacht op ongeveer 400 km hoofdfietspaden en belangrijke bruggen. Ook wordt (soms handmatig) gestrooid bij fietsdoorgangen en oversteekplaatsen van hoofdroutes, rond basisscholen, winkelcentra etc.



De Prins Hendriklaan is ingericht als fietsstraat, waar auto's te gast zijn.

2.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

In het gesprek over Fietsroutes en fietspaden is de gemeente nadrukkelijk gevraagd duidelijker te kiezen voor de fietser. Het scheiden van verkeersstromen en voorrang voor de fietser zijn daarbij vaak genoemd, net als vaker en langer groen voor fietsers bij verkeerslichten. Deelnemers zien bredere paden en meer opstelruimte bij verkeerslichten als mogelijke oplossing voor drukte op de fietspaden. Daarnaast vinden zij het prettig als fietsroutes goed herkenbaar zijn en moeten er voldoende noord-zuid en oost-west routes in en om vaker de binnenstad komen. Een idee van de deelnemers is om vaker fietsroutes te testen en met de resultaten daarvan verbeteringen door te voeren.

2.3 Welke route nemen we?

Door kwalitatieve verbetering en uitbreiding van het fietsnetwerk maken we ruim baan voor de fietser. We werken hard aan een helder en herkenbaar netwerk, dat aansluit op het regionale en recreatieve fietsnetwerk.

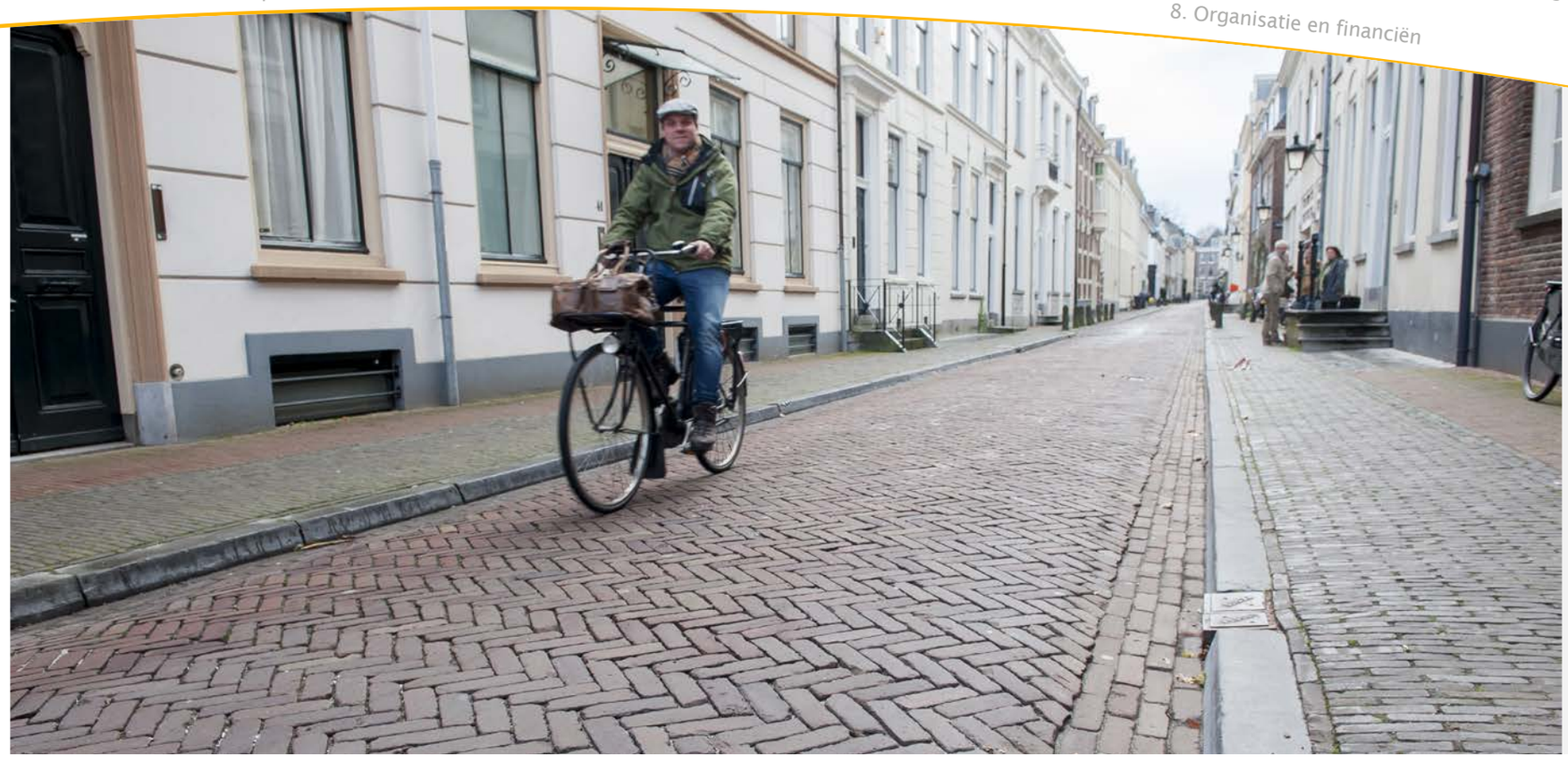
Kwaliteit
De komende jaren gaan wij een herkenbaar fietsnetwerk met voldoende capaciteit realiseren waar fietsers vlot, veilig en comfortabel kunnen fietsen. Voor de inrichting van de hoofdfietsroutes gelden hoge kwaliteitseisen. Om deze eisen te verankeren is een Programma van Eisen in de maak. De eisen moeten zorgen voor veilige en comfortabele fietspaden waarbij we rekening houden met toenemend elektrisch fietsverkeer. We zorgen dat die eisen nóg meer aandacht krijgen bij nieuwe plannen onder meer door het opstellen van een Utrechts inspiratieboek met ‘do’s and dont’s’.



Ook op deze hoofdfietsroute (hier kruispunt Leidseweg - Kanaalweg) is rood asfalt aangebracht.

Hoofdfietsroutes: afronding
De laatste onderdelen van de drukste (top-5) routes van het hoofdnetwerk, waaronder de Leidseweg en de zuidelijke route door Overvecht, worden afgerond. Onderdeel hiervan is de aanleg van de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De fietsroutes door het Stationsgebied worden rond de zomer van 2015 opgeleverd (afronding route Vredenburg-Westplein). Aantakkingen vanuit de binnenstad naar omliggende wijken, zoals de Voorstraat en de Nachtegaalstraat, gaan we verbeteren. Hierbij komen de fietser en voetganger centraal te staan.

Hoofdfietsroutes: doorontwikkeling
In de kaart op pagina 18 is het beoogde hoofdfietsnetwerk ingetekend (inclusief doorfietsroutes). In het plan Slimme Routes Slim Regelen (SRSR)), waar in het najaar van 2015 over besloten wordt, moet dit netwerk in samenhang met de andere netwerken worden verankerd. De investeringen richten we op deze belangrijkste routes en ook de gladheidsbestrijding zetten we hier gericht in. Het hoofdfietsnetwerk wordt verbijzonderd met doorfietsroutes en verdicht rondom OV-knooppunten (sternetwerk). Bij werkzaamheden wordt rood asfalt op de fietspaden aangebracht om de herkenbaarheid en kwaliteit te



De Herenroute is één van de alternatieven om de drukke Vredenburgroute te ontlasten.

vergroten[1]. Alleen in het historische deel van de binnenstad (binnen de singels) en in specifieke uitzonderingen (bijvoorbeeld op grond die niet van de gemeente is) passen we niet standaard rood asfalt toe.

‘Comfort (asfalt) herkenbaar (rood), weinig stoppen’

Doorfietsroutes: routes zonder stops
Doorfietsroutes hebben minder stops dan hoofd-fietsroutes. Het zijn rustige routes die vaak gewoon parallel lopen buiten de hoofdinfrastructuur waardoor de gebruiker meer keuzevrijheid krijgt en meer spreiding van de drukte wordt bereikt. Hierdoor ontstaan prettige en veilige routes met een goede doorstroming. Bij een aantal doorfietsroutes, zoals Beneluxlaan, ’t Goylaan, Marnixlaan en Waterlinieweg wordt de doorstroming voor fietsers verbeterd als onderdeel van de verbetering van de openbare ruimte in relatie tot de verkeersassen.
De komende jaren leggen we zeven comfortabele en veilige doorfietsroutes aan. De keuze voor de routes is tot stand gekomen na overleg met (belangen)organisaties als de Fietsersbond, Kracht van Utrecht en diverse wijkraden. Het stadsgesprek Utrecht fietst! heeft geen aanleiding gegeven om routes toe te voegen of te wijzigen. Gesprekken met ondernemers op Lage Weide hebben geleid tot toevoeging van de doorfietsroute via de Reactorweg. Daarnaast zijn twee routes in onderzoek: Tuinwijk – Tuindorp en Singel noord. Ook wordt bekeken of een doorfietsroute kan worden toegevoegd tussen Vaartsche Rijn en Papendorp.

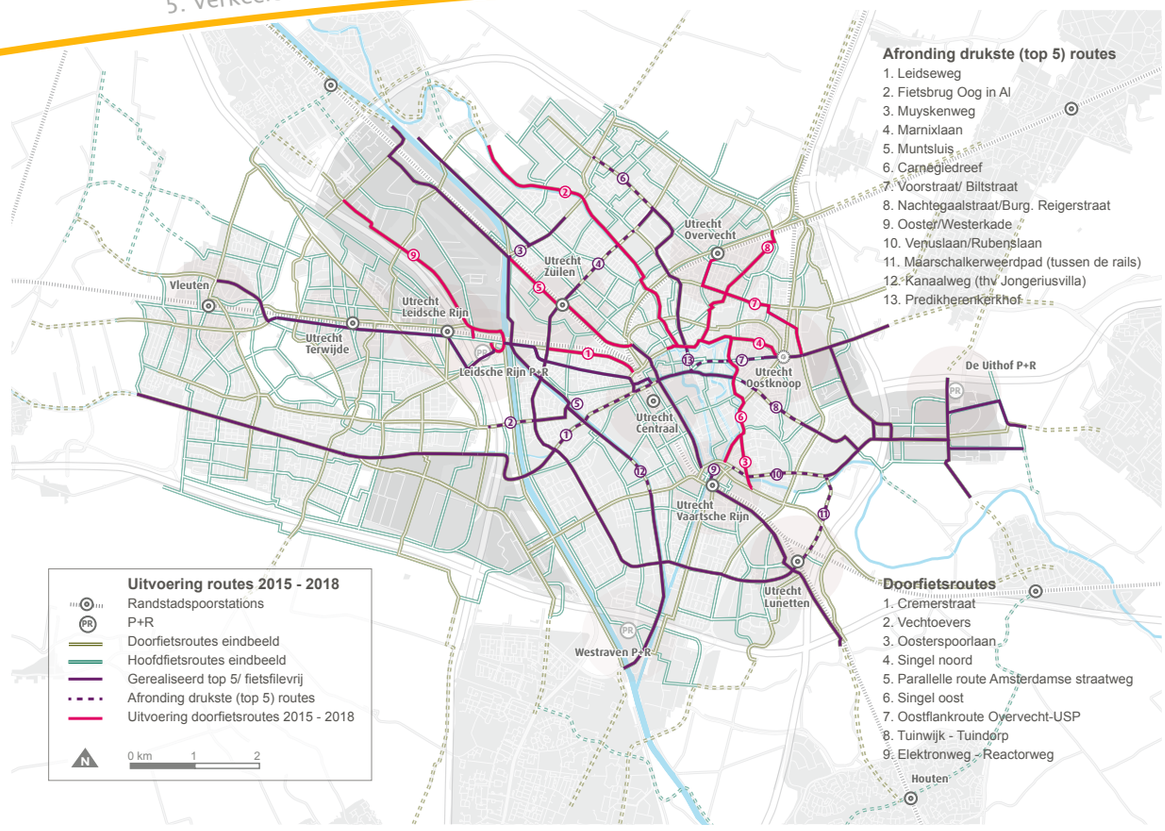
Bij de keuze voor deze routes is vooral gekeken naar de mate waarin een andere drukke route kan worden ontlast, in hoeverre de route een hiaat in het netwerk opvult en/of aansluit op regionale fietsroutes, of de route aansluit bij andere plannen of dat werk met werk gemaakt kan worden.

Twee doorfietsroutes langs een deel van de Singels rond de binnenstad, waardoor hier een prettig én snel alternatief ontstaat voor doorgaand fietsverkeer door de binnenstad.
De route ten noorden van de binnenstad loopt via het Weerdsluiscomplex. Hiervan wordt eerst onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een doorfietsroute. Eén doorfietsroute komt langs

Argumenten bij keuze doorfietsroutes 2015 -2018

	Alternatief voor een drukke route	Hiaat in netwerk	Aansluiting regionale/ recreatieve route of eenvoudig te realiseren	Aansluiting andere plannen/werk met werk
1 Cremerstraat	✔		✔	✔
2 Vechtoevers			✔	✔
3 Oosterspoorbaan	✔	✔		✔
4 Singel noord	✔			✔
5 parallel Amsterdamse straatweg	✔		✔	
6 Singel oost	✔	✔		✔
7 Oostflankroute Overvecht – USP/uithof		✔		
8 Tuinwijk – Tuindorp		✔	✔	
9 Elektronweg/Reactorweg		✔		

[1] Rood asfalt is de vereiste voor alle routes van het hoofdnetwerk, zoals vastgelegd in ‘Verder met de Fiets’ (2002)



Hier de hoofdfietsroutes die de afgelopen vier jaar zijn uitgevoerd én die met dit actieplan worden verbeterd.



Haarrijnsewetering: meer aandacht voor recreatieve routes.

het spoor richting Amsterdam, als alternatieve route voor de Amsterdamsestraatweg. Ook de doorfietsroutes zijn herkenbaar aan rood asfalt.

Een deel van de doorfietsroutes is aantrekkelijk en rustig genoeg voor recreatieve ritten (Vechtoevers, de routes langs de binnenstad en routes langs spoortaluds). Aantrekkelijke langzaamverkeer-routes die verbonden zijn met landelijke recreatieve knooppunten dagen uit en verleiden mensen om in beweging te komen, en er fietsend of wandelend op uit te trekken. In het belang van goede fietsroutes naar de omliggende landschappen van Utrecht voeren we in 2015 een quick-scan uit naar fysieke en belevingsknelpunten in de bereikbaarheid. Op de kaart hierboven is aangegeven welke hoofdfietsroutes de afgelopen 4 jaar zijn uitgevoerd en welke routes met dit actieplan worden verbeterd.

Verbeteringen rond OV-knooppunten, hoofdnetwerk en kleine upgrades in de wijken
Verbreding en verbetering van fietspaden in het hoofdnetwerk, waaronder de sternetwerken rond OV-stations, gebeurt mede op basis van door de Fietsersbond aangedragen knelpunten en aandachtspunten. De komende jaren bekijken we steeds opnieuw welke knelpunten worden aangepakt. Dit doen we door de knelpunten te toetsen aan het Programma van Eisen en de vernieuwde hoofdnetwerkkaart. In de wijken en rond stations verwijderen we overbodige obstakels en paaltjes en zorgen we voor andere kleine verbeteringen, zoals aan het wegdek. Dit doen we ook om de verkeersveiligheid te vergroten. Rond OV-station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf worden langzaam verkeerverbindingen verbeterd. Met een extra fietsbrug over het spoor tussen de Croeselaan en het Moreelsepark wordt de drukke route door het stationsgebied ontlast én een extra verbinding naar het centrum van Utrecht gemaakt.

Aanpak van verkeerslichten en kruispunten
Een belangrijk speerpunt is verbeterde doorstroming door kortere wachttijden bij verkeerslichten. Hoe we dat gaan doen, beschrijven we in hoofdstuk 3.

Alternatieve routes in en om de binnenstad
Het comfort en de herkenbaarheid van de alternatieve oost/west route door de zuidelijke binnenstad via de Herenstraat wordt verbeterd. Daarnaast gaan we fietsers beter informeren over deze route: dit doen we ook over de alternatieve oost/west route door de noordelijke Binnenstad via de Daalsetunnel, Breedstraat, Biltstraat en de noord/zuid route via de Korte Jansstraat/Domstraat/Korte/Lange Nieuwstraat als alternatieve keuze voor de route over de Oudegracht.

2.4 Doen

1. **Hoofdfietsroutes:** de ingezette verbetering van de 5 drukste routes in 2015/2016 afronden.
2. **Aantakkingen hoofdfietsroutes binnenstad:** verbetering fietsroutes in combinatie met betere inrichting voor voetgangers, laden & lossen en andere functies op straat.
3. **7 doorfietsroutes**, realiseren, 3 onderzoeken (w.o. meerwaarde van route tussen Vaartserijn en Papendorp).
4. **Verbeteringen en ontbrekende schakels** in hoofdfietsnetwerk waaronder rond OV-knooppunten.
5. **Sternetwerk Vaartsche Rijn** verbeteren.
6. **Kleine verbeteringen hoofdnetwerk** (op basis van het Programma van Eisen doorvoeren (waaronder overbodige obstakels en paaltjes verwijderen).
7. **Alternatieve routes:** comfort en herkenbaarheid Herenroute verbeteren en alle routes promoten.
8. **Beheer en onderhoud** (waaronder gladheidsbestrijding en toepassen rood asfalt bij groot onderhoud) conform jaarprogramma Stadswerken.
9. **Aantallen fietsers monitoren:** 10 permanente telpunten op fietsroutes om aantallen fietsers te monitoren en data verzamelen van detectielussen bij verkeerslichten om afstelling verkeerslichten te checken.
10. Quick scan knelpunten **recreatieve routes**
11. Opstellen **Programma van Eisen** en **Utrechts inspiratieboek** fietspaden en fietsstraten met do's and dont's.



Eind 2014 is de fietsonderdoorgang bij de Spinozabrug geopend, waardoor verschillende routes tussen noord- en zuid-Utrecht directer en dus sneller zijn geworden.

3. Verkeerslichten en doorstroming

Utrecht kiest voor de fiets: fietsers krijgen vaker groen, verkeerslichten kunnen slimmer (of uit).

Op belangrijke fietsroutes zijn de laatste jaren verbeteringen doorgevoerd om de wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten te verkorten. Verkeerslichten zijn vooral nodig voor de veiligheid en verdeling van alle verkeersdeelnemers op drukke kruispunten of oversteekplaatsen. 30% van de Utrechters die we vroegen wat er beter kan, vindt dat de wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten korter moet. De gemeente wil dat fietsers en voetgangers in het centrum voorrang krijgen op het overige verkeer.

Blikvangers

❶ 1x oversteken in plaats van 2x: op de Biltstraat (bij het Oorsprongpark) steken fietsers schuin over. Ook krijgen fietsers bij deze drukke busbaan 2x groen in plaats van 1x.

❷ Overbodige verkeerslichten gaan we weghalen, zoals hier op de Adriaen van Ostadelaan. Dit gaat gepaard met herinrichting van de verkeerssituatie, waarbij fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.







30% vindt dat de wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten korter moet.

3.1 Hoe staan we er voor?

Meldpunt overbodige verkeerslichten
Utrecht telt ongeveer 200 verkeerslichten, die ervoor zorgen dat iedereen in het verkeer op een veilige manier zijn weg vindt in de stad. In het algemeen staan nut en noodzaak van verkeerslichten niet ter discussie. Wel bestaan er - vooral bij veel fietsers - twijfels of alle verkeerslichten in de stad goed zijn afgesteld en of ze op plaatsen staan waar ze echt nodig zijn. In februari 2015 lanceerde de gemeente een meldpunt waar Utrechters tot eind april 2015 kunnen aangeven welke verkeerslichten (voor een deel van de dag) uitgeschakeld of anders afgesteld kunnen worden. Na enkele dagen waren er al 2.000 meldingen, waarbij verschillende locaties er uit sprongen. Gemeentelijke verkeersexperts beoordelen de binnengekomen meldingen en suggesties en stellen een advies op. Op basis hiervan worden verkeerslichten verwijderd, wordt besloten om de lichten een deel van de dag te laten knipperen of om andere aanpassingen op het kruispunt door te voeren.

Afstelling verkeerslichten
Welke verkeersdeelnemer het vaakst of het langst groen krijgt, is bepaald in de nota Verkeersregelingen. In de nieuwe nota krijgt de fiets een belangrijkere positie dan voorheen. Deze nota is onderdeel van het plan Slimme Routes, Slim Regelen waarover in het najaar van 2015 wordt besloten. Op basis van de aangepaste prioriteit én de input van het meldpunt overbodige verkeerslichten kijken we welke aanpassingen nodig zijn. Er wordt inmiddels een pilot uitgevoerd met twee maal groen licht voor fietsers op drukke fietsoversteken met busbanen (kruispunt Oorsprongpark).

3.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

De rode draad in het stadsgesprek over Verkeerslichten en doorstroming is dat er bij verkeerslichten vaker groen moet komen voor fietsers, om wachttijden te verkorten. Als oorzaak van de lange wachttijden ziet men met name de voorrang die bussen krijgen. Onderzoek naar aantallen fietsers en de noodzaak van verkeerslichten op bepaalde locaties, vormt de basis voor een goede aanpak. Oplossingen voor een betere doorstroming en kortere wachttijden: detectielussen aanbrengen zodat fietsers (eerder) gesignaleerd worden en groen licht krijgen, schuine oversteek voor fietsers op een kruispunt, een groene golf invoeren en meer opstelruimte voor fietsers. Ook zien deelnemers aan het stadsgesprek specifieke oplossingen voor kruisingen, zoals ongelijkvloers kruisen en aanleg van rotondes.

“In ontwerp eerst fiets, dan OV, dan auto”

3.3 Welke route nemen we?

Routes zonder stops
De doorfietsroutes geven voor een aantal routes een verkeerslichtarm alternatief. Door rustige woonstraten in te richten als fietsstraten, met voorrang op verkeer van de zijwegen, ontstaan routes zonder stops. Op basis van het meldpunt overbodige verkeerslichten bekijken we welke verkeerslichten weg kunnen. Voor de doorstroming van fietsers (en overige verkeersdeelnemers) zijn andere oplossingen (zoals een rotonde) te verkiezen boven verkeerslichten. Als de keuze wordt gemaakt om verkeerslichten uit te zetten, moet dit samen gaan met aanpassingen aan het kruispunt.



Drukte in het stationsgebied.

“Richt kruispunten zo in dat verkeerslichten niet nodig zijn en leg verantwoordelijkheid meer bij verkeersdeelnemers”

Groen licht voor fietsers
Daar waar het fietsnetwerk drukke verkeerswegen kruist, blijven verkeerslichten vaak nodig. Per kruispunt moeten we bepalen of de afstelling van de verkeerslichten beter kan, eventueel in combinatie met herinrichting van het kruispunt. We gaan wachttijden verkorten waar het kan. Denk bijvoorbeeld aan het verkeerslicht een deel van de dag uit (knipperen), fietsers 2x achter elkaar groen licht en de overige verkeersdeelnemers 1x groen, rechtsaf altijd groen of in ieder geval tegelijk groen met rechtdoor, fietsers schuin laten oversteken (zoals bij kruispunt Vredenburg) of een extra opstelstrook voor afslaande auto’s/bussen zodat fietsers korter voor rood staan. Veiligheid is bij dit alles een belangrijke afweging. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met prioriteit voor voetgangers en het belang van een goede doorstroming van bussen op bepaalde assen. Voor een meer eenduidige (her)inrichting van kruispunten organiseren we workshops voor verkeersadviseurs en gemeentelijke ontwerpers. En gaan we actief op zoek naar innovaties om wachttijden te verkorten.

Verkeerslichten ‘slimmer’
Op de meeste plekken worden fietsers een paar meter voor een verkeerslicht waargenomen door lussen in het fietspad, zodat zij (eerder) groen licht krijgen. Bij aanleg van nieuwe kruispunten wordt waar het kan fietsdetectie veel éérder, namelijk op 30 meter afstand aangebracht. Ook worden wachttijdvoorspellers voor fietsers geïnstalleerd als de wachttijd voorspelbaar is. Dit is niet het geval in situaties waar bussen voorrang krijgen. Er komen pilots met ‘meelopende’ led-verlichting om groene golven voor fietsers te realiseren.



3.4 Doen

1. **Afstelling verkeerslichten verbeteren voor fietsers:** maatwerk per kruispunt mede op basis van het meldpunt overbodige verkeerslichten (waar mogelijk ‘quick wins’ als 2x groen versneld in verkeersregelingen invoeren).
2. **Weghalen verkeerslichten** op basis van het meldpunt overbodige verkeerslichten en waar nodig kruispunt hierop aanpassen.
3. Experimenteren met **‘2x groen’ voor fiets** bij zeer drukke busbanen.
4. Pilots met **groene golf** met led-verlichting etc.
5. **Workshops voor verkeersadviseurs en ontwerpers** van de gemeente over eenduidige inrichting van kruispunten met hoge eisen voor fietsgebruik.

Op meerdere plekken worden wachttijd-voorspellers voor fietsers aangebracht.

4. Werkzaamheden en omleidingen

Utrecht kiest voor de fiets: strengere eisen, testen en omleidingen leuker maken.

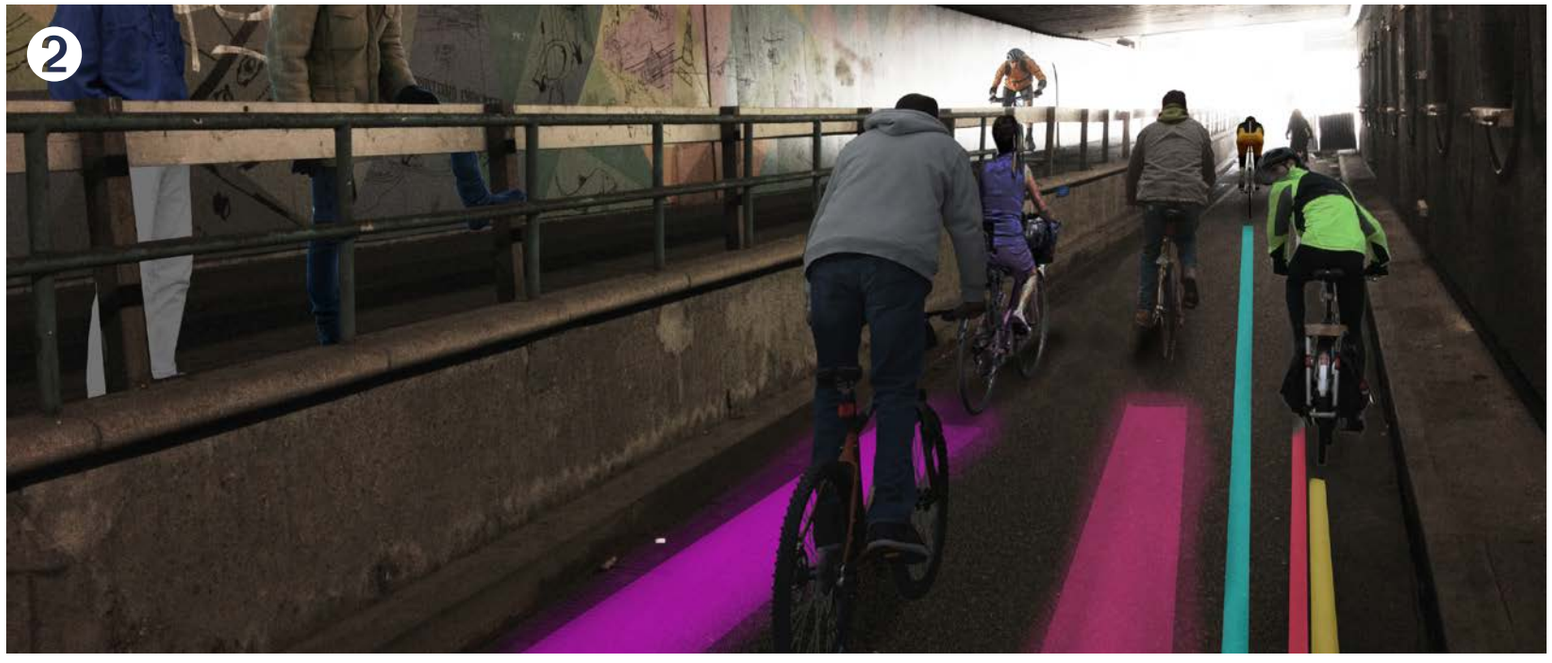
In Utrecht timmeren we letterlijk aan de weg. In de afgelopen jaren hebben we als gemeente veel nieuwe fietsstraten aangelegd, fietspaden verbreed en geasfalteerd. In het Stationsgebied wordt naast de aanleg van nieuwe gebouwen, station en busbanen hard gewerkt om ruim baan aan de fietser te geven. Het aantal fietsers op de route Vredenburg – Centraal Station is in de afgelopen paar jaar overdag gegroeid van 18.000 naar 25.000. 17% van de ondervraagde Utrechters geeft op de vraag welke thema's ze belangrijk vinden aan dat de omleidingen (en de informatievoorziening hierover) beter kunnen.

Blikvangers

❶ **Met gidslijnen op de weg, zoals hier op het Jaarbeursplein, leiden we fietsers door het drukke Stationsgebied. Waar mogelijk gaan we dit vaker toepassen.**

❷ **Happy Biking wil fietsen in Utrecht leuker maken, bijvoorbeeld door op een creatieve manier fietsers baanvast te laten zijn of een omleidingsroute aan te geven.**







Veel ruimte voor fietsers bij wegwerkzaamheden in het drukke stationsgebied.

4.1 Hoe staan we er voor?

Wegwerkzaamheden
De gemeente beoordeelt bij geplande wegwerkzaamheden (zoals groot onderhoud en wegopbrekingen) de bereikbaarheid tijdens het werk. Als die in het geding is, wordt in het uiterste geval de planning of fasering van een project aangepast. De gemeente toetst de fietsomleidingsroutes op kwaliteit en de veiligheid voor met name fietsers en voetgangers. De aannemer die in opdracht van de gemeente de wegwerkzaamheden uitvoert, legt ook de tijdelijke fietsroutes of omleidingen aan.

Stationsgebied
De bouwwerkzaamheden die de meeste hinder veroorzaken voor de fiets vinden plaats in het Stationsgebied. Hier is voor het eerst geëxperimenteerd met voorsorteervakken voor fietsers en met geleiding van fietsers met behulp van een gekleurde lijn op straat. Hoewel de gemeente er veel aan om doet om de veiligheid en een goede aanduiding van omleidingen te bewaken, geeft de helft van de fietsers aan het gevoel van onveiligheid te hebben. Hoewel er in 2014 veel wijzigingen in verkeerssituatie zijn geweest, geeft de meerderheid van de Utrechtse bezoekers aan dat zij de weg goed kunnen vinden in het Stationsgebied (73%).(bron * jaarlijkse effectmeting Stationsgebied).



4.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

De deelnemers geven aan dat omleidingen leuker gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door de fietser te belonen met creatieve ‘eyecatchers’ langs de omleidingsroute. De gemeente moet de route vooraf goed testen, waarbij het ‘natuurlijk sturen’ van de fietser het belangrijkste is: zorgen dat de routes zó logisch zijn, dat je eigenlijk niet anders kunt rijden. Grote drukte en gevaarlijk gedrag van medefietsers maken omleidingsroutes minder veilig. Het veiliger maken van de omleidingen kan volgens de deelnemers door verkeersregelaars in te zetten die de route goed kennen en die gewenst gedrag stimuleren. Daarnaast moeten wegdek en verlichting op drukke routes altijd op orde zijn, ook al is de route tijdelijk. Deelnemers geven aan liever voor langere periode een goede (eventueel langere) omleidingsroute te hebben, dan steeds voor korte periodes wisselende routes van mindere kwaliteit. Een informatiepunt of informatie langs de route, via diverse communicatiekanalen kan bijdragen aan een betere bekendheid. Een meldpunt voor knelpunten kan ervoor zorgen dat de gemeente snel op de hoogte is en actie onderneemt.



Bij grote werkzaamheden worden waar nodig verkeersregelaars ingezet (St Jacobsstraat).

"Geef aannemers duidelijke richtlijnen mee en check deze in de praktijk"

4.3 Welke route nemen we?

Uitvoering
Bij werkzaamheden moeten fietsroutes zo veel mogelijk ongemoeid blijven. Alleen wanneer het niet anders kan, worden fietsers omgeleid. In dat geval ligt de hoogste prioriteit bij een veilige omleidingen voor fietsers. We zien vooral mogelijkheden voor verbetering in de uitvoering van wegwerkzaamheden, aansturing hiervan en controles van gemaakte afspraken met aannemers of andere uitvoerders. Bij de grotere/meer ingrijpende wijzigingen van routes worden verkeersregelaars ingezet. Deze staan er, afhankelijk van de impact van de wijziging, in de 'gewenningsperiode' een aantal dagen.

Utrechtse eisen
Naast de standaard (CROW-)normen voor wegafzettingen en omleidingen willen we via de aanbestedingen en contracten strengere Utrechtse eisen opleggen aan de uitvoerende partijen. Hierbij gaat het vooral om eisen aan wegdek, minimale breedte, verlichting, doorstroming en veiligheid voor langzaam verkeer op omleidingsroutes.

Strenger toetsen
Bij de beoordeling van de omleidingsroutes (in het Stationsgebied maar juist ook bij andere grotere én kleinere werken) gaan we nog strenger toetsen op het aantal keren dat een route voor fietsers/voetgangers wordt gewijzigd. Als fietsers echt omgeleid moeten worden is het uitgangspunt daarbij: liever voor langere tijd een betere/wat langere omleidingsroute, dan steeds een andere (wat kortere) omleidingsroute. De gemeentelijke toezichthouders en directievoerders zijn bevoegd om een aannemer aan te spreken en ervoor te zorgen dat hij zich aan de afspraken houdt of zo nodig extra aanpassingen doorvoert.

Leuke omleidingsroutes
Communicatie via borden langs de route over wijzigingen worden vaak niet opgemerkt omdat fietsers hun blik richten op het fietspad. Ook via social media en de website bereiken we maar een kleine groep. Wat beter lijkt te werken, is het leuker maken van de omleidingsroutes, met creatieve markeringen of aanduidingen op het wegdek. Wat we uit het Stationsgebied hebben geleerd, is dat fietsers de hier toegepaste rode gidslijn als zeer positief hebben ervaren. We gaan kijken of we deze tijdelijke markering van omleidingsroutes vaker kunnen toepassen.
Ook vinden we het belangrijk om fietsers positief aan te spreken en gaan we nog beter aankondigen hoe lang de overlast duurt. We onderzoeken ludieke manieren om te bedanken voor het begrip.

4.4 Doen

1. **Strengere Utrechtse kwaliteitseisen** voor tijdelijke fietsroutes opstellen.
2. **Strengere controles** op contractuele afspraken bij de uitvoering (waaronder testen van logische inrichting en veiligheid van tijdelijke routes).
3. Uitbreiden aanduidingen op het wegdek met **gidslijnen.**
4. Doorgaan met inzet van **creatieve manieren** om fietsers wegwijs te maken bij complexe omleidingen (o.a. in het Stationsgebied).



De noodbrug over het water Leidsche Rijn.

5. Verkeersveiligheid en fietsgedrag

Utrecht kiest voor de fiets: kortere wachttijden, verkeersveilig gedrag bevorderen en aandacht voor de jeugd.

(On)veiligheid in het verkeer heeft te maken met de situatie op de weg: onduidelijke voorrangssituaties, obstakels en krapte op het fietspad, afstelling van verkeerslichten. Maar ook onveilig gedrag als door rood rijden (door auto's en fietsers), op de fiets telefoneren en tegen de richting in rijden, valt onder dit thema. Een kwart van de ondervraagde Utrechters stoort zich aan het gedrag van medefietsers.


1



2

Blikvangers

❶ Dit drukke kruispunt (St. Josephlaan – Amsterdamsestraatweg) was onoverzichtelijk voor fietsers. Waar het fietspad eindigde op het rechtsaf-vak voor auto's ligt nu een vrijliggend fietspad. Veel veiliger!

❷ Op veel plekken gaan we de snellere brommers en scooters van de langzamere fietsers scheiden. Daardoor gebeuren er minder ongelukken, blijkt uit de ervaringen.

5.1 Hoe staan we er voor?

Ongevallen
Landelijk gezien neemt het totaal aantal verkeersongevallen af. Toch stijgt het aantal fietsers dat bij ongevallen betrokken is. Vooral ouderen en kinderen hebben moeite om in één oogopslag complexe verkeerssituaties te overzien. De meeste verkeersgewonden in Utrecht zijn tussen de 16 en 25 jaar (meting 2013). Voor fietsers is er een lichte piek in het aantal gewonden in de leeftijd 13-14 en 20 -21 jaar (meting 2013). De cijfers voor de Utrechtse situatie zijn voor het Actieplan Verkeersveiligheid in beeld gebracht. Plaatsen waar fietsers busbanen oversteken, krijgen extra aandacht: de kans op ernstig letsel bij een ongeval is hier groter.

Investeringen verkeersveiligheid
Tot en met 2016 investeert de gemeente Utrecht € 5 miljoen in verbetering van de verkeersveiligheid (Programma Utrecht werkt aan verkeersveiligheid). Deze middelen zetten wij in op 40 locaties, die naar voren zijn gekomen tijdens een rondgang bij wijkraden, verkeersadviseurs, een internetraadpleging en meldpunten van Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de VVD-fractie van Utrecht. Bij de selectie van deze locaties is gekeken naar het aantal ongevallen, maar ook naar plekken die als onveilig worden ervaren. Inmiddels is ongeveer de helft van de locaties aangepakt. In het kader van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel ondersteunen we basisscholen bij het halen van het label en leggen we een uniforme, herkenbare schoolzone aan. Deze schoolzone houdt in: het woord SCHOOL op het wegdek, een verkeersbord met een lagere adviessnelheid, rode en gele paaltjes bij oversteken en tegen parkeren op de stoep en een rood hek bij de schoolpleinuitgang om te voorkomen dat kinderen de weg op rennen.



Voor de verkeersveiligheid worden rond basisscholen 'schoolzones' aangebracht.

‘Zet volwassenen op kleine fietsjes’

Peiling bewonerspanel februari 2015
De gemeente wilde graag weten hoe de leden van het gemeentelijke bewonerspanel (met 4.833 leden) denken over de verkeersveiligheid in Utrecht. 2.975 leden hebben aan de peiling meegedaan, wat neerkomt op een respons van 62%. Uit de resultaten blijkt dat een derde van de respondenten de reis per fiets (zeer) onveilig vindt. Te voet, met de fiets of auto naar de binnenstad wordt als minder veilig beoordeeld dan in de rest van Utrecht. Vooral fietsen naar de binnenstad wordt vaak als onveilig ervaren (38%). Als belangrijkste oorzaken van het gevoel van onveiligheid worden genoemd: omleidingen in het Stationsgebied (47%), gedrag van medeweggebruikers (33%), afstelling verkeerslichten (29%), fietsers die door rood rijden (26%), drukte op de fiets-paden (25%), kruisingen van busbanen met overig verkeer (25%), inrichting van fietspaden (23%) en brommers op het fietspad (19%). Verbetering is volgens de panelleden mogelijk door een betere afstelling van verkeerslichten, betere controle en/of handhaving en betere doorstroming. Ook noemen zij het voeren van licht door fietsers, bredere fietspaden en scooters, brom- en snorfietsen op de rijbaan.



Busoversteken zijn belangrijk aandachtspunt voor fietsers: lang wachten voor rood verkeerslicht maakt risico groter dat fietsers door rood rijden.

5.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

De deelnemers aan de tafel voor Verkeersveiligheid en fietsgedrag spreken vooral over verbetering van het (asociale) gedrag van fietsers. Hierbij helpt het om onduidelijke voorrangsituaties te verbeteren en te zorgen voor meer ruimte op het fietspad. Een betere afstelling van verkeerslichten kan voorkomen dat mensen door rood fietsen. Suggesties om de veiligheid voor kinderen te vergroten zijn: observeren van kindgedrag, kinderen betrekken bij het ontwerpen/wijzigen van fietsroutes en paden (kinderfietspanel) en beter verkeersonderwijs. Fietsen kan leuker worden gemaakt door gewenst gedrag te belonen, bijvoorbeeld door een groene golf met led-verlichting of aftelmuziek bij verkeerslichten. Een aantal deelnemers vindt dat ongewenst gedrag (door rood rijden) vaker moet worden bekeurd.

5.3 Welke route nemen we?

Gezien het belang dat gemeente, bewoners en betrokkenen hechten aan verkeersveiligheid richten wij ons de komende jaren vooral op de onderstaande speerpunten. Apart is een Actieplan Verkeersveiligheid opgesteld. In dit plan wordt aandacht besteed aan de verbetering van een aantal verkeerssituaties, maar ook aan gedrag. Acties op gebied van voorlichting, educatie en handhaving zijn daarin opgenomen.

Overzicht en minder wachttijd
Veiligheid betekent in eerste instantie dat verkeerssituaties heel duidelijk en overzichtelijk moeten zijn. In het kader van het programma Verkeerveiligheid verbeteren we nog 20 van deze situaties. Daarnaast weten we dat fietsers vaker door rood rijden als ze erg lang moeten wachten en als er tóch geen ander verkeer rijdt. Prioriteit nummer één is dan ook om de wachttijden te verkorten waar dat maar kan (zie hoofdstuk 3). Waar toch gewacht moet worden, is voldoende opstelruimte op fietspaden een belangrijke voorwaarde voor veiligheid. Ook gaan we er van uit dat wachttijdvoorspellers een positief effect hebben op het gedrag. Daarnaast gaan we experimenteren met innovaties (zie hoofdstuk 3).



Meer voorrang voor fietsers, zoals hier op de Vleutenseweg. Met drempel worden auto's hier 'natuurlijk' afgeremd.



Ook kinderen moeten veilig kunnen fietsen.

Jong geleerd
Voor de verdere groei van het fietsgebruik en de gezondheid van Utrechters is het belangrijk dat jonge verkeersdeelnemers opgroeien met de fiets. De verkeerssituaties moeten dus ook begrijpelijk en overzichtelijk zijn voor basis- en middelbare schoolleerlingen. Veiligheid voor jonge verkeersdeelnemers is de norm voor de inrichting van verkeerssituaties (zoals kruispunten) en fiets-voorzieningen. Om kindvriendelijk ontwerpen nóg meer onder de aandacht te brengen, organiseren we workshops voor de verkeersadviseurs en ontwerpers binnen de gemeente.



Scholieren en studenten zijn een belangrijke doelgroep als het gaat om verkeersveilig gedrag.

“Observeren en meten en luister naar gebruikers op knelpunten”

Fysieke maatregelen in o.a. woonbuurten
Gedrag in het verkeer wordt in belangrijke mate gestuurd door de inrichting van straten. In het Actieplan Verkeersveiligheid (2015-2020) staan maatregelen om de situatie voor fietsers en voetgangers veiliger te maken, o.a. bij de oversteek van busbanen. Ook start een project om brommers op de rijbaan in plaats van het fietspad te laten rijden.

Gedrag beïnvloeden
Het effect van maatregelen die gewenst gedrag moeten stimuleren, is lastig te voorspellen. De uitwerking is afhankelijk van de doelgroep maar ook van de situatie op straat. In het programma ‘De Gebruiker Centraal’ zijn de eerste ervaringen met gedragsmaatregelen opgedaan. Zo oefenen basisschoolkinderen hun verkeersvaardigheden op een parcours, en leren groep 8-ers de fietsroute naar hun nieuwe middelbare school. De effecten zijn nu nog niet zichtbaar. Om meer kennis en ervaring op te doen, gaan we dit soort experimenten en pilots voortzetten, vooral voor jonge verkeersdeelnemers. Maar ook middelbare scholieren en studenten vormen een belangrijke doelgroep. Daarnaast gaan we experimenteren met innovaties die het voor fietsers leuker en vanzelfsprekender maken om zich aan de regels te houden, zoals een groene zone met led-verlichting.

5.4 Doen

1. **Programma Verkeersveiligheid** afronden (2016).
2. **Verkeersveilig verkeersgedrag** stimuleren (Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020).
3. **Projecten op scholen** en voor studenten, samen met o.a. Veilig Verkeer Nederland, Team Alert, Vidius Studentenunie, Qbuzz en Transport Logistiek Nederland (Actieplan Verkeersveiligheid).
4. Meer aandacht voor **veilig en kindvriendelijk ontwerpen** en invoering van kinder- en bewonersfietspanels bij nieuwe plannen.
5. **Maatregelen Actieplan verkeersveiligheid** (2015 – 2020) o.a. in woonbuurten en bij busbanen.
6. Project **Brommers op de rijbaan** (Actieplan Luchtkwaliteit).
7. Afspraken maken met politie over **Handhavingsacties** (Actieplan Verkeersveiligheid).

6. Fietsparkeren en handhaven

Utrecht kiest voor de fiets: voldoende parkeermogelijkheden, vernieuwende concepten testen én serviceverlening combineren met handhaving.

Als je weet dat je je fiets gemakkelijk kunt parkeren bij stations, winkelcentra en in de buurt, pak je 'm sneller. Iets meer dan een kwart van de ondervraagde Utrechters is positief over de fietsparkeervoorzieningen in de stad, 45% vindt dat het beter kan. Winkels en bedrijven zijn door fout geparkeerde fietsen niet altijd goed bereikbaar en hulpdiensten, taxi's en voetgangers hebben daar soms last van. Daarnaast geven kriskras neergezette fietsen een rommelig straatbeeld, vooral in de binnenstad en bij treinstations. Om de beschikbare fietsparkeercapaciteit goed te benutten en gevaarlijke situaties te voorkomen, verwijderen we fietswrakken, weesfietsen en gevaarlijk gestalde fietsen.







Blikvangers

❶ In de nieuwe fietsenstalling Jaarbeursplein kunnen 4.200 reizigers hun fiets veilig, droog en makkelijk parkeren. En met 12.500 plekken bouwen we de grootste stalling ter wereld aan de centrumzijde van het station.

❷ De P-route fiets is een wereldprimeur. Hiermee verwijst Utrecht fietsers op straat naar vrije plekken in stallingen. Het systeem wordt uitgebreid naar de nieuwe fietsenstallingen in het stationsgebied en de binnenstad.

6.1 Hoe staan we er voor?

Binnenstad: onvoldoende ruimte voor fietsen op straat
In de binnenstad strijden voetgangers, fietsers, bussen en auto's, bevoorrading, terrassen en taxi's om de schaarse openbare ruimte. De Utrechtse bevolking groeit snel en daardoor neemt ook het fietsbezoek aan de binnenstad toe. In het kernwinkel/wandelgebied is er simpelweg geen ruimte meer over voor de fiets naast voetgangers en terrassen. De afgelopen jaren zijn diverse (vaste en tijdelijke) inpandige fietsenstallingen in gebruik genomen. Ook op straat is het aantal voorzieningen (rekken, fietsvakken en bewaakte pop up parkings) uitgebreid. Maar dat is nog lang niet genoeg om alle fietsers ten alle tijden een parkeerplek te bieden.

Wereldprimeur: eerste Parkeerroute voor fietsers
De P-route fiets treedt in het voorjaar 2015 in werking. Het is een mooi voorbeeld hoe fietsers in de stad op een innovatieve wijze gefaciliteerd worden. Utrecht is de eerste stad waar fietsers via digitale borden op straat naar vrije plekken in fietsenstallingen in de binnenstad en het stationsgebied worden geleid. Op de aanrijroutes naar de binnenstad en het stationsgebied zijn zo'n 20 digitale verwijsborden geplaatst. De borden tonen het aantal vrije plaatsen in de dichtstbijzijnde stallingen en geven de route aan naar die stallingen. Als een stalling vol is, worden fietsers verwezen naar een fietsenstalling in de buurt waar nog wel plek is. Het systeem biedt de gemeente actuele managementinformatie: de momenten waarop de stallingen vol zijn is met een druk op de knop beschikbaar. Zo kan de piekdrukte beter worden opgevangen met Pop Up Parkings op straat. Later wordt de p-route fiets uitgebreid naar de nieuwe stallingen in het stationsgebied en de binnenstad.

Parkeervoorkeuren en tevredenheid
Uit een enquête in de binnenstad[1] blijkt dat fietsgebruikers verschillende voorkeuren hebben om hun fiets te parkeren. De belangrijkste argumenten om te kiezen voor een bepaalde plek of parkeervoorziening zijn: loopafstand tot de eindbestemming, veiligheid en vandalismegevoeligheid, gratis of betaald, overdekt en overige service (zoals buggy-uitleen). De tevredenheid onder

[1] Parkeerduurmeting, juni 2014



In de binnenstad wordt ook de reling van de Oudegracht gebruikt voor het parkeren van fietsen.



In de servicefietsenstalling Zadelstraat kunnen mensen gebruik maken van de buggies en bakfietsen.

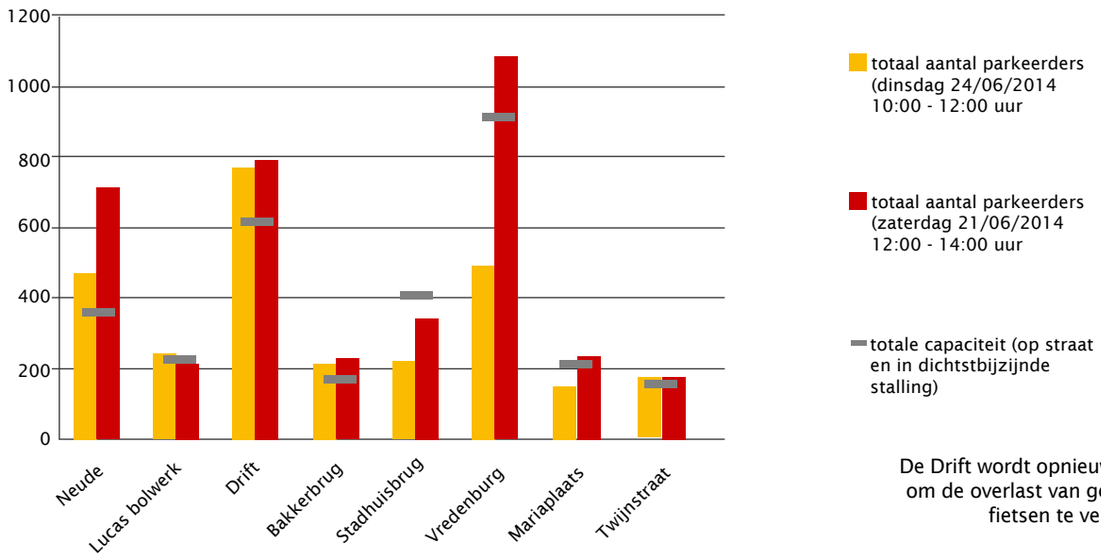
"Er moet ook ruimte zijn voor gedrag dat niet precies aan de normen voldoet en voor slordig geparkeerde fietsen"

inwoners van Utrecht over fietsparkeerplekken in de binnenstad is in 2013 (69% tevreden) toegenomen ten opzichte van 2010 (55% tevreden). Vooral over de bewaakte fietsenstallingen is men tevreden[2].

Kort/lang parkeren
Uit het parkeerduuronderzoek blijkt dat op de drukke plekken in de binnenstad 70% van de fietsen in de rekken de hele dag niet wordt verplaatst. Er blijft dus 30% van de rekken beschikbaar voor fietsers die de binnenstad kort bezoeken. Uit observaties van de fietsserviceverleners op straat blijkt dat fietsvakken, in principe bedoeld voor kort parkeren, veelal gebruikt worden door mensen die langer de stad in gaan, en dat ruim de helft van de fietsen in de vakken hier dagenlang staan.

(Verwachte) parkeerdruk
Uit de jaarlijkse parkeerdrukmetingen[3] blijkt dat er op een aantal drukke locaties een tekort aan parkeervoorzieningen is (zie onderstaande grafiek).

Daarnaast houden we rekening met een groei van in ieder geval 25% op basis van de groei van het aantal inwoners van Utrecht de komende jaren. Bij de Drift wordt in samenwerking met Universiteit Utrecht een samenhangend pakket maatregelen genomen om het aantal plekken te verruimen én de overlast op straat te verminderen. De andere drukke locaties in de binnenstad zijn Vredenburg, Neude en Ledig Erf. Op zaterdagen meten we een tekort van 200 plekken op het Neude en 350 plekken op het Vredenburg (op een totale piekvraag van ruim 1.800 plekken)[4]. In de praktijk lijkt dit tekort op piekdagen groter. Het totale tekort rond Vredenburg schatten we op 700 plekken, op het Neude zijn zo'n 500 plekken nodig (rekening houdend met groei én de sluiting van de Neude-stalling). Op het Neude staat op drukke dagen een Pop Up Parking (mobiele stalling). Bij evenementen op het plein kan deze echter niet gebruikt worden. De Twijnstraat/Ledig Erf wordt naar verwachting drukker door ontwikkeling van horeca en de opening van NS-station Vaartsche Rijn.





De Drift wordt opnieuw ingericht om de overlast van geparkeerde fietsen te verminderen.

[2] Bron: Onderzoek gemeente Utrecht; NS Marktonderzoek en Advies [3] Jaarlijkse parkeerdrukmeting 2009 - 2014 [4] Gebaseerd op parkeerdrukmeting 19 juni 2014



Buurtstallingen worden goed gebruikt.

“Richt je op de gebruiker dan kun je ze wat vragen”

Fietsparkeren op stations

Door de ingezette groei van het aantal treinreizigers zal de parkeerdruk rond de stations toenemen.
In totaal komen er in het Stationsgebied 33.000 inpandige fietsentallingsplekken waarvan 22.000 specifiek voor de OV gebruiker bestemd zijn. Op het Centraal Station komen er met de bouw van de Ooststalling (met 12.500 plekken de grootste ter wereld), de stalling Knoopkazerne (3.200 plekken) en fietsenstalling Jaarbeursplein (4.200 plekken) voldoende parkeerplekken bij om tot 2025 aan de vraag te voldoen. Daarnaast worden de ontwikkelingen richting 2030 opnieuw in beeld gebracht.

Voor de actuele stand van de voortgang van de fietsenstallings-plekken rondom het Centraal Station wordt verwezen naar de Fietsparkeerbalans opgesteld door het Programma Ontwikkeling Stationsgebied. Bij de NS-stations Overvecht en Terwijde is nog onvoldoende stallingscapaciteit. Op station Vaartsche Rijn opent een grote fietsenstalling (met 1.100 plekken inpandig en 300 plekken op straat) zodra het station in gebruik wordt genomen (2016).

Beheer en exploitatie van fietsenstallingen

Voor het toekomstig beheer en onderhoud van de fietsstallingen in het Stationsgebied loopt momenteel een pilot op basis van de fietsenstalling Jaarbeursplein. Deze stalling aan het Jaarbeursplein is in mei 2014 geopend. Voor beheer en exploitatie is als pilot een samenwerkingsovereenkomst met NS en ProRail gesloten. De kosten voor deze stalling worden gedurende twee jaar in gelijke mate door deze drie partijen gedragen. Hier is in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2014 rekening mee gehouden.
Begin 2016 is de eerste fase van de Ooststalling gereed; in 2018 de tweede fase. In 2017 verwachten we de opening van de stalling bij de voormalige Knoopkazerne. Voor de kosten van beheer en exploitatie van alle stallingen wordt een nieuwe business case opgesteld (inclusief de twee bestaande NS stallingen). De business case voor de Ooststalling in definitieve vorm is bijzonder vanwege het openbare fietspad door de stalling. Voor beheer en exploitatie vanaf 2018 is een innovatieve oplossing nodig waarvoor een marktconsultatie wordt voorbereid.

Wijken: parkeren op straat

In de wijken is veel vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij winkelcentra. Ook buurtstallingen worden goed gebruikt. Er worden maximaal twee buurtstallingen per jaar gerealiseerd, de vraag vanuit de wijk is hierbij leidend en er moet een geschikte, betaalbare locatie zijn. Via het wijkbureau vragen bewoners fietsenrekken en fietstrommels aan. Er worden circa 5 fietstrommels per jaar bijgeplaatst. Twee keer per jaar worden weesfietsen in de wijken verwijderd.



Via het wijkbureau kunnen bewoners een fietstrommel aanvragen.



Serviceverleners wijzen de weg naar een bewaakte fietsenstalling.

Service verlenen en handhaven
De gemeente verwijdert op een aantal locaties in de binnenstad en rond stations fietsen die gevaarlijke situaties kunnen opleveren. Daarnaast verwijderen we zogenaamde weesfietsen: op alle stations en in de binnenstad wordt de beschikbare capaciteit zo veel mogelijk op peil gehouden door 4 x per jaar weesfietsenacties te houden. Hierbij worden fietsen weggehaald die al langere tijd niet meer gebruikt zijn. Hinderlijk gestalde fietsen worden alleen nog in bijzondere situaties (bijvoorbeeld bij evenementen) verwijderd. Het aantal gevaarlijk en hinderlijk geparkeerde fietsen dat verwijderd is, varieert (zie tabel). Het grote aantal in 2013 is het gevolg van een tijdelijke intensivering van het handhavingsbeleid na vaststelling van de Nota Stallen en Parkeren (februari 2013) door de gemeenteraad. Het aantal verwijderde weesfietsen steeg van 1.689 in 2011 naar 11.361 in 2014. Afgevoerde fietsen kunnen via de website ‘Verloren en gevonden’ gemakkelijk worden opgezocht en bij het Fietsdepot op de Kanaalweg worden opgehaald.

Fietsserviceverleners
De inzet rond handhaving richtte zich in 2014 vooral op betere informatie aan het publiek: door het aanbrengen van fietsparkeerverboden op straat en het labelen van hinderlijk gestalde fietsen. Ook zijn fietsserviceverleners ingezet die fietsen rechtzetten, het publiek informeren over stallingsmogelijkheden en mensen aanspreken op hun parkeergedrag (bij Utrecht CS en op drukke plekken in de binnenstad). Zij maken onderdeel uit van een gedragscampagne met de slogan ‘Zet uw fiets op de juiste plek, in stalling, vak of rek!’ om fietsers te informeren over gevaarlijk en hinderlijk parkeren en hen te stimuleren om op de juiste plek te parkeren. Deze campagne loopt het komende jaar door. De ervaring van de gemeente is dat als het netjes blijft door fietsen recht te zetten, mensen hun fiets er goed naast zetten. Dit voorkomt grote chaos zoals die eerder wel rondom het Centraal Station te zien was.

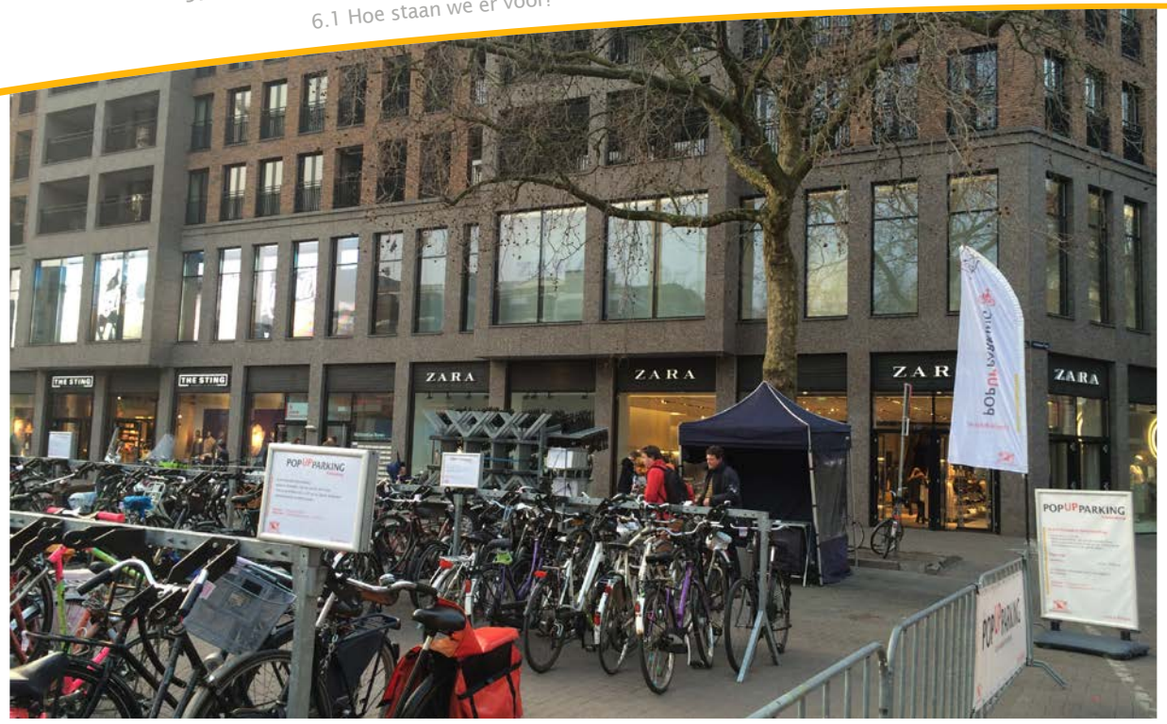
Fietsendiefstal
De toename van het aantal diefstallen is onder meer het gevolg van de toename van het fietsgebruik en het aantal fietsen in de stad. In het Integraal Veiligheidsplan 2015-2020 heeft de gemeente Utrecht samen met haar partners de ambitie opgenomen om het aantal fietsdiefstallen de komende jaren terug te brengen tot het niveau van 2011 (2.806 aangiften per jaar).

Aantal fietsen dat tussen 2011 - 2014 is verwijderd.

	2014		2013		2012		2011	
	Verwijderd	Opgehaald in depot	Verwijderd	Opgehaald in depot	Verwijderd	Opgehaald in depot	Verwijderd	Opgehaald in depot
Gevaarlijk/hinderlijk gestald	8.977	6.386	16.755	7.289	3.238	1.593	5.508	3.161
waarvan in Stationsgebied			9.457	6.221	-	-	-	-
waarvan in Binnenstad			7.298	1.068	-	-	-	-
Weesfietsen	11.361	200	5.965	53	2.238	13	1.689	13
waarvan in Stationsgebied	2.285	57	1.770	19	-	-	-	-
waarvan in Binnenstad	1.521	14	2.091	15	-	-	-	-

Het aantal fietsdiefstallen in Utrecht is de afgelopen jaren toegenomen.

Jaar	2011	2012	2013	2014	2018
Aantal fietsdiefstallen	2.708	2.447	3.070	3.772	2.708



Pop Up Parkings worden ingezet om meer fietsen kwijt te kunnen.

6.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

Fietsparkeren
Bij het Stadsgesprek wordt over fietsparkeren opgemerkt dat er voldoende capaciteit moet zijn op de juiste locaties (waar fietsroutes uitkomen), stallingen op de begane grond, slimme systemen (zoals carrousels) en differentiatie in voorzieningen (met ook plekken voor gehandicapten). Men vraagt zich af of er ooit voldoende plekken zullen zijn en in hoeverre het nodig is altijd dicht bij de bestemming te moeten kunnen parkeren. Verder kan het parkeergedrag beter: informeer goed waar parkeren wel en niet mag, geef mensen inzicht in eigen gedrag en ontwerp parkeerplaatsen zó dat netjes parkeren wordt gestimuleerd. Doe ook onderzoek naar parkeergedrag. Als sluitstuk blijven serviceverlening en handhaving nodig.

Verwijderen en handhaven
De deelnemers aan het Stadsgesprek die over fietsen verwijderen en handhaven hebben gesproken, geven als randvoorwaarde voor handhaving aan dat er voldoende en goede parkeervoorzieningen zijn met onderscheid tussen plekken voor lang en kort parkeren. De informatievoorziening over handhaving kan beter door goede informatieborden met minder tekst, meer pictogrammen en betere verwijzing naar stallingen met markering waar men mag parkeren op straat. Het parkeergedrag van de fietser kan beïnvloed worden door bewustwordingsacties en serviceverleners op straat. De meningen over handhaven zijn verdeeld (van helemaal niet tot de wens om meer te handhaven). Ook geven deelnemers aan dat weesfietsenacties vaker bij stations kunnen worden ingezet en dat de gemeente in de wijken juist meer maatwerk moet leveren.



Aan de randen van het winkelgebied komen waar mogelijk fietsvakken en -rekken bij.

6.3 Welke route nemen we?

De fiets hoort bij Utrecht. Dat betekent dat er voldoende plek moet zijn ingeruimd voor de fiets, ook als het gaat om parkeren. De fiets blijft dus ook zichtbaar op straat. Daar waar conflicten ontstaan door schaarse openbare ruimte, maken we duidelijke keuzes. Daarbij maken we onderscheid tussen de binnenstad, treinstations en wijken.

Binnenstad

Extra capaciteit
De gemeente zorgt voor voldoende parkeerplekken aan de randen van het winkelgebied: in stallingen, vakken en rekken op straat. Rond Vredenburg en het Neude moeten er daarom (inpandige) stallingen bij komen, indien mogelijk op de begane grond. Zoekgebieden voor deze stallingen zijn langs de as Vredenburg - Neude, de zone direct rondom het Vredenburgplein (waar mogelijk nog kansen zijn in combinatie met autoparkeergarages) en rondom het Neude. In piektijden zet de gemeente bewaakte Pop Up Parkings in op de drukste locaties.

Gedifferentieerd parkeren
De komende jaren willen we toegroeien naar een gedifferentieerde parkeeraanpak in de

binnenstad met onderscheid tussen voorzieningen voor kort en lang parkeren. Voor lang parkeren zijn er overdekte fietsenstallingen of bewaakte Pop Up Parkings; voor kort parkeren ook in de stalling óf op straat in fietsklemmen of fietsparkeervakken. Voor kort parkeren gaan we experimenteren met verschillende vormen, bijvoorbeeld laad- en losvakken een deel van de dag inrichten als fietsparkeervakken met markering/leds/projecties wanneer welke functie geldt. Daarnaast voeren we proeven uit met bijbehorende handhaving door de parkeervakken elke ochtend leeg te maken. Bij toenemende stallingscapaciteit speelt ook handhaving een grotere rol, naast het informeren van het publiek (via communicatie-acties en serviceverleners). Verder is er aandacht om het parkeren van scooters en brommers beter te faciliteren en te reguleren. En kijken welke innovaties er mogelijk zijn voor het parkeren van bakfietsen en andere brede fietsen. Er komen ongeveer vijf OV-fietspunten bij in de stad waar je een OV-fiets kunt lenen. Daarnaast wordt een proef uitgevoerd waarbij bewoners en werknemers wordt gewezen op de mogelijkheid een abonnement op een bewaakte stalling te nemen. Ook zullen we meer experimenteren met ‘nudging’ om het keuzegedrag bij fietsparkeren op een natuurlijke manier te beïnvloeden. Een voorbeeld hiervan zijn de fietsvakken op straat: door met belijning vakken voor fietsparkeren te maken, zetten mensen (onbewust) hun fiets netjes binnen de lijnen.

‘Fietsparkeerhygiëne campagne: hoe parkeer ik mijn fiets zodat anderen er nog naast kunnen?’



De gemeente gaat in de drukste winkelstraten proeven uitvoeren met fietsparkeerverboden.



In 2014 zijn op het Neude fietsvakken aangebracht, die goed gebruikt worden.

Winkelstraten

De smalle straten in het winkel/wandelgebied rondom Vredenburg zijn vaak overvol. Voetgangers moeten bij de winkels kunnen komen en ook moet de toegang voor nood- en hulpdiensten worden gewaarborgd. Zodra er voldoende parkeervoorzieningen zijn rond Vredenburg, starten we op de Steenweg en Lange Elizabethstraat tijdens winkelopeningstijden een pilot om het fietsparkeren hier niet meer toe te staan. Ook voeren we meer maatwerk door in de weesfietsenacties: meerdere keren weesfietsenacties op plekken waar veel weesfietsen staan, minder in buurten waar weinig weesfietsen worden opgehaald.

Fietsserviceverleners

De serviceverleners om het fietsparkeren beter te regelen, worden tot de zomer 2015 op drukke plekken en tijden ingezet, mede in het kader van de campagne ‘Zet je fiets op de juiste plek’.

Stations

Voldoende parkeerplekken voor alle fietsen bij de stations
Net als in de binnenstad is de ambitie om het fietsparkeer-probleem rond stations op te lossen met voldoende voor-zieningen: bewaakte stallingen met abonnementen, lockers, leenfietsen en klemmen en waar mogelijk etage-rekken in de openbare ruimte. Ook voeren we meer maatwerk door in de weesfietsenacties: meerdere keren weesfietsenacties op plekken waar veel weesfietsen staan, minder in buurten waar weinig weesfietsen worden opgehaald. Het aantal beschikbare leenfietsen (OV-fiets) neemt de komende jaren fors toe door een ruim aanbod in de nieuwe Stationsplein Oost- en Knoopstalling. Verder wordt gezocht naar extra mogelijkheden voor de bouw van stallingen rond het Stationsgebied/Utrecht CS, gezien de prognose van het rijk.

Wijken

Stallingen op aanvraag
De inzet in de wijken is om fietsenrekken, fietsnietjes en/of vakken bij te plaatsen bij winkelcentra. Tegelijkertijd gaan we de weesfietsenacties meer gericht uitvoeren in de wijken. Aanvragen voor fietsenrekken (via de wijkbureaus) worden zo veel mogelijk gehonoreerd; de procedure voor de aanvraag van fietsvoorzieningen (waaronder fietstrommels) wordt vereenvoudigd. Als er draagvlak is, ruilen we autoparkeerplekken in voor fietsplekken. Jaarlijks is er geld gereserveerd om twee buurtstallingen en vijf fietstrommels te realiseren.

Onderzoek en monitoring

De cijfers over parkeerdruk in de binnenstad en op Centraal station zijn afkomstig van de halfjaarlijkse parkeerdrukmeting. Hierbij wordt op een aantal tijdstippen door de week heen het aantal geparkeerde fietsen geteld. Voor een goed inzicht moeten de tijdstippen worden gevarieerd en gaan we een langere periode meten.

Fietsendiefstal

Voor de preventie van fietsendiefstal is een uitgebreide analyse opgesteld van de Utrechtse situatie. In combinatie met een korte literatuurstudie is hieruit een pakket met maatregelen opgesteld.
De maatregelen zijn ondergebracht in vier categorieën:
1. het vergroten van de bewustwording van fietsers over de risico's op fietsendiefstal
2. het intensiveren van toezicht
3. het treffen van fysieke aanpassingen
4. de inzet op opsporing.

Een uitgebreid overzicht van de concrete voorgenomen maatregelen is te vinden in het 'Plan van Aanpak Preventie Fietsendiefstal'. De medewerkers wijkveiligheid die vanuit de wijkbureaus werken, maken per wijk een toegesneden aanpak van fietsendiefstal. Zo kunnen specifieke hotspots van fietsendiefstal effectief en efficiënt worden aangepakt.



Ook bij de treinstations moeten voldoende fietsparkeerplekken zijn.

6.4 Doen

1. **Uitbreiding van parkeercapaciteit** rond het kernwinkel/wandelgebied in de binnenstad, bij stations en winkelcentra in wijken. Hierbij differentiatie in fietsvakken, fietsklemmen, inpandige stallingen en Pop Up Parkings.
2. Uitbreiden **P-route fiets** met verwijzing naar nieuwe stallingen.
3. **Uitbreiding onderzoek parkeerdruk** door op andere tijdstippen en een langere periode te meten.
4. Samen met ProRail en NS onderzoek naar **uitbreidingsmogelijkheden bij Utrecht CS.**
5. Pilots met innovatieve **oplossingen voor kort parkeren** inclusief bijbehorende **handhaving**.
6. Doorgaan met **serviceverlening** (zoals inzet fietsserviceverleners) en **digitaliseren** van registratiesysteem fietsenstallingen.
7. Bij voldoende stallingscapaciteit: **pilot met fietsparkeerverbod in Steenweg en Lange Elisabethstraat** .
8. Uitbreiding van twee naar zeven **OV-fietspunten** in de stad.
9. Maatwerk bij **weesfietsenacties**.
10. **Gedrag: fietsparkeercampagne** lang/kort parkeren, pilot **abonnementen** bewoners en werknemers binnenstad en experimenten **nudging**.
11. **Uitbreiding capaciteit piekmomenten** centrum (Pop Up Parkings) bij Twijnstraat, Neude en Vredenburg (op zaterdag in samenhang met de zaterdagmarkt).
12. Voorzieningen op straat voor **minder validen en brommers en scooters** in binnenstad.
13. **Plan van aanpak fietsendiefstal** (Programma veiligheid)
14. Beleid voor **aanvragen fietsvoorzieningen** versimpelen
15. Pilot beheer en exploitatie fietsenstalling Jaarbeursplein.

7. Fietseconomie

Utrecht kiest voor de fiets: extra groei fietsgebruik, een bereikbare en leefbare stad met gezonde bewoners en werknemers én fietstoerisme stimuleren.

Steeds meer mensen kiezen voor de fiets als vervoermiddel. Dat heeft positieve effecten op de stad en op de economie.
Zo groeit de fietsdienstverlening, verkennen toeristen Utrecht steeds vaker op de fiets en zijn werknemers die op de fiets naar het werk gaan fitter en minder vaak ziek. De binnenstad en andere economische centra willen we goed bereikbaar houden voor fietsers. Goede bereikbaarheid draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven én aan meer winkelbezoek. Maar 'bikenomics' gaat om méér dan goede fietspaden en parkeervoorzieningen. Utrecht wil een innovatieve, bereikbare en gezonde stad zijn en ook het potentieel van de fiets in die zin optimaal benutten.


1


2

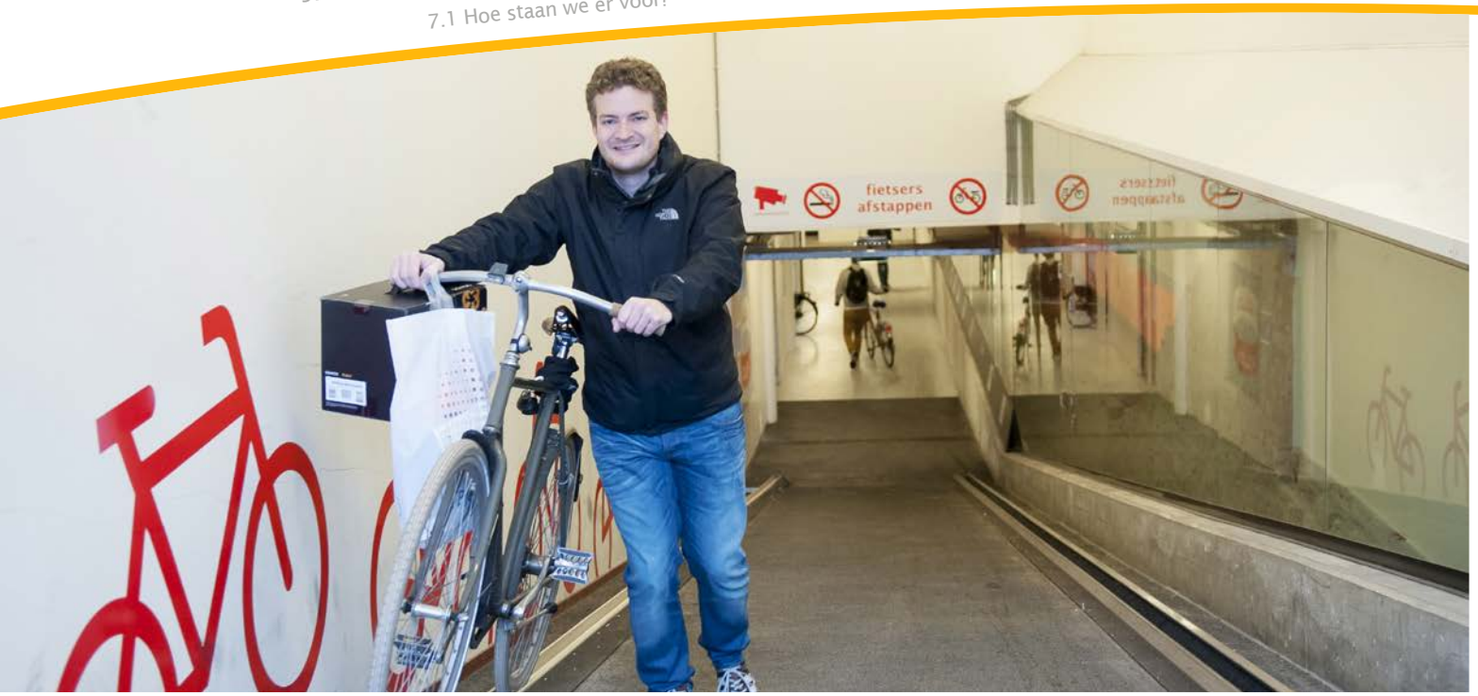


1

Blikvangers

❶ Fietsroadshows op bedrijventerreinen moeten werknemers stimuleren om de e-bike te nemen en de auto te laten staan.

❷ In aanloop naar de Tour de France start het scholen- en wijkenprogramma Utrecht fietst! om méér mensen (van jong tot oud) op de fiets te krijgen. 'Het leren onderhouden' van de fiets hoort daarbij.



De rolband in de stalling Vredenburg maakt het fietsers makkelijker.



Werknemers die vaak de fiets nemen, zijn fitter.

7.1 Hoe staan we er voor?

Maatschappelijke investeringen: bereikbare, leefbare en gezonde stad
Utrecht investeert al jaren flink in de fietsinfrastructuur in de stad: tussen 2010 en 2015 € 28,5 miljoen in de aanleg en verbetering van fietspaden en € 56 miljoen in fietsenstallingen in het Stationsgebied en het centrum. Investeringen in fietsinfrastructuur hebben een hoog maatschappelijk rendement, zo blijkt uit maatschappelijke kosten-batenanalyses.[1] Uit verschillende van deze analyses blijkt dat een investering in fietsinfrastructuur maatschappelijk een goede investering is, onder meer door de reistijdwinst voor fietsers en automobilisten, hogere arbeidsproductiviteit en betere gezondheid van fietsers, minder geluidsoverlast en luchtvervuiling en een besparing voor fietsers die voorheen met auto of het openbaar vervoer reisden. Fietsers zijn ruim een dag per jaar minder ziek en maken minder aanspraak op de gezondheidszorg.

‘Maak fietsbaten versus investeringen zichtbaar’

Aandacht voor verschillende doelgroepen
In de onderstaande tabel is te zien dat 43,1% van de verkeersdeelnemers voor een afstand tot 7,5 km (veelal binnen de stad) voor de fiets kiest. Dat percentage is voor afstanden tussen 7,5 – 15 km (tussen Utrecht en buurgemeenten) maar 16,4%. Bekend is dat ongeveer 60% van de beroepsbevolking binnen 15 kilometer van de werkplek woont (bron: Regionale Fietsvisie, BRU). Hier ligt een belangrijke opgave voor met name werkgevers om het fietsgebruik te vergroten. Overigens is ook bekend dat kinderen in de grote steden relatief weinig fietsen.

Verplaatsingen in de gemeente Utrecht naar vervoerwijze, 2011 - 2013

	<7.5 km	7.5-15 km	>15 km	Totaal
Auto	21,3	64,6	66,8	41,3
Openbaar Vervoer (trein + bus/tram)	3,9	15,1	29,7	13,7
Fietsers	43,1	16,4	1,7	26,3
Voetgangers	30,5	0	0	17,2
Anders	1,2	3,9	1,8	1,5

Bron: CBS

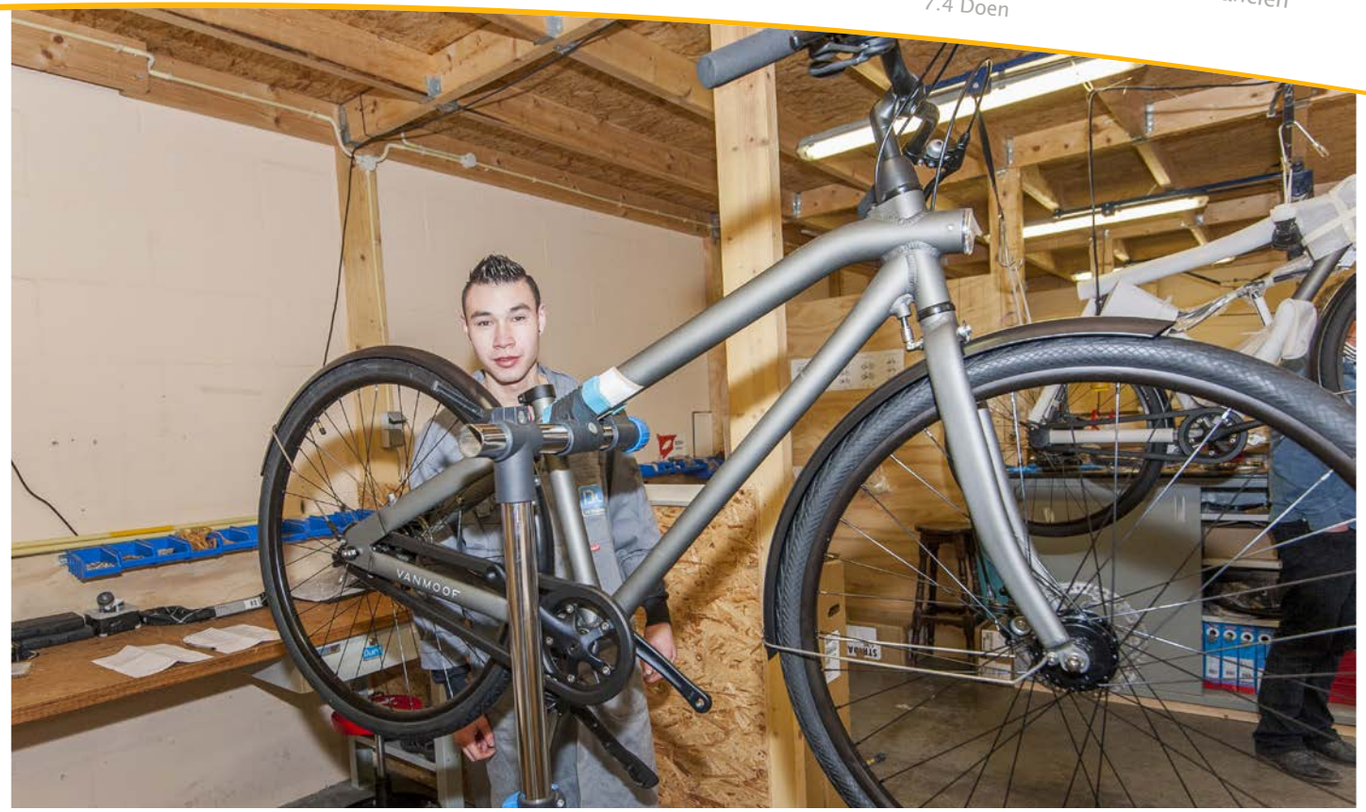
[1] Zie bijvoorbeeld Decisio (2012); Maatschappelijke kosten en baten van de fiets, in opdracht van ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Positieve aandacht fiets
Met de uitvoering van het programma 'De Gebruiker Centraal' en de gebiedsgerichte aanpak op bedrijfsterreinen zijn belangrijke stappen gezet om het fietsgebruik bij ouderen, kinderen en werknemers te vergroten. In de wijken zijn – in de aanloop naar de start van de Tour de France - zo'n 40 projecten opgestart om het fietsen te bevorderen. De Stichting Harten voor Sport zet zich in opdracht van de gemeente in om mensen enthousiast te maken voor fietsen. De fiets krijgt daardoor veel positieve aandacht. Deze explosie van fietsenergie kan gebruikt worden om ook in de komende jaren de aandacht naar fietsen te laten uitgaan.
Op een aantal bedrijfsterreinen zoals Lage Weide, Rijnsweerd, De Wetering en De Uithof zijn we in 2014 gestart met Fietsroadshows om werknemers te stimuleren vaker de fiets (of e-bike) te pakken. Daarnaast is een platform 'eco-transferium' voor het stimuleren van duurzame mobiliteit op De Wetering gerealiseerd. In Lage Weide is een project gestart om werknemers op de fiets te krijgen. Gemeente en bedrijven werken samen in deze projecten.

Groeiende fietsensector
De fietsensector bestaat naast fietswinkels en fietsverhuurbedrijven uit fietsfabrikanten, handelaren en assemblagebedrijven. Deze sector maakt een relatief klein, maar groeiend deel uit van de Utrechtse economie (0,1%). De fietsenwinkels in Utrecht profiteren van het feit dat Nederlanders gemiddeld steeds duurdere fietsen aanschaffen, vooral door de opkomst van de e-bike. Ook fietskoeriers zijn nog steeds in opkomst.
De fietsensector leent zich goed voor sociale projecten. Zo is in De Meern (Strijkviertel) De Utrechtse Rijwielfabriek (DURF) gevestigd. Fietsen worden er geassembleerd door jongeren met een afstand tot de arbeidsmarkt. Maar ook studenten voeren functies uit in deze leerfabriek. Ook de koppeling met re-integratie naar werk wordt in Utrecht veel gemaakt. Voorbeeld is de inzet van U-stal voor beheer van de gemeentelijke fietsenstallingen. U-stal leidt ook jongeren op als fietsmonteur (Smakkelaarsveld). Zij kunnen doorstromen naar het nieuwe Fietspunt-concept van NS in de Fietsenstalling Jaarbeursplein.

De fietser als klant
Uit verschillende onderzoeken blijkt dat fietsers weliswaar minder geld uitgeven per winkelbezoek, maar winkels wel vaker bezoeken. Voor winkeliers is de fietser daardoor een interessante klant. Van alle Utrechtse bezoekers aan de binnenstad komt 36% op de fiets, de fiets is daarmee de belangrijkste modaliteit voor verplaatsingen binnen Utrecht naar de binnenstad.[2]

[2] Bron: Goudappel Coffeng (2014); Vindbaarheid Utrecht



Jongeren leren fietsen assembleren in De Utrechtse Rijwielfabriek DURF.

Van alle bezoekers aan de binnenstad komt 36% op de fiets.



7.2 Stadsgesprek Utrecht fietst

In het stadsgesprek over Fietseconomie is meer prioriteit voor de fiets een belangrijk aandachtspunt. Dat moet onder meer tot uiting komen in de gastvrijheid voor de fietser bij de inrichting van de openbare ruimte en de aandacht voor goede fietsroutes en parkeervoorzieningen. Belangrijke onderwerpen: Utrecht als fietsstad op de kaart krijgen en houden, kennis en initiatieven op het gebied van fietsbedrijvigheid stimuleren en de vergunningverstrekking aan fietsondernemers vereenvoudigen. Deelnemers geven verder aan dat meer inzicht in kosten en baten van investeringen voor de fiets belangrijk is om de fiets economisch goed op de kaart te zetten. Ook zijn er ideeën om besparingen als gevolg van fietsgebruik (zoals in de gezondheidszorg) in te zetten om het fietsgebruik te belonen, bijvoorbeeld met vergoedingen voor fietsgebruik door werknemers.



De gemeente investeert in aantrekkelijke routes langs groen en water.

7.3 Welke route nemen we?

Blijven investeren in fiets
De gemeente Utrecht heeft de laatste jaren al veel geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur in de stad en blijft dit de komende jaren doen. We gaan met het bedrijfsleven in gesprek om te zien waar de grootste behoefte aan is. In 2015 gaat de gemeente bijvoorbeeld samen met ondernemers op Lage Weide onderzoeken of een fietsbrug ter hoogte van de Demkaspoorbrug haalbaar is.

Door te investeren in routes langs groen en water, willen we fietsen aantrekkelijker en leuker maken. Recreatief fietsen is voor mensen die weinig gebruik maken van de fiets namelijk vaak een voorloper van fietsgebruik op routes naar een bestemming als werk of winkelbezoek. In het Bruto Utrechts Fietsproduct laat de gemeente zichtbaar maken wat de fiets in Utrecht per saldo kost en opbrengt. De uitkomsten worden betrokken bij afwegingen en de waarde van de fiets wordt op die manier meer tastbaar.

Aandacht voor verschillende doelgroepen
De gemeente gaat zorgen voor extra groei van het fietsgebruik bij die doelgroepen die nog relatief weinig de fiets pakken, zoals kinderen en ouderen. Ook voor verplaatsingen op afstanden tussen 7,5 en 15 kilometer is nog veel groei mogelijk. Dit heeft nauwe verwevenheid met projecten in het programma ‘De Gebruiker Centraal’, dat zich richt op inwoners van Utrecht en werknemers (mobiliteitsmanagement). Voorbeelden zijn de gebiedsgerichte aanpak en gebruik van de e-bike onder werknemers stimuleren. Het programma De Gebruiker Centraal loopt eind 2015 af.

Veel bedrijven in de stad zien de toegevoegde waarde van de fiets (ook de elektrische) voor hun werknemers en voor het faciliteren of bereiken van klanten al. De U15 is een netwerk van werkgevers die de bereikbaarheid van de regio willen verbeteren. We gaan deze kopgroep van bedrijven ondersteunen bij het uitwisselen van belangrijke kennis rond mobiliteitsmanagement. We spreken deze bedrijven de komende tijd aan om ook andere bedrijven te laten zien hoe de fiets geld kan besparen of opleveren. Bedrijven en verzekeraars kunnen met elkaar in gesprek om concrete projecten te benoemen die gefinancierd kunnen worden uit deze gezondheidswinst. Wellicht is het voor zorgverzekeraars interessant om hun klanten korting te geven op de aanschaf van een fiets of accessoires (mogelijk in samenwerking met de fietsensector).

Living lab
Een goed voorbeeld van een start up van jonge ondernemers is de stichting Springlab met het project Happy Biking. De gemeente steunt dit initiatief. Daarnaast neemt de gemeente deel aan een samenwerkingsverband met Universiteiten, gemeenten en regio’s, Hogeschool en bedrijfsleven om meer kennis te verwerven over gedrag van fietsers, fietsbeleving en andere relevante aspecten. In dit kader worden living labs georganiseerd waar mogelijk ook start ups van kunnen mee profiteren.



De start van de Tour de France geeft een extra boost.



De fietsensector groeit, ook het aantal fietskoeriers.

‘Zorg voor bereikbaarheid winkels per fiets en voorzieningen voor fietsparkeren’

7.4 Doen

Imago en toerisme
Utrecht wordt de laatste jaren door internationaal toonaangevende media (Lonely Planet, New York Times) aangeduid als onontdekte parel. Voor fiets-, horeca-, en recreatieondernemers in Utrecht en buurgemeenten biedt het fietstoerisme grote kansen. Hoofddoel hierbij is toeristen langer in de stad te houden. De start van de Tour de France in juli 2015 biedt een prachtig podium om Utrecht als fietsstad aan de wereld te tonen en om de fietseconomie een extra boost te geven.

1. Blijvende **investeringen in fietsinfrastructuur** (zie hoofdstukken Fietsroutes (2) en Fietsparkeren (6)).
2. **Onderzoek:** in beeld brengen van voordelen van de fiets voor de Utrechtse economie (Bruto Utrecht Fietsproduct) en onderzoek naar haalbaarheid fietsbrug Demka.
3. **Samenwerking met Universiteit, Hogeschool en bedrijfsleven om** meer kennis te verwerven over gedrag van fietsers en overige effecten.
4. Gebiedsgerichte aanpak voor stimuleren gebruik fiets via **mobiliteitsmanagement** op bedrijfsterreinen en **doelgroepenbenadering De Gebruiker Centraal** voortzetten (samenwerking gemeente, Rijkswaterstaat, bedrijfsverenigingen en mobiliteitsmanagement organisaties) .
5. **Citymarketing** om de promotie van Utrecht fietsstad ook na de Tour voort te zetten
6. Bewegwijzeren en promoten **recreatieve routes.**
7. **Samenwerking opstarten met buurgemeenten** om afstanden tot 15 km per fiets te promoten en bekendheid te geven aan fietsroutes en fietsparkeren in Utrecht.
8. Faciliteren van **kennisplatform mobiliteitsmanagement U15**.
9. **Bijeenkomsten organiseren** om Toerisme en Fiets vanaf medio 2015 een boost te geven.
10. Beter ontsluiten van **informatie over fietsroutes en fietsenstallingen** voor publiek (via bijvoorbeeld apps).
11. **Communicatiestrategie** om het fietsgebruik verder te stimuleren

8. Organisatie en financiën

8.1 Organisatie

De maatregelen in het Actieplan Utrecht fietst! worden grotendeels uitgevoerd vanuit het Programma Fiets van de afdeling Realisatie Mobiliteit. Deze afdeling is onderdeel van Mobiliteit & Milieu (M&M). M&M is ook verantwoordelijk voor het programma De Gebruiker Centraal, de Actieplannen Verkeersveiligheid en Voetganger, en de aanpassingen aan de verkeerslichten. Daarnaast zijn projecten benoemd die bij andere afdelingen of organisatieonderdelen binnen de gemeente zijn ondergebracht.
In het totaaloverzicht van alle maatregelen staat per maatregel welk organisatieonderdeel verantwoordelijk is voor uitvoering.

8.2 Communicatie

De gemeente werkt aan de ambitie om zoveel mogelijk Utrechters te laten kiezen voor de fiets. Hiertoe start in het voorjaar 2015 de campagne Utrecht fietst! Fietsers, partners in de stad en andere belanghebbenden worden met deze campagne uitgedaagd om mee te denken en doen over het aantrekkelijker maken van fietsen in Utrecht. Onderdeel van de campagne kunnen zijn acties waarmee bewoners zelf meewerken aan een maatregel uit het actieplan, en acties op het gebied van bewustwording als het gaat om fietsparkeren en routekeuze. Met buurgemeenten wordt de samenwerking gezocht om de mensen die tot 15 km van hun werk wonen, te stimuleren vaker op de fiets te gaan. Via citymarketing wordt Utrecht als fietsstad blijvend - dus ook ná de Tour de France - gepromoot.

Bij alle fietsprojecten en acties uit de campagne wordt het beeldmerk Utrecht fietst! ingezet.
De zgn. blikvangers uit dit actieplan worden extra belicht. Alle communicatie-uitingen samen dragen bij aan de profilering van Utrecht als wereldfietsstad, waarbij verschillende middelen (vooral online/via social media) worden ingezet.

8.3 Financiën

Voor het uitvoeren van de lopende maatregelen is dekking aanwezig binnen het huidige fietsprogramma en de (fiets)parkeerexploitatie. Nieuwe projecten waarvoor subsidies (Beter Benutten en Randstad Spoor) beschikbaar zijn (w.o. 2 doorfietsroutes), starten in 2015.
De voorbereiding en uitvoering van nieuwe projecten (waaronder 5 doorfietsroutes) wordt gefaseerd en geautoriseerd in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2016.



Samenwerking met fietsers en partners in de stad om fietsen in Utrecht aantrekkelijker te maken.



Het beeldmerk Utrecht fietst! is steeds vaker in de stad te zien.

0. Samenvatting
1. Utrecht wereldfietsstad
2. Fietsroutes en fietspaden
3. Verkeerslichten en doorstroming
4. Werkzaamheden en omleidingen
5. Verkeersveiligheid en fietsgedrag
6. Fietsparkeren en handhaven
7. Fietseconomie
8. Organisatie en financiën

Colofon

in opdracht van
Gemeente Utrecht
Milieu en Mobiliteit/ Realisatie Mobiliteit
030 -286 00 00
utrecht.nl/fiets
fiets@utrecht.nl

Mei 2015

projectteam
Frans Jan van Rossem, Annelies den Braber, Maaike van Teeseling, Christien Rodenburg, Jenneke Blanken, Karina van Ommeren

reviewteam
Jan Paul de Beer (Springlab), Marco te Brömmelstroet (Universiteit van Amsterdam), Thom Rutten (Springlab), Bas Spierings (Universiteit Utrecht), Hugo van der Steenhoven (Fietsersbond landelijk, op persoonlijke titel), Loes Vegter (Fietsersbond afdeling Utrecht), Felix Kieviet (Vidius Studentenunie)

fotografie
Kees-Jan Bakker
Ruth Catsburg (Stadsgesprek pag. 2, 9, 44)
Caroline Buiskool (pag. 10, 39)
CU2030.nl (pag. 4, 21, 24, 28)