



Gemeente Utrecht

Op naar Utrecht fietsstad

Herprogrammering voor een extra impuls voor het Fietsprogramma



Datum: 14 december 2010
Versie: Definitief
Auteurs: Programmamanager Fiets (Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit)
i.s.m. Beleidsadviseur Fiets, Afdeling Verkeer & Vervoer

SAMENVATTING

De gemeente Utrecht heeft binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit een specifiek fietsprogramma dat zich richt op maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Het programma krijgt een extra financiële impuls, door beschikbaarheid van middelen binnen Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit. Er wordt extra geïnvesteerd in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen, in meer en veilige stallingen in de binnenstad, in voorzieningen voor de elektrische fiets, in de fiets als voor- en natransport vanaf stations en P+R's en in communicatie & fietspromotie. Het programma met de extra impuls wordt beschreven in deze rapportage.

Het College spreekt in haar collegeprogramma 'Groen, open en sociaal' de ambitie uit om van Utrecht de Fiets- en OV stad van Nederland te maken.

Vanuit die fietsstad-ambitie staat het buiten kijf dat Utrecht moet (blijven) investeren in fietsvoorzieningen. Het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit kent een deelprogramma Fiets dat zich richt op maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. De opdracht tot herprogrammering van het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit leidt tot een financiële impuls voor de fiets. Het betreft in totaal een herprogrammering van € 19,9 mln (overheveling van € 11,5 mln en een reeds in de Programmabegroting 2011 vastgestelde prioritering van € 8,4 mln, waardoor de inzet van dit bedrag voor fiets is gegarandeerd). In totaal komt het fietsbudget op € **67,756 mln**.

Dit College wil graag mensen verleiden om vaker de fiets te pakken en investeert dan ook in fietsvoorzieningen. Tijd en comfort zijn belangrijke factoren voor de vervoerskeuze. We kunnen het aandeel fiets dan ook alleen verhogen als we snelle en veilige verbindingen bieden. Deze verbindingen moeten de fietser daarnaast veel comfort bieden. Ook moet de fiets op plaats van bestemming veilig gestald kunnen worden.

Concreet worden de aanvullende middelen – conform het collegeprogramma - ingezet op:

1. Infrastructuur: VIJF routes

We verleggen de focus van een aanpak gericht op knelpunten naar een aanpak gericht op het verbeteren van de totale routes. Ten eerste worden de knelpunten opgelost die geïnventariseerd zijn (de oorspronkelijke aanpak). Ten tweede worden er meer knelpunten aangepakt en aanvullende maatregelen op het hele tracé uitgevoerd om de fietsroute van een bepaalde kwaliteit te voorzien (de extra impuls). Daarnaast zetten we in op een comfortdoelstelling. Voor het onderhoudsniveau op de top 5 fietsroutes –net als voor alle wegen in de gemeente- geldt op dit moment alleen een eis van 'minimale veiligheid'. De ambitie is om met de extra middelen het onderhoudsniveau omhoog te brengen door een comfortdoelstelling in te voeren en zo de route aantrekkelijker te maken.

2. Belangrijke schakels in het fietsnetwerk

De top 10 bestaat naast de top 5 routes uit vijf projecten/verbindingen die in het subsidieprogramma VERDER apart zijn gelabeld. Het betreft: de Herenroute (Haverstraat-Hamburgerstraat-Herenstraat), Tunnel onder het spoor (Fietspad tussen de rails), Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal, Fietstunnel Spinozabrug en Fietstunnel Salvador Allendeplein. De projectramingen in VERDER blijken helaas gebaseerd op globale te lage inschattingen. Uit de eerste haalbaarheidsonderzoeken blijkt dat er meer middelen nodig zijn om alle projecten te kunnen realiseren. De extra middelen die nu beschikbaar komen, zorgen ervoor dat we de financiële armslag hebben om deze projecten uit te voeren.

3. Fietsparkeren en leenfietsen

Met de extra middelen die beschikbaar komen realiseren we extra (in pandige) stallingen in de binnenstad. Om het fietsparkeerprobleem in de binnenstad terug te dringen zal, vaker dan nu het geval is, voorrang moeten worden gegeven aan fietsparkeren. Hiervoor zijn gedurfde keuzes nodig die gevolgen hebben voor de inrichting van de openbare ruimte.

De gemeente wil de fiets als voor- en natransportmiddel verder stimuleren en zal daar de komende jaren in investeren. Hierbij ligt de nadruk op voor- en natransport in de brede zin van het woord: zowel van en naar stations, als van en naar P+R's en andere kansrijke locaties. We nemen bij de ontwikkeling ook expliciet de elektrische fiets als voor- en natransportmiddel mee. Door de fiets neer te zetten als een aantrekkelijk en makkelijk vervoersmiddel voor het voor- en natransport voor de trein, tram, bus en auto, willen we het (leen)fietsgebruik faciliteren en stimuleren.

4. Fietspromotie

Vanuit het fietsprogramma wordt ingezet op betere bewegwijzering/ herkenbaarheid van fietsroutes, de bekendheid van de locaties voor fietsparkeren vergroten en communicatie over de overige fietsmaatregelen. Het blijft echter niet bij communicatie over de fietsvoorzieningen, we gaan ook het gebruik van de fiets promoten. Een deel van de middelen uit de gedragscampagne 'Mobiliteitsmanagement en gedrag' is gereserveerd voor stimulering van het fietsgebruik.

1 INLEIDING

De fiets is niet weg te denken uit het Utrechtse straatbeeld. Jong, oud, student, forens: een bont gezelschap aan fietsers komt iedere dag op de fiets naar de binnenstad. De fiets is ook belangrijk voor de stad. Aan de ene kant is de fiets belangrijk voor de leefbaarheid van de stad; de fiets is immers schoon, stil en neemt weinig ruimte in. Aan de andere kant speelt de fiets een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de stad; als alle fietsers met de auto zouden gaan hebben we een levensgroot bereikbaarheidsprobleem, als alle fietsers met het openbaar vervoer zouden gaan idem dito. De fiets is dus een belangrijke factor in een goede balans in de modal split.

Van alle ritten in Utrecht wordt 20% met de fiets gedaan. Voor alle ritten tot 7,5 km is dat zelfs 36%. Landelijk gezien is het gebruik van de fiets voor ritten tot 7,5 km 35%. Interessant is het om te zien dat voor ritten tussen de 7,5 en de 15 km het aandeel fiets nog altijd 15% is.

Doordat Utrecht als stad sterk groeit (met Leidsche Rijn en Rijnenburg voorop) nemen ook de fietsafstanden toe. Tevens is Utrecht het hart van een stedelijke regio. Veel ritten zitten in de categorie 7,5 - 15 km. Bijvoorbeeld van Vleuterweide naar De Uithof is 13 km, van Maarssebroek naar Utrecht Centrum is 9 km. Dit zijn afstanden waar de fiets nog steeds met de auto kan concurreren, qua tijd en kosten.

Een verkenning naar kansrijke groepen fietsers & kansrijke verbindingen moet inzicht en kennis verschaffen in de fietsmarkt in Utrecht; hoe groot is die markt, door wie wordt die gevormd en welke motieven zijn er om wel/niet de fiets te pakken? *Bijlage 4 'Utrecht fietst' in cijfers* geeft vast een eerste inzicht in de fietscijfers van Utrecht in vergelijking met andere steden. Hieruit blijkt dat Utrecht het hoogste fietsgebruik heeft van de vier grote steden. Ook binnen de regio Utrecht staan we bijna bovenaan. We blijven echter achter als we kijken naar middelgrote steden, zoals Leiden, Zwolle en Groningen. Daar zit Utrecht in de middenmoot.

Het fietsgebruik in Utrecht is relatief hoog, maar er zijn nog groeimogelijkheden. De stad en de regio zijn het afgelopen decennium sterk gegroeid. Niet alleen qua inwonertal maar ook qua oppervlak. Op dit moment wonen er net zoveel mensen in de gemeente Utrecht (ruim 300.000) als in onze buurgemeenten. Met deze buurgemeenten vormen wij een vrijwel aaneengesloten stedelijk gebied waarbij veel ritten binnen een redelijke fietsafstand liggen. In de perceptie van de fietser liggen woon- en werkgebieden als Leidsche Rijn, Houten, Nieuwegein, enz. echter ver weg. Promotie, marketing en een duidelijk herkenbaar fietsnetwerk zijn middelen om dit beeld te veranderen. Door de sterk groeiende regio nemen ook de fietsafstanden toe.

Tussen de 7,5 en de 15 km kunnen mensen door veel comfort en een zo klein mogelijke omrijdfactor mogelijk verleid worden tot fietsen. Wellicht kan op die afstand de promotie van de elektrische fiets een positieve bijdrage leveren.

Voor veel ritten binnen de regio Utrecht is openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Met de komst van Randstadspoor en het regionaal tramnetwerk worden de OV verbindingen

straks nog beter. Vanwege de grofmazigheid van deze netwerken is voor de fiets een belangrijke rol weggelegd in het voor- en natransport.

Het College spreekt in haar collegeprogramma 'Groen, open en sociaal' de ambitie uit om van Utrecht de Fiets- en OV stad van Nederland te maken. Het staat het buiten kijf dat Utrecht hiervoor moet (blijven) investeren in fietsvoorzieningen. Dit rapport brengt de investering in de benodigde fietsmaatregelen in beeld. Binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit worden vanuit andere programma onderdelen (Auto, P+R en Luchtkwaliteit) middelen hergeprogrammeerd ten gunste van fiets.

2 HET FIETSPROGRAMMA ÉN DE EXTRA IMPULS

De komende jaren wordt binnen het fietsprogramma extra geïnvesteerd in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen, in meer en veilige stallingen in de binnenstad, in voorzieningen voor de elektrische fiets, in de fiets als voor- en natransportmiddel en in communicatie & fietspromotie. In het Collegeprogramma 'Groen, Open en Sociaal' wordt voor de fiets uitgesproken dat de bestaande hoofdinfrastructuur wordt versterkt. Knelpunten worden aangepakt, fietspaden worden in rood asfalt aangelegd en de doorstroming en bewegwijzering worden verbeterd. Daarnaast worden de fiets- en voetgangerverbindingen tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad en tussen Dichterswijk en de binnenstad (Rabobrug) gerealiseerd. Om het tekort aan fietsparkeercapaciteit te bestrijden, komen er in het centrum, de wijken en op stations meer rekken en stallingen voor fietsers. Ook komt er een fietscoördinator die gaat zorgen voor een samenhangende aanpak op alle onderdelen van het fietsbeleid.

2.1 Infrastructuur: VIJF routes

In de nota "Verder met de fiets 2002" is het hoofdfietsnetwerk Utrecht vastgesteld en wordt een doorkijk gegeven naar het "gewenste Fietsnetwerk 2015". De afgelopen 8 jaar is hier met wisselende ambitie aan gewerkt. In 2008 zijn de top 5 fietsroutes vastgesteld gebaseerd op de knelpunteninventarisatie uit 2007/2008. De gekozen strategie was om de knelpunten die snel te verbeteren zijn 'kris kras' door de verschillende routes heen aan te pakken om zo op termijn te komen tot een goed fietsnetwerk. Met de uitwerking hiervan is in 2008 begonnen. De eerste (quick wins), een tranche van 8 projecten is in uitvoering, de tweede tranche ligt op te kentafel.

Door het beschikbaar stellen van extra middelen kunnen we de focus verleggen van een aanpakken van knelpunten naar een aanpak gericht op het verbeteren van de totale routes (zie ter illustratie de kaart in de bijlage).

2.1.1 Top 5 routes

Om de beschikbare financiële middelen efficiënt in te kunnen zetten zijn een aantal jaren geleden de vijf meest gebruikte routes in kaart gebracht. Dat zijn de zogenaamde Top 5 routes (zie kaart in bijlage 1):

- route 1: Vleuten – Centrum – De Uithof,
- route 2: De Meern – Centrum – De Uithof,
- route 3: Zuilen – Centrum – Lunetten,
- route 4: Overvecht – Centrum – Kanaleneiland
- route 5: Stedelijke verdeelring.

De Top 5 routes zijn dus onderdeel van het Utrechts hoofdfietsnetwerk. Door deze routes één voor één grondig aan te pakken ontstaan snelle, comfortabele en herkenbare fietsroutes door de stad. Een van de keerzijden van fietsinfrastructuur is dat deze veelal niet herkenbaar is en al helemaal niet herkenbaar als onderdeel van een netwerk. Fietsers fietsen immers over

vrijliggende fietspaden (bijv. Vleutenseweg), fietsstroken (bijv. de singels), door fietsstraten zoals de Kievitstraat en Van Humboldtstraat, over parallelwegen (bijv. Thomas a Kempisweg), door 30 km straten (de Herenroute) en over wegen met gemengd verkeer (bijv. de Kanaalweg). In verschijningsvorm hebben al deze voorbeelden niets gemeen. Toch zijn het allemaal delen van het Utrechts hoofdfietsnetwerk.

Bij de aanpak van de Top 5 routes is het dus niet alleen de uitdaging om de snelheid en het comfort te verhogen, maar ook om een herkenbare fietsinfrastructuur neer te leggen.

De herkenbaarheid van een fietsnetwerk is belangrijk als instrument in het kader van promotie en marketing. Immers, om fietsers te verleiden van de snelle en comfortabele fietsinfrastructuur gebruik te maken, moeten zij wel weten dat deze aanwezig is en waar deze aanwezig is.

Hoe gaan we die Top 5 routes aanpakken?

We gaan maatregelen op twee niveaus uitvoeren. Ten eerste worden de knelpunten opgelost die geïnventariseerd zijn (de oorspronkelijke aanpak). Dit zijn bijvoorbeeld het in twee richtingen openstellen van een oversteek of een deel van de route. Ten tweede worden aanvullende maatregelen op het hele tracé uitgevoerd om de fietsroute van een bepaalde kwaliteit te voorzien (de extra impuls):

- zorgen voor een comfortabele en herkenbare verharding op de gehele route; dat is bij voorkeur een rode asfaltloper
- zorgen voor voldoende verlichting langs de route
- het bewegwijzeren van de route; dit moet aansluiten bij de regionale fietsbewegwijzering
- het instellen van voorrang voor de fiets waar mogelijk
- het beter afstellen van de verkeersregeling ten gunste van de fiets waar mogelijk

Voor het plan van aanpak van de top 5 fietsroutes maken we gebruik van het rapport van de Fietsersbond "*Alle obstakels uit de weg , Adviezen voor vijf hoogwaardige fietsroutes in Utrecht*".

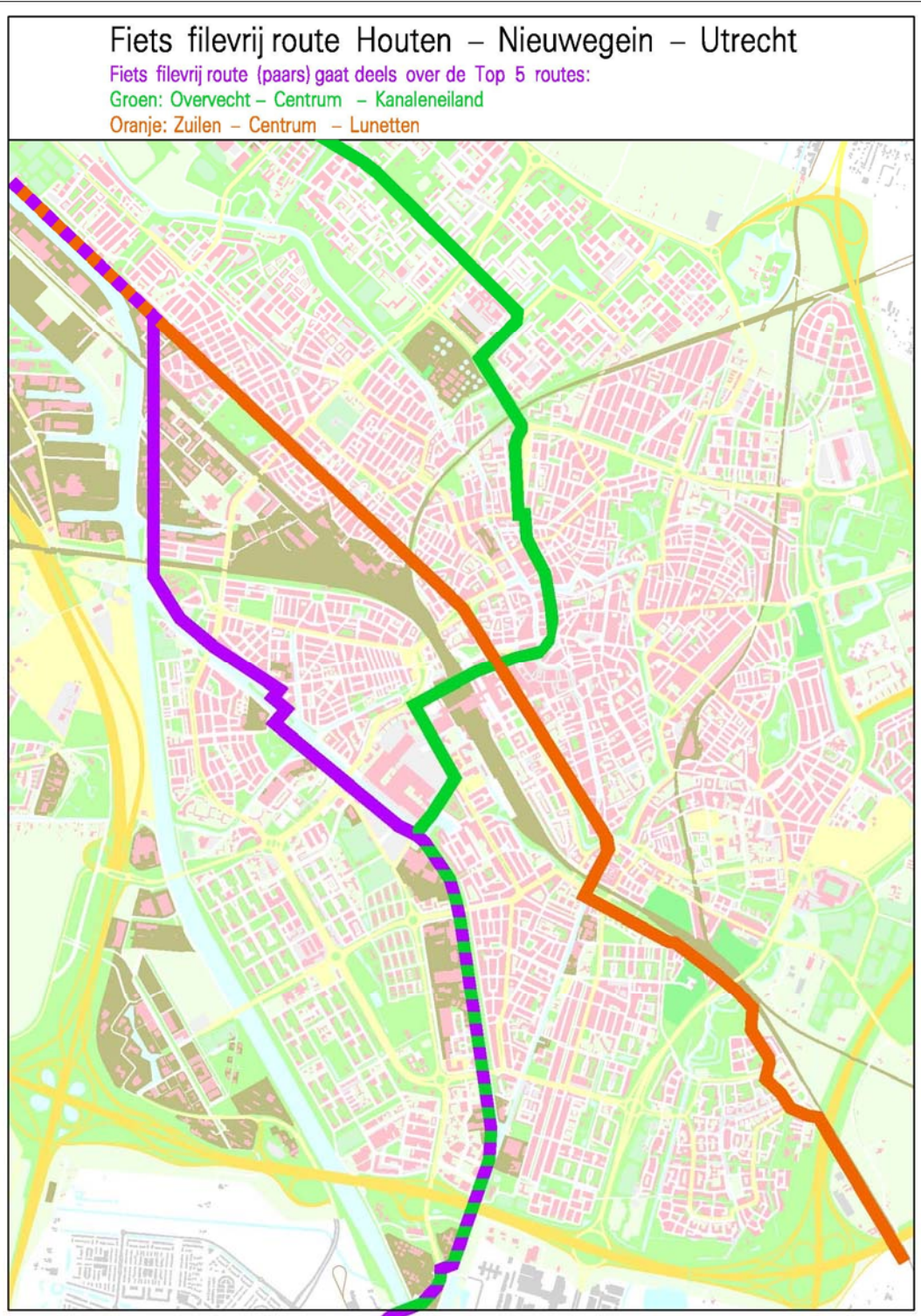
Een illustratie:

Utrechtse routes aansluiten op Fiets filevrij

Een voorbeeld van de route aanpak is het voorstel om als stad Utrecht vanuit de top 5 aan te sluiten bij de aanpak van twee regionale fietsroutes, de fiets filevrij routes. Het project Fiets filevrij verbetert bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen, door onder meer het wegnemen van barrières, het verhogen van de kwaliteit en actieve communicatie over de routes. Doel is automobilisten die op fietsbare afstand wonen te stimuleren om de fiets te pakken naar het werk én de fiets als gelijkwaardig vervoermiddel van auto en openbaar vervoer in woon-werkverkeer tot 15 kilometer. Uit onderzoek blijkt dat mensen bereid zijn te fietsen naar het werk tot een afstand van 15 kilometer. Zijn deze routes ook nog snel en comfortabel dan is het zelfs één van de redenen voor automobilisten om over te stappen op de fiets.

Op Utrechts grondgebied kruisen 2 fietsfilevrij routes: Route 1. Houten – Nieuwegein – Utrecht Noord (zie illustratie p. 8) en route 2. Houten – Bunnik – Utrecht Uithof – Bilthoven. Deze fiets filevrij routes bevatten knelpunten uit de Utrechtse top 5 (bv om de kanaalweg, langs het Merwedekanaal voor fietsers te herinrichten).

Met name route 1 gaat over een groot deel van twee Utrechtse top 5 routes. Door in Utrecht verder te kijken dan fietsfilevrij en deze te koppelen aan de top 5 routes verkennen we welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden en werken we routegericht. Door aan te haken bij fiets filevrij pakken we geen individuele knelpunten aan maar dragen we bij aan de realisatie van twee goede fietsroutes waarover bij BRU en de deelnemende gemeenten consensus bestaat. Daardoor kunnen we spoedig met de voorbereiding van de uitvoering starten. Bovendien profiteren we mee van de in totaal 3 mln Rijkssubsidie die aanvullend beschikbaar is voor deze routes.



2.1.2 Comfortdoelstelling

Een grote ergernis van fietsers is een oncomfortabel wegdek/fietspad. Voor het onderhoudsniveau op de top 5 fietsroutes geldt –net als voor alle wegen in de gemeente- de eis van 'minimale veiligheid'. Er is geen comfortdoelstelling. De ambitie is om met de extra middelen het onderhoudsniveau omhoog te brengen door een comfortdoelstelling in te voeren en zo de route aantrekkelijker te maken. Onderdeel van de comfortdoelstelling is om op zo veel mogelijk delen van de route conform het collegeprogramma de bestaande bestrating te vervangen door rood asfalt. Dat kan niet op alle delen onder andere door bepalingen over monumentale/ ruimtelijke inrichting.

Bij het invoeren van een comfortdoelstelling is het niet voldoende om het comfort op peil te brengen. Voor elke route geldt dat de beheerkwaliteit vastgelegd moet worden. Kort gezegd betekent dit dat het onderhoudsniveau omhoog moet om het comfort op niveau op peil te houden. Binnen de extra middelen is een bedrag gelabeld waarmee voor 2 jaar het hogere onderhoudsniveau kan worden gefinancierd. In deze periode bekijken we vervolgens per route welke beheerkwaliteit moet worden vastgesteld en hoe deze kan worden geborgd in de Programmabegroting.

2.1.3 Fietscoördinatiepunt

De ambitie om van Utrecht een fietsstad te maken, geeft een extra impuls om bij infrastructurele projecten rekening te houden met de fietser. In de ambtelijke organisatie richten we daartoe een fietscoördinatiepunt in dat aansluit op de bestaande lijnorganisatie, waarin wordt gewerkt met wijkverkeersadviseurs. De sleutelfiguren in dit fietscoördinatiepunt zijn de Programmamanager Fiets en de Verkeersbeleidsadviseur fiets. Vanuit de gedachte dat het fietscoördinatiepunt een kennisplatform is, brengen zij periodiek de wijkverkeersadviseurs bij elkaar om kennis uit te wisselen over infrastructurele projecten in de stad, eventuele problemen te signaleren en zo nodig op te schalen. Hierbij worden ook de coördinator tijdelijke bereikbaarheid (positie fietser bij werkzaamheden) en de wegbeheerder van Stadwerken (wegonderhoud) betrokken. We starten met een pilot van een jaar, waarna we evalueren wat het fietscoördinatiepunt oplevert.

2.2 Belangrijke schakels in het fietsnetwerk

2.2.1 De top 10

De top 10 bestaat naast de top 5-routes uit vijf projecten/verbindingen (zie kaart in bijlage 2), die in het subsidieprogramma VERDER apart zijn gelabeld.

Het betreft de volgende projecten (zie kaart in bijlage 2):

6. Herenroute: Centraal Station -Haverstraat-Hamburgerstraat-Herenstraat (alternatieve route door het centrum).
7. Tunnel onder het spoor, Fietspad tussen de rails
8. Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal
9. Fietstunnel Spinozabrug
10. Fietstunnel Salvador Allendeplein.

De projectramingen in VERDER blijken niet overal toereikend op basis van de uitwerkingen die nu ter hand worden genomen. Uit de eerste haalbaarheidsstudies blijkt dat er meer middelen nodig zijn om de projecten te realiseren. Denk daarbij o.a. aan het ontwerp voor de onderdoorgang Spinozabrug dat waarschijnlijk duurder uit zal vallen omdat rekening moet worden gehouden met de monumentale waarde van de brug en de onderdoorgang onder het spoor die meer kost dan is ingeschat. Extra middelen kunnen zorgen voor financiële dekking voor de projecten Herenroute: Haverstraat-Hamburgerstraat-Herenstraat (alternatieve route door het centrum), Tunnel onder het spoor, Fietspad tussen de rails, Fietstunnel Spinozabrug en Fietstunnel Salvador Allendeplein.

De plannen van aanpak en ontwerpen voor de Herenroute, Tussen de rails, Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal en Spinozabrug zijn gereed in 2011, waarna met de voorbereiding en uitvoering kan worden gestart. De fietsbrug tussen de binnenstad en de Dichterswijk (de Rabobrug) sluit aan op de Herenroute. Deze brug zelf vormt geen onderdeel van de Top 10 en wordt uitgevoerd door de Projectorganisatie Stationsgebied. Voor het project fietstunnel Salvador Allende plein wordt allereerst bekeken of de maatregel voldoende bijdraagt aan de fietsdoelstellingen omdat de tunnel met name lijkt bij te dragen aan de doorstroming van het autoverkeer.

Ad 6. Herenroute: Centraal Station-Haverstraat-Hamburgerstraat-Herenstraat

Dwars door het centrum van Utrecht loopt de belangrijkste west-oost fietsroute van Utrecht (Centraal Station – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Janskerkhof – Lucas Bolwerk). Gemiddeld maken 25.000 fietsers per dag gebruik van deze route. Mede gezien de werkzaamheden in het stationsgebied zijn er capaciteitsproblemen op de route. Omdat op korte termijn geen capaciteitsuitbreiding haalbaar lijkt is er behoefte aan een parallelle route. De Herenroute verbindt het Centraal Station met de oostelijke wijken en sluit in de toekomst aan de westkant aan op de fietsbrug naar Dichterswijk (Rabobrug). Om van de Herenroute een goede fietsroute te maken is het nodig het wegdek te verbeteren en kruispunten en bewegwijzering aan te passen.

Ad 7. Tunnel onder het spoor, Fietspad tussen de rails (zie illustratie)

Met deze tunnel leggen we de ontbrekende fietsschakel aan van de Laan van Maarschalkerweerd via Tussen de Rails naar station Lunetten. Door deze tunnel ontstaat een eenduidige en heldere

route tussen Lunetten en Maarschalkerweerd. De huidige te rijden afstand tussen Laan van Maarschalkerweerd en Tussen de Rails is 1.050 meter. Na aanleg van de verbinding is deze gereduceerd tot 350 meter (zie illustratie).

Ad 8. Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal

Tussen de Utrechtse woonwijken Oog in Al en de Centrale Zone in Leidsche Rijn is de aanleg van een nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal voorzien. Deze brug ligt midden tussen de bestaande Hogeweidebrug en de De Meernbrug, die op meer dan 2 kilometer van elkaar af liggen. De brug vormt een verbinding tussen de woonwijk Langerak en Oog in Al en verbindt zo voor de fietser Leidsche Rijn centrum met de bestaande stad en andersom. De besluitvorming over de uitvoering is in voorbereiding, waarbij een zo goed mogelijke aanlanding aan de stadzijde centraal staat.

Ad 9. Fietstunnel Spinozabrug

Langs het Merwedekanaal (Kanaalweg) en Amsterdam Rijnkanaal (Keulsekade) liggen hoofdfietsroutes. De Spinozabrug vormt de verbinding van de westelijke verdeelring in Utrecht over het Merwedekanaal heen. Het ontbreken van een onderdoorgang is een barrière voor fietsers. Doel van de maatregel is het aan elkaar koppelen van twee hoofdfietsroutes, zodat er een doorgaande route in de westflank van Utrecht ontstaat. Om de routes langs Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal aan elkaar te kunnen koppelen, is een onderdoorgang onder de Spinozabrug (parallel aan het Merwedekanaal) noodzakelijk. Er blijft ook een bovengronds alternatief voorhanden op het kruispunt Majellaknoop.

Ad 10. Fietstunnel Salvador Allendeplein.

De doorstroming van het autoverkeer op het traject Kardinaal de Jongweg – Brilledreef verbetert wanneer het autoverkeer door kan rijden zonder rekening te houden met een kruisende fietsroute over het Salvador Allendeplein. Gezien de infrastructuur op het Salvador Allendeplein zal het een opgave worden om een veilige fietstunnel in te passen.

Een illustratie:

'Tussen de rails', de verbinding Lunetten –Uithof

De huidige route Lunetten –Maarschalkerweerd is niet altijd even duidelijk voor fietsers. De wens is een meer directe langzaam verkeersroute van Utrecht Uithof naar Nieuwegein aan te leggen, tussen Lunetten en het gebied Maarschalkerweerd. Daarvoor is de aanleg nodig van een fietstunnel onder het spoor van Utrecht naar Arnhem rechtstreeks van de Laan van Maarschalkerweerd naar het fietspad Tussen de Rails. Prognose is dat de komende jaren met de intensivering van het programma in Rijnsweerd, Uithof en Galgenwaard e.o. het aantal fietsers de komende jaren verder zal groeien (prognose van 5.000 fietsers per etmaal).



2.3 Fietsparkeren en leenfietsen

2.3.1 Aanpak Fietsparkeren Binnenstad

Om het fietsparkeerprobleem in de binnenstad terug te dringen zal, vaker dan nu het geval is, voorrang moeten worden gegeven aan fietsparkeren boven andere functies. Hiervoor zijn gedurfde keuzes nodig die gevolgen hebben voor de inrichting van de openbare ruimte. Vanwege het nijpende tekort aan fietsparkeerplaatsen wordt ernaar gestreefd om de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk uit te voeren.

De gemeente laat jaarlijks een fietsparkeerdrukmeting uitvoeren. De meest recente cijfers zijn van medio 2010. Op piekmomenten (zaterdagmiddag) staan er meer dan 11.000 fietsen in de binnenstad. Hierbij zijn de fietsen in het stationsgebied en in de fietsenstallingen niet mee geteld. Het aantal fietsklemmen in de binnenstad ligt rond de 5.500. Dit betekent dat we het aantal fietsparkeerplekken zouden moeten verdubbelen om op piekmomenten te kunnen voldoen aan de vraag naar een fietsparkeerplaats. Buiten de piekmomenten staan er ongeveer 7.800 fietsen in de binnenstad, waardoor het tekort zo'n 2.300 plekken bedraagt. We streven ernaar om dit tekort op te heffen door: de capaciteit uit te breiden, te lang gestalde fietsen te verwijderen, en fietsers beter te informeren over de beschikbare fietsparkeervoorzieningen.

Het beschikbare geld voor fietsparkeren zal worden besteed aan een pakket van maatregelen waarmee het fietsparkeerprobleem structureel kan worden aangepakt. Het pakket is opgesteld op basis van onder andere de fietsparkeerdrukmeting, de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets?' en expertmeetings:

- a. We willen we extra (in pandige) stallingen realiseren in de binnenstad. Hiervoor monitoren we leegkomende panden en voeren we in 2011 een aantal haalbaarheidsonderzoeken uit naar mogelijkheden op hot spot locaties in de binnenstad.
- b. Daarnaast komt ook in de binnenstad een structurele aanpak van de zogenaamde "weesfietsen" - handhaving te lang gestalde ongebruikte fietsen.
- c. We stellen we een fietsparkeernorm op die vergelijkbaar met de parkeernorm voor auto's, zorgt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen passende maatregelen worden getroffen voor de fietser.
- d. Om op korte termijn de fietsparkeerdruk op piekmomenten terug te dringen zetten we een tweede mobiele stalling in.
- e. We gaan intensiever communiceren over de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Veelbezoekers van de binnenstad zijn nog onbekend met de mogelijkheden om hun fiets bewaakt, gratis te stallen.

a. Uitbreiden stallingscapaciteit

Naast de reeds bestaande openbare fietsenstallingen onder het stadhuis en in de Lange Koestraat (die op termijn wordt vervangen door een veel grotere stalling onder het Vredenburg) zetten we in op realisatie van circa 1.500 extra fietsparkeerplaatsen in de binnenstad. We zoeken naar locaties waar we fietsenstallingen kunnen realiseren. We zoeken actief naar leegstaande of vrijkomende panden om het aantal in pandige fietsenstallingen in de binnenstad uit te kunnen breiden. Op basis van de uitkomsten van een haalbaarheidsstudie wordt besloten of en op welke locatie(s) een nieuwe stalling gerealiseerd kan worden.

Concreet verrichten we in 2011 haalbaarheidsonderzoeken in de volgende zoekgebieden

- Neude (i.r.t. herontwikkeling Postkantoor)
- Lucasbolwerk
- Ledig Erf
- Mariaplaats

Bovenstaande locaties komen bij de jaarlijkse fietsparkeerdrukmeting standaard naar voren als hot spot. Voor alle locaties, behalve het Ledig Erf, is in het (verre) verleden al eens gekeken naar de mogelijkheden voor een fietsenstalling. Vanwege de huidige omvang van het fietsparkeerprobleem en de verwachting dat het aandeel fietsers naar de binnenstad blijft groeien, zal opnieuw onderzocht worden of een fietsenstalling op deze locaties haalbaar is. We kijken overigens niet alleen in bestaande panden. Ook onderzoeken we de mogelijkheden in de openbare ruimte, al zijn we ons bewust van de conflicterende belangen in de openbare ruimte, daarbij zal ook gekeken worden naar het opheffen van parkeerplaatsen.

We voeren tevens een onderzoek uit naar de haalbaarheid van een fietsenstalling in de kelder van de Centrale Bibliotheek aan de Oudegracht. De Centrale Bibliotheek aan de Oudegracht vertrekt na de mogelijke oplevering van de Bibliotheek++ naar het Smakkelaarsveld. Het pand waar de Centrale Bibliotheek nu in gevestigd is, is eigendom van de gemeente. Dit biedt kansen voor de realisatie van een fietsenstalling in de kelder van het pand aan de Oudegracht. De locatie is uitermate geschikt omdat op dit punt het voetgangersgebied begint. Tenslotte worden in overleg met de Universiteit Utrecht de mogelijkheden nagegaan voor een fietsenkelder onder de zuidzijde van het Janskerkhof.

Onder verantwoordelijkheid van POS (Project Organisatie Stationsgebied) wordt separaat een integrale businesscase voor kostendekkend fietsparkeren (inclusief handhaving) in het stationsgebied uitgewerkt. Daarbij wordt ook in beeld gebracht wat de effecten van verschillende varianten zijn voor het fietsparkeren in de binnenstad.

b. Structurele aanpak weesfietsen

We breiden de handhaving op weesfietsen in de binnenstad uit. Weesfietsen zijn fietsen die al langere tijd in de openbare ruimte gestald zijn, maar niet meer worden gebruikt. Soms zijn ze direct opvallend of hinderlijk, soms niet. Maar ze nemen wel schaarse stallingscapaciteit in beslag. De verwijdering van weesfietsen schoont het straatbeeld op en levert direct stallingscapaciteit op voor fietsen die nog wél worden gebruikt. Dit weten we uit ervaring met handhaving op te lang gestalde fietsen in het stationsgebied. Vanaf 2011 breiden we de handhaving uit naar hotspots in de rest van de binnenstad. Het college heeft in december 2010 de binnenstad aangewezen als gebied waar fietsen niet langer dan 28 dagen aaneengesloten mogen staan. De gemeente maakt gebruik van de kennis en ervaring van het weesfiesteam van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat gemeentes adviseert over de aanpak van weesfietsen. In een handhavingsplan zullen wij onze daadwerkelijke inzet op de verschillende hotspots uitwerken. In tegenstelling tot het Stationsgebied zullen er in de Binnenstad vaker fietsen van bewoners in de fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Om te voorkomen dat ook deze fietsen verwijderd worden zal er in de uitvoering veel aandacht gegeven worden aan communicatie. Bewoners zullen vooraf goed geïnformeerd worden over op handen zijnde acties en hoe zij kunnen voorkomen dat hun fietsen worden verwijderd als zij maar af en toe fietsen of als zij lang op vakantie zijn.

Op basis van ervaringen met handhaving in het stationsgebied schatten we in dat circa 7,5% van de fietsen een weesfiets is. Als we dit relateren aan het aantal fietsklemmen in de binnenstad (5.500), dan betekent dit dat er circa 400 klemmen weer beschikbaar komen voor het stallen van fietsen die nog wel gebruikt worden.



c. Opstellen fietsparkeernorm voor ruimtelijke ontwikkelingen

We gaan een fietsparkeernorm opstellen. Een fietsparkeernorm, vergelijkbaar met de parkeernorm voor auto's, zorgt ervoor dat bij ruimtelijke ontwikkelingen passende maatregelen worden getroffen voor de fietser. Het CROW is bezig met het actualiseren van een instrument waarmee per functie of voorziening bepaald kan worden hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Dit kan als basis gebruikt worden voor een gemeentelijke fietsparkeernorm waar alle plannen aan getoetst moeten worden. Tot op heden is deze toetsing niet juridisch afdwingbaar bij bouwprojecten.

d. Mobiele stalling

Om op piekmomenten extra fietsparkeerplaatsen beschikbaar te hebben beschikken we over één mobiele stalling. Vanaf 2011 zullen we een tweede mobiele stalling inzetten waardoor op piekmomenten (donderdagavond en zaterdagmiddag) extra stallingscapaciteit wordt aangeboden op populaire locaties. Een beperkende factor voor de plaatsing van een tweede mobiele stalling is het aantal evenementen dat wordt gehouden op geschikte locaties (denk bijvoorbeeld aan de Neude en het Domplein). Bij voorkeur wordt een locatie gekozen waar de mobiele stalling elke week op dezelfde dag en hetzelfde tijdstip kan worden neergezet, zodat fietsers de zekerheid hebben dat ze in de mobiele stalling terecht kunnen.

e. Opzetten communicatiecampagne

We gaan intensiever communiceren over de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Veel

bezoekers van de binnenstad zijn nog onbekend met de mogelijkheden om hun fiets bewaakt, gratis te stallen. Er moet daarom meer én anders gecommuniceerd worden over de fietsvoorzieningen in de binnenstad.

De Stadhuisstalling en de stalling in de Lange Koestraat worden juist op het drukste moment in de week, de zaterdagmiddag, niet goed gebruikt. Veel fietsers zijn niet op de hoogte van het bestaan van deze twee gratis, bewaakte stallingen. Uit de fietsparkeerdrukmeting blijkt dat de bezettingsgraad van fietsenstallingen op zaterdagmiddag rond de 30% ligt. Dit betekent dat er nog circa 380 klemmen leeg zijn. Door betere informatie over de locatie en openingstijden van deze stallingen willen we de bezettingsgraad verhogen naar minimaal 75%. Hierdoor neemt de parkeerdruk op straat af met circa 250 fietsen.

In de communicatie moet centraal staan dat de fietser welkom is in de Utrechtse binnenstad. Deze boodschap is onderdeel van de (nog op te zetten) gedragscampagne die in het kader van VERDER zal worden gestart. De resultaten van de doelgroepeninventarisatie door de afdeling Verkeer vormen een belangrijke basis voor de gedragscampagne. De specifieke communicatie over fietsparkeervoorzieningen moet in de eerste plaats informatief zijn, maar moet daarnaast ook verleiden tot gedragsverandering. Hiervoor zal een campagne worden opgezet (zie ook paragraaf 2.4 Communicatie en Promotie fietsgebruik).

2.3.2 Leenfietsen

De fiets speelt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport. Mensen fietsen naar het station en gaan met de trein verder, of komen aan op Utrecht Centraal en huren een OV-Fiets om op hun eindbestemming te komen. De groei van OV-Fiets, de herkenbare geel/blauwe fiets, illustreert het toenemende belang van de fiets als voor- en natransportmiddel. In een jaar tijd is het aantal abonneementhouders van OV-Fiets gestegen van 34.000 naar 70.000. Het aantal fietsritten is gegroeid van 330.000 naar 670.000 per jaar. Een groot aantal van deze ritten wordt gemaakt in Utrecht.

De raad heeft in 2007 voorgesteld om een leenfietsstelsel te introduceren om het voor- en natransport voor bezoekers en forenzen te verbeteren. Bij de verdere uitwerking, die separaat wordt toegelicht, ligt de nadruk op voor- en natransport in de brede zin van het woord: zowel van en naar stations, als van en naar P+R's en andere kansrijke locaties. Hiervoor is overigens binnen pakket VERDERmaatregelen aanvullende financiering beschikbaar. We nemen bij de ontwikkeling ook expliciet de elektrische fiets als voor- en natransportmiddel mee. Door de fiets neer te zetten als een aantrekkelijk en makkelijk vervoersmiddel voor het voor- en natransport voor de trein, tram, bus, en auto, willen we het (leen)fietsgebruik faciliteren en stimuleren.

2.4 Communicatie en Promotie fietsgebruik

Utrecht investeert extra in fietsvoorzieningen om het gebruik te bevorderen. Het blijft hierbij niet bij fysieke investeringen. Communicatie speelt hierin een belangrijke rol. Zo maakt het verschil wanneer men weet dat de gemeente beschikt over 5 fietsroutes die snel, veilig en comfortabel zijn en de locaties kent van bewaakte stallingen. Vanuit het fietsprogramma wordt ingezet op betere bewegwijzering en herkenbaarheid van fietsroutes, het vergroten van de bekendheid van de locaties voor fietsparkeren en communicatie over de overige fietsmaatregelen.

Behalve de communicatie over de fietsvoorzieningen, gaan we ook het gebruik van de fiets promoten: *Utrecht als fietsstad!* Begin volgend jaar presenteert het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit het actieplan gedragscampagne, een onderzoek en reeks campagnes gericht op 'Mobiliteitsmanagement en gedrag'. Doel daarvan is de reductie van de autonome groei van het autoverkeer door het veranderen van vervoersgedrag. Het verleiden van bewoners, bezoekers en forenzen om vaker de auto te laten staan en meer gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer of om buiten de spits te reizen. Een deel van de middelen uit het actieplan is gereserveerd voor stimulering van het fietsgebruik.

De campagnes zullen zich richten op doelgroepen die onderverdeeld zijn in leef en bewegstijlen. Hiermee worden kansrijke groepen fietsers in beeld gebracht waarop we ons kunnen richten. Ook krijgen we hiermee beter in beeld welke maatregelen deze groepen nodig hebben om hun vervoersvoorkeur te veranderen ten gunste van de fiets. Om vast een voorzet te geven: Op grond van de belangrijkste ritmotieven voor autogebruik op de korte afstand, kan fietsen een alternatief zijn voor: woon-werkverkeer (incl. voor- en natransport), winkelen, halen en brengen van kinderen én sport en recreatie.

Deze motieven bevatten handvatten voor een indeling in een leefstijl en mobiliteitsgedrag. De komende maanden worden de communicatie en gedragscampagnes verder uitgewerkt. Hierbij worden ook andere partijen benaderd, zoals het bedrijfsleven, belangengroepen mbt gezond leven (bv Utrecht Beweegt), sportverenigingen, scholen, etc.



3. FINANCIËLE CONSEQUENTIES

3.1 Budgetverschuiving Bereikbaarheid & Luchtkwaliteit

De lat ligt hoog en om een vliegende start te maken in het streven naar Utrecht – Fietsstad, zijn extra middelen nodig. Binnen het investeringsprogramma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit is gekeken naar mogelijkheden tot herschikking van budgetten ten gunste van het fietsprogramma. De speelruimte is echter betrekkelijk klein omdat de budgetten zijn gekoppeld aan projecten die nodig zijn om de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit van onze stad op peil te houden. Extra geld voor fiets gaat ten koste van andere projecten. De financiële impuls voor het fietsprogramma wordt mogelijk gemaakt met de volgende herschikkings- en versnellingsvoorstellen.

Onderwerp	Bestaand budget (incl. subsidiegeld)	Extra impuls	Totaal
Infrastructuur: - Top 5 routes (incl de in uitvoering zijnde 1 ^e tranche maatregelen), - Comfortdoelstelling - Fietscoördinatiepunt.	9,386 mln	8,4 mln (FES geld, conform Programma-begroting 2011)	17,786 mln
Schakels fietsnetwerk	1,5 mln Herenroute 4 mln 'Tussen de rails' 3 mln Spinozabrug 3,5 mln SA plein <u>18,6 mln</u> Fietsbrug LR Kanaal 30,6 mln totaal	5 mln (4,8 mln Autoprogramma + 0,2 mln milieuzonering)	35,6 mln
Parkeren	3,097 mln	5 mln (3 mln PRIS, 1 mln P+R Utrecht West, 1 mln milieuzonering))	8,097 mln
Leenfietsen	4,3 mln		4,3 mln
Communicatie	0,7 mln*	1,5 mln Gedragscampagne ALU	2,2 mln
Totaal	48,083 mln	19,9 mln, (waarvan 11,5 mln additioneel en 8,4 mln Programma-begroting 2011)	67,983 mln

* Dit bedraagt een inschatting omdat zowel bij BRU als ook bij de provincie geld is gereserveerd voor de herkenbaarheid van fietsroutes. Echter, de toedeling naar besteding binnen de deelgebieden (gemeenten) is nog onbekend.

3.2 Toelichting voorstel budgetverschuiving naar Fietsprogramma

In totaal telt de budgetverschuiving op tot 19,9 mln, waarvan 11,5 mln additionele middelen en 8,4 mln FES geld dat reeds bij de Programmabegroting 2011 naar voren is geschoven, waardoor het direct voor fiets is te gebruiken. De herprogrammering voor de extra impuls van het fietsprogramma wordt verwerkt in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid dat in mei 2011 tegelijk met de Voorjaarsnota 2011 en de Verantwoording 2010 ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. Besluitvorming over de totale herprogrammering van het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit vindt plaats aan de hand van een begeleidend raadsvoorstel.

Bron extra middelen	Hoogte
Restant budget autoprogramma	4,8 mln
Invoering Parkeer Reizigers Informatiesysteem (PRIS)	3 mln
P+R Utrecht West 2000 pp	1 mln
Restant milieuzonering	1,2 mln
Communicatie en gedragscampagne Luchtkwaliteit	1,5 mln
Subtotaal	11,5 mln
FES (Programmabegroting 2011)	8,4 mln
Totaal	19,9 mln

M.b.t het autoprogramma:

Hoewel een aantal uitgevoerde autoprojecten nog niet financieel is afgesloten (dat gebeurt namelijk met de Jaarverantwoording) is het nu al duidelijk dat hier sprake is van een restant van het budget dat als extra kan worden ingezet voor het fietsprogramma.

Indien zich bij de jaarverantwoording toch nog een financiële tegenvaller in de auto investeringsprojecten aandient, die niet kan worden gedekt met andere meevallers, dan bestaat de kans dat (een deel van) het hier genoemde bedrag hiervoor moet worden ingezet. Dan zal de dekking voor het fietsprogramma moeten worden gevonden via een herprogrammering binnen bereikbaarheid.

M.b.t. PRIS:

Het PRIS systeem maakt deel uit van het ALU en is opgenomen om het negatieve effect van de knips (meer zoekverkeer) tegen te gaan. Uitvoering van PRIS vindt niet plaats voor 2014. Op dat moment wordt gekeken hoe dit gestalte gaat krijgen. De raming van 5 miljoen lijkt zeer ruim genomen. Vandaar dat we 3 miljoen Euro voor het extra fietsprogramma willen inzetten.

M.b.t. P+R Utrecht West:

Realisatie van een P+R Utrecht West is gepland na 2015. De grootte van deze P+R voorziening is onder meer afhankelijk van een evaluatie van de twee andere P+R voorzieningen aan de westkant van de stad. Van het totale bedrag van P+R Utrecht West reserveren wij 1 mln euro voor het extra fietsprogramma.

Restant Milieuzonering

Bij de programmering van het Actieplan Luchtkwaliteit (vastgesteld in december 2009) is per abuis tweemaal een bedrag van 1,2 mln euro voor de milieuzonering gereserveerd. Daarom kunnen we 1,2 mln euro nu inzetten voor het extra fietsprogramma.

Communicatie en gedragscampagne Luchtkwaliteit

Binnen de gereserveerde middelen voor communicatie en de gedragscampagne wordt een bedrag van 1.5 mln euro “gelabeld” tbv een gedragscampagne ten behoeve van het gebruik van het stimuleren van het gebruik de Fiets.

FES middelen (geen extra budget, maar verschuiving)

Voor maatregelen Hoofd fietsroutes incl. Top 10 was 8,5 miljoen euro gereserveerd vanuit de FES 4 gelden, uitvoering 2014. FES 4 gelden zijn nog niet beschikbaar.

Voor Daalse / Westpleintunnel, afzuiging en vormgeving is 6,5 miljoen euro gereserveerd uit FES 1, 2 en 3 gelden. Voor Stadsbaan Leidsche Rijn Centrum Luchtbehandeling is 1,9 miljoen euro gereserveerd uit FES 3. In totaal gaat het hier om een post van 8,4 miljoen euro. FES 1, 2 en 3 gelden zijn beschikbaar.

Bij de raadsbespreking van de begroting voor 2011 is besloten om deze 8,4 miljoen euro (FES 1, 2 en 3) waarover wij nu kunnen beschikken in te zetten voor maatregelen op de fietsroutes.

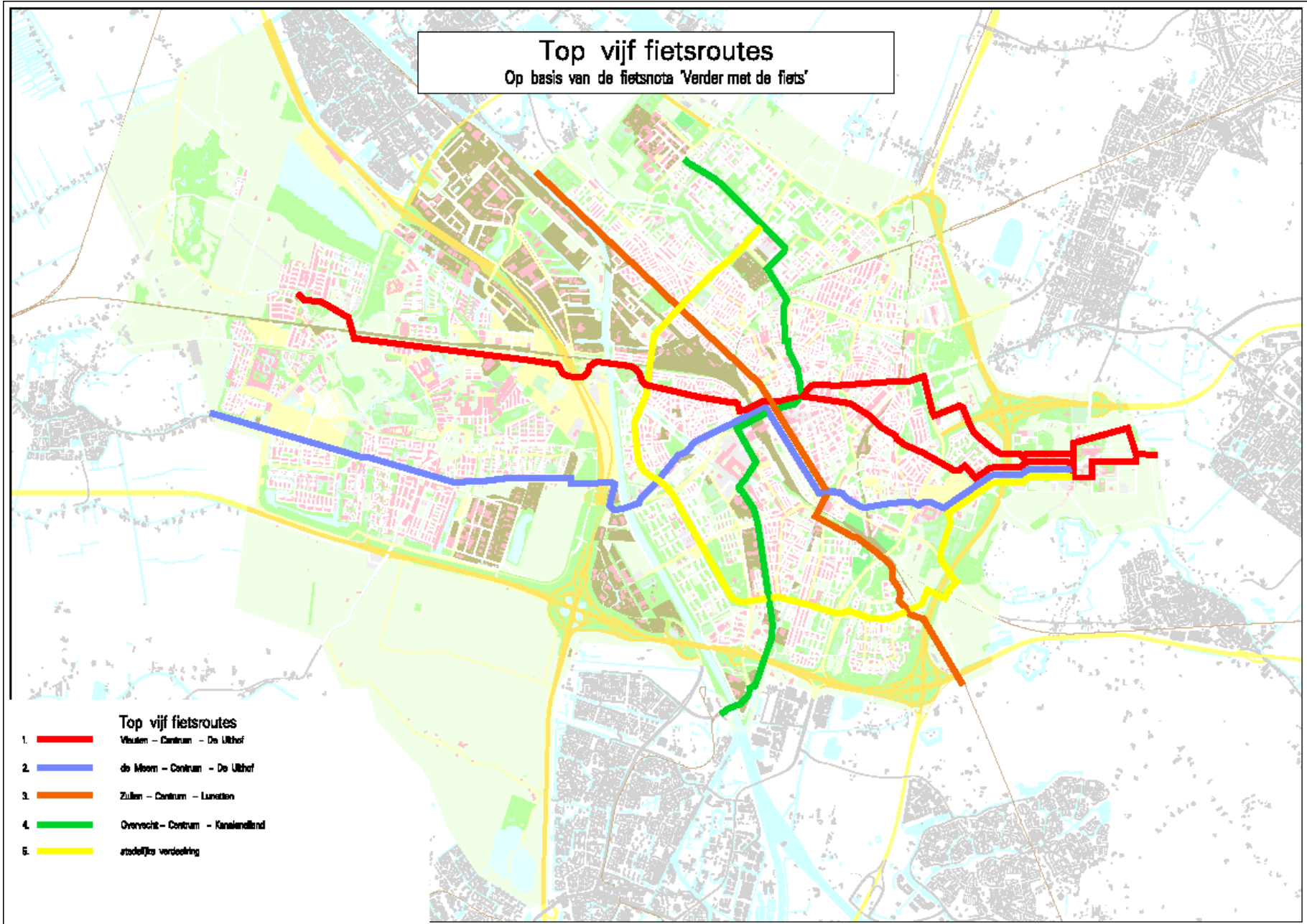
De projecten Daalse / Westpleintunnel, afzuiging en vormgeving en Stadsbaan Leidsche Rijn Centrum Luchtbehandeling kunnen worden gedekt uit FES 4 Daarvoor is het wel nodig dat deze projecten (opgenomen in het NSL) voor 2015 gerealiseerd zijn.

Tot slot, met ondernemers in Utrecht zullen wij overleggen over de besteding van de gereserveerde 10 miljoen euro van het economische stimuleringsfonds dat deel uitmaakt van ALU. Wij zullen maatregelen voor fietsparkeren binnenstad inbrengen in dit overleg. De gezamenlijke insteek is dat minder geparkeerde fietsen op straat winkel- en uitgaansgebieden aantrekkelijker maken.

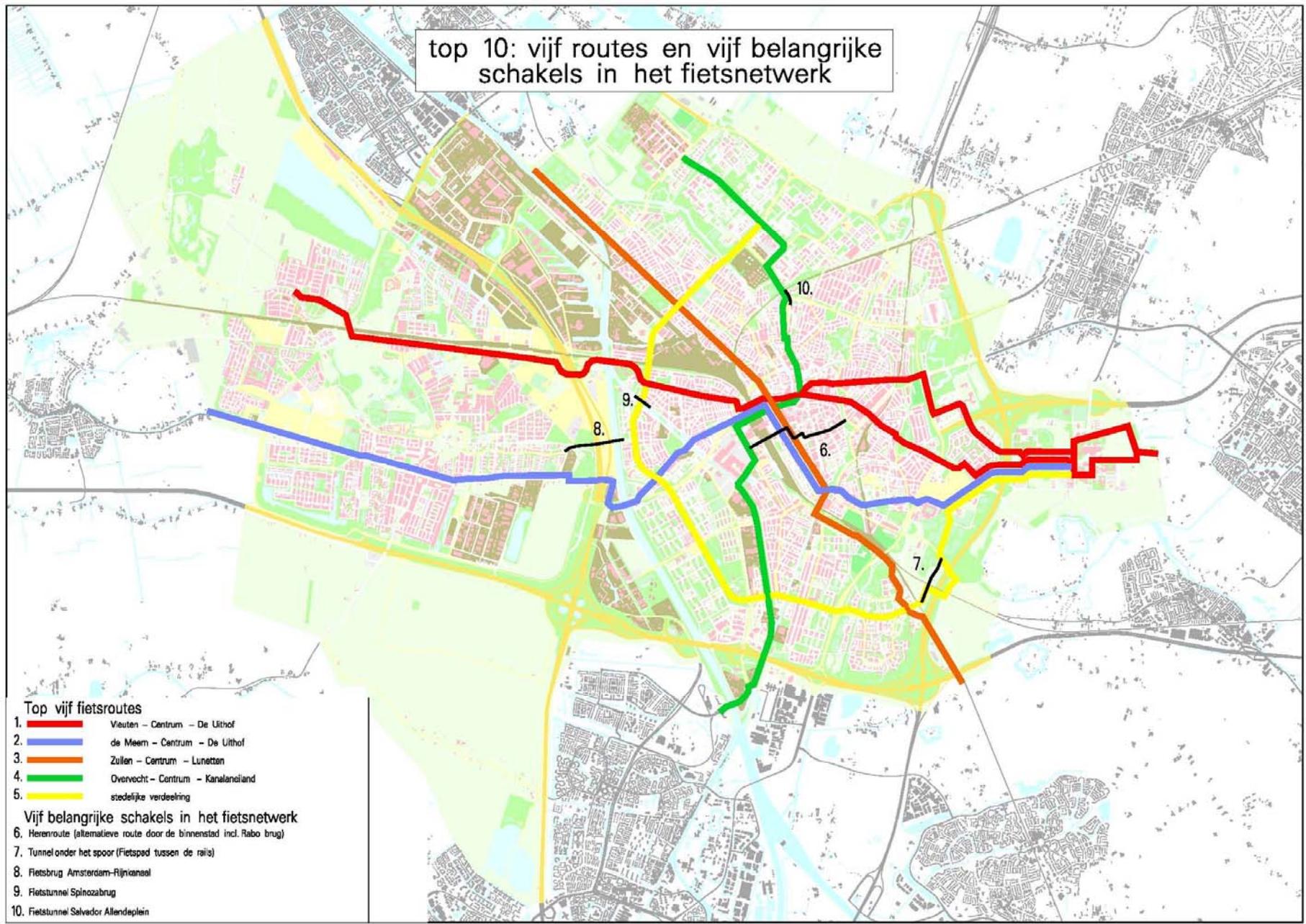
Top vijf fietsroutes

Op basis van de fietsnota 'Verder met de fiets'

- Top vijf fietsroutes**
1.  Vleuten - Centrum - De Ulthof
 2.  de Meern - Centrum - De Ulthof
 3.  Zillen - Centrum - Lunetten
 4.  Overvecht - Centrum - Kanalenland
 5.  stedelijke verdeeling



top 10: vijf routes en vijf belangrijke schakels in het fietsnetwerk



- Top vijf fietsroutes**
- 1. █ Vieuwen – Centrum – De Lithof
 - 2. █ de Meern – Centrum – De Lithof
 - 3. █ Zullen – Centrum – Lunetten
 - 4. █ Overvecht – Centrum – Kanaleneiland
 - 5. █ stedelijke verdeeling
- Vijf belangrijke schakels in het fietsnetwerk**
- 6. Herenroute (alternatieve route door de binnenstad incl. Rabo brug)
 - 7. Tunnel onder het spoor (Fietspad tussen de rails)
 - 8. Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal
 - 9. Fietsstunnel Spinozabrug
 - 10. Fietsstunnel Salvador Allendeplein

Bijlage 3: Globale planning Fietsprogramma

Onderwerp	2011	2012	2013	2014
Fietsinfrastructuur: Vijf routes	Vorbereiding uitvoering + uitvoering (gefaseerd per route)			
Fietsinfrastructuur: Vijf ontbrekende schakels	Plannen van Aanpak + ontwerpen voor <ul style="list-style-type: none"> - Herenroute - Tussen de Rails - Spinozabrug - Fietsbrug A'dam Rijnkanaal Haalbaarheidsstudie <ul style="list-style-type: none"> - Salvador Allendeplein 	Vorbereiding + uitvoering <ul style="list-style-type: none"> - Herenroute - Tussen de Rails - Spinozabrug - Fietsbrug A'dam Rijnkanaal - Vervolg Salvador Allendeplein afhankelijk van resultaat Haalbaarheidsstudie		
Fietsparkeren Binnenstad	Zoekopdracht/haalbaarheid locaties <ul style="list-style-type: none"> - Inzet extra mobiele stalling - Realisatie 1 inpandige stalling - Aanpak Weesfietsen 	Realisatie extra fietsenstallingen Binnenstad (mogelijke locaties: Neude, Janskerkhof, Oude Gracht, Lucasbolwerk, Ledig Erf, Mariaplaats)	Voortzetten inzet mobiele stallingen Voortzetten aanpak Weesfietsen Invoeren Fietsparkeernorm	
Leenfietsen: stimuleren voor- en natransport	Stimuleren en faciliteren van voor- en natransport (stations, P+R en openbare ruimte)	Voortzetten stimuleren en faciliteren van voor- en natransport (stations, P+R en openbare ruimte)	Besluit over stimuleren en faciliteren elektrische fiets als middel voor- en natransport	
Fietscoördinatiepunt	Pilot: fietscoördinatie punt			
Communicatie en promotie	Communicatie gericht op kennis (informatie) op infrastructuur, fietsparkeren & leenfietsen	Voortzetten communicatie/ informatie op infrastructuur, fietsparkeren & leenfietsen	Uitvoering Herkenbaarheid fietsroutes Uitvoering gedragscampagne	
	Voorbereiding herkenbaarheid fietsroutes			
	Voorbereiding gedragscampagne (mogelijk start)			

Bijlage 4: 'Utrecht fietst' in cijfers

Inleiding

De fiets speelt een belangrijke rol in Utrecht. Aan de ene kant is de fiets belangrijk voor de leefbaarheid van de stad; de fiets is immers schoon, stil en neemt weinig ruimte in. Aan de andere kant speelt de fiets een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de stad; als alle fietsers met de auto zouden gaan hebben we een levensgroot bereikbaarheidsprobleem, als alle fietsers met het openbaar vervoer zouden gaan idem dito. De fiets is dus een belangrijke factor in een goede balans in de modal split.

Aandeel fiets in Utrecht en andere steden

Van alle ritten in Utrecht wordt 20% met de fiets gedaan. Dat is zelfs 36% als we uitgaan van alle ritten tot 7,5 km. Hiermee heeft Utrecht het hoogste fietsgebruik van de vier grote steden. Ook binnen de regio Utrecht staan we bijna bovenaan. We blijven echter achter als we kijken naar middelgrote steden. Daar zit Utrecht in de middenmoot.

In onderstaande tabellen is goed te zien wat het fietsgebruik in Utrecht is ten opzichte van de vier grote steden, ten opzichte van de gemeenten in de regio utrecht en ten opzichte van "vergelijkbare" middelgrote steden. De tabellen zijn aflopend gesorteerd in de kolom <7,5 km.

De vier grote steden	Aandeel fiets in alle verplaatsingen	Aandeel fiets in verplaatsingen <7,5 km
Utrecht	20%	36%
Amsterdam	21%	33%
Den Haag	18%	25%
Rotterdam	14%	23%

Regio Utrecht	Aandeel fiets in alle verplaatsingen	Aandeel fiets in verplaatsingen <7,5 km
Houten	22%	37%
Utrecht	20%	36%
De Bilt	25%	35%
Maarssen	21%	33%
Zeist	22%	32%
Nieuwegein	17%	27%

Middelgrote steden	Aandeel fiets in alle verplaatsingen	Aandeel fiets in verplaatsingen <7,5 km
Zwolle	29%	49%
Groningen	30%	46%
Leiden	31%	45%
Amersfoort	27%	40%
Delft	26%	39%
Apeldoorn	27%	38%
Utrecht	20%	36%
Nijmegen	23%	34%
Eindhoven	22%	32%
Breda	21%	32%
Almere	19%	31%
Arnhem	17%	28%

Bovenstaande tabellen geven het marktaandeel van de fiets weer als percentage van alle verplaatsingen (kolom Aandeel fiets) en als percentage van de korte verplaatsingen tot 7,5 kilometer (Kolom Aandeel <7,5 km). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het betreft alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de desbetreffende gemeente, ongeacht of de persoon in de gemeente woont. Om de betrouwbaarheid te vergroten zijn de cijfers uit het MON over een periode van vijf jaar bij elkaar opgeteld (2004 t/m 2008). Het gaat om verplaatsingen met hoofd vervoerwijze fiets.

Utrecht ten opzichte van de vier grote steden

De andere drie grote steden hebben als gevolg van hun stedelijke railnetwerken een hoger aandeel openbaar vervoer dan Utrecht. Maar omdat deze steden een stuk groter zijn in oppervlak dan Utrecht (waardoor de afstanden veelal grote zijn) zal dit openbaar vervoer maar slechts ten dele concurreren met de fiets. Het is opvallend dat een stad als Amsterdam, dat al jaren een actief fietsbeleid voert, naast een hoog openbaar vervoer gebruik ook een hoog fietsgebruik kent.

Utrecht ten opzichte van de regiogemeenten

Het is opvallend dat de regiogemeenten vrijwel allemaal een lager fietsgebruik hebben dan Utrecht. Hoewel de percentages niet echt ver uit elkaar liggen, mag toch geconcludeerd worden dat binnen de regio er een groei mogelijk moet zijn. Zeker als we dit relateren aan de relatief korte afstanden binnen de regio.

Utrecht ten opzichte van middelgrote steden

Utrecht bezet hier een plaats in de middenmoot. Steden als Zwolle, Groningen en Leiden hebben stuk voor stuk een fietsgebruik dat ruim 10% hoger ligt dan in Utrecht. Aan de andere kant zien we ook dat Utrecht een beduidend hoger fietsgebruik kent dan steden als Breda, Almere en Arnhem.

Utrecht zou zich best mogen spiegelen aan steden als Zwolle, Groningen en Leiden. Al zijn deze steden allemaal een slag kleiner dan Utrecht, qua structuur en bevolkingssamenstelling zijn ze vergelijkbaar.

Kansrijke groepen

Regionale ritten

De stad en de regio zijn het afgelopen decennium sterk gegroeid. Niet alleen qua inwonertal maar ook qua oppervlak. Op dit moment wonen er net zoveel mensen in de gemeente Utrecht als in onze buurgemeenten. Met deze buurgemeenten vormen wij een vrijwel aaneengesloten stedelijk gebied waarbij veel ritten binnen een redelijke fietsafstand liggen. In de perceptie van de fietser liggen woon- en werkgebieden als Leidsche Rijn, Houten, Nieuwegein, enz. ver weg. Promotie, marketing en een duidelijk herkenbaar fietsnetwerk zijn middelen om dit beeld te veranderen. Echter, als de regio sterk groeit, nemen ook de fietsafstanden toe. Tussen de 7,5 en de 15 km kunnen mensen nog wel verleid worden met veel comfort en een zo klein mogelijk omrijdfactor. Maar op deze afstand zal de promotie van de elektrische fiets ook vruchten moeten gaan afwerpen.

Doordat Utrecht als stad sterk groeit (met Leidsche Rijn en Rijnenburg voorop) nemen ook de fietsafstanden toe. Bijvoorbeeld van Vleuterweide naar De Uithof 13 km, van Maarssebroek naar Utrecht Centrum 9 km. Dit zijn afstanden waar de fiets nog steeds met de auto kan concurreren, qua tijd en kosten.

Landelijk gezien is het gebruik van de fiets voor ritten tot 7,5 km 35%. Interessant is het om te zien dat voor ritten tussen de 7,5 en de 15 km het aandeel fiets nog altijd 15% is.

Als we dit cijfer vertalen naar de regio Utrecht, waar veel ritten in deze afstandklasse zitten, ligt hier zeker nog wel een groeikans. Zeker als we actief de elektrische fiets gaan promoten zal dit ongetwijfeld gaan stijgen.

Integratie fiets - openbaar vervoer

Voor veel ritten binnen de regio Utrecht zal het openbaar vervoer een goed alternatief worden voor de auto. Met de komst van Randstadspoor en het regionaal tramnetwerk moet het straks mogelijk zijn om op veel verbindingen snelle ritten te maken met dit openbaar vervoer. Vanwege de grofmazigheid van deze netwerken zal de fiets een belangrijke rol moeten spelen in het voor en na transport.

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van Utrecht Centraal is in 5 jaar tijd met 24% gegroeid. Dat is ver boven het landelijk gemiddelde. Ook op de vijf andere (Randstadspoor-) stations zien we een groei in die periode. Deze vijf stations kunnen een belangrijke rol gaan spelen in het vergroten van het aandeel fiets, omdat juist hier de fiets een rol speelt in het voor- en natransport. Onderzoek van de NS in de jaren negentig heeft aangetoond dat een goed fietsnetwerk in combinatie met een frequente bediening van voorstadstations het fietsgebruik flink kan doen stijgen.

Overigens zien we die trend op dit moment al. Het beste voorbeeld hiervan is de onstuimige groei van OV Fiets. Landelijk heeft OV Fiets in een jaar tijd een groei van 34.000 naar 70.000 abonneerders en een groei van 330.000 naar 670.000 ritten. OV Fiets Utrecht loopt voorop in die groei. De fietsenstallingen puilen werkelijk uit van de OV fietsen (ga eens kijken na 21.00 uur in een fietsenstalling, je weet niet wat je ziet). Onze bedrijfsterreinen en kantorenparken zijn overdag bezaaid met OV fietsen. We mogen veronderstellen dat de forens en de zakelijke bezoeker de fiets ontdekt heeft via de OV fietsen.

Woon - werkverkeer

Utrecht kent aan sterke pendel in het woon-werk verkeer. Slechts 78.800 mensen wonen en werken in de stad zelf. Gezien het feit dat vrijwel alle relaties binnen een afstand van 15 km liggen, kan het fietsaandeel voor deze groep hoog zijn. Zeker als voor de wat langere afstanden de elektrische fiets een rol gaat spelen. De in-

en uitgaande pendel is in Utrecht groot. Er komen dagelijks 117.700 mensen de stad binnen om hier te werken en er gaan 72.700 mensen de stad uit om elders te werken (bron: Utrecht Monitor 2010). Een groot deel van deze groep woont in de regio of werkt in de regio. Daar liggen groeikansen voor het fietsgebruik. In het kader van de "Aanvullende verkenningen" in het kader van 'VERDER' (een samenwerkingsverband van gemeenten, provincie en het rijk om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren) is al eens onderzocht tussen welke economische kerngebieden en/of woongebieden er kansrijke fietsrelaties liggen. Gebleken is dat werkgebieden als Rijnsweerd / De Uithof, Lage Weide en Papendorp meer kansrijke fietsrelaties hebben dat men op het eerste gezicht zou denken.