Fietsersbond
Afdeling Utrecht

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak Mobiliteit
inspraakmobiliteit@utrecht.nl

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietsersbond op Mobiliteitsplan 2040
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, 1 februari 2021

Beste mensen,

Met belangstelling heeft de Fietsersbond kennis genomen van het concept Mobiliteitsplan 2040. Het plan is leidend voor de mobiliteitsontwikkeling in de stad en nieuwe plannen moeten aan dit verkeersplan worden getoetst. Het plan legt de basis voor het verkeersbeleid voor de komende 20 jaar en we vinden dit van groot belang.

Algemeen
We zijn er enthousiast over dat de groei van de mobiliteit in de stad opgevangen moet worden met lopen, fietsen en OV. Er wordt gestreefd naar gezond stedelijk leven voor iedereen. De fiets vervuilt niets en maakt geen lawaai, dat is gezond voor omwonenden. Door de beweging die je krijgt is het ook gezond voor de fietser zelf. Veel Nederlanders halen de norm voor voldoende beweging niet. Wie “alles” op de fiets doet haalt het vaak wel.

Het mobiliteitsplan wil dat er bij het gebruik van de genoemde vervoerwijzen geen knelpunten in de weg staan.

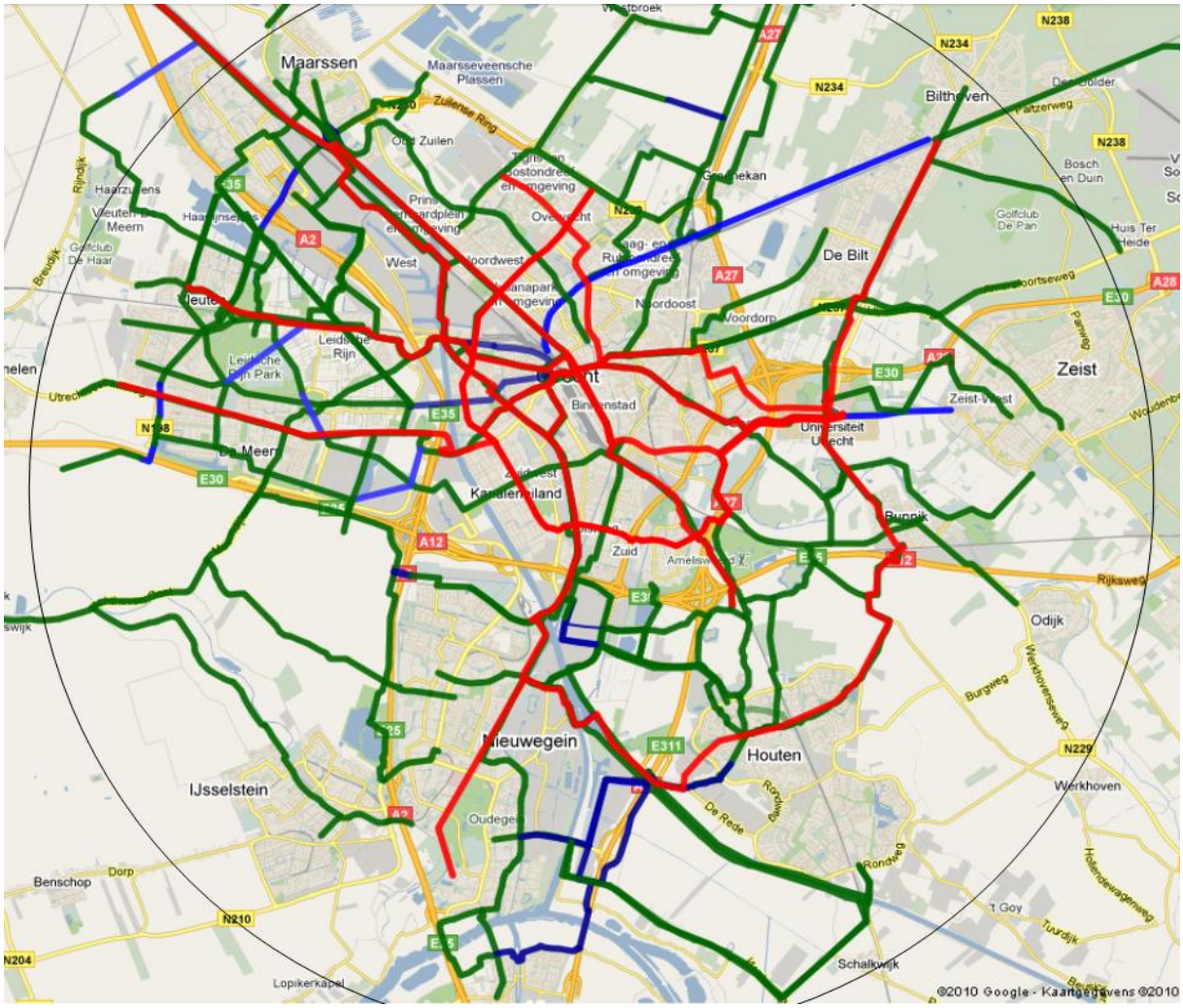
De stad wordt via rustige routes bereikbaar voor alle doelgroepen, ook voor kwetsbare fietsers. Voor goederenvervoer wordt ook ingezet op bakfietsen en vrachtfietsen, daar zijn we erg blij mee. In het plan wordt aangegeven dat de enorme groei in het fietsgebruik vraagt om een schaalsprong en dat is precies wat nodig is. Het fietsgebruik is de afgelopen jaren met 3-5% per jaar gegroeid en het gebruik van de e-bike, vrachtfiets en speed pedelec staat nog pas aan het begin.

In de Sijpesteijntunnel groeide het fietsgebruik tussen 2010 en 2019 met 100%. Van de ritten in, van en naar Utrecht is 73% korter dan 15 kilometer, deze ritten kunnen uitstekend op een (e-) fiets worden afgelegd. In 2015 werd maar 41% van deze korte ritten met de fiets afgelegd, 46% ging met de auto en 13% met het OV. Het aandeel fiets kan nog behoorlijk omhoog; er is nog forse winst te behalen!

Er komen goede fietsverbindingen naar de regio. Bij nieuwbouw wordt ervoor gezorgd dat het niet meer verkeer aantrekt dan de wegen aankunnen. Teveel (auto-) verkeer leidt voor auto’s immers tot vertraging; erger is dat het voor fietsers (en voetgangers) leidt tot onveiligheid en ongezonde/slechte

luchtkwaliteit. Tenslotte wordt aangegeven dat in 2040 de netwerken voor alle vervoerwijzen op orde moeten zijn. Dit alles vinden we fantastisch. Maar dat zal niet vanzelf gaan: het fietsnetwerk is naar ons idee nog lang niet op orde.

Op de kaart van Utrecht hebben we een cirkel getekend met het hart in het centrum. De cirkel heeft een straal van 10 km. Vanuit de hele stad en een deel van het buitengebied is de binnenstad van Utrecht binnen deze cirkel bereikbaar met een fietstocht van 15 km of (veel) minder. Een belangrijk deel van deze verplaatsing wordt nog niet op de fiets gemaakt. Een schaalsprong voor de fiets is hard nodig om het aandeel fietsgebruik te laten groeien.

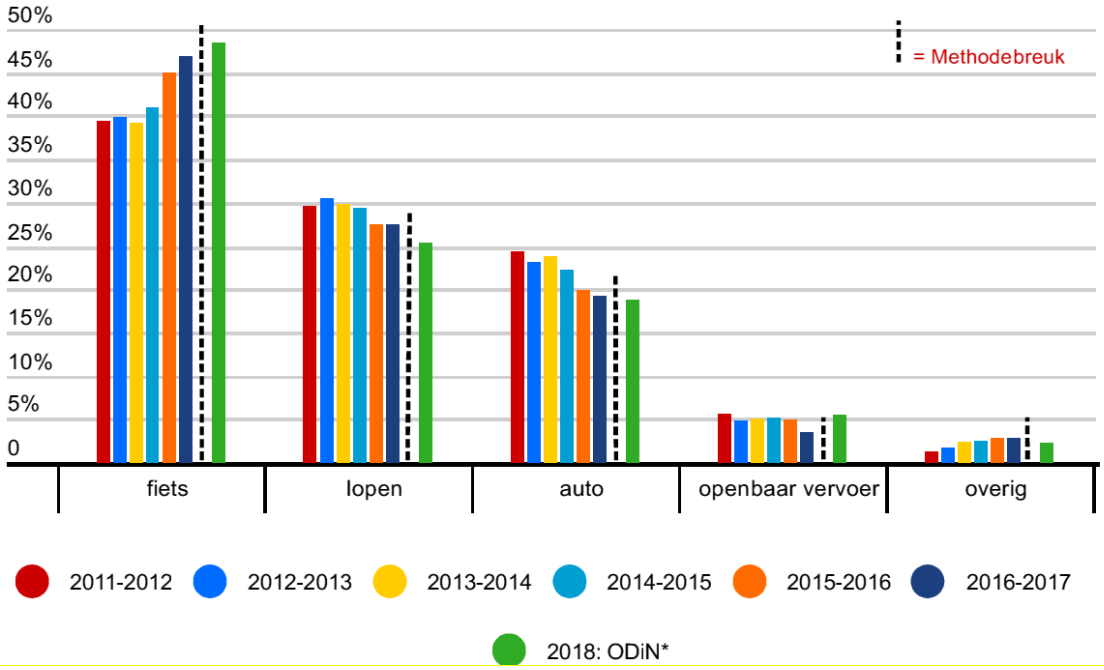


Modal split

De hoofdreden dat het autoverkeer niet mag groeien legt het mobiliteitsplan bij het grote ruimtebeslag van autoverkeer. Een rijdende auto bij 50 km/uur vraagt 140 m^2, een geparkeerde auto 20 m^2. Een rijdende fiets vraagt maar een fractie van die hoeveelheid ruimte, 5 m^2. Een geparkeerde fiets vraagt 2 m^2 in een nietje en minder dan één m^2 in een hoog-laagrek. Daarom is de inzet op meer fiets voor het ruimtegebruik een zeer verstandige keus.

Het fietsgebruik in gemeente Utrecht is hoog en groeide de afgelopen jaren flink. Van 39% van het aantal ritten in 2011/2012 naar 48% in 2018. Het autogebruik daalde in diezelfde periode volgens deze monitor van 25% naar 18%. De cijfers komen uit onderstaande grafiek.

2.2 Modal split binnen Utrecht



Bron: mobiliteitsmonitor 2019

We hebben van de gemeente (grote dank daarvoor!) de huidige en verwachte toekomstige modal-split cijfers per afstandscategorie ontvangen. Die laat zien dat het hoge aandeel fietsgebruik met name op de korte afstanden zit.

Tabel 1 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

		Aantal ritten * 1000			
		2015			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	102	30	219	351
2,5-7,4 km	5	196	59	146	401
7,5-12,4 km	10	104	33	40	177
12,5-17,5 km	15	59	13	12	84
17,5-27,4 km	22,5	59	25	12	96
27,5-37,4 km	32,5	42	19	-	61
37,5-52,4 km	45	48	38	-	86
52,5-75,9 km	64,2	39	35	-	74
75-99,9 km	87,5	17	17	-	34
> 100	150	13	8	-	21
Totaal		679	277	429	1.385
	aandeel in totaal ritten	49%	20%	31%	

De tabel laat zien dat in 2015 van alle ritten 31% op de fiets werd gemaakt. Als we een scheiding maken tussen ritten korter en langer dan 15 km, zien de aantallen er als volgt uit.

Tabel 2 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

	Aantal ritten * 1000			
	2015			
	Auto	OV	Fiets	Totaal
ritten korter dan 15 km	461	135	417	1.013
ritten langer dan 15 km	218	142	12	372
ritten totaal	679	277	429	1.385
deel per vvwijze kort	0,46	0,13	0,41	
deel per vvwijze lang	0,59	0,38	0,03	

Van de 1.013.000 korte ritten werden er 417.000 met de fiets afgelegd, dat is 41% en 461.000 met de auto, dat is 46%. Deze cijfers laten zien dat er nog heel veel korte autoritten door fietsritten vervangen kunnen worden!

De lange (auto)ritten vinden voor een groot deel buiten de stad en zelfs buiten de regio plaats. Daar heeft stad Utrecht en de regio weinig invloed op. Gelukkig ondervinden we van de verplaatsingen die buiten de stad plaatsvinden, in de stad weinig hinder.

Waar Utrecht wel invloed heeft, is met name op de korte ritten. Daarom is het belangrijk om flink in te zetten op de verschuiving van korte autoritten naar korte fietsritten.

In het mobiliteitsplan wordt geen verklaring gegeven voor de (volgens de mobiliteitsmonitor gerealiseerde) verandering in de modal split van de afgelopen jaren. Het is beslist geen autonome ontwikkeling geweest want in andere steden gebeurde dit niet. Hoe is die verandering gerealiseerd? Welke fietsprojecten zijn opgeleverd? Utrecht doet het op fietsgebied behoorlijk goed de laatste jaren. Maar wat is er verder nodig voor 2040? Wat kunnen we hiervan leren voor de mobiliteit tot 2040? Hoe kunnen we zorgen dat deze verandering zich versterkt voortzet? We vragen om de ontwikkeling van de modal split in de afgelopen periode te analyseren en verklaringen daarvoor in het mobiliteitsplan op te nemen.

Ruimtegebruik per modaliteit

Hoeveel ruimte is er voor elke modaliteit in de stad in gebruik? Milieudefensie heeft in 2017 een onderzoek gedaan naar “Van wie is de stad?”[1] De cijfers voor Utrecht hebben we van hen gekregen.

Tabel 3 Ruimtegebruik in m^2 per vervoerwijze, per wijk en totaal

Wijk	Oppervlakte fiets	Oppervlakte auto	waarvan parkeren
Wijk 01 West	173431	893.865	172.381
Wijk 02 Noordwest	151.621	682.601	148.525
Wijk 03 Overvecht	230.856	959.140	200.665
Wijk 04 Noordoost	122.316	632.880	116.696
Wijk 05 Oost	194.863	914.906	173.969
Wijk 06 Binnenstad	54.453	263.683	40.498
Wijk 07 Zuid	115.287	486.644	114.094
Wijk 08 Zuidwest	166.408	841.508	220.034
Wijk 09 Leidsche Rijn	281.423	1.118.873	233.336
Wijk 10 Vleuten-De Meern	410.334	1.662.631	345.837
Utrecht totaal	1.900.991	8.456.729	1.766.035

Bron: Milieudefensie

[1] https://milieudefensie.nl/actueel/van-wie-is-de-stad-pdf, Milieudefensie, 2017

De tabel laat zien dat de auto grofweg 5x zoveel ruimte inneemt als de fiets. De ruimte voor fietsen is maar een klein beetje groter dan het oppervlak aan alleen al parkeerplaatsen. Als we deze cijfers afzetten tegen de modal split, dan gaat er wel erg veel ruimte naar de auto's. Ter vergelijking: het Julianapark is 100.000 m^2 groot. De geparkeerde auto's in de stad vragen 17 Julianaparken aan ruimte. Als er 100.000 mensen in de stad bij moeten komen en er voor hen huizen, werkplekken, winkels en dergelijke moeten zijn, is het terecht dat gemeente Utrecht stevig inzet op ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Dan hebben we het nog niet gehad over NO_x, CO_2, (ultra)fijnstof, geluid en verkeersveiligheid.

Als we ervan uitgaan dat het autoverkeer binnen de Ring tot 2040 inderdaad niet groeit en auto's niet wezenlijk groter of kleiner worden, dan zal in 2040 grofweg hetzelfde oppervlak nodig zijn voor auto's als in de tabel. We vragen ons af waar de ruimte wordt gevonden voor meer groen, woningen, voetgangers, OV en fietsen? Met nieuwe woningen kun je nog 'de hoogte in' en voor groen geldt dat ook deels (park op het dak, groen op balkon en langs de gevel van de flat), maar waar komt de benodigde extra ruimte voor de fiets, de voetganger en het OV vandaan?

Fietsnetwerken

We zijn benieuwd naar de uitwerking van de lange termijn doelen van het Mobiliteitsplan. Hoe hoog wordt het verwachte aandeel fietsgebruik? Wat wordt er concreet gedaan om de schaalsprong te realiseren? Welke routes worden geschikt gemaakt voor de snelle en zware fietsen? Wat worden de rustige routes en kun je daarmee inderdaad overal komen? In het plan staan verschillende typen fietsroutes: genoemd worden hoofd- en doorfietsroutes en prioritaire routes, plus veilige routes voor 8 tot 80 en een netwerk voor grote en zware fietsen. De legenda van de kaarten sluit niet aan met deze indelingen in de tekst, kan dat worden aangepast?

Het is goed dat in het plan onderscheid wordt gemaakt naar verschillende routetypen. De verschillende eisen die vervolgens aan de routes worden gesteld moeten duidelijk worden omschreven, zodat bij herinrichting duidelijk is welke eisen worden gesteld aan de betreffende route.

De routes moeten worden ingetekend op de kaart, waarbij er een samenhangend en voldoende fijnmazig netwerk ontstaat voor alle fietsers: zowel voor de grote fietsstromen, voor de meest kwetsbare groepen fietsers en voor speedbikes en vrachtfietsen. We denken graag mee over dit netwerk en willen dat bewoners van de verschillende wijken hier ook intensief bij worden betrokken.

Zoals de kaarten nu zijn, is het onvoldoende duidelijk waar met name het netwerk voor kwetsbare fietsers en het netwerk voor snelle en zware fietsen ligt. Tevens is niet duidelijk wat het verschil is tussen een hoofdfietsroute en een prioritaire route.

De scholen staan niet ingetekend op de kaarten. We weten dat verschillende scholen niet aan het fietsnet liggen, terwijl het plan vraagt om fietsroutes in de nabijheid van scholen. Dat kan beter.

Kortom: de netwerken zoals die zijn ingetekend zijn onvoldoende duidelijk om de projecten op te gaan baseren.

We vragen: om de fietsnetten in een separaat traject vast te stellen, in samenwerking met de Fietsersbond en inbreng vanuit de diverse wijken. Zodat zowel de scholen (Tuindorp!) als winkelcentra (Mereveld!) aan hoofdfietsroutes komen te liggen.

Het fietsnet moet op termijn gaan bestaan uit een samenstelling van fietspaden en fietsstraten met weinig autoverkeer. We willen dat de eis dat bijvoorbeeld alle fietsroutes buiten de binnenstad (dus de singelring en alles daarbuiten) in (rood) asfalt moeten worden aangelegd, duidelijk in het mobiliteitsplan komt te staan. We willen dat ventwegen ook als fietsstraat met rood asfalt worden ingericht.

Verknoping van het fietsnet

In de kaarten met fietsroutes staat niet aangegeven dat je bij elkaar kruisende fietsroutes gemakkelijk van de ene naar de andere route kunt fietsen. Er zijn veel ongelijkvloerse kruisingen in de stad (en dat is fijn!), maar de aansluiting tussen kruisende routes is vaak problematisch. Bijvoorbeeld van de Kanaalweg naar de Balijebrug moet je een flink stuk over de oncomfortabele klinkers van de Wilhelminalaan fietsen. Wie denkt slim te zijn en het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Balijebrug te nemen komt bedrogen uit: dat fietspad loopt niet door tot de Croeselaan, het houdt onverhoeds op. Zo kennen we in de hele stad diverse plekken waar het fietsnet niet goed aan elkaar geknoopt is. Om de fietsnetwerken op orde te krijgen, is deze verknoping een van de eerste zaken om te verbeteren. Met beperkte investeringen knapt het net als geheel hiervan het meeste op.

Concrete maatregelen voor het fietsnet

1. Spreiden van fietsstromen. Heel fijn als fietsers de vrije keus hebben om andere routes dan de loeidrukke te gebruiken. Routekeuzevrijheid is belangrijk!
2. Routes aanpassen zodat de capaciteit hoger wordt: heel goed, dit is hard nodig. Veel fietspaden in de stad zijn te smal volgens CROW-normen. Bij toename van het fietsgebruik wordt dit probleem groter. Als het netwerk in 2040 op orde moet zijn, is er op dit vlak veel werk aan de winkel. Er zijn elektrische vrachtfietsen (o.a. van Coolblue, DHL) die 70 cm breed zijn en wettelijk op het fietspad moeten rijden. Zij moeten de combinatie van ouder en kind kunnen inhalen. Een extra reden om fietspaden echt voldoende breed te maken!
3. Zoveel mogelijk verwijderen van verkeerslichten is een goede zaak, net als het vervangen ervan door rotondes of voorrangspleinen. Vervangen van geregelde kruispunten door voorrangskruisingen en -splitsingen kan overigens ook, er is niet altijd ruimte en/of noodzaak voor een rotonde of voorrangsplein. Waar verkeerslichten blijven: meer prioriteit voor fietsers.
4. Werken aan een cultuur van veilig verkeersgedrag. Dat is zeker nodig. Maar het zit niet alleen in gedrag: de inrichting van wegen en fietspaden moet veiliger. Fietsongevallen ontstaan door diverse oorzaken: zachte bermen, paaltjes die niet volgens de richtlijnen zijn geplaatst, krappe bochten, richels, kuilen en putten, te weinig contrast tussen fietspad en stoeprand, te smalle fietspaden bij te grote drukte, onoverzichtelijke oversteken (door geparkeerde auto's bijvoorbeeld) het leidt allemaal tot extra ongevallen. Het aantal ernstig gewonde fietsers in Nederland stijgt, in Utrecht moet dat aantal flink gaan dalen.

Er komen fietsroutes bij. Onder andere een route van Galecop naar Laagraven vanwege de ontwikkeling van de A12-zone. Ook de NRU zou betere oversteken krijgen volgens het plan. Wat wij zien is dat de bestaande fietsverbinding naar het Noorderpark bij het Henry Dunantplein niet meer op de kaart staat waar dat in eerdere plannen wel het geval was, terwijl er verder niets bijkomt dat nu nog niet bestaat. In de plannen voor de NRU worden de fietsoversteken onhandiger dan ze nu zijn, omdat ze niet meer aansluiten op routes die ook de Vecht oversteken.

We zijn benieuwd naar de verbeteringen in het kader van het mobiliteitsplan! Er mogen zeker geen routes verdwijnen of minder goed op elkaar aan gaan sluiten.

Om fietsers te verleiden alternatieve routes te gebruiken in plaats van de drukke hoofdfietsroutes moeten ze niet alleen comfortabel zijn en weinig oponthoud hebben.

Fietsroutes moeten aan alle 5 de hoofdeisen voldoen. Naast directheid en comfort moeten ook samenhang, veiligheid en aantrekkelijkheid in orde zijn. Een tip: fietsers ervaren mooie routes als korter en sneller dan ze in werkelijkheid zijn. Zorg dat utilitair fietsen net zo leuk wordt als fietsen in de vakantie door de routes aantrekkelijk te maken.

Voor fietsen in de binnenstad wordt gezocht naar een passende vorm om hen in het voetgangersgebied te gast te laten zijn:

- De huidige vorm is in elk geval niet passend. Fiets te gast is dat wel. Asociaal rijgedrag valt echt te bekeuren.
- Ook in andere voetgangersgebieden en winkelcentra moet de fiets te gast zijn. Dat is in veel gemeenten al het geval en in wereldfietsstad Utrecht moet dat ook het geval worden.

In het plan staat het voornemen om beter te handhaven op fout gestalde fietsen. Wij willen juist dat hinderlijk stallen wordt ontmoedigd, door goede stallingen te bieden:

- Zorg voor voldoende en eenvoudig bruikbare stallingen. Gebruik rekken met een hoge capaciteit per strekkende meter, dus hoog/laag rekken i.p.v. nietjes. Leg de nadruk bij het wegslepen alleen op wrakken en weesfietsen! Dan is er tenminste meer plek om fietsen in een rek te stallen. Als je gemakkelijk in een rek kunt stallen, zet je je fiets vanzelf niet tegen de gevel op een potentieel hinderlijke plek. Ga experimenteren met verschillende stallingen voor kort en langparkeren (langer dan 15 uur). Zorg ook voor voldoende en veilige plekken voor langparkeren voor bewoners!

Diverse concrete maatregelen

In de kaart op pagina 77 van het plan staan diverse maatregelen weergegeven in het fietsnetwerk. Omdat dit summier beschreven is, is onvoldoende duidelijk wat er al of niet wordt gedaan. We gaan het gesprek hier graag over aan, maar zien geen mogelijkheid nu op alles te reageren. Over een aantal punten willen we wel wat kwijt.

In de bruggenstudie ontbraken naar ons idee veel bruggen op kansrijke locaties. In de kaart met maatregelen staan weer diverse plekken voor bruggen die nog te onderzoeken zijn, maar het is opnieuw niet compleet. Er ontbreekt bijvoorbeeld een brug over de Liesveldsewetering (huidige maaswijdte is met 1,4 km zeer groot; je kunt niet met de Haarrijnse Rading mee over het water). Ook ontbreekt in de kaart de verbinding Keulsekade – Julianaparkweg (die wordt aangelegd), de verbinding Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat – Belo Horizontedreef – Fietsbrug de Gagel. Er ontbreekt vooral een brug over de Vecht in deze route.

- Nadat het fietsnet is vastgesteld, zullen de ontbrekende verbindingen duidelijk worden. Deze moeten dan aan de kaart worden toegevoegd.

In de bruggenstudie bleek dat er maar voor een deel van alle noodzakelijke bruggen geld is.

- Om het fietsnetwerk in 2040 op orde te krijgen zullen ze wel allemaal moeten worden aangelegd. Er zal aanvullende financiering nodig zijn.

Fietssnelwegen naar steden in de buurt sluiten aan op hoofdfietsroutes.

- De regionale snelfietsroutes die eindigen in Utrecht, moeten via de Singelring ook naadloos op elkaar aansluiten!
- We missen Zeist en Houten in het rijtje met de omliggende steden die bereikbaar worden via een fietssnelweg. Voor Zeist wordt een route langs de A28 gemaakt, maar die ligt er al en die is te ver omfietsen. Een nieuwe route USP – Weteringlaan in Zeist is nodig.
- Voor inwoners van Nieuwegein is Utrecht, met name USP, een belangrijke bestemming, die op een uitstekend fietsbare afstand ligt. De potentie van de fiets op de relatie Utrecht – Nieuwegein is veel groter dan het huidige gebruik. De rechtstreekse fietsverbinding tussen USP en Nieuwegein loopt door Lunetten langs de Furkabaan en de Koppeldijk, die route verdient verbetering.
- Ook valt te denken aan een soort 'binnenring' voor fietsers langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moeten fietsers nog een omslachtige route door Hoograven nemen om fatsoenlijk in Lunetten te komen. Deze binnenring stond al gepland als bijvangst bij de verbreding van de A12/A27.

Een deel van de inwoners van Utrecht werkt in Nieuwegein. Voor hen wordt gewerkt aan een snelfietsroute langs het Merwedekanaal, fijn! De route naar Nieuwegein via de Jutfasebrug is op het Utrechtse deel al jarenlang niet meer verlicht. Vroeger werd de route meeverlicht door de masten voor het autoverkeer. Nadat daar andere armaturen zijn gekomen is het fietspad van de brug richting Utrecht (fietsers rijden met hoge snelheden!) in het duister gehuld. We hebben hier meermalen over geklaagd maar het is nog steeds niet opgelost, “want er moet een grondkabel gegraven”. Over een afstand van 330 meter.

- We hopen dat dit bij voorrang wordt aangepakt en niet tot 2040 op een oplossing moet wachten.
- We hopen dat de uitvoering van het mobiliteitsplan stevig ter hand wordt genomen. Beleid en uitvoering blijken al te vaak verschillende zaken.

Bedrijventerreinen worden volgens het plan goed aangesloten op het hoofdfietsnet.

- Omdat deze routes vaak ’s nachts worden gebruikt, moet de sociale veiligheid van deze routes tiptop in orde zijn.
- Daarnaast vragen wij specifiek aandacht voor Lage Weide. De route via de Gele brug wordt binnenkort bijna 500 m langer door een woningbouwplan bij de Gele brug. Een andere route vanuit de stad naar Lage Weide loopt via de Demkabrug. Vanuit Leidsche Rijn is er een route via het station, waarbij je een (behoorlijk steile) trap of de lift moet nemen. De enige fatsoenlijke verbinding is bij het Lage Weide viaduct. Daar ontbreekt een vlotte aansluiting naar de Proostwetering / De Wetering Noord. De Anton Geesinkbrug is komende 20 jaar nog niet in de planning, volgens de bruggenstudie. Kortom: de bereikbaarheid op de fiets van Lage Weide laat ernstig te wensen over! Lage Weide snel moet veel beter bereikbaar worden voor fietsers uit alle richtingen.

Een brug van de Cremerstraat naar de Cartesiusdriehoek staat tot onze verrassing op de kaart als eerste tranche. We zijn er blij mee!

Bij het verlengde van het Zand wordt volgens de kaart een oversteekbaarheidsknelpunt opgelost. Wordt hier bedoeld dat er een tunnel onder het spoor door komt, zodat je vanaf De Meern via het Zand naar het Lage Weideviaduct kunt fietsen? Dat wordt extra belangrijk als de Anton Geesinkbrug er ligt. Maar er staat geen “brug of tunnel”-teken bij dit knelpunt. Ons is niet duidelijk wat hier moet verbeteren?

- Maak overal expliciet wat waar verbeterd moet worden;
- We vragen aandacht voor de doorkruisbaarheid van het Máximapark tussen de Alendorperweg en het spoor. De brug in de Beukenboslaan is veel te hoog en te steil. De enige andere route door het park is langs de Paperclip, maar die wordt ’s nachts afgesloten. Het fietspad langs de Huis te Vleutenbaan ligt al bij het spoor. De maaswijdte is hier veel te groot. Er is een extra route nodig.
- We missen de verbinding Rijnkennemerlaan – fietsbrug Maarssenbroek op de kaart met fietsroutes. Via de fietsbrug bij Maarssenbroek (over de A2) kun je redelijk vlot naar Breukelen fietsen. Bij de bouw van de wijk Haarrijn moet deze verbinding worden aangelegd op snelfietsroute-kwaliteit, geschikt voor snelle en zware fietsen.

Stallen

Wat zijn de plannen voor stallingen en tegen fietsdiefstal? Gemeente Utrecht wil immers graag dat fietsers andere stations gebruiken dan CS.

- De randvoorwaarde daarvoor: zorg dat bij alle stations fietsen 24/7 bewaakt kunnen worden gestald (de 1e dag gratis).

Het aantal gestolen en vernielde fietsen op bijvoorbeeld station Utrecht Terwijde weerhoudt mensen serieus van het gebruik van de fiets naar dat station. Omdat er alleen stoptreinen komen, is het nu vaak net zo snel om naar CS te fietsen, daar veilig te stallen en de intercity te nemen. Om ervoor te zorgen dat meer mensen station Terwijde zullen gebruiken, moeten fietsen hier veilig kunnen worden gestald,

dán pas zullen mensen er voor kiezen om via dit station te reizen. Pas dán wordt de druk op het Centraal Station minder. En dat geldt voor alle stations in de gemeente. Er worden immers veel fietsen gestolen[2].

- Er is een actieplan tegen fietsdiefstal nodig. Er komen steeds meer dure (e-)fietsen. Dat is fijn, omdat die het gemakkelijk maken om langere afstanden te fietsen. Maar die dure fietsen moet je dan wel veilig in de stad kunnen gebruiken en dus stallen.
- Er zijn plannen nodig voor leenfietsen, leen-e-bikes en e-bakfietsen. De eerste pilot start binnenkort, heel goed! Om de voorzieningen "voor iedereen" beschikbaar te maken, zijn er ook leen-scootmobielen nodig. Zodat mensen die (tijdelijk) niet kunnen fietsen, wel overal kunnen komen.

Confrontatie andere vervoerwijzen
Niet alleen voor de fiets zijn er plannen, maar ook voor de auto, het vrachtverkeer en het OV.

Het autoverkeer moet "overal" 30 km/u gaan rijden. Er rijst een probleem op de wegen waar ook een bus rijdt. Het mobiliteitsplan is niet erg duidelijk waar alsnog 50 km/u toegestaan blijft. De Laan van Chartroise is onlangs aangepast, maar verkeer mag er nog steeds 50 km/u rijden. Ook bij de Omloop wil men 50 km/u hanteren. Welke wegen worden concreet een 30 km-weg, waar nu nog 50 km/u gereden mag worden? Op het kaartje in het mobiliteitsplan op pagina 99 staan deze genoemde wegen NIET expliciet ingetekend als 50-km weg, dat betekent volgens ons dat ze DUS 30 km moeten worden.

Langs drukke wegen is een fietspad nodig, ook al is de maximumsnelheid 30 km/uur. Er worden op dit moment bijvoorbeeld plannen gemaakt om de Orinocodreef naar 30 km te brengen. De weg wordt versmald van 9 meter naar, let op, 5 meter plus 2 keer 2 meter parkeerstrook. De stoepranden blijven 9 meter uit elkaar liggen, de weg blijft net zo breed als die nu is! Er rijden pakweg 6.000 mvt/etmaal, dat is veel te veel voor een fietsstraat. Hier zijn vrijliggende fietspaden nodig óf veel minder autoverkeer. Met een belasting van 6.000 mvt/etmaal en een gemengd profiel (of fietsstroken) blijft het een "grijze" weg. Die grijze wegen moeten we juist kwijt, omdat die zo onveilig en onplezierig zijn voor fietsers.

- Bij "grijze" wegen moet de snelheid en intensiteit van het autoverkeer dalen, om het veilig mogelijk te maken dat fietsers op de rijbaan of op fietsstroken rijden. Op wegen die tevens hoofdfietsroute zijn, met gemengd verkeer of fietsstroken, moet de maximumsnelheid 30 km/uur bedragen en de auto-intensiteit lager liggen dan 3.000 mvt/etmaal. Bij een hogere snelheid of meer autoverkeer zijn vrijliggende fietspaden nodig.
- Voor de veiligheid voor fietsers vinden we dat 50 km/u alleen acceptabel is waar fietsers een vrijliggend fietspad hebben. Dat geldt ook voor wegen als de Draaiweg en de David van Mollemstraat én voor de bedrijventerreinen. Is er geen fietspad? Dan kan de maximumsnelheid wat ons betreft geen 50 km/u zijn, maar moet het 30 km/u zijn. En dat geldt ook als er een bus rijdt.

We willen dat de ventwegen van de Mr. Tripkade, belangrijke verbinding tussen de Ant. Mattheuslaan en station Overvecht, als fietsstraat worden ingericht. Eventueel kan hier een fietsstrook in rood asfalt worden aangelegd, als een fietsstraat niet haalbaar is.

De belangrijkste reden dat menging van fietsers en autoverkeer wel kan bij 30 km/u is dat de remweg bij 30 km/u veel korter is dan bij 50 km/u. En dat de impact van een ongeval bij 30 km/u veel kleiner is, de energie van het voertuig is dan veel minder. Als er 10 meter voor de auto iets gebeurt, staat de auto bij 30 km/u precies op tijd stil. Bij 50 km zit de auto dan nog in de reactieseconde en komt de klap met 50 km/uur aan. Bij 30 km/u is de kans dat er een aanrijding plaatsvindt veel kleiner, door de kortere remweg, en als er een aanrijding plaatsvindt is de impact kleiner door de lagere energie van het voertuig. Het verschil tussen met de schrik vrijkomen en ernstig of dodelijk letsel: een wereld van verschil.

---

[2] https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2132494/veel-fietsen-gestolen-in-leidsche-rijn-verdachte-opgepakt-dankzij-lokfiets.html

We begrijpen het belang van vlotte busdienstregelingen, maar we vinden de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers belangrijker. Blijven leven is immers “gezond voor iedereen”. Dat geldt eveneens voor “de randvoorwaarden voor bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten”. Nood- en hulpdiensten mogen harder rijden dan gewoon verkeer. De wens voor korte aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten mag er niet toe leiden dat op wegen met een gemengd profiel of een fietsstrook de maximumsnelheid hoger wordt dan 30 km/u. In het uiterste geval moet er opnieuw gekeken worden naar de plekken waar de nood- en hulpdiensten hun basis hebben.

- Op de Singelring om de binnenstad heen zijn aanvullende snelheid verlagende maatregelen nodig. Bij een meting met “smileys” gedurende een maand op de Tolsteegsingel was de hoogst gemeten snelheid 108 km/uur, dat is meer dan zorgwekkend, dat is ernstig!

Doseren van autoverkeer

In de plannen staat dat autoverkeer moet worden gedoseerd. Want dan komen er geen opstoppingen meer voor. Op de ’t Goylaan wordt al gedoseerd, maar het verkeer staat er ondanks dat toch vaak vast; regelmatig rijden de hulpdiensten op de Goylaan over het fietspad. Ook op de Westelijke Stadsboulevard (WSB) krijgen hulpdiensten de mogelijkheid om op het fietspad te rijden. Dat betekent dat de fietsroutes daar flink aan kwaliteit inboeten. Ook geeft het aan dat het doseren geen panacee is: opstoppingen zullen blijven, tenzij er nog veel meer en strakker gedoseerd gaat worden.

- Er moeten wat ons betreft zoveel mogelijk verkeerslichten worden verwijderd. Dat is goed voor de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer. Fietsers steken in een paar seconden massaal over. Ze krijgen daarom maar een paar seconden per cyclus groen. Auto’s trekken veel trager op, ze hebben 2 seconden per voertuig nodig en krijgen daardoor al gauw 20 seconden groen per cyclus. Daardoor is de kans op rood licht en wachttijd voor fietsers bij een verkeerslicht veel hoger dan voor de auto’s. De concurrentiepositie van de fiets (en de verkeersveiligheid, volgens SWOV) verbetert als verkeerslichten verdwijnen. Als verkeerslichten niet weg kunnen, willen we twee keer groen licht per cyclus. En bij kruisingen met veel fietsers willen we een warmtemeter, zodat het groen licht wordt verlengd, net zo lang tot de hele wachtrij het verkeerslicht is gepasseerd. En geen regensensor, want als fietsers bij regen meer en/of vaker groen licht kunnen krijgen, kan dat bij mooi weer ook prima.
- Bij minder dan 20.000 mvt/etmaal over een kruising is een verkeerslicht normaal gesproken niet nodig voor de capaciteit. Omdat verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm zijn, moeten ze op dergelijke “rustige” kruisingen niet worden toegepast. We schatten dat een derde van de verkeerslichten staat op een kruispunt met een lagere intensiteit en daarom kan worden verwijderd.
- In het mobiliteitsplan moet een lijst worden opgenomen van kruisingen die rustig genoeg zijn om zonder verkeerslicht aan te leggen. Dit wordt een lijst van “te verwijderen verkeerslichten”.
- Voor een oversteek van een OV route volstaat in de regel een waarschuwingslicht, zoals bij de busbaan in Parkwijk. Zodra de bus weg is gaat het licht uit en regelt het verkeer zich onderling.

Met het weghalen van verkeerslichten wordt ook nog eens flink ruimte gewonnen, bijvoorbeeld voor fietsparkeren, groen en klimaatadaptatie. Op de Hogeweidebaan in Leidsche Rijn is een verkeerslicht verwijderd. De afbeelding laat het grote verschil zien: links de oude, rechts de nieuwe situatie. En het verkeer rijdt ook nog eens rustiger en relaxter omdat de omgeving groener is.

Hogeweidebaan, Leidsche Rijn, voorsituatie en nasituatie



- De hamvraag moet wat ons betreft niet zijn: hoe verdelen we het autoverkeer over de wegen (met doseren), maar hoe stroomt het fietsverkeer het makkelijkst door de stad.
- Als er ergens per sé een doseerpunt nodig is, dan moet dat vóór de kruising komen, net als op de 't Goylaan. Zie ook ons voorstel in onze inspraakreactie op de plannen voor het Lombokplein[3], over de Graadt van Roggenweg:
  "Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. "

Effecten van de voorgenomen maatregelen

Met de cijfers over de modal split per afstandsklasse kregen we ook de verwachtingen voor 2040, zonder (tabel 4) en met (tabel 5) uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie

		Aantal ritten * 1000			
		2040 referentie			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	88	44	350	482
2,5-7,4 km	5	218	95	274	587
7,5-12,4 km	10	106	50	71	227
12,5-17,5 km	15	66	22	22	110
17,5-27,4 km	22,5	74	39	26	139
27,5-37,4 km	32,5	59	32	1	92
37,5-52,4 km	45	73	54	-	127
52,5-75,9 km	64,2	64	50	-	114
75-99,9 km	87,5	29	24	-	53
> 100	150	22	11	-	33
Totaal		799	421	744	1.964
aandeel in totaal ritten		41%	21%	38%	

[3] Zie ook bijlage

Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsplan

		Aantal ritten * 1000			
		2040 met mobiliteitsplan			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	81	38	361	480
2,5-7,4 km	5	192	102	273	567
7,5-12,4 km	10	100	73	69	242
12,5-17,5 km	15	63	36	21	120
17,5-27,4 km	22,5	70	44	24	138
27,5-37,4 km	32,5	58	33	1	92
37,5-52,4 km	45	71	54	-	125
52,5-75,9 km	64,2	61	49	-	110
75-99,9 km	87,5	27	23	-	50
> 100	150	21	10	-	31
Totaal		744	462	749	1.955
aandeel in totaal ritten		38%	24%	38%	

Uit de cijfers komt naar voren dat het fietsgebruik als aandeel in het aantal ritten door uitvoering van het mobiliteitsplan niet toeneemt, de modal split fiets is in tabel 5: 38%, net als in de referentiesituatie in tabel 4. Dat is, op zijn zachts gezegd, vreemd; het maatregelpakket waarmee fietsen wordt gestimuleerd zou dus geen invloed hebben op de modal split?

- Het fietsgebruik kan en moet met de maatregelen hoger liggen dan in de referentie.

Deze cijfers gelden voor de modal split, gerekend over alle ritlengtes. Bij nadere bestudering blijkt dat het plan er wel voor zorgt dat de zeer korte ritten, tot 2,5 km, vaker met de fiets worden gemaakt. Dat terwijl lopen ook wordt gestimuleerd, waardoor het te verwachten is dat er veel minder korte trips met auto, fiets of OV worden gemaakt. Volgens de voorspelling daalt het aantal korte trips slechts met 2.000, van 482 naar 480. Op de afstanden van 2,5 tot 15 km (en langer) daalt het fietsgebruik ten opzichte van de referentiesituatie. Alleen in de verplaatsingen met een afstand tot 2,4 km stijgt het fietsgebruik. Het stijgt ook in de referentiesituatie al van 31% in 2015 naar 38% in 2040.

- Welke maatregelen zijn daarvoor nodig? Welke extra maatregelen worden uitgevoerd voor de schaalsprong fiets? We vinden het onwaarschijnlijk dat na een schaalsprong fiets en het fietsnetwerk op orde brengen het fietsgebruik maar zo weinig stijgt.

Als de schaalsprong fiets goed wordt uitgevoerd, kan het niet anders of het fietsgebruik op deze afstanden neemt sterk toe ten opzichte van de referentie. Zelfs als het OV wordt verbeterd (gebruik stijgt van 21% in de referentie naar 24% met het maatregelpakket). Op korte afstanden is de fiets immers het snelste en handigste voertuig. Op de regionale verbindingen liggen er plenty kansen voor de e-bike en speed-pedelec. Worden deze wel gerealiseerd?

- Met leen-e-bakfietsen is de fiets zelfs voor de grootschalige perifere detailhandel van belang.

In de cijfers over modal split blijkt het aantal autoritten in, van en naar Utrecht zelfs te stijgen van 679.000 per etmaal naar 744.000 per etmaal. Die 65.000 extra autoritten blijven kennelijk buiten de Ring, bijvoorbeeld op USP of in Leidsche Rijn. Wij denken dat die gebieden zoveel extra autoverkeer niet aan kunnen zonder het OV of fietsverkeer teveel te hinderen.

- Het mobiliteitsplan heeft júist de extra inzet op de fiets nodig om naar minder autoritten te gaan in 2040. Vooral op de korte ritten (tot 15 km) valt relatief veel winst te behalen, daarom moet er extra worden ingezet op hoog fietsgebruik. Ook buiten de Ring.

Net als in 2015 is ook in 2040 is zo'n 72% van alle ritten korter dan 15 km. Op die afstand is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Fietsen kan 24/7 en is niet afhankelijk van een dienstregeling. Je

kunt overál komen, ook als er geen OV-halte vlakbij is. De fiets is snel, gezond en plezierig. Fietsen veroorzaakt geen overlast. Tenslotte is fietsen goedkoop, zowel voor de overheid als voor de fietser.

- Put daarom de mogelijkheden voor verhoging van het fietsgebruik helemaal uit, voordat er duurdere maatregelen worden toegepast, zoals de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande P+R terreinen. Fietsinfrastructuur levert de meeste “bang per buck” op: de grootste verbetering in modal split voor het minste geld.

De schaalsprong fiets vraag om – tot nu toe – ongehoord hoge investeringen. Tegelijkertijd zijn de investeringen maar een klein deel van de totale investeringen, omdat investeringen in OV en P+R nog veel hoger zijn. Daarnaast zijn er voor de fiets nauwelijks exploitatiekosten. Voor het gehele plan is 4 tot 5 miljard nodig. Dat komt neer op zo’n € 10.000 per inwoner. Welk bedrag hiervan is nodig voor de schaalsprong fiets?

Beloon mensen niet met een prachtige (dure) P+R plek en nagenoeg gratis OV als ze het leeuwendeel van hun reis met de auto hebben afgelegd, zeker niet als een verplaatsing over een fietsbare afstand was.

- Beloon mensen die met het OV of met de fiets/e-bike/speed pedelec naar Utrecht komen. Beloon ze met concurrerende reistijden, met vlotte, veilige en comfortabele verbindingen (weinig omrijafstand door voldoende bruggen en tunnels om barrières te overwinnen, fietspaden uitgevoerd in strak rood asfalt, zonder verkeerslichten of met verkeerslichten met een heel beperkte vertraging), met een prima stallingsplek en de mogelijkheid om gedurende het weekend de fiets gratis in een van de bewaakte stallingen bij stations te laten staan.
- Over tunnels gesproken: de A28 houdt in de toekomst op bij het knooppunt Oudenrijn en loopt dan niet meer als snelweg door tot aan de Waterlinieweg. De weg loopt nu met een viaduct over de Archimedeslaan. In de nieuwe situatie komt er een kruising tussen beide wegen. De bus behoudt in de toekomst zijn ongelijkvloerse kruising, maar het fietstunneltje verdwijnt jammer genoeg. Fietsers krijgen hier een extra kruispunt met een verkeerslicht. Wij willen graag dat de ongelijkvloerse kruising voor fietsers blijft bestaan! En dat geldt voor de hele stad: waar al fietstunnels of bruggen liggen, moet die niet zomaar kunnen worden weggehaald.

Van de ritten tot 15 km wordt nu 46% met de auto gemaakt, in de referentie daalt dat naar 34% en met uitvoering van het mobiliteitsplan naar 31%. In beide gevallen wordt 51% van de korte ritten met de fiets gedaan.

- Wij vinden dat met uitvoering van het mobiliteitsplan ernaar moet worden gestreefd dat een veel groter deel van deze korte ritten met de fiets wordt gedaan. Met alles wat hierboven is aangegeven over het fietsnet, de snelheid, stallen etc. lijkt ons dat zeker niet onmogelijk.

Om het doel te bereiken en tijdig bij te sturen moet er gemonitord en geëvalueerd worden. Er is natuurlijk een mobiliteitsmonitor Utrecht.

- Ga na of de mobiliteitsmonitor inzicht kan bieden in de effecten van het mobiliteitsbeleid. Voldoet deze om bovenstaande doelen te realiseren? In ieder geval moet zowel het verkeer in, van én naar de hele gemeente in de monitor worden meegenomen.

Tot slot
We hebben met plezier gewerkt aan deze inspraakreactie. Als u hierover vragen heeft, wilt u dan even contact met ons opnemen? We zijn graag bereid om onze reactie mondeling aan u toe te lichten. Met name over de verschillende fietsnetwerken willen we graag met u overleggen.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Bijlagen:
- Inspraakreactie Lombokplein