Gemeente Utrecht

**Voorstel aan de gemeenteraad**

# Raadsvoorstel afwegingskader verharding hoofdfietsroutes

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Mobiliteit |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Oskar van de Vijver |
| Kenmerk | 11653826 |
| Vergaderdatum Raad | Volgt |
| Referendabel | Ja |
| Geheim | Nee |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes als aanvulling op het Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen, waarvan de belangrijkste punten zijn dat we bij hoofdfietsroutes blijven kiezen voor rood asfalt en dat er drie uitzonderingen zijn waarbij we geen rood asfalt aanleggen maar fietsvriendelijke klinkers:
   a. In de binnenstad (binnen de Stadsbuitengracht) met uitzondering van de al in rood asfalt uitgevoerde routes.
   b. Op bijzondere, beeldbepalende, cultuurhistorische locaties buiten de binnenstad zoals opgenomen op de kaart op pagina 7 van het afwegingskader~~.~~, waarbij waar mogelijk gekeken wordt naar de toepassing van een combinatie van de hoofdfietsroute in rood asfalt èn klinkers bij de bijzonder locatie.
   c. In smalle straten (in vooroorlogse wijken) zoals opgenomen op de kaart op pagina 7 van het afwegingskader.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Samenvatting

Na een analyse van effecten van verschillende type verhardingen op fietsers, duurzaamheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing en beheer & onderhoud hebben we opnieuw de uitgangspunten voor de verharding van het hoofdfietsnetwerk opgesteld. De uitgangspunten zijn getoetst onder het bewonerspanel en aanvullend veldonderzoek onder jongeren en beroepsopgeleiden. Deze participatie leverde bijna 4.000 reacties op. Uitkomst is dat - met de drie genoemde uitzonderingen - rood asfalt de standaard van ons fietsnetwerk blijft.

## Context

*Aanleiding*

Al jaren leggen we de hoofdfietsroutes in Utrecht aan in rood asfalt. Dit rijdt comfortabel en is goed herkenbaar als een fietsroute. De stad is inmiddels rijk aan vele van deze rode lopers voor de fietser en het is medebepalend voor het succes van onze fietsaanpak. In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat 'asfaltverharding een goede manier is om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijk te maken'. Er is ook kritiek vanuit bewoners, die bijvoorbeeld vinden dat deze verharding niet past bij het (historische) karakter van hun straat. Ze hebben ons gestimuleerd dit vraagstuk opnieuw te bekijken. Het afwegingskader zet de verschillende belangen opnieuw naast elkaar, weegt ze en geeft daarmee duidelijkheid aan inwoners en de gemeentelijke organisatie op welke plekken we in Utrecht kiezen voor rood fietsasfalt en waar voor klinkers.

*Juridische context*

De raad is op grond van Artikel 147 van Gemeentewet bevoegd om de kaders van het beleid vast te stellen. Er zijn geen juridische gevolgen voor de keuze voor soort verharding met uitzondering dat moet worden voldaan aan de geluidswetgeving. Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolg. Er is geen bezwaar of beroep mogelijk.

*Beslistermijn*

Er is geen specifieke beslistermijn. Voor fietsprojecten in de stad, specifiek de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde en Fietsroute om de Noord, is een snel besluit over het afwegingskader helpend. Deze projecten kunnen na vaststelling conform het vastgestelde afwegingskader verder met het voorbereiden van de uitvoering.

*Beoogd effect*

Het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes geeft richting en duidelijkheid aan inwoners en de gemeentelijke organisatie als het gaat om de verharding van ons fietsnetwerk. Hiermee kan verder gewerkt worden aan de herinrichting en aanleg van diverse hoofdfietsroutes in de stad.

*Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*

De opfrissing van de uitgangspunten van verharding hoofdfietsroutes is toegezegd in het debat over de Weerdsingel Oost in de raadscommissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 6 oktober 2022 (link opent verslag).

## Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

| **Beslispunt** | |
|---|---|
| | |
| 1 | Het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes als aanvulling op het Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen, waarvan de belangrijkste punten zijn dat we bij hoofdfietsroutes blijven kiezen voor rood asfalt en dat er drie uitzonderingen zijn waarbij we geen rood asfalt aanleggen maar fietsvriendelijke klinkers:<br>a. In de binnenstad (binnen de Stadsbuitengracht) met uitzondering van de al in rood asfalt uitgevoerde routes.<br>b. Op bijzondere, beeldbepalende, cultuurhistorische locaties buiten de binnenstad zoals opgenomen op de kaart op pagina 7 van het afwegingskader, waarbij waar mogelijk gekeken wordt naar de toepassing van een combinatie van de hoofdfietsroute in rood asfalt èn klinkers bij de bijzonder locatie. |

| | |
|---|---|
| | c. In smalle straten (in vooroorlogse wijken) zoals opgenomen op de kaart op pagina 7 van het afwegingskader. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 1.1 | Alle belangen in ogenschouw nemend geeft de doorslag dat rood asfalt meer dan klinkers ervoor zorgt dat we fietsers in Utrecht een zo comfortabel en herkenbaar mogelijk fietsnetwerk kunnen bieden en wij ervan overtuigd zijn dat we hiermee de mobiliteitstransitie stimuleren. |
| | Utrecht heeft grote ambities ten aanzien van de ontwikkeling van onze mobiliteit. We kiezen steeds meer voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en willen groei van autoverkeer voorkomen. Om deze mobiliteitstransitie optimaal te faciliteren is het belangrijk dat we fietsers een herkenbaar en zo comfortabel mogelijk fietsnetwerk bieden. Rood asfalt is daarvoor de beste verharding blijkt uit onze analyse. Wij zijn ervan overtuigd dat rood asfalt helpt bij de mobiliteitstransitie. De leden van het bewonerspanel bevestigen dit beeld: meer dan 90% beoordeelt het fietscomfort van asfalt als ‘goed’ of ‘heel goed’. Van fietsvriendelijke klinker vindt slechts 40% dat. Alles overwegend vinden wij daarom dat rood asfalt het beste verhardingstype blijft voor ons fietsnetwerk.<br><br>Om tegemoet te komen aan een deel van de wensen van bewoners op het aspect ruimtelijke inpassing hebben we gekozen voor de drie uitzonderingen zoals beschreven onder beslispunt 1 en argument 1.2. Ondanks de uitzonderingen voeren we na vaststelling van het afwegingskader het overgrote deel van het fietsnetwerk uit in rood asfalt. En daarnaast zijn we ervan overtuigd dat we met fietsklinkers een voldoende comfortabele fietsroute kunnen aanleggen, zoals recent gedaan is in de Lange Nieuwstraat. Aanvullend hierop (en bij overgangen tussen asfalt en fietsvriendelijke klinkers) geven we de geleiding van fietsers extra aandacht, bijvoorbeeld door belijning en symbolen. |
| | |
| 1.2 | Met de keuze voor fietsvriendelijke klinkers in de binnenstad, smalle straten (in vooroorlogse wijken) en op bijzondere locaties, komen we tegemoet aan de wensen van bewoners, voetgangers en verblijvers. |
| | Uit de resultaten van het bewonerspanel blijkt dat de grootste groep inwoners voorkeur heeft voor fietsvriendelijke klinkers op bijzondere locaties en in smalle (woon)straten. Dit sluit aan bij geluiden die we horen uit de participatie bij verschillende herinrichtingen. In de binnenstad en op bijzondere locaties buiten de singels (denk aan Muntsluisbrug of de dorpskern van Vleuten) komen fietsers, voetgangers en verblijvers samen en is het vaak druk. Fietsvriendelijke klinkers passen het beste bij het gedeelde ruimtegebruik en het historische karakter van deze locaties. In smalle straten in (vaak in vooroorlogse wijken) is het effect van asfalt op het straatbeeld groot, omdat de straat een groot deel van de openbare ruimte inneemt. Door de schaarse ruimte zijn combinaties tussen klinkers en asfalt bovendien niet goed maakbaar en zijn mogelijkheden om groen toe te voegen beperkt. |
| | |
| 1.3 | Door de kaart met uitzonderingen geven we de gewenste duidelijkheid aan bewoners en de gemeentelijke organisatie over welke verhardingsvorm we waar gaan toepassen. |
| | Door het toevoegen van een kaart met uitzonderingen aan het afwegingskader geven we een concrete uitwerking van de uitgangspunten. Hiermee maken we het voor bewoners en gemeentelijke organisatie duidelijk hoe het kader uitwerkt op de verschillende plekken in de stad. Dit voorkomt na vaststelling van het kader nieuwe discussies over de concrete toepassing van de uitgangspunten. |
| Kanttekeningen/Risico’s | |
| | |
| 1.1 | Met rood asfalt maken we niet de meest duurzame verhardingskeuze. |
| | Op duurzaamheid scoort rood asfalt helaas (nog) slechter dan zwart asfalt en klinkers. Waarbij opgemerkt dat het gaat om de toplaag van het (rode) asfalt, want de |

| | |
|---|---|
| | onderlagen van zwart en rood asfalt zijn hetzelfde. De ontwikkelingen gaan echter snel en de innovaties houden we nauwlettend in de gaten. We blijven experimenteren met nieuwe duurzame technieken. Zwart asfalt is vaak niet toepasbaar omdat de rode kleur de positie van de fiets markeert. Voor de plekken waar dat niet geldt houden we toch vast aan rood asfalt omdat we de herkenbaarheid en eenduidigheid van het totale netwerk van groter belang vinden. Op de aspecten verkeersveiligheid en beheer & onderhoud zijn de verschillen tussen (rood) asfalt en klinkers beperkt tot geen. |
| | |

## Financiën
Er ontstaan meerkosten op de plekken waar we zwart (fiets)asfalt in de toekomst nog moeten omzetten naar rood asfalt. Hierbij merken we op dat het grootste deel van ons fietsnetwerk al in rood asfalt is uitgevoerd. De kosten van het nieuwe rode asfalt betalen we bij een herinrichting uit het projectbudget. Het aanbrengen van de deklaag van rood asfalt is circa twee keer duurder dan zwart asfalt. De beheerkosten voor rood asfalt zijn 6 tot 8% hoger dan bij zwart asfalt. Op dit moment zijn meerkosten voor de verdere omzetting van zwart naar rood asfalt naar aanleiding van dit afwegingskader globaal becijferd op circa 0,2 miljoen euro op jaarbasis. De verdere omzetting naar rood asfalt vindt in de komende jaren plaats waarmee de extra noodzakelijke middelen voor onderhoud gefaseerd zullen oplopen tot maximaal 0,2 miljoen euro op jaarbasis. Als deze meerkosten (voor vervanging en beheer/onderhoud) feitelijk ontstaan vullen we het budget van Openbare Ruimte en Groen aan vanuit het programma Bereikbaarheid (investeringsbudget voor Fiets & Voetganger).

## Vervolg
Na vaststelling zal het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes maatgevend zijn voor de projecten die gaan over of samenvallen met hoofdfietsroutes in de stad.

## Participatie
We hebben het bewonerspanel in juli geraadpleegd over dit onderwerp. We kregen bijna 3.800 reacties. Aanvullend zijn er 155 straatinterviews afgenomen om jongeren en beroepsopgeleiden te bevragen over dit onderwerp. Deze doelgroepen zijn ondervertegenwoordigd in het bewonerspanel. De uitkomsten tussen de leden van het bewonerspanel en de jongeren en beroepsopgeleiden komen in grote lijnen overeen. Utrechters vinden over het algemeen rood asfalt prettiger om te fietsen, maar vinden klinkers in sommige gevallen beter passen in het straatbeeld. We hebben ook gevraagd naar de voorkeur voor verharding in (smalle) woonstraten en op bijzondere plekken: meer Utrechters kiezen dan voor klinkers dan voor rood asfalt. De uitkomsten van de raadpleging publiceren we op Utrecht.nl/onderzoek.

## Communicatie
Het college verstuurt een persbericht bij het versturen van het afwegingskader naar de Raad. Betrokken bewoners informeren we via de lopende projecten.

## Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

## Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes.

Bijlagen informatief
- Resultaten bewonerspanel.