



Onderwerp: Handleiding uitwerking Metropolitane fietsroutes
Portefeuille: Fiets, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit
Datum: 18 december 2018
Contactpersoon: Joni Braas
Telefoonnummer: 06-52043488

Handleiding Metropolitane fietroutes als hulpmiddel voor planuitwerking en realisatie

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) hebben gemeenten en de MRDH de opgave geformuleerd om het Metropolitane hoofdfietsnetwerk te realiseren. De doelstelling is dat 10% meer inwoners binnen 45 minuten fietsen een belangrijke economische toplocatie bereiken. Het netwerk ontsluit de economische kerngebieden en grotere woon- en Metropolitane recreatiegebieden. Met deze fietsroutes worden mensen gestimuleerd om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Dat verbetert de bereikbaarheid van de regio, vermindert de CO₂-uitstoot en mensen worden gestimuleerd om meer te bewegen.

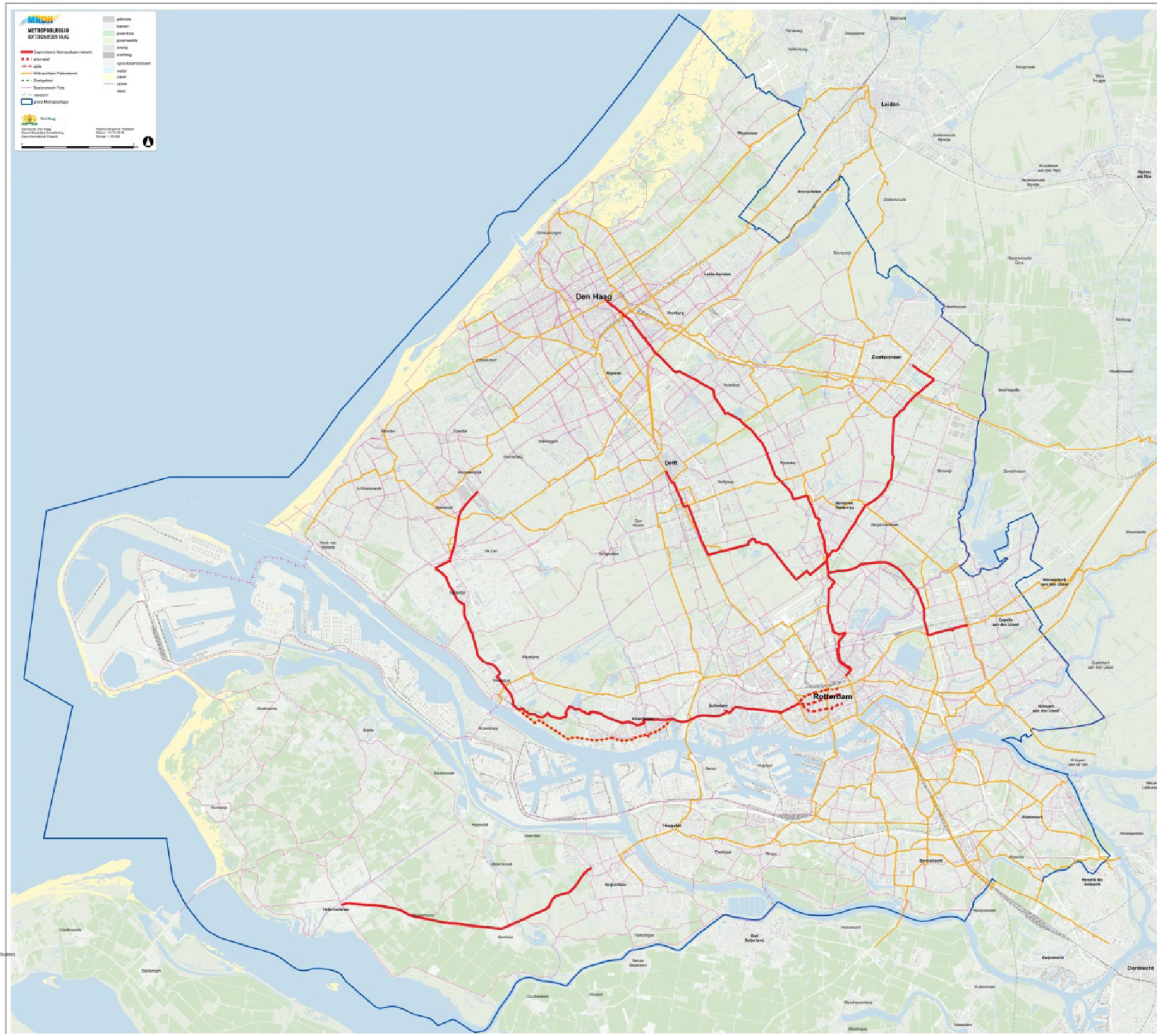
MRDH werkt volgens een routegewijze aanpak om binnen de aankomende jaren hele routes te realiseren. Voor de routegewijze aanpak heeft de MRDH een programma-aanpak en werkwijze ontwikkeld, die MRDH als hulpmiddel meegeeft aan wegbeheerders om Metropolitane fietsroutes uit te werken en te realiseren. Deze handleiding biedt de wegbeheerders handvatten voor het bepalen van het voorkeurstracé en voor het uitwerken van de route met de beoogde inrichtingskwaliteit en aandacht voor thema's zoals landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, verkeersveiligheid, stimuleren fietsgebruik en duurzaamheid.

Netwerk op basis van eisen uit UAB & Fiets in de MRDH

In de UAB en de rapportage 'Fiets in de MRDH' zijn de volgende eisen geformuleerd voor het Metropolitane fietsroutenetwerk:

- Beperking verliestijd door minimale verstoring op kruisingen (prioriteit verkeersregeling, ongelijkvloers)
- Fysieke continuïteit en herkenbaarheid route
- Aangenaam en aantrekkelijk (niet langs drukke weg)
- Ontsluiten van 11 economische toplocaties
- Huidig gebruik: minimaal 1.500 fietsers per etmaal
- Maaswijdte 2 km: bedieningsgebied is straal van 1km
- Geen parallelle routes

Op basis van deze eisen zijn de Metropolitane fietsroutes tot stand gekomen. De onderstaande kaart geeft de verbindingen van de Metropolitane fietsroutes weer.



Afbeelding 1 Metropolitane fietsroutes met de geprioriteerde routes in rood en het overige Metropolitane fietsroutenetwerk in oranje.

De lijnen op de kaart vertegenwoordigen de kansrijke verbindingen tussen de economische toplocaties en woon-/recreatiegebieden. Met de routegewijze aanpak worden de routes door de wegbeheerders gezamenlijk uitgewerkt in projecten met een projectorganisatie. Het werkelijke tracé van een route wordt bepaald in de projectorganisatie van de route waarbij de eisen uit de UAB en 'Fiets in de MRDH' in acht worden genomen.

Streefwaarden en CROW ontwerpwijzer fietsverkeer: uitgangspunt voor de inrichtingskwaliteit van Metropolitane fietsroutes

In de rapportage 'Fiets in de MRDH' is met streefwaarden voor de inrichtingskwaliteit het ambitieniveau voor de infrastructuur van Metropolitane fietsroutes bepaald. Hieronder zijn de streefwaarden weergegeven.

Vrijliggend / solitair fietspad

Aspect	Richtlijn	
Breedte	Maat	Spitsuurintensiteit
Breedte tweerichtingen*	3,00 - 3,50 m	i = 50 - 150 f/u
	3,50 - 4,00 m	i = 150 - 350 f/u
	4,50 m	i > 350 f/u
Breedte eenrichting*	2,50 - 3,00 m	i = 50 - 150 f/u
	3,00 - 3,50 m	i = 150 - 350 f/u
	3,50 - 4,50 m	i > 350 f/u
Toeslag grote snelheidsverschillen (aanwezigheid bromfietsers)	+ 0,5 tot 1,0 m	
* 80 % van de totale metropolitane fietsroute moet voldoen aan de richtlijnen voor de breedte		
Verliestijd	Bibeko	Bubeko
Gemiddelde snelheid**	16 km/h	18 km/h
Vertragingen**	max. 0,4 stops/km	max. 0,3 stops/km
** Gemiddelde snelheid en vertragingen worden over het totale traject van de fietsroute beoordeeld		
Aantrekkelijkheid	Bibeko	Bubeko
verharding	asfalt	asfalt
Ontwerpsnelheid	30 km/h	30 km/h
Omgevingskwaliteiten	Bomen langs de route	
kleur	rood	rood
Veiligheid	Bibeko	Bubeko
Gebruikers	alleen fiets	fiets en bromfiets
Verlichting	Altijd, behalve bij verstoring natuurgebieden	

Tabel: streefwaarden voor de inrichting van een vrijliggend fietspad

Fietsstraat

Aspect	Richtlijn	
Breedte		
Smalle fietsstraat	rijloper (a)	3,50 m
	rabat (b)	0,60 m
	rijbaan (c)	4,70 m
Brede fietsstraat	rijloper (a)	2,25 m
	rabat (b)	0,60 m
	midden (d)	1,50 m
	rijbaan (c)	7,20 m
Intensiteit fietsverkeer	i > 2.000 f/etm	
Intensiteit autoverkeer	i < 2.500 mvt/etm	
	Intensiteit auto < intensiteit fiets	
Verliestijd		
Vertragingen**	max. 0,4 stops/km	
Gemiddelde snelheid**	16 km/h	
Ontwerpsnelheid	30 km/h	
** Gemiddelde snelheid en vertragingen worden over het totale traject van de fietsroute beoordeeld		
Aantrekkelijkheid		
Verharding	rijloper: afsalt; rabat en midden: klinkers	
Omgevingskwaliteiten	bomen langs de route	
Kleur	rijloper: rood; rabat en midden: niet-rood	
Veiligheid		
Verlichting	altijd, behalve bij verstoring natuurgebieden	

Tabel: streefwaarden voor de inrichting van een fietsstraat

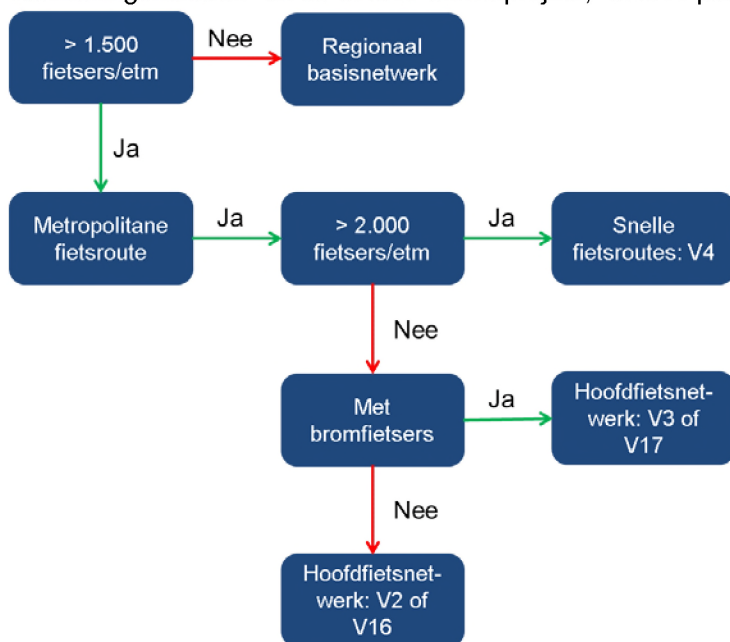
De streefwaarden voor de inrichtingskwaliteit komen voort uit de volgende drie voorwaarden:

- Geen barrières – ‘lekker doorfietsen’
- Comfortabel en aantrekkelijk – ‘genieten op de fiets’
- Pragmatisch omgaan met breedtes – ‘inpassen met ambitie’

En sluiten aan bij de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW-publicatie 351, juni 2016). De streefwaarden geven op hoofdlijnen de inrichtingskwaliteit weer. Aspecten voor verkeersveiligheid zoals de berm, bochten en wegmarkering zijn niet in de streefwaarden opgenomen. Voor de uitwerking van Metropolitane fietsroutes zijn naast de streefwaarden de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer van toepassing.

Afwegingskader voor specifieke inrichtingskwaliteit per situatie

Op de Metropolitane fietsroutes doen zich verschillende situaties voor qua intensiteit fietsers, het huidige wegprofiel en andere weggebruikers. De MRDH heeft onderstaand stroomschema opgesteld om duidelijkheid te geven over de inrichtingskwaliteit. Dit afwegingskader geeft aan in welke situatie we welke CROW-richtlijnen verwachten. De intensiteit van de fietsers is het startpunt van het stroomschema. Bij het bepalen van de intensiteit van de fietsers moet ook het toekomstige gebruik in acht worden genomen. Het afwegingskader geeft aan of je voor de fietsinfrastructuur uit moet gaan van de richtlijnen voor het hoofdfietsnetwerk of voor snelle fietsroutes. De verschillende voorzieningenbladen geven gedetailleerd inzicht in de richtlijnen voor de inrichtingskwaliteit. (Zie de voorzieningenbladen uit de CROW ontwerpwijzer, CROW-publicatie 351, juni 2016.)



Figuur 1 Afwegingskader inrichtingskwaliteit met verwijzing naar type fietsinfrastructuren voorzieningenbladen CROW-ontwerpwijzer fietsverkeer.

Fietsstraat maatwerkoplossing voor Metropolitane fietsroutes

Wanneer wegbeheerders geen één- of tweerichtingen vrijliggende of solitaire fietspaden kunnen realiseren op de Metropolitane fietsroute, dan biedt de fietsstraat een maatwerkoplossing. Fiets(suggestie)stroken zien we niet als een gewenste oplossing voor een Metropolitane fietsroute. We hanteren de afwegingscriteria uit de CROW-ontwerpwijzer fietsverkeer voor fietsstraten:

- Mogelijk op een erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom
- De weg komt in aanmerking als $I_{\text{fiets}} \geq I_{\text{auto}}$, als $I_{\text{fiets}} \geq 1.000$ fietsers/etm en/of als $I_{\text{auto}} < 2.500$ mvt/etm
- Als I_{fiets} twee keer zo groot is als I_{auto} , dan moet $I_{\text{auto}} < 2.500$ mvt/etm zijn

Het voorzieningenblad V14 van de CROW-ontwerpwijzer fietsverkeer geeft de gewenste inrichtingskwaliteit voor een fietsstraat weer. Deze inrichtingsmethode ondersteunt de positie van de fietser op de fietsstraat het beste ten opzichte van de auto. Daarnaast bieden de voorzieningenbladen V12 en V13 ook een mogelijke inrichting voor een fietsstraat, maar deze zijn alleen subsidiabel als V14 niet realiseerbaar is.

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, verkeersveiligheid, fietsgebruik stimuleren en duurzaamheid van belang bij uitwerking en realisatie

Naast een bepaald ambitieniveau voor de inrichtingskwaliteit hecht de MRDH waarde aan een aantal andere thema's. We stimuleren wegbeheerders om deze thema's mee te nemen in de uitwerking en realisatie. Hieronder lichten we die thema's kort toe:

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing belangrijk bij Metropolitane fietsroutes

De Metropolitane fietsroutes realiseren directe, herkenbare en prettige fietspaden tussen de economische toplocaties en de woon- en recreatiegebieden. Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing is belangrijk bij het realiseren van deze routes om zo tot aangename en aantrekkelijke fietspaden te komen. Het verdient de voorkeur om aandacht te hebben voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing bij de planuitwerking.

Verkeersveilige fietsinfrastructuur belangrijk

De Metropolitane fietsroutes liggen voor het overgrote deel op bestaande fietspaden. De MRDH heeft verkeersveiligheid hoog op de agenda staan. Bij de planuitwerking en realisatie van Metropolitane fietsroutes vinden wij het belangrijk om aandacht te hebben voor dit thema. De Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit biedt hier mogelijkheden voor, zie paragraaf 2.2.c van de regeling.

Gedragcampagnes en communicatie inzetten om fietsgebruik te stimuleren

Het aanleggen van nieuwe infrastructuur of het verbeteren van bestaande fietsinfrastructuur betekent nog niet dat het fietsgebruik toe neemt. Naast fysieke ingrepen voor Metropolitane fietsroutes is het belangrijk om door gedragcampagnes en communicatie het fietsgebruik te stimuleren. De Uitvoeringsregeling biedt hier mogelijkheden voor, zie paragraaf 2.3 van de regeling.

Metropolitane fietsroutes op een duurzame en/of innovatieve manier inrichten en realiseren

MRDH zet zich in om CO2 reductie in de regio te realiseren. De Metropolitane fietsroutes zijn onderdeel van en dragen bij aan het Actieplan CO2 reductie. Daarnaast staat de MRDH open voor een duurzame en innovatieve manier van het inrichten en realiseren van de fietspaden.

Wegbeheerders kunnen duurzame en innovatieve maatregelen van het fietspad opnemen in de subsidieaanvraag. De maatregelen worden wel getoetst aan de sober- en doelmatigheidseis.

Bij routegewijze aanpak projectorganisatie en bestuurlijke afspraak gewenst

Bij een routegewijze aanpak is het belangrijk om een projectorganisatie voor de planuitwerkings- en realisatiefase op te richten en bestuurlijke afspraken te maken tussen de samenwerkende partijen. De MRDH faciliteert deze werkwijze door kaders mee te geven over het proces en onderscheidt verschillende projectfasen voor de uitwerking van Metropolitane fietsroutes met verschillende producten, rollen en taakverdeling, zie de Excelbijlage. Het heeft de voorkeur om per route een projectorganisatie met één trekker en een stuurgroep ondersteund door een werkgroep op te richten. De MRDH voorziet een pragmatische aanpak met een ambtelijke stuurgroep (afdelingshoofden of directieleden) met bestuurlijk mandaat en budgetbevoegdheden waarin de besluiten over het werkelijke voorkeurstracé en over bestuurlijke afspraken (inhoudelijke uitwerking, planning/fasering, organisatie, investeringsopgave, financiële en risicoverdeling en communicatie) worden genomen.