

Samen op weg naar wereldfietsstad



Inschrijving Fietsstad 2016

Bikenomics en meer!

Augustus 2015

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

Voorwoord



Samen op weg naar Fietsstad 2016

Utrecht heeft net afscheid genomen van de tourkaravaan. De herinnering aan de enthousiaste menigte en de blijde fietsers in de stad blijft. Het enige land waar relatief meer mensen de Tour volgen dan in Frankrijk is Nederland. Er is hier een enthousiasme voor het wielrennen dat je nergens anders ziet, aldus Prudhomme.

Dit enthousiasme straalt ook af op de stad. Met dit fietsfeest hebben we gezien welke betekenis de fiets kan hebben voor de stad. De fiets als hét symbool van de stad die we willen zijn: een open, schone stad met alle ruimte voor fietsers en voetgangers, een vriendelijke en menselijke stad waar veel plaats is voor ontmoetingen. Daarnaast zie ik de fiets ook als het symbool van vrijheid en emancipatie. Voor jong en oud, voor mensen met een kleine beurs die simpelweg zijn aangewezen op goedkoop transport. Met de fiets kunnen ook zij gaan en staan waar ze willen.

We zijn trots op wat we al hebben bereikt en willen dit ook uitdragen met de inschrijving tot Fietsstad 2016! Het moge duidelijk zijn dat alle beschreven projecten en iconen alleen tot stand kunnen komen met een enorme inzet van diverse gemeentelijke afdelingen maar vooral van partijen in de stad en regio. Door de energie die de start van de Tour heeft gegeven, zijn nieuwe samenwerkingsverbanden ontstaan. Met de titel Fietsstad 2016 zullen we deze fietsenergie nog langer vasthouden. Dit gaat een extra bijdrage leveren aan de ontwikkeling van bikenomics en het hele fietsklimaat in Utrecht en omgeving.

Ik hoop met u verder in gesprek te kunnen over Utrecht als fietsstad, om zo nog meer van elkaar te leren en elkaar te versterken in fietsinnovatie en fietsstimulering.

Lot van Hooijdonk
Wethouder Verkeer en mobiliteit

Utrecht  fietst!

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

Inhoudsopgave

1. Utrecht Fietsstad 2016	4
2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen	5
1. Geef in één alinea de motivatie waarom uw gemeente in aanmerking komt voor de titel "Fietsstad 2016".	5
2. Geef een onderbouwing van de motivatie uit vraag 1.	5
Deze onderbouwing gaat in op het algehele fietsklimaat en fietsbeleid en op het thema "Bikenomics".	
3. Fietsnetwerk en fietsgebruik	8
3. Lever op kaart het (hoofd)fietsroutenetwerk en het (hoofd)autoroutenetwerk aan.	8
4. Op welke manier is het hoofdfietsroutenetwerk fiets herkenbaar op straat?	9
5. Welke bedragen zijn in de periode 2010 – 2014 uitgegeven aan fietsbeleid en welk percentage is dat van het totale budget voor verkeer. Hoe zal dit budget zich de komende jaren ontwikkelen (2015-2018)?	10
6. Op welke manier monitort u het fietsgebruik? Hoe verhoudt de ontwikkeling van het fietsgebruik zich tot andere modaliteiten in uw gemeente?	10
4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016	12
7. Welke 5 locaties in uw gemeente zijn de beste uitdrukking van uw gemeente als "Fietsstad" algemeen?	12
5. Resultaten Parkeren en stallen	15
8. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 – 2014 bereikt op het gebied van de verbetering van het parkeren en stallen van de fiets en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Welke inspanningen zullen er in de komende twee jaar nog geleverd worden op dit gebied?	15

6. Resultaten en toekomst Bikenomics	18
9. Welke projecten (maximaal 3) zijn de beste uitdrukking van "bikenomics" in uw gemeente?	18
10. Op welk gebied zullen bikenomics de komende periode (2015 – 2020) een rol spelen bij de besluitvorming in uw gemeente? Hoe is dit geborgd?	19
7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik	22
11. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 – 2014 bereikt op het gebied van promotie en stimulering van het fietsgebruik en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Wat is op dit gebied ingepland voor de periode tot 2018?	22
12. Welke acties zijn er in de periode 2010- 2014 gevoerd tegen fietsdiefstal en wat zijn de resultaten hiervan? Wat is er op dit gebied ingepland voor de periode tot 2018?	23
8. Resultaten verkeersveiligheid	24
13. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 – 2014 bereikt op het gebied van de verbetering van verkeersveiligheid van fietsers en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Wat staat er hiervoor gepland in de komende periode tot 2018?	24
9. Integraliteit en samenwerking	27
14. Op welke manier is het gemeentelijk fietsbeleid meer integraal van karakter geworden in de afgelopen vier jaar?	27
15. Wat is de toegevoegde waarde van de fiets aan uw gemeente? Hoe waardeert u deze economisch gezien? Hoe betreft u deze in besluitvorming?	28
16. Stimuleert u de fiets ook als deel van ketenverplaatsingen? Zo ja op welke wijze?	29
17. Op welke manier werkt u samen met andere overheden (stadsregio's, belendende gemeenten, provincie) om te komen tot meer en beter fietsbeleid? Wat is uw rol binnen deze samenwerkingen?	29

1. Utrecht Fietsstad 2016

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Utrecht groeit razendsnel, van 330.000 naar 400.000 inwoners in 2030. Het is een plek waar steeds meer mensen graag wonen, werken en leven. Waar dagjesmensen en toeristen met plezier naartoe komen. Dat is heel goed voor de Utrechtse economie, maar die toenemende drukte betekent ook dat we meer moeite moeten doen om onze stad prettig, gezellig, schoon, veilig en bereikbaar te houden. In Utrecht doen we dat samen met bewoners, ondernemers en organisaties. De fiets geven we daarbij een hoofdrol. Onze ambitie is om van Utrecht op-en-top wereldfietsstad te maken, en zo onze stad (en regio) in alle opzichten gezond en bereikbaar te houden.

Utrecht Fietsstad 2016

Utrecht voert al jaren een consistent fietsbeleid waardoor een fijnmazig fietsnetwerk beschikbaar is. Juist de laatste vier jaar hebben we veel fietsprojecten gerealiseerd waar we extra trots op zijn, zoals drie fraaie inpandige stallingen, 18 kilometer fietsstraat, vele kilometers fietspad in Leidsche Rijn én vier ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. En dit is wat ons betreft nog maar het begin. Utrecht heeft de ambitie om Fietsstad 2016 te worden (als opmaat naar wereldfietsstad). Utrecht wil een fietsstad zijn waar iedereen – van jong tot oud – veilig kan fietsen, een stad waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt hij – letterlijk en figuurlijk – zo veel mogelijk voorrang. De komende vier jaar gaan we nog verder. Daarvoor hebben we binnen de context van onze mobiliteitsvisie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar het actieplan



De Merelstraat, een mooi voorbeeld van een Utrechtse fietsstraat. Auto's zijn te gast.

Utrecht fietst! opgesteld. We hebben ons daarbij laten inspireren door de ideeën van de 'gebruikers' van fietsstad Utrecht. Tijdens het Stadsgesprek Utrecht fietst! in januari van 2015, spraken wij met 180 bewoners, ondernemers en organisaties. Daarbij kwam ook de rol van de fiets voor de economie – bikenomics – uitgebreid aan bod. Het was goed om te zien dat er ook bij ondernemers veel energie zit op dit onderwerp. Met het Actieplan Utrecht fietst! werken we aan een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. We willen op een innovatieve manier fietsen nog gemakkelijker, veiliger en leuker maken, én de fietseconomie stimuleren.

Le Grand Départ en haar vibes

Utrecht was dit jaar gastheer van 'le Grand Départ', de start van de 102e Tour de France. Na een intensieve lobby heeft Utrecht de kans

gekregen om zich aan de wereld te presenteren als fietsstad. En dat is gelukt! Met bijna één miljoen bezoekers, enorme pers aandacht in binnen- en buitenland, honderden evenementen in aanloop naar de Tour en een wijkenprogramma met 15 soorten activiteiten verdeeld over meer dan 140 contactmomenten. Mooie beelden over Utrecht zijn vertoond in ongeveer 190 landen. Het droombeeld waarbij het peloton onder de Domtoren door reed, staat in ieder geval op het netvlies van veel Utrechters.



Het stadsgesprek Utrecht fietst! leverde meer dan 500 ideeën op!



Utrecht is een bruisende fietsstad, in deze film geeft Utrecht aan wat ze doet om het fietsen nog leuker te maken.

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen



1. Geef in één alinea de motivatie waarom uw gemeente in aanmerking komt voor de titel "Fietsstad 2016".

Fietsenstalling Jaarbeursplein, na ruim een half jaar al 1 miljoen bezoekers!

Om de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden, kiest Utrecht voor fiets én voetganger als de belangrijkste vormen van vervoer ([Coalitieakkoord2014](#)). Utrecht voert al 20 jaar een actief fietsbeleid en heeft de laatste vier jaar een enorme slag gemaakt in aantrekkelijke fietsroutes

en stallingen. De Fietsenstalling Jaarbeursplein is uitgegroeid tot een icoon in Nederland en wordt door gebruikers hoog gewaardeerd met een 8,1. Het fietsgebruik blijft jaarlijks met 4% stijgen. Kortom: Utrecht fietst! ◀



2. Geef een onderbouwing van de motivatie uit vraag 1. Deze onderbouwing gaat in op het algehele fietsklimaat en fietsbeleid en op het thema "Bikenomics".

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

2.1 Fietsklimaat

Onder de noemer **Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar** geeft Utrecht richting aan de stedelijke mobiliteit en inpassing hiervan in de openbare ruimte. Doel: een betere balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid. Om dit te bereiken, worden de fiets en de voetganger de primaire vervoermiddelen in Utrecht. De uitwerking hiervan staat in diverse actieplannen, waaronder natuurlijk het [Actieplan Utrecht fietst!](#) (mei 2015), maar ook het [Actieplan Voetganger](#) en het [Actieplan Verkeersveiligheid](#). De nieuwe nota **Slimme Routes, Slim Regelen** (naar verwachting najaar 2015) geeft

aan hoe de mobiliteitsnetwerken onderling moeten gaan functioneren en wie waar prioriteit krijgt. Ter verbetering van het fietsnetwerk heeft Utrecht al veel geïnvesteerd in fietsstraten, fietstunnels en -bruggen en stallingen.

Om van de fiets het primaire vervoermiddel te maken, houden we in het **Actieplan Utrecht fietst!** steeds de volgende doelen voor ogen: fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten én de fietseconomie stimuleren.

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking



Steeds meer Utrechters nemen de fiets.



Bewoners van jong tot oud leren in het Bike Repair Café hun fiets te repareren.

Wat voegen zij toe?

"We hebben dagelijks zo'n 15.000 fietsers door de straat. Zij kijken om zich heen, zien een nieuwe winkel, een etalage, een hippe saladebar. Wij zeggen dan maar één ding: Stap eens af op de Biltstraat!"

Machteld Kooij (rechts), voorzitter van de Biltstraat OndernemersVereniging



Fietsgebruik

De fiets speelt overigens al een hele belangrijke rol in Utrecht. De laatste jaren stijgt het fietsgebruik gemiddeld 4% per jaar. Fietsroutes van/naar de groeigebieden De Uithof en Leidsche Rijn laten een nog hogere groei zien (6% per jaar). Dit komt niet alleen omdat steeds meer mensen het voordeel van fietsen zien (snel, gezond, gemakkelijk), maar ook omdat we de fietsinfrastructuur fiks hebben verbeterd (verbetering vijf drukste fietsroutes en twee Fiets filevrijroutes; aanleg drie fietsbruggen (gereed in 2016), drie fietstunnels, drie nieuwe bewaakte en één onbewaakte stalling, Pop Up Parkings, P-route fiets), en door promotie van de fiets. De groei van het aantal fietsers geeft aan dat het gewaardeerd wordt. Het leidt soms zelfs tot grote aantallen fietsers op de routes naar de binnenstad.

Stadsgesprek en interviews

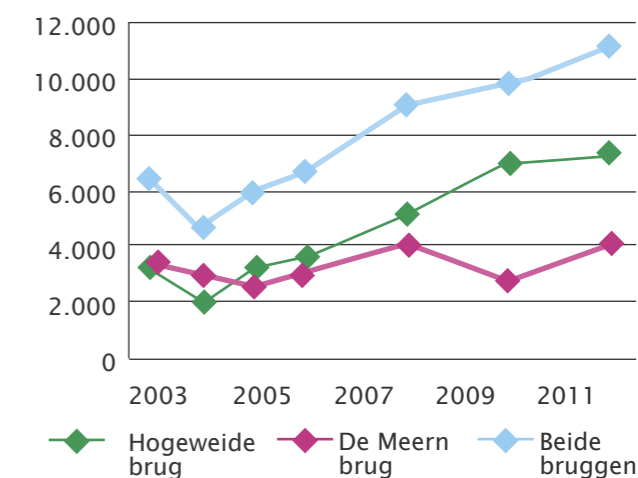
Utrecht maken we samen, dat is waar het college van burgemeester en wethouders voor staat. Voor het Actieplan Utrecht fietst! is dan ook nadrukkelijk gevraagd wat bewoners vinden van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en wat zij vinden dat beter kan. De input van 800 straatinterviews heeft de basis gevormd voor het stadsgesprek Utrecht fietst! (26 januari 2015), waar 180 bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties samen ruim 500 ideeën en maatregelen inbrachten. Veel van deze ideeën staan in het Actieplan. Het enorme enthousiasme rond het stadsgesprek geeft aan dat het onderwerp echt leeft in de stad.

Grand Départ

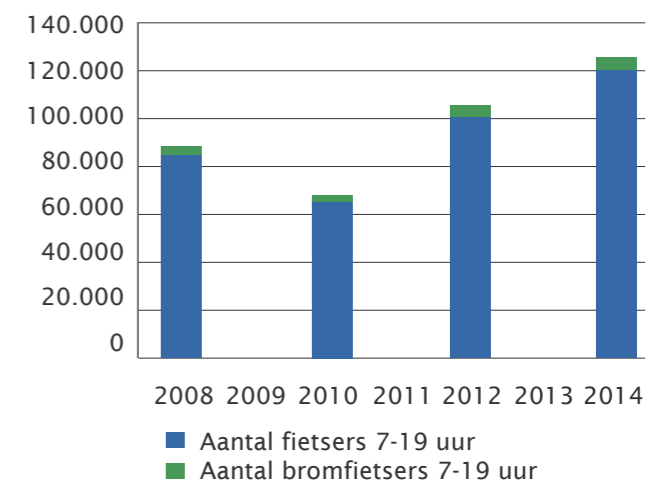
Met de start van de Tour de France heeft de stad Utrecht 100 dagen in het teken van de fiets gestaan. De laatste vijf dagen voor de start kleurde de stad geel en bruide van fietsenergie. Deze energie zal ook in de periode daarna zijn sporen achterlaten. In de wijken zijn - in de aanloop naar de start van de Tour de France - zo'n 40 projecten opgestart om het fietsen te bevorderen en ook mensen die nog niet (veel) fietsen enthousiast te

maken. Onderdelen uit het programma: Bike Repair Café (leren onderhouden van de fiets), fietslessen, nieuwe fietsroute naar de middelbare school ontdekken en het Utrecht2015 lespakket voor basisscholen.

Aantal (brom)fietsers op De Meernbrug en de Hogeweidebrug



Aantal fietsers en bromfietsers dat het binnenstadskordon passeert van 7 tot 19 uur



2.2 Bikenomics

Maatschappelijke investeringen

Voor de stad Utrecht is de grootste waarde van de fiets de enorme bijdrage aan een gezonde en leefbare stad. We investeren al jaren flink in de fietsinfrastructuur in de stad: tussen 2011 en 2014 € 57,5 miljoen in de verbetering van fietspaden en € 46 miljoen in fietsenstallingen in het Stationsgebied en het centrum. Maatschappelijke kosten-batenanalyses laten een positief beeld zien van fietsinvesteringen. De voordelen van de fiets voor de Utrechtse economie kunnen we na de zomer 2015 periodiek kwantificeren met het BUF (Bruto Utrechts Fietsproduct). Dit wordt opgezet dankzij een subsidieregeling om duurzame mobiliteit te bevorderen (zie verder paragraaf 9.1).

Méér mensen op de fiets

Met het programma 'De Gebruiker Centraal' en de gebiedsgerichte aanpak op bedrijfsterreinen hebben we belangrijke stappen gezet om het fietsgebruik bij ouderen, kinderen en werknemers te vergroten. Op de bedrijfsterreinen Lage Weide, Rijsweerd, De Wetering en De Uithof is in 2014 gestart met zgn. fietsroadshows om werknemers te stimuleren vaker de fiets (of e-bike) te pakken. Gemeente en bedrijven werken nauw samen in deze projecten.

Groeiende fietsensector

Utrecht zet zich in om de fietsensector uit te breiden:

- **Fietsindustrie:** deze sector van winkels, handelaren en fabrikanten maakt een relatief klein, maar groeiend deel uit van de Utrechtse economie. De fietsensector leent zich goed voor sociale projecten. Zo werken er bij De Utrechtse Rijwielabriek (DURF) jongeren met een afstand tot de arbeidsmarkt. Bij Republic Dutch kun je je eigen fiets samenstellen, waarbij de cradle-to-cradle filosofie wordt toegepast. Onderdelen worden in de sociale werkvoorziening gemaakt. U-stal (die het beheer van de gemeentelijke fietsenstallingen regelt) zet zich in voor re-integratie naar werk en leidt jongeren op als fietsmonteur bij de stalling Smakkelaarsveld.



- **Citymarketing en Toerisme:** inzet op groei van toerisme door fietsgebruik voor een meerdaags verblijf in de stad Utrecht en de prachtige omgeving. Hierbij wordt de fiets gepromoot binnen de campagne 'Live like a local' (en dus ook 'Bike like a local').
- **Fietskennis als product:** In Utrecht zijn diverse kennisplatforms gevestigd met Universiteit, Hogescholen, CROW/Fietsberaad en bedrijven. Door het bundelen en uitbreiden van de kennis over gedrag van fietsers en overige effecten willen we een basis creëren voor nieuwe start-ups en innovaties. Een mooi voorbeeld van kennisexport is het fietsplan voor Beijing dat het Utrechtse adviesbureau Ecofys heeft opgesteld. Ander voorbeeld is Architectuurcentrum AORTA dat onderzoek doet naar fietsbeleving met onder andere het rapport Urban Trajectories (2012).



Jongeren leren fietsen assembleren in De Utrechtse Rijwielabriek DURF.



Fietsers zijn interessante klanten voor winkeliers.

De fietser als klant

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat fietsers minder geld uitgeven per winkelbezoek, maar winkels wel vaker bezoeken. 16% van de bestedingen in de binnenstad komt voor rekening van fietsers uit Utrecht. Hiermee zijn zij op één na de belangrijkste groep die geld besteedt in de binnenstad, na de groep treinreizigers van buiten de regio. Voor winkeliers is

de fietser daardoor een interessante klant. De vraag van een deel van de ondernemers in de Utrechtse binnenstad is dan ook om bij de inrichting van de openbare ruimte meer aandacht en ruimte te geven aan langzaam verkeer. Mooie voorbeelden hiervan zijn de vernieuwde Mariaplaats en Domstraat. ◀

1. Utrecht Fietsstad 2016

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

3. Lever op kaart het (hoofd)fietsrouten netwerk en het (hoofd)autorouten netwerk aan.

Met de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar krijgen de diverse verkeersnetwerken een andere rol. Met de nota Slimme Routes, Slim Regelen worden de netwerken en hun belang vastgelegd (najaar 2015).

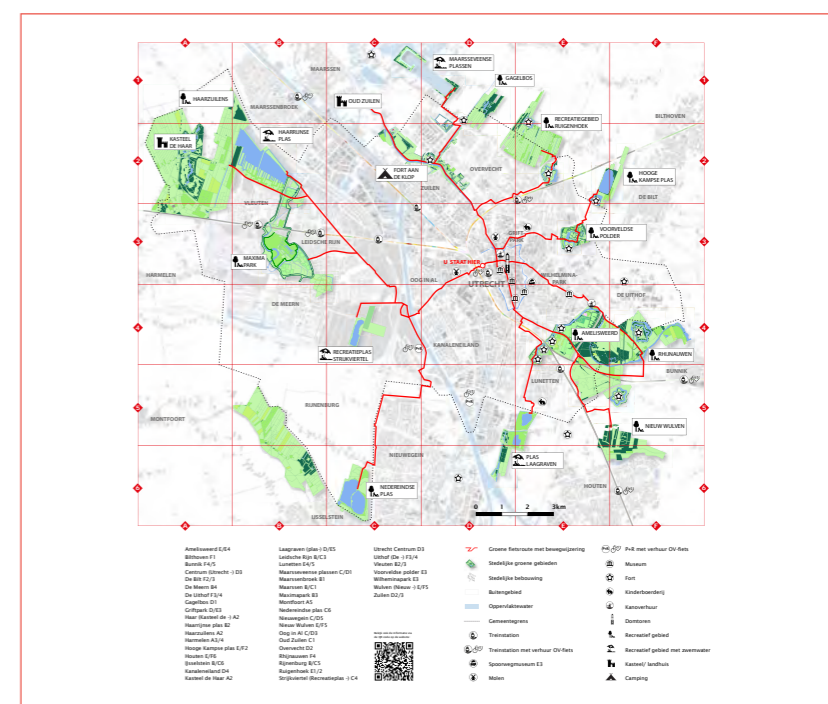
3.1 Netwerk fiets

Het hoofdfietsnetwerk in Utrecht is in de basis al 20 jaar hetzelfde en heeft een maaswijdte van 400-500 meter. We concentreren de investeringen uit het fietsprogramma op dit hoofdnetwerk. Om de fietser - ook de fietser die een langere afstand (7,5 tot 15 km) aflegt - een aantrekkelijk alternatief te bieden ten opzichte van andere vervoerwijzen en de capaciteit van het hoofdfietsnetwerk te vergroten, zijn we in 2015 gestart met een extra categorie routes: de doorfietsroutes.

Dit zijn fietsstraten of vrijliggende fietspaden die bij voorkeur los van de drukke auto- en OV-assen liggen. Er zijn op deze routes minder verkeerslichten en waar mogelijk lopen ze langs groen en water. Deze bredere routes met minder stops zijn ook erg geschikt voor elektrische fietsen. De route vanaf de Vleutensebrug langs het spoor (door de Cremerstraat) naar de binnenstad is een voorbeeld van zo'n doorfietsroute. Doorfietsroutes zijn zowel radiaal gericht (naar de binnenstad) als buitenom door de flank om directere routes te krijgen én om de binnenstad te ontlasten. Om de drukke route via het Vredenburg verder te ontlasten, promoten en verbeteren we alternatieve routes door en om de binnenstad zodat de drukke gespreid kan worden. ▶

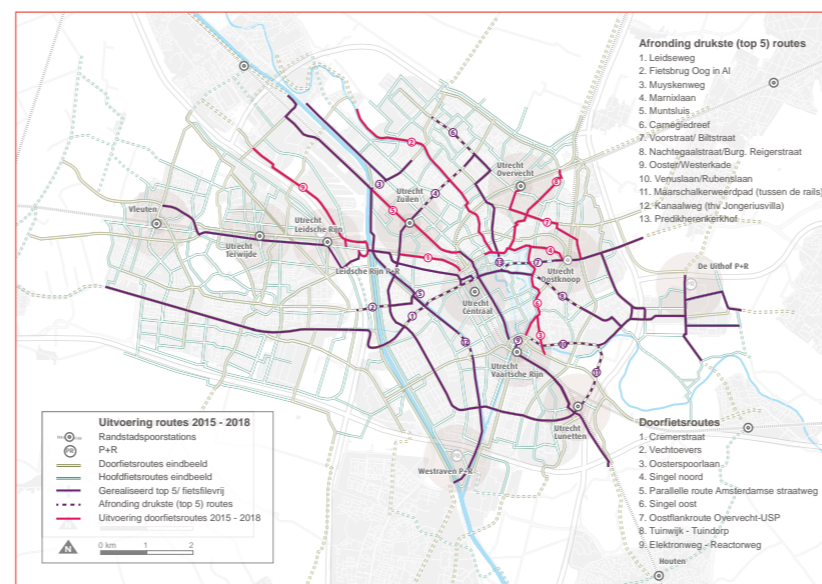


De Herenroute is één van de alternatieven om de drukke Vredenburgroute te ontlasten.

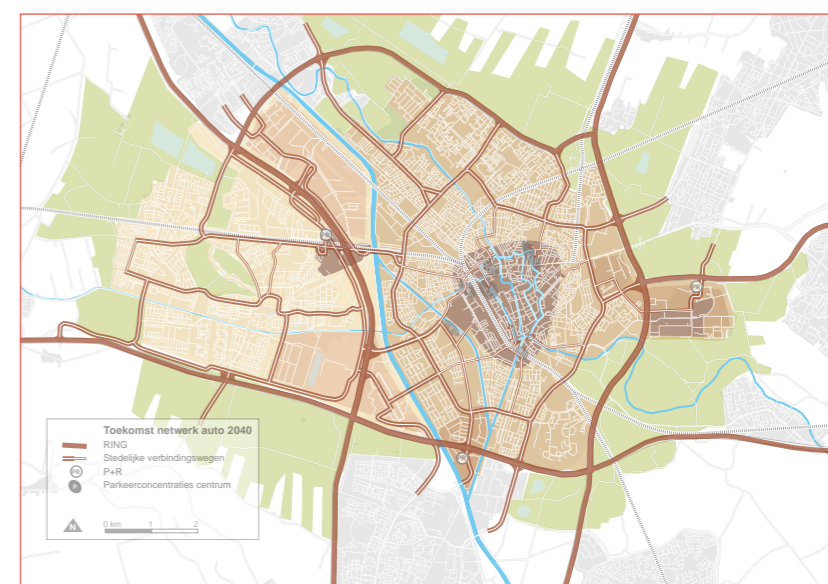


Recreatieve fietsroutes en groengebieden.

Doorfietsroutes en hoofdfietsnetwerk.



Netwerk auto 2040.



1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking



4. Op welke manier is het hoofdfietsrouten netwerk fiets herkenbaar op straat?



Ook de Leidseweg wordt fietsstraat (midden). Start uitvoering in augustus 2015, in december 2015 gereed.



Hier op de het kruispunt Zonstraat/Maliesingel staat het verkeerslicht als proef tijdelijk uit.

3.2 Programma van Eisen fietsnetwerk

Voor het hele hoofdfietsnetwerk geldt het Programma van Eisen uit de nota Verder op de fiets (2002). Om de herkenbaarheid te waarborgen, is in het Actieplan Utrecht fietst! opgenomen dit Programma van Eisen aan te scherpen waarbij rekening gehouden wordt met de omgeving (inpassing). Ook worden er eisen voor fietsstraten toegevoegd. De eisen moeten zorgen voor veilige en comfortabele fietsvoorzieningen waarbij we rekening houden met toenemend elektrisch fietsverkeer. Het hoofdfietsnetwerk en de doorfietsroutes zijn herkenbaar aan rood asfalt. Door toepassing van asfalt wordt het comfort vergroot. Alleen in het historische deel van de binnenstad (binnen de singels) en in specifieke uitzonderingen passen we niet standaard rood asfalt toe.

We zorgen dat deze eisen nóg meer aandacht krijgen bij nieuwe plannen, onder meer door het opstellen van een Utrechts inspiratieboek met 'do's and don'ts' en door Ontwerpateliers fietsvriendelijk ontwerpen. Met deze acties willen we ervoor zorgen dat alle ontwerpers ook de fietsvriendelijke details in de 'genen' krijgen.

Utrecht telt ongeveer 200 locaties met verkeerslichten, die ervoor zorgen dat iedereen in het verkeer op een veilige manier zijn weg vindt in de stad. In het algemeen staan nut en noodzaak van verkeerslichten niet ter discussie. Wel bestaan er - vooral bij veel fietsers - twijfels of alle verkeerslichten in de stad goed zijn afgesteld en of ze op plaatsen staan waar ze echt nodig zijn. In februari 2015 lanceerde de gemeente een meldpunt waar Utrechters konden aangeven welke verkeerslichten (voor een deel van de dag) uitgeschakeld of anders afgesteld kunnen worden. Gemeentelijke verkeersexperts beoordelen de binnengekomen meldingen en suggesties en stellen een advies op. Op basis hiervan worden verkeerslichten verwijderd, wordt besloten om de lichten een deel van de dag te laten knipperen of om andere aanpassingen op het kruispunt door te voeren. Welke verkeersdeelnemer het vaakst of het langst groen krijgt, is bepaald in de nota Verkeersregelingen. In de vernieuwde nota krijgt de fiets een belangrijkere positie dan voorheen. Deze nota is onderdeel van het plan Slimme Routes, Slim Regelen waarover in het najaar van 2015 wordt besloten. Op basis

van de aangepaste prioriteit én de input van het meldpunt overbodige verkeerslichten kijken we welke aanpassingen nodig zijn. Hiervoor loopt een apart besluitvormingstraject en is financiering beschikbaar vanuit het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2015. Inmiddels wordt een pilot uitgevoerd met twee maal groen licht voor fietsers op drukke fietsoversteken met busbanen (kruispunt Oorsprongpark) en is het verkeerslicht bij het kruispunt Zonstraat op proef uitgezet.

Tenslotte willen we naast de standaard (CROW-) normen voor wegafzettingen en omleidingen via de aanbestedingen en contracten strengere Utrechtse eisen opleggen aan de uitvoerende partijen. Hierbij gaat het vooral om eisen aan wegdek, minimale breedte, verlichting, doorstroming en veiligheid voor langzaam verkeer op omleidingsroutes. Bij de beoordeling van de omleidingsroutes (in het Stationsgebied maar juist ook bij andere grotere én kleinere werken) gaan we nog strenger toetsen op het aantal keren dat een route voor fietsers/voetgangers wordt gewijzigd. Als fietsers echt



Omleidingen voor fietsers en voetgangers moeten veilig, goed verlicht en voldoende breed zijn.

omgeleid moeten worden, is het uitgangspunt: liever voor langere tijd een betere/wat langere omleidingsroute, dan steeds een andere (wat kortere) omleidingsroute. Dit uitgangspunt kwam naar voren tijdens het stadsgesprek Utrecht fietst! De gemeentelijke toezichthouders en directievoerders zijn bevoegd om een aannemer aan te spreken. Bij grote werkzaamheden worden waar nodig verkeersregelaars ingezet. ◀

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

5. Welke bedragen zijn in de periode 2010 – 2014 uitgegeven aan fietsbeleid en welk percentage is dat van het totale budget voor verkeer. Hoe zal dit budget zich de komende jaren ontwikkelen (2015-2018)?

3.3 Financiering fietsbeleid

Utrecht investeert al jaren flink in de fietsinfrastructuur van de stad. In de periode 2011 tot 2014 is aan de aanleg en verbetering van de fietsinfrastructuur € 40,7 miljoen uitgegeven waarvan een belangrijk deel in het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn. Dit bedrag staat nog los van het reguliere onderhoud. Daarnaast zijn er fietsbruggen en tunnels aangelegd voor een bedrag van € 18,5 miljoen. Aan fietsparkeren is € 46 miljoen uitgegeven, inclusief exploitatie en handhaving. Voor diverse zaken als leenfietsen, VRI-aanpassingen, kleine herinrichtingen en het wijken- en scholenprogramma is nog eens € 5,5 miljoen uitgegeven. In totaal gaat het om een totaalbedrag van ruim € 110,5 miljoen over de afgelopen vier jaar.

Veel investeringen in de fiets zijn onderdeel van grote investeringen als gevolg van een gebiedsontwikkeling. In andere gevallen kunnen zij meeliften op de aanpassing van infrastructuur ten behoeve van OV of auto. Voor de genoemde cijfers is – bij de grotere projecten – een inschatting gemaakt van het geïnvesteerde bedrag in de fiets. Alle kleinere projecten zijn buiten beschouwing gelaten. Ook is een inschatting gemaakt van de kostenverdeling voor beide periodes. Immers, grote projecten duren vaak meerdere jaren. Een percentage aangeven van de totale fietsinvesteringen ten opzichte van het totale budget voor verkeer is dan ook niet mogelijk. Wel is duidelijk dat de grote OV- en autoprojecten meer investeringen vergen dan de fietsprojecten.

Voor de periode 2015-2018 is de prognose dat we bijna € 186 miljoen aan fietsinvesteringen gaan doen. Hiervan zal ruim € 66 miljoen worden besteed aan uitbreiding en verbetering van fietspaden waarbij vooral wordt ingezet op doorfietsroutes. Ruim € 34,5 miljoen is beschikbaar voor fietsbruggen en tunnels waarvan de meest opvallende de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is. Aan fietsparkeren zal naar verwachting ongeveer € 73,5 miljoen worden uitgegeven waarbij de realisatie van de grootste fietsenstalling ter wereld is inbegrepen. Aan overige zaken wordt nog ruim € 11 miljoen besteed. ◀



Ook hier op het Domplein worden regelmatig de geparkeerde fietsen geteld.

6. Op welke manier monitort u het fietsgebruik? Hoe verhoudt de ontwikkeling van het fietsgebruik zich tot andere modaliteiten in uw gemeente?

3.4 Monitoring

De ontwikkeling van het fietsgebruik en de tevredenheid over de voorzieningen wordt gevolgd via reguliere onderzoeken. Waar nodig wordt daarnaast incidenteel onderzoek uitgevoerd. Op reguliere basis vinden plaats:

- Beleidsmonitor Verkeer (tweejaarlijks)
- Inwonerenquête via Utrecht Monitor (jaarlijks)
- 10 permanente fietstelpunten (uitrol vanaf 2014, momenteel 2 gerealiseerd)
- Fietsparkeerdrukmeting (jaarlijks)
- Real time fietsparkeerdruk in stallingen (vanaf 2015)
- Fietstellingen t.b.v. actualisatie Verkeersmodel (iedere 2 à 3 jaar).

Incidenteel worden deze tellingen aangevuld met onderzoeken om specifieke vragen te beantwoorden. Zo is in 2014 een parkeerdrukmeting/enquête gehouden in het centrum van Utrecht en hebben we in 2013 aan het CBS een nadere analyse van de modal split in Utrecht gevraagd.

Aantal fietsen

Met de Beleidsmonitor Verkeer wordt iedere twee jaar het (brom-) fietsverkeer op het cordon van singels rond de binnenstad gedurende één dag (van 7:00 – 19:00 uur) geteld. De fietstellingen ten behoeve van het



Vredenburg, met dagelijks 25.000 fietsers de drukste route van de stad.

verkeersmodel vinden plaats op meerdere locaties (veelal de hoofdwegen). Met de komst van 10 permanente telpunten verwachten we een betere trend inzichtelijk te krijgen, die minder afhankelijk is van weersinvloeden en waarmee de uitkomsten van de incidentele tellingen beter kunnen worden geduid. Uit deze verschillende tellingen is over de afgelopen jaren een gemiddelde jaarlijkse groei van 4% af te leiden.

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

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

Bron: telling beleidsmonitor 2014

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

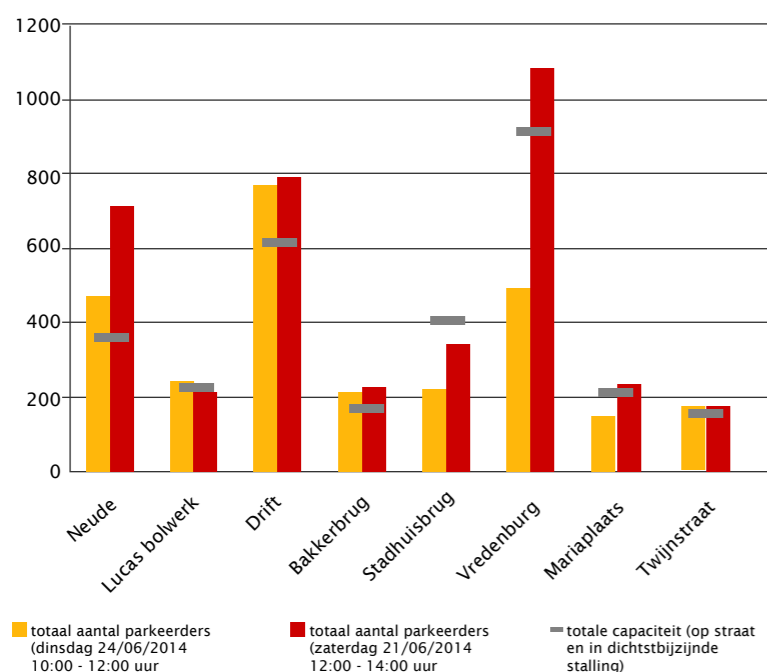
5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

De groei van het aantal fietsers is ook terug te zien in een verandering van de modal split. In 2008 was het aandeel fietsers in Utrecht bij alle verplaatsingen 20% en bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer 36% (gebaseerd op MON cijfers 2004 t/m 2008, bron Fietsberaad). De rol van de fiets in Utrecht is daarna substantieel gegroeid. In 2013 wordt bij 26% van alle verplaatsingen de fiets gebruikt en bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer is dit zelfs gegroeid tot 43%.

Verplaatsingen in de gemeente Utrecht naar vervoerwijze, 2011 - 2013

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

Bron: CBS



De jaarlijkse parkeerdrukmeting geeft een goed beeld van de bezetting van stallingen en van de rekken op straat. Hiermee monitoren we de ontwikkeling van het fietsparkeren bij Utrecht Centraal en in de binnenstad. In de binnenstad hebben we een aantal hotspots waar de parkeerdruk erg hoog is. Met de komst van de P-route fiets (een digitaal verwijssysteem op straat) wordt continu de bezetting van de aangesloten stallingen bijgehouden. Vanaf 2015 komt daaruit aanvullende informatie beschikbaar.

Tevredenheid fietsers

Uit een [enquête in de binnenstad](#) blijkt dat fietsers verschillende voorkeuren hebben om hun fiets te parkeren. De belangrijkste argumenten om te kiezen voor een bepaalde plek of parkeervoorziening zijn: loopafstand tot de eindbestemming, veiligheid en vandalismegevoeligheid, gratis of betaald, overdekt en overige service (zoals buggy-uitleen). De tevredenheid onder inwoners van Utrecht over fietsparkeerplekken in de binnenstad is in 2013 (69% tevreden) toegenomen ten opzichte van 2010 (55% tevreden). Vooral over de bewaakte fietsenstallingen is men tevreden ([Utrecht Monitor 2014](#)). Dit komt overeen met het beeld van de tevredenheid wat gemeten is bij evaluaties per stalling. Het gemiddelde rapportcijfer voor de fietsenstalling Neudeflat is een 8,7, voor de fietsenstalling Zadelstraat een 8,2 en voor de [Fietsenstalling Jaarbeursplein een 8,1](#). In 2014 was 82% van de inwoners tevreden over de fietsbereikbaarheid van de binnenstad. Dit is iets teruggelopen ten opzichte van 2012 en 2013 (84%), mogelijk als gevolg van de verbouwingen in het stationsgebied.

Beschikbaarheid data

De inzet is om zoveel mogelijk verzamelde data voor de markt beschikbaar te stellen via [open data](#). Dit zijn de ruwe data die door derden direct kunnen worden gebruikt in applicaties etc. Sinds 2014 zijn de fietsersaantallen beschikbaar gesteld die via de tellussen bij verkeerslichten worden geregistreerd. De bedoeling is dat de hoeveelheid beschikbare fietsdata verder toeneemt. Als eis bij de P-route fiets is opgenomen dat deze data ook als open data beschikbaar kunnen worden gesteld. ◀



Veel mensen komen op de fiets naar de binnenstad en lenen een buggy in de servicefietsenstalling Zadelstraat.

Wat voegen zij toe?

“Wij exporteren onze Utrechtse kennis naar Beijing en maken een fietsbeleidsplan voor deze miljoenenstad. Met als doel meer mensen op de fiets te krijgen, minder autofiles en luchtvervuiling én een betere gezondheid van mensen. Telkens als ik terug in Utrecht ben, ben ik weer blij verrast door de leefbaarheid van onze fietsstad!”

Maarten Neelis, projectleider bij Ecofys



1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

7. Welke 5 locaties in uw gemeente zijn de beste uitdrukking van uw gemeente als "Fietsstad" algemeen?

Bij de keuze van de vijf icoonprojecten hebben we projecten gekozen die uiteenlopend zijn van aard, zoals ontbrekende schakels, een stalling, een innovatief project en meer ruimte voor de fiets. [Op de kaart](#) is de locatie van de icoonprojecten aangegeven.

1 Maarschalkerweerdpad met 2,5 minuut tijdwinst

Vanaf eind 2014 is het nieuwe fietspad tussen station Utrecht Lunetten en de Koningsweg open: het Maarschalkerweerdpad. Fietsers tussen Lunetten, Galgenwaard en De Uithof hoeven voortaan niet meer de omweg te nemen via de bestaande viaducten over de A27. Ook fietsers richting Bunnik kunnen het Maarschalkerweerdpad nemen zodat ook zij niet meer bij de spoorwegovergang aan de Mereveldseweg hoeven te wachten. Door het realiseren van twee fietstunnels onder het spoor hoeven fietsers niet meer om te rijden en dat levert een tijdswinst op van ongeveer 2,5 minuut per rit. Door de realisatie van de tunnel onder het spoor naar Arnhem is het wachten bij de spoorwegovergang verleden tijd. Voor voetgangers is een voetpad gemaakt.

2 Fietsenstalling Jaarbeursplein

In mei 2014 hebben de gemeente Utrecht, NS en ProRail de Fietsenstalling Jaarbeursplein geopend. Deze innovatieve stalling heeft ruimte voor 4.200 fietsen, is bewaakt, dag en nacht open en heeft een digitaal verwijssysteem naar vrije plaatsen. Elke eerste



Het Maarschalkerweerdpad: een snelle fietsverbinding tussen Lunetten en De Uithof.

24 uur stallen is gratis. De stalling ligt onder de trappen van Stationsplein West en geeft daarmee snel toegang tot het Centraal Station en het nieuwe stadskantoor. Afrekenen kan ter plekke met pin of - maandelijks - achteraf op rekening. In- en uitchecken gebeurt met de OV-chipkaart. Mensen met een jaarabonnement (€ 75,-) zijn altijd verzekerd van een plek en kunnen de stalling nog sneller in en uit. In de stalling zijn OV-fietsen te huur en kunnen fietsers kleine reparaties uitvoeren. De belangrijkste vernieuwing is dat de stalling tot stand is gekomen en beheerd wordt door een samenwerking tussen de drie partijen die betrokken zijn bij het fietsparkeren rond stations: NS, ProRail en de gemeente. De kosten van het gratis maken van de eerste 24 uur stallen worden door drieën gedeeld.

Fietsenstalling Jaarbeursplein heeft in januari 2015 de 1.000.000^e fiets verwelkomd en de klanten waarderen de stalling gemiddeld met een 8,1



De miljoenste bezoeker van de Fietsenstalling Jaarbeursplein werd feestelijk onthaald.



De tevredenheid is hoog over de stalling Jaarbeursplein.

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

3 P-route fiets

Als eerste stad ter wereld heeft Utrecht in juni 2015 een verwijssysteem voor fiets parkeren in gebruik genomen. Het systeem bestaat uit digitale verwijsborden én een slim detectiesysteem. Op de aanrijroutes naar de binnenstad en het stationsgebied staan 21 digitale verwijsborden. De borden tonen het aantal vrije plaatsen in de dichtstbijzijnde stallingen en geven de route aan naar die stallingen. Als een stalling vol is, worden fietsers verwezen naar een fietsenstalling in de buurt waar nog wel plek is. Met de 'P-route fiets' kunnen fietsers nog sneller en gemakkelijker een goede plek voor hun fiets vinden. Doel van de borden is daarnaast om de capaciteit van de fietsenstallingen zo goed mogelijk te benutten.

Een innovatief detectiesysteem dat werkt met optische sensoren bepaalt het aantal vrije plaatsen in de stallingen. Als het systeem enige tijd in gebruik is, kan met behulp van de opgeslagen data voorspeld worden hoe snel een stalling op een bepaald moment volloopt. Het aantal vrije plaatsen kan dan al op grotere afstand nauwkeurig worden weergegeven. Het systeem biedt de gemeente goed ontsluitbare managementinformatie. Zo kan de piekdruk bijvoorbeeld worden opgevangen met 'Pop Up Parkings' op straat. De gegevens uit het systeem worden beschikbaar gesteld als open data. In het filmpje wordt de werking van de P-route fiets uitgelegd.



Fietsers zien op straat in welke stalling nog plek is.

4 Fietsbrug Oog in Al

Volgend jaar is Utrecht een nieuw fietsicoon rijker. Met de bouw van deze toonaangevende fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt het stadsdeel Leidsche Rijn via een directe route met de 'oude' stad verbonden. De brug is onderdeel van de route tussen Leidsche Rijn en Utrecht centrum en ligt in het verlengde van de Groenedijk (een centrale fietsroute in Leidsche Rijn) en de Leidseweg (directe route richting Utrecht centrum). Aan de Oog in Al-zijde wordt de aanlanding ingepast in een nieuwe school en gymzaal in het Victor Hugoplantsoen. Deze ontbrekende schakel zorgt voor een directere verbinding met het centrum voor een groot deel van de 30.000 inwoners van Leidsche Rijn.



Veel inwoners van Leidsche Rijn zullen graag de kortere route over deze brug van en naar de binnenstad fietsen.



1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

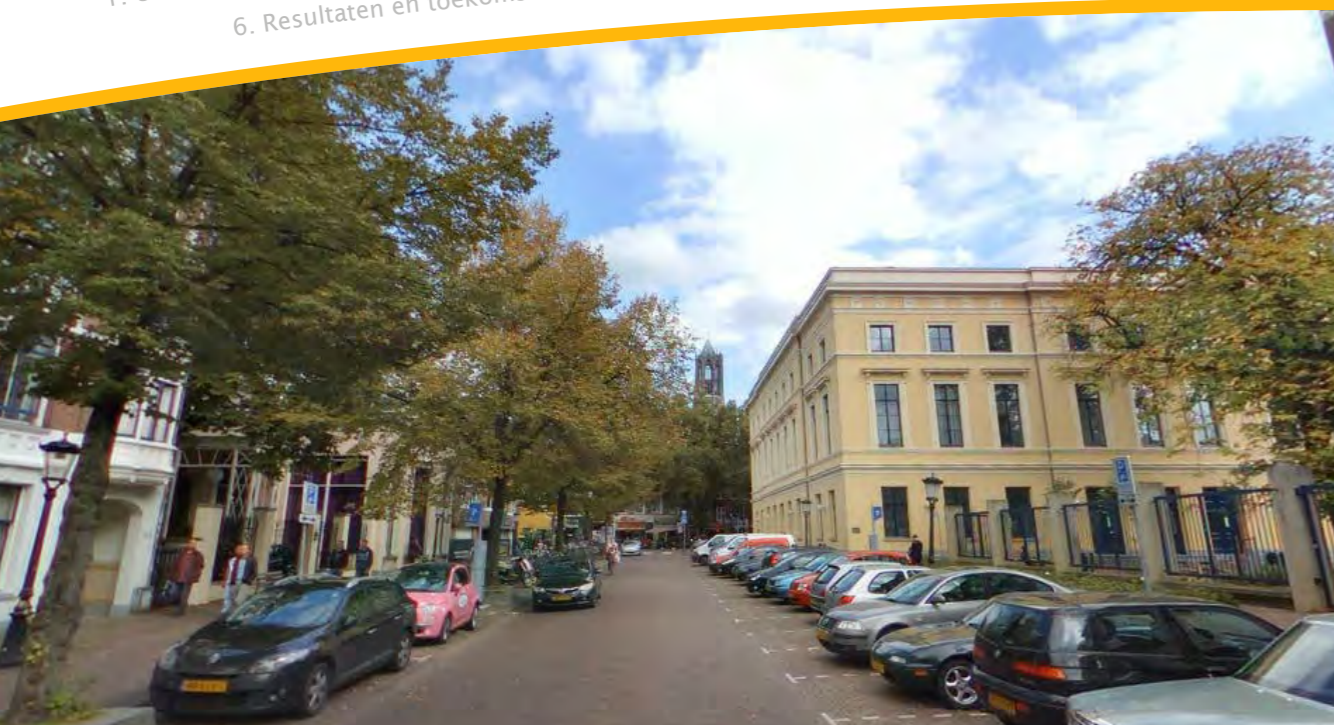
3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking



In de nieuwe situatie is veel minder plaats voor geparkeerde auto's en meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

5 Herinrichting Mariaplaats

De Mariaplaats is in 2015 volledig heringericht. Doel: een kwaliteitsslag in de openbare ruimte maken waarbij voetganger en fietser centraal staan en er een prettig woon-, werk-, winkel- en verblijfsklimaat ontstaat. Daarmee wordt ook de economische vitaliteit versterkt. De herinrichting was nodig omdat de functie en het gebruik van de Mariaplaats verandert. Met de in 2015/16 te realiseren fiets/wandelbrug over de sporen ontstaat een tweede doorgaande route vanuit de westkant naar het centrum. In combinatie met het nieuwe Stationsplein Oost, de Herenroute (alternatieve fietsroute) en het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel wordt de Mariaplaats een belangrijke schakel tussen het Stationsgebied, (kern) winkelgebied en Museumkwartier.

Wat hebben we gedaan?

- het straatprofiel aangepast waardoor er veel meer ruimte is ontstaan voor fietsers en voetgangers;
- het autoparkeren/laden en lossen anders georganiseerd en het aantal autoparkeerplaatsen drastisch teruggebracht;
- het fietsparkeren op een goede manier ingepast. Hierbij is er onderscheid gemaakt in: klemmen op straat, fietsparkeervakken (voor kort parkeren), parkeren in de bewaakte stalling (ruime openingstijden), mobiele stalling op de piektijden. De servicefietsenstalling Zadelstraat (met gratis gebruik van buggy's, toilet, kluisjes en klusruimte, mogelijkheid om bakfiets te huren etc.) speelt een belangrijke rol. ◀



Wat voegen zij toe?

"Ik sta elke werkdag vanaf 6.30 uur op het Jaarbeursplein. Utrecht biedt mij de gelegenheid en het platform om mijn liefde voor koffie te combineren met die voor fietsen. Mooi dat er steeds meer bakfietsondernemers in de stad komen!"

Hayo van Dijk van Kawa Coffee

1. Utrecht Fietsstad 2016

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

8. Resultaten verkeersveiligheid

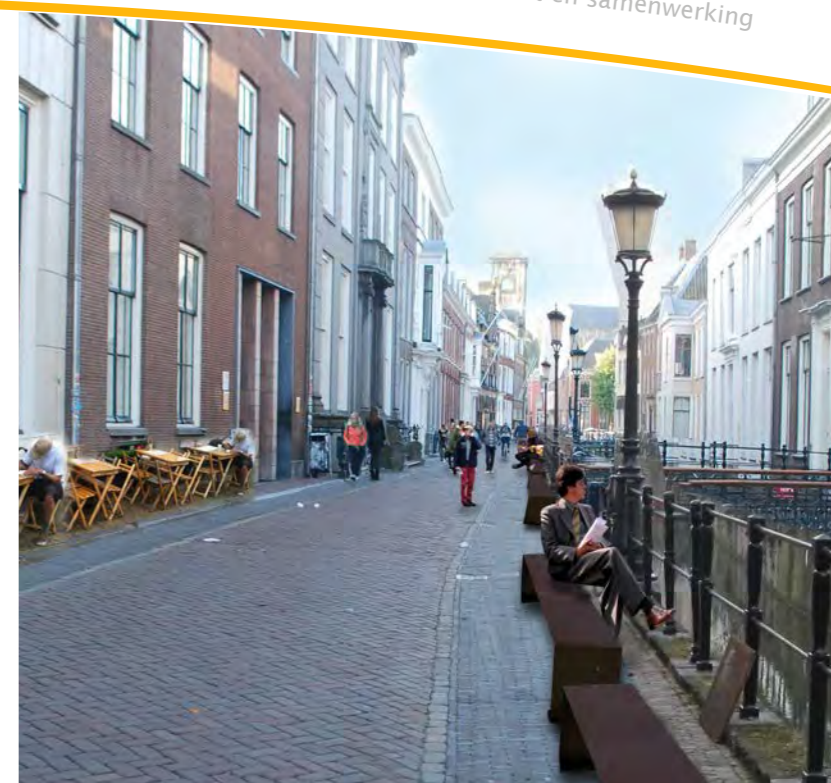


Serviceverleners zetten fietsen recht en wijzen de weg naar de stalling.

8. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 – 2014 bereikt op het gebied van de verbetering van het parkeren en stallen van de fiets en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Welke inspanningen zullen er in de komende twee jaar nog geleverd worden op dit gebied?



Voorheen: dikke rijen geparkeerde fietsen. Vanaf het nieuwe studiejaar 2015: ruimte voor ontmoeting, fietsen in de (nieuwe) stallingen en parkeervakken.



5. Resultaten Parkeren en stallen

5.1 Totaalaanpak stallen binnenstad

Uit het [parkeerduuronderzoek](#) blijkt dat op de drukke plekken in de binnenstad 70% van de fietsen in de rekken de hele dag niet wordt verplaatst. Er blijft dus 30% van de rekken beschikbaar voor fietsers die de binnenstad kort bezoeken. Ook blijkt dat fietsvakken, in principe bedoeld voor kort parkeren, veelal gebruikt worden door mensen die langer de stad in gaan. Observaties van de fietsserviceverleners op straat laten zien dat ruim de helft van de fietsen in de vakken hier dagenlang staan.

Daarom is voor de drukke delen van de binnenstad een totaalaanpak voor fietsenstallen voorzien. Voor het Vredenburg heeft dat tussen 2010 en 2014 geresulteerd in:

- realisatie van een inpandige stalling van bijna 800 plekken (elke eerste 24 uur gratis)
- aanleg fietsparkeervakken, ook op het Neude
- op drukke momenten uitbreiding door een Pop Up Parking
- opname van de stalling Vredenburg in de P-route fiets
- inzet servicemedewerkers die fietsen netjes in het vak zetten, informatie geven over het stallen van de fiets en mensen doorverwijzen naar een fietsenstalling.

Deze totaalaanpak is ook voorbereid en deels al gerealiseerd bij de Drift en Mariaplaats (zie 4.5). Bijzonder bij de aanpak van de Drift is dat de gemeente samen met Universiteit Utrecht de aanpak heeft verzorgd. Hierbij investeren zowel UU als gemeente in uitbreiding van de capaciteit, communicatie, serviceverlening en handhaving.

5.2 Uitbreiding capaciteit binnenstad

Tussen 2010 en 2014 hebben we de stallingcapaciteit zowel inpandig (Vredenburg 800 plekken, Zadelstraat 180 plekken, Neudeflat 200 plekken (tijdelijk)) als in de openbare ruimte (Pop Up Parkings Mariaplaats, Neude en Vredenburg) fors uitgebreid.

Maar het aanbieden van veel capaciteit is geen garantie dat deze ook gebruikt wordt. Dit dilemma speelt in heel Nederland. Met de realisatie van de servicestalling Zadelstraat hebben we vooral aandacht



In 2013 en 2014 is er extra stallingscapaciteit bijgekomen door Pop Up Parkings (mobiele fietsenstallingen).



Bezoekers kunnen bij de servicefietsenstalling Zadelstraat informatie over de binnenstad krijgen.

besteed aan de kwaliteit van de stalling. De service-elementen zijn gebaseerd op het 'Inspiratieboek fietsparkeren Utrecht, 2010'. Dit boek is opgesteld in samenwerking met het Fietsberaad en experts van andere overheden en adviesbureaus. Bij de Zadelstraatstalling hebben we gelet op de locatie en inrichting van de stalling. De locatie is prima gekozen bij de entree van het winkelgebied. De stalling heeft een gelijkvloerse ingang met rode loper, en is 24/7 open voor bewoners en werknemers van omliggende winkels. Daarnaast experimenteren we met diverse vormen van extra service zoals de verhuur van bakfietsen en fietsaanhangers, gratis gebruik van lockers, buggy met meerijdp plank, oplaadpunt elektrische fiets, doe-het-zelf reparatiehoek, OV-fiets verhuur, toilet, fietsproductenautomaat en informatievoorziening met kaarten en folders. Servicemedewerkers helpen bij de verhuur en informatievoorziening.

5.3 Uitbreiding capaciteit stations

Door de ingezette groei van het aantal treinreizigers neemt de parkeerdruk rond de stations verder toe. Verwacht wordt dat we na alle investeringen in 2025 aan de vraag kunnen voldoen. Van deze investeringen zijn tussen 2010 en 2014 de Fietsenstalling Jaarbeursplein (4.200 plekken) en de Westpleinstalling als tijdelijke stalling (2.000 plekken) gerealiseerd. Verder wordt er in het stationsgebied, met name aan de oostzijde, continu gemonitord of er voldoende plekken beschikbaar blijven als er vanwege verbouwingen plekken opgeheven moeten worden. Deze plekken komen dan altijd elders weer terug. De ontwikkelingen richting 2030 worden opnieuw in beeld gebracht om te kijken of aanvullende inspanningen nodig zijn.

5.4 Toepassing fietsparkeernormen

Als eerste grote stad in Nederland heeft Utrecht in haar parkeernota in 2013 [fietsparkeernormen](#) vastgelegd voor alle vastgoedontwikkelingen. De normen geven aan hoeveel fietsparkeerplekken minimaal gerealiseerd moeten worden, in principe



In de stalling Jaarbeursplein gebeurt in- en uitchecken al volledig digitaal.

op eigen terrein. De fietsparkeereis bij een bouwplan is afhankelijk van de functie, de ligging en omvang van de ontwikkeling. De normen zijn min of meer te vergelijken met autoparkeernormen en daar is ook een verwevenheid mee. Wie bijvoorbeeld extra fietsparkeerplaatsen aanlegt, mag onder voorwaarden bezuinigen op het aantal autoparkeerplaatsen. Eén van de succesvolle voorbeelden is de recente besluitvorming rond de herinrichting van het Postkantoor op het Neude. Hier komt een fietsenstalling van 500 plekken in de kelder om te voldoen aan de fietsparkeernormen voor de nieuwe functie van het pand. Hier voegt de gemeente nog 600 openbare fietsplekken toe, zodat met de 1.100 nieuwe plekken een deel van de stallingsopgave voor de binnenstad wordt opgelost.

5.5 Inspanningen tot 2018

Samenhangende maatregelen

De komende jaren wordt in de binnenstad geïnvesteerd in uitbreiding van fietsenstallingen (zoekgebied Neude, Vredenburg), digitalisering van het toegangs- en betalingssysteem, uitbreiding van de P-route fiets met nieuwe stallingen en toevoeging van Pop Up Parkings. Verder willen we pilots uitvoeren om beter het onderscheid tussen kort en lang parkeren te laten zien, experimenteren met abonnementen voor werknemers en bewoners in stallingen en het beter benutten van de fietsvakken.

Capaciteitsuitbreiding

Bij de stations wordt de komende jaren veel capaciteit toegevoegd:

- Stationstalling Oost (in totaal 12.500 plekken); eerste deel opgeleverd in 2016, tweede deel in 2018. De oude Noorderstalling komt in verbinding met de Ooststalling en krijgt rond de 1.500 plekken.
- Stalling Knoopkazerne (3.200 plekken), op te leveren in 2017.
- Stalling Vaartsche Rijn (1.100 plekken inpandig en 300 in de openbare ruimte), bij opening van het station in 2016.

Bij de NS-stations Overvecht en Terwijde is nog onvoldoende stallingscapaciteit beschikbaar. In het Actieplan Utrecht fietst! staat dat we bij Overvecht aan de Tuindorpszijde gaan zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en in Terwijde de mogelijkheid voor een bewaakte stalling onderzoeken.

Het jaarlijks budget van €100.000 ten behoeve van de uitbreiding van fietsklemmen in de wijken blijft de komende jaren beschikbaar. Dit geldt ook voor het budget voor de uitbreiding van twee buurtstallingen en vijf fietstrommels per jaar. Deze uitbreidingen worden op aanvraag van buurtbewoners gerealiseerd. Om de capaciteit op orde te houden, kunnen 4x per jaar weesfietsacties in de wijken worden uitgevoerd. Gekeken zal worden of de beschikbare capaciteit slimmer kan worden ingezet omdat niet alle wijken vergelijkbare problematiek kennen. Onder het motto "leuker kunnen we het niet maken maar wel makkelijker" hebben we ervoor gezorgd dat alle fietsen die door de gemeente verwijderd worden, terug te vinden zijn op de website "verloren en gevonden". Op deze wijze kunnen eigenaren hun fiets snel terugvinden en weer ophalen bij het geheel gemoderniseerde depot.

Vernieuwing parkeren

Dwars door de nieuwe stationsstalling Oost loopt een openbaar fietspad. Hierdoor is een loketfunctie bij de ingang van de stalling niet mogelijk. Ook in deze stalling is iedere 1^e 24 uur stallen gratis en gaan fietsers daarna betalen. Er bestaan nu nog geen geschikte systemen die onderscheid kunnen maken tussen de parkerende fietser en de doorgaande fietser. Na de zomer 2015 vragen we marktpartijen via een marktconsultatie om met oplossingen te komen voor dit vraagstuk. Voorwaarde is een financieel en technisch haalbare oplossing. Resultaten uit deze marktconsultatie kunnen bruikbaar zijn voor andere stallingen in Nederland met vergelijkbare problematiek. De consultatie doen we in samenwerking met NS en ProRail. ◀

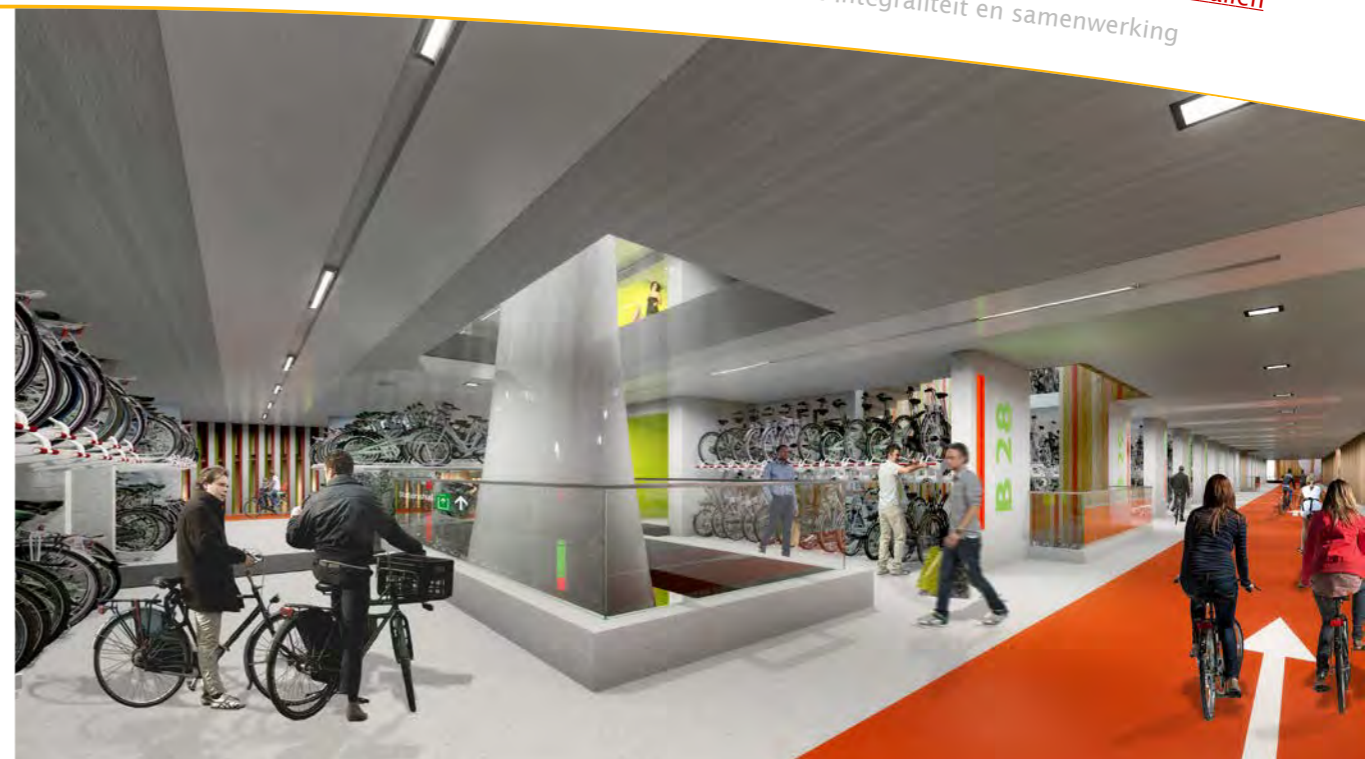
Wat voegen zij toe?

"Ik zie veel kansen in de 'last mile logistics' bij de bezorging van internetaankopen. Het heeft echt voordelen om te investeren in (elektrische) cargo-bikes in plaats van weer een bestelbus. Goed dat de gemeente dit stimuleert, bijvoorbeeld via de servicefietsenstalling Zadelstraat."

Ton Daggers, (inter)nationaal fiets-consultant



Ondanks de vele plekken is de gemeente op zoek naar nog meer stallingscapaciteit bij station Overvecht.



Zo gaat de grootste stalling ter wereld eruit zien. De eerste helft is in 2016 klaar.



6. Resultaten en toekomst Bikenomics

9. Welke projecten (maximaal 3) zijn de beste uitdrukking van "bikenomics" in uw gemeente?

6.1 Fietsstimulering Industrievereniging Lage Weide

Het programma 'Lage Weide op de fiets' is een bottom-up samenwerking van de Industrievereniging, enkele grote bedrijven, de Fietsersbond, innovatieve ondernemers en gemeente Utrecht. Deze samenwerking heeft het fietsbeleid een impuls gegeven en tot extra inspanningen van bedrijven geleid. Het programma is een mix van concrete aansprekende resultaten en plannen voor de toekomst. Enkele elementen in de aanpak zijn:

1. Bedrijven benaderen werknemers met een professionele campagne "rij2op5": kom 2 van de 5 werkdagen op de fiets. Automobilisten kunnen twee weken een e-bike uitproberen.

Resultaat: 80% is meer gaan fietsen en 15 bedrijven doen mee.

2. Bedrijven houden fietsinspiratiesessies: ervaringen delen, kennis nemen van good practices, opstellen business case fiets.

Resultaat: 10 bedrijven investeren in fietsvoorzieningen.

3. Introductie e-bike deelsysteem.

Resultaat: innovator De Boom en het Meer plaatst 5 docking stations voor fietsdeelsysteem op het terrein van bedrijven. Deze elektrische deelfietsen zijn beschikbaar voor de aangesloten bedrijven.

4. Analyse fietsklimaat door de Fietsersbond (werknemersenquête, expertise-meeting).

Resultaat: het advies om veilige doorfietsroutes te maken met scheiding vrachtverkeer en fietsverkeer; bedrijven betrekken bij de ontwikkeling van attractieve plekken langs de route en een fietscommunity van woon-werkers ontwikkelen, zodat werknemers elkaar ondersteunen en uitdagen.

5. Infrastructuur verbeteren: verbindingen met de stad, directe verbinding met nieuw OV-station. In het Actieplan Utrecht fietst! is aangegeven dat tussen 2015 en 2018 de Electronweg/Reactorweg als doorfietsroute wordt uitgevoerd.

Het totaalpakket aan maatregelen moet er toe leiden dat werknemers snel en veilig naar hun werk kunnen fietsen. Hierdoor kan het aandeel fiets nog aanzienlijk toenemen. Tot nu toe zijn de resultaten bemoedigend. Zonder uitgebreide monitoring is de schatting dat per MKB-bedrijf zo'n 4 werknemers zijn overgestapt naar de fiets. Bij Pepsico is het aantal fietsen in de fietsenkelder zelfs verviervoudigd (van 10 naar 40 fietsen). Volgens schattingen komen nu nog zo'n 1.500 werknemers die binnen woon-werkafstand van 20 km wonen met de auto. 'Lage Weide op de fiets' heeft voor de komende drie jaar de doelstelling om 10% echt over te laten stappen van auto naar fiets. Dat is 150 werknemers.

6.2 Fiets als kans voor binnenstedelijk vervoer

Utrecht investeert in alternatieve, duurzame vervoermiddelen voor het laatste deel van de transportketen. We promoten de bakfiets als vernieuwend alternatief, naast de elektrische cargo hopper en de bierboot. De laatste schakel in het transport wordt namelijk gezien als het duurste, minst efficiënte en meest vervuilende onderdeel van de transportketen. Zeker in de historische binnenstad met smalle straten en concentratie van winkels is er te weinig ruimte om al het goederenvervoer ook de laatste kilometer met bestelbus en vrachtverkeer te laten doen. De meeste goederen die in de stad worden vervoerd door bedrijven of particulieren zijn maximaal 30 cm en wegen minder dan 15 kg.

Bij de exploitatie van de servicestalling Zadelstraat is vanaf maart 2014 een pilot bakfietsverhuur gestart. Hierbij zijn twee elektrische bakfietsen en een lichtgewicht bakfiets beschikbaar gesteld. Deze kunnen voor € 1 per uur of € 10 euro per dag worden gehuurd. Het voorlopige resultaat is positief. De drie bakfietsen leggen per maand meer dan 500 km af en de gemiddelde afstand per trip is 9,5 km. Iedere bakfiets wordt gemiddeld 1,5 keer per dag verhuurd door lokale ondernemers en particulieren. In combinatie met de jaarlijkse stijging van internetverkoop (ongeveer 8% per jaar), zien we dat dit een groeimarkt is.



Overleg over hoe werknemers in Lage Weide vaker op de fiets kunnen komen.



Wat voegen zij toe?

"Met 17 medewerkers brengen wij wekelijks 750 pakketjes in Utrecht en omgeving weg. Ik ben altijd bezig met snelheid, lijnen en routes in de stad en vind het een sport om opdrachten zo efficiënt mogelijk uit te zetten."

Gijs de Rijk, mede-eigenaar De Fietskoerier Utrecht



1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

Ook voor gekoelde producten experimenteren we met een alternatieve laatste deel van de transportketen met een Stop&Drop plek. Op het Neude komen 's ochtends drie plekken voor elektrisch gekoelde vrachtwagens beschikbaar, die dan met handkarren koel- en diepgevroren producten naar de plek van bestemming brengen. Het betreft een pilot voor een half jaar. Op deze locatie is – met uitzondering van de ochtenden – kort fietsparkeren mogelijk.

6.3 Groei fietstoerisme

Een populaire activiteit van bezoekers aan Nederland is fietsen. Zowel de binnenlandse (dag)bezoeker als de buitenlandse (meerdaagse) toerist stapt regelmatig op de fiets om de omgeving te ontdekken. 84% van de Nederlanders bezit één of meer fietsen. Op jaarbasis wordt er ruim € 450 miljoen besteed aan recreatief fietsen; € 201 miljoen aan binnenlandse fietsvakanties (2012) en € 251 miljoen tijdens fietsdagtochten (2013). Fietsers gaven in één jaar tijd € 165 miljoen uit aan consumpties tijdens het fietsen van een dagtocht. Dit is 66% van de bestedingen tijdens de fietsdagtocht. Tijdens een fietsvakantie gaven Nederlanders gemiddeld € 27,- per persoon per dag uit, dit is 12% meer dan tijdens een binnenlandse vakantie (€ 24,-). Hier liggen kansen voor groei van de toeristische markt in Utrecht. De nota '[Perspectief Toerisme 2020](#)' beschrijft de inhoudelijke keuzen die de gemeente Utrecht maakt bij de inzet van toeristische marketing, promotie en informatievoorziening in de komende jaren. Hierin is de toeristische ontwikkeling van Utrecht als Fietsstad als één van de vier kernthema's opgenomen. Met deze ontwikkelingen in het vooruitzicht, gecombineerd met de start van de Tour de France, liggen er genoeg kansen om de fietsmogelijkheden in en rondom Utrecht extra promotioneel onder de aandacht te brengen van buitenlandse en binnenlandse toeristen. We willen voor toeristen 'Utrecht world-class bicycle city' als onderscheidend thema benadrukken. Hierbij is de verbinding met de regio rondom Utrecht kansrijk. Onze regio biedt immers een aantrekkelijk fietsgebied met erfgoed, plassen, rivieren, bossen en polders. Voor dit thema willen we met stakeholders zoals ondernemers en koepelorganisaties nadere acties uitwerken om de fietseconomie in Utrecht te benutten voor toeristen. Denk hierbij aan het stimuleren van toeristische fietsverhuur, gastvrijheidsacties voor fietstoeristen, specifieke promotie etc. Het past bovendien goed in het gewenste motto om de stad als een local te beleven (campagne 'Live like a local'). De vertaling van het Utrechtse fietsmotto 'Utrecht fietst' in 'Utrecht – we all cycle' – kan hier uitstekend aan bijdragen. ◀



Steeds meer toeristen verkennen de stad op de fiets.

10. Op welk gebied zullen bikenomics de komende periode (2015 – 2020) een rol spelen bij de besluitvorming in uw gemeente? Hoe is dit geborgd?

6.4 Grand Départ als aanjager

De directe effecten die de Grand Depart laat zien, zijn de honderdduizenden fietsfans die Utrecht hebben bezocht. Veel bezoekers bezochten ook de 19 Tourpleinen in de stad, waardoor de gasten beter verspreid en langer in de stad konden verblijven. De horeca heeft daarmee ultiem geprofiteerd van dit evenement. Utrecht is daarnaast in beeld gekomen bij miljoenen televisiekijkers over de hele wereld. Dat Le Grand Départ in Utrecht veel indruk maakte, wordt voor een belangrijk deel [toegeschreven aan het beperkte budget in Utrecht](#).

Wat voegen zij toe?

"Het UMC, de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en a.s.r. zijn samen goed voor 80% van de verkeersdeelnemers in Utrecht-Oost. Ons doel is minder mensen in de auto en méér op de fiets en in de bus. Wij kijken nu al uit naar de doorfietsroutes die de gemeente gaat aanleggen!"

Adri Meijdam van Verzekeringsmaatschappij ASR



De investering van € 15 miljoen moest voor een groot deel (€ 7 miljoen) van het bedrijfsleven komen. Omdat dit moest worden terugverdiend, bruisde Utrecht van de initiatieven en marketinginspanningen in aanloop naar de Tour. Directe economische effecten zitten in de extra overnachtingen (ASO, ploegen en bezoekers aan de stad), bestedingen in de week van de Tour (horeca) en andere investeringen in de stad ten behoeve van de organisatie. Deze cijfers worden door de Universiteit Utrecht berekend in opdracht van de Tourorganisatie en zijn eind september beschikbaar.

Naast de directe opbrengsten wil de stad ook een blijvende waarde van de Tourstart verzilveren. We noemen dat de legacy. Een niet te duiden aandeel in de legacy is de veranderende samenwerking en netwerkontwikkeling tussen overheid en bedrijfsleven. Volgens het Business Peloton Utrecht, opgericht om de start van de Tour naar Utrecht te halen, is het rendement veel groter dan de te berekenen opbrengsten. Volgens hen is Utrecht vanaf 5 juli 2015 een andere stad en maken we een beweging naar een andere divisie. De verbindingen



6. Resultaten en toekomst Bikenomics

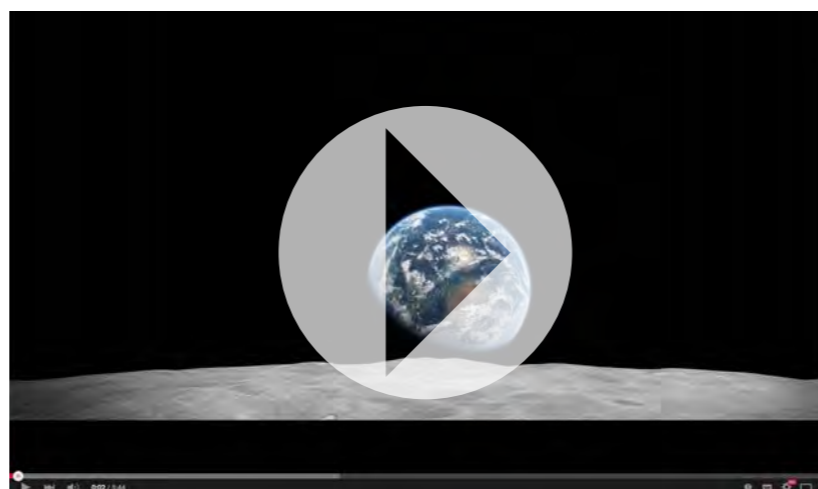
die gelegd zijn tussen bedrijfsleven, horeca, gemeente, culturele sector, kennisinstellingen en sportsector zijn van onschatbare waarde en niet in geld uit te drukken. De cross-overs zorgen voor nieuwe energie, ambities en concrete verbindingen op veel andere terreinen dan de Tour de France. De partijen hebben elkaar gevonden en gaan gezamenlijk verder met het uitrollen van hun ambities. Drie belangrijke cross-overs zijn:

- De stad heeft zich in de 100 dagen tot de Tourstart gepresenteerd als fietsstad, waar meer fietsen zijn dan mensen, waar bijna iedereen dagelijks fietst – naar school, college, werk, vrienden, familie of geliefden. En waar veel enthousiaste bewoners en ondernemers de komst van de Tourstart hebben aangegrepen om zich te presenteren, bijvoorbeeld in de film BIKE! The amazing world of cyclists in Utrecht, waarin de (Utrechtse) fietser als een bijzondere diersoort wordt beschreven.
- De stad heeft zich ook gepresenteerd als stad waar we samenwerken, met als voorbeeld de Tourpleinen tijdens het weekend van Le Grand Départ, waarbij horeca, gemeente, de culturele sector en de Tourorganisatie zorgden voor een mooie muzikale programmering in de avonden op horecapleinen, waar tienduizenden bezoekers op afkwamen. Daarnaast is de stad aangekleed in Tour-sfeer, waaronder veel bomen in de stad (bolletjesbomen). Dit idee kwam van een zelfstandig communicatieadviseur en is direct door horeca-ondernemers omarmd als geweldig middel om de pleinen te versieren. De feestelijk uitgedoste bomen hebben op een unieke manier bijgedragen aan de sfeer in de Domstad. De samenwerking komt verder tot uiting in het gevarieerde [programma](#) dat in de 100 dagen in aanloop naar de start tot uiting kwam).
- De Tourstart is ook aangegrepen om fiets en cultuur aan elkaar te koppelen. Dit is gestart met de promotiefilm Bon Voyage van Blaudzun, de officiële titelsong van Le Tour Utrecht, en vervolgd met seminars, tentoonstellingen, talkshows, diners in Moulin Rouge-sferen en een literair festival in concerttempel Tivoli. In de presentatie aan de Tourdirectie kondigde de Utrechtse organisatie al een Tour de Scène aan, onderverdeeld in een Tour de la Musique, Tour de l' Art en een Caravane Artistique. Dit is ingevuld door particuliere initiatieven. Ook de verschillende muurschilderingen waaronder die van wieleriesen Jan Jansen en Joop Zoetemelk zijn het resultaat van een particulier initiatief.

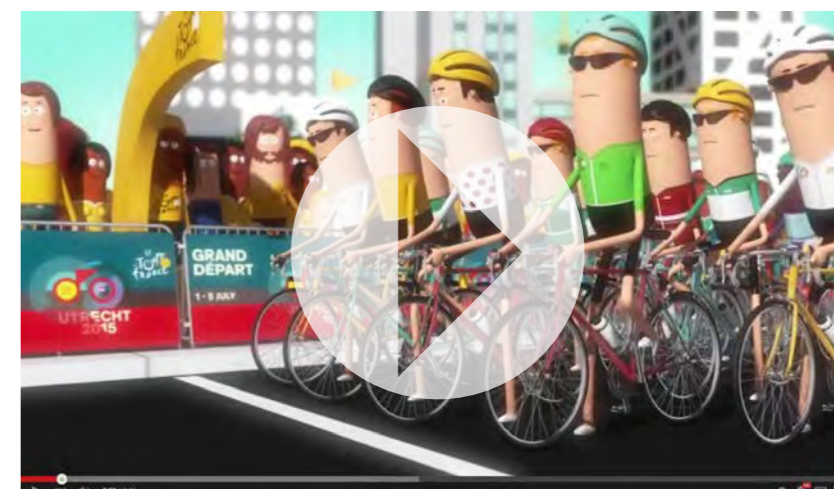
Om de legacy voor fietsstimulering te verzilveren, zet de gemeente zich in voor een doorstart van het wijken- en scholenprogramma ([zie 7.1](#)). Op basis van een korte eerste inventarisatie van de uitgevoerde activiteiten worden de succesvolle activiteiten per doelgroep in het



Utrechtse ondernemers verkleedden de stad tot Tourstad.



In BIKE wordt de (Utrechtse) fietser als bijzondere diersoort uitgebeeld. Een ode aan de fietser!



Verrassende promotiefilm Bon Voyage van Blaudzun, de officiële titelsong van Le Tour Utrecht.

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking

najaar van 2015 en in 2016 voortgezet. Door de enorme persaandacht en de persreizen die zijn georganiseerd, wordt ook een extra toeristische impuls verwacht. Om de fiets als toeristische trekpleister verder te benutten, gaan we de komende tijd met stakeholders als ondernemers en koepelorganisaties nadere acties uitwerken, bijvoorbeeld toeristisch fietsverhuur stimuleren, gastvrijheidsacties voor fietstoeristen, specifieke promotie.

6.5 Toekomst bikenomics

De rol van de fiets is voor alle partijen verschillend. Voor de gemeente is een belangrijke waarde van de fiets dat de stad, ook bij verdere intensivering, goed bereikbaar blijft. De parkeernota met de fietsparkeernormen biedt projectontwikkelaars de mogelijkheid om een deel van het autoparkeren in te wisselen voor extra fietsparkeerplekken en autodeelplekken. Hierdoor kan de verdichtingsopgave op duurzame en betaalbare manier worden ingevuld. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt bij de realisatie van 'Startblok', een appartementencomplex voor 250 starters in de Merwedekanaalzone. Hier is 10% van het benodigde aantal autoparkeerplekken 'ingeleverd' door extra fietsparkeerplekken toe te voegen én is 20% 'ingeleverd' voor extra autodeelplekken.

Veel kantoorpanden ondergaan de transformatie naar het nieuwe werken. Bij a.s.r. Fortis op Rijnsweerd wordt het aantal werkplekken op hetzelfde oppervlak ruim verdubbeld. Voor deze verbouwing is geen bestemmingswijziging nodig en zal de gemeente niet toetsen op (fiets)parkeernormen. Het bedrijf ziet zelf de noodzaak voor een andere manier van mobiliteit voor hun personeel en gaat aan de slag met fietsstimulering. Datzelfde geldt voor het Antoniusziekenhuis. Zij geeft voor het personeel dat binnen een straal van 10 kilometer woont, geen pasje af voor de parkeergarage (met uitzondering van nachtdiensten en spoed).

In het Actieplan Utrecht fietst! is als maatregel opgenomen de samenwerking te versterken met Universiteit, Hogeschool, kennisinstellingen en bedrijfsleven. Door de kennis over gedrag van fietsers en overige fietsexpertise samen te brengen willen we een goede basis creëren voor nieuwe start-ups en innovaties. Een mooi voorbeeld



Bij dit nog te bouwen appartementencomplex komen extra fietsparkeerplekken en minder autoparkeerplekken.



Wat voegen zij toe?

"Wij willen – samen met partners als de gemeente – fietsen in Utrecht leuker, makkelijker én aantrekkelijker maken. Zo experimenteren we met een high tech groene golf voor fietsers, met als doel de doorstroming te verbeteren."

Jan-Paul de Beer,
mede-oprichter Springlab

van deze samenwerking is 'The Light Companion, your guide to catch the green light!'. De Light Companion is een innovatie, ontstaan uit een samenwerking van innovatiebureau Springlab, gemeente Utrecht, het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen, Tourlab, Ko Hartog en Studio Frolic en zorgt ervoor dat fietsers minder vaak hoeven te stoppen bij verkeerslichten. The Light Companion is 's werelds eerste persoonlijke verkeerslichtassistent die elke fietser individueel naar het groene licht begeleidt. Het verwachte voordeel is dat fietsers in groepen aankomen bij het verkeerslicht op het moment dat deze op groen springt. Hierdoor wordt in het algemeen de wachttijd voor fietsers verkort en de doorstroming van het hele kruispunt verbeterd. Op 2 juli is het eerste prototype getest op de Jaarbeurs promenade en in het perscentrum van de Grand Départ. Kort na de zomer 2015 wordt de Light Companion bij de Kardinaal de Jongweg in Utrecht in de praktijk getest en verder ontwikkeld. ◀



Werknemers kunnen tijdens e-bike roadshows een elektrische fiets uitproberen.



Tijdens fietsinformatiedagen schaven ouderen aan hun fietsvaardigheid.

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

11. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 - 2014 bereikt op het gebied van de promotie en stimulering van het fietsgebruik en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Wat is op dit gebied ingepland voor de periode tot 2018?

7.1 Doelgroepgerichte aanpak

Met mobiliteitsmanagement stimuleren we diverse doelgroepen om duurzame mobiliteitskeuzes te maken en veilig deel te nemen aan het verkeer. Door doelgroepgericht te werken, sluiten we beter aan op de behoefte en beleving van individuen. In totaal zijn bijna 40 projecten uitgevoerd - veelal in wijken waar het fietsgebruik lager dan gemiddeld is - om het fietsgebruik te promoten. Een deel daarvan is uitgevoerd in aanloop naar de Tour, samen met de Stichting Harten voor Sport, die toegang heeft tot de bestaande sociale netwerken in de wijken. Het aantal geplande (en voor 80% gerealiseerde) aantal [activiteiten](#) komt daarbij op ruim 260. Voor de pijler mobiliteitsmanagement binnen het Actieplan De Gebruiker Centraal is in totaal € 1,7 miljoen gereserveerd. Dit wordt tussen 2013 en zomer 2016 gerealiseerd.

Het voert te ver om alle [projecten van De Gebruiker Centraal](#) te benoemen, daarom volgen hier enkele voorbeelden per doelgroep:

- **Werknemers:** er zijn e-bike roadshows gehouden waarbij de werknemers diverse typen e-bike kunnen uitproberen. De animo is zo groot dat we niet aan de vraag van bedrijven kunnen voldoen. Een andere actie is de rij2op5-campagne waarbij werknemers worden uitgedaagd om 2 van de 5 werkdagen op de fiets te komen.
- **Jongeren/scholieren:** met Lekker Lopen Fijn Fietsen worden ouders van kinderen die voor het eerst naar de basisschool gaan, gestimuleerd om lopend of fietsend naar school te komen. De 'Bike Battle' richt zich op middelbare scholieren, waarbij zij debatteerden

over verkeer en fietsen. Bij de 'Battle of concepts' zijn scholieren uitgedaagd te bedenken hoe een fiets van de toekomst eruit ziet. Met [het Bike Repair Café](#) en [het behendigheidsparcours](#), zijn al meer dan de beoogde 4.000 basisschoolleerlingen bereikt.

- **Ouderen:** doel van de fietsinformatiedag voor ouderen (60+) is hun (inzicht in de eigen) fiets- en verkeersvaardigheid vergroten. Naast deze fietsinformatiedagen zijn er fietscursussen voor allochtone doelgroepen.
- **Eigen inwoners:** in samenwerking met ondernemers is de [Fietskaart Nieuwe Inwoners](#) gemaakt om hen te wijzen op de mogelijkheden van fietsen in de stad (in combinatie met Fair Trade acties). Ook zijn er fietslessen voor volwassenen die niet kunnen fietsen, met daaraan gekoppeld fietstochten en bike repair café's (ook voor kinderen). Een netwerk van fietsvrijwilligers begeleidt deze projecten.
- **Bezoekers van groengebieden:** Utrecht maakt de groengebieden in en om de stad bekender en toegankelijker. Om vanuit toerisme 'Utrecht bicycle city' te benadrukken, wordt ook de verbinding met de regio gezocht. De Utrechtse regio biedt immers een aantrekkelijk fietsgebied met erfgoed, plassen, rivieren, bossen en polders. De 'Boerenroute' waarbij de fietser een fietsroute door de regio aflegt en daarbij onderweg (biologische) streekproducten kan kopen is in 2016 beschikbaar.

De succesvolle projecten krijgen eind 2015 en 2016 een vervolg. Deze doelgroepgerichte benadering is aangevuld met een gebiedsgerichte aanpak bij een aantal bedrijventerreinen zoals Lage Weide ([zie par 6.1](#)), de Wetering en Rijsweerd.



Op meerdere bedrijfsterrainen stimuleert men het fietsgebruik, met aandacht voor de eigen situatie én een belangrijke rol voor de gemeente.

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallen
9. Integraliteit en samenwerking

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

7.2 Inspanningen tot 2018

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

Bij alle fietsprojecten en acties uit de campagne wordt het beeldmerk Utrecht fietst! ingezet. Alle communicatie-uitingen samen dragen bij aan de profilering van Utrecht als wereldfietsstad, waarbij verschillende middelen (vooral online/via social media) worden ingezet. Zo is in het voorjaar van 2015 actief gestart met het Utrecht fietst Twitter-account. ◀

12. Welke acties zijn er in de periode 2010- 2014 gevoerd tegen fietsdiefstal en wat zijn de resultaten hiervan? Wat is er op dit gebied ingepland voor de periode tot 2018?

Aanpak fietsdiefstal

De zorg voor veiligheid is één van de kerntaken van de gemeente Utrecht. We werken in Utrecht samen aan een stad waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen. Mede door het toegenomen aantal fietsen in de stad en het intensieve gebruik ervan en wellicht de toegenomen waarde van een fiets, is ook het aantal fietsdiefstallen de afgelopen jaren toegenomen. In het Integraal veiligheidsplan 2015-2018 is daarom de ambitieuze doelstelling opgenomen om het aantal fietsdiefstallen terug te brengen naar het niveau van 2011. Het [actieplan Fietsdiefstal](#) bestaat uit drie onderdelen:

- een literatuurstudie,
- een analyse van de trends in aangiften fietsdiefstal in Utrecht in 2014 vergeleken met de resultaten van de literatuurstudie
- een pakket maatregelen voor 2015, zowel op stedelijk als wijkniveau.

Het pakket aan maatregelen is ondergebracht in vier categorieën:

1. vergroten van de bewustwording van fietsers over de risico's op fietsendiefstal
2. intensiever toezicht
3. fysieke aanpassingen, zoals veilige stallingsmogelijkheden, verlichting of snoeien van groen
4. inzet op opsporing van daders.

Een uitgebreid overzicht van de concrete voorgenomen maatregelen is te vinden in het actieplan Fietsdiefstal. De medewerkers wijkveiligheid die vanuit de wijkbureaus werken, maken per wijk een toegesneden aanpak om fietsendiefstal tegen te gaan. Zo kunnen specifieke hotspots van fietsendiefstal effectief en efficiënt worden aangepakt.

Voorbeelden tot nu toe zijn de bewustwordingsacties waarbij zadelhoesjes zijn uitgedeeld aan basisschoolleerlingen (tijdens de Bike Repaircafé's ([zie par 7.1](#)) en een promotiefilm om burgers te wijzen op [tips tegen fietsendiefstal](#). In samenwerking met het Centrum Fietsdiefstal wordt op de hoek van de straat aangeboden om gegevens van de fiets zoals merk, type en kleur te registreren in de database bij het RDW en zo nodig een uniek kenmerk in het frame te graveren. Tot 2018 worden meer acties uitgevoerd. ◀



Wat voegen zij toe?

“Het toeristisch motto van Utrecht is ‘Live like a local’. En hoe kun je de stad beter beleven dan op de fiets? Zo maak ik graag op zondagmiddag een tochtje vanuit Lombok naar Maximus in Leidsche Rijn, een lokaal icoon.”

Ronald Besemer, directeur Toerisme Utrecht



Op verschillende plekken kunnen mensen hun fiets laten graferen in de strijd tegen fietsendiefstal.



8. Resultaten verkeersveiligheid

13. Welke resultaten zijn er in de periode 2010 – 2014 bereikt op het gebied van de verbetering van verkeersveiligheid van fietsers en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? Wat staat er hiervoor gepland in de komende periode tot 2018?

8.1 Aanpak verkeersveiligheid

De verbetering van de verkeersveiligheid hebben we via drie lijnen opgepakt:

- **Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL):** doel is de verkeersveiligheid rond basisscholen te verbeteren, samen met de scholen. De school verzorgt de educatie (met een lesplan dat in opdracht van de gemeente is ontwikkeld) en de gemeente legt een herkenbare schoolzone aan met opvallende paaltjes, markering etc. Inmiddels doen 58 scholen mee. Het programma loopt nog door tot 2017.



Voor de verkeersveiligheid worden rond basisscholen 'schoolzones' aangebracht.

- **Programma Utrecht werkt aan verkeersveiligheid:** hierbij gaat het om de aanpak van ongeveer 40 locaties, waarvan de helft tussen 2010 en 2014 is uitgevoerd. Aanpassingen betreffen bijvoorbeeld de aanleg van extra middengeleiders op de Draaiweg en Adelaarsstraat, aanleg fietsstraat Koekoekstraat en de aanleg van fietsstroken. Hiervoor is € 5 miljoen beschikbaar gesteld. Het programma loopt tot 2016. De keuze voor de locaties is gemaakt op basis van de adviezen van wijkbureaus, wijkverkeersadviseurs, ongevallencijfers en de meldingen die we via diverse meldpunten zoals Fietsersbond ontvingen. De maatregelen zijn vooral gericht op verbetering van de veiligheid voor voetgangers en fietsers.
- **De Gebruiker Centraal:** vanuit dit actieplan voert de gemeente een aantal gedragsmaatregelen uit bij basisscholen en het voortgezet onderwijs om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voorbeelden zijn fietsroutes per wijk waarbij het fietsexamen wordt afgenomen, VVN fietscontroles op scholen en fietsles voor basisschoolkinderen in wijken waar minder gefietst wordt. Dit programma loopt tot 2016.



Op het drukke kruispunt Amsterdamsestraatweg ligt nu een vrijliggend fietspad.

8.2 Uitgevoerde maatregelen aan infrastructuur

Enkele voorbeelden die zijn uitgevoerd op straat en die ten goede komen aan de veiligheid van fietsers zijn:

- **Pilot paaltjes verwijderen**

Om het fietsen comfortabeler en veiliger te maken, is in 2013 in de wijk Zuid-West gestart met de pilot verwijderen van overbodige fietspaaltjes. Op basis van meldingen van bewoners en aan de hand van een fietsschouw zijn bij deze actie 50 paaltjes verwijderd. In 2015 krijgt deze actie navolging in alle wijken.

- **Kruispunt St. Josephplaan – Amsterdamsestraatweg – Marnixlaan**
Naar aanleiding van consultatie met de wijkraden is bij de prioritering van de verkeersveiligheidsknelpunten extra aandacht gegeven aan deze locatie. Fietsers hadden te weinig ruimte bij de oversteek vanuit de St. Josephplaan naar de Marnixlaan. Ook de voetgangers- en fietsoversteek bij station Zuilen en de aansluiting van de Van Eimerenstraat op de Amsterdamsestraatweg zijn meegenomen in dit project. Na onderzoek is besloten om de voorsorteervakken voor rechtsafslaand autoverkeer samen te voegen met één van de twee rechtdoorvakken. Hierdoor is op alle hoeken van de kruising ruimte ontstaan voor vrijliggende fietspaden en voldoende opstelruimte voor fietsers.

- **Aanleg fietsstroken langs 50 km/uur wegen**

De Hooft Graaflandstraat werd vooral door fietsers als onveilig ervaren. Gezien de geringe breedte van de weg rijdt er in verhouding veel verkeer, waaronder ook bussen en vrachtverkeer. Hierdoor blijft er voor de fietsers te weinig ruimte over. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, zijn er fietsstroken aangelegd waarmee de fietsveiligheid vergroot is. Ditzelfde geldt voor De Lessepstraat. Op korte termijn worden nog fietsstroken aangelegd langs de Kapteynlaan en de Kanaalstraat/Laan van Nieuw Guinea.

- **Aanleg rotondes**

In bestaande situaties is de aanleg van rotondes niet altijd mogelijk. Wel heeft het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en fietsdoorstroming de voorkeur om bij herinrichting van

kruispunten rotondes aan te leggen. Tussen 2010 en 2014 zijn drie rotondes aangelegd: bij het Prins Bernhardplein, de Muinck Keyzerlaan en de Moldaureef. Als gevolg van een te groot verkeersaanbod bleek een rotonde bij de herinrichting van kruispunt Weg tot de Wetenschap/Laan van Maarschalkerweerd niet haalbaar.

• Spreiding van de drukte

Door de groei van het fietsverkeer wordt een aantal fietsroutes erg druk. Dit is niet goed voor de verkeersveiligheid, het plezier en de doorstroming. Om de meest drukke routes (in de binnenstad) te ontlasten, is de Herenroute gepromoot (door acties als de zogenaamde 'fietsbarbaren' (acteurs) en door het aanbrengen van bewegwijzeringspins) als alternatieve route voor de binnenstad. Een andere bijzondere maatregel is het aanbrengen van een schuine oversteek op Vredenburg. Hierdoor wordt fietsverkeer op het Vredenburg gespreid over twee routes.

Wat voegen zij toe?

"Wij gebruiken waar mogelijk de fiets of de e-bike voor onze bedrijfsbezoeken in de stad of op bedrijventerrein Lage Weide, waar UW zit. Ik ga graag op de fiets, het scheelt tijd en parkeergeld. We maken ook gebruik van Nu-Connect, een systeem van deel e-bikes voor gemeenschappelijk gebruik. Super handig."

Carel Heijman (midden), detachingsconsulent bij UW



Fietsers steken op het Vredenburg schuin het kruispunt over; 1x in plaats van 2x oversteken.

8.3 Inspanningen tot 2018

Actieplan Verkeersveiligheid

In het voorjaar 2015 is een nieuw [Actieplan Verkeersveiligheid 2015 – 2020](#) vastgesteld. De wens voor een nieuw (integraal) actieplan kwam voort uit de mobiliteitsvisie **Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar**, die verkeersveiligheid als voorwaarde ziet voor een gezonde, sociale en economisch aantrekkelijke stad. De wens en noodzaak om met nieuwe accenten en een nieuwe werkwijze sterk in te zetten op verkeersveiligheid, is mede ingegeven door recente verkeersongevallen, zorgwekkende trends en ontwikkelingen in het verkeer (door rood rijden, smartphone-gebruik, e-bike), de ambitie van Utrecht om wereldfietsstad te worden en het restant aan wensen uit programma 'Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid'.

Met het Actieplan Verkeersveiligheid 2015 – 2020 is € 5 miljoen extra beschikbaar en wordt ingezet op vier pijlers:

- Belangrijkste knelpunten oplossen: hierbij wordt voortgebouwd op het bestaande programma [Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid](#). Vanaf 2012 wordt aan dit programma gewerkt door aanpassingen van de infrastructuur op ca. 40 locaties met een budget van € 5 miljoen. Dit programma loopt door tot en met 2016. Een deel van het budget van het Actieplan wordt gereserveerd voor aanvullende wensen die de komende jaren kunnen ontstaan. Ook is er ruimte voor de jaarlijkse 'Top-3 ervaren knelpunten', die we samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) vaststellen op basis van hun meldpunt.

- Verkeersveilig gedrag bevorderen: hierbij ligt de nadruk op positieve beïnvloeding van het gedrag van weggebruikers om zo de verkeersveiligheid te bevorderen. Een belangrijke sleutel ligt in de manier waarop we wegen en kruispunten ontwerpen en inrichten. In Utrecht wordt bij het ontwerpen meer nadruk gelegd op herkenbaarheid en voor de gebruiker logische situaties. Een voorbeeld is het heroverwegen van de noodzaak van verkeerslichten. Veel fietsers rijden door rood licht omdat ze de regeling of kruispuntindeling onlogisch vinden. Van 24 februari tot en met 30 april 2015 konden weggebruikers via een meldpunt verkeerslichten aanmelden die naar hun idee niet (meer) nodig zijn, locaties waar ze juist

wel nodig zijn, of waar rechtsaf voor fietsers vrij kan worden ingevoerd. Voor de uitvoering van zgn. doofproeven en andere maatregelen naar aanleiding van deze meldingen loopt een apart besluitvormingstraject. Dit wordt apart gefinancierd vanuit het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2015.

- Faciliteren van gewenst gedrag: niet alle weggebruikers houden zich aan de regels. Er valt veel te winnen als verkeersdeelnemers meer verantwoordelijkheid nemen. Als maatregel gaan we in ieder geval doorvoeren dat brommers overal in de stad op de rijbaan moeten. Daarmee wordt een deel van de snelheidsverschillen op het fietspad opgelost en is het voor brommers en automobilisten veel eenduidiger. Onderzoek

heeft aangetoond dat er dan ook minder ongevallen gebeuren. In het actieplan wordt daarnaast ingezet op verschillende belanghebbenden, zoals buurtbewoners (ondersteund met feedback op de gereden snelheid), risicogroepen zoals ouderen op een E-bike en kinderen) en ouders (via het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel). Het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van verkeersgebruikers en de nadruk op positieve beïnvloeding van gedrag, neemt niet weg dat er ook handhaving van de regels nodig is. We overleggen met de politie over de locaties, momenten en doelgroepen ten aanzien van handhaving.

- Verkeerseducatie: eigen verantwoordelijkheid nemen is gemakkelijker voor weggebruikers wanneer zij goed worden voorbereid op nieuwe situaties en begrijpen wat in de nieuwe situatie van hen wordt verwacht. Verkeersdeelnemers krijgen daarom - via educatie of informatieverstrekking - in iedere leeftijdsfase ondersteuning die ze op dat moment nodig hebben en aankunnen. Voorbeelden zijn folders bij consultatiebureaus over hoe je met meerdere kinderen veilig over straat gaat en in samenwerking met VVN en TeamAlert bevorderen van verkeerslessen op basisscholen door leerlingen onder andere te laten ervaren hoe andere weggebruikers fietsers zien en behoudigheidstrainingen. Andere doelgroepen zijn studenten, beginnende automobilisten en middelbare scholieren.

Gladheidsbestrijding

Tussen 2010 en 2014 is een sneeuwveger aangeschaft om fietspaden vrij te maken van sneeuw. Hierdoor worden de fietspaden beter schoon bij sneeuwval dan door sneeuwschuivers. Stadswerken onderzoekt of het strooibeleid verder kan worden geoptimaliseerd door te kijken naar de benodigde breedte van sneeuwvrije routes en de volgorde van routes (prioriteit in routes én een fietsroute in zijn geheel vegen in plaats van per gebied). ◀



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



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

9. Integraliteit en samenwerking

14. Op welke manier is het gemeentelijk fietsbeleid meer integraal van karakter geworden in de afgelopen vier jaar?

9.1 Integrale planvorming

Een belangrijke veranderde werkwijze is ingezet onder de noemer **Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar** met als doel een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid. Om die balans te bereiken, wordt de fiets (naast de voetganger) het primaire vervoermiddel in Utrecht. De fiets (en voetganger) krijgt daarbij meer ruimte bij de inrichting van de openbare ruimte, zoals recent is gebeurd bij het OV project Jacobsstraat. De fiets is niet alleen een vervoermiddel maar krijgt ook meer aandacht in toerisme/branding en recreatie en gezondheid.

Toerisme

Fiets is één van de vier kernthema's in de de toeristische ontwikkeling van Utrecht. Onder het motto 'Live like a local' gaan we in samenwerking met stakeholders 'Utrecht bicycle city' als onderscheidend thema benadrukken. Hierbij ligt de link met de recreatieve fietsroutes voor de hand.

Recreatieve fietsroutes

Utrecht heeft de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in recreatieve fietsroutes en is van plan dat de komende jaren te blijven doen, zodat de stad aantrekkelijk is en blijft om te wonen en te werken. Via het meerjaren groenprogramma is samen met de provincie de fietsbrug De Gagel gerealiseerd om de stad (en vooral ook de wijk Overvecht) via park De Gagel met het Gagelbos te verbinden. Door de fietsbrug hoeven fietsers niet langer de drukke verkeersweg over te steken. Ook zijn routes langs Utrechtse kanalen (Leidsche Rijn, Amsterdam-Rijnkanaal of Merwedekanaal) aantrekkelijk gemaakt. Alle recreatieve fietsroutes zijn of worden aangesloten op fietsknooppunten en daarmee aangesloten op het landelijk netwerk.

Een ander succesvol voorbeeld van een recreatieve fiets-, wandel- en skateroute is Het Lint in het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn. Het ca. 10 km lange Lint ligt rond het Máximapark en is aangesloten op het fietsnetwerk van omliggende woonbuurten. Via o.a. de langste fietsstraat langs de Leidsche Rijn is Het Lint verbonden met de binnenstad.

Volksgesondheid

In de nota Bouwen aan een gezonde Toekomst zijn drie sporen benoemd waarlangs acties worden uitgevoerd om invloed op de gezondheid uit te oefenen: gezonde start, gezonde stad, gezonde wijk. In de gezonde stad wordt aandacht besteed aan een gezonde inrichting van de stad en gezonde mobiliteitsnetwerken. Fietsen en lopen worden daarin actief gestimuleerd. In de gezonde wijk gaat het om een veilige inrichting van de woonomgeving waar het leuk is om te spelen, lopen, fietsen en elkaar te ontmoeten. In de afgelopen periode is bereikt dat gezondheidsaspecten integraal worden meegewogen in bestuurlijke beslissingen bij stedelijke ontwikkelingen. Wij kijken naar de mogelijkheden bij de inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij de inrichting van speel- en wandelstraten in Overvecht, playgrounds, speeltuinen of een beweegtuin voor ouderen.

Bij de aanpak van verkeersprojecten wordt meer dan voorheen samengewerkt met andere disciplines omdat de fiets ook als oplossing wordt gezien voor niet-mobiliteitsknelpunten. Voorbeelden daarvan zijn:

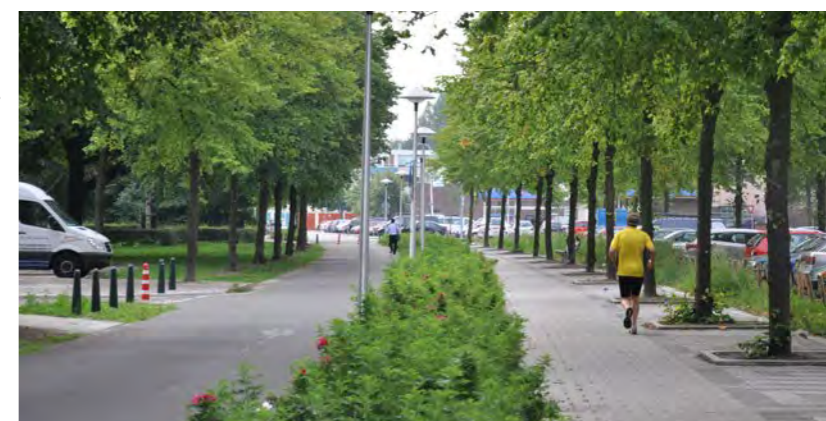
- bij het herontwerp van de openbare ruimte reserveren we veel meer ruimte voor de fiets en voetganger. Zoals de herinrichting van de Mariaplaats en de Domstraat.
- Bij fietsstimulering sluit de afdeling Mobiliteit aan bij de afdeling Volksgesondheid om zo de netwerken in de wijken goed te kunnen benutten bij gedragsverandering over voertuigkeuze.
- Veel van de maatregelen die we voor de verbetering van de luchtkwaliteit hebben genomen, bestaan uit maatregelen op straat om het fietsgebruik te stimuleren, zoals realisatie van de Top-5 fietsroutes.
- In Leidsche Rijn is de complete fietsinfrastructuur vanaf het begin onderdeel geweest van de ontwikkeling van dit stadsdeel. ◀



Het is goed fietsen in de regio, hier op het fietspad Haarrijnsewetering.



Het Lint in Leidsche Rijn, mooi voorbeeld van een recreatieve fiets/wandelroute.



Deze straat in Overvecht is heringericht tot speel- en wandelstraat. Met ook meer ruimte om te leren fietsen!

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016
8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten parkeren en stallen

9. Integraliteit en samenwerking



Een week vóór de start fietsten 13.000 mensen de fietstoertocht



Wat voegen zij toe?

“Elke dag ontvangen we duizenden tevreden fietsers in de stalling Jaarbeursplein, een mooi resultaat van ProRail, gemeente en NS. Door het fietsparkeren goed te regelen, kiezen mensen steeds vaker voor fiets en trein en laten ze de auto staan.”

Kees Miedema, programmamanager ketenmobiliteit bij de NS

15. Wat is de toegevoegde waarde van de fiets aan uw gemeente? Hoe waardeert u deze economisch gezien? Hoe betreft u deze in besluitvorming?

9.2 Toegevoegde waarde fiets

Door de groei van Utrecht wordt de druk op de openbare ruimte groter. Om een (economisch) aantrekkelijke stad te blijven, geven we de fiets in het mobiliteitsnetwerk een hoofdrol. Soms moeten tussen mobiliteitsnetwerken en inrichting van de openbare ruimte door de schaarse ruimte scherpe keuzes worden gemaakt. Om die keuzes beter te kunnen maken, kiest Utrecht ervoor om naast de mobiliteitsnetwerken ook gebiedsagenda's op te stellen. Doel daarvan is om mobiliteitsprojecten en gebiedsprojecten beter op elkaar te laten aansluiten en de kansen beter te benutten die zich voordoen om elkaar te versterken. In de gebiedsagenda's staan de belangrijkste opgaven en projecten per wijk beschreven. De relatie tussen mobiliteit en openbare ruimte wordt zo beter hanteerbaar, zonder de stadsbrede samenhang uit het oog te verliezen. Hierdoor wordt de rol van de fiets ook bij gebiedsontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte beter geborgd.

De meest zichtbare economische betekenis van de fiets in 2015 is natuurlijk de komst en spin-off van de Tour de France. Dit komt tot uiting in de fietspromotie in het buitenland, wijkteams die fiets promoten in alle delen van de stad, horeca, fietstoerisme, fietsfeesten, maar ook de fietstoertocht waarbij 13.000 fietsers uit heel Nederland en daarbuiten naar Utrecht zijn gekomen om de route van de tweede etappe te fietsen.

Wij vinden het een logische keuze om als eerste Nederlandse stad de effecten van de fiets(industrie)

op de (lokale) economie zo concreet mogelijk te berekenen. Een berekening die moet leiden tot een openbaar rapport over het Bruto Utrechts Fietsproduct (BUF). Het BUF is de optelsom van de opbrengsten voor Utrecht als (in)direct gevolg van het fietsen. Het laat zien waar Utrecht als fietsstad staat en moet inwoners, bezoekers, ambtenaren en politici motiveren om de fiets nog vaker als slimme vervoerskeuze in te zetten. De eerste resultaten zijn na de zomer 2015 beschikbaar. Afhankelijk van de uitkomsten (toepasbaarheid etc) kan dit leiden tot andere afwegingen en besluitvorming.

Met het BUF willen we het volgende bereiken:

- benadrukken van de rol van de fiets als slimme reis keuze waardoor politici, werkgevers, bezoekers en bewoners worden gestimuleerd vaker voor de fiets te kiezen. Het rapport zal tonen wat de positieve effecten van deze reis keuze zijn;
- profilieren van Utrecht als fietsstad door aandacht voor de positieve effecten en het rapport;
- ontwikkelen van een model waarmee de positieve effecten/maatschappelijke bijdrage van de fiets periodiek gekwantificeerd kunnen worden;
- eenmalig vullen van dat model met gegevens zodat de actuele stand van deze bijdrage in één of meer getallen kan worden uitgedrukt;
- verbeteren van het imago van de fiets voor bepaalde doelgroepen. Hiervoor is extra onderzoek nodig. ◀

1. Utrecht Fietsstad 2016

6. Resultaten en toekomst Bikenomics

2. Waarom wij de titel Fietsstad 2016 verdienen

7. Resultaten promotie en stimulering fietsgebruik

3. Fietsnetwerk en fietsgebruik

4. Vijf icoonprojecten Utrecht Fietsstad 2016

8. Resultaten verkeersveiligheid

5. Resultaten Parkeren en stallingen

9. Integraliteit en samenwerking

**16. Stimuleert u de fiets ook als deel van ketenverplaatsingen?
Zo ja op welke wijze?**

Bijna 50% van de reizigers van Utrecht CS komt per fiets. Dat stimuleren we door een groei van het aantal fietsparkeerplekken. In totaal komen er in het Stationsgebied 33.000 inpandige fietsplekken, waarvan 22.000 specifiek voor de OV-gebruiker. Op het Centraal Station komen er met de bouw van de Ooststalling (met 12.500 plekken de grootste ter wereld), de stalling Knoopkazerne (3.200 plekken) en Fietsenstalling Jaarbeursplein (4.200 plekken) voldoende parkeerplekken bij om tot 2025 aan de vraag te voldoen. Daarnaast worden de ontwikkelingen richting 2030 opnieuw in beeld gebracht. Beter benutten Vervolg richt zich op de stallingen in de Binnenstad. De Jaarbeurspleinstalling heeft al een registratie en betaalsysteem en de overige stallingen krijgen dat zo mogelijk ook.

Daarnaast is tussen 2013 en 2015 het aantal fietsklemmen bij OV-haltes (zoals HOV- en tramhaltes) uitgebreid met 1.700 klemmen. Ook zijn er voor de service aan de fietser op 35 locaties (hufterproof) fietspompen geplaatst. Ook het stationsplein van Lunetten is voorzien van nieuwe fietsenstallingen en de capaciteit is drastisch vergroot. De nieuwe stations Terwijde en Zuilen hebben vanzelfsprekend ook ruim voldoende capaciteit gekregen bij de bouw hoewel nu in Terwijde al blijkt dat er meer nodig is.

In samenwerking met NS zijn er twee OV fietsuitleenpunten op straat gerealiseerd bij Moreelsepark en Janskerkhof. Uit de evaluatie blijkt dat de aangeboden fietsen zeer goed gebruikt worden. Voor de komende tijd worden in ieder geval vijf OV-fietspunten extra gerealiseerd die vooral gesitueerd zullen zijn in de nabijheid van OV-haltes. Daarnaast zijn tussen 2012 en 2014 OV-fiets verhuurpunten toegevoegd bij de bewaakte fietsenstallingen bij NS stations, op P+R locaties (Papendorp, Westraven en De Uithof) en OV-boxen op kantorenpark Rijnsweerd en op de Uithof. ◀

**17. Op welke manier werkt u samen met andere overheden
(stadsregio's, belendende gemeenten, provincie) om te
komen tot meer en beter fietsbeleid? Wat is uw rol binnen
deze samenwerkingen?**

BRU (Bestuur Regio Utrecht) speelde in de samenwerking tussen de gemeenten een belangrijke en stimulerende rol, bijvoorbeeld voor het opstellen van fietsbeleid en van subsidievoorwaarden waarbij de kwaliteit van het fietsvoorzieningen een belangrijk aspect is. Het fietsnetwerk van de stad is afgestemd op de regionale fietsvisie die BRU begin 2014 heeft vastgesteld. Door de samenvoeging van BRU en Provincie Utrecht begin 2015 wordt die samenwerking nu opnieuw vormgegeven. In het nieuwe college-akkoord van provincie Utrecht is in ieder geval een belangrijke rol voor de fiets weggelegd om een gezonde en verkeersveilige omgeving te creëren. Voor de komende twee jaar hebben we in het regionale pakket van Beter Benutten Vervolg voor bijna € 24 miljoen aan fietsprojecten opgenomen, uiteenlopend van verbeteringen van fietsparkeren, routes, herkenbaarheid van routes tot slimme kruisingen en fietsstimulering bij en met bedrijven. Uitwisseling en kennisdeling binnen de regio moet leiden tot een nog groter fietsgebruik.

Naast overheden zoeken we ook de samenwerking met bedrijven. Via het netwerk van bedrijven dat actief met mobiliteitsmanagement bezig is, vindt kennisuitwisseling plaats. Aangesloten U15 bedrijven krijgen hierbij advies over het effectief inzetten van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Ook willen we samenwerken met het bedrijfsleven door bij te dragen aan experimenten en innovaties. Zo wordt innovatiebureau Springlab door de gemeente financieel ondersteund om experimenten uit te voeren die bijdragen aan het fietsplezier. Springlab heeft samen met de gemeente begin juli een test gedaan met een groene golf voor fietsers, waarmee de wachttijd met fietsers verkort en de doorstroming van het hele kruispunt moet verbeteren. Later in 2015 willen betrokken partijen het systeem voor langere tijd testen bij de Kardinaal de Jongweg. In samenwerking met de Rijksoverheid willen we komen tot een lange termijn oplossing voor het betaalbaar maken van fietsparkeren rondom stations in het hele land. Dit doen we via de stuurgroep fietsparkeren van het Rijk). ◀

Overall in de stad komen OV-fiets verhuurpunten.