

Utrecht wil zoveel mogelijk inwoners **op de fiets**



De P-route fiets in Utrecht verwijst naar vrije plekken in zes stallingen en de data is als open data beschikbaar

Utrecht is één van de genomineerde gemeenten voor Fietsstad 2016, naast Goes, Nijmegen, Groningen en Maastricht. De gemeente zet de komende vier jaar hoog in op de fiets en heeft de ambitie om zoveel mogelijk Utrechters te laten kiezen voor het vervoermiddel. Christien Rodenburg, senior adviseur Mobiliteitsbeleid bij de gemeente Utrecht, over het beleid, gevolgen en uitdagingen.

[tekst] ELSE ADRIAANS

Utrecht groeit, en hoe: het aantal inwoners in stad en regio stijgt enorm én de aantallen toeristen en bezoekers nemen verder toe”, vertelt Rodenburg. De gemeente ziet het als een enorme uitdaging om het leefklimaat op peil te houden en dit verder te verbeteren. De fiets speelt daarbij een belangrijke rol en past bij wat de stad wil zijn: open en schoon, met alle ruimte voor fietsers en voetgangers.

Daarom werkt de gemeente aan de ambitie om zoveel mogelijk Utrechters te laten kiezen voor de fiets. Zo is ruim een jaar geleden een stadsgesprek Fiets georganiseerd. Rodenburg:

“Hierbij hebben we 180 bewoners, ondernemers en organisaties gesproken over hoe Utrecht een betere fietsstad wordt. Het grootste deel van de suggesties is overgenomen in het Actieplan Utrecht Fietst!, waarin een groot pakket maatregelen is opgenomen waarmee we aan de slag zijn gegaan.”

Onderscheidend

Het fietsbeleid in Utrecht omvat een groot aantal maatregelen, onder meer op gebied van fietsparkeeren, fietsroutes, stimulerings- en gedragsmaatregelen, samenhang met mobiliteitsmanagement



op bedrijventerreinen, verkeersveiligheid en aanpassing van VRI's. "Onderscheidend hierbij is bijvoorbeeld de bouw van de grootste fietsenstalling ter wereld, waarvan het eerste deel in 2016 moet opengaan. Een ander voorbeeld is de innovatieve P-route fiets, die verwijst naar vrije plekken in zes stallingen en waarvan de data beschikbaar is als open data."

Met de maatregelen wil de gemeente de huidige en toekomstige fietsers faciliteren, fietsgebruik aantrekkelijker en leuker maken, de fietseconomie stimuleren en het fietsgebruik onder specifieke doelgroepen bevorderen. Rodenburg: "We richten ons in het bijzonder op de middel-lange-afstand-fietser, vooral woon-werkverkeer, zowel in de stad als de regio. Met name op de afstanden tussen de 7,5 en 15 kilometer kan het aandeel fietsers nog fors omhoog. Verder zijn er nog groepen die weinig fietsen, zoals ouderen en kinderen, die we meer op de fiets willen krijgen."

Samenwerking

Allemaal maatregelen waarmee de gemeente inzet op de fiets. "Maar dat doen we niet alleen", vertelt Rodenburg. "De gemeente wil het enorme enthousiasme van de stad over de Tour de France van afgelopen zomer blijven benutten en werkt steeds meer samen met externe partijen en inwoners. Voorbeelden hiervan zijn de campagne samen met NS om fietsers bij station Overvecht te verleiden om hun fiets in de stalling te zetten en de pilot van Springlab om een groene golf voor fietsers te realiseren." Verder initieert de gemeente acties om gedragsbeïnvloeding te stimuleren. Rodenburg: "Bijvoorbeeld om drukke fietsroutes te mijden, zoals over het Vredenburg, en een alternatieve route te fietsen. Ook zoeken we met buurgemeentes de samenwerking om de mensen die tot 15 kilometer van hun werk wonen, te stimuleren om vaker op de fiets te gaan."

Uitdagingen

In de gemeente zijn de budgetten voor fiets de laatste jaren enorm gestegen, ook in regionale

FEITEN & CIJFERS FIETSEN IN UTRECHT

- In Utrecht is er ruim 15 kilometer fietsstraat, 245 kilometer fietspad en 90 kilometer fietsstrook.
- Op een gemiddelde werkdag fietsen er zo'n 30.000 fietsers over het Vredenburg; op drukke dagen zijn dit er 35.000.
- Van alle ritten in Utrecht die korter dan 7,5 kilometer zijn, gebeurt 43 procent op de fiets.
- Rondom Utrecht Centraal zijn er nu ongeveer 12.000 fietsparkeerplaatsen; dit moeten er 33.000 zijn in 2020.
- De Maliebaan was het eerste fietspad van Europa en was vooral bedoeld als sportief vermaak.

samenwerkingsvormen, zoals het programma Beter Benutten en VERDER, waarin verschillende partijen samenwerken aan de bereikbaarheid van Midden-Nederland. Ook bij Toerisme, beleid en het bedrijfsleven komt er volgens Rodenburg meer budget vrij voor fiets. Verder zijn veel gemeentelijke investeringen in de fiets onderdeel van grote investeringen in gebiedsontwikkeling of liften ze mee bij de aanpassing van infrastructuur voor OV of auto. "Maar met de hoge groei van het aantal fietsers worden de opgaven voor fiets ook groter. Dit roept nieuwe financieringsvragen op, bijvoorbeeld over de exploitatie van fietsenstallingen. Dat is een uitdaging."

Een andere uitdaging voor Utrecht – de grootste volgens Rodenburg – heeft te maken met de herbouw van het stationsgebied: "Om het gebied veilig en goed bereikbaar te houden voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Voor fietsers moeten we bijvoorbeeld kiezen voor óf een korte omleiding die vaker wisselt, óf een langere omleiding gedurende langere tijd."

Ook heeft de gemeente door de herbouw nieuwe dingen kunnen uitproberen. Rodenburg: "Zo werkte het verbluffend goed om met een rode lijn een omleidingsroute te markeren die onlogisch leek. Een ander voorbeeld is het toepassen van opstelvakken van afslaan fietsers op het Smakkelaarsveld. Deze ervaringen passen we nu toe bij andere projecten in de stad."



In Verkeer in Beeld worden de genomineerde Fietssteden uitgelicht. Op p. 36 kunt u meer lezen over gemeente Nijmegen



Meer informatie over de Fietsstadverkiezing van 2016 vindt u op <http://fietsstad.fietsersbond.nl/>