

## ***Voorrang voor de fiets***

Fietsen is één van de meest milieuvriendelijke en gezonde manieren om je door Utrecht te verplaatsen. Gelukkig wordt er in Utrecht al veel gefietst en in veel gevallen is de fiets in de stad het snelste vervoersmiddel. Maar er kan nog altijd meer gebruik gemaakt worden van de fiets en we moeten er voor zorgen dat de huidige fietsers ook comfortabel kunnen blijven fietsen. Daarom zet GroenLinks fors in op het verbeteren van het fietsklimaat in de gemeente. Dit begint met goed onderhoud van bestaande fietspaden, zo veel mogelijk vrij liggende fietsroutes en goede stallingen. Om een echte slag te slaan zijn meer maatregelen nodig, zoals een gemeentelijke fietscoördinator, een breed beschikbare fietsrouteplanner en innovaties als een groene golf voor fietsers. Met investeringen in fietsvoorzieningen wordt niet alleen het Utrechtse fietsklimaat verbeterd, maar het biedt ook op korte termijn extra werkgelegenheid. In het verkiezingsprogramma 2010-2014 staat in hoofdlijnen beschreven hoe GroenLinks aan kijkt tegen het verkeer in Utrecht. In deze notitie staat hoe GroenLinks de noodzakelijke verbetering voor de fietsers in Utrecht voor elkaar wil krijgen.

### **Begin bij de basis**

**Een goed fietsklimaat begint met goed onderhouden fietspaden. In Utrecht is veel achterstallig onderhoud in de openbare ruimte. GroenLinks geeft bij de aanpak van dit achterstallig onderhoud prioriteit aan het versneld opknappen van de fietspaden. De fietsroutes moeten daarbij zoveel mogelijk uitvoeren worden in rood asfalt. Asfalt is de meest comfortabele ondergrond om op te fietsen en door het gebruik van rood asfalt is het "domein van de fietser" goed te herkennen.**

#### *Geen hobbelpaden*

Eén van de problemen voor fietspaden zijn de boomwortels die het asfalt en de bestrating van de fietspaden omhoog drukken. Fietspaden waar het eerder comfortabel fietsen was, kunnen hierdoor een hobbelig pad worden, waardoor het onmogelijk wordt om snel door te fietsen. Eén van de oorzaken van deze boomwortelopdruk is het verzamelen van condenswater onder fietspaden. Omdat de fundering van fietspaden dunner is dan die van autowegen, koelt de grond onder deze paden sneller af. Hierdoor verzamelt condenswater zich onder het fietspad. De boomwortels zoeken dit water op en drukken het asfalt omhoog. Door de fundering van fietspaden dikker te maken pakken we dit probleem aan. In het reguliere onderhoud en bij aanleg van nieuwe paden voeren we deze maatregel in. De extra kosten zijn beperkt. Door investeren in dikkere fundering blijven de fietspaden langer goed, zodat herstel of vervanging pas op een later tijdstip noodzakelijk is. Voor GroenLinks is het belangrijk dat er gezocht wordt naar een optimale oplossing voor zowel de bomen als de fietspaden. In specifieke situaties waar een dikkere fundering onder het fietspad geen oplossing biedt, zal gekozen moeten worden voor kleine bakstenen. Voorop staat dat we de bomen willen behouden.

#### *Vooraan in de rij*

Op plaatsen waar fietsers samen met auto's voor een verkeerslicht moeten wachten, is het voor de fietsers vaak lastig en onveilig om naast de auto's te moeten staan. GroenLinks geeft de fietsers een plek vooraan in de rij. Dit kan door het eerste stuk van de opstelstrook voor het verkeerslicht te reserveren voor fietsers. Bij ieder verkeerslicht waar het scheiden van auto- en fietsverkeer niet mogelijk is, komt als het maar enigszins kan een zogenaamde opgeblazen fietsopstelstrook. Deze maatregel voeren we in eerste instantie in bij onderhoud en aanpassing van bestaande situaties, zodat de kosten beperkt zijn. Bij gebleken succes breiden we deze maatregel uit naar alle kruisingen met verkeerslichten.

#### *Zien waar je fietst*

Betere verlichting op met name de meer afgelegen fietspaden maakt fietsen aantrekkelijker. Dit doen we door meer gebruik te maken van "slimme" en energiezuinige verlichting. Deze verlichting gaat aan of feller branden, zodra er een fietser van het fietspad gebruik maakt.

## **Meer fietspaden**

**Naast het goed zorgen voor de fietspaden die we hebben, moet het fietsnetwerk ook flink uitgebreid worden. Zodat er snel en comfortabel door de hele stad gefietst kan worden. En niet alleen op routes gericht op het centrum van de stad, maar juist ook op fietsroutes tussen de verschillende wijken. Daarmee kan het vele autoverkeer dat zich binnen Utrecht verplaatst verminderd worden.**

### *Bestaande plannen snel uitvoeren*

Op dit moment is het streven van het college om de top vijf hoofdfietsroutes in 2012 te realiseren, de top tien in 2014. GroenLinks gaat voor het zo snel mogelijk realiseren van het hoofdfietsnetwerk zoals beschreven in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan, waar de top tien routes onderdeel van zijn. In de uitvoering van de plannen moet daarom naar een hogere versnelling geschakeld worden. Om dat voor elkaar te krijgen, schuift GroenLinks in de prioriteiten op het terrein van bereikbaarheid, waarbij fietsprojecten een hogere komen te staan dan projecten voor het verbeteren van de autobereikbaarheid.

### *Vrijliggende fietsroutes en doorsteekjes*

Voor fietsers is het prettig om zo veel mogelijk te rijden over routes waar geen autoverkeer rijdt en zo min mogelijk kruisend verkeer is. GroenLinks kiest daarom in Utrecht voor meer ruimte voor vrijliggende fietsroutes. In een drukke stad als Utrecht is dat een moeilijke opgave. De inzet zal in eerste instantie dan ook gericht zijn op het creëren van zogenaamde doorsteekjes. Hiermee kunnen kortere routes voor fietsers gemaakt worden. Gestart wordt met een inventarisatie van de mogelijkheden op dit gebied, met als doel zo snel mogelijk autoluwe routes te creëren die hoofdzakelijk door fietsers worden gebruikt.

GroenLinks gaat voor een snelle realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, zoals een fietsbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Oog in al en Lage Weide en fietstunnels onder het Salvador Allendeplein en bij de Spinozabrug.

### *Regionaal fietsnetwerk*

De zorg voor goede fietsverbindingen houdt niet op bij de stadsgrenzen. GroenLinks zet in op het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. In samenspraak met de regio-gemeenten, het Bestuur Regio Utrecht en de provincie moet dit een flinke impuls krijgen. De afstanden die binnen de regio afgelegd worden, kunnen prima fietsend afgelegd worden. Om dit aantrekkelijker te maken, zet GroenLinks in op het creëren van meer snelfietsroutes. Een goed voorbeeld is de snelfietsroute Breukelen – Utrecht.

## **Voorrang voor de fiets**

**Om het fietsen in Utrecht zo aantrekkelijk mogelijk te maken, moeten fietsers zonder veel oponthoud door kunnen rijden. In een drukke stad zoals Utrecht verdringen de verschillende verkeersdeelnemers om de voorrang. GroenLinks geeft met concrete maatregelen de fietsers de voorrang die ze verdienen.**

### *Experiment "Groene Golf"*

GroenLinks wil graag in Utrecht een experiment uitvoeren met een "Groene Golf" voor fietsers. Een veelgebruikt fietspad wordt voorzien van ledverlichting aan de rand van dit fietspad. Deze leds kunnen rood, oranje en groen kleuren. De kleuren van de leds geven aan hoe hard er gefietst moet worden om bij het volgende verkeerslicht groen te halen. De fietsers kunnen dus zien of zij iets harder of iets langzamer moeten fietsen om in de "groene golf" te fietsen. Fietsers die gelijk opfietsen met de groen oplichtende leds, kunnen bij het verkeerslicht direct doorfietsen.

### *Rotondes met fietsvoorrang*

Het Anne Frankplein is een rotonde waar de fietsers voorrang hebben op het autoverkeer. De rotonde is zodanig ingericht dat het fietspad verhoogd ligt waardoor auto's af moeten remmen bij het kruisen van het fietspad. Er bestaat een mogelijk gevaar dat automobilisten geen voorrang verlenen doordat het niet gebruikelijk is dat fietsers om deze manier voorrang hebben. Het zo zoveel duidelijker zijn als fietsers op alle rotondes met vrijliggende fietspaden voorrang hebben op het autoverkeer. GroenLinks wil deze maatregel geleidelijk over de hele gemeente invoeren, te starten met de rotondes op de hoofdfietsroutes.

### *Bromfietsers op de rijbaan*

Eén van de ergernissen van fietsers zijn de bromfietsers die over hetzelfde fietspad razen. Van de mogelijkheid om bromfietsers op de rijbaan te laten rijden wordt in Utrecht maar mondjesmaat gebruik gemaakt. GroenLinks wil deze maatregel uitbreiden, waardoor het fietsen aantrekkelijker wordt. Bovendien is het beter voor veiligheid en de gezondheid van de fietsers die niet meer direct in de uitlaatgassen van de brommers rijden. GroenLinks gaat er vanuit dat met enkele eenvoudige infrastructurele maatregelen de bromfiets van een groot deel van de Utrechtse fietspaden kan worden geweerd.

### *Verkeerslichten*

Het wachten voor verkeerslichten zorgt voor veel vertraging bij het fietsen. GroenLinks heeft zich steeds sterk gemaakt om de verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen. Met het initiatiefvoorstel "Minder wachten, Beter fietsen" heeft GroenLinks een begin gemaakt met het wijzigen van de regelfilosofie voor verkeerslichten. Daarbij moet meer prioriteit gegeven worden aan groen-licht voor fietsers. De uitvoering hiervan verloopt echter traag. GroenLinks gaat voor versnelling hiervan. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar het uitschakelen van verkeerslichten, maar ook naar het verkorten van de wachttijd voor fietsers. De totale reistijd op de hoofdfietsroutes moet door middel van betere afstelling van de verkeerslichten verkort worden.

Voor fietsers is zeer wenselijk als ze vroegtijdige worden "gezien" door de verkeerslichten. Op enkele plaatsen in Utrecht liggen al detectielussen op een aantal meters afstand van het verkeerslicht. Het daardoor niet meer nodig om eerst tot stilstand te komen vlak voor het verkeerslicht, waarna het direct op groen springt. Door het aanbrengen van detectielussen eerder op het fietspad kunnen fietsers sneller doorfietsen. GroenLinks breidt deze vroegtijdige detectie verder uit.

GroenLinks voert ook bij de verkeerslichten zo veel mogelijk in dat de lichten in de wachtstand groen licht geven voor de rijrichting met de meeste fietsers. Dit zal per situatie bekeken moeten worden, waarbij een afweging gemaakt moet worden tussen de prioriteit aan het openbaar vervoer of de fietsers.

De mogelijkheid om fietsers vrij rechtsaf door rood te geven wordt in Utrecht maar mondjesmaat toegepast. Waar mogelijk past GroenLinks deze optie meer toe.

### *Autovrije zones rondom basisscholen*

Autoverkeer rondom scholen zorgt te vaak voor onveilige situaties. GroenLinks heeft met haar initiatiefvoorstel voor de veilige schoolomgeving er voor gezorgd dat de gemeente hiermee actief aan de slag is gegaan. Inmiddels nemen veel Utrechtse scholen deel aan het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL). GroenLinks gaat in de komende periode een stap verder door te werken aan autovrije zones rondom scholen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid en wordt het aantrekkelijker om kinderen op de fiets naar school te brengen en zelf te laten fietsen. Dit stimuleert het fietsgebruik onder ouders en kinderen.

## **Fietsparkeren**

**Het vinden van een plek om je fiets fatsoenlijk te stallen kan soms een grote opgave zijn. GroenLinks zet in op het verbeteren van stallingsmogelijkheden bij OV-knooppunten, P&R-locaties, in de binnenstad én in woonbuurten. Daarbij gaat het in eerste instantie om voldoende stallingsplaatsen, maar ook om kwalitatief goede stallingen waar ook plaats is voor bakfietsen. Bij de zoektocht naar stallingsplekken kiest GroenLinks er voor om autoparkeerplaatsen op te heffen ten gunste van stallingsplekken voor fietsen.**

### *Aanvraag fietstrommels*

Aanvragen voor fietstrommels worden in Utrecht maar beperkt gehonoreerd. GroenLinks wijzigt de aanvraag-procedure. Het uitgangspunt wordt daarbij dat een fietstrommel wordt geplaatst, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn om dit niet te doen. Hiermee moet het bijvoorbeeld makkelijker worden om een auto-parkeerplaats in te ruilen voor een fietstrommel, als hiervoor voldoende draagvlak is bij de buurtbewoners.

### *Buurtstallingen*

GroenLinks geeft de voorkeur aan inpandige buurtstallingen boven fietstrommels. Het blijkt in de praktijk moeilijk en prijzig om buurtstallingen te realiseren. Vooral het vinden van geschikte locaties is problematisch. GroenLinks wil dat de gemeente een actief aankoop-beleid gaat voeren. Hiertoe moet een prioriteiten-lijst opgesteld worden waar de grootste behoefte is aan buurtstallingen. Op basis van deze lijst houdt de gemeente actief het aanbod in de gaten. De huidige ambitie om twee buurtstallingen per jaar te realiseren wordt verhoogd naar minstens vier buurtstallingen per jaar.

### *Fietsparkeernorm*

GroenLinks pleit voor het invoeren van een fietsparkeernorm. Voor autoparkeren geldt op dit moment een norm voor het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten, terwijl dit voor fietsparkeren niet het geval is. Met het invoeren van een fietsparkeernorm wil GroenLinks er voor zorgen dat er bij nieuwbouwprojecten en grootschalige renovatie altijd voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met een dergelijke norm is het niet noodzakelijk dat bijvoorbeeld iedere woning een eigen fietsberging heeft, maar kunnen er ook collectieve stallingsvoorzieningen gerealiseerd worden.

### *Fietsparkeren bij OV en P&R*

De fiets is belangrijk voor het voor- en natransport bij openbaar vervoer en P&R-terreinen. Het gebruik van OV en P&R-terreinen wordt voor een belangrijk deel bepaald door dit voor- en natransport. Niet alleen het grote stallingsprobleem bij het Utrechtse Centraal Station moet aangepakt worden, maar ook het fietsparkeren bij andere belangrijke OV-locaties en alle P&R-terreinen moet goed geregeld zijn.

## **Stimuleren fietsgebruik**

**Om automobilisten te verleiden om over te stappen naar de fiets is er meer nodig dan alleen zorgen voor goede fietsvoorzieningen. Met het invoeren van leenfietsen in Utrecht, mobiliteitsmanagement en het aanhaken bij bestaande stimuleringsprojecten stimuleert GroenLinks het fietsgebruik in Utrecht.**

### *Leenfietsen / OV-fietsen*

GroenLinks is mede-indiener van het initiatiefvoorstel om in Utrecht te komen tot een leenfietsen-systeem. Dit systeem biedt een goede oplossing voor met name het natransport van OV-locaties en P&R-terreinen. De invoering van een dergelijk systeem is onder andere afhankelijk van het aanbod vanuit de markt. Uitbreiding van het bestaande systeem van OV-fietsen behoort daarbij ook tot de mogelijkheden. Als op veel locaties een OV-fiets/leenfiets makkelijk te verkrijgen is, wordt het voor bezoekers van de stad om de reis per fiets voort te zetten. De gemeente moet het voortouw nemen in de uitrol van dit systeem. In 2010 moet de gemeenteraad een besluit nemen over de haalbaarheid van een leenfietsensysteem in Utrecht.

### *Mobiliteitsmanagement*

GroenLinks gaat in samenspraak met het bedrijfsleven zorgen dat er meer aandacht komt voor het fietsgebruik door werknemers. De gemeente kan afspraken maken met bedrijven waarbij werknemers gestimuleerd worden meer de fiets te gebruiken. In ruil daarvoor zorgt de gemeente voor een goede fiets-ontsluiting en fietsenstallingen op bedrijventerreinen en kantoorlokalen. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door ambtenaren alleen reiskostenvergoeding te geven bij fiets of OV-gebruik.

### *Stimuleringsprojecten*

Er zijn diverse bestaande projecten om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren. De gemeente Utrecht sluit wat GroenLinks betreft zo veel mogelijk aan bij deze projecten. Een project waar Utrecht direct in 2010 aan kan deelnemen, is "Met Belgerinkel naar de Winkel", waarbij bewoners op een aansprekende wijze worden gestimuleerd om op de fiets boodschappen te doen.

## **Informatievoorziening**

**Voor fietsers is het belangrijk om snel de juiste route te kunnen vinden. Zeker voor de fietsers die onbekend zijn in de stad is een goede informatievoorziening daarvoor noodzakelijk. Met goede bewegwijzering en een breed beschikbare fietsrouteplanner wordt in deze behoefte voorzien.**

### *Fietsrouteplanner*

De Fietsersbond heeft een goed functionerende routeplanner voor fietsroutes. GroenLinks wil bij alle bewaakte stallingen deze routeplanner toegankelijk maken. Door het plaatsen van een computer met printer en internetverbinding kan deze routeplanner ter plekke geraadpleegd worden. De fietser kan de route uitprinten en meenemen. Met name voor de gebruikers van leenfietsen/OV-fietsen kan dit een aantrekkelijke aanvulling zijn, omdat dit naar verhouding de gebruikers zijn die onbekend zijn met de meest handige fietsroute. De kosten van deze service willen we financieren uit de exploitatie van de fietsenstallingen.

Bij gebleken succes kan deze dienstverlening uitgebreid worden met terminals bij P&R voorzieningen, OV-knooppunten, plekken waar OV-fietsen te verkrijgen zijn en andere (semi)openbare plaatsen waar veel fietsers komen.

### *Bewegwijzering*

De laatste jaren is de bewegwijzering op de hoofd fietsroutes sterk verbeterd. GroenLinks wil er voor zorgen dat het op z'n minst op dit niveau blijft gehandhaafd en indien mogelijk verbeterd wordt. Bij de verbetering kan gedacht worden aan een grotere fijnmazigheid en het leiden over autoluwe fietsroutes, waarbij niet alleen gekeken wordt naar de meest directe route, maar ook de snelste fietsroute waar de fietsers makkelijk kunnen doorrijden. Financiering uit het bestaande budget voor bewegwijzering.

## **Fietscoördinator**

Hierboven worden verschillende acties genoemd waarbij het samenwerken tussen verschillende partijen nodig is. Om de uitvoering van de zaken op het gebied van fietsen in Utrecht goed te stroomlijnen en er voor te zorgen dat in diverse gemeentelijke projecten aandacht is voor fietsers, stelt GroenLinks een gemeentelijk fietscoördinator aan.

## **Financiering**

Voor de financiering van veel van deze plannen doet GroenLinks een beroep op de reserve investeringen bereikbaarheid. Uit deze reserve, die vele miljoenen groot is, moeten vele bereikbaarheidsprojecten betaald worden. GroenLinks maakt in de besteding van deze gelden een andere keuze dan het huidige college. Door de prioriteit te verschuiven van investeringen in auto-maatregelen naar fiets en openbaar vervoer is het mogelijk om een flinke slag te slaan in het verbeteren van het fietsklimaat in Utrecht.