



Het is niet toegestaan om zonder toestemming van de opdrachtgevers aanpassingen te maken in de kaarten, of (gedeeltes van) kaarten voor andere toepassingen te gebruiken ©

Fietsen en de trein: Naar een dubbele schaa sprong in OV-rail en Fiets

Uitbreiding van spoor-, lightrail en fietsnetwerken

Waarom een dubbele schaa sprong en welk doel beogen we ermee?

De Fietsersbond, Fietsfilevrij en de Kracht van Utrecht¹ bepleiten een dubbele schaa sprong in het rail- en fietsnetwerk. Deze dubbele schaa sprong is noodzakelijk om de capaciteit van fietsvoorzieningen te vergroten, overvolle steden te ontlasten en de druk op het wegennet te verminderen en kan zo de impasse in het Nederlandse mobiliteitsbeleid doorbreken. Dit ambitieuze plan voor innovatief duurzaam verkeer en vervoer in en rond steden vermindert de negatieve gevolgen van automobilit eit, biedt gezondheidswinst en levert ruimte op in de zich verdichtende steden.

De drie organisaties lieten zich inspireren door ontwikkelingen in binnen- en buitenland: het ov-railsysteem rond Parijs, het doorfietsnetwerk in Utrecht en de toekomstagenda voor 675 kilometer snelfietsroutes. Door het combineren van het Utrechtse doorfietsnetwerk en de landelijke toekomstagenda snelfietsroutes met de bestaande Spoorkaart van Nederland en nieuwe plannen op het gebied van rail en light-rail, ontstonden nieuwe beelden. Op verschillende kaartbeelden wordt de dubbele schaa sprong zichtbaar voor 2014, 2018 en 2028. De kaarten met Rail-Poorten en Rode Loper poorten laten zien dat er een aantrekkelijk en snel alternatief is voor het huidige - sterk op automobilit eit gerichte - beleid; een alternatief dat zowel nationaal als regionaal perspectieven biedt.

Rode Lopers en RodeLoper stations voor fietsers

In het woon-werkverkeer in en rond de stad (actieradius 15 km v.v.) is de (E-)fiets steeds meer het primaire vervoermiddel. De fiets kan nog meer dan nu, de opstap worden naar stadsregionale voorstadstations, waar de reizigers snel overstappen naar andere grotere steden en regio's. Bovendien blijkt de fiets in de stad het meest kosten-efficiënte vervoermiddel voor de kortere afstanden². Op het ogenblik loopt het fietsgebruik tegen capaciteitsgrenzen aan. Stations- en centrumstallingen staan overvol.

Dat is fantastisch nieuws, want de fiets vraagt weinig ruimte, vervuult niet en is goed voor de conditie van de gebruiker. Er is een schaa sprong nodig in samenhang, kwaliteit en capaciteit van fietsnetwerken om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen en extra vraag te genereren. De Rode Loper kan uitgerold in de vorm van een doorfietsnet in de regio. Snelfietsroutes verbinden belangrijke stedelijke kernen en werkgebieden met elkaar op regionaal niveau.

¹ Het Kracht van Utrecht-initiatief is een groep Utrechtse bewoners en experts, die 'out-of-the-box' willen denken over wat de "Kracht van Utrecht" kan zijn: op het gebied van leefomgeving, gezondheid, mobiliteit en bereikbaarheid in de 21ste eeuw. Het bestaat uit een interdisciplinair team van onafhankelijke deskundigen, zonder partij-, bedrijfs- of ambtelijke belangen.

De Kracht van Utrecht staat voor een integrale aanpak van bereikbaarheid, economische ontwikkeling en stedelijke- en omgevingskwaliteit. Het initiatief heeft oog voor kostenaspecten, natuur en cultuur in en rond de stad en voor participatie van bewonersgroepen en bedrijfsleven.

² OVPlan22-Amsterdam

Het openbaar vervoer per rail is ruimte-efficiënt en cruciaal voor de langere (regionale) verplaatsingen naar de economische kerngebieden³. De OV-fiets als snel natransport maakt de verplaatsing van deur tot deur vlot en comfortabel.

“Railpoorten” en “RodeLoperpoorten”

Belangrijk uitgangspunt voor de dubbele schaalsprong is een betere integratie van intercitynetwerk, sprinters, lightrail/tram, bus en fiets v.v. Vanuit een andere regio is een stad elke tien minuten bereikbaar via “Rail-Poorten” (een groot overstapstation op sprinter, lightrail, bus of fiets). Zo'n station is intercitystation of zal dat snel kunnen worden. De totale reistijd in de Brede Randstad is doorgaans minder dan een uur.

Belangrijke schakels in de ketenmobiliteit van de stadsregio noemen we RodeLoperpoorten. Deze zijn groter in aantal dan de Rail-Poorten (bijvoorbeeld ook hier en daar bij lightrail-tramhaltes), zodat voor alle delen van de stad de fietsafstand naar een railstation maximaal een aantal kilometer is en dus voor de meeste fietsers acceptabel als deel van een ketenreis.

Reistijd- en comfortwinst met enorme gezondheidsvoordelen

De RodeLoperpoorten en Rail-Poorten leiden tot reistijdwinst (minder mensverliesuren) en comfortwinst. De eenzijdige nadruk op de grote centrale stations wordt verminderd.

Een treffend voorbeeld is de reistijdwinst voor reizigers naar de Uithof. Wie reist via station Bunnik en verder gaat op de fiets, wint tussen de 10 en 25 minuten in vergelijking met doorreizen naar Utrecht en daar de bus nemen.

De initiatiefnemers van de dubbele schaalsprong nodigen geïnteresseerde burgers, organisaties en overheden uit om te reageren op de plannen.. Zij vragen Rijk, provincies, stadsgewesten en gemeenten de dubbele schaalsprong op te nemen in hun mobiliteitsvisies en investeringsprogramma's voor de komende periode.

Contactpersoon / projectleider / Meer informatie bij
Jan Korff de Gidts infooesa@gmail.com M: 06 3363 0344 www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

Utrecht, 5 maart 2014

³ OVPlan22-Amsterdam

Bijlage 1: Links en bronnen

Lightrail 2040 in kaarten, Platform Do Lightrail Railforum, 2013 <http://www.railforum.nl/wp-content/uploads/2013/03/brochure-Lightrail-op-de-kaart2040.pdf>

CROW: <http://www.crow.nl/publicaties/ontwerpwijzer-fietsverkeer?page=1>

Landelijke Fietsersbond <http://www.fietsersbond.nl>

Fietsersbond afdeling Utrecht <http://utrecht.fietsersbond.nl>

Ontwerp Doorfietsnetwerk stad Utrecht 2012: <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/fietsen-in-utrecht/doorfietsnet-stadsregio>

FietsFileVrij-projecten: <http://www.fietsfilevrij.nl>

Genomineerden Fietssteden voor De Fietsstad <http://fietsstad.fietsersbond.nl/genomineerden>

Stedenbaan+ Decentraal: <http://www.stedenbaanplus.nl>

Stedenbaan+ over belang Ketenvoorzieningen: <http://www.stedenbaanplus.nl/node/31>

Casus Met de (Leen-)Fiets van Bunnik naar de Uithof: <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/nieuws-2/347-met-de-leenfiets-van-bunnik-naar-de-uthof-serieus-alternatief-voor-volle-bus-12>

Kracht van Utrecht: www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

Decisio, Quick scan maatschappelijke kosten en baten van de fiets. <http://www.decisio.nl/wp-content/uploads/2012/09/MKBA-Fiets.pdf>

Congres Beter Benutten, 6 maart 2014, Zwolle <http://www.beterbenutten.nl/agenda/371/congres-beter-benutten>

Bijlage 2: Doorfietsen in Utrecht

Beschrijving doel en totstandkoming Doorfietsnetwerk Utrecht

Utrecht heeft een doorfietsnet. Nu alleen nog op papier, we willen dat het op termijn ook op straat wordt gerealiseerd.

Bij het ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar" werd door de gemeente Utrecht als een van de doelen gesteld dat de fiets het primaire vervoermiddel in de stad wordt. Een van de middelen daartoe is een stoplichtarm fietsnet aanleggen. Hoe ontwerp je dat in een gemeente waar, in een Fietsbalans-praktijkttest in 2006, de verkeerslichtendichtheid voor fietsers het hoogste bleek van alle onderzochte steden?

Zo'n net ontwerp je door de Fietsersbond, de Fietskoeriers en een aantal eigenwijze bewoners die zich vanuit het Kracht van Utrecht-initiatief al langer met het verkeersbeleid bemoeien, samen met een paar betrokken ambtenaren, voor een blanco kaart van de gemeente te zetten. Ga maar tekenen. Dan komen de handige routes die nu al veel gebruikt worden direct op de kaart. De routes die nu al weinig oponthoud kennen, zoals langs het spoor of langs een kanaal. Zo ontstaat een net met forse gaten.

Daarna begint de discussie: "Je zou deze route door kunnen trekken door een brug over het kanaal aan het eind te leggen". "Nou, je kunt ook de route aan de andere kant van het kanaal opknappen en de bestaande brug gebruiken. Dat is goedkoper en die andere wijk heeft dan ook een goede verbinding." In twee middagen is zo in 2012 een doorfietsnet ontworpen, dat maximaal gebruik maakt van bestaande bruggen, tunneltjes en wegen.

Het fietsnet verbindt de wijken onderling met elkaar, via routes die niet langs drukke autoverbindingen lopen. De routes zijn daardoor aantrekkelijk om te fietsen. Ze lopen langs spoor- en waterwegen en door woonstraten. Van nature zijn de stations er op aangesloten. De routes zijn groener, stiller en sociaal veiliger dan de fietspaden langs drukke wegen. In de wijken is nog een verdiepingsslag nodig om de fijnmaziger wijkfietsnetten vast te stellen, zodat alle bestemmingen (scholen, winkels, sport...) aan het fietsnet worden aangesloten. De aansluitende verbindingen naar andere gemeenten zijn al wel in kaart gebracht.

Grote delen van het doorfietsnet liggen er al en hebben vooral een opknapbeurt nodig. De hinderlijke grove straatklinkers er uit, een rode asfaltloper erin of erbij. Op cruciale plaatsen een fietsdoorsteekje maken. Er zijn een paar grote ingrepen nodig, met name om barrières bij spoor- en waterwegen te slechten. Als er over een afstand van 1,5 km slechts twee bruggen over de Vecht zijn, die ook door auto's worden gebruikt, dan lukt het niet om een autoluwe verbinding over de Vecht te maken zonder een fietsbrug aan te leggen.

Het net is ontworpen op uitnodiging van de ambtenaren die Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar verder uit moesten werken. Maar na het ontwerpen van het doorfietsnet bleef het stil. De huidige wethouder wilde het niet meer door de Raad laten vaststellen, hij heeft andere fiets-prioriteiten. De Fietsersbond en de Kracht van Utrecht hebben het ontwerp na nog een paar aanpassingen geadopteerd. En nu? Het is een basis voor het fietsnet van de vervoerregio, die inmiddels ook heel goed bezig is om een fietsnet vast te stellen. De Provincie stelt momenteel een mobiliteitsvisie op, daarmee kan het fietsnet voor de hele provincie verder worden ontworpen. Maar het belangrijkste is: communiceren en aanleggen!

November 2013

Ria Glas, Fietsersbond, afdeling Utrecht