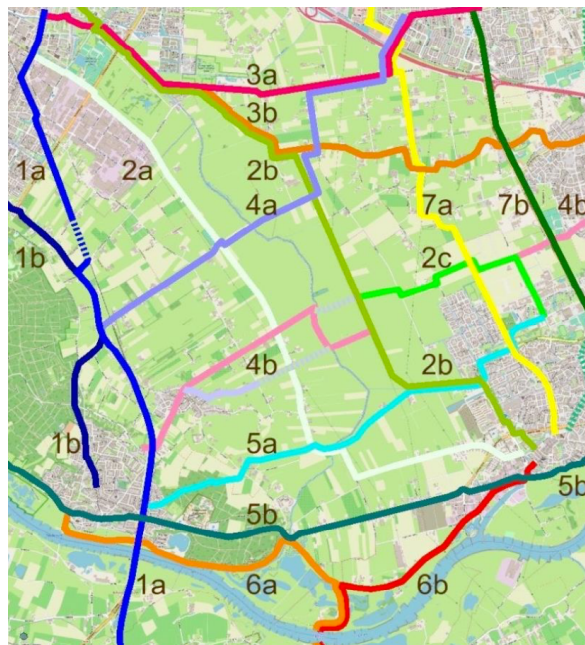


Fietsen in het Binnenveld

Een overzicht van ervaren knelpunten, mogelijke verbeterpunten en een plan van aanpak voor aantrekkelijker fietsen in het Binnenveld.

Babet Hendriks, Eveline de Jong en Jules Kaiser - Mobycon

16 juni 2020



FIETSEN IN HET BINNENVELD

Regio Foodvalley werkt samen met provincies Utrecht en Gelderland aan snelle - en doorfietsroutes om het fietsen tussen de kernen aantrekkelijker te maken. In het Binnenveld ligt de kans om deze regionale routes aan elkaar te verbinden zodat het fietsen over langere afstand aantrekkelijker wordt. Het Binnenveld, een gebied tussen Ede, Rhenen, Veenendaal en Wageningen, kenmerkt zich door een rechthoekige

gridstructuur waar veel punten op elkaar lijken door het open weidse landschap. Het groene karakter en de Grift centraal in het gebied, maken het op het oog een aantrekkelijk fietsgebied. Toch heeft het gebied ook te maken met veel sluipverkeer. Ondanks dat er al meerdere wegen zijn afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, kiezen veel automobilisten ervoor om de drukke omliggende provinciale wegen of A12 te vermijden en door het Binnenveld te rijden. Dit leidt al jaren tot regelmatige klachten over onveilige situaties. Het sluipverkeer zorgt ervoor dat er grote stukken zijn waar fietsers in het gedrang komen.

Om te zorgen dat meer mensen over een lange afstand gaan fietsen in regio Foodvalley, moeten fietsers zich veilig en met plezier door het Binnenveld kunnen verplaatsen. Daarom is er door middel van een onderzoek geïnventariseerd welke aanpassingen dit mogelijk maken. Centraal in dit onderzoek staat de vraag '**Hoe maken we het fietsen in het Binnenveld aantrekkelijker voor de utilitaire fietser?**'. Voor het uitvoeren hiervan zijn verschillende stappen gezet.

1. *Uitvoeren objectieve analyse*
2. *Uitvoeren belevingsonderzoek*
3. *Verzamelen mogelijke maatregelen*
4. *Uitwerken maatregelenpakket*

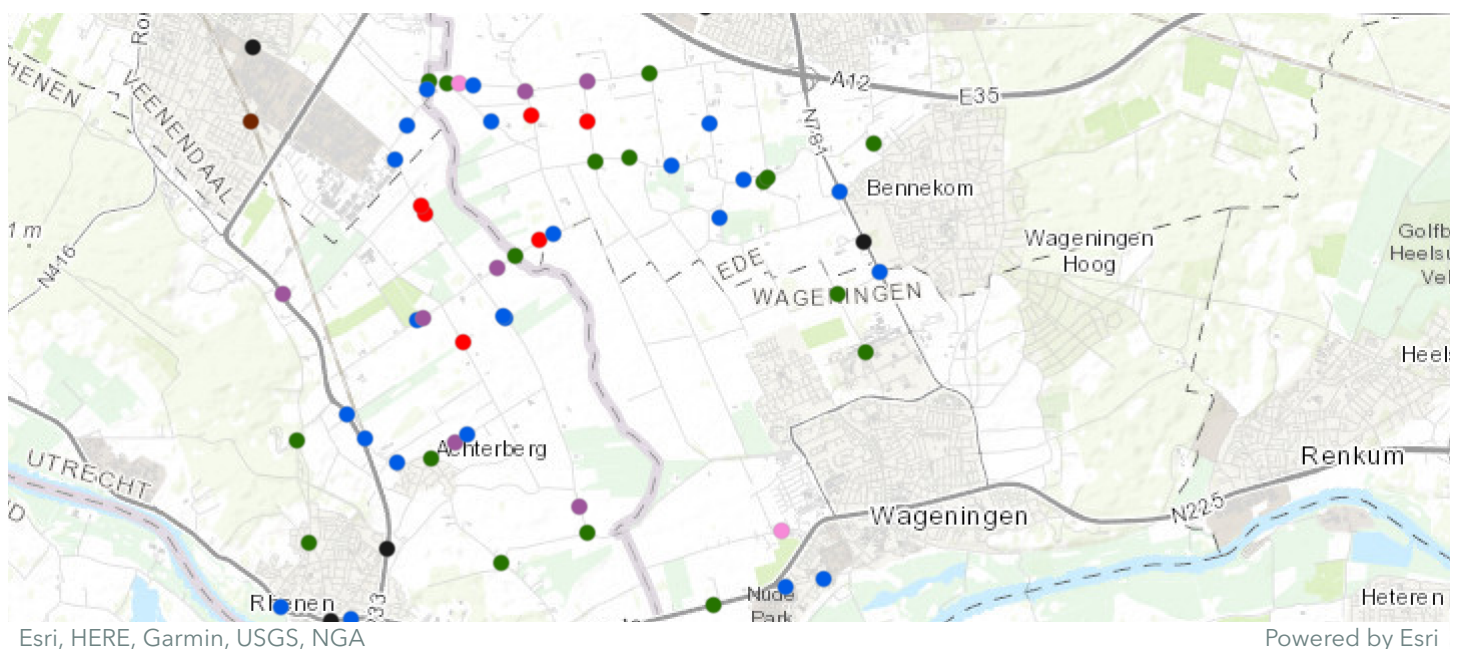
In het onderzoek hebben we het gebied tussen de A12, N781, N225 en N233 onderzocht. De fietsroutes op de afbeelding aan de rechterzijde zijn als basis genomen voor het onderzoek. Van deze routes wordt verondersteld dat deze het meest gebruikt worden.

Bij de beoordeling van de aantrekkelijkheid voor fietsers maken we gebruik van de piramide van Maslow. Hierin zijn de onderste waarden: veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid **dissatisfiers**. Als deze aspecten niet op orde zijn, is de drempel voor potentiële fietsers hoog om op de fiets te stappen. Gemak, comfort en beleving zijn **satisfiers**. Deze stimuleren het fietsgebruik alleen wanneer veiligheid en

snelheid op orde zijn. Met andere woorden, voor fietsers die al fietsen kunnen we hun beleving op deze manier verbeteren.



In deze storymap wordt u meegenomen in het onderzoek en het maatregelenpakket. Het verhaal wordt ondersteund met kaarten die u inzicht geven in de spreiding van knelpunten en maatregelen in het gebied. Door op punten of lijnen te klikken, verschijnt er een toelichting op die specifieke locatie. De legenda van de kaart verschijnt wanneer u op het bolletje linksonder op de kaart drukt. Tot slot is het mogelijk om in- en uit te zoomen met de knoppen rechtsonder op de kaart.



OBJECTIEVE WEGANALYSE

Voor de objectieve weganalyse hebben we de huidige verkeerssituatie in het gebied vergeleken met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en landelijke en regionale ontwerprichtlijnen en wetgeving. We hebben hiervoor de minimale en ideale inrichtingseisen uit CROW-publicaties 'Basiskensmerken Wegontwerp', 'Basiskensmerken Kruispunten en Rotondes', 'ASVV 2012' en 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' gebruikt. Er is gekeken naar het ontwerp van de weg en de aanwezige fietsvoorzieningen, de hoeveelheid (doorgaand) auto- en fietsverkeer, de gemeten snelheden en het ontwerp van de kruispunten.

In de objectieve analyse is er over de grenzen van het Binnenveld heen gekeken. De uiteindes van de fietsroutes aan de rand van het Binnenveld kennen ook onveilige locaties. Deze belemmeren de toegankelijkheid van het gebied. Het resultaat van de analyse is een aantal locatie-specifieke knelpunten, die in de kaart zijn weergegeven. De knelpunten zijn opgedeeld in zes verschillende categorieën en worden hieronder toegelicht.

Breedtematen

Een groot deel van het Binnenveld bestaat uit erftoegangswegen met gemengd verkeer of fietsstroken. Voor de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers is het van belang dat de fietsstroken breed genoeg zijn zodat ze op een veilige afstand van de berm kunnen fietsen. De breedte die de Ontwerpwijzer Fietsverkeer aanhoudt is 1,70 meter. Daar wordt op bijna geen enkele weg aan voldaan. De blauwe punten op de kaart geven toelichting op onjuiste breedtematen.

Onduidelijke situaties en kruispunten

Op een aantal kruisingen is het onduidelijk welk gedrag gewenst wordt omdat de verkeerssituaties niet altijd als zodanig herkenbaar zijn. Dit heeft te maken met markeringen, toegepast materiaal (asfalt, klinkers) of onvoldoende zicht. Op de kaart zijn deze locaties groen gemarkeerd.

Afstand tussen weg en fietspad

Voor de veiligheid van fietsers is het van belang dat er bij hogere snelheden, waarbij autoverkeer gescheiden is van het fietsverkeer, voldoende afstand is tussen de weg en het fietspad zodat er voldoende tijd is om te anticiperen en corrigeren. Op een aantal punten aan de rand van het Binnenveld is dit niet het geval. Deze punten zijn in zwart aangegeven.

Hoeveelheid sluipverkeer

Een groot probleem in het Binnenveld is de hoeveelheid autoverkeer, deze zijn aangegeven met paarse punten. Met smalle wegen is het in weinig gevallen mogelijk om fietsverkeer te scheiden van autoverkeer. Maar met grote hoeveelheden autoverkeer is het niet veilig om fietsers met autoverkeer te mengen. In het Binnenveld zijn een aantal routes die veel worden gebruikt door doorgaand autoverkeer, dit past niet bij het karakter van een erftoegangsweg en het mengen met fietsverkeer. Dit zijn de parallelweg van de N233 (de Cuneraweg), de route Zuidelijke Meentsteeg – Werftweg, de route Zuidvang - Maatsteeg – Veenweg, de route Meentdijk - Maanderdijk, de route Werftweg - Maanderdijk en de route Werftweg – Maanderbroekweg. De wegen en routes zijn geïdentificeerd aan de hand van intensiteit gegevens, het Kentekenonderzoek De Kraats van de gemeente Ede en eerder onderzoek van de gemeenten.

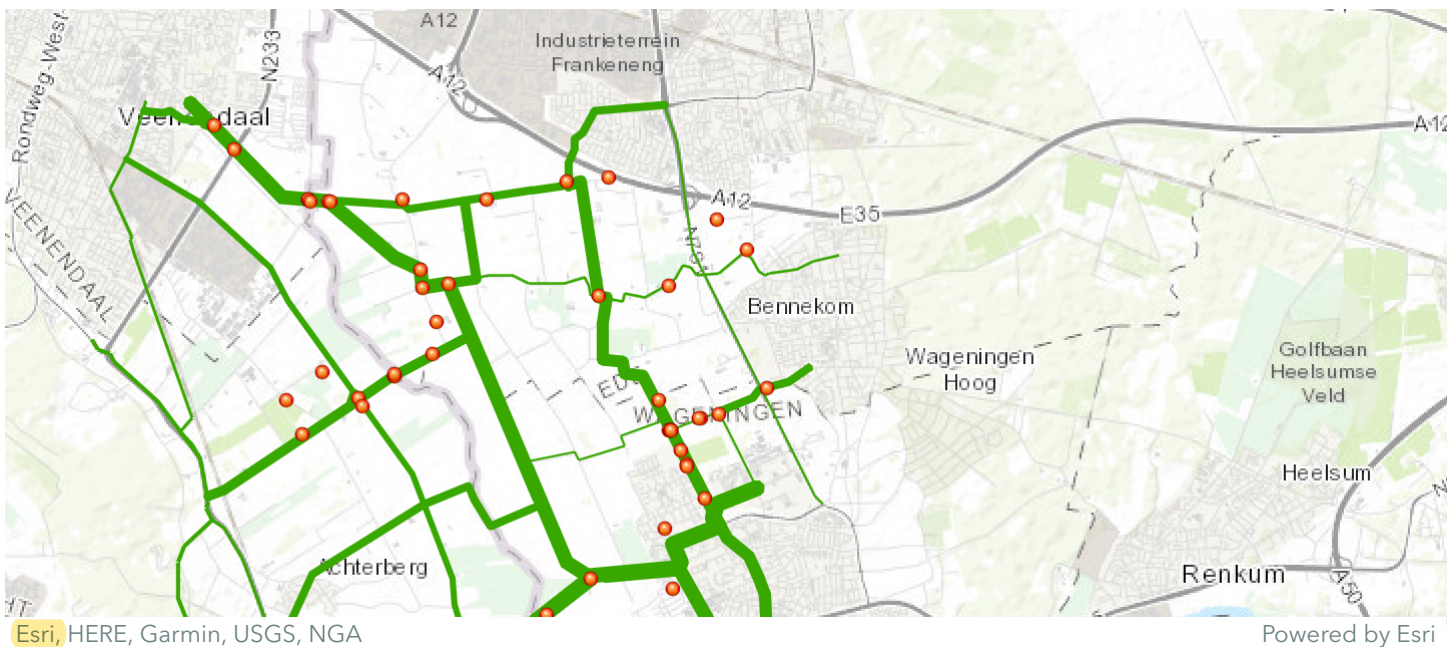
Snelheid

Door de V85 snelheid, de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden, te vergelijken met de wettelijke maximumsnelheid kan je zien welke snelheid door een ruime meerderheid van de automobilisten wordt ingeschat als redelijk en veilig voor het ontwerp van de weg. Als de V85 ver boven de wettelijke maximumsnelheid ligt betekent dit dat het ontwerp van de weg niet aansluit bij het gewenste gedrag. De grote overschrijdingen van de V85 zijn in het Binnenveld te zien op wegen met lange rechte stukken (lange rechtstanden) en op routes met sluipverkeer. Een hoge

snelheid op wegen met gemengd verkeer betekent kortere reactietijden en hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en autoverkeer. Dit leidt tot onveilige situaties voor zowel fietserverkeer als andere weggebruikers. Wegen met te structureel te hoog gemeten snelheden zijn de Weteringsesteeg, Veenweg, Slagsteeg, Maanderbroekweg, Bennekomsekade en Werftweg. Hier zijn rode punten voor geplaatst op de kaart.

Drukke fietsroutes

De Haarweg, Meentdijk en Spitsbergenweg zijn fietsroutes met veel fietsverkeer blijkt uit gegevens van de provincie Gelderland (Fietstellingen in provincie Gelderland 2010-2018 en Aantal fietsers in Gelderland 2019). Deze wegen zijn op dit moment geen knelpunten, maar behoren tot de mogelijke knelpunten. Een goede weginrichting en voldoende ruimte voor fietsers zijn vooral op deze plekken belangrijk. Deze routes zijn aangeduid met roze punten.



BELEVINGSONDERZOEK

In december 2019 is er een fietsbelevingsonderzoek uitgevoerd in het Binnenveld. Op vier locaties zijn enquêtes afgenomen bij fietsers in het Binnenveld. We zijn bewust in de avondspits gaan enquêteren om zoveel mogelijk utilitaire

fietsers te treffen. Dit heeft 90 ingevulde enquêtes opgeleverd. Er zijn nog eens 37 enquêtes online ingevuld na die tijd.

Fietsers in het Binnenveld zijn het minst tevreden over de veiligheid in het Binnenveld. Op de kaart zijn alle ervaren knelpunten weergegeven. Fietsers vinden met name de onoverzichtelijke kruispunten, te hard rijdende auto's en te donkere stukken gevaarlijk. Door op de oranje punten te klikken, verschijnt de toelichting op het knelpunt als de fietsers dit hebben toegelicht.

Bijna 30% van de fietsers geeft aan het lastig te vinden om de weg te vinden in het Binnenveld. Terwijl 90% van de fietsers meerdere keren per week door het Binnenveld fietst. Dit wijten fietsers aan onlogische routes, het ontbreken van herkenningspunten en slechte bewegwijzering.

Fietsers zijn gevraagd aan te geven hoe zij de fietservaring zouden verbeteren. De meest genoemde maatregelen zijn tegengaan van sluipverkeer, aanbrengen van verlichting, zorgen dat auto's minder hard kunnen rijden en gescheiden fietspaden.

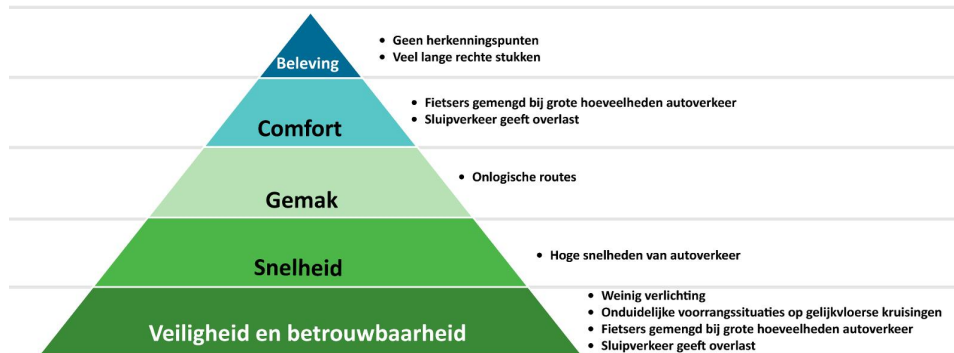
In de kaart hiernaast is goed te zien dat de meeste ervaren knelpunten zich op de veel gefietste routes bevinden. Namelijk hoe dikker de groene lijn, hoe vaker respondenten hebben aangegeven dat dit de route is die zij het meest gebruiken. Van alle respondenten geven 21 fietsers aan een route te fietsen die niet op de kaart staat aangegeven.

RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK

Door de opbrengsten van het objectieve onderzoek en het belevingsonderzoek samen te voegen, zijn we in staat om de kernproblemen in het Binnenveld te formuleren. De essentie hiervan laat zien dat het op te veel punten onveilig is en als onveilig wordt ervaren.

De hoeveelheid sluipverkeer en onveilige weginrichting zorgt ervoor dat er tussen auto's en fietsen veel potentiële

conflictlocaties ontstaan. Bovendien zijn er geen eenduidige routes tussen de kernen waardoor fietsers verspreid zijn door het hele gebied. Hierdoor is het moeilijker om sociale veiligheid te borgen.

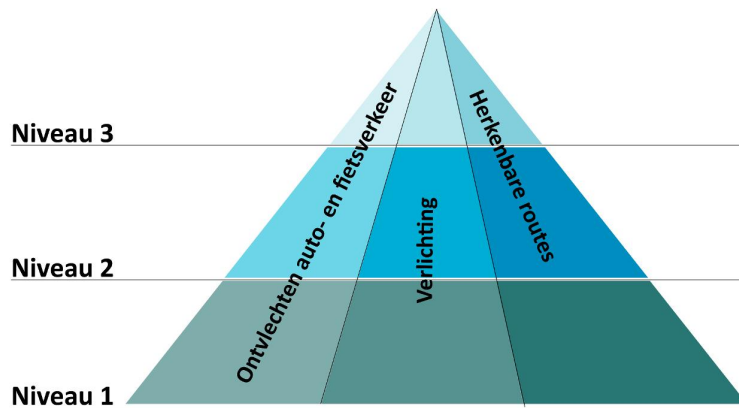


Dit betekent dat het pakket aan maatregelen aan drie doelen moet bijdragen: allereerst moet doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk worden geleid via de provinciale wegen en zo min mogelijk door het Binnenveld. Ten tweede moet de weginrichting verbeterd worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tot slot moeten de maatregelen eraan bijdragen dat fietsers geclusterd worden over een aantal routes. Een groter volume van fietsers op bepaalde routes vergroot de sociale veiligheid en maakt de router minder aantrekkelijk voor auto's.

MAATREGELENPAKKET

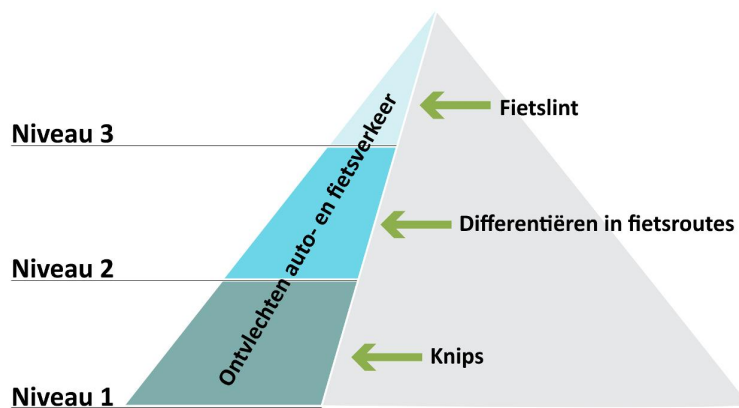
De knelpunten zijn gebundeld tot drie thema's. Allereerst het thema ontvlechten auto- en fietsverkeer. Daarnaast is verlichting een thema en ten derde herkenbare routes. Het maatregelenpakket is opgebouwd uit drie niveaus. Per thema is er een keuze over de inzet op dat thema. Het eerste niveau draagt bij aan het verbeteren van de **veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid**: de onderkant van de piramide. Als **gemak en comfort** bereikt moeten worden, dan wordt er ingezet op niveau twee. Het hoogste niveau streeft **beleving** na. De niveaus volgen elkaar op. Dat wil zeggen dat

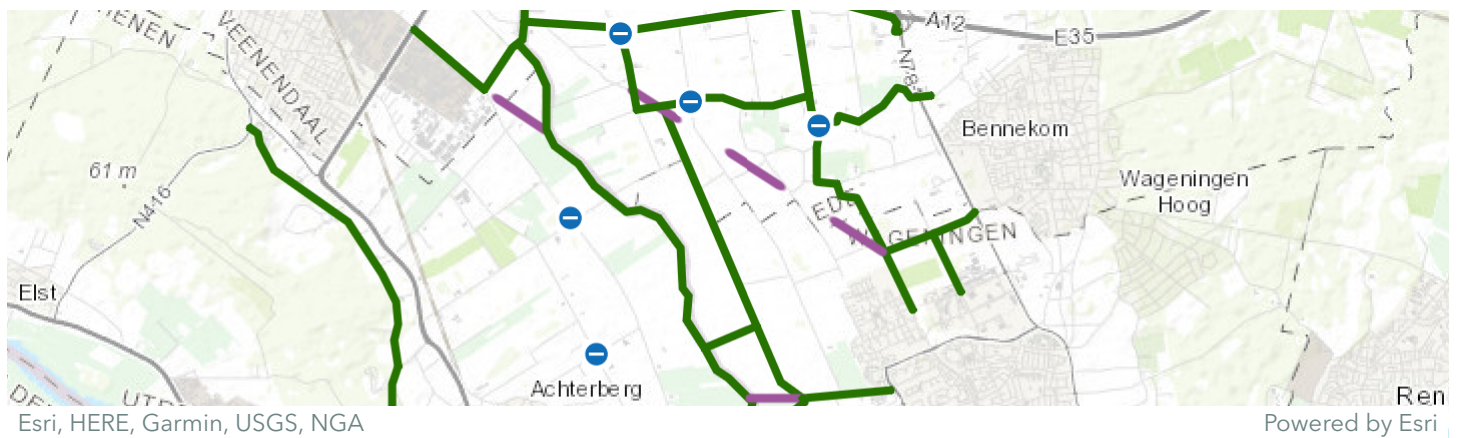
het hoogste niveau niet bereikt kan worden zonder de eerste twee uit te voeren.



THEMA 1: ONTVLECHTEN AUTO- EN FIETSVERKEER

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat veel fietsers door het Binnenveld overlast ondervinden van ander verkeer. Hierbij gaat het met name om sluipverkeer, verkeer dat geen bestemming heeft in het Binnenveld zelf. De grootste klacht die de fietsers hier over hebben is dat er geen gescheiden fietsvoorzieningen zijn. Om het aantal conflictsituaties tussen gemotoriseerd- en fietsverkeer te verminderen, stellen wij voor om de primaire routes van beide soorten verkeer van elkaar te scheiden.





Niveau 1: Knips

Bij de ontvlechting is het uitgangspunt voor routes voor autoverkeer dat deze niet dwars door het Binnenveld gaan. Door middel van een aantal knips in het netwerk duwen we het autoverkeer terug naar de ring van N-wegen rondom het Binnenveld. De locatie van de knips zijn gebaseerd op de routes die nu veel door doorgaand verkeer worden gebruikt. Ons voorstel is om de knips te realiseren met beweegbare paaltjes, zodat hulpdiensten er geen hinder van ondervinden. Fietsverkeer ondervindt geen overlast van de knips.

Ons voorstel is om op 5 plekken een knip aan te brengen in het Binnenveld en één huidige knip uit te breiden:

- De geslotenverklaring (met uitzondering van agrarisch verkeer en ontheffingshouders) op de Maatsteeg blijkt uit onderzoek niet effectief. Ons voorstel is om deze met pollers af te sluiten zodat de weg toegankelijk blijft voor agrarisch verkeer en ontheffingshouders, maar niet meer voor doorgaand verkeer.
- Op het kruispunt Zuidelijke Meentsteeg – Maatsteeg wordt het enkel mogelijk om tussen noordwest en zuidwest te rijden en tussen zuidoost en noordoost. Hiermee wordt de route Maatsteeg – Veenweg onaantrekkelijk.
- Op het kruispunt Friesesteeg – Weteringsesteeg wordt het enkel mogelijk om tussen noordwest en zuidwest te rijden en tussen zuidoost en noordoost. Samen met de knip op de Zuidelijke Meentsteeg – Maatsteeg wordt het hiermee onaantrekkelijk om via Achterberg binnendoor te rijden.

- Een fietssluis op Dijkgraaf tussen de Kraatsweg en Krommesteeg. Hiermee wordt de binnendoorroute tussen Veenendaal en Bennekom/ Wageningen minder aantrekkelijk.
- Op het kruispunt Slagsteeg – Kraatsweg wordt het enkel mogelijk om tussen oost en zuid te rijden en tussen noord en west. De oost-west verbinding wordt hierdoor minder aantrekkelijk.
- Het kruispunt Maanderdijk – Bennekomsekade wordt op de oostelijke en zuidelijke tak afgesloten met een fietssluis. Het huis aan het kruispunt blijft toegankelijk vanuit het noorden. Doorgaand verkeer op de route Meentdijk - Maanderdijk, de route Werftweg - Maanderdijk en de route Werftweg – Maanderbroekweg wordt hiermee onaantrekkelijk gemaakt.

De gemeente Rhenen werkt al samen met de provincie Utrecht om de situatie op de parallelweg van de N233 veiliger te maken. Vanwege dit lopende onderzoek worden er geen aanvullende maatregelen voorgesteld.

- **Kosten:** €50.000 - €100.000
- **Betrokken partijen:** gemeentes, provincies Utrecht en Gelderland, omwonenden
- **Haalbaarheid:** Het realiseren van knips in het netwerk heeft vooral effect op het doorgaand verkeer. Een goede communicatie naar bewoners en ondernemers in het Binnenveld is noodzakelijk voor realisatie. Voor het realiseren van de knips zullen verkeersbesluiten genomen moeten worden. De herinrichting van de ontvlechte routes wordt in fases opgepakt met het onderhoud. Het voorstel hiervoor is uitgewerkt in een aparte bijlage.
- **Termijn:** realiseren in periode 2021 - 2025.

Niveau 2: Differentiëren in fietsroutes

Fietsen in het Binnenveld moet mogelijk zijn op elke weg. Maar er zijn ook een aantal routes waar meer fietsers gebruik van zullen maken en waar we fietsen meer willen stimuleren.

Op basis van het belevingsonderzoek, data van fietsintensiteiten en de locaties van voorzieningen die veel fietsers aantrekken (zoals scholen) stellen we een aantal routes voor waarbij de focus op fietsers ligt. Vanwege de beperkte breedte van de wegen is het niet mogelijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren waar ze op dit moment niet liggen.

We stellen deze belangrijke fietsroutes voor als een combinatie van reeds aanwezige fietspaden aangevuld met fietsstraten waarbij autoverkeer te gast is. Door de knips die voorgesteld zijn in niveau 1 wordt de hoeveelheid autoverkeer in het Binnenveld lager. Hierdoor is het mogelijk om op de fietsroutes een verhouding auto-fiets te krijgen die passend is bij een fietsstraat. De fietsstraten zorgen voor zichtbaarheid van de fietsers in het Binnenveld en dragen bij aan de wayfinding voor fietsers. Op de kaart zijn de huidige fietspaden aangegeven in groen en de voorgestelde fietsstraten als rood.

Op de secundaire fietsroutes wordt de zichtbaarheid en veiligheid van de bestaande fietsstroken verbeterd door het te verbreden naar 1,70 meter. Op de kaart zijn dit de grijze routes. Op de overige wegen blijft het voor fietsers mogelijk om te fietsen, maar gezien de hoeveelheid autoverkeer en fietsverkeer op deze wegen en de beschikbare breedte van de wegen is het veilig om verkeer op deze wegen te mengen. De inrichtingseisen per wegvak staan gedetailleerd beschreven in een apart bijgevoegd excel bestand.

- **Kosten:** €250.000 - €500.000
- **Betrokken partijen:** Gemeentes en omwonenden
- **Haalbaarheid:** Door de afgenomen hoeveelheid autoverkeer wordt het realiseren van fietsstraten op bepaalde locaties geloofwaardiger. De fietsroutes gaan grotendeels over bestaande vrijliggende fietspaden. Bij een beperkt aantal wegen is het wensbeeld breder dan de huidige weg.
- **Termijn:** Fietsstraten zijn pas te implementeren na het uitvoeren van de knips uit niveau 1. Met behulp van quick

wins zijn oplossingen gefaseerd te realiseren



Niveau 3: Fietslint

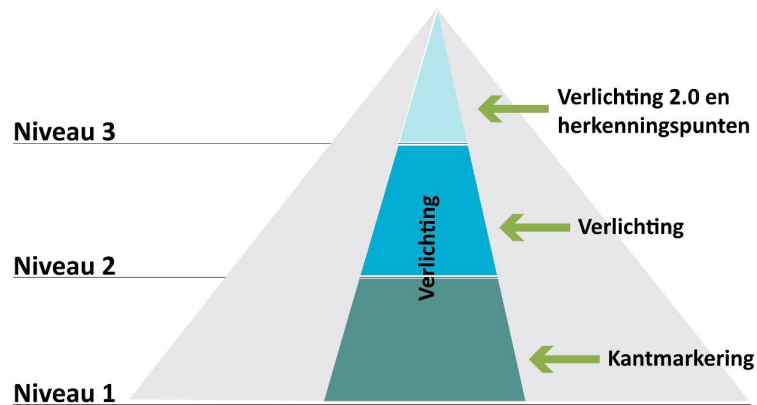
Door het netwerk van gemotoriseerd en fietsverkeer te ontvlechten, ontstaat er een koppelkans om ook het recreatieve gebruik van het gebied op te waarderen. Het realiseren van een fietslint nodigt verschillende gebruikers uit om te recreëren in het Binnenveld.

De inspiratie voor deze maatregel komt van 'Het Lint' in het Maximapark in Utrecht. Dit is een autovrij pad, waar dus gerecreëerd/ gefietst/ gelopen kan worden zonder overlast van autoverkeer. Een geschikte locatie hiervoor is het huidige fietspad langs De Grift.

- **Kosten:** > €500.000
- **Betrokken partijen:** Gemeentes en Waterschap Vallei en Veluwe
- **Haalbaarheid:** Bij realisatie van het fietslint moet rekening gehouden worden met eventuele aankoop van gronden, dit kan zorgen voor hogere kosten en langere looptijd.
- **Termijn:** 2024

THEMA 2: VERLICHTING/ ZICHTBAARHEID

Het ontbreken van goede verlichting en zichtbaarheid is in het belevingsonderzoek het vaakst als negatief beoordeeld. Dit geeft fietsers een onveilig gevoel. De volgende maatregelen focussen daarom op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel van de fietsers. De maatregel op niveau 3 valt samen met het derde thema: herkenbare routes.



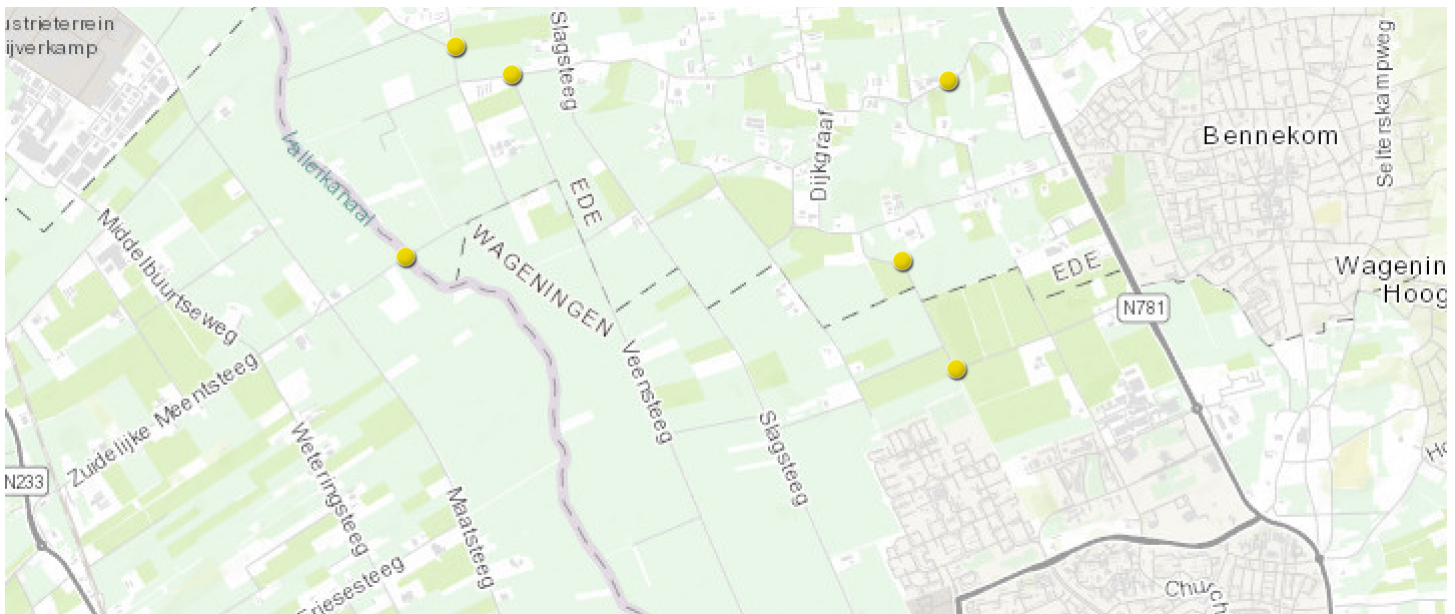
Niveau 1: Reflecterende kantmarkering

Wanneer het wegdek niet goed zichtbaar is in het donker, neemt de kans op eenzijdige ongevallen toe. Om het wegdek voor de fietsers beter zichtbaar te maken, stellen we voor om op de aangewezen fietsroutes kantmarkering toe te voegen.

Deze vorm van het verbeteren van de zichtbaarheid heeft

geen impact op de omringende flora en fauna.

- **Kosten:** €25.000 - €50.000
- **Betrokken partijen:** gemeentes
- **Haalbaarheid:** Dit vereist goede afstemming tussen de vier gemeentes om een uniform wegbeeld te krijgen. Deze afstemming is op korte termijn haalbaar. Het toevoegen van de kantmarkering kan ook worden meegenomen bij het geplande onderhoud.
- **Termijn:** 2020 - 2022



Kadaster, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA, NGA

Powered by Esri

Niveau 2: Verlichten gevaarlijke locaties en de aanloop naar deze locaties

Om de zichtbaarheid van zowel wegdek, als weggebruiker te verbeteren op de gevaarlijke punten die uit de enquête naar voren kwamen worden deze punten (extra) verlicht. Niet alleen het conflictpunt zelf wordt verlicht, maar ook de aanloop daarnaar toe, zodat ook naderend verkeer goed zichtbaar is.

- **Kosten:** €50.000 - €100.000
- **Betrokken partijen:** Gemeentes en netwerkbeheerders (Liander & Stedin)
- **Haalbaarheid:** De impact op de omgeving en natuur dient wel te worden meegenomen. Zo liggen er vier van deze

knelpunten rondom Natura-2000 gebieden (De Blauwe Hel, de Hel en de Bennekommer Meent) waardoor het lastiger te realiseren is. Dit gaat om de locaties in het noordwesten van het Binnenveld.

- **Termijn:** 2020 - 2021



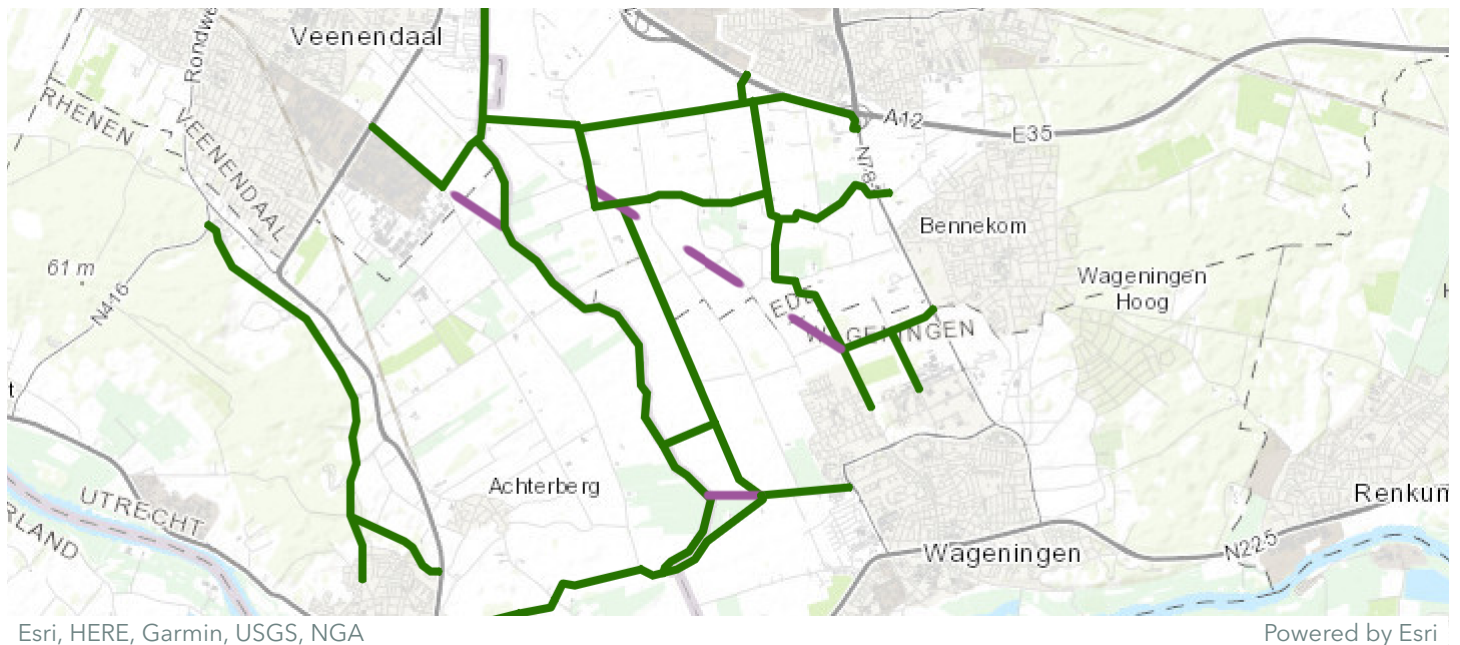
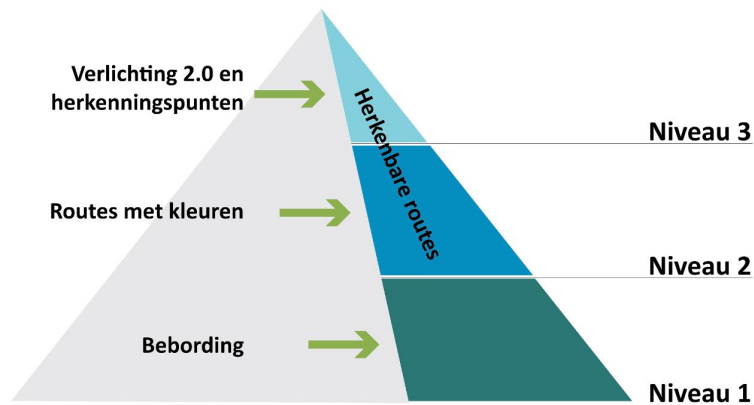
Niveau 3: Koppeling kleuren verlichting aan bestemming en route

Om zowel het zicht, als de onduidelijke routes in het Binnenveld aan te pakken, stellen we voor de vier kernen rond het Binnenveld een kleur verlichting toe te wijzen. De routes richting deze kern worden dan in deze kleur verlicht. Op deze manier worden zowel de onduidelijke routes, als de subjectief onveilige punten aangepakt. Eenzelfde aanpak is toegepast op de snelle fietsroutes van de provincie Gelderland in regio Arnhem-Nijmegen.

- **Kosten:** €100.000 - €250.000
- **Betrokken partijen:** Gemeentes, netwerkbeheerders (Liander & Stedin), provincie Gelderland en Utrecht
- **Haalbaarheid:** Goede afstemming tussen de gemeenten is van belang en een gelijktijdige uitrol van de verlichting. De 'routes' moeten niet ophouden bij de gemeentegrens.
- **Termijn:** 2025

THEMA 3: HERKENBARE ROUTES

29% van de respondenten uit het belevingsonderzoek geeft aan dat ze het lastig vinden om de weg te vinden in het Binnenveld. Dit is opmerkelijk aangezien de respondenten met name frequente fietsers door het Binnenveld waren. Het hebben van herkenbare routes is dus zowel voor frequente, als sporadische fietsers van belang.



Niveau 1: Bewegwijzering op orde

Het is van belang dat de bewegwijzering consistent wordt toegepast. Op ieder keuzemoment dat op een van de fietsroutes ligt, moet heldere NBd-bebording aanwezig zijn. Deze maatregel moet samen worden opgepakt met een ontvlechting van het auto- en fietsnetwerk. Op de kaart is het

fietsnetwerk zichtbaar dat we voorstellen naar aanleiding van de ontvlechting.

- **Kosten:** €0 - €10.000
- **Betrokken partijen:** NBd, gemeentes en provincies
- **Haalbaarheid:** Relatief eenvoudig te realiseren. Ook hier geldt dat een goede afstemming tussen de gemeenten van belang is.
- **Termijn:** 2020



Niveau 2: Routes aanduiden met drietraps-strategie

Wanneer bestemmingen en de routes ernaar toe corresponderen met kleuren zijn deze gemakkelijker terug te vinden. Dit maakt de herkenbaarheid van routes beter. Dit dient echter wel gecombineerd te worden met reguliere bebording en moet op ieder keuzemoment dat op de route ligt worden herhaald aan de hand van de drietrapsstrategie. Deze is ontwikkeld in het Europese CHIPS programma. Dit wordt toegepast door middel van aankondigen, bijsturen en bevestigen.

- **Kosten:** €10.000 - €25.000
- **Betrokken partijen:** NBd en de gemeentes

- **Haalbaarheid:** Relatief eenvoudig te realiseren. Kan ook worden meegenomen in de actualisering van de reguliere bewegwijzering. Afstemming met NBd is belangrijk, zij zijn op dit moment bezig met de vervolg pilots voor bewegwijzering op snelle fietsroutes en komen op termijn met een richtlijn. Hier kan mogelijk gebruik van worden gemaakt in het Binnenveld. Provincie Gelderland en Utrecht zijn betrokken bij de vervolg pilots.
- **Termijn:** 2021



Niveau 3: Herkennings-punten toevoegen aan routes

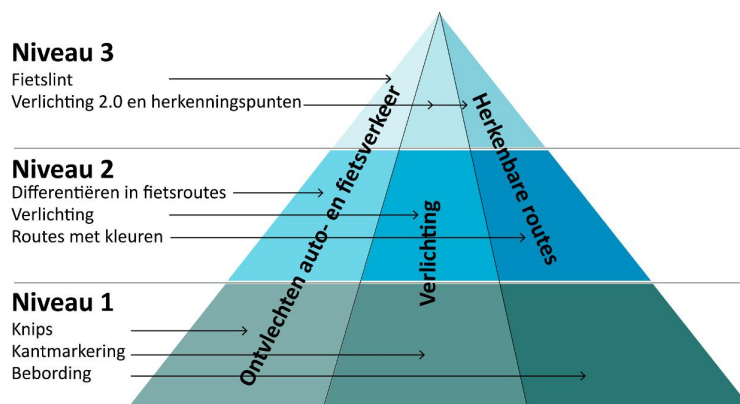
De herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van routes wordt verbeterd wanneer er opvallende herkenningspunten langs de route staan. Om ook een vorm van lokale identiteit hierin terug te laten komen, wordt er samengewerkt met lokale kunstenaars. Een goede bewegwijzering is echter wel een belangrijke voorwaarde voor deze maatregel om te slagen.

- **Kosten:** €10.000 - €25.000
- **Betrokken partijen:** Gemeentes en lokale kunstenaars

- **Haalbaarheid:** Kan gedaan worden door bestaande punten beter uit te lichten of door nieuwe herkenningspunten toe te voegen.
- **Termijn:** 2022 - 2024

MAATREGELEN EN ONDERHOUD

Op de drie belangrijkste thema's zijn verschillende maatregelen voorgesteld. Het eerste niveau draagt bij aan het verbeteren van de veiligheid en betrouwbaarheid in het Binnenveld. Dit niveau is essentieel voordat er geïnvesteerd wordt in de bovenste twee niveaus. Door ook in niveau twee te investeren, verbetert het gemak en comfort van het fietsen. Tot slot neemt de beleving toe wanneer de maatregelen uit het derde niveau worden toegepast.

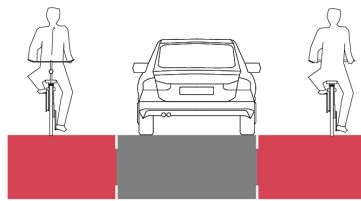


Algemene principes per wegtype

De wensbeelden van de wegen in het binnenveld zijn gebaseerd op de ontwerpprincipes van vier wegtypes: de erftoegangsweg met fietsstroken, de erftoegangsweg met gemengd verkeer, de fietsstraat met fiets op het midden en de fietsstraat met de fiets aan de zijkant. De ontwerpprincipes zijn gebaseerd op richtlijnen van Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het Handboek Wegontwerp van CROW.

Ontwerpprincipes voor buiten de bebouwde kom in het Binnenveld

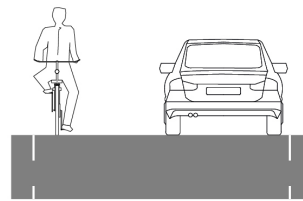
Gebaseerd op richtlijnen van CROW



≥1,70m

≥1,70m

erftoegangsweg met fietsstroken

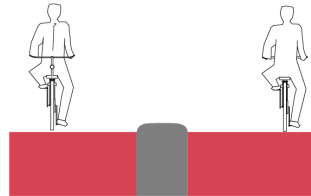


0,35-0,50m

3,50-4,00m

0,35-0,50m

erftoegangsweg met gemengd profiel

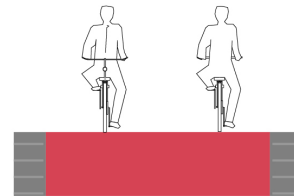


2,00-2,20m

0,80m

2,00-2,20m

fietsstraat met fiets aan de zijkant



0,50-0,75m

3,00-3,50m

0,50-0,75m

fietsstraat met fiets op het midden

Locatie-specifieke maatregelen

In een aparte bijlage van deze storymap zijn voor de wegvakken van de belangrijkste fietsroutes en de knelpunten uit de objectieve analyse locatie-specifieke maatregelen uitgewerkt. Hierin is onderscheid gemaakt tussen een wensbeeld en quick wins. Het wensbeeld is gebaseerd op de positie in het fietsnetwerk, landelijke ontwerprichtlijnen en de breedte van de reeds aanwezige weginfrastructuur.

Van een aantal maatregelen is het mogelijk om deze direct uit te voeren bij wegonderhoud, zoals het verbreden van fietsstroken of het aanbrengen van kantmarkering. Bij een aantal van de fietsstraten is een breder profiel gewenst, mocht dit niet kunnen in verband met budget of minder beschikbare ruimte, dan is ook een smaller rabatprofiel opgenomen die later zou kunnen worden verbreed met halfverharding.

Maatregelenpakket 'Fietsen in het Binnenveld'

Regio Foodvalley	Gemeente Ede, Gemeente Rhenen, Gemeente Veenendaal en Gemeente Wageningen
Team Mobycon	Babet Hendriks, Eveline de Jong & Jules Kaiser
Foto Introductie	Sean Poot - Mobycon
Foto Fietsen in het Binnenveld	https://theehuisgroeneveld.nl/fietsenenwandelen/
Foto Fietslint	www.maximapark.nl
Foto Kantmarkering	https://bit.ly/2tYuCLt
Foto Verlichting Niveau 3	http://www.atelierlek.nl/projecten/rijnwaalpad
Foto Herkenbare routes Niveau 3	https://bit.ly/2UT9n90

Mogelijk gemaakt door ArcGIS StoryMaps