



Overdwars door Utrecht - Noordwest

Nota van aanbevelingen

December 2011





Titel Overdwars door Utrecht - Noordwest

Auteur Bas Hendriksen

Jaartal December 2011

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietzersbond heeft 36.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Wijken voor de Fiets is een project van de Fietzersbond, dat zich richt op het verbeteren van het fietsklimaat in de 40 Vogelaarwijken. Mede op basis van bewonersinput worden aanbevelingen gegeven, die bijdragen aan het verbeteren van de fietscultuur, de fietsinfrastructuur en de fietsvoorzieningen. Meer informatie staat op onze website www.wijkenvoordefiets.nl.

Wijken voor de Fiets komt mede tot stand dankzij Portes Utrecht-Noordwest, JOGG-aanpak Utrecht-Noordwest en een bijdrage vanuit de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu.

Copyright Fietzersbond 2011.

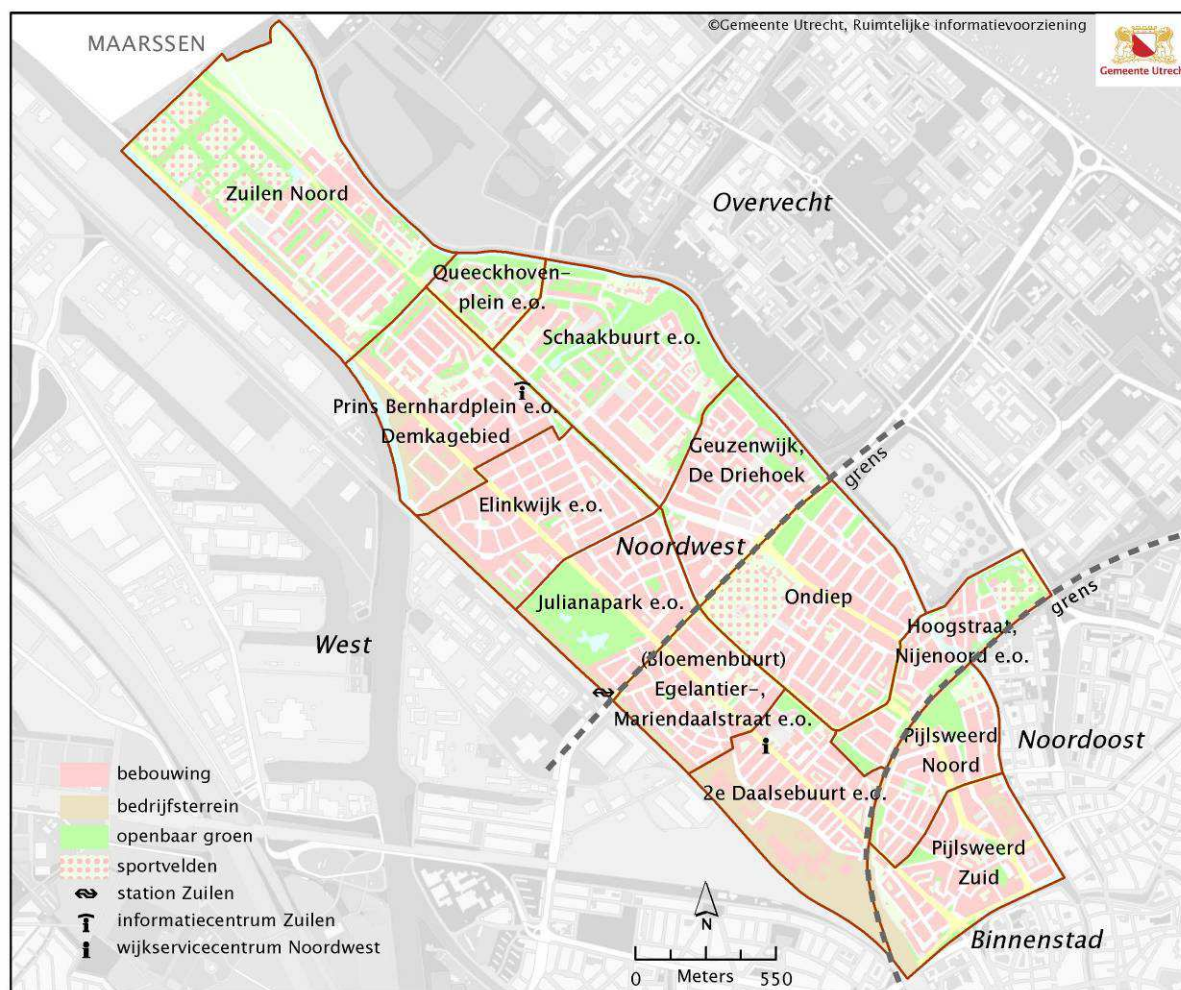
Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietzersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
www.fietzersbond.nl en www.wijkenvoordefiets.nl
Telefoon 030-2918171
Fax 030-2918188
E-mail wijkenvoordefiets@fietzersbond.nl

Inhoud

Plattegrond Utrecht Noordwest	4
Inleiding	5
<i>Leeswijzer</i>	5
1 Wijkbeschrijving Utrecht Noordwest.....	6
1.1 Herstructurering	6
1.2 Bereikbaarheid en mobiliteit	7
1.3 Barrières.....	7
1.4 Bovenwijkse fietsroutes	7
2 Knelpunten in het fietsroutenetwerk.....	11
2.1 Amsterdamsestraatweg.....	11
2.2 Paardenveld	13
2.3 Oudenoord / David van Mollemstraat	14
2.4 As van Berlage	15
2.5 De Plantage.....	17
2.6 Rokade en omgeving.....	17
3 Aanvullingen op het fietsroutenetwerk	18
3.1 Daalse Spoorpad.....	19
3.2 Driesporenpad.....	20
3.3 Locomotiefpad.....	21
3.4 Dwars op de As	21
3.5 Vechtroute	21
3.6 Elinkwijkroute.....	22
3.7 De Demkaboog.....	23
3.8 Fietsbrug Lage Weide	23
4 Overige fietsvoorzieningen	24
4.1 Route-informatie	24
4.2 Gladheidbestrijding.....	24
4.3 Fietsparkeren.....	25
4.4 Sociale veiligheid.....	26
5 Fietscultuur	27
5.1 Doelgroepen.....	27
5.2 Aanjagers	28
5.2.1 Onderwijsinstellingen	28
5.2.2 Wijkwelzijnsinstellingen.....	29
5.2.3 Gezondheidszorg.....	29
5.2.4 Bedrijven	29
6 Conclusies en prioriteiten.....	30
6.1 Versterk het fietsnetwerk binnen de wijk	30
6.2 Verminder de barrières.....	30
6.3 Fietsroute in zijn geheel ontwerpen.....	31
6.4 Verbeter de fietsparkeermogelijkheden	31
6.5 Herinrichting knooppunten.....	31
Overzicht bijlagen	32

Plattegrond Utrecht Noordwest



Afbeelding 1: Plattegrond Utrecht Noordwest met subwijken (Zuilen, Ondiep en Pijlsweerd) en buurten (bron: gemeente Utrecht).

In deze nota van aanbevelingen is gekozen voor een onderverdeling van Utrecht-Noordwest in een drietal subwijken, conform de indeling van de gemeente Utrecht:

1. Pijlsweerd, bestaande uit de buurten Pijlsweerd-Noord en Pijlsweerd-Zuid.
2. Ondiep, bestaande uit de buurten Ondiep, Hoogstraat/Nijenoord, 2^e Daalsebuurt en Bloemenbuurt. Ondiep en Hoogstraat/Nijenoord maken deel uit van de krachtwijk Ondiep.
3. Zuilen, bestaande uit de buurten Zuilen-Noord, Demkagebied, Queeekhovenplein, Schaakbuurt, Elinkwijk, Julianapark en de Geuzenwijk/Driehoek. De schaakbuurt en de Geuzenwijk/Driehoek maken onderdeel uit van de krachtwijk Zuilen-Oost.

Inleiding

Wijken voor de Fiets is een project van de Fietzersbond dat zich richt op het verbeteren van het fietsklimaat in achterstandswijken. In het voorjaar van 2011 heeft het project Wijken voor de Fiets plaatsgevonden in de Utrechtse wijk Noordwest. Juist de bewoners van de achterstandswijken bewegen minder en zijn ongezonder dan de gemiddelde Nederlander. Het dagelijks gebruik van de fiets zou een positieve bijdrage kunnen leveren aan beide. Onder het fietsklimaat verstaan wij de componenten fietscultuur, de fietsinfrastructuur en de fietsvoorzieningen, die onderling nauw met elkaar verbonden zijn. In wijken waar de bewoners graag fietsen en een goede fietsinfrastructuur aanwezig is, zal minder gefietst worden wanneer er geen of onvoldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn of de wachttijden bij de verkeerslichten voor fietsers onevenredig lang zijn. In een ideale fietswijk zijn de drie componenten van het fietsklimaat van hoog niveau en met elkaar in balans. Dat is goed voor de bereikbaarheid, de bewegingsvrijheid en de gezondheid van de bewoners, de luchtkwaliteit en natuurlijk de portemonnee¹.

Samen met de campagne 'Jongeren op Gezond Gewicht' van de GG&GD en met welzijnsorganisatie Portes, zijn een aantal initiatieven opgezet ter versterking van de fietscultuur. Uit inventariserende gesprekken kwam naar voren dat het met name onder allochtonen niet vanzelfsprekend is dat men een fiets heeft of überhaupt kan fietsen. Deze doelgroep hebben we getracht te bereiken via de vier beheerde speeltuinen in Noordwest, die in de meivakantie een aantal activiteiten organiseerden rond het thema fietsen, zoals een bandenplakcursus, een fietsparcours en een fietstocht langs alle vier de speeltuinen. Tevens organiseerde Youth for Christ een aantal goedbezochte fietsreparatiecursussen in The Mall.

Eén van de doelen van het project Wijken voor de Fiets is het actief betrekken van bewoners bij het fietsbeleid. Dit is o.a. gebeurd via een tentoonstelling, een enquête en een aantal rondetafel sessies met bewoners, professionals, de wijkraad en met leden van de Fietzersbond. Via de van hen verkregen informatie en aan de hand van de wijkplattegrond, zijn in deze nota een aantal kansen en knelpunten ten aanzien van het fietsklimaat in Utrecht-Noordwest verwoord.

In Noordwest liggen twee wijken die voorkomen op de lijst van voormalig minister Vogelaar: Zuilen-Oost en Ondiep. Andere bekende subwijken zijn Elinkwijk en Pijlsweerd. Omdat beide krachtwijken onlosmakelijk verweven zijn met de rest van de wijk Noordwest, hebben wij ervoor gekozen het fietsklimaat in de gehele wijk in één nota te bespreken. Als we bij voorbeeld naar de As van Berlage kijken (een belangrijke verkeersader) dan ligt die voor een deel in Ondiep en voor een deel in Zuilen-Oost. Door de As in zijn geheel te bekijken, wordt het mogelijk de As te beoordelen wat hij is: een doorgaande (fiets)route

Leeswijzer

Na een korte beschrijving van de wijk (Hoofdstuk 1), worden de knelpunten in het bestaande fietsroutenetwerk belicht (hoofdstuk 2). Vervolgens worden een aantal nieuwe en/of verbeterde fietsroutes besproken, die het fietsnetwerk in Noordwest verdichten (hoofdstuk 3). Daarna volgen de fietsvoorzieningen, zoals routeinformatie en fietsparkeren (hoofdstuk 4) en wordt kort ingegaan op het belang van een sterke fietscultuur in de wijk (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 volgen de conclusies en een top 5 van aanbevelingen. In de bijlagen o.a. de uitkomsten van de bewonersenquête en een lijst met snel uit te voeren verbeterpunten (quick wins).

¹ Bron: Fietsen is groen, gezond en voordelig. TNO (Ingrid Hendriksen en René van Gijlswijk), januari 2010.

1 Wijkbeschrijving Utrecht Noordwest

Utrecht Noordwest² telt ruim 40.000 inwoners en behoort daarmee tot de grootste Utrechtse wijken. 2/3^e van de bewoners is autochtoon, 1/3^e is allochtoon. Van de 18.500 woningen is 42% koopwoning, de rest zijn huurwoningen. Per buurt kan de verhouding koop/huur enorm fluctueren: rond het Queekhovenplein is zelfs 98% huurwoning. Het aantal bewoners dat een uitkering ontvangt is met 14% 3 procentpunt hoger dan het Utrechtse gemiddelde.

Bewoners geven Noordwest gemiddeld een 6,4, maar de bewoners van de subwijk Zuilen-Noord en – Oost geven hun woonomgeving een 6,0. Ter vergelijking: Utrecht scoort gemiddeld een 7,2.

29% van de bewoners ziet het verkeer in Noordwest als een probleem. En slechts 40% van de bewoners is tevreden met de verkeersveiligheid, daarmee scoort Noordwest het laagst van de tien Utrechtse wijken (gemiddeld 49%). Bovengemiddeld veel mensen uit Noordwest geven aan overlast te ondervinden van stank, verkeersgeluid en agressief verkeersgedrag. Op de onderzoeksgebieden autobereikbaarheid, OV-verbindingen en autoparkeergelegenheid scoort Noordwest gemiddeld.

Noordwest is een dichtbebouwde wijk, met relatief weinig gebruiksgroen en zichtgroen. Slechts 45% van de bewoners is tevreden over de hoeveelheid speelgelegenheid in de buurt, tegen een Utrechts gemiddelde van 60%.



Afbeelding 2: Fietstrommel en muurschildering op de 1^e Daalsedijk (foto Fietzersbond).

1.1 Herstructurering

In Ondiep en Zuilen-Noord wordt op grote schaal geherstructureerd. Woningen zijn of worden nog gerenoveerd of gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Dit geeft mogelijkheden om het fietsparkeren

² Bron: Alle gegevens uit WistUdata en/of Wijkwijzer 2010 (beide gemeente Utrecht), percentages zijn afgerond.

aan huis te verbeteren. Daarnaast is het splitsen van woningen (voor starters) en het creëren van studentenwoningen in met name Zuilen een ontwikkeling die veel bewoners bezighoudt. Door het grotere aantal bewoners wordt de mobiliteitsbehoefte groter, en dat leidt tot een hogere parkeerdruk, zowel voor auto's als voor fietsen. Omdat het bouwbesluit de afgelopen jaren niet voorzorg in een verplichte aanwezigheid van een fietsberging bij elke woonruimte, is het fietsparkeren op eigen terrein (schuur, berging of in de tuin) de afgelopen jaren afgenomen en afgewenteld op de openbare ruimte. Naar verwachting wordt begin 2012 de nieuwe versie van het bouwbesluit van kracht, waarin de verplichte aanwezigheid van de fietsberging zal terugkeren. Gemeentelijk toezicht op de naleving van deze verplichting kan er toe bijdragen dat de druk op de openbare ruimte niet verder toeneemt.

1.2 Bereikbaarheid en mobiliteit

De wijk Noordwest wordt ontsloten door een groot aantal stads- en streekbuslijnen. Aan de rand van de wijk ligt NS-station Zuilen, dat een groeiend aantal reizigers kent (nu ruim 1.400 per dag). Het autoverkeer concentreert zich met name op 'de binnenring' (Marnixlaan – Sint Josephlaan) en op de Amsterdamsestraatweg, maar ook de Oudenoord en de Weerdsingel zijn in de spits vol met auto's.

In Noordwest wordt overigens behoorlijk veel gefietst: Met 14.000 fietsers per etmaal is de Amsterdamsestraatweg (ter hoogte van de spoortunnel) een uitzonderlijk drukke fietsroute.

Uit onderzoek³ blijkt dat ruim 30 procent van de bezoekers van het winkelgebied Amsterdamsestraatweg-Noord met de fiets komt, tegen 41% te voet, 25% met de auto en 3% met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid per auto en OV worden elk 0,4 punt lager beoordeeld dan bij vergelijkbare locaties.

1.3 Barrières

De grenzen van de wijk Noordwest vallen samen met spoorwegen, het Amsterdam-Rijnkanaal, de rivier de Vecht en een sportpark. Zij vormen elk een barrière en nopen bewoners tot omwegen, wanneer zij op weg zijn naar bestemmingen buiten de wijk. Juist fietsers zijn enorm gebaat bij korte routes en lage omrijdfactoren. In Pijlsweerd zijn de verbindingen met andere wijken voldoende fijnmazig, maar hoe noordwestelijker je komt hoe lager het aantal verbindingen naar 'buiten' wordt. Met name de verbindingen met de wijken Overvecht, Lombok en Leidsche Rijn schieten te kort.

Ook in de wijk zelf zijn barrières te benoemen: De spoorlijn Utrecht-Hilversum loopt dwars door de wijk en ook de 'binnenring' is met haar 2x2 rijbanen een barrière.

1.4 Bovenwijkse fietsroutes

De aanwezige fietsinfrastructuur in Utrecht-Noordwest is voornamelijk gesitueerd parallel aan de belangrijkste autowegen in en door de wijk. Langs de Amsterdamsestraatweg, de As van Berlage (incl. Oudenoord) en de binnenring is in het overgrote deel vrijliggende (brom)fietsinfrastructuur aanwezig. Echter, uit onderzoek⁴ blijkt dat fietsers langs wijkontsluitingswegen tot 40 procent meer fijnstof tegenkomen dan fietsers die over autoluwe routes rijden.

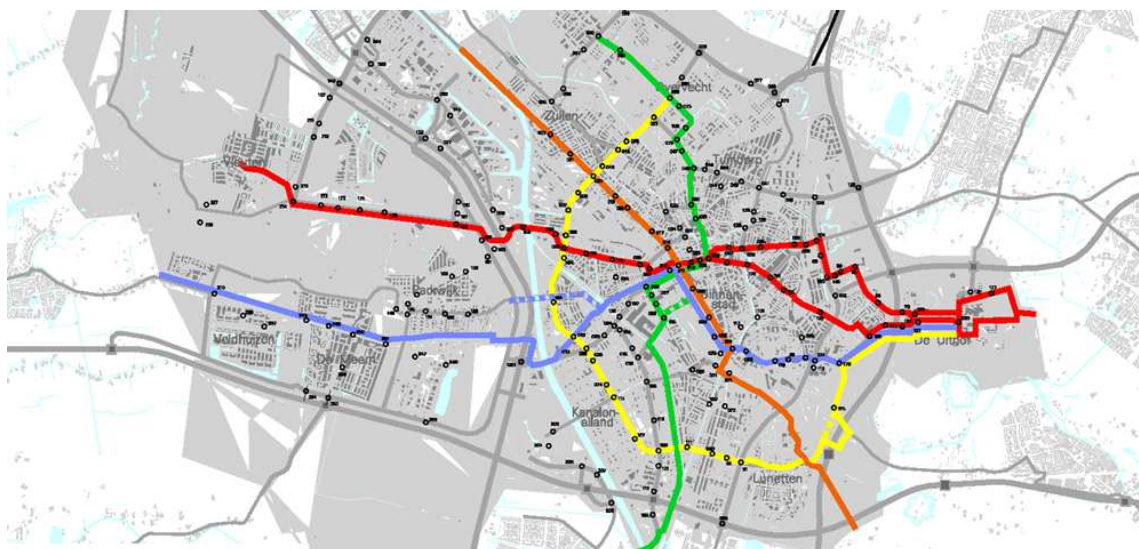
Top 5 fietsroutes Gemeente Utrecht

In 2009 heeft de gemeente Utrecht een vijftal fietsroutes aangemerkt als hoofdfietsroute. Deze vijf routes worden versneld verbeterd. Twee van de vijf routes lopen gedeeltelijk door Noordwest: de gele route (de stedelijke verdeelring) en de oranje route (Zuilen – Lunetten). De Utrechtse afdeling van de Fietsersbond heeft ten aanzien van de routes in Noordwest de volgende aanbevelingen⁵:

³ Bron: I&O Research Koopstromen onderzoek 2011

⁴ Eindrapport Fietsbalans Utrecht (1 en 2), Fietsersbond, juli 2001 en april 2008.

⁵ Alle obstakels uit de weg. Adviezen voor vijf hoogwaardige fietsroutes in Utrecht. Fietsersbond Utrecht, 30 november 2009.



Afbeelding 3: Top 5 fietsroutes gemeente Utrecht (bron: gemeente Utrecht)

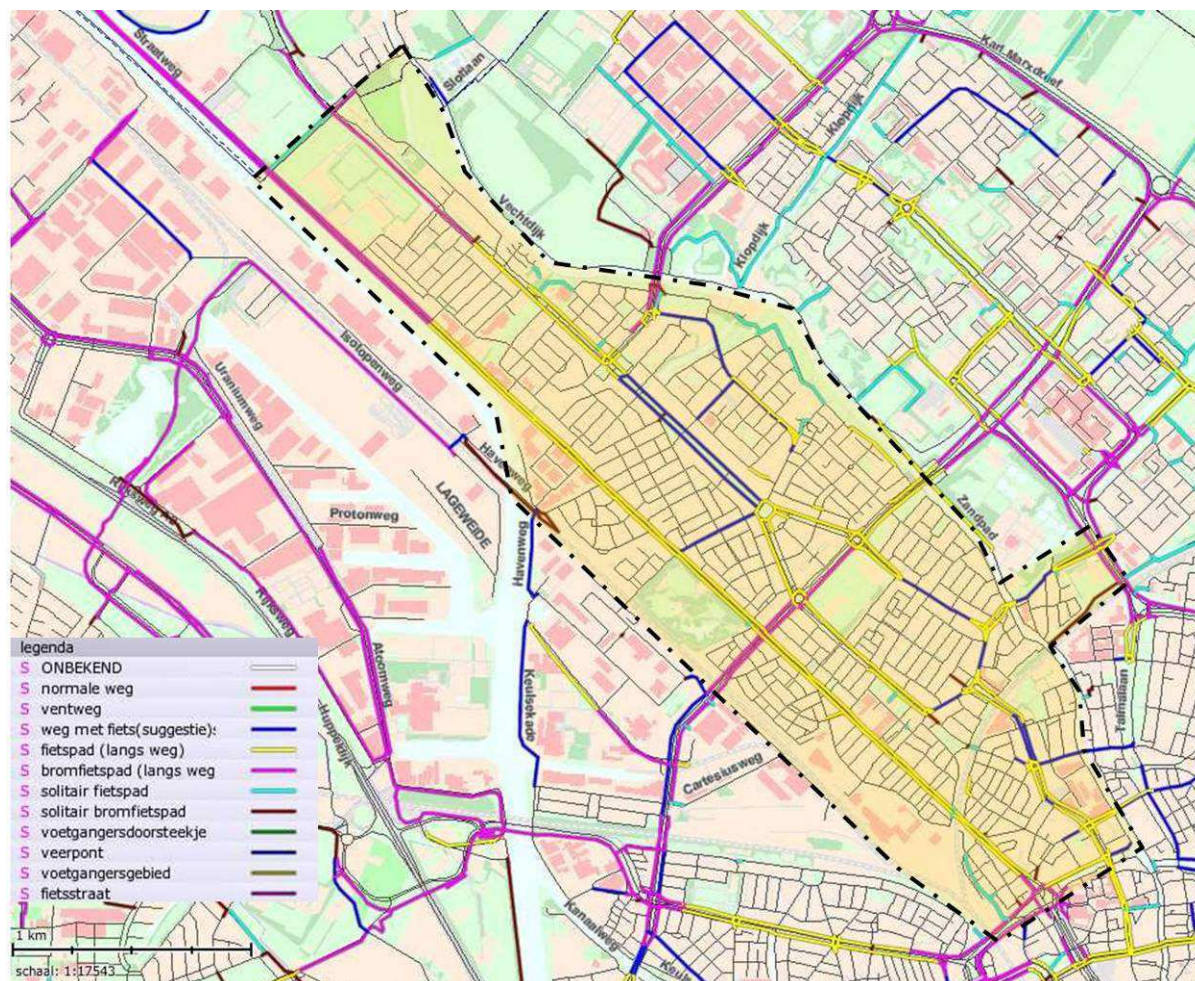
1. Oversteek van Amsterdamsestraatweg naar Daalsesingel/Catharijnebaan: verruiming van het fietsknooppunt is gewenst.
2. Oversteek vanuit de richting Paardenveld over de Weerdsingel Westzijde naar de Amsterdamsestraatweg: verbeter de afstelling van een fietsverkeerslicht dat op rood blijft staan, terwijl het autoverkeer voor dezelfde rijrichting wél mag rijden.
3. Kruising Amsterdamsestraatweg – Sint-Josephlaan/Marnixlaan: fietsers vanuit de Sint-Josephlaan worden klemgereden voor de oversteek naar de Marnixlaan. Het zou een verbetering zijn wanneer fietsers ongehinderd door het autoverkeer tot het verkeerslicht kunnen rijden. Ook voorsorteerstroken voor linkafslaand fietsverkeer verbetert de situatie, want linksafslaande fietsers moeten twee keer voor het rode licht wachten.
4. Kruising ventweg Marnixlaan vlak na de Marnixbrug: de fietser moet hier voorrang verlenen aan de automobilist op de ventweg. Deze aanbeveling is overgenomen en uitgevoerd.



Afbeelding 4: De Sint Josephlaan, vlak voor de kruising met de Amsterdamsestraatweg (foto Jan van Embden)

Snelfietsroutes

De snelfietsroute⁶ Utrecht – Breukelen begint in Noordwest, vanaf de kruising Marnixlaan-Amsterdamsestraatweg, via de Demkabrug, over Lage Weide, langs het kanaal naar Breukelen. Hier wordt geconstateerd dat de fietsomstandigheden op de Demkabrug verre van optimaal zijn. Een smal fietspad op de spoorbrug en een zeer smalle verbinding tussen de brug en de Havenweg/Muyskenweg, met bovendien een zeer krappe haarspeldbocht halverwege. Ook de snelfietsroute Houten - Utrecht Lage Weide voert over de Demkabrug.



Abbeelding 5: Fietsinfrastructuur in Utrecht-Noordwest naar wegtype. (Bron: Fietsersbond Routeplanner, november 2011)

Wegtypes en verharding

Fietsroutes worden bij voorkeur integraal bekeken en ingericht conform de vijf hoofdeisen voor een fietsnetwerk⁷:

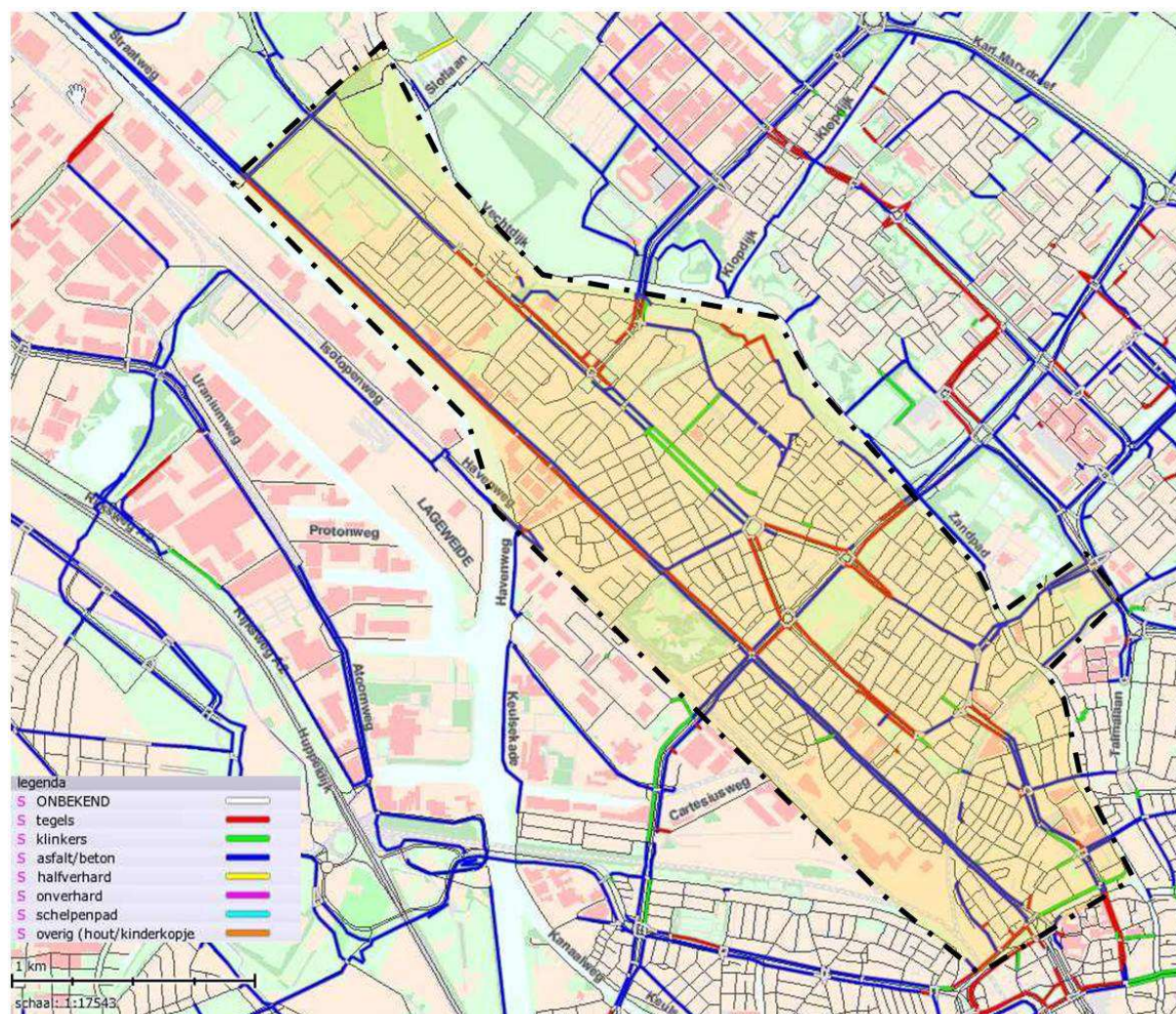
1. samenhangend (duidelijke routes die naar belangrijke bestemmingen leiden, eenvormig wegdek, bewegwijzering);
2. direct (niet omrijden, voorrang, 'fietsvoordelige' stoplichten);
3. comfortabel (glad wegdek, zo min mogelijk afremmen, dus voorrang en ruime bochten);
4. veilig (overzichtelijke kruisingen, geen hinder van langsrijdend autoverkeer, middenbermen, geen slecht geplaatste paaltjes, randjes of richels, goed verlicht, sociaal veilige omgeving);
5. aantrekkelijk (mooie omgeving, geen brommers, weinig verkeerslawaaai en weinig fijnstof).

⁶ zie www.fietsfilevrij.nl

⁷ Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 230, April 2006, pagina 58 e.v.

Uit deze vijf netwerkeisen komt duidelijk naar voren dat fietsroutes in zijn geheel ontworpen zouden moeten worden, zowel qua wegtype (fietspad, fietsstrook of fietsstraat) als qua verharding (klinkers, tegels, maar bij voorkeur beton of asfalt). Door deze routes in zijn geheel uit te voeren als een vrijliggend, geasfalteerd fietspad, wordt een belangrijke stap gezet naar een wijk waar het voor alle bewoners plezierig fietsen is.

Uit de afbeeldingen 5 en 6 blijkt duidelijk dat de bestaande fietsroutes hoofdzakelijk gekoppeld zijn aan de belangrijkste autoverbindingen en voornamelijk op de lengteas van de wijk liggen (Noordwest – Zuidoost). Ook wordt duidelijk dat het aantal fietsverbindingen, waarmee fietsers ongestoord de wijk in en uit kunnen, beperkt is (zie ook § 1.3).



Afbeelding 6: Fietsinfrastructuur in Utrecht-Noordwest naar verhardingssoort. (Bron: Fietsersbond Routeplanner, november 2011)

Kijken we naar het wegdek (afbeelding 6), dan zien we dat een aanzienlijk deel van de fietspaden is uitgevoerd in tegels of klinkers. De oneffenheden in deze wegdeksoorten verminderen het comfort en de veiligheid voor de fietsers en beperken tevens de samenhang in de routes.

2 Knelpunten in het fietsroutenetwerk

Bewoners constateren tal van verbeterpunten ten aanzien van de hoofdfietsroutes en bij de belangrijkste bestemmingen. De opmerkingen ten aanzien van de Amsterdamsestraatweg, het Paardenveld, de Oudenoord, de As van Berlage en de winkelcentra Plantage en Rokade worden in dit hoofdstuk besproken.

Daarnaast is er door bewoners een groot aantal opmerkingen gemaakt die niet in deze nota zijn opgenomen, bijvoorbeeld omdat ze niet direct tot verbetervoorstellen leiden of omdat ze te specifiek op een locatiegebonden euvel gericht zijn. Een overzicht van deze opmerkingen is opgenomen in de bijlagen 4 en 5.

2.1 Amsterdamsestraatweg

De Amsterdamsestraatweg (kortweg ASW) is met bijna 5 kilometer de langste straat van Utrecht en loopt van het centrum in een recht lijn naar Maarssen. De ASW werd in 1812 aangelegd in opdracht van Napoleon I, als onderdeel van Route Impériale 2 tussen Parijs en Amsterdam. Het is sindsdien de hoofdstraat van de wijk en doorsnijdt elk van de drie subwijken Pijlsweerd, Ondiep en Zuilen.

De ASW is tevens één van de drukste fietsroutes binnen de gemeente Utrecht. Ter hoogte van het spoorviaduct rijden dagelijks zo'n 14.000 fietsers. Met name in de spitsperioden zitten de fietspaden tegen hun maximale belasting aan. Het fietspad langs de ASW is afwisselend uitgevoerd in asfalt en tegels, waarbij bij beide wegdeksoorten veelvuldig verzakte putdeksels en andere onplezierige hobbels aangetroffen worden.

Bij drukke kruisingen, zoals op de kruising ASW/Marnixlaan/Sint-Josephlaan en ASW/De Lessepsstraat, wordt het fietspad opgeofferd om ruimte te maken voor een voorsorteervak voor het autoverkeer. Bovendien moet linksafslaand fietsverkeer tweemaal wachten voor een stoplicht, hetgeen het tijdsverlies voor fietsers als gevolg van rood licht hoog doet oplopen.

Bewoners vinden dat automobilisten niet altijd voorrang geven aan fietsers, wanneer auto's vanaf de ASW een zijstraat indraaien. Hier speelt mee dat de fietspaden niet altijd even goed herkenbaar zijn, omdat op een aantal plekken het asfalt kort voor de kruising ophoudt en na de kruising weer begint. De herkenbaarheid van het fietspad is niet overal even groot, zoals ook door de gemeente is erkend.⁸ Zeer recent is een deel van het fietspad ten noorden van de Marnixlaan geasfalteerd, waarbij er helaas voor gekozen is de kruisingen niet te asfalteren



Afbeelding 7: Parkeerverbod op de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van het Julianapark. Duidelijk zichtbaar is dat er auto's deels op het fietspad geparkeerd staan.

⁸ Input Top 5 fietsroutes, Gemeente Utrecht, dienst Stadsontwikkeling, afdeling SteM, februari 2011.

Ook wordt opgemerkt dat het zicht op het fietspad niet altijd goed genoeg is, door de aanwezigheid van bomen, reclameborden en geparkeerde (vracht)auto's. Ook het zicht op de verkeerslichten is niet altijd even goed, waarbij met name de lichten ter hoogte van de Bethlehemweg genoemd worden.

Veel bewoners geven aan dat er veelvuldig oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van de fietspaden. Het fietspad wordt ook door brommers gebruikt, terwijl dat ten zuiden van de Wethouder D.M. Plompstraat niet is toegestaan. Er wordt veel tegen de richting in gefietst op het drukke, smalle fietspad. En er zijn tal van obstakels die de doorstroming op het fietspad bemoeilijken, zoals geparkeerde fietsen en auto's, reclameborden, afvalzakken etc. Met name ter hoogte van het Julianapark ondervinden veel fietsers hinder van fout geparkeerde auto's (zie afbeelding).

Bij het legen van de prullenbakken wordt de vuilniswagen zo geparkeerd dat het hele fietspad geblokkeerd wordt, op een tijdstip dat veel fietsers daar last van ondervinden.

Door de eenrichtingsfietspaden onder het spoorviaduct op de ASW, is het voor direct aanwonenden alleen mogelijk om via grote omwegen en het tweemaal oversteken van de ASW aan de andere zijde van het spoor te geraken. Een kort stuk tweerichtingsfietspad onder het viaduct lost dit probleem op.

De in/uitrit van de Cornelis Mertensstraat op de ASW is zo smal, dat één wachtende auto het voor fietsers onmogelijk maakt de straat in te rijden. De straat is breed genoeg om het mogelijk te maken dat een fiets en een auto elkaar hier kunnen passeren.

Ter hoogte van de Herenweg, het Van Beuningenplein en de Demkaweg ontbreken voor fietsers oversteekmogelijkheden en een aansluiting op het fietspad aan de overzijde van de ASW.

Aanbevelingen:

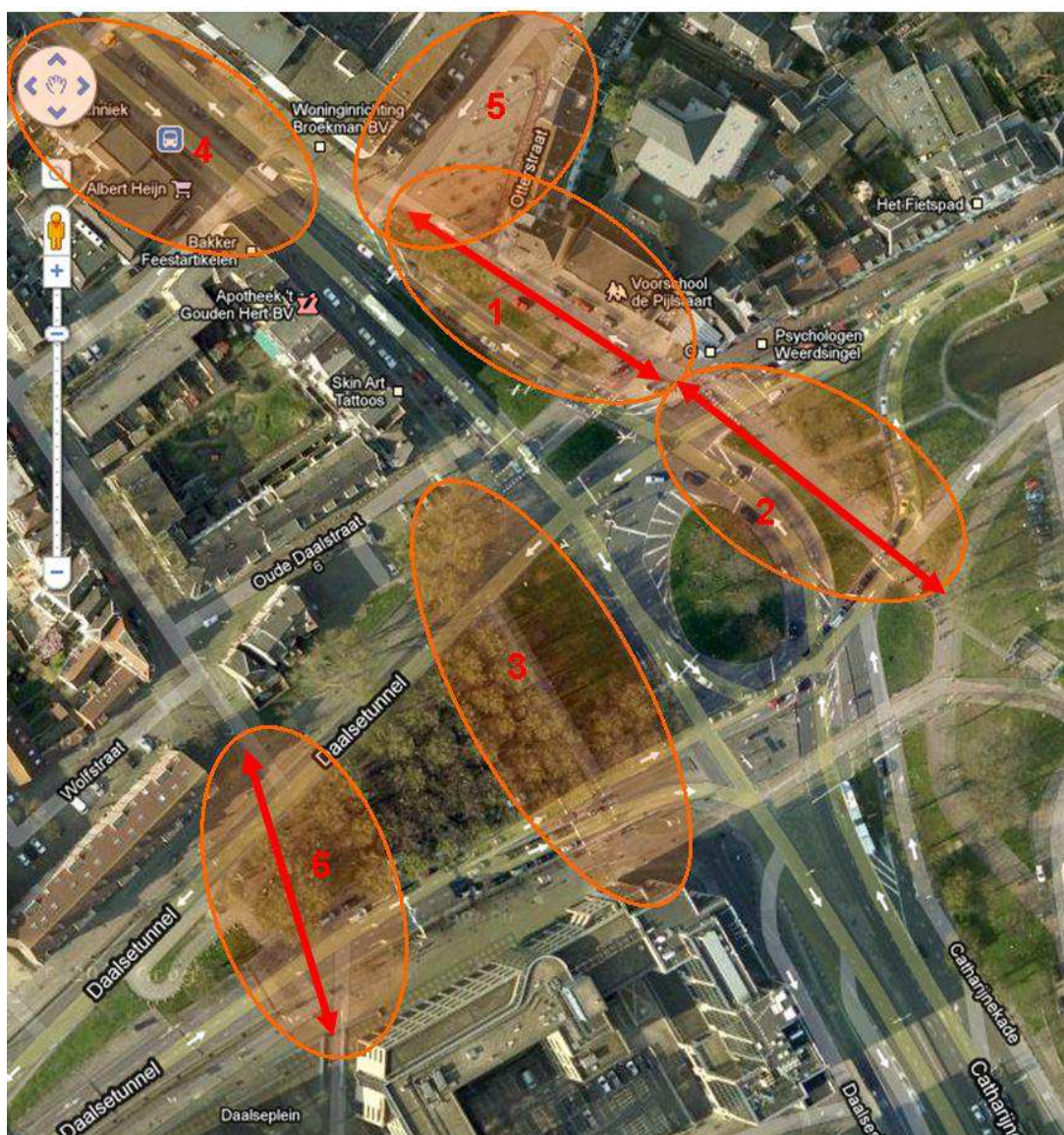
- 🚲 Bekijk de fietsinfrastructuur op de Amsterdamsestraatweg (ASW) niet van wegvak tot wegvak, maar in zijn geheel. Zorg voor een consequent eenvormige uitvoering, oftewel: asfalteer de fietspaden over de gehele lengte van de straat met rood asfalt.
- 🚲 Trek het vrijliggende fietspad op de ASW door tot op de kruisingen, zodat fietsers vrij baan hebben tot aan de verkeersregelininstallaties en geen last hebben van voorgesorteerd autoverkeer.
- 🚲 Maak op de kruisingen zelf duidelijk hoe de fietsroute loopt, door de fietspaden voor iedereen herkenbaar te maken door middel van doorlopend rood asfalt.
- 🚲 Creëer voor fietsers de mogelijkheid om in één beweging links af te kunnen slaan op de kruisingen ASW - De Lessepsstraat en ASW - Marnixlaan, bijvoorbeeld door fietsers vanuit vier kanten tegelijk groen te geven.
- 🚲 De stoplichten voor fietsers staan te lang op rood. Een betere afstelling (bijvoorbeeld tweemaal kort groen per cyclus in plaats van eenmaal lang) en het aanbrengen van wachttijdvoorspellers zouden de roodlichtnegatie kunnen doen afnemen.
- 🚲 Beperk waar mogelijk het aantal plekken waar het autoverkeer de fietspaden kruist. Waar dat niet mogelijk is moet het zicht op het fietspad verbeterd worden.
- 🚲 Laat de politie regelmatig handhavend optreden tegen diegenen die zich niet aan de regels op het fietspad houden. Door brommers en spookfietsers te weren, wordt de ruimte op het fietspad vergroot en de ergernis onder de overige fietsers verminderd.
- 🚲 Maak het autoparkeren fysiek onmogelijk, daar waar het de fietsers op het fietspad hindert. Om te beginnen ter hoogte van het Julianapark (richting centrum).
- 🚲 Stem schoonmaakactiviteiten op de ASW (zoals legen prullenbakken en ophalen vuilnis) af op de spitsperioden, zodat fietsers en de dienst stadsbeheer elkaar niet in de weg zitten.
- 🚲 Verbreed de inrit van de Cornelis Mertensstraat zodanig, dat een fiets en een auto elkaar moeiteloos kunnen passeren.

2.2 Paardenveld

Grootste knelpunt op de Amsterdamsestraatweg is het Paardenveld, een verkeersplein aan het begin van de wijk waar de ASW, de Weerdsingel, de Daalsetunnel en de Catharijnesingel samenkomen. Op het Paardenveld staan – zeker in de spits – grote fietsfiles voor de verkeerslichten, in de spits zelfs zo lang dat niet alle wachtende fietsers door het groene licht kunnen. Er is bovendien een groot tekort aan opstelruimte bij de verkeerslichten, waardoor de achterlangsrijdende fietsers gehinderd worden.

De fietspaden rond het Paardenveld zijn inconsequent ingericht: Enerzijds zijn de fietspaden rond het Paardenveld voor circa 75 procent uitgevoerd in tegels, anderzijds mogen fietsers aan drie van de vier zijden twee richtingen op. Alleen aan de Weerdsingel-zijde mag slechts één kant op gefietst worden, richting de ASW. Dat betekent voor fietsers komend vanuit Pijlsweerd richting Wijk C een grote, tijdrovende omweg met extra verkeerslichten.

Om dit tweerichtingsverkeer mogelijk te maken, zou de ventweg voor de Pijlstaatschool opgeofferd moeten worden om ruimte te maken voor opstelruimte voor wachtende fietsers bij het (nieuwe) verkeerslicht bij de Weerdsingel. Door de ventweg te vervangen door een fietspad, wordt aangesloten bij de bestaande inrichting van het overgrote deel van de ASW.



Afbeelding 8: Zes aandachtsgebieden waar de fietsinfrastructuur rond het Paardenveld verbeterd kan worden. (Kaart: Google maps)

Bovendien wordt de omgeving van basisschool de Pijlstaart iets kindvriendelijker ingericht, aangezien de auto's op een grotere afstand van de school geplaatst worden. Het halen en brengen van scholieren met de auto wordt ontmoedigd, omdat de circa tien parkeerplaatsen direct voor de deur verdwijnen. Het wordt niet onmogelijk, de parkeerplaatsen even verderop aan het begin van de Herenweg kunnen ook hiervoor gebruikt worden.

Bewoners van Pijlsweerd-zuid ondervinden overlast van (hardrijdend) sluipverkeer, dat de Herenweg gebruikt als verkeerslichtvrije route tussen de Kaatstraat en de ASW. De Herenweg is een woonstraat die hier niet op ingericht is, de straat wordt bovendien door veel fietsers gebruikt. Bewoners pleiten voor maatregelen, die sluipverkeer tegengaan. Dat zou gerealiseerd kunnen worden door de verbinding tussen de Herenweg en ASW voor auto's onmogelijk te maken.

Aanbevelingen:

- ❧ Bij 1 en 2: Vervang de ventweg voor basisschool De Pijlstaart door een breed, geasfalteerd tweerichtingsfietspad, dat doorloopt over de Weerdsingel. Zorg voor voldoende opstelruimte voor wachtende fietsers en gunstig afgestelde verkeerslichten.
- ❧ Bij 3: Wellicht het drukste fietspad rond het Paardenveld. Verbreed het fietspad, asfalteer het, zorg voor voldoende opstelruimte en voor fietsers gunstig afgestelde verkeerslichten. Verbeter hier onder de bomen de verlichting.
- ❧ Bij 4: Met name gedurende de avondspits is hier sprake van een groot tekort aan stallingsruimte voor fietsende bezoekers van de supermarkten. Creëer hier extra stallingsruimte, bijvoorbeeld door de bushalte te verplaatsen, enkele parkeervakken op te heffen, de voorsorteervakken korter te maken of etagerekken te plaatsen.
- ❧ Bij 5: Bewoners van de Herenweg klagen over (hardrijdend) sluipverkeer, dat komende vanaf de Oudenoord de stoplichten op de Weerdsingel wil ontlopen en via de Herenweg naar de ASW rijdt. Door bijvoorbeeld een knip aan te brengen ter hoogte van de Otterstraat wordt sluipverkeer onmogelijk, terwijl de autocirculatie in Pijlsweerd mogelijk blijft.
- ❧ Bij 5: Fietsers komend vanaf het fietspad vanuit de Herenweg hebben voorrang op fietsers langs de ASW (ze komen van rechts), maar krijgen dat niet. Hier zou voorrang geregeld moeten worden door middel van een stopbord en haaiantanden, om misverstanden en ongelukken te voorkomen. Geef alle hoofd fietsroutes voorrang op verkeer van rechts.
- ❧ Bij 5: Er ontbreekt een fietsoversteek op de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van de Herenweg, fietsers gebruiken nu de voetgangersoversteek
- ❧ Bij 6: Als onderdeel van de Daalse Spoorroute (zie § 3.1) en ter ontlasting van het Paardenveld, zou er tussen de 1^e Daalsedijk en de Nieuwe Daalstraat een ongelijkvloerse fietsverbinding aangelegd moeten worden. Omdat een belangrijk deel van de uit de ASW afkomstige fietsers het station als (eind)doel heeft, zou deze verbinding kunnen leiden tot een forse afname van de wachttijd, een verkorting van de route en een verminderde druk op de ASW en het Paardenveld.

2.3 Oudenoord / David van Mollemstraat

Onlangs is de kruising Oudenoord – David van Mollemstraat heringericht, helaas niet naar ieders tevredenheid. De David van Mollemstraat is een brede, geasfalteerde straat met fietsstroken en langsparkeren, waar regelmatig hard gereden wordt. Op de Van Mollemstraat lijkt voldoende ruimte voor fietspaden aanwezig. Het fietspad op de David van Mollemstraat begint zo dicht op de Oudenoord, dat een deel van de fietsers al links voorsorteert op de autoweg. Het fietspad is bovendien regelmatig onbereikbaar als gevolg van wachtende (vracht)auto's.

Op de kruising zelf is er maar weinig opstelruimte voor fietsers, waardoor wachtend fietsers in de weg staan van anderen. De oversteek op de Oudenoord is smal en onlogisch ingericht. Bovendien krijgen auto's en fietsers komend vanuit de David van Mollemstraat gelijktijdig groen licht, en dat is gevaarlijk.



Afbeelding 9: Zicht op de kruising met de Oudenoord vanuit de David van Mollemstraat. Rechts het korte fietspad (foto Google streetview).

Een rotonde lijkt hier een logische oplossing: De verkeerslichten verdwijnen dan, de verkeersafwikkeling vindt sneller plaats en bovendien krijgen fietsers voorrang, waardoor de wachttijden voor hen korter worden.

Aanbevelingen:

-  Realiseer een rotonde op de kruising Oudenoord – David van Mollemstraat.
-  Leg een fietspad aan op de David van Mollemstraat, dat naadloos aansluit op de fietspaden op de Oudenoord enerzijds en de Talmalaan anderzijds.

2.4 As van Berlage

De zogenoemde As van Berlage is een beeldbepalende wegenstructuur in het hart van Zuilen en Ondiep, parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Vanaf de Oudenoord loopt de As enerzijds via de Ahornstraat, Royaards van den Hamkade en Van Egmondkade en anderzijds via de Omloop, Laan van Chartroise en Van Hoornekade naar het Plein van Berlage, waarna de As in noordwestelijke richting vervolgt als de Burgemeester van Tuyllkade, de Prins Bernhardlaan en de Burgemeester Norbruislaan.

Hoewel er in vergelijking met de Amsterdamsestraatweg minder autoverkeer rijdt, is fietsen op de As van Berlage geen onverdeeld genoegen. Er wordt door een deel van de auto's hard gereden, terwijl fietspaden, fietsstroken en ventwegen elkaar afwisselen. De Ahornstraat, Omloop, Laan van Chartroise, Prins Bernhardlaan en Burgemeester van Tuyllkade zijn (deels) voorzien van fietsstroken, terwijl de driehoek Van Hoornekade – Van Egmondkade – Marnixlaan aan de binnenzijde is voorzien van ventwegen uitgevoerd in klinkers. De As van Berlage zou voor een deel van de fietsers een goed alternatief kunnen zijn voor de drukke Amsterdamsestraatweg. Van een eenvormige, herkenbare inrichting is echter geen sprake.

De Burgemeester Norbruislaan wordt door veel fietsers als een obstakel gezien: een zeer brede weg, waar veelvuldig hard gereden wordt. Dit maakt het oversteken van deze weg voor veel bewoners tot een opgave. Ook de fietspaden langs de Norbruislaan worden versmald door onjuist geparkeerde auto's. Bij het tankstation maken vertrekkende automobilisten regelmatig gebruik van het fietspad.



Afbeelding 10: Het tankstation aan de Burgemeester Norbruislaan.

De doorgaande fietsroute naar Maarssen gaat direct na de brandweerpost naar rechts, de Daalseweg in, zonder dat dit goed aangegeven wordt. Met name voor recreatieve fietsers, die hier niet dagelijks terechtkomen, is een goede bewegwijzering van groot belang.

Richting centrum kiezen veel fietsers ervoor om hun weg te vervolgen via de fietstunnel op de Laan van Engelswier. Aantrekkelijk vinden zij deze kortere route echter niet. Men klaagt over de aanwezigheid van hangjongeren bij de tunnel en in het parkje. Ook de in de weg verzonken snelheidsremmer (voor brommers) wordt niet gewaardeerd: vaak fietsen bewoners er langs in plaats van er overheen. Ook zou de routing vanuit Pijlsweerd naar de fietstunnel verbeterd kunnen worden.

Aanbevelingen:

- ❧ Voorzie de gehele As van Berlage van geasfalteerde en vrijliggende eenrichtingsfietspaden.
- ❧ Neem snelheidsremmende maatregelen in het Ondiep-deel voor het autoverkeer.
- ❧ Maak de rotonde op het Plein van Berlage veiliger voor fietsers, die nu vaak genegeerd worden door automobilisten. Dit kan bijvoorbeeld door extra borden of het aanbrengen van plateaus.
- ❧ Stel eenrichtingsverkeer in op het korte stuk tweerichtingsfietspad op de Royaards van den Hamkade ter hoogte van winkelcentrum de Plantage.
- ❧ Verwijder de snelheidsremmer voor brommers op de Laan van Engelswier en verbeter de sociale veiligheid o.a. door de verlichting aan te passen.
- ❧ Leg een rotonde aan op de kruising Oudenoord – Ahornstraat – Omloop.
- ❧ Verbreed de fietspaden op de kruising Omloop – Anton Geesinkstraat.
- ❧ Versmal de Burgemeester Norbruislaan en verbeter de oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers.
- ❧ Maak het onmogelijk voor auto's om (deels) op het fietspad langs de Burgemeester Norbruislaan te parkeren.
- ❧ Pas de verkeerssituatie rond het tankstation op de Burgemeester Norbruislaan zo aan dat de vertrekkende klanten niet meer op het fietspad kunnen uitkomen.

2.5 De Plantage

De winkels op de Plantage zijn voor fietsers alleen via de stoep of het parkeerterrein bereikbaar. Bewoners vinden dat onprettig. Ook zijn er te weinig fietsklemmen op het plein aanwezig, zeker wanneer er markt is. De wegen waarover het parkeerterrein op de Plantage bereikt kunnen worden zijn te smal om twee auto's elkaar te laten passeren. Ook voor de veiligheid van fietsers zou het invoeren van eenrichtingsverkeer een verbetering zijn.

Aanbevelingen:

- 🚲 Stel eenrichtingsverkeer in voor auto's op de Plantage (tussen Ondiep-Zuidzijde en Mimosastraat) en realiseer een vrijliggend fietspad tegen de rijrichting in.
- 🚲 Vergroot het aantal fietsklemmen op De Plantage en maak het voor fietsers vanaf de ASW mogelijk om fietsend naar de winkels op het plein te komen.



Afbeelding 11: Geparkeerde fiets op De Plantage.

2.6 Rokade en omgeving

De De Lessepsstraat is een drukke autoweg tussen ASW en winkelcentrum Rokade, waar dagelijks veel kinderen oversteken op weg naar school. Bewoners vinden de straat eigenlijk niet geschikt om over te fietsen, zo druk is de straat en er wordt dikwijls hard gereden door auto's, brommers en bussen.

Het laden en lossen rond het winkelcentrum Rokade zorgt geregeld voor onoverzichtelijke situaties.

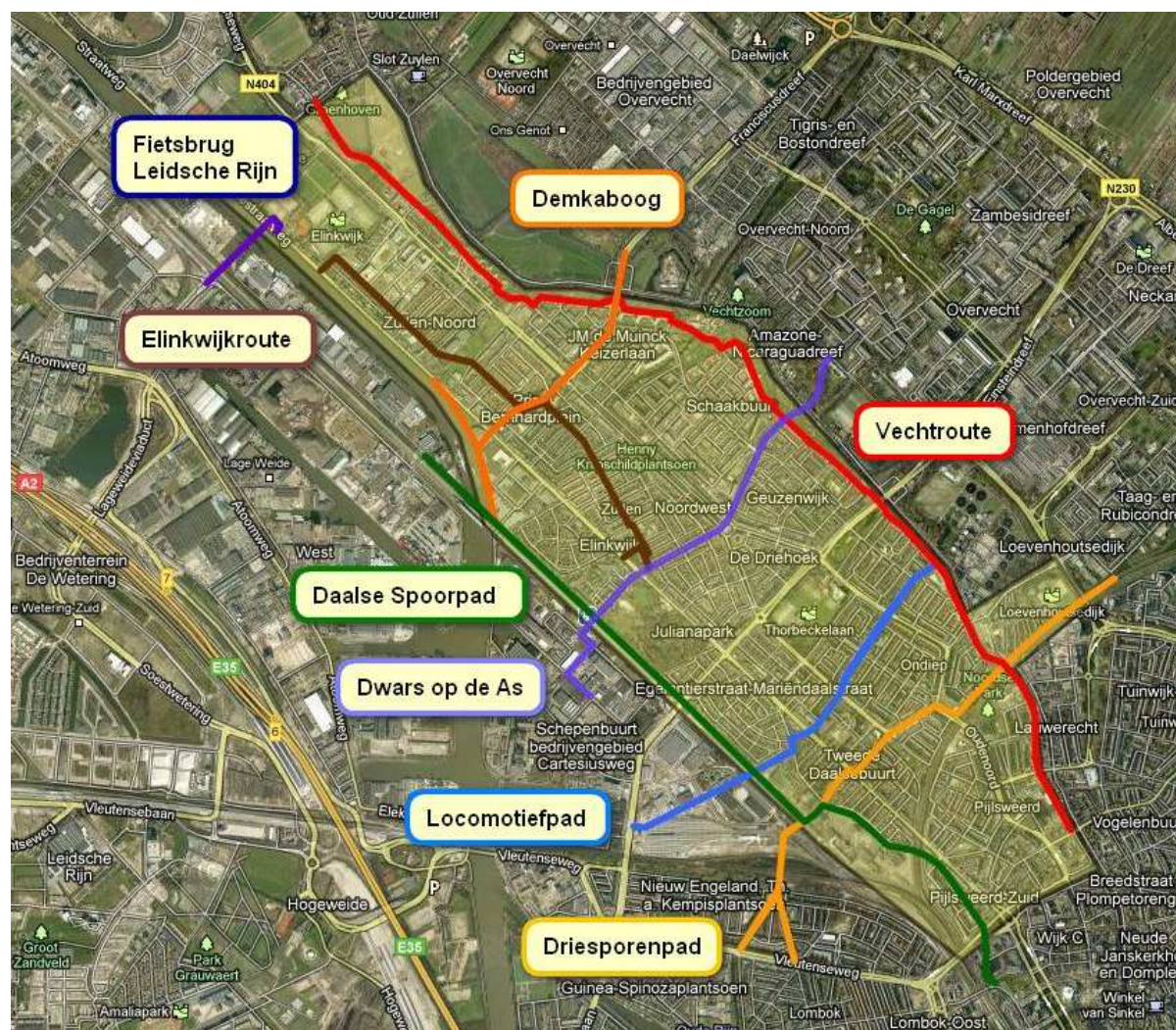
Aanbevelingen:

- 🚲 Richt specifieke laad- en loszones in bij winkelcentrum Rokade, zodat de openbare weg vrij blijft van geparkeerde vrachtwagens.
- 🚲 Verbeter de oversteekbaarheid van de De Lessepsstraat, door aanleg van een middeneiland, plateau en/of zebepad en het instellen van een 30 km/uur-zone.

3 Aanvullingen op het fietsroutenetwerk

In dit hoofdstuk doen wij aanbevelingen voor nieuwe fietsroutes door Utrecht-Noordwest. Wij hebben hier twee redenen voor: enerzijds is het fietsroutenetwerk niet fijnmazig genoeg, anderzijds lopen de bestaande hoofd fietsroutes allemaal langs de verkeersaders, waar fietsers te maken krijgen met drukte, lawaai en fijnstof. Met deze aanvullende routes willen we de fietsers in staat stellen om een keuze te maken tussen meerdere fietsroutes, waarbij een deel van de routes groenere, gezondere en aangenamere kenmerken heeft dan nu het geval is. Een fijnmaziger fietsnetwerk kan er toe leiden dat er meer mensen vaker kiezen voor de fiets als transportmiddel en er tegelijkertijd toe leiden dat de fietspaden op de Amsterdamsestraatweg ontlast worden.

De onderstaande acht nieuwe routes zijn deels nieuwe (solitaire) fietspaden, deels worden bestaande fietsroutes waar ook auto's mogen rijden versterkt. Op basis van de bewonersinput komen wij tot de volgende acht routes, die het bestaande fietsnetwerk in Utrecht-Noordwest aanvullen tot een redelijk compleet fietsnetwerk. Deze aanvullende routes zijn die zijn ingetekend op onderstaande afbeelding:



Afbeelding 12: Nieuwe of te versterken fietsroutes in Utrecht Noordwest (kaart: Google maps).

3.1 Daalse Spoorpad

Het Daalse Spoorpad loopt van het Utrechtse centraal station via de 1^e en 2^e Daalsedijk, langs het spoor langs station Zuilen en het Julianapark naar de Demkabrug. Deze route ontlast de fietspaden langs de ASW, is rechtstreeks, kent weinig autoverkeer en is daarom ideaal voor zowel minder vaardige fietsers als voor fietsers richting het Centraal Station.

De route start bij de Nieuwe Daalstraat/Knipstraat, nabij het Centraal Station van Utrecht. Via een aan te leggen ongelijkvloerse kruising over de Daalsetunnel wordt de 1^e Daalsedijk bereikt. Door de rechtstreekse route naar CS en de ongelijkvloerse kruising met de Daalsetunnel zal het een drukbereden route worden, die de druk op het drukke Paardenveld kan ontlasten.

De 1^e Daalsedijk zou als fietsstraat ingericht moeten worden, zodat het alle verkeersdeelnemers duidelijk is dat de fiets hier prioriteit heeft.

Aan het einde van de 1^e Daalsedijk voert de route door het parkje naar de bestaande (maar niet als zodanig gebruikte) fietstunnel, die aansluit op de 2^e Daalsedijk. Momenteel is de tunnel in gebruik als opslaglocatie.



Afbeelding 13: De smalle 2^e Daalsedijk, met parkeren aan twee zijden van de straat. Links het industrieterrein. (Bron Google streetview)

De 2^e Daalsedijk is een vrij smalle straat, waarop auto's in twee richtingen mogen rijden en een hoge parkeerdruk kent. Omdat bewoners veelvuldig aangeven het niet prettig te vinden om op de huidige 2^e Daalsedijk te fietsen, en het bestaande bedrijvenpark op termijn heringericht wordt, wordt er een tweerichtingsfietspad aangelegd naast de 2^e Daalsedijk en naast de bestaande groen- en speelvoorzieningen, waardoor fietsers van automobilisten gescheiden worden. Het fietspad wordt kortom op de bestaande bedrijventerreinen aangelegd.

Even voor de Chrysantstraat wijkt het Daalse Spoorpad uit naar de spoorlijn Utrecht – Amsterdam en volgt het deze spoorlijn tot aan de Demkabrug over het Amsterdam – Rijnkanaal. Achter de bebouwing loopt een zandpad langs het spoor, dat geasfalteerd kan worden.

Ter hoogte van de Sint Josephlaan wordt een (on)gelijkvloerse oversteekvoorziening getroffen, zodat fietsers zonder omwegen te hoeven maken de fietsroute langs het spoor kunnen vervolgen. Dit voorziet ook in een behoefte onder de gebruikers van het station Zuilen en fietsers richting de Vlampijpstraat. Eventueel kan bij het Julianapark een extra ingang gemaakt worden voor de fietsers op het Daalse Spoorpad. Het aanbrengen van goede verlichting is op deze route noodzakelijk.

Ter hoogte van de Demkabrug sluit het Daalse Spoorpad aan op de twee snelfietsroutes naar Houten en Breukelen (zie elders), evenals op de Demkaboog (Oranje route, §3.7).

Aanbevelingen:

-  Ontlast de druk op het Paardenveld door de aanleg van een fietsbrug over de Daalsetunnel tussen de 1^e Daalsedijk en de Knipstraat. Richt de toeleidende routes fietsvriendelijk in.
-  Open de fietstunnel tussen de 1^e en 2^e Daalsedijk voor fietsers en wandelaars, en sluit deze aan op de 1^e en 2^e Daalsedijk.
-  Reserveer bij de herinrichting van de industrieterreinen aan de 2^e Daalsedijk ruimte voor een (breed) fietspad parallel aan de 2^e Daalsedijk of door het gebied heen.
-  Bouw de bestaande onderhoudsweg tussen het spoor en de huizen/Julianapark om tot een tweerichtingsfietspad, dat aansluit op de Demkabrug.
-  Verbreed het fietspad over de Demkabrug.

3.2 Driesporenpad

Het Driesporenpad kruist twee spoorlijnen en volgt een stuk van een derde spoorlijn en is pas aan te leggen als het rangeerterrein van de NS op het industriegebied Cartesiusweg wordt opgeheven. Het Driesporenpad maakt een kortere en rustiger route mogelijk tussen Lombok via de Cartesiusdriehoek en Ondiep naar Overvecht. Met name de fietsafstand tussen Ondiep en Lombok wordt met deze route aanmerkelijk korter.

Ter hoogte van het Cremerplein wordt een fietstunnel aangelegd onder de spoorlijn Utrecht – Woerden. Via het rangeerterrein sluit de fietsroute aan op de fietstunnel ter hoogte van de Concordiastraat. Hier kruist het Driesporenpad het bovenstaande Daalse Spoorpad, waarna het Acaciastraat, de Ahornstraat en de Nijenoord uitkomt bij de spoorlijn Utrecht – Bilthoven. Op met name de Acaciastraat en de Ahornstraat zouden vrijliggende fietspaden aangelegd moeten worden.

De fietsroute volgt vanaf de Nijenoord de spoorlijn tot in Overvecht, waar het aansluit op het bestaande fietspad richting NS-station Overvecht. Het fietspad gaat over de Vecht en de Brailledreef heen via ongelijkvloerse kruisingen, waarmee fietsers een aantal knelpunten te vermijden: de kruising Omloop/Anton Geesinkstraat, de Rode Brug, de Loevenhoutsedijk (gedeeltelijk zonder fietspaden) en de kruising Loevenhoutsedijk/Brailledreef.

Het fietspad tussen de Nijenoord en Overvecht is ook opgenomen in het rapport 'De Fietskracht van Utrecht'⁹, waar het onderdeel is van een potentiële snelfietsroute tussen Utrecht CS en Amersfoort.

Aanbevelingen:

-  Verbeter de fietsinfrastructuur en de verlichting op de Loevenhoutsedijk, door de bestaande fietspaden door te trekken tot aan de Rode Brug.
-  Verbeter de fietsinfrastructuur op de kruising Omloop/Anton Geesinkstraat (voldoende opstelruimte, brede fietspaden)
-  Realiseer vrijliggende fietspaden langs de Omloop en de Ahornstraat en tenminste fietsstroken op de Acaciastraat.
-  Realiseer een rotonde op de kruising Oudenoord/Ahornstraat/Omloop.

⁹ Fietskracht van Utrecht, Fietsersbond afd. Utrecht i.s.m. Natuur- en Milieufederatie Utrecht en Stichting Soesa, oktober 2010

3.3 Locomotiefpad

Het Locomotiefpad is vernoemd naar de gelijknamige straat op industriegebied Lage Weide, waar de route door Ondiep op aansluit. Mede omdat de aanleg van het Driesporenpad afhankelijk is van het opheffen van het NS-rangeerterrein, is het Locomotiefpad een uitstekend alternatief om de fietsafstand tussen Ondiep en Oog in Al, Schepenbuurt en Leidsche Rijn in te korten.

In Noordwest wordt de fietsroute doorgetrokken tot aan de Vecht, zodat er op het Ondiep een Zuidwest-Noordoost-route ontstaat, die haaks op de huidige fietsverbindingen ligt. Dit versterkt het fietsroutenetwerk en maakt het voor fietsers aantrekkelijker en eenvoudiger om meer te gaan fietsen in de wijk, bijvoorbeeld naar winkelcentrum de Plantage of naar de sportvelden van DHSC.

Mocht er in de toekomst woningbouw plaatsvinden op het rioolzuiveringsterrein aan het Zandpad, dan zou het voor de hand liggen een fiets- en wandelbrug aan te leggen in het verlengde van het Ondiep. Zo ontstaat dan een autoluwe fietsroute tussen de Cartesiusweg en winkelcentrum Overvecht.

Aanbevelingen:

-  Realiseer fietsstroken of een fietsstraat op het Ondiep.
-  Leg een fietstunnel aan tussen de Locomotiefstraat en de 2^e Daalsedijk en richt de toeleidende wegen fietsvriendelijk in.

3.4 Dwars op de As

De fietsroute 'Dwars op de As' kruist de As van Berlage ter hoogte van het Plein van Berlage, en vormt een doorgaande verbinding tussen Overvecht via Zuilen naar het westelijk deel van industrieterrein Cartesiusweg. Hier zou de route aansluiting moeten vinden op de Keulsekade en de snelfietsroute richting Nieuwegein. Zo ontstaat er een fietsas dwars op de bestaande fietsroutes, die enerzijds aansluit op de snelfietsroute naar Nieuwegein en de brug naar Leidsche Rijn, en anderzijds aansluit op de (recreatieve) fietsroute door Park De Gagel naar polder De Gagel en het Noorderpark. Maar ook sportpark Vechtzoom en zwembad De Kwakel in Overvecht worden via een extra brug beter bereikbaar voor (jonge) fietsers.

Aanbevelingen:

-  Voorzie de Julianaparklaan, de Sweder van Zuylenweg en de Adriaan van Bergenstraat van (vrijliggende) fietsinfrastructuur.
-  Verbreed in elk geval de fietsdoorgangen bij de verkeerssluis op de Julianaparklaan en realiseer een veilige oversteekplek ter hoogte van de ingang van het Julianapark.
-  Realiseer een fietsbrug over de Vecht, in het verlengde Jan van Ransdorpstraat.

3.5 Vechtroute

Dit is geen nieuwe route, maar een bestaande route die al door veel fietsers gebruikt wordt. Er is echter veel commentaar op de sociale veiligheid (met name rond de tunnels), het wegdek (met name tussen de Adelaarstraat en de Rode Brug) en de snelheid van het autoverkeer (50 km/u, terwijl de zijstraten veelal in een 30 km/u-zone liggen).

In de spits is er veel sluipverkeer ter hoogte van het Noordse Park, terwijl hier speelvoorzieningen zijn geclusterd. Door het aanbrengen van een knip, ontstaat de mogelijkheid om het Noordse Park door te laten lopen tot aan de Vecht, compleet met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Bovendien ontbreken er ter hoogte van de Fortlaan en het voormalige stadhuis van Zuilen stukken fietspad: fietsers worden van de Vecht afgeleid naar de doorgaande wegen. De verkeerssituatie rond de Rode Brug wordt door fietsers onveilig genoemd.



Afbeelding 14: Het spoorviaduct over de Lagoenord en de Vecht (foto Google streetview)

Door deze route volledig befietsbaar te maken en op een aantal plekken te verbeteren (qua wegdek, sociale veiligheid en sluipverkeer), ontstaat voor bewoners van Ondiep, de Geuzenwijk en de Schaakbuurt een uitstekende, autoluwe fietsroute naar het stadscentrum, langs de rivier de Vecht.

Aanbevelingen:

- 🚲 Realiseer de ontbrekende stukken fietspad, o.a. ter hoogte van de werf aan de Fortlaan.
- 🚲 Verbeter de sociale veiligheid, met name onder de drie viaducten over de Vecht.
- 🚲 Verbeter het wegdek op de Hogelanden Westzijde, Lagoenord, Hogenoord en Zeedijk.
- 🚲 Weer het sluipverkeer door een knip aan te brengen ter hoogte van het Noordse Park. Betrek de vrijgekomen openbare ruimte bij het park, met aandacht voor het comfort van fietsers en voetgangers.
- 🚲 Verbeter de verkeerssituatie rond de Rode Brug, zodat deze veiliger wordt voor al het verkeer.
- 🚲 Stel een 30 km/u-gebied in langs de Vecht of richt de route in als fietsstraat.

3.6 Elinkwijkroute

Deze route loopt vanuit de buurt Elinkwijk naar het sportpark van de voetbalvereniging Elinkwijk, en vormt een autoluwe alternatief voor de drukke Amsterdamsestraatweg. De route loopt van de Sint Willibrordusstraat via de Swammerdamstraat, de Adriaan Mulderstraat, de Plesmanlaan, de Lelimanstraat, de Lieven de Keystraat en de Minister Talmastraat naar het Theo Thijssenplein.

Deze route zou aantrekkelijk kunnen zijn voor scholieren op de scholen halverwege de route, sporters en supporters van Elinkwijk en natuurlijk fietsers vanuit Zuilen-Noord richting het centrum. Ook de fietsbrug Lage Weide (zie § 3.8) kan via deze route bereikt worden. Deze route is relatief rustig qua autoverkeer, door het aanbrengen van enkele knips en een aantal fietsbevorderende maatregelen (goed wegdek, fietsstroken, doorsteekjes alleen voor fietsers, etc) zou het doorgaande (sluip)verkeer verder ontmoedigd kunnen worden.

Aanbeveling:

- 🚲 Richt de Elinkwijkroute fietsvriendelijk in en neem maatregelen tegen sluipverkeer

3.7 De Demkaboog

De Demkaboog loopt van de Demkabrug naar de J.M. de Muinck Keizerbrug, met een aftakking langs het Amsterdam-Rijnkanaal richting Maarssen: De Demkaboog zorgt voor een vlotte fietsverbinding tussen het fietsknooppunt bij de Demkabrug richting Overvecht-Noord/Autoboulevard enerzijds en richting Maarssen anderzijds.

Met name tussen het Prins Bernhardplein en de Amsterdamsestraatweg is geen logische fietsroute beschikbaar. Voor fietsers is het draaien en keren in de tussengelegen woonstraten. Waarschijnlijk is dat ook de reden dat er op dit traject geen gladheidsbestrijding plaatsvindt.

Richting Maarssen zouden de fietsers de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal moeten kunnen volgen, de meest rechtstreekse route en bovendien gescheiden van het autoverkeer. Het huidige 'jaagpad' langs het kanaal moet hiertoe verbreed en geasfalteerd worden.

Aanbevelingen:

-  Verbreed het 'jaagpad' langs het Amsterdam-Rijnkanaal tot een volwaardig tweerichtings-fietspad, en laat het aansluiten op de fietspaden langs de Amsterdamsestraatweg.
-  Realiseer een vlotlopende fietsroute tussen de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Demkabrug.

3.8 Fietsbrug Lage Weide

Ter hoogte van sportpark Zuilenselaan zou een fietsbrug moeten komen, die in Lage Weide aansluit op de Isotopenweg en de Soestwetering. Met de aanleg van deze fietsbrug wordt de fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Lage Weide enerzijds en Noordwest en Overvecht anderzijds aanmerkelijk verbeterd: hij overbruggt het Amsterdam Rijnkanaal en de spoorlijn Utrecht-Amsterdam.

Deze fietsbrug zou een groot gat in het hoofd fietsroutenetwerk opvullen: de afstand tussen de dichtstbijzijnde bruggen (de Demkabrug aan de zuidkant en de Zuilense Ringbrug aan de noordkant) bedraagt ruim 3 kilometer. De Lage Weide-fietsbrug komt ongeveer halverwege en sluit goed aan op de wegenstructuur op Lage Weide en in Leidsche Rijn.

Zeker met de aanstaande verhuizing van het Sint Antonius-ziekenhuis uit Overvecht naar Leidsche Rijn Centrum, wordt een vlotte fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal urgent. De huidige routes zijn te lang, te druk en/of te krap.

Mocht het NS-station Utrecht-Lage Weide ooit nog gerealiseerd worden, dan vormt deze fietsbrug een prima ontsluitingsmogelijkheid van het station voor bewoners van Zuilen-Noord, Oud-Zuilen en Overvecht-Noord.

Andersom worden bestemmingen als de gerenoveerde buurt Zuilen-Noord, het sportpark Zuilen en het Slot Zuylen beter bereikbaar voor de bewoners van Leidsche Rijn. Tot slot geeft de fietsbrug een extra gelegenheid aan fietsers om in te voegen op de snelfietsroute richting Breukelen.

Volgens een berekening van VERDER¹⁰ bespaart deze brug de fietser gemiddeld 2 kilometer per rit en levert het een reistijdwinst van 8 minuten op. In totaal wordt 184.000 uur reistijdwinst per jaar mogelijk gehouden.

Aanbeveling:

-  Realiseer een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor, tussen Lage Weide en Zuilen-Noord.

¹⁰ Mobiliteit in Midden Nederland: BOEI-advies pakketstudies Ring en Driehoek, juni 2009. zie www.ikgaverder.nl

4 Overige fietsvoorzieningen

Naast een goed netwerk van fietsroutes zijn goede voorzieningen voor de fietser van groot belang. Goede route-informatie is bijvoorbeeld van belang om nieuwe bestemmingen te kunnen vinden. Gerichte bestrijding van winterse gladheid maakt het voor fietsers mogelijk om bij sneeuw en ijzel voor de fiets te blijven kiezen. De beschikbaarheid van voldoende fietsklemmen en veilige stallingsmogelijkheden heeft grote invloed bij de afweging welk type transportmiddel verkozen wordt.

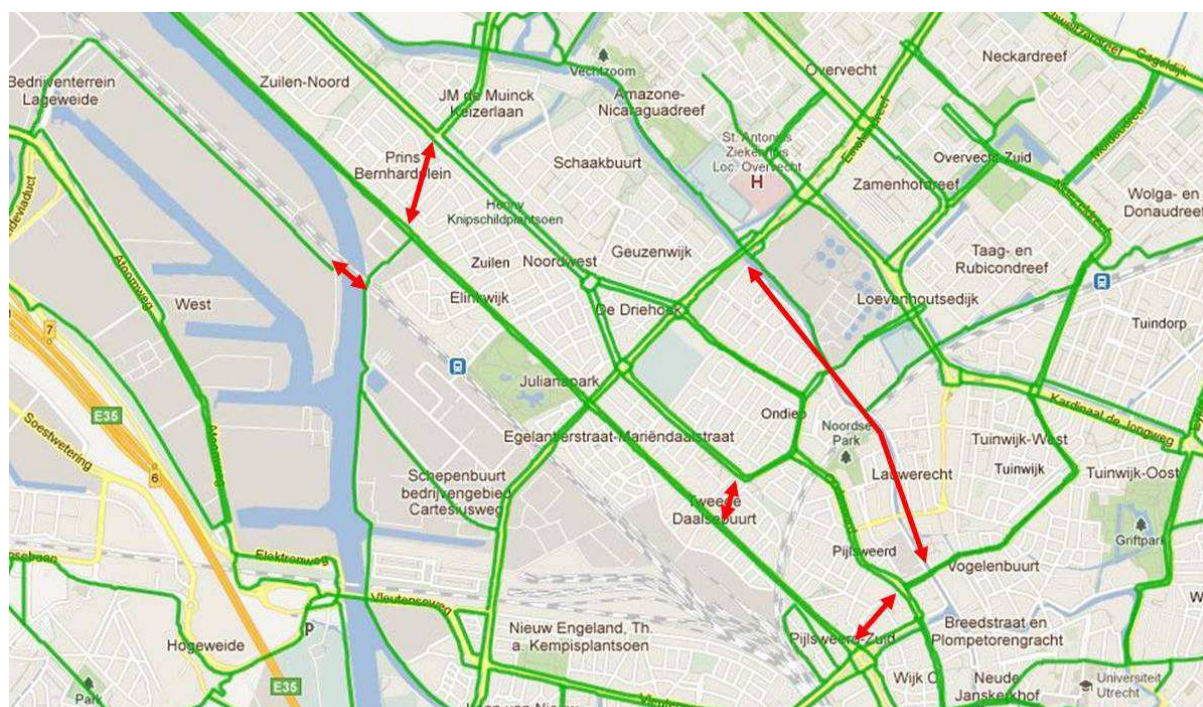
Hoewel niet echt een voorziening, is ook de sociale veiligheid op en langs de route van belang. Uit de enquête blijkt dat bewoners een aantal specifieke plekken onveilig vinden, met name 's avonds.

4.1 Route-informatie

Bewoners geven aan behoefte te hebben aan meer route-informatie. Populaire bestemmingen, zoals zwembad, sportvoorzieningen, station, park en belendende wijken zouden (vaker) aangegeven moeten worden. Dit kan de bekendheid van aanwezige voorzieningen vergroten en als 'eyeopener' dienen voor de wijkbewoners.

Zeker bij grootschalige wegwerkzaamheden of bouwactiviteiten moet vooraf goed nagedacht worden over de consequenties voor fietsers. Zorg dat fietsers geen grote omleidingen voor de kiezen krijgen of drukke autowegen over moeten steken. Ook wordt betere informatie over wegwerkzaamheden gewenst en de gevolgen hiervan voor fietsers, via bijvoorbeeld een nieuwsbrief of de wijkwebsite.

4.2 Gladheidsbestrijding



Afbeelding 15: Gladheidsbestrijding in Utrecht-Noordwest. In groen de strooiroutes voor de winter 2011/2012, in rood de aanbevolen toevoegingen. (Kaart: Gemeente Utrecht, 2011)

Ook in Noordwest willen bewoners dat de fietspaden vrij van sneeuw gemaakt worden en ijs weggeborsteld wordt. Afgelopen winters waren tal van fietspaden in Noordwest spekglad, waardoor men genoodzaakt was om de drukbereden wegen op te zoeken. Met name de fietspaden achter bushokjes langs werden vaak overgeslagen, en sneeuw werd de fietsstroken opgeduwd.

Opvallend is dat ook hier de Noordoost – Zuidwest-verbindingen beperkt zijn, maar ook de Demkabrug en de Vechtoever ontbreken in het gladheidsbestrijdingsprogramma van de gemeente.

Bewoners willen de volgende routes opgenomen zien in de gemeentelijke strooi- en veegroutes:

- 🚲 De Demkabrug (de 'missing link' tussen de Havenweg en Sophialaan).
- 🚲 Een route tussen de Muyskenweg en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
- 🚲 De Vechtoever westzijde, tussen Adelaarstraat en de Marnixlaan.
- 🚲 De Acaciastraat, een dwarsverbinding tussen de As van Berlage en de ASW.
- 🚲 De Herenweg, als doorsteek op de drukke fietsroute Adelaarstraat – Daalsetunnel.

Een deel van de bovengenoemde routes zijn wegen, waar auto's en fietsen gezamenlijk gebruik van maken. Echter, deze routes komen ook niet voor op de gladheidsbestrijdingskaart voor auto's.

4.3 Fietsparkeren

Het parkeren van de fiets wordt door veel bewoners als een groot probleem gezien. De zeer beperkte stallingscapaciteit bij tal van bestemmingen doet een deel van de bewoners besluiten een ander vervoermiddel te kiezen. Ook wordt geklaagd over fietsendiefstal, die in de hand gewerkt wordt door het tekort aan aanbindmogelijkheden voor de fiets.



Afbeelding 16: Geparkeerde fietsen op de Amsterdamsestraatweg, ter hoogte van de Herenweg. (Foto: Fietzersbond, 2011).

De plek die het vaakst genoemd wordt als probleemplek, is de Amsterdamsestraatweg en rond de beide vestigingen van supermarkt Albert Heijn in het bijzonder. Bewoners en klanten van de winkels strijden op de Amsterdamsestraatweg om één van de weinige plekken in een fietsenrek.

Bewoners hebben zelf een aantal oplossingen aangedragen:

Controle op fietswrakken en weesfietsen

- 🚲 Bewoners willen dat de gemeente vaker controleert op weesfietsen en fietswrakken, die de schaarse plekken vaak langdurig bezet houden. Niet alleen meer controleacties op de ASW, maar ook in de woonbuurten.

Stallen aan huis

- 🚲 Bewoners constateren een groot tekort aan (fietsen)bergingen aan huis, waardoor fietsen vaak op de stoep geparkeerd worden en zo een vrije doorgang blokkeren. De aanwezige fietsklemmen staan daardoor vol met fietsen van bewoners, waardoor winkelbezoekers geen plek vinden.
- 🚲 Als gevolg van het toenemende aantal woningsplitsingen en studentenhuizen loopt het tekort aan stallingsmogelijkheden alleen maar op. Bewoners klagen dat de her en der geplaatste fietsen de buurt ontsieren. Extra fietsklemmen mogen voor sommige bewoners wel en voor andere niet ten

koste gaan van autoparkeerplaatsen, waarbij het een gegeven is dat op 1 autoparkeerplaats al gauw 12 fietsen geparkeerd kunnen worden. Beter nog is het om de huiseigenaar te verplichten voldoende bergingsruimte te creëren.

- 🚲 Bewoners ervaren een groot tekort aan stallingsruimte. Met name bewoners van bovenwoningen op de Amsterdamsestraatweg en de kleinere woningen in de zijstraten, hebben geen eigen fietsenstalling. De opmars van e-bikes vergroot de behoefte hieraan.
- 🚲 Onderzoek of het mogelijk is om één of meerdere leegstaande winkelpanden aan de ASW om te bouwen tot buurtfietsenstalling. De gemeente zou de plaatsing van fietskluizen actief onder de aandacht van de bewoners moeten brengen, via flyers, advertenties of nieuwsbrieven.

Stallen op bestemming

- 🚲 Niet alle fietsen passen in de gemeentelijke standaardrekken. Met name grotere transportfietsen zouden gebaat zijn bij een grotere variëteit aan fietsklemmen, zoals het 'nietje'. Stel als gemeente fietsenrekken met een grote beugel verplicht, zodat fietsen altijd met een slot vastgemaakt kunnen worden: Dit voorkomt fietsdiefstal.
- 🚲 De gemeente heeft volgens enkele bewoners de fietsklemmen van het type tulp net te dicht bij elkaar geplaatst, hetgeen het plaatsen van de fiets bemoeilijkt. Zet de tulpen 5 a 10 centimeter verder uiteen, en deze fietsklemmen kunnen intensiever gebruikt worden. Nu blijven er relatief veel ongebruikt, omdat de fiets er niet tussenpast.
- 🚲 Bewoners klagen over scheefstaande, en daardoor onbruikbare fietsrekken op de ASW.
- 🚲 Realiseer een U-stal bij station Zuilen, waar ook OV-fietsen gehuurd kunnen worden.
- 🚲 Er is een groot tekort aan fietsklemmen rond de beide Albert Heijn-supermarkten op de Amsterdamsestraatweg. Met name in de avondspits manifesteert dit tekort zich, wanneer veel mensen komend vanuit het werk op weg naar huis nog even boodschappen doen. Door een tekort aan fietsbergingen voor bewoners staan de fietsklemmen ook overdag al vrijwel vol.
- 🚲 Controleer het aantal benodigde fietsklemmen bij een ebstemming met de fietsparkeertool¹¹.

4.4 Sociale veiligheid

Op de vraag op welke plekken bewoners sociale onveiligheid ervaren, kwamen de onderstaande reacties. Het verdient aanbeveling om de verlichting op bovenstaande plekken te controleren en voeg zo nodig extra straatverlichting toe, zodat een gebrek aan verlichting geen reden meer is voor onveiligheidsgevoelens. Ook het snoeien van struiken e.d. kan hier aan bijdragen.

- 🚲 Alle tunneltjes langs de Vecht. De tunnel onder de Marnixbrug is donker, de bocht onoverzichtelijk en er zijn regelmatig hangjongeren. Ook de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug worden na zonsondergang als onprettig ervaren.
- 🚲 Bij de fietstunnel op de Laan van Engelswier en op het Boerhaaveplein worden geregeld hangjongeren aangetroffen.
- 🚲 's Avonds worden de Plantage en de Cartesiusweg bij van station Zuilen als onprettig ervaren.
- 🚲 De fietspaden langs de sportvelden aan de Norbruislaan, Daalseweg en de Thorbeckelaan zijn slecht verlicht. Ook het fietspad langs de bosrand op de Brailledreef is slecht verlicht.
- 🚲 Het wijkje rond het Queekhovenplein wordt als onprettig ervaren, zeker nu daar steeds meer leegstaande woningen komen.
- 🚲 Het fietspad achter de Boorstraat is in de winter vies, donker en stil.
- 🚲 De parkeerplaatsen achter het Huis aan de Werf en bij de Timmerstraat/Kerkweg en onder de spoorbrug over de Oudenoord. Hier staan vaak auto's geparkeerd met mensen erin.

¹¹ De fietsparkeertool is gratis te gebruiken via <http://srv03.goudmap.info/Fietsparkeren/index.php>

5 Fietscultuur

Fietsen is een goedkope en laagdrempelige manier om meer te bewegen. Het creëren van een fietsvriendelijke omgeving is voor veel mensen een belangrijke voorwaarde om (meer) te gaan fietsen. Fietscultuur, fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen gaan dus samen.

5.1 Doelgroepen

De groepen waar de meeste winst te behalen valt, zijn laagopgeleiden, kinderen, ouderen, allochtonen en niet-sporters.¹² Het is een uitdaging om die groepen zodanig met de fiets in contact te brengen, dat fietsen een blijvende gewoonte voor hen wordt. Hiertoe zouden vanuit meerdere particuliere en (semi-) overheidsinstanties initiatieven ontplooid moeten worden, zoals bijvoorbeeld basisscholen, wijkwelzijn, eerstelijns gezondheidszorg, GG&GD en sportverenigingen. Maar ook de gemeente heeft hierin een belangrijke taak, gezien de in de Wet publieke gezondheid vastgelegde plicht tot het creëren van een gezonde leefomgeving voor al haar inwoners.

1. **Laagopgeleiden.** Laag opgeleide inwoners van Nederland leven gemiddeld zo'n 7 jaar korter dan hoog opgeleide inwoners. Een risicofactor als overgewicht komt bij laagopgeleiden veel vaker voor als gevolg van een ongezonde(re) levensstijl: men eet ongezonder en beweegt minder.
2. **Kinderen.** Door het drukke autoverkeer laten ouders hun kinderen minder buiten spelen. Hierdoor oefenen de kinderen minder vaak op de fiets en ontwikkelt de fietsvaardigheid zich minder. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat gezinnen levend in armoede al snel bezuinigen op de fiets: als er een reparatie uitgevoerd moet worden of de fiets te klein wordt, ziet het gezin zich genoodzaakt het kind geen nieuwe (tweedehands) fiets te geven. Zeker voor fietsen geldt: Jong geleerd is oud gedaan.
3. **Ouderen.** Voor ouderen geldt dat de drukte en het lawaai op met name kruispunten hen onzeker maakt en dat zij op een gegeven moment de fiets laten staan, ondanks de opkomst van de elektrische fiets. Door de toenemende vergrijzing van de Nederlandse bevolking gaan er steeds meer ouderen met de fiets de weg op, ouderen nemen circa 10 procent van de jaarlijkse 15 miljard fietskilometers voor hun rekening¹³. De infrastructuur is hier over het algemeen (nog) niet op aangepast: Het verminderen van de kans op eenzijdige ongevallen door bijvoorbeeld botsingen met paaltjes, kuilen, gladheid en dergelijke.
4. **Allochtonen.** Voor veel allochtonen en hun in Nederland geboren nageslacht is de fiets een onbekend transportmiddel, zij komen meestal uit landen waar geen sterke fietscultuur aanwezig is, zoals hier in Nederland. Er wordt neergekeken op de fiets; de auto, het OV en de scooter hebben wel status. Door via het wijkwelzijnswerk of het wijkbureau fietslessen aan te bieden aan met name allochtone vrouwen, kan de tendens doorbroken worden: leren fietsen, verder fietsen, blijven fietsen. Het vergroot hun wereld en verstevigt sociale contacten. Nadat zij zelf fietsen geleerd hebben, zullen zij ook hun kinderen eerder leren fietsen.
5. **Niet-sporters.** De Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen is een richtlijn die aangeeft dat volwassenen tenminste vijfmaal per week tenminste een half uur matig intensief actief bezig moeten zijn. Dat kan door sport te bedrijven (alleen of in teamverband), maar ook door stevig te wandelen of door te fietsen met een snelheid van 16 km/u. Bijna de helft van de Nederlandse bevolking voldoet hier niet aan.

Wanneer deze groepen inwoners vanuit verschillende kanten actief benaderd worden om dagelijks lichamelijk actief bezig te zijn, kan dit voor een deel van die bewoners de stimulans zijn een gezonde(re) levensstijl na te streven, waar de fiets een belangrijk onderdeel van uit zou kunnen maken. Hiertoe moet de gemeente belangrijke spelers, zoals huisartsen, sportverenigingen en scholen betrekken bij één gezamenlijke aanpak.

¹² Mogelijkheden voor stimuleren van fietsgebruik door zorgverleners. Gezondheidscentrum NIGZ, 2011.

¹³ Ongevallen met oudere fietsers. Theo Zeegers, verkeersconsulent Fietsersbond, maart 2010, pagina 11.

Aanbevelingen:

- 🚲 Neem de aanschaf van een (opgeknapte tweedehands) fiets op in de U-pasregeling. Hiervoor kunnen opgeknapte weesfietsen uit het gemeentelijk fietsdepot gebruikt worden.
- 🚲 Hou bij de aanleg of vernieuwing van (fiets)infrastructuur rekening met de grote groep oudere fietsers en de eisen die hieraan gesteld worden.¹⁴
- 🚲 De gemeente kan een aantal fietsinformatiedagen voor senioren organiseren. Hierbij wordt aandacht besteed aan de fietstechniek, maar de senioren worden ook getest door bijvoorbeeld een opticien en een audicien¹⁵.
- 🚲 Ontwikkel als gemeente een integrale aanpak, gericht op het in beweging krijgen en houden van de genoemde doelgroepen.

5.2 Aanjagers

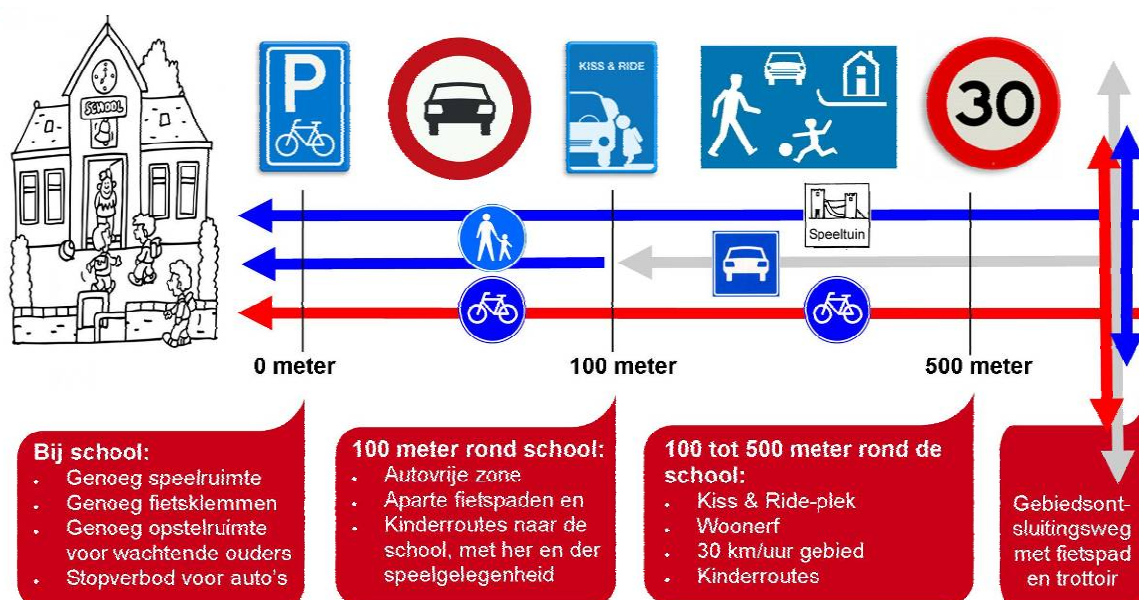
De fietscultuur in Utrecht-Noordwest kan verder gestimuleerd worden door een breed aantal instanties en professionals, zoals scholen, wijkwelzijnsinstellingen, gezondheidszorg, bedrijven en natuurlijk de gemeente zelf.

5.2.1 Onderwijsinstellingen

Er wordt weinig gefietst door scholieren, veel van hen komen op een ander manier: lopend, achterop de brommer of in de auto. Het is belangrijk dat kinderen van jongs af aan leren fietsen, het is een goede voorbereiding voor de langere fietstochten naar het voortgezet onderwijs. Het is dan ook onbegrijpelijk dat er scholen zijn die het aan een deel van de scholieren verbiedt om op de fiets naar school te komen.

Zowel de scholen zelf als de gemeente kunnen maatregelen nemen die het fietsgebruik onder scholieren in het basisonderwijs verhogen. Een checklist met maatregelen en acties die scholen kunnen oppakken en uitvoeren, is opgenomen in bijlage 6.

De gemeente kan de directe omgeving van de scholen veilig (her)inrichten, conform onderstaand schema. Een toelichting op het schema is te vinden op onze website www.wijkenvoordefiets.nl.



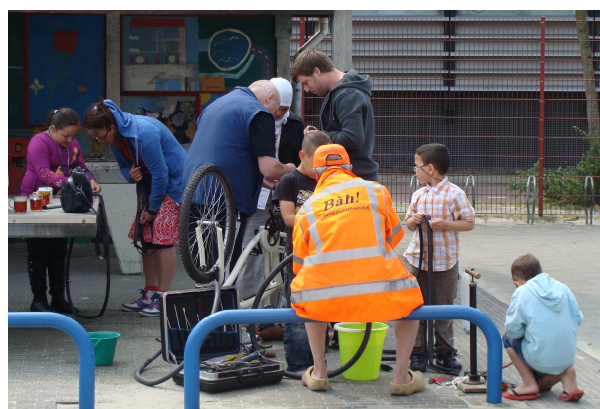
Afbeelding 17: Schema veilige schoolomgeving (bron: CROW, bewerkt door Fietzersbond/Wijken voor de Fiets).

¹⁴ Seniorenproof wegontwerp. CROW, november 2011.

¹⁵ Meer informatie over de fietsinfodagen op <http://www.fietzersbond.nl/op-pad/fietsschool/fietsinformatiedagen-voor-senioren>

5.2.2 Wijkwelzijnsinstellingen

Het wijkwelzijn heeft veel contact met de eerdergenoemde doelgroepen en zou zodoende uitstekend kunnen optreden als aanjager van de fietscultuur, door bewoners te informeren over het nut van bewegen en de mogelijkheden tot bewegen. De beweegmakelaarsfunctie in Utrecht-Noordwest wordt ingevuld door Portes, dat betrokken was bij de opzet van het project Wijken voor de Fiets in Utrecht-Noordwest. Bovendien heeft Portes een brochure uitgegeven, waarin helder uiteengezet wordt wat de beweegmakelaar kan betekenen¹⁶.



Afbeeldingen 18 en 19: Impressies van de themawEEK in de beheerde speeltuinen van Portes: links verzamelen de kinderen zich voor de fietstocht, rechts is de bandenplakcursus in volle actie. (Foto's Fietzersbond)

In het kader van Wijken voor de Fiets hebben de vier beheerde speeltuinen van Portes in Noordwest in de meivakantie een themawEEK georganiseerd rond de fiets. De bezoekers konden in deze week meedoen aan verschillende fietsactiviteiten, zoals een cursus bandenplakken, een fietsparcours en een fietstocht langs de vier beheerde speeltuinen. De welzijnsinstantie Youth for Christ heeft in mei een aanvullend hierop enkele fietsreparatiecursussen georganiseerd.

Portes geeft ook fietslessen aan allochtone vrouwen uit Noordwest. In de Utrechtse wijk Hoograven is in 2011 via een samenwerking tussen Portes en de Fietzersbond een experiment gehouden, waarin de drietrapsaanpak 'leren fietsen, blijven fietsen, verder fietsen' is onderzocht. Hierbij is met name van belang om ervoor te zorgen dat de deelnemers aan de fietslessen na afloop van de fietslessen ook daadwerkelijk blijven fietsen, naar bestemmingen als onderwijs, winkels, familie en vrienden.

5.2.3 Gezondheidszorg

Huisartsen, fysiotherapeuten en wijkverpleegkundigen zijn professionals die veelvuldig in contact staan met de vijf benoemde doelgroepen (zie paragraaf 5.1). Fietsen past uitstekend binnen de taken preventie en het bevorderen van een gezonde leefstijl. Het doorverwijzen van patiënten naar bijvoorbeeld de beweegmakelaar zou geoptimaliseerd kunnen worden.

5.2.4 Bedrijven

De in de wijk gevestigde bedrijven kunnen op eenvoudige wijze het fietsgebruik stimuleren, zowel onder hun werknemers als onder de bezoekers.

Voor werknemers kan een bedrijf de bestaande wettelijke belastingregeling voor een fiets van de baas (belastingvoordeel op een fiets tot een waarde van 749 euro) onder de aandacht brengen. Daarnaast kan een kilometervergoeding voor fietsende werknemers ingevoerd worden. Voor werknemers die verder weg wonen moet een douche beschikbaar zijn. En uiteraard moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn voor werknemers en bezoekers. Om haar bezoekers te wijzen op de mogelijkheid op de fiets te komen, moet het bedrijf routeinformatie opnemen op zijn website en in uitnodigingen.

¹⁶ Beweegmakelaar: Sport, bewegen en welzijn. Portes, 2011.

6 Conclusies en prioriteiten

Het fietsklimaat in Utrecht-Noordwest wordt door de bewoners gewaardeerd met een 6,3. Dat biedt ruimte voor het verbeteren van het fietsklimaat en in deze nota hopen wij de gemeente Utrecht een aantal handvatten aan te reiken hoe het fietsklimaat in Utrecht-Noordwest verbeterd kan worden. De hoofdprioriteiten worden in dit hoofdstuk nog eens toegelicht. Door het uitvoeren van deze vijf prioriteiten wordt het voor de fietser op termijn echt mogelijk om gemakkelijk, veilig, snel en plezierig overdwars door Utrecht-Noordwest te fietsen. In de bijlagen is een lijst met 'quick wins' opgenomen, snel uitvoerbare verbeterpunten die elk op zichzelf bijdragen aan het verbeteren van het fietsklimaat.

Daarnaast blijft het van belang om de kwetsbare bewonersgroepen te activeren, bijvoorbeeld door ze te leren fietsen of in staat te stellen om een eigen fiets te bezitten. Hiertoe worden in hoofdstuk 5 een aantal aanbevelingen gedaan, zoals bijvoorbeeld het opnemen van een fietsregeling in de U-pas.

6.1 Versterk het fietsnetwerk binnen de wijk

Het is gedurende het project duidelijk geworden dat de vijf basiseisen voor een goede fietsinfrastructuur (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort) in Noordwest versterkt kunnen worden. Fietsers weten deze kwaliteitsaspecten te waarderen, ook al gaat dat niet altijd gelijk op met een toename van het gebruik. Van belang daarbij is dat fietsroutes zoveel mogelijk door verkeersluwe gebieden lopen. Reistijd is een belangrijke factor als het gaat om de routekeuze van fietsers, meer nog dan afstand.

In hoofdstuk 3 zijn in totaal acht routes besproken – nieuwe routes en te versterken bestaande routes – die in belangrijke mate bijdragen aan het completeren van het fietsnetwerk in Utrecht-Noordwest. Nu wordt het netwerk voornamelijk vormgegeven door de Amsterdamsestraatweg, de As van Berlage en dwars daarop de Marnixlaan/Sint Josephlaan. De acht genoemde routes zijn aanvullingen op het netwerk in zowel de breedte als in de lengte van de wijk.

Met name in de spits zitten de fietspaden op de Amsterdamsestraatweg aan hun maximum: Met zo'n 14.000 fietsers per dag komen de minder vaardige en de minder zekere fietsers in het gedrang. De fietspaden op de Amsterdamsestraatweg zijn niet te verbreden, tenzij dit ten koste gaat van andere functies, zoals (auto)parkeren of de autoweg zelf (eenrichtingsverkeer). Naast het verbreden van het fietspad is het bieden van serieuze alternatieve fietsroutes een mogelijke oplossing om de hoge druk op de Amsterdamsestraatweg te verminderen.

Hiervoor is de aanleg van de Daalse Spoorpad (zie § 3.1) de eerst aangewezen alternatieve route. Deze route is grotendeels autovrij, rechtstreeks en ruimtelijk goed inpasbaar. Het Daalse Spoorpad ontlast niet alleen de Amsterdamsestraatweg, maar ontsluit bovendien NS-station Zuilen, industrieterrein Lage Weide en de woningbouwlocatie aan de 2^e Daalsedijk. De spoortunnel tussen de 1^e en 2^e Daalsedijk is bovendien al aanwezig.

Ook een fietsvriendelijker inrichting van de route langs de Vecht versterkt het fietsnetwerk in de lengterichting van de wijk.

6.2 Verminder de barrières

Utrecht-Noordwest wordt omgeven door waterlopen en spoorlijnen, die de bereikbaarheid van de wijk op een aantal plekken behoorlijk bemoeilijken en fietsers dwingen tot het maken van grote omwegen. De barrièrewerking die uitgaat van deze spoorlijnen en waterwegen kan verminderd worden, door een aantal bruggen en tunnels voor fietsers en wandelaars aan te leggen. In hoofdstuk 3 worden hiertoe in een aantal routes voorstellen gedaan, die Utrecht-Noordwest beter verbinden met de omringende gebieden Overvecht, Lage Weide/Leidsche Rijn en Cartesiusweg/Lombok.

Met name door de aanwezigheid van het Leidsche Rijncollege en de geplande nieuwbouw van het Sint Antoniusziekenhuis in Leidsche Rijn, dienen de fietsroutes tussen Noordwest en Terwijde verbeterd en verkort te worden. Hiertoe zou een tunnel aangelegd moeten worden, die de Locomotief-

straat en de 2^e Daalsedijk met elkaar verbindt (zie § 3.3). Meer naar het noorden is een fietsbrug gewenst tussen sportpark Zuilenselaan en de Isotopenweg op industrieterrein Lage Weide (zie § 3.8).

Zowel de brug als de tunnel verhogen de bereikbaarheid van een deel van Noordwest (evenals van Overvecht) en verkorten de fietsroutes naar bestemmingen buiten Noordwest.

6.3 Fietsroute in zijn geheel ontwerpen

Fietsinfrastructuur wordt nog te vaak hapsnap ontworpen en/of aangelegd. Voorbeeld is de As van Berlage, waar fietspaden, fietsstroken en ventwegen elkaar afwisselen. De fietser komt hier tegels, asfalt en klinkers tegen. Door een fietsroute in zijn geheel te ontwerpen en daarbij rekening te houden met de aanbevelingen van het CROW (zie § 1.4), wordt de herkenbaarheid van de fietsroute verhoogd en het comfort voor de fietser vergroot. Dit zou niet alleen een mooi uitgangspunt zijn bij de nieuw aan te leggen fietsroutes door Noordwest, maar ook voor de bestaande hoofd fietsroutes over de Amsterdamsestraatweg, de As van Berlage en de Marnixlaan – Sint-Josephlaan.

6.4 Verbeter de fietsparkeermogelijkheden

Een vaak onderschat onderdeel van het fietsklimaat is het belang van voldoende goede parkeergelegenheid, zowel kwalitatief als kwantitatief. De kwaliteit van de fietsenstalling aan huis en bij frequent bezochte bestemmingen, zijn een belangrijke factor bij de aanschaf van een nieuwe fiets.

De hoeveelheid fietsparkeergelegenheid aan huis als bij bestemmingen (zoals onderwijs, winkels, gezondheidszorg en OV) schiet in delen van de wijk tekort. In de drukke Amsterdamsestraatweg is een groot tekort aan fietsklemmen, de bewoners van de bovenwoningen en de bezoekers van de winkels willen beiden de schaarse hoeveelheid fietsklemmen gebruiken. Met name in de avondspits is er een groot tekort aan fietsparkeergelegenheid rond de supermarkten. Bewoners zijn dan ook zeer geïnteresseerd in buurtstallingen (in leegstaande winkelpanden) en fietskluizen.

Maar ook de kwaliteit van de fietsklemmen (denk hierbij aan het Fietsparkeer-kenmerk¹⁷) en het onderhoud aan de fietsklemmen kan verbeterd worden.

6.5 Herinrichting knooppunten

In deze nota komen een aantal verkeersknooppunten aan de orde, waar maatregelen genomen moeten worden om de wijk voor fietsers beter, veiliger en sneller te ontsluiten. Voor de omgeving van de Rode Brug, de kruising Oudenoord – David van Mollemstraat, de kruising Nijenoord – Omloop – Ahornstraat, de Marnixlaan – Amsterdamsestraatweg en het Paardenveld zijn in deze nota een aantal aanbevelingen opgenomen.

Het Paardenveld ligt in het Stationsgebied en zal met het uitgraven van de Weerdsingel en de Catharijnesingel waarschijnlijk flink onder handen genomen worden. Dit staat ingepland voor de periode 2014 – 2019, waarmee het nog wel zeven jaar kan duren voordat het Paardenveld wordt heringericht¹⁸. Tot die tijd zouden een aantal maatregelen genomen moeten worden om dit belangrijke knooppunt tussen Noordwest en het Centraal Station/de binnenstad voor fietsers beter passeerbaar te maken.

De belangrijkste maatregelen hierbij zijn het verhogen van het comfort, door de betegelde fietspaden te asfalteren, de opstelruimte voor de verkeerslichten te vergroten en door de fietsers vaker groen licht te geven. Ook moet het verkeersplein aan alle kanten tweerichtingsverkeer worden voor fietsers, zodat bewoners van Pijlsweerd gemakkelijker van en naar het stadscentrum en het politiebureau kunnen fietsen.

¹⁷ Zie www.fietsparkeer.nl

¹⁸ Bron: www.cu2030.nl

Overzicht bijlagen

De bijlagen zijn vanwege de omvang apart van deze Nota van Aanbevelingen gepubliceerd en te downloaden vanaf www.wijkenvoordefiets.nl/noordwest.

In deze bijlagen vindt u:

Bijlage 1: Overzicht 'quick wins'

Bijlage 2: Kaart met kansen en knelpunten

Bijlage 3: Resultaten enquête

Bijlage 4: Overzicht verkeersonveilige plekken

Bijlage 5: Overzicht opmerkingen bij fietsklimaat

Bijlage 6: Checklist veilig fietsen naar school

Bijlage 7: Overzicht geraadpleegde literatuur

* De kaart staat ook op internet: <http://g.co/maps/b29kc>