

## **Utrecht: OV- én fietsstad 1300 fietsers per kwartier**

*De combinatie fiets-openbaar vervoer is voor veel steden dé oplossing om de centra bereikbaar te houden. De ambities zijn hoog. Utrecht wil dé OV en fietsstad van Nederland worden. “We weten niets van de fiets.”*

Een lange stroom reizigers spoedt zich via de voetgangerstunnel onder het Utrecht Centraal, naar de uitgang. Het is maandagochtend. De spits is in volle gang. Een man met een vouwfiets stoort zich niet aan de geërgerde blikken van andere forenzen. “Als je met een vouwfiets reist, ontwikkel je al gauw een olifantenhuid”, zegt hij. “De boze blikken die ik krijg als ik in en uit de trein stap – alsof het een misdaad is. Maar ik ben dadelijk in minder dan een kwartier op mijn werk en heb geen gedoe met overvolle fietsenstallingen.”

Op het Smakkelaarsveld, de centrumzijde van het station, trachten verkeersregelaars in fluorescerende pakken het fietsverkeer in goede banen door de bouwput te leiden. Het scheelt dat de sneltram wegens de sloop van oude stationsgebouwen en de nieuwbouw van de OV-terminal is verplaatst naar de Jaarbeurszijde. Datzelfde geldt voor de streekbussen. Toch is het een chaos. Een onafgebroken stroom fietsers jaagt over de smalle tijdelijke fietsroute richting station. Een tegengestelde golf beweegt zich richting centrum. Opvallend veel armen worden uitgestoken. Fietsers die de doorgaande route willen kruisen, staan minuten lang te wachten. Bij de tijdelijke stoplichten van de Catharijnesingel, waar in 2018 weer water doorheen stroomt, ontstaat een meterslange fietsfile. Een vrouw die van de rode lijn, de adviesfietsroute, wil afwijken om linksaf te gaan, heeft een probleem. Een man op een ligfiets voegt blind in.

Utrecht heeft het hoogste fietsgebruik van de vier grote steden, blijkt uit cijfers van het Mobiliteitsonderzoek Nederland. Op afstanden tot 7,5 kilometer heeft de fiets een aandeel van 36 procent. Amsterdam komt met 33 procent op een tweede plaats, gevolgd door Den Haag met 25 procent. Rotterdam sluit de rij met 23 procent. De andere drie grote steden hebben als gevolg van hun stedelijke railnetwerken een hoger aandeel openbaar vervoer dan Utrecht. Omdat deze steden qua oppervlak een stuk groter zijn concurreert het openbaar vervoer maar gedeeltelijk met de fiets. In het compacte Utrecht zijn de afstanden relatief klein. De drukste route dwars door de binnenstad van het station naar universiteitscomplex de Uithof telt doordeweeks dagelijks tussen de 20 en 25 duizend fietsers. Enorme fietsstromen in een beperkte historische binnenstad. Ook de bussen zitten propvol. De druk op het ov-systeem is groot. De Uithoflijn, een tramverbinding tussen het station en de Uithof, zal in 2018 aan een dringende vervoersbehoefte voldoen. Utrecht ziet Randstadspoor en verdere vertramming van het HOV als basis voor het ov-systeem. Naast het ov speelt de fiets een belangrijke rol als voor- en natransport en aansluiting op ov-corridors.

### **Urgentie**

De inspanningen die de gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht verrichten om het fietsgebruik te stimuleren en de omstandigheden te verbeteren, zijn geboren de behoefte de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden. En uit pure noodzaak. Ruim 67 miljoen is

vrijgemaakt om van Utrecht “dé fiets en OV-stad van Nederland” te maken. In het programma ‘Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit’ is een deelprogramma ‘Fiets’ opgenomen. “De urgentie om maatregelen te nemen die het fietsgebruik bevorderen is groot”, zegt Christien Rodenburg, adviseur mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. “Het aantal inwoners in zowel de stad als regio (nu elk 300.000) blijft toenemen. Dat noopt om slim met mobiliteit om te gaan. Daarom zetten we niet alleen in op hoogwaardig openbaar vervoer, maar zeker ook op de fiets. De fiets is stil, schoon, goedkoop en neemt weinig ruimte in. Daarnaast is het gebruik van de fiets ook heel gezond en leuk.”

Een rode lijn leidt de fietser door de bouwwerkzaamheden richting binnenstad. Overal staan routebordjes. Maar de talrijke forenzen en studenten die deze ochtend naar hun bestemming fietsen, kennen de route blindelings. In een lange file gaat het langs het nieuwe Muziekpaleis, over de Lange Viestraat, langs de Neude, richting Janskerhof. Het krappe fietspad is overvol. De stoep ernaast is gevuld met fietsklemmen. Op de HOV-baan in het midden zoeven bussen af en aan. De fiets heeft de laatste jaren ook in Utrecht veel te weinig aandacht gehad, zegt Otto van Boggelen van Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid, later. “Er is veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer, prioritering voor HOV (desastreus voor drukke kruispunten), rotondes en groene golven voor auto’s; de flexibele fietser moest zich maar zien te redden. Die klaagt niet. Nu het aantal fietsers de laatste jaren toeneemt en er capaciteitsproblemen in de stations- en centrumgebieden ontstaan, gaan steden aan de slag. Een inhaalslag.”

Door fietsers alternatieve routes aan te bieden, snelfietsroutes te ontwikkelen, parkeervoorzieningen uit te breiden (ook bij ov-haltes), in het kader van voor- en natransport een leenfietsstelsel te introduceren vanaf stations en grote P+R-terreinen, bestaande fietspaden aan te passen en doorstroming en bewegwijzering te verbeteren, moet het fietsverkeer in en rond Utrecht verder groeien. “We pakken nu onze top vijf van meest gebruikte fietsroutes aan”, vertelt Christien Rodenburg van de gemeente. “Dan gaat het om het verbreden van fietspaden, realiseren van rode asfaltlopers, maken van aparte fietsstroken en opstelplaatsen bij stoplichten en waar mogelijk de fietser voorrang geven. We lossen knelpunten op en verbeteren de routes. Ook proberen we samen met BRU de routes in de stad aan te laten sluiten op de regionale snelfietsroutes. Met de opkomst van de elektrische fiets verwachten we een toename van het woon-werkverkeer tot 15 kilometer.”

### **Fietsverkeer spreiden**

Aan de oostzijde van het station, waar het taxiplatform inmiddels is gesloopt en stadsbussen op een tijdelijke locatie staan opgesteld, wijzen ronde rode bordjes met een fiets richting de Herenroute. Deze dient als alternatief voor de drukke binnenstad en sluit een stuk oostelijker aan op de hoofdroute richting Uithof. Het is rustig op deze route die op sommige stukken met rode bollen op de weg is gemarkeerd. Rodenburg erkent dat Utrecht veel maatregelen neemt en dat deze nog niet altijd bekend zijn bij het fietsende publiek. Via enquêtes probeert men daar nu achter te komen. “We proberen de hoofdroute zoveel mogelijk te ontlasten en het fietsverkeer te spreiden. Als in 2015 station Vaartsche Rijn, onderdeel van Randstadspoor, klaar is, zal dit een belangrijk ov- en fietsknooppunt worden. Reizigers uit de richting Den

Bosch en Arnhem kunnen daar overstappen op fiets, lightrail of bus. Daarnaast proberen we forenzen te verleiden vanaf station Bunnik of Lunetten met de (elektrische) fiets naar de Uithof te gaan. Dat ontlast Utrecht Centraal enorm.”

Een sliert fietsers verplaatst zich langs het Janskerkhof richting Lucasbrug. De Schouwburg aan de linkerkant kondigt de Nederlandse Filmdagen aan. Bij het drukke kruispunt met bussen, auto's, fietsers en voetgangers, slaat een klein deel van de fietsers rechtsaf over een aparte strook. Het overgrote deel gaat rechtdoor, richting Wilhelminapark. Omdat hier een aantal scholen en kinderopvangcentra zit hebben zich nu ook ouders met bakfietsen en zelfstandig fietsende kinderen in de file gemengd. Het stoplicht staat op groen. De gemeente heeft het onlangs aangepast. Het springt nu twee keer zo vaak op groen als ervoor. Verderop, halverwege de Nachtegaalstraat, ontstaat een fietsfile van zeker acht winkelpuien lang. Voor de Albert Heijn staat een vrachtwagen te lossen. Half op het fietspad. De AH-medewerker probeert met zijn steekwagen de laadklep van de vrachtwagen te bereiken. Tevergeefs. Boze fietsers passeren hem links en rechts. Om even later in een volgende file voor het stoplicht bij de Maliebaan te stranden.

### **1300 per kwartier**

Herbert Tiemens, die zich namens Bestuur Regio Utrecht (BRU) bezighoudt met het ontwikkelen van fietsbeleid in stad en regio, heeft op dit beruchte punt eens staan turven. Negentig fietsers kunnen er in een keer door het stoplicht, weet hij. In de spits passeren hier 1300 fietsers per kwartier. “Utrecht is een drukke fietsstad”, beaamt Tiemens. “Op één ov-knooppunt in het hart van het land komt alles bij elkaar. Andere grote steden hebben meerdere intercystations in het centrum, waardoor de reizigersstromen meer gespreid zijn.”

Tiemens pleit voor meer ruimte voor de fiets. Van oudsher is vooral op de bus gemikt, weet hij. Terwijl het fietsverkeer, ook van en naar het station, zo'n beetje verdubbelt. “Het werd hoog tijd om maatregelen te nemen. De fietser heeft er veel te lang bij gebungeld. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Groningen dat in de jaren '70 al voor de fiets en het openbaar vervoer koos, gaan wij nu pas echt beleid maken.”

En beleid moet je baseren op data en onderzoek. “We weten bijna niets van de fiets”, zegt Tiemens. “We proberen nu alle reisbewegingen inzichtelijk te maken en dus ook te meten waar en in welke omvang fietsers zich verplaatsen. Pas dan weet je welke investeringen zin hebben. Wordt het een brug of een tunnel of gewoon een aangepast stoplicht. Of een losverbod in de spits”, oppert hij voorzichtig.

Daar is Otto van Boggelen van Fietsberaad het helemaal mee eens. “In de spits moet er echt meer aan verkeersmanagement worden gedaan. De verwerkingscapaciteit moet vergroot worden. Misschien door fietsers vaker op de rijbaan toe te laten of net als in Denemarken spitsstroken voor fietsers aan te leggen, ten koste van de automobilist.”

Het is kwart voor negen. Een groot deel van de fietsers stoort zich niet aan de lange rij wachtenden voor het rode stoplicht bij de Maliebaan en steekt via de stoep de lommerrijke baan over. Een telefonerende fietser rijdt bijna twee voetgangers omver. Van rechts ritst de eerder genoemde Herenroute in. Op de Burgemeester Reigerstraat neemt het legioen fietsers de gehele rijbaan in beslag. De fietsstrook is te smal en vaak bezet door lossende

vrachtwagens. Alleen voor de bus wordt tijdig ruimte gemaakt. Eind jaren negentig vond hier een mislukt experiment met de eerste fietsstraat van Nederland plaats. Auto's waren er slechts te gast. De voor 600.000 euro aangelegde fietsstraat moest al gauw wegens gevaarlijke situaties worden ontmanteld.

### **Fout parkeren**

Een van de speerpunten van het fietsbeleid in Utrecht is het parkeren. In de binnenstad heeft de gemeente een aantal nieuwe stallingen geopend. Ook is het aantal fietsklemmen fors uitgebreid. Er wordt naar leegstaande en vrijkomende panden, zoals de openbare bibliotheek, gekeken om deze als fietsstalling in te richten. Winkels als Albert Heijn en Ekoplaza hebben inpandige fietsstallingen, zodat de stoep vrij blijft voor de voetganger. Ook zijn er mobiele stallingen tijdens piekuren. En er is extra geld vrijgemaakt om het fietsparkeren te handhaven. "Als mensen weten dat hun fout geparkeerde fiets wordt verwijderd, letten ze beter op", zegt Christien Rodenburg. Dat er streng wordt gehandhaafd is te zien op het redenburg, waar een gemeenteambtenaar toekijkt als de firma Agterberg talloze fietsen op een vrachtwagen laadt. "Tja, dit is een taxistandplaats", zegt ze tegen een man die nog net zijn fiets kan weghalen. "Wist ik niet", zegt deze, terwijl hij zijn zoontje in het fietsstoeltje tilt.

Op Utrecht Centraal zijn tijdens de verbouwing tijdelijke stallingen gerealiseerd. Gezien het grote aantal fietsen dat buiten stallingen en klemmen staat, lijkt het aanbod onvoldoende. Veel fietsen zijn voorzien van een blauwe sticker die een maximale parkeertijd oplegt. Binnen 28 dagen worden de fietsen als weesfietsen aangeduid en verwijderd. De fietsparkeerproblemen zouden met de oplevering van de nieuwe OV-terminal (2016) deels tot het verleden moeten behoren. Een fietsvrij maaiveld is de toekomst, met ondergronds stallingen (de laatste wordt in 2018 opgeleverd) voor totaal 22.000 fietsen. "Met een groeiend aantal reizigers dat de fiets als voor- en natransport gebruikt, lijkt me dat nu al aan de krappe kant", zegt BRU-medewerker Herbert Tiemens. "Terwijl er ruimte genoeg is. De gemeente bouwt een nieuwe fiets- en voetgangersbrug, de Rabobrug, die de voor- en achterzijde van het station met elkaar verbindt. Boven de sporen ligt anderhalve hectare ruimte braak. Waarom daar geen stalling bouwen? Dat zijn ze in Zaanstad aan het onderzoeken. Laatst in Denemarken zag ik ook zo'n oplossing." Het stallingsbeleid zoals dat nu op stations wordt uitgevoerd, is Tiemens een doorn in het oog. Wat hem betreft zouden de stallingen uit de spoorconcessie moeten worden gehaald. Gemeenten en regio zouden met BDU-gelden de regie moeten nemen. Dat is in Houten gebeurd; daar zijn nu twee ruime door de gemeente geëxploiteerde stationstallingen die voldoende capaciteit bieden."

Na de chaotische Burgemeester Reigerstraat komt het groen van het Wilhelminapark in zicht. In een fors tempo spurt de stroom fietsers langs Wilhelmina die met rode verf is besmeurd. Een eindje verderop, richting Gerrit Rietveldhuis, werken stratenmakers aan een fietsstraat. Over een kilometer lengte wordt de weg in twee smalle rijbanen met een brede middenstrook verdeeld. Het autoverkeer is slechts te gast en mag niet harder dan 30 km per uur. De fietsstraat moet ruimte geven aan de 12 duizend fietsers die hier dagelijks het laatste stukje naar de Uithof nemen. "Kostbaar geintje voor 800.000 euro", zegt de kaasboer op de hoek van de Prins Hendriklaan cynisch.

[Kader]Slimme oplossingen

Dit voorjaar organiseerde Keypoint Consultancy samen met Regio Twente en Enschede een conferentie over de positie van de fiets in het mobiliteitsbeleid. “De opkomst was verrassend groot”, vertelt adviseur Cees Bakker. “Veel gemeenten zijn druk met het ontwikkelen en monitoren van hun fietsbeleid. Fietssnelwegen zijn in opkomst. Zeker voor woon-werkverkeer met de elektrische fiets. Maar tegelijkertijd is er weinig financiële ruimte om dure bruggen of fietstunnels aan te leggen. Slimme maatregelen maken grote infrastructurele investeringen soms overbodig. Vaak zijn ze van het autoverkeer gekopieerd. In Amsterdam is op drukke routes een groene golf voor fietsers geïntroduceerd. Zwolle heeft deze zomer een innovatieve fietsrotonde opgeleverd, waar fietsers rondom kunnen rijden, terwijl auto’s alleen rechtdoor mogen. Informatiesystemen die naar beschikbare fietsparkeerplaatsen zijn ook nieuwe ontwikkelingen. Geen PRIS voor auto’s, maar FRIS: Fietsparkeer Route Informatie Systeem. Op dit moment werken we aan een concept om fietsers prioriteit te geven bij verkeerslichten. Als een fietser vaker dan bijvoorbeeld twee keer per week wordt ‘gezien’ krijgt hij eerder groen. Herkenning kan met behulp van de mobiele telefoon door bluetooth of wifi. Allemaal slimme oplossingen die de doorstroming en de veiligheid van het fietsverkeer verbeteren.” Volgens Bakker komen landen als Denemarken en Duitsland, Nederland langszij als het om het verbeteren van fietsvoorzieningen gaat. “Nederland was vroeger het Utopia. Nu is het een referentiepunt. Het is goed dat er nu weer vaart komt in het nemen van maatregelen ten behoeve van het fietsverkeer. Er gebeurt weer van alles.”