

2006IME18  
Aan Provinciale Staten  
t.b.v statencommissie IME  
2 maart 2006

Datum :  
Uw Kenmerk :  
Ons kenmerk :  
Contactpersoon: J.Griffioen  
E-mail  
:jaap.griffioen@provincie-  
utrecht.nl  
Doorkiesnr.:030-2583466

Onderwerp: Fietsroutekeuring provinciale fietspaden en hoofdfietsroutenet

In het kader van de informatievoorziening treft u hierbij de betreffende stukken aan.

### **Aanleiding**

In het SMPU is het verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen één van de vier pijlers om het fietsgebruik te stimuleren. Tevens is geconstateerd dat er onvoldoende inzicht is in de kwaliteit van de hoofdfietsroutes en dat in samenwerking met de Fietsersbond een routekeuring (fietscomfortmeting) wordt uitgevoerd. De routekeuring is inmiddels uitgevoerd voor de fietspaden en parallelwegen langs provinciale wegen en een groot deel van de gemeentelijke hoofdfietsroutes (buiten BRU-gebied). Mede op verzoek van de provincie Utrecht heeft de Fietsersbond deze routekeuring ontwikkeld waarbij kon worden aangehaakt bij de opzet van de Fietsbalans-methodiek voor binnen de bebouwde kom. Het betreft dan ook de eerste routekeuring van deze omvang in ons land. GS en de dienst WVV willen de commissie IME in kennis stellen van de uitkomsten en de verdere aanpak.

### **Achtergrond/eerdere besluiten**

Een goede kwaliteit van de fietsvoorzieningen is belangrijk voor het gebruik van de fiets. Omdat de kwaliteit van de fietspaden en parallelwegen langs provinciale wegen en de gemeentelijke hoofdfietsroutes onvoldoende bekend was, heeft de Fietsersbond een routekeuring uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de vijf hoofdaspecten van de CROW-ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur: Samenhang, Directheid, Aantrekkelijkheid, Verkeersveiligheid en Comfort. Op basis van de uitkomsten worden verbeteringsplannen uitgewerkt.

### **Vervolgprocedure/voortgang**

De fietspaden zijn op een veelheid van aspecten beoordeeld. De geconstateerde gebreken kunnen deels in onderhoudsprogramma's en in voorbereiding zijnde projecten worden meegenomen. Daarnaast moet worden afgewogen welke tekortkomingen daadwerkelijk aangepakt moeten worden of dat eerst nog nader onderzoek nodig is. In de Notitie: "Samenvatting fietsroutekeuring provinciale wegen en gemeentelijk hoofdfietsroutes" is per onderzocht aspect aangegeven hoe GS deze aanpak voor ogen staat. Gekozen is voor een samenvatting omdat de totale rapportage te omvangrijk is. (14 kaartboeken en tabellen-rapporten)

Voor 2006 is reeds een selectie gemaakt van knelpunten die op korte termijn aangepakt worden (zie Bijlage). Voor het overige is een plan van aanpak in voorbereiding.

Voor de knelpunten op de gemeentelijke routes zal contact worden opgenomen met de betreffende gemeente en zal de provincie de aanpak hiervan stimuleren.

Bijgevoegd:

1. Notitie: Samenvatting fietsroutekeuring provinciale wegen en gemeentelijke hoofdfietsroutes.
2. Bijlage: Vervolgacties 2006 Fietsroutekeuring

Gedeputeerde Staten van Utrecht,  
De voorzitter, mr B. Staal  
De secretaris, drs. H.H. Sietsma

## **NOTITIE: Samenvatting fietsroutekeuring provinciale wegen en gemeentelijke hoofdfietsroutes**

### **Inleiding**

De fietsroutekeuring door de Fietsersbond voor de provinciale wegen en gemeentelijke hoofdfietsroutes is afgerond. Dit is het eerste onderzoek van een dergelijke omvang in Nederland. Op kleine schaal zijn voorafgaand aan dit onderzoek enkele experimenten op fietsroutes uitgevoerd. De rapportage is omvangrijk en divers. Dit geldt eveneens voor het in voorbereiding zijnde plan van aanpak. Reden om voor een samenvatting te kiezen voor presentatie van de uitkomsten aan het bestuur en de politiek.

De aanpak van de geconstateerde knelpunten kan soms snel maar zal soms vele jaren vergen. Aan het plan van aanpak wordt inmiddels gewerkt en in deze samenvatting wordt bij de diverse aspecten aangegeven hoe deze aanpak er in grote lijnen uitziet. De aanbevelingen van de Fietsersbond voor verbeteringen worden eveneens kort weergegeven waarbij tevens is aangegeven hoe de dienst WVV dit in bestaande onderhoud- en reconstructie-programma's verwerkt of opneemt in een afzonderlijk plan van aanpak. Deze keuring is ook uitgevoerd voor een groot deel van de gemeentelijke hoofdfietsroutes. De betreffende gemeente dient voor de aanpak zelf zorg te dragen. Met iedere gemeente afzonderlijk zal contact worden opgenomen om de geconstateerde gebreken aan te pakken. In deze rapportage worden de tekortkomingen op gemeentelijke wegen/fietspaden verder niet betrokken.

In het richtprogramma SMPU zijn middelen opgenomen voor de aanpak van de geconstateerde knelpunten voor zowel provinciale als gemeentelijke wegen/fietspaden.

### **Keuring**

De fietspaden en parallelwegen zijn op een groot aantal aspecten onderzocht/gekeurd. De keuring is verricht op basis van de CROW-richtlijnen en die gaan uit van de optimale situatie. De onderzoeksmethode is gebaseerd op de vijf hoofdaspecten van de CROW-Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur: 1 samenhang, 2 directheid, 3 aantrekkelijkheid, 4 verkeersveiligheid en 5 comfort. Hier binnen komen ook diverse deelaspecten aan de orde. Op basis van de keuring zijn er veel zaken te verbeteren. Uiteraard wegen niet alle geconstateerde tekortkomingen even zwaar en niet alle geconstateerde knelpunten zijn eenvoudig op te lossen. Daarnaast is het de afweging of de oplossing de investering waard is. Denk bijvoorbeeld aan een fietspad waarvan de breedte niet voldoet aan de norm maar het gebruik gering is of de fysieke ruimte dit heel lastig maakt. Kortom allerlei afwegingen moeten hierop worden losgelaten en daaruit komen prioriteiten rollen. Daarnaast zijn er tekortkomingen die eenvoudig opgepakt kunnen worden en die gewoon in orde moeten zijn zoals ontbrekende voorrangsborden of haaiantanden.

Omdat de rapportage is gesplitst in drie deelgebieden n.l. west, noord-oost en zuid-oost wordt in deze notitie getracht een algemeen beeld te geven van de constatering uit deze drie rapportages. Per onderzocht aspect zal dit worden weergegeven.

Omdat de provincie Utrecht de eerste wegbeheerder is die een dergelijke routekeuring heeft laten uitvoeren is een vergelijking met andere beheerders van fietspaden buiten de kom niet mogelijk. Alleen de eveneens gekeurde gemeentelijke routes geven beperkt wat vergelijkingsmateriaal. De fietsbalans-metingen van de fietsersbond beperkten zich tot de routes binnen de kom.

### **Conclusie**

Gebruikelijk komt de conclusie aan het eind van de rapportage maar op grond van het onderzoek zijn veel conclusies te trekken. De fietsersbond trekt terecht geen algemene conclusie omdat er onvoldoende vergelijkingsmateriaal is. Voor de fietser is een asfaltverharding het meest comfortabel. Voor de samenhang (duidelijk route) is m.n. een consistente verharding van belang. Provinciale fietspaden bestaan voor 90% uit asfalt op zich

prima. Echter de resterende 10% tegels en klinkers leidt dan toch tot een matige beoordeling. De directheid, dus fietsen zonder grote omwegen, is in orde. De aantrekkelijkheid scoort minder maar dat houdt nauw verband met de ligging langs drukke hoofdrijbanen en sociale onveiligheid vanwege het ontbreken van bebouwing en o.a. door de ligging in bosgebieden. Verkeersveilige inrichting is op zeer veel factoren beoordeeld en geeft een zeer gevarieerd beeld. Comfort is mede door het veel toepassen van asfalt en het feit dat er weinig gestopt hoeft te worden goed, maar rond 40% van de fietspaden is te smal.

Al met al een gevarieerd maar toch wel positief beeld.

Voor zover vergelijking met gemeentelijke routes mogelijk is scoren deze vooral op de verharding vaak matig tot slecht. Ook voor bermobstakels, vlakheid bermen en markeringen scoren de provinciale wegen wat beter. Verdere vergelijkingen zijn moeilijk te maken omdat de omstandigheden vaak anders zijn. Gemeentelijke hoofdfietsroutes betreffen vaak bestaande wegen zonder fietspad of een vrij getraceerd fietspad.

De resultaten worden per aspect gemiddeld beoordeeld en gewaardeerd waarbij natuurlijk uitschieters naar boven en beneden worden afgevlakt.

## **Resultaten**

De resultaten worden weergegeven op basis van de vijf genoemde hoofdaspecten..

### **1 Samenhang**

Samenhang betekent dat de te volgen route voor de fietser duidelijk is zoals bijv. asfaltverharding zonder kwaliteitswisselingen en een constante breedte over de gehele route, zo min mogelijk afslagbewegingen en consequente bewegwijzering. M.n. betreft dit voor provinciale wegen de breedte en de verhardingssoort.

Omdat ca. 90% van de verharding is uitgevoerd in asfalt is het aantal verhardingsovergangen beperkt maar ligt nog iets boven de norm. Alleen bij VRI-kruisingen en wegvakken binnen de kom is dit een punt van aandacht omdat daar vaker verhardings- en breedtewisselingen voorkomen. Buiten de kom speelt dit veel minder. Een slechte kwaliteit verharding en een te smal fietspad over grote lengte voldoen wel aan een consistente vormgeving. Het gaat hier dus over uniforme inrichting. Bij reconstructie en groot onderhoud is extra aandacht hiervoor van belang. Zo wordt op kruispunten tegenwoordig de verharding van het fietspad voortgezet (in rood asfalt) als de fietser voorrang heeft. Een prima oplossing. De kwaliteit komt bij comfort aan de orde.

Daarnaast behoeft de fietser nauwelijks afslagbewegingen te maken bij het volgen van een route. Dit aspect scoort veel beter dan de norm.

Opmerkelijk is dat op een derde van de relevante kruisingen fietsbewegwijzering ontbreekt. Dit is des te meer opvallend omdat juist, na een grondige inventarisatie, de laatste 5 jaar de fietsbewegwijzering op provinciale wegen op orde is gebracht. Hoe dit kan, is nog een punt van nader onderzoek. Mogelijk lopen hier de inzichten van Fietsersbond en ANWB uiteen. Er ligt namelijk een kleine overlap in het fietsbewegwijzeringproject rond Utrecht (Quick-win Utrecht Onderweg) en deze routekeuring. Waarbij de routekeuring aangeeft dat fietsbewegwijzering ontbreekt op een drietal punten en de ANWB-inventarisatie (zeer recent binnen) dit niet aangeeft. In het SMPU is een groter onderzoek naar fietsbewegwijzering gepland. Het verdient de voorkeur dit onderdeel te maken van dit nog te definiëren onderzoek.

### **2 Directheid**

Directheid wordt gemeten in afstand en tijd. Dit betekent dat de route van A naar B geen grote omrijafstand mag hebben. De rechte lijn tussen A en B is 1. De norm is 1,2 (de provincie hanteert 1,3). Alleen de route Soesterberg-Soest scoort 1,3. Het opheffen van het vliegveld

maakt een directe route t.z.t. mogelijk (Agenda 2010). Alle overige routes komen uit onder 1,2. en scoren beter dan de norm.

De mate waarin zonder of weinig oponthoud kan worden doorgefietst is eveneens van belang. Lange wachttijden bijv. bij verkeerslichten (VRI) bepalen de mate waarin kan worden doorgefietst. Deze vertraging kent de norm van 15 sec. per km. Ook in het SMPU wordt deze norm gehanteerd. De N237 scoort beduidend slechter dan de norm, 20-23 sec/km. De vaak lange wachttijden bij de VRI's, 2 a 3 min. is geen uitzondering, is hierbij een punt van verbetering. M.n. bij oudere regelingen is voor de fietser nog wel het nodige te verbeteren. Voorts zijn er verspreid over de provincie nog een aantal punten die aandacht vragen. Bij vervanging van de installatie, bij reconstructie of bij wijziging van regel-programmatuur worden de uitkomsten van dit onderzoek al betrokken. Daarnaast zal in het te ontwikkelen beleid voor verkeersgeleiding ook beleid voor doorstroming (DVM, VRI's) hiervan onderdeel uitmaken. De fiets krijgt hierbij de nodige aandacht.

### 3 Aantrekkelijkheid

Voor de aantrekkelijkheid van een route wordt uitgegaan van begrippen als sociale veiligheid, overzicht en ruimtelijke beleving. Tevens is afwezigheid van geluidhinder een mate van aantrekkelijkheid.

**Sociale veiligheid** is bepaald op de aan- of afwezigheid van bebouwing en het zicht op de directe omgeving. Verlichting is momenteel een punt van discussie of dit nu wel of juist niet bijdraagt aan sociale veiligheid. Om deze reden is een beoordeling op dit punt achterwege gelaten. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid komt dit wel aan de orde. Omdat langs provinciale wegen voor bijna 80% bewoonde bebouwing ontbreekt is op dit punt de score uiteraard laag. Onder het punt verlichting (4) wordt verder ingegaan op dit aspect. Daarnaast is het **overzicht** op de omgeving een factor die medebepalend is voor de sociale veiligheid. De afstand en hoogte van begroeiing zijn hierbij van belang. Dit speelt m.n. in bosgebieden met geen/weinig bebouwing langs de weg. In het onderhoudsprogramma en beplantingsplannen zal dit punt worden meegenomen.

**Ruimtelijke beleving** is een zeer persoonsgebonden beleving en geen criterium voor het al of niet nemen van maatregelen en maakt dus ook geen deel uit van het onderzoek.

**Geluidhinder** speelt m.n. bij dicht langs de hoofdrijbaan gelegen fietspaden/par.wegen. Omdat de metingen vooral buiten de spits zijn gehouden geven de uitkomsten een indicatie. Op bijna alle provinciale wegen heeft de fietser last van veel geluidhinder. Hoe groter de afstand tot de hoofdrijbaan hoe minder hinder. Voorts is een geringe reductie d.m.v. dichte lage beplanting mogelijk. Een niet (eenvoudig) op te lossen probleem dat uiteraard in een breder verband al aandacht krijgt (asfalt, motoren, autobanden e.d.). Voorgesteld wordt hier geen verdere actie op te ondernemen.

### 4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid vormt een belangrijk deel van het onderzoek. Hierbij is gekeken naar zaken die de veiligheid nadelig beïnvloeden. Aan de hand van de richtlijnen komen de belangrijkste infrastructurele verkeersveiligheidsaspecten hierbij aan de orde. Daarnaast kennen we uiteraard het verkeers-ongevallenonderzoek. Het gaat hier echter om preventie en een veilige beleving van de route.

Onderzocht zijn:

#### **-Gemengde inrichting i.r.t. het snelheidsregime**

Dit betreft voor de provincie m.n. parallelwegen, maar ook wegen zonder fietspad/-stroken. Opvallend is dat op een groot (2/3) deel van de parallelwegen nog 80 km is toegestaan.

Recent beleid is er op gericht dit voor alle par.wegen buiten de kom terug te brengen tot 60 km. i.h.k.v. Duurzaam Veilig.

Er zijn overigens nauwelijks meer prov.wegen zonder fietsvoorziening waar fietsers nog van de hoofdrijbaan gebruik maken. Op parallelwegen van voldoende breedte kunnen rode fietssuggestie-stroken a 1,50m (provincie hanteert 1,25 m) worden aangebracht. Veel par.wegen zijn hiervoor echter te smal. Op alle parallelwegen wordt momenteel de snelheid teruggebracht tot ten hoogste 60km en binnen de kom tot 30 km/p/u..

### **-Duidelijkheid voorrangregeling**

Fietsers op de hoofdfietsroute zouden op kruisingen met zijwegen voorrang moeten hebben. Op veel provinciale wegen is dat dan ook het geval. Bij een aantal wegen is er in het verleden voor gekozen om dit niet te doen. Fietspaden en par.wegen zijn op deze punten vaak uitgebogen van de hoofdrijbaan. Voorrangregelingen bestaan uit borden in combinatie met haaiantanden of stopstrepen en blok- of streepmarkering op de over te steken weg.

Op ca. 30% van de kruispunten ontbreekt echter tenminste één voorrangsbord. Bij kruisingen met een zijwegen en bij parkeerterreinen ontbreken vaak de haaiantanden. De blok- of streepmarkering ontbreekt op ca 1/3 van de kruisingen. Waar markering wel aanwezig is 10-15% van slechte kwaliteit.

In het onderhoudsprogramma zal hier extra aandacht aan besteed worden omdat dit naast een duurzaam veilige inrichting ook verband houdt met eventuele aansprakelijkheid.

Daarnaast is het de laatste jaren gebruikelijk de voorrang over de kruising te ondersteunen met een doorlopende kleur verharding (rood) met soms een verhoogde ligging. In een kwart van de daarvoor in aanmerking komende kruisingen is dit reeds het geval. Deze aanpassingen vinden plaats bij reconstructie. De aanpak hiervan is gekoppeld aan de reconstructie- en (groot)onderhoudsplannen die de komende 10 tot 15 jaren worden uitgevoerd.

### **-Extreme trillinghinder bij kruispunten**

Op kruispunten, zeker op ongeregelde, is extra aandacht vereist voor het overige verkeer. Fietsers worden afgeleid door verhardingsovergangen of kuilen en zouden daarvan dan ook geen last moeten hebben. Bij 20-25% van de kruisingen ondervindt de fietser één of meerdere schokken. Vooral bij tunnels, spoorovergangen en geregelde kruispunten is dit vaak het geval.

De aanpak hiervan is nog een punt van aandacht omdat de oorzaken niet altijd zijn weg te nemen (spoor). Bij kruispuntreconstructie en in het kader van onderhoud moet aandacht besteedt worden aan een soepele overgang. Het doorlopen van de fietspadverharding over de kruising zoals bij het vorige punt is hiervoor een prima oplossing.

### **-Paaltjes bij kruispunten**

Op kruispunten vormen rood-witte paaltjes, die het inrijden van auto's tegengaan, hinderlijke objecten omdat de fietser de aandacht richt op het overige verkeer en het paaltje over het hoofd ziet of op het paaltje let en niet op het overige verkeer. Mede daarom maakt de provincie slechts sporadisch gebruik van een dergelijke oplossing. Paaltjes waarnodig voorzien van een inleidende markering.

### **-Verlichting**

De routekeuringen zijn overdag uitgevoerd. Voor de noodzaak van verlichting is een extra inspectieronde nodig bij duisternis. Omdat reeds eerder een inventarisatie van de verlichting op provinciale wegen en fietspaden heeft plaatsgevonden ("Zien en gezien worden". Oranjewoud 1996) is hiervan afgezien en is op basis van de aan-/afwezigheid van wegverlichting een globale inschatting gemaakt van de noodzaak van verlichting uit een oogpunt van verkeersveiligheid. Zeer veel kruispunten en een groot aantal wegvakken van provinciale wegen zijn voorzien van verlichting. Veelal worden fietspaden en parallelwegen meeverlicht door de verlichting van de hoofdrijbaan. Ca. 2/3 van de routes is verlicht. Op kruispunten met wegen van ondergeschikt belang ontbreekt in sommige gevallen verlichting. Op rechte wegvakken met weinig verkeersmanoeuvres wordt in het algemeen ook geen verlichting geplaatst. Voor fietsers is er op deze wegvakken vaak veel hinder van

verblinding. De aanpak van de verlichting op basis van verkeersveiligheid is al jaren in het provinciale beleid verankerd en wordt op basis van de eerder genoemde inventarisatie voortgezet. De inventarisatie en deze routekeuring worden naast elkaar gelegd en waar nodig zal het verlichtingsprogramma hierop aangepast worden.

Verlichting voor sociale veiligheid mag dan een punt van discussie zijn maar in de subjectieve beleving van de fietser wordt een verlicht fietspad als veiliger ervaren en de gebruiker vraagt ook om verlichting. De locaties zijn bekend en maken deel uit van het verlichtingsprogramma, waarbij ook de mogelijkheid van dynamische of dimbare verlichting wordt meegenomen.

*Dynamische verlichting brandt alleen als er fietsers of overig verkeer is. Zoniet dan varieert het niveau 100% en 20%. Dus nooit helemaal uitgeschakeld.*

*Dimbare verlichting wordt tijdens nachtelijke uren gedimd tot 50% vanwege lichtvervuiling.*

#### **-Markeringen**

Goede as- of kantmarkering zorgt bij duisternis voor een beter zicht op de rijrichting en as-markering houdt ook tegemoetkomend verkeer op de eigen helft.

Kantmarkering wordt op fietspaden in één richting weinig toegepast.

De as-markering ontbreekt op een deel van de in twee richtingen bereden fietspaden. Niet altijd is dit een probleem mits er dan verlichting aanwezig is. Daarom is een combinatie gemaakt tussen de afwezigheid van verlichting en markering. (zie volgend punt)

De kwaliteit van de aanwezige markering is redelijk tot goed. Slechte markering komt zeer weinig voor. Markering maakt in principe deel uit van de onderhoudsprogramma's.

#### **-Geen verlichting én geen markering**

Het ontbreken van verlichting en markering verhoogt het ongevalsrisico. Bovendien is de kans op verblindingshinder door het autoverkeer bij aanwezigheid van wegverlichting voor de fietser minder groot. Waar beiden ontbreken zal tenminste markering moeten worden aangebracht. Deze wegvakken zijn geïnventariseerd en zullen in het plan van aanpak worden opgenomen. Daarnaast mag as-markering wel als een basisvoorziening worden gezien ook als er verlichting aanwezig is. Deze wegvakken zullen eveneens in het plan van aanpak worden opgenomen.

#### **-Bermvlakheid**

Hoogteverschil tussen fietspad en berm kan tot gevaarlijke situaties leiden zeker wanneer de breedte van het fietspad/parallelweg onvoldoende is en er moet worden uitgeweken. Op ca. 15% van de wegen komt dit veel voor. Op parallelwegen komt dit door het uitwijken in de berm van motorvoertuigen vaker voor. De aanpak hiervan is op een aantal punten noodzakelijk en zal in plan van aanpak moeten worden opgenomen. Omdat het probleem zeer verspreid en bijna overal in meer of mindere mate wel voorkomt is het m.n. een punt van aandacht bij het onderhoud en als de verharding van een fietspad/parallelweg wordt vervangen. De berm moet iets lager liggen dan de verharding om te voorkomen dat door de aanpak plassen op het fietspad/par.weg blijven staan.

#### **-Objectvrije ruimte**

In principe dienen er in de berm geen objecten binnen 50 cm van de rand van de verharding voor te komen. Op 7 routes komt dit veel meer dan gemiddeld voor. Dit betreft ook fietspaden door/langs bosgebieden. Voorts komt dit vrij veel voor op kruispunten met VRI's en bij spoorovergangen. Hoewel juist op kruispunten de aandacht bij het verkeer dient te zijn is het de vraag of hieraan valt te ontkomen. Bij vernieuwing van bebording, VRI-masten e.d. dient dit aandacht te krijgen. Het aantal ongevallen met objecten in de berm kan een indicatie geven of dit een probleem is en of dit een bredere aanpak behoeft dan alleen bij vervanging.

Vooralsnog wordt uitgegaan dat bij vervanging van objecten hier de gewenste afstand in acht wordt genomen en uiteraard ook bij het plaatsen van nieuwe objecten. Hoe groot het aantal ongevallen met objecten is kan nader onderzocht worden maar vooralsnog lijkt het geen groot probleem. Voorgesteld wordt alleen bij vervanging/plaatsing van objecten de gewenste minimale afstand in acht te nemen voor zover de aard van het object dit toelaat.

### **-Autoparkeren**

Autoparkeren komt op kleine schaal voor op parallelwegen en vaak binnen de kom. Het betreft dan veelal langsparkeren. Indien er parkeervakken zijn dient er tevens een schrikstrook voor openslaande portieren te zijn van 75 cm. Bijna nergens is een dergelijke strook aanwezig. Haaksparkeren dient in het geheel niet voor te komen bij hoofd fietsroutes. Een enkele maal komt dit voor. Vooralsnog lijkt dit geen groot probleem. Bij reconstructie of aanleg nieuwe parkeerplaatsen kan dit wel volgens de aanbevelingen worden aangepakt. De fysieke ruimte m.n. binnen de kom ontbreekt veelal om hier daadwerkelijk verbeteringen in aan te brengen. Daar waar de ruimte aanwezig is kan dit probleem worden aangepakt.

### **5 Comfort**

Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een deel af van het plezier en het gemak waar mee ze kunnen fietsen. Comfort is dan ook een belangrijke hoofdeis die gesteld wordt aan goede infrastructuur. Een belangrijk deelaspect hierbij is de kwaliteit van het wegdek. Ook lange wachttijden bij VRI's of vaak stoppen zijn hinderlijk voor de fietser. Slechte fietspaden/wegen worden vaak gemeden en lange wachttijden verleiden de fietser door rood licht te rijden. Daarnaast spelen ook zaken als de breedte van het fietspad, het hebben/krijgen van voorrang, drempels, hellingen e.d. een rol.

### **-Stopfrequentie**

Het steeds weer opnieuw vanuit stilstand op snelheid komen vergt veel energie van de fietser. Het aantal malen dat een fietser moet stoppen onderweg is direct van invloed op de comfortbeleving van de fietser. De norm voor hoofdfietsroutes is 0,5 maal stoppen p.km. (of 1x p/2km). Het gemiddelde op provinciale fietspaden ligt op 0,2-0,3 een enkele route komt met 0,7 iets boven de norm. Geen groot probleem dus. Stoppen wordt m.n. veroorzaakt door de de VRI's.

### **-Voorrangrechten**

Vaak stoppen houdt tevens verband met kruisend verkeer. Op hoofdfietroutes horen fietsers in principe voorrang te hebben op kruisend verkeer. Vaak is dat ook het geval maar in veel situaties vraagt kruisend verkeer de aandacht van de fietser. De norm is 0,5 kruisp/p/km/ zonder voorrang op hoofdfietsroutes. Het gemiddelde ligt op 0,8. Weliswaar boven de norm maar veel is hier niet aan te doen. Wel is de voorrang op kruispunten te verbeteren. Want op veel kruispunten (30-40%) heeft de fietser geen voorrang. Dit lijkt veel maar meestal hangt dit samen met de VRI, gelijkwaardigheid van de kruising, spoor, grote afstand tussen fietspad en hoofdrijbaan, rotonde buiten de kom (geen voorrang voor fietser) e.d. Dus m.n. bij reconstructie is dit een punt van aandacht om daar waar mogelijk verbetering in aan te brengen, bijv. op die plaatsen waar het fietspad is uitgebogen. Uiteraard zijn de hierbij geldende richtlijnen van toepassing.

### **-Dimensionering**

Dimensionering houdt verband met de breedte van een fietspad. Het naast elkaar kunnen fietsen is van belang voor het veilig begeleiden van kinderen en wordt als plezierig ervaren. Het veelvuldig manoeuvreren van naast naar achter elkaar v.v. is zeer hinderlijk. Ook als inhalende fietser is het hinderlijk als steeds moet worden afgeremd. Te smalle fietspaden worden ook als gevaarlijk ervaren. Op kruispunten m.n. bij VRI's is de oversteek vaak te smal omdat bij groen vaak fietsers elkaar gelijktijdig op het kruisingsvlak passeren. Uiteraard ligt hier ook een relatie met de intensiteit. Een te smal fietspad hoeft niet altijd zeer hinderlijk te zijn.

Voor een groot deel van de provinciale fietspaden voldoet de breedte niet aan de norm. Dit betreft m.n. 40-50% van de bromfietspaden en meer dan de helft van de fietsstroken. Verbreding is een kostbare zaak en ook fysiek soms problematisch. Bij reconstructie zijn er mogelijkheden, evt. met grondaankoop, het pad op de juiste breedte te brengen.

Een krappe dimensionering op kruispunten komt zeer veel voor ook op bruggen, viaducten en rotondes. In enkele gevallen is ook de opstelruimte op kruispunten te krap.

Omdat afwijking van de norm niet altijd een groot probleem is, dit is mede afhankelijk van de fietsintensiteiten, zal op basis van de deze routekeuring een selectie gemaakt moeten worden waar dit



een probleem is. Ook is hiervoor meer inzicht in fietsintensiteiten noodzakelijk. Bij reconstructie van kruispunten kan hiermee rekening worden gehouden.

Een afzonderlijke probleemverkenning voor een selectie van echte knelpunten lijkt hier meer op zijn plaats omdat de aanpak kostbaar is en een zorgvuldig afweging vraagt, mede op basis van intensiteiten en fysieke (on)mogelijkheden.

Voorts is het zaak overgroeïend bermgras te verwijderen omdat daardoor de effectieve breedte nog verder versmalt. In het onderhoudsprogramma zal hier aandacht voor worden gevraagd.

#### **-Opstelruimte bij kruispunten**

De opstelruimte op plaatsen waar fietsers moeten wachten om over te steken dient voldoende te zijn omdat anders overig weggebruikers hier last van kunnen ondervinden. Dit probleem komt niet heel veel voor. Vaak betreft het dan groepen fietsers bij m.n. VRI's. Op specifieke plaatsen waar oversteken een probleem is, wordt momenteel onderzocht hoe dit aan te pakken. De gesignaleerde punten zullen hierbij worden betrokken.

#### **-Verkeersdrempels, krappe boogstralen, hellingen, paaltjes en windhinder**

**Verkeersdrempels** komen alleen voor op parallelwegen. Met name de vormgeving is van belang of deze hinderlijk is voor de fietser. Fietsers moeten bij voorkeur om de drempel heen kunnen rijden of anderszins moet deze op vloeiende wijze zijn/worden vormgegeven. Op provinciale wegen komen ze zeer weinig voor. Bij comfort wegdek komt dit ook aan de orde.

**Krappe boogstralen** komen zowel op wegvakken als kruispunten voor. De situatie ter plaatse is hiervan meestal de oorzaak. Daarnaast dienen de richtlijnen bij ontwerp te worden toegepast. Het kan wat hinderlijk zijn maar wordt niet als groot probleem ervaren.

**Te steile hellingen** komen nauwelijks voor. Het betreft een natuurlijke helling op twee locaties op de Heuvelrug.

**Paaltjes** zijn zeer hinderlijk maar komen weinig voor en op die plaatsen waar de aanwezigheid als onnodig is beoordeeld zal dit met de wegbeheerder worden opgenomen. Bij de resterende paaltjes is goede inleidende ribbelmarkering gewenst.

**Windhinder** kan m.n. voorkomen in open gebieden. Behoudens het plaatsen van windschermen is het ook mogelijk dichte ondoordringbare hagen te plaatsen van max. 1,25 m. hoog. Hoger zou beter zijn maar is ongewenst vanwege de soc. veiligheid. In een tussenberm kan een dergelijke haag ook verblinding door het autoverkeer beperken. Een dergelijke voorziening vraagt veel onderhoud en door de beperkte hoogte is het effect ook niet optimaal. Bij het opstellen van het plan van aanpak is dit vanwege de beperkte effectiviteit en het onderhoud wel een punt van discussie of we hier iets mee willen..

#### **-Comfort wegdek**

Last but not least is hier van toepassing. De fiets is meestal ongeveerd en een goede kwaliteit van de verharding is een belangrijke voorwaarde om comfortabel te fietsen.. Ook kan een slecht wegdek leiden tot gevaarlijke situaties. De kwaliteit van de verharding is zeer bepalend of een fietspad ook wordt gebruikt. Er zijn voorbeelden bekend waarbij fietsers de hoofdrijbaan gebruiken i.p.v. het naastliggende slecht onderhouden fietspad.

Voor een objectieve beoordeling wordt de trillingshinder gemeten en ingedeeld in een aantal klassen. Constante trillingen bijv. bij klinker- en tegelverharding scoren slechter dan bijv. een goede asfaltverharding met een enkele grote schok. Het overgrote deel (90%) van fietspaden bestaat uit asfalt en scoort goed echter de resterende 10% scoort slecht waardoor over het geheel de score op matig uitkomt.

Verspreid door de provincie zijn slechte en in een enkel geval zeer slechte wegdekken geregistreerd. Voor zover nog niet opgenomen in een onderhoudsprogramma of reconstructieplan zal in het plan van aanpak hieraan prioriteit worden gegeven. Vaak betreft het klinker of tegelpaden. Vervangen door asfalt verdient de voorkeur.

Te grote schokken op kruispunten zijn reeds eerder aan de orde geweest.

Daarnaast komen op wegvakken ook schokken voor door wortelgroei, drempels, verzakkingen, "herstelde" sleuven van leidingen e.d. Vaak liggen deze in ook in de als slecht beoordeelde wegvakken maar ook komen ze voor in wegvakken die verder als goed zijn beoordeeld. De verspreide

ligging maakt de aanpak lastig echter op die wegvakken waar dit vaker voorkomt zal i.h.k.v. onderhoud hier wat aan gedaan moeten worden. Opnemen in onderhoudsprogramma.

### **Overig**

In een fotoreportage zijn een aantal situaties weergegeven waar verbeteringen mogelijk zijn. Deze afzonderlijke punten vragen ieder om een eigen aanpak die niet in het vastgestelde stramien van een routekeuring past. Deze punten zullen op zich worden beoordeeld en in het plan van aanpak of onderhoud worden meegenomen.

### **Plan van aanpak**

Uit deze rapportage blijkt dat de geconstateerde gebreken een zeer verschillende aanpak vragen. Het plan van aanpak zal dan ook onderscheid moeten maken in onderhoud, reconstructie, verkeersmaatregelen, zaken die meegenomen kunnen worden in reeds bestaande plannen en programma's, problemen die een afzonderlijke verkenning vragen en al of niet leiden tot een uitvoeringsplan. Bundeling van aan te pakken zaken tot bijv. een pakket (denk bijv. aan div. ontbrekende markeringen, bewegwijzering e.d.). Daarnaast kan onderscheid gemaakt worden in wat op de korte en wat op de lange termijn kan worden opgepakt mede op basis van prioritering. Tevens dient te worden afgewogen of bepaalde zaken nu wel of geen echt probleem vormen. Kortom een heel vervolgtraject waarbij diverse sectoren betrokken zijn. Tevens zullen de voor dit doel in het SMPU-richtprogramma opgenomen middelen vrijgemaakt moeten worden voor de aanpak. De rapportage van de Fietsroutekeuring geeft vaak uitgebreid aan hoe iets aan te pakken. Ideeën en kansen dienen zoveel mogelijk te worden benut en veel kan ingepast worden in bestaande of nieuwe programma's.

In een voorlichtingsbijeenkomst voor de kantons zouden die zaken aan de orde kunnen komen die in het dagelijks beheer kunnen worden meegenomen. Bijvoorbeeld d.m.v. de videobeelden kan dit aanschouwelijk worden gemaakt.

Op grond van de uitkomsten is een selectie gemaakt van een aantal zaken die we op korte termijn (quick-wins) kunnen oppakken zoals:

- 60 km op alle parallelwegen buiten de kom invoeren.
- Aan alle VRI's die dit jaar vervangen worden zal extra aandacht worden besteed aan de doorstroming van de fiets.
- Voorrangsbekleding en/of haaiantanden aanbrengen.
- Verlichting aanbrengen op enkele sociaal onveilige fietspaden.
- Markering aanbrengen op fietspaden waar zowel markering als verlichting ontbreekt.
- Fietspaden met slechte verhardingen aanpakken die niet binnen 1-3jr in onderhoudsprogramma zijn opgenomen.

In de bijlage: "Vervolgacties 2006 Fietsroutekeuring" is een selectie gemaakt van tekortkomingen die we in 2006 willen aanpakken.

Voor het vervolg traject wordt begin 2006 het plan uitgewerkt.

### **Gemeentelijke hoofdfietsroutes.**

Op de gemeentelijke hoofdfietsroutes zijn voor een deel dezelfde tekortkomingen geconstateerd. Gemeentelijke hoofdfietsroutes kennen nogal eens verschillende beheerders. Het is handiger om per route en per beheerder de knelpunten samen te vatten en dit met de betreffende gemeente op te nemen. Hierbij is wel van belang dat verschillende beheerders op dezelfde route deze gezamenlijk aanpakken. In principe kunnen gemeenten voor de aanpak een beroep doen op de BDU maar ook in het SMPU-richtprogramma zijn middelen voor de aanpak opgenomen om gemeenten te stimuleren. Interne afspraken hoe deze middelen in te zetten en de hieraan te verbinden voorwaarden moet nog verder uitgewerkt worden.

## Bijlage A.

### Vervolgacties fietsroutekeuring 2006

De fietsroutekeuring geeft een uitgebreid en compleet overzicht van de kwaliteit van het provinciale fietspadennet. Het rapport geeft ons als wegbeheerder inzicht in de staat van de fietspadennet. Voor een gerichte aanpak van de knelpunten is het noodzakelijk dat er op wegvak en kruisingniveau een knelpuntenoverzicht wordt gemaakt. Deze actie wordt in het eerste halfjaar van 2006 uitgevoerd. Ook zal geïnventariseerd worden wat de aard en de ernst van de knelpunten is en hoe deze kunnen worden opgelost. De resultaten moeten zoveel mogelijk worden meegenomen in lopende en nieuwe wegenprojecten (UMP) en worden geïntegreerd in het onderhoudsprogramma.

Vooruitlopend op deze verdiepingsslag geven wij u een beeld van welke knelpunten in 2006 worden aangepakt. In deze notitie worden de volgende zaken in beeld gebracht.

- 1 De knelpunten die al zijn opgelost in 2005
- 2 Maatregelen die worden meegenomen in het onderhoudsprogramma 2006.
  - Maatregelen op alle wegen
  - Maatregelen op de wegvakken waarvoor groot onderhoud gepland staat
  - Verlichting in relatie tot sociale veiligheid
  - Verkeersregelinstallaties
- 3 Een overzicht van projecten uit het UMP in de periode 2006-2009 die een raakvlak hebben met de knelpunten.
- 4 Mogelijke nieuwe instroom.

#### 1. Knelpunten die al zijn opgelost in 2005

De metingen van de fietsroutekeuring hebben plaatsgevonden in de periode september 2004 t/m maart 2005. Na die tijd zijn er nog een aantal fietsprojecten gerealiseerd, zowel vanuit het UMP als het onderhoudsprogramma. Het onderstaande overzicht geeft aan op welke wegvakken en kruisingen knelpunten zijn aangepakt.

Weg	Wegvak	Maatregel
N226	Fietspad Maarsbergen-Leersum	Nieuw asfalt en markeringen
N226	Kruispunt Pr. Irenelaan, Leusden	Vervanging VRI (verkorten wachttijd fietsers)
N234	Aansluiting Beckeringhstraat, Soest	Vervanging VRI (verkorten wachttijd fietsers)
N237	Fietspad bij Stichtse Rotonde (deel gem. Amersfoort)	Nieuw asfalt en markeringen
N237	Fietspad Soesterberg ()	Asfalt i.p.v. tegels + markeringen
N237	Kruispunt Montgomeryweg, Soesterberg	Vervanging VRI (verkorten wachttijd fietsers)
N413	Fietspad Soest-Soesterberg (langs het vliegveld)	Nieuw asfalt en markeringen

#### 2. Maatregelen in onderhoudsprogramma 2006

In het onderhoudsprogramma wordt aangegeven op welke wegen (groot) onderhoud wordt uitgevoerd in het komende jaar. Het onderhoudsprogramma 2006 staat nog niet voor 100% vast maar geeft wel een goede indicatie van de projecten.

Een deel van de gesignaleerde knelpunten in de fietsroutekeuring kan worden opgelost door beheermaatregelen. Zaken als verbreding van fietspaden en aanpassen van boogstralen vallen

niet onder onderhoud. Het aanbrengen van nieuwe verlichting valt ook buiten het onderhoudsprogramma, maar kan met extra middelen wel worden meegenomen (zie kop verlichting i.r.t. sociale veiligheid).

Aan het beheersprogramma 2006 zijn op grond van de Fietsroutekeuring onderstaande maatregelen (3 streepjes) en de acties in het groot-onderhoudsschema toegevoegd

Maatregelen die op alle provinciale wegen (fietsroutes) worden doorgevoerd.

- Ernstige gebreken, zoals gaten in het wegdek en vervelende verhardingsovergangen zullen worden meegenomen in het onderhoud.
- Het controleren op ontbrekende of foutieve bebording en waarnodig plaatsen van nieuwe bebording of het aanpassen van bestaande bebording.
- Het doorvoeren van een maximum snelheid van 60 km/uur op alle parallelwegen (i.p.v. 80 km/uur). De benodigde verkeersbesluiten (en inspraakprocedures) zullen in het voorjaar van 2006 zijn afgerond. Het aanpassen van de bebording zal in het tweede en derde kwartaal van 2006 worden gerealiseerd.

Het onderstaande schema geeft het overzicht van de wegvakken, waar groot onderhoud wordt uitgevoerd in 2006. Het gaat om provinciale fietspaden en parallelwegen die als fietsroute fungeren.

Bij dit groot onderhoud kan een deel van de (in de fietsroutemeting) gesignaleerde knelpunten worden aangepakt. In de kolommen is aangegeven welke typen knelpunten zich voordoen op de wegvakken.

Weg	Wegvak (hmp=hectometerpaal)	Wegdekwaliteit	Verhardingsovergang	Bermobstakels e.d.	Markering algemeen	Asmarkering	Voorrangsmarkering	Voorrangsvoorziening	Schrikstrook (p-vak)	
N212	Fietspad Woerden – De Ronde Venen (hmp 8,2-11,2)	X	X							
N225	Fietspad Driebergen – Arnhem (hmp 40,5-42,7)	X		X	X	X	X	X		
N227	Parallelweg Cothen – Amersfoort (hmp 2,8-4,8)	X		X	X	X	X			
N227	Fietspad Cothen – Amersfoort (hmp 4,8-8,3)	X			X	X	X		X	
N227	Fietspad Cothen – Amersfoort (hmp 14,1-14,9)	X	X	X			X		X	
N228	Fietspad Gouda – De Meern (hmp 17,9-19,5)	X		X	X				X	
N402	Fietspad Loenen – Maarssen (hmp 8,9-9,5)	X		X			X			
N414	Fietspad Baarn – Bunschoten (hmp 3,5-5,4)						X			
N417	Fietspad Utrecht – Hilversum (hmp 4,9-5,7)	X		X	X					
N483	Fietspad Zijderveld – parallelweg A2	Valt buiten de fietsroutekeuring								

*Schema groot-onderhoud 2006*

### Verlichting in relatie tot sociale veiligheid.

De fietsroutekeuring geeft aan dat bij een aantal wegvakken de sociale veiligheid onvoldoende is. Het is niet gewenst om op al deze punten verlichting aan te brengen (gevolg van integrale afweging en beschikbare middelen). Binnen de dienst WVV is al eerder gekeken naar knelpunten m.b.t. verlichting uit een oogpunt van sociale veiligheid (rapportage “Zien en gezien worden”). Als we de overlap van knelpunten in de twee rapporten bezien, dan scoort een vijftal wegvakken hoog. Deze wegvakken komen het eerst in aanmerking voor aanvullende verlichting.

Weg	Wegvak	Maatregel
N221	t.h.v. hmp 36.8 Paleis (fietspad ligt plaatselijk ver van de hoofdrijbaan)	Ca. 5-6 lichtpunten
N237	Westelijk van kom Soesterberg	Ca 10 „
N201	t.h.v. Amstelhoek/tankstation.	Ca 14 „
N229	Par.weg t.h.v. rotonde Cothen	Ca 5-6 „
N411	Hmp 1.9-2.1 t.h.v. oversteek Vechten	Ca 5 „

Voor de bovenstaande wegvakken is het gewenst dat in 2006 de aanvullende verlichting wordt gerealiseerd. Globaal worden de kosten geraamd op € 100.000 (de aanwezigheid van kabels kunnen de kosten mogelijk drukken). Er is op dit moment nog geen dekking voor deze € 100.000. Een afzonderlijk voorstel met kostenraming wordt voorbereid.

### Verkeersregelinstallaties

Eén van de regelmatig terugkerende knelpunten is lange wachttijd bij verkeerslichten. Op drukke kruisingen waar veel autoverkeer passeert, zijn de wachttijden voor fietsers vaak lang. De wachttijd voor fietsers is een blijvend aandachtspunt bij het ontwerpen van de verkeersregelinstallaties (VRI's). In de meerjarenplanning VRI-ervangingen staat aangegeven welke VRI worden vervangen in de komende jaren. In 2005 zijn al een aantal VRI's vervangen (zie overzicht opgeloste knelpunten 2005). Het onderstaande schema geeft een overzicht van de VRI's die in 2006 worden vervangen. Bij deze VRI-ervangingen wordt specifiek gelet op het verkorten van de wachttijden voor fietsers.

Te vervangen VRI's in 2006.

Weg	Wegvak	Maatregel
N22 5	Aansluiting N233	Vervangen VRI
N22 7	Kruispunt Treekerweg, Leusden/Woudenberg	Vervangen VRI
N22 7	Dodeweg-Rondweg Zuid, Amersfoort	Vervangen twee VRI's
N22 8	Aansluiting N228/A12 + kruispunt Reyerscop	Vervangen twee VRI's
N22 9	Aansluiting N229/A12	Vervangen twee VRI's
N23 3	Knooppunt Rhenen, kruising Lijnweg	Vervangen VRI
N23 7	Kruispunt pr. Alexanderweg, Huis ter Heide	Vervangen VRI
N23 7	Kruispunt Montgomeryweg, Soesterberg	Vervangen VRI

### **3. Fietsknelpunten en UMP projecten**

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2005-2009 (UMP) staat een overzicht van de projecten die de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Een klein deel van deze projecten is al afgerond. Deze projecten zijn al genoemd in het overzicht opgeloste knelpunten. In het onderstaande schema staan de projecten die tussen 2006 en 2009 worden uitgevoerd en die een link hebben met de knelpunten in de fietsroutekeuring. De informatie uit de fietsroutekeuring wordt goed geïntegreerd in deze projecten. Op deze manier wordt een belangrijk deel van de knelpunten opgelost.

<b>Weg</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Jaar</b>
N198	Woerden-Harmelen	aanleg fietsbrug, fietsstroken en fietspaden	2006
N212	Teckop	aanleg enkelstrooksrotonde	2006
N225/N233	Knooppunt Rhenen	korte termijnoplossing doorstroming	2006
N225	Elst-Rhenen	aanleg vrijliggende fietsvoorzieningen	2006/2007
N226/A28	Aansluiting A28	korte termijnoplossing knelpunt aansluiting A28	2006/2007
N228	Willeskop-Oudewater	diverse maatregelen waaronder aanleg fietpad	2006/2007
N229/A12	Aansluiting A12	aanpassing VRI bij aansluiting A12	2006
N237	Utrecht-Soesterberg	diverse maatregelen OV, auto en fietsverkeer	2006/2008
N402	Loenen-Nieuwersluis	aanleg fietssuggestiestroken, 60km/uur zone	2006
N414/A1	Aansluiting A1	Aanleg twee rotondes	2006/2007
N806	Kruising Zevenhuizerstr.	inrichting duurzaam veilig incl. kruispuntplateau	2006

Projecten die na 2006 worden opgeleverd.

<b>Weg</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Jaar</b>
N221/A1	Aansluiting A1	verplaatsen oversteek fietsers (met VRI)	2007/2008
N225	Rhenen-Wageningen	diverse fietsmaatregelen	2007/2008
N234	Maartensdijk-Soest	breed pakket maatregelen op verschillende punten	2007/2008

#### **4. Mogelijke nieuwe instroom**

Omdat niet alle knelpunten worden opgelost binnen de lopende UMP projecten en het bestaande onderhoudsprogramma, is het noodzakelijk om ook nieuwe fietsprojecten op te starten. Dit kan door nieuwe instroom in het UMP of opname in het onderhoudsprogramma. De verdiepingsslag (die in eerste halfjaar van 2006 wordt uitgevoerd) geeft een beeld van de belangrijkste knelpunten en een aanzet geven voor een oplossing van deze knelpunten.