

SB verkenning nieuwe snelfietsroutes (2020MM180)
Ter informatie

Portefeuillehouder: Dhr. A. Schaddelee **Behandelend ambtenaar:** Dhr. M. Stermerdink 06-40662951

VVD:

In de SB lezen wij dat er een onderzoek loopt naar de gewenste breedtes van fietspaden langs provinciale wegen. Wat zijn in dat kader de voorlopige bevindingen met de pilot Fietspad van de Toekomst langs de N225 tussen Doorn en Leersum?

Antwoord:

Op basis van de huidige en verwachte fietsintensiteiten (op basis van het fietsmodel BRUTUS) voldoet de breedte op het grootste deel van het (brom)fietspad langs de N225 tussen Doorn en Leersum aan de CROW-richtlijnen.

De pilot Fietspad van de Toekomst richtte zich op efficiënter gebruik van het fietspad door het toepassen van een blauwe inhaalbaan in combinatie met een verharde berm. Daaruit bleek dat toepassing van een vrije inhaalbaan op een breder fietspad mogelijk beter tot zijn recht komt. Op die uitkomst was de aanwezigheid van gevallen bladeren mogelijk echter ook van invloed: de effectieve breedte van het fietspad was daardoor smaller dan onder normale omstandigheden.

GL:

Het valt op dat de snelfietsroutes niet de complete provincie bevatten. Vooral het zuiden van de provincie lijkt vrij leeg te blijven van snelfietsroutes. Is dat wel wenselijk?

Antwoord:

De locatie en prioritering van snelfietsroutes hangt onder meer samen met de aantallen (potentiële) fietsers (zoals minimaal 1000 fietsers op 70% van de route). In de meer landelijke delen van de provincie met kleinere woonkernen worden die aantallen niet altijd gehaald. Daardoor is er geen gelijkmatige spreiding van snelfietsroutes over de hele provincie.

Het regionaal fietsnetwerk is wel provincie-dekkend. Conform het uitvoeringsprogramma Fiets gaan we dit netwerk, samen met gemeenten, op orde brengen, om zo de kwaliteit voor de fietser te verbeteren. Gemeenten kunnen hiervoor subsidie aanvragen.

Snelfietsroutes leggen we aan om ervoor te zorgen dat er meer gefietst wordt in de provincie. In de toelichting staat dat de alternatieve routes onderling worden geprioriteerd op verschillende aspecten, waaronder het toekomstig gebruik. Wordt daarbij ook rekening gehouden met de verwachte reistijdwinst waardoor een modalshift ontstaat in combinatie met de fietspotentie (de potentie dat een bepaalde keuze voor een route reizigers verleid om de fiets te gebruiken)?

Antwoord:

Voor wat betreft aantallen is fietsers is gekeken naar huidig en verwacht toekomstig gebruik met onder meer het fietsmodel. Er is niet specifiek doorgerekend wat het effect is op de modal split. In combinatie met de overige factoren is afgewogen welke routes nu prioriteit krijgen. Het meest effect op modal split in de vorm van reistijdwinst is op een aantal potentiële snelfietsverbindingen te boeken door het realiseren van ontbrekende schakels, zoals fietsbruggen over watergangen. De realiseerbaarheid daarvan is vaak een lange termijnopgave. In het antwoord op de volgende vraag wordt dat toegelicht.

In welke mate wordt de realiseerbaarheid binnen de looptijd meegewogen? Vallen de routes af die grote kunstwerken bevatten omdat het te lang duurt tot realisatie?

Antwoord:

Bij de prioritering tussen de routes heeft de realiseerbaarheid relatief zwaar meegewogen. Voorbeeld hiervan is de verbinding Vianen-Houten-(USP). Deze verbinding heeft potentie als snelfietsroute maar daarvoor zijn twee bruggen nodig over respectievelijk de Lek bij de A27 en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Houten. Pas rond 2030 wordt een nieuwe fietsbrug langs de A27 gerealiseerd en voor de brug bij

Houten moet planvorming nog starten. Daarmee is deze route voor de korte termijn niet in beeld, maar blijft op de langere termijn wel gewenst. Om ook op de kortere termijn door te kunnen met het versterken van het snelfietsnetwerk zijn nu andere routes gekozen.

In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt nader in kaart gebracht wat er nodig om het (snel)fietstroutenetwerk op termijn te versterken en daarbij worden ook de grote maatregelen zoals fietsbruggen en – tunnels meegenomen.