

Dossier Utrecht

Utrecht is dezer dagen in de ban van de Tour de France. Dat zet de stad wereldwijd op de kaart als fietsstad. Maar ook als het gaat om de alledaagse fiets, kan Utrecht model staan. Met meer fietsers, meer fietsstraten, meer stallingen dan waar ook. Genoeg reden om in dit nummer uitgebreid aandacht te besteden aan het Utrechtse fietsbeleid.



16

Utrecht:

wisselwerking tussen stad & fietsverkeer

Zo faciliteert Utrecht de groeiende stroom fietsers.

Wat willen fietsers?

Behalve minder verkeerslichten hebben fietsers nog meer op hun verlanglijst.

Innovaties

Andere vakdisciplines komen met verrassende oplossingen.

27

P-route voor fietsers

Een wereldnoviteit, een parkeerverwijssysteem voor fietsers.

30

Wethouder Lot van Hooijdonk: Stapje voor stapje naar de fietsstad

Pragmatisch en volhardend is de insteek van de Utrechtse wethouders de laatste jaren.

Tour de France

Behalve een sportief festijn vormt de Tour een kapstok om mensen enthousiast te maken voor de fiets.

33

Fietsparkeernormen in de praktijk

Utrecht verplicht de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen.

Mobiliteitsmanagement 2.0

Utrecht wil af van het van bovenaf opgelegde mobiliteitsmanagement.



Utrecht:

wisselwerking tussen stad & fietsverkeer

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners bv, Rotterdam

Foto's: Robbert Goddyn, Ron Hendriks, Ruud Ditewig e.a.

Copenhageneze rangschikt 150 fietssteden en zet in 2013 Utrecht op nummer 3, na Amsterdam en Kopenhagen. CNN's Peter Walker gaat in 2014 nog een stap verder: Utrecht is de beste fietsstad, want in Amsterdam rijden te veel toeristen op huurfietsen in de weg.¹

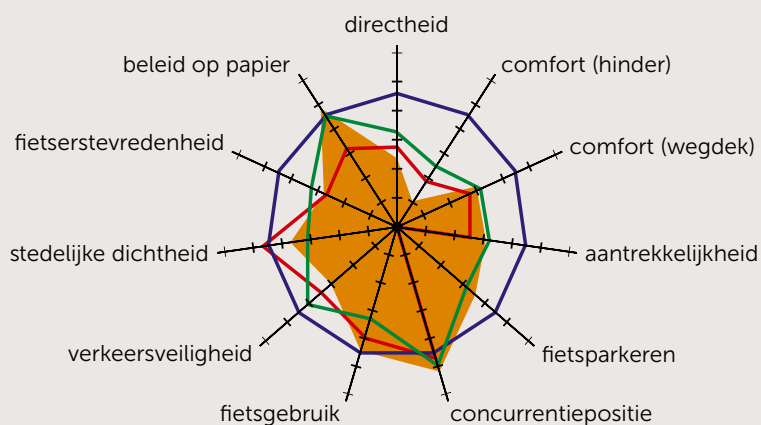
De Utrechtse verkeerswethouder Lot van Hooijdonk neemt de lauwerkrans van CNN serieus. Niet zozeer als feit maar meer als realistische ambitie: Utrecht kan en wil de beste fietsstad ter wereld worden.

We spraken wethouder Lot van Hooijdonk en ambtenaren Christien Rodenburg en Ruud Ditewig. Hoe ver is Utrecht? Hoe veel is de stad de laatste jaren opgeschoten en wat is er nog aanstaande? De stad van de Grand Départ 2015, ook de fietsstad van de wereld?

Utrecht is natuurlijk niet de enige Nederlandse stad met een hoog fietsgebruik. Dat Copenhageneze en CNN toch juist Utrecht noemen, heeft ook te maken met de filmpjes die Mark Wagenbuur van Bicycle Dutch online zet.² Binnen Nederland redelijk bekend in de fietswereld; buiten Nederland een topper. De filmpjes gaan zeker niet alleen over Utrecht, maar in de loop der jaren toonden ze aardbewoners die iets met stedelijke mobi-

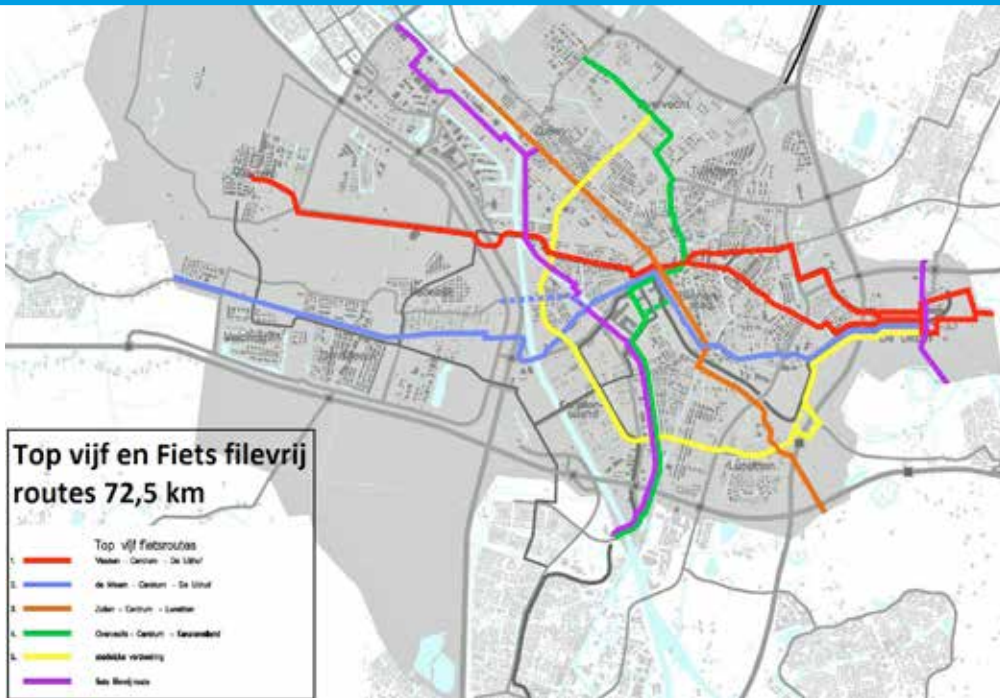
¹ <http://copenhageneze.eu/index/index.html> en <http://edition.cnn.com/2014/08/17/travel/best-cycling-cities/>

² <https://bicycledutch.wordpress.com/>



De resultaten van de Fietsbalans 2000 en 2006. Directheid en hinder scoren het minst.

- Utrecht 2006
- Utrecht 2000
- norm
- gemiddeld grote steden



De vernieuwing van het Utrechtse fietsbeleid werd ingezet met het opwaarderen van vijf belangrijke routes die de stad doorkruisen.

liteit hebben, dat Utrecht het summum is. Indrukwekkende aantallen Utrechtse fietsers, in een duizelig makende stroom gefilmd vanaf een vaste locatie. Infrastructurele verbeteringen, in sprekende vergelijkingen van voor- en na-situaties, vanaf een rijdende fiets gefilmd en naast elkaar getoond.

Zowel omstandigheden als beleid

Natuurlijk zijn de grote aantallen fietsers deels het gevolg van nogal autonome omstandigheden. Utrecht heeft kenmerken die het tot een perfecte fietsstad maken, binnen de Nederlandse fietscultuur:

- een krappe, oude binnenstad, ongeschikt voor autoverkeer;
- studentenstad bij uitstek;
- knooppunt in het spoorwegnet met veel treinreizigers die het voor- en natransport in de stad per fiets doen;
- met 330.000 inwoners zo groot dat de meeste lokale verplaatsingen goed per fiets te doen zijn;
- een verstedelijkte agglomeratie met ruim 650.000 inwoners waarin afstanden van forenzengemeenten tot de binnenstad voor werkers en scholieren goed fietsbaar zijn.

Ruud Ditewig, fietsambtenaar van de gemeente, benadrukt dat Utrecht ook al tijdenlang een goed fietsbeleid voert, met een doorwrocht fietsroutenetwerk. Zeker vanaf de jaren negentig worden heel geleidelijk de knelpunten in dit netwerk opgelost, terwijl bij nieuwe ontwikkelingen in het algemeen goede fietsinfrastructuur wordt meegenomen. Het gaat niet met extreme investeringsbudgetten of opvallende aantallen fietsambtenaren, wel is het substantieel en structureel. En tegelijk een beetje half-wat. Geen koploper, geen achterhoede.

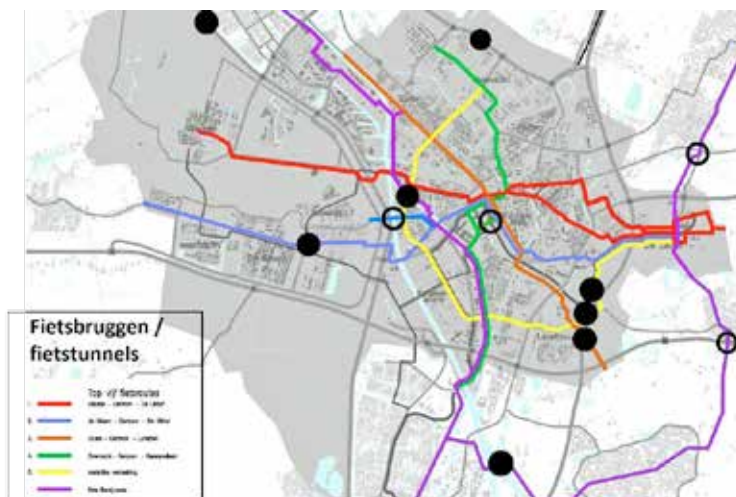
De langdurige inspanningen hebben tot een tamelijk goede kwaliteit van het netwerk en een uitstekende concurrentiepositie ten opzichte van de auto geleid. Dat blijkt uit twee Fietsbalans-metingen die Utrecht liet doen, in 2000 en 2006.

De spinnenwebben tonen ook duidelijk aan waar het Utrechtse fietsklimaat de grootste problemen heeft: in directheid en in hinder. Bij directheid speelt, zo weet Ditewig, de structuur van Utrecht de grootste rol. Met diverse snelwegen en spoorlijnen plus het Amsterdam-Rijnkanaal en



De fietsverbinding 'Tussen de Rails' nam de barrières weg tussen Utrecht Lunetten en de Uithof.

Utrecht investeerde fors in het wegnemen van barrières op hoofdroutes.



Merwedekanaal vlak langs of dwars door de stad, kent het Utrechtse fietsnet vele barrières. En bij hinder gaat het vooral om oponthoud, specifiek bij verkeerslichten. VRI-afstelling is een groot punt, maar evenzeer de samenloop van auto- en fietsnetten.

Top Vijf-beleid

Ruud weet nog precies te benoemen wanneer het ‘oude’ fietsbeleid de opvolger krijgt die tot op vandaag succesvol is. In 2006 wil de nieuwe wethouder verkeer, Tymon de Weger, een sprekender fietsbeleid. Meer focus, heldere doelen, zichtbare verbeteringen. Juist door te concentreren op de belangrijkste routes, moet een ‘herkenbare kwaliteit’ haalbaar worden en moeten daar VRI’s fietsvriendelijker afgesteld en dure investeringen bij barrières gefinancierd kunnen worden. De ambtenaren maken, binnen het net van hoofd fiets-routes met een maaswijdte van zo’n 500 m, een top vijf van de drukste fietsroutes. Deze routes scoren op hun drukste locaties minstens iets van 9.000 fietsers per etmaal, tot zelfs 25.000 op het Vredenburg en 20.000 op de Lucasbrug.

Men zou even goed minstens 11 radiale routes in deze kaart kunnen zien, maar dat doet niets af aan het feit dat dit idee van een sterke nadruk op de Top Vijf effectief was en is in Utrecht:

- De totale bestedingen via het Fietsprogramma 2010-2015 bedragen zo’n € 67 miljoen. Een belangrijk deel daarvan is besteed aan de Toproutes. Daarbij heeft Utrecht ook profijt gehad van Fiets Filevrij-routes, gefinancierd uit VERDER-gelden.
- Barrières zijn of worden daadwerkelijk weggenomen: Spinozatuunnel, fietspad ‘Tussen de rails’ in Lunetten, fietsbrug de Gagel over de noordelijke ringweg, de fietstunnel Maarschalkerweerd en (in aanbouw) de Rabobrug en de fietsbrug Oog in Al.
- In de Nota Verkeersregelfilosofie hebben de Top Vijf-routes nu een hogere prioriteit. Ook op straat zijn wachttijden verkort en geven nieuwe tweerichtingenoversteken winst.
- Vooral is het geheel van de Top Vijf-routes op orde gebracht: van begin tot eind een aanzienlijke kwaliteit en ook herkenbaar aan die kwaliteit.

Vele jaren consistent fietsbeleid, gesteund door opeenvolgende wethouders. Ruud Ditewig ziet het als een belangrijke succesfactor: vasthouden aan een keuze en de tijd krijgen het uit te voeren. Perfecte routes komen er alleen als men een uitgezette lijn vasthoudt, maar andersom is het evenzeer waar: een consistent omvangrijk fietsbeleid heeft iconen nodig om te overleven. Concrete, zichtbare resultaten van perfectie.



In de laatste jaren zijn er in het centrum van Utrecht liefst vijf bewaakte fietsenstallingen bij gekomen. De teller staat nu op 14.000 plaatsen en de komende tijd komen er nog duizenden bij.



In Utrecht houden zich, inclusief Chistien Rodenburg (4e van links) en Ruud Ditewig (2e van rechts), inmiddels zeker tien mensen bezig met uiteenlopende onderdelen van het fietsbeleid.

Dat geldt niet alleen voor de drukste fietsroutes, maar ook voor de tweede pijler in het fietsbeleid: fietsparkeren, vooral in het stadscentrum. In de laatste jaren zijn er in het centrum van Utrecht liefst vijf bewaakte fietsstallingen bij gekomen: Jaarbeursplein, Zadelstraat, tijdelijke Neudeflat en mobiele stallingen (pop-up stallingen, op z'n Utrechts) op Neude, Mariaplaats, Janskerkhof en Vredenburgplein. Hiermee staat de teller nu op 20 stallingen in een gebied van één vierkante kilometer: 15 van de gemeente, 2 van de universiteit en 3 van NS. Opgeteld zo'n 14.000 plaatsen.

De komende jaren staat er ook nog veel op stapel, vooral nabij het spoor. Station Vaartsche Rijn krijgt 800 plaatsen, de stalling onder het stationsplein met uiteindelijk 12.500 plaatsen gaat vanaf 2016 open en in 2017 komt er ook een grote stalling (3.200 fietsen) aan de voet van de nieuwe fietsbrug over de sporen bij de voormalige Knoopkazerne. Alle nieuwe stallingen worden in principe aangesloten op het P-routesysteem, het parkeerverwijssysteem voor fietsers dat rond deze tijd in gebruik wordt genomen.

Het vervolg: integraler, intensiever, breder

Als in 2010 Frits Lintmeijer als wethouder start, is dit Top Vijf-fietsbeleid inclusief de realisatie van veel stallingscapaciteit al op poten gezet en in uitvoering. Het bijzondere van Utrecht is dat de ambities hier niet stoppen. Het fietsbeleid gaat de laatste jaren duidelijk een nieuwe, hogere fase in.

In de eerste plaats is dat zichtbaar in de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, uit juni 2011. Geen autoverhaal met een verplicht hoofdstukje fiets, maar een werkelijk samenhangende visie op de stad met een volkomen verweven plaats voor fietsverkeer. Eén van de zeven 'beleidsprincipes': De fiets als primair vervoersalternatief in de stad. Het centrumgebied als domein voor voetgangers en fietsers (en die zone heeft ook een 'sterke verruiming' nodig). In de tweede plaats is een nieuwe fase zichtbaar in de beleids capaciteit. Met Frans-Jan van Rossem als programmamanager werkt tegenwoordig een groot team aan fietsbeleid. Mensen die in de organisatie ook dicht bij elkaar zitten dan voorheen. Nieuw voor Utrecht en een stap vooruit: zeker 10 mensen besteden een (aanzienlijk) deel van hun tijd aan uiteenlopende onderdelen van het fietsbeleid. Het zorgt automatisch, juist omdat die mensen ook andere projecten doen, voor meer verweving in het totale mobiliteitsbeleid.

Betrokken fietsers en aandacht voor details

In de derde plaats is er een begin van structurele wisselwerking met fietsers, met burgers. En in relatie daarmee ook een zoektocht om het niet alleen eenmalig in de grote keuzes van fietsinfrastructuur goed te doen, maar ook in alle ontwerpdetails en onderhoudsfasen. De notie van meer aandacht voor de verplaatsende burgers, voor doelgroepen, voor samenwerking zit nadrukkelijk in het Ambitiedocu-



Veel genoemde ergernis: wachttijden bij verkeerslichten.

ment. Onder de nieuwe wethouder, Lot van Hooijdonk, is het voor fietsers heel concreet gemaakt met een Stadsgesprek Utrecht fietst! in januari 2015. Onder andere middels straatinterviews is de mening van fietsers gepeild.

Het Stadsgesprek komt ook op een mooie en dragende manier terug in het nieuwe Actieplan Utrecht fietst!, in april bij het college. Het fietsbeleid wordt in het plan in zeven thema's verdeeld. Bij elk thema wordt dezelfde structuur gehanteerd, met steeds onder het kopje Stadsgesprek Utrecht fietst! een weergave van wat de fietsers vinden. Daarna staat wat Utrecht wil bereiken en wat men daartoe gaat doen. Zo wordt recht gedaan aan inspraak!

Er zijn naast het Stadsgesprek ook gelijksoortige initiatieven. De aanpak van onveilige paaltjes is succesvol, met een belangrijke rol voor meldingen door burgers. Dat zie je

nog sterker bij de VRI-aanpak. Het Meldpunt overbodige verkeerslichten ging eind februari 2015 van start en telde na drie weken al 3800 meldingen. Fietsers op deze manier inschakelen werkt, al betekent dit onvoorstelbare aantal meldingen wellicht ook dat Utrecht inderdaad een groot probleem met VRI-wachttijden heeft. Burgers hebben ook directe invloed via wijkbureaus en hun wijkraden, met regelmatig een wijkshow. Het nieuwe Actieplan wil ook deze 'onderkant' in fietsbeleid weer meer in beeld krijgen. Door middels diverse aanpassingen van losse routes tot een netwerk te komen. De Knelpuntenlijst van de Fietsersbond vormt daarvoor de basis. Ook in de woonwijken zullen steeds kleine verbeteringen worden doorgevoerd.

Fietsers structureel inschakelen, een blijvende wisselwerking op gang brengen en houden, is lastig te organiseren. Maar wel noodzakelijk want vanuit het fietsteam kan nu een-

In Utrecht ligt de langste fietsstraat van Nederland: de Zandweg. De fietsstraat is onderdeel van de hoofdfietsroute die De Meern en Leidsche Rijn verbindt met Utrecht-West en het centrum.



De Prins Hendriklaan werd fietsstraat, die zowel door fietsers als auto's druk wordt gebruikt.



Wat willen fietsers?

Specifiek voor het Actieplan Utrecht fietst! is onlangs een groot aantal gebruikers naar hun mening gevraagd. Eerst via 800 straatinterviews, waarbij een aantal problemen naar boven kwam, zoals de inrichting van fietsroutes, verkeerslichten en doorstroming, fietsparkeren, verkeersveiligheid en wegomleggingen. Die werden vervolgens een avond lang in zogenaamde Stads gesprekken besproken aan 20 gesprekstafels. Daar namen niet alleen bewoners aan deel, maar ook belangenorganisaties, bedrijven, raadsleden en ambtenaren. Dat leidde tot honderden vraagpunten, maar ook tot suggesties voor oplossingsrichtingen.

Een paar voorbeelden:

- fietsers verleiden om eerder voetganger te worden;
- ontwerpers moeten nadenken over 'lui gedrag' van fietsers;
- er moet een permanent inleverpunt/dumpplaats komen voor afgedankte fietsen;
- aan ringen in de grond kan men zijn fiets vastmaken;
- meer 'alle richtingen groen' voor fietsers op kruispunten;
- gebruik van gekleurde lijnen om routes aan te duiden (denk aan metrokaarten);
- de bewegwijzering laten aansluiten bij het doel/motief van fietsers;

maal niet elk detail geregeld worden. Zelfs bij aanleg al niet. Ruud Ditewig denkt dat nog geen 50 procent van de nieuwe fietsinfrastructuur uit het Fietsprogramma voortkomt. Er zijn zoveel andere afdelingen en projecten die ook fietsvoorzieningen wijzigen of realiseren: groen, ontwikkellocaties, wegenprojecten, enzovoort. Sturing op de details is er dan niet echt. Algemeener geldt dat wanneer projecten overgaan naar de uitvoeringspoot van de Stadsingenieurs, er een moment komt waarop het fietsteam geen invloed meer heeft. Met de detailkeuzes die dan nog niet gemaakt zijn, kan er nog het nodige fout gaan. Daarom wordt in het nieuwe Actieplan een Programma van Eisen voor fietspaden, fietsstraten en stallingen aangekondigd, dat ook uitgewerkt zal worden in do's & don'ts voor de realisatie-mensen en projectontwikkelaars.



Neem eens een andere fietsroute! Onder dat motto probeert Utrecht fietsers te verleiden voor een minder drukke route te kiezen.

- geef aannemers duidelijke richtlijnen mee bij wegomleggingen en check deze in de praktijk;
- pop-up stallingen en venstertijden voor vrachtwagens op elkaar afstemmen.

Duidelijk werd dat het fietsers om veel zaken tegelijk gaat. De grote kwesties van keuzes voor de fiets, waar ruimte schaars is. De detailkwesties van boogstralen en opstelruimte. En alles daartussenin: herkenbare kwaliteit en routing, eenvoud bij wegomleggingen, voldoende capaciteit, minder VRI-oponthoud.

Christien Rodenburg van de gemeente Utrecht weet dat de zaken die fietsers het meest noemden niet echt verrassend zijn. Nadrukkelijk nieuwe inzichten kregen de ambtenaren niet uit het Stads gesprek, of het moet zijn dat (inderdaad) 'alles' van belang is. Maar desondanks is het waardevol. Alleen al het besef bij fietsers dat ze gehoord worden, of sterker nog: dat de stad de mening van deze ervaringsdeskundigen nodig heeft. En andersom: ambtenaren die bevestiging krijgen dat ze op het juiste pad zitten. Fietsers hebben beleid nodig, maar de stad heeft ook de fiets en fietsers nodig. Want alleen door meer fietsgebruik is een verdere groei van Utrecht behapbaar. De vitale stad is een fietsstad.

Fietsstraten en doorfietsroutes

Het Utrechtse fietsnet kent veel problemen met oponthoud en VRI's. En het netwerk kent relatief veel – bijna 25 km – fietsstraten, waarvan zo'n 20 km op een Top Vijf-route ligt. Herkenbare routes, in de voorrang, met een geasfalteerde rijloper en vaak minder autoparkeren langs de kant. Het zijn mooie ontwerpen, ze worden gewaardeerd door fietsers en ze werken: ze zijn comfortabel en veilig.

In het nieuwe Actieplan Utrecht fietst! gaat het voor de eerstkomende jaren nog om het afmaken van de kwaliteitsslag voor Top Vijf-routes. Twee andere route-etiketten zijn in later jaren van meer belang. Alternatieve routes: twee routes in de binnenstad, die als een wat rustiger alternatief voor de oost-west route via de Nobelstraat en de noord-zuid route via de Oudegracht kunnen dienen, krijgen meer comfort en herkenbaarheid. Het moet de druk wat meer verdelen en capaciteitsproblemen beperken. En meer nog Doorfietsroutes: 'fietsstraten of vrijliggende fietspaden die bij voorkeur los liggen van de drukke auto- en ov-assen', met minder verkeerslichten en vaak een groenere omgeving. Utrecht gaat er zeven realiseren en onderzoek doen naar twee extra routes. Net als de Top Vijf-routes krijgen zij een hoge en herkenbare kwaliteit. Twee routes lopen rond de binnenstad, langs de singels, als prettig én snel alternatief voor doorgaand fietsverkeer door de binnenstad.

De Troelstralaan werd twee jaar geleden ingericht als fietsstraat. De route loopt van Overvecht naar de binnenstad. De fietsstraat is 3,5 meter breed met 50 cm klinkerstroken. En een paar drempels om de snelheid van de auto's te drukken.







Utrecht experimenteert ook met OV-fietsen die als 'deelfietsen' in het centrum van de stad staan.

Ontvlechting en VRI's

Utrecht presenteert de doorfietsroutes als ontvlechting in de zin van minder samenloop met auto-assen en tegelijk als een deel van de oplossing voor het probleem van VRI-wachttijden. Een derde aspect is het aantrekkelijker maken van de routes door zoveel mogelijk synergie met groen en water op te zoeken. Het zijn complexe verbanden en wellicht is het ook inderdaad de kernopgave voor Utrecht: goed omgaan met routekeuzes. Want als het om ontvlechting en VRI's gaat, gaat het ook in Utrecht om verschillende kwesties:

- Als zware auto-assen over langere afstand samenlopen met fietsroutes, met fietsers op vrijliggende fietspaden naast de weg, behoeft er geen groot oponthoud voor fietsers te zijn. Kopenhagen bewijst al jaren het tegendeel: samen in dezelfde richtingen gaat perfect; de fietsers kunnen bijna even vaak groen licht hebben als de auto's op die zware hoofdroute. Natuurlijk, niet iedere fietser is blij met zo'n route: drukte, geluid, uitstoot. Alternatieve groene routes kunnen het fietsgebruik dan stimuleren: ieder wat wils. Maar niet zozeer vanwege problemen met oponthoud en verkeerslichten.
- Een ontvlochten route via een fietsstraat zou onderweg eigenlijk geen verkeerslichten behoeven te hebben. Er kunnen veel kruispunten zijn, maar als het goed is kennen de kruisende wegen ook weinig autoverkeer. Het is immers een verblijfsgebied. Als hier toch VRI's zijn, kunnen ze wel eens overbodig zijn. Of er passen andere maatregelen: extra circulatiemaatregelen om de auto-intensiteiten te verminderen. De problemen die Utrechtse fietsers met VRI-oponthoud hebben, spelen vooral bij dit soort kruispunten.
- Zowel in vervlochten als in ontvlochten systemen zitten de problemen voor het fietsverkeer vooral daar waar parallelle hoofdroutes voor fiets en auto een andere

auto-ader kruisen. Of het nu op een fietspad naast de verkeersader is (bij vervlochten routes), of op een fietsstraat door de woonwijk (bij ontvlochten routes): ooit komt die grote barrière en zijn bruggen of tunnels wenselijker dan VRI's, omdat die altijd lange wachttijden zullen kennen.

Zo gaat het bij ontvlechting, doorfietsroutes en VRI's uiteindelijk in sterke mate ook om kruisingen met de stedelijke verbindingswegen. In het Ambitiedocument staat als beleidsprincipe 'De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard', met alleen lokaal autoverkeer, een betere oversteekbaarheid en (daardoor) meer ruimtelijke continuïteit tussen RING en binnenstad. Wil Utrecht een grote stap maken in het fietsklimaat, dan zijn dit de essentiële kwesties. Kwesties die veel breder gaan dan alleen fietsverkeer.

Fietsparkeren: Hoe verder na alle uitbreiding?

Rond doorfietsroutes, ontvlechting en VRI's beschrijft het Actieplan een nieuwe stap in het Utrechtse fietsbeleid. Een nieuwe stap, met natuurlijk nog wat vragen en twijfels. Wat betreft fietsparkeren is het niet anders. Er zijn veel bewaakte stallingen gerealiseerd. Een volgende stap is nodig, want de situatie is nog altijd nijpend. De globale cijfers (2014) tonen dat: er staan zo'n 10.000 fietsen in de binnenstad (exclusief stationsomgeving) terwijl er capaciteit is (klemmen en bewaakte stallingen) voor 6.000 fietsen. Een tekort van 4.000 plaatsen op reguliere dagen, al kunnen natuurlijk fietsen ook in de openbare ruimte staan zonder van klemmen gebruik te maken. Met een tekort in deze orde van grootte is het echter wel zo dat altijd problemen van chaos en gevaar dreigen.

Innovaties

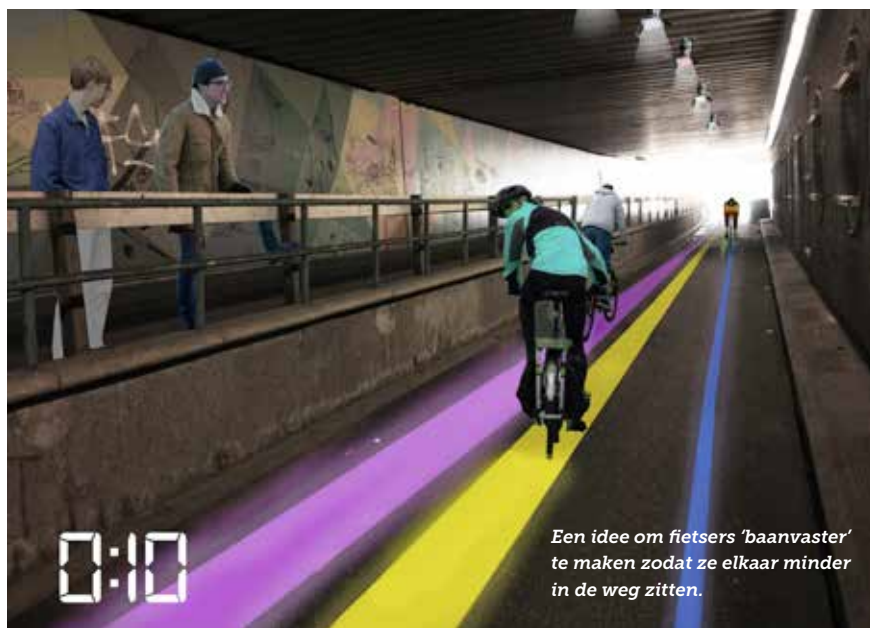
Creatievelingen konden in Utrecht hun ideeën kwijt binnen het Tourlab, een initiatief van Economic Board Utrecht en de Kamer van Koophandel. In dat kader inventariseerde innovatiebureau Springlab eerst de grootste frustraties van Utrechtse fietsers. Het viel te verwachten: verkeerslichten zorgen voor het meeste ongenoegen onder fietsers. Maar ook drukte op de fietspaden en rond bouwputten stond hoog genoteerd. Met die thema's als vertrekpunt, konden mensen innovatieve ideeën aandragen.

Daarbij rolde onder andere 'Andermans Sporen' uit de bus. De gedachte erachter is dat de doorstroming op het fietspad flink zou verbeteren als fietsers baanvaster zouden zijn en hun fietsgedrag beter afstemmen op de fietser voor hen. Het uitgedachte systeem traceert bewegingen van fietsers en registreert of zij in een rechte lijn rijden. Als dit zo is, verschijnt er een spoor van gekleurd licht achter hen op het wegdek. Hoe harder de fietser rijdt, hoe smaller de strook van licht; hoe langzamer hij zich voortbeweegt, hoe breder de strook. Zodra de fietser niet meer baanvast is (dus zijn rechte lijn onderbreekt), stopt ook direct het spoor dat hij achterlaat. Pas zodra er weer recht wordt gereden, wordt het spoor hervat, in een nieuwe kleur. De sporen vervagen ook weer, tenzij iemand binnen een bestaand spoor van iemand anders fietst, dan wordt deze een stuk feller en permanentier. Laatste berichten zijn overigens dat dit idee niet gerealiseerd zal worden en in plaats daarvan geëxperimenteerd gaat worden met speciale markeringen.

Een ander idee is de Tour de Rain, een makkelijk te plaatsen wegblokkade, waarbij een magische waterval op een mooie en spraakmakende manier een fietsomleiding aangeeft. In dit systeem

wordt een kunstmatige waterval gecreëerd; water wordt uit een opvangbak omhoog gepompt, naar een frame met kleppen. Deze kleppen kunnen patronen in het water creëren, waardoor allerlei mooie watereffecten ontstaan. Het watersysteem is semi-gesloten, waardoor het water opnieuw gebruikt wordt en het waterverbruik laag is. De waterval kan op unieke wijze allerlei boodschappen communiceren omtrent het bouwproject en de fietsomleiding. 's Avonds kunnen er met behulp van projecties extra effecten toegevoegd worden aan het waterspektakel.

De Light-Companion ten slotte is een systeem om het fietsverkeer op een eenvoudige en speelse manier door te laten stromen bij verkeerslichten. We zagen eerder al iets dergelijks in het Deense Odense en ook rond de start van de vorige Tour de France in Rotterdam kwam een dergelijk systeem in beeld. Het idee is dat fietsers een meelopend groen lampje volgen, om zo zonder te stoppen het volgende verkeerslicht te kunnen passeren. Op dit moment werkt Movares aan een digitale simulatie voor fietsers met verkeerssituaties inclusief auto's en ov-verkeer.



Een idee om fietsers 'baanvaster' te maken zodat ze elkaar minder in de weg zitten.



Voorstel om markering aan te brengen die aangeeft hoe snel je moet rijden om het volgende verkeerslicht makkelijk te halen.



Fietsen die 14 dagen ongebruikt staan, mogen weggehaald worden evenals gevaarlijk geplaatste fietsen.



Utrecht heeft de laatste jaren in handhaving een mooie, genuanceerde keuze gemaakt. Niet inzetten op het verwijderen van hinderlijke fietsen, omdat er nog onvoldoende capaciteit is en niet eenduidig is aan te geven wat hinderlijk is. Maar vooral inzetten op gevaarlijk geplaatste fietsen. Daarnaast worden fietscoaches ingezet. Het werkt, min of meer, maar een afdoende oplossing is het niet, temeer niet als een groei van het fietsgebruik gewenst is en ook gaande is. Handhaving is er verder voor weesfietsen, waarbij de termijn verkort is: fietsen die 14 dagen ongebruikt staan, mogen weggehaald worden.

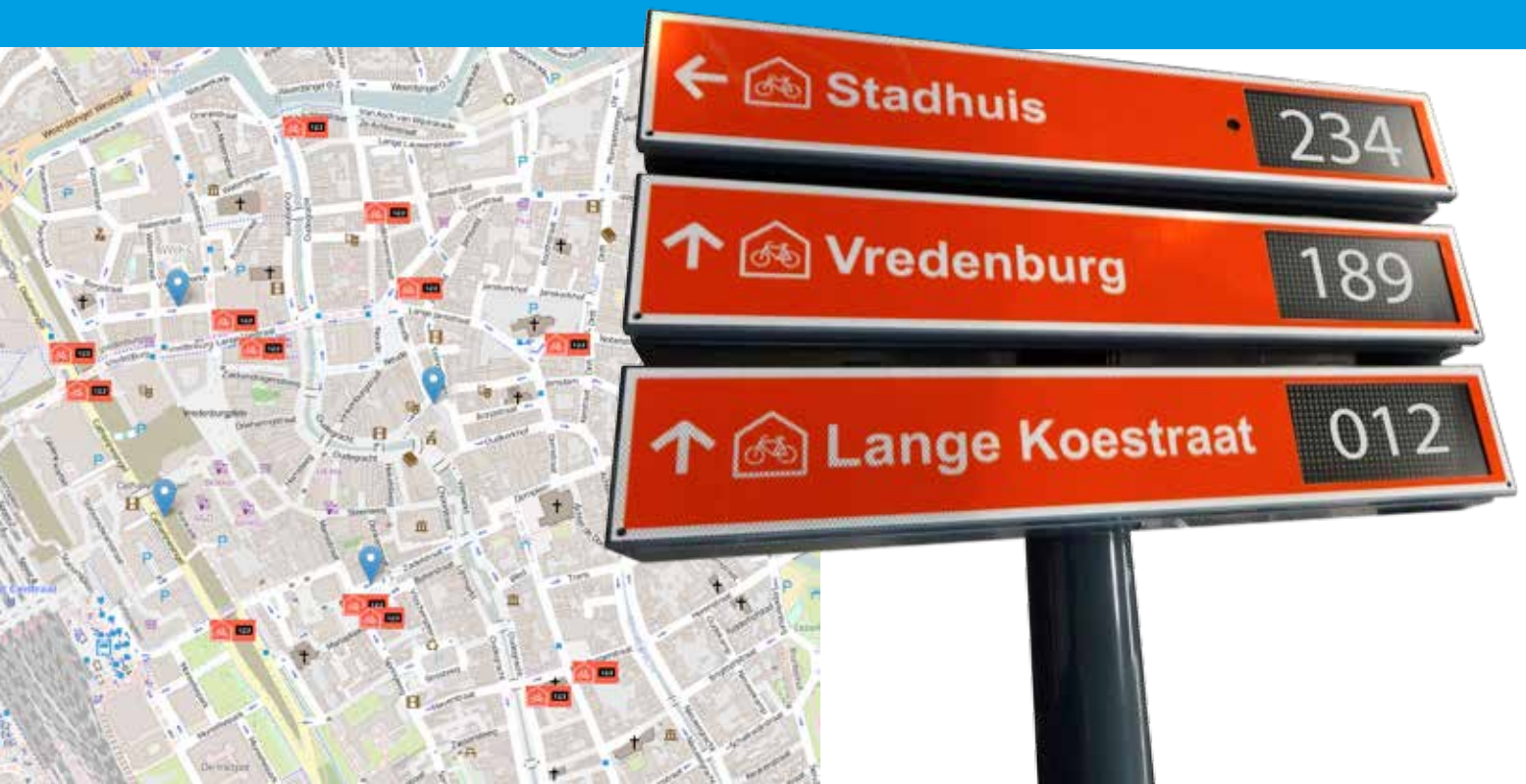
Het Actieplan wil wat met de wetenschap dat de rekken vooral vol staan met minder gebruikte fietsen. Op de drukste punten staat 70 procent van de fietsen in de rekken de hele dag daar maar te staan. Utrecht wil meer werk maken van een onderscheid tussen kort parkeren en lang parkeren. Bewoners moeten hun fietsen in stallingen kwijt – en het Actieplan noemt een proef met gratis stallingsabonnementen voor bewoners en werknemers. Bewoners moeten zelf ook nadenken waar hun fiets het best kan staan, waar mogelijk, in de woningen en bergingen. Verder moet er simpelweg capaciteit bij, omdat er nu al te weinig capaciteit is en de vraag stevig blijft toenemen. De inzet in het Actieplan is om rond het Neude 500 plekken toe te voegen, rond Ledig Erf/Twijnstraat 200 à 300 plekken en rond Vredenburg 700. Het zijn kleinere aantallen, afgezet tegen het capaciteitstekort en de groei van het aantal stilstaande fietsen.

De vitale-bikenomics-fietsstad

Dat Utrecht zich als fietsstad van de wereld wil zien, is zeker

voorstelbaar. Enorme aantallen fietsers, een schitterend fietsbeleid in afronding, een nieuw Actieplan dat uitblinkt in consistentie en integraliteit: Utrecht heeft mooie papieren! Temeer daar het hier niet stopt. Op twee manieren werkt Utrecht ook aan een soort koepel van optimaal fietsklimaat. Aan de ene kant veel activiteiten in informatie, communicatie en aanvullende diensten, waarmee de fietscultuur van Utrecht benadrukt wordt. De Grand Départ en de uitnuttig daarvan horen hier zeker ook bij. Aan de andere kant het moderne begrip fietseconomie. Het krijgt een stevige plaats in het Actieplan, al is de inhoud nog wat fluïde en is het misschien meer een overkoepeling dan een van de zes thema's. Wat bedoeld wordt, snapt echter iedereen: de lokale economie van Utrecht is verweven met fietsverkeer. Het ene kan niet meer zonder het andere, en dat proces versterkt zich. Bedrijven die fietsbereikbaarheid wensen voor hun medewerkers, ZZP'ers die alles per fiets doen, allerlei aan de fiets gerelateerde handel en dienstverlening die floreert, enzovoort.

Bikenomics als niet zo heel veel anders dan fietsstad. Beide begrippen willen immers duidelijk maken dat 'de stad' en 'fietsverkeer' bij elkaar horen, verkeerskundig, ruimtelijk en sociaal-economisch. Een vitale stad is een fietsstad, waarin het fietsverkeer de bereikbaarheid borgt, de economie stimuleert en aan politici een perfect fietsklimaat vraagt. Wisselwerkingen tussen stad en fiets als het ultieme niveau. Utrecht is daar nog niet, en we hebben diverse punten genoemd waarop het nog heel wat beter kan, maar de droom is wel realiteit aan het worden.



Kaart met alle digitale verwijfsborden (rode bordjes) en de locaties van aangesloten fietsenstallingen (blauwe marking points): Jaarbeursplein, Westplein, Vredenburg, Lange Koestraat, Stadhuis en Zadelstraat.

P-route voor fietsers

Utrecht is de eerste stad met een echt parkeerverwijssystem voor fietsers. Met de 'P-route fiets' worden fietsers via digitale borden geleid naar vrije plekken in diverse fietsenstallingen in de binnenstad en het stationsgebied.

Op de aanrijroutes naar de binnenstad en het stationsgebied zijn circa 20 digitale verwijfsborden geplaatst. De borden tonen het aantal vrije plaatsen in de dichtstbijzijnde stallingen en geven de route aan naar die stallingen. Als een stalling vol is, worden fietsers verwezen naar een fietsenstalling in de buurt waar nog wel plek is.

Het aantal vrije plaatsen in de stallingen wordt bepaald met een detectiesysteem dat werkt met optische sensoren. De sensoren registreren met behulp van slimme software of ergens wel of niet een fiets staat. De sensoren lijken op camera's, maar de beelden worden niet opgenomen of opgeslagen waardoor de privacy van de fietser niet in

het geding is. Het systeem is nieuw. Het won een aanbesteding van de gemeente Utrecht boven andere systemen, zoals een eerder beproefd systeem met mechanische detectie van fietsen. De eerste toepassing is te vinden in een stalling in Nijmegen (Plein '44).

Als het nieuwe systeem een paar maanden in gebruik is, kan men met behulp van historische gegevens voorspellen hoe snel een stalling op een bepaald moment volloopt. Het aantal vrije plaatsen kan dan al op grotere afstand nauwkeurig worden weergegeven, rekening houdend met de nog af te leggen afstand op de fiets. Het systeem biedt de gemeente bovendien

managementinformatie. Met een druk op de knop is te zien wanneer de stallingen vol zijn. Op die manier is het ook beter mogelijk piekdrukke op te vangen met pop-up stallingen op straat.

Het systeem is ontwikkeld en gerealiseerd door de combinatie LumiGuide/ Armada en wordt voor een belangrijk deel gefinancierd vanuit het 'Beter Benutten 1 programma' van Rijkswaterstaat, provincie Utrecht en gemeente Utrecht. De leverancier stelt dat het ook te gebruiken is bij buiten-fietsenstallingen, onafhankelijk van de inzet van fietsenrekken.

Het Utrechtse fietsbeleid kreeg een gezicht door de opwaardering van vijf hoofdroutes die het centrum verbinden met omliggende wijken en gemeenten. Eén zo'n route verbindt Vleuten met De Uithof, het universiteitscentrum van de stad.







Wethouder Lot van Hooijdonk over de Utrechtse ambities:

Stapje voor stapje naar de fietsstad

Dirk Ligtermoet en Ron Hendriks

Lot van Hooijdonk werd in 2014 wethouder verkeer namens GroenLinks. Ze is vastbesloten de fietsambities van haar voorgangers om te zetten in daden. 'Maar ik zie het niet komen van grote stoere besluiten. Het moet langs de geleidelijke weg, anders krijg je alleen maar polarisatie.'

Met voorgangers als Tymon de Weger en Frits Lintmeijer kent Utrecht al langer een fietsvriendelijke politiek. Wat is de volgende stap?

'Voor mij staat de fiets symbool voor hoe je als stad wilt zijn. Als je het hebt over Utrecht als mondiale fietsstad, gaat het niet zozeer over fietsen en infrastructuur. Een fietsstad kenmerkt zich door de menselijke maat, denken vanuit de gebruiker. Om een stad die emancipeert, waar bijvoorbeeld ook ouderen en kansarmen mobiel kunnen zijn.'

'Als het om de grote lijnen van het mobiliteitsbeleid gaat,



is onder Frits Lintmeijer de visie over mobiliteit fundamenteel gekanteld. De wethouder verkeer is niet meer primair de belangenbehartiger van de verkeersdeelnemer. Hij houdt zich bezig met de belangen van alle Utrechters, van de bewoners, de mensen die hier aanwezig zijn, hier verblijven. De middelen voor mobiliteit en openbare ruimte worden bij elkaar gebracht. We bekijken het nu van gevel tot gevel.'

'Ik zie het als mijn taak om van het Ambitiedocument van Lintmeijer een echt verkeersplan te maken. Verwacht geen paradigmawisseling, die hebben we gehad. Maar de uitwer-

king is geen sinecure. Nu komt het erop aan, in meer formele keuzes, juridische keuzes ook. Die gaan we maken in een GVVP. En in het nieuwe Actieplan Utrecht Fietst! dat net is verschenen. Dat laat ook zien dat de Fietsagenda veel breder is geworden. Vroeger ging het vooral over netwerken, routes en stallingen. Nu gaat het ook over fietseconomie, maar ook over het betrekken van burgers en over ontwerpdetails, zoals verkeerslichten.'

Leidt dat tot nieuwe ontwerpinzichten?

'We hebben een Stads gesprek fiets gehouden omdat ik echt te weten wilde komen wat er leeft onder de Utrechtse fietsers. Om dat vervolgens politiek af te wegen. Daarbij bleek dat fietsers best zien dat er bijvoorbeeld met de hoofdroutes al heel wat is bereikt. En, veel meer dan ik verwachtte, lag de nadruk op details. Doe het consistent, zorg dat borden niet steeds veranderen, of de soort verharding. Verder viel op dat onze keuze in fietsparkeren, namelijk het realiseren van veel kort-parkeerplaatsen met dus ook een dagelijkse handhaving, ondersteund werd. En de ergernis over verkeerslichten kwam sterk naar voren. Daar is een meldpunt voor geopend hetgeen enorm veel reacties opleverde. In die reacties zie je echter wel dat het lastige kwesties blijven, want zelden is men over een concreet kruispunt eenstemmig. Juist omwonenden willen vaak het verkeerslicht behouden.'

'Je kunt verkeerslichten ook niet zomaar weghalen. Voor het kruispunt Van Ostadelaan/Van Scorelstraat hebben we een heel nieuw ontwerp gemaakt. Het hele profiel is opnieuw ingericht, met de voetganger als uitgangspunt, vervolgens de fiets en dan de rest. De stoepen zijn veel breder, evenals de fietsstroken, en de rijbaan is smaller met klinkers om de snelheid verder af te remmen. Door er integraal naar te kijken, kan het nu zonder verkeerslichten. De aanpak verschilt met vroeger, toen er eerst een verkeersplan werd gemaakt en het bijvoorbeeld alleen over fietsers ging.'

'Dat zie je ook bij de 'stadsboulevards'. Hoewel daar ook wel tegenkrachten ontstaan, zijn we met de eerste projecten al goed aan de slag. De westelijke stadsboulevard, van Marnixlaan tot Haydnlaan, zit in een consultatiefase. Het concept is hier al geconcretiseerd. Het uiterlijk is veel minder gericht op verkeer, meer op het woonkarakter. En het blijkt te kunnen, ook in termen van afwikkeling: minder asfalt, minder stroken, betere oversteekbaarheid en vooral een groenere uitstraling. Tweede project wordt 't Goylaan, aan de zuidkant van

de stad. Nu grotendeels 2x2 met parkeer- en afslagstroken ernaast; straks veel meer groen, bredere trottoirs en aan beide zijden één rijstrook plus een strook voor afslagen, parkeren en dergelijke. Plus aan beide zijden een tweerichtingfietspad, juist om de laan minder barrière voor fietsers te maken.'

Meer ruimte voor fietsers en minder voor de auto, is dat niet juist in de binnenstad nodig?

'Autovrije straten en autoparkeren in de binnenstad zijn gevoelige onderwerpen. In de eerste plaats is dan de stellingname in het Ambitiedocument waardevol, ook al zijn dat nog slechts "woorden": in de binnenstad primaat voor voetganger en fietser. We mogen ook best constateren dat we al een heel eind zijn. Vaak is het al primair domein van voetgangers en fietsers. Verder zien we dat het heel geleidelijk ook verder de kant op gaat die voor voetgangers en fietsers gewenst is. We zijn nu bijvoorbeeld bezig met het ontwerp van de Zadelstraat, de winkelstraat richting Domtoren. Hetzelfde geldt voor de Twijnstraat. De Mariaplaats wordt al heringericht, waarbij 60 autoparkeerplaatsen van straat verdwijnen en de auto veel meer te gast wordt in een gebied

voor voetgangers en fietsers. Het punt is dat juist op dit onderwerp er snel een politieke discussie ontstaat die vruchteloos is, zeker als er al te grote woorden worden gebruikt. Ik kies dan liever voor maatregelen die gedeeld worden door alle betrokken partijen en die ons de goede kant op helpen. Geleidelijk ja, en daar is niets mis mee. Maatregelen die over veel meer gaan dan alleen verkeer en door iedereen toegejuicht worden, daar kan ik echt wel trots op zijn.'

Zitten er nog andere maatregelen in het vat om de groei van het fietsen op te vangen, zoals deelfietsen?

'Ik ben sterk voor OV fiets. We doen proeven in de stad met OV fiets-locaties in het centrum, buiten het station, en dat werkt erg goed. Dan ga je een beetje twijfelen of zo'n deelfietsstelsel zoals je in Frankrijk ziet hier toch zou kunnen werken, ook al heeft in Nederland iedereen een eigen fiets. We doen een proef met elektrische leenfietsen in het industriegebied en ik ben daar wel benieuwd naar. Maar ik denk dat het uiteindelijk toch niet gaat gebeuren. Ik zou wel meer OV fietslocaties in de stad willen, maar OV fiets blijkt de eigen groei niet te kunnen bijhouden en die gaan voorlopig niet uitbreiden. Ook niet bij de stations zelf.'

Tour de France

Natuurlijk wordt ook de start van de Tour de France aangegrepen om de fiets in de schijnwerpers te plaatsen. Onderdeel van het Utrechtse Tour de France-programma is een scholenprogramma. Zo zijn er voor het basisonderwijs behendigheidswedstrijden, 'repair shops' en fietslessen voor kinderen gericht op veilig fietsen, fietskennis en verkeersinzicht. Voor het primair en voortgezet onderwijs zijn er lespakketten over de Tour de France, verkeersveiligheid, enzovoort. Voor het voortgezet onderwijs worden verder onder meer fietssimulators ingezet en is er een online innovatiewedstrijd.

Ook andere inwoners van de stad kunnen aan verschillende fietsactiviteiten deelnemen. Ze kunnen zo nodig een opgeknapte tweedehands fiets bemachtigen en er zijn fietslessen. De Tour vormt een goede gelegenheid om de verschillende initiatieven in de schijnwerpers te zetten, zo stelt de gemeente, die daarbij vooral mikt op de inwoners die nog weinig fietsen, zoals migranten. Ná de Tour wordt bekeken welke projecten zijn aangeslagen en kansrijk zijn om door te zetten.



De start van de Tour de France wordt aangegrepen om de fiets onder de aandacht te brengen bij mensen die tot nu toe weinig fietsen, zoals migranten.

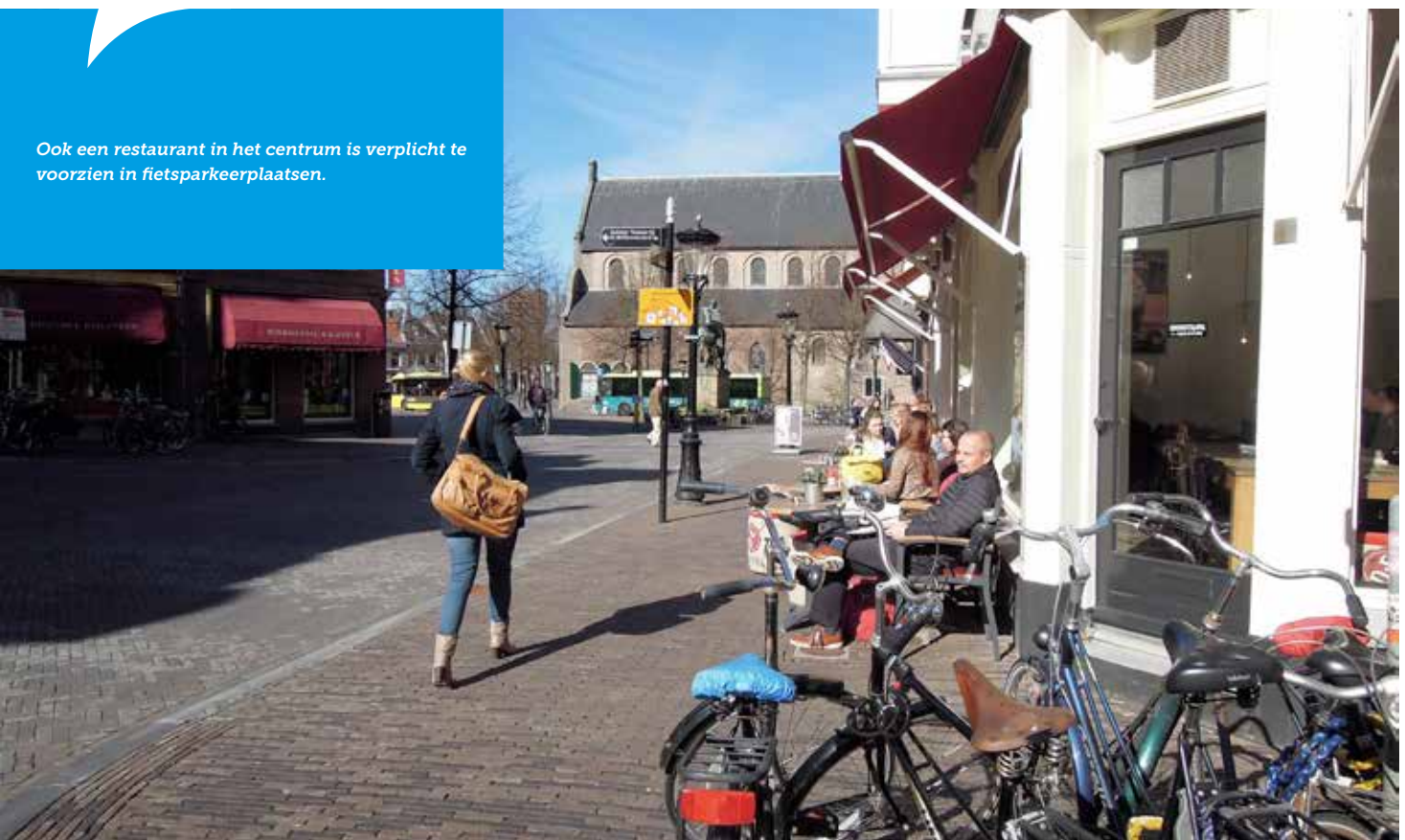
Fietsparkeernormen in de praktijk

Als eerste grote stad in Nederland heeft Utrecht in 2013 fietsparkeernormen vastgelegd voor alle vastgoedontwikkelingen. De normen geven aan hoeveel fietsparkeerplekken minimaal gerealiseerd moeten worden, in principe op eigen terrein. De fietsparkeereis bij een bouwplan is afhankelijk van de functie, de ligging en de omvang van de ontwikkeling.

De normen zijn min of meer te vergelijken met autoparkeernormen, maar er zijn ook verschillen. Zo zijn er voor autoparkeren ook maximumnormen. De fietsparkeernorm geeft alleen aan hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd moeten worden, maar meer mag ook. Sterker nog, wie meer aanlegt mag in Utrecht vaak iets bezuinigen op het aantal autoparkeerplaatsen.

Het vastleggen van fietsparkeernormen is niet eenvoudig, omdat de wetgeving aan het veranderen is. Sinds april 2012 heeft het Rijk in het Bouwbesluit weer fietsenbergingen verplicht gesteld voor de woningbouw. Gemeenten mogen dan geen aanvullende eisen stellen. Voor andere functies, zoals kantoren en voorzieningen, zijn er geen Rijksnormen meer (er geldt wel een overgangsregeling tot 2017). Gemeenten moeten dat in de toekomst echter regelen via het bestemmingsplan. Utrecht heeft daar niet op gewacht en stelt nu dus al minimumeisen voor het aantal fietsparkeerplekken. In Utrecht wordt bij het fietsparkeren, net als bij het autoparkeren, onderscheid gemaakt in het centrum, de schil rond het centrum en de rest van de bebouwde kom. Ook de categorie-indeling is vrijwel hetzelfde: wonen, werken, winkels, enzovoort. Zo moet een restaurant in het centrum 18 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aanleggen, een supermarkt, zowel in het centrum als daarbuiten, 5,3 plaatsen per 100 m² bvo. De rijksnormen voor woningbouw kennen geen onderscheid naar gebiedstype. Uitgangspunt voor de fietsparkeernormen vormden de ken-

Ook een restaurant in het centrum is verplicht te voorzien in fietsparkeerplaatsen.





Bij een kinderdagverblijf behoren minimaal drie bakfietsplaatsen per locatie, zo schrijven de Utrechtse parkeernormen voor.

cijfers van CROW. Soms is er van afgeweken om beter aan te sluiten op de Utrechtse situatie, bijvoorbeeld voor supermarkten, kinderdagverblijven en als het gaat om commerciële dienstverlening. Voor enkele bijzondere functies, zoals een stadion of evenementenhal, wordt geen vaste norm gesteld. In plaats daarvan vraagt de gemeente Utrecht van de ontwikkelaar een mobiliteitsplan. Aan de hand hiervan wordt de fietsparkeereis vastgelegd.

Vrijstellingen

De regeling kent een aantal vrijstellingsmogelijkheden, bijvoorbeeld als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Dit geldt bijvoorbeeld vaak voor publieksfuncties in monumentale gebouwen. Maar ook ontwikkelingen in het centrum die niet groter zijn dan 750 m² bvo zijn vrijgesteld van de parkeereis. In die situaties houdt de gemeente de verantwoordelijkheid om voldoende fietsenrekken te plaatsen.

Vrijstelling is ook mogelijk wanneer de fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in het openbare gebied of in een stalling elders. In de praktijk is dit nog maar weinig vorgekomen.

Uit de jurisprudentie bij autoparkeernormen is een belangrijke beperkende regel voortgekomen: voor bestaande gebouwen die een nieuwe functie krijgen moet de fietsparkeereis van de nieuwe functie verminderd worden met de eis voor de huidige functie. Alleen het surplus kan dus als eis gesteld worden. Ook bij sloop-nieuwbouw geldt iets soortgelijks.

	Centrum	Schil om centrum	Rest bebouwde kom
Kantoor (medewerkers)	1,7	1,2	1,2
Restaurant	18	18	15
Supermarkt	5,3	5,3	5,3
Sportschool	5	3,7	2
Theater	24	21	18
Ziekenhuis (bezoekers)	0,5	0,5	0,5
Kinderdagverblijf*	2	2	2
Middelbaar en hoger onderwijs (bezoekers)	12	12	12

Een paar voorbeelden van fietsparkeernormen zoals Utrecht die hanteert (aantal/100 m² bruto vloeroppervlak).

Om de bouw van fietsstallingen te stimuleren en de bouwkosten te verlagen, biedt Utrecht de mogelijkheid om tot 10% minder autoparkeerplekken te realiseren. Voor iedere bespaarde autoplek moet er 1,5 fietsparkeerplek extra worden gemaakt (bovenop de minimumeis). Het is aan de ontwikkelaars om te bepalen of dit past bij het mobiliteitsgedrag van de toekomstige vastgoedgebruikers.

Het Nieuwe Werken

De eerste Utrechtse ervaringen leren dat de normen duidelijk voorzien in een behoefte, maar dat hier en daar ook nog bijstelling nodig is, aldus Rob Tiemersma van de gemeente. Zo kan de norm voor horecabezoek waarschijnlijk wat omlaag. Voor kantoren geldt dat 'Het Nieuwe Werken' tot intensiever gebruik en andere mobiliteitspatronen leidt, waarvoor wellicht normaanpassing nodig is. Verder wordt in de Utrechtse regelgeving voor het fietsparkeren nog geen rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik van fietsplekken in openbare stallingen. Ook is het de vraag hoe een ontwikkelaar gestimuleerd kan worden om nog iets meer te doen dan de minimumeis. Dit is vooral in de woningbouw van belang, omdat de Rijksnormen nogal krap zijn (minimaal 5 m² per woning) bij bijvoorbeeld gezinswoningen.

Tiemersma: 'Tot slot dringt zich door de fietsparkeernormen de vraag op welke instrumenten er zijn om ook in het bestaande vastgoed voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd te krijgen.'

* Minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie

Mobiliteitsmanagement 2.0

Utrecht bezint zich ook op een andere aanpak als het gaat om mobiliteitsmanagement. Waar men tot voor kort – net als in de rest van Nederland – nog dacht met van bovenaf opgelegde plannen het mobiliteitsgedrag van burgers te kunnen sturen, verlegt men het accent naar een meer 'klant- en keuzegerichte benadering'. De vraag vormt het nieuwe vertrekpunt. Dat komt tot uiting in het actieplan De Gebruiker Centraal. Daarin staat een aantal stappen opgesomd om die aanpak gestalte te geven. Het Actieplan berust op drie pijlers: men wil mobiliteitsmanagement veel meer vanuit specifieke doelgroepen benaderen. Daarnaast wil men de verbinding maken tussen de openbare ruimte en het feitelijke gedrag van mobilisten. Ten slotte zoekt men bij het opzetten van projecten meer de samenwerking met inwoners en bedrijven. Zo wil men zich met mobiliteitsmanagement bijvoorbeeld meer specifiek richten op werknemers, jongeren, ouderen, eigen

inwoners en bezoekers van groengebieden. De werknemers worden via het inmiddels beproefde recept vooral benaderd via een gebiedswijze aanpak. Daarbij speelt onder andere de zogenaamde U15 een rol, een groep bedrijven die actief aan de slag ging in de regio met mobiliteitsmanagement, waarbij zich inmiddels zo'n 300 bedrijven aansloten. Dankzij mobiliteitsbudgetten, zuiniger rijden en fietsstimulering is de CO₂-uitstoot van de deelnemende werkgevers met gemiddeld 8,7 procent per fte gedaald, zo meldt men met enige trots. De fiets is daarbij overigens nog niet de meest succesvolle component. Zo konden (nieuwe) e-fietsers en andere fietsers een vergoeding (van Rijkswaterstaat) opstrijken die kon oplopen tot € 750. Daarmee beoogde men 1000 spitsmijdingen te realiseren. Dat is niet gelukt, blijkens een evaluatie. Hoeveel automobilisten wel zijn overgestapt op de fiets is niet na te gaan omdat bedrijven zeer uit-

eenlopende voorwaarden hanteerden bij de actie.

De gemeente Utrecht zelf zette in op de actie Rij2Op5 waarbij werknemers worden overgehaald tenminste tweemaal in de week naar het werk te fietsen, waar nu 20 bedrijven aan deelnemen. Ook daar zijn nog geen resultaten van bekend. Een andere actie betrof het geven van maatwerkadviezen aan bedrijven hoe deze fietsen kunnen stimuleren. Tot nu toe is de belangstelling daarvoor echter beperkt.

Voor de doelgroep kinderen mikt men onder andere op het project 'Lekker lopen, fijn fietsen'. Het richt zich op ouders waarvan de kinderen voor het eerst naar de basisschool gaan. Daar komt dit jaar een project bij gericht op de overgang van basisschool naar middelbare school, uitgaande van de gedachte dat de mobiliteitskeuze van het kind bepalend kan zijn voor mobiliteitskeuzes later in het leven.

Bij de ouderen ligt de nadruk voor wat betreft de fiets vooral op verkeersveiligheid door het aanbieden van cursussen, ook voor oudere allochtonen. Inwoners worden specifiek benaderd bij levensveranderende momenten, zoals verhuizing, trouwen, krijgen van een kind. Er lopen proeven met kortingsbonnen voor mensen die met de fiets bepaalde locaties bezoeken (winkels, horeca of recreatie).

De doelgroep 'bezoekers van groengebieden' is lastiger te bereiken, ook omdat een logische intermediair ontbreekt. Daarom kiest men voor stadsbrede campagnes 'fietsen naar het groen' voor het bekendmaken van de groengebieden en de recreatieve fietsroutes in de hele stad. En daarnaast voor acties in de groengebieden om bezoekers per auto te laten kennismaken met de fietsroutes naar het gebied toe.



Utrecht is op zoek naar meer effectieve methoden van gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld door een meer op doelgroepen gerichte aanpak.