

DECISIO



Eindrapportage

Ontwikkelp proces doorfietsroute Veenendaal - Utrecht

DECISIO



TITEL

Eindrapportage ontwikkelproces Veenendaal – Utrecht

DATUM

15 november 2018

OPDRACHTGEVER

Provincie Utrecht, Eric van Dijk / Anco Verstraaten

PROJECTTEAM

Willem Goedhart, Martijn Lelieveld (Decisio)

Bart Christiaens (Tibs Advies)

Jordy Baert (R&L Consultants)

CONTACTGEGEVENS DECISIO

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

I www.decisio.nl

Inhoud

Management samenvatting	2
S1 Inleiding	2
S2 Verkenning tracés en maatregelen	2
S3 Draaiboek voor vervolg	3
1. Inleiding	4
1.1 Uitgangspunten bij het ontwikkelproces	4
1.2 Inhoudelijk uitgangspunten	6
2. Brede inventarisatie mogelijke tracés	8
2.1 Brede inventarisatie mogelijke tracés	8
2.2 Reacties maatschappelijk klankbord	8
2.3 Tracéopties binnen Veenendaal	11
3. Selectie kansrijke tracés	12
3.1 Inleiding: criteria	12
3.2 Potentie	13
3.3 Huidige situatie en benodigde maatregelen	19
3.4 Kosten	28
3.5 Inpassings(on)mogelijkheden	29
3.6 Draagvlak / aansluiting beleid	31
3.7 Conclusies	35
3.8 Reacties maatschappelijk klankbord	35
4. Draaiboek vervolg	39
4.1 Aandachtspunten bij het vervolgproces	39
4.2 Vervolgstappen	39
Bijlage 1 Maatregeltabellen	44
Bijlage 2 Opmerkingen maatschappelijke partijen	48
Bijlage 3 Separate bijlagen	51

Management samenvatting

S1 Inleiding

De provincie Utrecht wil het fietsgebruik bevorderen en heeft hiertoe het Realisatieplan Fiets 2016-2020 opgesteld. Eén van de activiteiten uit dit plan is de verkenning en realisatie van snelfietsroutes. De provincie wil hierbij een faciliterende en verbindende rol spelen en hecht grote waarde aan de samenwerking met andere partijen. De verbinding tussen Veenendaal en Utrecht is in het Realisatieplan Fiets benoemd als een tracé waar inrichting volgens snelfietsroutekwaliteit gewenst is.¹

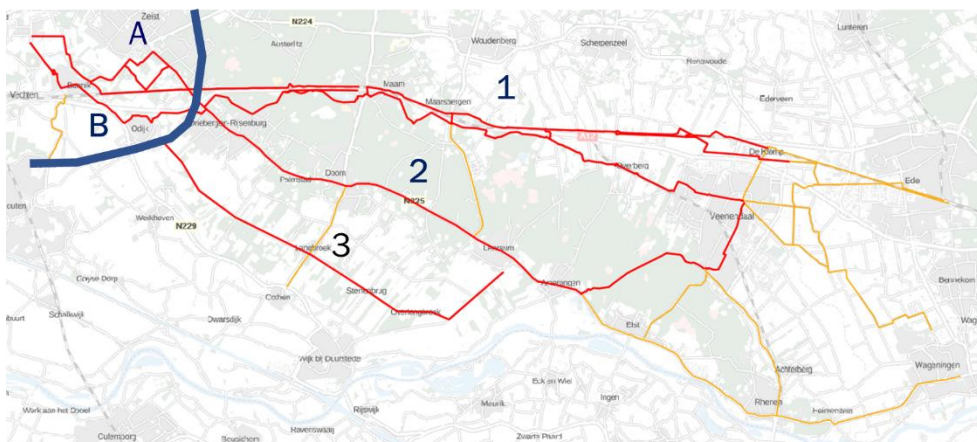
Om (uiteindelijk) te komen tot een doorfietsroute, heeft de provincie Utrecht de combinatie Decisio, Tibs Advies en R&L Consultants opdracht gegeven om de eerste fase van het ontwikkelproces van de doorfietsroute Veenendaal – Utrecht uit te voeren. In de periode augustus 2017 tot en met oktober 2018 zijn onder andere een ambtelijke werkgroep geformeerd en zijn maatschappelijke partijen betrokken. Samen met deze partijen hebben we een brede inventarisatie van mogelijke tracés uitgevoerd. De eerste verkenning van tracés en maatregelen heeft geresulteerd in een draaiboek/uitvoeringsplan voor een volgende fase.

S2 Verkenning tracés en maatregelen

In overleg met de ambtelijke werkgroep zijn mogelijke tracés vastgesteld, zie figuur 1. Maatschappelijke partijen hebben een reactie gegeven op deze tracés. Hierbij zijn algemene aandachtspunten naar voren gebracht en opvattingen ten aanzien van de inrichtingseisen. Vervolgens zijn deze tracés op basis van diverse criteria beoordeeld en heeft een eerste selectie van kansrijke tracés plaatsgevonden. Er is door middel van een schouw onderzocht wat het huidige kwaliteitsniveau van de fietsinfrastructuur is, welke maatregelen nodig zijn om dit op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen en wat (globaal) de bijbehorende kosten zijn. De totale investeringskosten worden afhankelijk van het kwaliteitsniveau ingeschat op circa 6,4 tot 15,4 miljoen euro. Verder is onderzocht wat het potentiële gebruik is, welke inpassings(on)mogelijkheden er zijn en wat het draagvlak voor de maatregelen is.

¹ In het Realisatieplan Fiets wordt de term 'snelfietsroute' gehanteerd. In de verkenning zal verder worden gesproken over 'doorfietsroute'.

Figuur 1 Brede inventarisatie mogelijke tracés



Uit de verkenning concluderen we:

- Tracédeel A en B kennen allebei ‘plussen en minnen’. Een keuze voor een voorkeurstracé zal in een vervolgfase gemaakt moeten worden.
- Tracé 2 is op basis van verschillende criteria, zoals potentie en inpasbaarheid, beoordeeld als het interessantst om verder te verkennen.
- De verbindingen Veenendaal – Wageningen en Rhenen – Wageningen zijn als toeleidende routes voor Veenendaal – Utrecht gedefinieerd en maken in die hoedanigheid geen deel uit van het (verdere) ontwikkelproces. Wel is in opdracht van de provincie Gelderland separaat verkend wat de kansen en mogelijkheden voor een doorfietsroute op deze corridors zijn. Hier kwam uit naar voren dat er met relatief kleine maatregelen zeker mogelijkheden zijn om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te verbeteren. Een gezamenlijk ontwikkelproces lijkt niet voor de hand te liggen, maar afstemmen in het vervolgproces is wel wenselijk.

S3 Draaiboek voor vervolg

In het draaiboek voor het vervolgproces zijn enkele algemene aandachtspunten benoemd, te weten de rol van de provincie Utrecht en de betrokkenheid van de gemeenten, de wensen van de maatschappelijke partijen (met name ten aanzien van de inpassing) en de relatie met de ideeën omtrent het ‘fietspad van de toekomst’. In het draaiboek zijn daarnaast de volgende stappen in het proces beknopt beschreven. Dit zijn achtereenvolgens: keuze voorkeurstracé(s), algemene bestuurlijke afspraken/convenant, gedetailleerde schouw van het voorkeurstracé, nulmeting (als voorbereiding op de ontwerpfase), voorbereiding van de uitvoering (schetsontwerp, onderzoeken en procedures, financiering, definitief ontwerp, aanbesteding uitvoering), uitvoeren van de maatregelen, openen van de route en monitoring.

1. Inleiding

De provincie Utrecht wil het fietsgebruik bevorderen en heeft hiertoe het Realisatieplan Fiets 2016-2020 opgesteld. Eén van de activiteiten uit dit plan is de verkenning en realisatie van snelfietsroutes. De provincie Utrecht wil hierbij een faciliterende en verbindende rol spelen en hecht grote waarde aan de samenwerking met andere partijen. De verbinding tussen Veenendaal en Utrecht is in het Realisatieplan Fiets benoemd als een tracé waar inrichting volgens snelfietsroutekwaliteit gewenst is.²

Om (uiteindelijk) te komen tot een doorfietsroute, heeft de provincie Utrecht de combinatie Decisio, Tibs Advies en R&L Consultants opdracht gegeven om de eerste fase van het ontwikkelproces van de doorfietsroute Veenendaal – Utrecht uit te voeren. In voorliggend rapport doen we hiervan verslag.

Allereerst worden in hoofdstuk 1 de uitgangspunten en aanpak van het onderzoek nader beschreven. In hoofdstuk 2 gaan we in op de eerste, brede inventarisatie van mogelijke tracés. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 deze tracés beoordeeld op basis van diverse criteria. Tot slot bevat hoofdstuk 4 het draaiboek voor de volgende fasen in het ontwikkelproces.

1.1 Uitgangspunten bij het ontwikkelproces

Hieronder beschrijven we de voornaamste uitgangspunten die we bij het ontwikkelproces hebben gehanteerd.

CROW Inspiratieboek

Uitgangspunt van de werkwijze vormt het CROW-Inspiratieboek snelle fietsroutes en de CROW-Ontwerpwijzer fietsverkeer. Deze zijn echter niet als harde voorschriften aangehouden: in overleg met stakeholders is (en wordt in het vervolg) bepaald wat wenselijk en haalbaar is.

Zeven stappen methoden Fiets Filevrij

In de aanpak van het hele ontwikkelproces worden de 7 stappen methode van Fiets Filevrij gevolgd.

1. Verkennen en opstarten
2. Inventariseren (gericht op de haalbaarheid van een voorkeursvariant)
3. Intentieverklaring of bestuursovereenkomst gericht op het vervolgproces

² In het Realisatieplan Fiets wordt de term 'snelfietsroute' gehanteerd. In de verkenning zal verder worden gesproken over 'doorfietsroute'.

4. Uitwerken snelfietsroute tot SO-niveau met gedetailleerde kostenraming
5. Ondertekenen algemeen bestuurlijke afspraak of convenant om financiële afspraken en uitvoering maatregelen te bekrachtigen
6. Uitvoeren maatregelen
7. Openen van de route

In deze eerste fase zijn de stappen 1 en 2 gezet, uitmondend in een uitvoeringsplan/draaiboek met een schematische opsomming van uit te voeren maatregelen, voorzien van een planning, verantwoordelijkheden en globale financiën en een globale beschrijving van het vervolgproces, de tracékeuze/route en onderbouwing van de gemaakte keuzen.

Kwantitatieve onderbouwing van keuzes en inzicht in effecten

Gedegen kwantitatief inzicht in de effecten van de ondersteunt om de juiste keuzes te maken omtrent maatregelen/kosten en tracé. Ook voor een onderbouwde bestuurlijke afweging is dit belangrijk. De kwantitatieve onderbouwing bestaat onder andere uit een verkenning van de fietspotentie op afzonderlijke tracédelen.

Aansluiting bij bestaande beleid

In het ontwikkelproces zijn voor zover mogelijk de bestaande beleidsplannen en projecten van de provincie en de gemeenten betrokken. Dit kan van belang zijn omdat bestaand beleid invloed kan hebben op de te tracékeuze/te nemen maatregelen, maar ook bijvoorbeeld fasering- en financierings(on)mogelijkheden.

Vroege en continue aandacht voor financieringsconstructies/-strategie (fasering)

De doorfietsroute gaat over het grondgebied van meerdere partijen en moet zal ook door meerdere partijen gefinancierd moeten worden. De kosten en baten kunnen echter zeer onevenwichtig verdeeld zijn. Het is daarom van belang een goed inzicht te hebben in de omvang van de kosten en baten, maar ook bij wie deze neerslaan.

Aandacht voor de 'mental map'

Onze visie is dat het niet alleen gaat om het realiseren van nieuwe infrastructuur, maar ook om het stimuleren van het gebruik ervan. 'Modal shift' van auto en/of OV naar fiets kan alleen bereikt kan worden door zowel in te zetten op de fysieke én mentale componenten, zoals communicatie en gedragsverandering.

Proces- en verwachtingsmanagement, maatschappelijke betrokkenheid

Voor een succesvolle ontwikkeling is het essentieel om al vroeg in het proces kansen en mogelijke weerstanden in beeld (ruimtelijk/verkeerskundig, natuur en milieu, grondeigendommen, beleidsmatig, bestuurlijk, financieel) in beeld te brengen. Daarom is een ambtelijke werkgroep geformeerd. De werkgroep is meerdere keren samen

gekomen en betrokken geweest bij alle stappen in het proces. Maatschappelijke partijen zijn in twee separate bijeenkomsten betrokken.

Open en transparante aanpak

Het is vanaf het begin noodzakelijk dat de doelstellingen van het project helder zijn: het realiseren van een kwalitatief goede doorfietsroute tussen Veenendaal en Utrecht. Maar wel met goede aandacht voor een groot aantal randvoorwaarden, voor alle betrokken partners, zoals een aanvaardbare verhouding tussen baten en kosten, een goede ruimtelijke inpassing, aandacht voor ecologische – en veiligheidseffecten e.d.

Bestuurlijk contact/terugkoppeling

In de eerste fase van het ontwikkelproces heeft geen bestuurlijk overleg plaatsgevonden. De betrokken wethouders zijn middels de ambtenaren op geïnformeerd/op de hoogte gehouden.

1.2 Inhoudelijk uitgangspunten

Primair richt de doorfietsroute zich op utilitaire fietsers, dus de forens (woon-werkverkeer) en student/scholier. Verder heeft een doorfietsroute tussen Veenendaal en Utrecht ook waarde voor sociaal-recreatieve fietsers, ouderen, sportieve fietsers (wielrenners en mountainbikers), etc.

Factoren die het gebruik van de fietsroute bevorderen zijn:

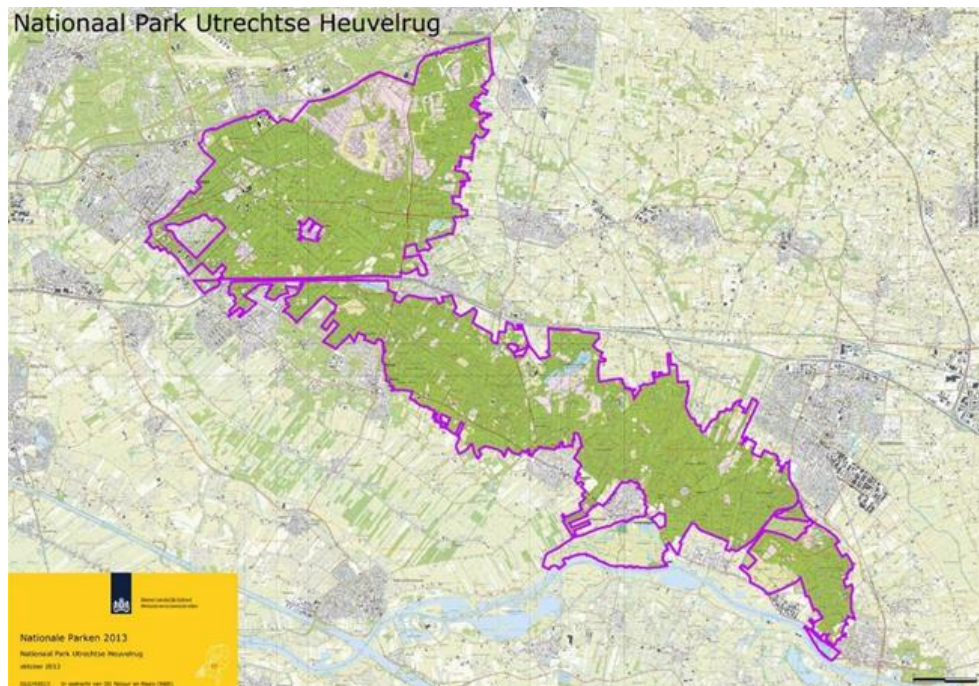
- Verbetering van de infrastructuur tot doorfietsroute
- Populariteit van de fiets (ook in woon-werkverkeer),
- Mede door E-bikes en speed-pedelects
- Congestie op de A12, provinciale wegen tussen en in de kernen
- Ruimtelijke structuur, nabijheid OV, werklocaties en voorzieningen
- Lifestyle, recreatie, gezondheid, duurzaamheid, schone mobiliteit, veiligheid en innovatie

Een en ander betekent dat niet alleen naar fysieke infrastructuur gekeken moet worden, maar ook naar de samenhang met andere aspecten.

Aangezien er in dit rapport meerdere tracés aan bod komen, is het belangrijk om bij de daadwerkelijke tracékeuze voor één of meerdere doorfietsroutes de tracés te kiezen die de ideale verbinding vormen (qua afstand en reistijd) tussen de woon- en de werklocaties en de onderwijsinstellingen, waarbij een goede kwaliteit en comfort geboden kan worden. Prettig fietsen, met een hoge 'belevingsfactor' en de nabijheid van recreatieve voorzieningen zijn daarbij ook zeker belangrijk. Dit betekent in dit bijzondere gebied in en rondom Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug tevens dat de

fietsinfrastructuur en de benodigde maatregelen moeten passen binnen de geldende richtlijnen met betrekking tot ecologie en natuur-/cultuurhistorie.

Figuur 2 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (bron: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-28058.html>)

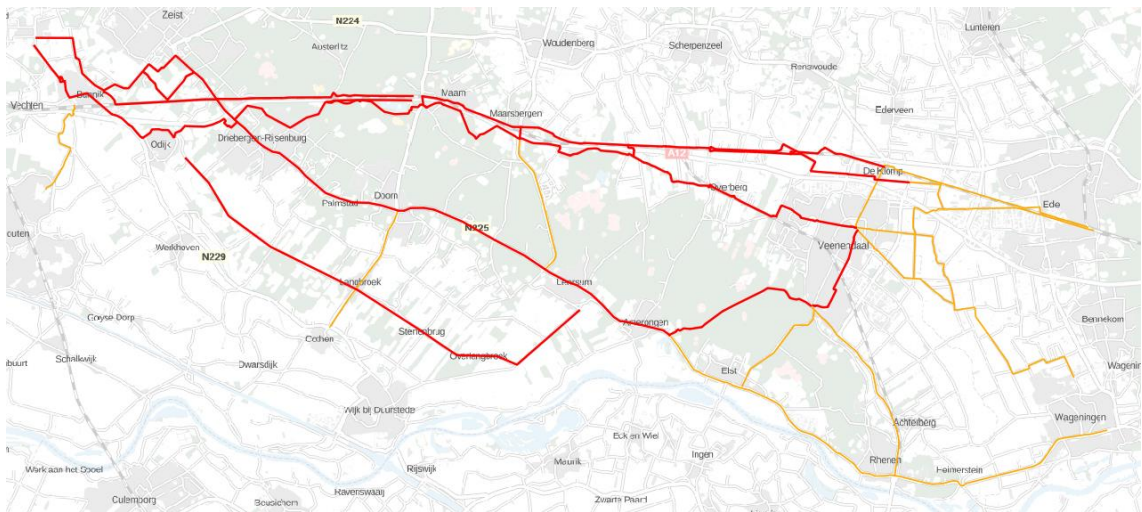


2. Brede inventarisatie mogelijke tracés

2.1 Brede inventarisatie mogelijke tracés

In overleg met de betrokken gemeenten is gekeken naar de mogelijke tracés, nog even los van inpassingsmogelijkheden, maatschappelijk draagvlak en kosten. Dat levert een groot aantal mogelijke tracés op, zie figuur 3.

Figuur 3 Brede inventarisatie mogelijke tracés



De rood ingetekende lijnen zijn de mogelijke tracés van de doorfietsroute Veenendaal – Utrecht. De oranje lijnen zijn de toeleidende routes. In overleg met de werkgroep is besloten om de scope van het project te houden bij een doorfietsroute tussen Veenendaal en Utrecht en dus de tracédelen ten oosten van Veenendaal (Veenendaal – Wageningen en Rhenen – Wageningen) verder buiten beschouwing te laten. Wel vindt overleg met de provincie Gelderland plaats over mogelijke aanhaking in het ontwikkelproces om waar mogelijk af te kunnen stemmen met bijvoorbeeld de ontwikkeling van Ede – Veenendaal.

2.2 Reacties maatschappelijk klankbord

Op 1 november 2017 is een bijeenkomst gehouden met maatschappelijke partijen om de eerste beelden over de doorfietsroute door te spreken. Op de deze bijeenkomst waren de Fietsersbond / UFO, USP / Universiteit, Regio Q4 en FGH (Federatie Utrechtse Heuvelrug) vertegenwoordigd.

Een aantal partijen heeft bericht van verhindering gestuurd en (deels) schriftelijk gereageerd: Staatsbosbeheer, Natuur en Milieu federatie Utrecht, Maarn Maarsbergen Natuurlijk en Fietsersbond Veenendaal.

Hieronder beschrijven de belangrijkste uitkomsten van de bijeenkomst.

2.2.1 Algemene opvattingen van de deelnemers

- Het project richt zich in 1^e instantie op de grootste stromen forenzen op de corridor tussen Utrecht Science Park (USP) en Veenendaal.
- Daarnaast zijn ook de grote stromen scholieren van belang en hebben fietsroutes een recreatieve waarde (ontspanning inwoners maar voor de fietsende dagrecreant)
- Ecologie, natuur en cultuurhistorie zijn belangrijke randvoorwaarden in deze regio. Het is van belang vooral bestaande infrastructuur te gebruiken en de natuur op de Heuvelrug zo veel mogelijk te ontzien.
- In de regio wordt vooral in en rond Utrecht en op de verbinding Utrecht-Amersfoort veel gefietst. Dit wordt gefaciliteerd door de realisatie van snelfietsroutes. Ook op de corridor Utrecht-Veenendaal wordt gedacht aan een 'doorfietsroute' in plaats van een snelfietsroute, dit omdat:
 - De hoeveelheid fietsers waarschijnlijk beperkt is in relatie tot de maatregelen die nodig zijn om een snelfietsroute te realiseren
 - De grote afstand tussen Utrecht-Veenendaal (meer dan 30 kilometer)
 - De omgeving (Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug)
 - Conclusie: "Zoek de dikke stromen fietsers op & spaar de natuur". Dit betekent dat op trajectdelen waar veel fietsers fietsen hogere kwaliteitseisen kunnen gelden dat op trajectdelen met minder fietsers

2.2.2 Opvattingen omtrent inrichtingseisen

- Zo breed mogelijk:
 - 2-richtingsfietspad: indien haalbaar 4 meter breed, anders minimaal 3 meter breed. Bij erg hoge intensiteit breder (indien nodig tot 6 meter breed)
 - 1-richtingsfietspad: 2,5 meter breed, indien haalbaar 3 meter breed
 - Fietsstroken: zo breed mogelijk (1,7 of 2 meter)
- Gedeelde rijbaan: voorkeur voor een fietsstraat
- Verharding: asfalt, maar bij boomwortels kan beton soms ook een goede oplossing zijn
- Niet overal hoeft de doorfietsroute rood van kleur te zijn. Buiten de bebouwde kom is grijs ook prima
- Bewegwijzering moet volledig en compleet aanwezig zijn

- Een doorfietsroute zit zoveel mogelijk in de voorrang. Waar dit niet mogelijk is zijn tunnels, fietsbruggen maar ook rotondes gewenst. Kruispunten met verkeerslichten zijn minder gewenst
- Verlichting alleen op plaatsen waar dit gezien de ecologische eisen mogelijk is. Anders geen verlichting maar onderzoeken of andere oplossingen bijdragen aan de verkeersveiligheid
(dynamische verlichting kantmarkering of innovatieve vormen daarvan, combinatie met katteogen, lichte kleur grijs asfalt/beton)
- De doorfietsroute moet sneeuw-/ijsvrij zijn, maar strooien is op veel plekken i.v.m. natuurwaarden niet toegestaan. Borstelen heeft de voorkeur
- Utrecht – Zeist is een belangrijke verbinding maar daar loopt al proces rondom verbetering van de fietsmogelijkheden tussen Zeist en Utrecht USP. Dit is geen onderdeel van deze verkennende studie.
- Richten op zoveel mogelijk inwoners en kernen op de corridor
- Relevante werkgebieden: Utrecht USP,
Ook het RIVM is genoemd maar dat ligt buiten de corridor Utrecht-Veenendaal
- Relevante scholen: Revius College (Doorn), De Breul (Zeist zuidoost waar meer middelbare scholen liggen)
- Sociale veiligheidsaspecten zijn belangrijk, waarbij vooral de aanwezigheid van mensen of ander verkeer belangrijk is.
- Overstappunten met het openbaar vervoer zijn relevant om mee te nemen
- Recreatieve eisen aan doorfietsroutes (rustpunten, recreatieve bestemmingen / voorzieningen, etc.) zijn in 1^e instantie niet nodig om mee te nemen, maar uiteraard wel gewenst.
- Een nieuwe fietsroute door natuurgebieden is aangedragen door de Fietsersbond, maar vanuit natuurbelangen ongewenst.

2.2.3 Belangrijkste tracés

- Potentie wordt gezien tussen Utrecht – Bunnik – Driebergen – Doorn, maar nog niet op voldoende kwaliteit (obstakels, directheid) om van een doorfietsroute te kunnen spreken
- Leersum is waarschijnlijk vanuit Utrecht al te ver fietsen
- Goed kijken welke mogelijke tracés ingrijpen op het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (natuurwaarden & cultuurhistorie)
- Genoemd zijn:
 - Bunnik – Utrecht
 - Driebergen – Utrecht USP
 - Utrechtse Heuvelrug – Utrecht
 - Zeist – Utrecht (deze route valt buiten de projectscope)

2.2.4 Overige zaken naar voren gebracht

- Er worden in Leersum fietstellingen gedaan. Het is wenselijk om deze gegevens mee te nemen in de verkennende studie.
- Verder heeft de provincie in september tellingen gedaan (aanvullend op de fietstelweek). Ook deze gegevens zijn wenselijk om mee te nemen in de verkennende studie.
- Voor een doorfietsroute zijn niet alleen infrastructurele zaken van belang, ook het goed 'vermarkten' van de doorfietsroute moet meegenomen worden.
- De uitdaging is meegegeven om daar waar door ecologische of ruimtelijke beperkingen zaken niet mogelijk te zijn, te kijken of er innovatieve oplossingen zijn om toch de gewenste kwaliteit te halen, bijvoorbeeld via fietspaden die energie opwekken of nieuwe soorten verlichting of asfalt met toplaag die minder snel bevriest.
- In het 'middengebied' is veel weerstand tegen de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid. Een aantal bedrijventerreinen worden dan ook niet ingevuld.

2.3 Tracéopties binnen Veenendaal

Naast de mogelijke tracés zoals die hiervoor geschetst zijn, zijn binnen de gemeente Veenendaal nog andere mogelijkheden naar voren gekomen. In onderstaand figuur zijn deze geel gemarkeerd weergegeven. Bij de inventarisatie zijn deze tracés niet (allemaal) meegenomen. In het vervolgproces zal bekeken moeten worden wat de beste tracékeuzes binnen Veenendaal zijn.

Figuur 4 Aanvullende tracéopties in Veenendaal



3. Selectie kansrijke tracés

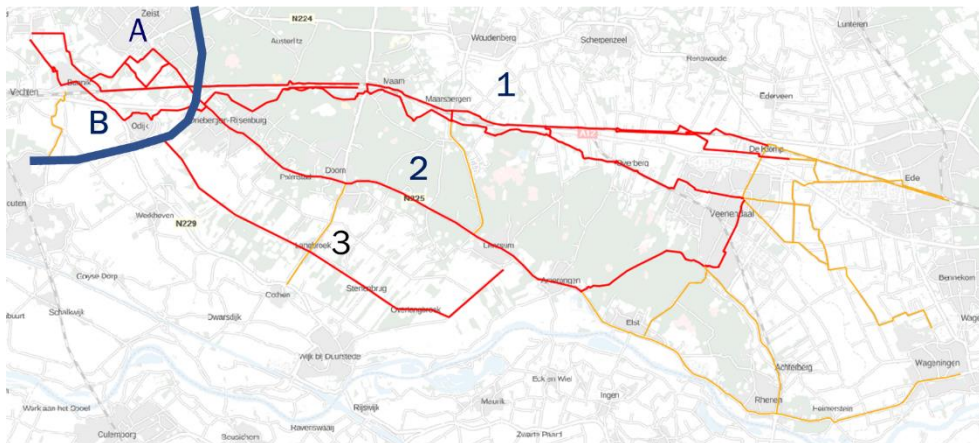
3.1 Inleiding: criteria

Om te komen tot een keuze voor een voorkeurstracé kijken we naar verschillende criteria. In de verschillende paragrafen van dit hoofdstuk komen deze aan bod:

- Paragraaf 3.2: fietspotentie, oftewel het potentiële gebruik van de doorfietsroute. Op welke tracédelen zijn de meeste fietsers te verwachten?
- Paragraaf 3.3: huidige situatie en benodigde maatregelen. Wat is de huidige kwaliteit van de tracédelen en welke maatregelen zijn globaal nodig om deze op het niveau van een doorfietsroute te brengen?
- Paragraaf 3.4: kosten. Op basis van de benodigde maatregelen is een eerste grove inschatting gemaakt van de kosten die deze met zich meebrengen,
- Paragraaf 3.5: inpassings(on)mogelijkheden. Hierbij kijken we specifiek naar aspecten die vanuit het perspectief van ecologie, natuurwaarden, verkeerskundige situatie etc. van invloed zijn op in hoeverre de maatregelen inpasbaar zijn.
- Paragraaf 3.6: draagvlak/aansluiting op beleid. Hoe kijken de betrokken partijen aan tegen de benodigde maatregelen op de verschillende tracédelen? Hoe passen ze in het beleid van provincie en gemeenten?

Voor het overzicht hebben we mogelijke tracés onderverdeeld in vijf tracédelen. Ter hoogte van station Driebergen-Zeist komen verschillende tracédelen bij elkaar. Voor het deel ten westen van dit punt geldt dat er grofweg twee delen onderscheiden kunnen worden: A via Zeist en B via Odijk. Voor het deel ten oosten zijn er grofweg drie tracés denkbaar: 1 via Maarn/Maarsbergen, 2 via Driebergen/Doorn en 3 via Langbroek. Zie figuur 5. In het vervolg van dit hoofdstuk zullen de tracédelen met deze letters en cijfers aanduiden.

Figuur 5 Onderverdeling in tracédelen



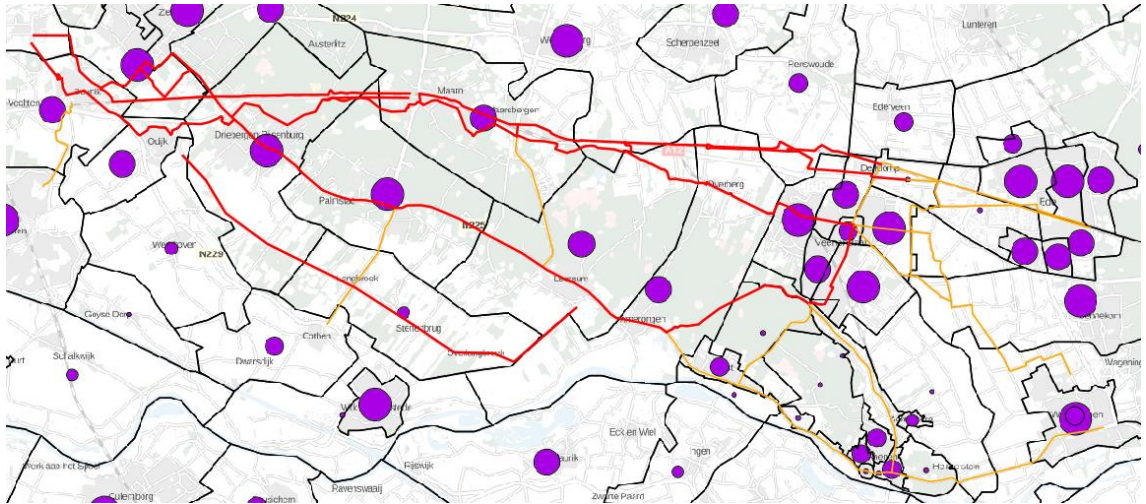
3.2 Potentie

Een belangrijk criterium is de vraag ‘voor wie we het allemaal doen.’ Het gaat hierbij om de vraag hoeveel fietsers naar schatting gebruik zullen maken van de doorfietsroute. Algemene aandachtspunten hierbij zijn:

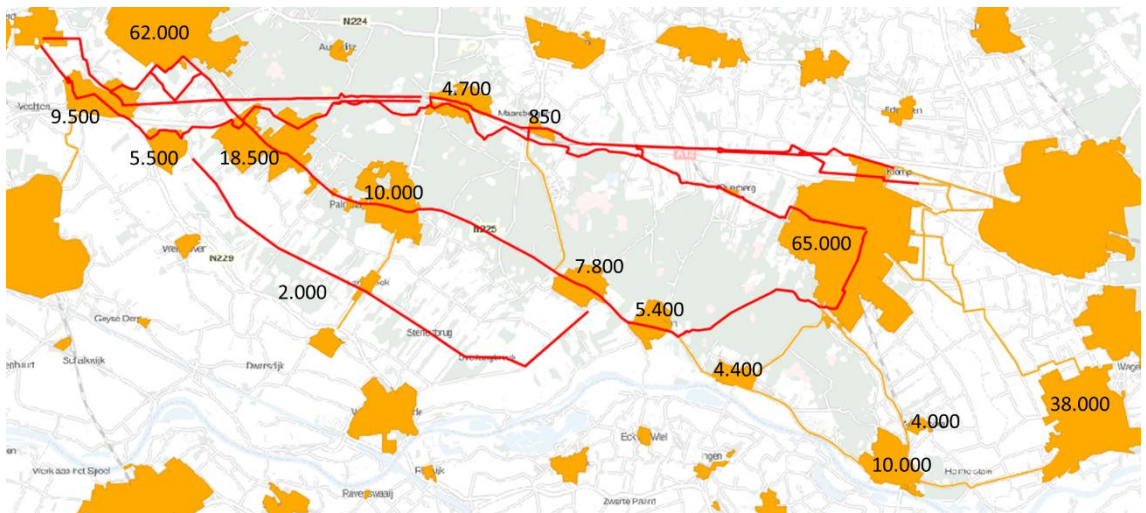
- Cijfermateriaal over (verwacht) fietsgebruik op specifieke relaties is schaars. Uiteraard zijn telcijfers beschikbaar, maar deze geven alleen informatie over punten en niet over relaties. Initiatieven als de Fietstelweek leveren in dat opzicht al meer inzicht, maar de vraag is hoe deze te extrapoleren naar totalen. Ook informatie over totale verplaatsingsstromen op relaties is beschikbaar, evenals statistieken over het aandeel van de fiets in de modal split per afstandsklasse. Door de verschillende bronnen te combineren trachten we een zo goed mogelijk beeld te construeren. Ook het fietsverkeersmodel Brutus van de provincie Utrecht is een bruikbare bron.
- Kijkend naar het aantal fietsers zijn drie getallen van belang. Het huidige aantal fietsers, het potentieel aan fietsers en het verschil hiertussen. De beschikbare bronnen en het analyiseniveau in deze fase van de verkenning maken het niet mogelijk is om onderbouwde uitspraken te doen over een mogelijke toename van het aantal fietsers bij de ontwikkeling tot doorfietsroute, maar in een latere fase wordt dit uiteraard wel van belang.
- Een belangrijk onderscheid valt te maken tussen fietsers met utilitaire en met recreatieve reismotieven. Voor utilitaire fietsers zijn de belangrijkste effecten van een doorfietsroute vaak de te behalen reistijdwinsten. Voor recreatieve fietsers is dit niet of minder van belang.

Een eerste beeld van de potentie biedt het aantal inwoners rondom de route dat ermee bediend wordt. Figuur 6 toont het aantal inwoners op wijkniveau (bron: CBS) en figuur 7 per kern (bron: CBS). Hieruit valt af te leiden dat met name langs tracédeel 3 relatief weinig mensen wonen. Ook tracédeel 1 bedient minder omwonenden dan tracédeel 2.

Figuur 6 Aantal inwoners per wijk (bron: CBS, bewerking Decisio)

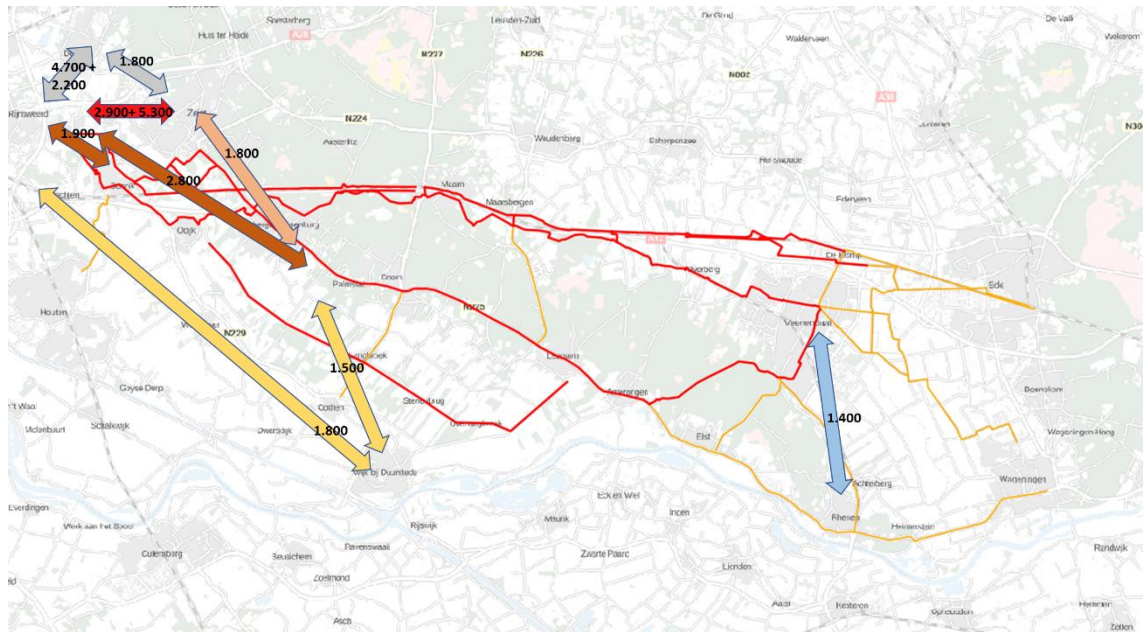


Figuur 7 Aantal inwoners per kern (bron: CBS, bewerking Decisio)



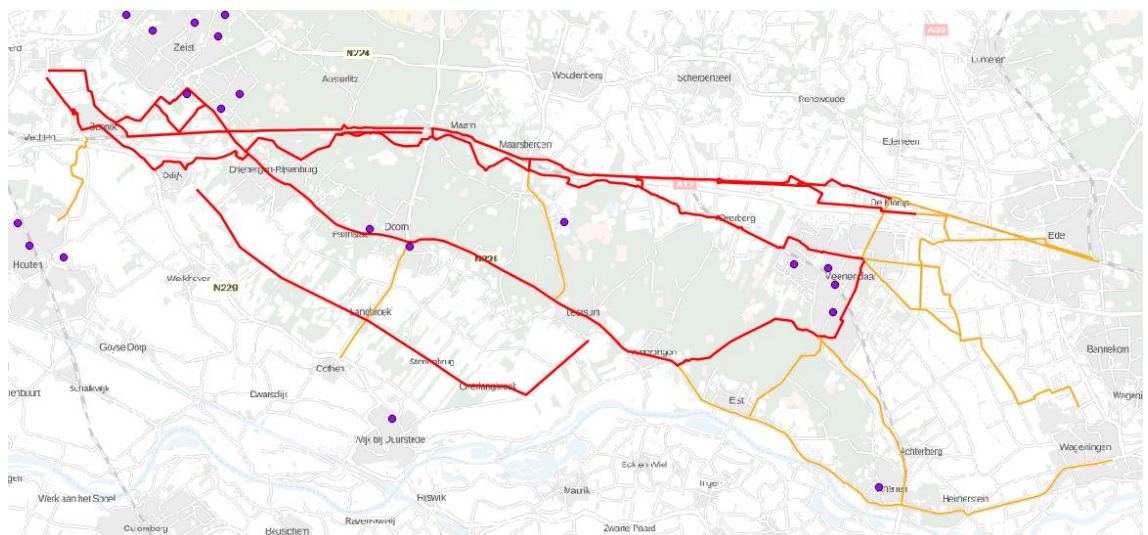
Om enig inzicht te krijgen op de verplaatsingsstromen tussen de verschillende kernen is gekeken naar CBS-statistieken over banen en woonplaatsen van werknemers. In figuur 8 zijn deze weergegeven (stromen <1.000 zijn niet weergegeven). Een relevante ontwikkeling is de bouw van de nieuwe huisvesting VWS/RIVM en CBG op Utrecht Science Park. Hier zullen vanaf 2021 zo'n 2.000 mensen gaan werken die voor een deel een potentiële doelgroep van de doorfietsroute vormen. Geconcludeerd kan worden dat de meeste woon-werkverplaatsingen plaats vinden op de westelijke tracédelen.

Figuur 8 Banen van werknemers (bron: CBS, bewerking Decisio)



Naast forenzen vormen ook scholieren een belangrijke doelgroep voor de doorfietsroute. Figuur 9 toont de locaties van middelbare scholen in de provincie Utrecht.

Figuur 9 Locaties middelbare scholen (bron: Provincie Utrecht, bewerking Decisio)



In het kader van inzicht in het aantal fietsers is het fietsverkeersmodel van de provincie Utrecht, Brutus, zeer bruikbaar. Hiermee zijn de huidige fietsintensiteiten per wegvak inzichtelijk. Zie figuur 10 t/m 14. Het betreft de intensiteiten per etmaal in twee richtingen.

Figuur 10 Intensiteiten tracédeel A (bron: Brutus, bewerking Decisio)



Figuur 11 Intensiteiten tracédeel B (bron: Brutus, bewerking Decisio)



Figuur 12 Intensiteiten tracédeel 1 (bron: Brutus, bewerking Decisio)



Figuur 13 Intensiteiten tracédeel 2 (bron: Brutus, bewerking Decisio)



Figuur 14 Intensiteiten tracédeel 3 (bron: Brutus, bewerking Decisio)



Samenvatting van intensiteiten op snelfietsroutes elders in Nederland

Op basis van ervaringscijfers van reeds gerealiseerde snelfietsroutes komen de volgende intensiteiten naar voren:

- Fietsverplaatsingen per etmaal: op snelfietsroutes 1.000 - 2.000 of meer en binnen steden zelfs tot 10.000 fietsers in beide richtingen (uitzondering).
- Fietsverplaatsingen in de ochtendspits: de laagste waarden in Nederland liggen tussen de 250 en 400 fietsers (125 tot 250 per richting). De hoogste waarden liggen boven de 700 fietsers en enkelen zelfs boven de 1.000 fietsers, deze aantallen zijn niet evenwichtig verdeeld tussen beide richtingen omdat het zwaartepunt in de ochtendspits gericht is op één stad.

Als de intensiteiten zoals deze uit het model naar voren komen reëel zijn, kunnen we concluderen dat een doorfietsroute zeker op z'n plaats is. Bovendien rechtvaardigen de aantallen op grote delen van de trajecten wellicht toch zelfs een snelfietsroute (al maakt de ruimtelijke inpassing dit lastig, zie verder).

Om de aantallen uit het model te toetsen, kunnen deze nog vergeleken worden met telgegevens. Via de gemeente Bunnik zijn tellingen bekend op vier locaties: Zeisterweg (2343), Vagantenpad (2313), Sportlaan (3097) en Stationsweg (1972).³ Deze intensiteiten zijn (ordegrootte) vergelijkbaar met de intensiteiten volgens Brutus.

³ Voor genoemde cijfers geldt: fietsers in beide richtingen, werkdaggemiddelde 1^e helft april 2016

3.3.1 Tracédeel 1

Figuur 16 Huidige situatie tracédeel 1 (1 van 3)



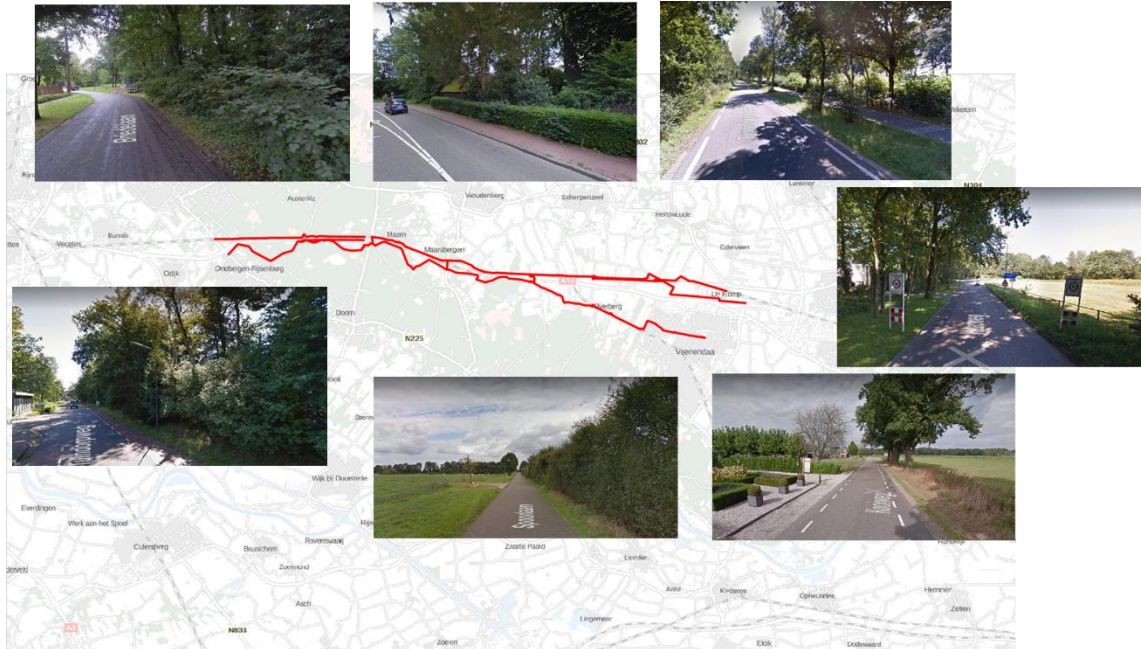
Wisselende kwaliteiten

- Driebergen: rode fiets(suggestie)stroken
- Smalle fietspaden (1,5 meter grotendeels door bos), grijs asfalt. Voor verbreding op 25 procent traject bomenkap nodig.
- Ontbrekende schakel bij ecoduct A12 (onder ecoduct lijkt ruimte, maar RWS lijkt ruimte ook deels te benutten)
- Forse hoogteverschillen
- Natuurpark Utrechtse Heuvelrug (natuurwaarden)
- Onverlicht buiten de bebouwde kom

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute

- Verbreden fietspaden naar 3m (3,8 tot 4 km)
- Bredere fietsstroken in Driebergen (3,4 km)
- Verlichting
- Bewegwijzering
- Aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

Figuur 17 Huidige situatie tracédeel 1 (2 van 3)



Wisselende kwaliteiten:

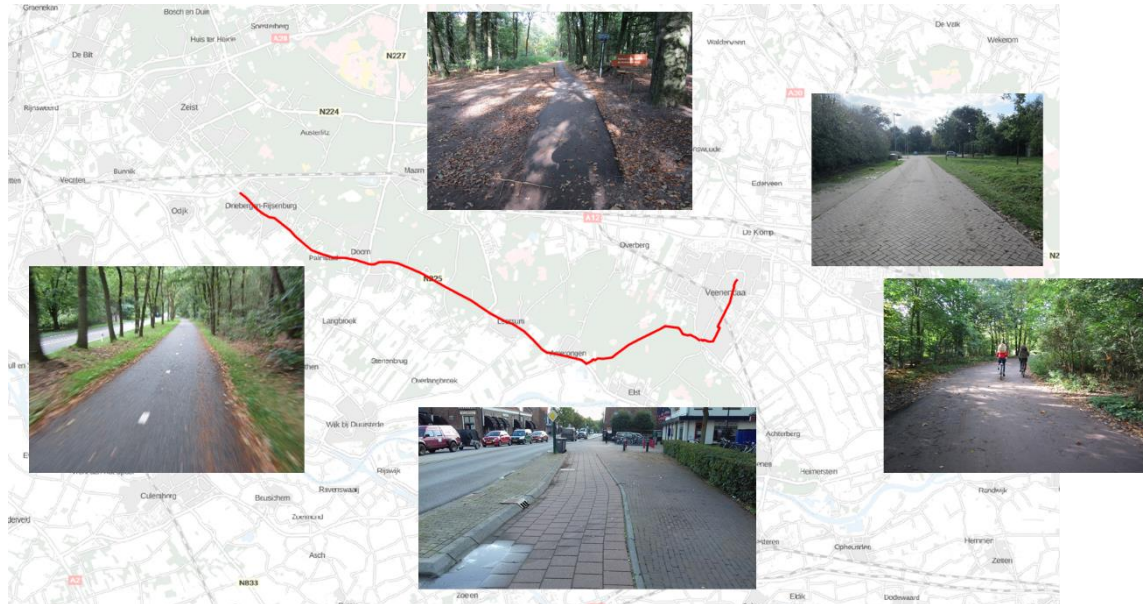
- Op rijbaan: deels op rijbaan (grijs asfalt maar ook deel klinkers), rode & grijze fietsuggestiestroken (asfalt, deel klinkers en kort stuk smal aanliggend fietspad tegels)
- Vrijliggend fietspad: circa 2m breed, grijs asfalt
- Nabij Veenendaal de Klomp ontbrekende schakel van 1,2 km
- Onverlicht buiten de bebouwde kom

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute:

- Fietsstraat (11 km)
- Verbreden fietspaden naar 3m (2 km)
- Realisatie ontbrekende schakel (1,2 km)
- Verlichting, bewegwijzering en aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

3.3.2 Tracédeel 2

Figuur 19 Huidige situatie tracédeel 2



Wisselende kwaliteiten:

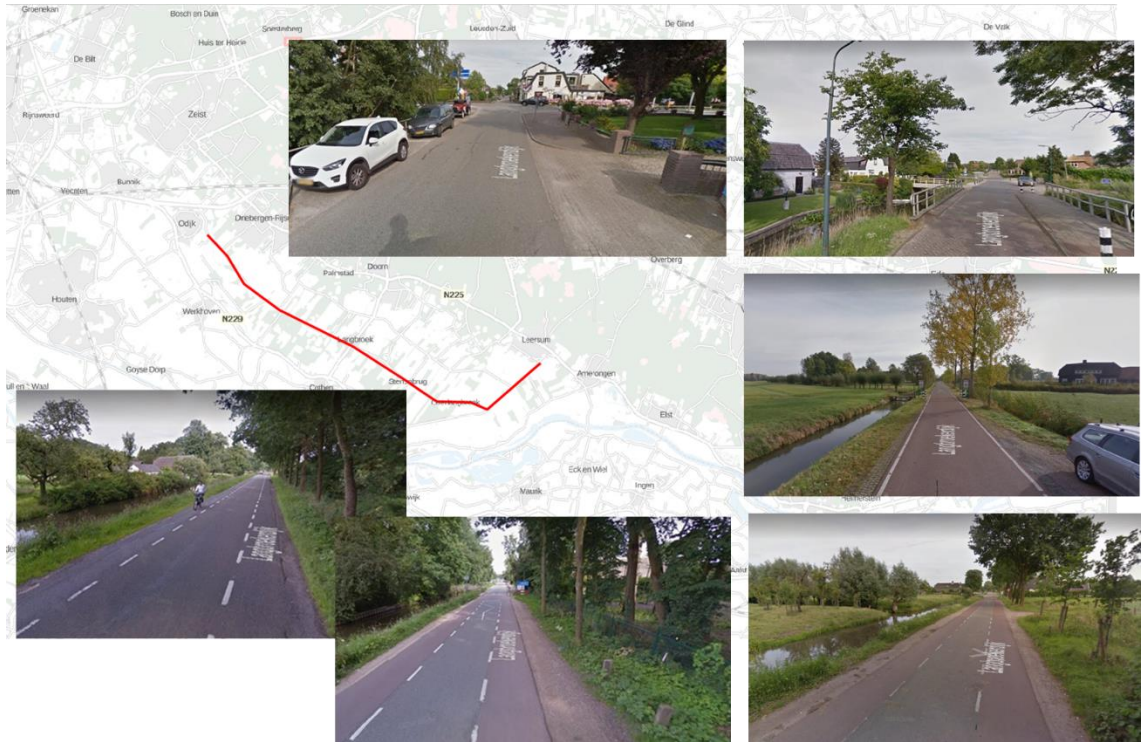
- Provinciale weg buiten bebouwde kom: 2-richtingsfietspad meestal 3 meter
- Provinciale weg binnen bebouwde kom: grotendeels 1-richtingsfietspaden van wisselende kwaliteit (breedtes, verhardingen) en specifieke inpassingsvraagstukken (zie volgende pagina)
- Inpassing sportpark Burgwal: toegangsweg naar het sportpark (op rijbaan klinkers)
- Fietsroute door het bos: klein deel onverhard, rest smal grijs fietspad
- Onverlicht buiten de bebouwde kom

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute:

- N225 bubeko, optie 1: 'kleine maatregelen'
- N225 bubeko, optie 2: verbreden naar 4 meter (9,5 km)
- N225 bibeko: diverse maatregelen nodig (maatwerk, sommige zullen niet meteen inpasbaar zijn)
- Realisatie fietsstraat en bosroute (650m)
- Verlichting, bewegwijzering en aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

3.3.3 Tracédeel 3

Figuur 21 Huidige situatie tracédeel 3



- Fiets op rijbaan
- 60 km/uur en 30 km/uur wegen
- Deels fietssuggestiestroken (grijs en rood binnen bebouwde kom), deels zonder fietsvoorzieningen.
- Grijs asfalt, klein deel klinkers
- Onverlicht buiten de bebouwde kom
- Deels op dijklichaam (daar is de weg wat smaller dan elders)

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute:

- Fietsstraat (bijna 17 km)
Verlichting
- Bewegwijzering
- Aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

3.3.4 Tracédeel A

Figuur 22 Huidige situatie tracédeel A



Wisselende kwaliteiten

- Fietspaden van wisselde breedte, kleur en ondergrond
- Fietsstraat noordelijke deel Bunnik (60 km/uur weg)
- Op rijbaan (deels asfalt, deel klinkers), deels met grijze fietssuggestiestroken en deels zonder fietsvoorzieningen
- Op rijbaan parallelwegen
- Onverlicht buiten de bebouwde kom

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute:

- Verbreden fietspad + rode laag asfalt (4,5 km).
- Fietsstraat (huidig asfalt: 2,5 km).
- Fietsstraat (huidig klinkers: 0,2 km).
- Verlichting, bewegwijzering en aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

3.3.5 Tracédeel B

Figuur 23 Huidige situatie tracédeel B



Wisselende kwaliteiten

- Fietspaden grotendeels op minimaal 3 meter (asfalt of beton). Enkele delen in tegels. Circa 700 meter langs A12 te smal en slechte deklaag. Smalle delen in Driebergen en Bunnik
- Op rijbaan toegangsweg (Driebergen nabij A12)
- Op rijbaan parallelwegen
- Onverlicht buiten de bebouwde kom

Benodigde maatregelen voor een doorfietsroute:

- Tegels vervangen door asfalt (300m).
- Verbreden fietspad + nieuw asfalt (1,1 km).
- Fietsstraat (huidig asfalt: 1,3 km).

- Fietsstraat (huidig klinkers: 0,7 km)
- Verlichting, bewegwijzering en aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen

3.4 Kosten

Op basis van de maatregeltabellen (zie bijlage I) zijn op basis van een eenheidsprijzen (SSK) de kosten ingeschat van de voorgestelde maatregelen. In tabel 1 zijn de kosten weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de verschillende wegbeheerders.

Voor de weergegeven bedragen geldt:

- Bedragen betreffen investeringskosten. Deze zijn bepaald aan de hand van de bouwkosten, waarna een opslagpercentage is gehanteerd voor Engineeringskosten, Overige bijkomende kosten en Objectoverstijgende risico's.
- Bedragen zijn afgerond op tienduizendtallen.
- Het betreft een kostenraming van het voorkeurstracé op hoofdlijnen, met een bandbreedte
- Ontwerptimalisatie en marktomstandigheden leiden tot lagere kosten, onzekerheden als verleggen kabels en leidingen en
- Onzekerheden m.b.t. bodem leiden tot hogere kosten
- Per tracédeel zijn twee kostenposten in beeld gebracht; dit betreffen minimale én maximale aanpassingen op het betreffende tracé
- Wel is getracht alle met het project gemoeide kosten in beeld te brengen
- Indien er aan beide zijden van een trajectdeel een bewerking moet worden uitgevoerd, is de lengte van dit trajectdeel x2 gedaan, tenzij de eenheidsprijs beide zijden van het trajectdeel de kosten dekt.
- De verlegging van kabels en leidingen kunnen hoge kosten met zich meebrengen. In de raming is een reservering gedaan op basis van schatting, de exacte kosten kunnen nu nog niet worden bepaald
- Kosten voor planschade / inkomstendering / grondaankoop zijn niet meegenomen.
- Er zijn géén kosten voor bewegwijzering en gedragsbeïnvloedende maatregelen opgenomen in de ramingen. Voor deze posten dient uitgegaan te worden van 5 à 10 procent van de investeringskosten.

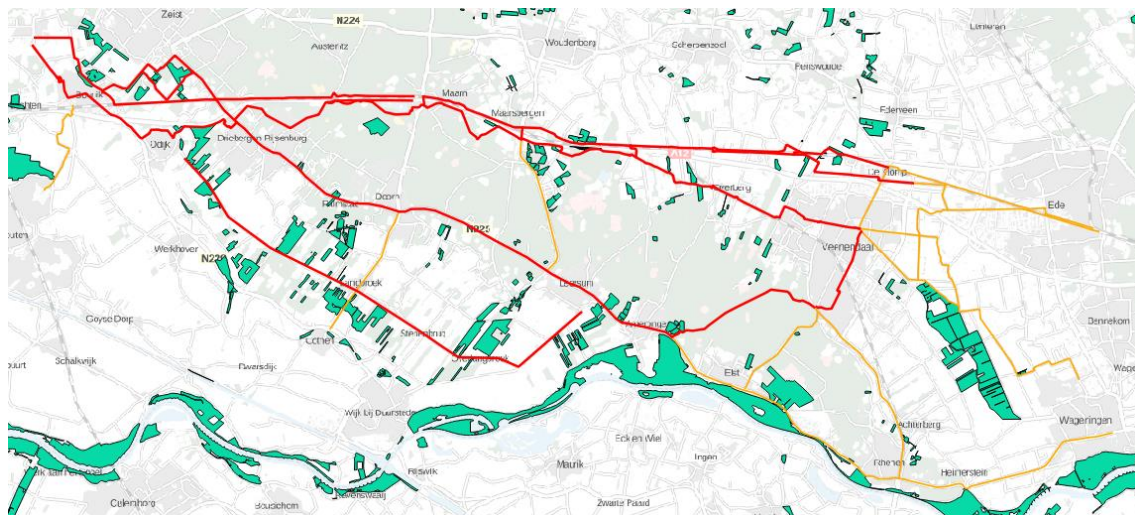
Tabel 1 Kostentabel

Tracédeel	Wegbeheerder	Minimaal	Maximaal	Minimaal	Maximaal
A	Universiteit Utrecht	€ 0	€ 410.000		
	Gemeente Utrecht	€ 50.000	€ 220.000		
	Gemeente Bunnik	€ 80.000	€ 390.000	€ 1.080.000	€ 2.880.000
	Gemeente Zeist	€ 460.000	€ 1.240.000		
	Provincie Utrecht	€ 490.000	€ 620.000		
B	Gemeente Utrecht	€ 0	€ 260.000		
	Gemeente Bunnik	€ 1.210.000	€ 2.700.000	€ 1.670.000	€ 3.710.000
	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 460.000	€ 750.000		
2	Provincie Utrecht	€ 3.080.000	€ 6.980.000		
	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 280.000	€ 670.000	€ 3.610.000	€ 8.800.000
	Gemeente Veenendaal	€ 250.000	€ 1.160.000		
Totaal	USP	€ 0	€ 410.000		
	Gemeente Utrecht	€ 50.000	€ 480.000		
	Gemeente Bunnik	€ 1.290.000	€ 3.100.000		
	Gemeente Zeist	€ 460.000	€ 1.240.000	€ 6.360.000	€ 15.400.000
	Provincie Utrecht	€ 3.570.000	€ 7.600.000		
	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 740.000	€ 1.410.000		
	Gemeente Veenendaal	€ 250.000	€ 1.160.000		

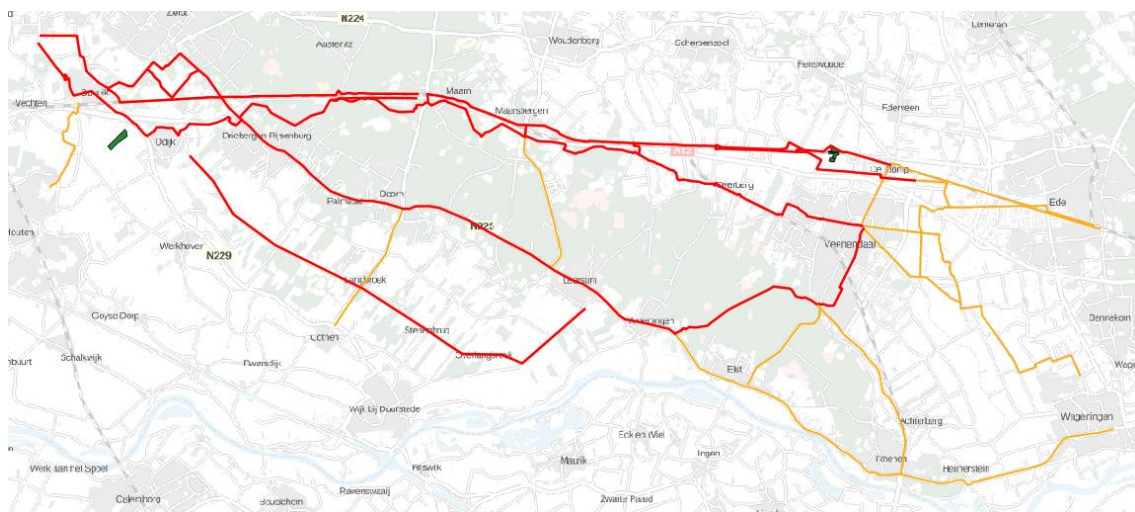
3.5 Inpassings(on)mogelijkheden

Een belangrijk aandachtspunt bij de inpassing is de natuur/ecologie. Figuur 24 toont de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (oude benaming, inmiddels Natuurnetwerk Nederland). Wat precies de consequenties zijn voor de doorfietsroute dient nog bekeken te worden. In ieder geval is duidelijk dat het natuurbeschermingsaspect met name voor de tracédelen B, 1 en 3 geldt. Figuur 25 toont waar sprake is van beschermd natuurmonumenten. Hier lijkt alleen bij tracédeel 1 rekening mee gehouden te moeten worden.

Figuur 24 Begrenzing EHS

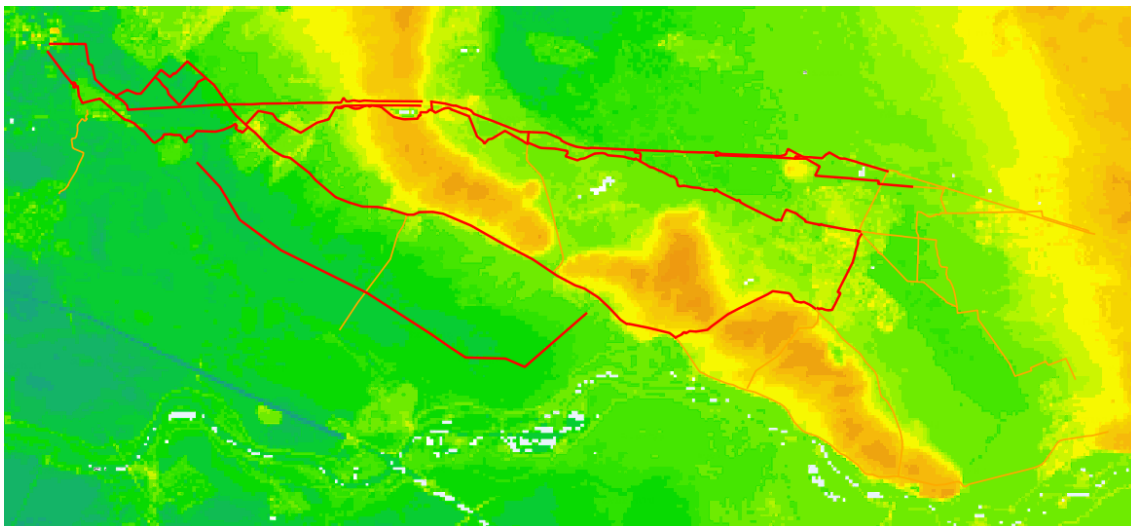


Figuur 25 Beschermd natuurmonumenten



Een ander inpassingsvraagstuk zijn de hoogteverschillen, zie figuur 26. Met name bij tracédeel 1 (tussen Maarn en Zeist) en tracédeel 2 (tussen Amerongen en Veenendaal) is dit een aandachtspunt.

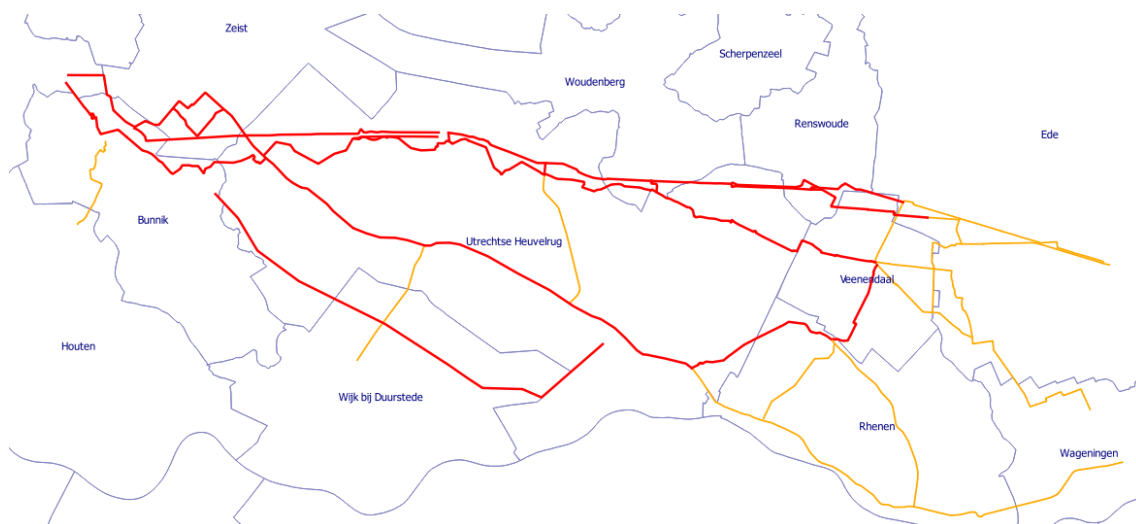
Figuur 26 Hoogte



3.6 Draagvlak / aansluiting beleid

Figuur 27 laat zien door welke gemeenten de verschillende tracés lopen.

Figuur 27 Betrokken gemeenten



Kijkend naar draagvlak en de vraag in hoeverre de route past bij het beleid van de betreffende gemeenten en provincie valt het volgende op te merken:

- De gemeente Utrechtse Heuvelrug werkt concreet aan de verbetering aan de fietsinfrastructuur, ook op enkele delen van de voorziene tracés. In het

(uitvoeringsprogramma van het) GVVP wordt bijvoorbeeld de Veenseweg benoemd als op te waarderen fietspad.⁴

- Een snelle/hoogwaardige fietsverbinding tussen Veenendaal en Amerongen is een bestuurlijke wens in Veenendaal.
- In opdracht van de regio Food Valley is in 2017 een snelfietsroutenetwerk ontwikkeld.⁵ De corridor Utrecht – Veenendaal is hierin benoemd als wenslijn (en kansrijk) voor een snelle fietsroute).
- Een ontwikkeling om rekening mee te houden is het project Dijkversterking Wijk bij Duurstede – Amerongen.⁶ Voor tracédeel 3 biedt dit wellicht meekoppelkansen.
- Het beleid van de provincie Utrecht voor de ontwikkeling van snelle fietsroutes is flexibel in de zin dat routes niet in één keer in zijn geheel ontwikkeld hoeven te worden. Een gefaseerde ontwikkeling is ook mogelijk om voor co-financiering in aanmerking te komen.
- De route langs het spoor tussen tracé A en B is niet uitgewerkt. Op deze plek benadrukken we wel dat hier een nadrukkelijke kans ligt als meest directe verbinding tussen station Driebergen-Zeist en Utrecht Science Park. Dit zou uitstekend passen in het regionale/provinciale beleid om Utrecht CS te ontlasten door het voor treinreizigers aantrekkelijker te maken om van stations aan de randen van de stad Utrecht gebruik te maken.
- Door de gemeenten Veenendaal en Utrechtse Heuvelrug wordt reeds samengewerkt aan verbetering van de fietsinfrastructuur op de Veenseweg in Veenendaal (alternatief tracé).
- Door enkele maatschappelijke partijen is gereageerd op de afzonderlijke maatregelen. In bijlage 2 zijn deze reacties opgenomen.

Figuur 28 toont hoe de verschillende tracédelen aansluiten op het bestaande fietsknooppuntennetwerk.

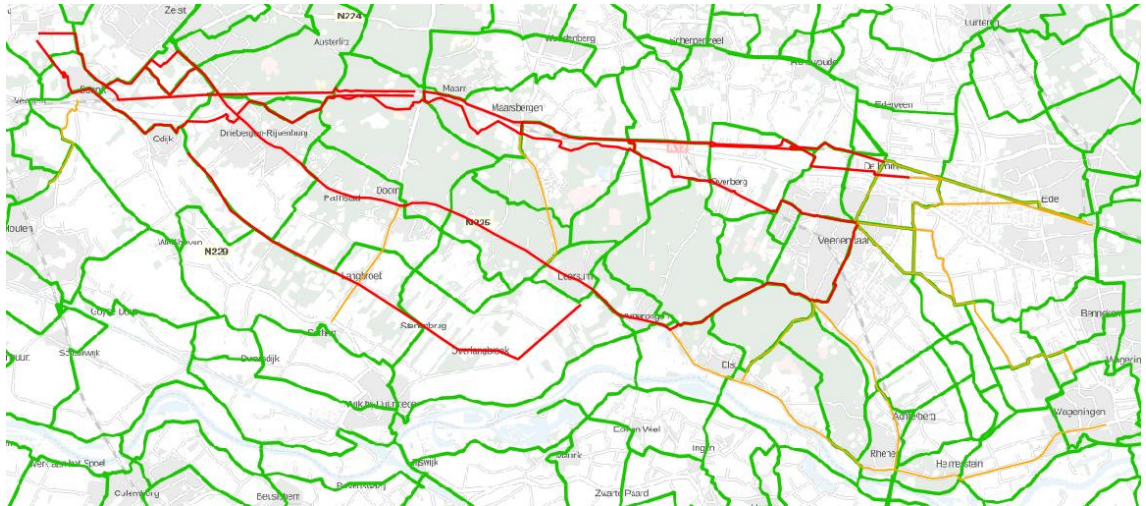
4

https://www.heuvelrug.nl/gemeente/beleidsnotas_46716/item/uitvoeringsprogramma-gvvp-2017-2021_92266.html

⁵ Royal Haskoning H+DHV, *Ontwikkeling snelfietsroute netwerk regio FoodValley*, maart 2017

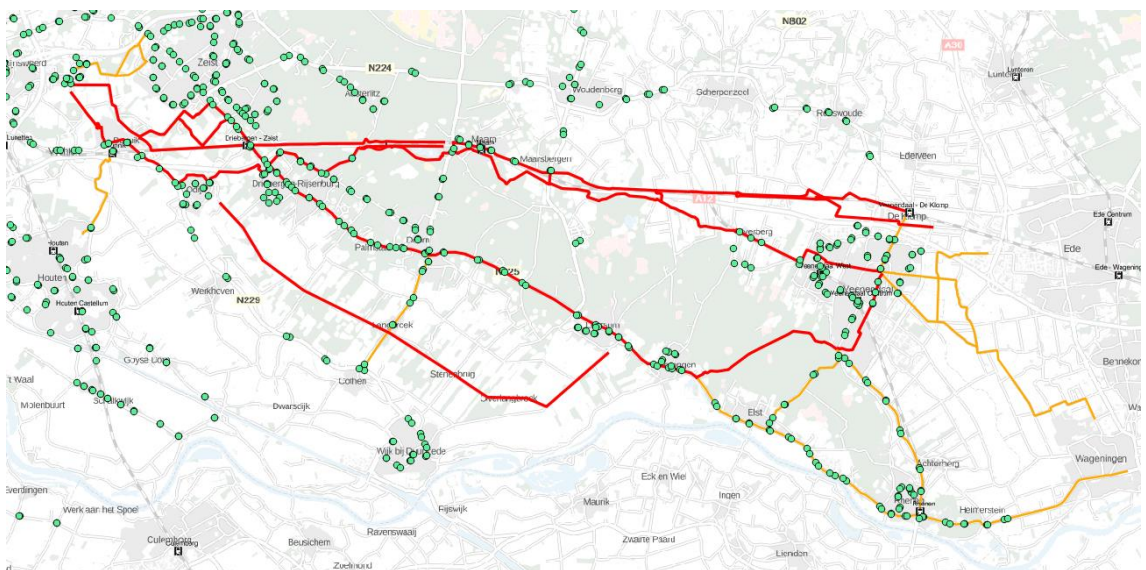
⁶ <https://www.hdsr.nl/beleid-plannen/sterke-lekdijk-0/dp1-wijk-duurstede/>

Figuur 28 Fietsknooppuntennetwerk

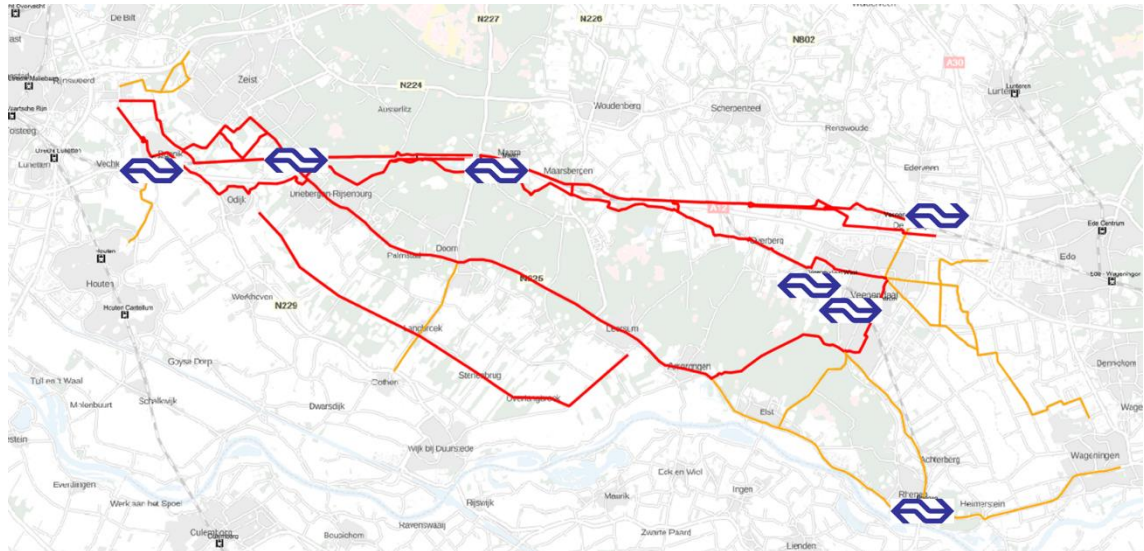


Beleidsmatig is de doorfietsroute ook interessant in het kader van ketenmobiliteit, met de fiets als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Met name IC-station Driebergen-Zeist kan een prima alternatief vormen voor ritten met bestemming USP. Ook station Bunnik (langs tracé B) is geschikt als fietsverbinding, maar dit is een station waar alleen sprinters stoppen. Figuur 29 en 30 laten zien waar langs de tracédelen bushaltes en treinstations liggen. Figuur 31 illustreert de bereikbaarheid van USP en laat zien dat er aan de oostzijde nog verbindingen ontbreken. De fiets kan hier een aantrekkelijk alternatief vormen.

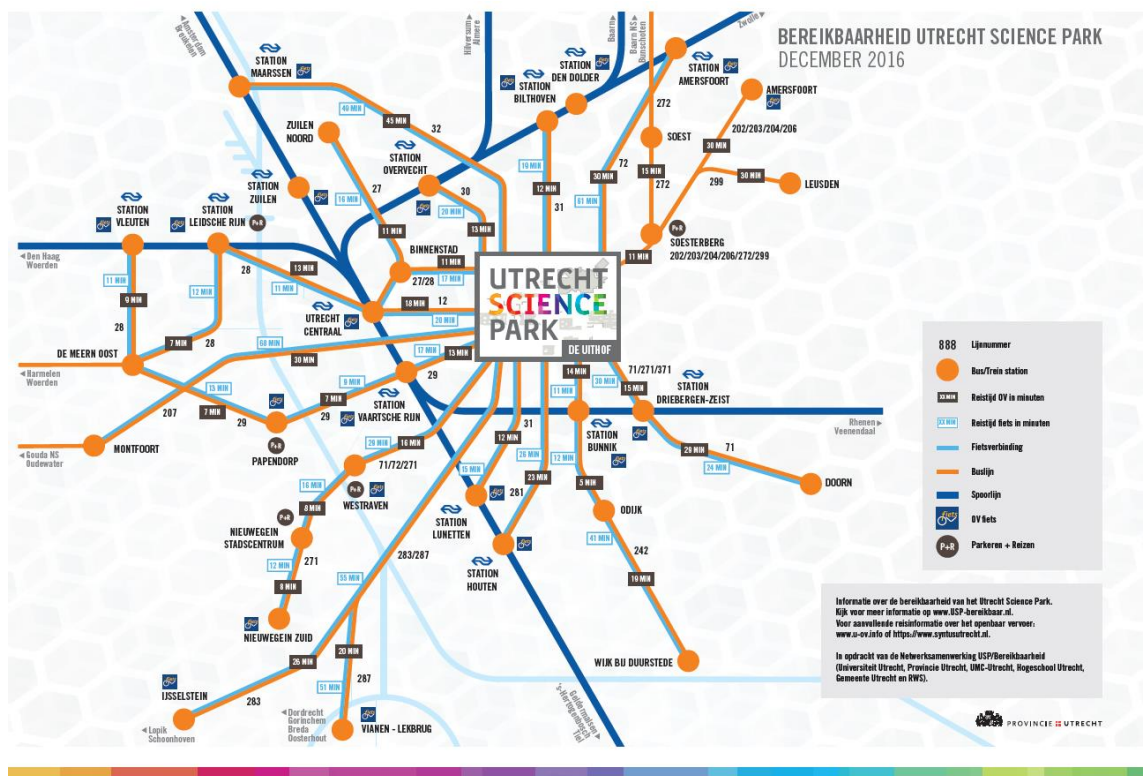
Figuur 29 Bushaltes



Figuur 30 Treinstations



Figuur 31 Bereikbaarheid Utrecht Science Park (bron: USP/provincie Utrecht)



NB: de reistijd per OV tussen Bunnik en De Uithof lijkt niet accuraat weergegeven op deze kaart. In plaats van 14 minuten bedraagt deze circa 30 minuten.

3.7 Conclusies

Op basis van de hiervoor geschetste bevindingen concluderen we het volgende:

- Tracédeel A en B kennen allebei ‘plussen en minnen’. Een keuze voor een voorkeurstracé lijkt op basis van de informatie die nu beschikbaar is nog niet goed te maken. Voorstel om beide tracés in beeld te houden en in het vervolgproces verder te verkennen.
- Voor de tracédelen 1, 2 en 3 lijken de zaken iets duidelijker te liggen. Op basis van directheid en potentie is tracé 3 het minst interessant als doorfietsroute tussen Veenendaal en Utrecht. In mindere mate geldt dit ook voor tracé 1, maar hiervoor geldt dat bij verschillende partijen wensen voor maatregelen leven. Tracé 2 is op basis van alle criteria in ieder geval interessant om verder te verkennen. In overleg met de werkgroep is gekozen om in het vervolgproces tracé 2 verder uit te werken.
- De verbindingen Veenendaal – Wageningen en Rhenen – Wageningen zijn als toeleidende routes voor Utrecht – Veenendaal gedefinieerd en maken in die hoedanigheid geen deel uit van het verdere ontwikkelproces. Wel is in opdracht van de provincie Gelderland separaat verkend wat de kansen en mogelijkheden voor een doorfietsroute op deze corridors zijn. Hier kwam uit naar voren dat er met relatief kleine maatregelen zeker mogelijkheden zijn om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te verbeteren. Een gezamenlijk ontwikkelproces lijkt niet voor de hand te liggen, maar afstemmen in het vervolgproces is wel wenselijk.

3.8 Reacties maatschappelijk klankbord

Op 2 juli 2018 is een tweede bijeenkomst gehouden met maatschappelijke partijen om de maatregelentabellen door te spreken en reacties op te halen op de selectie van kansrijke tracés. Op de deze bijeenkomst waren vertegenwoordigd: Fietsersbond Veenendaal, Fietsersbond Utrechtse Heuvelrug, stichting milieuzorg Zeist en omliggende gemeenten, Natuurlijk Zeist-West, gemeente Veenendaal en gemeente Rhenen.

Een aantal partijen heeft bericht van verhindering gestuurd, gemeld op de hoogte te willen blijven van het vervolg en (deels) schriftelijk gereageerd: UFO (Utrechts Fietsoverleg), Maarn Maarsbergen Natuurlijk, Staatsbosbeheer, Natuur en Milieufederatie Utrecht, Utrechts Landschap, Universiteit Utrecht en WUR, Fietsersbond Zeist. Hieronder beschrijven de belangrijkste uitkomsten van de bijeenkomst.

3.8.1 Reacties op de tussenrapportage

- Is het 'voorkeustracé' de meest spannende oplossing voor de inwoners van de gemeenten? Mensen gaan niet de hele route van A naar B fietsen. Misschien beter te koppelen aan de stations. Denken in ketens. In ieder geval beter 'ramen' in het verhaal. Er is een intercity Veenendaal De Klomp: Utrecht Voor de Uithof is vooral station Bunnik interessant. Het aantal vouwfietsen in de treinen op deze trajecten de afgelopen jaren flink gestegen.
- Ook vanuit de 'ketengedachte': Kijken of er bij de bushaltes voldoende fietsparkeerplekken zijn.
- Kortste route vanuit Veenendaal gaat veel meer via directe lijn (noordelijker), dan via de nu gekozen 'dorpenroute'. Maar bij die laatste zit natuurlijk wel de potentie.
- Doordat er weinig potentie op de meest 'directe' route Veenendaal-Utrecht zit en je op een ander tracé komt, via 'de dorpen' moet je accepteren dat het op een ander kwaliteitsniveau komt te liggen. Je moet je meer schikken naar het landschap, lanenstructuren en andere ruimtelijke beperkingen.
- Lanenstructuur: de laatste 10 cm ook beton maken zou ten koste gaan van het voortbestaan van de bomen en lanenstructuur. Groen, landschap en beleving zijn ook erg belangrijk, ook voor de voor de 'woon-werk fietser'.
- Voor wie wordt het pad gemaakt? Vooral potentie op afstanden tussen de 5 en de 15 kilometer. Voor speed-pedelec. Ook brom-/snorfietzers? Niet geschikt om te mengen met recreatieve fietsers. Veel mensen willen in mooie omgeving fietsen. Schelpenpad in de bossen. Dus zo weinig mogelijk mengen met recreatieve fietsroutes kan een belangrijk uitgangspunt zijn.
- Kruispunt in Doorn is groot knelpunt. Oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is erg slecht. Autoverkeer moet je z.s.m. naar A12 of Maarsbergen route leiden.
- Aandacht voor ecologische passages / looproutes van herten, dassen etc. Als je dat doet dan moet je ook budget vrijmaken voor ongelijkvloers fietsoplossingen. Speelt vooral bij het noordelijke tracé.
- Waarschijnlijk moet je ook milieueffect rapportages maken. Sowieso bij een nieuw, nog niet bestaand tracé.
- Bij meer dan de huidige 1,5 meter fietspad: aandacht voor oversteken kleine dieren als hagedissen en kijken naar alternatieve oplossingen met half verharding of gravel? Het is EHS.
- Ontsnipperingsvisie Utrechtse Heuvelrug: nog meenemen
- Beter aansluiten op Veenendaal-West (scholen).
- In Bunnik ligt de parallelweg overal in de voorrang, op 1 locatie na (bij Julianalaan). Daar is wel verkeersbesluit voor genomen, maar door een bezwaar is dat nog niet gebeurd.

- Route 3 is een stuk om en relatief gevaarlijk autoverkeer. Een enkeling fietst daar om vanuit Amerongen naar Utrecht te gaan.
- Het fietspad van de toekomst (ligt o.a. motie vanuit provinciale staten). Route langs N255 van uni Wageningen naar uni Utrecht. Innovatieve verlichting of wegmarkering. Of andere innovatieve zaken. Er liggen een aantal kennisinstituten langs de route.
- As van de Stichtse Lustwarande
- Fietspad door de dorpen, zoals in Driebergen → groene golf voor auto's (die op 30 km/uur staat) leidt tot veel wachttijden voor de fiets.
- Waar mogelijk zoveel mogelijk fietsstraten.

Verder kwamen er nog 2 aanvullende reacties per mail.

Universiteit Utrecht (Campusmanagement) meldt per email nog het volgende.

“[...] Inhoudelijk: de herinrichting van de Yalelaan, zoals in jullie rapportage opgenomen als A1 maakte de afgelopen jaren deel uit van het renovatieproject terreinen Diergeneeskunde. Dit gebied is dus recent op kwaliteit gebracht en de UU zal hier de eerstkomende jaren geen nieuwe investeringsmiddelen vrijmaken. M.i. is dit niet bezwaarlijk omdat de kwaliteit van het rood asfalt fietspad op dit trajectdeel goed is en het tracé zeker de komende jaren functioneel prima bruikbaar is zonder verbreding. Deze kan wellicht t.z.t. worden meegenomen zodra op deze locatie weer groot renovatieonderhoud aan de orde is.

Utrechts Landschap meldt per email het volgende:

- Algemeen: goed dat ecologie, natuur en cultuurhistorie als belangrijke randvoorwaarden zijn meegenomen en zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. De uitwerking daarvan in (on)mogelijkheden is nog wel wat beperkt (zie volgende bullit), maar dat komt vast in een volgende fase.
- Inpassingsmogelijkheden irt natuur:
 - o op figuur 23 is een groot deel van het NNN niet weergegeven, zie onderstaande kaart (ik zou de oude term EHS weglaten)
 - o beschermde natuurmonumenten zijn in de nieuwe Wet Natuurbescherming komen te vervallen. U kunt in plaats van figuur 24 een kaart van de nabijgelegen Natura 2000 gebieden opnemen, deze hebben een zwaarder beschermingsregime dan het NNN.
 - o zoals u op onderstaande kaart kunt zien, is het beschermingsregime van het NNN relevant voor alle tracés!
- Benodigde maatregelen:
 - o bij verbreding/verbinding langs natuurgebieden zorgen dat geen ruimtebeslag binnen het NNN plaatsvindt en dat gebruik gemaakt wordt van natuurvriendelijke verlichting.

3.8.2 Algemene conclusie

Algemene conclusie van de maatschappelijke bijeenkomst: ruimte in breedte is te beperkt voor én natuur/cultuurhistorie én auto én fiets is niet maakbaar. In Doorn: gevel-tot-gevel én auto én fiets is niet inpasbaar. Strategisch aanpakken van de kernen om met autoverkeer om te gaan. Voor vervolgitwerking vooral ook ecologen betrekken, sowieso bij de gemeenten.

Als vervolg op de bijeenkomst hebben Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West nog een gezamenlijke schriftelijke reactie op de maatregeltabellen gestuurd, evenals Fietsersbond Veenendaal. Deze reacties zijn in bijlage 2 terug te vinden.

4. Draaiboek vervolg

Zoals in de voorgaande hoofdstukken beschreven, is de stand van zaken in het ontwikkelproces dat er twee mogelijke tracés zijn overgebleven voor het deel tussen Utrecht en Driebergen. Tussen Driebergen en Veenendaal is een voorkeurstracé benoemd. Ten aanzien van deze tracés bestaat globaal inzicht in het potentiële gebruik, de huidige inrichting, de benodigde maatregelen om te komen tot minimale en maximale variant kwaliteitsniveau behorend bij snelfietsroutes, globale kosten per maatregel, inpassings(on)mogelijkheden en draagvlak bij maatschappelijke partijen/aansluiting bij bestaand beleid.

In dit hoofdstuk gaan we in op het vervolgproces. Daarbij gaat het niet zozeer meer om het terugkijken op de gemaakte keuzes, maar des te meer om het vooruitkijken naar de volgende stappen. We benoemen een aantal algemene aandachtspunten, waarmee in het vervolgproces rekening moet worden gehouden en schetsen de vervolgstappen.

4.1 Aandachtspunten bij het vervolgproces

Drie algemene aandachtspunten voor het vervolgproces zijn:

- De ambtelijke capaciteit bij de betrokken gemeenten is beperkt, waardoor het risico bestaat dat er in het vervolgproces onvoldoende tijd kan worden vrijgemaakt om dit goed te begeleiden. Het is in ieder geval van belang dat de provincie de regie pakt en de gemeenten zoveel mogelijk ontlast in aanbesteding-/en contractmanagement.
- Met name vanuit milieu/natuurorganisaties is er aandacht voor de route. Zij zijn blij dat ze in een vroeg stadium betrokken worden. Wel zien ze de nodige inpassingsvraagstukken. Bij de verdere uitwerking zal het draagvlak bij deze organisaties een belangrijk aandachtspunt worden omdat het veel tracédelen raakt.
- Het tracé van de route loopt is voor een groot deel hetzelfde als het beoogde racé van het 'Fietspad van de toekomst', tussen de campussen van Utrecht en Wageningen. Beide projecten zullen vanaf nu dan ook nadrukkelijk in samenhang moeten worden ontwikkeld.

4.2 Vervolgstappen

Hierna volgt een beknopte beschrijving van de vervolgstappen.

1. Keuze voorkeurstracé

Planning: resterende maanden 2018 - Q1 2019

Voor het tracédeel tussen Utrecht en Driebergen dient nog een keuze te worden gemaakt aangaande tracédeel A en B. Een keuze voor een voorkeurstracé lijkt op basis van de informatie die nu beschikbaar is niet goed te maken. Een mogelijk hulpmiddel bij keuzeprocessen is om naast de kosten van beide tracés ook de baten in kaart te brengen. In de vorm van het opstellen van maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) waarin tracé A en tracé B als projectalternatieven met elkaar vergeleken worden. Een belangrijke input voor een dergelijke MKBA zijn de verwachte verkeerskundige effecten/verandering in vervoerwaarden. Het in opdracht van de provincie Utrecht ontwikkelde 'fietsverkeersmodel' Brutus is bij uitstek geschikt om dergelijke inputs te leveren.

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden alle relevante maatschappelijke effecten van een project in kaart gebracht. Deze effecten kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld de economie, bereikbaarheid en gezondheid. De effecten worden naast de kosten van het project gezet. Om een goede vergelijking te kunnen maken worden de effecten onder één noemer geschaard door ze in euro's te waarderen. Daarmee ontstaat een integraal en zo objectief mogelijk overzicht van de maatschappelijke effecten van een project. Deze informatie kan bijvoorbeeld beleidsmakers en bestuurders helpen om keuzes te maken en te verantwoorden.

2. Algemeen bestuurlijke afspraak of convenant

Planning: Q1 2019

Samenwerkende partijen leggen de intentie tot de realisatie van de uitgewerkte snelfietsroute bestuurlijk vast. Dit gebeurt door ondertekening van een algemeen bestuurlijke afspraak of convenant door betrokken overheden, Fietzersbond en eventuele andere partijen.

Ieder werkgroep lid gaat binnen de eigen organisatie na of zijn/haar bestuurder bereid is om een algemeen bestuurlijke afspraak of convenant op hoofdlijnen te ondertekenen.

3. Gedetailleerde schouw voorkeurstracé

Planning: Q2 2019

Aangezien de schouw van de tracés inmiddels enige tijd geleden plaats heeft gevonden en deze bovendien redelijk globaal was, verdient het aanbeveling om het voorkeurstracé nogmaals zo gedetailleerd mogelijk te onderzoeken. Hierbij wordt in kaart gebracht wat de huidige situatie is ten aanzien van zaken als beschikbare fietsinfrastructuur (type, maatvoering, ondergrond), voorrangssituaties, verlichting, bewegwijzering etc.

4. Nulmeting (als voorbereiding op de ontwerpfase)

Planning: Q2 2019

Als voorbereiding op de ontwerpfase dient er een nulmeting te worden uitgevoerd van de huidige situatie. Op een aantal cruciale plekken op de route dienen er fietstellingen gehouden te worden. Daarnaast is het ook zinvol om potentiële fietsers en huidige fietsers te enquêteren.

Door monitoring van het proces vanaf het besluit om de fietsroute te verbeteren kan het effect van de verbeteringen in kaart worden gebracht en ook het effect van communicatieacties. Het is daarbij van belang om zowel kwantitatief (tellingen) en kwalitatief (enquêtes, gesprekken) onderzoek te doen: zowel voor realisatie van de maatregelen (nulmeting) als erna (éénmeting). Zo kan worden bepaald welke onderdelen effectief zijn geweest en kan worden geleerd van het gehele proces.

Het primaire doel van deze stap is het bepalen welke mate de fietsroute na het verbeteren van de kwaliteit meer gebruikt wordt dan daarvoor en bepalen extra verplaatsingen met fiets vermindering verplaatsing auto opleveren. Als secundair doel geldt dat hiermee de succesfactoren van het project bepaald kunnen worden.

5. Voorbereiding uitvoering

De voorbereidende fase van de uitvoering bestaat uit vijf deelstappen:

Stap 5a. Opstellen schetsontwerp

Planning: Q3 2019

Allereerst wordt de planning van het project op een kaartbeeld en in een Excel-overzicht weergegeven. Vervolgens worden de maatregelen uitgewerkt tot een schetsontwerp en/of een voorlopig ontwerp (VO). Deze schetsontwerpen dienen afgestemd te worden met de betrokken gemeenten en provincie, evenals met maatschappelijke partijen. Vervolgens worden ze ingebracht in (ruimtelijke) procedures. Vaak gaat het om een procedure van een verkeersbesluit.

Stap 5b. Onderzoek en procedures

Planning: Q3+Q4 2019

Met behulp van het VO kan nader onderzoek worden verricht naar allerlei zaken die verder van belang zijn bij de vervolgitwerking. Te denken valt aan:

- Grondeigendommen
- Noodzaak tot aanpassing bestemmingsplan
- Noodzaak tot watercompensatie
- Locaties waar bomen sneuvelen en de gevolgen daarvan (kapvergunning, natuurcompensatie)

- Locaties waarvoor wellicht een flora- en faunascan gedaan moet worden
- Zaken die in de grond kunnen zitten (kabels, gas-/pijpleidingen, vervuilde grond / grondverontreiniging, niet gesprongen explosieven)
- Obstakelvrije zone rondom het tracé
- Maatregelen waarvoor een verkeersbesluit genomen moet worden
- Risico op tegenwerking van bewoners
- Relevante stakeholders die eerder in het proces nog niet in beeld waren.
- Inpassing tracé in strooiroutes en groenbeheer / maaibeheer
- Eventuele nog niet genoemde vergunningen

Stap 5c. Vastleggen van de financiering van de maatregelen

Planning: Q3+Q4 2019

Op basis van een schetsontwerp kunnen de eerder gemaakte inschattingen van de kosten gedetailleerder worden ingeschat (opstellen SSK-ramingen). Bij de verdeling van de kosten hoeft het grondgebied niet zozeer leidend te zijn. Er zou ook op basis van andere factoren een keuze kunnen worden gemaakt. Bijvoorbeeld mate van profijt, afname/toename van leefbaarheid en de exploitatie. Ook op dit moment in het proces kan een MKBA een nuttig instrument zijn: het maakt inzichtelijk wie baathebbers van het project zijn en in welke mate. Dit inzicht kan helpen bij de financieringsdiscussie.

Snelfietsroutes zijn per definitie gemeentegrens overschrijdend en vragen daarom ook qua financiering om een gezamenlijke aanpak. Kosten en baten van een dergelijk project zijn vaak niet evenwichtig verdeeld over de betrokken partijen. De traditionele aanpak waarbij iedere gemeente de kosten op het eigen grondgebied voor zijn rekening neemt is bij deze projecten vaak niet adequaat. Een snelfietsrouteroute tussen twee grotere steden kan helpen mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen voor de inwoners van die steden op te lossen. Maar dat kan betekenen dat ingrijpende (en dure) maatregelen nodig zijn op het grondgebied van een tussenliggende (kleinere) gemeenten, die mogelijk een groot deel van de kosten, maar een relatief klein deel van de baten hebben.

Voor een zo groot mogelijk draagvlak is het dus belangrijk een financieringsplan voor het hele project op te stellen dat met dergelijke onevenwichtigheden rekening houdt. Bij een op te stellen samenwerkingsovereenkomst zouden uitgangspunten moeten worden meegenomen betreffende een evenwichtige verdeling van kosten en baten over de samenwerkingspartners. Dit kan op verschillende wijzen, bijv. verdeling van de kosten naar rato van inwoneraantal, maar ook op basis van fietspotentie.

Concrete mogelijkheden zijn:

- 1) Iedere gemeente financiert de voorzieningen op haar grondgebied;
- 2) Iedere wegbeheerder financiert de voorzieningen op haar wegen;
- 3) De betreffende gemeenten verdelen de totale investering op basis van het aantal inwoners;

- 4) De betreffende gemeenten verdelen de totale investering op het (bereikbaarheids-) belang.

Uiteraard kan ook een verdeelsleutel worden gekozen die bestaat uit een combinatie van bovenstaande. De uitkomsten van het onderzoek naar de fietspotentie en het maatregelpakket met bijbehorende kosten leveren de basis voor een dergelijke analyse.

Stap 5d. Uitwerken definitief ontwerp (DO) en bestekstekening

Planning: Q1+Q2 2020

In deze stap wordt het schetsontwerp van de maatregelen opnieuw verder uitgewerkt tot een DO (definitief ontwerp). Indien dit voor de uitvoering of aanbesteding noodzakelijk is, wordt er ook een bestekstekening en -beschrijving opgesteld.

Stap 5e. Doorlopen aanbestedingstraject

Planning: Q2 2020

Als de uitvoering van een maatregel uitbesteed wordt en boven het bedrag uitkomt waarvoor meerdere aannemers moeten worden uitgenodigd, dan dient er een aanbestedingstraject te worden doorlopen. Op basis van een offerte-uitvraag en de binnengekomen aanbiedingen van (meestal drie of meer) partijen wordt de kostentechnisch of kwalitatief beste partij opdracht gegeven om de maatregel uit te voeren.

6. Uitvoeren van de maatregelen

Planning: Q3+Q4 2020

Indien het kleine maatregelen betreft, dan kunnen deze in eigen beheer door de desbetreffende wegbeheerder worden uitgevoerd. Overige maatregelen worden uitgevoerd door externe aannemers. Kwaliteitscontrole op werktekeningen en uitvoering is van belang.

7. Openen van de route

Planning: Q1 2021

In deze stap wordt de opening van de route geregeld. Communiceer en bekijk de mogelijkheden met de werkgroep. Maak vervolgens afspraken over de organisatie, wie uit te nodigen, PR- en persmogelijkheden en financiën (wie betaalt wat?).

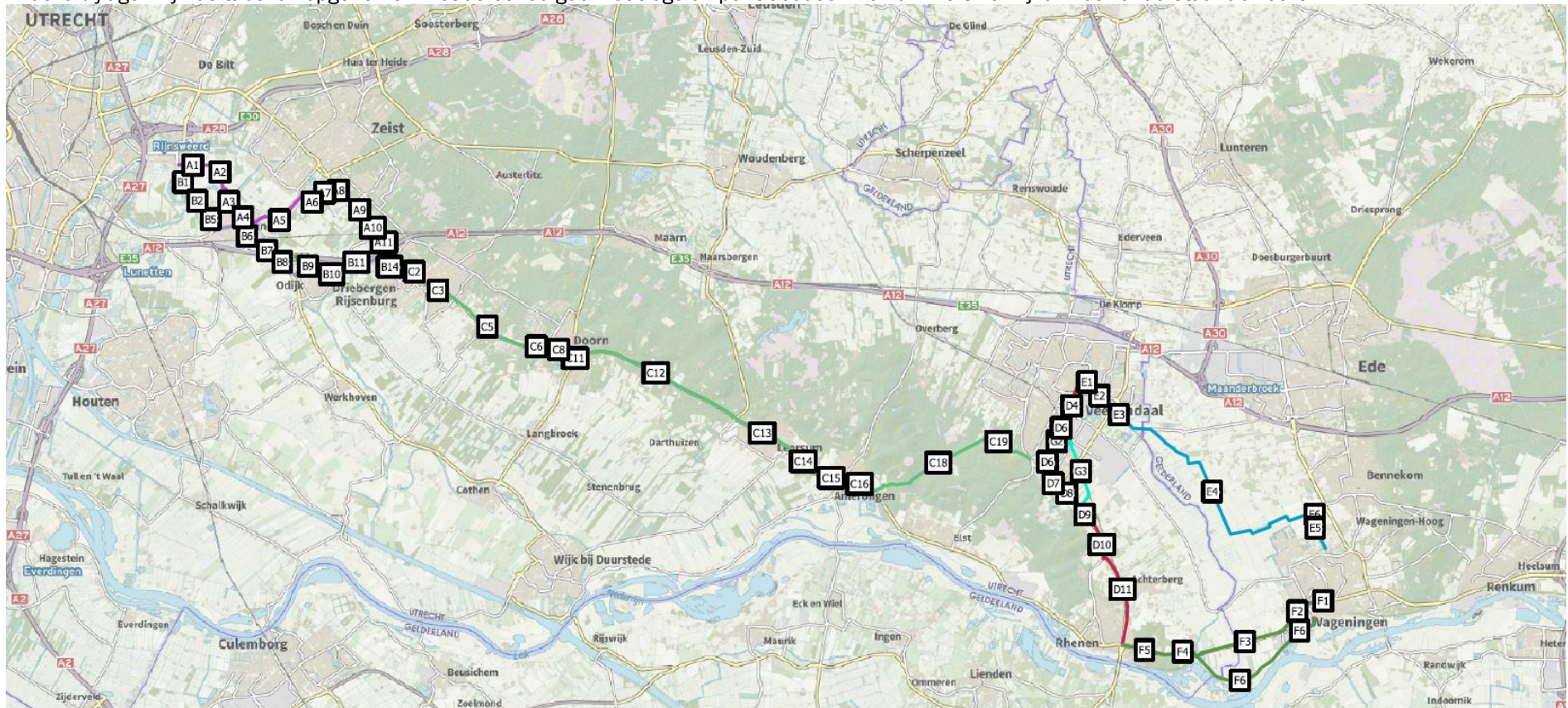
8. Monitoring (éénmeting en verder)

Planning: doorlopend na opening

Op een aantal cruciale plekken (dezelfde als in de nulmeting), worden fietstellingen gehouden om het gebruik van de fietsroute, nadat er maatregelen zijn genomen, in beeld te brengen. Daarnaast worden zowel potentiële fietsers als huidige fietsers geënkquêteerd. Eventueel kan er na een jaar opnieuw een meting worden gehouden: een tweemeting.

Bijlage 1 Maatregeltabellen

In deze bijlagen zijn de tabellen opgenomen met de benodigde maatregelen per tracédeel. De nummers verwijzen naar onderstaande kaart.



Gemeente	Nr	Deel van de route	Wegbeheerder	Lengte (meter)	Type verharding	Breedte (meter)	Verlichting	Voorrang	Overlig	Mogelijke maatregelen	Knelpunt / aandachtspunt
Utrecht	A1	Yalelaan	USP	1150	Rood asfalt	3,2	Verlicht	Ja	Tweerichting	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden met 1,3m	Gaat ten koste van bomen, lantaarnpalen verplaatsen
Utrecht	A2	Tolakkerlaan	Utrecht	650	Grijs asfalt	4	Onverlicht	Gelijkwaardig kruispunt	Gemengd verkeer (geen fietspad)	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: fietstraat met verlichting	Plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig Aanleg rode fietsstraat en plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig
Bunnik	A3	Rijnsoever en Grote laan (tot Tolhuislaan)	Bunnik	1100	Grijs asfalt	4	Spodarisch verlicht	nvt	Fietsstrook op weg (grijs)	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: fietstraat met verlichting	Plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig Aanleg rode fietsstraat en plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig
Bunnik	A4	Grote laan (Tolhuislaan-Sportlaan)	Bunnik	350	Rood asfalt	4	Verlicht	Ja	Fietsstraat	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden fietspad aansluiting Sportaan (30m, ten kosten van groen/struiken)	Gaat ten kosten van groen
Zeist	A5	Sportlaan en Koelaan	Zeist	1900	Grijs asfalt	2,7	Onverlicht (rijbaanverlichting, maar bomen)	Ja	20 cm onder berm, 2-richtingsfietspad, grotendeels aan beide zijde grote bomen (laan)	Minimaal: verlichting plaatsen en bermen roven Maximaal: verbreden naar 4,5 meter ten kosten van 1 rij bomen	Plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig Gaat ten koste van bomen, ligt waarschijnlijk gevoelig
Zeist	A6	Blikkenburgerlaan (buiten de kom)	Zeist	900	Grijs asfalt	4	Onverlicht	nvt	Gemengd verkeer, asfalt in slechte staat	Minimaal: aanbrengen grijze deklaag Maximaal: fietsstraat (rood) met verlichting	Plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig Aanleg rode fietsstraat en plaatsing verlichting ligt wellicht gevoelig
Zeist	A7	Blikkenburgerlaan (binnen de kom)	Zeist	270	Klinkers	4	Verlicht	Nee	Gemengd verkeer, afsluiting autoverkeer met paaltje	Minimaal: aanbrengen grijze deklaag Maximaal: fietsstraat (rood)	Cultuurhistorisch wellicht ongewenst Aanleg rode fietsstraat wellicht cultuurhistorisch wellicht ongewenst
Zeist	A8	Driebergseweg (tussen Blikkenburgerlaan en Heideweg)	Provincie	800	Grijs asfalt	N: 1,5-2,75 Z: 3,3	Verlicht (rijbaan)	Ja	Deels met trottoir (noordzijde), zuidzijde 2-richtingsfietspad	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: geen maatregelen KT, verbreding LT	Voor verbreding is grondaankoop nodig, wellicht lange termijn bij grootschalige reconstructie
Zeist	A9	Driebergseweg (tussen Heideweg en Odijkerweg)	Provincie	920	Grijs en klein deel rood asfalt	N: 2,8 Z: 2,6-3,3	Verlicht (rijbaan)	Ja	Zuidzijde 2-richtingsfietspad	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: geen maatregelen KT, verbreding LT	Voor verbreding is grondaankoop nodig, wellicht lange termijn bij grootschalige reconstructie
Zeist	A10	Hoofdstraat (tussen Odijkerweg en VRI Hoofdstraat / Beerschoten)	Provincie	550	Tegels en grijs asfalt	3	Verlicht (rijbaan)	Ja	2-richtingsfietspad zuidzijde, deels in slechte staat (bouwwerkzaamheden)	Minimaal: aanbrengen grijze deklaag Maximaal: geen maatregelen KT, verbreding LT	Voor verbreding is grondaankoop nodig, wellicht lange termijn bij grootschalige reconstructie
Utrechtse Heuvelrug	A11	Hoofdstraat (tussen VRI Hoofdstraat / Beerschoten en Loolaan)	Provincie	550	Tegels en rood asfalt	N: 2,4 Z: 2,4	Verlicht (rijbaan)	Ja	1-richtingsfietspaden	Minimaal: tegels vervangen door rood asfalt (450 m) Maximaal: verbreding 0,5 m en tegels vervangen door rood asfalt	
Utrechtse Heuvelrug	A12	Hoofdstraat (tussen Loolaan en Nijendal)	Provincie	100	Tegels rood	1,8-2	Verlicht (rijbaan)	nvt	1-richtingsfietspaden	Minimaal: tegels vervangen door rood asfalt Maximaal: geen maatregelen KT, verbreding LT	Voor verbreding is grondaankoop nodig, wellicht lange termijn bij grootschalige reconstructie

Gemeente	Nr	Deel van de route	Wegbeheerder	Lengte (meter)	Type verharding	Breedte (meter)	Verlichting	Voorrang	Overlig	Mogelijke maatregelen	Knelpunt / aandachtspunt
Utrecht en Bunnik	B1	Zandlaan en Vagantenpad (tussen Bolognalaan en bruggetje Kromme Rijn)	Bunnik (450m) en Utrecht (700m)	1050	Grijs asfalt	2,7-3,2	Verlicht	Gelijkwaardig kruispunt	Laantje met bomenrij beide zijden en deel met watergangen.	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden naar 4,5 meter ten koste van 1 rij bomen	Gaat ten koste van bomen, ligt waarschijnlijk gevoelig
Bunnik	B2	Vagantenpad (tussen bruggetje Krommer Rijn en Gildenring)	Bunnik	300	Beton	4	Verlicht	nvt	Deels met naastgelegen trottoir van circa 1 meter	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden naar 4,5 meter (asfalt) ten koste van (deel) trottoir en/of groen	Maatregel ligt wellicht gevoelig
Bunnik	B3	Gildenring	Bunnik	150	Grijze klinkers	4-mei	Verlicht	nvt	Gemengd verkeer	Minimaal: fietsstraat Maximaal: fietsstraat	Het nemen van maatregelen ligt gevoelig bij bewoners, bekend dat er veel weerstand is
Bunnik	B4	Lokhorstlaan	Bunnik	150	Rode tegels	1,8	Verlicht	Gelijkwaardig kruispunt	Fietsuggestiestrook	Minimaal: fietsuggestiestroken asfalteren en fietsstrook n Maximaal: fietsstraat	Het nemen van maatregelen ligt gevoelig bij bewoners, bekend dat er veel weerstand is
Bunnik	B5	Van Zijldreef	Bunnik	550	Rood asfalt	2,4	Verlicht (rijbaan)	Ja	Deels tussen bomenrij (laantje)	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden naar 3 meter ten koste van (rij) bomen	Gaat ten koste van bomen, ligt waarschijnlijk gevoelig
Bunnik	B6	Provinciale weg, Stationsweg en Schoudermantel (t/m Rumpsterweg)	Bunnik	1800	Klinkers, tegels, klein	Rijbaan 4-5 Fietspad 3,4	Verlicht (rijbaan)	Meeste punten wel		Minimaal: fietsstraat en asfalteren fietspaden Maximaal: fietsstraat en asfalteren fietspaden	Gevoeligheid bewoners onderbeken
Bunnik	B7	Schoudermantel (tussen Rumpsterweg en Parallelweg)	Bunnik	350	Asfalt grijs	Rijbaan (west) en	Verlicht	nvt	Westelijk deel (rijbaan) is ontsluiting voor 1 woning maar ziet eruit als	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: markeringen aanpassen op klein deel	
Bunnik	B8	Schoudermantel (tussen Parallelweg en Singel)	Bunnik	800	Grijs asfalt	4,8	Verlicht (rijbaan)	nvt	60-weg op rijbaan, deel slecht asfalt (200m), oversteek Singel uit de voorrang	Minimaal: 200 meter asfalt verbeteren Maximaal: fietsstraat	Oversteek Singel blijft uit de voorrang (nabij VRI)
Bunnik	B9	Singel	Bunnik	1350	Rood asfalt	3	Onverlicht	Ja	Bomenrij beide zijden fietspad (laantje). Geen bewegwijzering	Minimaal: aanbrengen verlichting Maximaal: verbreden naar 4,5 meter ten koste van (rij) bomen	Gaat ten koste van bomen, ligt waarschijnlijk gevoelig
Bunnik	B10	Zeisterweg	Bunnik	550	Rood asfalt	2,9-3	Onverlicht / soms van rijbaan	Ja	Enkele bomen, bushalte en brug	Minimaal: aanbrengen verlichting Maximaal: verbreden naar 3,5 meter ten koste van enkele bomen	Gaat ten koste van bomen, ligt waarschijnlijk gevoelig
Utrechtse Heuvelrug	B11	Fietspad langs A12	Utrechtse Heuvelrug	1400	Grijs asfalt	2,9	Onverlicht	nvt	400 meter slechte kwaliteit asfalt, deels autoverkeer toegestaan (1 adres)	Minimaal: aanbrengen verlichting en 400 meter asfalt verbeteren Maximaal: verbreden naar 3,5 meter (aanpassen poort/hek bij wildrooster) en aanbrengen verlichting	
Utrechtse Heuvelrug	B12	Fietsroute over parkeerterrein	Utrechtse Heuvelrug	100	Grijs asfalt	3,5	Verlicht	nvt	Parkeren aan weerszijden van de fietsroute	Minimaal: aanbrengen rood asfalt Minimaal: aanbrengen rood asfalt	inpassing parkeerterrein inpassing parkeerterrein
Utrechtse Heuvelrug	B13	De Woerd, Kleinoordlaan, Nijendal (tot Nijendal)	Utrechtse Heuvelrug	250	Grijs asfalt (stukje met	4-6	Verlicht	nvt	Fietsers op rijbaan	Minimaal: fietsstraat (asfalt) Maximaal: fietsstraat (asfalt)	autoroute naar sportpark en kantoor politie
Utrechtse Heuvelrug	B14	Nijendal (tot Hoofdstraat)	Utrechtse Heuvelrug	250	Tegels (rood)	2,5-2,8	Verlicht	nvt		Minimaal: tegels vervangen door asfalt Minimaal: tegels vervangen door asfalt	

Gemeente	Nr	Deel van de route	Wegbeheerder	Lengte (meter)	Type verharding	Breedte (meter)	Verlichting	Voorrang	Overlg	Mogelijke maatregelen	Knelpunt / aandachtspunt
Utrechtse Heuvelrug	C1	Kruispunt Hoofdstraat-Nijendal	Provincie	-	tegels (rood)	2	Verlicht	verkeerslicht	Geen goede opstelplek voor linksafslaan fietsers vanaf de Hoofdstraat. Ruimte beperkt door inrit en grondeigendom	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: realiseren rotonde	Geen ruimte linksaf opstelstrook bij verkeerslicht Ronde wenselijk, maar inpassing moeilijk i.v.m. doorstroming (wachtrij verkeerslicht Loolaan)
Utrechtse Heuvelrug	C2	Hoofdstraat (van Nijendal tot Hogesteeg)	Provincie	1500	tegels (rood)	1,4-2 (wisselt)	Verlicht	Ja	Op smal profiel a-niveau met naastgelegen smal trottoir	Minimaal: tegels vervangen door asfalt Maximaal: verbreden naar 2,5 meter (deels) ten koste van trottoir	Op grote delen geen trottoir meer, maar gedeeld ruimtegebruik (wellicht kantstrook voor voetgangers)
Utrechtse Heuvelrug	C3	Hoofdstraat (van Hogesteeg tot Rosariumlaan)	Provincie	300	Asfalt grijs (klein deel)	2,6	Verlicht (rijbaan)	Ja	Kwaliteit asfalt matig	Minimaal: aanbrengen nieuw asfalt rood Maximaal: aanbrengen nieuw asfalt rood	
Utrechtse Heuvelrug	C4	Hoofdstraat (van Rosariumlaan tot Horstlaan)	Provincie	260	Asfalt grijs (tegels bij rotonde)	N: 3 Z: 4	Verlicht (rijbaan)	Ja	Noordzijde fietspad. Zuidzijde ventweg. Beide zijden matige kwaliteit fietspad. Tegels bij rotonde Horstlaan	Minimaal: noordzijde aanbrengen nieuwe asfalt rood, zuidzijde aanbrengen fietsstraat (asfalt) Maximaal: noordzijde aanbrengen nieuwe asfalt rood, zuidzijde aanbrengen fietsstraat (asfalt)	
Utrechtse Heuvelrug	C5	N225 (van Horstlaan tot Woestduinlaan)	Provincie	2850	Asfalt grijs	4 (klein deel 2)	Verlicht (rijbaan)	Ja	200 m gesplitst profiel met bomenrij in midden: 2m breed	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: bij bomenrij verbreden naar 2,5 meter	Kan waarschijnlijk met behoud bomenrij
Utrechtse Heuvelrug	C6	N225 (van Woestduinlaan tot Berkenweg)	Provincie	350	Asfalt grijs	3	Verlicht (rijbaan)	Ja	Oostelijk deel ligt trottoir langs fietspad (i.v.m. bereikbaarheid bushalte)	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: verbreden naar 3,5 meter	Verbreding ten koste van trottoir (bereikbaarheid bushalte) en op delen lastig i.v.m. greppel
Utrechtse Heuvelrug	C7	N225 (van Berkenweg tot Korte Molenweg)	Provincie	300	tegels (rood)	2	Verlicht (rijbaan)	Ja	Aanliggende fietspaden. Bomen en erfgrenzen vlak langs rijbaan	Minimaal: aanbrengen rood asfalt Maximaal: geen maatregelen KT, verbreding naar 2,5-3 m	Blijft gevoelsmatige onveilig profiel, eventueel aanliggend fietspad verhoogd aanleggen maar dan groter risico (enkelzijdige) ongevallen door vallen Voor verbreding is grondaankoop nodig en/of grootschalige reconstructie (smallere rijbanen N225)
Utrechtse Heuvelrug	C8	N225 (van Korte Molenweg tot Raadhuisplein)	Provincie	350	N: tegels (rood) Z: asfalt (rood)	N: 2 Z: 2,3	Verlicht (rijbaan)	Ja	Noord: aanliggende fietspaden. Bomen en erfgrenzen vlak langs rijbaan. Zuidelijk fietspad ligt deels op grond recreatiepark: verbreding ten koste van	Minimaal: aanbrengen rood asfalt (noord) Maximaal: verbreden met 0,5 meter (zuidzijde), geen maatregelen KT, verbreding naar 2,5-3 meter LT (noord)	Voor verbreding is grondaankoop/groen verwijderen nodig en/of grootschalige reconstructie (smallere rijbanen N225)
Utrechtse Heuvelrug	C9	N225 (van Raadhuisplein tot N227)	Provincie	200	tegels (rood)	1-R: 1,8-2 2R: 3	Verlicht	Ja	Naastgelegen trottoir	Minimaal: tegels vervangen door asfalt Maximaal: verbreden met 0,5 meter en asfalteren	Gaat ten koste van trottoir
Utrechtse Heuvelrug	C10	Kruispunt N225-N227 tot Oude Woudenbergseweg	Provincie	175	Asfalt (rood)	0,7	Verlicht (rijbaan)	Ja	Kruispunt met VRI en krappe boogstralen vrachtverkeer. Fietsuggestiestrook (erg smal) gelegen naast de opstelvakken autoverkeer	Minimaal: geen maatregelen Maximaal: reconstructie verwijderen L-af opstelstrook, fietsstroken van 2,5 meter, verschijnen rijbanen, nieuwe VRI	Slechte kwaliteit / veiligheid voor de fietser (ver onder gewenst kwaliteitsniveau) Gaat ten koste van L-af opstelstrook. Over wegbreedte reconstructie nodig. Aanpassing VRI. Aan oostzijde N225 (extra) filevorming te verwachten
Utrechtse Heuvelrug	C11	N225 (Oude Woudenbergseweg tot oversteek bij Tuilland)	Provincie	100	tegels (rood)	1,8	Verlicht (rijbaan)	Ja	Noordzijde naastgelegen trottoir. Zuidzijde ventweg met langsparkeren en bomen	Minimaal: tegels vervangen door asfalt Maximaal: noordzijde verbreden naar 2,5 meter en zuidzijde fietsstraat aanbrengen	Noordzijde: gaat ten koste van (groot deel) trottoir. Zuidzijde verwijderen huidige fietspad
Utrechtse Heuvelrug	C12	N225 (Tuilland tot rotonde Broekhuizerlaan Leersum)	Provincie	5000	Grijs asfalt	3	Onverlicht	Ja	Rijbaan ook niet verlicht. Natuurwaarden en cultuurhistorische eisen	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: verbreden naar 4 meter en plaatsen verlichting	Verlichting wellicht niet haalbaar i.v.m. natuurwaarden / cultuurhistorische eisen Verbreding gaat ten kosten van bomen. Verlichting wellicht niet haalbaar i.v.m. natuurwaarden / cultuurhistorische eisen
Utrechtse Heuvelrug	C13	N225 (rotonde Broekhuizerlaan tot oostelijke komgrens Leersum)	Provincie	2200	tegels (rood), N: deels asfalt grijs	1,8-2	Verlicht (rijbaan)	Ja	Smal naastgelegen trottoir, op delen geen trottoir. Noordzijde 300 meter asfalt fietspad	Minimaal: tegels vervangen door asfalt Maximaal: KT: tegels vervangen door asfalt, verbreding naar 2,5-3 meter	LT: Voor verbreding is grootschalige reconstructie nodig (smallere rijbanen N225)
Utrechtse Heuvelrug	C14	N225 (komgrens Leersum - komgrens Amerongen / rotonde Kersweg)	Provincie	800	Grijs asfalt	1,8-2	Slecht verlicht (verlichting rijbaan weinig functie voor	Ja	Op onderdelen bomen dicht langs fietspad.	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: verbreding naar 2,5-3 meter en plaatsen verlichting	Ten koste van enkele bomen.
Utrechtse Heuvelrug	C15	N225 (rotonde Kersweg tot Schoolsteeg/De Kievit)	Provincie	1250	Rood asfalt, N: 500 m grijs asfalt	1,8-2	Verlicht (rijbaan)	Ja	Bomen langs fietspaden (beide zijden), inritten, deel geparkeerde auto's. Oversteek N225 uit de voorrang	Minimaal: aanbrengen 500 meter rood asfalt Maximaal: KT: aanbrengen 500 meter rood asfalt, LT: verbreding naar 2,5-3 meter	Voor verbreding is grootschalige reconstructie nodig (smallere rijbanen N225)
Utrechtse Heuvelrug	C16	N225 (De Kievit - rotonde Burgwal)	Provincie	475	Grijs asfalt	3m	Vanaf rijbaan (maar door bomen waarschijnlijk	Ja	Bomen langs fietspaden	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: verbreden naar 4 meter en plaatsen verlichting	Verbreding gaat ten kosten van bomen. Verlichting wellicht niet haalbaar i.v.m. natuurwaarden / cultuurhistorische eisen
Utrechtse Heuvelrug	C17	Burgwal	Utrechtse Heuvelrug	350	Gravel / kleine kiezel en	1,5-2	Verlicht	N.v.t.	Deels over parkeerterrein	Minimaal: aanbrengen fietsstraat Maximaal: aanbrengen fietsstraat	Inpassing bij parkeerterrein. Toegang sportpark
Utrechtse Heuvelrug / Veenendaal	C18	Burgwal tot Cuneraweg	Utrechtse Heuvelrug / Veenendaal	3100	Fietspad langs zandpad, deel zandpad	1,2	Onverlicht	N.v.t.	150 meter zandpad	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: aanbrengen 3,5-4 meter fietspad met verlichting	Wellicht niet haalbaar i.v.m. natuurwaarden / cultuurhistorische eisen 47
Veenendaal	C19	Cuneraweg tot Rondweg west	Veenendaal	1800	Grijs asfalt	rijbaan	Niet/beperkt verlicht	N.v.t.	Kantmarkering. Fiets op rijbaan. Alleen bestemmingsverkeer toegestaan	Minimaal: verlichting plaatsen Maximaal: aanbrengen fietsstraat en verlichting plaatsen	Wellicht niet haalbaar i.v.m. natuurwaarden / cultuurhistorische eisen

Bijlage 2 Opmerkingen maatschappelijke partijen

Gemeente	Nr	Deel van de route	Opmerkingen maatschappelijke partijen	
			Partij	Opmerking
Utrecht	A1	Yalelaan		
Utrecht	A2	Tolakkerlaan	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk	Tolakkerlaan ligt in de gemeente Zeist. Berm in de buurt van de Bisschopsweg kent waardevolle kruiden en bloemen, o.a. agrimonie, etc.. Daarnaast is er laanbeplanting. Verbreden in die zin bezwaarlijk.
Bunnik	A3	Rijnsoever en Grote laan (tot Tolhuislaan)	Fietsersbond Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Voor fietsstraat Grotelaan is ook steun (bleek bij inspraak over de Tolhuislaan). Plaatsen verlichting langs tracégedeelte A3 kan inderdaad gevoelig liggen, vanwege omringende natuur, zoals die op landgoed Niënhof en aan andere zijde die van de Kromme Rijn. Indien toch noodzakelijk zoeken naar natuurvriendelijke oplossing, zoals gebruik verlichting die alleen aanspringt bij langrijdende fietsers, dus 'dynamische verlichting', maar voorkeur gaat er naar uit daar waar paden door de natuur/natuurgebieden lopen deze wel zo donker mogelijk te laten. Voor zover toch ten koste groen, zoals bij A4, en uiteindelijk gezien belangenafweging aanvaardbaar, dan wel meteen ook kijken naar compenserende maatregelen.
Bunnik	A4	Grote laan (Tolhuislaan-Sportlaan)		
Zeist	A5	Sportlaan en Koelaan	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	De Koelaan maakt deel uit van de historische Slotas en is als zodanig aangewezen als 'Structuur categorie 1' op de gemeentelijke Monumentenlijst van de gemeente Zeist. Het Slotcomplex inclusief Koelaan en stroken daarnaast is nadien ook aangewezen als rijksmonument (monumentnr. 529955). Daarnaast kan aan de laan en bijbehorende bermen ook een bepaalde ecologische waarde worden toegekend, niet alleen aan voorkomende bomenrijen, maar ook aan de bermen. Verder loopt er ook een ecologische verbinding over de Koelaan (zie ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2009)'). Verbredingen en intensivering betekent de aanleg, beheer en onderhoud van mitigerende voorzieningen.
Zeist	A6	Blikkenburgerlaan (buiten de kom)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	De Blikkenburgerlaan maakt tot aan de Zinzendorflaan ook deel uit van oorspronkelijk aanleg van 't Slot, de zogenaamde 'Lijst van Seijst'. Is dus ook aangewezen als Monument. Dus inrichten als fietsstraat met rood asfalt kan inderdaad gevoelig liggen.
Zeist	A7	Blikkenburgerlaan (binnen de kom)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Daarnaast zijn ook de bermen hier in ecologisch opzicht bijzonder waardevol, o.a. vanwege voorkomen vele zeldzame paddenstoelen. Ook kan verlichting hier inderdaad gevoelig liggen aangezien de weg direct grenst aan natuur buitenplaats Blikkenburg en ook overige aanwezig natuur. Naar verwachting ook effecten op vleermuizen. Aan de Blikkenburgerlaan ligt het Zeister Lyceum met meer dan 1000 leerlingen. In de schoolspitsuren is hier veel deels kruisend langzaam verkeer.
Zeist	A8	Driebergseweg (tussen Blikkenburgerlaan en Heideweg)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	De Driebergseweg vormt deel Stichtse Lustwarande (SLW), waarvoor m.b.t. gewenst inrichting diverse visies en ook beeldkwaliteitsplan zijn opgesteld (zie o.a.: 'Visie Stichtse Lustwarande'). Daarbij wordt aan voorkomen bomenrijen belangrijke betekenis toegekend, aangezien deze als het ware diverse aan de as van de N-225 gelegen buitenplaatsen met elkaar verbindt. Het is dus goed daarmee vanaf het begin rekening te houden. Daarnaast moeten de bermen in ecologisch opzicht van belang worden geacht, met o.a. voorkomen grasklokjes die voorheen beschermd waren.
Zeist	A9	Driebergseweg (tussen Heideweg en Odijkerweg)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Verder vormt dit gedeelte 'zoekgebied' voor diverse dieren om zich vanuit het Kromme Rijngebied naar de Utrechtse Heuvelrug te verplaatsen, dus in die zin kan elke verdere verbreding daarvoor een belemmering vormen (zie in deze dus wederom de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2009)').
Zeist	A10	Hoofdstraat (tussen Odijkerweg en VRI Hoofdstraat / Beerschoten)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Zie ook herinrichtingsplannen Stationsgebied Driebergen-Zeist en dan in het bijzonder het betreffende 'Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist'.
Utrechtse Heuvelrug	A11	Hoofdstraat (tussen VRI Hoofdstraat / Beerschoten en Loolaan)		
Utrechtse Heuvelrug	A12	Hoofdstraat (tussen Loolaan en Nijendal)		
Totaal			Fiesersbond Veenendaal	Positief!

Gemeente	Nr	Deel van de route	Opmerkingen maatschappelijke partijen	
			Partij	Opmerking
Utrecht en Bunnik	B1	Zandlaan en Vagantenpad (tussen Bolognaalaan en bruggetje Kromme Rijn)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Bij verbredingen moet het effect op amfibieën en reptielen en andere dieren worden onderzocht en worden gecompenseerd.
Bunnik	B2	Vagantenpad (tussen bruggetje Krommer Rijn en Gildenring)	Fiesersersbond Veenendaal	De weerstand is echt enorm: de gemeente heeft 2x vergeefs geprobeerd om er een fietsstraat van te maken of om een fietspad door het naastgelegen parkje te maken. Kan de provincie trekker zijn? Een compromisoplossing zou zijn om twee smalle stroken asfalt (2x 70cm breed, als een karrenspoor) als straatprofiel te maken.
Bunnik	B3	Gildenring	Fiesersersbond Veenendaal	Ik ken geen weerstand tegen het het opwaarderen van de Lokhorstlaan met twee fietsstroken in asfalt (o.i.d.).
Bunnik	B4	Lokhorstlaan		
Bunnik	B5	Van Zijldreef		
Bunnik	B6	Provinciale weg, Stationsweg en Schoudermantel (t/m Rumpsterweg)	Fiesersersbond Veenendaal Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Zie verkeersbesluit: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-62450.html waarin voorrang Stationsweg op Koningin Julianalaan is bevestigd (van besluit uit 1964). Fietsstraat positief! Ik heb van vele aanwonenden tussen Stationsweg en Kosterijland gehoord dat zij voor aanleg van een fietsstraat zijn! Het zou mooi zijn als de parallelweg inderdaad als fietsstraat zou kunnen worden ingericht met fietsers bij stoplichten in de voorrang.
Bunnik	B7	Schoudermantel (tussen Rumpsterweg en Parallelweg)		
Bunnik	B8	Schoudermantel (tussen Parallelweg en Singel)	Fiesersersbond Veenendaal Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	In de oversteek over de Singel is een middeneiland / vluchtheuvel gewenst. Het zou mooi zijn als de parallelweg inderdaad als fietsstraat zou kunnen worden ingericht met fietsers bij stoplichten in de voorrang. Bomenrijen vermoedelijk ook van betekenis voor vleermuizen.
Bunnik	B9	Singel		
Bunnik	B10	Zeisterweg	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Onderzoek van nadelen voor de ecologische verbindingzone langs de Kromme Rijn en deze indien effecten mitigeren en compenseren.
Utrechtse Heuvelrug	B11	Fietspad langs A12	Fiesersersbond Veenendaal Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Een fietspad tussen Hoge Woerd en Hoendersteeg zou niet alleen de afstand verkorten, maar ook de mogelijkheid bieden om via Damhertlaan een snelle route te kiezen met minder verkeerslichten. Wat betreft eventuele verlichting rekening houden met uitstraling naar aangrenzende natuurgebied De Woerd en dan in het bijzonder ook ter hoogte hier voorkomende faunapassage onder de A12.
Utrechtse Heuvelrug	B12	Fietsroute over parkeerterrein	Fiesersersbond Veenendaal	Een fietspad tussen Hoge Woerd en Hoendersteeg zou niet alleen de afstand verkorten, maar ook de mogelijkheid bieden om via Damhertlaan een snelle route te kiezen met minder verkeerslichten.
Utrechtse Heuvelrug	B13	De Woerd, Kleinoordlaan, Nijendal (tot Nijendal)		
Utrechtse Heuvelrug	B14	Nijendal (tot Hoofdstraat)		
Totaal				

DECISIO

Gemeente	Nr	Deel van de route	Opmerkingen maatschappelijke partijen	
			Partij	Opmerking
Utrechtse Heuvelrug	C1	Kruispunt Hoofdstraat-Nijendal		
Utrechtse Heuvelrug	C2	Hoofdstraat (van Nijendal tot Hogesteeg)		
Utrechtse Heuvelrug	C3	Hoofdstraat (van Hogesteeg tot Rosariumlaan)		
Utrechtse Heuvelrug	C4	Hoofdstraat (van Rosariumlaan tot Horstlaan)		
Utrechtse Heuvelrug	C5	N225 (van Horstlaan tot Woestduinlaan)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Twijfels of verbreding kan met behoud bomen in middengeleider ter hoogte van landgoed De Horst.
Utrechtse Heuvelrug	C6	N225 (van Woestduinlaan tot Berkenweg)		
Utrechtse Heuvelrug	C7	N225 (van Berkenweg tot Korte Molenvweg)		
Utrechtse Heuvelrug	C8	N225 (van Korte Molenvweg tot Raadhuisplein)		
Utrechtse Heuvelrug	C9	N225 (van Raadhuisplein tot N227)	Fiesersersbond Veenendaal	Door hoge/hoekige trottoirband is effectieve breedte nog kleiner; minimaal fietspad ophogen tot (vrijwel) a niveau met trottoir (in asfalt).
Utrechtse Heuvelrug	C10	Kruispunt N225-N227 tot Oude Woudebergseweg	Fiesersersbond Veenendaal	Minimaal bredere suggestiestroken / gemengd verkeer
Utrechtse Heuvelrug	C11	N225 (Oude Woudebergseweg tot oversteek bij Tuilland)	Fiesersersbond Veenendaal	positief
Utrechtse Heuvelrug	C12	N225 (Tuilland tot rotonde Broekhuizerlaan Leersum)	Fiesersersbond Veenendaal Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Probleem zonder verlichting is hier dat de verstralers van auto's de fietsers verblinden tussen de bomen door. Automobilisten zien de fietsers niet en dimmen hun licht dan ook niet. Minimale oplossing is om m.b.v. ledjes op het fietspad het routeverloop van het fietspad aan te geven. Fietsers in de voorrang houden bij de N226 (voor doorstroming busverkeer eerder aan fietstunnel denken dan aan wijzigen voorrang voor de fiets). Hier gaat fietspad, ook al loopt het parallel aan de N225, zij het vaak wel daarvan gescheiden van een brede strook met bomen, dwars door natuur Utrechtse Heuvelrug. Langs dit stuk van de N-225 is nu geen verlichting, ook niet langs de hoofweg en teneinde negatieve effecten op de natuur te voorkomen zijn de Stichting en de Werkgroep daar dus ook geen voorstander van.
Utrechtse Heuvelrug	C13	N225 (rotonde Broekhuizerlaan tot oostelijke kongrens Leersum)	Fiesersersbond Veenendaal	Fietsers in de voorrang houden bij de N226 (voor doorstroming busverkeer eerder aan fietstunnel denken dan aan wijzigen voorrang voor de fiets).
Utrechtse Heuvelrug	C14	N225 (kongrens Leersum - kongrens Amersingen / rotonde Kersweg)	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Hier gaat fietspad, ook al loopt het parallel aan de N225, zij het vaak wel daarvan gescheiden van een brede strook met bomen, dwars door natuur Utrechtse Heuvelrug. Langs dit stuk van de N-225 is nu geen verlichting, ook niet langs de hoofweg en teneinde negatieve effecten op de natuur te voorkomen zijn de Stichting en de Werkgroep daar dus ook geen voorstander van.
Utrechtse Heuvelrug	C15	N225 (rotonde Kersweg tot Schoolsteeg/De Kievit)		
Utrechtse Heuvelrug	C16	N225 (De Kievit - rotonde Burgwal)		
Utrechtse Heuvelrug	C17	Burgwal		
Utrechtse Heuvelrug / Veenendaal	C18	Burgwal tot Cuneraweg	Fiesersersbond Veenendaal Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Het deel zandpad is eigenlijk asfalt waarover inmiddels totaal onder gestoven is Het fietspad scheiden door struiken van terugweg van het pannenkoekenrestaurant met bezoekerscentrum zodat het niet opnieuw onderstuift. Graag verbreden fietspad met markering met glow-in-the-dark. Fietspad zoveel mogelijk in de 'beegaa' legen zodat hoogteverschillen minimaal zijn (geen raciefietspad met coffeejes). Het fietspad zo kort mogelijk glad, zonder zout, door fietspaverharding zo (op 1 oor) neer te leggen dat ie 's winters door de ochtendzon wordt beschreven. Dit gedeelte gaat dwars door natuur Heuvelrug en verbreding en intensiever gebruik kan dus barrierewerking vergroten. Dat geldt ook voor aanbrengen verlichting. Dus bij voorkeur al in vroeg stadium naar mogelijk effecten een nader natuuronderzoek (vergelijk ook ecologische onderzoeken Let de Sligterpad, ook al ging dat om geheel nieuw pad)
Veenendaal	C19	Cuneraweg tot Rondweg west	Fiesersersbond Veenendaal	Afslakking naar station Veenendaal west
Totaal				

Bijlage 3 Separate bijlagen

De volgende bestanden zijn als separate bijlagen bij dit rapport gevoegd:

- Rapportage 'Verkenning snelle fietsroute Veenendaal - Wageningen'
- Maatregeltabellen in Excel-formaat
- SSK-ramingen
- Tracés als GIS-bestanden