MOBYCON

RAPPORT

**In opdracht van:**
Provincie Utrecht

**Projectnummer:**
5872

**Datum:**
December 2017

# Inventarisatie en prioritering doorfietsroutes provincie Utrecht

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## INHOUDSOPGAVE


**1. AANLEIDING EN DOEL 3**

1.1 Aanleiding 3

1.2 Doel 4

**2. PROCES 5**

2.1 Verkennen verbindingen 5

2.2 Verkennen routes 5

2.3 Routes uitwerken 5

**3. DE VIJF MEEST KANSRIJKE DOORFIETSROUTES 6**

3.1 Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein 7

3.2 Amersfoort – Soest - Baarn 10

3.3 Utrecht (stad) – Leidsche Rijn – Harmelen - Woerden 13

3.4 Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel 15

3.5 Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg 18

**4. CONCLUSIE EN ADVIES 21**

4.1 Conclusie 21

4.2 Advies 21

**BIJLAGEN 23**

Bijlage 1: Analyse en voorstel bevindingen 24

Bijlage 2: Routes volgens fietsmodel 25

Bijlage 3: Impact opwaarderen routes (kaarten) – geschatte totale fietsbewegingen 26

Bijlage 4: Impact opwaarderen routes (kaarten) – geschatte toename fietsbewegingen 32

Bijlage 5: Wegkenmerken per route 38

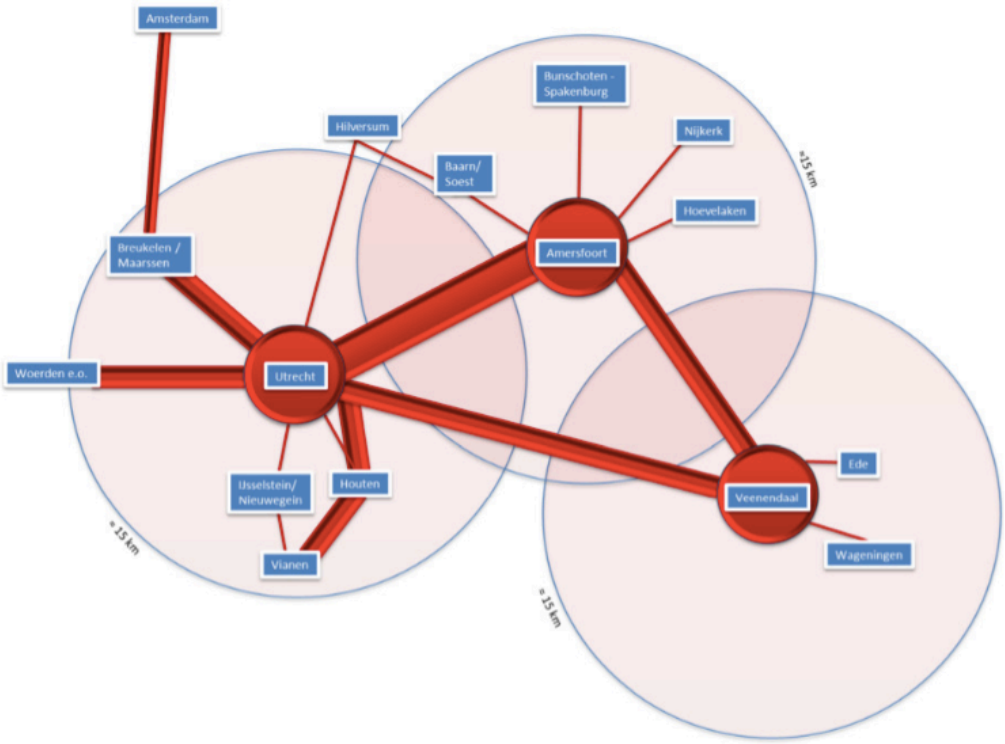

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

# 1. AANLEIDING EN DOEL

## 1.1 Aanleiding

In het coalitieakkoord van Gedeputeerde Staten van Utrecht is het bevorderen van het fietsgebruik een belangrijk aandachtspunt. De provincie wil dat in 2028 alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, vlot en comfortabel bereikbaar zijn per fiets. Daarbij heeft de provincie de ambitie om het aantal fietsers te laten toenemen. Daarnaast hecht men grote waarde aan samenwerking met andere partijen. Met het op 6 september 2016 vastgestelde Realisatieplan Fiets 2016-2020 geeft de provincie invulling aan het fietsbeleid.

Een van de activiteiten uit het Realisatieplan Fiets is de Verkenning en realisatie van doorfietsroutes. De provincie Utrecht wil hierin een faciliterende en verbindende rol spelen. De provincie heeft hiervoor een inventarisatie gemaakt van mogelijke routes. Deze routes zijn weergegeven in het volgende schema:




De verkenning naar de verbindingen Utrecht-Amersfoort en Utrecht-Veenendaal zijn gestart. De overige routes moeten tegen elkaar afgewogen worden op basis van (verwacht) gebruik, inpasbaarheid, grootste knelpunten, financierbaarheid en draagvlak.

## 1.2 Doel

Het doel is om een aantal routes tegen elkaar af te wegen op basis van (verwacht) gebruik, inpasbaarheid, grootste knelpunten, financierbaarheid en draagvlak. Het gaat om de volgende routes:

1. Utrecht (stad) – Houten – Culemborg
2. Utrecht (stad) – Houten – (Schalkwijk) - Wijk bij Duurstede
3. Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein
4. Utrecht (stad) Nieuwegein – Vianen
5. Utrecht (stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden
6. Utrecht (stad) – Maarssen – Breukelen – (Amsterdam)
7. Utrecht (stad) – Maartensdijk – Hilversum
8. Utrecht Sciencepark – (Bunnik) – Houten – Vianen
9. Veenendaal – Ede
10. Veenendaal – Wageningen
11. Veenendaal – Woudenberg+Scherpenzeel – Leusden – Amersfoort
12. Amersfoort – Hoevelaken
13. Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Nijkerk
14. Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg
15. Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn – (Hilversum)

Het eindresultaat bestaat uit een overzicht van de vijf meest kansrijke routes (hoofdstuk 3). Per route staat aangegeven wat de verwachte impact is van het optimaliseren van het fietspad. Verder wordt per route ingegaan op de nodige aanpassingen, de financierbaarheid, het draagvlak en de inpasbaarheid op grote lijnen. Dit biedt de provincie Utrecht handvaten bij het prioriteren van (toekomstige) doorfietsroutes.

# 2. PROCES

Om tot het gewenste resultaat te komen zijn een aantal stappen doorlopen waarbij routes zijn afgevallen om er uiteindelijk vijf over te houden. Hieronder beschrijven we kort de stappen en de invloed op de routes.

## 2.1 Verkennen verbindingen

In de eerste stap hebben we voor de 15 verbindingen de vervoerswaarde tussen de plaatsen berekend. Dit is in principe gedaan met BRUTUS (fietsmodel) en indien nodig zijn er aanvullende berekening gedaan. Op basis van de vervoerwaarde hebben we bepaald hoe kansrijk routes tussen plaatsen zouden kunnen zijn. Dit heeft geleid tot het advies de volgende routes verder uit te werken:

1. Utrecht (Stad) – Nieuwegein – IJsselstein
2. Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn
3. Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden
4. Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel
5. Utrecht (stad) – Houten
6. Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

In bijlage 1 vindt u de memo waarin bovenstaande verder is uitgewerkt.

## 2.2 Verkennen routes

Vervolgens zijn mogelijke routes bepaald met behulp van BRUTUS. Op basis hiervan is besloten met vijf van de zes routes verder te gaan, te weten:

1. Utrecht (Stad) – Nieuwegein – IJsselstein
2. Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn
3. Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden
4. Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel
5. Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

In bijlage 2 vindt u de memo waarin bovenstaande verder is uitgewerkt.

## 2.3 Routes uitwerken

In de laatste stap zijn de vijf routes uitgewerkt met het volgende:

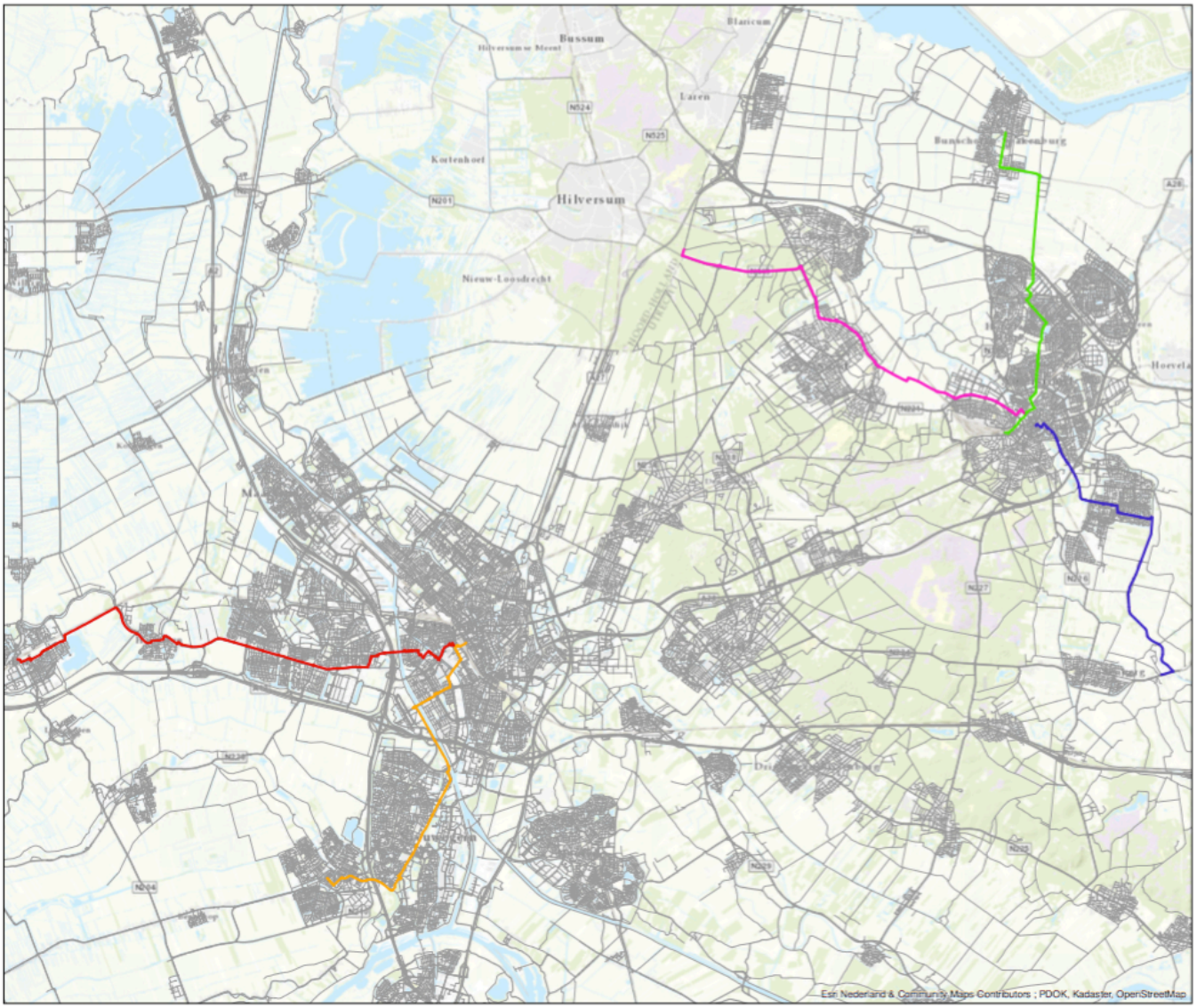
- kaart met de route;
- vervoerspotentie van de route;
- draagvlak (op basis van beleidsdocumenten);
- impact van de aanpassingen;
- benodigde aanpassingen (op basis van het netwerk van de Fietsersbond uit 2014) en de inpasbaarheid hiervan;
- globale kosten van de aanpassingen.

De resultaten hiervan vindt u in het volgende hoofdstuk.

## 3. DE VIJF MEEST KANSRIJKE DOORFIETSROUTES

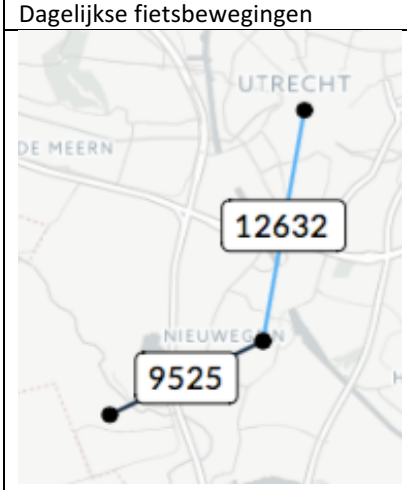
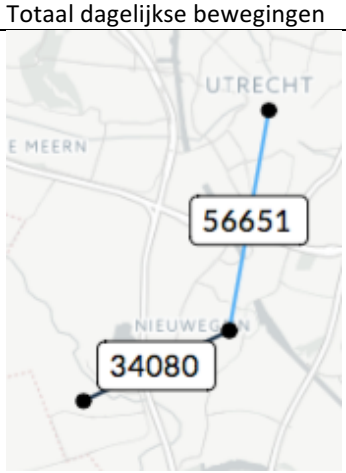
In onderstaande kaart staan de vijf routes weergeven. Hierbij geldt:

- Oranje = Utrecht (Stad) – Nieuwegein – IJsselstein
- Roze = Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn
- Rood = Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden
- Blauw = Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel
- Groen = Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg



## 3.1 Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein

### 3.1.1 Vervoerspotentie tussen de plaatsen

| Dagelijkse fietsbewegingen | Totaal dagelijkse bewegingen |
|---|---|
|   |   |

### 3.1.2 Draagvlak

De gemeente IJsselstein heeft in haar mobiliteitsagenda uitgesproken dat zij de wens heeft om IJsselstein (wat betreft de fiets) te verbinden met omliggende plaatsen in de regio. In het GVVP is opgenomen dat daarom de ontbrekende verbindingen tussen IJsselstein en omliggende plaatsen zo snel mogelijk moeten worden aangelegd zodat er een robuust hoofdfietsnetwerk ontstaat.

In het GMP van de gemeente Nieuwegein staat dat 1/3 van alle verplaatsingen tot 7,5 km met de fiets moet worden gedaan. In het kader van Nieuwegein Fietsstad wordt er de ambitie uitgesproken om het fietsnetwerk naar een hoger niveau te brengen op het gebied van veiligheid, ontbrekende schakels, herkenbaarheid, comfort en kwaliteit.

De gemeente Utrecht heeft in het GVVP in 2005 een heldere visie opgesteld voor hoogwaardige fietsverbindingen. Volgens het stedelijk hoofdfietsnetwerk van 2015 moesten alle stadsdelen van Utrecht door middel van hoogwaardige fietsverbindingen op elkaar zijn aangesloten. Daarnaast wil de gemeente dat in 2020 alle kerngebieden in de regio Utrecht met elkaar zijn verbonden door hoogwaardige fietsverbindingen.

### 3.1.3 Impact van opwaarderen tot doorfietsroute-kwaliteit

| Route | Tussen plaatsen | Aantal fietsritten | | Gemiddelde fietsafstand (km) | | Totale fietsafstand (km) | | Totaal aantal ritten | | Aandeel fietsen in totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. |
| Utrecht-IJsselstein | Utrecht-Nieuwegein | 304 | 2,2 % | -0,02 | -0,2 % | 1686 | 2,0 % | 272 | 0,4 % | 0,4 % | 1,8 % |
| | Utrecht-Ijsselstein | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Nieuwegein-Ijsselstein | 284 | 3,6 % | 0,02 | 0,2 % | 1262 | 3,8 % | 48 | 0,2 % | 1,1 % | 3,4 % |

Tussen Nieuwegein en IJsselstein wordt een toename van het aantal fietsbewegingen verwacht van 3,6% (±300 in totaal) en tussen Utrecht en Nieuwegein van 2,2% (±300 in totaal).

Indien we kijken naar de toename van het aantal fietsbewegingen per deel van de route zien we dat de route met name veel reiziger aantrekt binnen Nieuwegein en op het stuk tussen IJsselstein en Nieuwegein. Op het Utrechtse deel van de route is de impact relatief klein. Dit kan verklaard worden doordat de route voor veel mensen van en naar Utrecht niet de meeste logische route is en doordat er aantrekkelijke alternatieven zijn.

In bijlage 3 vindt u de verwachte hoeveelheid fietsbewegingen per deel van de fietsroute en in bijlage 4 vindt u de verwachte toename in fietsbewegingen per deel van de fietsroute.

### 3.1.4 Benodigde aanpassingen voor opwaarderen

Benodigde aanpassingen (op basis van bijlage 5):

- De doorfietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein bestaat voor 85% uit asfalt. De overige 15% van de route bestaat uit tegels en klinkers. Voor een doorfietsroute is het van belang dat de route uit asfalt bestaat vanwege het comfort. Deze tegels en klinkers liggen voornamelijk in Nieuwegein en IJsselstein.
- 58% van de route gaat over solitaire- of aanliggende fietspaden. Daarnaast gaat 21% van de route over een normale weg en 15% over een weg met een fiets(suggestie)strook. Het eerste stuk vanuit het centrum van Utrecht naar Nieuwegein bestaat uit veel aanliggende- en solitaire fietspaden. Tussen Nieuwegein en IJsselstein bestaat het tracé voornamelijk uit fiets(suggestie)stoken en normale wegen. Deze wegen worden weinig door gemotoriseerd verkeer gebruikt omdat doorgaand verkeer op de meeste gedeeltes niet mogelijk is. Dit geldt vooral voor het gedeelte van de route in Nieuwegein.
- 95% van de route is goed verlicht. Mede doordat de route grotendeels door bebouwd gebied gaat. Hierdoor hoeven er op het gebied van verlichting geen/weinig aanpassingen gedaan te worden.

Inpasbaarheid:

- De gedeeltes van de route die nog uit tegels of klinkers bestaan liggen voornamelijk in IJsselstein en in mindere mate in Nieuwegein. In IJsselstein is dit het deel dat naar het centrum van de stad gaat. In Nieuwegein is dit een gedeelte waarvan de stroken voor fietsers geasfalteerd zijn maar waar het midden van de weg bestraat is.
- In het centrum van IJsselstein is het niet mogelijk om een ander type weg voor de fietsers aan te leggen door de beperkte ruimte. Daarnaast is het Jaagpad langs de Hollandse IJssel in IJsselstein te smal voor een doorfietsroute. De route kan het best beginnen bij de Paardenlaan ter hoogte van de Meester Abbink Spainkstraat zodat de route niet tot aan het centrum doorloopt over klinkers. Daarnaast moet het Jaagpad langs de Hollandse IJssel verbreed worden.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

- In Nieuwegein zou het gedeelte waar de route nu over een weg met fiets(suggestie)stroken gaat ingericht kunnen worden als fietsstraat of de status hiervan krijgen door het hoge aantal fietsers dat gebruik maakt van deze doorgaande route voor fietsers. Het deel in Nieuwegein dat bestaat uit normale straat of uit een weg met fiets(suggestie)stroken bedraagt ongeveer 2,5 kilometer.

### 3.1.5 Globale kosten van de aanpassingen

De kosten van het realiseren van een doorfietsroute tussen Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein zijn laag. De route gaat grotendeels over geasfalteerde delen en alleen in het centrum van IJsselstein gaat de route over bestrating. De enige aanpassing die gedaan moet worden is de verbreding van het Jaagpad in IJsselstein. Dit pad is momenteel niet breed genoeg om als doorfietsroute te functioneren.

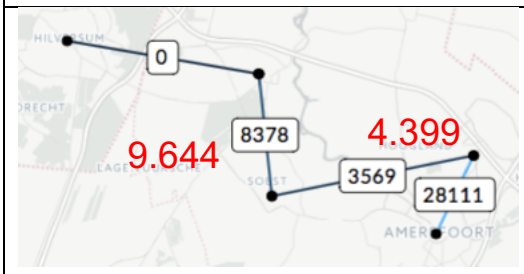
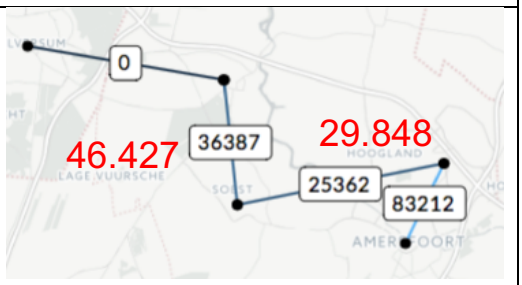
Daarnaast hoeft het gedeelte over de normale straat en over fiets(suggestie)stroken in Nieuwegein ook niet aangepast te worden doordat fietsers al over asfalt rijden. Dit traject in Nieuwegein wordt door weinig auto's gebruikt omdat doorgaand verkeer geen gebruik kan maken van de weg.

### 3.1.6 Conclusie

- De impact van het opwaarderen is dat er naar schatting een stijging van het aantal dagelijkse fietsbewegingen van 3,6% (in totaal ±300 bewegingen) tussen Nieuwegein en IJsselstein en 2,2% (in totaal ±300 bewegingen) zal zijn. In absolute aantallen zijn dit, in verhouding tot de andere routes, hoge toenames (relatief gezien niet doordat er simpelweg veel bewegingen tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein zijn).
- De fietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein is al grotendeels geschikt als doorfietsverbinding. Alleen in IJsselstein moeten enkele aanpassingen gedaan worden. Dit maakt dat de kosten relatief laag zullen zijn.
- Op basis van beleidsdocumenten lijkt het dat de gemeenten positief staan tegenover de ontwikkeling van doorfietsroutes, met name de gemeente Utrecht.

## 3.2 Amersfoort – Soest - Baarn

### 3.2.1 Vervoerspotentie tussen de plaatsen

| Fiets | Totaal |
|---|---|
|  |  |





(Rood is na correctie)

### 3.2.2 Draagvlak

De gemeente Amersfoort stelt in het GVVP dat het comfort op de fietsroutes verbeterd moet worden. Daarnaast wil de gemeente de fietsinfrastructuur afstemmen op de behoeften van de gebruikers en de drukte op de fietspaden. De hoofdfietsroutes in Amersfoort moeten beter herkenbaar zijn en ontbrekende schakels in de fietsroutes moeten worden aangelegd.

In het GVVP van de gemeente Soest staat dat de directheid, het comfort en de veiligheid op de primaire- en secundaire fietsroutes in de gemeente Soest verbeterd moeten om te zorgen voor een toename van het aantal fietsers.

Om het fietsverkeer te stimuleren stelt de gemeente Baarn in het GVVP dat er ingezet moet worden op het realiseren van een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen, voornamelijk gericht op korte reisafstanden. Dit moet leiden tot een toename van het gebruik van de fiets op deze afstanden.

### 3.2.3 Impact van opwaarderen tot doorfietsroute-kwaliteit

| Route | Tussen plaatsen | Aantal fietsritten | | Gemiddelde fietsafstand (km) | | Totale fietsafstand (km) | | Totaal aantal ritten | | Aandeel fietsen in totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. |
| Amersfoort-Baarn | Amersfoort-Soest | 99 | 2,5 % | -0,05 | -0,4 % | 562 | 2,1 % | 384 | 1,6 % | 0,1 % | 0,9 % |
| | Amersfoort-Baarn | 92 | 15,3 % | 0,44 | 2,2 % | 1075 | 17,8 % | 434 | 4,9 % | 0,7 % | 10,0 % |
| | Soest-Baarn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Het opwaarderen van de fietsroute leidt tot een stijging van het aantal dagelijkse fietsbewegingen tussen Amersfoort en Baarn van 15,3% (±100 in totaal). Tussen Amersfoort en Soest leidt een opwaardering van de route naar schatting tot een stijging van 2,5% van de dagelijkse fietsbewegingen (±100 in totaal). Doordat reizigers tussen Baarn en Amersfoort via Soest reizen zouden er dus ±200 extra fietsbewegingen tussen Amersfoort en Soest komen.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Indien we inzoomen op de route (bijlage 4) is er een over de gehele route een toename te zien van het aantal fietsers. Dit is met name het geval op het gedeelte tussen Amersfoort en Soest (een toename van ±700 dagelijkse fietsbewegingen). Op de verbinding tussen Baarn en Soest wordt slechts een kleine verhoging van het aantal dagelijkse fietsbewegingen verwacht.

In bijlage 3 vindt u de verwachte hoeveelheid fietsbewegingen per deel van de fietsroute en in bijlage 4 vindt u de verwachte toename in fietsbewegingen per deel van de fietsroute.

### 3.2.4 Benodigde aanpassingen voor opwaarderen

Benodigde aanpassingen (op basis van bijlage 5):

- 32% van de route bestaat uit klinkers of tegels, terwijl 61% uit asfalt bestaat. De klinkers/tegels liggen voornamelijk in de bebouwde omgeving in Soest en in Amersfoort. Bij een doorfietsroute is het gewenst dat deze tegels worden vervangen door asfalt.
- De fietsroute gaat voor 58% over aanliggende fietspaden. Daarnaast loopt een gedeelte van de route in Amersfoort over een ventweg. Tussen Amersfoort en Soest gaat de doorfietsroute over een normale weg die beperkt kan worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Om de fietsers hier een duidelijke en veilige plek te geven op deze weg kan deze verbreed worden waarbij er een fiets(suggestie)strook kan worden aangelegd.
- De fietsverbinding Amersfoort – Soest – Baarn is op 10% van de route niet verlicht. In een goede doorfietsroute is goede verlichting van belang.

Inpasbaarheid:

- Op alle gedeeltes van de route waar momenteel nog klinkers of tegels liggen is het mogelijk om hier asfalt voor in de plaats te leggen. Deze gedeeltes liggen voornamelijk binnen de bebouwde kom.
- Om te zorgen voor een directe en veilige fietsverbinding moet het gedeelte tussen Soest en Amersfoort aangepast worden met op z'n minst een fiets(suggestie)strook. Doordat er aan weerszijde een bomenrij en een sloot zijn, kunnen deze stroken niet al te breed worden.

### 3.2.5 Globale kosten van de aanpassingen

Ongeveer een derde van de fietsroute bestaat uit momenteel uit klinkers of tegels. In een ideale fietsroute worden alle tegels of klinkers vervangen door asfalt. Daarnaast is 10% van de route momenteel nog niet verlicht en moet het tracé tussen Soest en Amersfoort aangepast worden zodat hier fiets(suggestie)stroken kunnen komen te liggen. De kosten voor de aanpassingen zijn daarom ook hoog.

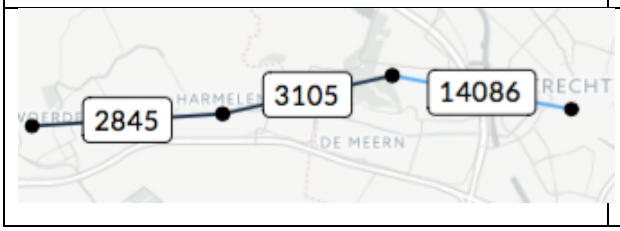
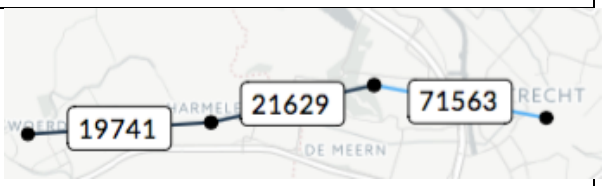
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

### 3.2.6 Conclusie

- Tussen Amersfoort en Baarn wordt een toename van het aantal fietsbeweingen van 15,3% (±100 in totaal) verwacht en tussen Amersfoort en Soest van 2,5% (±100 in totaal). Dit betekent dat er in totaal ±200 extra fietsbewegingen tussen Amersfoort en Soest zullen zijn doordat reizigers tussen Baarn en Amersfoort via Soest reizen. In vergelijking tot de andere routes zijn de absolute toenames laag. De relatieve toename tussen Amersfoort en Baarn is wel vrij hoog.
- Er zijn relatief veel aanpassingen aan de route nodig voor de beoogde kwaliteit (klinkers vervangen door asfalt en verlichting aanbrengen). Bijbehorende kosten worden vrij hoog geschat.
- Op basis van beleidsdocumenten lijkt het dat de gemeenten positief staan tegenover de ontwikkeling van doorfietsroutes, met name de gemeente Amersfoort.

## 3.3 Utrecht (stad) – Leidsche Rijn – Harmelen - Woerden

### 3.3.1 Vervoerspotentie tussen de plaatsen

| Fiets | Totaal |
|---|---|
|   |   |

### 3.3.2 Draagvlak

De gemeente Utrecht heeft in het GVVP in 2005 een heldere visie opgesteld voor hoogwaardige fietsverbindingen. Volgens het stedelijk hoofdfietsnetwerk van 2015 moeten alle stadsdelen van Utrecht door middel van hoogwaardige fietsverbindingen op elkaar zijn aangesloten. Daarnaast wil de gemeente dat in 2020 alle kerngebieden in de regio Utrecht met elkaar zijn verbonden door hoogwaardige fietsverbindingen.

De gemeente Woerden stelt in de recent opgestelde Verkeersvisie dat het belangrijk is dat er een snelfietsroute wordt gerealiseerd tussen Woerden en Utrecht. Hiernaast geven ze aan dat er binnen Woerden directere (fiets)verbindingen tussen verschillende stadsdelen moeten ontstaan.

### 3.3.3 Impact van opwaarderen tot doorfietsroute-kwaliteit

| Route | Tussen plaatsen | Aantal fietsritten | | Gemiddelde fietsafstand (km) | | Totale fietsafstand (km) | | Totaal aantal ritten | | Aandeel fietsen in totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. |
| Utrecht-Woerden | Utrecht-Woerden | 406 | 11,2 % | -0,07 | -0,5 % | 3117 | 10,7 % | 739 | 2,8 % | 1,1 % | 8,2 % |

Tussen Utrecht en Woerden wordt een stijging van het aantal fietsbewegingen van 11,2% (±400 in totaal) verwacht.

Met name op het tracé op de Zandweg en het tracé tussen Harmelen en Woerden is het aantal toegenomen dagelijkse fietsbewegingen fors. Op de Zandweg ter hoogte van de Meern neemt het aantal dagelijkse fietsbewegingen toe met ±1700. Dit komt waarschijnlijk doordat ook reizigers binnen Leidsche Rijn en reizigers met andere herkomsten en bestemmingen ook gebruik zullen maken van het fietspad. Ook op de stukken tussen Leidsche Rijn en Harmelen en tussen Harmelen en Woerden is er een vrij grote toename (respectievelijk ±350 en ±600).

In bijlage 3 vindt u de verwachte hoeveelheid fietsbewegingen per deel van de fietsroute en in bijlage 4 vindt u de verwachte toename in fietsbewegingen per deel van de fietsroute.

### 3.3.4 Benodigde aanpassingen voor opwaarderen

Benodigde aanpassingen (op basis van bijlage 5):

- 91% van de route gaat momenteel al over asfalt of beton. De overige 9% gaat grotendeels over klinkers (veelal in Harmelen). Voor een doorfietsroute is het gewenst dat de route over geasfalteerde paden of wegen gaat.
- Op 64% van de wegen gaat de route over normale wegen. Echter gaat de route vanaf de Daphne Schippersbrug op de Zandweg gelijk over in een fietsstraat. Deze fietsstraat wordt gerekend als normale weg maar heeft een lengte van 5 kilometer. Deze hoeft dus niet aangepast te worden. Tussen de fietsstraat en een aanliggend fietspad bij Harmelen gaat de route over een normale weg. Door hier andere markering aan te brengen of deze weg te verbreden krijgt de fietser hier meer ruimte. In het centrum van Harmelen zouden fietssuggestiestroken aangelegd kunnen worden. Tussen Harmelen en Woerden hoeven geen aanpassingen te worden gedaan omdat de route over solitaire fietspaden gaat of over wegen die voor gemotoriseerd verkeer doodlopen.
- De route Utrecht – Woerden is grotendeels verlicht. Alleen op de gedeeltes tussen Woerden en Harmelen en tussen Harmelen en Utrecht is de route beperkt verlicht doordat hier weinig lantaarnpalen staan.

Inpasbaarheid:

- Het is mogelijk om de klinkers in Harmelen te vervangen door asfalt. Vanwege de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Harmelen is dit niet aan te raden. Daarnaast gaat het ook om een klein gedeelte van de route waardoor er weinig hinder is.
- Op de route tussen de Zandweg en Harmelen gaat de route over ongeveer anderhalve kilometer over een normale weg. Deze zou verbreed kunnen worden maar doordat deze weg de parallelweg is van de N198 rijdt hier vrijwel alleen bestemmingsverkeer. Verbreden van deze weg zou er ook toe kunnen leiden dat juist meer gemotoriseerd verkeer deze route zal gebruiken. Fiets(suggestie)stroken op deze weg zouden fietsers wel een duidelijkere plek op de weg geven.

### 3.3.5 Globale kosten van de aanpassingen

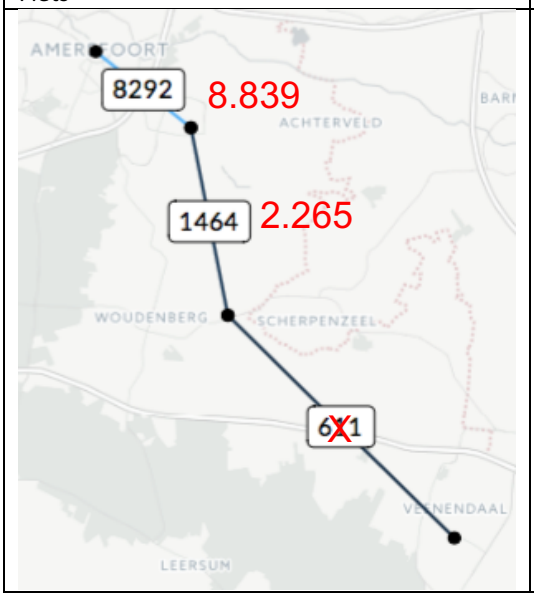
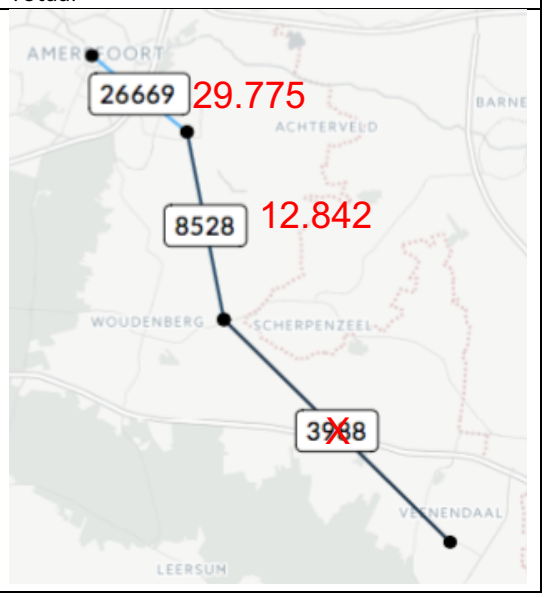
De enige aanpassing die echt noodzakelijk is, is het aanbrengen van fiets(suggestie)stroken op het gedeelte tussen het einde van de fietsstraat op de Zandweg en het begin van het aanliggende fietspad bij de Sportlaan ten oosten van Harmelen. De kosten van de aanpassingen op deze route zijn daarom laag.

### 3.3.6 Conclusie

- Tussen Utrecht en Woerden wordt een stijging van het aantal fietsbewegingen van 11,2% (400 in totaal) verwacht. Dit is in absolute zin de route met de grootste toename.
- Er hoeven weinig aanpassingen op de route Utrecht – Harmelen – Woerden te worden gedaan. Dit betekent dat de kosten van opwaarderen ook relatief laag zullen zijn.
- Vanuit zowel de gemeente Woerden als Utrecht is het draagvlak zeer hoog. Woerden noemt de doorfietsroute naar Utrecht expliciet in het beleid.

## 3.4 Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel

### 3.4.1 Vervoerspotentie tussen de plaatsen

| Fiets | Totaal |
|---|---|
|  |  |



(Rood is na correctie)

### 3.4.2 Draagvlak

De gemeente Amersfoort stelt in het GVVP dat het comfort op de fietsroutes verbeterd moet worden. Daarnaast wil de gemeente de fietsinfrastructuur afstemmen op de behoeften van de gebruikers en de drukte op de fietspaden. De hoofdfietsroutes in Amersfoort moeten beter herkenbaar zijn en ontbrekende schakels in de fietsroutes moeten worden aangelegd.

De gemeente Leusden wil inzetten op doorfietsroutes tussen Leusden en Amersfoort. Daarnaast wil de gemeente de fietsroutes tussen Leusden centrum en het bedrijventerrein promoten bij bedrijven zodat meer werknemers gaan fietsen.

De gemeente Woudenberg wil ook het fietsnetwerk verbeteren. Dit onder andere voor het ontsluiten van belangrijke functies in de kern. Daarnaast is het de bedoeling dat fietspaden vanuit het dorp aansluiten op fietsroutes uit het buitengebied.

### 3.4.3 Impact van opwaarderen tot doorfietsroute-kwaliteit

| Route | Tussen plaatsen | Aantal fietsritten | | Gemiddelde fietsafstand (km) | | Totale fietsafstand (km) | | Totaal aantal ritten | | Aandeel fietsen in totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. |
| Amersfoort-Woudenberg | Amersfoort-Leusden | 159 | 1,7 % | 0,06 | 0,6 % | 1040 | 2,4 % | 430 | 1,4 % | 0,1 % | 0,4 % |
| | Amersfoort-Woudenberg | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Leusden-Woudenberg | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Het opwaarderen van de fietsroute Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel zorgt voor een bescheiden toename van het aantal fietsbewegingen tussen Amersfoort en Leusden (1,7%, ±150 in totaal). Dit komt waarschijnlijk doordat reizigers tussen Woudenberg en Amersfoort een andere route nemen. Zij fietsen waarschijnlijk niet via Leusden maar via de Arnhemseweg. De beoogde doorfietsroute is dan ook met name gericht op de verbinding tussen Leusden-oost en het centrum van Amersfoort en op de verbinding tussen Woudenberg+Scherpenzeel en Leusden.

De toename van het aantal fietsbewegingen op de beoogde route tussen Leusden en Amersfoort is na opwaardering beperkt. Op sommige delen van de route neemt het aantal fietsers toe en op sommige gedeeltes is er een kleine afname. Dit is te verklaren doordat de huidige infrastructuur al vrij goed is.

In bijlage 3 vindt u de verwachte hoeveelheid fietsbewegingen per deel van de fietsroute en in bijlage 4 vindt u de verwachte toename in fietsbewegingen per deel van de fietsroute.

### 3.4.4 Benodigde aanpassingen voor opwaarderen

Benodigde aanpassingen (op basis van bijlage 5):

- De route gaat grotendeels over paden en wegen die geasfalteerd zijn. Alleen in Amersfoort vanaf het centrum naar de stadsring liggen klinkers. Vanaf de stadsring gaat de route over geasfalteerde paden in de richting van Leusden en Woudenberg+Scherpenzeel.
- 90% van de route gaat over solitaire- of aanliggende fietspaden. In het centrum van Amersfoort gaat de route eerst gedeeltelijk over een weg met fiets(suggestie)stroken en een fietsstraat. Hier hoeven dus geen aanpassingen aan gedaan te worden.
- De helft van de route Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel is goed verlicht. Voor de andere helft geldt dat niet deze niet verlicht is. Het niet verlichte traject ligt tussen Leusden en Woudenberg+Scherpenzeel.

Inpasbaarheid:

- Aan de wegverharding hoeft op de route niets aangepast te worden. Dit omdat het vervangen van de klinkers in het centrum van Amersfoort niet gewenst is vanwege het historische karakter van het centrum van Amersfoort.
- Op de locaties waar nu fiets(suggestie)stroken liggen kunnen geen aanliggende fietspaden aangelegd worden door de beperkte breedte.
- Het gedeelte tussen Woudenberg+Scherpenzeel en Leusden zou verlicht moeten worden om ’s avonds ook aantrekkelijk te zijn voor fietsers in verband met (sociale) veiligheid. Op dit fietspad is het mogelijk om verlichting te plaatsen.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

### 3.4.5 Globale kosten van de aanpassingen

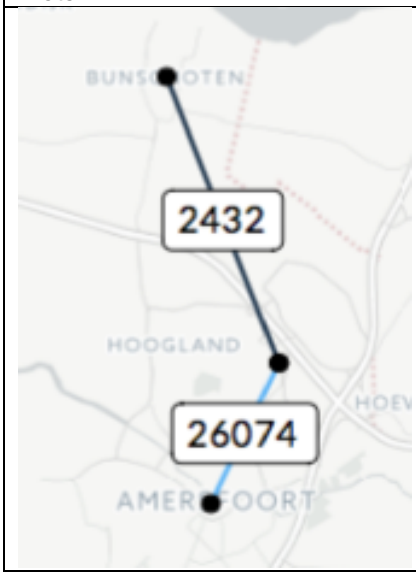
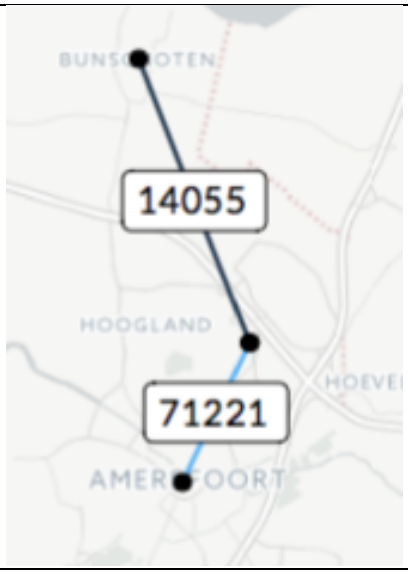
Er hoeven geen aanpassingen gedaan te worden in de verharding of in het type fietspad omdat dit niet nodig is of omdat er geen ruimte voor is. Hierdoor zouden de kosten zeer laag zijn voor het tracé tussen Amersfoort en Leusden. Doordat er verlichting moet worden aangebracht op een deel van de route worden de uiteindelijke kosten geraamd op gemiddeld.

### 3.4.6 Conclusie

- Er wordt een stijging in het aantal dagelijkse fietsbewegingen verwacht van slechts 1,7% (±150 in totaal) tussen Amersfoort en Leusden. Tussen Amersfoort en Woudenberg+Scherpenzeel en tussen Leusden en Woudenberg+Scherpenzeel wordt zelfs helemaal geen toename verwacht.
- Er hoeven weinig aanpassingen te gebeuren op het deel tussen Amersfoort en Leusden. Op het stuk tussen Leusden en Woudenberg+Scherpenzeel zou er verlichting geplaatst moeten worden. Kosten voor het opwaarderen van de totale route worden daarom op gemiddeld geschat (niet hoog, niet laag).
- Op basis van beleidsdocumenten concluderen we dat het erop lijkt dat de gemeenten positief staan tegenover de ontwikkeling van doorfietsroutes, met name de gemeente Amersfoort.

## 3.5 Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

### 3.5.1 Vervoerspotentie tussen de plaatsen

| Fiets | Totaal |
|---|---|
|  |  |



### 3.5.2 Draagvlak

De gemeente Amersfoort stelt in het GVVP dat het comfort op de fietsroutes verbeterd moet worden. Daarnaast wil de gemeente de fietsinfrastructuur afstemmen op de behoeften van de gebruikers en de drukte op de fietspaden. De hoofdfietsroutes in Amersfoort moeten beter herkenbaar zijn en ontbrekende schakels in de fietsroutes moeten worden aangelegd.

In het GVVP van Bunschoten staat dat de gemeente in gaat zetten op het comfort op het hoofdfietsnetwerk. Dit doen ze onder andere door het fietspaden te voorzien van rood asfalt en door het bewegwijzeren van de hoofdfietsroutes richting het centrumgebied. Daarnaast zet de gemeente in op het realiseren van voorzieningen die momenteel nog ontbreken op het hoofdfietsnetwerk.

### 3.5.3 Impact van opwaarderen tot doorfietsroute-kwaliteit

| Route | Tussen plaatsen | Aantal fietsritten | | Gemiddelde fietsafstand (km) | | Totale fietsafstand (km) | | Totaal aantal ritten | | Aandeel fietsen in totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. | Abs. | Rel. |
| Amersfoort-Bunschoten | Amersfoort-Bunschoten | 174 | 5,5 % | 0,07 | 0,4 % | 1530 | 6,0 % | 858 | 5,0 % | 0,1 % | 0,6 % |

Het opwaarderen van deze fietsroute leidt naar schatting tot een toename van de dagelijkse fietsbewegingen tussen Amersfoort en Bunschoten van 5,5% (±150 in totaal).

Deze toename concentreert zich echter niet alleen op de beoogde route tussen Amersfoort en Bunschoten maar ook op de route langs de N199.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

In bijlage 3 vindt u de verwachte hoeveelheid fietsbewegingen per deel van de fietsroute en in bijlage 4 vindt u de verwachte toename in fietsbewegingen per deel van de fietsroute.

### 3.5.4 Benodigde aanpassingen voor opwaarderen

Benodigde aanpassingen (op basis van bijlage 5):

- Het merendeel van de route gaat over wegen of paden die geasfalteerd zijn (66%). Daarnaast zijn er gedeeltes van de route die bestraat zijn. Dit is in het centrum van Amersfoort, op een fietspad vanaf de Laan der Hoven tot aan Oude Zevenhuizerstraat en op een gedeelte van de route in Bunschoten.
- Het grootste deel van de route in Amersfoort gaat over solitaire- of aanliggende fietspaden. Daarnaast gaat de route op de Laan der Hoven en in Bunschoten over een normale weg. Op de Zevenhuizerstraat tussen de bebouwde kom en de rotonde met de N806 ligt een 60-km/h weg met fietssuggestiestroken. In het centrum van Amersfoort op de Schimmelpennickstraat ligt een fiets(suggestie)strook. Op een doorfietsroute is het van belang dat er buiten de bebouwde kom minstens aanliggende fietspaden zijn op wegen die ook regelmatig door automobilisten worden gebruikt.
- Op een klein gedeelte van de route blijkt dat de route niet goed verlicht is (8% slecht en 25% beperkt). Op een deel van de Zevenhuizerstraat staan bijvoorbeeld wel lantaarnpalen maar deze staan vrij ver uit elkaar.

Inpasbaarheid:

- In het centrum van Amersfoort is het niet wenselijk om de bestrating te vervangen door asfalt door het historisch karakter van het centrum. Het fietspad in Amersfoort dat momenteel nog bestraat is kan wel geasfalteerd worden. In Bunschoten is het niet gewenst om de route te asfalteren omdat deze door een woonwijk gaat.
- Op de Zevenhuizerstraat kan geen aanliggend fietspad gerealiseerd worden door de beperkte breedte. Hier zouden alleen de fiets(suggestie)stroken verbreed kunnen worden. Op de Laan der Hoven in Amersfoort kan wel een fiets(suggestie)strook gerealiseerd worden. In de bebouwde kom van Bunschoten is het niet gewenst om in de woonwijken fiets(suggestie)stroken aan te leggen. De route kan dan beter beginnen bij het begin van het fietspad bij de N806.
- Het is mogelijk om op sommige locaties aan de Zevenhuizerstraat extra verlichting aan te brengen wanneer stukken niet genoeg verlicht zijn.

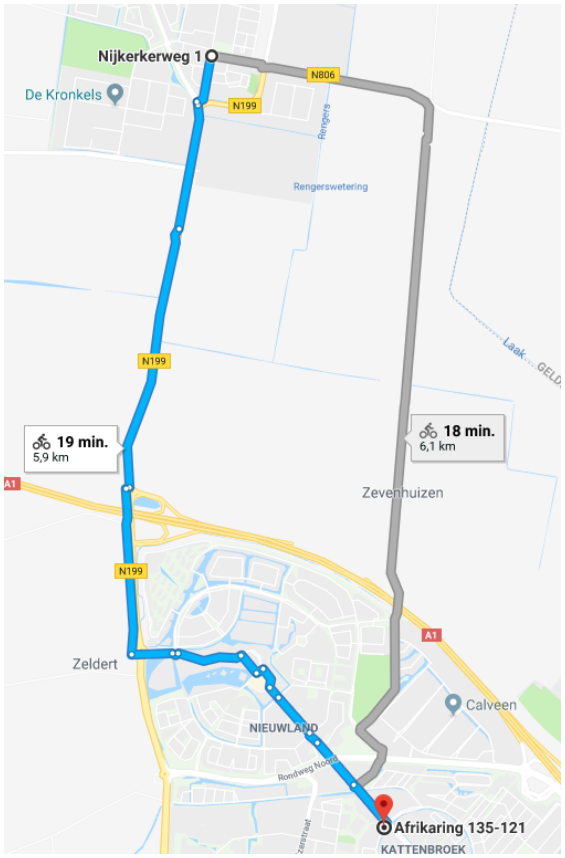
### 3.5.5 Globale kosten van de aanpassingen

De grootste kostenpost is het opnieuw realiseren en kleur geven van de fietssuggestiestroken op de Zevenhuizerstraat. Daarnaast wordt aangeraden het fietspad in Amersfoort te asfalteren en verlichting aan te brengen op de Zevenhuizerstraat. De totale kosten van het opwaarderen van de route worden daarom hoog geschat.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

### 3.5.6 Conclusie

- Het opwaarderen van deze fietsroute leidt naar schatting tot een toename van de dagelijkse fietsbewegingen tussen Amersfoort en Bunschoten van 5,5% (150 in totaal). In verhouding tot de andere fiesroutes is dit laag.
- Er zijn relatief veel aanpassingen nodig om de gekozen route op te waarderen en daardoor wordt geschat dat de kosten hoog zullen zijn.
- Op basis van beleidsdocumenten lijkt het dat de gemeenten positief staan tegenover de ontwikkeling van doorfietsroutes, met name de gemeente Amersfoort.
- Er is een alternatieve route voor de route vanaf Amersfoort-Noord richting Bunschoten. Deze route gaat veelal over solitaire of aanliggende fietspaden en het aanpassen van de route zou relatief weinig kosten. Deze route is als volgt (linker route):



# 4. CONCLUSIE EN ADVIES

## 4.1 Conclusie

De conclusie van de analyse van de routes zijn overzichtelijk samengevat in onderstaande tabel:

| Route | Impact opwaarderen (%) | Impact opwaarderen (abs) | Draagvlak | Kosten opwaarderen |
|---|---|---|---|---|
| Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein | Laag | Hoog | Gemiddeld | Laag |
| Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn | Gemiddeld (Hoog tussen A'foort en Baarn, laag tussen A'foort en Soest) | Laag | Gemiddeld | Hoog |
| Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden | Hoog | Hoog | Hoog | Laag |
| Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel | Laag | Laag | Gemiddeld | Gemiddeld |
| Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg | Gemiddeld | Laag | Gemiddeld | Hoog (laag als alternatieve route wordt gekozen) |

## 4.2 Advies

Op basis van deze bevindingen adviseren wij de volgende (delen van) routes verder te verkennen (geordend op prioriteit):

1. **Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden**
   Dit is in alle opzichten de meest kansrijke route. We adviseren te focussen op het opwaarderen van het stuk Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden omdat de verbindingen tussen Leidsche Rijn en Utrecht (stad) al van hoge kwaliteit zijn en de impact van opwaarderen hier beperkt zou zijn.

2. **Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein**
   De schatting is dat het opwaarderen van deze route tot vrij veel nieuwe fietsbewegingen leidt terwijl de kosten waarschijnlijk beperkt zijn. Wij adviseren hierbij te focussen op het opwaarderen van het stuk in Nieuwegein en tussen Nieuwegein en IJsselstein omdat de verbinding(en) tussen Utrecht en Nieuwegein al van hoge kwaliteit zijn en de impact van opwaarderen hier beperkt zal zijn.

Evt. verder verkennen

**3. Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn**

Op het stuk tussen Amersfoort en Soest wordt een toename van ±200 fietsbewegingen per dag verwacht. Indien u deze route verder wilt verkennen adviseren wij te focussen op het stuk tussen Amersfoort en Soest doordat hier de grootste toename wordt verwacht (volgens de schatting zal de route ±700 dagelijkse fietsbewegingen aantrekken). Deze toename bestaat deels uit nieuwe fietsbewegingen en deels uit fietsbewegingen die van andere routes komen.

**4. Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg**

Indien u deze route verder wilt verkennen adviseren wij de alternatieve route hierbij uit te werken. Deze is beter inpasbaar en bedient alsnog de reizigers uit Amersfoort-Noord.

---

Niet verder verkennen

**5. Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel**

Wij adviseren deze route niet verder uit te werken. De geschatte impact is dermate laag dat deze route niet levensvatbaar lijkt.

# BIJLAGEN

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Bijlage 1: Analyse en voorstel bevindingen

Deze bijlage is als los bestand bijgevoegd bij het verzenden van deze rapportage aan de provincie Utrecht.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Bijlage 2: Routes volgens fietsmodel

Deze bijlage is als los bestand bijgevoegd bij het verzenden van deze rapportage aan de provincie Utrecht.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Bijlage 3: Impact opwaarderen routes (kaarten) – geschatte totale fietsbewegingen

De kaarten van de volgende routes zijn bijgevoegd:

Route 1: Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein

Route 2: Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn

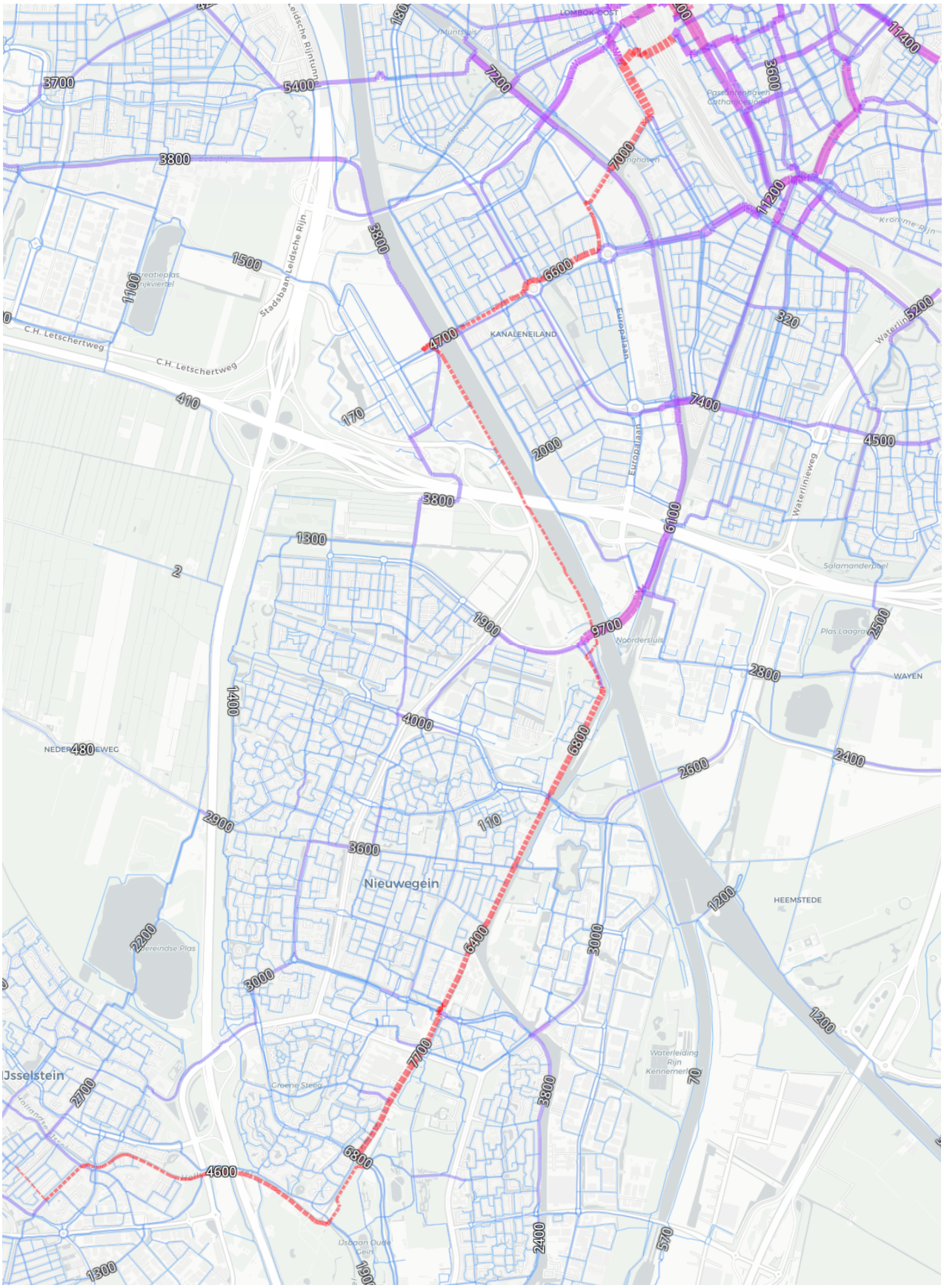
Route 3: Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden

Route 4: Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel

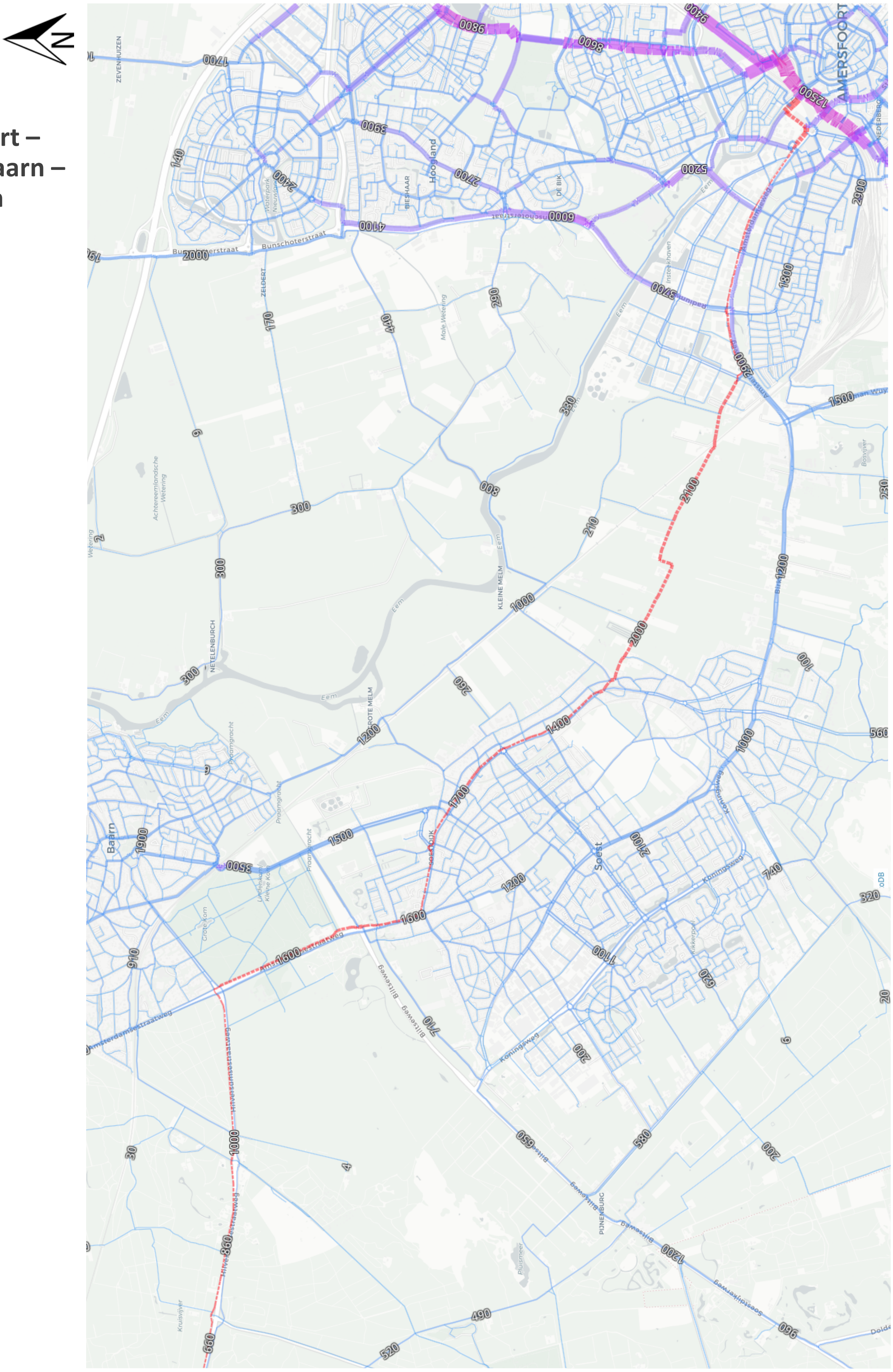
Route 5: Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Route 1: Utrecht City – Nieuwegein – IJsselstein

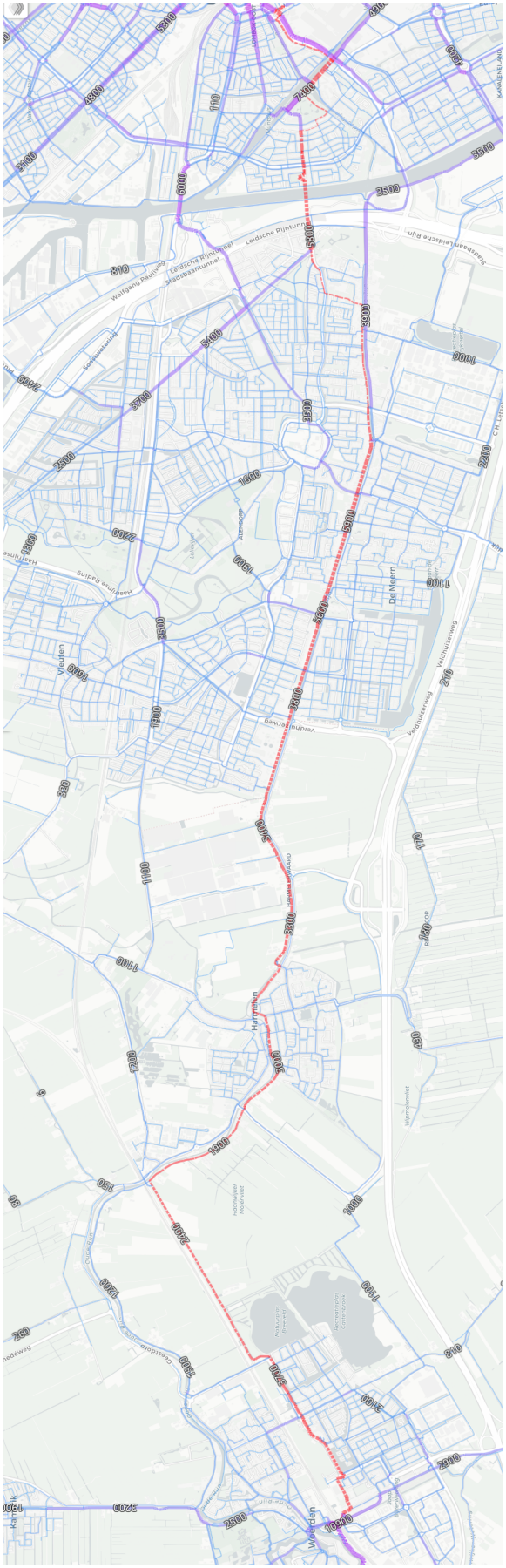


## Route 2: Amersfoort – Soest – Baarn – Hilversum

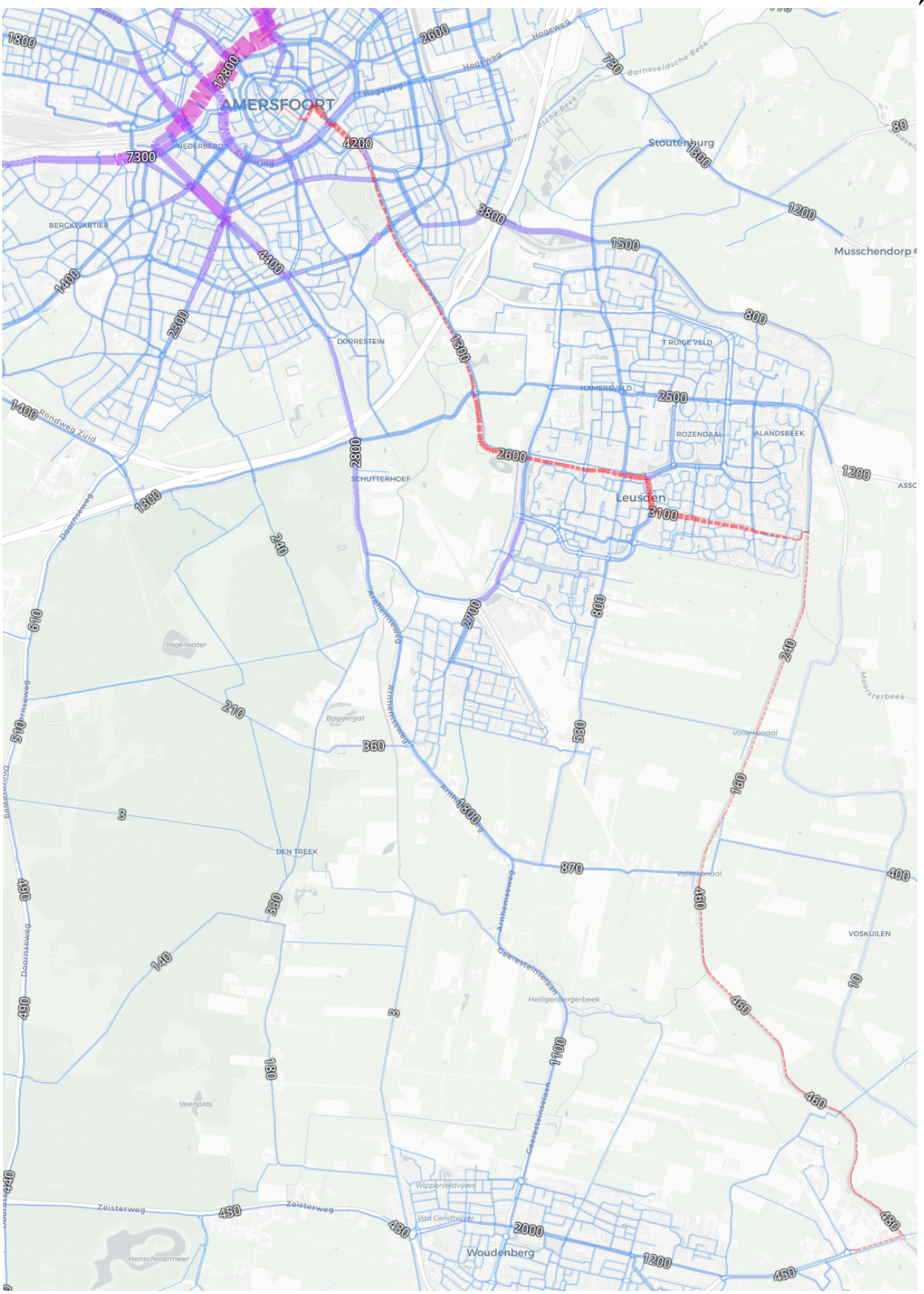



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

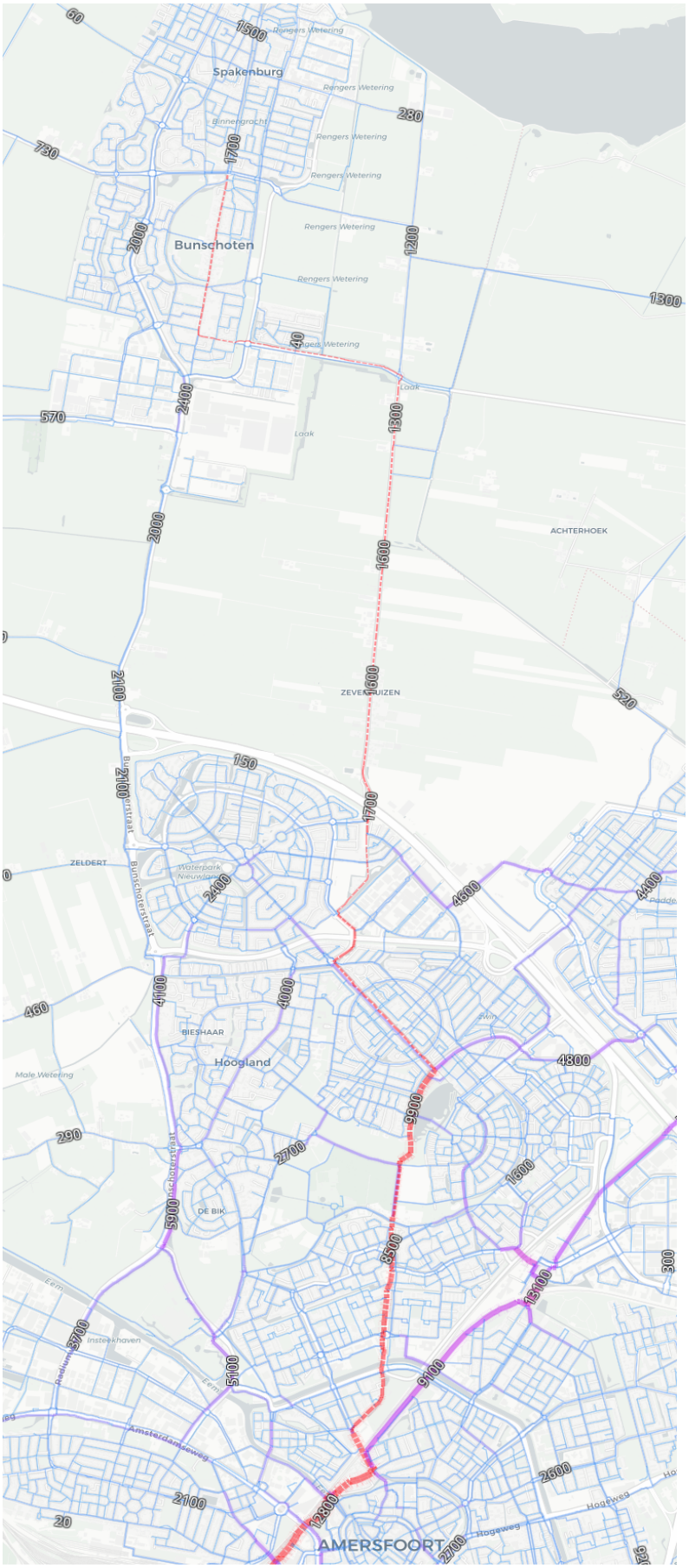
## Route 3:
## Utrecht City – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden



## Route 4: Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel



## Route 5: Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg



## Bijlage 4: Impact opwaarderen routes (kaarten) – geschatte toename fietsbewegingen

De kaarten met de geschatte toenames van het aantal fietsbewegingen van de volgende routes zijn bijgevoegd:

Route 1: Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein

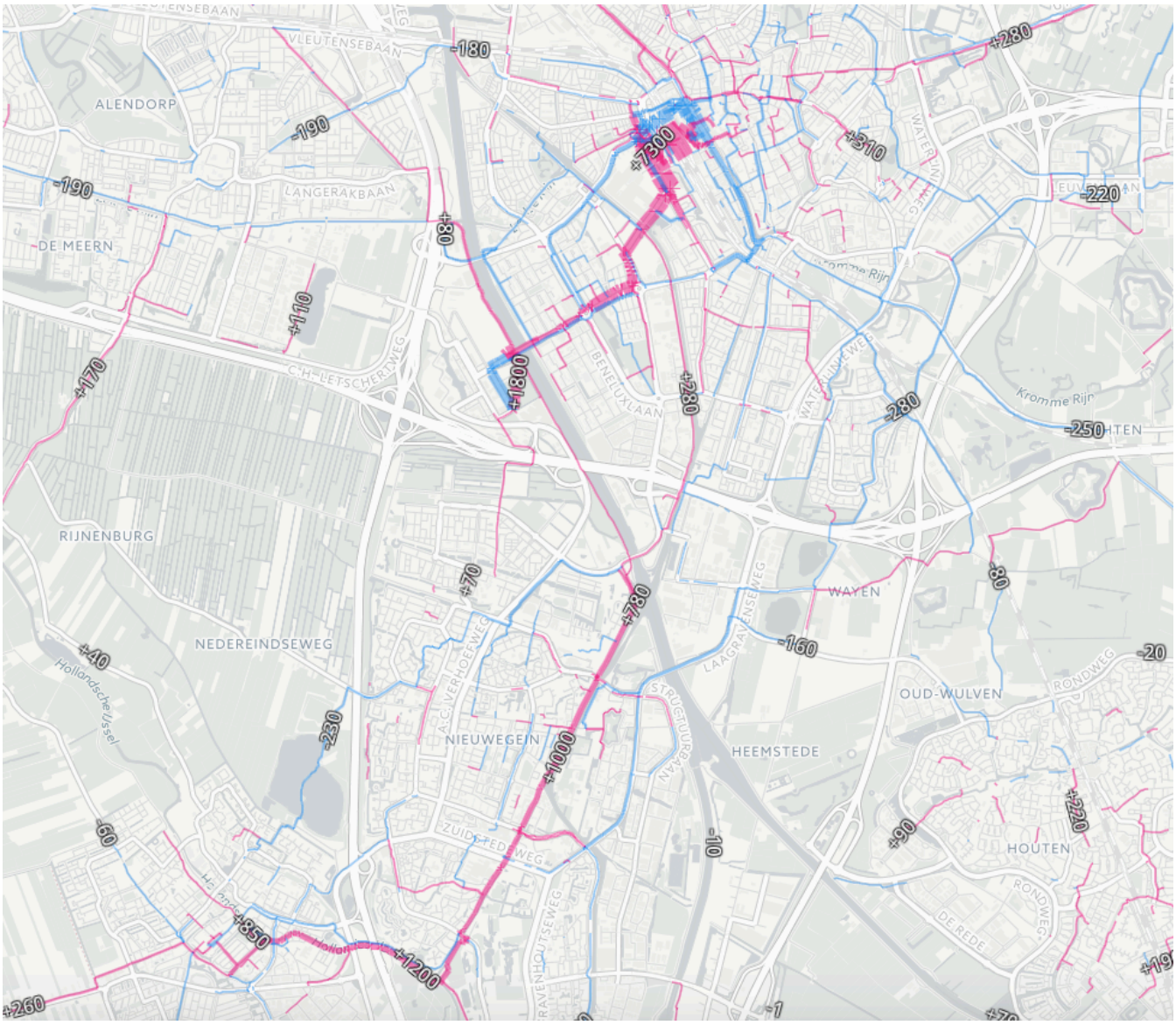
Route 2: Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn

Route 3: Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden

Route 4: Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel

Route 5: Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

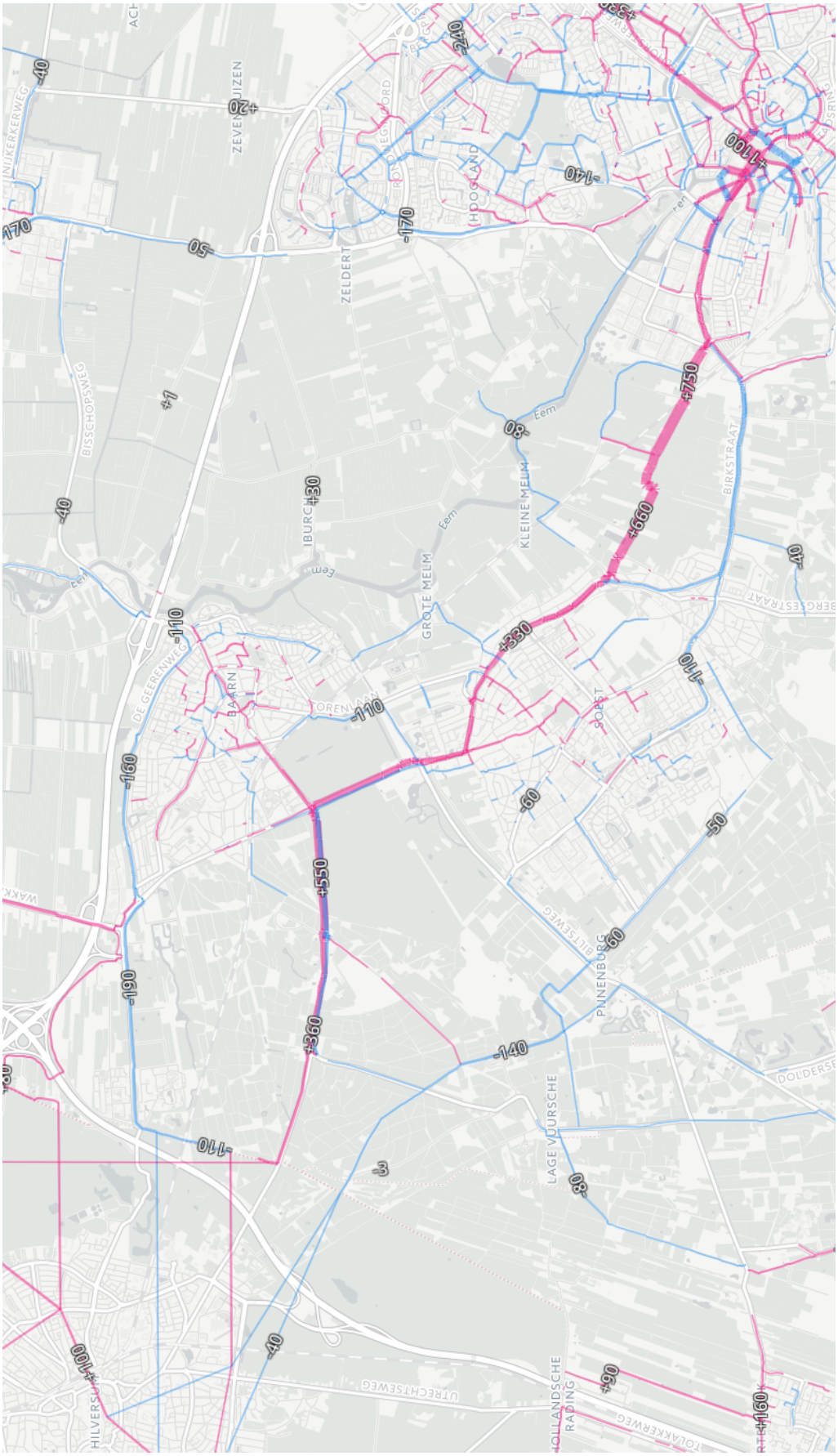
## Route 1: Utrecht City – Nieuwegein – IJsselstein



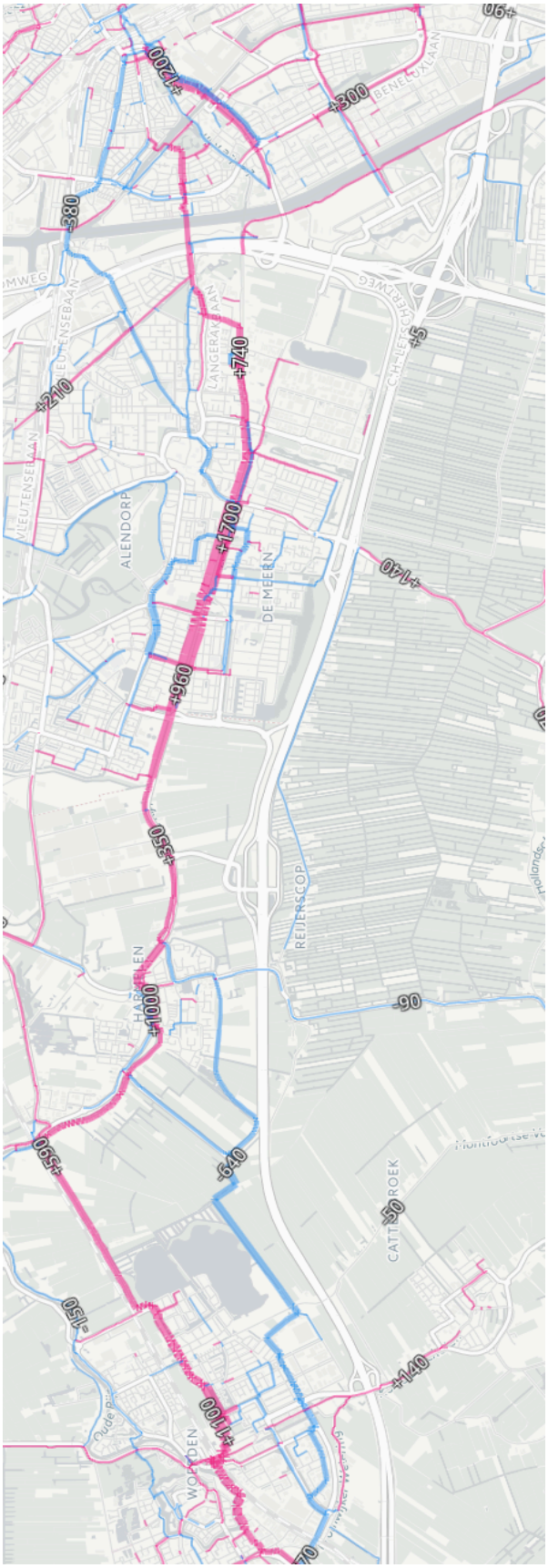



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Route 2: Amersfoort – Soest – Baarn – Hilversum



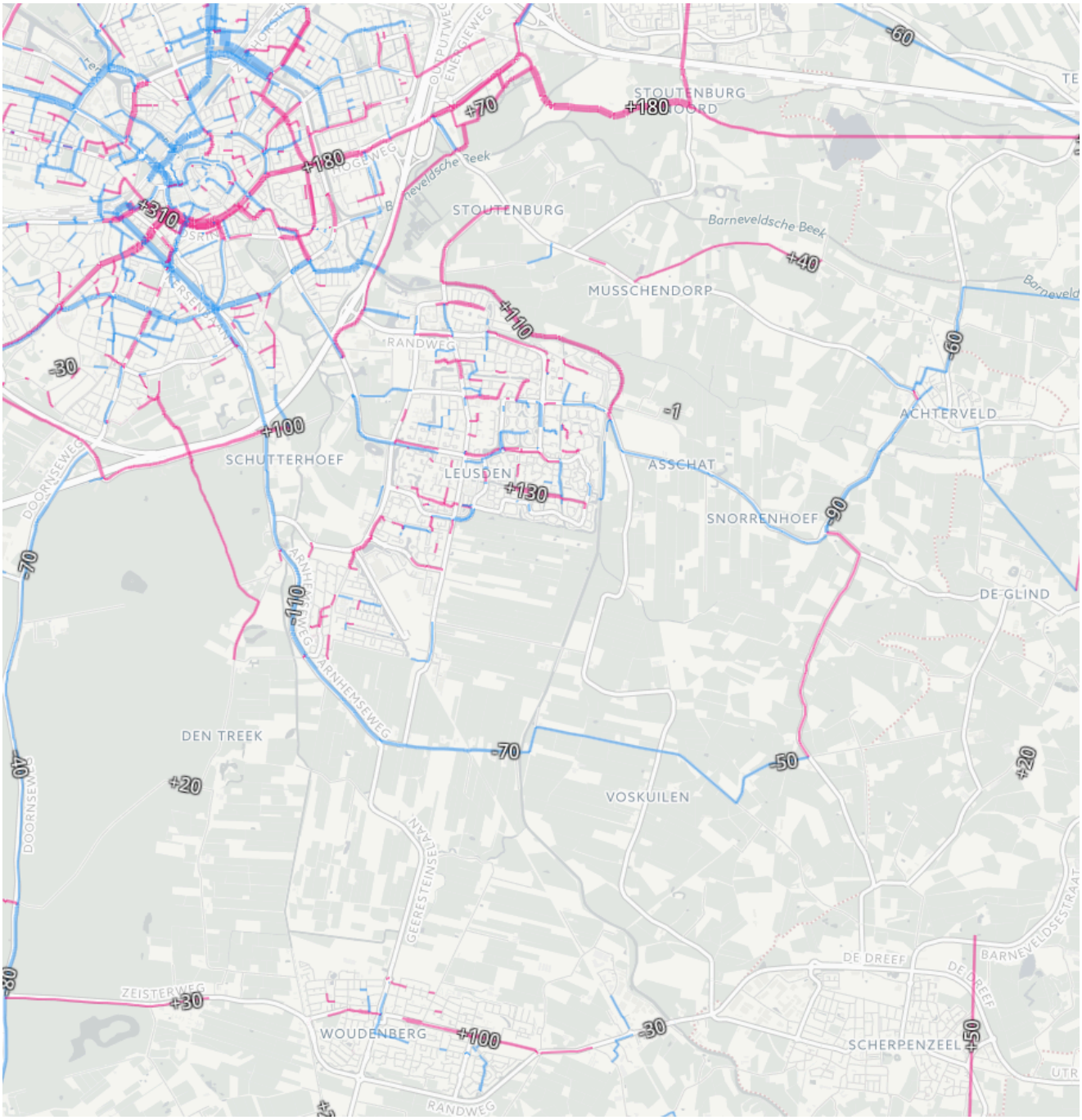
## Route 3:
## Utrecht City – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden






VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

## Route 4: Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel






VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

N

## Route 5: Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

## Bijlage 5: Wegkenmerken per route

Route 1: Utrecht (stad) – Nieuwegein – IJsselstein

Route 2: Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord+Hoogland) – Soest – Baarn

Route 3: Utrecht (Stad) – Leidsche Rijn – Harmelen – Woerden

Route 4: Amersfoort – Leusden – Woudenberg+Scherpenzeel

Route 5: Amersfoort – Amersfoort-Noord+Hoogland – Bunschoten-Spakenburg

| **wegdeksrt** | **Route 1** | **Route 2** | **Route 3** | **Route 4** | **Route 5** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| asfalt/beton | 85% | 61% | 91% | 91% | 66% | 80% |
| klinkers | 4% | 4% | 5% | 6% | 22% | 8% |
| ONBEKEND | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| overig (hout/kinderkopjes e.d.) | 3% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% |
| schelpenpad | 0% | 2% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| tegels | 4% | 28% | 1% | 0% | 9% | 8% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| **wegkwal** | **Route 1** | **Route 2** | **Route 3** | **Route 4** | **Route 5** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| goed | 84% | 69% | 69% | 92% | 83% | 78% |
| redelijk | 9% | 27% | 28% | 6% | 14% | 18% |
| slecht | 3% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| **hinder** | **Route 1** | **Route 2** | **Route 3** | **Route 4** | **Route 5** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ONBEKEND | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| redelijk | 17% | 31% | 14% | 1% | 24% | 18% |
| veel | 5% | 0% | 4% | 2% | 0% | 2% |
| weinig | 36% | 64% | 79% | 84% | 73% | 67% |
| zeer veel | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% |
| zeer weinig | 38% | 0% | 0% | 10% | 1% | 9% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| **verlichtin** | **Route 1** | **Route 2** | **Route 3** | **Route 4** | **Route 5** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| beperkt verlicht (bijvoorbeeld alleen bij kruispunten) | 0% | 15% | 10% | 0% | 25% | 10% |
| goed verlicht | 95% | 70% | 81% | 49% | 64% | 73% |
| niet verlicht | 1% | 10% | 5% | 48% | 8% | 13% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

| omgeving | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| akkers/weilanden | 0% | 0% | 14% | 48% | 33% | 18% |
| bebouwd (veel groen) | 53% | 11% | 53% | 27% | 27% | 35% |
| bebouwd (weinig of geen groen) | 39% | 31% | 21% | 11% | 38% | 28% |
| bos | 0% | 29% | 0% | 0% | 0% | 6% |
| landelijke of dorps | 4% | 24% | 9% | 11% | 0% | 10% |
| natuur (behalve bos) | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| schoonheid | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| lelijk/saai | 4% | 5% | 3% | 0% | 1% | 3% |
| mooi | 23% | 37% | 29% | 58% | 34% | 35% |
| neutraal | 68% | 52% | 28% | 25% | 62% | 46% |
| ONBEKEND | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| schilderachtig | 0% | 2% | 35% | 14% | 0% | 12% |
| zeer lelijk | 1% | 0% | 2% | 0% | 0% | 1% |
| Leeg | 4% | 5% | 3% | 2% | 3% | 3% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| hoofdroute | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| beide | 75% | 30% | 87% | 78% | 76% | 69% |
| geen | 20% | 7% | 9% | 4% | 4% | 9% |
| heen | 5% | 34% | 2% | 18% | 14% | 14% |
| terug | 0% | 29% | 3% | 0% | 7% | 8% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| wegniveau | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| belangrijke hoofdweg | 0% | 0% | 1% | 1% | 0% | 1% |
| langs drukke weg | 20% | 66% | 16% | 31% | 19% | 30% |
| ONBEKEND | 2% | 1% | 0% | 0% | 0% | 1% |
| overige weg | 69% | 29% | 80% | 65% | 78% | 64% |
| (leeg) | 8% | 5% | 3% | 3% | 3% | 4% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| wegtype | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| bromfietspad (langs weg) | 16% | 30% | 4% | 11% | 10% | 14% |
| fietspad (langs weg) | 9% | 28% | 13% | 23% | 24% | 19% |
| fietsstraat | 0% | 0% | 1% | 0% | 8% | 2% |
| normale weg | 21% | 23% | 64% | 5% | 21% | 30% |
| ONBEKEND | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| solitair bromfietspad | 19% | 0% | 0% | 1% | 9% | 6% |
| solitair fietspad | 14% | 2% | 6% | 56% | 2% | 15% |
| ventweg | 0% | 11% | 3% | 2% | 0% | 3% |
| voetgangersdoorsteekje | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| voetgangersgebied | 4% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| weg met fiets(suggestie)strook | 15% | 5% | 7% | 2% | 26% | 11% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| wegbeheer | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| gemeente Amersfoort | 0% | 21% | 0% | 19% | 57% | 18% |
| gemeente Baarn | 0% | 2% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| gemeente Bunschoten | 0% | 0% | 0% | 0% | 34% | 6% |
| gemeente IJsselstein | 13% | 0% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| gemeente Leusden | 0% | 0% | 0% | 57% | 0% | 10% |
| gemeente Nieuwegein | 50% | 0% | 0% | 0% | 0% | 10% |
| gemeente Soest | 0% | 40% | 0% | 0% | 0% | 8% |
| gemeente Utrecht | 37% | 0% | 52% | 0% | 0% | 20% |
| gemeente Woerden | 0% | 0% | 48% | 0% | 0% | 12% |
| gemeente Woudenberg | 0% | 0% | 0% | 21% | 0% | 4% |
| provincie Utrecht | 0% | 37% | 0% | 3% | 9% | 10% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

| Speed | Route 1 | Route 2 | Route 3 | Route 4 | Route 5 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 0,0 | 0% | 0% | 3% | 0% | 0% | 1% |
| 7,5 | 4% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| 15,2 | 3% | 2% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| 15,9 | 0% | 0% | 2% | 0% | 0% | 1% |
| 16,0 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 16,7 | 1% | 1% | 2% | 2% | 16% | 4% |
| 16,8 | 1% | 2% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| 16,9 | 0% | 1% | 3% | 0% | 0% | 1% |
| 17,6 | 1% | 0% | 5% | 2% | 0% | 2% |
| 17,7 | 0% | 7% | 1% | 0% | 1% | 2% |
| 18,4 | 0% | 0% | 2% | 0% | 0% | 1% |
| 18,5 | 0% | 0% | 8% | 0% | 0% | 2% |
| 18,6 | 18% | 7% | 8% | 1% | 16% | 10% |
| 18,8 | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 2% |
| 19,5 | 2% | 25% | 9% | 0% | 1% | 8% |
| 19,6 | 2% | 13% | 2% | 1% | 4% | 4% |
| 19,7 | 5% | 0% | 2% | 0% | 1% | 2% |
| 20,4 | 0% | 1% | 30% | 0% | 0% | 8% |
| 20,5 | 0% | 1% | 0% | 32% | 0% | 6% |
| 20,6 | 26% | 28% | 17% | 20% | 45% | 26% |
| 20,7 | 6% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% |
| 21,4 | 29% | 10% | 5% | 37% | 14% | 18% |
| **Eindtotaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

**DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA**

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl