



Masterplan
Snelfietsroute F28
Utrecht—Amersfoort



Masterplan Snelfietsroute F28

Utrecht — Amersfoort

Maart 2017



Bas Hendriksen, Rob Boshouwers
Met medewerking van Merlijn Kamp en Paul Staats
(impressies, kaarten), Ella Derksen en Boris Tellegen i.o.v.



PROVINCIE  UTRECHT

Inhoud

Inleiding	5
Dagboek van een landschap	6
Mondriaan ontmoet Rietveld: een landmark tussen Utrecht en Amersfoort	10
Programma van Eisen	14
Samenvatting Programma van Eisen	24
De snelfietsroute in de gemeente Utrecht	26
De snelfietsroute in de gemeente De Bilt	30
De snelfietsroute in de gemeente Zeist	34
De snelfietsroute in de gemeente Soest	36
De snelfietsroute in de gemeente Amersfoort	38
De Stijlfietsroute in 2017	40
Verbinding tussen kunst en fietspad	40
Aanbevelingen en vervolg	41

Kaarten, profielen en impressies

Overzichtskaart snelfietsroute	7
Locaties kunstwerken	11
Profielen bibeko	16
Profielen bubeko	18
Impressie Kleine Singel, Utrecht	27
Overzichtskaarten Reliëf, Verkeer en Landschap	28
Detailkaart gemeente Utrecht	29
Impressie Prof Doctor P.J. Crutzenlaan, De Bilt	31
Detailkaart gemeente De Bilt en Zeist	32
Impressie Sperwerlaan, Bilthoven	33
Detailkaart gemeente Soest en Amersfoort	35
Impressie Spoorwegovergang Soest	37
Impressie Monnikenboschpad, Amersfoort	39

Inleiding

Bas Hendriksen

De Nederlandse bevolking is qua fietsen wereldwijd koploper. We fietsen het meest, we fietsen het verst en we fietsen het vaakst. Prestaties die in belangrijke mate bijdragen aan de bereikbaarheid, het milieu, aan energiebesparing, aan onze gezondheid en aan ons humeur; prestaties waar we in Nederland best wat trotser op mogen zijn! Tegelijkertijd nemen de files op de autosnelwegen en het onderliggende wegennet weer toe, waardoor de bereikbaarheid van diverse regio's in het gedrang komt, ons humeur verslechtert en obesitas inmiddels een voornaam gezondheidsprobleem is.

'De fiets' is al 40 jaar in opkomst, maar vooral de laatste jaren wordt de fiets door alsmaar meer overheden en organisaties omarmd als serieus alternatief voor de auto op korte afstanden en als oplossing voor de bereikbaarheids- en fileproblemen. De fiets? 'Dé' fiets bestaat al lang niet meer, net als 'de' fietser. Voor elke doelgroep is er een fiets op maat: omafietsen, sportfietsen, transportfietsen, bakfietsen, fixies en – last but not least - de elektrische fietsen en de speed pedelecs, die het voor veel mensen mogelijk maken om langer en/of verder te fietsen. In combinatie met het snel groeiende netwerk van snelfietsroutes, worden meer en meer mensen verleid om vaker grotere woon-werk-afstanden op de fiets af te leggen.

Snelfietsroutes

Waar de maximale utilitaire fietsrit vroeger op 7,5 kilometer werd gesteld, is deze door de komst van de elektrische fiets en snelfietsroutes verdubbeld naar 15 tot 20 kilometer. En vanzelfsprekend worden de snelfietsroutes niet alleen gebruikt voor woon-werkverkeer, maar bijvoorbeeld ook door scholieren en recreatieve fietsers. Ook zij maken graag gebruik van de brede, comfortabele en nauwelijks onderbroken fietspaden. Een snelfietsroute is daarmee een goed en aantrekkelijk alternatief voor de drukke snelwegen (m.n. A28) en volle treinen, zeker tijdens de spits.

Utrecht - Amersfoort

Met die 20 kilometer kom je dicht in de buurt van de kortste fietsafstand van Utrecht-centrum naar Amersfoort-centrum, een route die nu vrijwel volledig langs de hoofd-autostructuur loopt en een groot aantal verkeerslichten telt. De door de provincie Utrecht beoogde route langs de spoorlijn Utrecht – Amersfoort zou een nieuwe snelfietsverbinding betekenen, die voor een groot deel door het bos voert en op een snelle, comfortabele, gezonde en verkeersveilige wijze de plaatsen Amersfoort, Soestduinen, Den Dolder, De Bilt, Bilthoven en Utrecht met elkaar verbindt. De route is tussen Den Dolder en Amersfoort vrijwel autoluw en kent alleen in Bilthoven, De Bilt en Utrecht een aantal verkeerslichten.

Thema 1: 100 jaar De Stijl

De keuze voor De Stijl als thema voor deze snelfietsroute, vormt een geweldige kans om het werk en de ideeën van De Stijl-leden als Gerrit Rietveld (geboren in Utrecht) en Piet Mondriaan (geboren in Amersfoort) terug te laten keren in, op of langs deze snelfietsroute. De leden van De Stijl streefden naar een radicale hervorming van de kunst, die gelijke tred hield met de technische, wetenschappelijke en sociale veranderingen in de wereld. Deze hervorming bestond uit het gebruik van een minimum aan kleuren (primaire kleuren, gecombineerd met zwart, wit en grijs) en een zo eenvoudig mogelijke vormgeving.

Bij het invullen van dit thema is intensief samengewerkt met Ella Derksen, die vanuit de culturele afdeling van de Provincie Utrecht de opdracht heeft gekregen om met behulp van een landmark De Stijl-steden Utrecht en Amersfoort met elkaar te verbinden. Verderop in dit Masterplan treft u elf door Boris Tellegen ontworpen conceptbeelden aan, die de provincie langs het traject van de snelfietsroute wil gaan plaatsen.

Thema 2: Fietspad van de toekomst

Hiermee vormt De Stijl meteen ook een metafoor voor de snelfietsroute, want fietsen is sociaal verantwoord en de innovaties op het gebied van fietsinfrastructuur volgen elkaar in hoog tempo op, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de toepassing van materialen, verwarming of verlichting. Al deze innovaties hebben we beoordeeld op nut en toepasbaarheid op (delen van) de snelfietsroute Utrecht – Amersfoort. Focuspunten hierin zijn het verhogen van de veiligheid van de fietsers en een betere informatievoorziening aan de fietsers.

Masterplan

De in dit Masterplan gepresenteerde plannen rond belijning en bebording zullen in belangrijke mate bijdragen aan een optimale gebruikservaring door de fietsers en zorgdragen voor een veilige fietstrip. Een goede vormgeving gecombineerd met een hoogstaande ruimtelijke inpassing sluit hier nauw op aan. Zo kan er een snelfietsroute ontstaan die niet alleen een snelle en direct verbinding vormt maar ook innovatief, aantrekkelijk en —wie weet— trendsettend is!

Het gaat bij de snelfietsroute uiteindelijk niet alleen om de mooiste rechte lijn voor de fiets, maar om het laten ontstaan van een aantrekkelijke en betaalbare route waarover men zich snel en comfortabel per fiets kan verplaatsen. De Loendersloot Groep heeft zich hier in de periode september 2016 tot en met februari 2017 met veel plezier voor ingespannen en dankt alle betrokkenen voor hun medewerking.

Dagboek van een landschap

Merlijn Kamp en Paul Staats

VAN UTRECHT NAAR BILTHOVEN

A. Kleine Singel – Griffpark – Blauwkapelseweg

Startpunt vanuit de hectiek van de grote stad. Met de binnenstad in de rug passeert de fietser het Griffpark. De route krijgt direct een groen karakter. Een voorbode van wat komen gaat? Het startpunt van snelfietsroute F28 is duidelijk aangegeven.

B. Kardinaal de Jongweg – A27 - Biltse Rading

De rotonde van de Kardinaal de Jongweg markeert een nieuw gedeelte van het tracé, dat doorloopt tot in de bebouwde kom van Bilthoven. Het wegprofiel is breed. De fietser beweegt zich over vrijliggende fietspaden of fietsstraten, door de groene buffer tussen wegen en woonwijken.

Met de onderdoorgang van de A27 wordt de stad Utrecht definitief verlaten. Bomen begeleiden de Biltse Rading. Bijna onmerkbaar wordt de Hollandse Waterlinie overgestoken. Tussen het groen door is de weidsheid van het ontginningslandschap voelbaar. Het waait! Geleidelijk sluit de omgeving zich. Bij de Blauwkapelseweg (naar het gelijknamige fort) bereikt de snelfietsroute Bilthoven, maar het grootschalige en brede wegkarakter blijft. Via de tot fietsstraat omgevormde Prof. Dr. P.J. Crutzenlaan bereikt de fietser de rotonde van de Groenekanseweg. In het verlengde van De Biltse Rading gaat de fietser rechtdoor. Een oude, smalle laan - wat een contrast met het vorige stuk van de route! - voert langs bedrijvenpark Larenstein naar Tweelingen.

DOOR BILTHOVEN EN DEN DOLDER

C. Groenekanseweg – Melkweg - Kwinkelier

Aan de Melkweg wordt gebouwd. De snelfietsroute voert door verschillende generaties woongebieden. Links – rechts – links slaat de fietser af, volgens de patronen van het ontginningslandschap. Goed kijken en zoeken. De wegen vormen een venster op De Bilt. Het parkje langs de Boslaan is een restant van landgoed Jagtlust. Het tracé scheert langs het centrum van Bilthoven, met hoge bebouwing. Het winkelcentrum De Kwinkelier wordt in fases verbouwd. De wereld is versteend. Auto's en bussen omringen ons. Drukke.

D. Paltzerweg – Den Dolder

Via de Julianalaan bereikt de fietser de Paltzerweg. De drukte van Bilthoven is plots verdwenen. De Paltzerweg is een gemoedelijke en beetje sjieke laan.

Onder het groen van haar bomen rolt men op een rustgevende manier Den Dolder in, waar de route direct afslaat in de richting van het treinstation.

VIA HET ECODUCT, DE VliegBASIS EN SOESTDUINEN NAAR AMERSFOORT

E. Ecoduct – spoorovergang

Den Dolder wordt verlaten via het viaduct over de N238. De verharding gaat direct over in betonplaten. De snelfietsroute begeeft zich in militair gebied, vliegbasis Soesterberg is niet ver meer. Dan is er het ecoduct, een indrukwekkend bouwwerk. Vanuit Soest daalt een peloton wielrenners af. Een geheimzinnig pad voert naar de vliegbasis en het Nationaal Militair Museum.

De snelfietsroute gaat verder. Het pad golft, aan weerszijden groeien lage heideplanten in de berm. Bij de spoorwegovergang wordt de route onderbroken door het Berkenlaantje, een smalle klinkerweg. Er is een halteplaats voor fietsers ingericht. Links en rechts komen paden uit het bos. Aandacht erbij, het spoor moet worden overgestoken. Een langsrazende trein veroorzaakt een orkaan van geluid en licht. Even terug in de bewoonde wereld, voordat de fietser aan de overzijde van het spoor verder rijdt.

F. De Beaufortlaan – Soestduinen - Monnikenboschweg

Via het voormalige militaire Jesserunkamp, nu omgevormd tot natuur, wordt het 1000-bomenbos bereikt. Het is een logisch rust- en overstappunt voor wandelaars, dat in verbinding staat met stuifzandgebied de Lange Duinen.

In Soestduinen steekt de snelfietsroute de drukke Soesterbergweg over: een kort moment van drukte. De kruising wordt opgesierd door cafetaria De Spoorhut. Aan de overzijde van de Soesterbergweg neemt de natuur het weer over. Langs de bosrand gaat het, in de richting van Amersfoort. Tot aan de Oude Leusderweg heeft de route het karakter van een brede laan. We volgen de spoorlijn. Af en toe zijn er open ruimtes: door de bomen heen vang je een glimp op van heidevelden. Het fietstunneltje is een verlaten plek.

G. Monnikenboschpad – Westelijke Rondweg

Plotseling verandert de snelfietsroute van karakter. Het pad buigt linksaf het bos in en neemt afstand van de spoorlijn. Er zijn hoogteverschillen, de route baant zich slingerend een weg door het - soms donkere - Monnikenbos. De wereld is een groene tunnel. Amersfoort is dichtbij en toch ver weg. In de verte klinken de apen op het Dierenpark. Tussen de bomen door vangt de fietser een glimp op van dinosaurussen. Een spannende ervaring.

Abrupt maak het Monnikenbos plaats voor de nieuwe Westelijke Rondweg, met een indrukwekkende fly-over voor fietsers. Hier eindigt de F28. Via de Barchman Wuytierslaan wordt in enkele minuten station Amersfoort bereikt.



Overzichtskaart Snelfietsroute Utrecht — Amersfoort



Utrecht, vlnr. Griffpark, Kardinaal De Jongweg en viaduct Biltse Rading/A27.



De Bilt, vlnr. Biltse Rading/Blauwkapelseweg, Biltse Rading/Groenekanseweg en fietspad langs Larenstein



De Bilt, vlnr. Melkweg, Boslaan en Sperwerlaan



Den Dolder, vlnr: Paltzerweg, viaduct N238, nabij Ecoduct.



Soest, vlnr: Fietspad langs het spoor ten noorden van Vliegbasis Soesterberg, De Beaufortlaan en Monnickenboschweg.



Amersfoort, drie maal het Monnickenboschpad.



Mondriaan ontmoet Rietveld... een *landmark* tussen Amersfoort en Utrecht

Ella Derksen

Tussen Utrecht en Amersfoort komt een nieuw snelfietsroute in combinatie met een kunstwerk. Het kunstwerk bestaat uit elf afzonderlijke, maar samenhangende onderdelen langs deze fietsroute. Dit *landmark* verbeeldt de betekenis van De Stijl in het kader van *Mondriaan to Dutch Design, 100 jaar De Stijl* (2017).

Kunst en mobiliteit worden zo verenigd dankzij een integrale ontwerpopgave. Fietspad en kunst vormen samen één geheel: het kunstwerk is de *branding* van de fietsroute. Langs het fietspad komen fietsers en anderen in contact met kunst. Dat geeft een impuls aan fietsen en de provinciale fietsinfrastructuur. Door de opzet, het uitgangspunt, de vormgeving van het kunstwerk en de route worden allerlei inspirerende ontmoetingen mogelijk.

Het kunstwerk

Het kunstwerk, een ontwerp van Boris Tellegen, bestaat uit een elftal beelden langs een te ontwerpen snelfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. De beelden dienen als markeringen langs deze route. Het zijn objecten van bijna 6 meter hoog met een doorsnede van 50 bij 50 centimeter. Ze hebben allen ongeveer dezelfde contour, maar verschillen in materialisering. Samen verwijzen ze naar denkbeelden van De Stijl, maar ook naar het Nederlandse landschap, naar vergankelijkheid en tijd. Het ontwerp van de afzonderlijke objecten is afgestemd op de specifieke kenmerken van de omgeving.

Kunst en infrastructuur: integrale opgave

De beelden komen te staan op belangrijke punten op de route. De routevormgeving en de bewegwijzering ondersteunen dat. De combinatie van fietspad en kunst kan van het project een vliegwiel maken voor de ontwikkeling van vier andere geplande snelfietsroutes in de provincie Utrecht. Het wordt een voorbeeld van de manier waarop de ontwerpopgave voor een snelfietsroute integraal kan worden benaderd. Kunst (en vormgeving) langs de route geeft een extra dimensie aan je fietstocht, net zozeer als een supersnel wegdek, heldere belijning of goede verlichting.

Samen met de provincie Utrecht wordt deze relatie tussen kunst en infrastructuur nader onderzocht, met aandacht voor bewegwijzering en techni-

sche innovaties op het gebied van licht, wegdek en doorstroming. Bij rustpunten of schuilplekken wordt informatie over het *landmark* verwerkt.

De kunstenaar

Boris Tellegen (1968) begon zijn artistieke loopbaan in de jaren tachtig als graffitikunstenaar. Opgeleid als industrieel ontwerper werkt hij bij voorkeur in drie dimensies. In beeldhouwwerken zoekt hij met gemengde technieken de grenzen op tussen bewustzijn en toeval, orde en chaos.

In dit kunstwerk gaat hij een ontmoeting aan met De Stijl. Zijn ontwerp brengt de Stijl-iconen in herinnering, maar reflecteert daar eigentijds op. Zochten Mondriaan, Rietveld en andere kunstenaars naar universele harmonie, de beelden van Tellegen zijn juist cryptisch, rauw en onregelend.

Het publiek

Het *landmark* is er voor de forenzende (snel)fietser, maar ook voor recreatieve fietsers, scholieren en wandelaars. Onderzoek heeft aangetoond dat een aantrekkelijke route het gebruik bevordert. Deels omdat woon-werkroutes in de vrije tijd worden verkend en deels omdat men op de fiets gevoeliger is voor omgevingsfactoren.

Het project brengt het fietsende publiek in aanraking met kunst, opent de ogen voor het onbekende (kunst buiten het museum) en voor de actualiteit van De Stijl (hedendaagse ontwerpers bouwen er op voort), en accentueert de aantrekkelijke (landschappelijke) aspecten van de nieuwe snelfietsroute. De afzonderlijke beelden prikkelen de nieuwsgierigheid en dagen uit om de complete route af te leggen, zodat je de totale compositie kunt vatten. Voor de forens zijn de beelden bakens op de dagelijkse route.

mondriaan to
dutch design



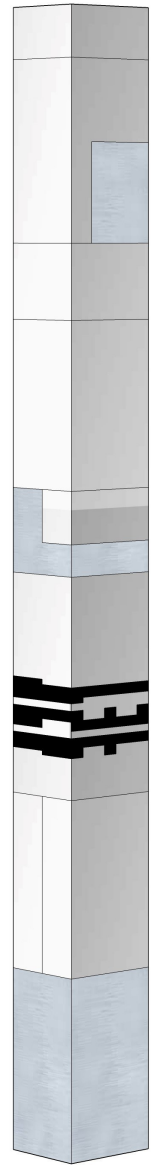
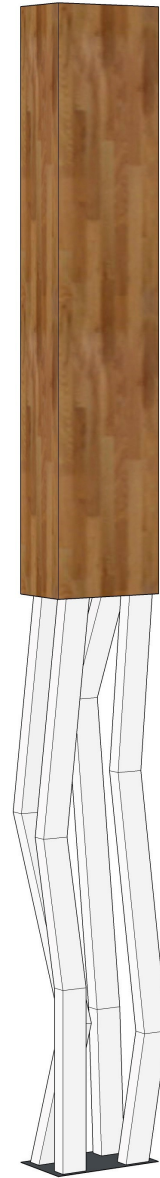
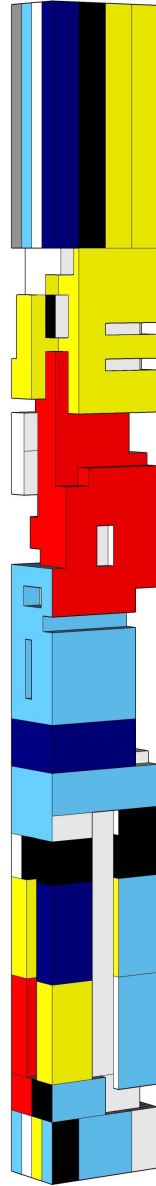
Beoogde locaties Landmark

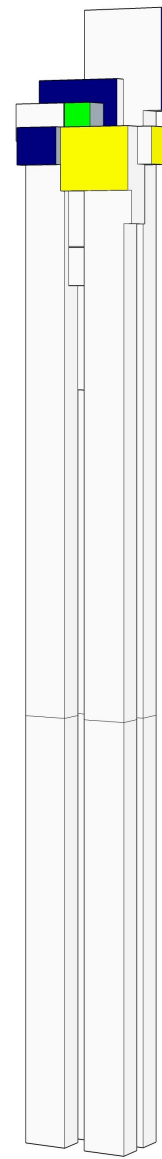
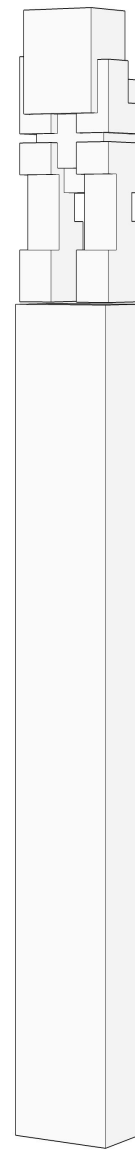
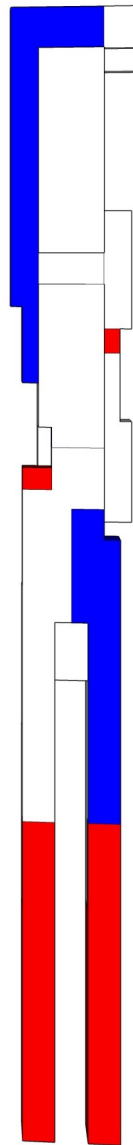
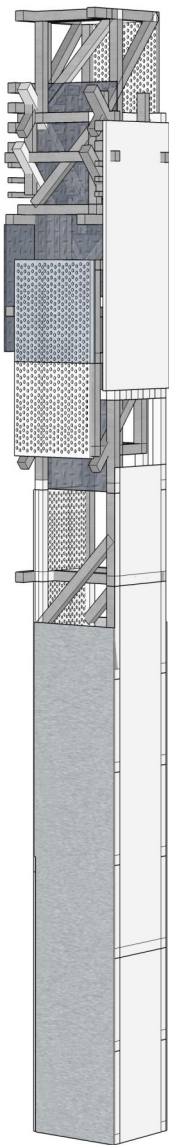
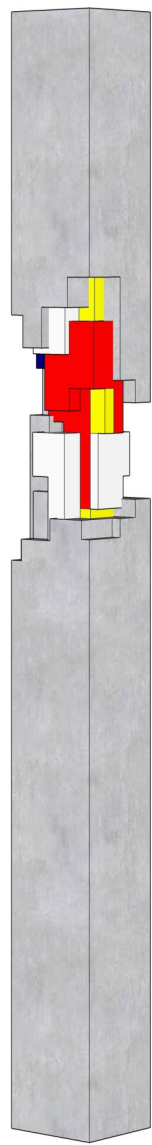
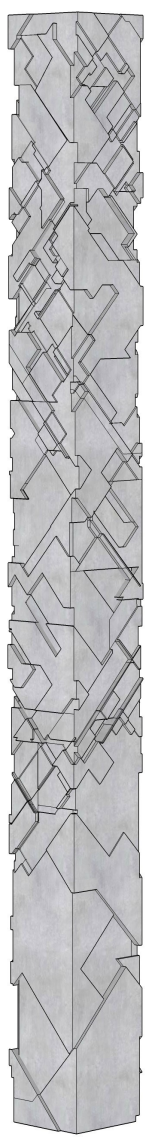
Het landmark

Boris Tellegen

Van links naar rechts:

- 'Totem'
- 'Boomloper'
- 'Utopia'
- 'Groen'
- 'Spiegel'
- 'Afdruk'
- 'Beton'
- 'Constructie'
- 'Gundam'
- 'Sokkel'
- 'Baken'





Programma van Eisen

In dit deel worden de uitgangspunten voor de snelfietsroute Utrecht—Amersfoort beschreven. Vanwege de verschillende landschappen, de afwisseling tussen binnen en buiten de bebouwde kom en met oog op het beschikbare budget, is het anno 2017 nog niet mogelijk om een snelfietsroute van begin tot eind compleet nieuw aan te leggen, zoals bijvoorbeeld bij de reconstructie van de autosnelweg A2 tussen Utrecht en Amsterdam wel is gebeurd. De fietser zal tussen Utrecht en Amersfoort verschillende wegdeksoorten aantreffen, zal op een enkele plek moeten wachten voor een verkeerslicht of een passerende trein en zal zo nu dan moeten draaien en keren, want het bleek niet mogelijk om de rechte lijn langs het spoor te blijven volgen.

Fietspad van de toekomst

We zijn op zoek gegaan naar bruikbare elementen, die al sinds jaar en dag met succes op de auto(snel)wegen zijn toegepast en doen in dit deel voorstellen hoe deze te vertalen zijn naar (snel)fietsroutes. Deze elementen zijn op zichzelf staand misschien niet nieuw, maar wanneer dit pakket aan maatregelen wordt gerealiseerd ontstaat een unieke, veilige en afwisselende fietsbeleving die recht doet aan het predicaat snelfietsroute en het hieraan verbonden thema ‘fietspad van de toekomst’.

De maatregelen zijn verwerkt in de **dwarsprofielen** van de snelfietsroute. Er zijn 4 profielen gemaakt, voor zowel één- als tweerichtingspaden en beiden voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Inspiratieboek snelle fietsroutes

We sluiten aan op het inspiratieboek snelle fietsroutes (CROW Fietsberaad, 2014) en de daarin gestelde hoofdeisen voor een snelfietsroute: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Deze vijf aspecten worden in het inspiratieboek uitgebreid toegelicht. In dit Programma van Eisen belichten we de uitgangspunten die verdergaan en/of aanvullend zijn op het inspiratieboek. Het gehele pakket aan maatregelen zorgt voor een comfortabele en aantrekkelijke snelfietsroute tussen de steden Amersfoort en Utrecht.

Musthaves en Nice-to-haves

Er is hierna een onderscheid gemaakt in essentiële onderdelen (musthaves) en minder essentiële onderdelen (nice to have) voor de snelfietsroute.

Musthaves Nice to have

1. Wegdek

Uitgangspunt is dat het bestaande wegdek alleen wordt vernieuwd wanneer dit nodig is. De noodzaak tot vernieuwing kan bijvoorbeeld gelegen zijn in de wens het fietspad te verbreden, te verleggen of omdat de kwaliteit van het wegdek momenteel onvoldoende is. De locaties waar dit volgens ons nodig is, zijn achterin dit Masterplan per wegvak aangegeven.

De onderling sterk verschillende landschappen en de gevolgen hiervan voor de voorkeurswegverharding, vormen een uitdaging om de snelfietsroute als één geheel te presenteren aan de potentiële gebruikers. Immers, in een bosomgeving zal een wegdek eerder uit beton bestaan, om discomfort als gevolg van wortelopdruk te voorkomen. Binnen de bebouwde kom en door de weilanden is asfalt gebruikelijker.

Recent heeft de gemeente Soest het fietspad langs het spoor ten noorden van de voormalige vliegbasis Soesterberg uitgevoerd in beton.

2. Breedte

Over het gehele traject wordt gestreefd naar een breedte van 4,00 meter voor een tweerichtingsfietspad en tweemaal 2,50 meter bij eenrichtingsfietspaden. Bij deze breedtes is het mogelijk om twee naast elkaar rijdende fietsers in te halen.

Dit zal met name in de gemeente De Bilt niet overal mogelijk zijn: de fietspaden op de Hertenlaan en Leijenseweg kunnen gelet op de aanwezige bomen, parkeervakken, trottoirs en autorijstroken niet breder gemaakt worden dan ze momenteel zijn. Op de Sperwerlaan kan wel gekeken worden naar het vervangen van de huidige eenrichtingspaden door één tweerichtingsfietspad.

Fietsstroken worden tenminste 1,75 meter breed. Dit geeft voldoende ruimte om met twee personen naast elkaar te fietsen, inhalen kan geschieden via de autorijloper. Fietssuggestiestroken worden op de snelfietsroute niet toegepast: immers, het stoppen en/of parkeren van auto's op de fietssuggestiestrook bemoeilijkt de doorstroming van het fietsverkeer.

Een uitzondering geldt voor het recent vernieuwde fietspad ten noorden van de vliegbasis Soesterberg. Dat heeft momenteel een breedte van 3 meter, door middel van monitoring zal de komende jaren bekeken moeten worden of deze breedte een knelpunt oplevert.

3. Straatverlichting, midden-, kant- en blokmarkering

Een goede **verlichting** van de snelfietsroute gedurende de donkere uren is van groot belang, zowel uit oogpunt van verkeersveiligheid als vanuit sociale veiligheid. Binnen de bebouwde kom is vrijwel overal voldoende verlichting aanwezig om de fietspaden te verlichten. Buiten de bebouwde kom en met name op de Utrechtse Heuvelrug is straatverlichting ongewenst in verband met de gevolgen voor de flora en fauna in dit bosgebied. Juist daar is het van groot belang om lichtgevende midden- en kantmarkering toe te passen, om de loop van het fietspad kenbaar te maken en zo ongelukken te voorkomen.

Door het aanbrengen van doorgetrokken **kantmarkering** wordt het de fietsers duidelijk hoe het fietspad loopt en waar de zijkant van het fietspad is. Hiermee wordt het voor fietsers eenvoudiger om op het fietspad te blijven en worden eenzijdige ongevallen voorkomen.

Het overgrote deel van de snelfietsroute bestaat uit tweerichtingsfietspaden. Het is dus belangrijk om de fietsers uit tegengestelde richtingen goed te scheiden. Verlengde **middenmarkering** met strepen van één meter lengte (in plaats van de momenteel veel voorkomende strepen van circa 20 centimeter), is een belangrijk middel hierbij. Vergelijk deze lange middenstrepen met de autosnelweg, waar deze ook toegepast worden: Lange markeringsstrepen zijn vanuit de lage positie van een mobilist beter zichtbaar dan korte strepen. De provincie Drenthe heeft in april 2016 bekend gemaakt om al haar fietspaden uit te rusten met de zogenoemde 1-2 markering, dat wil zeggen dat er om de twee meter een markeringsstreep van 1 meter lengte wordt aangebracht op alle provinciale fietspaden.

Buiten de bebouwde kom wordt een brede **blauwgekleurde middenstreep** aangebracht tussen en aan weerszijden van de middenmarkering. Denk hierbij aan de groene lijn op een deel van de N-wegen, die er aan bijdraagt dat tegemoetkomend verkeer beter op de eigen helft van de weg blijven en de kans op ongevallen kleiner wordt. De verwachting is dat deze blauwe streep buiten de bebouwde kom een hoger effect zal hebben, omdat de fietssnelheden daar hoger liggen dan binnen de bebouwde kom.

Naast het scheiden van fietsers heeft de markering ook een belangrijke rol bij de geleiding van de fietsers. Door de midden- en kantmarkeringen buiten de bebouwde kom uit te voeren in **Glow in the Dark** wordt de veiligheid tijdens de eerste donkere uren van de avond op met name de onverlichte fietspaden verbeterd.

Ter hoogte van kruisingen met autowegen dient **blokmarkering** aangebracht te worden, niet op maar direct naast de fietsoversteek, zodat men niet over maar tussen de blokmarkering fietst.

4. Voorrang

Eigenlijk vanzelfsprekend, maar de fietsers op de snelfietsroute moeten zo veel mogelijk voorrang krijgen op het kruisende verkeer. Dit is momenteel nog niet overal het geval. Soms is het een kwestie van het aanbrengen van haaiantanden op het wegdek, elders zullen ingrijpendere maatregelen genomen moeten worden om dit te bewerkstelligen.

Tevens dient het rode asfalt van het fietspad door te lopen bij zijwegen. Dit verhoogt de herkenbaarheid voor het (auto)verkeer uit de zijwegen. Op drukke kruisingen met veel autoverkeer zouden attentieverhogende maatregelen genomen kunnen worden, zoals het aanbrengen van LED-lampen in het wegdek en/of het plaatsen van Bikescout. Zo worden automobilisten extra geattendeerd op de komst van fietsers.

Op een beperkt aantal plekken zijn de kruisingen geregeld met behulp van verkeerslichten. Deze VRI's moeten fietsvriendelijk ingeregeld worden. Thans zijn er een aantal oplossingen voor die de komst van fietsers registreren en de VRI-regeling hierop aanpassen. Denk hierbij vooral aan de warmtesensor en voortdetectie. Nader onderzoek moet per VRI aantonen welke maatregelen zinvol zijn.

Het wachten bij de VRI zou vergemakkelijkt kunnen worden door het plaatsen van velobars (zie elders). Accurate wachttijdvoorspellers kunnen er aan bijdragen dat de roodlichtnegatie lager uitvalt.

5. Veilige, vergevingsgezinde aanleg

Het grootste aantal ongelukken met fietsers is een eenzijdig ongeluk, oftewel de fietser komt ten val als gevolg van het slechte wegdek of komt in aanraking met een object op of direct naast het fietspad. De snelfietsroute wordt zoveel mogelijk obstakelvrij, dat betekent dat er geen autowerende paaltjes

Sensor in wegdek registreert en waarschuwt voor vorst/gladheid (ook te koppelen aan matrixbord)

Streefbreedte 2,50 meter

Route-informatie m.b.v. doelborden en vooraankondiging kruisingen

Matrixbord met informatie over bv. de fietsroute of de omgeving

Vergevingsgezinde strook naast het fietspad, bv. door grasbetonblokken

Overall witte kantmarkering

Terugkerend routelogo voor snelfietsroute F28

Rood asfalt binnen de bebouwde kom

Vergevingsgezinde trottoirbanden

Straatverlichting binnen de bebouwde kom

PROFIEL GESCHIEDEN RIJBANEN - BINNEN BEBOUWDE KOM -

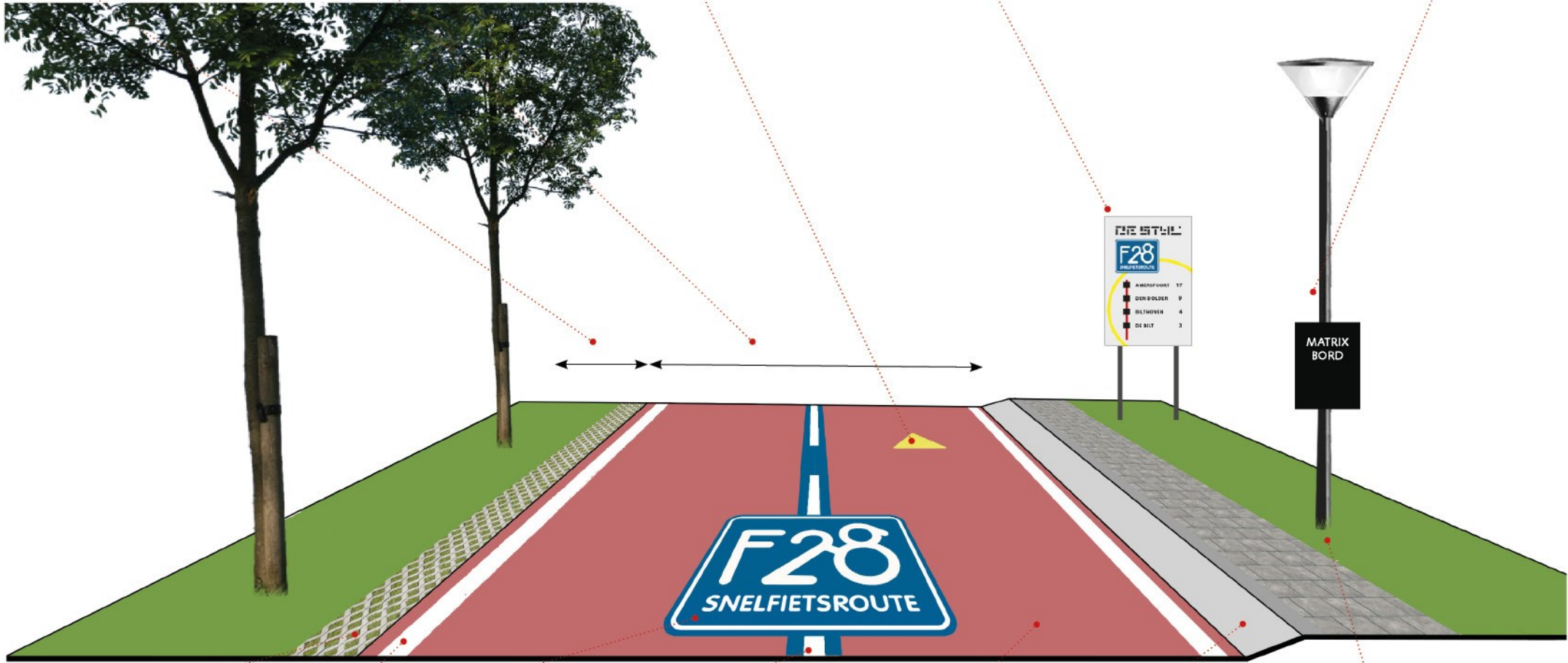
Vrije ruimte naast fietspad
circa 1,5 m. breed

Streefbreedte min. 4,00 meter,
minimumbreedte 3,50 meter

Sensor in wegdek registreert en
waarschuwt voor vorst/gladheid
(ook te koppelen aan matrixbord)

Route-informatie m.b.v.
doelborden en
vooraankondiging kruisingen

Matrixbord met informatie over bv. de
fietsroute of de omgeving



Vergevingsgezinde strook
naast het fietspad, bv. door
grasbetonblokken

Overall witte
kantmarkering

Terugkerend routelogo
voor snelfietsroute F28

Blaue middenstreep en
lange witte lijnen

Rood asfalt binnen
de bebouwde kom

Vergevingsgezinde
trottoirbanden

Straatverlichting binnen
de bebouwde kom

STANDAARDPROFIEL - BINNEN BEBOUWDE KOM -

Sensor in wegdek registreert en waarschuwt voor vorst/gladheid (ook te koppelen aan matrixbord)

Streefbreedte 2,50 meter

Route-informatie m.b.v. doelborden en vooraankondiging kruisingen

Vergevingsgezinde strook naast het fietspad, bv. door grasbetonblokken

Witte, glow-in-the-dark kantmarkering overall buiten de bebouwde kom

Terugkerend routelogo voor snelfietsroute F28

Beton op Utrechtse Heuvelrug

Vergevingsgezinde trottoirbanden

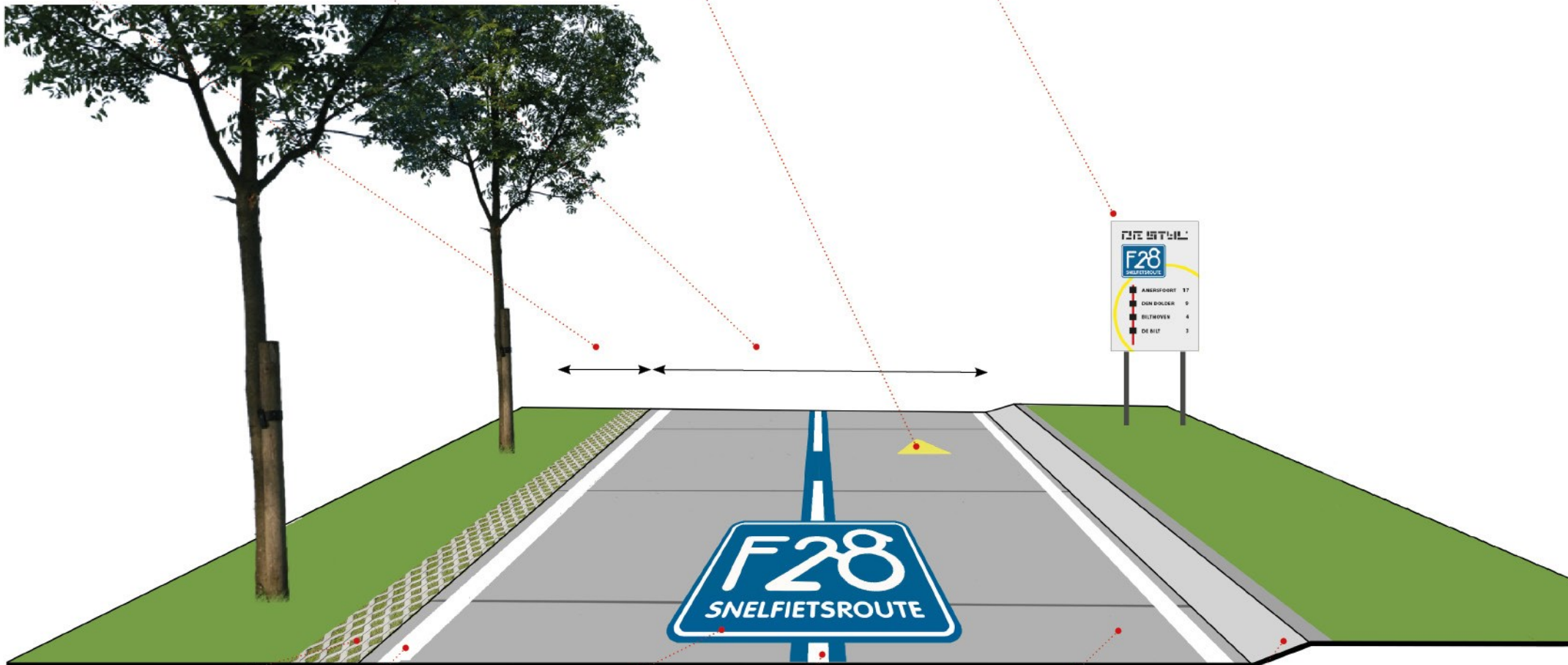
PROFIEL GESCHEIDEN RIJBANEN - BUITEN BEBOUWDE KOM -

Vrije ruimte naast fietspad
circa 1,5 m. breed

Streefbreedte min. 4,00 meter,
minimumbreedte 3,50 meter

Sensor in wegdek registreert en
waarschuwt voor vorst/gladheid
(ook te koppelen aan matrixbord)

Route-informatie m.b.v.
doelborden en
vooraankondiging kruisingen



Vergevingsgezinde strook
naast het fietspad, bv. door
grasbetonblokken

Witte, glow-in-the-dark
kantmarkering overall
buiten de bebouwde kom

Terugkerend routelogo
voor snelfietsroute F28

Blauwe middenstreep en
lange witte lijnen

Beton op Utrechtse
Heuvelrug

Vergevingsgezinde
trottoirbanden

STANDAARDPROFIEL - BUITEN BEBOUWDE KOM -

geplaatst worden, tenzij het echt noodzakelijk is om sluipverkeer te weren. De **paaltjes** die geplaatst worden, worden geplaatst conform het keuzeschema en de aanbevelingen van CROW-Fietsberaad en beschikken tenminste over reflectoren, inleidende markering en verlichting.

Naast het aanbrenge van een comfortabel wegdek met (kant)markering, kan ook de inrichting van de berm er aan bijdragen dat minder fietsers die van de weg raken een ongeluk krijgen. Binnen de bebouwde kom moet dit gebeuren door de **stoepranden** vergevingsgezind aan te leggen. Dat wil zeggen dat het niveauverschil tussen fietspad en trottoir zo klein mogelijk moet zijn, en dat de stoeprand schuin afloopt zodat deze overrijdbaar is.

Op plekken waar geen trottoir aanwezig is – meestal buiten de bebouwde kom maar niet uitsluitend – wordt er naast het fietspad een strook van 40 centimeter met **grasbetonblokken** aangelegd. Deze grasbetonblokken zorgen voor een egale overgang tussen fietspad en haar directe omgeving, en voorkomen het ontstaan van kuilen direct naast het fietspad.

Deze grasbetonblokken maken onderdeel uit van een **obstakelvrije zone** van minimaal 1 meter aan weerszijden van het fietspad waar geen bomen, hekken, verkeersborden, lantaarnpalen of andere obstakels staan. Deze obstakelvrije zone beperkt het aantal ongevallen, want een fietser moet de voor hem liggende weg, fietspad of kruispunt over voldoende afstand kunnen overzien om de rijtaak veilig en comfortabel te kunnen uitvoeren.

Specifiek in de gemeente De Bilt zijn op tal van plekken **varkensruggen** toegepast, vaak direct naast het fietspad als scheiding tussen de autorijbaan en het fietspad. Deze varkensruggen zijn echter gevaarlijk, zeker als er veel sneeuw gevallen is of als er na een zware herfststorm veel bladeren op de weg liggen die het zicht op de varkensruggen wegnemen. Behalve gevaarlijk bemoeilijken de varkensruggen het inhalen van langzamere fietsers.

In de gemeente Soest staan twee **hekwerken** op het tracé van de snelfietsroute, die het autoverkeer moeten tegenhouden maar eveneens de doorstroming van het fietsverkeer belemmeren en in de huidige constructie een gevaar betekenen met name voor fietsers in groepsverband. Deze hekwerken moeten fietsvriendelijker gereconstrueerd worden, conform de CROW-richtlijnen.

6. Bewegwijzering

Goede bewegwijzering beoogt het gedrag van de fietser te ondersteunen in zijn routekeuze. Om die reden is het essentieel om bij de bewegwijzering rekening te houden met de kenmerken, behoeftes en informatie- en keuzeprocessen van fietsers. Rekening houdend met de human factors in het verkeer moet de juiste informatie op het juiste moment aangeboden worden.

Door middel van bewegwijzering kunnen weggebruikers hun weg vinden en bepalen waar zij zich bevinden. Bewegwijzering biedt weggebruikers geleiding, oriëntatie en confirmatie. Bewegwijzering bestaat uit:

- Bewegwijzeringssystematiek: waar en wanneer bied je welke type informatie aan? En hoe plaats je die in verhouding tot de ligging van het fietspad en diens omgeving?
- Wegwijzers: Welke informatie zet je op de wegwijzers en aan welke eisen moet dit voldoen? (uniformiteit, continuïteit, leesbaarheid en begrijpelijkheid).

De bewegwijzering kan in belangrijke mate bijdragen aan de herkenbaarheid van de snelfietsroute. Hiertoe dient een standaard ontwikkeld te worden, die op alle snelfietsroutes in de provincie Utrecht toegepast kan worden. Tevens dient er een bebordingsplan opgesteld te worden voor de snelfietsroute en de voornaamste toeleidende fietspaden (zoals bijvoorbeeld vanuit Soest richting Den Dolder): dit plan geeft aan waar routeborden en doelborden worden geplaatst, en met welke bestemmingen en afstanden erop.

Bij het begin- en eindpunt van de snelfietsroute worden speciale borden geplaatst, die de fietsers erop attenderen dat hier een snelfietsroute loopt (vergelijk dit met de borden begin/einde autosnelweg). Daartussen worden regelmatig doelborden geplaatst, die de fietsers informeren over de nog te verrijden afstanden naar de belangrijkste doellocaties (zoals steden, dorpen, natuurgebieden of musea).

7. Logo F28

Om de herkenbaarheid van de snelfietsroute te verhogen, wordt na elke kruising een routespecifiek logo op en/of naast het wegdek aangebracht. De fietser hoeft bij twijfel maar de logo's te volgen en hij zal het eindpunt van de snelfietsroute bereiken. Vergelijkbare logo's zijn toegepast op en rond de F35 (Enschede – Nijverdal) en F59 (Oss – Den Bosch). Voorgesteld wordt de F28.



Snelfietsroute F28 'De Stijl'

•	De Bilt	3
•	Bilthoven	4
•	Den Dolder	9
•	Amersfoort	17
<hr/>		
	Soest	14



Snelfietsroute F28 'De Stijl'

↑	Amersfoort
	<i>Mondriaanhuis</i>
<hr/>	
→	Soesterberg
	<i>Militair Museum</i>
<hr/>	
←	Soest



Van links naar rechts, 1e rij: Lange belijning in Drenthe; Groene middenlijn bij Haaren; Fiets-telpaal van de provincie Noord-Brabant.

2e rij: Concepten voor een doelenbord, logo F28 en richtingenbord.

3e rij: Waarschuwingdriehoek zonder en met vorst; DRIP voor voetgangers op Utrecht Centraal Station.

Nice to Haves

Registratie van aantallen fietsers

Om het gebruik van de snelfietsroute structureel te kunnen monitoren, zouden er op een aantal strategische plekken tellussen in het wegdek aangebracht moeten worden. Met behulp van deze informatie kan de ontwikkeling van het aantal fietsers dat gebruik maakt van (een deel van) de snelfietsroute in kaart gebracht worden. Deze gebruikscijfers kunnen eventueel ook 'live' gedeeld worden met de fietsers ('u bent vandaag de 700^e fietser die dit punt passeert') met behulp van matrixborden of telpalen.

De informatie van de tellussen wordt bovendien gepubliceerd in de databank van CROW-Fietsberaad.

Informatie met behulp van matrixborden

Langs de snelfietsroute kunnen op nader te bepalen locaties dynamische informatieborden geplaatst worden met als doel de fietsers te informeren. Op autosnelwegen worden DRIP's gebruikt om de automobilisten te informeren, dit systeem kan ook toegepast worden op snelfietsroutes.

Informatie die bijvoorbeeld via de matrixborden gecommuniceerd zou kunnen worden met de fietsers:

- ⇒ Wegwerkzaamheden/omleidingen op of nabij het traject;
- ⇒ Waarschuwingen (gladheid, bladeren op het wegdek, etc);
- ⇒ Aankondigingen van evenementen;
- ⇒ Campagnes (zoals de fietsverlichtingscampagne);
- ⇒ Aantallen fietsers op dit punt (zie registratie van aantallen fietsers).

Velobar

Een Velobar vergemakkelijkt het wachten voor fietsers bij een verkeerslicht. Door deze ondersteuning, hoeven de fietsers niet af te stappen en zijn ze sneller weg bij groen licht. Door (wisselende) teksten op de Velobar te plaatsen, kan er gecommuniceerd worden met de fietsers.

Hekken naast bushaltes

Om ervoor te zorgen dat voetgangers bij het in- of uitstappen van een bus onverwachts het fietspad oversteken, worden er bij de bushaltes hekken geplaatst die ervoor zorgen dat de voetgangers op één of twee plekken het fietspad over kunnen steken. Met deze maatregel wordt een lang potentieel conflictpunt ingeperkt tot 1 á 2 veel kortere punten. Dit is goed voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers.

Schuilplekken

Langs het traject van de snelfietsroute Amersfoort – Utrecht zouden tenminste twee schuil- en informatievoorzieningen geplaatst moeten worden. Eén schuilvoorziening op de Heuvelrug (ter hoogte van de spoorwegovergang ten noorden van de vliegbasis Soesterberg), de andere in de Hollandse Waterlinie langs de Biltse Rading, halverwege Utrecht en De Bilt.

Behalve dat fietsers er kunnen schuilen voor de regen, moet de schuilplek voorzien zijn van:

- ⇒ Zitgelegenheid om te kunnen pauzeren;
- ⇒ Informatiepanelen over snelfietsroute, recreatieve fietsroutes, het De Stijl-jaar maar ook over de natuur en bestemmingen in de omgeving;
- ⇒ Een wifi-punt;
- ⇒ Een fietspomp en eventueel een banden- en lichtjesautomaat;
- ⇒ Een vuilnisbak;
- ⇒ Fietsparkeergelegenheid met oplaadmogelijkheid voor e-bikes.

Op impressie 4 is de schuilplek van de snelfietsroute Breda—Etten Leur opgenomen. Deze sluit goed aan bij de aanwezigheid van de voormalige luchtmachtbasis Soesterberg, dat direct langs het traject van de snelfietsroute ligt.

'App van het landschap'

Via een app kunnen (recreatieve) fietsers geïnformeerd worden over de verschillende landschappen, historische gebeurtenissen, evenementen, de kunstwerken van Boris Tellegen en natuurlijk over de snelfietsroute zelf.

Samenvatting Programma van Eisen

Must have Nice to have

Wegdek

- ⇒ Buiten de bebouwde kom ten oosten van Den Dolder wordt beton gebruikt op plekken waar het wegdek vernieuwd wordt;
- ⇒ Binnen de bebouwde kom en door de weilanden wordt rood asfalt gebruikt op plekken waar het wegdek vernieuwd en/of verbreed wordt.

Breedte

- ⇒ Op tweerichtingsfietspaden wordt gestreefd naar een breedte van (minimaal) 4,00 meter;
- ⇒ Bij eenrichtingsfietspaden wordt gestreefd naar tenminste 2,50 meter breedte per rijrichting;
- ⇒ Fietsstroken krijgen een breedte van tenminste 1,75 meter;
- ⇒ Fietsuggestiestroken worden niet toegepast op de snelfietsroute.

Straatverlichting en markering

- ⇒ Goede straatverlichting is binnen de bebouwde kom van groot belang om de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te waarborgen;
- ⇒ Op alle tweerichtingsfietspaden wordt langgerekte midden- en kantmarkering aangebracht. Buiten de bebouwde kom wordt de middenmarkering geaccentueerd door een blauwgekleurde baan.
- ⇒ Er wordt buiten de bebouwde kom gebruik gemaakt van lichtgevend / Glow in the Dark-wegmarkering.
- ⇒ Op kruispunten wordt blokmarkering toegepast.

Voorrang

- ⇒ Fietsers op de snelfietsroute hebben in principe overal voorrang op al het kruisend en/of invoegend (fiets)verkeer;
- ⇒ De voorrang wordt geregeld met behulp van haaiantanden en verkeersborden op de zijwegen;
- ⇒ Het rode asfalt van het fietspad loopt door ter hoogte van zijwegen;
- ⇒ Verkeerslichten worden fietsvriendelijk ingericht, of (indien mogelijk) vervangen door een rotonde.

Vergevingsgezindheid

- ⇒ Er worden zo min mogelijk autowerende paaltjes geplaatst. Paaltjes die geplaatst worden, voldoen aan de richtlijnen van CROW-Fietsberaad;
- ⇒ Trottoirs langs de fietspaden worden vergevingsgezind aangelegd;
- ⇒ Buiten de bebouwde kom worden grasbetonblokken langs het fietspad gelegd als overgang tussen fietspad en de bodem.;
- ⇒ Buiten de bebouwde kom wordt een strook van minimaal 1 meter vrij van obstakels gehouden;
- ⇒ Aanwezige varkensruggen worden verwijderd.
- ⇒ De beide hekwerken worden fietsvriendelijker en volgens de CROW-richtlijnen aangelegd.

Bewegwijzering

- ⇒ Fietsers worden voorafgaand aan kruispunten geïnformeerd over waar welke bestemmingen liggen met behulp van routeinformatie;
- ⇒ Bij het begin- en eindpunt van de snelfietsroute worden speciale borden geplaatst. Daartussen worden regelmatig doelborden geplaatst, waarop de afstanden tot bepaalde doelen zijn af te lezen;

Herkenbaarheid: Logo

- ⇒ Er komt een logo voor de snelfietsroute, in lijn met bestaande logo's voor bestaande snelfietsroutes;
- ⇒ Dit logo wordt toegepast op het wegdek, bebording en eventuele andere communicatie.

Hellingen

- ⇒ Hellingen worden aangelegd conform de eis in het inspiratieboek snelle fietsroutes.

Snelheid

- ⇒ Een ontwerpsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom;
- ⇒ Een ontwerpsnelheid van 40 km/u buiten de bebouwde kom.

Beheer

- ⇒ De snelfietsroute wordt opgenomen in de gemeentelijke veeg- en gladheidsbestrijdingsprogramma's;
- ⇒ Gladheid wordt gesignaleerd en gecommuniceerd met behulp van speciale symbolen op het wegdek, die verkleuren bij vorst.

Toegankelijkheid

- ⇒ De snelfietsroute is overal en altijd toegankelijk voor fietsers. Gemeentelijke regelingen die hiermee in strijd zijn, worden aangepast of ingetrokken.

Must have's Nice to have

- ⇒ Registratie van aantallen fietsers op de snelfietsroute;
- ⇒ Reizigersinformatie met behulp van matrixborden;
- ⇒ Bij verkeerslichten wordt ondersteuning geplaatst voor wachtende fietsers, zoals bijvoorbeeld velobars';
- ⇒ Bij bushaltes worden hekken geplaatst, zodat buspassagiers niet zomaar het fietspad op kunnen lopen;
- ⇒ Op tenminste twee plekken langs de route worden schuilplekken geplaatst, waar fietsers kunnen schuilen tegen de regen, kunnen rusten, informatie kunnen vinden over de omgeving, met wifi en oplaadpunten voor e-bikes (zie afbeelding hieronder, bron art-by-valeria.com);
- ⇒ Er wordt een 'app van het landschap' gemaakt, met informatie over de snelfietsroute(s), de landschappen, historie en evenementen.



De snelfietsroute in de gemeente Utrecht

Lengte: 2,9 kilometer

Route: Kleine Singel / Blauwkapelseweg / Van Esveldstraat / Kardinaal de Jongweg / Biltse Rading.

De snelfietsroute start bij de Singel (zie impressie) rond het historische centrum van Utrecht en voert over een 4 meter breed fietspad langs het **Griftpark** naar de Kardinaal de Jongweg. Hier sluit de snelfietsroute aan op het tracé van de fietsroute Overvecht — Science Park De Uithof, dat de gemeente Utrecht binnenkort gaat opwaarderen.

Na de **Jan van Galenstraat** wordt hetzelfde profiel (3,50 meter) aangelegd, tot voorbij de fietsbrug met diezelfde breedte over de fietstunnel bij de Ariënslaan. Daarna moet het fietspad verbreed worden naar 4,00 meter tot de gemeentegrens met De Bilt. Halverwege de open vlakte van de Hollandse waterlinie wordt een rustpunt geplaatst, waar fietsers kunnen schuilen voor de regen of informatie kunnen verkrijgen over de omgeving.

Aandachtspunten

- ⇒ Het begin/eindpunt van de snelfietsroute wordt via markeringen op het wegdek en door middel van extra bebording geaccentueerd;
- ⇒ De autowerende paaltjes op het fietspad ter hoogte van de fietsbrug over de Biltse Grift;
- ⇒ Het aantal verkeerslichten dat binnen de gemeentegrenzen van Utrecht gepasseerd dient te worden, is met vijf erg hoog. De verkeerslichten dienen fietsvriendelijk afgesteld te worden, onderzoek moet uitwijzen waar welke maatregelen toegepast kunnen worden.

Kunstwerk

Er zijn binnen de gemeente Utrecht vooralsnog twee kunstwerken beoogd.



Autowerende paaltjes op het fietspad langs het Griftpark, Utrecht.



Kardinaal de Jongweg met kort stuk eenrichtingsfietspaden.

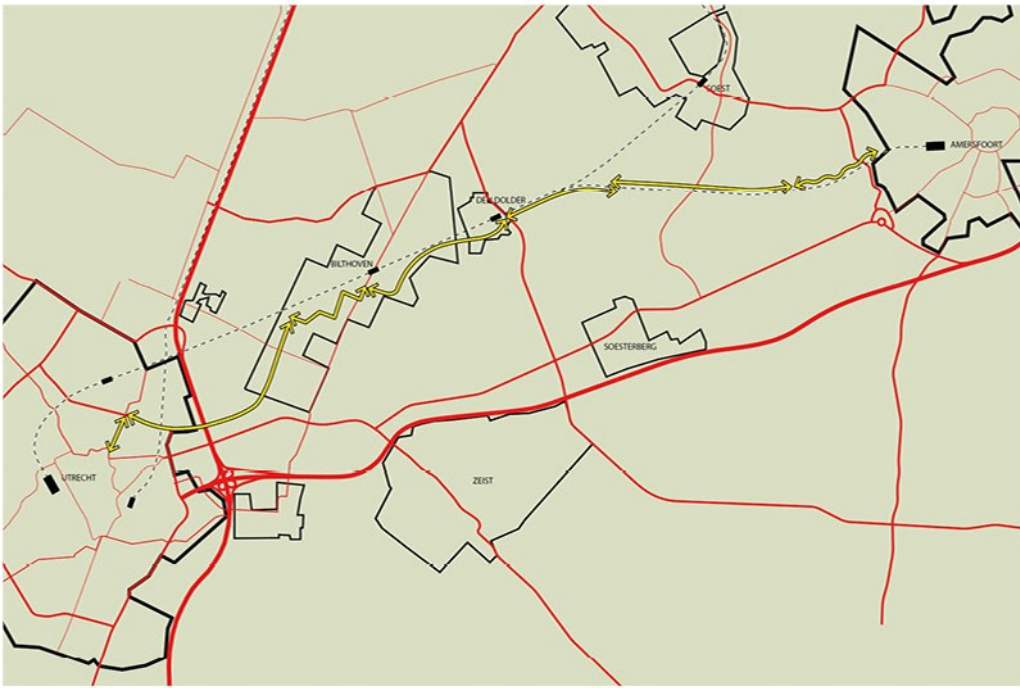


Kleine Singel (Griftpark), Gemeente Utrecht

Het begin- en eindpunt van de route aan Utrechtse zijde. Na de Wittevrouwensingel, met zicht op de voormalige gevangenis - thans De Vrije Wolf, transformeert het bestaande fietspad naar een snelfietsroute. Met bebording en nieuwe verlichting wordt de start van de F28 ter hoogte van het Griftpark gemarkeerd. Op het wegdek verschijnt voor het eerst het grote logo van de route. Zeer opvallend zijn de rode kleur van het wegdek en de witte kantstrepen.

Met vergevingsgezinde trottoirbanden word de snelfietsroute gescheiden van het voetpad. Door de flauwe helling hoeft een treffen van een fietsband niet direct fataal te zijn.

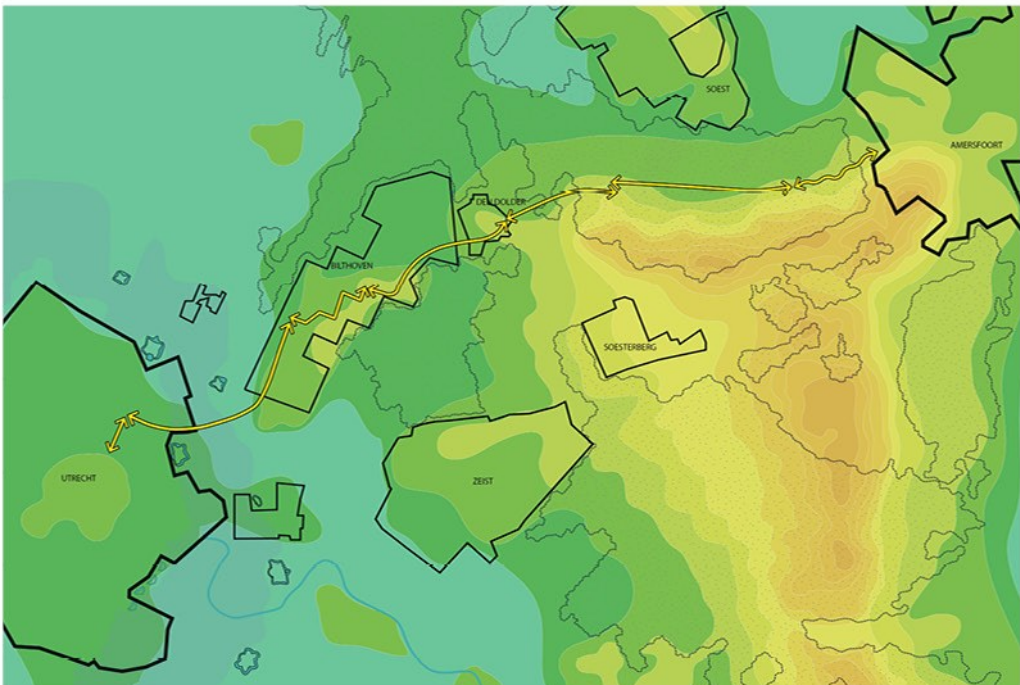
F28: IMPRESSIE 1



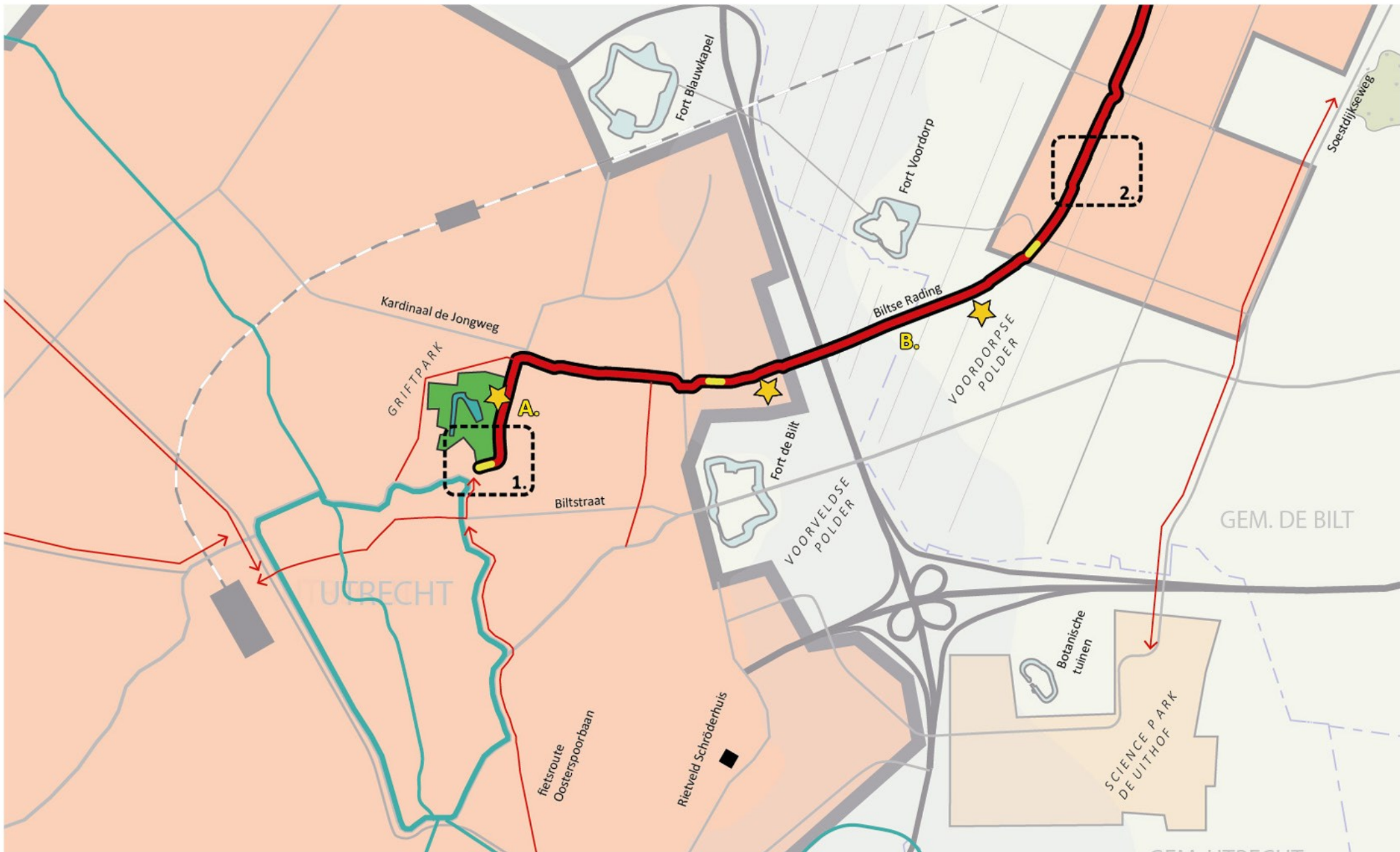
F28: VERBINDINGEN



F28: LANDSCHAP



F28: RELIEF



UITWERKING F28: VAN UTRECHT NAAR BILTHOVEN

De snelfietsroute in de gemeente De Bilt

Lengte: 6,75 kilometer

Route: Biltse Rading / Tweelingen / Melkweg / Hertenweg / Leijenseweg / Soestdijkseweg Zuid / Boslaan / Sperwerlaan / Julianalaan / Paltzerweg.

Vanaf de gemeentegrens met Utrecht wordt de Biltse Rading gevolgd. Na de kruising met de **Blauwkapelseweg** ligt een brede strook asfalt, die is blijven liggen na het versmallen van de weg voor autoverkeer. Een deel van deze strook kan als ondergrond dienen voor de snelfietsroute. Het huidige fietspad zou dan omgebouwd kunnen worden tot voetpad.

Ter hoogte van de **Professor P.F. Crutzenlaan** wordt het vrijliggende fietspad voor even een fietsstraat (zie impressie). Het laatste deel van het fietspad over deze oude bomenlaan langs bedrijventerrein Larenstein zou verder van het hekwerk gelegd moeten worden. Aan het einde van dit fietspad wacht de splitsing van fietsers op weg naar Bilthoven Noord (rechtdoor via de fietstunnel) en naar Bilthoven centrum en verder (rechtsaf). Linksaf zou hier op termijn een fietsverbinding met de Twislaan gerealiseerd kunnen worden.

De huidige **Melkweg** is voor fietsers rommelig ingericht: een bushalte op het fietspad, varkensruggen, één en tweerichtingsverkeer wisselt elkaar af. Via de Hertenlaan wordt de nieuw aangelegde rotonde op de Leijenseweg bereikt, een verbetering voor fietsers. De profielen van de Hertenlaan en de Leijenseweg zijn zodanig dat de te smalle fietspaden niet verbreed kunnen worden: bomen, parkeren, trottoirs en de rijloper voor auto's zorgen voor een gebrek aan ruimte. Ook hier worden veel varkensruggen toegepast.

Na het verkeerslicht op de Soestdijkseweg-Zuid wordt kort meegelift op de bestaande snelfietsroute Bilthoven station— De Uithof — Houten. Op de **Boslaan** gaat het fietspad tussen de bomen door, hier zou gekozen kunnen worden voor twee eenrichtingsfietspaden, één op de bestaande plek, de ander aan de zuidzijde van de bomenrij.

Op de **Sperwerlaan** zijn ontwikkelingen gaande rond de herontwikkeling van winkelcentrum De Kwinkelier. Hier zou de realisatie van een tweerichtingsfietspad aan de zuidoostzijde een kans zijn om de aanwezige fietsinfrastructuur bij de Boslaan en de Julianalaan met elkaar te verbinden (zie impressie). De rotonde is te smal ingericht om soepel overheen te kunnen fietsen.

De kruising van de **Julianaweg** met de Paltzerweg is een voornaam knelpunt in de snelfietsroute. Fietsers in twee richtingen dienen over een afstand van circa 100 meter gebruik te maken van een fietspad met een breedte van slechts 1,93 meter. Deze situatie kan voor fietsers verbeteren door het profiel dat op de rest van de Paltzerweg gehanteerd wordt ook hier toe te passen (liefst met bredere fietspaden, omdat het fietsverkeer van en naar de fietstunnel ook gebruik van maakt).

Na de fietstunnel ligt er aan weerszijden van de **Paltzerweg** eenrichtingsfietspaden van 1,50 meter breed, te smal maar gezien de breedte van de weg het maximaal haalbare. De geasfalteerde fietspaden moeten ook ter hoogte van de zijwegen doorgetrokken worden. Vervolgens wordt de gemeentegrens met Zeist en de bebouwde kom van Den Dolder bereikt.

Aandachtspunten

- ⇒ Kruising Paltzerweg / Julianaweg. Zie toelichting hierboven.
- ⇒ Hertenlaan/Leijenseweg. Zie toelichting hiernaast.
- ⇒ De rotonde op de Sperwerlaan is te smal gedimensioneerd en bemoeilijkt de aanleg van een tweerichtingsfietspad aan de zuidoostzijde.
- ⇒ De veelvuldig voorkomende varkensruggen zijn een gevaar voor fietsers en moeten verwijderd worden. Zeker voor mensen met een verminderd gezichtsvermogen en wanneer er bladeren of sneeuw valt, vormen zij een gevaar voor onnodige eenzijdige fietsongevallen.
- ⇒ Het parkeren langs de Hertenlaan en Leijenseweg gebeurt deels op het fietspad. Gevaarlijk, en bovendien wordt het lastiger om in te halen.

Kunstwerk

Er zijn binnen de gemeente De Bilt vooralsnog drie kunstwerken beoogd.

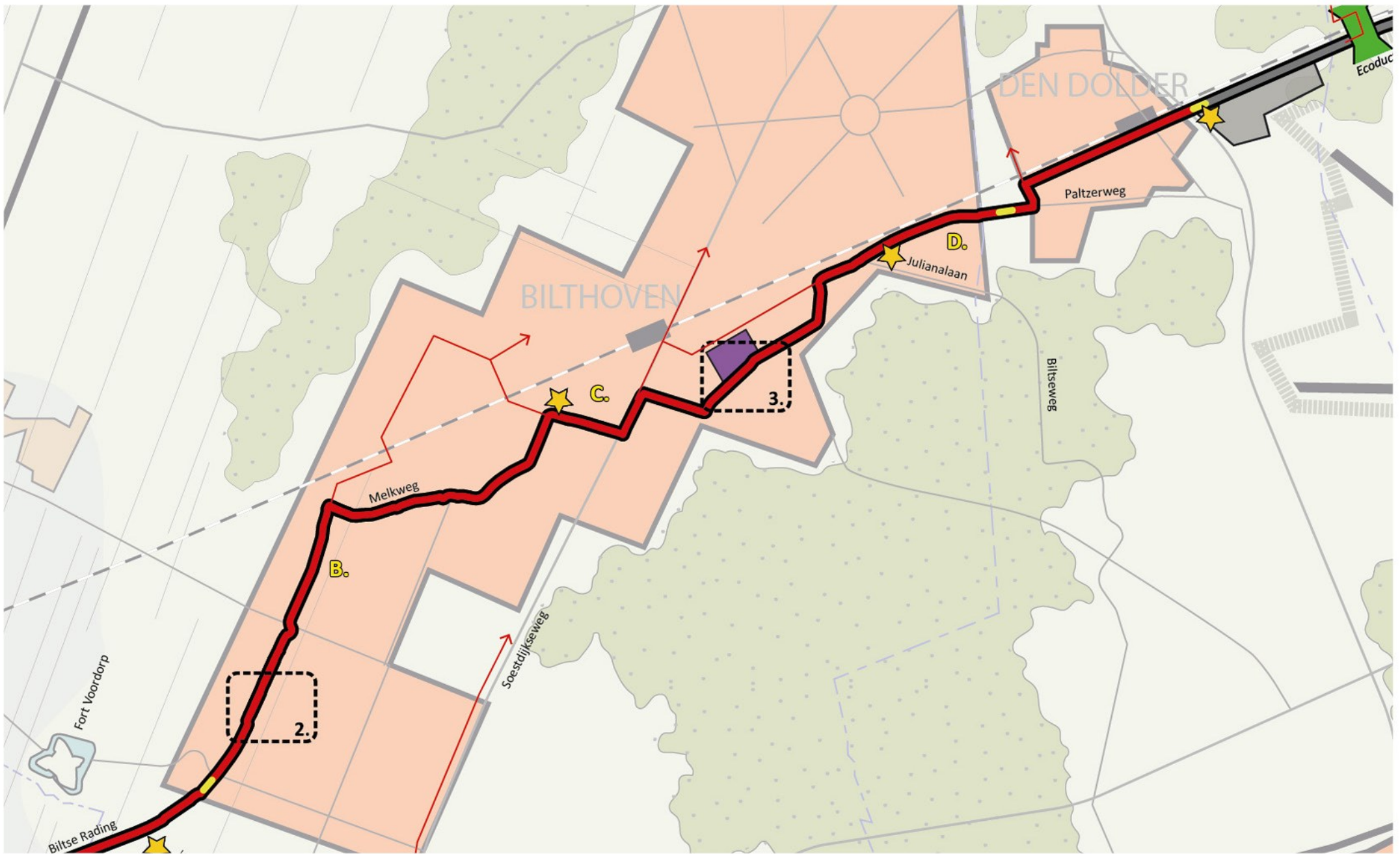


Professor Doctor P.J. Crutzenlaan – Gemeente De Bilt

Na het tracé langs de Biltse Rading loopt de route geleidelijk weer in stedelijk gebied. Op de Professor P.J. Crutzenlaan valt de fietsroute kortstondig samen met de parallelweg. De F28 heeft op deze plaats het karakter van een fietsstraat in rood asfalt, waar auto's te gast zijn. In de rustige woonstraat hoeft de combinatie geen probleem te zijn.

Er wordt geparkeerd op eigen terrein en op een aanliggende parkeerstrook. De rijbaan voor twee richtingen wordt optisch versmald door een rabatstrook naast de geparkeerde auto's en een middengeleider van kleine kasseien. Verkeer uit zijwegen moet voorrang verlenen op de doorgaande route, middels een in- en uitritconstructie. De paaltopverlichting en het grote logo op het asfalt zijn nieuwe standaarden.

F28: IMPRESSIE 2



UITWERKING F28: DOOR BILTHOVEN EN DEN DOLDER



F28: IMPRESSIE 3

De Kwinkelier, Gemeente De Bilt

De route scheert langs het centrum van Bilthoven. Op verschillende plekken is er aansluiting mogelijk op bijzondere voorzieningen zoals het NS-station en het winkelcentrum van Bilthoven.

De impressie is een beeld ter hoogte van de Kwinkelier. Het complex ondergaat de komende jaren een complete metamorfose waarbij er een langs de Sperwerlaan een hoge bouwwand ontstaat. De veranderde situatie van het parkerend verkeer voor het winkelcentrum kan aanleiding zijn voor een herprofilering van de Sperwerlaan.

De F28 ligt als tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de weg. Er is ruimte voor een zeer veilige route die vrij ligt van de rijbaan. Nieuwe bomen en hagen maken de Sperwerlaan tot een aantrekkelijke weg. Op een vrije busbaan kan een bus rustig halteren direct voor de ingang van het winkelcentrum.

De snelfietsroute in de gemeente Zeist

Lengte: 2,25 kilometer

Route: Paltzerweg / Tolhuislaan / Paduaweg / Fornheselaan. Of Paltzerweg / Baarnseweg / Andreas Foxlaan / Fornheselaan.

De gemeentegrens tussen De Bilt en Zeist is duidelijk zichtbaar aan de weginrichting: In Bilthoven is gekozen voor twee eenrichtingsfietspaden langs de **Paltzerweg**, in Den Dolder liggen twee fietsstroken van 1,45 meter breed. Ter hoogte van de kruising met de Tolhoeklaan, kan de snelfietsroute vervolgen via twee routes: Noordelijk over de Padualaan, direct langs het spoor, of zuidelijk over de Paltzerweg, Baarnseweg en de Andreas Foxlaan. De routes komen dan weer bijeen bij het fietsviaduct over de N238.

De keuze voor de route is afhankelijk van de ontwikkelingen rond de **Dolderseweg**. Mogelijk wordt de spoorwegovergang ontoegankelijk gemaakt voor autoverkeer. Dit zal consequenties hebben voor de afwikkeling van het autoverkeer, maar maakt het mogelijk om de snelfietsroute in Den Dolder direct langs het spoor te laten lopen. Wel moet er dan gekeken worden naar de parkeersituatie bij de supermarkt en naar het verbreden van het fietspad langs eetcafé De Egelantier.

Gaat de afkoppeling van de spoorwegovergang voor autoverkeer niet door, dan is de route over de **Baarnseweg** en Andreas Foxlaan een alternatief. Dit zijn brede wegen waar voldoende ruimte is om een fietsstraat of brede fietsstroken (tenminste 1,75 meter breed) te realiseren.

De gemeente heeft aangegeven om het fietspad langs de **Fornheselaan** en ter hoogte van het viaduct over de N238 nog in 2017 te willen vernieuwen. Ter hoogte van de gemeentegrens met Soest staan autowerende paaltjes op het fietspad, deze moeten verwijderd worden.

Aandachtspunten

- ⇒ De keuze van het tracé dor Den Dolder is afhankelijk van de toekomstige verkeerssituatie op de Dolderseweg;
- ⇒ Het fietspad langs De Egelantier is nu te smal voor een snelfietsroute;
- ⇒ Ter hoogte van de gemeentegrens met Soest staan autowerende paaltjes op het fietspad, deze moeten verwijderd worden.

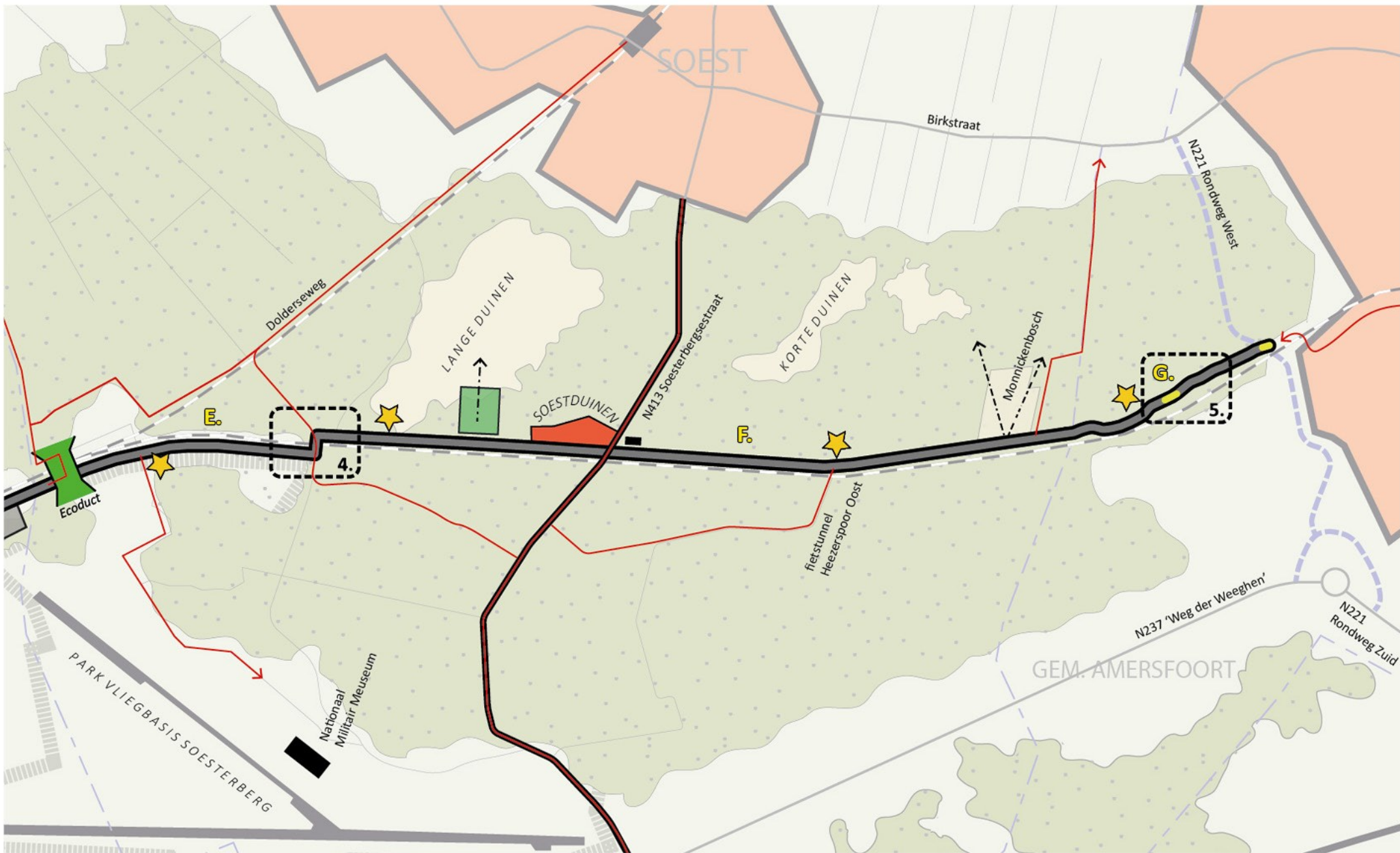
Kunstwerk

Er is binnen de gemeente Zeist vooralsnog één kunstwerk beoogd.



De entree van Den Dolder vanuit Amersfoort (boven) en de Paltzerweg (onder).





UITWERKING F28: VIA HET ECODUCT, DE VLEGBASIS EN SOESTDUINEN NAAR AMERSFOORT

De snelfietsroute in de gemeente Soest

Lengte: 5,6 kilometer

Route: Ecoduct / De Beaufortlaan / Monnikenboschweg / Monnikenboschpad.

Direct na de gemeentegrens met Zeist begint bij het **ecoduct** een recent geheel vernieuwd fietspad aangelegd, uitgevoerd in beton en met een breedte van 3,00 meter. Hoewel dit te smal is voor een snelfietsroute, houden we voorlopig deze breedte aan. Uit monitoring moet blijken of deze breedte in de toekomst een knelpunt gaat vormen.

Bij spoorwegovergang ter hoogte van het **Berkenlaantje** vervolgt de snelfietsroute met ene bajonetbeweging naar de De Beaufortlaan (zie impressie). Het wegdek ter hoogte van de spoorwegovergang moet verbeterd worden. Dit is tevens een goede locatie voor het plaatsen van een schuilvoorziening.

De **Beaufortlaan** is een brede, geasfalteerde maar vrij donkere weg door het bos. Verlichting is in het bos geen optie, waardoor het aanbrengen van Glow In the Dark-belijning tussen Den Dolder en Amersfoort een impuls voor de fietsveiligheid betekent. Hiermee wordt het probleem van de verspringende breedte van De Beaufortlaan ook kleiner.

Ter hoogte van het parkeerterrein is een autowerende constructie aangebracht, die door de donkere kleur opgaat in de omgeving en zodoende een gevaar betekent. Een vergelijkbare constructie staat aan het begin van de **Monnikenboschweg**. Beide constructies moeten een fietsvriendelijk ontwerp krijgen, dat voldoet aan de CROW-richtlijnen.

Tussen het parkeerterrein en de N-weg bij **Soestduinen** zou een fietsstraat gerealiseerd kunnen worden. Het aantal auto's is beperkt op deze (voor auto's) doodlopende weg. De kruising met de N-weg ter hoogte van Soestduinen moet een duidelijke indeling krijgen, zowel voor fietsers als voor het overige verkeer. Mogelijk wordt hier in de toekomst een ongelijkvloerse spoorwegovergang aangelegd, maar tot die tijd zijn maatregelen nodig om een veilige oversteek te garanderen.

De gemeente heeft aangegeven dat het nog in 2017 haar deel van het Monnikenboschpad wil renoveren. Hierbij kan samengewerkt worden met de gemeente Amersfoort.

Aandachtspunten

- ⇒ Momenteel is het in de gemeente Soest verboden om de fietspaden in het bos te gebruiken tussen zonsondergang en zonsopgang. Voor het tracé van de snelfietsroute zou hierop een uitzondering gemaakt moeten worden, aangezien het fietspad is bedoeld voor forensen en het gedurende de ochtend- en avondspits in de winter al donker is. Ook de belangrijkste toeleidende fietspaden zouden buiten het nachtelijk fietsverbod moeten vallen;
- ⇒ Door monitoring moet blijken of het fietspad tussen het ecoduct en de spoorwegovergang breed genoeg is, of dat er op termijn aanvullende maatregelen uitgevoerd moeten worden (verbreden naar 4,00 meter);
- ⇒ Op de Monnikenboschweg en de de Beaufortlaan zijn twee autowerende hekwerken, die een fietsvriendelijker ontwerp moeten krijgen;
- ⇒ De kruising met de N-weg ter hoogte van Soestduinen moet een duidelijke indeling krijgen, in afwachting van de eventuele aanleg van een ongelijkvloerse spoorwegovergang;
- ⇒ Het wegdek rond de spoorwegovergang bij het Berkenlaantje moet vernieuwd worden. Dit is tevens een geschikte locatie voor het plaatsen van een rustpunt / schuilvoorziening;
- ⇒ Tijdens de schouw lagen er veel takken en bladeren op de fietspaden door het bos. De snelfietsroute dient in de herfst regelmatig geveegd te worden om de route hiervan te ontdoen.

Kunstwerk

Er zijn binnen de gemeente Soest vooralsnog drie kunstwerken beoogd.



Spoorwegovergang Paltzerweg, Gemeente Soest

De snelfietsroute kent bijna overal een gestrekt karakter zonder onderbrekingen. Een uitzondering is de spoorwegovergang van de Paltzerweg. Met een bajonetbeweging, die de fietser nadrukkelijk attendeert op de kruising met het spoor, moet overgestoken worden. De Paltzerweg, met vervolg naar het Berkenlaantje en De Beaufortlaan, is een karakteristieke klinkerweg door het bos. Hier passen niet veel verkeerskundige elementen, zoals bebording en lijnen op het wegdek. De snelfietsroute is uitgevoerd in grijs beton, dat refereert aan Park Vliegbasis Soesterberg met zijn landingspanen. Ook een nieuw rust- en schuilobject kan refereren naar deze bijzondere omgeving. De blauwe middenstreep moet zorgen voor een betere geleiding van de fietser op zijn eigen rijbaan.

Op de achtergrond is één van de nieuwe kunstwerken te zien die op regelmatige afstand staan langs de route. De opvallende zuilen spelen in op de omgeving en het thema van de route: De Stijl-beweging.



F28: IMPRESSIE 4

De snelfietsroute in de gemeente Amersfoort

Lengte: 1,0 kilometer

Route: **Monnikenboschpad** tot aan de nieuwe **Barchman Wuytierslaan**.

Op de plek waar het **Monnikenboschpad** zich iets verder weg van de spoorweg en in het bos positioneert, ligt de gemeentegrens tussen Soest en Amersfoort. Op de impressie is te zien dat hier mogelijkheden liggen om de snelfietsroute iets 'losser' aan te leggen, bijvoorbeeld door het tweerichtingenfietspad op één of meerdere plekken op te delen in twee eenrichtingsfietspaden die door het bos slingeren.

Aan weerszijden van het smalle, zwart geasfalteerde fietspad zijn dikwijls flinke kuilen te zien, het fietspad is hier niet vergevingsgezind aangelegd en daardoor met name 's avonds en 's nachts niet veilig.

Door de plannen om de **Barchman Wuytierslaan** te reconstrueren en deels te verleggen, wordt het fietspad circa 150 meter korter dan het momenteel is. Het fietspad moet hier over de spoorlijn heen gaan. Hierbij moet goed gekeken worden naar de maximale hellingshoek voor fietsers (circa 2,5%) en naar de lengte die de toe leidende hellingbaan zal moeten hebben.

Bij de renovatie van het Monnikenboschpad zou samengewerkt kunnen worden met de gemeente Soest.

Aandachtspunten

- ⇒ Aandacht voor de verbinding met nieuwe westelijke ontsluitingsweg en de hellingshoek naar het fietsviaduct over de spoorweg;
- ⇒ Nog altijd is onduidelijk wie de beheerder is van het Amersfoortse deel van het Monnikenboschpad.

Kunstwerk

Er zijn binnen de gemeente Amersfoort twee kunstwerken beoogd.



Het Monnikenboschpad.



F28: IMPRESSIE 5

Monnikenboschpad, Gemeente Amersfoort

Na De Beaufortlaan loopt de route verder over de Monnikenboschweg en -pad. Uitgangspunt bij de opwaardering van het pad zou moeten zijn: het zoveel mogelijk behouden van een bijzonder stuk bos met hoogteverschillen en flauwe, slingerende paden. Op een paar locaties moet het mogelijk zijn de rijbanen te splitsen om even later weer samen te komen. Er kan daardoor beter ingespeeld worden op het bestaande bomenbestand en de hoogteverschillen. Belangrijk is dat de sfeer van een 'groene tunnel', met een donker bladerdak boven je, behouden blijft.

Op regelmatige afstanden van elkaar is een 'passage' zichtbaar op het wegdek. Kleurvlakken met een afstands-aanduiding tot het eindpunt refereren naar het thema van De stijl, in combinatie met de zuilen. Hier is nadere studie voor vereist.

De witte belijning is overal enigszins lichtgevend in het donker. Dit maakt openbare verlichting minder noodzakelijk, afgezien dat dit minder wenselijk is in het natuurlijke bos. Voor voetgangers moet het bestaande, parallelle pad verbeterd worden.

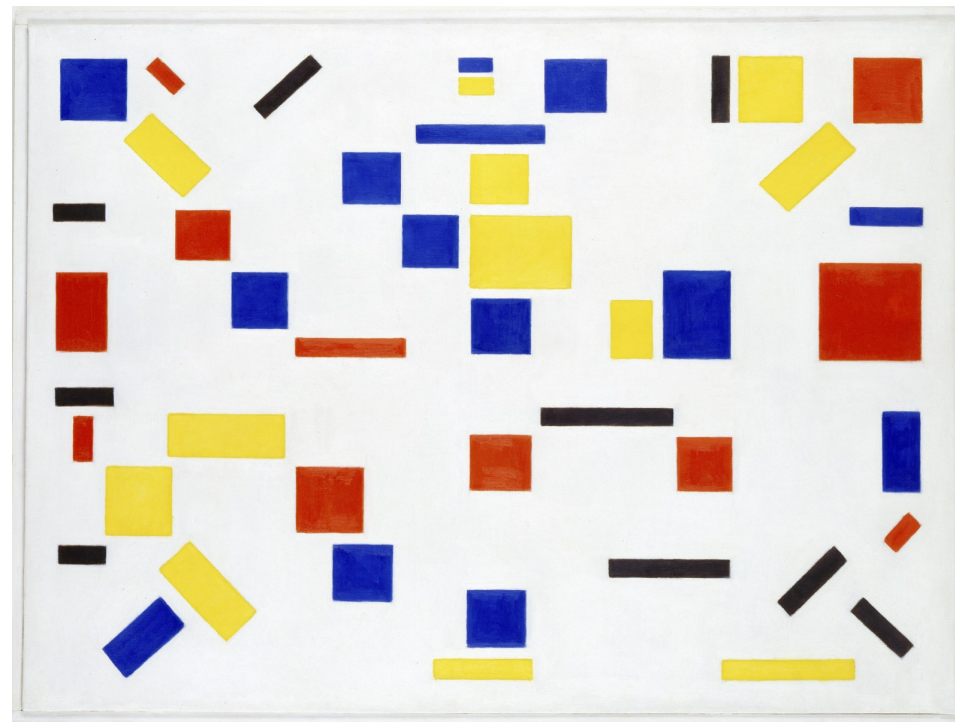
De Stijlfietsroute in 2017

2017 is het De Stijljaar en de provincie heeft de ambitie uitgesproken dat de eerste verbeteringen aan de snelfietsroute nog dit jaar te willen realiseren. Hiertoe zijn voldoende mogelijkheden:

1. De gemeenten Zeist, Soest en Amersfoort hebben aangegeven nog dit jaar aan de slag te willen gaan met de **Fornheselaan** en het **Monnikenboschpad**. Gebeurt dit inderdaad, dan ontstaat de snelfietsroute Amersfoort — Den Dolder, zeker wanneer de belijning over dit gedeelte van het tracé in één keer wordt aangebracht.
2. De gemeente Utrecht realiseert in 2017 een aantal verbeteringen op de fietsroute Overvecht — Science Park De Uithof. Deze route loopt ter hoogte van de **Van Esveldstraat** gedeeltelijk over het tracé van de snelfietsroute. Wellicht liggen hier mogelijkheden om werk-met-werk te maken en ook andere delen van de snelfietsroute te realiseren.
3. De gemeente **De Bilt** stelt naar verwachting in 2017 een pakket fietsinfrastructuurle maatregelen vast. Nog niet bekend is of er werkzaamheden ten aanzien van de snelfietsroute zijn opgenomen en zo ja, wanneer deze gepland zijn. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan de fietsstraat op de P.F. Crutzenlaan en het fietspad langs Larenstein.
4. De gemeente Soest kan de beide autowerende constructies op De **Beaufortlaan** en de **Monnikenboschweg** fietsvriendelijk herontwerpen.
5. In 2017 kan een begin gemaakt worden met het ontwerpen en plaatsen van de aanvullende **bewegwijzering**. Hiertoe dient, mogelijk in overleg met het Nbd, een bebordingsplan opgesteld te worden.
6. Vastgesteld kan worden hoe de **rustpunten** er uit komen te zien. Indien aangesloten wordt op bestaande ontwerpen, zouden deze nog in 2017 geplaatst kunnen worden.
7. En last but not least, in 2017 zouden de eerste onderdelen van het **landmark** van kunstenaar Boris Tellegen geplaatst kunnen worden.
8. Het ontwerpen van een **verbindend element** tussen fietspad en kunst.

Verbinding tussen kunst en fietspad

Een uniek onderdeel van de snelfietsroute Utrecht — Amersfoort is het landmark, dat in elf onderdelen langs de route wordt geplaatst. Om te voorkomen dat het landmark, ondanks de hoogte van zo'n 6,00 meter, voorbijgefietsd wordt, is er gezocht naar een manier om de onderlinge connectie te benadrukken.



Geïnspireerd door Compositie No. 8 van de Utrechtse Stijl-kunstenaar **Bart van der Leek** (zie afbeelding) doen wij de suggestie om vergelijkbare geometrische vormen en kleuren aan te brengen op het fietspad. Beginnend op bijvoorbeeld 100 meter voor een kunstwerk met een lage intensiteit aan vormen, wordt dit naar gelang de fietser dichterbij het kunstwerk komt steeds dichter. Na het passeren van het kunstwerk neemt de dichtheid weer geleidelijk af, tot er na 100 meter geen geometrische vormen meer te zien zijn op het fietspad.

Aanbevelingen

Ontwikkelp proces

De snelfietsroute Utrecht — Amersfoort zal gefaseerd aangelegd worden, omdat er aansluiting gezocht wordt bij de vijf gemeentelijke en het provinciale onderhouds- of vernieuwingsprogramma's. De provincie moet op korte termijn helderheid verschaffen over de **subsidie regeling**. Hierin zou het mogelijk moeten zijn dat twee gemeenten samen optrekken bij een subsidieaanvraag. Ook zou er geen ondergrens moeten zijn, zodat het ook aantrekkelijk is om kleinere maatregelen uit te voeren.

Om de werkzaamheden op elkaar af te stemmen, aan te jagen en om de uitgangspunten uit het Programma van Eisen uit dit Masterplan te bewaken, is het raadzaam om een **procesmanager** aan te stellen. Deze procesmanager kan ondersteunend zijn en waken over het verkrijgen van voldoende budget voor alle delen, het beeld van de gehele route bewaken, (deel)planningen opstellen en bewaken en de communicatie over het geheel en de delen bewaken. Bovendien kan hij dienen als een klankbord voor de gemeentelijke projectleiders.

Leg het commitment van de zes betrokken overheden op korte termijn vast in een door de zes betrokken besturen gedragen **samenwerkingsovereenkomst**. Vervolgens kunnen met de afzonderlijke gemeenten uitvoeringsovereenkomsten gesloten worden, compleet met subsidiebedragen en een planning van de werkzaamheden.

Inhoudelijk

Langs de hele route zal aanvullende **bewegwijzering** geplaatst worden. Het is raadzaam om al in 2017 een eerste stuk te bewegwijzeren en hierop een evaluatie uit te voeren om antwoorden te vinden op vragen als 'Staan de borden goed, wordt de juiste informatie aangeboden?' De lessen die hieruit getrokken worden kunnen dan toegepast worden in de volgende stukken die bewegwijzerd worden.

Dit geldt ook voor het nieuwe pakket aan wegmarkeringen. Onderzoek wat de effecten zijn qua zichtbaarheid en qua veiligheid, en hoe de waardering is van fietsers. Indien nodig kan de belijning op later aan te leggen delen hierop aangepast worden.



Voor de langere termijn blijft het vanuit het **fietsnetwerk** bekeken interessant om een rechtstreekse fietsroute langs het spoor tussen station Bilthoven en Fort Blaucapel (en verderop station Utrecht Overvecht) te realiseren. Deze fietsroute zou een lacune dichtten in het regionaal fietsnetwerk. Een deel van deze route zou aangelegd kunnen worden op de onderhoudsweg van Prorail, aan de noordzijde van het spoor tussen de A27 en de Groenekansweg.

Onderzoek welke elementen uit dit Masterplan toepasbaar zijn op andere snelfietsroutes in de provincie Utrecht. Het zou een eerste aanzet kunnen zijn naar de totstandkoming van een pakket **standaardeisen** ten aanzien van de inrichting van snelfietsroutes.

Communicatie

Stel een **communicatieplan** op, waarin beschreven staat op welke manier er gecommuniceerd gaat worden over de realisatie van de snelfietsroute. De inwoners van de vijf gemeenten zullen de snelfietsroute pas gaan gebruiken als ze van het bestaan op de hoogte zijn gesteld.

In dit communicatieplan moet aandacht besteed worden aan berichtgeving per gedrukte media, sociale media, de app van het landschap. Zorg in 2017, en mogelijk ook daarna, met ene goede koppeling aan het **De Stijl**-jaar. Want ook de snelfietsroute Utrecht - Amersfoort kan een mooi voorbeeld worden van Dutch Design...

