

DATUM	21-12-2021
AAN	College van Gedeputeerde Staten
VAN	Eelco van Ruiten
DOORKIESNUMMER	06 185 80 947
ONDERWERP	Bijlage 1 - Afwegingskader fietsbruggen en -tunnels en werkwijze scoring

Inleiding

Dit document beschrijft het 'Afwegingskader fietstunnels en -bruggen op provinciale wegen'. Dit afwegingskader is een hulpmiddel om op basis van inhoudelijke criteria keuzes te kunnen maken waar wel, of juist niet, in fietsbruggen of -tunnels zou moeten worden geïnvesteerd

Scope

De reden om voor een fietsbrug of -tunnel te kiezen kan zijn:

- Verkeersveiligheid:
 - o opheffen van een bestaand verkeersveiligheidsknelpunt als een gelijkvloerse maatregel of VRI niet mogelijk is;
 - o het voorkomen van een nieuw fietsveiligheidsknelpunt bij een reconstructie van bijvoorbeeld een kruispunt of rotonde. Voorbeeld hiervan is een fietstunnel op de geplande turborotonde N224/N226.
- Doorstroming fiets: wegnemen van grote vertraging bij verkeerslichten of kruising van drukke wegen om zo de doorfietskwaliteit te verbeteren en het utilitair (en/of recreatief) fietsnetwerk te versterken.
- Verbetering doorstroming van OV of auto op een VRI-kruispunt of rotonde. Op het moment dat een dergelijke ingreep voor auto of OV plaatsvindt, heeft dat consequenties voor een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk. Voorbeelden hiervan zijn de rotonde N224-N226 bij Woudenberg en de "Donderbergrotonde" bij Leersum.

In het afwegingskader staat het belang van een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk voorop. Daarnaast wordt meegewogen of een ongelijkvloerse kruising gunstig is voor de doorstroming van OV of auto. Het betreft dus een integrale analyse.

Het afwegingskader en de indicatoren

Het afwegingskader is opgesteld door experts van verschillende disciplines binnen de provincie en is een uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid, waarin onder andere verkeersveiligheid, fietsgebruik en snelfietsroutes hoge prioriteit hebben.

Het afwegingskader bestaat uit dertien indicatoren. Acht van de dertien indicatoren zijn fiets gerelateerd. De overige indicatoren hebben betrekking op de doorstroming van auto en OV en haalbaarheidsindicatoren (technische uitvoerbaarheid, kosten, inpasbaarheid).

Fiets

1. *Veiligheidsrisico:* door het team Verkeersveiligheid is een netwerkanalyse per wegvak gemaakt waarbij gekeken is naar ongevallen, snelheden, inrichting en kwetsbare verkeersdeelnemers. Aan deze items is een aantal indicatoren gekoppeld met een waarde. Deze waarden bij elkaar opgeteld, leveren een verkeersveiligheidsscore per wegvak op: hoe hoger de score hoe onveilig het desbetreffende wegvak.
2. *Aantal fietsers per etmaal:* dit is een voor de hand liggende indicator voor het rendement van investering en hoeveel fietsers worden bediend met de maatregel. Hiervoor is gebruik gemaakt van het fietsmodel BRUTUS (prognosejaar 2030), voor zover mogelijk gecheckt met beschikbare telgegevens.
3. *Aantal motorvoertuigen per uur:* indicator voor de oversteekbaarheid/barrièrewerking van de kruisende weg.
4. *Type kruising:* ligt de oversteek bij een gewone voorrangskruising, (turbo)rotonde, of verkeerslichten. Dit is ook een indicator voor veiligheid en oversteekbaarheid voor de fiets.

5. *Reistijdwinst*: levert de brug of tunnel reistijdwinst op voor de fietser? Bij een oversteek die al in de voorrang zit is dat niet het geval, bij een oversteek uit de voorrang beperkt, bij een VRI doorgaans veel.
6. *Regionaal fietsnetwerk*: is de locatie onderdeel van het Regionaal Fietsnetwerk?
7. *Knelpuntanalyse*: lost de aanpak een knelpunt op in de knelpuntanalyse van het Regionaal Fietsnetwerk?
8. *Onderdeel snelfietsroute*: is de locatie onderdeel van een snelfietsroute of een potentiële snelfietsroute?
9. *Onderdeel recreatieve route*: is de locatie onderdeel van het fietsknooppuntensysteem?

Auto/OV

10. Het effect dat een ongelijkvloerse kruising heeft op de doorstroming van het autoverkeer.
11. Het effect dat een ongelijkvloerse kruising heeft op de doorstroming van het OV.

Haalbaarheid

12. De ruimtelijke inpasbaarheid (goed/matig/slecht).
13. Verwachte investeringskosten (< 5mio, 5-10 mio, > 10 mio).

Hieronder het afwegingskader waarin is aangegeven welke scores zijn gegeven aan de verschillende indicatoren:

1	Verkeersveiligheidsknelpunt nav score in netwerkanalyse	Score <1,2 = 0; score 1,2-1,5 = 1; score 1,6-2,4 = 3, score >2,4 = 5
2	Aantal fietsers per etmaal	500-1250 = 1; 1250-2000 = 2; 2000-2750 = 3; > 2750 = 4
3	Aantal motorvoertuigen per uur	(0-500 = 1; 500-1500 = 2; >1500 = 3)
4	Type kruising	Gelijkvloers = 3; Turborotonde = 3 VRI = 2; gewone rotonde = 1;
5	Reistijdwinst fiets	VRI = 2, oversteek uit de voorrang = 1; oversteek in de voorrang = 0
6	Is de locatie onderdeel van het RFN?	Ja = 1, Nee = 0
7	Onderdeel knelpuntanalyse UP Fiets	Ja = 1; Nee = 0
8	Onderdeel van een (potentiële) snelfietsroute?	Ja = 3; Nee = 0
9	Onderdeel recreatieve knooppuntroute	Ja = 1; Nee = 0
10	Effect op Doorstroming openbaar vervoer	Groot = 2; Klein = 1; Niet = 0
11	Effect op Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Groot = 2; Klein = 1; Niet = 0
12	Technische uitvoerbaarheid en inpasbaarheid	Goed = 2; Matig = 1; Slecht = 0
13	Verwachte investeringskosten (betaalbaarheid)	<5 mio = 3; 5-10 mio = 2; ≥ 10 mio = 1

Hoewel het een overweging kan zijn om de haalbaarheidsindicatoren (12 en 13) buiten beschouwing te laten, is er bewust voor gekozen deze wel mee te nemen in het afwegingskader. De reden hiervoor is dat kansrijkere locaties automatisch hoger in de rangschikking naar voren komen.

Werkwijze scoring

Om in kaart te brengen op welke locaties een ongelijkvloerse kruising mogelijk gewenst is, zijn de volgende stappen doorlopen:

- Met een digitale tool zijn de locaties in beeld gebracht waar het Regionaal fietsnetwerk en het provinciaal wegennetwerk elkaar gelijkvloers kruisen. Als kruising geldt elke locatie waar fietsen auto's kruisen. Een rotonde met vier fietsoverstekten telt dus als vier kruisingen.
- Hieruit zijn de locaties geselecteerd met meer dan 500 fietsers per etmaal (conform beleid Regionaal Fietsnetwerk) en waar de auto intensiteit meer dan 800 voertuigen in de spits bedraagt als er geen VRI is. Buiten de bebouwde kom geldt een aantal van 500 fietsers per etmaal als 'drukke' route. Boven de 800 motorvoertuigen per (drukste) uur loopt de oversteekbaarheid (zonder oversteekvoorzieningen) achteruit.

Het toepassen van deze filters resulteerde in een lijst van ruim zeventig locaties. Vervolgens zijn de locaties gescoord aan de hand van het afwegingskader. De score is een momentopname en de locaties zijn beoordeeld op basis van de situatie die gold in januari 2021. Er is geen rekening gehouden met eventuele plannen die er zijn voor een locatie.

Dit heeft geresulteerd in een ranglijst van locaties met een score van 7 t/m 26 punten, welke als bijlage is toegevoegd aan dit document. De ranglijst vraagt echter om een regelmatige update omdat de situatie kan veranderen.