



PROVINCIE  UTRECHT

REALISATIEPLAN FIETS 2016-2020



REALISATIEPLAN FIETS 2016-2020

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 6 september 2016

Uitgave:	provincie Utrecht, september 2016
Opdrachtgever:	Gedeputeerde J. Verbeek-Nijhof (bestuurlijk) J. van Lopik (ambtelijk)
Stellers:	provincie Utrecht (G. Boon, programmamanager) Twijnstra Gudde (P. Arends) Goudappel Coffeng (R. ter Avest)
Fotografie:	provincie Utrecht Goedopweg

Inhoud

Inhoud	1
1. Inleiding	3
2. Verkenning	5
3. Programmatische aanpak	10
3.1 Visie en missie.....	10
3.2 Programmatische aanpak	10
3.3 Van ambities naar concrete doelstellingen	11
4. Uitwerking van de vier programmapijlers	17
Pijler 1: Optimaal en Veilig Regionaal fietsnetwerk.....	18
Pijler 2: Sterke ketens.....	26
Pijler 3: Slim fietsen	30
Pijler 4: Veilig en gezond gedrag.....	35
5. Financiën	37
6. Bijlagen.....	39
Bijlage 1: Regionaal fietsnetwerk	41
Bijlage 2: Programma van eisen Regionaal fietsnetwerk	43
Bijlage 3: Potenties voor meer fietsgebruik	47
Bijlage 4: Lijst met respondenten	51
Bijlage 5: Begrippenlijst	54

1. Inleiding

Onze provincie is de meest competitieve regio van Europa. Om deze positie te behouden, moeten de vestigingsfactoren sterk en kwalitatief hoogwaardig zijn. Een goede bereikbaarheid is één van die vestigingsfactoren. De provincie vindt het daarom belangrijk om te investeren in brede mobiliteitsoplossingen en om alle modaliteiten goed te faciliteren. De fiets is binnen het vervoerssysteem een volwaardige modaliteit. Voor de korte afstanden en met de elektrische fiets zelfs afstanden tot circa 15 kilometer, kan de fiets een goed alternatief zijn voor de auto en het openbaar vervoer. Wij willen daarom dat alle belangrijk werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel per fiets kunnen worden bereikt.

De groei van het aantal fietsers en daarin ook het aandeel van de elektrische fiets betekent ook iets voor veiligheid en comfort. Drukke op fietspaden en grotere snelheidsverschillen kunnen leiden tot onveilige situaties en fietsers die elkaar 'in de weg zitten'. Het is daarom belangrijk om het fietsgebruik te faciliteren door goede voorzieningen aan te bieden en in te zetten op het verbeteren van de veiligheid. De keuze voor een bepaalde modaliteit hangt af van factoren als reistijd, afstand en aantrekkelijkheid van de route en gewoontegedrag. Door ons fietsbeleid en de maatregelen die we treffen, willen we van de fiets een gelijkwaardig alternatief maken, zodat reizigers goed tussen verschillende vervoersmiddelen kunnen kiezen.

Dit Realisatieplan Fiets geeft aan welke investeringen in de coalitieperiode 2016-2020 worden gedaan. Het is het kader waartegen alle acties worden afgezet om onze ambities te realiseren zodat we efficiënt en effectief onze budgetten kunnen inzetten.



Vertrekpunt

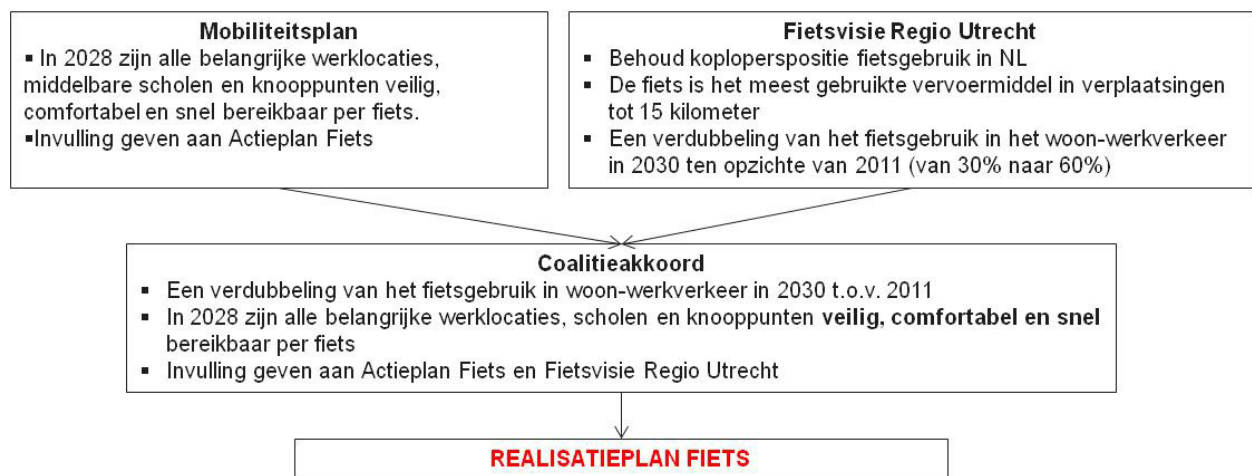
Twee belangrijke ambities uit het Coalitieakkoord 2015-2019 - en daarmee het vertrekpunt voor het Realisatieplan Fiets - zijn:

*‘Wij zetten in op een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer
in 2030 ten opzichte van 2011’*

en

*‘In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten
veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets’*

Het mobiliteitsbeleid is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie 2014-2028 en het Mobiliteitsprogramma 2014-2018. De provincie geeft hierin aan invulling te geven aan een actieplan Fiets en met de invlechting van het voormalig Bestuur Regio Utrecht ook aan de Fietsvisie Regio Utrecht. Dit Realisatieplan is de uitvoering van deze opgave.



Figuur 1. Coalitieakkoord en mobiliteitsbeleid als vertrekpunt voor Realisatieplan Fiets

2. Verkenning

Welke ontwikkelingen vinden plaats binnen en buiten de wereld van de fiets waaraan fietsstimulering een positieve bijdrage kan leveren of, andersom, die van invloed zijn op de fietsverplaatsingen, de veiligheid en het fietsgebruik? Waar moeten we op letten en waar zitten de mogelijkheden en kansen?

Fiets en Ruimte

- *Teveel (verschillende) fietsers voor huidige fietspaden:*
Fietsen is hot en steeds meer onderdeel van het imago dat mensen willen uitstralen. De markt speelt daarop in en er komen daarom meer typen fietsen op de markt met verschillende breedtes en snelheden. Fietspaden daarentegen zijn nog onvoldoende ingericht op deze groei van het fietsgebruik en de verschillende fietstypen. Fietsfiles hebben hun intrede gedaan en veiligheid is soms in het geding. Dit vraagt niet alleen om verbreding van fietspaden maar ook om een integrale benadering van de inrichting van onze ruimte en innovatieve oplossingen die de doorstroming van het verkeer in zijn totaliteit verbeterd.
- *Binnenstedelijke opgave vraagt om samenwerking voor bereikbaarheidsoplossingen:*
Het provinciaal beleid is gericht op binnenstedelijk bouwen zodat we de ruimtelijke kwaliteit van ons landelijk gebied behouden. Urbanisatie verhoogt echter ook de druk op de toch al beperkte ruimte en zo ook op de bestaande infrastructuur. Oplossingen dienen op het snijvlak van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid gevonden te worden.
- *Acht Utrechtse gemeenten hebben meer dan 20% zwaar vertraagde fietsritten:*
Gemeenten Utrecht en Vianen staan hierin bovenaan (zie figuur 2). Oorzaken zijn een grote hoeveelheid fietsers en opstoppen onderweg. Het aanpassen van de fietsinfrastructuur aan de huidige eisen en inzetten op een vlotte doorstroming van alle modaliteiten is nodig.
- *De 'snelfietsroute' heeft zijn intrede gedaan:*
De F1, F2 of F27; het gaat hier om bestaande snelfietsroutes in Nederland; brede fietsroutes die goed bewegwijzerd zijn, zonder obstakels of met vloeiende bochten waardoor niet afgeremd hoeft te worden en met strak asfalt. Kortom, een route met een ontwerpsnelheid van minstens 30 km/u (Bron CROW 340 pag. 32). Provincies en gemeenten in Nederland en buitenland zetten steeds vaker in op het realiseren van snelfietsroutes op belangrijke corridors.
- *Toename fietsgebruik in voor- en natransport vraagt om betere voorzieningen:*
Het fietsgebruik in het voor- en natransport vanaf vooral ov-knooppunten wordt interessanter, met name wanneer buslijnen worden rechtgetrokken en het openbaar vervoer (OV) overvol raakt, maar een gebrek aan goede voorzieningen (zoals stallingsplaatsen) bij parkeerplaatsen, stations en haltes beperkt deze ontwikkeling.

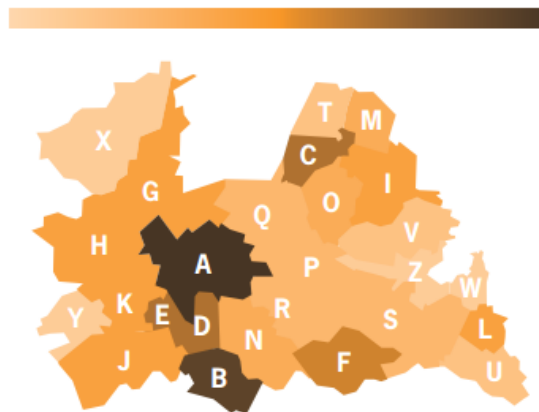


A. Utrecht	43,1
B. Vianen	40,9
C. Baarn	29,7
D. Nieuwegein	29,5
E. IJsselstein	29
F. Wijk bij Duurstede	25,5
G. Stichtse Vecht	20,6
H. Woerden	20,6
I. Amersfoort	19,8
J. Lopik	19,2
K. Montfoort	17,9
L. Veenendaal	17,8
M. Bunschoten	16,7
N. Houten	16,3
O. Soest	14,8
P. Zeist	13,3
Q. De Bilt	13
R. Bunnik	12
S. Utrechtse Heuvelr.	11,6
T. Eemnes	10,4
U. Rhenen	10,3
V. Leusden	10,2

W. Renswoude	7,1
X. De Ronde Venen	6,6
Y. Oudewater	6,6
Z. Woudenberg	6,4

Gemeenten Provincie Utrecht

Hoe donkerder de gemeente hoe groter het aandeel zwaar vertraagde fietsritten.



* Data uit Mobiliteitsscan CROW VRU 3.1u-2014. "Zeer vertraagd" is gedefinieerd als een rit die 14% langzamer is dan een hemelsbrede en ongehinderde rit.

Figuur 2. Vergelijking gemeenten provincie Utrecht aandeel zwaar vertraagde fietsritten (Staat van Utrecht, 2015)

"Het verbeteren van de fietsinfrastructuur in het stedelijk gebied en het ontwikkelen van vlotte, veilige en comfortabele fietsroutes op afstanden tot 15 km en de inzet van elektrische fiets kan zorgen voor een vermindering van vertraagde ritten, zowel op de fiets als met de auto" (Staat van Utrecht, 2015)

Fiets en de gebruiker

- **Modaliteitskeuze afhankelijk van afstand, bereikbaarheid, voorzieningen én gewoonten:**
De modaliteitskeuze hangt af van de reistijd en totale afstand die iemand moet afleggen, maar daarnaast wordt de keuze voor het type modaliteit in belangrijke mate beïnvloed door de bereikbaarheid van de bestemming, de beschikbaarheid en kwaliteit van de voorzieningen op bestemming, de aantrekkelijkheid van de route en gewoontegedrag.
- **Gewenste groei in fietsgebruik vraagt om slimme aanpak doelgroepen:**
Overheden op elk niveau zijn zich steeds meer bewust dat om de (potentiele) fietser te faciliteren en het fietsgebruik te laten toenemen meer nodig is dan infrastructurele aanpassingen. Zij zetten in op onder andere belonen, nudging¹, bewustwording en vergroten bekendheid van wat er al is en vergroten van de belevingswaarde van de routes. De fietser wordt steeds meer geholpen door aantrekkelijke bewegwijzering, applicaties op de telefoon, parkeerverwijzingssystemen e.d.

¹ Nudging is een duwtje geven in de goede richting door het gewenste gedrag aantrekkelijk te maken, zonder mensen daarbij in hun vrijheden te beperken. Het doel is gedrag (licht) bijsturen, waarbij het gaat om onderbewust gemaakte keuzes.

- *Fietsgebruik is bij bepaalde doelgroepen ondervertegenwoordigd*
Het dagelijks gebruik van de fiets is relatief laag bij doelgroepen als allochtonen, lager opgeleiden, maar ook drukke tweeverdieners met schoolgaande kinderen. Een doelgroepgerichte aanpak om het fietsgebruik te stimuleren, biedt kansen.

Fiets en technologie

- *Technologische ontwikkelingen maken drempel fietsgebruik kleiner maar brengen ook nieuwe vraagstukken mee:*
- Door de inzet van nieuwe technologieën zoals routeplanners en de elektrische ondersteuning van de fiets wordt het voor verschillende doelgroepen aantrekkelijker om (langere afstanden) te fietsen. De elektrische fiets is er ook allang niet meer voor de senior; steeds meer kinderen gaan op de elektrische fiets naar school. De elektrische fiets is – vanwege de kosten - nog lang niet voor iedereen toegankelijk en brengt tevens nieuwe veiligheidsvraagstukken met zich mee.
- *Door elektrische fiets is een verdubbeling van het fietsgebruik haalbaar bij een fietsafstand van 7,5-15 km in Utrecht:*
Onderzocht is dat in Utrecht door de elektrische fiets een verdubbeling van fietsgebruik haalbaar is in de doelgroep die op reguliere basis 7,5-15 kilometer aflegt van thuislocatie naar bestemmingslocatie. Het aandeel van de elektrische fiets ligt voor deze afstand op dit moment op 8%.
- *Smart mobility oplossingen belangrijk om mobiliteitsvraagstukken het hoofd te bieden:*
Fietsgegevens worden interessanter voor overheid en markt; in Amerika bijvoorbeeld verzameld autofabrikant Ford tegenwoordig data van zowel auto- als fietsgebruik. In 2015 is in de Nationale Fietstelweek met een mobiele applicatie informatie verzameld over meer dan 377.000 fietstrips in Nederland. Om uitdagingen die voortkomen uit de groeiende vraag naar mobiliteit en de impact daarvan op onze leefomgeving het hoofd te bieden zijn smart mobility oplossingen nodig voor alle verkeersstromen, dus ook voor de fiets. Data en innovatieve toepassingen zijn daarbij onontbeerlijk.

Fiets en gezondheid

- *Gezonde leefomgeving door duurzame mobiliteit:*
De verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in stad en regio is voor Utrechtse steden en provincie Utrecht een belangrijke opgave; provincie Utrecht zet daarom al in op het verduurzamen van het vervoerssysteem zoals de emissieloze bus in het OV, het stimuleren van het gebruik van biogas en het inzetten op mobiliteitsmaatregelen met bedrijven en hun werknemers².



² Green Deal "Duurzame Mobiliteit Provincie Utrecht, programma Beter Benutten Vervolg en programma Gezonde leefomgeving

- *Gezonde economie door goede bereikbaarheid:*
Een gezonde economie is afhankelijk van een goede bereikbaarheid en dit is weer afhankelijk van de mate waarin reizigers gebruik kunnen maken van de aanwezige infrastructuur van de verschillende vervoermodaliteiten.
- *Gezonde inwoner door beweging:*
Matig intensieve lichamelijke activiteit, zoals fietsen of stevig wandelen, heeft een gunstig effect op de gezondheid. Werknemers die naar hun werk fietsen, zijn minder vaak ziek. Zij verzuimen gemiddeld 1,25 dag per jaar minder dan hun niet fietsende collega's en dit kan werkgevers in Nederland circa €27 miljoen per jaar opleveren³.

Enkele cijfers omtrent het fietsen in Nederland

- Provincie Utrecht staat op #1 in de lijst met meeste kilometers op de fiets per jaar per bewoner.
- Utrecht staat op de derde plek als meest aantrekkelijke (recreatieve) fietsregio van Nederland (kwaliteitsmonitor 2014 van het Fietsplatform).
- Jaarlijks leggen Nederlanders ruim 1 000 kilometer per fiets af. Tieners tussen de 12 en de 19 jaar fietsen met meer dan 2 000 kilometer op jaarbasis dubbel zo veel (CBS, 2015).
- Ruim 40% van de fietsritten heeft een recreatief doel. Fietsen naar het werk staat met 23% op plek twee, gevolgd door boodschappen doen, winkelen en onderwijs (CBS, 2015).
- Dagelijks fietsen er 100.000 mensen door de binnenstad van Utrecht (CBS, 2015).
- Gemiddeld gaat 36% van de werknemers in de ochtendspits op de fiets naar de economische kerngebieden in Utrecht (t.o. 32% in de hele provincie), maar tot 7,5 km kan dit oplopen tot 61% en tussen de 7,5-15 km tot 31%. Daarna neemt het fietsgebruik snel af naar 9% voor afstanden tussen de 15-30 km). Per economisch kerngebied verschilt het % fietsgebruik (cijfers VRU model, juni 2016).
- In 2014 zijn ruim een miljoen nieuwe fietsen verkocht. Dit waren er iets meer dan in 2013. De elektrische fietsverkoop neemt nog altijd toe en was in 2014 goed voor 21% van het aantal verkochte fietsen (2013: 19%). In Nederland zijn naar schatting 1,2 miljoen elektrische fietsen.
- In de provincie Utrecht is in 2015 een stijging van ruim 5% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te zien t.o.v. 2014 (landelijk is de stijging 9%). De vervoerswijze fiets en auto zijn het hoogst vertegenwoordigd. Wat ook opvalt is dat er verhoudingsgewijs veel fietsverkeersdoden vallen onder ouderen (60+). Het aantal ernstig gewonden bij ongelukken is lastiger te achterhalen omdat lang niet alles wordt geregistreerd. Er lijkt een stijgende trend te zijn. Globaal gezien zijn van het totaal aantal ernstige slachtoffers de meeste bestuurders of inzittenden van snelverkeer. Bromfietzers en fietsers samen vertegenwoordigen de andere helft. Verreweg de meeste dodelijke en ernstige slachtoffers in onze provincie vallen op gemeentelijke wegen (Verkeersongevallenanalyse provincie Utrecht, 2015).

Fiets en beleid

- *Het Rijk zet breed in op het verbeteren van de bereikbaarheid en fietsveiligheid:*
Vanuit het programma Beter Benutten Vervolg (BBV) zet het Rijk met de regio's in op het uit de spits krijgen van automobilisten. Eén van de methoden daarvoor is fietsstimulering. Dit gebeurt door gedragsmaatregelen, de aanleg van fietsroutes en het realiseren van stallingsplaatsen bij ov-haltes en P+R (Park + Ride) locaties. Het Rijk denkt verder na over noodzakelijke veranderingen in wet- en regelgeving, vooral om de fietsveiligheid te verbeteren.
- *Landelijk aandacht voor de fiets en samenwerking op fietsgebied groeit:*
Tour de Force is landelijk opgezet om in gezamenlijkheid de kracht van de fiets te benutten om een impuls te geven aan maatschappelijke thema's zoals vitaliteit, bereikbaarheid en economie.

³ TNO in opdracht van staatssecretaris Huizinga en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2009)

- *Rijkswaterstaat verdiept en verbreed haar taken op fietsgebied:*
Rijkswaterstaat doet een verkenning om te bepalen welke rol zij wil spelen ten aanzien van de fiets, maar wil haar aandacht voor fiets versterken en haar taken hierin verdiepen en verbreden. Hierbij valt te denken aan gebiedsgericht fietsbeleid en het oplossend vermogen van fietsmaatregelen als het gaat om het verminderen van het autogebruik⁴.
- *Utrechtse steden zetten sterk in op de fiets:*
De gemeente Utrecht richt zich met het actieplan Utrecht Fietst op het verbeteren van het hoofdfietsnetwerk, doorstroming en stallingsplaatsen in de stad Utrecht. De gemeente Utrecht kent ook programma Gebruiker Centraal waarin fiets een belangrijke plaats heeft. Gemeente Amersfoort heeft op 29 maart 2016 haar nieuwe fietsplan vastgesteld en zet in op een compleet en veilig fietsnetwerk, voorzieningen, fietsdistributie en innovatie.
- *Uitdaging kleinere Utrechtse gemeenten: kennis, capaciteit en middelen:*
Diverse gemeenten in de provincie Utrecht zijn bezig met een aanpak omtrent fietsen. Een van de uitdagingen van deze gemeenten zijn echter het kunnen vrijmaken van voldoende capaciteit om projecten op te pakken, de kennislacune en het tekort aan (financiële) middelen.

CROW (fietsberaad) Veiligheid en comfort zijn belangrijk voor de fietsbeleving. Om deze beleving te verbeteren, kan worden gezocht naar oplossingen in bijvoorbeeld vrij liggende fietspaden en reflecterende en lichtgevende belijning.	Kennisinstituut voor Mobiliteit Voor het stimuleren van fiets is meer nodig dan het aanleggen van fietsinfrastructuur. Ook het fietsbeleid en doelstellingen moeten op orde zijn en er moet aandacht zijn voor educatie van het gedrag van fietsers.
Fietzersbond Uit onderzoek blijkt dat goede fietsvoorzieningen leiden tot een hoger fietsgebruik en bevordering van verkeersveiligheid. Tevens is de fiets een stimulans voor gezondheid	ANWB Meer fietsers, snelheidsverschillen en opkomst van andere typen fietsen zorgen voor drukker fietspaden. Te weinig ruimte voor de fiets leidt tot onveiligheid.

Duidelijk is dat door in te zetten op fiets en veiligheid 'Utrecht topregio veilig, gezond en bereikbaar' blijft.

⁴ Bron: interview DG Jan Hendrik Dronkers, RWS in Verkeerskunde (1-16)

3. Programmatische aanpak

Er is binnen het Realisatieplan Fiets gekozen voor een programmatische aanpak voor de periode 2016-2020 waarin activiteiten, maatregelen en projecten worden opgepakt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de visie, missie, doelstellingen en de programmatische aanpak binnen vier pijlers.

3.1 Visie en missie

Visie: *Utrecht topregio veilig, gezond en bereikbaar.*

Missie: Een gezonde economie is afhankelijk van een goede bereikbaarheid met alle modaliteiten en dit is weer afhankelijk van de mate waarin reizigers gebruik kunnen maken van de aanwezige infrastructuur. Onze missie is om te faciliteren dat een substantieel deel van onze inwoners hun reguliere verplaatsingen op de fiets veilig, comfortabel en snel kan afleggen. We werken daarin samen met inwoners/gebruikers, partners en andere partijen in onze samenleving. Wij zijn onderdeel van dat netwerk, we participeren en brengen verbindingen tot stand. Wij zijn alert op ontwikkelingen en spelen daar snel op in. De programmaorganisatie is flexibel ingericht en grenzen tussen afdelingen vervagen. Vanuit verschillende ontwikkelopgaven zetten wij in op fiets want het doel is belangrijk: Utrecht topregio veilig, gezond en bereikbaar. We bieden strategische en inhoudelijke expertise, zijn open en transparant en zoeken in verbinding naar creatieve en innovatieve oplossingen.

3.2 Programmatische aanpak

We hanteren de volgende uitgangspunten in onze programmatische aanpak:

De provincie stuurt op basis van commitment en verbinding

Er is een brede aandacht voor de fiets binnen en buiten de organisatie; vanuit verschillende opgaven werken we aan hetzelfde. Het Realisatieplan Fiets is daarom niet een op zichzelf staand geheel maar biedt juist toegevoegde waarde wanneer het wordt gekoppeld aan andere opgaven, beleidsvelden en programma's binnen de organisatie en samenwerking wordt gezocht met lopende initiatieven binnen en buiten de organisatie. Het programma speelt in op de vraag en energie van stakeholders. Het continue en breed benaderen en betrekken van deze partijen, juist om gezamenlijk projecten op te pakken, leidt tot een meer integrale aanpak, meer efficiency en win-win-situaties. Alleen samen kunnen we onze ambities halen.

Flexibel programmeren

In het programma wordt voor 60% vastgelegd wat de provincie de komende jaren aan fietsprojecten en -activiteiten realiseert. Voor 40% is het programma flexibel zodat adaptief kan worden ingespeeld op vragen uit de regio en veranderende omstandigheden of urgentie. Dit betekent dat het programma ook kan inspelen op innovaties en prioriteiten die (nu nog) niet bekend zijn, op gebiedsgerichte opgaven en maatwerk kan leveren binnen projecten.

Focus zorgt voor resultaten

Focus is belangrijk om resultaten te behalen daar waar de opgaven het grootst zijn, daarom richten we ons – vanuit onze regionale rol - op het veilig, comfortabel en snel maken van de bestaande fietsinfrastructuur waarvan de routes woonkernen van minimaal 3.000 inwoners verbinden met economische kerngebieden, de stedelijke centra, nationale en regionale ov-knooppunten en voortgezet onderwijs met meer dan 300 leerlingen en vice versa. We zetten in op een Regionaal

fietsnetwerk met fietsroutes voor interlokale verplaatsingen met meer dan 500 fietsers per dag en snelfietsroutes met meer dan 1.000 verplaatsingen per dag (nu of in de toekomst).

Om de ambitie verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 ten opzichte van 2011 te realiseren, leggen wij de focus op de middellange afstanden (7,5 tot 15 kilometer), corridors waar het fietsgebruik het hoogst is, fietsvoorzieningen die de bereikbaarheid in de first en last mile versterken en op het benutten van de fietspotentie bij specifieke doelgroepen. Veiligheid staat daarbij altijd voorop.

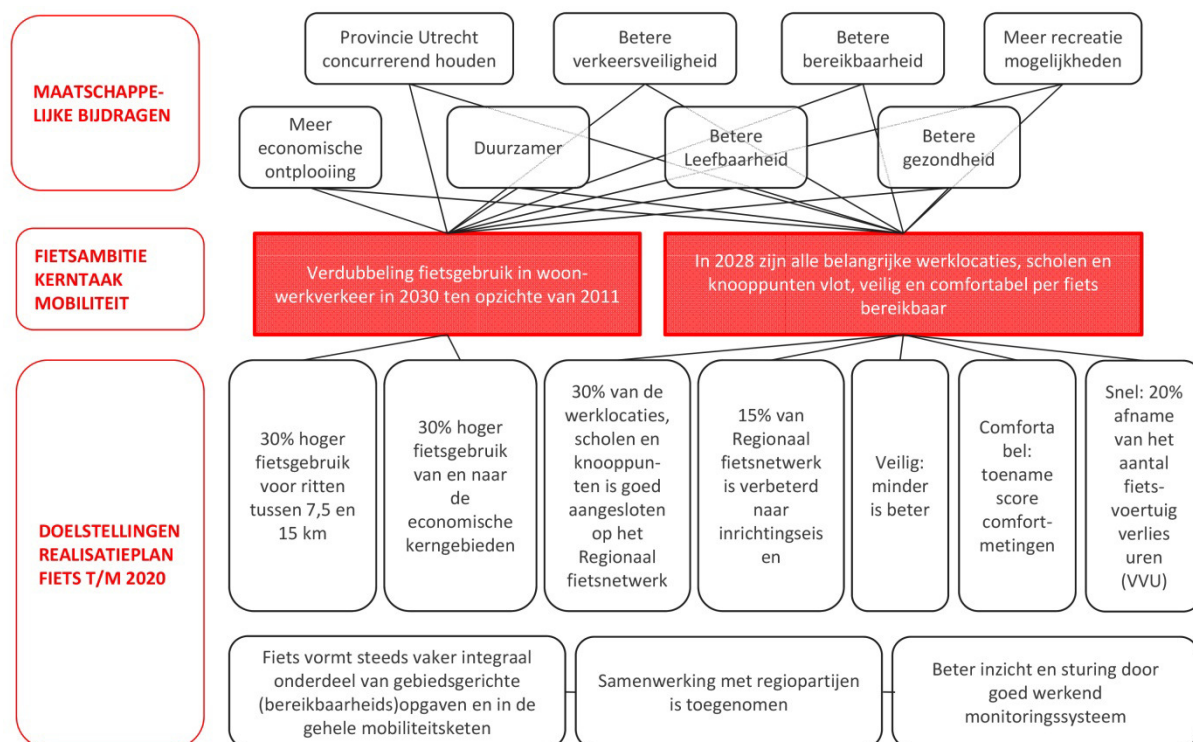
Van aanbodgerichte modaliteit naar vraaggerichte mobiliteit

Het Realisatieplan Fiets vormt de schakel in onze werkzaamheden om de provincie goed bereikbaar te houden met de auto, het openbaar vervoer én de fiets. De fiets vormt een belangrijke schakel in de gehele vervoersketen. Het bundelen van krachten en prioriteiten levert extra beweging op alle vlakken van mobiliteit en ondersteunt daarmee het Mobiliteitsplan.

Naast de traditionele infrastructurele aanpak (aanbod van wegen en voorzieningen) op basis van vastgestelde richtlijnen wordt in dit programma ook ingezet op kennisopbouw over fietsgebruik, het meenemen van de fiets in modelanalyses en afwegingsmethoden en het doelgericht vinden en benaderen van doelgroepen om veilig gedrag en fietsgebruik te laten toenemen. Bij de uitwerking van onze activiteiten betrekken we regelmatig gebruikers door o.a. interviews, focusgroepen en ontwerpateliers; deze aanpak geldt voor zowel gedragsmaatregelen als voor de aanpak en invulling van infrastructurele projecten.

3.3 Van ambities naar concrete doelstellingen

In hoofdstuk 1 zijn de twee fietsambities binnen de kerntaak Mobiliteit verwoord. Deze ambities vertalen we naar concrete doelstellingen voor de periode 2016-2020, zie figuur 3.



Figuur 3. Ambities, focus en doelstellingen Realisatieplan Fiets

Vier programmapijlers

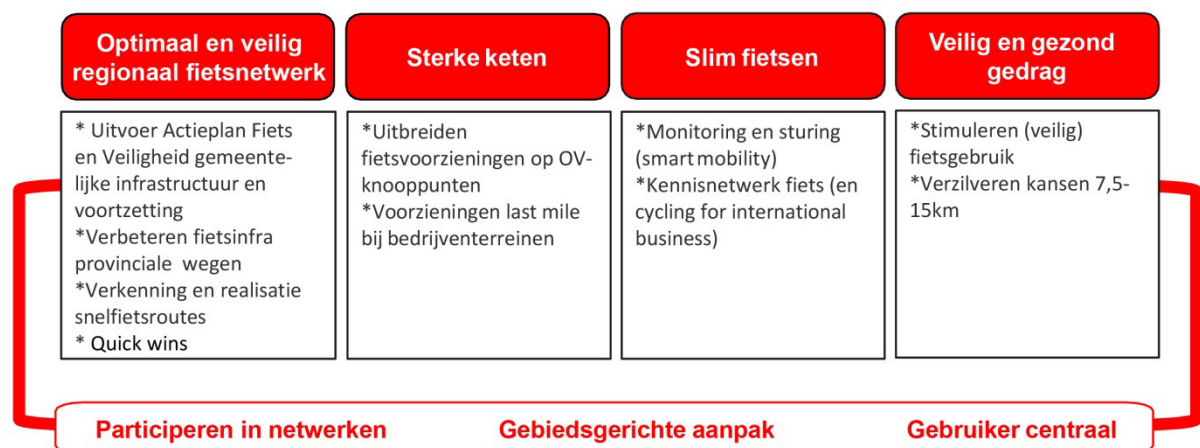
Binnen het Realisatieplan Fiets is vanuit de verkenning en de ambities en doelen een verscheidenheid aan activiteiten, maatregelen en projecten te onderscheiden. Deze verscheidenheid aan activiteiten zijn onder te verdelen in vier categorieën, zijnde fietsinfrastructuur, data en kennis, voorzieningen en gedrag, waarvan de onderlinge samenhang groot is.

Voor het Realisatieplan Fiets zijn deze categorieën vertaald naar de volgende vier programmapijlers:

1. Optimaal en veilig Regionaal fietsnetwerk
2. Sterke keten
3. Slim fietsen
4. Veilig en gezond gedrag

Om het fietsen te faciliteren, is het noodzakelijk dat het Regionaal fietsnetwerk en bijbehorende voorzieningen op orde zijn (pijler 1). Pijler 2 gaat over de fiets als belangrijke schakel in de hele mobiliteitsketen; denk hierbij aan voor- en natransport bij openbaar vervoer en de last mile (bedrijventerreinen, school- en winkellocaties). Om veiligheid en doorstroming te verbeteren en fietsgebruik te laten toenemen, is het belangrijk om voldoende gegevens beschikbaar te hebben, kennis verder te verdiepen en innovaties aan te jagen. Door kennisopbouw over fietsgebruik en het meenemen van de fiets in modelanalyses en afwegingsmethoden ontstaat meer inzicht in het effect van fietsmaatregelen in de keten (pijler 3). Om verschillende redenen anders dan reistijd en afstand stappen mensen (nog) niet op de fiets, denk hierbij aan gewoontes, bekendheid met het aanbod en middelen. Daarnaast vragen o.a. technologische ontwikkelingen, de toenemende druk op het hele mobiliteitssysteem, de vergrijzing om meer aandacht voor veilig gedrag. Pijler 4 gaat daarom over de inzet van maatregelen om mensen te verleiden om (veiliger) te gaan te fietsen.

Per pijler zijn een aantal hoofdactiviteiten benoemd. Onder deze activiteiten kunnen verschillende projecten, acties en maatregelen vallen. In figuur 4 staan de hoofdactiviteiten per pijler. In hoofdstuk 4 worden deze hoofdactiviteiten verder toegelicht en uitgewerkt.



Figuur 4. De activiteiten binnen de vier pijlers van het Realisatieplan Fiets.

Gebiedsgerichte aanpak

De relatie tussen de vier pijlers is groot, zeker bij een gebiedsgerichte aanpak waarbij fiets integraal mee wordt genomen als onderdeel van het pakket aan maatregelen dat nodig is om de bereikbaarheid van een gebied te verbeteren. Op zulke momenten hebben we te maken met de fysieke bereikbaarheid van het desbetreffende gebied vanaf huis of vanaf OV-knooppunten, de aantrekkelijkheid om er (naartoe) te fietsen (denk aan voldoende veilige stallingsplaatsen, veilige verbindingen, goede doorstroming), kennis over de mogelijkheden en doelgroepen in/naar het gebied,

het gezamenlijk vinden van innovatieve oplossingen en het meenemen van de (potentiële) gebruiker (gedragsmaatregelen) en ambassadeurs en werkgevers in het gebied.

Bij de gebiedsgerichte aanpak focussen we ons op ontwikkelingen in economische kerngebieden, omdat hier veel potentie zit voor de versterking van de regionale bereikbaarheid. Utrecht Science Park (USP) is hierbij een goed voorbeeld. We participeren in de aanwezige netwerken om op die wijze vanuit een integrale benadering de fietsactiviteiten uit dit Realisatieplan Fiets ook daar tot uitvoering te kunnen brengen.

Casus: Utrecht Science Park

Het Utrecht Science Park groeit; in het hart van de meest competitieve regio van Europa gaat het goed. Overheden en partijen op het Utrecht Science Park werken samen aan de ambitie om in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu te bieden voor het cluster life science, duurzaamheid en gezondheid. Een goede bereikbaarheid is hierbij de uitdaging. Er liggen voor alle modaliteiten verschillende opgaven om de ruimtelijke-economische groei te faciliteren, de bereikbaarheid van het park te verbeteren en de werk- en leefomgeving in dit gebied aantrekkelijk te houden. Ook voor de fiets zijn er voldoende opgaven. Daarbij valt te denken aan veilige en snelle fietspaden, alternatieve fietsverbindingen vanuit de binnenstad, veilige en snelle fietsverbindingen vanaf diverse NS stations (ook om Utrecht CS te ontlasten), voldoende stallingsmogelijkheden bij deze stations, stimuleren (veilig) fietsgebruik door gedragsmaatregelen, ook voor de langere afstand, en in samenwerking met kennisinstellingen en bedrijfsleven pilots en living labs stimuleren die het (veilig) fietsgebruik in dit gebied ondersteunen.

Vanuit de verschillende pijlers kan hierop worden ingezet. Vanuit het fietsprogramma wordt samengewerkt met de partners van de netwerksamenwerking USP. Ook is de fiets een belangrijke opgave in de Gebiedsverkenning Utrecht-oost die in 2016 is opgesteld met Rijk, provincie en gemeente Utrecht. Deze komt voort uit de afspraak in het BO MIRT van 14 oktober 2015 tussen het Rijk en regionale overheden.

Samenwerking met (fiets)partners

Het Realisatieplan Fiets borduurt voort op de uitgangspunten van het Coalitieakkoord: sterke focus op uitvoering en in verbinding. Bij het opstellen van het Realisatieplan Fiets nodigden we daarom belangenpartijen, overheden, marktpartijen, kenniswerkers en alle statenfracties uit (zie bijlage 4). Deze verbinding blijven wij zoeken in de uitvoering van het programma.

Per activiteit verschilt de betrokkenheid van de provincie Utrecht, mede afhankelijk van de mate waarin de activiteit de kernactiviteiten van de provincie raakt en past bij de focus uit dit Realisatieplan. We definiëren drie rollen die ook zijn genoemd in het Mobiliteitsplan:

- **Participeren:** regisseur, coördinator, ontwikkelaar, deelnemer;
- **Stimuleren:** facilitator, aanleveren van expertise en capaciteit, subsidies, overleg en informeren;
- **Uitvoeren:** beheer van wegen



Op veel onderwerpen treden we op als regisseur of coördinator vanuit onze functie als middenbestuur. Daarnaast stimuleren we het verbeteren van het Regionaal fietsnetwerk door het Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur en de kennisuitwisseling over fietsveiligheid voor en tussen Utrechtse gemeenten. Als beheerder van onze eigen fietsinfrastructuur voeren wij zelf het beheer uit en verbeteringen door.

Wij participeren in bestaande fietsnetwerken en leveren kennis en capaciteit, zoals in de ketenploeg en regionale routeploeg van het landelijk initiatief Tour de Force, de redactieraad CROW-ontwerprichtlijnen, de Dutch Cycling Embassy en de programmaraad van het Fietsberaad. We stemmen op reguliere basis af met de Fietzersbond en het Utrechts Fiets Overleg over het Regionaal fietsnetwerk. We zoeken de samenwerking in het vinden van duurzame mobiliteitsoplossingen breder op en werken o.a. al met de U15 samen richting het bedrijfsleven en met bedrijfsleven, kennisinstellingen en de steden rond het thema Healthy Urban Living⁵. Als schakel tussen het landelijke en lokale beleid en initiatieven opereren wij in IPO verband, onder andere als het gaat om fietsvoorzieningen op ov-knooppunten.

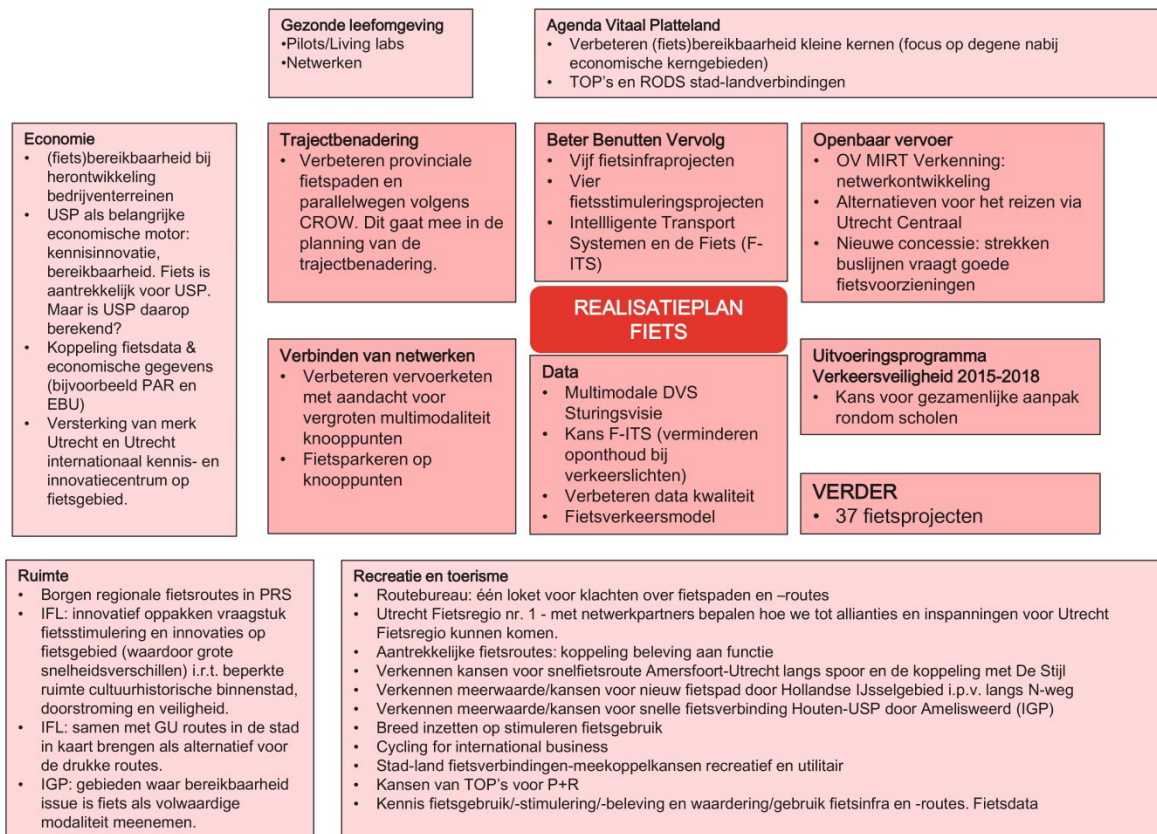
We werken pragmatisch en wat voorop staat, is dat bij alle vormen van samenwerken een open, uitnodigende, verbindende en oplossingsgerichte houding van groot belang is. Wij staan voor deze manier van samenwerken.

Synergie en koppelkansen

Mobiliteit is een kerntaak van de provincie Utrecht. Wij werken aan de totale mobiliteitsketen. Bezien vanuit die keten is het belangrijk ook de verbindingen binnen de mobiliteitsketen op orde te hebben. Pas dan is synergie binnen mobiliteit te bereiken. In figuur 5 staan de mobiliteitsthema's met synergievoordelen (binnenste schil).

Voor de fiets zijn er ook belangrijke raakvlakken met andere thema's, zoals economie, gezonde leefomgeving, duurzaamheid, recreatie en toerisme en ruimtelijke inrichting. Dit biedt koppelkansen met andere thema's. In figuur 5 staan de koppelkansen weergegeven (buitenste schil).

⁵ Healthy Urban Living focust zich op lang, gezond, vitaal, sociaal en zelfstandig samenleven, in schone, veilige, prettige, duurzame en economisch welvarende steden



Figuur 5. Koppelkansen en synergie met Realisatieplan Fiets.

4. Uitwerking van de vier programmapijlers



Pijler 1: Optimaal en Veilig Regionaal fietsnetwerk

Om de utilitaire fietser te faciliteren, is een optimaal en veilig Regionaal fietsnetwerk noodzakelijk die voldoet aan kwaliteitseisen passend bij veilig, comfortabel en snel. De provincie neemt hierin het voortouw. Daarbij vult de provincie haar rol als wegbeheerder in, maar stimuleert ook gemeenten om de gemeentelijke onderdelen van het Regionaal fietsnetwerk aan de kwaliteitseisen te laten voldoen. Het gaat hier om zowel grote fysieke maatregelen, zoals het aanleggen van snelfietsroutes en ongelijkvloerse kruisingen, als kleine aanpassingen in de infrastructuur om de kwaliteit en veiligheid van het netwerk te verbeteren.

Uit de verkenning voor dit Realisatieplan Fiets blijkt dat de fijnmazigheid van het Regionaal fietsnetwerk redelijk op orde is⁶. Duidelijk is wel dat fietspaden niet altijd van voldoende kwaliteit (denk aan breedte, bochtstralen, inrichting) zijn om het aantal fietsers optimaal te bedienen en een vlotte doorstroming en veiligheid te garanderen. Een groot deel van de verkeersongevallen betreft namelijk fietsers en een groot deel daarvan betreft weer eenzijdige ongelukken. Het gaat dus niet zozeer om meer maar om kwalitatief hoogwaardigere fietspaden die de veiligheid beter garanderen.

Prioriteren van het Regionaal fietsnetwerk

In paragraaf 3.2 is de prioritering al besproken; we richten ons op de fietsinfrastructuur waarvan de routes woonkernen van minimaal 3.000 inwoners verbinden met economische kerngebieden (en werklocaties met meer dan 1.000 arbeidsplaatsen), de stedelijke centra, nationale en regionale ov-knooppunten en voortgezet onderwijs met meer dan 300 leerlingen en vice versa. We zetten in op fietsroutes voor interlokale verplaatsingen met meer dan 500 fietsers per dag en op snelfietsroutes met meer dan 1.000 verplaatsingen per dag (nu of in de toekomst). Het verbeteren van de bestaande infrastructuur heeft daarbij prioriteit. Zie figuur 6.

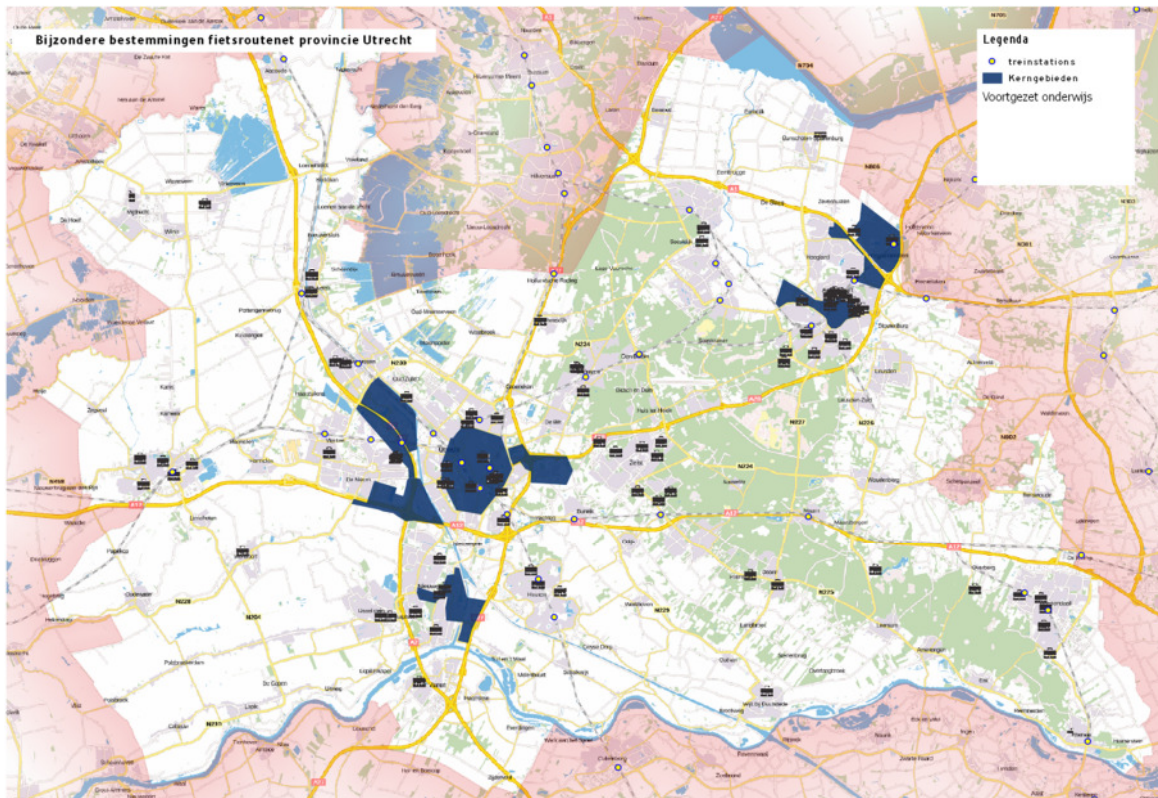
Om de ambitie verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 ten opzichte van 2011 te realiseren, leggen wij in projecten de focus op de middellange afstanden (7,5 tot 15 kilometer) en corridors waar het fietsgebruik het hoogst is. Goede stad-land verbindingen zijn daarbij belangrijk. Koppelkansen zijn recreatieve stad-landverbindingen.

De provincie wil ook investeren in snelfietsroutes en de delen van het Regionaal fietsnetwerk waar verbeteringen belangrijk zijn. Om te bepalen welke delen van het netwerk dat zijn, kijken we naar⁷:

- Aantal fietsers
- Aantal ongevallen
- Mate van doorstroming
- Mate waarin aan de CROW kwaliteitseisen is voldaan

⁶ Lokaal kunnen er nog verfijningen plaatsvinden, met name in gemeenten zuidoost en ten westen van de provincie.

⁷ Kosteneffectiviteit kan bereikt worden waar er met relatief weinig maatregelen veel bereikt kan worden. Dit wordt meegenomen in de prioritering van maatregelen en routes in quick scans, verkenning en planstudie.



Figuur 6. Kaart met economische kerngebieden, locaties voortgezet onderwijs en OV-knooppunten

In figuur 7 is het Regionaal fietsnetwerk weergegeven dat op basis van bovenstaande prioriteiten samen met de regiopartners is bepaald. Het Regionaal fietsnetwerk⁸ komt grotendeels overeen met het netwerk zoals in de Mobiliteitsvisie staat maar is in het proces om te komen tot dit Realisatieplan met de regiopartners op een (beperkt) aantal punten aangepast zodat het beter past binnen de bovengenoemde prioriteiten. Beide kaarten zijn in bijlage 1 nog eens in groter formaat (A3) opgenomen.

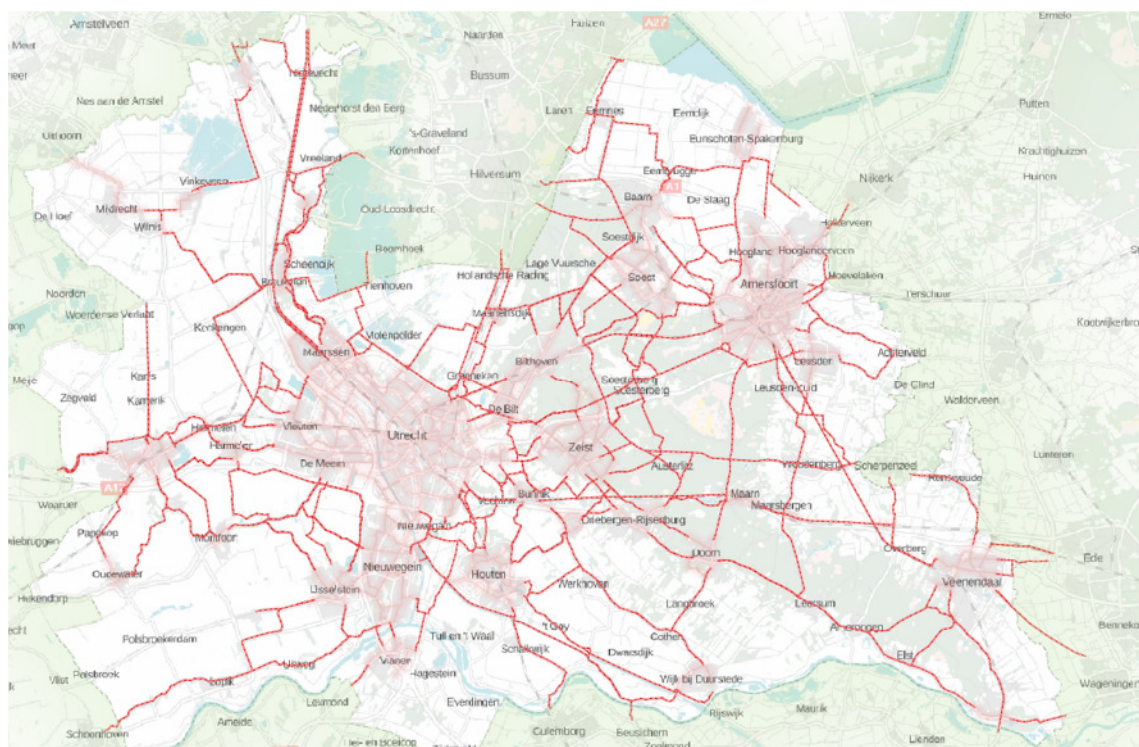
Verder is met regiopartners de aansluiting binnen de woon- en werkkernen gemaakt. Omdat het netwerk naar en van de werklocaties, scholen en OV-knooppunten hier veel fijnmaziger is en parallelle alternatieven mogelijk zijn, zijn deze trajecten in de kaart minder nadrukkelijk aangegeven zodat voor gemeenten in de uitwerking flexibiliteit blijft bestaan. Bij het bepalen van provinciale cofinanciering in het Regionaal fietsnetwerk op gemeentelijk grondgebied, hanteren wij altijd de prioritering zoals hierboven beschreven.

De kaart geeft het gewenste Regionaal fietsnetwerk weer voor de provincie Utrecht zonder onderscheid te maken tussen 'standaard' interlokale fietsroutes en de snelfietsroutes. Het netwerk is grotendeels al te berijden maar het verbeteren, verbinden of kortsluiten van schakels is noodzakelijk zodat het voldoet aan de CROW inrichtingseisen voor veilig, comfortabel en snel en zodat onze werklocaties, scholen en OV-knooppunten goed bereikbaar zijn.

Kwaliteitseisen

De provincie hanteert in de uitwerking de CROW-richtlijnen voor veilig, comfortabel en snel (Ontwerpwijzer Fiets en inspiratieboek Snelle fietsroutes), maar wil bij de uitvoering ook meer de voorkeuren van gebruikers meenemen. Zie voor een uitwerking van de kwaliteitseisen bijlage 2.

⁸ In de Mobiliteitsvisie heeft het Regionaal fietsnetwerk de volgende benaming: 'Interlokale utilitaire hoofdfietsroutes'. In samenspraak met de regio is deze benaming aangepast,



Figuur 7. Regionaal fietsnetwerk

Activiteiten

De volgende activiteiten worden opgepakt binnen deze pijler. Hieronder wordt ingegaan op de activiteiten:

- Uitvoer Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur en voortzetting
- Verbeteren fietsinfrastructuur provinciale wegen
- Verkenning en realisatie snelfietsroutes

Uitvoer Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur en voortzetting

Tot en met 2018 is het Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur van kracht, een subsidieregeling⁹ die Utrechtse gemeenten ondersteunt om de regionale fietsroutes, waarvan zij wegbeheerder zijn, te verbeteren. Dit is gericht op het veiliger, comfortabeler en sneller maken van de deze routes.

Na het beëindigen van het Actieplan Fiets en Veiligheid wil de provincie de samenwerking met gemeenten (en mogelijk andere wegbeheerders) voortzetten om het Regionaal fietsnetwerk verder te optimaliseren en de veiligheid verder te verbeteren. Daarbij streven wij ernaar op basis van een evaluatie in 2018 tot een regeling te komen die nog meer gericht is op het prioriteren van de te nemen maatregelen ter verbetering van het Regionaal fietsnetwerk.

NB. Op dit moment vallen de voormalig BRU (Bestuur Regio Utrecht)-gemeenten niet onder het Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur. In de afspraken over de transitie van BRU naar de provincie waren geen financiële middelen voor fiets gereserveerd waarop al een claim was

⁹ 50% subsidie voor projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur of fietsveiligheid van minimaal € 50.000

gelegd in een uitvoeringsprogramma. Er is op dit moment binnen het meerjarenperspectief van de overgehevelde middelen tot en met 2019 van de (voormalige) Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer geen financiële ruimte voor het programmeren van nieuwe maatregelen. De provincie kan derhalve op dit moment ook geen nieuwe (financiële) afspraken maken met de voormalig BRU-gemeenten over cofinanciering van maatregelen ter verbetering van de gemeentelijke fietsinfrastructuur binnen het Regionaal fietsnetwerk. Lopende projecten waarvoor al afspraken over cofinanciering zijn gemaakt, zoals binnen VERDER en Beter Benutten Vervolg, vinden gewoon doorgang. Uiteraard hebben we wel de intentie om na de afronding van de gesprekken met de voormalig BRU-gemeenten over de financiën, deze gemeenten alsnog binnen deze activiteit van het programma op te nemen.

<i>Naam activiteit</i>	<i>1.1 Uitvoer Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur en voortzetting</i>
Doel	Verbeteren van het Regionaal fietsnetwerk
Omschrijving aanpak	Samen met gemeenten inzetten op veiliger, comfortabeler en sneller maken van het regionale fietsroutenetwerk. Via een uitvoeringsovereenkomst stimuleren dat gemeenten hun delen van het Regionaal fietsnetwerk daar waar nodig verbeteren. Gemeenten krijgen 50% subsidie voor projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur of fietsveiligheid van minimaal € 50.000. Voorafgaand aan het Actieplan Fiets en Veiligheid is met gemeenten en andere stakeholders een inventarisatie gedaan naar knelpunten in het Regionaal fietsnetwerk.
Al in de planning	2015-2018: uitvoer Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur. 2018: Evaluatie Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur Vanaf 2018-2019: Voortzetting samenwerking met wegbeheerders ter verbetering van het Regionaal fietsnetwerk incl. financiële ondersteuning (aanpak is afhankelijk van uitkomsten evaluatie).
Investing	Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur 2015-2018: €10 mln. Voor vervolg nog geen middelen gereserveerd in dit programma. Inschatting benodigd per jaar: € 4-5 miljoen per jaar voor hele provincie (v.a. 2018-2019).
Rol provincie	Uitvoering stimuleren (accountmanagement), advies op inhoud, cofinanciering, evaluatie uitvoeren en vervolgaanpak bepalen.
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten en voor vervolg mogelijk ook andere wegbeheerders Belangenpartijen (waaronder Utrecht Fiets Overleg (UFO) en Fietzersbond) betrekken bij prioritering

Verbeteren fietsinfrastructuur provinciale wegen

We werken tot 2028 aan het verbeteren van 50% van alle provinciale fietspaden die minimaal 10% te krap zijn volgens CROW-richtlijnen en aan 45% van de parallelwegen die het minst voldoen aan het gewenste profiel. Mede vanuit die doelstelling wordt vanuit dit Realisatieplan Fiets aangesloten bij de Trajectbenadering van de provincie Utrecht. Belangrijk is om de fiets in de Trajectbenadering, maar ook in het afwegingskader VRI-kruispunten en het Openbare Verlichtingsbeleid een volwaardige plaats te laten innemen.

Trajectbenadering

In het Mobiliteitsprogramma 2015-2018 is gekozen om het onderhoud en een eventuele herinrichting van wegen via een trajectgewijze aanpak op te pakken. Hierbinnen worden mobiliteitsprojecten in samenhang opgepakt en worden andere beleidsvelden betrokken.

Dit betekent dat we ook meer pro-actief de opgave voor de fiets laten aansluiten op de integrale afweging die wordt gemaakt bij het uitvoeren van groot onderhoud aan de provinciale wegen. Daarnaast wordt aangesloten bij de tracéstudies en inrichting van de wegen om de kwaliteit en veiligheid voor de fietser te waarborgen.

Naam activiteit	1.2 Verbeteren fietsinfrastructuur provinciale wegen
Doel	Fietsinfrastructuur langs provinciale wegen inrichten volgens CROW-richtlijnen. Verbeteren provinciale fietspaden die minimaal 10% te krap zijn en verbeteren parallelwegen die minst aan gewenst profiel voldoen.
Omschrijving aanpak	Globale inventarisatie in hoeverre de fietspaden en parallelwegen aan CROW-richtlijnen t.a.v. veilig, comfortabel en snel voldoen. In 2013 is al een inventarisatie gedaan, een update is nodig. De aanpak loopt zoveel mogelijk op met de planning en uitvoering van de Trajectbenadering tenzij uit de inventarisatie of trajectverkenning blijkt dat urgentie vraagt om het naar voren schuiven van een ingreep. Door het combineren, afstemmen en samenbrengen van verschillende (fiets)vraagstukken kan 'een plus' op het wegbeheer worden gezet waarvan zowel de fietsers, overige weggebruikers en de omgeving kunnen profiteren. Aansluiting met het Verkeersveiligheidsprogramma wordt gezocht; vanuit dit programma wordt de urgentie van het nemen van veiligheidsmaatregelen bepaald. Aansluiting met het nieuwe Verlichtingsbeleid voor concrete uitwerking verlichting fietspaden. Hierbij worden duurzaamheid en omgeving in acht genomen.
Al in de planning	2016: Globale inventarisatie (inclusief verlichting) en prioritering. Doorlopend: Uitvoering loopt zoveel mogelijk op met de planning en uitvoering van de Trajectbenadering. Ntb: geprioriteerde projecten die mogelijk 'buiten' planning Trajectbenadering om moeten worden uitgevoerd. Het zal hier dan veelal gaan om veiligheidsmaatregelen.
Investing	Inschatting €5.000.000 (inclusief globale inventarisatie). NB. Benodigd budget is pas bekend na elke trajectverkenning. Uitgave is zeer afhankelijk van planning uitvoer Trajectbenadering. NB. Grote ingrepen zijn nog niet voorzien. Investerings in over- en onderdoorgangen veelal uit meerdere projectbudgetten gefinancierd omdat de maatregel meerdere doelen dient (zoals betere doorstroming autoverkeer).
Rol provincie	Inventarisatie en prioritering, betrekken belangenbehartigers, trajectverkenningen uitvoeren, leveren inhoudelijke expertise op fietsgebied bij verkenningen en realisatie.
Andere partijen (rol/€)	Partijen die participeren in de Trajectbenadering (veelal gemeentelijke wegbeheerders) Gebruikers en belangenpartijen (waaronder UFO en Fietzersbond) betrekken

Verkenning en realisatie snelfietsroutes

Snelfietsroutes zijn interlokale routes waar fietsers met relatief hoge gemiddelde snelheid over grote afstanden kunnen rijden. Het biedt veiligheid en comfort maar geeft ook invulling aan de ambitie om meer mensen voor grotere afstanden (15 km en verder) op de fiets te krijgen. Inzetten op een aantal snelfietsroutes op belangrijke corridors is een speerpunt van de provincie. De provincie wil in samenwerking met gemeenten en Rijk enkele snelfietsroutes realiseren.

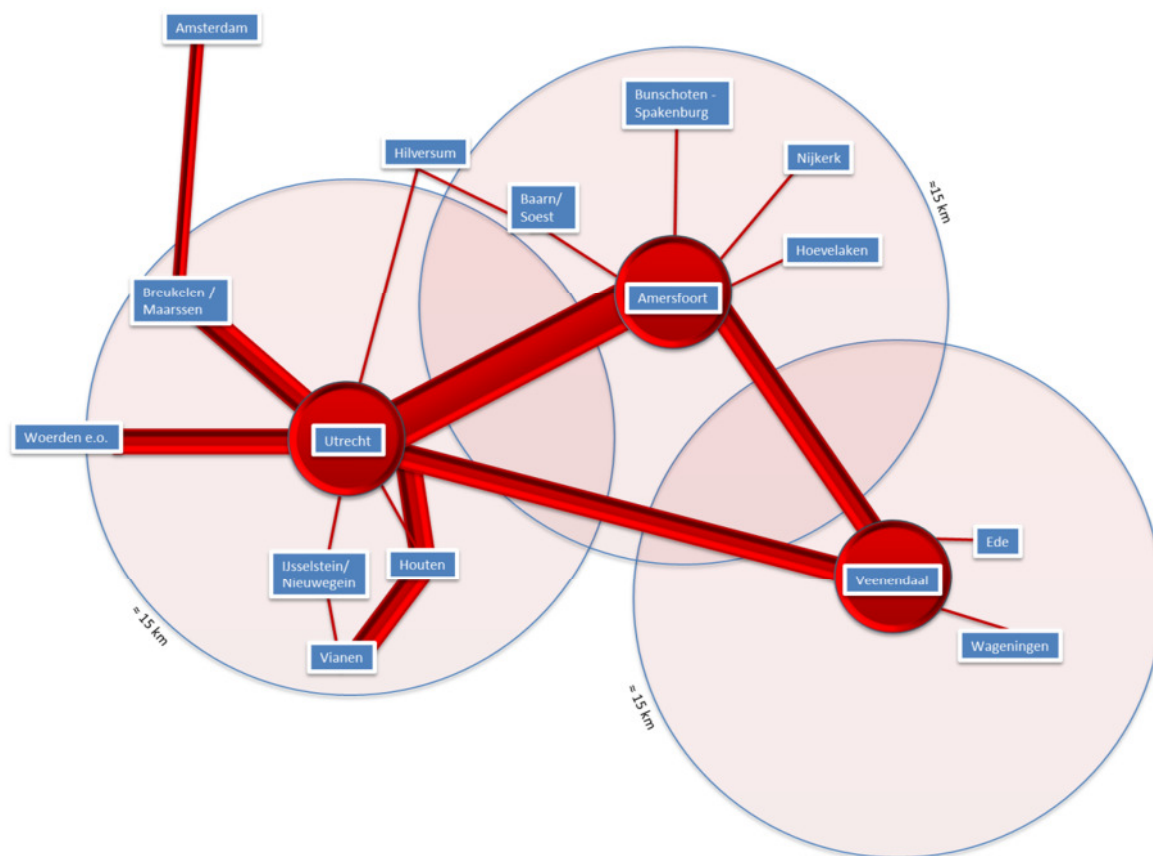
Definitie snelfietsroute

In Nederland worden snelfietsroutes als een regionale hoofd fietsroute die hoogwaardig is ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden (bron CROW-publicatie 340 Inspiratieboek snelle fietsroutes). Volgens Wikipedia: Een fietssnelweg of snelfietsroute is een informele benaming voor een fietspad dat is bedoeld voor langeafstandsverkeer. Er is geen officiële definitie van een fietssnelweg. Tot de door overheden en verkeerskundigen genoemde kenmerken van een fietssnelweg behoren een afwezigheid van gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer, een beter wegdek (bij voorkeur asfalt of beton) en de afwezigheid van verkeerslichten.

De kaart in figuur 8 geeft globaal de lange afstand tracés (brede lijnen) weer en de belangrijkste verbindingen naar economische kerngebieden (smalle lijnen). Voor beide soorten verbindingen is inrichting volgens snelfietsroutekwaliteit gewenst. In bijlage 2 wordt kort ingegaan op de afzonderlijke verbindingen.

De cirkels in deze kaart geven een hemelsbrede afstand van ongeveer 15 kilometer rond Amersfoort, Utrecht en Veenendaal weer. Met de opkomst van de elektrische fiets en de speed-pedelec zijn reisafstanden van 30 kilometer echter niet meer onrealistisch voor een deel van de forenzen. Locaties op meer dan 15 kilometer afstand hebben daarmee in ieder geval fietspotentie; vooral als er sprake is van een goede (veilige, comfortabele en snelle) fietsinfrastructuur.

De modaliteitskeuze hangt echter niet alleen af van reistijd en totale afstand, maar wordt in belangrijke mate ook beïnvloed door de bereikbaarheid van de bestemming, de beschikbaarheid en kwaliteit van de voorzieningen op bestemming, de aantrekkelijkheid van de route en gewoontegedrag.



Figuur 8 Snelfietsroutes provincie Utrecht

Met een analyse naar de potentie voor meer fietsgebruik (kansrijke drukke relaties op afstanden tot 15 kilometer, berekend met het VRU-model, jaar 2030) en via onderzoek naar knelpunten (verkeersongevallen, inventarisatie Fietzersbond/ UFO en resultaten fietstelweek) blijkt dat de snelfietsroutes in tabel 1 een redelijk tot hoog potentieel voor meer fietsgebruik hebben en/of knelpunten kennen ten aanzien van veilig, comfortabel en snel. Deze lijst staat niet vast en kan in de programmaperiode door voortschrijdend inzicht worden aangepast. In bijlage 3 wordt nader ingegaan op de potentie van deze snelfietsroutes.

Het realiseren van een snelfietsroute is een flinke opgave en kent veel afhankelijkheden (ruimtelijke plannen, cofinanciering, etc.). Uit een nadere verkenning zal pas goed blijken wat haalbaar is. Voor de verbinding Utrecht-Amersfoort wordt in 2016 gezocht naar draagvlak, financiële haalbaarheid en ruimtelijke inpassingsmogelijkheden.

Snelfietsroute	Via	Potentieel	Knelpunten
Woerden - Utrecht	Leidsche Rijn	Redelijk	Onveilig
Utrecht - Amersfoort	N237 (Soesterberg) En door naar Nijkerk en Woerden	Groot	Vertraagd, onveilig. Grote investeringen nodig om conflictvrije doorstroming mogelijk te maken.
Utrecht - Amersfoort	Bilthoven	Groot (delen)	Delen van de route voldoen (nog) niet aan de norm.
Vianen - USP	Nieuwegein – Utrecht Centraal	Groot	Vertraagd, onveilig.
Doorn - Zeist - USP	Driebergen	Groot	Onveilig
Woudenberg - Veenendaal - Ede	Scherpenzeel	Redelijk	Onveilig

Tabel 1. Potentiële snelfietsroutes

Provincie Utrecht stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid van economische kerngebieden. Zo werken we vanuit het programma Beter Benutten Vervolg (BBV) aan een snelle fietsverbinding Zeist-Utrecht Science Park. Onlangs is de verkenning Hagesteinsebrug afgerond; een verbinding dat de fietsbereikbaarheid Vianen-Utrecht Science Park moet vergroten en daarmee de doorstroming in de spits vergroot. De verkenning was opgestart naar aanleiding van de verbreding van de A27 ten zuiden van Utrecht (Houten, Vianen) en zal verder worden uitgewerkt in een planstudie met beoogde realisatie in 2020. Na uitvoering van de planstudie Hagesteinsebrug moeten afspraken gemaakt worden over realisatie en financiering. Provincie zal hierover afspraken maken met Rijkswaterstaat.

Naam activiteit	1.3 Verkenning en realisatie snelfietsroutes
Doel	Vaststellen belangrijkste en meest kansrijke snelfietsroutes en realisatie van 2 snelfietsroutes.
Omschrijving aanpak	Verkenningen met gemeenten naar kansrijke snelfietsroutes (haalbaar, financierbaar, inpasbaar), waarvan de eerste plaatsvindt in 2016: de verbinding Utrecht-Amersfoort. Wanneer potentie, draagvlak, financiële haalbaarheid en ruimtelijke inpassingsmogelijkheden positief zijn, zal tot uitvoer worden overgegaan. Planstudie Hagesteinsebrug en verkenning Houtensebrug om vervolgens afspraken te maken over realisatie en financiering.
Al in de planning	2016: Verkenning en planstudie Amersfoort-Utrecht. 2017: Start uitvoer snelfietsroutes Amersfoort-Utrecht (zal in delen worden uitgevoerd over en periode van meerdere jaren, afhankelijk van ruimtelijke processen en financieringsmogelijkheden). 2016/2017: Planstudie fietsbrug over Lek (Hagesteinsebrug) en verkenning Houtensebrug. Realisatie fietsbrug over Lek naar verwachting in/na 2020, is gekoppeld aan verbreding A27. 2018: Realisatie fietsroute Utrecht-Zeist (project uit BBV)
Investering	Reservering realisatie inclusief verkenningen en planstudies: €5.500.000 Is niet incl. Utrecht Science Park-Zeist (BBV) en Fietsfilevrij of VERDER routes want daarvoor is het budget al gereserveerd Is niet incl. reservering €5,5 mln. voor fietsbrug over Lek. Te reserveren voor volgende programmaperiode want verwachte realisatie na 2020 NB Een gezamenlijke financiering met Rijk of gemeenten is nodig. Een snelfietsroute kost tussen circa €500.000/km (voor een breed afgescheiden fietspad) en €1.000.000/km (wanneer er tunnels en of bruggen moeten worden gebouwd).
Rol provincie	Verkenningen uitvoeren, draagvlak bij andere wegbeheerders creëren, cofinanciering vinden (bij Rijk en gemeenten), uitvoer trekken en gemeenten ondersteunen in de voorbereiding en realisatie van hun deel.
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten en Rijk als partner en financier betrekken waarbij zij de delen van de snelfietsroutes realiseren waarvan zij zelf wegbeheerder zijn. Fietsersbond en UFO, belangenpartijen, gebruikers, bewoners etc.

Quick wins

Binnen Quick wins vallen maatregelen die bijdragen aan het veiliger, comfortabeler en sneller maken van het Regionaal fietsnetwerk. Het zijn maatregelen waaraan de provincie prioriteiten stelt en waarbij onze inzet nodig blijkt, maar die niet passen binnen activiteit 1.1 t/m 1.3.

Een van de al geplande acties is het oplossen van het fietsknelpunt op het bedrijventerrein Liesbosch te Nieuwegein. Provincie jaagt de oplossing aan, denkt mee over de inrichting en zorgt dat de ontbrekende schakel goed aansluit op het Regionaal fietsnetwerk. De fietsschakel vormt onderdeel van de ontwikkeling van de gehele Liesbosch door ontwikkelaar en zal daarom zoveel mogelijk binnen de (planning van) deze ontwikkeling vallen.

<i>Naam activiteit</i>	<i>1.4 Quick wins</i>
Doel	Verbeteren van het Regionaal fietsnetwerk
Omschrijving aanpak	Afhankelijk van wie wegbeheerder/eigenaar is, zal de provincie meer of minder het voortouw nemen bij de agendering, planvorming en/of uitrol van de gewenste maatregel. Wanneer de provincie niet de wegbeheerder is, is het uitgangspunt dat zowel provincie als wegbeheerder aan de maatregel bijdragen. De vorm vindt in nadere overeenstemming plaats (capaciteit, middelen)
Al in de planning	2018 – realisatie fietsschakel bij het Liesbosch, Nieuwegein
Investering	€500.000
Rol provincie	Aanjagen, stimuleren, advies op inhoud, (co)financiering.
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten en andere wegbeheerders. Belangenpartijen (waaronder Utrecht Fiets Overleg (UFO) en Fietzersbond), ontwikkelaars, bedrijventerreinen, etc.

Pijler 2: Sterke ketens

De fiets neemt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport van het OV en ook in het natransport van een autorit biedt de fiets kansen. Voldoende (beveiligde) stallingsplaatsen, snelle overstapmogelijkheden, goede bewegwijzering, verlichting, ov-fiets of deel- en leenfietsen, oplaadvoorzieningen voor de elektrische fiets, beschikbaarheid informatie voor gebruikers over fietsvoorzieningen op stations, P+R en bedrijventerreinen kunnen allemaal bijdragen aan het verbeteren van de aansluiting van OV of auto op fiets.

Voor een veilig, comfortabel en snel Regionaal fietsnetwerk zijn de kwaliteit en beschikbaarheid van voorzieningen bij ov-knooppunten en in de first en last mile voor de utilitaire fietser belangrijk, het stimuleert bovendien het gebruik van het OV en maakt de strekking van regionale buslijnen mogelijk. Veel haltes van het regionaal busvervoer zijn nu op loopafstand, maar in de nieuwe concessie worden een aantal regionale buslijnen recht getrokken en verdwijnen daardoor een aantal haltes op de busroute. De afstand van thuis- of bestemmingslocatie naar bushalte wordt daarmee groter. Het is dan van belang dat de fietsroute naar de bushalte goed en bekend is en dat er stallingvoorzieningen bij de bushaltes komen.

Het Regionaal fietsnetwerk moet woonkernen verbinden met de belangrijkste werklocaties (economische kerngebieden), maar de last mile is vaak de ontbrekende schakel in het Regionaal fietsnetwerk; veel bedrijventerreinen zijn met de fiets slecht bereikbaar en het ontbreekt aan veiligheidsmaatregelen en goede fietsvoorzieningen. Daarom is het belangrijk dat met gemeenten en bedrijven verbeteringen worden aangebracht zodat fietsgebruik in woon-werkverkeer aantrekkelijker wordt. Koppelkansen liggen bij de herontwikkeling van bedrijventerreinen wanneer de (fiets)bereikbaarheid integraal wordt meegenomen in de planontwikkeling.

De provincie heeft geen primaire taak om de fietsvoorzieningen bij ov-knooppunten, in stedelijke centra, op bedrijventerreinen en bij scholen op orde te brengen en houden. Primair ligt dit bij NS/ProRail, gemeenten, bedrijven en/of detailhandel op bestemmingslocaties. Vanuit de ambitie om belangrijke werklocaties, scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar te maken, zien we wel degelijk een stimulerende rol op dit onderwerp. Daarnaast wordt gekeken naar marktpartijen die diensten en innovaties bieden voor het versterken van de keten. Hierbij valt te denken aan deelfietsystemen, de uitrol van één werkend ov-betaalsysteem en Park+Bike op overstappunten. Dit soort initiatieven liggen primair bij de markt, maar daar waar nodig wil de provincie dit stimuleren.

Activiteiten

De volgende activiteiten worden opgepakt binnen deze pijler. Hieronder wordt ingegaan op de activiteiten:

- Uitbreiden fietsvoorzieningen op ov-knooppunten
- Voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen

Uitbreiden fietsvoorzieningen op ov-knooppunten

Duidelijk is dat er een groot tekort is aan stallingvoorzieningen op treinstations en met het strekken van HOV-buslijnen worden stallingvoorzieningen bij regionale bushaltes steeds belangrijker. De komende jaren gaat de aandacht daarom ook uit naar realisatie van stallingsplaatsen op nationale en regionale ov-knooppunten.

De komende jaren wordt voor de treinstations hieraan invulling gegeven via de programma's Beter Benutten (3.160 stallingsplaatsen op CS Utrecht en 400 op andere stations tot 2018) en VERDER (3.250 stallingsplaatsen tot 2020). In IPO (Interprovinciaal Overleg) verband nemen we deel aan de landelijke werkgroep Fietsparkeren bij stations waarin ook de wijze van financieren van de exploitatie van fietsenstallingen onderwerp van gesprek is.

Vraag naar stallingsplaatsen op treinstations in de provincie Utrecht

Het programma 'Ruimte voor de Fiets' van ProRail is in het afgelopen decennium tot uitvoering gekomen. Dit proces richt zich op het verbeteren van stallingvoorzieningen bij stations. Nog niet alle knelpunten in de omvang en kwaliteit van stallingsplaatsen zijn weggenomen. Waar in het verleden ongeveer 30% van de treinreizigers aan de herkomstzijde de fiets als vervoermiddel naar het station gebruikte, is dit gestegen tot gemiddeld 40%. In de provincie Utrecht zijn ook uitschieters van 60% en 72% (in respectievelijk Houten en Woerden). Dit geeft aan dat er op diverse stations nog meer behoefte aan stallingvoorzieningen is. Kwaliteitsverbetering van stallingvoorzieningen blijkt tot een vergroting van de stallingbehoefte te leiden.

Op dit moment is er in de provincie Utrecht een behoefteraming voor 11.330 stallingsplaatsen tot 2030 exclusief Utrecht Centraal. Op dat station zijn aanvullend nog 12.000 tot 17.000 stallingsplaatsen nodig bovenop het programma dat nu gebouwd wordt (22.000 plaatsen).

Om het gebruik van de elektrische fiets te ondersteunen zijn ook stallingvoorzieningen nodig die hiervoor geschikt zijn. Daarbij kan gedacht worden aan fietskluizen. De verwachting is dat het gebruik van de elektrische fiets voor Utrecht Centraal beperkt zal blijven, het merendeel van de reizigers blijft met de gewone fiets komen. Voor een aantal stations in de provincie kan de elektrische fiets wel tot een toename van het treingebruik leiden. Vanuit de dunbevolkte omliggende kernen kan snel naar de ov-knooppunten gefietst worden met de elektrische fiets. De provincie wil de mogelijkheden hiervoor verkennen en stimuleren.

Buiten de treinstations zijn de haltes langs HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-buslijnen interessant om fietsenstallingen te plaatsen. In samenwerking met gemeenten wordt het vraagvolgende beleid (80% financiering door Provincie) voortgezet. In bijzondere gevallen, wanneer de lijnvoering van het busvervoer wijziging ondergaat en tot een substantiële besparing in de exploitatie leidt, kan de cofinanciering 100% zijn. In overleg met de concessienemer en gemeenten worden deze locaties geïdentificeerd en aangepast.

Duidelijk is dat het niet alleen gaat om stallingvoorzieningen, maar ook om snelle overstapmogelijkheden (inrichting stationsgebied en haltes), goede bewegwijzering, herkenbaarheid, verlichting, ov-fiets of andere deel- en leenfietsssystemen, oplaadvoorzieningen voor de elektrische fiets, beschikbaarheid informatie voor gebruikers over fietsvoorzieningen op ov-knooppunten. Hier komen diverse netwerken samen en juist daar moeten voldoende faciliteiten zijn om slimme combinaties te kunnen maken. De ov-fiets, bijvoorbeeld, is een succes. Vooral zakelijke reizigers die niet dagelijks op pad hoeven, maken gebruik van de ov-fiets. Het aantal fietsritten neemt ieder jaar toe, in de regio Utrecht werden in 2012 vanaf 26 locaties ongeveer 270.000 ov-fietsen verhuurd. De provincie wil stimuleren dat dit soort slimme combinaties mogelijk zijn zodat de reiziger 'slim' kan reizen.

Tevens kijken we naar mogelijkheden om de reizigersdruk op Utrecht Centraal te ontlasten. Er reizen dagelijks veel ov-reizigers en fietsers via Utrecht Centraal. Dit zorgt voor een grote druk op aansluitend ov en de fietsvoorzieningen en daarmee het ervaren van minder kwaliteit ervan. In de provincie proberen we samen met andere partijen specifieke doelgroepen voor het openbaar vervoer via andere routes dan Utrecht Centraal te laten reizen. Vanuit onze gebiedsgerichte aanpak zien we mogelijkheden om in te zetten op de stations Bilthoven, Bunnik, Lunetten, Leidse Rijn en Vaartse Rijn als overstappunt naar Utrecht Science Park. Ook liggen er voor Utrecht Science Park kansen voor de

overstap auto en fiets (Park+Bike of deelfietsen) die onderzocht kunnen worden. We zoeken hierbij aansluiting bij de Bereikbaarheidsagenda Utrecht Science Park.

Naam activiteit	2.1 Uitbreiden fietsvoorzieningen op OV-knooppunten
Doel	Veilig, comfortabel en snel kunnen bereiken van OV-knooppunten met de fiets, inclusief voldoende beschikbaarheid stallingsmogelijkheden Hogere kwaliteit van voorzieningen
Omschrijving aanpak	Investeren in nieuwe en veilige fietsenstallingen bij stations en HOV-bushaltes. Stimuleren verbetering snelle en hoogwaardige overstapmogelijkheden zoals goede bewegwijzering, herkenbaarheid, verlichting, ov-fiets of deel- en leenfietsen, oplaadvoorzieningen voor de elektrische fiets, beschikbaarheid informatie voor gebruikers over fietsvoorzieningen op ov-knooppunten. Ontlasting reizigersdruk Utrecht Centraal door inzetten op hubs: investeren in fietsvoorzieningen en snelle en hoogwaardige overstapmogelijkheden hubs. NB. Uitvoer is sterk afhankelijk van vervoerders en/of beheerder knooppuntlocaties. Aanhaken bij projecten geïnitieerd vanuit BBV, VERDER, OV en bereikbaarheid Utrecht Science Park. Deelname landelijke werkgroep Fietsparkeren bij stations (IPO)
Al in de planning	2016: Bijdrage maatregelen bereikbaarheid USP en gebiedsverkenning Utrecht Oost 2017: Bijdrage aan realisatie van circa 3.400 fietsenstallingen op stations i.h.k.v. BBV.
Investing	€ 2,5 miljoen Verwachting is dat er de komende 10 jaar tientallen miljoenen euro's nodig zijn. Investeren voor stallingsplaatsen komen echter ook al vanuit het programma VERDER, BBV en het Mobiliteitsprogramma 'Verbinden van netwerken' voor stations en 'Efficiënter OV' voor HOV bushaltes.
Rol provincie	Participeren, stimuleren.
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten, NS, ProRail, Qbuzz, Syntus en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Betrekken partijen die de reiziger als klant zien (n.t.b.)

Voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen

De last mile naar belangrijke werklocaties is vaak de ontbrekende schakel in het Regionaal fietsnetwerk; veel bedrijventerreinen zijn met de fiets slecht bereikbaar en het ontbreekt aan veiligheidsmaatregelen en fietsvoorzieningen zowel op bedrijventerreinniveau als bedrijfsniveau.

De provincie wil stimuleren dat met gemeenten en bedrijven verbeteringen kunnen worden aangebracht zodat fietsgebruik in woon-werkverkeer aantrekkelijker wordt. De provincie zoekt hier nadrukkelijk de samenwerking met gemeenten en bedrijven (onder andere via de U15) op om pilots op te starten met/op bedrijven(terreinen) die hierbij zijn aangesloten. Ons doel is met de U15, gemeenten en marktpartijen stimuleren dat werkgevers zich verantwoordelijk gaan voelen voor het bieden van duurzame mobiliteitsoplossingen aan haar werknemers. Op bedrijventerreinen waar sprake is van herstructurering ligt een grote kans om de (fiets)bereikbaarheid van deze gebieden te vergroten. Pilots kunnen zowel fietsvoorzieningen als fietsdiensten betreffen.

Vanuit de markt komen steeds meer nieuwe diensten en ideeën voor fietsvoorzieningen. Te denken valt aan deelfietssystemen, leasefietsen, fietsplannen voor bedrijven, mobiele fietsenmakers en dergelijke. Specifiek voor commerciële diensten geldt dat de provincie die initiatieven aan de markt overlaat (mede uit concurrentiebeding), maar om de uitwerking van deze ideeën te bevorderen, wil de provincie inzetten op een stimuleringsregeling, waarbij het niet (alleen) om cofinanciering gaat, maar ook om ondersteuning via kennisdeling. Contacten uit het netwerk van de provincie helpen daarbij.

<i>Naam activiteit</i>	<i>2.2. Voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen</i>
Doel	Verbeteren fietsvoorzieningen en aansluiting bedrijven(terreinen) op Regionaal fietsnetwerk.
Omschrijving aanpak	Investerings, pilots en/of stimuleringsregeling met gemeenten en bedrijven (via o.a. U15) om de fietsbereikbaarheid op belangrijke werklocaties op orde te brengen.
Planning	Vooraf de komende jaren (2016 t/m 2018) inzetten op stimulerings koppeling met activiteiten op bedrijventerreinen vanuit BBV
Investering	€ 2.000.000
Rol provincie	Participeren, stimuleren interne en externe stakeholders om voorzieningen te treffen (o.a. door netwerken in te schakelen, pilots op te zetten en een stimuleringsregeling in te voeren)
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten, bedrijven(terreinen), U15, marktpartijen

Pijler 3: Slim fietsen

Doel van deze pijler is om zicht krijgen op het oplossend vermogen van fietsmaatregelen voor de veiligheid, doorstroming en de bereikbaarheid van de regio. Hierdoor kan vraag en aanbod beter op elkaar afgestemd worden. Dit inzicht wordt verkregen door kennisopbouw over fietsgebruik en het meenemen van de fiets in modelanalyses en afwegingsmethoden. Doel is ook het bevorderen van fietsgebruik via mobiliteitsmanagement, intelligente transportsystemen en smart mobility oplossingen. De pijler Slim fietsen gaat daarom over het kennismanagement op het gebied van (veilig) fietsen, het (potentieel) gebruik van de fietser, het onderzoeken en realiseren van innovaties op het gebied van (veilig) fietsen en het delen van deze kennis met andere partijen. Als provincie zetten we in op innovatie rondom de fiets in brede zin met bijvoorbeeld oplossingen in intelligente transport systemen en testen via Living Labs¹⁰. Een goede aansluiting op de pijlers 1 en 2, maar ook 4 is hierbij evident.

Er komen nieuwe technologieën op de markt waardoor het mobiliteitssysteem in Nederland veranderd. De opkomst van de elektrische fiets en het gebruik van media op de fiets zorgt voor een verandering in het fietsen en verkeersveiligheid. Daarnaast komen er steeds meer methoden beschikbaar om fietsen te vergemakkelijken, te versnellen en metingen uit te voeren. Om nieuwe technieken te testen en kennis te vergroten, is het belangrijk om samenwerking te zoeken met (fiets)partners en onze provincie als 'proeftuin' te gebruiken voor onderzoek.

Daar waar op het gebied van gemotoriseerde mobiliteit een overvloed aan data beschikbaar is, is het aanbod op het gebied van fietsdata nog beperkt. De provincie wil kunnen anticiperen op ontwikkelingen en sturing kunnen geven aan fietsgebruik zodat we ons gehele mobiliteitssysteem kunnen optimaliseren.

Kansen in Europa

Op Europese schaal liggen er kansen op het gebied van profilering van de provincie als koploper op fietsgebied, in lijn met Utrecht 2040. Door deelname aan Europese projecten of samenwerking binnen Europese netwerken (o.a. Dutch Cycling Embassy en European Cycling Federation) kan de provincie goed op de kaart worden gezet. Wij gaan actief op zoek naar Europese partners om mee samen te werken en consortia om bij aan te haken op het gebied van innovatieve oplossingen voor veilig, comfortabel en snel fietsen. Waar mogelijk en toepasselijk trekken wij samen op met de steden. Wij zien o.a. Europese kansen voor projecten rondom smarty mobility (ITS, big data), bereikbaarheid belangrijke werklocaties per fiets, gedragsverandering, en lange afstands- en snelfietsroutes.

Activiteiten

De volgende activiteiten worden opgepakt binnen deze pijler. Hieronder wordt ingegaan op de activiteiten:

- Monitoring en Sturing (smart mobility)
- Kennisnetwerk fiets (cycling for international business)

¹⁰ Living Lab: een aanpak voor productontwikkeling en evaluatie samen met de eindgebruiker. De eindgebruiker draagt in een living lab actief bij aan de eindontwikkeling van een product (cocreation). De ontwikkeling vindt plaats in een real-life context waarbij verschillende methodes kunnen worden gebruikt.

Monitoring en Sturing (smart mobility)

Monitoring van fietsbewegingen en -gedrag, aantallen, herkomst en bestemming is belangrijk. Op deze manier wordt op een betrouwbare manier het effect van ons fietsbeleid getoetst en kan het, waar nodig, onderbouwd worden bijgesteld. Door slim te meten, gebruik te maken van actuele technologie en gegevens uit verschillende (externe) bronnen te combineren, is het niet noodzakelijk hier een grootschalig meetnet voor in te richten.

De provincie wil ook de veiligheid voor de fietser verbeteren. Jaarlijks raakt een groot aantal fietsers ernstig gewond. Bij de helft van deze ongevallen speelt de inrichting van de weg een rol. Je kunt hierbij denken aan paaltjes in de weg, stoepranden, trambanen, fietspad langs geparkeerde auto's, boomwortels etc. De provincie wil beter zicht krijgen op waar de risico's zitten op een ongeval zodat we de weg veiliger kunnen maken en onze middelen effectiever in kunnen zetten.

We werken aan:

- Een monitoringsplan: in een monitoringsplan worden de verschillende aspecten uitgewerkt, waarin het belangrijk is om eerst te weten wát onderzocht moet worden om vervolgens een middel hierbij te zoeken.
- Inwinnen data: methodiek wordt uitgewerkt in het monitoringsplan, maar denk aan deelname Fietstelweek, zoals in 2015. Dit was een goede eerste stap om tot waardevolle data voor ontwikkeling van beleid en uitwerking van activiteiten te komen. Aanpak en frequentie wordt uitgewerkt in monitoringsplan. Andere methodes zijn telpunten en via mobiele telefonie.
- Een betrouwbaar fietsverkeersmodel: in 2016 vindt een actualisatie van het Fietsverkeersmodel plaats, een model dat de provincie heeft ontwikkeld en in 2015 heeft gelanceerd. Hiermee kunnen we voor toekomstige plannen voorspellingen doen over welke invloed bepaalde maatregelen hebben op fietsroutes, het fietsgebruik en de reistijd. Doel is om het Fietsverkeersmodel breed beschikbaar te stellen zodat ook gemeenten het kunnen gebruiken voor hun fietsbeleid en fietsprojecten.
- Methodiek om de fietsveiligheid van het Regionaal fietsnetwerk efficiënt en effectief in kaart te brengen zodat hierop adequaat actie kan worden ondernomen.

De Fietzersbond beheert voor haar fietsrouteplanner actuele gegevens; zowel de inhoud (de kenmerken) als de schaal (het fijne en nauwkeurige netwerk) zijn uniek. Door de samenwerking met de Fietzersbond te zoeken kan de provincie voor een relatief geringe investering in een groot deel van haar informatiebehoefte voorzien. De gegevens vormen bijvoorbeeld een ideale basis voor weginspectie op veilig, comfortabel en snel.

Smart mobility

De provincie wil een bijdrage leveren aan het ontwikkelen en toepassen van nieuwe methodes en technieken om de veiligheid en doorstroming te verbeteren en fietsgebruik te stimuleren.

Activiteiten waarop de provincie o.a. inzet:

- Stimuleren innovaties die de veiligheid en kwaliteit van de infrastructuur verbeteren.
- Stimuleren ontwikkelen en toepassen van nieuwe methodes en technieken voor veilig gebruik van de e-bike en speed pedelec¹¹. Denk hierbij aan aanpassingen aan de fiets, applicaties die het gedrag beïnvloeden. De provincie vindt het ook belangrijk dat de e-bike voor een brede groep toegankelijk is en wil met de markt verkennen hoe dit te realiseren. De provincie is al betrokken bij de ontwikkeling van de 'intelligente fiets'¹², uitgevoerd door TNO samen met het

¹¹ Speed pedelecs (soms ook high speed e-bikes genoemd) zijn snorfietzen voor de wet, waarbij de gebruiker zelf ook nog kunt meetrappen.

¹² Intelligente fiets: het conceptmodel de intelligente fiets is gepresenteerd door TNO op 21 april 2016. De fiets waarschuwt voor gevaarlijke situaties. www.tno.nl

ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie investeert in de testfase en de promotie van de intelligente fiets.

- Stimuleren ontwikkelen en toepassen nieuwe methodes om de doorstroming te bevorderen. Vermindering van oponthoud bij verkeerslichten kan bereikt worden door het slim inzetten van innovaties in verkeersmanagement (denk aan groene golf, detectie, real time informatie, dynamisch reisadvies, parkeerverwijzingssystemen, inzet glasvezelnetwerk en ITS voor de fiets).
- Uitwerken multimodale Sturingsvisie voor het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM): Gedeputeerde Staten hebben bij het vaststellen van de Sturingsvisie DVM Midden Nederland begin 2016 geconstateerd dat om de Sturingsvisie op operationeel niveau tot uitvoering te brengen, het nodig is voor de gebruikers van de Sturingsvisie dat voor zowel OV als de fiets de benodigde data, middelen en technieken voor monitoring worden uitgewerkt en dat een kwantitatief referentiekader wordt uitgewerkt. Opgave is dit op korte termijn te verbeteren en vervolgens tot maatregelen en toepassingen te komen die de doorstroming bij kruispunten verbeteren. Daarnaast kunnen de gegevens ingezet worden voor monitoringsdoeleinden.

Provincie Utrecht wil innovaties in de markt aanjagen, door o.a. Living Labs te ondersteunen, samenwerking te zoeken met de Economic Board Utrecht (EBU), markt en kennisinstellingen en aan te sluiten bij ontwikkelingen op het gebied van ITS. Een nadere invulling volgt in afstemming met de activiteiten rondom het provinciaal Verkeersveiligheidsprogramma en het programma Healthy Urban Living.

Naam activiteit	3.1 Monitoring en Sturing (smart mobility)
Doel	In kunnen zetten van data voor besluitvorming rondom implementatie van maatregelen. Ontwikkelen en toepassen van nieuwe methodes en technieken om de veiligheid en doorstroming voor fietsers te verbeteren. En zicht krijgen op het oplossend vermogen van fietsmaatregelen voor de veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van de regio.
Omschrijving aanpak	Ontwikkeling en uitvoering monitoringsplan fietsgebruik op basis van: verkeersongevallencijfers, fietstelweekgegevens, cijfers Fietsersbond, regionale tellingen en meettechnieken, geactualiseerde Fietsverkeersmodel, voor- en nametingen bij projecten en big data. Koppeling met onze overige werkzaamheden op verkeersinformatie is hierbij belangrijk. Innovaties op smart mobility in de markt aanjagen door o.a. living labs, pilots, e.d. Aansluiting op werkzaamheden uit pijlers 1,2, en 4.
Al in de planning	2016: Monitoringsplan ontwikkelen 2016-2017: uitwerken uitvoer monitoringsplan Doorlopend: uitvoer monitoring en toepassing in uitvoer van onze werkzaamheden 2017-2020: living lab/pilot/stimuleringsmaatregel t.b.v. innovaties op smart mobility 2016-2017: Uitwerken DVM Sturingsvisie voor de fiets en realiseren maatregelen
Investering	€ 2.500.000
Rol provincie	Coördineren en uitvoeren monitoring Stimuleren innovaties en samenwerking met partners in innovaties in smart mobility
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten en partijen als Fietsersbond, ANWB (CylceRAP, STAR), EBU, partners in regionaal verkeersmanagement, kennisinstellingen

Kennisnetwerk Fiets (cycling for international business)

De provincie zet in op het onderhouden van de kennisagenda, afspraken maken over kennisontwikkeling, het delen van kennis binnen het provinciaal netwerk en nieuwe ontwikkelingen stimuleren. We faciliteren dat kennis op fietsgebied wordt gedeeld met relevante partijen uit ons netwerk. Via (bestaande) netwerken organiseren we activiteiten voor kennisdeling en brengen we kennis in, denk hierbij aan het (mede) organiseren van netwerkbijeenkomsten, ontwerpateliers en fietsveiligheidsbijeenkomsten met gemeenten. We vormen hier de schakel tussen onderzoeksinstellingen, professionele fietsnetwerken, markt en de regio, zetten de kennis in om regiospecifieke vraagstukken op te pakken of om onze positie internationaal te versterken.

Met het opzetten van dit Realisatieplan Fiets hebben we al een breed scala aan partijen bij elkaar gebracht die direct of indirect aan de slag zijn of (mogelijk) willen met fiets en fietsgebruik. Tijdens de sessies ontstond al veel uitwisseling van ideeën en informatie onderling en de provincie wil met partners kijken of hieraan op onderwerp, op locatie en/of op verschillende innovatieve manieren een vervolg kan worden gegeven. Hierbij wordt naast mobiliteit ook aansluiting gezocht met andere thema's zoals sport, recreatie, economie, gezonde leefomgeving.

Activiteiten waarop de provincie al inzet:

- SURF-project *Fietstransitie*: hierin participeren 5 kennisinstellingen, 4 gemeentes, 1 regio en 2 provincies participeren. Het project ontwikkelt fundamentele, direct toepasbare kennis over een multimodaal mobiliteitssysteem voor stedelijke regio's, waarin de fiets centraal staat. Dit draagt bij aan oplossingen van vraagstukken over bereikbaarheid en leefbaarheid; een gezonde bevolking; en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen en werken. Steeds meer overheden erkennen de potentie van 'fietsen' in hun mobiliteitsplannen en stedelijke ambities; het ontbreekt echter vaak aan beleidsrelevante kennis. Door complexiteit en wederzijdse verknoppingen met andere mobiliteitssystemen wordt de potentie van fietsen nog onvoldoende benut. Een reeks van technische en sociale innovaties in het fietssysteem beoogt hier verandering in te brengen. De meest kansrijke innovaties worden toegepast in Living Labs die provincie Utrecht mede ondersteunt (dit laatste valt onder activiteit 'Monitoring en Sturing (smart mobility)').
- Inzetten op een Utrechtse fietscommunity en/of platform: provincie verkend met een aantal Utrechtse gemeenten en belangenbehartigers de mogelijkheid voor een Utrechtse fietscommunity/-platform om de samenwerking en kennisdeling te vergoten en de rol die de overheid daarin kan en wil spelen. Duidelijk is dat het nodig is om het wiel aan te zwengelen, maar over het hoe en op welke manier valt nog veel te ontdekken. Een eerste stap is een netwerkbijeenkomst door en voor stakeholders over dit onderwerp waarin de provincie een faciliterende rol speelt.
- In samenwerking met en voor gemeenten organiseren van kennisbijeenkomsten op het gebied van fietsveiligheid. In het voorjaar van 2016 is een bijeenkomst gehouden over vergevingsgezinde bermen.
- Aansluiten bij verschillende netwerken, waaronder Beter Benutten Vervolg van I&M, Fietscommunity 2.0, CROW-fietsberaad, Dutch Cycling Embassy en Tour de Force.

Cycling for international business

De provincie heeft als doel om economisch concurrerend te blijven. De fiets kan aan het doel bijdragen door als provincie in te zetten op business, innovatie en verblijfsrecreatie. Op dit moment worden meerdere fietsgerelateerde beurzen in Utrecht georganiseerd met bijbehorende economische spin off. Regelmatig komen professionals (overheden, markt en experts) uit heel de wereld naar Utrecht om hier kennis op te halen over onze fiets. Dit levert veel Nederlandse bedrijven weer contacten en contracten op in het buitenland. De kansen van Utrecht cycling for international business worden echter nog zeer ad hoc en onvoldoende benut. De kansen dienen nader te worden verkend, ook vanuit toerisme en acquisitie.

<i>Naam activiteit</i>	<i>3.2 Kennisnetwerk Fiets (cycling for international business)</i>
Doel	Meer inzicht in en kennis over diverse relevante fietsonderwerpen Versterken samenwerking en kennisuitwisseling met de fiets(er) als uitgangspunt Provincie Utrecht op de kaart als internationaal kennis- en innovatiecentrum op fietsgebied, met daarbij versterking economische concurrentiepositie.
Omschrijving aanpak	Delen van kennis door middel van ontwerpcafés, netwerk- en veiligheidsbijeenkomsten voor gemeenten en stakeholders, opzetten gezamenlijke onderzoeksagenda, kennis ontwikkelen. Deelname aan diverse kennisnetwerken, zoals de ketenploeg en regionale routeploeg van het landelijk initiatief Tour de Force, de redactieraad CROW-ontwerprichtlijnen, Dutch Cycling Embassy en de programmaraad van het Fietsberaad. Deelname aan SURF project Fietstransitie (en living labs) Verkennen kansen Utrecht cycling for international business, stimuleren professionaliseringsslag in organisatie en stimuleren businessdeals.
Al in de planning	2016: 1 a 2 veiligheidsbijeenkomsten met gemeenten Najaar 2016: organiseren netwerkbijeenkomst met Dutch Bike Capital, Harten voor Sport, Business Peloton Utrecht, gemeentes Utrecht en Amersfoort, e.a. 2016-2020: SURF project Fietstransitie met als spin off living labs
Investing	€ 750.000
Rol provincie	Faciliteren, stimuleren en participeren, kennismakelaar
Andere partijen (rol/€)	Kennisinstellingen, Utrechtse gemeentes, Dutch Bikecapital of the world, EBU, Business peloton Utrecht, Harten voor Sport, NMU, U15, PCL, Fietsersbond, NBTC, Dutch Cycling Embassy, Tour de Force, CROW fietsberaad, etc.

Pijler 4: Veilig en gezond gedrag

Deze pijler zet in op een toename van het (veilig) fietsgebruik door de keuze van de overstap naar de fiets te vergemakkelijken. Een belangrijke voorwaarde om op de fiets te stappen is allereerst dat infrastructuur en voorzieningen bij knooppunten en in de first en last mile op orde zijn. Hieraan werken we in pijler 1 en 2. Ook is het belangrijk dat de fietser veilig kan doorfietsen, daarom zijn innovaties op veiligheid en doorstroming van belang. Hierin voorziet pijler 3. Toch wordt steeds duidelijker dat voor een aantal doelgroepen – waarvoor fietsen een goede en gezonde optie zou zijn – een extra impuls nodig is voordat zij daadwerkelijk besluiten om de fiets te nemen. Mensen stappen namelijk niet zomaar over op een ander vervoermiddel. Oorzaken kunnen liggen in cultuur, gewoontegedrag, onbekendheid met het fietsen, ervaren reistijd, de aangeboden faciliteiten op bestemming of woon-werkvergoedingen. De activiteiten binnen deze pijler richten zich dan ook hierop. De provincie werkt hierin nauw samen met werkgevers

Provincie Utrecht ziet verder kansen om het fietsgebruik op de afstand 7,5-15 km te vergroten van thuislocatie naar vooral economische kerngebieden en stedelijke centra. De e-bike en speed pedelec bieden de reiziger de mogelijkheid om sneller grotere afstanden op de fiets af te leggen. Door deze elektrische fietsen verhoogt echter ook het snelheidsverschil op fietspaden en verhoogt het risico op (enkelzijdige) ongelukken. Vanwege de hogere snelheid leiden ongelukken op deze fietsen ook tot ernstigere verwondingen. De provincie wil tegelijkertijd inzetten op het vergroten van het elektrisch fietsgebruik en de veiligheid voor en door gebruikers, o.a. door informeren/educatie en door innovaties te stimuleren (zie voor innovaties activiteit Monitoring en Sturing (smart mobility)).

Activiteiten

De volgende activiteiten worden opgepakt binnen deze pijler. Hieronder wordt ingegaan op de activiteiten:

- Stimuleren (veilig) fietsgebruik
- Verzilveren kansen 7,5-15km

Stimuleren (veilig) fietsgebruik

Een doelgroepgerichte aanpak is nodig om efficiënt en effectief in te zetten op gedragsverandering. Ook is inzetten op ambassadeurs productief gebleken; actieve deelnemers/fietsers beïnvloeden de sociale norm en zorgen voor de beste mond tot mondreclame voor het activeren van nieuwe deelnemers. Uiteindelijk is ook bekendheid van het aanbod (routes, reisadvies, voorzieningen, stimuleringsacties) belangrijk om (potentiele) fietsers te faciliteren. De provincie zet hierop in.

De provincie werkt via Beter Benutten Vervolg aan het stimuleren van het fietsgebruik met de maatregel Fietsimpuls waarin daadwerkelijk fietsgebruik wordt beloond en wordt ingezet op plezier (gamification), duurzame gedragsverandering en sociale beïnvloeding door mensen ook in groepsverband te laten deelnemen. Het project loopt tot 2018. Er wordt invulling gegeven aan een vervolg op basis van de ervaringen.

De provincie ziet in de werkgever een belangrijke partij om het fietsgebruik te stimuleren. De provincie werkt hierin (o.a. via het programma Beter Benutten Vervolg) nauw samen met de U15. Via mobiliteitsmakelaars die in verschillende economische kerngebieden werkzaam zijn, worden werkgevers benaderd en worden met hen afspraken gemaakt over het verbeteren van faciliteiten op locatie, het aanbieden van fietsdiensten, woon-werkvergoedingen en het belonen van fietsgebruik.

De provincie wil (in samenwerking met gemeentes en kenniswerkers) inzetten op (veilig) fietsgebruik rondom scholen en van specifieke doelgroepen. Voor een doelgroepgerichte aanpak is het belangrijk om de intrinsieke motieven te achterhalen en daarop in te spelen. Een nadere invulling volgt in afstemming met de activiteiten rondom het provinciaal Verkeersveiligheidsprogramma en het programma Healthy Urban Living, het project Scholenaanpak van Beter Benutten Vervolg, gemeenten en diverse stakeholders en experts.

<i>Naam activiteit</i>	<i>4.1 Stimuleren (veilig) fietsgebruik</i>
Doel	Stimuleren meer en veilig fietsgebruik rondom o.a. scholen en bij bedrijven.
Omschrijving aanpak	Belonen van daadwerkelijk fietsgebruik door BBV maatregel Fietsimpuls Stimuleren (veilig) fietsgebruik rondom scholen en doelgroepgerichte aanpak: bijdragen aan het ontwikkelen en toepassen van een concept ter bevordering van het fietsgebruik, nieuwe methodes en technieken en kleinschalige ingrepen op locatie. Werkgeversgerichte aanpak: ondersteunen van het vergroten van de betrokkenheid werkgevers in het stimuleren van het fietsgebruik van werknemers.
Al in de planning	2015-2017: Maatregelen Fietsimpuls (Utrecht inBeweging) en Scholenaanpak (BBV)
Investering	Stimuleren (veilig) fietsgebruik rondom scholen, doelgroepgerichte aanpak en werkgeversgerichte aanpak: € 1.200.000 Budget al beschikbaar voor maatregel Fietsimpuls, programma BBV
Rol provincie	Stimuleren en participeren.
Andere partijen (rol/€)	Gemeenten, U15, scholen, sport, recreatie- en gezondheidssector en andere partijen die toegang hebben tot bepaalde doelgroepen Gebruikers betrekken voor pilots en onderzoek

Verzilveren kansen 7,5-15 km

De provincie werkt vanuit Beter Benutten Vervolg met werkgevers aan het stimuleren van de aanschaf en gebruik van de elektrisch ondersteunde fiets door de maatregel E-bike. Werknemers kunnen een deel van de aanschafwaarde terugverdienen door te fietsen (daadwerkelijk fietsgebruik wordt beloond). Ook hier wordt – net als bij de maatregel Fietsimpuls - ingezet op plezier (gamification), duurzame gedragsverandering en sociale beïnvloeding door mensen ook in groepsverband te laten deelnemen. Het project is gericht op de werknemer waarvan de werkgever heeft aangegeven 50% van de beloningsbijdrage te financieren. Het project loopt tot 2018. Er wordt invulling gegeven aan een vervolg op basis van de ervaringen.

Een tweede activiteit waarop de provincie zich wil richten, is het met de gemeenten stimuleren van het fietsgebruik vanuit de omliggende kernen naar de economische kerngebieden en stedelijke centra. We zoeken daarvoor ook aansluiting bij de Beter Benutten Vervolg projecten Nieuwegein Fietst en Amersfoort Fietst en natuurlijk bij het bestaande programma van gemeente Utrecht: Utrecht Fietst.

<i>Naam activiteit</i>	<i>4.2 Verzilveren kansen 7,5-15km</i>
Doel	Stimuleren (veilig) fietsgebruik voor langere afstanden
Omschrijving aanpak	Belonen van daadwerkelijk fietsgebruik via werkgever door BBV maatregel E-bike. Stimuleren fietsgebruik over langere afstanden vanuit omliggende kernen i.s.m. gemeenten (ook hier richten op doelgroepen)
Al in de planning	2015-2017: maatregel E-bike (Utrecht inBeweging)
Investering	Vervolg elektrische fiets maatregel, samenwerking werkgevers/gemeenten/doelgroepgerichte aanpak: €750.000. Budget al beschikbaar voor maatregel E-bike, programma BBV
Rol provincie	Stimuleren en verbinden.
Andere partijen (rol/€)	Fietzersbond, ANWB (probeerpakket elektrische fiets - Forenzo), Probeeranbod elektrische fiets Pon, Gazelle, Bike-totaal

5. Financiën

Via het Mobiliteitsplan is er tot en met 2028 € 80 miljoen gereserveerd voor activiteiten voor de fietser. Wanneer we dit verdelen over de jaren dan is voor de periode tot en met medio 2020 circa €34.000.000 te besteden. De raming van de kosten van de activiteiten in dit Realisatieplan Fiets 2016-2020 passen hierin. Omdat we uitgaan van adaptief programmeren en uitvoer afhankelijk is van vele partijen, is nog geen exacte inschatting van de kosten te maken. Grootschalige ingrepen en investeringen in de realisatie van een fietssnelweg zijn nu nog niet meegenomen, maar het Realisatieplan biedt hiervoor financiële ruimte.

Activiteit	Bedrag	toelichting	Mede financiers
<i>Pijler 1: Optimaal en veilig Regionaal fietsnetwerk</i>			
1.1 Uitvoer Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur en voortzetting	€10.000.000	Al gedekt middels GS-besluit. Totale budget naar verwachting al in 2017 in uitvoeringsovereenkomsten 'bestemd'. Voor 'verlenging' circa €4-5 mln per jaar nodig voor <u>hele</u> provincie.	Gemeenten.
1.2 Verbeteren fietsinfrastructuur provinciale wegen	€5.000.000	Inschattingen afhankelijk van planning Trajectbenadering en uitkomsten trajectverkenningen. Grootschalige ingrepen al gedekt (VERDER en BBV), nog geen nieuwe in planning. Kostenraming grootschalige ingrepen als overgang en onderdoorgang: circa €2.000.000	Rijk via o.a. VERDER
1.3 Verkenningen en realisatie snelfietsroutes	€5.500.000	Plannen voor uitvoer snelfietsroute worden aan GS voorgelegd. In raming zijn kosten (a €5,5 mln.) voor de fietsbrug over de Lek niet meegenomen. Uitvoering pas ingeschat na 2020. Kostenraming snelfietsroute: €500.000-€1.000.000 per km..	Overige wegbeheerders. Verkennen investeringsmogelijkheden Rijk
1.4 Quick wins	€500.000		Wegbeheerders
<i>Pijler 2: Sterke keten</i>			
2.1 Uitbreiden fietsvoorzieningen op/bij OV-knooppunten	€2.500.000		Prorail/NS, Rijk, gemeenten, concessiehouders
2.2 Voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen	€2.000.000		Gemeenten en bedrijven e.a.
<i>Pijler 3: Slim fietsen</i>			
3.1 Monitoring en sturing (smart mobility)	€2.500.000		Rijk, gemeenten, andere provincies, bedrijven, marktpartijen, belangenpartijen e.a.
3.2 Kennisnetwerk fiets (en cycling for international business)	€750.000		Rijk, gemeenten, andere provincies, bedrijven, marktpartijen e.a.
<i>Pijler 4: Veilig en gezond gedrag</i>			
4.1 Stimuleren (veilig) fietsgebruik	€1.250.000		Rijk, gemeenten, bedrijven, belangenpartijen e.a.
4.2 Verzilveren kansen 7,5-15km	€750.000		Rijk, gemeenten, bedrijven e.a.
TOTAAL	€30.750.000		

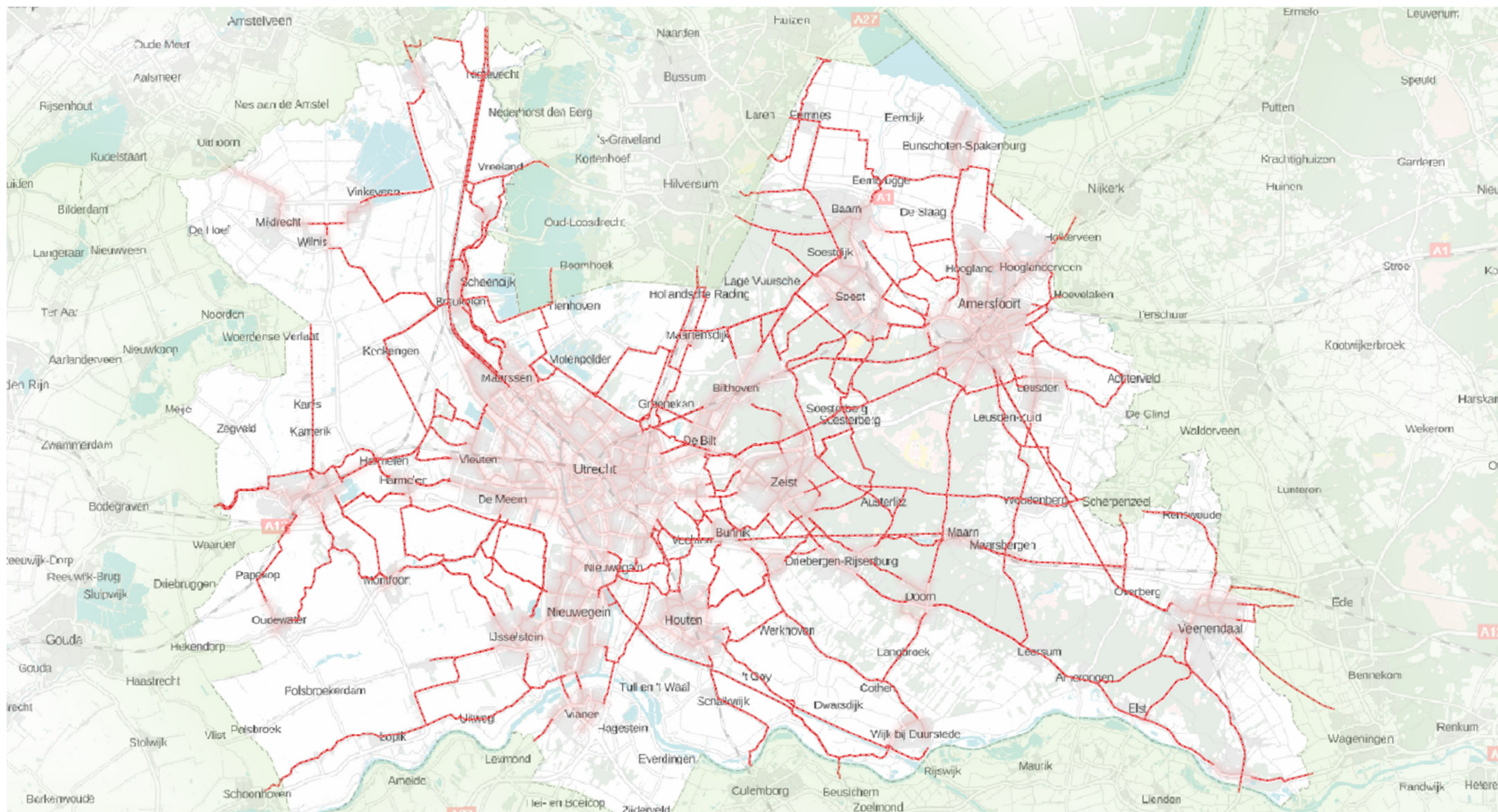
Tabel 2. Financiën per hoofdactiviteit

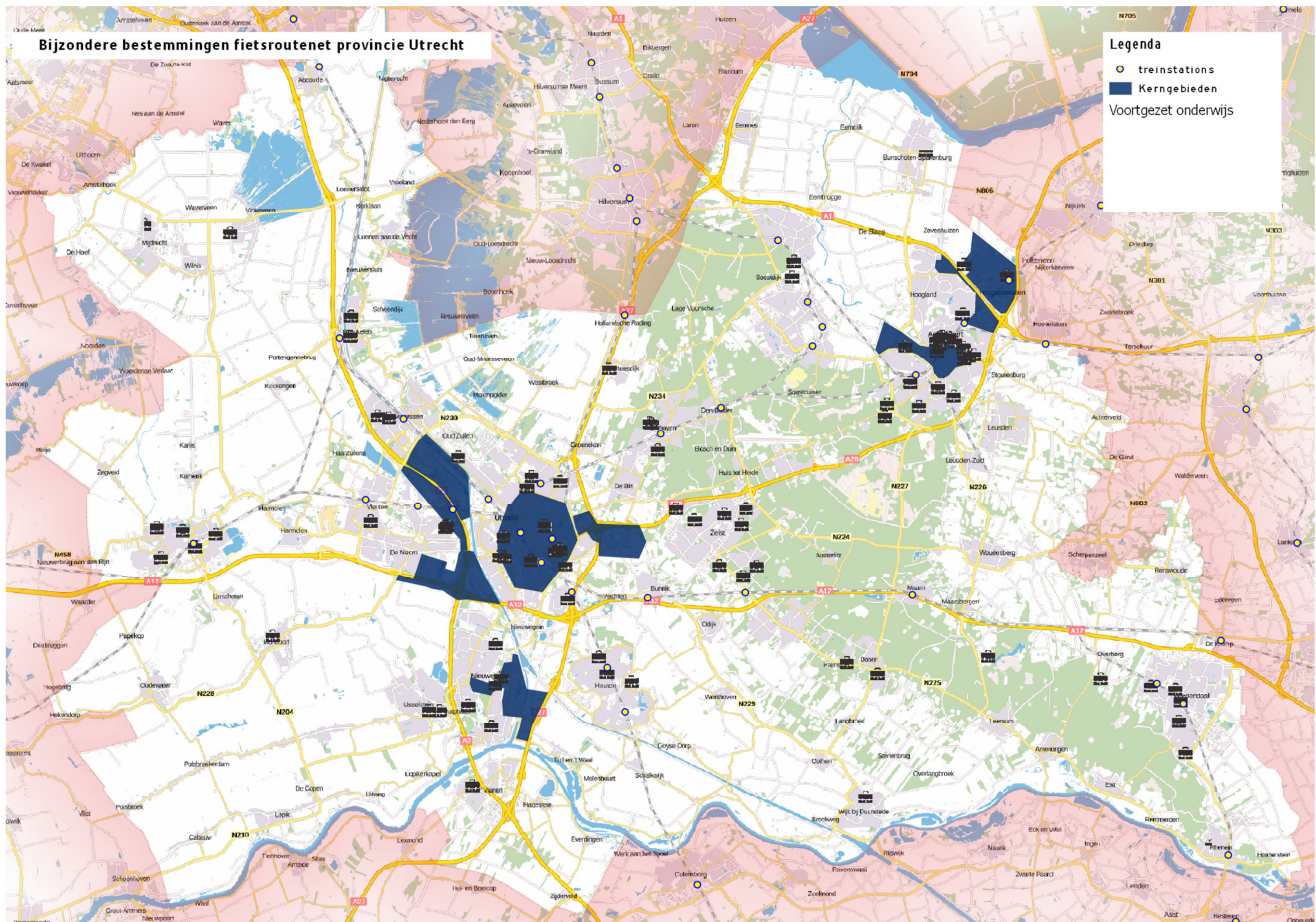


6. Bijlagen

1. Regionaal fietsnetwerk
2. Programma van Eisen Regionaal fietsnetwerk
3. Potenties voor meer fietsgebruik
4. Lijst met respondenten

Bijlage 1: Regionaal fietsnetwerk





Bijlage 2: Programma van eisen Regionaal fietsnetwerk

Bronnen:

- Plan van Aanpak uit Fietsvisie Regio Utrecht
- CROW (Ontwerpwijzer Fiets publicatie)
 - o Aanvulling: specifieke eisen voor Snelfietsroutes (bron o.a. Inspiratieboek Snelle fietsroutes CROW 340)

B2.1 Regionaal fietsnetwerk

Algemene eisen Regionaal fietsnetwerk

De CROW heeft eisen gesteld aan typen fietspaden, plus aanvullende fietsmaatregelen zoals comfort, kwaliteit, beleving, stallingen, bewegwijzering, verlichting en herkenbare routes.

Het Utrechts Regionaal fietsnetwerk bestaat uit verbindingen met de volgende kenmerken:

- Veilig, met maximale veiligheid, bij voorkeur vrijliggend van autoverkeer, goede markering en voldoende verlicht.
- Snel met beperkte wachttijden bij VRI's en kruisingen, heldere bewegwijzering
- Comfortabel oppervlak (asfalt of beton) en ruime bochtstralen
- Direct, zonder onnodig omrijden, tenzij de route extra aantrekkelijk is.
- Aantrekkelijk
- Samenhangend, verbindingen buiten en binnen de kom

Voor het subsidiëren van verbindingen in het Regionaal fietsnetwerk worden de volgende kwaliteitseisen aangehouden:

Veilig

Mensen moeten er op kunnen vertrouwen dat de verplaatsing veilig kan verlopen. Naast de objectieve veiligheid moet er aandacht zijn voor de subjectieve en sociale veiligheid. Het gaat hier om de beleving van de gebruikers van de fietsroutes.

Snel

Op de korte afstanden (tot ongeveer 5 km) is een reistijd van 1,35 keer de free flow (21 km/u) acceptabel. Voor de (lange) regionale routes mag de reistijd maximaal 1,10 keer de free flow duren. Dit is de reistijd inclusief vertraging tijdens de verplaatsing, echter exclusief het stallen van de fiets. Om dit te bereiken wordt uitgegaan van de volgende norm: de vertraging per kilometer mag maximaal 15 sec. per kilometer bedragen.

Comfort

Een route dient zo comfortabel mogelijk te zijn. Dit betekent dat de verharding zo weinig mogelijk rolweerstand (asfalt of cementbeton) mag veroorzaken en hindernissen moeten worden weggenomen. Hindernis: een belemmerde doorgang of oponthoud door de andere weggebruikers die zorgen voor een onveilig gevoel, ongemak of een lagere snelheid. Een scherpe bocht kan een hindernis zijn. Wanneer een fietsroute geen of weinig (scherpe) bochten bevat hoeft de fietser niets of nauwelijks af te remmen en kan dus gemakkelijker een hoge snelheid bereiken. Een ontwerpssnelheid van 30 km/u wordt aangehouden bij aanleg of reconstructie van fietsroutes.

Direct

Een route van A naar B dient voor fietsers een zo direct mogelijke verbinding te vormen (idealiter is dit een rechte lijn). De omrijfactor (werkelijk te fietsen afstand t.o.v. de hemelsbrede afstand) mag maximaal 1,20 zijn.

Aantrekkelijk

Uit recent onderzoek blijkt dat de gebruiker beleving van een route hoog waardeert en daarop de keuze voor een route baseert. Dit kan consequenties hebben voor de prioritering en inrichting van de fietsroutes. Koppelkansen liggen hier met recreatieve (stad-land)verbindingen.

De functionele inrichting van fietsroutes volgens CROW

Voor de functionele inrichting van de regionale fietsroutes worden de landelijke richtlijnen zoals vastgelegd in CROW-publicatie 230, ontwerpwijzer fietsverkeer, als uitgangspunt gehanteerd. Deze richtlijnen hebben onder meer betrekking op de ontwerpsnelheid, maatvoering, markering en verkeerstechnische inrichting. Voor snelfietsroutes sluiten we aan bij het inspiratieboek snelle fietsroutes van CROW. De richtlijnen van CROW zijn voor Provincie maatgevend om tot subsidiering over te gaan.

Inrichtingseisen

De voorkeursvolgorde op basis van verkeersfunctie en beschikbare profielbreedte is vrijliggend fietspad, aanliggend fietspad (verhoogd/afgescheiden), fiets(suggestie)strook (in 60km-zone), fietsstraat (in 30km-zone).

Vrijliggend fietspad

Fietspaden op eigen tracé hebben een overrijdbare berm, kantopsluiting is wenselijk bij asfaltverharding op een slechte grondslag. De breedte is afgestemd op het verwachte gebruik, een tweerichtingenfietspad is tenminste 4,00m breed.

Gebiedsontsluitingswegen

Langs gebiedsontsluitingswegen worden vrijliggende fietspaden toegepast. Rode verharding is optioneel, maar wordt in elk geval bij knelpunten toegepast. Indien er onvoldoende ruimte is om vrijliggende fietspaden toe te passen, kunnen aanliggende fietspaden worden toegepast. Aanliggende fietspaden dienen uit oogpunt van verkeersveiligheid verhoogd of anderszins fysiek gescheiden te zijn van de rijbaan.

Erftoegangswegen en profiel

Op erftoegangswegen (60 km/uur) kunnen rode fiets(suggestie)stroken worden toegepast. Te smalle stroken voor de fiets zijn geen alternatief omdat de verkeersveiligheid daarmee in gevaar komt (minimaal 1,25 meter breed). Op erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie en veel fietsverkeer (intensiteitsverhouding minstens 1:2), of erftoegangswegen (30 km/h) kunnen fietsstraten met rode verharding worden toegepast. Fietsstraten kunnen verschillende profielen hebben, afhankelijk van de intensiteit en de aanliggende functies. In geval van sterke spitsrichtingen kan de geasfalteerde rijloper beperkt worden tot 3,00 m.

Verharding

In verband met het comfort van de fietsers moeten de regionale fietsroutes worden voorzien van beton of asfalt als verharding. In historische centrumgebieden mag eventueel van deze eis worden afgeweken indien er vanuit het oogpunt van de omgeving een alternatieve, fietsvriendelijke, verharding wenselijk is. Het toepassen van een straatprint is in dat geval een optie. Open verharding wordt uit oogpunt van comfort en kosteneffectiviteit niet gesubsidieerd.

Kleurgebruik

Op vrijliggende fietspaden is rode verharding optioneel, omdat er van uit wordt gegaan dat het pad zelf in voldoende mate voorziet in de herkenbaarheid; toevoegen van rode verharding is hier weinig kosteneffectief. Bij potentiële knelpunten moet in ieder geval rode verharding toegepast. Knelpunten worden in dit geval niet alleen gedefinieerd als punten waarop de verkeersveiligheid in het geding is, maar ook als punten waarop de herkenbaarheid van de routing voor de fiets te wensen overlaat.

Fiets(suggestie)stroken en fietsstraten worden altijd in rode verharding uitgevoerd. Hierdoor wordt de herkenbaarheid van de fietsroute bewerkstelligd.

Verlichting

In verband met het verhogen van de (sociale) veiligheid en het fietscomfort wordt aangeraden om hoofdfietsroutes te voorzien van verlichting. Als uitgangspunt wordt daarbij aangehouden dat fietspaden tot 2 meter afstand van de hoofdrijbaan verlicht kunnen worden door de verlichting van de hoofdrijbaan. De verlichting van de hoofdrijbaan moet dan wel in de tussenberm geplaatst zijn. Indien het fietspad onvoldoende aangelicht wordt, is fietspadverlichting nodig.

Indien gebruik wordt gemaakt van LED-verlichting, dan verdient het de voorkeur om geen groen gekleurd licht te gebruiken. Dit geeft geen contrast met rood asfalt, waardoor het wegdek zwart lijkt.

VRI

Verkeerregelininstallaties (VRI's – ook wel 'stoplichten') behoren afgesteld te zijn op een snelle doorstroming voor de fiets en het voorkómen van langere wachttijden (max. 60 sec.). Daarbij hoort ook een 'startblok' voor fietsers (een verhoogde betonnen band achter de kantopsluiting). Overigens, waar VRI's vervangen kunnen worden door voorrang voor de fiets (rotonde) of een fietstunnel verdient dit de voorkeur.

Bewegwijzering

Om de verbeteringen van de regionale fietsbewegwijzering te bepalen wordt een afzonderlijk proces doorlopen. De aanwezige fietsbewegwijzering op het netwerk wordt op basis van een veld- en/of gegevensonderzoek geanalyseerd. Vervolgens wordt samen met de wegbeheerders de gewenste functionaliteit bepaald, worden tekortkomingen vastgesteld en verbetermaatregelen ontwikkeld en uitgewerkt. Eventuele herkenbaarheidsknelpunten worden in dit onderzoek betrokken, waarbij wordt getoetst of het maatregelenpakket en de toepassing van richtlijnen in voldoende mate in de gewenste herkenbaarheid voorziet. Doel van dit proces is er voor te zorgen dat een fietser die op de bewegwijzering fietst, niet hoeft te stoppen (c.q. sterk afremmen) om de borden te lezen.

Status van de richtlijnen

De subsidiëring van maatregelen zoals in het Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur wordt gekoppeld aan de toepassing van deze inrichtingseisen. Indien een wegbeheerder van mening is dat het verbeteren van de bestaande slechte fietssituatie uitsluitend mogelijk is door af te wijken van de richtlijnen en gebruik wil maken van de subsidieregeling, dan zal dit in overleg met de provincie plaatsvinden.

B2.2 Regionale snelfietsroutes

Aanvulling: specifieke eisen voor snelfietsroutes (bron o.a. Inspiratieboek Snelle fietsroutes CROW 340)

De volgende aanvullende eisen worden gesteld aan snelfietsroutes.

Veilig

Maximaal conflictvrij: routes waar geen auto's op rijden of waar geen autoroutes kruisen (vrije tracés)
Breedte van minimaal 4.0 meter met heldere, zichtbare opsluiting, verlichting en obstakelvrije ruimte.

Snel

Non-stop, geen wachttijden bij oversteken van kruispunten.

Bij stroomwegen en drukke gebiedsontsluitingswegen: ongelijkvloers (brug, tunnel).

Bij gebiedsontsluitingen: rotondes of voorrangskruispunten. Bij verkeerslichten wachtkansen en wachttijden van maximaal 30 seconden.

Bij erftoegangswegen (30 km/h-zones en 60 km/h-zones): voorrangskruispunten.

Comfort

Herkenbare 'rode loper' of zelfde verharding, de self explaining road.

Vlak wegdek, asfalt of beton.

Bij hoogteverschillen: aantrekkelijke helling.

Inpassing / ruimtelijke kwaliteit: in overleg met gebruikers en gebruikersorganisaties wat onder aantrekkelijkheid wordt verstaan (rustige of prikkelende omgeving, sociale veiligheid etc).

In onderstaand tabel staan de snelfietsroutes toegelicht

Snelfietsroute	Via	Knelpunten
Woerden-Utrecht	Harmelen en Leidsche Rijn	Onveilig. Route voldoet deels niet aan snelfietsnormen.
Utrecht - Amersfoort	N237 (Soesterberg)	Vertraagd, onveilig. Grote investeringen nodig om conflictvrije doorstroming mogelijk te maken.
Utrecht - Amersfoort	Bilthoven/Soest	Delen van de route voldoen (nog) niet aan de norm.
Amersfoort - Nijkerk		In ontwikkeling
Hoevelaken – Amersfoort		In ontwikkeling
Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort		Bestaande infrastructuur vrijwel voldoende geschikt.
Hilversum -Amersfoort	Baarn/Soest	Ontsluitende route Nog geen definitieve tracés vastgesteld
Hilversum - Utrecht		Voldoet vrijwel geheel, m.u.v. van last mile
Amsterdam - Utrecht	Breukelen-Maarssen	Voldoet vrijwel geheel, m.u.v. van last mile.
Houten - Utrecht centrum		Voldoet vrijwel geheel
Vianen - Utrecht centrum	Nieuwegein/IJsselstein	Vertraagd, onveilig
Vianen - USP	Houten	Nieuwe oversteek over Lek en Amsterdam-Rijnkanaal.
Veenendaal – USP - Utrecht	Utrechtse Heuvelrug	Delen van de route voldoen (nog) niet aan de norm. Geen tracé vastgesteld, Onveilige wegvakken.
Amersfoort - Veenendaal	Woudenberg	Geen aaneengesloten route, onveilige delen
Veenendaal- Ede		In gebruik genomen
Veenendaal - Wageningen		In ontwikkeling bij Provincie Gelderland

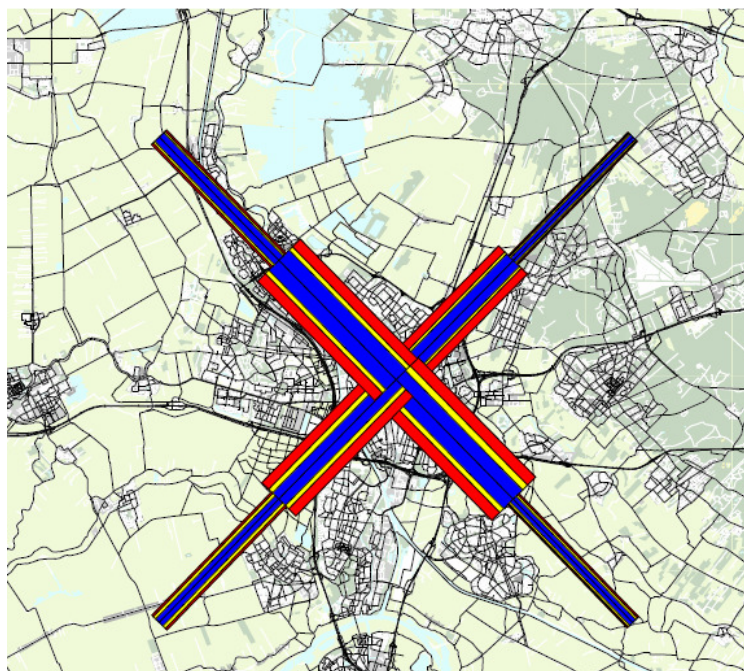
Bijlage 3: Potenties voor meer fietsgebruik

Met het multimodale VRU-model is zichtbaar gemaakt wat het fietsgebruik is in het jaar 2030 en daarnaast wat het totaal aantal ritten is in 2030 naar de economische kerngebieden (B5.1) en de corridors/snelfietsroutes (B5.2).

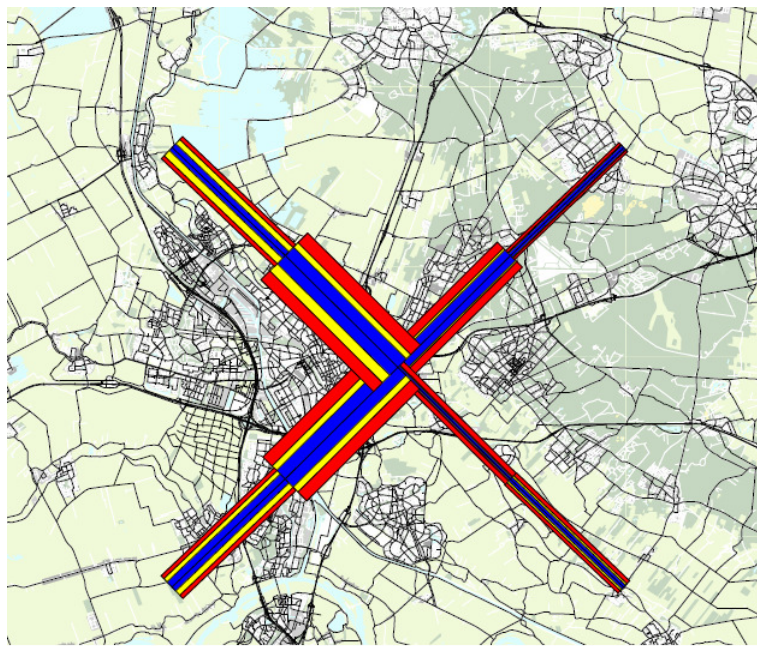
B3.1: Potenties van verkeer van en naar 8 economische kerngebieden

Afbeelding met totaal aantal ritten per windrichting naar de belangrijkste werkgebieden in de regio. Blauw is autoverkeer, geel is openbaar vervoer en rood is fietsverkeer

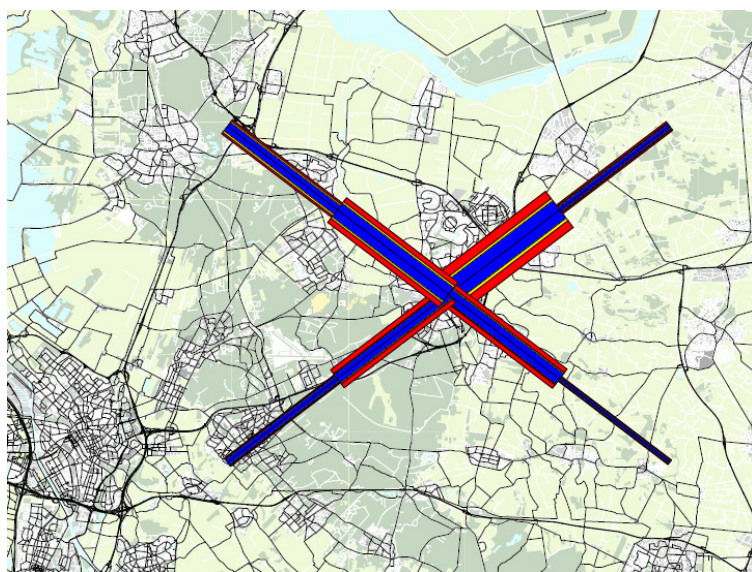
Utrecht-Centrum



Utrecht Science Park (Uithof, Rijsweerd)



Amersfoort-Centrum



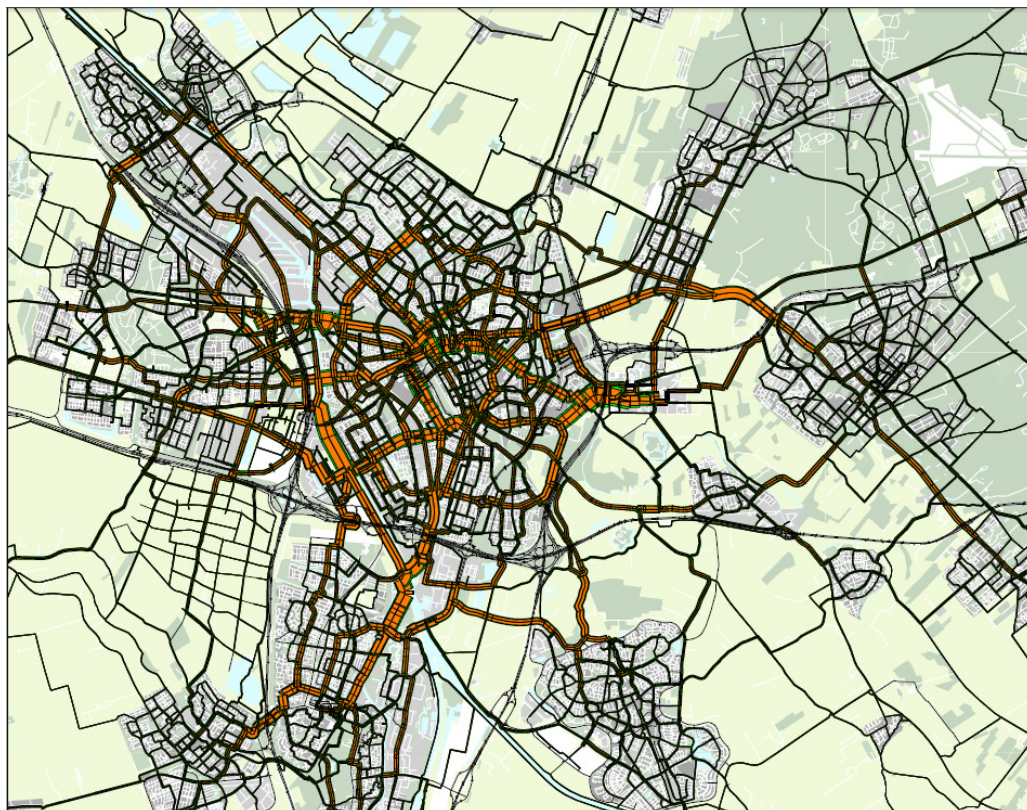
Deze gegevens zijn ook beschikbaar voor Leidsche Rijn, Nieuwegein, Papendorp, Lage weide en Amersfoort Noord.

B3.2: Potenties voor meer fietsverkeer over corridors / snelfietsroutes

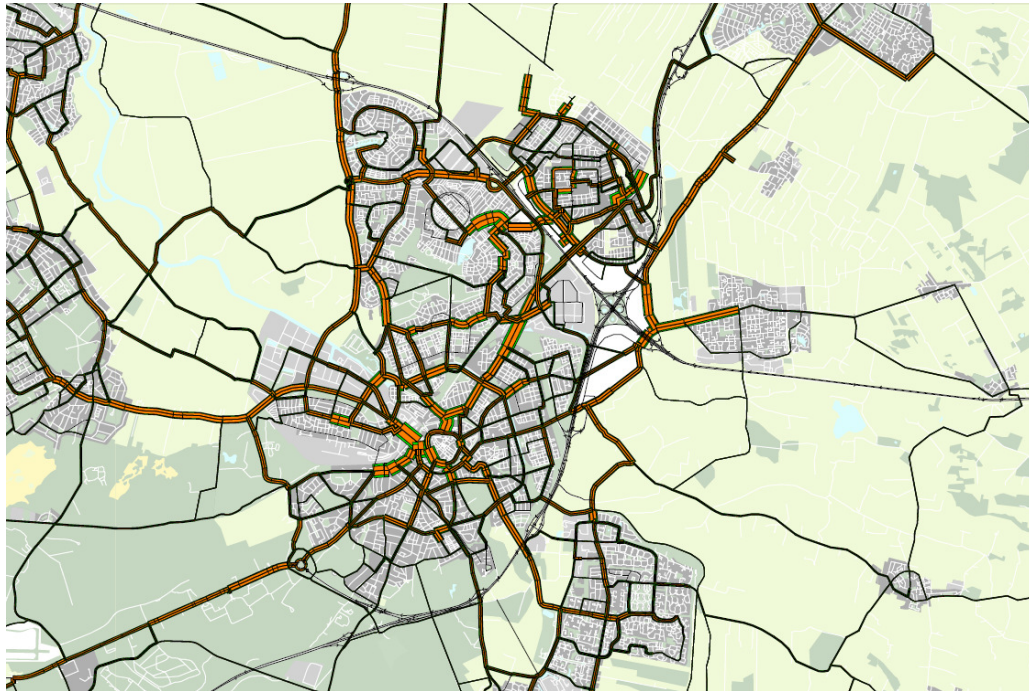
Afbeelding met fietsgebruik over huidig netwerk (VRU-model 2030)

Afbeelding met maximaal potentieel voor fietsgebruik van alle ritten (auto + OV) binnen invloedsgebied van 2 kilometer van de SFR-corridor, met onderscheid in ritten tot 7,5 kilometer, tussen 7,5 en 15 kilometer en totaal. Zie hieronder het potentieel van extra fietsritten. Groen is fiets en oranje is Overig (auto + OV).

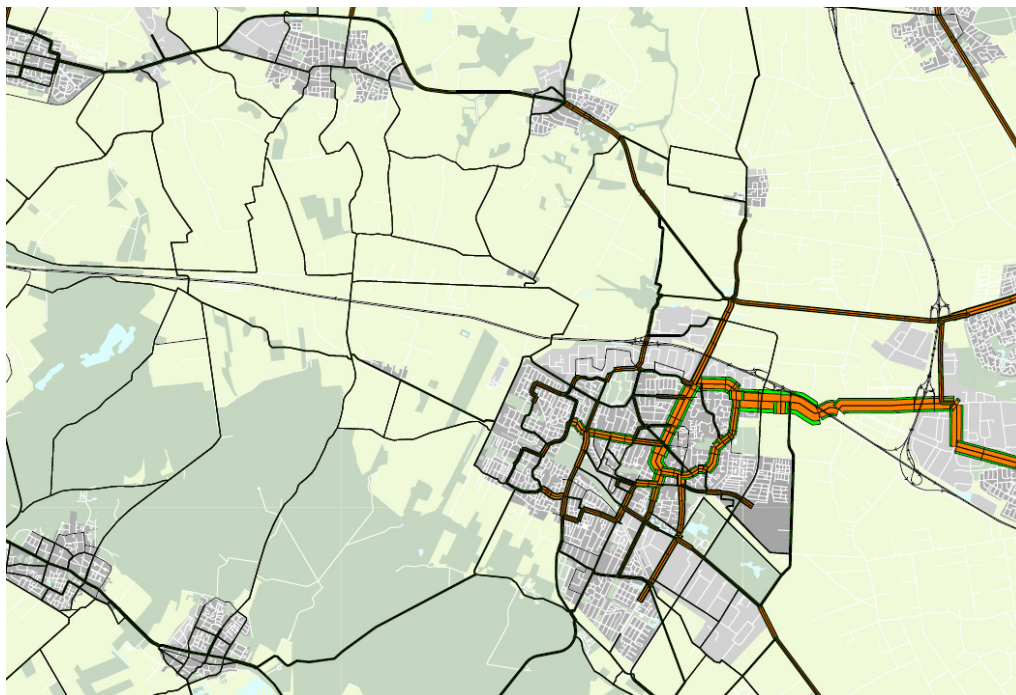
Utrecht en omgeving



Amersfoort



Veenendaal – zuidoost Utrecht



Bijlage 4: Lijst met respondenten

Sessies

#	Respondenten	Data sessies	Deelnemers
1.	Programmateam Fiets	7 maart 2016 31 maart 2016	Gwen Boon, Jacqueline van der Spek, Herbert Tiemens, Eric van Dijk
2.	Commissie MME	15 februari 2016	H.P. van Essen (Groenlinks), W. Joustra (VVD), H. IJssennagger (PVV), A. Nicolai (CU), B.C. van den Dikkenberg (SGP), G.J. Bosman (SP), C. de Kruijf (PvdA), A. Schneiders (D66), J. Jansen (CDA)
3.	Integraal programmteam	10 februari 2016 13 april 2016	Nicoline Hanny, Hanneke van Wijk en Pauline Bredt, Michel Linskens, Rutger van Raalten, Marieke Theeuwen, Onno Raijmakers, Arno Ruis, Chris den Engelsman, Liesbeth van Holten, Wietse Visser, Pauline Bredt-Aler, Elke Huiskens, Sandra Hogenbrink, Conny Raijmaekers
4.	Strategisch Meedenkteam	1 februari 2016 14 maart 2016	Jan van Lopik, Hans Schoen, Wim Jollie, Erma Vlemmings, Hans Kraaij, Derk Dohle, Paul van Weenen, Henk Strubbe, Bart Althuis, Robbert van Dijk
5.	Ideeënsessie	17 februari 2016 3 maart 2016	Zie hieronder
6.	Cocreatie sessies	14 april 2016 18 april 2016	Zie hieronder

Genodigden en deelnemers ideeënsessie en/of co-creatie sessie

Bedrijf	Naam
Gemeente Baarn	Ad van Wanroij
Dutch Cycling Embassy	Aletta Koster
Cycle motions	Andre Pettinga
APPM	Anne Diepenbroek
Sportservice provincie Utrecht	Astrid van Veldhuijzen
Beter Benutten	Bart de Haan
NFTU	Ben de Weerd
Ministerie IenM	Birgit Cannegieter
Provincie Utrecht	Brigit Valentijn
Recreatie Midden Nederland	Caroline Neessen
Gemeente Utrecht	Christien Rodenburg
Gemeente Woudenberg	Corné Scheurs
ANWB	Dennis Aarts
Gemeente Woerden	Dennis Dieleman
Gemeente Zeist	Dimitri van Veen
Gemeente Woerden	Durk Jellema
Gemeente Montfoort	Ed Koning
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Edwin Thoen
Fietsplatform	Erik Nijland
Ministerie	Erik Tettersoo
Dutch Bike Capital	Ernest van de Bemd
Gemeente Utrecht	Femke van der Meij
Gemeente Utrecht	Frans Jan van Rossem
Gemeente Utrecht	Hans Sakkers
Natuur Milieufederatie Utrecht	Helene Krol
Gemeente Bunschoten	Henk Jansen
Utrechts Fietsoverleg	Henk van Rooijen
Veilig Verkeer	Henk Vooijs
Springlab	Hidde Westerweele
Lid Provinciale Commissie Leefomgeving	Hugo van der Steenhoven
Gemeente Leusden	Isaac Boone
Lid PS D66 fractie	Ivo Thonon
Fietsersbond	Jaap Kamminga
Utrechts Fietsoverleg	Jan Krijger
Gemeente Renswoude	Jan van Dijk
Fietsplatform	Janiet Kempen
Natuur Milieufederatie Utrecht	Jeannine van Bree
gemeente Bunnik	Johan Overvest
Harten voor Sport	Jos Smulders
Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving	Klaartje Arntzen
Gemeente Soest	Klaas Jelle Veenstra
Gemeente Soest	KlaasJelle Veenstra
ANWB	Ko Droogers
CROW/Fietsberaad	Linda Heilmann
gemeente Wijk bij Duurstede	Maarten Kylstra
NTFU	Manon Crijns
UvA	Marco te Brommelstroet
Provincie Utrecht	Marijn van Rensen
Sportservice provincie Utrecht	Marina Jansen
Gemeente Amersfoort	Mark Stemerding

Velo tours	Martin de Ruiter
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Merel van der Valk
Gemeente De Bilt	Mette Corsel
Gemeente De Ronde Venen	Michael Woerden
Gemeente Woerden	Mike Bouwman
provincie Gelderland	Minke Pronker
Harten voor Sport	Nicole Wartenberg
Milieudefensie en Kracht van Utrecht	Olivier Been
Gemeente Stichtse Vecht	Paul van de Bovenkamp
Stichting World Bike Capital Utrecht	Paul Wilke
Sportraad Utrecht	Pien Berens
Gemeente Houten	Remko Stinissen
Fietsersbond afdeling Utrecht	Ria Glas
Harten voor Sport	Rob Nillezen
Gemeente Veenendaal	Roel Dobbelsteijn
Gemeente Rhenen	Ronald Keijman
Gemeente Nieuwegein	Ruud Bijl
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Sandro Vlug
Keypoint Consultancy	Sanne van Zundert
Springlab	Thom Rutten
Publicpasses Architects of Public Space	Tijmen Stallen
Sportservice provincie Utrecht	Wendy Elberse
Keypoint Consultancy	Willem Scheper
U15	Wim Slabbertje
ProRail	Wouter van Minderhout
Fixie Brothers	Yannick van Liefland

Bijlage 5: Begrippenlijst

BBV	Beter Benutten Vervolg
BDU	Brede doeluitkering verkeer en vervoer
BRU	Bestuur Regio Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EBU	Economic Board Utrecht
F-ITS	Fiets Intelligente Transport Systemen
GS	Gedeputeerde Staten
GU	Gemeente Utrecht
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IFL	Innovatie Fysieke Leefomgeving
IGP	Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transport Systemen
MIRT	Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport
NMU	Natuur en Milieufederatie Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Park en Ride
PAR	Provinciaal Arbeidsplaatsen Register
PS	Provinciale Staten
RodS	Recreatie om de Stad
TOP	Toeristisch Overstappunt
UFO	Utrecht Fiets Overleg
USP	Utrecht Science Park
VERDER	Bereikbaarheidsprogramma Regio Midden Nederland

