



FIETS 2019-2023





INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	4
Programma in het kort	5
Basis voor dit programma	5
Context	6
1 WAAROM?	8
Ambitie	8
Opgaven	9
2. WAT?	11
Aanpak	11
Actielijnen	12
Actielijn 1: Regionaal fietsnetwerk - vlot, veilig en comfortabel	14
- Knelpuntenanalyse	15
- Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - overige wegbeheerders	18
- Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - provinciale assets	20
- Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit	22
- Quick wins	25
Actielijn 2: Sterke keten	25
- Uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar (OV-)knooppunten	25
- Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen	28
Actielijn 3: Slim fietsen	30
- Kennisontwikkeling en slimme toepassingen	30
- Netwerken en profilering	33
Actielijn 4: Gezond en veilig fietsgedrag	35
- Stimuleren utilitair fietsgebruik	35
- Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen	36
Projecten	38
3. HOE?	41
Financiën	42
Programmateam	44
Monitoring en evaluatie	45
BIJLAGEN	
Bijlage 1 Regionaal fietsnetwerk (A4)	47
Bijlage 2 Knelpuntanalyse	48
Bijlage 3 prognoses ProRail	57



INLEIDING

In dit uitvoeringsprogramma Fiets formuleren we hoe we onze ambitie willen waarmaken om dé fietsregio van Europa te worden. Dit doel staat in het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht (2019-2023)' en gaat gepaard met een investering van bijna € 100 miljoen tot 2023. Wij willen, samen met gemeenten en overige wegbeheerders, een ingrijpende verbetering en vergroting (schaalsprong) van de fietsvoorzieningen doorvoeren. En de fiets de aantrekkelijkste en populairste manier van verplaatsen maken voor ritten tot 15 kilometer. We richten ons op een efficiënte manier (wat betreft geld en ruimte) op:

- een goede en duurzame bereikbaarheid in een verkeersveilige omgeving;
- een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving met gezonde inwoners.

Onze provincie is een van de meest competitieve regio's van Europa en die positie willen we behouden. Dat betekent dat de vestigingsfactoren voor bedrijven sterk en kwalitatief hoogwaardig moeten zijn. Een goede bereikbaarheid is een van die vestigingsfactoren. Daarom investeren we in allerlei soorten oplossingen om alle vormen van vervoer te faciliteren. Goede vervoervoorzieningen zijn extra belangrijk omdat de provincie Utrecht blijft groeien; zowel het aantal banen als het aantal inwoners neemt toe. Meer mensen betekent meer verkeer en dus meer druk op de bereikbaarheid. Op hoofd- en provinciale wegen, en ook de spoorwegen en belangrijke regionale OV-verbindingen, ontstaat een tekort in de capaciteit. Dat veroorzaakt knelpunten. Wij moeten daarom inspelen op deze groei in het verkeer, zodat de provincie leefbaar en aantrekkelijk blijft.

Op drukke plekken zien we in de toekomst alleen nog ruimte voor de meest ruimte-efficiënte, schone en stille vormen van vervoer. De fiets is hierin een belangrijk vervoermiddel. De elektrische fiets maakt het daarbij mogelijk om langere afstanden te overbruggen en is daarmee een goed alternatief voor de auto en het OV. Dus draagt de fiets bij aan het ontlasten van de wegen en het OV. Omdat fietsen een goedkope, ruimte-efficiënte en gezonde manier van verplaatsen is, kiezen we voor een schaa sprong van het fietsnetwerk.

Die schaa sprong voeren we niet alleen uit om autowegen en het OV, maar ook de fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsstallingen enzovoort) te ontlasten. Want ook daar zijn capaciteitsproblemen. Het fietsgebruik, vooral in stedelijke gebieden, is de afgelopen jaren namelijk flink gegroeid. Op verschillende plekken is de groei zo groot, dat er niet genoeg ruimte meer is voor fietsen en fietsers. Drukke op fietspaden en steeds grotere snelheidsverschillen leiden tot onveilige situaties en fietsers die elkaar 'in de weg zitten'. De fiets dreigt hier het slachtoffer te worden van het eigen succes. De uitdaging is daarom om meer ruimte te creëren voor rijdende en geparkeerde fietsen. De vele scholieren en forenzen verdienen zeker op de drukste routes directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen.

Duurzame bereikbaarheid vraagt om verbetering van de fietspaden. Maar we versterken ook de knooppunten (dit zijn punten, zoals een station, waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen, zoals bus, tram, trein, auto en fiets). En we bevorderen de ketenmobiliteit (dat is de mogelijkheid om een reis met verschillende opeenvolgende vormen van vervoer af te leggen). Daarvoor moet het overstappen tussen vervoerwijzen vlot en soepel verlopen. Hierbij hoort ook het ondersteunen van het voor- en natransport van en naar het OV. Nu al komt meer dan 40% van de treinreizigers met de fiets naar het station en 11% naar de bushalte. De verwachting is dat dit er steeds meer zullen worden, terwijl tegelijkertijd de stallingstekorten toenemen. We zien hier een belangrijke taak voor ons weggelegd.

Het gaat ons ook om mobiliteit mogelijk te maken voor iedereen en het stimuleren van een gezonde leefstijl. Er zijn nog altijd veel inwoners die niet kunnen fietsen of geen fiets hebben. Ook pakt een grote groep mensen nog de auto voor fietsbare afstanden. We gaan daarom gericht het fietsen stimuleren. We realiseren ons dat de keuze voor een bepaalde vorm van vervoer afhangt van factoren als reistijd, afstand, aantrekkelijkheid van de route, aanbod en kwaliteit van voorzieningen en gewoontegedrag. Met dit uitvoeringsprogramma richten we ons op al deze aspecten. Bij een aantrekkelijke provincie hoort een goede bereikbaarheid per fiets.

PROGRAMMA IN HET KORT

Dit uitvoeringsprogramma is een actualisatie van het Realisatieplan Fiets 2016-2020. Dat plan hebben we in de looptijd op onderdelen aangescherpt en het budget is verhoogd. Maar de focus op inhoud blijft hetzelfde, namelijk:

- het op orde brengen en toekomstbestendig maken van het Regionaal fietsnetwerk;
- het versterken van de positie van de fiets in de keten;
- het verbeteren van de kwaliteit van de last mile naar bedrijventerreinen;
- het vergroten en verspreiden van kennis en data over het fietsnetwerk en -gebruik;
- het stimuleren van het fietsgebruik.

Dit uitvoeringsprogramma geeft aan welke investeringen we in de periode 2019-2023 doen. Dit vormt het kader voor alle acties om onze ambities te realiseren, zodat we onze budgetten efficiënt en effectief inzetten.

BASIS VOOR DIT PROGRAMMA

Het Coalitieakkoord 2015-2019 kende al een forse fietsambitie. Die is toen vertaald naar een uitvoeringsprogramma voor de fiets: het Realisatieplan Fiets 2016-2020. De pijlers uit dit plan zijn overgenomen in het mobiliteitsprogramma 2019-2023, samen met extra middelen voor de uitvoering. In het mobiliteitsprogramma is € 67 miljoen beschikbaar gesteld voor het fietsprogramma.

Het Coalitieakkoord 2019-2023 gaat nog een stapje verder. We willen van Utrecht dé Europese fietsregio maken. Dat betekent een nog grotere focus op het aanleggen van snelfietsroutes en het aanpakken van barrières. Voor deze schaa sprong is € 30 miljoen extra budget vrijgemaakt. Het verhogen van de ambitie met extra budget vroeg om een actualisatie van het Realisatieplan Fiets. Het resultaat is dit uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023.

In dit uitvoeringsprogramma beschrijven we hoe we de schaa sprong op het gebied van de fiets uitvoeren. We richten ons op extra investeringen in het eigen netwerk, een sterkere regierol op verschillende onderdelen en meer capaciteit en meer financiële ondersteuning. Ook ondersteunen we projecten van gemeenten, zodat ze investeren in de knelpunten op hun grondgebied. Zo dragen zij bij aan een vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk.

CONTEXT

Dit uitvoeringsprogramma Fiets borduurt voort op Realisatieplan Fiets 2016-2020. Bij het opstellen van dit programma hebben we meerdere keren overlegd met en bijeenkomsten georganiseerd voor belanghebbenden, overheden, marktpartijen, kenniswerkers en alle partijen uit de Provinciale Staten. Deze verbinding blijven wij zoeken tijdens de uitvoering van dit uitvoeringsprogramma.

Per activiteit verschilt onze betrokkenheid. We definiëren drie rollen die ook in het mobiliteitsprogramma 2019-2023 staan:

- **participeren:** regisseur, coördinator, ontwikkelaar, deelnemer;
- **stimuleren:** facilitator, vergaren en aanleveren van expertise en capaciteit, subsidies, overleggen en informeren;
- **uitvoeren:** beheerder van wegen.

Op veel gebieden treden we vanuit onze regionale rol op als regisseur of coördinator. Voor het realiseren van snelfietsroutes pakken we - in overleg met gemeenten - stevig de regierol om de uitvoering te versnellen. Daarnaast stimuleren we het verbeteren van delen van het Regionaal fietsnetwerk die over grondgebied van derden lopen. Dat doen we via cofinanciering en (in dit uitvoeringsprogramma) met praktische ondersteuning. Maar vooral stimuleren we de gemeenten om hun ambities te vergroten wat de fiets betreft. Wij hebben ook onze eigen fietsinfrastructuur. Daar voeren we zelf het beheer over en voeren we verbeteringen door.

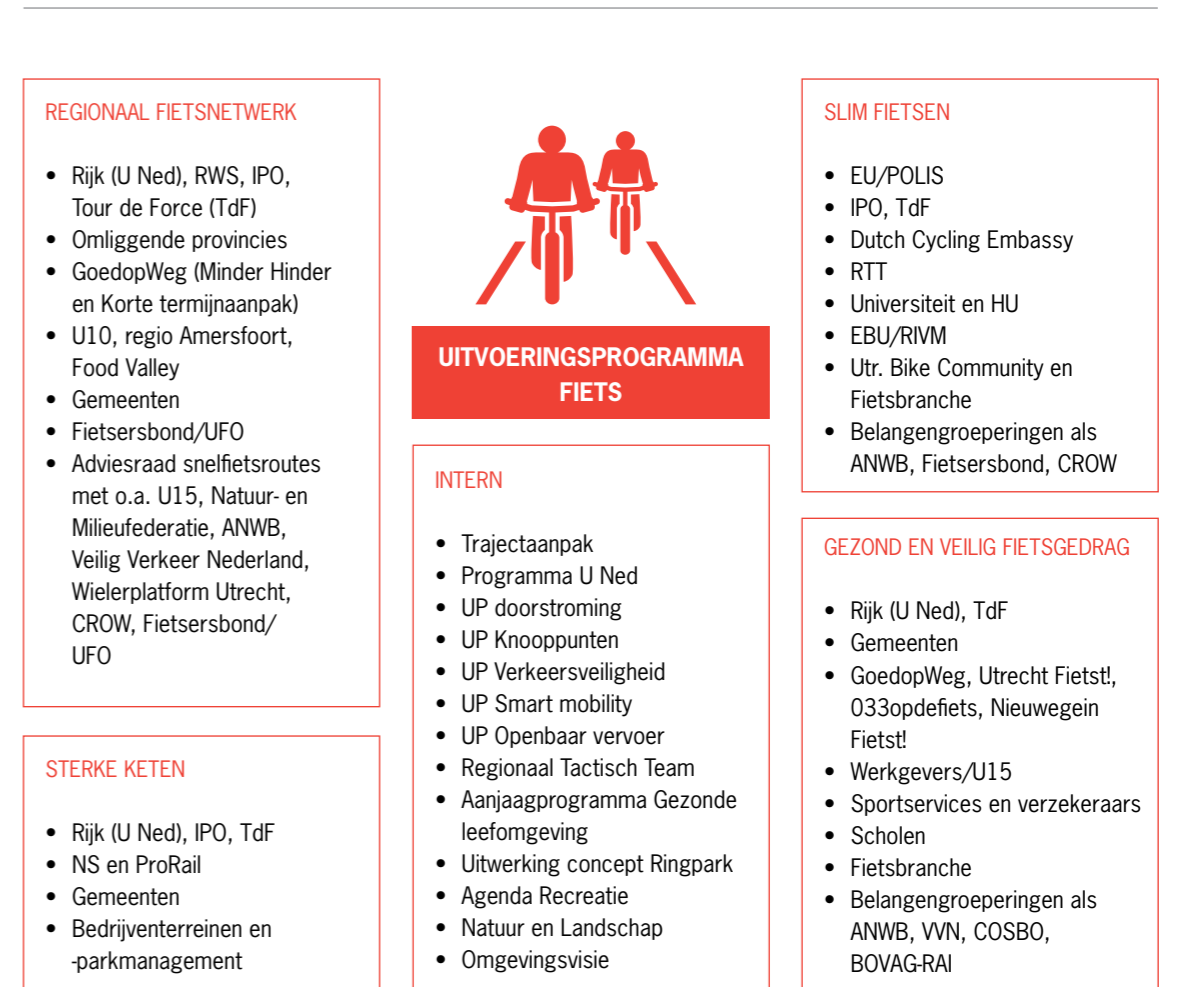
We participeren in bestaande netwerken. We ontwikkelen kennis en leveren personele capaciteit, zoals in het landelijk initiatief Tour de Force, de redactieraad CROW-ontwerprichtlijnen en de Dutch Cycling Embassy. We hebben regelmatig overleg over het Regionaal fietsnetwerk met de Fietzersbond en het Utrechts Fiets Overleg. We werken breder samen met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de steden rond het thema gezonde leefomgeving.¹

Wij zijn medeoprichter van de Utrecht Bike Community. Daarbij zijn inmiddels meer dan 600 professionals aangesloten die kennis uitwisselen en samenwerken. Daarnaast is er de Provinciale Adviesraad Snelfietsroutes. Daarin zitten verschillende belangenorganisaties (zoals ANWB, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, U15 - een netwerk van werkgevers in de regio - en Natuur en Milieufederatie Utrecht). Zij geven ons gevraagd en ongevraagd advies over de snelfietsroutes.

De samenwerking met het Rijk en Rijkswaterstaat wordt steeds belangrijker. Het Rijk heeft namelijk de ambitie om in de komende jaren 200.000 forenzen uit de auto en op de fiets te krijgen. Ook de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het brede Mobiliteitsfonds biedt kansen voor de fiets. Met IPO en U Ned/MIRT zetten wij het landelijke beleid om naar het lokale beleid en lokale initiatieven. Dan gaat het bijvoorbeeld om fietsvoorzieningen op OV-knooppunten en Regionaal fietsnetwerken. We werken ook steeds vaker samen met Rijkswaterstaat, om werk met werk te maken. Een voorbeeld is de fietsbrug over de Lek langs de A27.

We werken pragmatisch en hechten groot belang aan een open, uitnodigende, verbindende en oplossingsgerichte houding bij alle vormen van samenwerken. Figuur 1 geeft een overzicht van de stakeholders en programma's waarmee we samenwerken.

¹ 'Gezonde leefomgeving' focust zich op lang, gezond, vitaal, sociaal en zelfstandig samenleven, in schone, veilige, prettige, duurzame en economisch welvarende steden.



Figuur 1: overzicht van de stakeholders en programma's waarmee we samenwerken.



1. WAAROM?

AMBITIE

Wij willen van de provincie Utrecht dé fietsregio van Europa maken. We zijn daarmee al een eind op weg. Houten is in 2019 Fietsstad van Nederland. Daarnaast heeft de kwaliteitsmonitor van het Fietsplatform Utrecht in 2019 uitgeroepen tot dé fietsregio. De provincie is gastheer (geweest) van de grootste wielerrondes (Tour de France, Giro d'Italia en Vuelta). Maar er kan en er moet meer. Als draaischijf van Nederland dreigt de regio dicht te slibben. De fiets kan bijdragen aan het oplossen van dat probleem. Daarom willen wij het fietsgebruik stimuleren, met als doel dat in 2023 50% van de ritten van korter dan 15 kilometer op de fiets plaatsvindt (in 2017 was dit 42%). We richten ons daarbij op een veilig, comfortabel en snel regionaal fietsnetwerk, met snelfietsroutes en voldoende en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Figuur 2 geeft overzichtelijk onze visie, de voorwaarden en ons doel.



Figuur 2: van visie naar doel.

OPGAVEN

We willen ten eerste een toename van het fietsgebruik en ten tweede een regionaal fietsnetwerk dat veilig, comfortabel en snel is. We zien een groot aantal positieve ontwikkelingen op fietsgebied, die deze doelstellingen ondersteunen. Maar we zien ook dat de regio te maken heeft of krijgt met een aantal uitdagingen. In tabel 1 staan die ontwikkelingen en uitdagingen uitgewerkt.

POSITIEVE ONTWIKKELINGEN	UITDAGINGEN
<ul style="list-style-type: none"> toename van fietsgebruik, vooral in stedelijk gebied; toename van fietsgebruik in voor- en natransport naar en van het OV; toename van gebruik van e-bike en speed pedelec, daardoor mogelijk om langere afstanden te overbruggen; stijging van verkoop (met name elektrische) fietsen; toename van populariteit van 'fiets', zowel bij gebruiker als bij beleidsmakers en pers; verdieping en verbreding door Rijk en Rijkswaterstaat van hun taken op fietsgebied; inzet van Utrechtse steden en veel andere Utrechtse gemeenten op de fiets; sommige vanuit hun bereikbaarheidsopgave, andere vanuit de inzet op gezondheid en gezonde leefomgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> drukte op en rond stations en op fietspaden in stedelijk gebied, met nadelige gevolgen voor (ervaren) veiligheid en doorstroming; toename aantal ernstig gewonde fietsslachtoffers en stijgend aandeel enkelvoudige fietsongevallen met dodelijke afloop, vooral onder oudere fietsers; tekort aan stallingen en fietsvoorzieningen op OV-knooppunten en op belangrijke bestemmingslocaties; conflicteuze situaties op locaties waar infrastructuur van verschillende vormen van vervoer elkaar raken. duidelijk verschil in fietsbezit en -gebruik tussen rijk en arm. veel werknemers die de auto nog gebruiken voor afstanden <15 kilometer en zelfs <7,5 kilometer ruim 50% van de woon-werkritten met de auto is korter dan 7,5 kilometer

Tabel 1: positieve ontwikkelingen en uitdagingen.

We zien vier grote opgaven: het realiseren van een regionaal fietsnetwerk, realiseren van hoogwaardige fietsvoorzieningen, verzamelen van voldoende data en het bereiken van de doelgroep:

Opgave 1: het realiseren van een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk

We zien voor ons een regionaal netwerk voor de fiets. Een netwerk voor kortere en middellange afstanden, voor langzame en snelle fietsers, voor gewone en brede (bak)fietsen. Een netwerk met snelle verbindingen op belangrijke trajecten en naar knooppunten, zodat de overstap op andere vormen van vervoer optimaal wordt gefaciliteerd. De afname van het aantal verkeersongevallen met de fiets (hierin werken we samen met het programmteam verkeersveiligheid), een netwerk zonder barrières en regionale snelfietsroutes hebben daarbij onze prioriteit.

Onze taak is om samen met andere wegbeheerders verbeteringen door te voeren. En tegelijkertijd moeten we in ons ruimtelijk beleid (Omgevingsvisie) en met het Rijk de schaa sprong voor de fiets maken door letterlijk en figuurlijk meer ruimte te creëren voor de fiets. Dit vraagt om heldere keuzes: anders denken, anders financieren en anders de ruimte verdelen. Binnenstedelijk en voor de korte afstanden is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Met de elektrische fiets is het mogelijk om relatief lange afstanden te overbruggen. De fiets is een goed alternatief voor de auto en het OV, zorgt voor minder druk op wegen en OV en neemt weinig ruimte in.

Het Klimaatakkoord is ook van toepassing op ons beleid voor de fiets. Uitvoeren van dat akkoord vraagt om maatwerk per regio en om een integrale aanpak met andere aspecten, zoals wonen, energie, economie, gezondheid en leefbaarheid. Dat gebeurt onder andere in het kader van het programma U Ned. U Ned is een programma voor het ontwikkelen van woningen en werklocaties dichtbij voorzieningen en OV-knooppunten. Een uitdaging is om het fietsnetwerk goed in het programma U Ned mee te nemen. U Ned focust nu nog voor een groot deel op investeringen in het OV, maar kan niet losgekoppeld worden van investeringen in de fiets. Niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange(re) termijn (periode 2025-2030 en MIRT-onderzoek 2040).

Opgave 2: het realiseren van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen

Er is behoefte aan fietsvoorzieningen op de knooppunten en naar en op werklocaties. Er is bijvoorbeeld een tekort aan stallingsplekken. Dat komt doordat reizigers de fiets steeds meer gebruiken voor het voor- en natransport (dus van en naar het OV). En ook omdat gemeenten meer binnen de bebouwde kom en rond de knooppunten bouwen (en daar dus mensen wonen en werken, en reizen). De verwachting is bijvoorbeeld dat - ondanks de recent geopende grootste fietsenstalling van de wereld - op Utrecht Centraal binnenkort alweer een stallingstekort ontstaat. De fietsstromen van, naar en langs Utrecht Centraal zijn zo groot, dat het netwerk daar overbelast is. We denken daarom aan het verspreiden van op- en overstappers naar omliggende stations. We investeren enerzijds in projecten die al uitvoerbaar zijn. Anderzijds zoeken we in het kader van U Ned naar mogelijkheden om de stallingdruk bij Utrecht Centraal te verminderen. We doen dit door reizigers te verleiden om hun fiets tijdens hun reis van deur tot deur op omliggende stations te parkeren.

Opgave 3: het verzamelen van voldoende data over fiets(gebruik) en kwaliteit van het netwerk

Meten is weten, kennis is macht. De afgelopen jaren hebben we fietsstromen (met het BRUTUS fietsverkeersmodel) en fietsveiligheid (met de SPI-index van de Fietzersbond) in kaart gebracht. Ook hebben we een knelpuntenanalyse op het Regionaal fietsnetwerk uitgevoerd. Hiermee hebben we al veel kennis opgedaan. Ook is duidelijk dat we nog lang niet alle data hebben over fiets(gebruik) en over hoe het fietsnetwerk erbij ligt. Dit gaan we de komende jaren verder in beeld brengen. Dat kan ons en anderen helpen bij het ontwikkelen van beleid en het uitvoeren van maatregelen.

Opgave 4: het bereiken van doelgroepen en verleiden tot (meer) fietsgebruik

Wie is de fietser? Bij het thema fietsen gaat het niet alleen over bereikbaarheid, maar ook over gezondheid, leefbaarheid, kansen, gelijkheid en geluk. Uit cijfers blijkt dat in Nederland lang niet iedereen fietst. Iedereen heeft daarvoor zijn eigen redenen. Het verschil in reistijd met de auto en de fiets is een belangrijk argument om wel of niet de fiets te pakken. Voor sommigen is gezondheid een belangrijk(er) argument en weer voor anderen staat de fiets 'dichtbij' (aan gewend, betaalbaar). Het is de uitdaging voor ons om de verschillende doelgroepen te bereiken en te verleiden tot het gebruiken van de fiets. Het stimuleren van fietsgebruik vraagt om nog veel meer maatregelen, maar die overstijgen dit uitvoeringsprogramma. We hebben het dan over parkeren, OV, knooppunten, bouwlocaties en - fiscale - wetgeving.



2. WAT?

AANPAK

We hanteren onderstaande zes uitgangspunten bij de uitvoering van dit programma:

Uitgangspunt 1: sturing op basis van commitment en verbinding

Er is breed aandacht voor de fiets, binnen en buiten onze organisatie: vanuit verschillende taken werken we aan hetzelfde. Dit uitvoeringsprogramma staat daarom niet op zichzelf. Het biedt juist toegevoegde waarde wanneer we het koppelen aan andere opgaven, beleidsvelden en programma's. Daarom zoeken we samenwerking met initiatieven binnen en buiten de organisatie. Dit programma speelt in op de vraag en energie van belanghebbenden. Bij onze integrale aanpak hoort het continue en breed betrekken van deze partijen om samen projecten op te pakken. Dit leidt tot meer efficiency en win-winsituaties. Alleen samen kunnen we onze ambities halen.

Uitgangspunt 2: regie op onderdelen

Partijen (vooral gemeenten) verwachten van ons een regierol in het Regionaal fietsnetwerk. Dat geldt vooral bij het realiseren van snelfietsroutes en stallingen en bij het stimuleren van het gebruik van de fiets. Dat de regierol bij ons komt te liggen, heeft twee oorzaken: fietsroutes lopen meestal door verschillende gemeenten en er is vaak gebrek aan capaciteit. Omdat wij veel belang hechten aan een aantal kwalitatief hoogwaardige snelfietsroutes, pakken we vooral daar de regierol. We kunnen in onderlinge afstemming met de betrokken gemeenten het voortouw nemen in veel zaken: van intentieovereenkomst, onderzoek en uitvoeringsbesluit tot aanbesteding.

Op basis van de knelpuntenanalyse onderzoeken wij of we op een aantal locaties met prioriteit de regie gaan nemen. Of in elk geval praktische en projectondersteuning aan gemeenten of andere derden gaan bieden. Denk aan ondersteuning in de planning, het ontwerp en de subsidieaanvraag. Veel gemeenten willen hun inwoners stimuleren om de fiets te pakken, maar hebben niet tot nauwelijks de expertise of middelen om dit op te pakken. Wij zijn daarom een regionale gedragscampagne gestart en stimuleren gemeenten en andere partijen om daarop aan te haken.

Uitgangspunt 3: focus

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 het Regionaal fietsnetwerk en de realisatie van snelfietsroutes. Veiligheid staat daarbij altijd voorop. De knelpuntenanalyse uit 2019 helpt ons om nog gericht onze middelen in te zetten voor een vlotter, veiliger en comfortabel Regionaal fietsnetwerk.

Omdat onze ambitie is dat mensen minimaal 50% van de ritten korter dan 15 kilometer per fiets gaan afleggen, leggen wij de focus op:

- de middellange afstanden: 7,5 tot 15 kilometer, waar de fiets nu een aandeel heeft van 18%²;
- corridors (dit zijn trajecten waar fietsers zonder belemmeringen kunnen doorfietsen) voor de routes waar het fietsgebruik het hoogst is;
- fietsvoorzieningen die de bereikbaarheid in de first en last mile (dit is het laatste stukje tussen OV en eindbestemming) versterken;
- de fietspotentie bij specifieke doelgroepen.

Uitgangspunt 4: van aanbodgericht naar vraaggericht

Naast een vlot, veilig en comfortabel netwerk dat voldoet aan de CROW-richtlijnen, bouwen we kennis op over fietsgebruik, nemen we de fietsgegevens mee in modelanalyses en afwegingsmethoden en benaderen we gericht doelgroepen om veilig fietsgebruik te stimuleren. Bij de uitwerking van onze activiteiten betrekken we regelmatig gebruikers: tijdens interviews en bij focusgroepen en ontwerpateliers. Deze aanpak gebruiken we zowel voor het beïnvloeden van gedrag als voor het aanpassen van de infrastructuur.

Uitgangspunt 5: flexibel programmeren

Voor 60% van dit uitvoeringsprogramma staat vast wat daarin gebeurt (dus wat we de komende jaren aan fietsprojecten en -activiteiten uitvoeren). Voor 40% is het programma flexibel, waarbij we kunnen inspelen op vragen uit de regio en op veranderende omstandigheden of urgentie. Dit betekent dat we in dit programma ook kunnen inspelen op innovaties en prioriteiten die (nu nog) niet bekend zijn en op projecten voor bepaalde gebieden, zoals werklocaties en regio's binnen de provincie. Dit betekent dat we maatwerk kunnen leveren binnen projecten.

Uitgangspunt 6: investeren, subsidiëren, ondersteunen

We ondersteunen dit uitvoeringsprogramma met de subsidieregeling uitvoeringsprogramma Fiets, die begin 2020 wordt opgesteld³. Gemeenten en andere partijen kunnen subsidie aanvragen voor projecten die passen binnen een van de programmaonderdelen in dit uitvoeringsprogramma. Omdat we de ambities en de budgetten hebben verhoogd, hebben we ook de subsidieregeling substantieel uitgebreid om meer projecten mogelijk te maken. Maar we hebben de regeling ook zodanig aangepast dat de snelfietsroutes en grotere kunstwerken gerealiseerd kunnen worden.

Daarnaast investeren we meer in ons eigen netwerk, in innovaties in het teken van het Fietspad van de Toekomst, in de Utrecht Bike Community en in de regionale gedragscampagne 'ik fiets'. We zijn daarbij actief in het vergaren en delen van kennis. Er zijn weliswaar meer financiële middelen om de fietsprojecten tot uitvoer te brengen, maar we zien dat er ook meer capaciteit (in de vorm van mensen) nodig is. Onze bijdrage bestaat dus niet alleen uit geld, maar ook uit capaciteit.

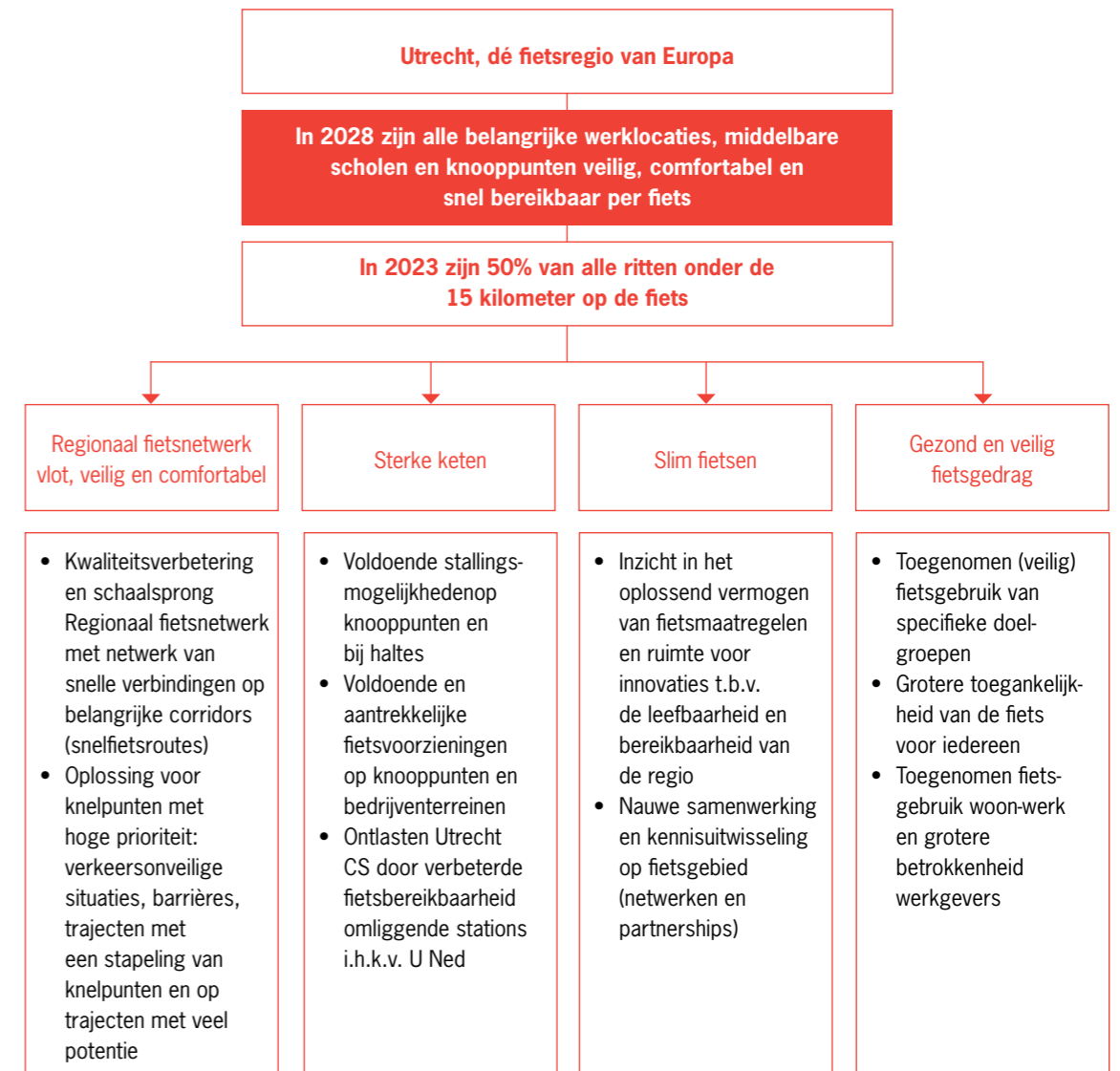
ACTIELIJNEN

De visie, de doelstelling (uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023) en de ambitie hebben we vertaald naar vier actielijnen met bijbehorende subdoelen (de doelenboom, zie figuur 3). De vier actielijnen heten:

- actielijn 1: Regionaal fietsnetwerk - vlot, veilig en comfortabel;
- actielijn 2: sterke keten;
- actielijn 3: slim fietsen;
- actielijn 4: gezond en veilig fietsgedrag.

² Bron: CBS Statline.

³ Totdat de nieuwe uitvoeringsverordening is vastgesteld, geldt de Uitvoeringsverordening Realisatieplan Fiets.



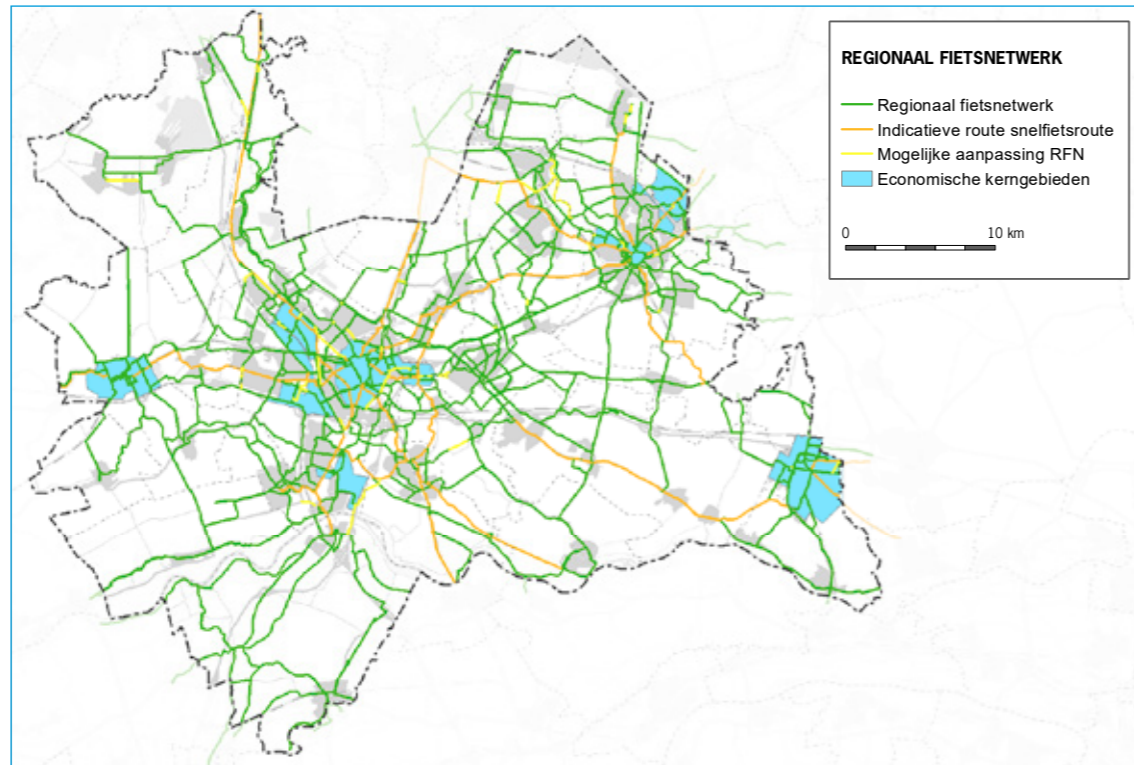
Figuur 3: doelenboom.

Om het fietsen goed te kunnen faciliteren, moeten het vastgestelde Regionaal fietsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen op orde zijn. Dat is de taak in actielijn 1. Actielijn 2 gaat over het versterken van de mobiliteitsketen van deur tot deur. De fiets is hierin een belangrijke schakel voor de first en last mile (voor- en natransport tussen het OV en de bedrijventerreinen, scholen en winkels). Dit dus moet vlot kunnen verlopen. Voor meer inzicht in het effect van fietsmaatregelen in de keten is het belangrijk om veel gegevens te verzamelen, onze kennis verder te verdiepen en innovaties aan te jagen. Dat is actielijn 3. Om verschillende redenen anders dan reistijd en afstand, stappen mensen (nog) niet op de fiets. Denk hierbij aan gewoontes, onbekendheid met de voordelen en mogelijkheden en gebrek aan financiële middelen. Actielijn 4 gaat daarom over de maatregelen om mensen te verleiden om (vaker) te gaan te fietsen. Per actielijn hebben we een aantal programmaonderdelen benoemd. Deze onderdelen omvatten verschillende projecten, acties en maatregelen. Hieronder volgt daar een uitwerking van. Ook hebben we voor elke actielijn indicatoren opgesteld, die inzicht geven in de voortgang van het uitvoeringsprogramma.

ACTIELIJN 1: REGIONAAL FIETSNETWERK - VLOT, VEILIG EN COMFORTABEL

De basis op orde hebben, dat is de eerste stap in het stimuleren van het fietsgebruik. Daarvoor is een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk nodig. Daarbij hanteren wij minimaal de kwaliteitseisen van kennisinstituut CROW.

Samen met de regiopartners hebben we alle fietspaden in de regio in kaart gebracht, ook binnen de bebouwde kom⁴. Zie daarvoor figuur 4 en bijlage 1 voor een uitgebreidere versie. De fietspaden lopen over zowel provinciaal als gemeentelijke grondgebied en soms zelfs over de landelijke infrastructuur.



Figuur 4: Regionaal fietsnetwerk inclusief indicatieve routes snelfietsroutes, mogelijk aan te passen en/of aan te vullen verbindingen en economische kerngebieden.

Uitgangspunten van het Regionaal fietsnetwerk zijn:

- een 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
 - scholen voor voortgezet onderwijs met meer dan 300 leerlingen
 - en vice versa;
- fietsroutes voor interlokale verplaatsingen met meer dan 500 fietsers per dag;
- snelfietsroutes voor interlokale verplaatsingen met meer dan 1.000 verplaatsingen per dag (nu of in de toekomst).

⁴ Uitwerking van motie 75 (PS2018MME15).

Actielijn 1 is onder te verdelen in 4 programmaonderdelen:

1. kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - overige wegbeheerders;
2. kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - provinciale assets;
3. verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit;
4. quick wins.

Uit de verkenning met gemeenten blijkt dat het bestaande Regionaal fietsnetwerk in principe voldoende fijnmazig is. De kwaliteit van de fietspaden is echter niet altijd voldoende (denk aan breedte, bochtstralen en inrichting) om voor het grote aantal fietsers een vlotte doorstroming en veiligheid te garanderen. Om een goed idee te hebben van de staat van het huidige Regionaal fietsnetwerk en wat er nog moet gebeuren, is een knelpuntenanalyse uitgevoerd⁵. Voordat we verder ingaan op de programmaonderdelen, hieronder een toelichting op de resultaten van de knelpuntenanalyse.

KNELPUNTENANALYSE

Voor de knelpuntenanalyse heeft de Fietsersbond allereerst in 2018 900 kilometer aan regionaal fietsnetwerk (binnen en buiten de bebouwde kom) beoordeeld op de thema's veilig en comfortabel. We hebben de uitkomsten hiervan gebruikt in een uitgebreidere knelpuntenanalyse. Daarin hebben we het netwerk ook beoordeeld op het thema comfortabel. Op deze manier hebben we de locaties geïnventariseerd die nog niet het gewenste kwaliteitsniveau hebben. De uitkomsten bepalen welke verbeteringen prioriteit hebben. Wij stimuleren gemeenten om de knelpunten waarvan zij wegbeheerder zijn, op te pakken.

De knelpuntenanalyse van het hele Regionaal fietsnetwerk hebben we uitgevoerd op basis van al beschikbare informatie. We hebben gebruikgemaakt van de inventarisatie van de Fietsersbond, een studie van Antea naar directheidswaarden, het BRUTUS fietsverkeersmodel, het VRU verkeersmodel en informatie vanuit gemeenten en provincie. In tabel 2 staan per thema de onderzochte indicatoren met de grenswaarden.

THEMA	INDICATOR (GRENSWAARDE KNELPUNT)	BRON
veilig	Safety Performance Indicator (SPI, licht verhoogd of verhoogd risico op een ongeval)	data Fietsersbond
	hinder van andere weggebruikers (veel)	data Fietsersbond
	verlichting fietspaden (geen)	data Fietsersbond
comfortabel	type verharding (geen asfalt of beton en overige verharding van goede kwaliteit)	data Fietsersbond
vlot	vertraging op kruispunten > 60 seconden	expert judgement, nader onderzoek loopt (resultaten 2020)
	barrières: gemiddelde omrijdfactor > 1,2 voor vo-, mbo-, hbo-scholen en universiteiten en economische kerngebieden	studie naar directheidswaarden (Antea, 2018)

Tabel 2: onderzochte indicatoren in de knelpuntenanalyse.

⁵ Uitwerking van motie 75 (PS2018MME15).

We hebben de knelpunten ook in het GIS (geografisch informatiesysteem) verwerkt en op kaart inzichtelijk gemaakt. Er loopt nog een studie naar de wachttijden op kruispunten voor het uitwerken van het thema 'vlot'. Deze informatie voegen we begin 2020 toe aan de knelpuntenanalyse. Ook is voor de volgende aspecten nog onderzoek nodig:

- objectieve meting van de hinder van andere weggebruikers, dit doen we door te kijken naar de breedte van de fietspaden in relatie tot het aantal fietsers;
- aantal ongevallen aan de hand van ambulanceregistraties (veiligheid.nl);
- subjectieve veiligheid: 20.000 klachten over verkeersveiligheid bij RTV Utrecht (bron: LocalFocus).

We gaan de komende jaren door met het (kosten)efficiënt en zo objectief mogelijk inzicht vergaren in fiets- en veiligheidsknelpunten. Dat gebeurt in samenwerking met het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Daarnaast blijven veldwerk en de beoordeling van deskundigen altijd belangrijk. Het is goed om te realiseren dat de beoordeling van netwerk 'op orde' een momentopname is. De intensiteit van het gebruik van het netwerk neemt toe, snelheden nemen toe, beleid verandert, inzichten en standaarden veranderen en de omgeving verandert (aanpak van OV-knooppunten, binnenstedelijke ontwikkeling, nieuwe woningbouwlocaties, nieuwe barrières). Wat nu geen knelpunt is, kan over een aantal jaar een knelpunt zijn.

Op basis van de knelpuntenanalyse en het huidige beleid hebben we per knelpunt in het Regionaal fietsnetwerk bepaald of (en in welke mate) we hieraan meer voorrang geven. We maken onderscheid in twee niveaus: hoge prioriteit en lage prioriteit. In tabel 3 staan de soorten knelpunten die we hoge prioriteit geven: knelpunten die de veiligheid in gevaar brengen, die grote invloed hebben op het fietsgebruik of die liggen op de snelfietsroutes of belangrijkste corridors. Ook staan de uitkomsten en oplossingen in de tabel vermeld.

TYPE KNELPUNT	OMSCHRIJVING	UITKOMST
knelpunten die de veiligheid van de weggebruikers in gevaar brengen	aanpak van locaties waar sprake is van een (licht) verhoogd risico op een ongeval (SPI)	<ul style="list-style-type: none"> • 185 locaties en/of trajecten met een potentieel verkeersonveilige situatie, 35 op eigen fietsroutes • (nog) geen prioritering gemaakt tussen verkeersveiligheidsknelpunten • koppeling ambulanceregistraties, LocalFocus, risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid vanaf 2020 voor verdere aanscherping prioritering
knelpunten die grote invloed hebben op het fietsgebruik	<ul style="list-style-type: none"> • barrières die de reistijd-verhouding tussen de fiets en de auto verslechteren (directheid, omrijdfactor maximaal 1,2) • locaties waar sprake is van een stapeling van knelpunten (comfort, hinder en/of vlot) • potentie: naar welke economische kerngebieden zijn veel autoritten korter dan 15 kilometer? 	<p>Belangrijkste maatregelen voor verwijderen barrières:</p> <ul style="list-style-type: none"> • directe fietsverbinding tussen Vianen en Utrecht Science Park, gelegen op de (niet-geprioriteerde) snelfietsroute; voorbereiding: fietsbrug langs de Hagestijnsebrug (A27); • fietsverbinding tussen Houten en Bunnik; voorbereiding: fietsbrug over de A12 bij Bunnik • directe fietsverbinding tussen Zeist en Utrecht Science Parc • betere fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Lage Weide en Utrecht (Zuilen) <p>Belangrijkste locaties met stapeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ontlasten Utrecht Centraal en omgeving <p>Belangrijkste verbindingen met veel potentie (niet-zijnde barrière en snelfietsroute met prioriteit):</p> <ul style="list-style-type: none"> • versterken fietsverbinding (station) Overvecht naar Rijnsweerd/Utrecht Science Parc • versterken fietsroutes van/naar tunnel de Bilt • versterken bestaande fietsstructuren Utrecht-stad naar werklocaties A12-zone • versterken fietsverbindingen van Amersfoort naar Soest/Leusden • onderzoeken rechtstreekse verbinding Bunschoten via Laakweg en Leusden/Hoewelaken naar Amersfoort Noord • directe fietsverbinding tussen Veenendaal en Wageningen • versterken bestaande structuren tussen Ede en Veenendaal • kwaliteitsverbetering fietsroute Woerden naar Kamerik en Zegveld
knelpunten gelegen op de snelfietsroutes/belangrijkste corridors	snelfietsroutes en routes zonder fietsfiles	<ul style="list-style-type: none"> • regierol zeven snelfietsroutes met prioriteit • gesignaleerde knelpunten worden meegenomen in analyse ingenieursbureau

Tabel 3: knelpunten in het Regionaal fietsnetwerk met een hoge prioriteit.

We geven in ons Coalitieakkoord hoge prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid. Dit omdat we de afgelopen jaren een toename zien in het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers op de fiets. Daarom heeft het aanpakken van veiligheidsknelpunten hoge prioriteit. Onze ambitie is dat in 2023 50% van alle ritten korter dan 15 kilometer op de fiets plaatsvindt. Knelpunten 'die grote invloed hebben op het fietsgebruik' hebben daarom eveneens hoge prioriteit. Logisch, want uit onderzoek blijkt dat het verschil in reistijd tussen fiets en auto een van de belangrijkste criteria is bij de keuze van het vervoermiddel. We pakken daarom trajecten waar nog fietsverbindingen ontbreken, barrières én locaties en routes met een stapeling van knelpunten bij voorkeur aan. Ook hebben we onderzocht op welke wegen automobilisten relatief veel ritten van korter dan 15 kilometer afleggen. Vervolgens is bekeken welke fietsroutes in potentie genomen hadden kunnen worden en of we deze verbindingen kunnen verbeteren of versterken. Deze verbindingen hebben hoge prioriteit omdat ze eveneens grote invloed hebben op het fietsgebruik. Ook leggen we hoge prioriteit bij en nemen we zelfs een regierol in de realisatie van zeven snelfietsroutes, zodat mensen vlot, veilig en comfortabel afstanden tot 15 kilometer dagelijks kunnen afleggen. In bijlage 2 staat een nadere toelichting op de knelpuntenanalyse.

PROGRAMMAONDERDEEL 1: KWALITEITSVERBETERING REGIONAAL FIETSNETWERK - OVERIGE WEGBEHEEDERS

Het Regionaal fietsnetwerk ligt voor ruim 65% op grondgebied van andere wegbeheerders, zoals gemeenten. Daarom is dit een belangrijk programmaonderdeel. Uit de knelpuntenanalyse blijkt daarnaast dat hier de meeste aandachtspunten liggen. Gemeenten hebben als wegbeheerder vaker dan wij op onze provinciale fietspaden te maken met verkeersonveilige situaties op kruispunten, rotondes, wegen met gemengd verkeer binnen en buiten de bebouwde kom. In stedelijk gebied komt hinder (drukke) op fietspaden vaker voor. En ook speelt binnen de bebouwde kom het comfortvraagstuk vaker (klinkers versus asfalt of beton).

Tot en met 2018 was de 'uitvoeringsverordening subsidie Actieplan Fiets en Veiligheid gemeentelijke infrastructuur' van kracht. Dit was een subsidieregeling voor ondersteuning van de gemeenten bij het verbeteren van het Regionaal fietsnetwerk. Tot augustus 2020 geldt de 'subsidie uitvoeringsverordening Realisatieplan Fiets'. Op grond van deze regeling geven wij alle gemeenten een bijdrage van maximaal 50% van de kosten voor het veiliger, comfortabeler en vlotter maken van het Regionaal fietsnetwerk. Omdat we inmiddels de ambities en ook het bijbehorende budget hebben verhoogd, wordt de bijdrage voor projecten met hoge prioriteit verhoogd tot 65%. Daarvoor maken wij een nieuwe subsidieregeling. Die gaat gelden vanaf begin 2020. Wij hanteren vanaf dat moment een of tweejaarlijkse subsidieronde(s) met een maximaal budget en een vaste deadline. Als er meer subsidieaanvragen zijn dan waar wij budget voor hebben, dan moeten we keuzes maken. De projecten met knelpunten met hoge prioriteit staan daarin bovenaan. Daarna volgen de knelpunten met lage(re) prioriteit. Als laatste komen de projecten in aanmerking die derden indienen en een verbetering van het Regionaal fietsnetwerk betekenen op 'vlot, veilig en comfortabel'.

Om gemeenten te helpen bij het realiseren van projecten voor knelpunten met prioriteit, willen we (wanneer nodig) praktische projectondersteuning bieden. Denk hierbij aan ondersteuning bij het schrijven van aanvragen en het maken van het ontwerp tot het schrijven van de aanbesteding. Wij stellen ook personele capaciteit beschikbaar om wegbeheerders te adviseren en met hen een eventuele subsidieaanvraag voor te bereiden. In tabel 4 staan de belangrijkste elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 1: kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - overige wegbeheerders.

NAAM ONDERDEEL	KWALITEITSVERBETERING REGIONAAL FIETSNETWERK - OVERIGE WEGBEHEEDERS
doelstelling	optimaliseren kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk naar veilig, comfortabel en snel
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - stimuleren wegbeheerders om hun deel van het Regionaal fietsnetwerk te verbeteren - bieden mogelijkheid voor praktische ondersteuning bij de aanpak van knelpunten met prioriteit, bij het maken van het ontwerp tot het schrijven van de aanbesteding - organiseren van jaarlijkse subsidieronde(s) L afweging van projecten vindt plaats op basis van de prioritering in de knelpuntenanalyse
bijdrage	maximaal 50% voor maatregelen die geen prioriteit hebben in de knelpuntenanalyse en 65% voor maatregelen die hoge prioriteit hebben.
rol provincie	stimuleren (subsidie verlenen), adviseren op inhoud en bieden van praktische ondersteuning
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none"> - gemeenten en andere wegbeheerders - belangenpartijen (waaronder Utrecht Fiets Overleg en Fietsersbond)

Tabel 4: elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 1: kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - overige wegbeheerders.



PROGRAMMAONDERDEEL 2: KWALITEITSVERBETERING REGIONAAL FIETSNETWERK - PROVINCIALE ASSETS

Wij zijn er als wegbeheerder verantwoordelijk voor dat onze infrastructuur minimaal voldoet aan de CROW-richtlijnen. Ons uitgangspunt is dat ingrepen die de doorstroming of bereikbaarheid voor andere vormen van vervoer moeten verbeteren, geen negatieve invloed mogen hebben op het Regionaal fietsnetwerk. Dit houdt in dat daarin geen nieuwe knelpunten mogen ontstaan. Wij voorzien in passende oplossingen waarmee de situatie voor de fietser minimaal op peil blijft maar bij voorkeur verbetert.

De knelpuntenanalyse onderscheidt voor de provinciale fietsvoorzieningen grofweg drie typen knelpunten: gevaarlijke plekken om over te steken op N-wegen, gemengd verkeer (dus fietsen in combinatie met auto's) op parallelwegen en verlichting op vrijliggende fietsvoorzieningen. De analyse geeft aan op welke wegen hier sprake van is. Verder lijkt op een locatie een ongelijkvloerse kruising (tunnel) de oplossing en is een vrijliggend fietspad langs de N410 tussen Houten en Odijk gewenst. Zie tabel 5 voor de knelpunten en de aanpak daarvoor.

KNELPUNT	TYPE	TOELICHTING
oversteeklocaties N-wegen (onder meer N225, N233, N237, N229, N199, N226, N234, N227 en N416, N204)	veiligheid	data Fietsersbond
verlichting N-wegen (onder meer N224, N227, N238, N227, N225, N229, N221)	veiligheid/verlichting	uitwerken brede aanpak verlichting N-wegen, los van trajectaanpak
gemengd verkeer op parallelwegen naast N-wegen (onder meer N409, N226, N229, N402, N408, N233)	veiligheid	oppakken en uitwerken samen met uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid en wegen en vaarwegen
fietsverbinding Montfoort-Woerden (fiestunnel N204 bij A12)	veiligheid en barrière	uitvoeren verkenning in samenwerking met trajectaanpak (2020)
N410 Houten-Odijk	veiligheid	studie fietsverbinding vindt al plaats

Tabel 5: knelpuntenanalyse voor de provinciale voorzieningen.

In de studie- en uitvoerfase sluiten we zoveel mogelijk aan op de planning van de trajectaanpak (zie ook 'omschrijving trajectaanpak'). In de periode 2016-2018 is echter gebleken dat de verkenningen in de trajectaanpak vertraging oplopen. Daarmee vertraagt ook de aanpak van de fietsinfrastructuur langs provinciale wegen. We kiezen er daarom voor om projecten met hoge prioriteit buiten de trajectaanpak te laten. Daarbij gelden twee voorwaarden: het project kan anders niet vóór 2028 starten en het kan ook plaatsvinden los van de trajectaanpak.

Omschrijving van de trajectaanpak

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 hebben we ervoor gekozen om het onderhoud en een eventuele herinrichting van wegen steeds samen in trajecten uit te voeren. Dat houdt in dat we verschillende mobiliteitsprojecten gezamenlijk oppakken en ook in combinatie met projecten binnen andere beleidsvelden. Dit betekent dat we de projecten voor het aanpassen van het fietsnetwerk laten aansluiten bij projecten voor groot onderhoud aan de provinciale wegen. Daarnaast sluiten we aan bij de tracéstudies en inrichting van de wegen om de kwaliteit van het fietsnetwerk en de veiligheid voor de fietser te garanderen.

In tabel 6 staan de belangrijkste elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 1: kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - provinciale assets.

NAAM ONDERDEEL	KWALITEITSVERBETERING REGIONAAL FIETSNETWERK - PROVINCIALE ASSETS
doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - optimaliseren kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk op eigen grondgebied naar veilig, comfortabel en vlot - mobiliteitsvisie 2014-2028: inrichten fietsinfrastructuur langs provinciale wegen volgens minimaal de CROW-richtlijnen en aanpassen kruispunten om doorstroming te bevorderen
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - urgente, geprioriteerde knelpunten oppakken binnen de looptijd van dit uitvoeringsprogramma of ten minste vóór 2028 - aanpak zoveel mogelijk volgens de planning en uitvoering van de trajectaanpak - een nadere analyse met de uitvoeringsprogramma's (vaar)wegen en verkeersveiligheid van welke projecten (vanwege de planning van de trajectaanpak) buiten de trajectaanpak worden opgepakt, een programmering volgt in 2020 - aansluiting zoeken bij het verlichtingsbeleid voor concrete uitwerking van verlichting van fietspaden, hierbij worden duurzaamheid en omgeving in acht genomen - afwegingskader voor VRI-kruispunten aanpassen aan de streefwaarden voor de gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten, uitvoeringsprogramma smart mobility neemt hierin het voortouw
bijdrage (MIP)	<ul style="list-style-type: none"> - gefinancierd uit Meerjaren Investeringsprogramma (MIP), gereserveerd budget in mobiliteitsprogramma 2019-2023 voor Fiets: € 20 miljoen - investeringen in over- en onderdoorgangen worden uit meerdere projectbudgetten gefinancierd omdat de maatregel vaak meerdere doelen dient (zoals betere doorstroming autoverkeer)
rol provincie	<ul style="list-style-type: none"> - wegbeheerder provinciale wegen inclusief fietspaden en parallelwegen
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none"> - gemeenten en belangenpartijen (UFO en Fietsersbond)

Tabel 6: elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 1: kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - provinciale assets.



PROGRAMMAONDERDEEL 3: VERKENNING EN REALISATIE SNELFIETSRUTES MET PRIORITEIT

Mede dankzij de elektrische fiets is de maximale afstand die mensen dagelijks per fiets naar hun werk willen afleggen, vergroot naar 10 à 15 kilometer. Daarmee is de fiets een optie geworden voor forenzen. Snelfietsroutes zijn dan voor forenzen een belangrijke stimulans om de fiets te pakken in plaats van de auto. Een snelfietsroute is een traject waarover de fietser grotendeels ongehinderd door kan rijden, op een breed en comfortabel wegdek (zie ook 'definitie snelfietsroute').

Definitie snelfietsroute

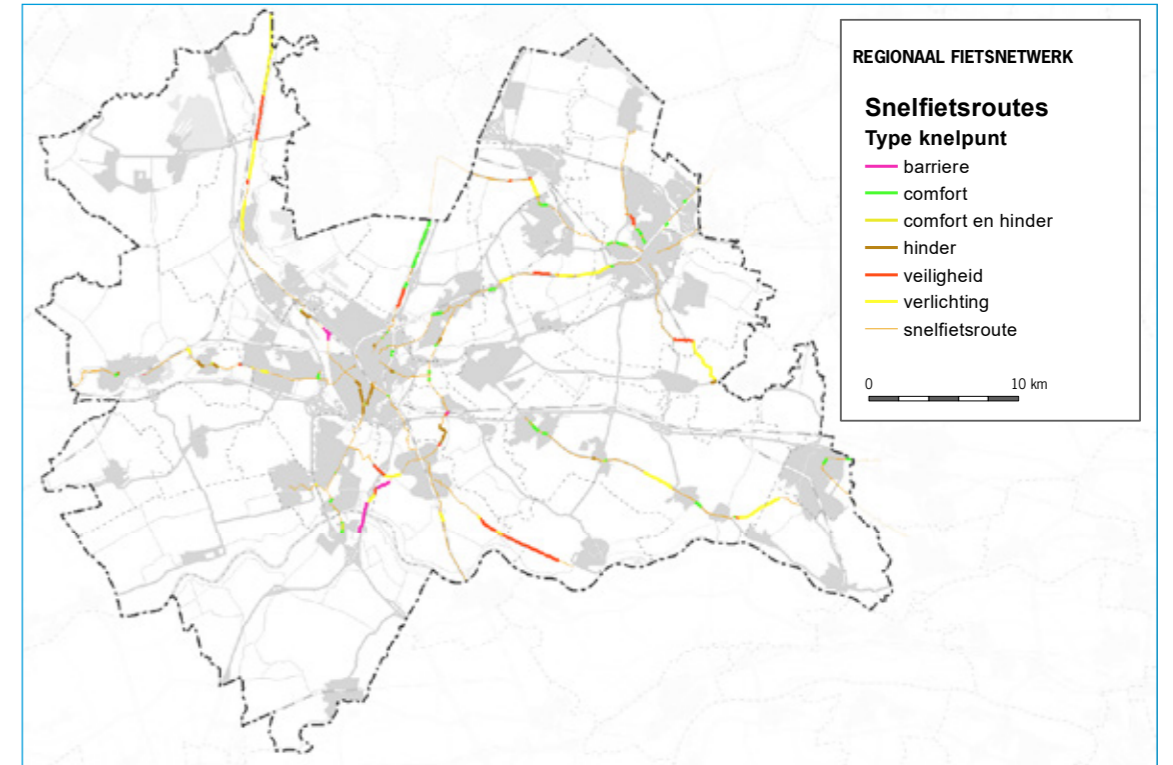
Er is niet een officiële definitie van een snelfietsroute. Volgens CROW (Inspiratieboek snelle fietsroutes) is een snelfietsroute een regionale hoofd fietsroute, die hoogwaardig is ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden. Volgens Wikipedia is een fietssnelweg of snelfietsroute een fietspad dat is bedoeld voor langeafstandsverkeer. Overheden en verkeerskundigen noemen als kenmerken van een snelfietsroute: afwezigheid van gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer, een beter wegdek (bij voorkeur asfalt of beton) en afwezigheid van verkeerslichten.

Wij hanteren voor snelfietsroutes de CROW-richtlijnen voor veilig, comfortabel en vlot (Ontwerpwijzer Fiets en inspiratieboek Snelle fietsroutes). Maar we willen bij de uitvoering ook de voorkeuren van gebruikers meenemen en zoveel mogelijk inspelen op toekomstige richtlijnen.

In de periode 2016-2019 zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd om te kijken wat kansrijke snelfietsroutes zijn en om de realisatie van snelfietsroutes op te starten. De volgende zeven routes komen uit het onderzoek als (potentiële) snelfietsroutes naar voren, omdat zij de meeste groeipotentie in aantal fietsers en voldoende draagvlak hebben:

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

Voor de zeven snelfietsroutes met prioriteit vervullen we een regierol en zetten we extra middelen in. We hanteren een subsidiebijdrage van 65%. Maar er geldt straks geen subsidieplafond meer, zodat gemeenten ook kunnen werken aan langere of duurdere snelfietsroutes. Op die manier kunnen we de snelheid in het proces houden, andere wegbeheerders ontlasten en uniforme kwaliteit garanderen. Welke rol we pakken, bepalen we altijd in overleg met de betrokken wegbeheerders. De gemeenten doen waar zij sterk in zijn, zoals het creëren van betrokkenheid en commitment voor de plannen onder de burgers. Ook hier geldt dat we gemeenten waar nodig praktische projectondersteuning willen bieden. Na afloop van het verbeterproject nemen de gemeenten hun deel van de snelfietsroute in beheer. Wij onderzoeken dan of bijvoorbeeld het winteronderhoud op een voor alle gemeenten gelijke manier georganiseerd kan worden (met een bijbehorende bijdrage van ons). In figuur 5 staan alle potentiële snelfietsroutes aangegeven en in oranje de zeven snelfietsroutes waar wij een regierol vervullen voor de realisatie.



Figuur 5: snelfietsroutenetwerk.

Wij hebben vanuit onze regierol een proces opgesteld met een aantal stappen die leiden naar een kwaliteitsverbetering van de snelfietsroutes. Die stappen zijn: intentieovereenkomst sluiten, ontwerp maken, uitvoeringsovereenkomst tekenen en uitvoeren. In tabel 7 staat aangegeven welke activiteiten bij de stappen horen.

STAP	OMSCHRIJVING
sluiten intentieovereenkomst met betrokken wegbeheerders	bevat werkafspraken over: <ul style="list-style-type: none"> - het te onderzoeken voorkeurstraject en varianten daarin; - de uit te voeren onderzoeken (o.a. maken van een voorlopig ontwerp, maken van een planning, opstellen van een kostenraming en risicoanalyse); - de ambtelijke inzet van provincie en gemeenten; - de communicatie
ontwerp maken	uitvoeren van onderzoeken (onder meer maken van een voorlopig ontwerp, maken van een planning, opstellen van een kostenraming en risicoanalyse) en ontwerpen snelfietsroute (rekenen en tekenen).
uitvoeringsovereenkomst tekenen met betrokken wegbeheerders	<ul style="list-style-type: none"> - overeenkomst met afspraken tussen provincie en betrokken wegbeheerders over (behalve het ontwerp) verantwoordelijkheden, financiering, uitvoering en onderhoud en beheer na oplevering - wordt aan GS en bestuur/raden van betrokken wegbeheerders voorgelegd
uitvoeren	<ul style="list-style-type: none"> - starten met de aanbesteding en uitvoering van het ontwerp - met (indien gewenst) regie voor ons in de aanbesteding

Tabel 7: stappen in het proces van kwaliteitsverbetering van snelfietsroutes.

Het hele proces van onderzoek tot en met het aanleggen van een hele snelfietsroute duurt minimaal drie jaar, als alles goed gaat. Als er sprake is van het wijzigen van bestemmingsplannen, het verleggen van kabels en leidingen of het aankopen van grond enzovoort, dan duurt het proces langer. De complexiteit per route is afhankelijk van het aantal belanghebbenden en wegbeheerders, met wie we tot een akkoord moeten komen.

We hebben de Provinciale Adviesraad Snelfietsroutes opgericht. Hierin zitten vertegenwoordigers van kennis- en belangenorganisaties op fietsgebied: de Fietsersbond/Utrechts Fiets Overleg, het U15 werkgeversnetwerk, Natuur- en Milieufederatie, ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Wielplatform Utrecht, CROW-fietsberaad en Rijkswaterstaat. De adviesraad adviseert de provincie gevraagd en ongevraagd over alles wat met snelfietsroutes te maken heeft. Hoe combineren we bijvoorbeeld snelle fietsen als speed pedelecs met langzame fietsers op eenzelfde route? Hoe betrekken we aanwonenden en belanghebbenden goed bij de aanleg? Welke innovaties van buitenaf passen ook goed in Utrecht? Hoe bevorderen we de veiligheid en hoe passen we infrastructuur ruimtelijk in?

Het aanleggen van de snelfietsroutes duurt lang en kost veel geld. Daarom is het belangrijk om de kansen voor realisatie van de overige snelfietsroutes ook verder te verkennen. Denk hierbij aan de Dom-Dam snelfietsroute van Utrecht naar Amsterdam waarvoor Rijkswaterstaat een verkenning uitvoert. Verder werken we aan herkenbare en uniforme bewegwijzering en markering voor snelfietsroutes in heel Nederland. Innovaties op inrichting en het stimuleren van het gebruik van de snelfietsroutes zijn belangrijk en worden opgepakt binnen de actielijnen 3 en 4. Voor de financiële haalbaarheid kan een bijdrage van het Rijk of zelfs van de Europese Unie nodig zijn. We kijken ook naar mogelijkheden vanuit het programma U Ned en het eventuele nieuwe Mobiliteitsfonds. We werken hierin samen met Tour de Force (samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen) en IPO (koepelorganisatie van de provincies). In tabel 8 staan de belangrijkste elementen van het programmaonderdeel 3 van actielijn 1: verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit.

NAAM ONDERDEEL	VERKENNING EN REALISATIE SNELFIETSRUTES MET PRIORITEIT
doelstelling	realiseren zeven snelfietsroutes met prioriteit, naar CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 340 Inspiratieboek snelle fietsroutes)
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - wegbeheerders stimuleren hun deel van de snelfietsroutes, te realiseren/verbeteren - regierol op zeven routes met prioriteit: <ul style="list-style-type: none"> • traject bepalen met betrokken wegbeheerders • intentieovereenkomsten met betrokken wegbeheerders sluiten • onderzoeken uitvoeren (haalbaar, financieerbaar, inpasbaar) • praktische projectondersteuning bieden waar nodig • uitvoeringsovereenkomsten met betrokken wegbeheerders sluiten - brede insteek: <ul style="list-style-type: none"> • infrastructuur volgens CROW-richtlijnen • uniforme belijning en bewegwijzering, naar een landelijke standaard • doorstroming: VRI's (verkeerslichten), over- en onderdoorgangen • aantrekkelijkheid en sociale veiligheid • innovatie (Fietspad van de toekomst) • communiceren en stimuleren gebruik (aansluiting Vuelta, werkgeversaanpak) - brede betrokkenheid: <ul style="list-style-type: none"> • organiseren ontwerpateliers • inzetten Provinciale Adviesraad Snelfietsroutes voor (on)gevraagd advies - kansen aangrijpen op overige snelfietsroutes, nadere verkenning in 2020
bijdrage	Maximaal 65%. Risico is financieringsmogelijkheid van gemeenten. Wanneer dit uitvoering van zeven prioritaire snelfietsroutes belemmert, zoeken we met de betrokken partijen naar oplossingen.
rol provincie	<ul style="list-style-type: none"> - regierol: wij leveren programmaleider en projectleiders - subsidieverlener/cofinancier
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none"> - gemeenten, en Rijk als partner en financier - Fietsersbond/Utrechts Fiets Overleg, Natuur- en Milieufederatie, ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Wielplatform Utrecht, CROW-fietsberaad en Rijkswaterstaat, lokale belangenpartijen, gebruikers, bewoners enzovoort

Tabel 8: elementen van het programmaonderdeel 3 van actielijn 1: verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit.

PROGRAMMAONDERDEEL 4: QUICK WINS

Onder quick wins vallen kleine maatregelen die bijdragen aan het veiliger, comfortabeler en sneller maken van het Regionaal fietsnetwerk. Voor kleinere projecten hoeft de betreffende wegbeheerder met de subsidieaanvraag niet te wachten op de subsidieronde van programmaonderdeel 1, dat kan het hele jaar door. Dit zijn maatregelen waarvoor wij wel prioriteiten stellen en waarbij onze inzet nodig blijkt, maar die niet passen binnen de programmaonderdelen 1 tot en met 4 en het Verkeersveiligheidsprogramma. Tabel 9 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 5 van actielijn 1: quick wins.

NAAM ONDERDEEL	QUICK WINS
doelstelling	stimuleren van kleinere projecten
omschrijving aanpak	- subsidieverlener, geen pro actieve rol
bijdrage	maximaal 100% voor kleine infrastructurele maatregelen.
rol provincie	stimuleren, adviseren op inhoud, subsidie verlenen.
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none"> - gemeenten en andere wegbeheerders - belangenpartijen (waaronder Utrecht Fiets Overleg en Fietsersbond), ontwikkelaars, bedrijventerreinen, etc.

Tabel 9: elementen van het programmaonderdeel 4 van actielijn 1: quick wins.

ACTIELIJN 2: STERKE KETEN

Voor een veilig, comfortabel en snel Regionaal fietsnetwerk zijn goede kwaliteit en beschikbaarheid van voorzieningen bij (OV-)knooppunten en in de first en last mile voor de fietser belangrijk. Bovendien stimuleert een gemakkelijk gebruik van de fiets het gebruik van het OV. Ook maakt het de noodzakelijke strekking (maken van kortere routes) van regionale buslijnen mogelijk, omdat het eerste of laatste stukje makkelijk met de fiets te doen is. De fiets fungeert in een ketenreis (reis met verschillende middelen van vervoer) als verlengstuk van het OV en maakt op die manier duurzame langeafstandsreizen mogelijk. Maar er is een groot tekort is aan (beveiligde) fietsenstallingen op treinstations en bij tram- en bushaltes.

Het Regionaal fietsnetwerk verbindt woonkernen met de belangrijkste werklocaties (zoals economische kerngebieden), maar voorziet vaak niet in de last mile. Samengevat is deze actielijn 2 onder te verdelen in twee programmaonderdelen:

1. uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar (OV-)knooppunten;
2. verbeteren voorzieningen in de last mile naar bedrijventerreinen.

PROGRAMMAONDERDEEL 1: UITBREIDEN FIETSVORZIENINGEN OP EN NAAR (OV-)KNOOPPUNTEN

Dit programmaonderdeel gaat over fietsenstallingen op stations en bij tram- en bushaltes. De werkzaamheden voor dit programmaonderdeel vinden in nauwe afstemming plaats met het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten.

STATIONS

In 2018 en 2019 hebben wij (met het programma GoedopWeg) de regie gehad in het plaatsen van 604 extra stallingsplaatsen op zes kleinere stations. Deze regierol blijven wij vervullen. Dit houdt bijvoorbeeld in: tijdig signaleren van tekorten, aanjagen en investeren in het realiseren van extra stallingsplaatsen en het zoeken naar alternatieve maatregelen als het realiseren van meer stallingsplaatsen op locatie niet meer mogelijk is.

Het tekort aan stallingsplaatsen voor de fiets op stations blijft onverminderd groot. Op dit moment wordt volgens ProRail het totale tekort in de provincie Utrecht geschat op bijna 23.000 tot 2040. Zie bijlage 3 voor de geprognoseerde tekorten per station. In sommige gevallen is het realiseren van extra stallingscapaciteit lastig, zoals bij Utrecht Centraal. Om de stallingdruk bij Utrecht Centraal te verminderen en reizigers te kunnen verleiden om hun fiets tijdens hun reis van deur tot deur op omliggende stations te parkeren, zetten we met het Rijk in op uitbreiding van capaciteit bij de omliggende stations. In het kader van het programma U Ned doen we met het Rijk onderzoek naar verschillende mogelijkheden om de druk op Utrecht Centraal te verminderen. We kijken bijvoorbeeld naar uitbreiding van de stallingscapaciteit bij de omliggende stations, waaronder Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Utrecht Overvecht. Ook bekijken we of gedragscampagnes een bijdrage kunnen leveren aan het gaan gebruiken van die omliggende stations. Als dit het geval is, zullen we campagnes starten vanuit dit uitvoeringsprogramma en in samenwerking met GoedopWeg. GoedopWeg is gericht op doelgroepen van verschillende vormen van vervoer. We gaan in Tour de Force verband ook actief op zoek naar mogelijkheden voor het efficiënter benutten van stallingscapaciteit door het gebruik van slimme maatregelen.

Het Rijk draagt voor maximaal 40% bij aan het realiseren van stallingsplekken bij stations. Wij zijn als provincie bereid 60% van de totale kosten te vergoeden, afhankelijk van de draagkracht van gemeenten. Uitgangspunt daarbij is de Prognose fietsparkeren bij stations van ProRail. Wij gaan ook actief op zoek naar mogelijkheden om de druk op de fietsenstallingen te verlagen. Wij willen daarvoor innovatieve maatregelen gebruiken.

Niet alleen voldoende stallingsplekken zijn belangrijk op stations, maar ook:

- snelle overstapmogelijkheden (dat betreft de inrichting van het stationsgebied en de haltes);
- goede bewegwijzering;
- herkenbaarheid;
- verlichting;
- OV-fiets of andere deel- en leenfietsystemen;
- oplaadvoorzieningen voor de elektrische fiets;
- beschikbaarheid van informatie voor gebruikers over fietsvoorzieningen op OV-knooppunten.

Op knooppunten komen netwerken van verschillende vormen van vervoer bij elkaar en juist daar moeten we slimme combinaties maken. De combinatie OV en OV-fiets, bijvoorbeeld, is een groot succes. Vooral zakelijke reizigers die niet dagelijks reizen, maken gebruik van de OV-fiets. Wij willen dit soort slimme combinaties stimuleren, zodat de reiziger 'slim' kan reizen. We werken hierin samen met het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten en Smart mobility.

BUS- EN TRAMHALTES

Ook bij bus- en tramhaltes is er een tekort aan fietsenstallingen. In 2019 heeft adviesbureau Vitence onderzoek gedaan naar de tekorten bij bushaltes. Uit dit onderzoek blijkt dat 87 haltes meer dan tien stallingsplekken te weinig hebben. Er zijn op deze locaties in totaal 1.600-2.000 extra stallingsplekken nodig om de komende jaren in de groeiende behoefte te kunnen voorzien. Bij bus- en tramhaltes waar wij het OV (gedeeltelijk) verzorgen (streekvervoer), dragen wij tot maximaal 100% bij aan het oplossen van de tekorten bij de haltes op gemeentelijke grond. Vanaf 2020 pakken we ook de tekorten bij onze eigen haltes en op eigen grond aan.

Voor busstation Lekbrug Vianen hebben wij een regierol en doen we met gemeente Vijfheerenlanden een gebruikersonderzoek. De grootte van dit OV-knooppunt en de bijzondere situatie (het station ligt aan weerszijden van de A12) vragen om een bredere insteek. We werken daarom nauw samen met het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten.

Om gemeenten te helpen bij het realiseren van extra stallingsplekken, willen we (wanneer nodig) praktische projectondersteuning bieden. Denk hierbij aan ondersteuning bij het schrijven van aanvragen en het maken van het ontwerp tot aan het schrijven van de aanbesteding. Tabel 10 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 2: uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar (OV-)knooppunten.

NAAM ONDERDEEL	UITBREIDEN FIETSVOORZIENINGEN OP EN NAAR (OV-)KNOOPPUNTEN
doelstelling	veilig, comfortabel en snel bereikbaar maken van (OV-)knooppunten met de fiets, door te zorgen voor voldoende stallingsmogelijkheden en een hogere vindbaarheid en kwaliteit van de fietsvoorzieningen op OV-knooppunten
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none">- wegbeheerders stimuleren voldoende stallingsplekken te realiseren bij stations en bushaltes waar een tekort is gesignaleerd- aanjagen van realisatie voldoende stallingsmogelijkheden bij stations (zowel door het Rijk geprioriteerde stations als de andere stations in de provincie)- cofinancieringsafspraken maken met NS, ProRail en gemeenten- uitvoeren brede variantenstudie in het kader van U Ned (2019-2020) met NS, ProRail en gemeenten- stimuleren en ondersteunen (waar nodig) van realisatie van stallingsplekken bij bushaltes door gemeenten en zelf plaatsen van stallingsplekken op eigen grondgebied (2019-2021)- gebruikersonderzoek, ontwerp en kwaliteitsverbetering fietsvoorzieningen busstation Lekbrug Vianen- stimuleren verbetering snelle en hoogwaardige overstapmogelijkheden OV-knooppunten en hierbij aansluiten bij Uitvoeringsprogramma's multimodale knooppunten en smart mobility- deelname landelijke werkgroep Fietsparkeren bij stations (Tour de Force/IPO), waar het onderwerp exploitatie van stallingen op de agenda staat
bijdrage	<ul style="list-style-type: none">- maximaal 100% voor stallingsplekken bij bus- en tramhaltes waar tekorten >10 zijn gesignaleerd en waarbij aannemelijk is dat de fiets - vanwege de afstand - in het voor- en natransport wordt gebruikt- afhankelijk van de draagkracht van gemeenten, maximaal 100% van de regionale bijdrage (maximaal 60% van het totaal) aan het tekort aan stallingsplekken op stations volgens de prognoses van ProRail
rol provincie	<ul style="list-style-type: none">- regie, projectvoorbereiding (studies en opstarten projecten), uitvoeren en stimuleren via subsidie
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none">- gemeenten, NS, ProRail, Qbuzz, Syntus en ministerie van I&W- partijen die de reiziger als klant zien (nader te bepalen)- aanhaken bij projecten vanuit GoedopWeg, bereikbaarheid Utrecht Science Park en uitvoeringsprogramma's Openbaar Vervoer, Smart mobility en Multimodale knooppunten

Tabel 10: elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 2: sterke keten.

PROGRAMMAONDERDEEL 2: VERBETEREN VOORZIENINGEN LAST MILE BIJ BEDRIJVENTERREINEN

Veel bedrijventerreinen zijn slecht bereikbaar met de fiets en er ontbreken sociale veiligheidsmaatregelen en goede fietsvoorzieningen. Als wij met gemeenten en bedrijven op werklocaties verbeteringen aanbrengen, wordt de fiets in het woon-werkverkeer aantrekkelijker. Daarom moeten de bereikbaarheid met de fiets een plek krijgen in de plannen voor herontwikkeling van bedrijventerreinen.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen per fiets en OV (last mile) is een essentiële schakel binnen het Regionaal fietsnetwerk. We hebben bij alle gemeenten geïnventariseerd of en welke problemen zij hebben als het gaat om de bereikbaarheid van hun bedrijventerreinen met de fiets. We hebben subsidie beschikbaar gesteld voor gemeenten om de problemen op te lossen. Het aantal aanvragen vanuit gemeenten en bedrijven is echter tot nu toe klein.

In 2019-2020 bekijken we of gemeenten en bedrijven (onder meer via Goedopweg) pilots en acties kunnen opstarten op bedrijventerreinen (met onze ondersteuning). We willen dat werkgevers zich verantwoordelijk gaan voelen voor het bieden van duurzame oplossingen aan hun werknemers. Dit kan zowel met fietsvoorzieningen als fietsdiensten (zoals de app van 'ik fiets') en bij voorkeur in een combinatie. Deze pilots en acties maken een bedrijventerrein aantrekkelijker voor de fietser en stimuleren het fietsgebruik. We werken nauw samen in Goedopweg voor zowel het signaleren van mogelijke projecten en vragen als het uitvoeren van maatregelen. Acties die hieruit voortkomen, kunnen onder verschillende actielijnen vallen en opgepakt worden. Voor infrastructuurle maatregelen kunnen gemeenten vanuit programmaonderdeel 1 cofinanciering ontvangen. Daarnaast bieden we gedragscampagnes aan (zoals 'ik fiets') vanuit actielijn 4.

Wij zien voor onszelf ook een proactieve rol als het gaat om grotere werklocaties waar bereikbaarheid een probleem is, zoals Utrecht Science Park. Eventueel kunnen we deze rol uitbreiden naar Utrecht West en Amersfoort Noord/Centrum. Hierbij kijken we ook specifiek naar de fiets in de keten, waardoor oplossingen vaak over de gemeentegrenzen heen gaan. Hier kunnen wij als regionale partij een verbindende en stimulerende rol vervullen (zie kader).

Fietsbereikbaarheid Utrecht Science Park vanaf regiostations

In 2017 heeft Mobycon met de gemeente Utrecht en omliggende gemeenten, USP-partners, NS en ProRail een onderzoek uitgevoerd naar het stimuleren van het fietsgebruik vanaf regiostations naar Utrecht Science Park (USP). Doel: het ontlasten van Utrecht Centraal. Hieruit is een lijst met maatregelen gekomen (van infrastructuurle voorzieningen tot gedragsmaatregelen). Inmiddels is een groot deel van de maatregelen geïmplementeerd, zoals verbeteringen op fietspaden, aanpassingen aan de borden, verbeteringen in de verlichting en de uitbreiding van stallingsfaciliteiten op station Bilthoven. Een van de verbetermaatregelen is een innovatieproject gericht op deelfietsssystemen van en naar USP (Smart Cycling Futures). Dit project loopt momenteel (eind 2019). De uitkomst ervan bepaalt de brede inzet van het deelfietsstelsel in en om de stad Utrecht. De implementatie van de maatregelen heeft geleid tot afspraken tussen ons en de betrokken gemeenten om het daadwerkelijk gebruik van de verbeterde voorzieningen te stimuleren.

Vanuit de markt komen steeds meer nieuwe diensten en ideeën voor fietsvoorzieningen. Denk aan deelfiets-systemen, leasefietsen, fietsplannen voor bedrijven en mobiele fietsmakers. Voor commerciële diensten geldt dat wij die initiatieven aan de markt overlaten (mede uit het oogpunt van concurrentie). Maar om de uitwerking van deze ideeën te bevorderen, stellen wij een opstartsubsidie beschikbaar en delen wij onze kennis (zie kader over deelfietsssystemen).

Provinciale inzet bij deelfietsssystemen

Wij zien kansen voor deelfietsen wat betreft onder meer de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties. Daarom willen we het gebruiken en aanbieden van deelfietsen voor de last mile tussen OV en werk stimuleren. Wij ondersteunen deelfietsinitiatieven die bijdragen aan de bereikbaarheid van belangrijke werk- en schoollocaties. Wij dragen niet bij aan het opzetten van het systeem van deelfietsen. Wel vergoeden we bijvoorbeeld het gebruik, investeren in de infrastructuur via programmaonderdeel 1 of helpen in de communicatie. Behalve vanuit dit uitvoeringsprogramma Fiets richten wij ons op deelfietsen vanuit de combinatie met het OV. Een oplossing voor de last mile werkt effectiever als meerdere bedrijventerreinen dit samen inzetten en het dus herkenbaarder wordt voor deelnemers. Daarom hebben wij een belangrijke coördinerende rol om verschillende systemen in de provincie te laten samenwerken en daarmee zichtbaarder en effectiever te worden.

Tabel 11 geeft een samenvatting van de elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 2: verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen.

NAAM ONDERDEEL	VERBETEREN VOORZIENINGEN LAST MILE BIJ BEDRIJVENTERREINEN
doelstelling	verbeteren van fietsvoorzieningen naar/op bedrijventerreinen en vergroten van verantwoordelijkheidsgevoel van werkgevers voor het bieden van duurzame mobiliteitsoplossingen aan werknemers
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - stimuleren van verbeteren bereikbaarheid van bedrijventerreinen per fiets door een subsidiebijdrage te verlenen aan (collectieve) diensten en voorzieningen die dit (onderboud) ondersteunen, zoals deelfietsen - regierol in verbeteren bereikbaarheid met de fiets van werklocaties die om gemeenteeverstijgende oplossingen vragen, zoals het ontlasten van het OV van Utrecht Centraal naar USP, door in te zetten op een betere bereikbaarheid met de fiets van regiostations met OV naar USP - stimuleren van opzetten van pilots om werkgevers meer verantwoordelijk te maken voor het bieden van duurzame mobiliteitsoplossingen aan werknemers (aanjagen en subsidieverlener)
bijdrage	maximaal 90% aan projecten die onder andere de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bedrijventerreinen voor fietsers verbeteren
rol provincie	aanjagen en stimuleren via subsidieregeling en regierol op aantal werklocaties die om gemeenteeverstijgende oplossingen vragen
andere partijen (rol/bijdrage)	gemeenten, bedrijven(terreinen), marktpartijen, Goedopweg

Tabel 11: elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 2: verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen.

ACTIELIJN 3: SLIM FIETSEN

Doel van actielijn 3 is om gegevens en feiten te verzamelen. Daarmee willen we zicht krijgen op het effect van maatregelen die we nemen voor de fiets. Meer specifiek: in hoeverre de maatregelen meehelpt aan de veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van de regio. Met die kennis kunnen we vraag en aanbod beter op elkaar afstemmen. Maar er zijn (in vergelijking met bijvoorbeeld de auto) weinig gegevens op het gebied van de fiets beschikbaar, of ze zijn beperkt bruikbaar. We hebben meer en betere fietsdata nodig om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen en om op het fietsgebruik te kunnen sturen. Op die manier kunnen we het mobiliteitssysteem optimaliseren.

Zoals al eerder gezegd: doel is voor Utrecht om dé fietsregio van Europa te worden. Zo willen we Utrecht ook profileren. Dit doen we samen met gemeenten en bedrijven. We willen de huidige positieve aandacht voor 'de fiets' gebruiken om grote stappen te maken voor de fiets. 'De fiets' moet de vanzelfsprekende, aantrekkelijke en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren worden. Daarbij richten we ons op innovaties om fietsgebruik te bevorderen. En we zetten in op samenwerking, kennisontwikkeling en kennisuitwisseling (regionaal, nationaal en internationaal). Het profiel van regio Utrecht moet worden: een (inter)nationaal kennis- en innovatiecentrum op fietsgebied, waar het fijn wonen, werken, studeren en recreëren is, wat maakt dat de regio daardoor een sterke economische concurrentiepositie heeft.

Samengevat is deze actielijn onder te verdelen in twee programmaonderdelen:

1. kennisontwikkeling en slimme toepassingen;
2. netwerken en profilering.

PROGRAMMAONDERDEEL 1: KENNISONTWIKKELING EN SLIMME TOEPASSINGEN

Dit programmaonderdeel gaat over het verzamelen, analyseren en toegankelijk maken van data, over het ontwikkelen van toepassingen met innovatieve technologieën of ideeën en over kennisontwikkeling op en uitwerking van ruimtelijke ontwerp.

DATA

Er is veel behoefte aan feiten over de fiets voor het onderbouwen van activiteiten en projecten op fietsgebied. Het gaat bijvoorbeeld om feiten over het Regionaal fietsnetwerk, veiligheid, de fietser en het gebruik van de fiets. We krijgen onder meer gegevens door te monitoren (monitoringsplan, indicatoren en nulmeting) en data te verzamelen over fietsgebruik (telpunten, fietstelweek) en over de kwaliteit van het netwerk. In de periode 2019-2023 gaan we hiermee verder om de verzamelde data beter te benutten en deze toegankelijk te maken.

Met de data brengen we de kwaliteit van het netwerk (wat betreft vlot, veilig en comfortabel) verder in kaart en brengen we prioriteit aan in de knelpunten. We doen het volgende:

- we onderzoeken de hinder en veiligheid op de fietspaden, we zetten daarvoor de breedte van de fietspaden op het netwerk af tegen de intensiteit van het gebruik (aantal fietsers);
- we onderzoeken de registraties van de ambulances (veiligheid.nl) over ongevallen op het Regionaal fietsnetwerk;
- we onderzoeken de 20.000 klachten over verkeersveiligheid bij RTV Utrecht (bron: LocalFocus);
- we onderzoeken de wachttijden voor de fietsers op kruispunten;
- om te bepalen welke knelpunten we het eerst moeten aanpakken, is de intensiteit van het gebruik op die plek een belangrijk criterium.

We brengen het fietsgebruik steeds verder in kaart. Het gaat dan aantallen, herkomst en bestemmingen en fietsgedrag. We stellen bijvoorbeeld vaste en tijdelijke telpunten in. We brengen het reisgedrag in de provincie beter in kaart door het ODIN-onderzoek (Onderweg in Nederland) uit te breiden. We passen nieuwe technieken toe om data te verzamelen, zoals de Snuffelfiets (fietsers verzamelen mobiele data) en data die we verzamelen vanuit de campagne 'ik fiets'. Er is ruimte voor experimenten en nieuwe manieren van data verzamelen. De data moet een bijdrage leveren aan de effectiviteit van het fietsbeleid of aan het aantonen of meten van de effectiviteit. Bij de effectiviteit gaat het niet alleen om wat onze inzet oplevert op het gebied van fietsen. Het gaat ook om het effect van het fietsgebruik op de provincie en haar inwoners.

50% van de verplaatsingen onder de 15 kilometer per fiets

Wij hebben als doel om het fietsgebruik fors te stimuleren. Om de toename van fietsgebruik te kunnen monitoren, is een concretisering nodig van het begrip 'fietsgebruik' en van de ambitie. In het Coalitieakkoord (2019-2023) hebben we de ambitie uitgesproken dat in 2023 50% van de ritten onder de 15 kilometer per fiets wordt afgelegd. Hiermee is het begrip 'fietsgebruik' concreet en de ambitie meetbaar. Deze ambitie is de basis van dit uitvoeringsprogramma. In dit programmaonderdeel willen we te weten komen hoeveel ritten (procentueel) onder de 15 kilometer per fiets worden afgelegd. Dit vraagt om een uitbreiding van de ODIN-steekproef voor de provincie Utrecht. Een ODIN-onderzoek is een doorlopend onderzoek van de mobiliteit onder de burgers aan de hand van enquêtes.

TOEPASSINGEN

Wij stimuleren en ondersteunen slimme toepassingen op fietsgebied. Het gaat om toepassingen die gericht zijn op:

- kennisdeling;
- het verbeteren van de veiligheid en kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk;
- doorstroming en verminderen wachttijden bij VRI's;
- het stimuleren van het fietsgebruik;
- de bijdrage die de fiets kan leveren aan klimaatbeheersing en de gezondheid van mens en omgeving.

Veel is mogelijk met slim inzetten van innovaties in verkeersmanagement. We werken hierin nauw samen met het programmteam Smart mobility. In tabel 12 staan enkele slimme toepassingen die op de planning staan. We voeren die niet alleen uit maar samen met de markt en kennisinstellingen.

TOEPASSING	TOELICHTING
online dashboard	Ontwikkelen van een publieksvriendelijk dashboard in samenwerking met het kennisinstituut BUAS. Met een online dashboard presenteren we beschikbare data op een toegankelijke manier. Planning is dat het dashboard in het eerste kwartaal van 2020 online gaat en we het in de loop van de programmaperiode aanvullen.
BRUTUS fietsverkeersmodel	Vast onderdeel van het uitvoeringsprogramma blijft het BRUTUS fietsverkeersmodel. We breiden het model uit met prognosejaar 2030, zodat inzichtelijk wordt welke invloed bepaalde plannen en maatregelen hebben op fietsroutes, het fietsgebruik en de reistijd. We stellen het fietsverkeersmodel breed beschikbaar, zodat ook gemeenten het kunnen gebruiken voor hun fietsbeleid en fietsprojecten.
Schwung	In 2019 is de communicatie- en gedragscampagne 'ik fiets' gestart (zie actielijn 4). Onderdeel van de campagne is de app 'ik fiets'. Alle verkeerslichten die gekoppeld zijn aan de Schwung-services herkennen de mobiel met de app. Hierdoor is het mogelijk (afhankelijk van de voorkeurs- en voorrangskonfiguratie per verkeerslicht) voor de app-gebruikers om eerder en/of langer 'groen' te genereren. Deze innovatieve aanpak kan zorgen voor verhoogd gebruik en verhoogde tevredenheid van de deelnemers aan de 'ik fiets'-campagne. Ook is de Schwung bij uitstek geschikt voor toepassingen bij het realiseren van en communiceren over de snelfietsroutes. Wij zijn de eerste provincie die de faciliteit op alle in de provincie aanwezige verkeerslichten beschikbaar heeft. Het past daarmee uitstekend bij onze ambities en doelstellingen om de fietsregio van Europa te worden.
de Snuffelfiets/ Sniffer Bike	De Snuffelfiets/Sniffer Bike is een goed voorbeeld van onze integrale benadering van burgerparticipatie, milieubeleid en mobiliteitsbeleid. Het project is nu al een succes dat andere provincies en landen inspireert. In 2020 wordt het project Snuffelfiets afgerond: 500 fietsers hebben dan een jaar lang de luchtkwaliteit van hun dagelijkse route gemeten. De gegevens zijn openbaar, waarmee bedrijven, start ups en elke andere partij toepassingen kunnen maken, zoals een groene-fietsrouteplanner.
fietsen voor minder hinder	We ontwikkelen een softwarefaciliteit waarin naast meldingen van werkzaamheden en omleidingsroutes ook fietscapaciteit en -routes zichtbaar zijn. Dit project 'fietsen voor minder hinder' pakken we op in samenwerking met het uitvoeringsprogramma smart mobility. Doel is om het fietsgebruik te stimuleren tijdens werkzaamheden aan wegen.
Fietspad van de toekomst	In ons voornemen om de fietsregio van Europa te worden, creëren we ruimte om te experimenteren op het 'Fietspad van de toekomst' langs de N225. We betrekken hierbij kennisinstellingen, marktpartijen en gemeenten. We zetten een prijsvraag uit die moet resulteren in drie pilots in 2020. Streven is toe te werken naar een regionaal innovatieplatform 'Fietspad van de toekomst' waar kennisinstellingen, markt en overheid elkaar vinden.

Tabel 12: slimme toepassingen voor het verzamelen van gegevens over de fiets.

RUIMTELIJK ONTWERP

Behalve op technologische innovaties richten wij ons ook op het ruimtelijk ontwerp. Voorbeelden daarvan zijn de belijning en bewegwijzering (wayfinding) van snelfietsroutes. Wij zoeken hier de samenwerking met relevante belanghebbenden (zoals de Bewegwijzeringdienst en CROW) en andere provincies (Noord-Brabant en in Tour de Force-verband).

Samen met belanghebbenden, adviesraden, andere provincies (al dan niet in Tour de Force-verband) en het Rijk bekijken we nog een aantal zaken. Ten eerste: de plek op de weg waar de speed pedelec moet gaan rijden. Ten tweede: de (on)wenselijkheid van gezamenlijk gebruik van parallelwegen door zowel de fiets als landbouwverkeer. De grote uitbreiding van de voorzieningen voor de fiets en het OV vraagt in U Ned-verband en provinciebreed om een nadere uitwerking. Tot slot gaan we onderzoeken hoe de verbindingen die we aanleggen voor het recreatief fietsgebruik, het utilitaire fietsgebruik (dus het gebruik voor de dagelijkse ritjes naar het werk, school en winkels) kunnen versterken en vice versa. Tabel 13 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 3: kennisontwikkeling en slimme toepassingen.

NAAM ONDERDEEL	KENNISONTWIKKELING EN SLIMME TOEPASSINGEN
doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - het kunnen inzetten van data voor besluitvorming over implementatie van maatregelen - het ontwikkelen en kunnen toepassen van nieuwe methodes en technieken - het inzicht krijgen in het oplossend vermogen van fietsmaatregelen voor de veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van de regio en de bijdrage die de fiets kan leveren aan gezondheid, duurzaamheid en klimaat
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - verder in kaart brengen van de kwaliteit van het netwerk op vlot, veilig en comfortabel gebruik en daaruit volgend verdere prioritering - verzamelen van data over gebruik (aantallen, gedrag en tevredenheid) - stimuleren en faciliteren van toepassingen, waaronder een gebruiksvriendelijk dashboard van regionale fietsgegevens - Fietspad van de toekomst: van prijsvraag en pilots tot invoering - uitwerken van ontwerprichtlijnen, ruimtelijke vraagstukken, schaalprong voor de fiets en OV met bijbehorende ruimtelijke keuzes en andere integrale ruimtelijke vraagstukken
bijdrage	maximaal 90% aan met name vernieuwende toepassingen en innovaties
rol provincie	<ul style="list-style-type: none"> - data verzamelen, onderzoeken en ontsluiten van informatie - stimuleren van innovaties, met partners - ontwerpen
andere partijen (rol/bijdrage)	<ul style="list-style-type: none"> - gemeenten en partijen als Fietsersbond, ANWB (CylceRAP, STAR), EBU, partners in regionaal verkeersmanagement, kennisinstellingen, CROW en Nationale Bewegwijzeringdienst

Tabel 13: elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 3: kennisontwikkeling en slimme toepassingen.

PROGRAMMAONDERDEEL 2: NETWERKEN EN PROFILERING

Om de fietsregio van Europa te worden, zijn innovatie, samenwerking en profilering nodig. Het gaat voor ons bij die fiets niet alleen over bereikbaarheid, maar ook over gezondheid, leefbaarheid, kansen, gelijkheid en geluk. We richten ons dus op het onderhouden van de kennisagenda, afspraken maken over kennisontwikkeling, delen van kennis binnen en buiten het provinciale netwerk en stimuleren van nieuwe ontwikkelingen.

We creëren mogelijkheden om kennis op fietsgebied te delen met relevante partijen uit ons netwerk. Via (bestaande) netwerken organiseren we activiteiten voor kennisdeling en brengen we kennis in. Denk aan het (mede)organiseren van netwerkbijeenkomsten, ontwerpateliers en fietsveiligheidsbijeenkomsten met gemeenten. We vormen de schakel tussen onderzoeksinstellingen, professionele fietsnetwerken, markt en regio. Hierbij gaat het naast mobiliteit ook om de fiets in sport, recreatie, economie en gezonde leefomgeving.

De ambitie om van Utrecht de fietsregio van Europa te maken, is een relatief nieuwe ambitie en vraagt om nadere uitwerking. De Utrecht Bike Community (UBC) speelt hierbij een belangrijke rol. De UBC is een initiatief van ons en een aantal andere partijen. Het is hét fietsplatform voor en door professionals in de regio. Hier kunnen de professionals rondom het fietsen elkaar vinden, informeren, inspireren en versterken. Inmiddels zijn meer dan zeshonderd mensen aangesloten bij het netwerk. Het is de bedoeling dat andere partijen (de deelnemers) de UBC de komende jaren steeds meer gaan dragen. Het doel is om de UBC beter in te zetten voor het delen van kennis en het profileren van Utrecht als fietsregio.

Behalve met fietsprofessionals willen we onze kennis ook delen met raden, bestuur én inwoners van de provincie. Door het fietsverhaal van de provincie te communiceren naar de inwoners, dragen we bij aan de trots op Utrecht als dé fietsregio van Europa. Daarmee stimuleren wij mensen ook om de fiets meer te gebruiken. Hierbij haken we aan op evenementen (start van de Vuelta in 2020), campagnes ('ik fiets'), initiatieven (033opdefiets en Nieuwegein Fietst!) en mijlpalen (zoals opening van de snelfietsroutes). Ook op internationaal en landelijk niveau delen en ontwikkelen we kennis. Dit doen we door actief deel te nemen aan verschillende netwerken en evenementen, waaronder CROW, Dutch Cycling Embassy, Tour de Force, Nationaal Fietscongres en Velocity.

Op Europese schaal liggen er kansen op het gebied van profilering van onze provincie als Europese fietsregio. Dat is ook in lijn met Utrecht 2040. Dit is een netwerk van bedrijven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die werken aan een visie voor Utrecht in 2040. Door deelname aan Europese projecten en samenwerking binnen Europese netwerken (zoals Dutch Cycling Embassy en European Cycling Federation) kunnen wij onszelf goed op de kaart zetten. Wij gaan actief op zoek naar Europese partners om mee samen te werken. En we willen ons aansluiten bij consortia (organisaties met een tijdelijke bundeling van kennis en krachten om een groot project te realiseren) 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 onder meer Europese kansen voor projecten rondom smart mobility (ITS, big data), langeafstands- en snelfietsroutes, bereikbaarheid van belangrijke werklocaties per fiets en gedragsverandering. Belangrijke voorwaarde voor het Europese pad is dat de provinciale capaciteit deze inzet toelaat. Ook is het belangrijk dat de deelnemers de opbrengst van deelname aan deze projecten, netwerken en congressen intern delen. Zodat deze kennis verder wordt verspreid binnen de provincie. Tabel 14 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 3: netwerken en profilering.

NAAM ONDERDEEL	KENNISONTWIKKELING EN SLIMME TOEPASSINGEN
doelstelling	profilering van de provincie Utrecht als dé fietsregio van Europa, door het versterken van de samenwerking en kennisuitwisseling met inwoners, fietsprofessionals, kennisinstellingen, overheid en markt, zowel binnen als buiten de provincie
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - uitwerken van Utrecht als dé fietsregio van Europa in een actieplan en communicatiestrategie - delen van kennis via ontwerpcafés, netwerk- en veiligheidsbijeenkomsten voor gemeenten en belanghebbenden - verstevigen van Utrecht Bike Community - proactieve betrokkenheid bij landelijke (kennis)netwerken
bijdrage	maximaal 90% aan met name het opbouwen van communities en netwerken en projecten die Utrecht als dé fietsregio van Europa ondersteunen
rol provincie	faciliteren, stimuleren en participeren, kennismakelaar
andere partijen (rol/bijdrage)	kennisinstellingen, Utrecht Bike Community, Economic Board Utrecht, Goedopweg, Fietsersbond, Dutch Cycling Embassy, Tour de Force, CROW, etc.

Tabel 14: elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 3: netwerken en profilering.

ACTIELIJN 4: GEZOND EN VEILIG FIETSGEDRAG

In actielijn 4 richten we ons op het stimuleren van (veilig) fietsgebruik, door het inruilen van de auto of het OV voor de fiets aantrekkelijker te maken. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is allereerst dat de infrastructuur en de voorzieningen bij OV-knooppunten en in de first en last mile goed zijn. Hieraan werken we in actielijn 1 en 2. Ook is het belangrijk dat de fietser vlot en veilig kan doorfietsen. Daarvoor zijn innovaties op het gebied van veiligheid en doorstroming van belang. Hierin voorziet actielijn 3.

Ondanks het feit dat de basis goed is, heeft een aantal groepen mensen een extra impuls nodig om op de fiets te stappen. Drempels om over te stappen op de fiets kunnen liggen in cultuur, gewoontegedrag, groepsdruk en sociale conventies, onbekendheid met het fietsen, ervaren reistijd, de aangeboden faciliteiten op de eindbestemming of woon-werkvergoedingen. De activiteiten binnen deze actielijn richten zich dan ook op deze aspecten.

Wij zien kansen om het fietsgebruik te vergroten. Vooral in de korte afstanden naar het werk is nog winst te behalen. Door de verjonging van het gebruik van de elektrische fiets zien bepaalde doelgroepen de fiets als een steeds aantrekkelijker vervoermiddel voor het dagelijks gebruik. De e-bike en speed pedelec bieden de reiziger bovendien de mogelijkheid om sneller grotere afstanden op de fiets af te leggen.

Bij de langere afstanden zien wij kansen in het voor- en natransport. Ook zien we kansen bij specifieke doelgroepen, zoals inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond, nieuwe Nederlanders, basisschoolkinderen en ouderen.

Samengevat is deze actielijn onder te verdelen in twee programmaonderdelen:

1. stimuleren utilitair fietsgebruik;
2. stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen.

PROGRAMMAONDERDEEL 1: STIMULEREN UTILITAIR FIETSGEBRUIK

Wij willen het fietsen in het algemeen stimuleren en in het bijzonder voor de ritten vanuit de omliggende kernen naar de economische kerngebieden en stedelijke centra. De in 2019 gestarte regionale campagne 'ik fiets' vormt hiervoor de basis. Deze campagne omvat allerlei lokale activiteiten om het fietsen te stimuleren: een weeklang een e-bike of speed pedelec uitproberen, korting op de prijs van een e-bike of een app om fietspunten te sparen. Hierin werken we samen met lokale projecten (zoals Nieuwegein Fietst!, 033opdefiets en Utrecht Fietst!). Ook houden we gerichte promotieacties (bijvoorbeeld om de snelfietsroutes te promoten). De campagne 'ik fiets' richt zich op utilitair fietsverkeer: woon-werk, woon-school, woon-winkel, woon-sportclub, woon-horeca, enzovoort. Doel van de campagne is om minimaal 10.000 unieke deelnemers te realiseren. Dit doel hebben we afgeleid van het landelijke doel om 200.000 mensen uit de auto en op de fiets te krijgen.

We werken in GoedopWeg samen met de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Rijkkilometer. GoedopWeg werkt bijvoorbeeld (in het programma U Ned) aan een doelgroepgerichte aanpak om de druk in de spits te verminderen. Het doel is om mensen die afstanden korter dan 15 kilometer afleggen, uit de auto, uit de spits en op de fiets te krijgen. Een ander project van GoedopWeg is het MaaS-project in Leidsche Rijn. MaaS staat voor Mobility as a Service: een app om de reis van deur tot deur te regelen, met informatie over alle mogelijke vervoermiddelen, zoals over de deelfietsen van Donkey Republic. Verder staan er projecten op stapel voor studenten en om drukke fietspaden te ontlasten. De verbinding met de campagne 'ik fiets' is daarin duidelijk.

We sluiten daarnaast aan op evenementen en momenten die de effecten van maatregelen vergroten. Een voorbeeld hiervan is de Vuelta (ronde van Spanje) die in 2020 in Utrecht van start gaat. Daarbij creëren we Vuelta-fietshubs op centrale plekken langs de route van de Vuelta. Op deze hubs zijn allerlei fietsactiviteiten voor jong en oud. De verbinding met de campagne 'ik fiets' is ook daar duidelijk aanwezig.

Wij zien in de werkgever een belangrijke partij om duurzame mobiliteit en daarin het fietsgebruik te stimuleren. GoedopWeg werkt aan een aanpak via doelgrepen, onder wie de werkgevers. Adviseurs stimuleren werkgevers om duurzame oplossingen voor het woon-werkverkeer aan de werknemers aan te bieden, inclusief fietsmaatregelen. Vanuit dit uitvoeringsprogramma Fiets kunnen we ondersteuning bieden aan werkgevers die hun werknemers op de fiets willen krijgen. Ook kan de werkgever de campagne 'ik fiets' hierbij gebruiken. Tabel 15 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 4: stimuleren utilitair fietsgebruik.

NAAM ONDERDEEL	STIMULEREN UTILITAIR FIETSGEBRUIK
doelstelling	stimuleren van het utilitair fietsgebruik
omschrijving aanpak	- regionale gedragscampagne 'ik fiets' - integrale aanpak regionale campagnes, lokale initiatieven, werkgeversaanpak en evenementen
bijdrage	maximaal 90% aan projecten die het utilitair fietsgebruik stimuleren
rol provincie	participeren en stimuleren
andere partijen (rol/bijdrage)	GoedopWeg, gemeenten, lokale initiatieven (zoals 033opdefiets en Nieuwegein Fietstl)

Tabel 15: elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 4: stimuleren utilitair fietsgebruik.

PROGRAMMAONDERDEEL 2: STIMULEREN FIETSGEBRUIK SPECIFIEKE DOELGROEPEN

In onze benadering van specifieke doelgroepen werken wij samen met gemeenten, professionals, belangengroeperingen en andere belanghebbenden. Zo willen wij het (veilig) fietsgebruik rondom scholen en bij specifieke doelgroepen zoals nieuwe Nederlanders en ouderen, stimuleren. Hierbij zoeken we onder meer aansluiting met het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, het onderwijs en gezondheidsprogramma's. Daarbij zetten wij ook ambassadeurs in: actieve deelnemers/fietsers, die de sociale norm beïnvloeden en zorgen voor de beste mond-tot-mondreclame voor het activeren van nieuwe deelnemers. Wij signaleren en starten projecten op die bijdragen aan het fietsgebruik bij specifieke doelgroepen. In tabel 16 staan de doelgroepen die wij actief stimuleren om te gaan fietsen en de aanpak die wij daarbij kiezen.

DOELGROEP	BESCHRIJVING EN AANPAK
basisschoolkinderen	Sommige kinderen (met name in achterstandswijken in grotere gemeenten) bezitten niet voldoende fietsvaardigheden om veilig en met plezier te kunnen fietsen. Ook ontbreekt het soms aan betrouwbare en veilige fietsen. In opdracht van ons zijn in vier Utrechtse steden (Utrecht, Amersfoort, Nieuwegein, Veenendaal) in het schoolseizoen 2018-2019 een aantal fietsstimuleringsactiviteiten uitgevoerd, gericht op kinderen die een 'extra steuntje in de rug' kunnen gebruiken. Na een uitgebreide evaluatie begin zomer 2019 hebben we gekeken of en zo ja op welke manier we hier een vervolg aan geven. Belangrijke punten daarbij zijn de betrokkenheid van ouders, het al dan niet overvragen van scholen met 'lespakketten' gericht op fiets- en verkeersveiligheid (slim combineren) en de beschikbaarheid van fietsen.
nieuwe Nederlanders	Nieuwe Nederlanders (asielzoekers, statushouders, inwoners van niet-westerse komaf, etc.) hebben baat bij het zelfstandig kunnen fietsen. Dat bevordert hun sociale inclusiviteit, vitaliteit, autonomie en mobiliteit. De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel, dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Toch zijn er groepen mensen die niet beschikken over een fiets en/of die niet of nauwelijks hebben geleerd om te fietsen. Als ze ook geen andere vervoermiddelen hebben, hebben ze meer moeite om werk en school te bereiken. In 2018-2019 zijn in onze opdracht in een aantal Utrechtse gemeenten en in twee Utrechtse asielzoekerscentra activiteiten georganiseerd om het fietsgebruik te stimuleren. Uit de evaluatie is gebleken dat de grootste uitdaging is om voldoende vrijwilligers te vinden om de activiteiten voort te zetten. De rol die wij hierin kunnen spelen, is dat wat in grotere steden plaatsvindt ook bij kleinere gemeenten landt.
ouderen	Vanuit het oogpunt van vitaliteit en autonomie is het belangrijk dat mensen in staat zijn om tot op hoge leeftijd te blijven fietsen. En dat doen ze ook. Maar senioren krijgen wel steeds vaker eenzijdige fietsongevallen (vallen met de fiets of ergens tegenaan fietsen). Om senioren te stimuleren vooral veilig te blijven fietsen, heeft het ministerie van I&W het programma Doortrappen ontwikkeld. Dit communicatie- en gedragsprogramma implementeren we nu. Samen met het programma verkeersveiligheid ondersteunen we gemeenten om 'Doortrappen-gemeente' te worden. De verwachting is dat er in 2020 zes Utrechtse Doortrappen-gemeenten van start zijn gegaan. In de daaropvolgende jaren is het doel telkens vier gemeenten te laten aansluiten. Elke gemeente ondertekent daarvoor een intentieovereenkomst. Financiering van Doortrappen-activiteiten vindt plaats vanuit het Rijk (communicatie) en vanuit ons. Betrokken gemeenten staan aan de lat voor het leveren van uren voor de gemeentelijke coördinatie.

Tabel 16: actief te stimuleren doelgroepen.

Tabel 17 geeft een overzicht van de elementen van het programmaonderdeel 2 van actielijn 4: stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen.

NAAM ONDERDEEL	STIMULEREN FIETSGEBRUIK SPECIFIEKE DOELGROEPEN
doelstelling	stimuleren van meer en veilig fietsgebruik bij de doelgroepen basisschoolkinderen, nieuwe Nederlanders en ouderen
omschrijving aanpak	- stimuleren van (veilig) fietsgebruik rondom scholen - inclusieve aanpak voor nieuwe Nederlanders - implementeren van het programma Doortrappen - stimuleren van fietsgebruik onder specifieke doelgroepen
bijdrage	maximaal 90% aan projecten die het fietsgebruik van specifieke doelgroepen stimuleren
rol provincie	participeren en stimuleren
andere partijen (rol/bijdrage)	- gemeenten, scholen, sport-, recreatie- en gezondheidssector en andere partijen die toegang hebben tot bepaalde doelgroepen - gebruikers voor pilots en onderzoek

Tabel 17: elementen van het programmaonderdeel 1 van actielijn 4: stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen.

PROJECTEN

In tabel 18 staat een overzicht van projecten die we de komende jaren gaan uitvoeren of die nog op stapel staan. Logischerwijs is dit overzicht verder in de tijd minder concreet.

	PLANNING				
	2020	2021	2022	2023	LATER
ACTIELIJN 1: REGIONAAL FIETSNETWERK - VLOT, VEILIG EN COMFORTABEL					
invulling geven aan schaa sprong Fiets voor de (middel)lange termijn in het kader van U Ned (Mirt)					
1.1. kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - overige wegbeheerders					
aanjagen, subsidiëren en praktische ondersteuning					
fietsbrug over A12 bij Bunnik					
GS-besluit/bestuursovereenkomst					
realisatie					
fietsbrug over de Lek bij Vianen A27 (snelfietsroute Vianen-Houten)					
bestuursovereenkomst					
realisatie					2029
1.2. kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk - provinciale assets					
verbeteren verlichting/veilige oversteken/aanpak parallelwegen					
N410 Houten-Odijk - aanleg fietspad					
GS-besluit/bestuursovereenkomst					
realisatie					
1.3. verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit					
snelfietsroute Amersfoort-Utrecht					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
snelfietsroute Veenendaal-Utrecht					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
snelfietsroute IJsselstein-Utrecht					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
snelfietsroute Woerden-Utrecht					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					

	PLANNING				
	2020	2021	2022	2023	LATER
snelfietsroute Amersfoort-Bunschoten-Spakenburg					
intentieovereenkomst					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
snelfietsroute Amersfoort-Veenendaal					
intentieovereenkomst					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
snelfietsroute Amersfoort-Soest-Baarn-Hilversum					
intentieovereenkomst					
uitvoeringsovereenkomst					
aanbesteding					
realisatie					
uitwerken meerjarenprogramma snelfietsroutes					
verdere verkenning Dom-Dam route in samenwerking met Rijkswaterstaat en gemeenten					
verdere verkenning snelfietsroute Vianen-Houten (fietsverbinding en fietsbrug over het ARK)					
ACTIELIJN 2: STERKE KETEN					
2.1. uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar (OV) knooppunten en bij HOV haltes					
realisatie stallingsplekken op stations					
uitvoer brede variantenstudie in het kader van U Ned					
realisatie stallingsplekken bij eigen bushaltes					
realisatie stallingsplekken bij bushaltes andere wegbeheerders					
gebruikersonderzoek, ontwerp en kwaliteitsverbetering bustation Lekbrug Vianen					
snelfietsroute Amersfoort-Bunschoten-Spakenburg					
2.1. verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen					
realisatie stallingsplekken op stations					
uitvoer brede variantenstudie in het kader van U Ned					
ACTIELIJN 3: SLIM FIETSEN					
3.1. kennisonwikkeling en slimme toepassingen					
data					
studie breedte fietsvoorzieningen in relatie tot fietsintensiteiten	ntb				
studie Ambulanceregistraties (veiligheid.nl) op het Regionaal fietsnetwerk					

	PLANNING				
	2020	2021	2022	2023	LATER
analyseren en verwerken 20.000 klachten verkeersveiligheid RTV Utrecht (LocalFocus)	ntb				
studie wachttijden op kruispunten	ntb				
uitrol meetnet					
BRUTUS verkeersmodel aanvullen met prognosejaar 2030					
toepassingen					
ontwikkelen gebruiksvriendelijk dashboard inclusief vullen (BUAS)					
Snuffelfiets uitrol					
uitrol Schwung - groen voor fietsers					
Fietsen voor minder hinder	ntb				
Fietspad van de toekomst					
prijsvraag					
experimenteeruimte creëren - uitrol drie pilots					
innovatieplatform					
kennisontwikkeling					
gecombineerd gebruik parallelwegen - oplossingen voor fiets en landbouwverkeer	ntb				
aantrekkelijke en gezonde fietsroutes (utilitair, recreatief)	ntb				
inpassing fietsinfrastructuur natuurgebieden	ntb				
uitwerken en toepassen mkba (fiets en multimodaal)	ntb				
ontwikkelen landelijke norm bewegwijzering en belijning snelfietsroutes					
3.2. netwerken en profilering					
invulling Utrecht, fietsregio van Europa (plan van aanpak)					
Utrecht Bike Community goes private (minimaal 50% van budget UBC is van private partners)					
samenwerking Tour de Force en kennisuitwisseling					
ACTIELIJN 4: GEZOND EN VEILIG FIETSGEDRAG					
4.1. stimuleren utilitair fietsgebruik					
regionale 'ik fiets' campagne					
4.2. stimulering fietsgebruik specifieke doelgroepen					
vervolg stimuleringsproject basisschoolkinderen					
vervolg stimuleringsproject Nieuwe Nederlanders					
Start Doortrappen					

Tabel 18: planning uit te voeren projecten.

3. HOE?

Dit uitvoeringsprogramma moet met zijn acties bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk en bijhorende voorzieningen en aan het stimuleren van meer fietsgebruik. Voor de periode 2019-2023 is daarvoor bijna € 95 miljoen beschikbaar voor investeringen, bijdragen en uitvoeringskosten. In dit hoofdstuk zijn de te maken kosten indicatief naar jaarschijven verdeeld. De daadwerkelijk bestedingen worden aangepast en vastgesteld via de planning en control cyclus en de daarbij behorende Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit. Om uitvoering te kunnen geven aan het programma is voldoende capaciteit nodig. Hiervoor is jaarlijks ruim € 2,5 miljoen aan apparaatkosten beschikbaar gesteld. In dit hoofdstuk staat een capaciteitsraming die nodig is om uitvoering te kunnen geven aan het uitvoeringsprogramma Fiets. Daarnaast geeft het een toelichting op de monitoring en evaluatie van dit uitvoeringsprogramma.

FINANCIËN

Tabel 19 geeft een overzicht van het geplande kasritme voor de periode 2020-2023. De kosten staan onderverdeeld naar de actielijnen in dit uitvoeringsprogramma.

BEDRAGEN IN EURO	2020	2021	2022	2023	TOTAAL
Subtotaal investeringen	1.000.000	2.500.000	7.325.000	11.900.000	22.725.000
Subtotaal bijdragen	10.400.000	14.200.000	13.550.000	18.725.000	56.875.000
Subtotaal beleidsuitvoering	3.718.000	€2.568.000	2.643.000	2.413.000	11.342.000
Totaal 2019-2023	15.118.000	19.268.000	23.518.000	33.038.000	90.942.000
1. Regionaal fietsnetwerk					
Investeringen provinciale assets	1.000.000	2.000.000	4.000.000	4.000.000	11.000.000
Investeringen snelfietsroutes	0	500.000	3.325.000	7.900.000	11.725.000
Bijdragen RFN incl Quick wins	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	16.000.000
Bijdragen snelfietsroutes	4.500.000	7.300.000	7.000.000	12.000.000	30.800.000
Beleidsuitvoering	940.000	350.000	300.000	300.000	1.890.000
2. Sterke keten					
Bijdragen	1.500.000	2.500.000	2.150.000	2.325.000	8.475.000
Beleidsuitvoering	350.000	200.000	100.000	€ 50.000	700.000
3. Slim fietsen					
Bijdragen	200.000	200.000	200.000	200.000	800.000
Beleidsuitvoering	1.353.000	788.000	663.000	683.000	3.487.000
4. Gezond en veilig fietsgedrag					
Bijdragen	200.000	200.000	200.000	200.000	800.000
Beleidsuitvoering	300.000	480.000	880.000	680.000	2.340.000
Algemeen					
Bijdragen	125.000	100.000	50.000	50.000	325.000
Beleidsuitvoering	500.000	500.000	500.000	500.000	2.000.000
Communicatie en monitoring	150.000	150.000	150.000	150.000	600.000

Tabel 19: begroting uitvoeringsprogramma Fiets.

Toelichting op tabel 19:

- investeringen = Meerjaren Investerings Programma, uitgave op het moment van realisatie
- bijdragen = (subsidie)bijdragen aan derden, uitgave op het moment van beschikking of - in geval wij de uitvoerende partij zijn - realisatie
- uitvoeringskosten = kosten voor onderzoek en uitvoering

Het kasritme is opgesteld op basis van de geplande activiteiten en projecten per actielijn en programma-onderdeel. Voor wat betreft een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk is uitgegaan van een vast bedrag per jaar (€ 4 miljoen), waarvoor we jaarlijks samen met alle gemeenten een projectenlijst opstellen. Prioritering gebeurt aan de hand van de uitkomsten van de knelpuntenanalyse. De knelpuntenanalyse en de gewenste maatregelen zijn in 2018-2019 bij de gemeenten geïnventariseerd. Kosten en planning van de te

nemen maatregelen zijn echter lang nog niet altijd bekend. Samen met gemeenten brengen we dit komende programmaperiode beter in beeld zodat we met hen verder vooruit kunnen plannen en sturen. De financiering van kosten intensieve maatregelen zoals kunstwerken kunnen we dan ook beter in de planning meenemen dan nu nog mogelijk is.

Ten aanzien van de snelfietsroutes is een rekenmethode gebruikt van € 500.000 per kilometer. Dit omdat we pas een concretere inschatting kunnen maken wanneer er een voorontwerp is. Kunstwerken zijn - wanneer er geen voorontwerp is gemaakt - nog niet mee genomen in de begroting. Per snelfietsroute wordt de financiële haalbaarheid steeds aan bestuur ter besluitvorming voorgelegd.

Binnen de actielijnen 3 (slim fietsen) en 4 (gezond en veilig fietsgedrag) worden voornamelijk projecten uitgevoerd (uitvoeringskosten). Denk aan de ontwikkeling van een dashboard en het meetnet, de toepassing van Schwung, de Utrecht Bike Community, het Fietspad van de Toekomst en de ik fiets gedragscampagne. Toch reserveren we een bedrag van gemiddeld € 100.000 per jaar per programmaonderdeel om projecten van derden te kunnen subsidiëren. Op deze manier maken we het mogelijk voor bijvoorbeeld gemeenten of instanties om succesvolle pilots binnen hun eigen gemeenten te implementeren.

Vanwege de toename van het budget voor Fiets zijn de uitvoeringskosten per jaar hoger om ook daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan de extra opgave en om gemeenten praktisch te kunnen ondersteunen. Risico's die tot vertraging en dus onderbesteding kunnen leiden, vooral bij infrastructurele projecten, zijn onder meer:

- onvoldoende (snelheid in het werven van) personeel;
- onvoldoende mogelijkheid voor (financiering en capaciteit) en/of prioriteit van derden (onder meer andere wegbeheerders) om te investeren en realiseren;
- weerstand bewoners en derden, procesgang Raad van State;
- benodigde onderzoek, (grond)aankopen en bestemmingsplanwijzigingen;
- binnenstedelijke of infrastructurele plannen die tegelijkertijd spelen;
- wet- en regelgeving zoals PAS en PFAS.

Met dit uitvoeringsprogramma Fiets beheersen we een aantal risico's door:

- Toevoegen van het aantal fte aan programmateam. Belangrijk is ook om in staat te zijn personeel voor tijdelijk aan te kunnen nemen en zelfs in te huren. De markt is krap en veel expertise zit bij adviesbureaus. De looptijd van het programma is ook beperkt en mensen werken liever vanuit een zekere positie bij een bureau tijdelijk bij de provincie aan een programma, dan dat ze voor tijdelijk een contract met de provincie aangaan.
- Vervullen van een regierol bij een aantal projecten met prioriteit, waaronder zeven snelfietsroutes en de fietsverbinding en -brug over de A12 van Houten naar Bunnik.
- Verhogen van de subsidiepercentages voor infrastructurele maatregelen met prioriteit, invoeren subsidierondes en het wegnemen van de subsidieplafonds. De uitwerking van de nieuwe subsidieregeling uitvoeringsprogramma Fiets vindt plaats begin 2020. Totdat de nieuwe subsidieregeling ingaat, blijft de subsidieregeling Realisatieplan Fiets van kracht. Voor een aantal barrières, missing links en snelfietsroutes met hoge prioriteit willen we maatwerk kunnen bieden in de bijdrage die we leveren wanneer de situatie daarom vraagt. Standaard hanteren we voor infrastructurele maatregelen een bijdrage van 50 tot 65%.
- Bieden van praktische ondersteuning aan gemeenten bij projecten met prioriteit. Uit gesprekken met gemeenten is gebleken dat de personele capaciteit bij gemeenten een knelpunt is. Gemeenten hebben te weinig mensen voor het uitvoeren van fietsprojecten. Hiervoor is in dit uitvoeringsprogramma budget gereserveerd. De vorm waarin wij dit kunnen aanbieden, onderzoeken we nader en gaat begin 2020 in.
- Inrichten van een uitgebreid proces voor de realisatie van de snelfietsroutes waarbij we derden en bewoners (Adviesraad snelfietsroutes, bewonersavonden, ontwerpcafés) actief betrekken.

Feit blijft dat we voor een groot deel van de uitvoer van de gewenste maatregelen afhankelijk zijn van het beleid, planning en financiën van derden zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, ProRail, NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

PROGRAMMATEAM

Ons ambitieniveau is de afgelopen jaren flink gestegen. De komende jaren moeten we significant meer investeren in het realiseren van een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk. Dat doen we met de zeven snelfietsroutes, het wegnemen van barrières en het realiseren van extra stallingsplekken. De verdriedubbeling van het budget sinds de start van Realisatieplan Fiets leidt tot meer subsidieaanvragen die we moeten beoordelen en uitbetalen. Daarvoor is extra personele capaciteit nodig. De totaal ingeschatte benodigde capaciteit is circa 20 fte, verdeeld over verschillende functies. Zie tabel 20 voor een overzicht van de fte's.

BEDRAGEN IN EURO	FTE
ambtelijk opdrachtgever	0,4
programmamanager	1
senior beleidsmedewerker fiets strategie	1
senior beleidsmedewerker actielijn 1	1
beleids-/programmamedewerker actielijn 1	2
beleids-/programmamedewerker actielijn 2	1
beleids-/programmamedewerker actielijn 3 programmaonderdeel 1	2
beleids-/programmamedewerker actielijn 4	1
beleidsondersteunend medewerker/trainees	2
uitvoer zeven prioritaire snelfietsroutes (programmaonderdeel 1.3)	
projectmanager snelfietsroutes	1
beleidsmedewerker/projectleider verkenningen	1
omgevingsmanager	1
ontwerper (PPM)	0,4
projectleider voorbereiding (PPM)	0,5
projectleider realisatie (PPM)	0,5
uitvoer overig actielijn 1 en programmaonderdeel 2.1	
ontwerper (PPM)	0,4
projectleider voorbereiding (PPM)	0,5
projectleider realisatie (PPM)	0,5
algemeen	
communicatiemedewerker	0,8
programmasecretaris (planning, financiën, voortgangsrap, subsidieaanvragen)	0,8
programmaondersteuner	0,6
control	0,1
subsidies	0,25
GIS	0,1
totaal	19,85

Tabel 20: overzicht van de fte's

MONITORING EN EVALUATIE

Voor een goede uitvoering van dit programma is constante monitoring van groot belang. In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 staan indicatoren voor het meten van de voortgang in het behalen van de doelstelling: 'In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets'. Deze indicatoren staan in tabel 21. Daar staan ook de streef- en referentiewaarden bij wanneer bekend. Vanwege de aangescherpte doelstellingen, onder meer in het Coalitieakkoord 2019-2023, zijn de eerste twee indicatoren enigszins aangepast.

INDICATOR	STREEFWAARDE	REFERENTIEWAARDE
percentage van het Regionaal fietsnetwerk dat in orde is op het gebied van vlot, veilig en comfortabel	in 2028 voldoet 90% van de eigen assets van het Regionaal fietsnetwerk aan de CROW-richtlijnen	nog geen waarde
percentage van het aantal ritten <15 kilometer dat op de fiets wordt afgelegd	in 2023 vindt 50% van het aantal ritten <15 kilometer op de fiets plaats	42% in 2018
bereikbaarheidsindicator van de fiets met economische kerngebieden als bestemming (realisatie snelfietsroutes)	bereikbaarheid van economische kerngebieden is minimaal 15 kilometer per uur	uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 11,6 kilometer per uur is
directheid (aanpak barrières)	reisafstand ten opzichte van de afstand hemelsbreed van en naar belangrijke school- en werklocaties (omrijdfactor) is maximaal 1,20	omrijdfactor is op dit moment 1,26
vlotte doorstroming bij verkeerslichten	De gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten is voor snelfietsroutes 30 seconden, voor hoofd fietsroutes 60 seconden en voor overige fietsroutes 120 seconden	nog geen waarde

Tabel 21: indicatoren, streefwaarden en referentiewaarden (outcome).

De doelen (outcome) en de indicatoren gelden op de lange termijn (2023 en 2028) en veranderen misschien niet elk jaar. Om toch jaarlijks inzicht te krijgen in de voortgang van dit uitvoeringsprogramma, gaan we de output monitoren. De monitor in tabel 22 richt zich specifiek op de uitvoering van het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023. Elke actielijn heeft indicatoren die direct zijn gekoppeld aan de verschillende maatregelen. Zo krijgen we niet alleen een beeld van de voortgang op hoofdlijnen maar ook van de voortgang op specifieke onderdelen. Op die manier kunnen we sneller en efficiënter bijsturen indien nodig. In tabel 22 staan de indicatoren, per actielijn, die gelden binnen de monitor van dit uitvoeringsprogramma.

ACTIELIJN 1: REGIONAAL FIETSNETWERK	ACTIELIJN 2: STERKE KETEN	ACTIELIJN 3: SLIM FIETSEN	ACTIELIJN 4: GEZOND EN VEILIG FIETSGEDRAG
<ol style="list-style-type: none"> 1. aantal, status en bijdragen projecten op grondgebied andere wegbeheerders 2. aantal, status en bijdragen projecten op provinciale wegen 3. aantal, status en bijdragen opgeloste knelpunten uit knelpuntanalyse met hoge en lage(re) prioriteit 4. aantal, status en bijdragen gerealiseerde snelfietsroutes met prioriteit (intentie-overeenkomsten, uitvoeringsovereenkomsten en aanbesteding gerealiseerd) 5. aantal, status en bijdragen opgeloste barrières en missing links 	<ol style="list-style-type: none"> 1. aantal gerealiseerde en bijdragen stallingplekken stations en haltes 2. aantal stations en haltes waarin wordt voorzien in voorspelde vraag 3. ontlasten Utrecht CS: aantal acties gericht op gebruik van omliggende stations en omvang doelgroep 4. aantal projecten en bedrijventerreinen voor voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen en omvang doelgroep 	<ol style="list-style-type: none"> 1. status dashboard (online, toepassingen, toegankelijke data) 2. status en omvang gewenste databronnen (telpunten, deelnemers onderzoeken) 3. aantal en status aan fiets gerelateerde toepassingen 4. aantal en status pilots en toepassingen in kader van het Fietspad van de toekomst 5. aantal activiteiten in kader van fiets (deelnames, onderscheid naar doelgroepen) 6. deelname in samenwerkingsprojecten gericht op kennisontwikkeling en innovatie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. aantal Doortrappen-gemeenten 2. aantal deelnemers 'ik fiets', aantal deelnemende gemeenten 'ik fiets' 3. aantal mensen bereikt met gerichte acties

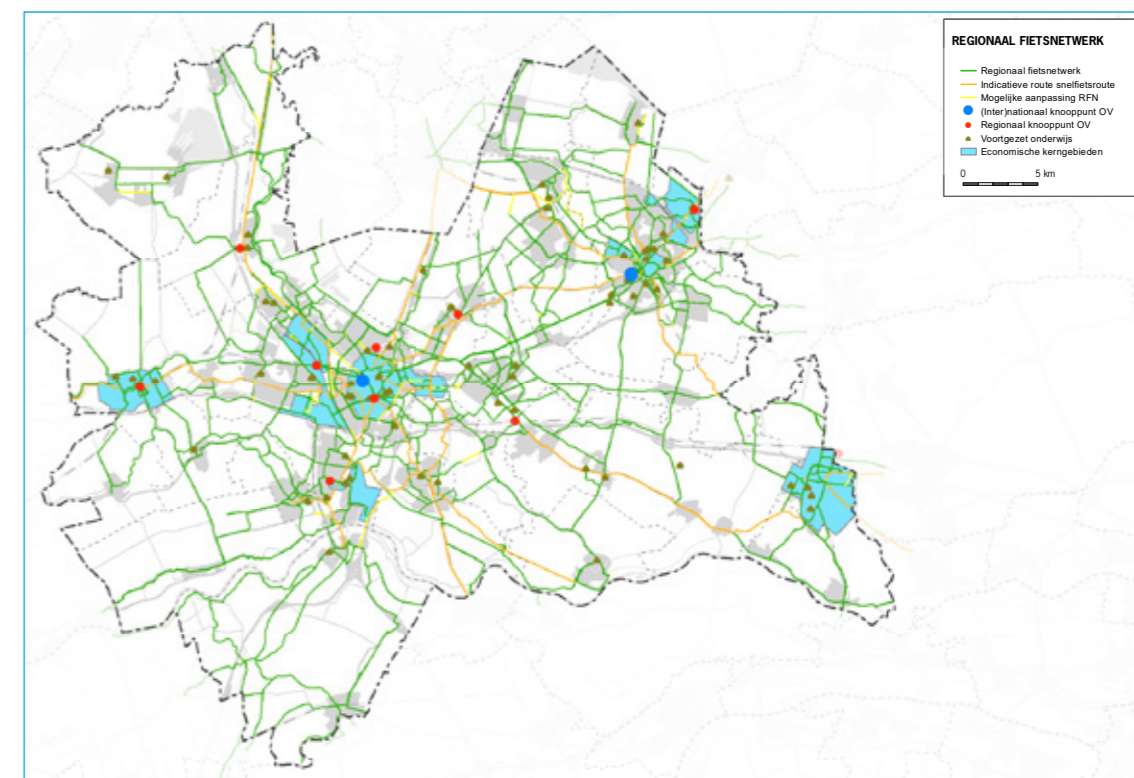
Tabel 22: indicatoren per actielijn (output).

We voeren de monitor jaarlijks uit, in samenwerking met het team monitoring en evaluatie. De uitkomsten nemen we (deels) op in het online dashboard. Terugkoppeling aan bestuur en statenleden gebeurt volgens de daarvoor geldende procedure.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REGIONAAL FIETSNETWERK (A4)



BIJLAGE 2 KNELPUNTANALYSE

1 AANLEIDING

Het fietsbeleid van de provincie Utrecht is gericht op het veilig, comfortabel en snel per fiets bereikbaar maken van werklocaties, scholen en knooppunten. Het Realisatieplan Fiets 2019-2023 is geactualiseerd op basis van het nieuwe Coalitieakkoord en twee moties. In het Coalitieakkoord geeft het nieuwe college ruim baan voor de fiets. De ambitie is om in 2023 50% van alle ritten onder de 15 kilometer per fiets te laten plaatsvinden. De provincie wil het Regionaal fietsnetwerk verbeteren door de aanleg van snelfietsroutes en andere doorgaande fietspaden, het slechten van barrières en de aanpak van de drukste punten. Onderdeel van de actualisatie is de uitwerking van moties 75 en 155 over de kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk en over de subsidiëring van gemeentelijke fietsprojecten.

Motie 75 (12 juli 2018):

- een analyse van de plekken of trajecten die nog niet aan het beoogde kwaliteitsniveau voldoen;
- het maken van een complete kaart van het beoogde Regionale fietsnetwerk (inclusief de delen binnen de bebouwde kom);
- en (daarin) aangeven welke knelpunten de hoogste prioriteit verdienen.

Motie 155 (10 december 2018):

- een heldere definitie/omschrijving van de normen en percentages die worden gehanteerd voor bijdragen uit het fietsprogramma aan gemeentelijke en provinciale fietsinfra.

Om invulling te geven aan de moties is een knelpuntenanalyse over het Regionaal fietsnetwerk uitgevoerd.

2 AANPAK

2.1 STAPPENPLAN

De knelpuntenanalyse en uitwerking van de moties is stapsgewijs uitgevoerd tussen mei en november 2019:

1. Eerst is het Regionaal fietsnetwerk geactualiseerd. In afstemming met alle gemeenten is het Regionaal fietsnetwerk binnen én buiten de bebouwde in dezelfde kaart geïntegreerd. Ook zijn aanpassingen doorgevoerd aan het Regionaal fietsnetwerk op basis van feedback van de gemeenten.
2. Gelijktijdig zijn op basis van de kwaliteitseisen vlot, veilig en comfortabel voor het Regionaal fietsnetwerk uit het Realisatieplan Fiets en het nieuwe Coalitieakkoord de indicatoren geselecteerd. Op basis daarvan is de knelpuntenanalyse uitgevoerd en is een prioritering aan elk thema toegekend.
3. Om inzicht te krijgen in de knelpunten hebben we op basis van Fietsersbonddata een GIS-analyse uitgevoerd over het geactualiseerde Regionaal fietsnetwerk. De voorlopige resultaten zijn gedeeld en besproken met gemeenten en collega's van de provincie in drie werksessies en in een online platform. De reacties van gemeenten en provincie zijn verwerkt tot een definitieve lijst met knelpunten.
4. Per knelpunt is aangegeven wat de prioritering is: hoog, laag en overig.
5. Ten slotte is helder gedefinieerd welke normen we hanteren voor financiële bijdrage uit het fietsprogramma.

2.2 INDICATOREN KNELPUNTENANALYSE

Op basis van de ambitie om het Regionaal fietsnetwerk vlot, veilig en comfortabel te maken, is een aantal indicatoren geselecteerd. Daarop heeft de knelpuntenanalyse zich gericht. De knelpuntenanalyse is uitgevoerd op basis van al beschikbare informatie. Er is gebruik gemaakt van een inventarisatie van de Fietsersbond, een studie naar directheidswaarden, het BRUTUS fietsverkeersmodel, het VRU en input vanuit gemeenten en provincie. In tabel 1 staat per thema aangegeven welke indicatoren zijn onderzocht.

THEMA	INDICATOR (GRENSWAARDE KNELPUNT)	BRON
veilig	Safety Performance Indicator (SPI, licht verhoogd of verhoogd risico op een ongeval)	data Fietsersbond
	hinder van andere weggebruikers (veel)	data Fietsersbond
	verlichting fietspaden (geen)	data Fietsersbond
comfortabel	type verharding (geen asfalt of beton en overige verharding van goede kwaliteit)	data Fietsersbond
vlot	vertraging op kruispunten > 60 seconden	expert judgement, nader onderzoek loopt (resultaten 2020)
	barrières: gemiddelde omrijfactor > 1,2 voor vo-, mbo-, hbo-scholen en universiteiten en economische kerngebieden	studie naar directheidswaarden (Antea, 2018)

Tabel 1: de onderzochte indicatoren per thema.

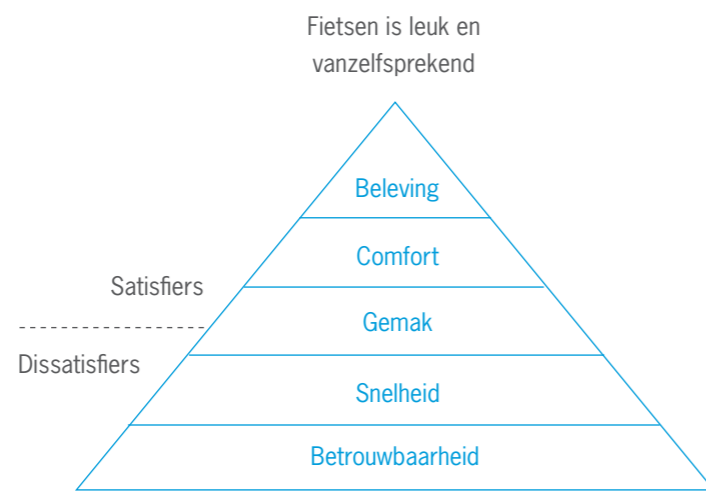
We hebben de knelpunten ook in het GIS (geografisch informatiesysteem) verwerkt en op kaart inzichtelijk gemaakt. Er loopt nog een studie naar de wachttijden op kruispunten voor het uitwerken van het thema 'vlot'. Deze informatie voegen we in 2020 toe aan de knelpuntenanalyse. Ook is voor de volgende aspecten nog onderzoek nodig:

- objectieve meting van de hinder van andere weggebruikers, dit doen we door te kijken naar de breedte van de fietspaden in relatie tot het aantal fietsers;
- aantal ongevallen aan de hand van ambulanceregistraties (veiligheid.nl);
- subjectieve veiligheid: 20.000 klachten over verkeersveiligheid bij RTV Utrecht (bron: LocalFocus).

3 PRIORITERING KNELPUNTEN

3.1 HOE GAAN WE PRIORITEREN?

Tijdens de knelpuntenanalyse zijn verschillende criteria onderzocht: verkeersveiligheid, comfort, hinder en barrières. Van deze thema's zijn verkeersveiligheid, vertragingen en barrières de zogenaamde 'dissatisfiers' en het thema comfort de 'satisfiers'. Deze indeling is gebaseerd op de piramide van Maslow, zie figuur 1. Deze theorie stelt dat het pas zinvol is om te investeren in de satisfiers, hoog in de piramide, op het moment dat de dissatisfiers voldoende zijn geadresseerd. Met andere woorden: de basis moet op orde zijn. Het aanpakken van de dissatisfiers sluit goed aan bij de ambities uit het nieuwe Coalitieakkoord. De belangrijkste speerpunten hierin zijn het aanpakken van de verkeersveiligheid, het oplossen van barrières en het realiseren van snelfietsroutes. De knelpunten met deze thema's heeft de provincie als hoge prioriteit gecategoriseerd.



Figuur 1: de piramide van Maslow.

3.2 HOGE PRIORITEIT

De provincie geeft hoge prioriteit aan het aanpakken van het type knelpunten in tabel 2.

TYPE KNELPUNT	OMSCHRIJVING
knelpunten die de veiligheid van de weggebruikers in gevaar brengen	<ul style="list-style-type: none"> aanpak van locaties op het regionaal fietsnetwerk waar sprake is van een (licht) verhoogd risico op een ongeval (SPI)
knelpunten die grote invloed hebben op het fietsgebruik	<ul style="list-style-type: none"> barrières die reistijdverhouding tussen de fiets en de auto verslechteren (directheid, omrijfactor maximaal 1,2) locaties waar sprake is van een stapeling van knelpunten (comfort, hinder en/of vlot) potentie: naar welke economische kerngebieden zijn veel autoritten korter dan 15 kilometer?
knelpunten gelegen op de snelfietsroutes/belangrijkste corridors	<ul style="list-style-type: none"> snelfietsroutes en fietsfilevrijroutes

Tabel 2: prioriteiten van aan te pakken knelpunten.

3.3 LAGE PRIORITEIT

Aan alle overige knelpunten kennen we een lagere prioriteit toe. Dit zijn locaties op het Regionaal fietsnetwerk die afwijken van de kwaliteitseisen op het gebied van veilig (hinder, verlichting), vlot (vertraging) en comfortabel (type verharding).

4 RESULTATEN KNELPUNTENANALYSE

Er zijn in totaal 465 locaties geïdentificeerd waar de wegkenmerken in bepaalde mate afwijken van de kwaliteitseisen voor het Regionaal fietsnetwerk. Er zijn 211 knelpunten met hoge prioriteit (barrières en verkeersveiligheid) en 254 knelpunten met een lage prioriteit (comfort, hinder, vlot en verlichting). De provincie is wegbeheerder van 69 knelpunten, waarvan 41 knelpunten met een hoge prioriteit. Binnen de knelpunten van de provincie zijn grofweg drie typen te onderscheiden: gevaarlijke oversteeklocaties van N-wegen, de parallelwegen en verlichting van fietsvoorzieningen. De overige knelpunten vallen onder het beheer van gemeenten en een waterschap.

4.1 HOGE PRIORITEIT

Hieronder staan de knelpunten met hoge prioriteit toegelicht. De snelfietsroutes zijn bekend (actielijn 1, programmaonderdeel 3). Die staat hier daarom niet nader toegelicht, maar de knelpunten op deze (indicatieve) verbindingen staan op de kaart.

Veiligheid

Op basis van een inventarisatie van de Fietsersbond is inzicht gekregen in de wegkenmerken van het Regionaal fietsnetwerk. Op basis van deze wegkenmerken is een 'Safety Performance Indicator' (SPI) score toegekend aan de wegvakken op het netwerk. Met deze score is op basis van wegkenmerken een inschatting gemaakt van het risico op een verkeersongeval. Op basis van deze risicogestuurde aanpak is met gemeenten en provincie het Regionaal fietsnetwerk geanalyseerd. Dit heeft geresulteerd in 185 locaties en/of trajecten op het Regionaal fietsnetwerk waar sprake is van een potentieel verkeersonveilige situatie.

Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor 35 van deze locaties:

- de N-wegen met name gevaarlijke oversteeklocaties;
- de parallelvoorzieningen met landbouwverkeer;
- enkele locaties waar sprake is van fietsers op de rijbaan.

Gemeenten hebben als wegbeheerder te maken met verkeersonveilige situaties op kruispunten, op rotondes en op wegen met gemengd verkeer binnen en buiten de bebouwde kom. De provincie kent nog geen differentiatie in prioritering toe aan de SPI veiligheidsknelpunten.

In samenwerking met het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid analyseren we in 2020 ook geregistreerde fietsongevallen en andere wegkenmerken voor het netwerk van de provincie. Op basis hiervan toetsen en actualiseren we de lijst met veiligheidsknelpunten.

Barrières

Een barrière belemmert de fietser om direct of zonder vertraging naar zijn bestemming te fietsen. Het is een locatie of ontbrekende schakel in het Regionaal fietsnetwerk, vaak ter hoogte van een waterweg, spoor of Rijksweg. Op basis van een analyse van directheidswaardes heeft de provincie de belangrijkste barrières in het Regionaal fietsnetwerk geïdentificeerd. Het oplossen van barrières vragen vaak om kostbare maatregelen zoals de aanleg (of verbreding) van een brug of tunnel en draagt bij aan

het verbeteren van de reistijdverhouding tussen fiets en auto. De belangrijkste maatregelen voor het slechten van de barrières zijn:

- Een directe fietsverbinding tussen Vijfheerenlanden en Utrecht Science Park. Aan dit knelpunt, gelegen op de niet-prioritaire snelfietsroute tussen Vianen en Houten, werken we aan de realisatie van een fietsbrug langs de Hagestijnsebrug (A27).
- Een verbeterde fietsverbinding tussen Houten en Bunnik. Met de voorbereiding van een fietsbrug over de A12 bij Bunnik pakken we deze barrière, gelegen op de niet-prioritaire snelfietsroute tussen Houten en USP, aan.
- Een directe fietsverbinding tussen Zeist en USP.
- Een verbeterde fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal tussen Lage Weide en Utrecht. Dit knelpunt ligt mogelijk op de snelfietsroute Dom-Dam.

Bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur moet 'de fiets' integraal onderdeel zijn van de planvorming om te voorkomen dat nieuwe barrières ontstaan.

Potentie

Per economisch kerngebied heeft het verkeersmodel (VRU 3.4) inzichtelijk gemaakt op welke wegen relatief veel autoritten korter dan 15 kilometer zijn. Het doel van deze analyse is om inzicht te krijgen in mogelijk ontbrekende fietsverbindingen. Veel autoritten korter dan 15 kilometer op een bepaalde route kunnen wijzen op een ontbrekende fietsinfrastructuur of op fietsinfrastructuur van onvoldoende kwaliteit. Wij geven hoge prioriteit aan projecten die bijdragen aan het verminderen van autoritten korter dan 15 kilometer. In tabel 3 is per economisch kerngebied aangegeven welke kansrijke regionale fietsverbindingen er zijn op basis van het aantal autoritten korter dan 15 kilometer van en naar de economische kerngebieden.

ECONOMISCH KERNGEBIED	KANSRIJKE FIETSVERBINDINGEN
Utrecht Centrum	- Maarssen-Utrecht (onderdeel van SFR Dom-Dam) - een directe fietsverbinding tussen Zeist en de oostflank van Utrecht
USP-Rijnsweerd	- een directe fietsverbinding tussen Zeist en de oostflank van Utrecht - versterken van bestaande fietsstructuren vanuit Overvecht - versterken van de fietsroutes van en naar tunneltje de Bilt
Leidsche Rijn Centrum	- voorzieningen zijn aanwezig, kansrijk gebied voor gedragscampagne
A12-zone	- versterken van bestaande fietsstructuren vanuit de stad (bijvoorbeeld vanaf Waterlinieweg richting Papendorp)
Lage Weide	- directe verbinding tussen Zuilen en Lage Weide (onderdeel van SFR Dom-Dam)
Nieuwegein centrum	- SFR IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht
Amersfoort Centrum	- SFR Bunschoten-Amersfoort - versterken van de fietsverbindingen vanuit Soest en Leusden
Amersfoort Noord	- voorzieningen zijn aanwezig, kansrijk gebied voor gedragscampagne - onderzoeken rechtstreekse verbinding vanaf Bunschoten via Laakweg en Leusden/Hoevelaken
Veenendaal	- versterken bestaande structuren tussen Ede en Veenendaal - on overleg met Gelderland en gemeente Wageningen afstemmen over nieuwe directe fietsverbinding tussen Veenendaal en Wageningen - verbeteren verkeersveiligheid langs N233
Woerden	- investeren in kwaliteit fietsroute naar Kamerik en Zegveld - Woerden-Harmelen-Utrecht (SFR)

Tabel 3: kansrijke regionale fietsverbindingen.

4.2 LAGE(RE) PRIORITEIT

Hinder

Er zijn 95 locaties en/of trajecten op het Regionaal fietsnetwerk waar volgens de Fietsersbond of gemeente sprake is van hinder van andere fietsers en weggebruikers. Dit type knelpunt komt met name voor bij gemeenten op te smalle fietspaden met hoge intensiteiten binnen de bebouwde kom. Voorbeelden van een hinderknelpunt zijn de Catharijnesingel in Utrecht en de 1e Hogeweg in Zeist. Er zijn ook hinderknelpunten buiten de bebouwde op enkele plattelandswegen waar fietsers op de rijbaan fietsen. De provincie telt als wegbeheerder zes hinderknelpunten. Dit zijn locaties op de N229, N225, N402, N418 en N224.

In samenwerking met het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid starten we een onderzoek naar de mogelijkheden om de breedte van de fietspaden en andere wegkenmerken van het Regionaal fietsnetwerk te analyseren. Het doel van dit onderzoek is om het begrip 'hinder' verder te objectiveren.

Comfort

Er zijn 190 locaties en/of trajecten die met betrekking tot comfort afwijken van de kwaliteitseisen van het Regionaal fietsnetwerk. Dit zijn locaties waar sprake is van open verharding (bijvoorbeeld tegels of klinkers) die van redelijke of in slechte staat zijn. Uit de analyse blijkt dat met name binnen de bebouwde kom delen van het Regionaal fietsnetwerk open verharding hebben. Veel gemeenten kiezen vanwege beheer, kabels en leidingen en ruimtelijke kwaliteit voor verschillende vormen van open verharding. Locaties binnen de bebouwde kom waar vanwege eerder genoemde argumenten sprake is van goede kwaliteit open verharding, ziet de provincie daarom niet als knelpunt. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor dertien knelpunten met betrekking tot comfort. Dit zijn vooral de fietspaden van N-wegen binnen de bebouwde kom.

Daarnaast zijn er 27 locaties op het Regionaal fietsnetwerk waar sprake is van knelpunten op het gebied van comfort én hinder. Op dergelijke locaties is er dus sprake van een slechte kwaliteit verharding én van hinder van andere weggebruikers en fietsers. Voorbeelden: de Leusderweg in Amersfoort en de Traverse in Bunnik.

Verlichting

In verband met de (sociale) veiligheid moethet Regionaal fietsnetwerk verlicht zijn. De verlichting voor de hoofdrijbaan kan fietspaden tot twee meter afstand van de rijbaan verlichten, mits de verlichting in de tussenberm staat. Uit de analyse blijkt dat 117 locaties en/of trajecten op het Regionaal fietsnetwerk onverlicht zijn. Het ontbreken van verlichting is vooral zichtbaar in het buitengebied. De kwaliteitseisen van het Regionaal fietsnetwerk botsen hier met gemeentelijk beleid en andere eisen ten aanzien van duurzaamheid, ecologie en andere beleidsvelden. Een fietser moet ook in het donker kunnen vertrouwen op een goed verlicht fietspad tussen kleinere kernen in het buitengebied. De provincie streeft er daarom naar om het Regionaal fietsnetwerk te verlichten als er geen alternatieve fietsroutes zijn binnen een acceptabele afstand. Een van de belangrijke locaties waar nu fietsverlichting ontbreekt, zijn delen van de N224 tussen Woudenberg en Zeist. We onderzoeken de toepassing van alternatieve vormen van verlichting, zoals dynamische verlichting. We houden daarbij rekening met het provinciaal en gemeentelijk verlichtingsbeleid, duurzaamheid en ecologie. We starten voor onze eigen N-wegen die onderdeel zijn van het Regionaal fietsnetwerk een onderzoek naar de verlichtingsknelpunten. Dit doen we in overleg met, maar los van, de trajectaanpak.

Vlot

De provincie wil graag dat fietsers vlot aankomen op hun bestemming. Het voorkomen van vertragingen is daarbij belangrijk. Een te lange wachttijd voor fietsers op kruisingen verhoogt het risico op roodlichtnegatie en is daarmee ook een verkeersveiligheidsknelpunt. Daarnaast geldt een onlogische routing van het netwerk als een vertragende factor. We moeten nog een onderzoek naar de vertraging uitvoeren. Dit onderzoek gaat de voorlopige lijst met knelpunten toetsen en actualiseren. Op basis van feedback van de wegbeheerders zijn er vooruitlopend op dit onderzoek alvast elf locaties en/of trajecten aangewezen waar sprake is van vertraging. De oorzaken van deze vertraging liggen bijna altijd op kruispuntniveau. Voorbeelden van routes met vertraging zijn:

- de fietsroute tussen Driebergen en Zeist met veel VRI-kruispunten;
- de fietsroute langs de N201 provincie heeft als wegbeheerder voorlopig een knelpunt op het gebied van vlot: de VRI langs de N201 ter hoogte van de toe- en afrit van de A2, dit knelpunt is onderdeel van de trajectstudie die in 2020 wordt afgerond.

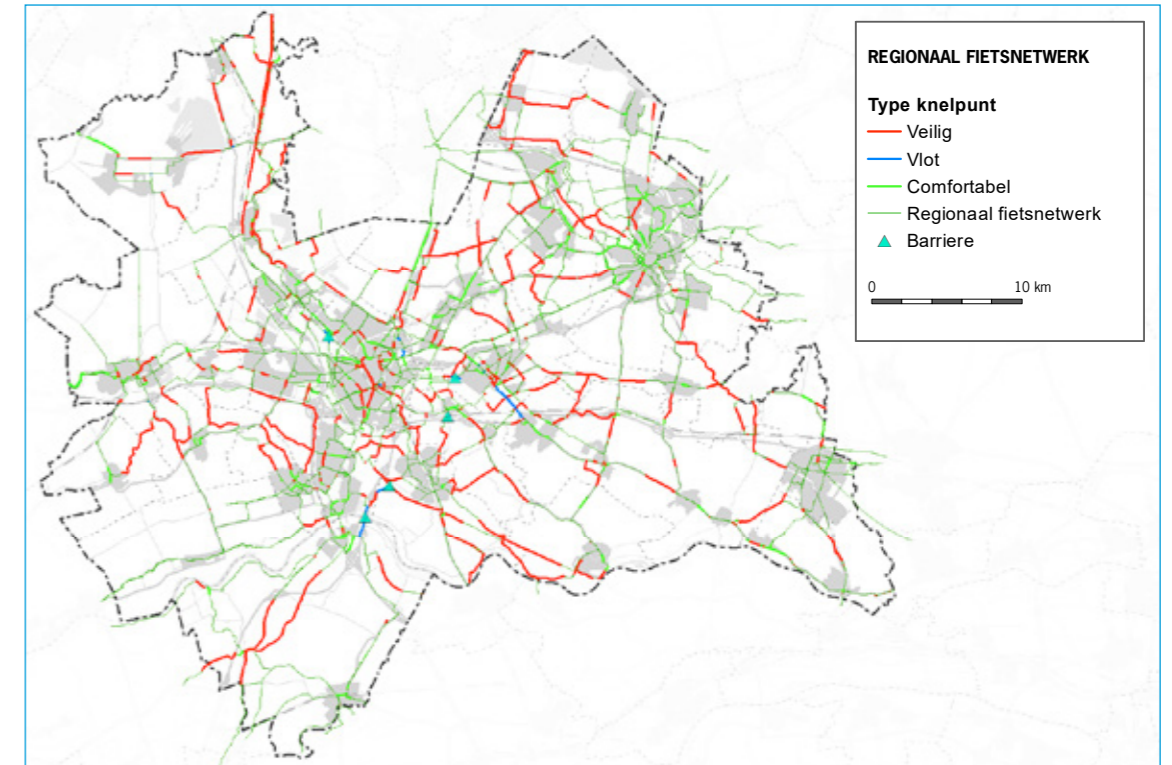
5 FINANCIËLE BIJDRAGE PROVINCIE

We werken toe naar een nieuwe subsidieregeling waarin we met subsidierondes en een vooraf vastgestelde projectenlijst gaan werken. Projecten die een knelpunt oplossen, krijgen voorrang op andere projectaanvragen. Als er meer subsidieaanvragen zijn dan waar wij budget voor hebben, dan moeten we keuzes maken. De projecten met knelpunten met hoge prioriteit staan daarbij bovenaan. Daarna volgen de knelpunten met lage(re) prioriteit. Als laatste komen de projecten in aanmerking die derden indienen en een verbetering van het Regionaal fietsnetwerk betekenen op 'vlot, veilig en comfortabel'. De provincie hanteert per ronde de volgende volgorde:

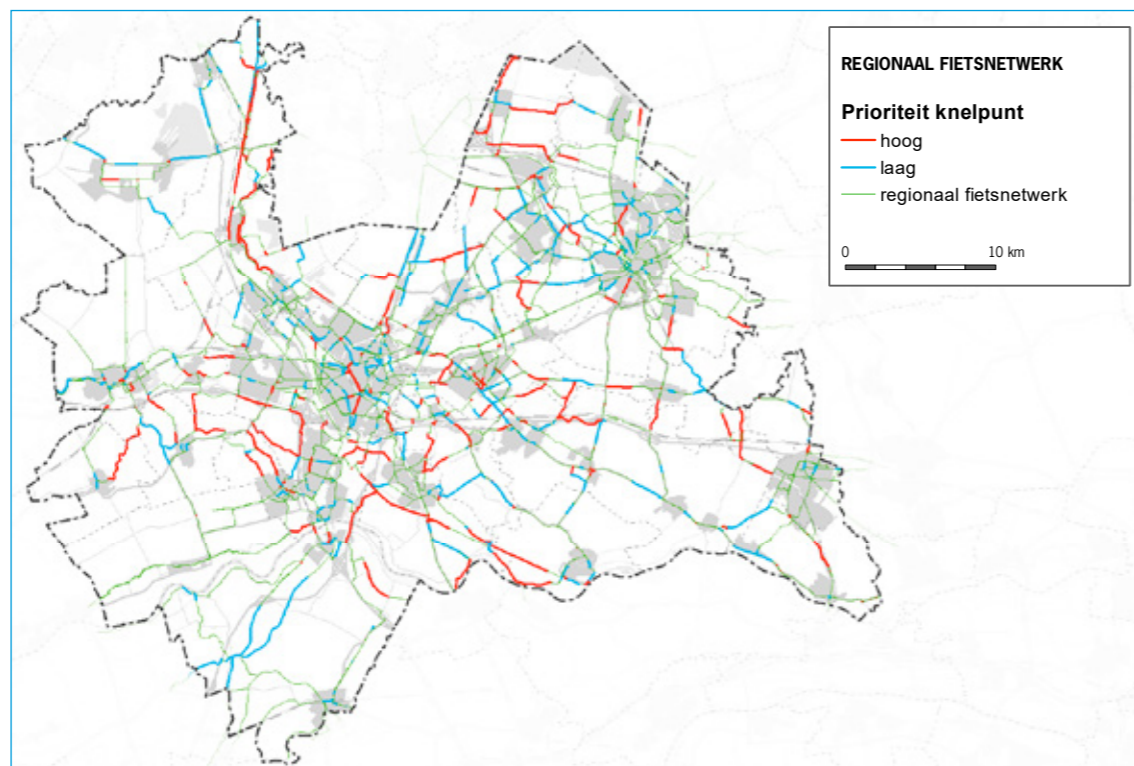
- Projecten die een **knelpunt met hoge prioriteit** aanpakken, krijgen voorrang bij een subsidieaanvraag. Bovendien gaat de provincie knelpunten met hoge prioriteit proactief agenderen bij andere wegbeheerders om gezamenlijk het knelpunt te onderzoeken en een eventueel project voor te bereiden;
- Projecten die een **knelpunt met lage(re) prioriteit** aanpakken, honoreren we als er onvoldoende aanvragen zijn voor hoge prioriteit subsidieaanvragen;
- **Overige aanvragen** voor projecten die geen knelpunt oplossen maar wel het Regionaal fietsnetwerk verbeteren, honoreren we als er nog ruimte is binnen het (jaarlijks beschikbaar gestelde) budget.

Omdat we inmiddels de ambities en ook het bijbehorende budget hebben verhoogd, verhogen we de bijdrage voor projecten met hoge prioriteit tot 65%. Voor projecten van meer dan € 3 miljoen moet er een degelijke onderbouwing liggen, zoals een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Dat wil zeggen: een analyse van kosten en opbrengsten voor de maatschappij (zoals klimaat, luchtverontreiniging, geluid, ongevallen en werkgelegenheid) om het nut en de noodzaak van verschillende alternatieven te bepalen. De systematiek van een MKBA richten we later nog in.

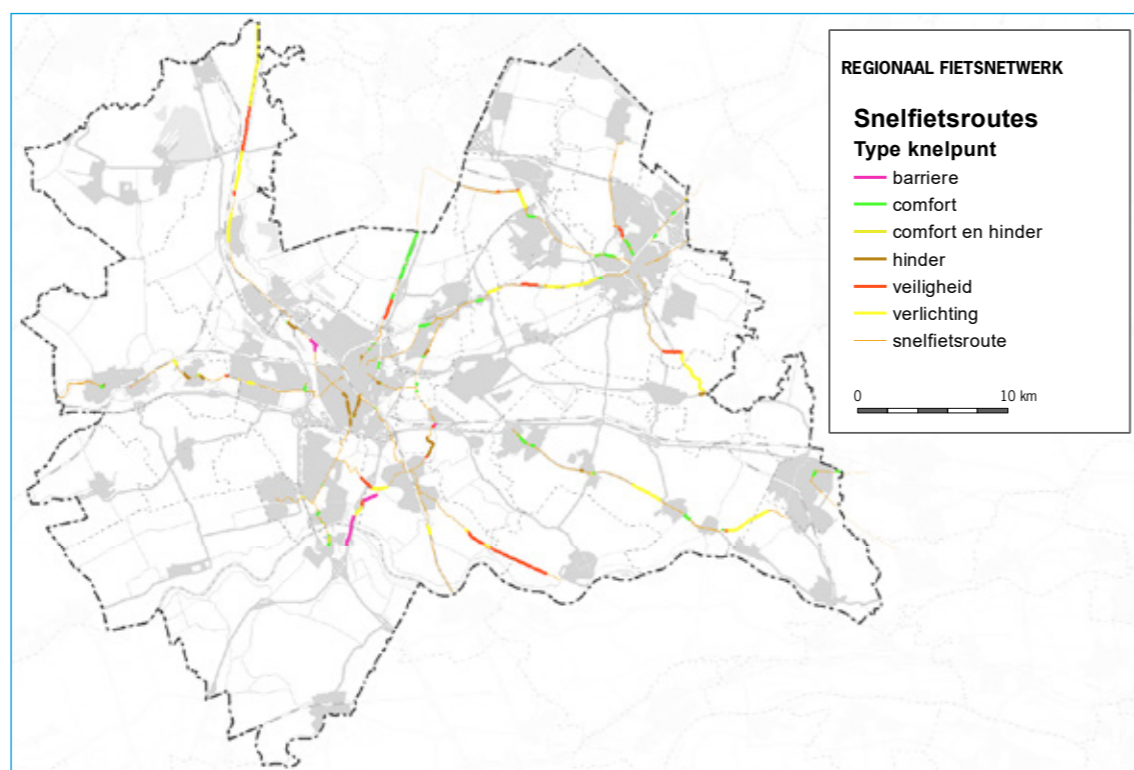
De knelpuntenanalyse is in 3 kaarten uitgewerkt:



Deze kaart laat locaties op het Regionaal Fietsnetwerk zien die, in meer of mindere mate, afwijken van de kwaliteitseisen van de provincie voor wat betreft verkeersveiligheid, vlot en comfort. Deze kaart zegt nog niets over de ernst of prioriteit van de knelpunten. Wanneer op een tracé of locatie een knelpunt op vlot of comfortabel én verkeersveiligheid wordt gesignaleerd, dan prevaleert de wel de kleur van verkeersveiligheid op de kaart (rood). De Safety Performance Index (SPI) van de Fietsersbond bestaat uit meerdere indicatoren. Scoort een tracé of locatie op één van deze indicatoren dan wordt het in deze knelpuntenanalyse gelijk als verkeersveiligheidsknelpunt gesignaleerd. In een nadere analyse in 2020 wordt hier een verdere uitwerking en prioritering in aangebracht.



Deze kaart laat zien welke prioriteit is toegekend aan de geïdentificeerde knelpunten. De provincie kent de hoogste prioriteit toe aan locaties waar sprake is van een verhoogd risico op een ongeval (o.b.v. SPI) en het slechten van barrières.



De provincie geeft prioriteit aan het aanpakken van knelpunten op snelfietsroutes. In deze kaart is aangegeven welke knelpunten zijn gelegen op de indicatieve tracés van de snelfietsroutes.

BIJLAGE 3 PROGNOSES PRORAIL

In tabel 1 staan de prognoses van de tekorten in 2040 op basis van de prognoses van ProRail én de bijbehorende investeringsbehoefte op basis van de gehanteerde normkosten oktober 2019.

STATIONSNAAM	TEKORT	GESCHATTE INVESTERINGEN IN EURO
Utrecht Centraal	12.473	9.600.000
Abcoude	407	407.000
Amersfoort Schothorst	1.020	1.020.000
Amersfoort Vathorst	1.030	1.030.000
Baarn	224	224.134
Bilthoven	562	1.686.000
Breukelen	203	203.000
Bunnik	668	1.002.000
Houten Castellum	615	276.750
Maarn	220	220.000
Soest	15	-
Soest Zuid	35	52.500
Soestdijk	68	102.000
Utrecht Leidsche Rijn	1.838	5.514.000
Utrecht Lunetten	571	513.900
Utrecht Overvecht	572	1.716.000
Utrecht Terwijde	799	319.600
Utrecht Vaartsche Rijn	geen prognose	1.250.000
Utrecht Zuilen	433	433.000
Veenendaal Centrum	125	162.500
Veenendaal West	71	78.100
Vleuten	1.060	424.000
totaal	23.009	26.234.484

Tabel 1: prognoses van de tekorten in 2040.

