

Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht

Een eerste uitwerking voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Eindconcept 4 oktober 2021



Inhoud

1. Inleiding Nationaal Toekomstbeeld Fiets
2. Integraal: maatschappelijke opgaven
3. De kansen en uitdagingen voor de fiets
4. De opgave voor de fiets in de drie regionale verstedelijkingsstrategieën
5. De schielsprong fiets: Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht
6. Vervolgstappen

Bijlagen:

- A. Totaaloverzicht maatregelen Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht
- B. Afweegkader Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht



Figuur 1: Oosterspoorbaan Park, Utrecht (©Jelle Verhoeks)

1. Inleiding Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Rijk en de regio's hebben in november 2020 in het BO MIRT afgesproken om in 2021 tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) te komen. De **ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven** op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Het NTF beoogt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Daarvoor moet het NTF inzicht bieden in de fietsopgave tot 2040; het kwantificeert globaal de nationale ambitie voor een schaa sprong fiets. Deze nationale ambitie sluit aan op de ambitie van de provincie Utrecht om, samen met gemeenten, andere wegbeheerders en partners, de fiets de aantrekkelijkste en populairste manier van verplaatsen te maken voor ritten tot 15 kilometer, met in 2023 een aandeel fiets van 50%. Als randvoorwaarde is opgenomen de basis op orde: in 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.

Het NTF sorteert voor op de overgang van het Infrastructuurfonds naar een **Mobiliteitsfonds** met een integrale gebiedsgerichte scope. Tijdens het Nota Overleg MIRT van 7 december 2020 is door de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgesproken dat het oplossend vermogen van fietsinfrastructuur voortaan structureel zou moeten worden meegenomen in de afwegingen binnen het Mobiliteitsfonds. Het gaat nadrukkelijk om een stapsgewijze en adaptieve aanpak waarbij via de **MIRT-systematiek** en jaarcycli nadere afspraken tussen Rijk en regio kunnen worden gemaakt over de concretisering, bekostigingsmogelijkheden en realisatie van ambities. Het NTF zal daarbij het gewenste gezamenlijke toekomstperspectief zijn dat voor ogen wordt gehouden.

Op 8 maart 2021 is de **contourenschets** 'het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen' gepresenteerd. De regionale contourenschets bevatte een inventarisatie van de opgaven en ambities van de provincie Utrecht, vertaald in een concept fietsnetwerk (utilitair en recreatief) en de fietsparkeeropgave. Het opstellen van het NTF op hoofdlijnen is landelijk gecoördineerd door het kernteam van Tour de Force. Gemeenten en andere wegbeheerders, waaronder Rijkswaterstaat en een aantal regiopartners, hebben vanuit hun integrale opgaven de ambities en opgaven voor de **schaalsprong fiets** gedefinieerd. De provincie Utrecht heeft de afgelopen vijf jaar samen met vele regiopartners het regionaal fietsnetwerk met onder meer de snel- en doorfietsroutes en de knelpunten in kaart gebracht¹. Voor en na het opstellen van de contourenschets in maart 2021, is breed geïnventariseerd welke maatregelen aanvullend nodig zijn. Dit proces heeft geleid tot een lijst van meer dan 300 maatregelen op het gebied van hoofdfietsroutes, 80 projecten op het gebied van fietsparkeren en een inventarisatie van de initiatieven op het gebied van fietsstimulering. Met de schaa sprong fiets willen alle partijen het fietsgebruik significant stimuleren door meer ruimte te geven aan de fiets. Een noodzakelijke transitie om de regio leefbaar, gezond en duurzaam bereikbaar te houden.

Dit voorliggend rapport is daarvan het resultaat. Dit betreft anno september 2021 een **groeidocument**. Een groeidocument omdat samen met het Rijk nadere concretisering nodig is om te komen tot een gezamenlijk afgestemd meerjarige uitvoeringsagenda² fiets voor de provincie Utrecht. Het BO MIRT is het gremium waarin hierover afspraken kunnen worden gemaakt. In een op landelijk

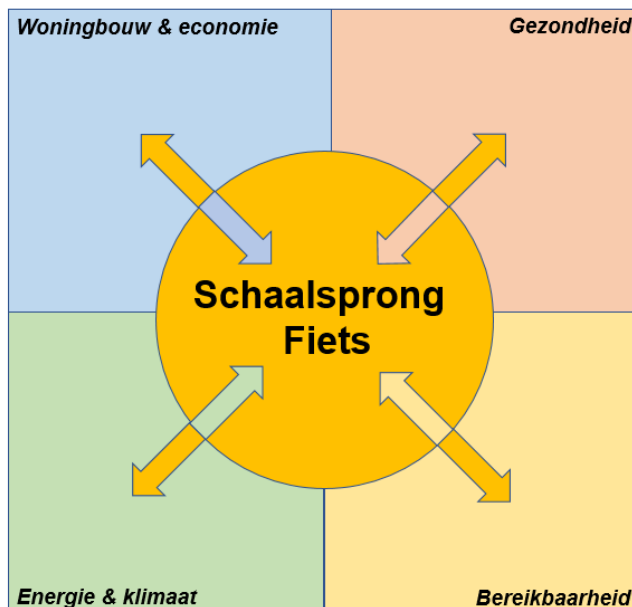
¹ Vastgelegd in het mobiliteitsprogramma en het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, provincie Utrecht

² [Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

niveau gecoördineerd proces wordt op dit moment invulling gegeven aan de opgave om de ambities op fietsgebied van Rijk en regio's verder op elkaar af te stemmen en in te bedden in de MIRT-systematiek.

Leeswijzer

Dit adaptief groeidocument Regionaal Toekomstbeeld Fiets duidt de urgentie van de schaa sprong fiets voor de provincie Utrecht. Hoofdstuk 2 benoemt de relaties met de nationale maatschappelijke opgaven. De belangrijkste kansen en uitdagingen voor de fiets in de provincie Utrecht staan in hoofdstuk 3. Daarna koppelt hoofdstuk 4 de opgave voor de fiets aan de drie regionale verstedelijkingsstrategieën. Hoofdstuk 5 presenteert vervolgens de benodigde aanpak voor de schaa sprong fiets in de provincie Utrecht voor de drie NTF-thema's: hoofdfietsroutes, fietsparkeren en fietsstimulering. Het samen met de gemeenten opgestelde afweegkader verschaft daarbij voor het onderdeel fietsroutes inzicht in welke fietsmaatregelen op (boven)regionale schaal het meest bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke opgaven. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de vervolgstappen.



Figuur 2: Schaa sprong fiets provincie Utrecht binnen de maatschappelijke opgaven.

Doelstelling: Een samenhangend en afgestemd Regionaal Toekomstbeeld Fiets voor de provincie Utrecht om te kunnen komen tot meerjarige (financiële) afspraken met enerzijds Rijk en anderzijds gemeenten voor een voortvarende realisatie van de schaa sprong fiets.

2. Integraal: de maatschappelijke opgaven

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) beschrijft dat we in Nederland staan voor grote maatschappelijke opgaven. De bouw van nieuwe woningen, duurzaam energie opwekken, klimaatverandering en de overgang naar een circulaire economie vragen veel ruimte. Dit vraagt om meer ruimte dan beschikbaar is in Nederland. We moeten keuzes maken zodat **Nederland ook voor toekomstige generaties een veilig, gezond en welvend land** kan blijven. Een Nederland waar het goed wonen en werken is, met aangename en vitale steden en dorpen. Dat gezond en klimaatbestendig is. Een land waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen. En met een uitstekende bereikbaarheid, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast³.



Figuur 3: Positionering provincie Utrecht⁴

De provincie Utrecht is een gewilde plek om te wonen, werken, ontmoeten en ontspannen. De regio's U16/Metropoolregio Utrecht, Amersfoort en Foodvalley maken onderdeel uit van het centrale deel van het Stedelijk Netwerk Nederland uit de NOVI. Hier is de groei van inwoners, bedrijven, arbeidsplaatsen en vervoersbewegingen het grootst.

Er is een toenemend besef dat in het bereikbaarheidsbeleid een integrale benadering gewenst is. **Bereikbaarheid gaat over de mogelijkheden die mensen hebben om elkaar te ontmoeten**, activiteiten te ontplooiën en de daarbij behorende bestemmingen goed te bereiken. Mobiliteit is

³ Nationale Omgevingsvisie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (september 2020)

⁴ Omgevingsvisie provincie Utrecht (10 maart 2021)

daarvoor één van de manieren: een verplaatsing van A naar B⁵. Bij gewenste effecten van bereikbaarheidsbeleid wordt al snel gedacht aan verbetering van reistijd en van de betrouwbaarheid van verbindingen. Maar beleidskeuzes op het gebied van bereikbaarheid raken ook direct aan andere aspecten die samenhangen met de leefomgeving. Die hebben we geclusterd in de maatschappelijke opgaven: woningbouw en economie, energie en klimaat, gezondheid en bereikbaarheid. In de volgende paragrafen beschrijven we de samenhang tussen de fiets en die maatschappelijke opgaven uit de NOVI, waarbij we inzoomen op de provincie Utrecht.

Woningbouw en economie

De steden en dorpen in de provincie Utrecht zijn populaire vestigingsplaatsen voor zowel inwoners als bedrijven en groeien snel. De Metropoolregio Utrecht en regio Amersfoort behoren tot de meest gespannen woningmarktregio's in Nederland. Onze provincie heeft de tweede economie van Nederland en is exporteur van zakelijke en financiële diensten aan de rest van ons land. Daarnaast is de provincie sterk op het gebied van ICT, transport en logistiek, 'life sciences & health' en 'agrifood'.

De **behoefte aan woningen** en werklocaties is fors in de provincie Utrecht. Er is nu al een woningtekort van ruim 5%. Om volledig te voldoen aan de woningbehoefte in de provincie Utrecht, is het nodig om tot 2040 in totaal 133.000 tot 166.000 woningen te bouwen. Tot 2050 zijn 147.000 tot 177.000 extra woningen nodig om aan de volledige behoefte te voldoen⁶. De **werkgelegenheid groeit tot 2050 stevig** met naar verwachting 100.000 extra banen en dat is ook nodig voor een goede woon-werkbalans. Het zoeken naar ruimte voor woningen, werklocaties en voorzieningen hangt samen met het zoeken naar ruimte om onze steden en dorpen gezond, veilig, duurzaam en bereikbaar te houden.

De fiets speelt een cruciale rol in het borgen van de bereikbaarheid en daarmee de haalbaarheid van de belangrijkste ontwikkellocaties. Het aspect nabijheid speelt in de regionale verstedelijkingsstrategieën een belangrijke rol (zie ook hoofdstuk 4). Verdichting van de steden en dorpen zorgt ervoor dat voor veel mensen de banen en voorzieningen op fietsafstand liggen. Door hier aan fiets meer ruimte en prioriteit te geven wordt het aantrekkelijk om te fietsen. Wanneer ook voldoende groen wordt toegevoegd wordt dit verder versterkt. Dat leidt tot aantrekkelijke woongebieden en economisch sterke regio's.

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht worden voor **woningbouw & economie** onder andere de volgende **ambities** genoemd:

- 2040: behoud en versterking kwaliteit van de woonomgeving; gevarieerd en met aandacht voor de openbare ruimte met groen en blauw en ruimte om te bewegen en laagdrempelige en goed bereikbare voorzieningen.
- 2040: behoud van het goede economische vestigingsklimaat. De provincie Utrecht is een gewilde provincie voor bedrijfsvestiging, niet in de laatste plaats vanwege de aantrekkelijke leefomgeving.

⁵ Advies 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid' (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, februari 2021)

⁶ Primos (2019 en 2020)

Energie en klimaat

De provincie Utrecht onderschrijft het Klimaatakkoord⁷; de Nederlandse uitwerking van internationale **klimaatafspraken** van Parijs⁸ om de opwarming van de aarde te beperken door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het doel van de provincie is om zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2050 **CO2-neutraal** te zijn⁹, door een uitgebreid maatregelenpakket onder andere op het gebied van mobiliteit. Fietsen is een klimaat-neutrale vorm van mobiliteit en helpt bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen van mobiliteit, waaronder CO2, fijnstof en stikstof¹⁰.

Ruim de helft van woon-werkritten met de auto is korter dan 7,5 kilometer en zelfs het centrum van Utrecht heeft relatief veel autoverplaatsingen¹¹. Hier ligt dus een grote potentie voor de fiets. De provincie Utrecht werkt met haar partners aan een programma om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. De fiets neemt hierin een prominente rol en is van wezenlijk belang om onze klimaatdoelstellingen te halen. Deze maatregelen worden ook opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), wat voortkomt uit de afspraken in het Klimaatakkoord.

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht worden voor **energie & klimaat** onder andere de volgende **ambities** genoemd:

- 2050: de provincie Utrecht is zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2050 CO2-neutraal.
- 2050: de provincie Utrecht is klimaatbestendig en waterveilig ingericht.

Gezondheid

Overgewicht is na roken de belangrijkste oorzaak van ziekten in Nederland, zoals hart- en vaatziekten of diabetes. Bijna de helft van de Nederlanders ouder dan 19 jaar is te zwaar¹². Het percentage inwoners boven de 18 jaar met enige vorm van overgewicht schommelt in de provincie Utrecht tussen de 41% en 53%¹³. Er bestaat daarbij een groeiende kloof tussen verschillende bevolkingsgroepen, zowel qua levensverwachting als voor wat betreft het aantal gezonde levensjaren. In het Nationaal Preventieakkoord heeft het Rijk doelen gesteld om overgewicht terug te dringen.

De provincie Utrecht stimuleert dat onze woon-, werk- en leefgebieden zo worden ingericht dat deze uitnodigen tot wandelen en fietsen en daarmee tot **gezond gedrag**. Hoe mensen reizen blijkt namelijk een belangrijke factor in het wel of niet halen van de aanbevolen wekelijkse 150 minuten beweging. Van de mensen die voornamelijk met de auto reizen, haalt maar 7 procent de beweegnorm, terwijl dit 80 procent is voor mensen die voornamelijk fietsen¹⁴. Stimuleren van fietsen draagt ook bij aan een gezondere leefomgeving als autoritten vervangen worden door fietsritten. Door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan, neemt de kans op vroegtijdig overlijden met 41%

⁷ Omgevingsvisie provincie Utrecht (10 maart 2021)

⁸ Nieuw VN-Klimaatakkoord / VN-klimaattop in Parijs: de Conference of Parties (COP21)

⁹ <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/energie-en-klimaat/energietransitie-de-provincie-utrecht>

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanpak-stikstof/maatregelen-om-stikstofprobleem-op-te-lossen>

¹¹ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2021)

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gezondheid-en-preventie/nationaal-preventieakkoord>

¹³ GGD Atlas (2016)

¹⁴ De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019)

af¹⁵. Deze en meer gezondheidswinst is te behalen door mensen die op dit moment niet of minder fietsen (meer) te laten fietsen. Onder meer via de Utrecht Bike Community vindt kennisgeving plaats van het wetenschappelijk onderzoek over **het effect van de fiets in de gezondheidszorg** bij curatie (genezen), revalidatie (herstellen), prehabilitatie (verbeteren conditie vóór operatie), preventie (voorkomen) en amplitie (versterken)¹⁶.

De fiets heeft geen uitstoot en helpt daarom bij het **vermindere van de CO2-uitstoot** van mobiliteit¹⁷. Daarnaast maakt een fiets ook nauwelijks geluid, waardoor het stimuleren van fietsen in plaats van geluidsbronnen als gemotoriseerd verkeer, geluidsoverlast in steden vermindert. Geluidsoverlast is een toenemend probleem, zeker wanneer steeds meer mensen in een beperkt gebied samen moeten leven kan geluidsoverlast een bron van ergernis en irritatie zijn die kan leiden tot hart- en vaatziekten.

Fietsen is daarnaast een gezonde en **ontspannende vrijetijdsbesteding**. Mede door de coronacrisis ervaren steeds meer mensen het positieve effect op hun welzijn van een ommetje met de fiets. We maken ons sterk voor genoeg groene, rustige gebieden om te ontspannen in en nabij onze steden en dorpen. Omdat de fiets een laagdrempelige en relatief goedkope vervoersoptie is, draagt de fiets ook bij aan een meer inclusieve en gelijkwaardige samenleving.

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht worden voor **gezondheid** onder andere de volgende **ambities** genoemd:

- 2050: wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
- 2050: het (recreatie)groen is in gelijke tred ontwikkeld met de verstedelijkingsopgave. Het aanbod van de toeristisch-recreatieve voorzieningen en routes in de provincie sluit in kwaliteit en kwantiteit goed aan op de behoeften van zowel onze inwoners als de bezoekers, is duurzaam, goed bereikbaar en toegankelijk.

Bereikbaarheid

De provincie Utrecht heeft door haar centrale positie een belangrijke positie in het (inter)nationale mobiliteitsnetwerk van Nederland, zowel op de weg als op het spoor en zowel voor personen- als goederenvervoer. Utrecht is de draaischijf van Nederland en mede daardoor dé ontmoetingsplek bij uitstek. Ook in de provincie zelf moeten mensen elkaar gemakkelijk kunnen ontmoeten, als voorwaarde voor een goed functionerende samenleving en economie. Zo'n acht miljoen mensen zijn in staat om binnen 45 ov-minuten **de best bereikbare plek van Nederland** te bereiken: Utrecht Centraal Station.

De vervoersnetwerken raken echter aan de grenzen van hun capaciteit en de ruimte is schaars. De spreekwoordelijke **Utrechtse fietsfiles** en *'sardientjesbussen'* illustreren dit. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) blijkt dat de mobiliteit de komende jaren nog flink gaat groeien. Dit heeft demografische en economische oorzaken, ook in de lage groeiscenario's¹⁸ en ondanks de (korte termijn) impact van de COVID-19-crisis. Het relatief hoge aandeel doorgaand verkeer draagt bij aan de sterke congestie rondom Utrecht. De IMA-analyse laat zien dat een groot deel van de nationale opgaven voor personenvervoer (weg en spoor) in 2040 zich in de provincie Utrecht voordoen.

¹⁵ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsfeiten>

¹⁶ <https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsen-en-gezondheid/>

¹⁷ Omgevingsvisie provincie Utrecht (10 maart 2021)

¹⁸ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2021)

Het bereikbaar en leefbaar houden van de groeiende steden vraagt een integrale mobiliteitsstrategie waarin de fiets een prominente plek heeft. Een verplaatsing met de fiets, al dan niet in combinatie met hoogwaardig ov, is efficiënt en ruimtebesparend. Openbaar vervoer en fiets hebben twintig tot dertig keer minder ruimte nodig dan de auto.

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht worden voor **bereikbaarheid** onder andere de volgende **ambities** genoemd:

- 2040: de provincie Utrecht is goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit is essentieel voor een vitale Utrechtse regio
- 2040: alle belangrijke nieuwe en bestaande woon- en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen binnen de provincie Utrecht zijn op een ruimte-efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar

De provincie Utrecht richt zich op een gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte aanpak

De provincie Utrecht kiest ervoor om de ruimte vraag voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen, via binnenstedelijke en 'binnendorpse' ontwikkeling en met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en 'inclusiviteit'. In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is een aantal potentiële locaties benoemd voor **integrale ontwikkeling van wonen en werken rond knooppunten**. Omdat de ruimte beperkt is, is het uitgangspunt van de provincie **slim combineren en concentreren**. Met slim combineren wordt multifunctioneel ruimtegebruik bedoeld. Een voorbeeld van concentreren is het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen, waardoor voorzieningen nabij zijn. Hiermee stimuleert de provincie Utrecht ook dat inwoners **meer bewegen door lopen en fietsen**. Door functies te mengen, het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en een aantrekkelijk ingerichte leefomgeving, worden **reisafstanden verkort**. Deze benadering wordt ook wel 'Bicycle Oriented Development' (BOD) genoemd en kent raakvlakken met de 10-minuten stad¹⁹. Dit geldt zowel voor bestaande en nieuwe woon- en werklocaties, als voor natuur- en recreatiegebieden

Het is belangrijk dat de provincie Utrecht goed bereikbaar blijft en **daarom investeert de regio in fietsvoorzieningen en het stimuleren van het fietsgebruik**. Ook streven we naar het **beter benutten van het spoor- en hoogwaardig ov-netwerk, het hoofdwegennet en van het provinciale wegennet**. De samenhang tussen deze verschillende netwerken moet worden versterkt door knooppuntenontwikkeling. Dit is een uitdaging, omdat Utrecht enerzijds de draaischijf is in de landelijke netwerken (weg en spoor), maar anderzijds ook een regionaal netwerk kent dat tevens een sterk groeiende vraag moet opvangen in samenhang met die landelijke netwerken. Structurele aandacht voor gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit, benutting van de bestaande netwerken en relatief kleinschalige investeringen in doorstroming van fiets en ov gaan daarbij hand in hand met **grote investeringen in met name knooppuntontwikkeling, een fietsnetwerk met stedelijke doorfietsroutes en hoogwaardige regionale fietsroutes en een regionale ov-ring**.

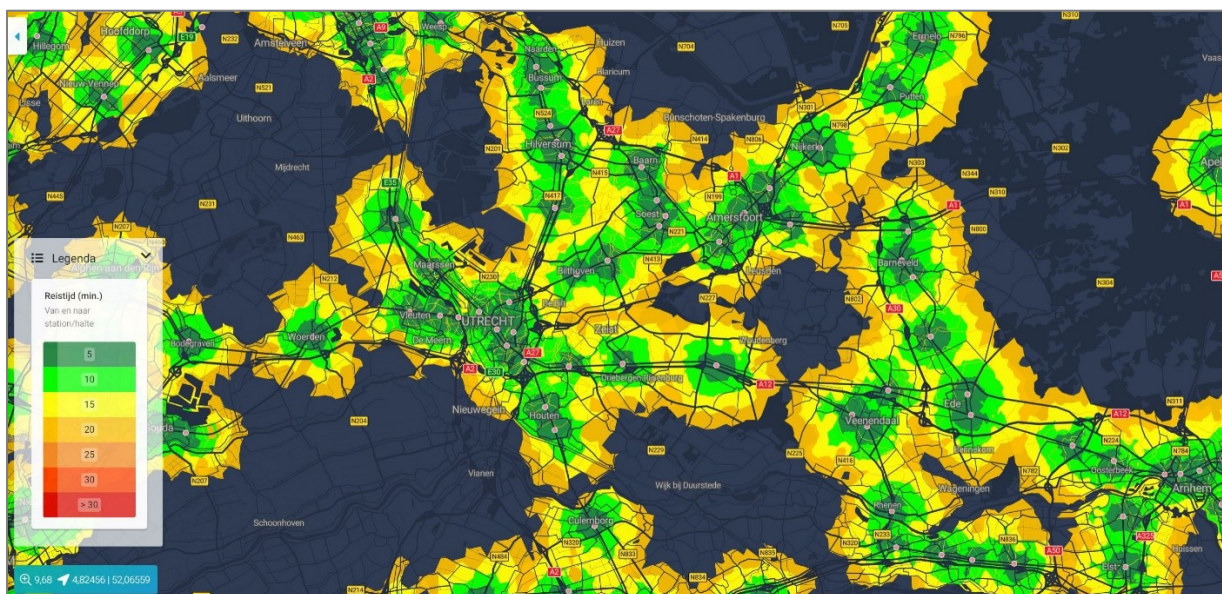
¹⁹ Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), gemeente Utrecht (juli 2021)

3. De kansen en uitdagingen voor de fiets

Kansen voor de fiets

De provincie Utrecht is compact en de **fietsbereikbaarheid** van de belangrijkste werklocaties, knooppunten en scholen is in potentie groot. Met de opkomst van de elektrische fiets en de speedpedelec worden fietsritten naar bestemmingen tot 15 kilometer steeds normaler, vooral als er sprake is van veilige, comfortabele en vlotte fietsinfrastructuur. Voor een deel van de forenzen zijn zelfs fietsafstanden tot 25 kilometer dan realistisch. De aanleg van snelfietsroutes biedt daarom kansen voor een betere fietsbereikbaarheid.

De fiets is een belangrijke schakel in het bereikbaar houden van Utrecht, zowel als een op zichzelf staande vervoerswijze als in combinatie met openbaar vervoer, vooral de trein. Op zichzelf kan de fiets op korte afstanden al goed concurreren met de auto, maar de combinatie fiets en ov kan zeker op lange en middellange afstanden goed concurreren met de auto. Dit wordt versterkt door de verstedelijking en de opkomst van de e-bike. Naar verwachting wordt in 2040 bijna 30% van alle fietskilometers per e-bike afgelegd²⁰ en nu al reist bijna 50% van de mensen per fiets naar het station, voor Utrecht Centraal is dat zelfs bijna 60%²¹. Voorbeeld: Uit onderzoek naar 'Bicycle Oriented Development' (BOD) blijkt dat gemiddeld twee derde van de Nederlanders binnen 15 minuten fietsreistijd van een station woont²². Dit laat zien dat de fiets-trein combinatie nog veel potentie heeft in Nederland²³. Gelet op de beoogde schaa sprong in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld met het in de Metropool Regio Utrecht beoogde 'wiel met spaken', kan dit in samenhang worden uitgewerkt.



Figuur 4: Bereikbaarheid woningen provincie Utrecht binnen 5/10/15/20 minuten fietsreistijd van een treinstation²⁴.

²⁰ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2021)

²¹ Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018)

²² De fietsreistijden zijn gebaseerd op de [GPS-data uit de Nationale Fietstelweken](#), Breda University of Applied Sciences (juni 2021)

²³ Programma Cycle Intelligence, Breda University of Applied Sciences (juni 2021)

²⁴ Atlas Fietsbaar Utrecht

Oplossingen richting 2040 moeten hun weg vinden in de regionale verstedelijkingsstrategieën: het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij (Metropoolregio Utrecht (MRU)), het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal en de Verstedelijkingsstrategie (Arnhem-Nijmegen-)Foodvalley (zie hoofdstuk 4), het Toekomstbeeld openbaar vervoer, het ontwerp OV-netwerkperspectief en nu ook het Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht.

Om de ambities uit de provinciale omgevingsvisie te bereiken is een **mobiliteitstransitie** nodig naar gezonde en duurzame vervoerswijzen, ander reisgedrag en op een ander schaalniveau. Die mobiliteitstransitie is al gestart. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit in de vier grote steden blijkt dat sinds 2005 de groei van de mobiliteit voornamelijk is opgevangen door lopen, fietsen en openbaar vervoer (met name treinen)²⁵. Uit de mobiliteitsmonitor gemeente Utrecht blijkt hetzelfde²⁶. Binnen de snelwegring neemt het autoverkeer al jaren nauwelijks toe (+0,2% in 2018), terwijl de bevolking wel snel groeit (+1,5% in 2018). Ook zien we de trend dat (auto)delen steeds normaler wordt ten opzichte van bezit. Utrecht heeft relatief gezien het hoogste deelautogebruik van de grote steden.

Uit hoofdstuk 2 blijkt al dat de fiets een oplossing biedt voor veel meer dan alleen bereikbaarheidsproblemen. De Utrechtse ambitie om dé fietsregio van Europa te worden, sluit naadloos aan op de nationale opgaven op het gebied van:

- Woningbouw en economie (de fiets borgt de bereikbaarheid en daarmee de haalbaarheid van de belangrijkste ontwikkellocaties en zorgt voor een prettige leef- en werkomgeving),
- Energie en klimaat (fietsen is een klimaat-neutrale vorm van mobiliteit en helpt bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO₂, fijnstof en stikstof),
- Gezondheid (het stimuleren van fietsen zorgt voor een gezonder beweegpatroon van mensen en draagt bij aan een gezondere leefomgeving, met een schonere lucht en minder geluidsoverlast) en
- Bereikbaarheid (uiteeraard zorgt het stimuleren van fietsen ook voor een beter bereikbare regio, met een landelijke impact doordat Utrecht een 'draaischijffunctie' vervuld voor Nederland).

Kortom: investeren in de fiets is veruit meest gezonde, duurzame en goedkope manier om bij te dragen aan de landelijke maatschappelijke opgaven.

Uitdagingen voor de fiets

De uitdagingen voor de fiets zijn ook groot:

- De toename van het aantal inwoners en bedrijvigheid, leidt tot drukte op fietspaden; de **drukste fietspaden van Nederland** en de eerste fietsfiles zijn in de stad Utrecht te vinden. Uit een recente analyse blijkt dat **55% van het regionaal fietsnetwerk in de provincie Utrecht onvoldoende breed** is om het aantal fietsers veiligheid, comfort en de gewenste snelheid te kunnen bieden²⁷.
- Regio Utrecht als draaischijf, betekent ook dat de regio te maken heeft met veel (rijks-) infrastructurele barrières door auto-, spoor- en vaarwegen. In de hele provincie Utrecht zijn in het beoogde fietsnetwerk tot 2040 **ongeveer 80 barrières** geïdentificeerd waarvan twee derde in de stedelijke regio Utrecht. Dit heeft negatieve consequenties voor de

²⁵ Mobiliteitsbeeld 2019, Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM, 2019)

²⁶ Monitor mobiliteitsplan 2019, gemeente Utrecht (2019)

²⁷ Onderzoek Safety Performance Indicators fietsinfrastructuur in de provincie Utrecht, Sweco (2020)

fietsbereikbaarheid van bestemmingen (directheid).

- De verwachte groei in mobiliteit, in combinatie met drukte en snelheidsverschillen op fietspaden als gevolg van de opkomst van de e-bike en scootmobiel, leidt tot een **toename van de verkeersonveiligheid**. Zonder aanvullende maatregelen neemt het aantal ernstige verkeersslachtoffers toe, tot in 2040 wel 50% meer dan in 2018²⁸. Deze stijging zit **met name onder fietsers en oudere weggebruikers**.
- **Veel mensen gebruiken de auto nog** voor afstanden korter dan 15 kilometer en zelfs korter dan 7,5 kilometer; ruim 50% van de woon-werkritten met de auto is korter dan 7,5 kilometer. Dit zijn afstanden die prima per fiets zijn te overbruggen. Daar ligt een grote potentie voor de fiets.

Daarnaast is een goede ruimtelijke/stedenbouwkundige inrichting belangrijk voor de opgaven en de kansen voor de fiets, zoals fietsroutes en fietsparkeren. Dit is een uitdaging voor de regio, want door het succes van de regio raken bestaande fietspaden overvol en de ruimte om uit te breiden is beperkt. Meer ruimte voor de fietser vraagt om slimme oplossingen, flinke investeringen en soms rigoureuze keuzes.

Stad Utrecht illustreert de urgentie voor een schaa sprong fiets²⁹

Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik in Utrecht de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk. Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken.



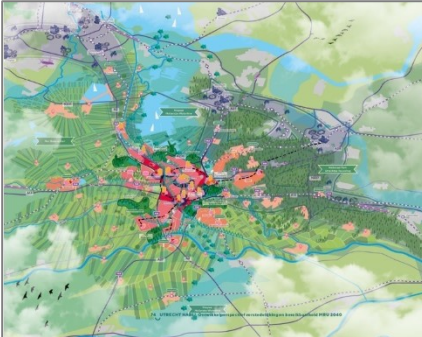


Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

²⁸ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2021)

²⁹ Mobiliteitsplan 2040, Gemeente Utrecht (2021)

4. De opgave voor de fiets in de drie regionale verstedelijkingsstrategieën

In dit hoofdstuk worden de regionale verstedelijkingsstrategieën van de drie regio's binnen de provincie nader beschouwd; het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij (Metropoolregio Utrecht (MRU)), het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! en de Verstedelijkingsstrategie (Arnhem-Nijmegen-)Foodvalley. De drie regionale verstedelijkingsstrategieën omvatten ook regio- en provinciegrensoverschrijdende opgaven en focussen allemaal, zoals in de Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU) ook is opgenomen, op **slim combineren en concentreren**, dat uitgaat van nabijheid en multifunctioneel ruimtegebruik. Nieuwe ontwikkellocaties liggen vooral rondom knooppunten, dichtbij stations en in steden en dorpskernen, waardoor voorzieningen nabij zijn. De fietsbereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties wordt hiermee groter. In de uitwerking van de mobiliteitsstrategie focussen de drie regionale verstedelijkingsstrategieën vooralsnog hoofdzakelijk op het ov-netwerk. De kansen die 'Bicycle Oriented Development' biedt, worden nog onvoldoende benut. Alle verstedelijkingsstrategieën benadrukken het belang van een goede fietsbereikbaarheid, maar nog zonder vertaling in een visie op de benodigde fietsinfrastructuur en -voorzieningen. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets geeft hier meer invulling aan, maar moet ook integraal onderdeel gaan uitmaken van de regionale verstedelijkingsstrategieën.

Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij	Ontwikkelbeeld regio Amersfoort Centraal!	Verstedelijkingsstrategie (Arnhem-Nijmegen-) Foodvalley, sleutelgebied Zuidelijke Foodvalley
		

Figuur 5: De drie regionale verstedelijkingsstrategieën.

Utrecht Nabij Metropoolregio Utrecht³⁰

'Utrecht Nabij' is het integrale ontwikkelperspectief voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid van de Metropool Regio Utrecht (MRU) binnen het programma U Ned. Daarin werken Rijk en regio (provincie Utrecht en gemeenten in U10/U16) aan de groeiopgaven. Eind 2020 is het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' vastgesteld, waarin de samenwerkende partijen een toekomstbeeld schetsen voor de MRU op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid. De zeven principes voor verstedelijking in Utrecht Nabij zijn verwerkt in de eigen visies en beleidskaders van de samenwerkende partijen. Zo is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij als basis meegenomen bij de opstelling van de definitieve Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) van de regio U10/U16 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

³⁰ Utrecht Nabij: Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, U Ned (25 november 2020)

van de gemeente Utrecht. Een belangrijk deel van de groei-opgaven voor de MRU kan volgens Utrecht Nabij geconcentreerd worden in het stedelijk kerngebied van Utrecht. De komende jaren ligt de focus op de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht CS naar Nieuwegein, met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als de locatie met de grootste gebiedsontwikkeling. De intensivering van 'de grote U', het gebied dat langs de snelwegen A2, A12 en A27 ligt en dat van Lage Weide via Leidsche Rijn Centrum en de A12 zone naar Lunetten en USP loopt is de grootste opgave in het stedelijk kerngebied. Binnen de grote U liggen drie metropoolpoorten: Metropoolpoort Oost (Lunetten - USP), Metropoolpoort Zuid (A12-zone) en Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen). Deze poorten zijn nieuwe stedelijke centra met substantiële ontwikkelruimte voor hoogstedelijke en gemengde woon-/werkmilieus. De metropoolpoorten liggen strategisch in nationale mobiliteitsnetwerken en bouwen voort op de bestaande ruimtelijke en economische structuren. Bovendien spelen ze een belangrijke rol in het slechten van ruimtelijke en mentale barrières, waardoor de nabijheid in het stedelijk kerngebied versterkt wordt en de groene verbindingen tussen stad en landschap verbeteren.

In Utrecht Nabij worden zeven regiopoorten aangewezen: Breukelen, Bunnik, De Bilt-Bilthoven, Houten, Vianen, Woerden en Zeist. Deze regiopoorten zijn goed verbonden met de MRU met trein of HOV en hebben ontwikkelruimte in de nabijheid van de ov-knopen en bestaande voorzieningen.



Figuur 6: Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij

Wat betekenen deze ontwikkelingen voor de fiets?

Met de groei van het aantal mensen dat in de MRU komt wonen en werken neemt de druk op de bestaande infrastructuur toe. En dit zal alleen maar toenemen door de gewenste binnenstedelijke – en knooppuntenontwikkeling. De ruimte om uit te breiden of verbreden is er niet zonder meer. Om de MRU gezond en leefbaar te houden is het daarom belangrijk om in te zetten op gezond, duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer, waaronder de fiets. Dat betekent investeren in een aantrekkelijk, vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk binnenstedelijk, tussen de kernen en naar de omliggende steden en regio's. In en om Utrecht betekent dat inzetten op aantrekkelijke doorfietsroutes, het slechten van een flink aantal (rijks)barrières van spoor-, auto- en waterwegen, een binnenstedelijke fietsring om de binnenstad van Utrecht te ontlasten en een sterke – van begin af aan geïntegreerde - koppeling met het (bestaande en gewenste) ov-netwerk. In de stad moeten interwijkverbindingen aantrekkelijker worden gemaakt, getransformeerd en verbreed. Dit in combinatie met het plan om 30 km/u-zones in te voeren en het verbeteren van prioriteit bij diverse kruisingen van hoofd fietsroutes en stedelijke verbindingswegen. Fietsvriendelijk ontwerpen is het credo, zodat bij de aanleg van nieuwe woningbouw- en werklocaties al direct wordt gedacht vanuit langzaam verkeer en dus de aanleg van goeie fietsverbindingen en parkeerlocaties.

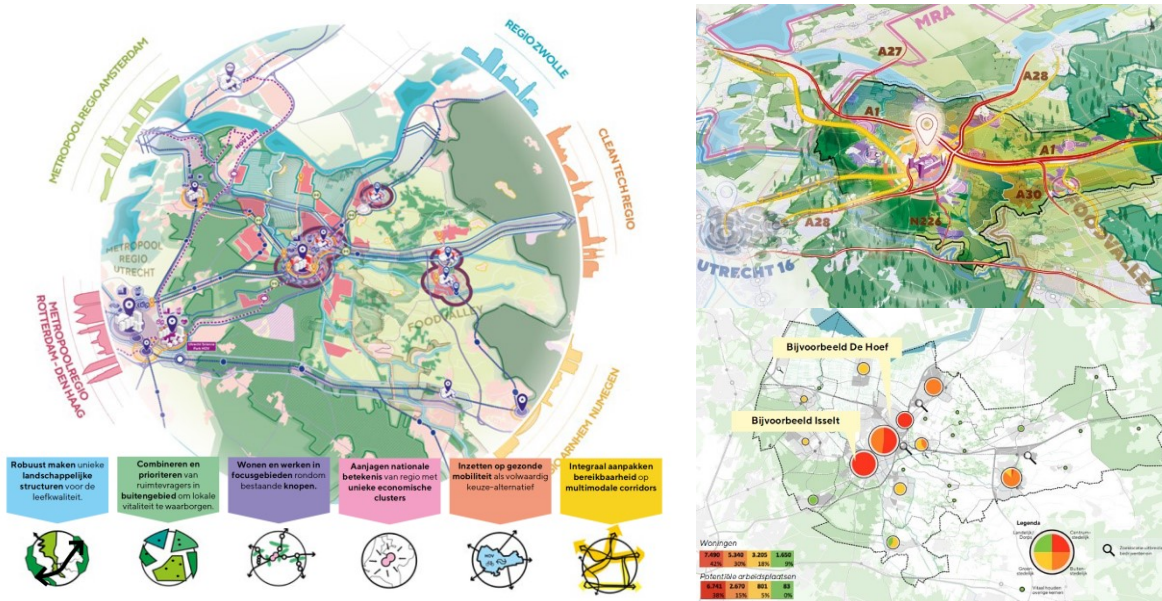
Belangrijke projecten voor de schielsprong fiets in de MRU zijn:

- Een regionaal snelfietsrouten netwerk dat alle kernen met voorzieningencentra en stations met elkaar verbindt, zoals snelfietsroute projecten die Utrecht³¹ verbinden met omliggende kernen zoals Nieuwegein, IJsselstein en Houten, maar ook op langere afstand met Amersfoort, Veenendaal, Hilversum, Woerden en Amsterdam (Dom-Dam).
- Een tangentele fietsverbinding in de stad Utrecht van Leidsche Rijn – Westraven – Lunetten – USP – Overvecht ‘Om de Noord’ en ‘Om de Zuid’. Deze fietsring vraagt om de realisatie van nieuwe schakels in het stedelijk fietsnetwerk en het slechten van verschillende spoor-, weg- en waterbarrières;
- Gezonde en aantrekkelijke utilitaire en recreatieve routes langs waterwegen, zoals de oevers van het Amsterdam- Rijnkanaal en Merwedekanaal, en verbindingen tussen Utrecht en het buitengebied;
- Het slechten van een groot aantal barrières (met de klok mee om Utrecht): A27/A28 / spoor Utrecht – Arnhem en 's-Hertogenbosch / Waterlinieweg / A12 / A2 en Amsterdam-Rijnkanaal om aantrekkelijke routes te realiseren tussen stad en de nabijgelegen kernen;
- Voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties, waaronder de maatregelen uit de brede variantenstudie Fietsparkeren Utrecht Centraal Station.

Ontwikkelbeeld regio Amersfoort³²

‘Regio Amersfoort Centraal!’ is het ontwikkelbeeld en strategie voor de periode 2030-2040.

De regio Amersfoort maakt een flinke groei door in zowel inwoners, werk als bereikbaarheid. Naar verwachting zal die groei zich nog jaren voortzetten. Een diverse en aantrekkelijke woningmarkt, goede bereikbaarheid van (hoogwaardige) werkgelegenheid en unieke natuurgebieden maken van de regio Amersfoort een geliefd vestigingsgebied. De keerzijde hiervan is dat ruimte en leefbaarheid onder druk komen te staan.



Figuur 7: Ontwikkelbeeld regio Amersfoort

³¹ Zowel het centrum van Utrecht als de drie metropoolpoorten Oost, Zuid en West

³² Ontwikkelbeeld regio Amersfoort (concept, september 2021)

De regio is gunstig gelegen, dicht bij de metropoolregio's Amsterdam en Utrecht. De regio kent een aantal specifieke kwaliteiten met bijbehorende opgaven:

1. Van nature aantrekkelijk: grote diversiteit aan aantrekkelijke groengebieden en waardevolle landschappen;
2. Uitstekend vestigingsklimaat: gewilde plek om te wonen, werken en leven;
3. Kruispunt tussen Randstad en het noorden en oosten van Nederland: nationale draaischijffunctie samen met Utrecht.

Vanwege de grote opgaven en de beperkte ruimte hangen de verschillende ruimtevragen sterk met elkaar samen. De woningbouwopgave speelt hier een belangrijke rol in, maar is niet het doel op zich. Het ontwikkelbeeld biedt een visie over hoe de ruimtelijke opgaven zo ingezet kunnen worden dat de regio op al zijn aspecten wordt versterkt; welke opgaven passen het best waar en leiden daarmee tot meerwaarde. Van een versterking van de agglomeratiekracht van Amersfoort profiteren ook de omliggende gemeenten en ook van het versterken van de kwaliteiten van het landelijk gebied profiteert de gehele regio. Het is een belangrijke voorwaarde voor een goede leefkwaliteit.

In de strategie voor de periode 2030-2040 wordt er gefocust op een drietal gebieden waar binnen 10 minuten fietsen van bestaande stations de functies wonen, werken en hoogwaardige openbare ruimte samenkomen. Deze gebieden zijn de Metropoolpoort Amersfoort Centraal-Schothorst en de regiopoorten Barneveld en Nijkerk. Deze focusgebieden zijn gekozen door hun goede score op mogelijkheid tot grootschalige integrale verstedelijking, ov-bereikbaarheid en/of regionale functie. Door wonen en werken in nabijheid van elkaar te realiseren ontstaan schaalvoordelen voor bijvoorbeeld transitie op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie en mobiliteit. Wonen en werken in focusgebieden rondom bestaande knopen versterken nabijheid en agglomeratiekracht, leidt tot meer gebruik van ov en zorgt voor enige afremming van de groei van autogebruik, en laat meer ruimte voor landbouw, natuur, landschap en andere ruimtevragers in het buitengebied.

Wat betekenen deze ontwikkelingen voor de fiets?

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel in de regio Amersfoort. Het is zaak dat de regio Amersfoort inzet op gezonde mobiliteit als volwaardig keuzealternatief naast de auto. Comfortabele wandel- en fietsroutes van en naar de belangrijkste stations zijn een randvoorwaarde voor het concentreren van wonen en werken in focusgebieden rondom bestaande stations. In het regionaal verkeer- en vervoerplan moeten belangrijke keuzes gemaakt worden. Input vanuit het Ontwikkelbeeld is dat woon-werkverkeer richting de belangrijkste gebieden in en rond de regio zo veel als mogelijk via openbaar vervoer, fiets of lopend plaatsvindt. Hierdoor ontstaat ruimte op het regionale wegennet voor het economisch verkeer en het auto-afhankelijke woon-werkverkeer. Dit sluit ook aan bij de verstedelijkingsstrategie van de MRU en de Metropoolregio Amsterdam; de regio's waar Regio Amersfoort de grootste pendelrelaties mee heeft.

Belangrijke projecten voor de schaa sprong fiets in de regio Amersfoort zijn:

- Een regionaal snelfietsrouten netwerk dat alle kernen met voorzieningencentra en stations verbindt, met als concrete projecten de snelfietsroutes die Amersfoort verbinden met Utrecht (centrum), Utrecht Science Park, Hilversum en kleinere kernen zoals Hoevelaken, Bunschoten en Nijkerk.
- Voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties, waaronder bij de Amersfoortse treinstations Centraal, Schothorst en Vathorst, en in de binnenstad van Amersfoort;
- De focus op wandelen en fietsen rondom de belangrijkste knooppunten, inclusief discussie

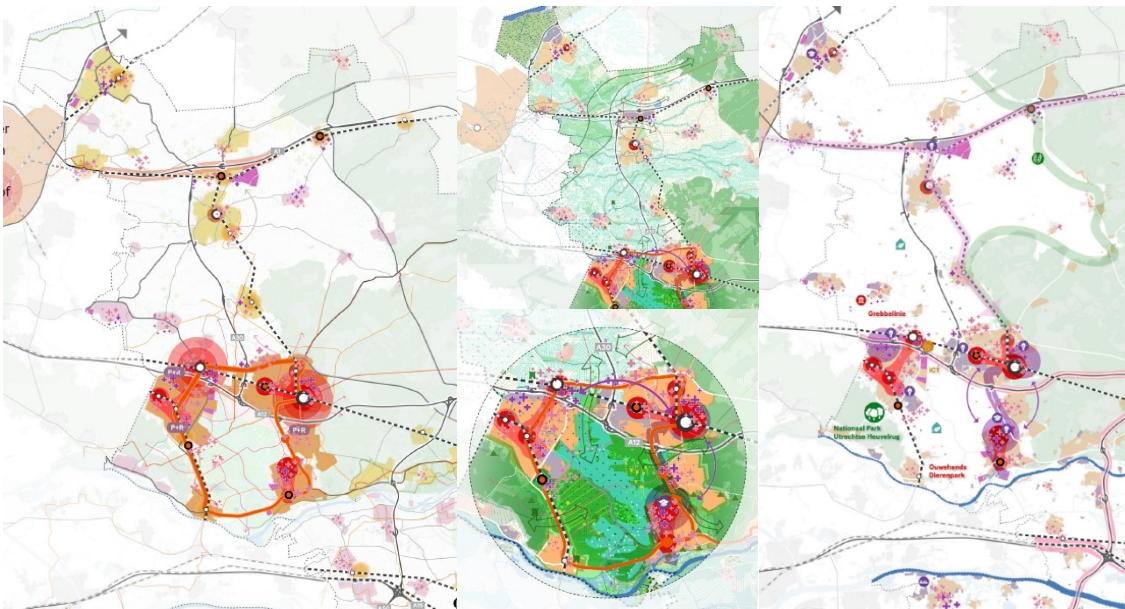
over de gewenste ruimteclaim auto;

- Het opheffen barrière spoorwegemplacement bij Amersfoort Centraal.
- Gezonde en aantrekkelijke utilitaire en recreatieve routes tussen Amersfoort en het buitengebied, bijvoorbeeld richting de Eemvallei in het noordwesten, de Gelderse Vallei (waaronder het Hoevelakense Bos) in het oosten en het bos- en heidegebied in het zuidwesten.

Verstedelijkingsstrategie regio (Arnhem-Nijmegen-)Foodvalley³³

'Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040' is de verstedelijkingsstrategie van de regio's 'Arnhem – Nijmegen' en Foodvalley³⁴. Concrete aanleiding voor de verstedelijkingsstrategie is de noodzaak om tot 2040 in deze regio's 100.000 woningen toe te voegen, waarvan rond de 40.000 woningen in de regio Foodvalley. Om het woningtekort in te lopen, de bevolkingsgroei te accommoderen en de toestroom uit andere regio's op te vangen.

De ligging van de Groene Metropool met zijn sterke steden en vitale kernen in een aantrekkelijke groene leefomgeving zorgt ervoor dat dit een regio is waar mensen graag wonen en werken. Dat levert een grote en urgente woningbouwopgave op die onmiddellijk gekoppeld is aan opgaven voor bereikbaarheid en werkgelegenheid. De stedelijke kernen liggen in het landschap van stuwwallen en rivieren, die samen de 'kraan' van de Nederlandse delta zijn. Naast de grote nationale parken (Hoge Veluwe en Utrechtse Heuvelrug) worden bijzondere groenblauwe projecten gerealiseerd. Gekoppeld aan het regionaal netwerk van wandel- en (snel)fietsroutes versterkt dit het groene karakter en het leef- en vestigingskwaliteit van deze regio. De ambitie van deze regio's is om toe te groeien naar het beeld: de groene metropool; dé circulaire topregio in Europa.



Figuur 8: Verstedelijkingsstrategie regio Foodvalley (kanskaarten mobiliteit en economie)

³³ Verstedelijkingsstrategie Arnhem - Nijmegen - Regio Foodvalley (concept, 30 juni 2021)

³⁴ De provincie Utrecht is hier ambtelijk en bestuurlijk bij betrokken, omdat de gemeenten Renswoude, Rhenen en Veenendaal binnen de provincie Utrecht liggen en vanwege de samenhang met het Ontwikkelbeeld voor de Regio Amersfoort.

Het zwaartepunt van de geplande verstedelijking in de regio Foodvalley vindt plaats in het zuidelijk deel van de regio, rondom Ede, Wageningen, Rhenen en Veenendaal. Hier worden relatief de meeste woningen en werkgebieden toegevoegd, omdat deze plekken goed bereikbaar zijn, voorzieningen hebben en 'brandpunten zijn van de economie'. De woon- en werklocaties en voorzieningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd, met binnenstedelijke verdichting en het bijbouwen in dorpskernen in gemengde milieus en geconcentreerd rond ov-knooppunten. Voor de bereikbaarheidsopgave zet de regio in op het investeren in duurzame mobiliteit: slim en schoon, zodat de verstedelijking leidt tot een kwalitatief stedelijk mobiliteitsnetwerk dat de bereikbaarheid waarborgt.

Binnen de gemeente Veenendaal is er voldoende plancapaciteit om het grootste gedeelte van de woningbouwopgave in het Utrechtse gedeelte van de regio Foodvalley voor de korte en middellange termijn te realiseren. Dit gebeurt in Veenendaal-Oost en in de nabijheid van stations Veenendaal West en Veenendaal Centrum. Voor de langere termijn (2040) is de totale plancapaciteit aan woningen lager dan de woningbehoefte en moet de regio Foodvalley op zoek naar nieuwe locaties voor integrale ontwikkeling van wonen en werken, bij voorkeur rondom knooppunten. Samen met gemeenten Ede, Renswoude en Veenendaal, regio Foodvalley en provincie Gelderland wil de provincie Utrecht allereerst de potentie van knooppunt Veenendaal-De Klomp onderzoeken. Ook wordt de potentie van locatie Veenendaal Zuid / Rhenen Noord onderzocht. Hier is nog geen knooppunt aanwezig, maar dit kan door de ligging aan het spoor in de toekomst mogelijk wel worden gerealiseerd. Renswoude en Rhenen krijgen indien nodig en mogelijk ruimte voor kleinschalige woningbouwuitbreiding om de lokale vitaliteit te behouden.

Ook is er binnen het Utrechtse gedeelte van Foodvalley behoefte aan aanvullende werklocaties. De provincie Utrecht richt zich vooral op herstructurering, verduurzaming en efficiënter ruimtegebruik van bestaande bedrijventerreinen.

Wat betekenen deze ontwikkelingen voor de fiets?

Door zoveel mogelijk te bouwen in de bestaande kernen en steden wordt nabijheid gecreëerd van wonen, werk en voorzieningen. Inwoners worden daarmee gestimuleerd om eerder te kiezen voor fietsen en openbaar vervoer in plaats van voor de auto. Daar hoort aansluitend parkeerbeleid bij. Aan de randen van stedelijke netwerken wordt gezorgd voor overstapmogelijkheden van auto op fiets of openbaar vervoer; flexibel en beter benutten mobiliteitsnetwerk en deelvervoer. Het mobiliteitsnetwerk zorgt ook voor slimme en schone alternatieven voor een bezoek aan cultuur, recreatie en landschap. Verder wordt in mobiliteitshubs geïnvesteerd, wordt fietsen en lopen op korte afstanden binnen het stedelijk gebied gestimuleerd, en wordt het openbaar vervoer versterkt (het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk en spoorcorridors Randstad-Arnhem-Rhein-Ruhr en Amersfoort-Foodvalley-Apeldoorn). Gezien de grote effecten van woningbouw op het wegennet, en ongeacht inzet op ov en fiets, is het ook nodig te inventariseren welke oplossingen en eventuele investeringen voor het regionale en landelijke wegennet nodig zijn.

Gedragsmaatregelen zoals het stimuleren van thuiswerken, verkeersmanagement en het stimuleren van fietsgebruik en technologische ontwikkelingen zoals benutten van data en inzetten op schonere brandstoffen, elektrische auto's (laadinfrastructuur) of zelfrijdende auto's, dragen bij aan slim en schoon vervoer. Daarbij zet de regio in op een verkeersveilige omgeving.

Belangrijke projecten voor de schaa sprong fiets in de regio Foodvalley zijn:

- Snelfietsrouteverbindingen tussen Veenendaal, De Klomp, Ede, Wageningen, Arnhem, Barneveld, Utrecht, Amersfoort en de regio Rivierenland (waaronder verbreden Rijnbrug).
- Verbeteren scholierenroutes tussen diverse regionale kernen.
- Voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties, waaronder voor het Utrechtse deel van Foodvalley bij treinstation Veenendaal West en in de binnenstad van Veenendaal.
- Gezonde en aantrekkelijke utilitaire en recreatieve routes tussen Veenendaal en het omliggende buitengebied, bijvoorbeeld richting de Utrechtse Heuvelrug en het Binnenveld.



Figuur 9: Fietsbewegwijzering in Utrecht (© ...)

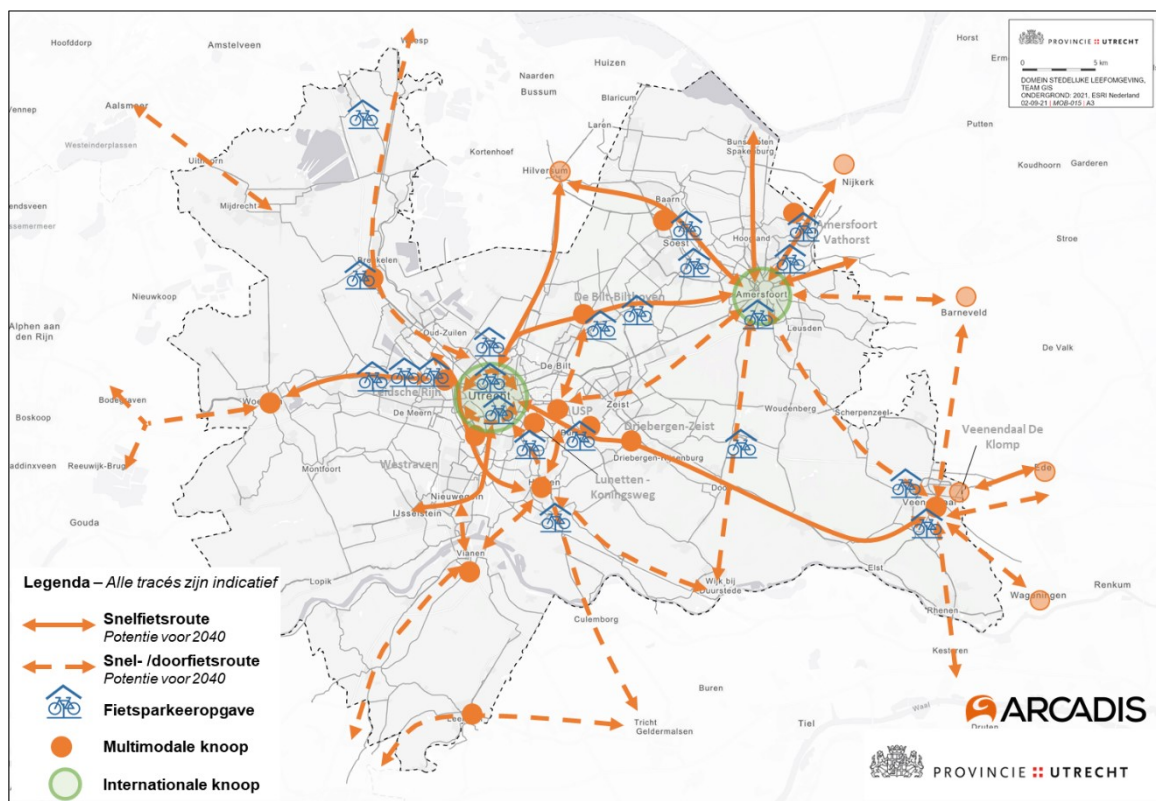
5. De schaa sprong fiets: Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht

De ambitie van Rijk en regio is groot, om de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale en regionale opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. De urgentie is echter ook groot en we nemen de schaa sprong fiets dan ook serieus.

De beschreven kansen voor de fiets in hoofdstuk 3 laten duidelijk zien dat het stimuleren van fietsen veruit de meest gezonde, duurzame en goedkope manier is om bij te dragen aan de in hoofdstuk 2 benoemde maatschappelijke opgaven. Hoofdstuk 4 legt vervolgens de relatie met de drie regionale verstedelijkingsstrategieën. Hieruit komt het beeld naar voren dat de meest effectieve manier om fietsen te stimuleren is om in te zetten op zes aspecten:

- Het aanleggen van een hoogwaardig netwerk van snel- en doorfietsroutes;
- Het op orde brengen van het regionaal fietsnetwerk, wat betreft veiligheid en directheid.
- Het slechten van (rijks)barrières in het regionaal fietsnetwerk;
- Een tangentiële fietsring in de stad Utrecht;
- Gezonde en aantrekkelijke stad-land verbindingen naar de natuur- en recreatiegebieden in het buitengebied;
- Het aanbieden van voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties.

Het voortvarend aan de slag gaan met de realisatie van deze acties geeft invulling aan de ambities van Rijk en regio.



Figuur 10: Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht, met geplande en gewenste snel- en doorfietsroutes (hoogwaardig regionaal fietsnetwerk), multimodale knooppunten en de bijbehorende fietsparkeeropgave.

De provincie Utrecht heeft de afgelopen vijf jaar samen met de regiopartners het regionaal fietsnetwerk met onder meer de snel- en doorfietsroutes en de knelpunten in kaart gebracht en vastgesteld³⁵. Voor en na het opstellen van de contourenschets in maart 2021, is breed geïnterviewd welke maatregelen aanvullend nodig zijn. Dit proces heeft geleid tot een lijst van meer dan 300 maatregelen op het gebied van hoofdfietsroutes, 80 projecten op het gebied van fietsparkeren en een inventarisatie van de initiatieven op het gebied van fietsstimulering. Het volledige maatregelenoverzicht is opgenomen in bijlage A en is een aanscherping van de inventarisatie uit maart 2021 voor de contourenschets van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Om de schaa sprong fiets te kunnen realiseren is meer dan 1,5 miljard euro nodig tot 2040 voor een samenhangend pakket aan infrastructurele maatregelen aan het fietsnetwerk en fietsparkeervoorzieningen en fietsstimulering. De regio wil vaart maken en ziet tot 2027 een pakket aan maatregelen van 347 miljoen euro waaraan gewerkt kan worden mits er voldoende budget is. Feit is echter dat niet alle noodzakelijke maatregelen al volledig financieel gedekt zijn.

Tabel 1 Financieel overzicht Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht, bedragen in miljoen euro

Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht	< 2027	2027-2040	Totaal
Subtotaal hoofdfietsroutes	€ 276	€ 1.133	€ 1.409
Subtotaal fietsparkeren	€ 66	€ 88	€ 154
Subtotaal fietsstimulering	€ 5	€ 15	€ 20
Totale kosten Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht	€ 347	€ 1.236	€ 1.583

In totaal is er 166 miljoen euro beschikbaar van de opgave tot 2027³⁶. Dit betekent dat vooralsnog circa 181 miljoen euro van de opgave tot 2027 nog ongedekt of onzeker is. Om vaart te maken met de schaa sprong fiets als oplossing voor de woningbouw- en klimaatopgave, het leefbaarheids- en bereikbaarheidsvraagstuk van de regio en om grote infrastructurele barrières aan te pakken, is daarom betrokkenheid van zowel gemeenten als het Rijk noodzakelijk. Hierbij gaat het zowel om financiële betrokkenheid, als organisatorisch in de vorm van bijvoorbeeld capaciteit.

In de contourenschets van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (maart 2021) is voor de schaa sprong fiets een scope afgesproken met drie thema's: hoofdfietsroutes (met snelfietsroutes, regionale doorfietsroutes en stad routes en recreatieve verbindingen), fietsparkeren en fietsstimulering. Ook om hiervoor tot onderlinge (financierings)afspraken te komen. De opgave per thema wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt. De opgave om te komen tot ander reisgedrag op een ander schaalniveau, bezien we voor de provincie Utrecht daarbij nadrukkelijk in relatie tot de drie in het vorige hoofdstuk besproken regionale verstedelijkingsstrategieën voor 2040: het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij (Metropoolregio Utrecht), het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! en de Verstedelijkingsstrategie (Arnhem-Nijmegen-)Foodvalley. Ook nemen we hierin regio- en provinciegrensoverschrijdende opgaven mee.

³⁵ Vastgelegd in het mobiliteitsprogramma en het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, provincie Utrecht

³⁶ Deze 166 miljoen euro bestaat uit 98 miljoen euro die de provincie Utrecht in het mobiliteitsprogramma en het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 beschikbaar heeft gesteld voor fietsmaatregelen in de periode 2019-2023 en uit 68 miljoen euro dat al als basisbedrag al is opgenomen in het provinciaal Mobiliteitsprogramma 2019-2023 voor de periode 2024 – 2028. Dit betreffen zowel infrastructurele maatregelen als gedragsmaatregelen. Daarnaast wordt een aantal projecten deels financieel gedekt door gemeenten, deze bedragen zijn niet meegenomen in de genoemde beschikbare 166 miljoen euro.

Thema: hoofdfietsroutes

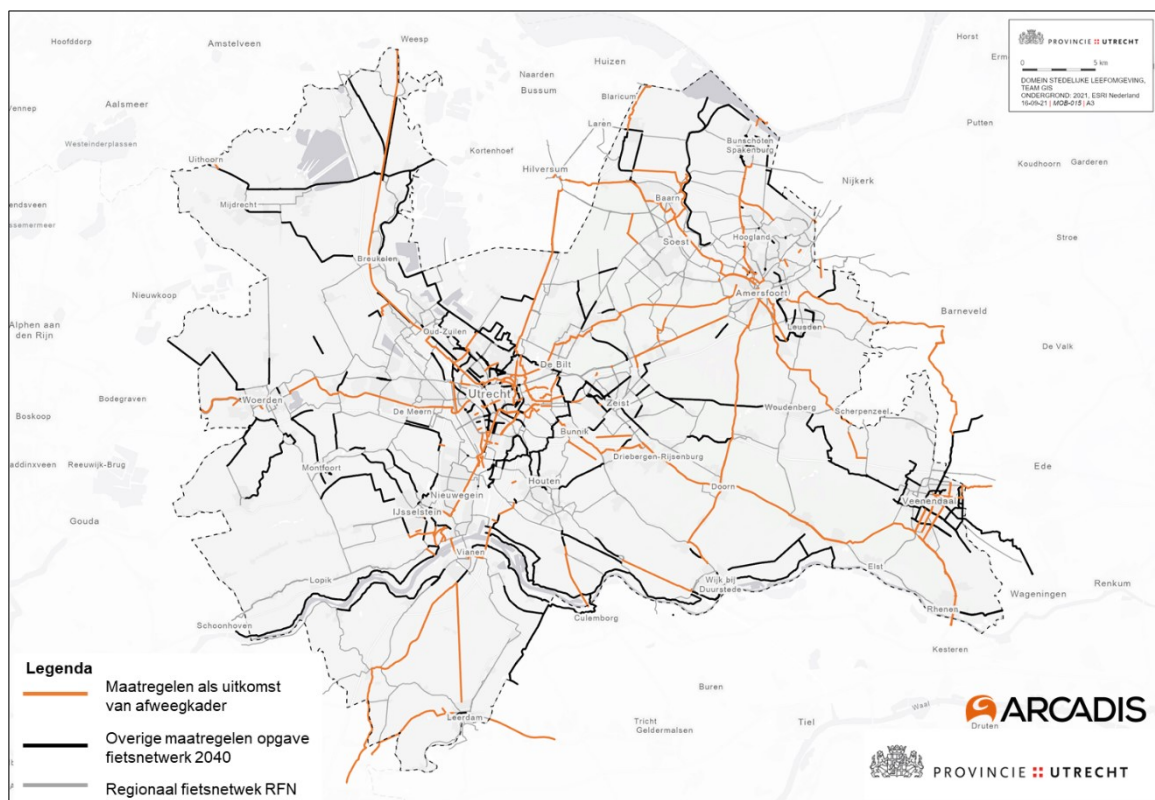
Op basis van de gemaakte inventarisatie is de totale opgaven om het netwerk van hoofdfietsroutes in de provincie Utrecht te versterken **1,4 miljard euro**, waarbij er voor de periode **tot 2027 voor circa 276 miljoen euro** aan projecten ligt en voor de periode **2027 tot 2040 1,1 miljard euro**.

Tabel 2 Financieel overzicht Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht thema hoofdfietsroutes, bedragen in miljoenen euro

Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht	< 2027	2027-2040	Totaal
Snelfietsroutes, inclusief barrières en hoofdfietsroutes van bovenregionaal belang	€ 148	€ 683	€ 831
Hoofdfietsroutes met een meer lokaal karakter	€ 128	€ 450	€ 577
Totale kosten thema hoofdfietsroutes	€ 276	€ 1.133	€ 1.409

Opgaven hoofdfietsroutes van bovenregionaal belang

De fietsnetwerkopgaven zijn beoordeeld op basis van een afweegkader dat speciaal voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is opgesteld. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de potentiële bijdrage van de fietsmaatregel is aan het oplossen van de in hoofdstuk 2 beschreven maatschappelijke opgaven van nationaal belang. In het afweegkader zijn de uitgangspunten en de scope van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets verwerkt. Hierbij is ook gebruik gemaakt van het concept afweegkader waaraan het Rijk in 2020 heeft gewerkt om rijksbijdragen aan fietsprojecten te kunnen onderbouwen³⁷. Het complete afweegkader en de operationalisering van de criteria is opgenomen in bijlage B.



Figuur 11: Kaart maatregelen Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht, thema hoofdfietsroutes

³⁷ Weloverwogen kiezen voor de fiets, concept afweegkader, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (september 2020)

Figuur 11 geeft de vertaling van het afweegproces weer. In het oranje zijn 123 projecten weergegeven met een bovenregionaal karakter. Dit zijn bijvoorbeeld snelfietsroutes en onderdelen daarvan, hoofdfietsroutes die een alternatief vormen voor knelpunten voor het gemotoriseerde verkeer uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), projecten die (rijks)barrières slechten (zoals snelwegen, rivieren, kanalen en spoorlijnen), en projecten die grote woningbouwlocaties en economische kerngebieden ontsluiten. In het zwart zijn de 208 projecten weergegeven met een meer lokaal karakter als onderdeel van de schaa sprong fiets in de provincie Utrecht. De lijst met alle maatregelen is opgenomen in bijlage A.

Doorfietsroutes en stadsroutes

In de provincie Utrecht ligt **ruim 1.350 km aan regionaal fietsnetwerk** waarvan circa **300 km (potentieel) snelfietsroutenetwerk** is. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) valt dit netwerk onder de *doorfietsroutes*. De provincie Utrecht heeft samen met de regiopartners in 2016 het regionaal fietsnetwerk in de regio in kaart gebracht, met een update in 2019. Deze inventarisatie is ook binnen de bebouwde kom uitgevoerd, waarbij routes het regionale netwerk binnen de bebouwde kom in het NTF '*stadsroutes*' worden genoemd. Daarnaast zijn er belangrijke interwijkverbindingen, waar de Utrechtse steden aan werken. In het NTF vallen deze ook onder de *stadsroutes*. Tot slot investeren gemeenten in een fijnmaziger netwerk van 'lokale' fietsroutes, waarin veilige schoolfietsroutes hoge prioriteit hebben.



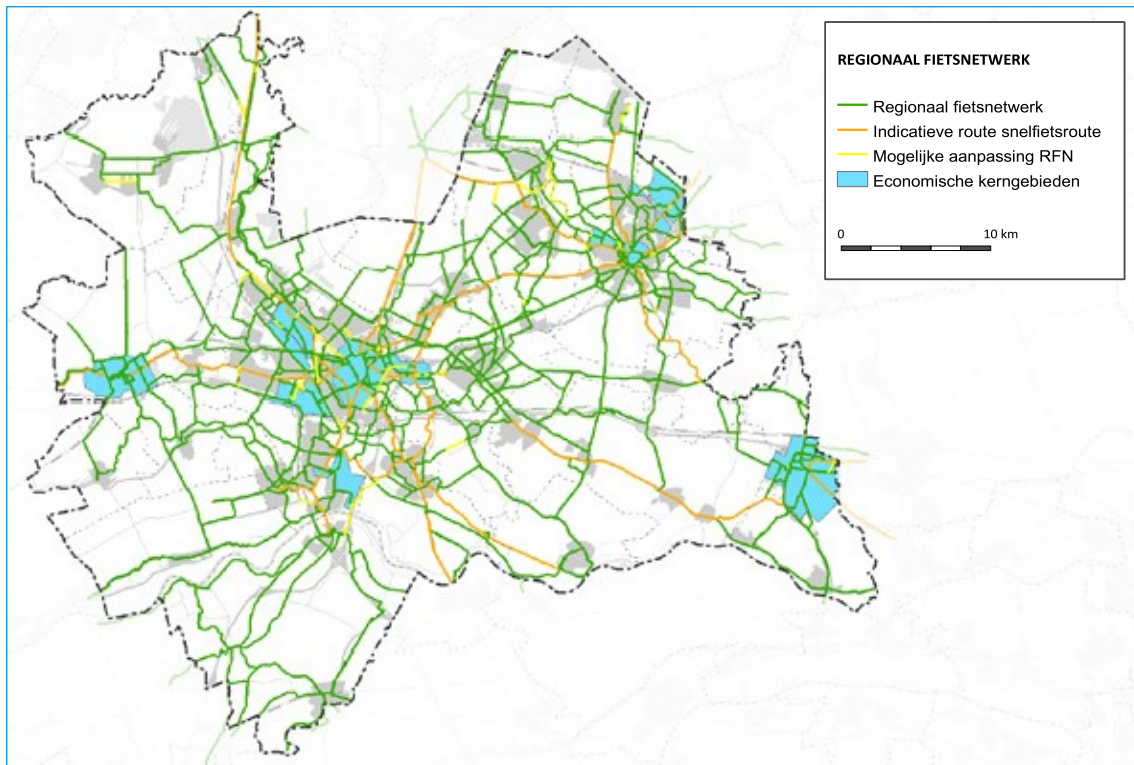
*Het regionaal fietsnetwerk en knelpunten*³⁸

De provincie Utrecht werkt met de gemeenten en Rijkswaterstaat Midden-Nederland aan een vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk (RFN). Dit is een netwerk voor kortere en (middel)lange afstanden, voor iedereen die wil fietsen; langzame en snelle fietsers, voor gewone en brede (bak)fietsen. Het regionaal fietsnetwerk, weergegeven in Figuur 12, vormt een netwerk met snelle verbindingen op belangrijke trajecten en naar knooppunten, zodat de overstap op andere vormen van vervoer optimaal wordt gefaciliteerd. De uitgangspunten van het regionaal fietsnetwerk zijn:

- een fietsinfrastructuur waarvan de routes woonkernen van minimaal 3.000 inwoners verbinden met:
 - o economische kerngebieden (en werklocaties met meer dan 1.000 arbeidsplaatsen);
 - o de stedelijke centra;
 - o nationale en regionale ov-knooppunten; en

³⁸ Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, provincie Utrecht (2019)

- 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).



Figuur 12: Kaart regionaal fietsnetwerk (RFN)³⁹

In 2019 is een knelpuntenanalyse op het regionaal fietsnetwerk uitgevoerd. Er is gebruikgemaakt van een inventarisatie van de Fietsersbond naar Safety Performance indicatoren, hinder, verlichting en type verharding, een studie naar directheidswaarden⁴⁰, het BRUTUS fietsverkeersmodel en het VRU-verkeersmodel die de (fiets)verkeerstromen laat zien en er is informatie opgehaald bij gemeenten en Rijkswaterstaat. Inmiddels zijn er meerdere verdiepende verkenningen uitgevoerd of in uitvoering, zoals naar fietsverkeersongevallen, de breedte van de fietspaden op het regionaal fietsnetwerk⁴¹, de verlichting van de provinciale fietspaden en meerdere studies naar het onderdeel 'vlot' (vertragingen op kruispunten en barrières). Het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 legt hoge prioriteit bij verkeersveiligheidsknelpunten, knelpunten die grote invloed hebben op het fietsgebruik (zoals barrières) en knelpunten gelegen op de belangrijkste corridors (zoals snelfietsroutes).

³⁹ Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, provincie Utrecht (2019)

⁴⁰ Studie naar directheidswaarden, Antea (2018)

⁴¹ Safety Performance Indicators fietsinfrastructuur in de provincie Utrecht, provincie Utrecht (2020)

Een aantal grote opgaven uitgelicht

De regio kent een aantal grote infrastructurele opgaven met (rijks)barrières:

- Verbreden van de Demkabrug en nieuwe fietstunnel Boorstraat als onderdeel van de Dom-Dam snelfietsroute (kosten: ca 30 mln euro)
- Een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Houten als onderdeel van de snelfietsroute Vianen-Houten-USP (kosten: ca 15 mln euro). Er wordt op dezelfde route al geïnvesteerd in de fietsbrug over de Lek langs de A27 (realisatie rond 2030 als onderdeel van de aanpak A27 Houten-Hooipolder). Ook wordt vanuit U Ned geïnvesteerd in de fietsbrug over de A12 bij Bunnik (realisatie rond 2025).
- Een fietsverbinding over de Lek aan de westzijde van Vianen naar Nieuwegein. De fietsverbinding over de Jan Blankenbrug van het Rijk voldoet niet; deze is te smal voor het aantal fietsers (kosten: 15-20 mln euro voor een nieuwe brug).
- Projecten in de stad Utrecht ter ontlasting van fietsdruk in het centrum en rond station Utrecht Centraal en om de fietsbereikbaarheid tussen de wijken te verbeteren, zoals een fietsring om het centrum (ook wel 'Om de Noord' en 'Om de Zuid' genoemd) die uit diverse projecten op tangente routes om het centrum bestaat en zoals een verbinding aan de zuidzijde van het centrum die ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat het spoor kruist (kosten van laatstgenoemde project: ca 70 mln euro).
- Fietstunnels- of bruggen bij drukke met verkeerslichten geregelde kruispunten of turbotondes om doorfietskwaliteit en -veiligheid te verbeteren.

De provincie Utrecht neemt in de periode 2019-2023 een regierol in de realisatie van een negental snelfietsroutes. Zij heeft hiervoor een proces met de gemeentelijke wegbeheerders ingericht van intentieovereenkomst, via verkenning naar uitvoeringsovereenkomst. Ook kan de provincie het werk voor gemeentelijke wegbeheerders uitvoeren indien gewenst. De fase van de intentieovereenkomsten is afgerond en drie uitvoeringsovereenkomsten zijn inmiddels door provincie en betrokken gemeenten getekend. Verder financiert de provincie gemeentelijke projecten tot 65% wanneer hiermee het regionaal fietsnetwerk vlotter, veiliger of comfortabeler wordt gemaakt. Daarnaast neemt de provincie de verantwoordelijkheid om het deel waarvan zij zelf beheerder is te verbeteren en werkt momenteel diverse plannen uit voor veilige en ongelijkvloerse oversteken, aanpak veilige parallelwegen (ook met landbouwverkeer) en de verlichting van fietspaden.

Rijkswaterstaat (RWS) leidt momenteel de preverkenning naar de snelfietsroute van Utrecht naar Amsterdam (Dom-Dam) en heeft onderzoek gedaan naar de verkeersonveiligheid van fietsers op de Jan Blankenbrug. Ook wordt er geïnvesteerd in het opschalen van de voetgangersbrug over de A12 bij Bunnik tot een fietsbrug. De opdracht die RWS echter van het Rijk heeft om fietsprojecten te kunnen trekken, blijkt echter beperkt te zijn en projecten blijven hangen in de studiefase of worden door andere partijen, zoals de provincie uitgevoerd. Belangrijk is om in BO MIRT verband hierover nadere afspraken te kunnen maken, zodat het inzetten van Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing voor de nationale opgaven ook daadwerkelijk door alle overheidslagen kan worden omarmd.

Recreatieve routes

De provincie Utrecht zet in op de **ontwikkeling van een groenblauwe en recreatieve structuur** die robuust is langs bestaande doorgaande waterlopen⁴². En het versterken stad / land verbindingen en investeren in groen in en om bebouwd gebied, recreatieve verbindingen, recreatiezones en -terreinen. Het concept Ringpark zorgt dat stad en land optimaal met elkaar worden verbonden en recreatieve landschappen bereikbaar en toegankelijk worden gemaakt⁴³.

Uit recent onderzoek blijkt dat een groot deel, bijna de helft, van het utilitaire fietsnetwerk in Utrecht overlapt met het recreatieve fiets(knooppunten)netwerk⁴⁴. **Verbeteringen in het recreatieve netwerk** maken ook vaak het dagelijks fietsen aantrekkelijker. Dit geldt zeker voor het slechten van barrières, zoals grote (rijks)weginfrastructuur, waterwegen en spoorlijnen. Het blijkt dat 70% van de mensen nu de auto pakt naar een natuur/recreatiegebied en 20% de fiets, terwijl een groot gedeelte van de mensen uit een (buur)gemeente komt. Daarnaast ziet de regio de druk op de Utrechtse Heuvelrug toenemen en wil door aantrekkelijke verbindingen elders de recreant/toerist verleiden om ook minder drukke gebieden in de regio te bezoeken om zo te werken aan betere spreiding. Dit zijn actuele vraagstukken die in het in nieuwe beleidsprogramma Recreatie en Toerisme 2022-2025 een plek zullen gaan krijgen.

Om de recreatie- en natuurgebieden **beter bereikbaar te maken per fiets**, is het nodig om een aantal barrières te slechten⁴⁵. Enkele voorbeelden zijn:

- Brug over Amsterdam-Rijnkanaal bij Houten (ook onderdeel snelfietsroute Vijfheerenlanden-Houten-Utrecht Science Park)
- Brug over de Eem van Baarn naar Hoogland-West (Amersfoort)
- Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Amersfoort-Zwolle voor verbinding Amersfoort Vathorst-Hoevelakense Bos
- Fietsbrug A12 bij Bunnik - Nieuw Wulven (ook onderdeel snelfietsroute Houten-Utrecht Science Park)
- Fietsbrug of -tunnel N199 voor voorbinding Hoogland - Hoogland-West bij Coelhorsterweg -
- Fietsverbinding Veenendaal-centrum - Petenbos - Utrechtse Heuvelrug

Ook heeft het verbeteren van de veiligheid op een aantal bestaande recreatieve routes prioriteit, zoals de fietsroute over de Lekdijk tussen Amerongen en Schoonhoven.

⁴² De doorgaande waterlopen zijn: Amstel, Angstel, Vecht, Grote Heijcop / Bijleveld / Geer, Oude Rijn / Leidsche Rijn, Singel Utrecht, Kromme Rijn, Hollandsche IJssel, Inundatiekanaal Lunetten / Laagraven, Amsterdam-Rijnkanaal, Merwedekanaal, Nederrijn-Lek, Diefdijk, Linge, Zouweboezem, Eem / Grift en Valleikanaal

⁴³ Omgevingsvisie provincie Utrecht (10 maart 2021)

⁴⁴ Dimensionering recreatieve fietsroutes (Dat.mobility, juni 2021)

⁴⁵ Groen Groeit Mee, Opgaven in beeld (Bureau Buiten, juni 2021)

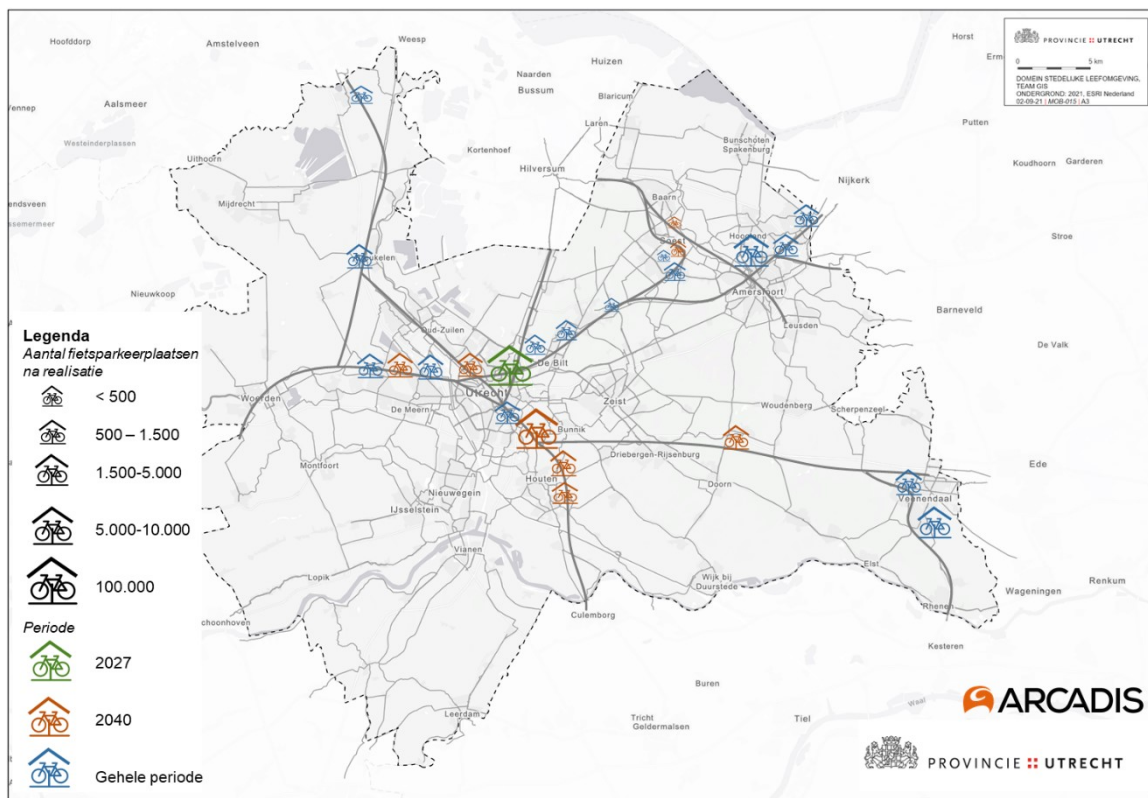
Thema: fietsparkeren

De provincie Utrecht investeert volop in het uitbreiden van fietsvoorzieningen in de periode tot 2027, maar ook daarna. De focus op binnenstedelijke ontwikkeling gecombineerd met het knooppuntenbeleid en de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk moet leiden tot een toename in het fietsgebruik. Dat betekent dat ook de vraag naar voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen flink toeneemt. Daarnaast komt er steeds meer vraag naar allerlei verschillende voorzieningen in de stallingen, die een plek moeten krijgen in de ontwerpen. Denk bijvoorbeeld aan fietsen met afwijkende maten en laadpunten voor elektrische fietsen.

Uit de ramingen van ProRail en de gemeenten blijkt dat er in 2040 **57.900 extra fietsparkeerplaatsen** nodig zijn in de regio. Ongeveer 35.100 extra plaatsen moeten op stations worden gerealiseerd en 22.800 in stedelijke centra en bij busstations en -haltes of andere voorzieningen.

Tabel 3b Financieel overzicht Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht thema fietsparkeren, bedragen in miljoen euro

Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht	< 2027	2027-2040
Kosten om de opgave op stations te financieren	€ 40	€ 54
Kosten om de opgave bij ov-haltes, mobiliteitshubs en in stadscentra te financieren	€ 26	€ 34
Totale kosten thema fietsparkeren	aantal 26.800 = € 66	aantal 31.100 = € 88



Figuur 13: Kaart maatregelen Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht, thema fietsparkeren

De **totale opgave voor fietsparkeren is tot 2040 154 miljoen euro**. Fietsparkeren bij stations is ook financieel de grootste opgave binnen dit thema: 94,6 miljoen euro tot 2040. Hiervan is 15,9 miljoen euro nodig voor uitbreidingen op Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn en 33,7 miljoen euro

voor andere uitbreidingen in de regio. Op het toekomstig station Lunetten-Koningsweg is – afhankelijk van het bedieningsniveau – 45 miljoen euro nodig. In combinatie met de nieuwe regionale snel-/doorfietsroutes en de fietsring Utrecht heeft de regio de ambitie om van station Lunetten-Koningsweg dé plek te maken voor gezonde en duurzame bereikbaarheid.

Vanuit het **Klimaatakkoord** heeft het Rijk in het BO MIRT van 2020 toegezegd 40% te willen investeren in fietsparkeervoorzieningen op een aantal stations die een belangrijke rol als OV-knooppunt vervullen of op plekken waar veel woningen gebouwd gaan worden. Ook investeert het Rijk vanuit het Klimaatakkoord in planstudies voor de uitbreiding van ingebouwde fietsenstallingen bij stations Amersfoort Schothorst, Amersfoort Vathorst en Bilthoven⁴⁶. Vanuit Rutte III gelden en met inachtneming van de in 2020 uitgevoerde Brede variantenstudie investeert het Rijk mede in planstudies voor Utrecht Overvecht en Vaartsche Rijn⁴⁷. De provincie Utrecht draagt met het programma Fiets 2019-2023 voor maximaal 60% bij aan maaiveldstallingen en maximaal 25% voor gebouwde voorzieningen. Daarnaast kunnen gemeenten met 100% subsidie van de provincie fietsparkeerplaatsen bij bushaltes aanleggen. Op die manier zorgen we met elkaar voor een goede kwaliteit en beschikbaarheid van fietsvoorzieningen voor de ov-reiziger.

Stations

Stations	Uitvoeringsperiode	Financiering/Dekking
Utrecht Lunetten, Utrecht Vleuten, Amersfoort Centraal, Breukelen, Den Dolder, Maarn, Veenendaal Centrum en Veenendaal West	Realisatie 2.873 fietsparkeerplaatsen tussen 2021-2027	Klimaatakkoord (Rijk), Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 (provincie)
Abcoude, Soest Zuid	Realisatie 419 fietsparkeerplaatsen in 2021-2022	Rutte III gelden en Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 (provincie) (Abcoude), VERDER (Soest)
Amersfoort Schothorst, Amersfoort Vathorst en Bilthoven	Planstudie 4.483 fietsparkeerplaatsen in 2021-2022	Klimaatakkoord (Rijk) voor planstudie, Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 (provincie) en gemeenten. Nog geen dekking voor realisatie
Utrecht Centraal, Utrecht Overvecht, Leidsche Rijn en Vaartsche Rijn	Planstudie en realisatie 7.700 fietsparkeerplaatsen tussen 2021-2027	Alleen dekking voor planstudie Overvecht en Vaartsche Rijn vanuit Rutte III en Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 (provincie)
(IC) station Lunetten-Koningsweg circa	Planstudie en realisatie 15.000 tot 20.000 parkeerplaatsen tussen 2027-2040	Geen
Utrecht Zuilen, Utrecht Terwijde, Soestdijk, Soest, Soest Zuid, Maarn, Houten Castellum, Bunnik, Amersfoort Centraal noordzijde	Planstudie en realisatie 4.575 fietsparkeerplaatsen tussen 2027-2040	Geen

⁴⁶ BO MIRT, november 2020

⁴⁷ BO MIRT, november 2019

De uitdaging is de uitvoering. Het Rijk heeft middelen vrijgemaakt. In BO MIRT 2020 is toegezegd aan welke stations deze mogen worden besteed, maar de capaciteit bij ProRail bleek niet gelijktijdig geregeld. Inmiddels is aan de capaciteitsbehoefte invulling gegeven maar de uitvoeringstermijnen zijn nog steeds onbekend. Om middelen uit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 te kunnen vasthouden voor de realisatie, wil de provincie in het BO MIRT hierover afspraken kunnen maken.

De grootste opgave ligt in de Utrechtse steden en op locaties met woningbouwopgaven. Uit het Toekomstbeeld OV blijkt namelijk dat met de gewenste knooppuntontwikkeling de benodigde fietsparkeerplaatsen op deze locaties fors toenemen. Voor de periode tot 2027 is nog niet voldoende financiering beschikbaar voor de benodigde uitbreiding van de fietsparkeervoorziening bij Utrecht Centraal (4.500), Utrecht Overvecht (500) en Vaartsche Rijn (1.900). De realisatie van fietsparkeerplaatsen bij decentrale stations zal de druk op Utrecht Centraal iets ontlasten, maar ondanks dat is ook de genoemde uitbreiding op Utrecht Centraal nodig. Tot 2040 loopt dit tekort op tot bijna 9.700 fietsparkeerplaatsen.

Probleem is dat de ruimte op Utrecht Centraal schaars is en de stad Utrecht zoekt naar alternatieve locaties (bijvoorbeeld huur derden) en – samen met NS en provincie – naar innovatieve oplossingen voor betere benutting. Ook bij station Leidsche Rijn ligt een flinke opgave en loopt het tekort in 2040 op tot 1.800 fietsparkeerplaatsen. Verder is de verwachting dat op een nieuw (IC) station Lunetten-Koningsweg circa 15.000 tot 20.000 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hiervoor is ook nog geen financiering beschikbaar.

Bij de stations Amersfoort Schothorst en Vathorst gaan planstudies starten naar gebouwde voorzieningen ('specials') voor in totaal ca. 4.000 plekken. Er is nog geen financiering voor de realisatie van deze voorzieningen. Ook is er voor de periode tot 2027 nog geen dekking voor de fietsparkeervoorziening bij station Bilthoven als een gebouwde voorziening nodig blijkt.

Stadscentra

Daarnaast hebben zowel stad Utrecht als stad Amersfoort een flinke opgave om het fietsparkeren in de historische binnenstad, het centrum van Leidsche Rijn en verdichtingslocaties op te vangen. Het gaat niet alleen om voldoende stallingsplekken, maar ook om het vinden van de ruimte om dit te realiseren. De steden zetten in op inbandige stallingen om de kwaliteit van de openbare ruimte niet aan te tasten: deze ruimte is schaars en vraagt om hoge investeringen.

Het verzorgen van voldoende fietsenstallingen in stadscentra is een taak voor de gemeente, maar de opgave is dusdanig dat beide gemeenten hiervoor niet voldoende middelen hebben.

Exploitatie

Wat verder speelt is dat de financiële exploitatie van inbandige, bemande fietsparkeervoorzieningen onder druk staat. Bij toenemende aantallen voorzieningen en het wegvallen van (tijdelijke) subsidiebijdragen gaan deze jaarlijks terugkerende kosten steeds zwaarder op de begroting van gemeenten drukken.

Thema: fietsstimulering

Om ervoor te zorgen dat meer mensen kunnen én gaan fietsen en dat fietsen iets voor iedereen wordt, zijn alleen infrastructurele maatregelen niet voldoende. Dat er voorzieningen zijn of worden gerealiseerd, wil niet zeggen dat mensen deze automatisch weten te vinden en er gebruik van maken. Of dat werkgevers doordrongen zijn van de positieve effecten van fietsen op hun medewerkers. Fietsstimulering is dan ook een onlosmakelijk onderdeel van het NTF, als onderdeel van een samenhangend pakket. Stimulering is gericht op het gebruik van de fiets zelf en ook in combinatie met de aanleg van nieuwe en verbeterde infrastructuur zoals snelfietsroutes, fietsparkeervoorzieningen, de OV-fiets en andere deelfietsen. Ook spelen fietsambassadeurs, zoals verzekeraar a.s.r., een rol als inspirator voor hun sector, klanten, medewerkers en in hun regio.

De scope van fietsstimulering is breed. 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. Fietsdata speelt daarin een onmisbare rol. Ook **innovatie** is een belangrijk onderdeel binnen de schaalessprong fiets. Om innovatieve ideeën op te halen over de toekomst van het fietspad én om met de regio in gesprek te gaan, schreef de provincie Utrecht de prijsvraag 'Het Fietspad van de Toekomst' uit. Met deze prijsvraag werden zowel bedrijven als particulieren opgeroepen om vernieuwende ideeën te bedenken die het fietsen aantrekkelijker maken.

Gedragscampagnes

Het is essentieel om specifieke (lokale) projecten onder de aandacht te brengen, maar ook om **fietsen in algemene zin te stimuleren**. Dat geldt zowel onder de beoogde gebruikers als onder bijvoorbeeld werkgevers en scholen. In programma's als Beter Benutten zijn hier al goede resultaten mee geboekt. Binnen de provincie Utrecht is er een onderscheid te maken in twee sporen die elkaar raken en soms overlappen: regionale gedragscampagnes en campagnes voor specifieke doelgroepen. De regionale campagnes zijn 'ik fiets' en breder gezien ook de werkgeversaanpak Goedopweg. De doelgroepgerichte campagnes richten zich op basisschoolkinderen, nieuwe Nederlanders en ouderen. Gedragsverandering vraagt om tijd en daarmee om een meer structurele inzet. Herkenbaarheid van de campagnes en de focus op duurzame gedragsverandering is essentieel. Een landelijke paraplu, zoals bijvoorbeeld Kies de Fiets, kan bijdragen aan de herkenbaarheid. Belangrijk is dan wel dat deze in goede afstemming met de regio's wordt uitgebouwd, ruimte biedt aan regionale en lokale invulling en meerjarig is.

De provincie Utrecht wil het fietsen in het algemeen stimuleren en in het bijzonder voor de ritten vanuit de omliggende kernen naar de economische kerngebieden, knooppunten, scholen en stedelijke centra. De in 2019 gestarte **regionale campagne 'ik fiets'** vormt hiervoor de basis. Deze campagne omvat allerlei activiteiten om het fietsen te stimuleren: een weeklang een e-bike of speedpedelec uitproberen, korting op de prijs van een e-bike of een app om fietspunten te sparen. Binnen 'ik fiets' is er samenwerking met lokale projecten zoals Nieuwegein Fietst!, O33opdefiets en Utrecht Fietst!. De campagne 'ik fiets' richtte zich voornamelijk op utilitair fietsverkeer: woon-werk, woon-school, woon-winkel, woon-sportclub, woon-horeca, enzovoort. In het afgelopen jaar is – toen veel mensen moesten thuiswerken - binnen de campagne ook meer aandacht gekomen voor het in beweging brengen en gezond houden van mensen.

De **werkgeversaanpak Goedopweg** ondersteunt sinds 2015 werkgevers bij een slim en duurzaam mobiliteitsbeleid. De mobiliteitsscan geeft werkgevers waardevolle inzichten in de mobiliteit binnen het bedrijf. Mobiliteitsadviseurs helpen werkgevers om aan de hand van deze inzichten aan de slag te gaan met het maken van een nieuw en duurzaam mobiliteitsbeleid of het besparen van kosten. In Goedopweg werken de provincie

Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van de provincie Utrecht. De gebiedsaanpak Goedopweg werkt daarnaast samen met bedrijven, organisaties, onderwijsinstellingen, en overheden aan de bereikbaarheid en de duurzame ontwikkeling in specifieke gebieden. De partijen in dat gebied bepalen samen welke maatregelen zij op korte en langere termijn nemen. Bijvoorbeeld de thema's fietsstimulering en verkeersveiligheid in het gebied Lage Weide / De Wetering – Haarrijn.

In de provincie Utrecht werken de provincie en diverse gemeenten aan campagnes om kinderen, scholieren, Nieuwe Nederlanders en senioren vaker en veiliger te laten fietsen. Dit noemen we de doelgroepenaanpak. Sommige **kinderen** bezitten niet voldoende fietsvaardigheden om veilig en met plezier te kunnen fietsen of ouders brengen kinderen te snel en te vaak met de auto naar school. De regio werkt aan campagnes gericht op zowel de kinderen als de ouders en op zowel fiets fun als fiets skills. Ook ontbreekt het soms aan betrouwbare en veilige fietsen. **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. 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 IenW het programma Doortrappen ontwikkeld, dat met de provincie momenteel in de regio wordt uitgerold.



Figuur 14: Enkele voorbeelden van het thema fietsstimulering in de provincie Utrecht

Verkeerseducatie en -voorlichting op scholen is één van de belangrijkste pijlers onder de Nederlandse fiets- en verkeersveiligheidscultuur. Het op vroege leeftijd leren over verkeer, fietsen en verkeersveiligheid zorgt niet alleen voor het hoge aantal fietsers, het zorgt ook voor goed opgeleide toekomstige weggebruikers. De provincie Utrecht biedt een breed aanbod aan de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers met de grootste risico's. Dat zijn leerlingen van de basis- en middelbare school die onderweg zijn naar school, oudere fietsers en jonge, onervaren brom- en snorfietsers⁴⁸. De provincie zorgt voor de regionale doorvertaling van de voorlichtingscampagnes op

⁴⁸ Utrechtse verkeersveiligheidsopgave, op naar nul verkeersslachtoffers! (juni 2020)

de landelijke kalender: BOB, MONO, snelheid en fietsverlichting. Utrechtse verkeerseducatieprojecten gericht op (ook) fietsen en fietsers zijn bijvoorbeeld: jongleren in het verkeer, blindspot, het verkeersexamen, SUIT (Stand Up In Traffic) en Doortrappen.

Regelingen

Naast educatie, campagnes en profilering kan het ook gaan over andere vormen van stimulering, zoals **fiscale regelingen voor verduurzaming van het zakelijk vervoer**. Steeds vaker worden daarbij combinaties ingezet van publieksvoorlichting en meer flexibele woon-werkregelingen om de gewenste gedragsverandering te krijgen. De per 1 januari 2020 veranderde fiscale regeling voor de 'fiets van de zaak' heeft het deels makkelijk gemaakt voor werkgevers om hun werknemers te laten profiteren van een fiets van de zaak. Echter, in de praktijk blijken werkgevers nog tegen enkele zaken aan te lopen die makkelijker kunnen, zoals het flexibeler maken voor de combinatie met het vergoeden van auto- en openbaarvervoer.

De **positie van de speedpedelec op de weg** kent een belangrijke landelijke component. De landelijke wet- en regelgeving voor de plek op de weg van de speedpedelec wordt door veel speedpedelec gebruikers en door wegbeheerders als ongewenst ervaren. In verschillende gemeenten en provincies is daarom een ontheffingsconstructie bedacht (zoals de gemeente Amersfoort). De meeste wegbeheerders binnen de provincie Utrecht benaderen dit vraagstuk als een mobiliteitsoplossing: de speedpedelec als alternatief voor de auto op fietsafstanden van 15 tot 40 km. De situatie vraagt om een landelijke lijn waarbij de speedpedelec gebruiker de keuze heeft tussen de rijbaan en het fietspad.

Fietsdata

Tot slot is het op orde hebben van fietsdata belangrijk om zicht te krijgen op het effect van fietsmaatregelen. In Nederland beschikken we over veel kennis over de fiets, maar op het gebied van fietsdata is nog een wereld te winnen. Binnen het netwerk van Tour de Force is het structureel vergaren van informatie over de fiets en fietsgebruik een van de hoofdthema's. Zoals het bundelen en toepassen van fietskennis en het inzichtelijk en standaardiseren van bestaande en nieuw in te winnen fietsdata. Er is **meer en betere fietsdata** nodig om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen en om op het fietsgebruik te kunnen sturen. Het helpt beleidsmakers beter fietsbeleid te maken en geeft de fietser toegang tot nieuwe, innoverende diensten. Bicycle Oriented Development – de openbare ruimte inrichten vanuit fietsperspectief – vraagt bijvoorbeeld om meer fietsdata over fietsparkeren en deelmobiliteit in relatie tot de woningbouwopgave. Het experiment snuffelfiets richt zich op het meten van fijnstof om groene fietsroutes met een gezonde luchtkwaliteit voor fietsers te kunnen identificeren.

Naast monitoring en onderzoek is het belangrijk om kennis te delen. De regio Utrecht zet daarom in op het versterken van de samenwerking en kennisuitwisseling met inwoners, fietsprofessionals, kennisinstellingen, overheid en markt, zowel binnen als buiten de provincie. Daarin speelt de Utrecht Bike Community een belangrijke rol. In het netwerk vinden ruim 600 fietsprofessionals uit de private en publieke sector elkaar.

Tabel 4c Financieel overzicht Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht thema fietsstimulering, bedragen in miljoen euro

Fietsstimulering	< 2027	2027-2040	Totaal
Totale kosten thema fietsstimulering (gedragscampagnes, regelingen en fietsdata)	€ 5	€ 15	€ 20

6. Vervolg

In maart 2021 is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen opgeleverd. In lijn met de BO MIRT afspraken van november 2020 is dit Regionaal Toekomstbeeld Fiets uitgewerkt. Er ligt een duidelijk (kaart)beeld van het hoogwaardig regionaal fietsnetwerk en de hoofdpoging van het fietsparkeren. Het pakket aan maatregelen dat er ligt om dit netwerk en bijbehorende voorzieningen op orde te houden en brengen en om de noodzakelijk schaalsprong fiets te kunnen maken, is grotendeels in beeld gebracht. Eindelijk is er een overall beeld van de investering die dit vraagt: 347 miljoen euro tot 2027 en 1.538 miljoen euro tot 2040.

De uitdaging ligt bij complexe projecten en de grotere investeringen in hoogwaardige regionale fietsroutes (ook wel snel- en doorfietsroutes), het opheffen van barrières en het realiseren van een binnenstedelijke fietsring. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak. Een andere belangrijke uitdaging is ruimte; ruimte voor fietsers in steden en kernen, het voorkomen van fietsfiles door spreiding en het realiseren van aantrekkelijke interwijkverbindingen. Ook is de ruimte voor fietsparkeervoorzieningen beperkt en de financiering van (investeringen in en de exploitatie van) bewaakte stallingen vraagt om een gezamenlijke aanpak van lokaal tot nationaal niveau.

De fiets neemt een steeds volwaardigere plek in de regionale verstedelijkingsstrategieën. Het Bicycle Oriented Development principe moet nog steviger verankerd worden in deze verstedelijkingsstrategieën, maar de fietsmobiliteit als structurerend principe is niet langer vreemd. Daarnaast kent Utrecht een regionaal fietsprogramma waarin alleen al door de provincie Utrecht voor de periode 2019-2023 96 miljoen euro wordt geïnvesteerd in de kwaliteitsverbetering van het regionaal fietsnetwerk met snelfietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en fietsstimulering. Vanuit het programma U Ned met de Korte Termijn Agenda werkt Goedopweg aan de doelgroepgerichte- en werkgeversaanpak waarin fietsstimulering een prominente plek heeft. In lijn met het Klimaatakkoord wordt het Regionaal Mobiliteitsplan opgesteld en in navolging van de risico-gestuurde aanpak wordt de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid uitgewerkt. In beide programma's staat het oplossend vermogen van de fiets(er) of de veiligheid van de fiets(er) centraal.

Veilige (school)fietsroutes (veiligheid), gezond stedelijk leven met aantrekkelijke stad-land verbindingen en gezonde routes (recreatie, klimaat, gezonde leefomgeving, autoluwe wijken), gezonde inwoners en werknemers (werkgevers- en doelgroepenaanpak, akkoord sport en bewegen, fietsstimulering, activatieprogramma's via evenementen zoals de Vuelta), inpasbaarheid (fietspaden door natuurgebieden); het zijn allemaal thema's waarmee de provincie vanuit verschillende portefeuilles bezig is en tussen de verschillende programma's, onder andere via de Utrecht Bike Community, afstemming zoekt.

Kortom, de regio is op de goede weg, maar de opgave voor wonen, werken, klimaat, gezondheid en bereikbaarheid is dusdanig groot dat een schaalsprong fiets nodig is. De opgave is ook regio overstijgend en gemeenten en provincie kunnen deze opgave niet alleen oppakken. Zoals al in het BO MIRT van november 2020 was geconstateerd; de fiets verdient een volwaardige plek in het nationale beleid en vraagt ook op nationaal niveau om een integrale aanpak van gebiedsontwikkelingen, infrastructuur en voorzieningen, regel- en wetgeving tot stimulering. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen ligt er en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht ligt er. De vervolgstap is dat Rijk en regio tot een gezamenlijke programmering komen op basis van de gezamenlijke prioriteiten.

De regio vraagt het Rijk verder om capaciteit en budget vrij te maken voor de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk in beheer bij Rijkswaterstaat en om een rol te pakken in complexe vraagstukken zoals het wegnemen van barrières over rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en waterwegen). Zonder een actieve rol van het Rijk kan de regio geen vaart maken. Daarnaast vraagt de regio aan het Rijk om regio overstijgende vraagstukken op het gebied van wet- en regelgeving en fiscale regelingen – die het fietsgebruik verder kunnen stimuleren – op te pakken. Ook kan het Rijk een hoofdrol pakken op bij het vraagstuk van fietsparkeren (realisatie en vooral exploitatie en innovatief gebruik van bestaande gebouwen). En is het Rijk de aangewezen partij om een aanjagende dan wel regievoerende partij te zijn bij de realisatie van provinciegrens overstijgende hoogwaardige regionale fietsroutes, zoals de snelfietsroutes Amsterdam – Utrecht (Dam-Dom) en Houten – Culemborg. Op het gebied van fietsstimulering gebeurt veel in de verschillende provincies en vervoerregio's, maar een landelijke coördinatie daarop met ruimte voor regionale invulling, kan de herkenbaarheid en de reikwijdte van campagnes vergroten.

Deze regio gaat verder en blijft – binnen haar mogelijkheden – investeren in het hoogwaardig regionaal fietsroutenetwerk, fietsparkeervoorzieningen, data, communitybuilding en regionale en doelgroepgerichte campagnes. Om een schaa sprong fiets te kunnen maken en de gesignaleerde opgave het hoofd te kunnen bieden, is echter ook de structurele en actieve inzet van het Rijk nodig op het thema fiets. Dit is het moment dat het Rijk de fietsopgave kan inbrengen in het Europees Herstelfonds en kan meenemen in het integrale Mobiliteitsfonds.

Parallel aan het werken aan de noodzakelijke landelijke en regionale programmering die de fiets een volwaardige plek geeft binnen de integrale opgave van wonen, werken, klimaat en bereikbaarheid, is de afspraak in BO MIRT 2020 geweest dat Rijk en regio een meerjarige uitvoeringsagenda fiets opstellen met als doel blijvend te investeren in fietsroutenetwerken en fietsparkeerplaatsen. De uitvoering van concrete maatregelen en projecten wordt waar relevant uitgevoerd in samenhang met de regionale verstedelijkingsstrategieën.

De vervolgstappen in het kort:

- Afspraken maken over een meerjarige uitvoeringsagenda fiets (met budget) tussen Rijk en regio;
- Een gezamenlijke programmering voor de regio, voor de periode 2022-2030 om de planvorming rondom grotere en complexere projecten verder uit te kunnen werken;
- Invulling van de rol die het Rijk kan pakken zodat bovenregionale vraagstukken en bottlenecks op het gebied van wet- en regelgeving, fiscale regelingen, capaciteit in de uitvoer en door/op het eigen netwerk het hoofd kunnen worden geboden en zodat kansen op Europees niveau of binnen andere dossiers kunnen worden benut (governance).

Het Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets is niet de afronding van een proces, maar een begin ervan. De regio – provincie Utrecht met 26 inliggende gemeenten – wil samen met het Rijk en met maatschappelijke partners aan de slag!

Bijlage A. Overzicht maatregelen Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht

*De maatregelenlijst met in totaal 330 hoofdfietsrouteprojecten en 81 fietsparkeerprojecten is opgenomen in een apart bestand '210929_Bijlage_Maatregelenlijst_NTF_Utrecht_eindconcept'.
[Mogelijk link opnemen naar GIS viewer]*

Bijlage B. Afweegkader Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht

Tabel 5: Afweegkader Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht

Nr	Opgave	Onderdeel	Criterium	Score
1	Bereikbaarheid	fietsnetwerk	fietsverbinding als alternatief voor gebruik autoverbinding met knelpunt NMCA / IMA	0 (nee) of 1 (ja)
2	Bereikbaarheid	fietsnetwerk	fietsverbinding die bestaande (rijks)barrière opheft ('aanleggen missing link')	0 (nee) of 1 (ja)
3	Bereikbaarheid	knooppunten	fietsverbinding die treinstation, HOV halte, mobiliteitshub of carpoolplek ontsluit	0 (nee) of 1 (ja)
4	Bereikbaarheid	knooppunten	fietsenstalling bij openbaar vervoer station of halte, mobiliteitshubs en carpoolplekken, waar in de huidige of toekomstige situatie een knelpunt wordt verwacht	0 (nee) of 1 (ja)
5	Woningbouw & economie	fietsnetwerk	fietsverbinding die huidig economisch kerngebied ontsluit	0 (nee) of 1 (ja)
6	Woningbouw & economie	fietsnetwerk	fietsverbinding die grootschalige toekomstige woningbouwlocatie ontsluit (>500 woningen)	0 (nee) of 1 (ja)
7	Gezondheid	fietsnetwerk	fietsverbinding als alternatief voor gebruik autoverbinding met (bijna) knelpunt luchtkwaliteit of geluid	0 (nee) of 1 (ja)
8	Bereikbaarheid	recreatie	fietsverbinding of -stalling die bijdraagt aan een betere bereikbaarheid van recreatieve gebieden	0 (nee) of 1 (ja)
9	Bereikbaarheid	verkeersveiligheid	verkeersveiligheidsknelpunt analyse UP Fiets	0 (nee) of 1 (ja)
10	Bereikbaarheid	fietsnetwerk	fietsverbinding als alternatief voor gebruik autoverbinding met absoluut en/of relatief veel korte autoritten (<7,5/15/25 km)	0 (nee) of 1 (ja)