

Provincie Utrecht
Gedeputeerde Dhr. D. Straat
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Utrecht, 26 april 2018
Betreft: Mobiliteitsprogramma 2019 – '23
Referentie:
Uw kenmerk:
Telefoonnummer: 06-53691721
E-mail: provutrecht@fietzersbond.nl

Geachte Heer Straat,

In januari '18 verscheen het concept Mobiliteitsprogramma met daarin een hoofdstuk fietsverkeer. Dit schrijven vormt een reactie op het concept. Het Utrechts Fietsoverleg (UFO) vraagt u hiervan kennis te nemen en de punten zo veel mogelijk te verwerken in het definitieve plan.

Fietsverkeer omvat zo'n 10% van de regionale verplaatsingen en vormt daarmee een niet te verwaarlozen onderdeel in de regionale mobiliteit, mede gelet op de groei doelstellingen in de mobiliteitsvisie 2014 – '28. Daarom willen wij reageren op de inhoud van het concept, hoewel in uw procedure vooralsnog niet is voorzien in een bijdrage van de Fietzersbond. Dat verbaast ons. Als belangenbehartiger voor het fietsverkeer en overlegpartner van de provincie verzoeken wij om een rol in de voorbereidingsprocedure. In dit schrijven beperken wij ons tot enkele hoofdpunten.

De tijd heeft de afgelopen vier jaren niet stil gestaan. Enkele ontwikkelingen die van belang zijn voor de mobiliteit in onze provincie en meer specifiek het fietsverkeer:

- De verwachte flinke groei van inwoners en werkgelegenheid in onze aantrekkelijke provincie, inclusief groei van de mobiliteitsvraag en dus de noodzaak tot efficiënt ruimtegebruik. Fietsverkeer en de combinatie fiets - OV zijn dan een ruimte efficiënte oplossing voor die mobiliteitsgroei.
- Milieudoelstellingen nopen o.a. tot beperking energiegebruik waaraan ook de provincie zich heeft verplicht; ook vanuit mobiliteit zal hieraan een bijdrage moeten worden geleverd.
- Ten aanzien van het fietsverkeer zijn er diverse innovaties waarvan de e-bike de belangrijkste is en ook de speed pedelec vermelding verdient. We fietsen meer en over grotere afstanden.

Deze ontwikkelingen betekenen nieuwe opgaven en kansen voor het mobiliteitsprogramma. Doorgaan op de oude weg is o.i. niet goed mogelijk. Een analyse hiertoe missen wij en meer specifiek een goede uitwerking voor het fietsverkeer voor de regionale verplaatsingen.

De voortgangsrapportage van het Realisatieplan Fiets van eind 2017 laat nog weinig concrete resultaten zien voor de onderdelen waarvoor de provincie primair verantwoordelijk is. Dit zijn de fietsinfra langs provinciale wegen in het kader van de traject aanpak en daarnaast de regionale doorfietsroutes. Wij moeten concluderen dat in uw organisatie die sinds decennia succesvol is gericht op planning, beheer en onderhoud van de provinciale (auto)wegen, de betrekkelijk nieuwe opdracht t.a.v. fietsverkeer tot nu toe in de praktijk nauwelijks van de grond komt, ondanks de inspanningen van het Programmteam Fiets. Wij maken ons zorgen over de planning en uitvoering fiets in de komende periode en versterking lijkt nodig.

Enkele concrete opmerkingen en voorstellen t.a.v. het hoofdstuk Fiets:

- Een inventarisatie van knelpunten in fietsinfra langs provinciale wegen ontbreekt alsmede een programma voor de uitvoering van (infrastructurele) maatregelen.

- De kaart Provinciaal Fietsnetwerk op blz. 27 sluit slecht aan op de regionale fietsrealiteit. Deze kaart bevat alleen de provinciale wegen en geeft daarmee een zeer onvolledig en vals beeld t.a.v. het fietsverkeer. Regionale fietsroutes lopen soms langs provinciale wegen maar vaak juist niet, vanwege het matige fietsklimaat en de als hinderlijk ervaren lange wachttijden op kruisingen. Wij missen de echte kaart met regionale fietsroutes.
 - Voorbeeld 1: Tussen Amersfoort en Utrecht lopen twee hoofdfietsroutes: langs de N237 en de z.g. Spoorroute. Tussengebiedende gemeenten haken hierop aan. In De Bilt komen beide routes tesamen; alleen de N237 route staat op de kaart, terwijl de groei vooral wordt verwacht op de Spoorroute.
 - Voorbeeld 2: De route Utrecht Hilversum volgt deels secundaire wegen en deels de provinciale weg.
 - Voorbeeld 3: de geplande snelfietsroute Vianen – Nieuwegein – Utrecht (F27) loopt grotendeels langs de rijksweg A27 en staat niet op de kaart.
- De hoofddoelstelling Fiets in de Mobiliteitsvisie is “In 2028 zij alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets”. Onduidelijk is of dit programma voor de periode 2019 – ’23 daarmee in lijn is en op schema ligt.
- Om het aandeel Fiets in de regionale mobiliteit in stand te houden en te doen groeien zijn blijkens de studie “Meer Fiets, meer Stad” van mei 2016 vooral van belang het verbreden van fietsroutes en een betere doorstroming op kruispunten. Dit vraagt om flinke investeringen, met name voor de z.g. doorfietsroutes. Grootchalige kruispunten zijn ontworpen voor de doorstroming van het autoverkeer en betekenen hinderlijk lang wachten voor fietsers. Soms is een aanpassing van in de verkeersregeling mogelijk, soms is een ongelijkvloerse kruising nodig. Ook het slechten van barrières valt hier onder. Een eerste raming van investeringskosten in aansluiting op voornoemde studie: 15 ongelijkvloerse kruisingen à gem. 3,5 miljoen plus 100 km verbreding van fietsroutes à 500.000,- leidt tot een bedrag van ruim 100 miljoen. Rekening houdend met een deel rijkssubsidie en bijdragen van derden ramen wij een investeringsbedrag van 75 miljoen voor de provincie in de periode tot 2028. Het Realisatieplan Fiets biedt deze ruimte niet. Voor de planperiode tot 2023 zal voor verbreding en doorstroming een flinke verhoging van budget nodig zijn. Bedenk daarbij dat fiets investeringen i.h.a. efficiënt zijn voor de mobiliteit en een gunstige mkba laten zien..
- Recente ongevallen cijfers geven een ongunstig beeld voor fietsers. Extra inzet op veiligheid is nodig. Voornoemde doorstromingsmaatregelen en verbreding dragen hieraan bij.
- De provinciale rol t.a.v. regionale doorfietsroutes (ook wel genoemd snelfietsroutes) beperkt zich tot “verkennen” van routes i.s.m. gemeenten. Dat is mooi maar o.i. onvoldoende. Gemeenten hebben deels een beperkt belang bij regionale snelfietsroutes over hun grondgebied en vaak andere prioriteiten. Voor de hele regionale route moeten echter wel alle betrokken gemeenten meedoen. Verzwaring van de provinciale rol tot “regievoering” in planning en uitvoering zijn noodzakelijk om stappen te kunnen zetten. Ook het provinciale aandeel in de aanlegkosten en het beheer, met name buiten de bebouwde kom, zal naar verwachting hoger moeten zijn dan de huidige 50% van de aanlegkosten. Het ideaal beeld is dat de provincie de integrale verantwoordelijkheid neemt voor de regionale snelfietsroutestructuur zoals voor de huidige provinciale (auto)wegen. Wij denken om te beginnen daarbij concreet aan de snelfietsroutes: > Utrecht - Amersfoort, > Utrecht - Veenendaal, > Amersfoort – Veenendaal, >Vianen – Utrecht – Hilversum (‘F27’) en > Utrecht – Woerden.

Met het bovenstaande hopen wij een constructieve bijdrage te leveren aan de oplossing van de mobiliteitsopgaven in onze provincie en de realisatie van de vastgestelde beleidsdoelstellingen fiets. Wij zijn benieuwd naar de doorwerking hiervan in het nieuwe mobiliteitsprogramma..

Met vriendelijke groeten,
Fietsersbond / Utrechts Fietsoverleg (UFO)

H. van Rooijen, voorzitter UFO

Afschrift: Leden van de staten commissie MME

De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers op plekken waar dat nodig is. Dat doen we al meer dan veertig jaar, omdat we geloven dat fietsen overal goed voor is: voor de bereikbaarheid van steden, voor het milieu, voor je plezier en voor een gezond leven. We hebben 34.000 leden, ruim 1600 vrijwilligers en 150 lokale afdelingen die actief werken aan betere fietsvoorzieningen.