

Aan: programmacommissie voor de verkiezingen
van Provinciale Staten in Utrecht 2027

Afzender: Utrechts FietsOverleg (UFO)
provutrecht@fietzersbond.nl

Betreft: Wensen Fietzersbond voor Provinciale Statenverkiezingen 2027

Contactpersonen: Peter van Bekkum <provutrecht@fietzersbond.nl>

Utrecht, mei 2025

Geachte heer, mevrouw,

Het Utrechts Fietsoverleg (UFO) is de afdeling voor de provincie Utrecht van de Fietzersbond. Wij willen u graag met het oog op de Provinciale Staten-verkiezingen van 2027 een aantal ideeën en overwegingen meegeven, die u wellicht zinvol vindt bij het uitwerken van uw verkiezingsprogramma en hopelijk vervolgens bij uw inzet in de komende Staten-periode.

We bespreken eerst onze visie op de doelstellingen van het fietsbeleid, vervolgens een aantal suggesties rond de vormgeving van het beleidsproces en rond gedragsbeleid en daarna geven we een uitgebreide lijst suggesties rond de planning en uitvoering van infrastructuur.

1. Doelstellingen

In de eerste plaats willen we graag aan u overbrengen dat we denken dat fietsbeleid drie doelstellingen kan nastreven, namelijk bereikbaarheid, veiligheid en fietsbeleving. Bereikbaarheid en veiligheid staan duidelijk op de politieke en bestuurlijke agenda, gezien bijvoorbeeld ook het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029. De derde doelstelling “fietsbeleving” wordt vaak over het hoofd gezien.

Bereikbaarheid en veiligheid zijn harde randvoorwaarden, maar het versterken van de fietsbeleving schept de motivatie om te fietsen. Recent onderzoek rond ‘cycling subjective experiences’ laat dit ook zien: mensen fietsen vaker als ze het leuk vinden. We denken daarom dat een verbreding van de inzet naar alle drie de doelstellingen nodig is om het gebruik van de fiets verder te vergroten en de ‘modal shift’ van gemotoriseerd verkeer naar fietsen en lopen te versnellen.

Die ‘modal shift’ zien we als Fietzersbond als zeer wenselijk, in de eerste plaats omdat we denken dat het op zichzelf al van belang is om de infrastructuur voor fietsen te verbeteren en het fietsgebruik te stimuleren en in de tweede plaats omdat de fiets kan gelden als heel goede respons op de uitdagingen van verkeerscongestie, gezondheid, duurzaamheid, milieu, ruimtelijke inrichting en energie-onafhankelijkheid.

In een eerdere inspraakbrief over het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma hebben we met nadruk gewezen op het belang van beleving naast bereikbaarheid en veiligheid. In het fietsbelevingsonderzoek

van Fietsberaad CROW wordt gewezen op de kwaliteit van fietspaden, op de aantrekkelijkheid van de route, oversteekmogelijkheden en interactie met andere weggebruikers.

Overigens willen we met nadruk zeggen dat de doelstellingen van bereikbaarheid en veiligheid serieuze aandacht krijgen in de verschillende beleidsstukken van de provincie (o.a. RTF 2021, Uitvoeringsprogramma Fiets 2024-2029, Regionale strategie Fietsstimulering 2024-2029) en dat we de inspanningen die de provincie doet zeer waarderen en graag voortgezet zien in de komende periode.

We denken dat drie typen middelen of instrumenten van belang zijn om de positie van de fiets te versterken: beleidsproces, gedragsbeleid en infrastructuur.

2. Beleidsproces

Het valt ons en ook de provincie op dat provinciale subsidies onder andere gericht op fietsveiligheid onderuitputting laten zien. Dit heeft te maken met een gebrek aan beleidscapaciteit bij de gemeenten. Dit zien ook de lokale vertegenwoordigingen van de Fietzersbond. We denken dat de provincie beleid kan voeren om de capaciteit van gemeenten te ondersteunen.

In de provincie Zuid-Holland worden bijvoorbeeld trainees van de provincie gedetacheerd bij gemeenten om lokaal mee te helpen bij de indiening van subsidieverzoeken. Andere vormen zijn ook mogelijk uiteraard. We denken dat speciaal van belang is dat de provincie de ondersteuning 'brengt'. Daar waar gemeentelijke beleidsmedewerkers overbelast zijn, zullen ze ook niet de ruimte hebben om ondersteuning te 'halen'.

Daarnaast zien we dat het voor belangengroepen moeilijk is om te participeren in provinciale besluitvorming. Dat is niet omdat de provincie hiervoor te weinig gelegenheid zou geven. Nee, de provincie biedt ruim voldoende gelegenheid voor participatie. Het probleem zit hem in de grote complexiteit van provinciale besluitvorming, zodat het voor belangengroepen moeilijk is om te participeren. Vergelijkbaar met het vorige punt rond gemeenten, denken we dat de provincie beleid kan voeren om de participatie verder te ondersteunen.

We denken dat het van belang is dat de provincie een aantal belangengroepen actief benadert om te participeren en inspraak en zienswijzen te formuleren rond relevante beleidstrajecten. Dit gebeurt al in verschillende gemeentes. Daar worden de Fietzersbond en andere partijen nadrukkelijk verzocht om te participeren. De provincie kan een lijst relevante belangengroepen rond ruimtelijk beleid aanleggen en op basis van die lijst belangengroepen actief kunnen benaderen. Uiteraard hoort zo'n lijst die open te staan voor aanvulling. Het helpt als bij een verzoek om te participeren het belang van een bepaald beleidsstuk wordt toegelicht.

3. Gedragsbeleid

Bij gedragsbeleid denken we dat projecten waarbij fietsen worden verstrekt aan inwoners van de provincie heel zinvol kunnen zijn om fietsgebruik te stimuleren. We denken aan kinderen en volwassenen uit armere gezinnen, of aan mensen uit sociale groepen die relatief weinig gebruik maken van de fiets.

Daarnaast is ook beleid nodig dat de voordelen en het plezier van fietsgebruik zichtbaar maken. Bij die voordelen gaat het niet alleen om bereikbaarheid en veiligheid (dit lijken eerder randvoorwaarden), maar vooral om beleving. Een positieve fietsbeleving leidt tot meer fietsgebruik. Overigens denken we ook dat nader onderzoek rond de motivaties van mensen om wel of juist niet te fietsen belangrijk is en kan helpen bij beleid rond gedragsbeïnvloeding, maar ook de planning en vormgeving van infrastructuur.

Uit onderzoek blijkt dat fietsers last hebben van autoverkeer. Naast ruimtelijke inrichting gaat het hier ook om gedrag. Daar waar fietsen wordt beleefd als onveilig, ligt dit niet alleen aan de inrichting van de infrastructuur, maar ook aan het gedrag van autogebruikers die regelmatig te weinig rekening houden met fietsverkeer.

Het gevoel echt door te kunnen fietsen op een doorfietsroute (DFR), voorrang voor de fiets op kruisingen en het afstellen van stoplichten op korte wachttijden, het verbeteren van de verlichting en onderhoud van fietsroutes dragen ook bij aan de fietsbeleving en kunnen het fietsgebruik stimuleren.

4. Infrastructuur

De fietsinfrastructuur in de provincie vraagt op veel plekken investeringen vanwege achterstallig onderhoud, om de doorstroming voor fietsers te verbeteren, fietsveiligheid te bevorderen en om barrières te slechten. Hieronder hebben we een aantal concrete voorbeelden in categorieën bijeengebracht.

- Doorfietsroutes zijn afgelopen jaren ontwikkeld en in uitvoering. De Fietzersbond is hier groot voorstander van, niet in de laatste plaats omdat hiermee ook autoknelpunten kunnen worden opgelost. Bij het ontwikkelen van DFR's is het ook van belang om fietsbeleving mee te nemen in het ontwerp. Het eerste cohort van 9 DFR is in uitvoering genomen, het laaghangend fruit is daarmee geoogst. Inmiddels wordt door middel van adaptief programmeren aan uitbreiding van het netwerk gewerkt, dat dient voortgezet te worden in de komende collegeperiode.
- Onze provincie kent een aantal grote barrières die een goed functionerend DFR-netwerk in de weg staan. Er zijn forse investeringen nodig om die te slechten. Voorbeelden zijn de Demkabrug (DFR van Dom tot Dam), de fietsbrug over de Lek tussen Houten en Culemborg (DFR Utrecht – 's-Hertogenbosch, drie provincies) en de fietsbrug over de A12 bij Bunnik (DFR Houten – Utrecht Science Park).
- Naast de barrières die geslecht moeten worden om de ontwikkeling van DFR's te laten voortgaan, zijn er ook barrières die geslecht moeten worden die geen schakel in een DFR zijn maar wel een belangrijke fietsverbinding. Voorbeelden hiervan zijn de Rijnbrug bij Rhenen, de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nieuwer ter Aa en de Lingebrug in Leerdam.
- Er zijn wegen in het landelijk gebied die niet meer toegesneden zijn op het huidige gebruik. Vaak landelijk van karakter, smal met een berm en sloot. Daar rijden forse vrachtwagens en landbouwvoertuigen over naar de agrarische bedrijven. Deze wegen worden ook vaak als fietsroutes gebruikt en de fietser komt hier vaak in de knel. De fietsveiligheid op onder andere de N410 (Houten – Bunnik), N227 (Doorn – Maarn) en de Lekdijk verdient een forse verbetering.
- Onze zorgen over de fietsveiligheid gelden ook voor oversteekplaatsen op provinciale wegen. Ook die moeten veilig zijn.
- Naast de fietsveiligheid langs de wegen zijn er ook echte knelpunten in Doorn (kruising Dorpsstraat N225 en Langbroekerweg en Amersfoortseweg N227) en in Rhenen bij de aanlanding van het fietspad over de Rijnbrug (kruising N225 en N233). Deze twee situaties zijn al langdurig een groot knelpunt voor fietsers.
- OV knooppunten dienen uit alle richtingen goed bereikbaar te zijn op de fiets, dat is nog niet overal het geval (o.a. vanuit Wilnis en Vinkeveen naar station Breukelen).

Met deze brief hebben we uw aandacht gevraagd voor de fiets in de provincie en suggesties gedaan voor het verkiezingsprogramma van uw partij. Als u hierover vragen heeft, kunt u contact opnemen met ondergetekende. Desgewenst zijn we graag bereid onze visie en wensen mondeling aan u toe te lichten. We wensen u van harte veel succes met de verkiezingen.

Met vriendelijke groet,
Utrechts Fietsoverleg (UFO)

Casper Langerak
Voorzitter

0644304099

provutrecht@fietzersbond.nl

<https://bsky.app/profile/utr fietsoverleg.bsky.social>

<https://provutrecht.fietzersbond.nl>

UFO is het Utrechts FietsOverleg, de provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond. We komen op voor de belangen van fietsers in de provincie Utrecht.