



## Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Uitbreiding netwerk van doorfietsroutes
Datum	10-09-2024
Documentnummer	UTSP-2078813432-118055
Van	Mark Stemerding
Telefoonnummer	+31640662951
E-mailadres	mark.stemerding@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	ET2
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlage	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Afweegkader uitbreiding netwerk doorfietsroutes</li><li>2. Stand van zaken verkenningen fietstunnels provinciale wegen</li></ol>

Geachte leden van Provinciale Staten,

### Essentie/samenvatting:

In het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 is de actielijn "Meer fietsen over een sterk netwerk" opgenomen. Dat betreft het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk, het uitbreiden van het netwerk van doorfietsroutes en fietsstimuleringsmaatregelen.

In de financiële paragraaf bij het coalitieakkoord is eenmalig € 60 miljoen gereserveerd voor bijdragen aan fietsmaatregelen. Deze middelen willen wij als college vooral gaan inzetten voor het uitbreiden van het doorfietsroutenetwerk. Deze Statenbrief geeft een nadere toelichting op de aanpak voor het uitbreiden van het doorfietsroutenetwerk, wat de financiële consequenties zijn, en hoe dit zich verhoudt tot de overige geplande fietsmaatregelen. De definitieve inhoudelijke uitwerking volgt in het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit dat eind 2024 wordt vastgesteld.

### Inleiding:

In het coalitieakkoord is over het thema fiets het volgende opgenomen:

*Utrecht is dé fietsregio van Europa en dat willen we blijven. We stellen structureel geld beschikbaar voor fietsinfrastructuur en geven fietsers meer ruimte. We gaan door met de aanleg van de negen doorfietsroutes en een goed netwerk van fietspaden. De fiets moet een veilig en aantrekkelijk alternatief zijn voor afstanden onder de 15 kilometer. Daarom stellen we structureel geld beschikbaar om de fietsveiligheid, -bereikbaarheid en -infrastructuur aan te pakken. Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt. We bevorderen veilige schoolroutes, bredere fietspaden, campagnes voor veilig fietsen, een goede doorstroming en, ongelijkvloerse kruisingen voor snelverkeer en langzaam verkeer. We investeren meer in het oplossen van knelpunten voor de fiets (bijvoorbeeld met fietstunnels) en oplaadpunten voor elektrische fietsen.*

In het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 is dit uitgewerkt in de actielijn "Meer fietsen over een sterk netwerk" welke bestaat uit drie maatregelen: het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk, het uitbreiden van het doorfietsroutenetwerk en het stimuleren van het gebruik van de fiets.

**Toelichting:**

De drukte, diversiteit en snelheidsverschillen van en tussen gebruikers op de fietspaden nemen toe. Ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van meer woningen en werkgelegenheid leggen een grote claim op de beschikbare ruimte. De fiets speelt een belangrijke rol om de bijbehorende mobiliteitsgroei op te vangen, al dan niet in combinatie met het OV. Daardoor liggen er de komende jaren grote opgaven om het fietsnetwerk in onze provincie te versterken. Een belangrijke pijler in die aanpak is het versterken van het doorfietsroutenetwerk. Dat vormt de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk en is vooral gericht op het bieden van aantrekkelijke fietsroutes voor afstanden tot 15km, een afstand die bijvoorbeeld met een e-bike goed te fietsen is.

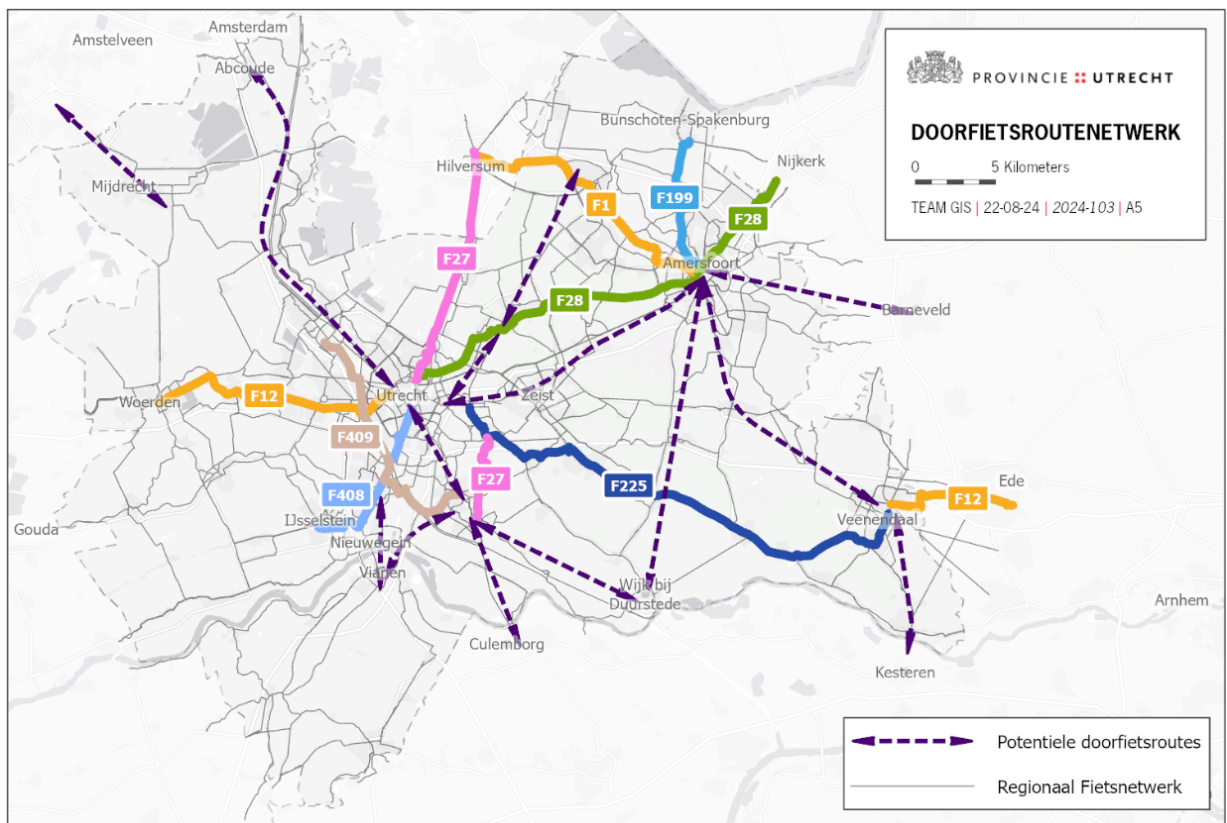
Het doorfietsroutenetwerk in de provincie Utrecht bestaat momenteel uit de negen routes uit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 plus de twee routes uit het Rijksprogramma Fietsfilevrij maar is nog niet compleet. Er zijn nog een flink aantal fietsverbindingen waarop kansen liggen voor het aantrekkelijker maken van fietsgebruik over langere afstanden. Om te bepalen welke verbindingen kansrijk zijn en potentie hebben om het doorfietsroutenetwerk te versterken, is een afweegkader opgesteld. In de bijlage "Afweegkader uitbreiding netwerk doorfietsroutes" wordt dit nader toegelicht. Dit afweegkader is ambtelijk opgesteld en ook met de betrokken gemeenten gedeeld. Op hoofdlijnen zijn de potentiële routes beoordeeld op de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en de bereikbaarheid van economische kerngebieden, op gebruik (huidig en potentieel, mede op basis van analyse van korte autoritten), bereikbaarheid van OV-knooppunten en de meerwaarde voor recreatief gebruik en/of stad-landverbindingen. Ook is gekeken naar koppelkansen met of bijdragen aan opgaven als het Alternatief Ring Utrecht.

De verschillende routes zijn met het afweegkader beoordeeld en op basis van de scores op de verschillende criteria gerangschikt om tot een prioritering te komen. Van in eerste instantie 24 routes is beoordeeld dat er 14 voldoende potentie hebben als doorfietsroute. Deze staan in onderstaande tabel genoemd. De prioriteringsvolgorde van het afweegkader is het uitgangspunt bij de volgorde waarin studies worden opgepakt. Als routes een gelijke score hebben zal nader worden bepaald welke route als eerste in aanmerking komt. We hanteren daarbij een adaptieve programmering, die later in deze brief wordt toegelicht.

*Tabel 1 Overzicht kansrijke nieuwe doorfietsroutes*

Prioriteit	Score afweegkader	Route
1	7,75	Culemborg-Houten (-Utrecht)
2	7,25	Houten- Utrecht
3	6,75	Amersfoort-Soesterberg Zeist-USP/Utrecht
4	6,25	Vianen-Houten
4	6,25	Dom tot Dam
5	5,5	Mijdrecht-Uithoorn-Schiphol
6	5	Amersfoort-Barneveld
6	5	Veenendaal-Woudenberg- Leusden- Amersfoort
7	4,75	Wijk bij Duurstede- Houten- Utrecht
7	4,75	Vianen-Nieuwegein
7	4,75	Amersfoort-Wijk bij Duurstede
7	4,75	Baarn-Soest-station Bilthoven (-Utrecht/USP)
8	4,5	Veenendaal-Rhenen-Kesteren
9	4,25	Bilthoven -USP

In onderstaande afbeelding is het huidige doorfietsrouten netwerk weergegeven en aangevuld met de 14 potentiële routes uit bovenstaande tabel.



Het afweegkader en de prioritering zijn besproken met het Utrechts Fiets Overleg (Fietsersbond). Zij onderschrijven de noodzaak van het uitbreiden van het doorfietsrouten netwerk en kunnen zich vinden in de prioritering.

Het grootste verschil met de eerste negen doorfietsroutes is dat een aantal van de meeste kansrijke doorfietsroutes uit het afweegkader grote barrières kennen, voornamelijk het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. Voor aantrekkelijke en/of directe routes zijn nieuwe en kostbare fietsbruggen of -tunnels nodig. Het gaat daarbij om de Demkabrug en de Boorstraattunnel in Utrecht (beiden onderdeel van de Dom-Dam-route), een fietsbrug over de Lek op de route Houten-Culemborg, en een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal op de route Vianen-Houten-Utrecht Science Park.

### Inzet € 60 miljoen coalitiegelden voor nieuwe doorfietsroutes

Het budget van € 60 miljoen uit het coalitieakkoord is incidenteel budget en kan daarmee alleen worden ingezet voor bijdragen aan projecten van derden, niet voor investeringen op provinciale infrastructuur. Investeringen op provinciale infrastructuur lopen via het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (hierna MIP). Het voornemen is om de € 60 miljoen uit het coalitieakkoord vooral in te zetten voor het versterken van het doorfietsrouten netwerk. Hieronder wordt dat toegelicht.

De kosten voor het realiseren van de 14 kansrijke routes worden op basis van kengetallen en deels kosteninschattingen uit verkenningen ingeschat op € 250 miljoen., waaronder een aantal grote kunstwerken in de vorm van dure fietsbruggen.

- circa € 42 miljoen in de vorm van MIP-investeringen op provinciale infrastructuur;
- circa € 79 miljoen aan provinciale bijdragen aan derden;

- circa € 129 miljoen op te brengen door Rijk en gemeenten (uitgangspunt daarbij is dat de provincie geen nieuwe infra in eigendom of beheer neemt, het Rijk voor 50% meebetaalt aan grote kunstwerken en gemeenten naar draagkracht bijdragen).

Van de 11 huidige doorfietsroutes is er inmiddels één gereed en zijn er zes in uitvoering. De praktijk heeft geleerd dat door kostenstijgingen als gevolg van de lange looptijd van projecten of scopewijzigingen door onvoorziene omstandigheden kosten hoger kunnen uitvallen. Om te zorgen dat er financiële ruimte blijft om het kwaliteitsniveau van de lopende doorfietsrouteprojecten overeind te houden wordt € 5,0 miljoen gereserveerd voor onvoorziene kosten.

Daarnaast is er voor de doorfietsroute IJsselstein-Utrecht de wens voor een fietsbrug over de Hollandsche IJssel, geraamd op circa € 5,1 miljoen. In het budget voor dit project route was daarmee tot nog toe geen rekening gehouden maar die brug betekent wel een grote kwaliteitsverbetering. We reserveren hiervoor vooralsnog een provinciale bijdrage van circa € 3,5 miljoen. Bij het Rijk is voor dit project in juli een subsidieaanvraag gedaan die kansrijk wordt geacht. Uitsluitsel daarover volgt bij het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) in november 2024.

Rekening houdend met de hierboven genoemde reservering voor onvoorziene kosten en voor de fietsbrug Hollandsche IJssel, samen € 8,5 miljoen, resteert er dus maximaal € 51,5 miljoen voor bijdragen aan derden voor nieuwe doorfietsroutes. In de top vijf van het afweegkader staan drie routes met dure fietsbruggen die om grote investeringen vragen. De kosten hiervan lopen uiteen van naar schatting € 20 miljoen tot € 70 miljoen per brug. Om echt een slag te kunnen maken met de uitbreiding van het doorfietsrouten netwerk is dus veel geld nodig. Dat maakt de beschikbaarheid van een groot budget voor doorfietsroutes noodzakelijk.

### **Adaptieve programmering**

Vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 zijn negen doorfietsroutes vastgelegd om studies mee te starten en waar budget aan gekoppeld was. Ook was uitgangspunt dat een route als geheel wordt ontworpen en gerealiseerd, maar zonder grote kunstwerken. Daar was geen budget voor.

Voor het nieuwe Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit 2024-2029 wordt voor doorfietsroutes een adaptieve (flexibele) programmering gehanteerd. Zoals hiervoor aangegeven zitten er in de top 5 drie routes met dure fietsbruggen, waarvan de financiering mede afhankelijk is van andere partijen. Deze fietsbruggen zijn essentieel voor de kwaliteit van de route. Het is echter goed denkbaar dat het meerdere, wellicht vele, jaren gaat duren voor planvorming en de financiering daarvan rond is. Daarom kan het verstandig zijn geld en capaciteit in te zetten op een route die lager in het afweegkader staat, maar waarvoor naar verwachting wel voldoende budget is en die sneller gerealiseerd kan worden. Zo blijft er voortgang in het uitbreiden van het doorfietsrouten netwerk.

Een andere factor die de programmering kan beïnvloeden is bijvoorbeeld de beschikbare capaciteit bij de provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat. Vooral bij de fietsbruggen is dit een aandachtspunt. Met de fietsbrug bij Nieuwer ter Aa en de fietsbrug over de A12 bij Bunnik hebben wij komende jaren al grote fietsbruggen te realiseren die forse inzet vanuit de provincie vragen.

In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit 2024-2029 wordt een eerste concretere uitwerking gedaan welke routes kansrijk zijn om studies te starten. In de adaptieve programmering nemen we ook mee de optie om alvast een deel van een route aan te leggen wanneer dit op zichzelf staand al een zinvolle investering is, in afwachting van realisatie van een fietsbrug. Uiteraard moet er dan wel reëel zicht zijn op realisatie van zo'n brug en/of het deel heeft zonder brug voldoende meerwaarde.

Deze adaptieve programmering heeft als effect dat de financiële programmering (kasritmes over de jaren heen) op voorhand minder concreet te maken is dan bij de huidige doorfietsroutes. Op dit moment is het idee daarom € 60 miljoen in een reserve te storten. We werken dit de komende periode verder uit en zullen bij een volgend P&C-product met een concreet voorstel komen.

Ook zijn we naast de doorfietsroutes bezig met andere maatregelen om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Dit wordt in de volgende alinea toegelicht. Dat pakket aan maatregelen vraagt echter mogelijk meer budget dan nu

voorzien. Dit moet blijken uit nadere uitwerkingen. Mogelijk dat we deels de € 60 miljoen daarvoor willen inzetten. Door een adaptieve programmering te hanteren kunnen we hierop in de toekomst inspelen.

### **Overige fietsmaatregelen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029**

Naast het versterken van het doorfietsrouten netwerk werken we vanuit het Bereikbaarheidsprogramma op de volgende manieren aan het verbeteren van de regionale fietsinfrastructuur en fietsstimulering:

- Voor het verbeteren van het Regionaal Fietsnetwerk (niet provinciale infrastructuur) is jaarlijks € 4,0 miljoen subsidie beschikbaar vanuit de structurele begroting voor bijdragen aan gemeenten en het waterschap;
- Op onze provinciale fietsinfrastructuur nemen we de volgende maatregelen:
  - o In 2020 is een afweegkader opgesteld voor fietstunnels op provinciale wegen. We gaan verder met verkenningen en studies naar fietstunnels op provinciale infra. In de bijlage "Stand van zaken verkenningen fietstunnels provinciale wegen" is aangegeven hoe de voortgang hierin is;
  - o In 2023 is een verkenning afgerond naar de verbreding van 40 provinciale fietspaden die meer dan een halve meter te smal zijn voor de aantallen fietsers. We gaan deze verkenningen vertalen naar concrete studies en vervolgens realisatie;
  - o We gaan waar nodig de verlichting langs onze provinciale fietspaden verbeteren en op alle provinciale fietspaden kantmarkering aanbrengen.

De kosten van maatregelen op provinciale infrastructuur komen ten laste van het MIP

- Naar aanleiding van motie 90 over veilige schoolroutes wordt eind 2024 een verkenning afgerond naar knelpunten op schoolroutes voor middelbare scholieren. Aan de hand van de uitkomsten daarvan zal een plan van aanpak worden opgesteld voor de aanpak van provinciale en niet-provinciale knelpunten. Voor provinciale knelpunten drukken de te nemen maatregelen op het MIP, voor niet-provinciale knelpunten zijn er bijdragemogelijkheden via de subsidieverordening of kunnen we bijdragen doen wanneer knelpunten samenvallen met nieuwe doorfietsroutes;
- Via de Regionale Strategie Fietsstimulering worden in samenwerking met Goedopweg gedragsveranderingsprojecten uitgevoerd, onder meer op doorfietsroutes;
- Verbeteren van fietsparkeren bij bushaltes en stations.

### **Financiële consequenties:**

- Vanuit de coalitiegelden is € 60 miljoen beschikbaar voor bijdragen in de periode 2025-2029 aan projecten van derden. Ons voornemen is deze vooral in te zetten voor bijdragen aan nieuwe doorfietsroutes;
- Bij een volgend product uit de planning- en controlcyclus zal worden voorgesteld de € 60 miljoen in een reserve op te nemen. Vanwege de onzekerheid over de omvang van de bijdragen per project en het tempo waarin financiële afspraken kunnen worden gemaakt met andere partijen is het namelijk aannemelijk dat een deel van het budget niet binnen de huidige coalitieperiode kan worden uitgegeven. En is op voorhand een financiële programmering (kasritmes over de jaren heen) vooraf minder concreet te maken dan bij de huidige doorfietsroutes;
- In de begroting is daarnaast voor 2025 t/m 2029 jaarlijks structureel € 9,25 miljoen opgenomen voor fiets;
- Investerings in de eigen provinciale fietsinfrastructuur komen ten laste van het MIP. Uit het MIP bij de kadernota 2025 blijkt dat de kapitaallasten toegroeien naar het kapitaallastenplafond. Indien rekening wordt gehouden met alle studieprojecten voor Infrastructuur en Benutten blijkt dat de kapitaallasten in omvang (fors) uitstijgen boven het huidige kapitaallastenplafond indien rekening wordt gehouden met alle studies naar uitbreidingen en vervangingen en de lange termijn vervangingen. In het coalitieakkoord is € 200 miljoen voor Bereikbaarheid/Algemeen opgenomen. Dit is in de kadernota 2025 in het meerjarig beeld verwerkt als toekomstige kapitaallast. Hiermee is er financieel ruimte om (toekomstige) studies om te zetten naar investeringen.

**Vervolgprocedure/ voortgang:**

In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit volgt de verdere inhoudelijke uitwerking van het uitbreiden van het doorfietsrouten netwerk en verschillende fietsmaatregelen. Dit programma wordt in november 2024 door ons als college vastgesteld.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen