

Evaluatie Uitvoerings- programma Fiets

2019 – 2023



Inhoud



1. Inleiding	3	4. Inhoudelijke output per actielijn	12
1.1 Aanleiding en doel	4	4.1 Actielijn 1 – Regionaal fietsnetwerk	13
1.2 Wat is monitoring en evaluatie?	4	4.2 Actielijn 2 – Sterke keten	16
1.3 Methode	5	4.3 Actielijn 3 – Slim fietsen	17
1.4 Onderzoek naar provinciaal fietsbeleid	5	4.4 Actielijn 4 – Gezond en veilig fietsgedrag	18
1.5 Leeswijzer	5		
2. Uitvoeringsprogramma Fiets in het kort	6	5. Outcome indicatoren 2022	19
2.1 Context	7	5.1 Effecten van fietsbeleid	20
2.2 De schaa sprong fiets	7		
2.3 Ambitie	7	6. Conclusies	22
2.4 Opgaven	8	6.1 Zijn de doelen gehaald?	24
2.5 Rollen	9		
2.6 Indicatoren	9	7. Aanbevelingen	26
		7.1 Monitoring en Evaluatie	27
		7.2 Beleid en Wetenschap	28
3. Financiën en menskracht	10	8. Bijlage	29
3.1 Financiële resultaten	11		
3.2 Menskracht	11	Colofon	32



Hoofdstuk 1

Inleiding



1.1 Aanleiding en doel

In 2019 is het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 vastgesteld. In dit Uitvoeringsprogramma Fiets is geformuleerd hoe de ambitie waar te maken om dé fietsregio van Europa te worden. Hiervoor is destijds een budget van ruim € 90 miljoen tot en met 2023 vrijgemaakt. Met het oog op het aflopen van dit programma en vooruitkijkend naar een vervolgprogramma als onderdeel van het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma heeft de provincie Utrecht het programma geëvalueerd. Het doel van deze evaluatie is driedelig:

1. De inzet voor en uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 verantwoorden naar het bestuur en de inwoners van de provincie. In dit evaluatierapport is nagegaan in hoeverre de doelen zijn behaald in de periode 2019 – 2023. Overigens loopt het Uitvoeringsprogramma Fiets door in het jaar 2024, omdat het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma en daarop uit te werken nieuwe Uitvoeringsprogramma's in 2025 zullen starten.
2. Het door middel van de evaluatie opbouwen van kennis over het oplossend vermogen van specifieke fietsmaatregelen en fietsbeleid in den brede.
3. Het geven van aanbevelingen voor het vormgeven van de koers van het fietsprogramma in de periode 2024 – 2029.

Het rapport focust zich op de evaluatie van de gestelde doelen en de behaalde resultaten. Hoewel het Uitvoeringsprogramma Fiets formeel een doorlooptijd had tot 2023 is de uitvoering van belangrijke onderdelen nog gaande, zoals de realisatie van doorfietsroutes en fietsparkeervoorzieningen. Dat maakt dat er wel uitspraken mogelijk zijn over input en output, maar minder over outcome en maatschappelijke impact.

De reden om, in aanvulling op de reguliere P&C cyclus, een aparte evaluatie uit te voeren is meerledig. Belangrijkste daarvan is de behoefte bij PS over de onderbouwing van het fietsbeleid. Daarnaast is het Uitvoeringsprogramma Fiets qua financiële omvang, na openbaar vervoer en wegen, veruit het grootste programma van de provincie Utrecht. Tenslotte sluit dit rapport aan bij de jaarlijkse Stateninformatiesessies over het fietsprogramma waarin Statenleden worden bijgepraat over de behaalde resultaten.

1.2 Wat is monitoring en evaluatie?

Monitoring is het langdurig uitvoeren van metingen om ontwikkelingen te kunnen volgen. Door bij te houden hoe bepaalde indicatoren zich ontwikkelen (al dan niet ten opzichte van een streefwaarde) ontstaat een inzicht op de ontwikkelingen zich in de juiste richting bewegen. De monitoring helpt bij de keuze of, en in welke richting moet worden bijgestuurd.

Evaluatie is het verzamelen, interpreteren en presenteren van informatie teneinde de waarde van een resultaat of een proces te bepalen. Evaluatie kan plaatsvinden aan het einde van een gevolgd proces, zoals bijvoorbeeld de looptijd van een uitvoeringsprogramma, maar ook tussentijds om bijvoorbeeld halverwege te bepalen in hoeverre de gewenste doelen zijn behaald.





is de werkwijze van de vier provincies vergeleken om van elkaar te leren. De centrale onderzoeksvraag luidde: Op welke wijze hebben de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hun fietsbeleid vormgegeven en in hoeverre sluit de uitvoering van de doorfietsroutes aan op het behalen van de doelen? De conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek zijn meegenomen in dit evaluatierapport.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft in het kort het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 t/m 2023: visie, opgaven, actielijnen en doelen en de indicatoren inclusief de doorontwikkeling daarvan in de afgelopen jaren. Hoofdstuk 3 geeft de financiële resultaten en de inzet aan menskracht weer van het Uitvoeringsprogramma Fiets. Hoofdstuk 4 gaat in op de inhoudelijke resultaten onderverdeeld naar de vier actielijnen uit het Uitvoeringsprogramma Fiets. In hoofdstuk 5 staan de belangrijkste uitkomsten op de outcome indicatoren. De conclusies van de evaluatie staan beschreven in hoofdstuk 6. Daarbij wordt beschreven in hoeverre de inzet voor en de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Fiets heeft bijgedragen aan de genoemde doelen. Tot slot komen de aanbevelingen aan bod in hoofdstuk 7, vooruitkijkend naar de komende periode.

1.3 Methode

De evaluatie is gebaseerd op bestaande data en informatie waarvan een groot deel is beschreven in het rapport 'Monitoring Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 (Witteveen+Bos)'. Dit monitoringsrapport beschrijft 11 outcome indicatoren en 17 output indicatoren. Op deze indicatoren verzamelt de provincie Utrecht gegevens en data door middel van nulmetingen, enquêtes en tellingen. Ook is gebruik gemaakt van landelijke databronnen.

Naast het monitoringsrapport is voor deze evaluatie informatie opgehaald door het voeren van interviews met medewerkers van het fietsteam van de provincie Utrecht.

1.4 Onderzoek naar provinciaal fietsbeleid

In maart 2022 heeft de Randstedelijke Rekenkamer een onderzoek opgestart naar het provinciale fietsbeleid en de realisatie van doorfietsroutes. Dit na het voeren van gesprekken met verschillende fracties vanuit Provinciale Staten (PS) van de vier Randstedelijke provincies en een nadere verkenning. Concreet waren er vragen over de onderbouwing van het fietsbeleid en de invloed van fietsbeleid op mobiliteitsgedrag. Met dit onderzoek wil de Randstedelijke Rekenkamer PS van Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol bij het provinciale fietsbeleid en de realisatie van doorfietsroutes. Daarnaast



Hoofdstuk 2

Uitvoerings- programma Fiets in het kort



2.1 Context

De provincie Utrecht is een van de meest competitieve regio's van Europa en die positie wil de provincie behouden. Dat betekent dat de vestigingsfactoren voor bedrijven sterk en kwalitatief hoogwaardig moeten zijn. Een goede bereikbaarheid is een van die vestigingsfactoren. Goede vervoervoorzieningen zijn daarnaast extra belangrijk omdat de provincie Utrecht blijft groeien. In het samenwerkingsprogramma U Ned wordt met alle betrokken overheden gewerkt aan de vraag waar in de metropoolregio Utrecht 165.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen bij kunnen komen. Dit met behoud van een goede bereikbaarheid en een bijdrage aan de mobiliteitstransitie.

Zoals vastgelegd in het U Ned visiedocument "Utrecht Nabij" is nabijheid het leidende principe voor verstedelijking en bereikbaarheid in de regio Utrecht. De fiets is daarmee cruciaal om duurzame bereikbaarheid te realiseren en behouden.

Op drukke locaties ziet de provincie in de toekomst vooral plek voor de meest ruimte-efficiënte, schone en stille vormen van vervoer. De fiets is hierin een belangrijk vervoermiddel op de korte afstanden tot 15 km. De elektrische fiets maakt het daarbij mogelijk om ook op afstanden tot 25 km te overbruggen en is daarmee een goed alternatief voor de auto en het openbaar vervoer op deze middellange afstanden. Tegelijkertijd dragen de inspanningen op het thema fiets ertoe bij dat er ruimte blijft voor de noodzakelijke autoverplaatsingen.

2.2 De schaa sprong fiets

In 2022 is door het Rijk in samenwerking met regionale overheden een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) opgesteld. Het NTF beoogt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Daarbij biedt het NTF inzicht in de fietsopgave tot 2040 en beschrijft wat nodig is om tot een schaa sprong fiets te komen.

Met de schaa sprong fiets willen alle partijen het fietsgebruik significant stimuleren door meer ruimte te geven aan de fiets. De schaa sprong fiets heeft niet alleen als doel om autowegen en het openbaar vervoer te ontlasten, maar ook de fietsvoorzieningen (fietsroutenetwerk en fietsenstallingen). Op verschillende plekken binnen de provincie is de groei van fietsgebruik zo groot geweest, dat er op bepaalde momenten onvoldoende ruimte meer is voor fietsen en fietsers. De provincie staat voor de uitdaging om samen met partners meer ruimte te creëren voor rijdende en geparkeerde fietsen. In het Coalitieakkoord 2019 – 2023 staat het doel beschreven om van Utrecht dé Europese fietsregio te maken. Dat betekent een grote focus op het aanleggen van doorfietsroutes en het aanpakken van barrières. Deze verhoogde ambitie vroeg om een actualisatie van het Realisatieplan Fiets 2016 – 2020. Het resultaat is het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023.

2.3 Ambitie

De provincie Utrecht wil dé fietsregio van Europa zijn. Als draaischijf van Nederland dreigt de regio dicht te slibben. De fiets kan bijdragen aan het oplossen van dat probleem. Daarom wil de provincie Utrecht het fietsgebruik stimuleren, met als doel dat in 2023 50% van de ritten van korter dan 15 kilometer op de fiets plaatsvindt. Zie figuur 2.1 van visie naar doel.

Figuur 2.1: Visie en hoofddoel van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023.

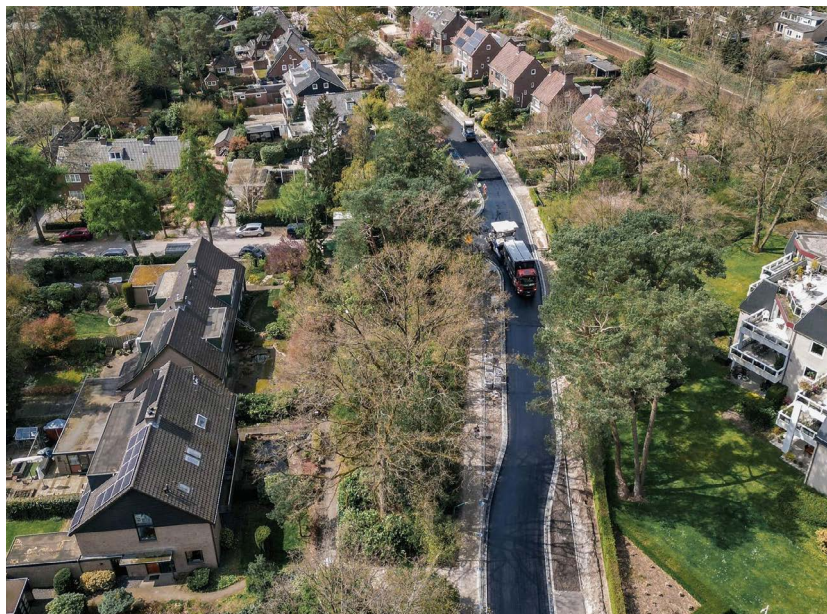


2.4 Opgaven

Het Uitvoeringsprogramma Fiets beschrijft vier grote opgaven:

- Opgave 1: het realiseren van een vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk
- Opgave 2: het realiseren van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen
- Opgave 3: het verzamelen van voldoende data over fiets (gebruik) en kwaliteit van het netwerk
- Opgave 4: het bereiken van doelgroepen en verleiden tot (meer) fietsgebruik

Deze vier opgaven zijn uitgewerkt in vier actielijnen waarvoor doelen zijn benoemd.



Figuur 2.2: Doelen per actielijn.

Actielijn	Specificatie doelen
Actielijn 1: Regionaal fietsnetwerk - vlot, veilig en comfortabel	<ul style="list-style-type: none">■ Kwaliteitsverbetering en schielsprong regionaal fietsnetwerk met netwerk van snelle verbindingen op belangrijke corridors (doorfietsroutes)■ Oplossing voor knelpunten met hoge prioriteit: verkeersonveilige situaties, barrières, trajecten met een stapeling van knelpunten en op trajecten met veel potentie
Actielijn 2: Sterke keten	<ul style="list-style-type: none">■ Voldoende stallingsmogelijkheden op knooppunten en bij haltes■ Voldoende en aantrekkelijke fietsvoorzieningen op knooppunten en bedrijventerreinen■ Ontlasten Utrecht CS door verbeterde fietsbereikbaarheid omliggende stations in het kader van U Ned
Actielijn 3: Slim fietsen	<ul style="list-style-type: none">■ Inzicht in het oplossend vermogen van fietsmaatregelen en ruimte voor innovaties voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio■ Nauwe samenwerking en kennisuitwisseling op fietsgebied (netwerken en partnerships)
Actielijn 4: Gezond en veilig fietsgedrag	<ul style="list-style-type: none">■ Toegenomen (veilig) fietsgebruik van specifieke doelgroepen■ Grotere toegankelijkheid van de fiets voor iedereen■ Toegenomen fietsgebruik woon-werk en grotere betrokkenheid werkgevers

2.5 Rollen

De betrokkenheid van de provincie bij de activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma Fiets verschilt. De drie rollen van de provincie zijn:

- Participeren: regisseur, coördinator, ontwikkelaar, deelnemer;
- Stimuleren: facilitator, vergaren en aanleveren van expertise en capaciteit, subsidies, overleggen en informeren;
- Uitvoeren: beheerder van wegen.

Voor het realiseren van doorfietsroutes pakt de provincie de regio om de uitvoering te versnellen. Ook stimuleert de provincie het verbeteren van delen van het regionaal fietsnetwerk die over grondgebied van derden lopen via cofinanciering en praktische ondersteuning. Dat gebeurt ook voor de actielijnen 2, 3 en 4 via de subsidieregeling, ook om de gemeenten te stimuleren hun ambities te vergroten wat de fiets betreft. De provincie heeft verder eigen fietsinfrastructuur. Daar heeft de provincie zelf het beheer over en voert verbeteringen door.

2.6 Indicatoren

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 staan output- en outcome indicatoren voor het meten van de voortgang in het behalen van de hoofddoelstelling: 'In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets'. Eind 2022 is door adviesbureaus Iv-Infra en Arane een advies uitgebracht voor de opzet en invulling van de monitoring en evaluatie van het programma, het raamwerk. Hierbij zijn de indicatoren aangescherpt en aangevuld. Adviesbureau Witteveen+Bos heeft een selectie van deze indicatoren vervolgens uitgewerkt en de bijbehorende informatie verzameld in het rapport 'Monitoring Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023, outcome indicatoren 2022 en output indicatoren 2019 – 2023'. Voor de outputindicatoren is de informatie over deze periode verzameld, voor de meeste outcome indicatoren is informatie verzameld over het jaar 2022. Voor het vervolg is het van belang om deze indicatoren tijdig in beeld te brengen, aangezien het lastig is gebleken om dit met terugwerkende kracht te doen.

Twee typen indicatoren

Outcome indicatoren zijn beleidsdoelen waar de provincie indirect invloed op heeft. Deze indicatoren zijn bedoeld om het effect van fiets gerelateerd beleid te meten. Daarnaast worden outcome indicatoren getypeerd door het feit dat niet alleen het Uitvoeringsprogramma Fiets er invloed op heeft, maar ook andere programma's en ontwikkelingen. Een goed voorbeeld hiervan is de verhouding in het gebruik van verschillende vervoermiddelen (modal split). Het Uitvoeringsprogramma Fiets heeft hier invloed op, maar andere aspecten zoals het ruimtelijke woon- en werklocatiebeleid, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, het autobezit en -gebruik of weersinvloeden bepalen ook de modal split. Met de outcome indicatoren wordt aangegeven of de ontwikkeling zich richt op de gewenste beleidsrichting. Doel is om de uiteindelijke impact aan te tonen. De impact betreft het gewenste lange termijn effect.

Output indicatoren zijn doelen waar de provincie wel direct invloed op heeft. Deze zijn bedoeld om de mate van inspanning van de provincie te meten. Verder hebben output indicatoren altijd invloed op een van de hoger liggende outcome indicatoren. Daarom worden eerst de outcome indicatoren bepaald, om vervolgens output indicatoren te definiëren die relevant zijn voor de outcome indicatoren. Doorgaand op de modal split, is een goed voorbeeld van een outputindicator het aantal werkgevers dat benaderd is om fietsen te promoten. Voor het bereiken van de gewenste outputdoelen is het nodig om de gewenste input te geven. Deze input wordt gevormd door de middelen die nodig zijn om met de gewenste doelen aan de slag te gaan. De input bestaat uit de benodigde tijd (capaciteit) en geld.





Hoofdstuk 3

Financiën en menskracht



3.1 Financiële resultaten

In tabel 3.1 zijn de bedragen te zien die zijn begroot en zijn gerealiseerd voor de verschillende onderdelen in het programma Fiets. De begroting is overgenomen uit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023. Jaarlijkse aanpassingen zijn verwerkt in de meerjarenbegrotingen en andere P&C producten. In de tabel is dat niet verwerkt.

De grootste bedragen zijn, conform de begroting van het Uitvoeringsprogramma Fiets, uitgegeven aan fietsinfrastructuur. Twee keer per jaar zijn er subsidies verstrekt aan gemeenten die verbeteringen wilden doorvoeren aan het Regionaal fietsnetwerk. Hierbij konden gemeenten 65% subsidie krijgen voor een maatregel die een fietsknelpunt met hoge prioriteit oplost en 50% voor fietsknelpunten met lage prioriteit. Het beschikbare budget voor subsidies voor verbeteringen in het Regionaal fietsnetwerk zijn bijna volledig benut waarmee provincies en gemeenten een aanzienlijke verbetering hebben kunnen realiseren.

Tabel 3.1: Begroting en realisatie Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023.

Bedragen in mln	Begroot	Gerealiseerd
1. Vlot, veilig en comfortabel	€ 71.415.000	€ 79.738.000
- Regionaal fietsnetwerk	€ 28.890.000	€ 25.516.000
- Investerings doorfietsroutes	€ 11.725.000	€ 14.787.000
- Bijdragen doorfietsroutes	€ 30.800.000	€ 39.435.000
2. Sterke keten	€ 9.175.000	€ 4.563.000
3. Slim fietsen	€ 4.287.000	€ 2.150.000
4. Gezond en veilig fietsgedrag	€ 3.140.000	€ 1.314.000
Overige kosten (programmabreed, communicatie, inhuurcontracten e.d.)	€ 2.925.000	€ 1.795.000
Totaal	€ 90.942.000	€ 89.560.000

Toelichting: Van de € 39.435.000 aan gerealiseerde kosten aan doorfietsroutes is € 13.635.000 geprogrammeerd vanaf 2024.

Dit gaat om (delen van) doorfietsroutes waarvoor de overeenkomst nog moet worden afgesloten.

Daarnaast zijn er investeringen gedaan om de doorfietsroutes te realiseren. Voor een deel in de vorm van subsidies aan gemeenten, voor een deel zijn dit investeringen die de provincie Utrecht zelf heeft of gaat uitvoeren aan de doorfietsroutes.

Op een aantal onderwerpen is een lager bedrag besteed dan begroot. Op het onderdeel 'Sterke keten' is het verschil het grootst. De uitgaven op dit thema zijn vooral besteed aan fietsenstallingen bij bushaltes en stations. Bij stations draagt de provincie 60% bij aan maaiveldstallingen. Bij het opstellen van het programma was geconstateerd dat er een groot tekort is en komt aan stallingsplekken bij stations. Voor de uitgaven is de provincie echter afhankelijk van ProRail die deze projecten uitvoert. In de afgelopen programmaperiode zijn wel op een aantal stations planstudies gestart voor fietsenstallingen. De realisatie is echter nog niet overal gestart, waardoor het begrote bedrag nog niet uitgegeven is en er beperkte uitbreiding van fietsenstallingen is gerealiseerd.

Op de onderwerpen 'Gezond en veilig fietsgedrag' en 'Slim Fietsen' zijn de uitgaven ook lager dan begroot. Dat had verschillende oorzaken. Een belangrijke oorzaak was het tekort aan menskracht en de wisselingen hierin die hebben plaatsgevonden. Een andere oorzaak, die met name bij 'Gezond en veilig fietsgedrag' een rol heeft gespeeld is de COVID-19 pandemie. Hierdoor hebben gedragsprojecten om fietsen te stimuleren – zoals de Ik fiets campagne – een flinke tijd stil gestaan.

Tenslotte heeft in de onderbesteding ook meegespeeld dat het team voor een groot deel nog opgebouwd moest worden. Paragraaf 3.2 gaat hier verder op in.

3.2 Menskracht

De verdriedubbeling van het budget sinds de start van het Realisatieplan Fiets (het programma voorafgaand aan het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023) heeft geleid tot meer benodigde capaciteit. Het team dat aan de lat staat voor het programma Fiets is dus gegroeid. Zeker aan het begin van de programmaperiode was dit een uitdaging: zowel om het team voldoende uit te breiden als het goed inwerken van de nieuwe medewerkers. Er is toegewerkt naar een vaste kern van ongeveer 15 medewerkers. Daarbij is de extra tijdelijke formatie vanuit het coalitieakkoord (in totaal 10 fte) ingezet voor verschillende werkzaamheden: beleidsmedewerkers, projectleiding en -ondersteuning, gedrag, communicatieadviseur.



Hoofdstuk 4

Inhoudelijke output per actielijn



Via de vier actielijnen is gewerkt aan de doelen van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023. In dit hoofdstuk staat beschreven welke resultaten daarmee zijn behaald. Hierin gaat het om output indicatoren. En het betreft de jaren 2019 – 2023. Meer uitgewerkte informatie over de output indicatoren is te lezen in het rapport 'Monitoring Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023, outcome indicatoren 2022 en output indicatoren 2019 – 2023' (Witteveen+Bos).

Naast de meetbare output per actielijn is ook veel inzet gepleegd op zogenaamde beleidsontwikkelingen. Het gaat daarbij om actielijnoverstijgende activiteiten. Zo is vanuit de provincie Utrecht actief gewerkt aan het opstellen van de regionale versie van het NTF: het Regionaal Toekomstbeeld Fiets voor de provincie Utrecht. 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.

De ambitie om als provincie Utrecht dé fietsregio van Europa te zijn komt ook terug in de bovenregionale activiteiten van het programmateam en gedeputeerde Van Schie. Op ambtelijk niveau neemt de provincie Utrecht, namens alle provincies, deel aan het Tourbureau van Tour de Force; het belangrijkste samenwerkingsverband op fiets in Nederland. Gedeputeerde Van Schie neemt, namens alle provincies, zitting in de bestuurlijke Tourleiding van Tour de Force. Dit geeft blijk van de koploperpositie die de provincie Utrecht in Nederland op fietsgebied heeft.

Tenslotte is de afgesloten bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht over de fietsbrug Nieuwer Ter Aa ook een goed voorbeeld van het eindresultaat van proactieve inzet op beleidsontwikkelingen. Er komt een volwaardige fietsbrug, waarmee Nieuwer Ter Aa een goede verbinding behoudt en de fietsbrug sluit aan bij de toekomstige doorfietsroute Dom-tot-Dam tussen Utrecht en Amsterdam.

4.1 Actielijn 1 – Regionaal fietsnetwerk

De doelen van actielijn 1 zijn:

- Kwaliteitsverbetering en schaalessprong Regionaal fietsnetwerk met netwerk van snelle verbindingen op belangrijke corridors (doorfietsroutes);
- Oplossing voor knelpunten met hoge prioriteit: verkeersonveilige situaties, barrières, trajecten met een stapeling van knelpunten en op trajecten met veel potentie.

8 doorfietsroutes in realisatiefase

Een doorfietsroute is een traject waarover de fietser grotendeels ongehinderd door kan rijden over een breed en comfortabel wegdek. Doorfietsroutes dragen bij aan de doelstellingen van de provincie. Voor forenzen kunnen doorfietsroutes een belangrijke stimulans zijn om de auto te vervangen voor de fiets.

In het Uitvoeringsprogramma Fiets zijn 7 kansrijke potentiële doorfietsroutes benoemd. Gedurende het programma is er 1 route afgefallen en zijn er 3 doorfietsroutes bijgekomen. Inmiddels is er voor 8 van deze 9 routes een realisatieovereenkomst gesloten om de uitvoering te starten. Figuur 4.1 biedt een overzicht van de doorfietsroutes waaraan momenteel wordt gewerkt. Enkele deeltrajecten van doorfietsroutes zijn gerealiseerd, de eerste volledig afgeronde doorfietsroute wordt binnenkort geopend. Een actuele stand van zaken per doorfietsroute is te vinden op de online storymap die gemaakt is voor de 9 prioritaire doorfietsroutes.

60 knelpunten aangepakt

Voorafgaand aan het Uitvoeringsprogramma Fiets is een knelpuntenanalyse uitgevoerd om een goed idee te hebben van de staat van het Regionaal fietsnetwerk. Voor knelpunten is een onderscheid gemaakt tussen hoge prioriteit (verkeersveiligheid en barrières), lage prioriteit (comfort, hinder, vlot en verlichting) en overig. Er is subsidie verleend aan gemeenten om knelpunten in de fietsinfrastructuur op te lossen. In totaal is dit voor 60 locaties gedaan.

Figuur 4.1: De 9 prioritaire doorfietsroutes.





Figuur 4.2: Fietstunnel Veentunnel-Willem Tomassenlaan.

Barrières zoals een auto-, spoor- of waterweg zorgen voor missing links/ontbrekende schakels in het Regionaal fietsnetwerk. Mede door de hoge kosten van het kruisen van dit soort barrières is er vaak sprake van een beperkt aantal locaties waar deze barrières kunnen worden gekruist. De aanwezigheid van (snel)wegen, waterwegen en spoorlijnen zorgt er daarom regelmatig voor dat fietsers moeten omrijden. Voorbeelden van oplossingen van een missing link zijn een veerpont, brug, tunnel of andersoortige verbinding. De provincie streeft naar een omrijdfactor van maximaal 1,2 voor vo-, mbo-, hbo-scholen en universiteiten en economische kerngebieden. Het oplossen van een missing link kan de omrijdfactor verlagen. Veel van deze missing links zijn inmiddels in beeld gebracht. Voor de aanpak van grote (rijks)barrières is de provincie afhankelijk van derden omdat het areaal niet in bezit/beheer is van de provincie en het grote investeringen betreft die de financiële draagkracht van de provincie overstijgt.

Figuur 4.3: Fietspad Oostelijke Randweg in Bunschoten.

Wel zijn er twee kleinere missing-links aangelegd in de periode 2019 – 2023. Er is in 2021 een nieuwe fietstunnel (Veentunnel-Willem Tomassenlaan) in de doorfietsroute Amersfoort-Nijkerk onder de spoorlijn Amersfoort-Zwolle aangelegd (zie figuur 4.2). De tweede opgeloste missing link is het fietspad langs de Oostelijke Randweg in Bunschoten. Deze is gerealiseerd in 2022 (zie figuur 4.3).

Naast deze knelpunten is ook gewerkt aan een aantal thema's zoals fietsverlichting, kantmarkering, breedte van fietspaden en het fietsvriendelijker maken van parallelwegen.

Inzichten procesevaluatie doorfietsroutes

Begin 2024 is een ambtelijke procesevaluatie uitgevoerd van de eerste negen doorfietsroutes. Conclusie daarvan is dat de gevolgde aanpak met een regierol voor de provincie en afspraken met de partners via intentie- en realisatieovereenkomsten

zowel intern als door de betrokken gemeenten als goed werkbaar en effectief wordt ervaren. In de afgelopen jaren heeft de provincie een Handboek projectmanagement Mobiliteit ontwikkeld, waarin veel van de processen opgeschreven zijn. Ervaringen uit deze projecten zijn daarin meegenomen. Dit helpt om een uniforme werkwijze te hanteren en overdrachten van de ene naar de andere fase soepel te laten verlopen.

Er zijn een aantal aanbevelingen uit de procesevaluatie gekomen waarmee de huidige werkprocessen geoptimaliseerd kunnen worden: bijvoorbeeld het verduidelijken van de rol van de omgevingsmanager in de studiefase, en de taakverdeling tussen gemeenten en provincie in communicatie richting inwoners.

De mandaatregeling, waarbij de provincie in opdracht van gemeenten de uitvoering doet, vraagt aanscherping. In de huidige vorm kost de mandaatregeling veel tijd vanwege de vele afstemming die nodig is om veranderingen in scope en kosten te doen. Het advies is om bij de grootste gemeenten geen mandaatregeling meer toe te passen, omdat deze doorgaans zelf voldoende expertise en capaciteit hebben. Het blijven inzetten van de mandaatregeling voor de kleinere gemeenten betekent wel dat stevige personele inzet vanuit de provincie nodig blijft en dat kan ten koste gaan van andere prioriteiten. Dit vraagt dus een integrale afweging.

4.2 Actielijn 2 – Sterke keten

De doelen van actielijn 2 zijn:

- Voldoende stallingsmogelijkheden op knooppunten en bij haltes;
- Voldoende en aantrekkelijke fietsvoorzieningen op knooppunten en bedrijventerreinen;
- Ontlasten Utrecht CS door verbeterde fietsbereikbaarheid omliggende stations binnen het programma U Ned.

De provincie heeft in de afgelopen jaren bijgedragen aan de studie naar en realisatie van fietsparkeerplekken bij stations via subsidies. De provincie voert namelijk zelf niet de regie over fietsparkeerprojecten bij stations. ProRail is verantwoordelijk voor realisatie, beheer en onderhoud, in opdracht van het ministerie van IenW. De rol van de provincie bestaat uit het aanjagen en subsidiëren van gemeenten om de overige 60% te kunnen financieren. Er zijn in de afgelopen jaren in totaal 16 stations aangewezen waar een fietsparkeerproject uitgevoerd gaat worden.

De stand van zaken is daarvan als volgt:

- Voor 4 stations is subsidie verleend voor de realisatie van een stalling (Veenendaal West, Abcoude, Bunnik, Houten Castellum)
- Op 7 stations loopt een planstudie met meefinanciering van het programma Fiets (Overvecht, Vaartsche Rijn, Lunetten, Den Dolder, Maarn, Vleuten, Schothorst)
- Op 3 stations wordt eerst een integrale studie uitgevoerd, waar het programma Knooppunten bij betrokken is (Zuilen, Breukelen, Veenendaal Centrum)

In totaal is er aan de studie en realisatie van bijna 6.300 fietsparkeerplekken bij stations bijgedragen. Waarvan circa 925 voor realisatie en circa 5.350 fietsparkeerplekken waar een planstudie voor is gestart.

Veel bushaltes staan op grondgebied van gemeenten. Vanuit de rol als concessiehouder en de ambitie om een goede ketenreis



mogelijk te maken, subsidieert de provincie 100% van de kosten voor het aanleggen van fietsvoorzieningen bij bushaltes. In totaal is er aan de realisatie van circa 2.950 fietsparkeerplekken bij bushaltes bijgedragen. Daarnaast werkt de provincie zelf ook aan het realiseren van meer fietsparkeerplekken bij de eigen bushaltes. Dit project is nog niet afgerond, tot nu toe zijn er ruim 550 fietsparkeerplekken bijgekomen.

In 2019 en in 2023 is een fietsparkeerdrukstelling gedaan bij een groot deel van de bushaltes om de opgave in beeld te brengen. Het aantal stallingsplekken is toegenomen, zo bleek uit de schouw, terwijl het aanbod van geparkeerde fietsen ongeveer gelijk is aan 2019. Verder is bijgedragen aan een deelfietsstelsel op bedrijventerreinen Oudenrijn, Papendorp (beiden in 2020) en Lage Weide (2022) in de gemeente Utrecht. De subsidie is gebruikt om tijdelijk gratis ritten aan te bieden aan

werknemers die van het deelfietsstelsel gebruik willen maken. Daarnaast is de aanleg van fietsstroken op een bedrijventerrein in Soest gesubsidieerd. Hierdoor kunnen werknemers gemakkelijker en veiliger op de fiets hun werk bereiken.

Begin 2020 is een studie gedaan naar maatregelen om Utrecht CS te ontlasten. Dit deed de provincie samen met NS, ProRail en gemeente Utrecht. Elk van deze partijen is verantwoordelijk voor de uitvoering van een aantal maatregelen die uit deze studie zijn gekomen. Er wordt op diverse manieren bijgedragen aan het ontlasten van Utrecht CS. Onder andere door cofinanciering van extra fietsparkeerplekken bij andere Utrechtse stations, waardoor deze aantrekkelijker worden voor het vervoer op de fiets.

4.3 Actielijn 3 – Slim fietsen

De doelen van actielijn 3 zijn:

- Inzicht in het oplossend vermogen van fietsmaatregelen en ruimte voor innovaties voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio;
- Nauwe samenwerking en kennisuitwisseling op fietsgebied (netwerken en partnerships).

Een van de doelen van de provincie is het ontwikkelen en kunnen toepassen van nieuwe methodes en technieken. De rol van de provincie hierin is onder andere het stimuleren van technische en sociale (beleids)innovaties met partners. De provincie heeft in de afgelopen jaren ruimte gemaakt om te experimenteren, in de brede zin en specifiek op het 'Fietspad van de toekomst' langs de N225. De provincie betreft hierbij kennisinstituten, marktpartijen en gemeenten.

Tabel 4.1: Innovatieve projecten waarvan de provincie initiatiefnemer was.

Jaar	Project
2019	■ start Ik fiets, start snuffelfiets, prijsvraag Fietspad van de Toekomst
2020	■ Atlas Fietsbaar Utrecht, (fietsverkeersmodel Brutus, Cycleprint, pilot Bliksemsnelle baan
2021	■ pilot Boomveer, onderzoek pilot UpCycling, pilot fietsen tellen bomen planten, pilot markering op fietspaden (CROW)
2022	■ STRAVEM model, routeplanner speedpedelec, Schwung koppeling met Ik fiets app, onderzoek Bicycle Oriented Development
2023	■ onderzoek Strava Metro data, start proef regionale ontheffing speedpedelec, koppelen Doortrappen aan de Fietsvierdaagse Utrecht, vormgeven thema 'slim fietsen' in regionale innovatieagenda Smart Mobility

Daarnaast is gewerkt aan het profileren van de provincie Utrecht als dé fietsregio van Europa. Door het versterken van de samenwerking en kennisuitwisseling met inwoners, fietsprofessionals, kennisinstellingen, overheid en markt, zowel binnen als buiten de provincie. De provincie heeft hierbij gefaciliteerd, gestimuleerd en deelgenomen aan diverse netwerken. Zoals het initiëren van een kennisnetwerk van fietsprofessionals: de Utrecht Bike Community (UBC). Het in het leven roepen van een Adviesraad Fietsroutes die de provincie gevraagd en ongevraagd adviseert. Jaarlijks is er een werkbijeenkomst voor gemeenten georganiseerd. De provincie nam jaarlijks deel aan het Nationaal Fietscongres en regelmatig aan het internationale Velo-city. Op deze fietscongressen werd regelmatig een werksessie verzorgd of een presentatie gegeven. Ook participeerde de provincie Utrecht actief in de Dutch Cycling Embassy (DCE).

In de tabel 4.2 is een jaarlijks overzicht te zien van de belangrijkste eenmalige activiteiten:

Tabel 4.2: Overzicht eenmalige activiteiten netwerk en profilering.

Jaar	Activiteit
2019	■ Lancering Utrecht Bike Community (UBC) ■ Start Adviesraad Fietsroutes
2020	■ Snuffelfietsevenement ■ Nationaal Verkeerskunde Congres ('Hoogwaardige fietsroutes worden volwassen met wayfinding' & 'Snuffelfiets: Samen naar een duurzame, leefbare regio') ■ Polis ('Together towards a sustainable, liveable region, combining citizen science, policy development and participation to achieve a healthy urban environment') ■ 1e editie Mobiliteitsweek
2021	■ Snuffelfietsevenement ■ Nationaal Verkeerskunde Congres ("Hoogwaardige fietsroutes worden volwassen met wayfinding" & "Snuffelfiets: Samen naar een duurzame, leefbare regio") ■ Polis ("Together towards a sustainable, liveable region, combining citizen science, policy development and participation to achieve a healthy urban environment") ■ 1e editie Mobiliteitsweek
2022	■ Werkbezoek Antwerpen ■ Hackaton allerbeste fietsidee ■ La Vuelta Holanda met activatieprogramma
2023	■ Fiets naar je Werk challenge met Ik fiets app onder provincied medewerkers ■ Werkbezoek Amsterdam

4.4 Actielijn 4 – Gezond en veilig fietsgedrag

De doelen van actielijn 4 zijn:

- Toegenomen (veilig) fietsgebruik van specifieke doelgroepen
- Grotere toegankelijkheid van de fiets voor iedereen
- Toegenomen fietsgebruik woon-werk en grotere betrokkenheid werkgevers

In actielijn 4 ligt de focus op het stimuleren van (veilig) fietsgebruik, door het vervangen van ritten met de auto of het openbaar vervoer door de fiets aantrekkelijker te maken. Een groep mensen heeft een extra impuls nodig om op de fiets te stappen. Drempels om over te stappen op de fiets kunnen liggen in cultuur, gewoontegedrag, groepsdruk en sociale conventies, onbekendheid met het fietsen en nog meer. De activiteiten binnen deze actielijn richten zich dan ook op deze aspecten. De belangrijkste doelgroepen binnen het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 waren de werknemers/forenzen, de ouderen, de basisschoolleerlingen en de nieuwe Nederlanders.

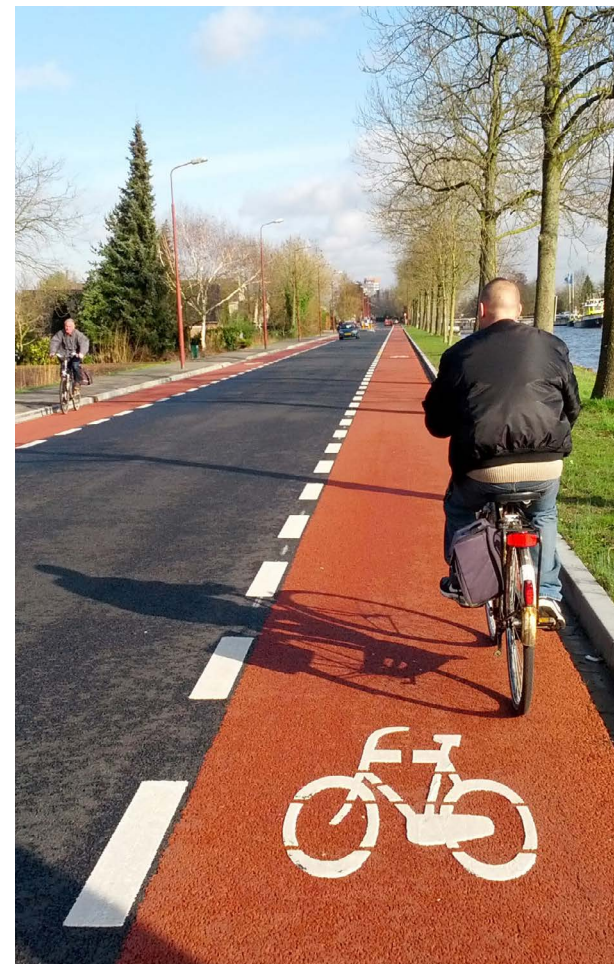
Een belangrijk project voor de specifieke doelgroep ouderen is 'Doortrappen'. Dit landelijke programma is ontwikkeld door het ministerie van IenW. Het doel is om senioren te stimuleren vooral veilig te blijven fietsen. De streefwaarde van de provincie is om alle 26 gemeenten aan te sluiten bij Doortrappen. In 2020 zijn de eerste gemeenten aangesloten, inmiddels zijn er 16 gemeenten die meedoen. Er is via subsidies bijgedragen aan andere projecten voor doelgroepen, zoals basisschoolkinderen (High Five) en nieuwe Nederlanders (campagne AZC Leersum).

Voor het stimuleren van het woon-werk verkeer is de Ik fiets campagne opgezet. Deze provinciebrede campagne omvat allerlei lokale 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. De campagne Ik fiets richt zich op utilitair fietsverkeer: woon-werk, woon-school, woon-winkel, woon-sportclub, woon-horeca, enzovoort. Doel van de campagne is om minimaal

10.000 unieke en actieve deelnemers te realiseren. Om het effect van de campagne te meten is in 2023 een evaluatie uitgevoerd over de looptijd vanaf de start van Ik fiets (september 2019) tot en met 31 december 2022 (adviesbureau D&B, 2023, Rapportage 'Effectmeting Ik fiets').

In deze periode hebben ruim 13.000 fietsers zich geregistreerd bij Ik fiets. Niet iedereen die zich registreert in de app is ook een actieve deelnemer. Pas als iemand een fietsrit maakt die de app heeft geregistreerd wordt die gezien als een deelnemer aan Ik fiets. Er zijn in totaal 10.430 actieve deelnemers aan Ik fiets geweest. Daarvan waren eind 2023 bijna 5.500 unieke actieve deelnemers.

Uit de evaluatie van de campagne blijkt dat deelnemers op korte termijn meer fietsritten maken na gebruik van de app of deelname aan de probeeractie. Het is nog niet duidelijk of Ik fiets voor een gedragsverandering op lange termijn zorgt. Belangrijke kanttekening bij het onderzoek is dat de resultaten sterk zijn vertekend door COVID-19. De pandemie speelde een belangrijke rol in deze periode en daarmee ook op het aantal fietsritten dat mensen maakten en de effectiviteit van de campagne. Naast de campagne Ik fiets werkt de provincie in uitvoeringsorganisatie Goedopweg samen met de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Rijk. Goedopweg verzorgt de Korte Termijn Aanpak als onderdeel van het programma U Ned. Een belangrijk onderdeel van Goedopweg is de werkgeversaanpak. De overall ambitie van de werkgeversbenadering is geformuleerd als 10% gedragsverandering bereiken bij autoforensen: door middel van verandering van modaliteit, tijdstip of door niet te reizen. Deze ambitie is vertaald in de volgende doelstellingen voor eind 2024: 6.800 automijdingen per dag en 1.300 nieuwe fietsbewegingen per dag. De aanpak is er mede op gericht om forenzen die afstanden korter dan 15 kilometer afleggen meer op de fiets te krijgen. Uit de evaluatie van het programma Goedopweg 2019 – 2021 is gebleken dat dit aantal nog niet is gehaald. Ook hier is de verklaring dat forenzen door de effecten van COVID-19 meer zijn gaan thuiswerken.



Eind 2023 waren 470 werkgevers en 228.000 werknemers in de regio Utrecht aangesloten op de werkgeversbenadering¹. Hiervan zijn 164 werkgevers daadwerkelijk actief aan de slag met het nemen van maatregelen. Het inzetten op fietsbeleid is verreweg de meest genomen maatregel door werkgevers (meer dan 70% van de werkgevers zet in op fietsbeleid). Nog onbekend is het effect op het daadwerkelijk fietsgebruik.

¹ Werkgevers zijn aangesloten vanaf het moment dat ze inzicht willen krijgen in hun mobiliteit en doelen aangeven waaraan ze willen werken.



Hoofdstuk 5

Outcome indicatoren 2022



5.1 Effecten van fietsbeleid

Naast de output indicatoren is gekeken naar verschillende outcome indicatoren. Deze indicatoren beschrijven de huidige situatie van de fiets in de provincie Utrecht. Dat is gedaan voor het volledige jaar 2022. Het gaat om indicatoren die bedoeld zijn om het effect van fietsbeleid te meten maar waar het fietsbeleid tegelijkertijd alleen indirect invloed op heeft. De outcome effecten laten dus zien of een ontwikkeling de gewenste richting heeft.

In het Uitvoeringsprogramma Fiets zijn destijds de onderstaande indicatoren, streefwaarden en referentiewaarden opgenomen.

In totaal zijn 11 outcome indicatoren gekozen die samen een beeld hiervan vormen. In deze paragraaf beschrijven we voor een aantal indicatoren beknopt het resultaat. Meer uitgewerkte informatie over de outcome indicatoren is te lezen in het rapport 'Monitoring Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023, outcome indicatoren 2022 en output indicatoren 2019 – 2023' (Witteveen+Bos).

Modal split

Het hoofddoel van het Uitvoeringsprogramma Fiets is dat 50% van de verplaatsingen onder de 15 kilometer per fiets plaatsvinden. In 2022 was dit percentage 38%, waar dit in 2018 nog 34% was. Het aandeel fiets is dus de afgelopen jaren met 4% gestegen, maar staat nog ver af van de doelstelling van 50%. In vergelijking met andere provincies scoort de provincie Utrecht hoog op fietsgebruik. Vergeleken met de landelijke modal split wordt er in de provincie Utrecht ruim 4 % meer gefietst dan in de rest van Nederland.

De verschillen binnen de provincie in het fietsaandeel zijn groot. In de stad Utrecht zijn er twee wijken (Noordoost en Oost) waar de 50% wordt gehaald, terwijl in meer landelijke gebieden het percentage lager ligt. Bijvoorbeeld in de gemeenten de Ronde Venen en Stichtse Vecht noord (26%) en Vijfheerenlanden (24%).

Als ondersteunende indicatoren zijn ook de lengte van fietsritten en de fietsintensiteiten in beeld gebracht. Daaruit is vooral te zien dat de fietsintensiteiten in de gemeente Utrecht (veel) hoger liggen dan daarbuiten en dat in de wintermaanden zo'n 25% minder gefietst wordt dan in de overige maanden.

Omrijdfactor

De omrijdfactor geeft de reisafstand weer ten opzichte van de afstand hemelsbreed. De omrijdfactor wordt geanalyseerd van en naar de economische kerngebieden, de belangrijke school- en werklocaties. In het Uitvoeringsprogramma Fiets is een streefwaarde van 1,2 opgenomen voor deze indicator. In 2018 was de omrijdfactor 1,26. De omrijdfactor was in 2022 nog steeds 1,26.

Wachttijd

Het doel is om de maximale wachttijd bij VRI's voor fietsers op het provinciale fietsnetwerk te beperken tot: 30 seconden bij doorfietsroutes; 60 seconden bij hoofdfietsroutes; en 120 seconden bij overige fietsroutes. Er is op dit moment echter te weinig informatie over wachttijden buiten de stedelijke gebieden waardoor er geen data beschikbaar is. Wel is een analysetool in ontwikkeling zodat in de toekomst meer over de resultaten op deze indicator gemeld kan worden.

Veiligheid

In de provincie Utrecht, net als in Nederland, zijn van alle verkeersdeelnemers fietsers het vaakst slachtoffer bij verkeersongevallen in 2022. In de provincie Utrecht daalde het aantal verkeersdoden, ook onder fietsers, ten opzichte van 2021 (CBS).

Tabel 5.1 Indicatoren, streefwaarden en referentiewaarden in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023.

Indicator	Streefwaarde	Referentiewaarde
Percentage van het Regionaal fietsnetwerk dat in orde is op het gebied van vlot, veilig en comfortabel	In 2028 voldoet 90% van de eigen assets van het Regionaal fietsnetwerk aan de CROW-richtlijnen	Nog geen waarde
Percentage van het aantal ritten <15 kilometer dat op de fiets wordt afgelegd	In 2023 vindt 50% van het aantal ritten <15 kilometer op de fiets plaats	42% in 2018
Bereikbaarheidsindicator van de fiets met economische kerngebieden als bestemming (realisatie snelfietsroutes)	Bereikbaarheid van economische kerngebieden is minimaal 15 kilometer per uur	Uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 11,6 kilometer per uur is
Directheid (aanpak barrières)	Reisafstand ten opzichte van de afstand hemelsbreed van en naar belangrijke school- en werklocaties (omrijdfactor) is maximaal 1,20	Omrijdfactor is op dit moment 1,26
Vlotte doorstroming bij verkeerslichten	De gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten is voor snelfietsroutes 30 seconden, voor hoofdfietsroutes 60 seconden en voor overige fietsroutes 120 seconden	Nog geen waarde

In heel Nederland kwamen in 2022 737 mensen om door een verkeersongeval, 155 meer dan in 2021. Daarmee is het aantal verkeersdoden het hoogst sinds 2008.

In 2022 zijn 12 dodelijke fietsslachtoffers gevallen in de provincie Utrecht (CBS). Dit is circa 29 % van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Hiermee is het aantal dodelijke fietsslachtoffers in 2022 iets lager dan de aantallen in voorgaande jaren. Het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers is de afgelopen jaren hoger dan het aantal dodelijke slachtoffers onder inzittenden van een personenauto.

In 2022 raakten 2.694 fietsers gewond in het verkeer in de provincie Utrecht (MOVE, VeiligheidNL). Dit is exclusief het aantal slachtoffers op een elektrische fiets. Dit zijn nog eens 400 gewonden. Ten opzichte van het totaal aantal verkeersslachtoffers is het aandeel fietsslachtoffers op een gewone fiets circa 42%. 'Fiets' is hiermee de vervoerwijze met het meeste aantal verkeersslachtoffers, gevolgd door inzittenden van een personenauto (1.696) en bestuurders/passagiers van een snor-/bromfiets/scooter (767). Op dit moment beschikken we enkel over gegevens van 2022. Het maken van vergelijkingen met voorgaande jaren is niet mogelijk.

Aantrekkelijkheid & veiligheidsgevoel fietsnetwerk

De beleving van fietsers is gemeten via diverse onderzoeken in 2022 (nulmeting van vier toekomstige doorfietsroutes) en 2023 (nulmeting van vijf toekomstige doorfietsroutes en onderzoek van Platform WOW (Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders)). Het onderzoek van het Platform WOW ging over een representatief aantal fietsroutes in de hele provincie, waar de provincie ook wegbeheerder van is. Op de toekomstige doorfietsroutes is de provincie niet altijd wegbeheerder.

De resultaten zijn:

Cijfer aantrekkelijkheid:

- Op toekomstige doorfietsroutes is gevraagd naar de aantrekkelijkheid buiten en binnen de bebouwde kom en naar de aantrekkelijkheid bij schemer/donker. De cijfers variëren erg. Globaal kan gezegd worden dat de routedelen buiten de bebouwde kom hoger scoren dan routedelen binnen de bebouwde kom en dat de routes juist laag gewaardeerd worden bij schemer/donker (met als laagste waardering op een route het rapportcijfer 4,6).
- In het onderzoek van het Platform WOW gaf 67% van de respondenten aan (zeer) tevreden te zijn over de aantrekkelijkheid. Dit ging vooral over aspecten als 'mooie route' en 'veel groen'. 86% van de respondenten gaf aan in het algemeen (zeer) tevreden te zijn over de gefietste route.

Cijfer verkeersveiligheid:

- Op toekomstige doorfietsroutes varieert dit tussen de rapportcijfers 5,9 en 7,1.
- In het onderzoek van het Platform WOW gaf 70% van de respondenten aan (zeer) tevreden te zijn over de verkeersveiligheid.

Cijfer sociale veiligheid:

- Op toekomstige doorfietsroutes varieert dit tussen de rapportcijfers 5,8 en 6,8.
- In het onderzoek van het Platform WOW gaf 80% van de respondenten aan (zeer) tevreden te zijn over de sociale veiligheid.

Bezettingsgraad fietsenstallingen

De bezettingsgraad geeft weer welk percentage van de fietsparkeerplekken in een fietsenstalling gebruikt wordt. Een lage bezettingsgraad kan aangeven dat er voldoende capaciteit is, dat de kwaliteit van een stalling niet hoog genoeg is of dat een stalling niet vindbaar is. Een hoge bezettingsgraad geeft aan dat er (te) weinig capaciteit in een stalling is. Stallingvoorzieningen zijn 'vol' bij een parkeerdruk hoger dan 80 procent. Er is dan sprake van een hoge fietsparkeerdruk, wat betekent dat er fietsen buiten de aangewezen voorzieningen moeten worden gestald. Bij een parkeerdruk lager dan 50 procent is er sprake van overcapaciteit (CROW, 2023)¹. Dan is er voldoende capaciteit voor fietsparkeerders zonder dat er sprake is van onderbezetting.

In 2022 is een fietsparkeerdrukmeting gedaan op alle 56 knooppunten binnen de provincie: dit zijn alle treinstations en een aantal busstations. De variatie is groot: van knooppunten van een bezettingsgraad van lager dan 30% (bijvoorbeeld Utrecht Papendorp P&R, Lexmond Nieuwe Rijksweg of Leusden Groenezoom) tot een bezettingsgraad van boven de 100% (Vianen Lekbrug, Utrecht Oorsprongpark en Meerkerk Knooppunt A27).

In 2019 en in 2023 is een fietsparkeerdruktelling gedaan bij bijna alle bushaltes om de opgave in beeld te brengen. Dit is dus aanvullend op de 56 knooppunten van de provincie, het gaat hier om een veel groter aantal getelde locaties. In beide jaren is overdag geteld bij bushaltes hoeveel fietsen er geparkeerd stonden. De gemiddelde bezetting bij alle getelde wegbeheerders was in 2023 34,9%, tegenover 41,7% in 2019. Het aantal stallingsplekken is toegenomen, zo bleek uit de schouw, terwijl het aanbod van geparkeerde fietsen ongeveer gelijk is aan 2019.

¹ Leidraad Fietsparkeren, CROW (2023).



Hoofdstuk 6

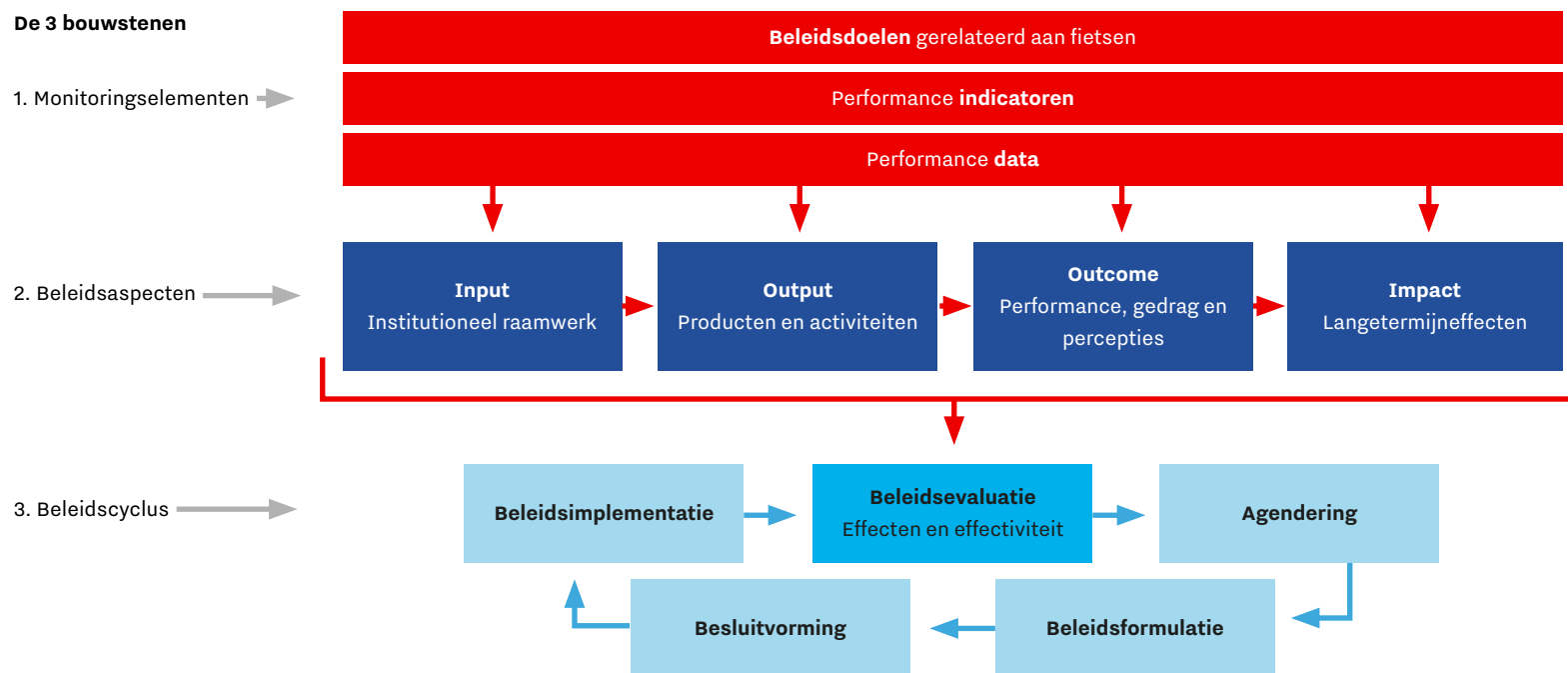
Conclusies



In de provincie Utrecht heeft de fiets een prominente rol. De provincie participeert, stimuleert en voert uit om de helder opgestelde en in de meeste stukken onderbouwde, grote ambities te verwezenlijken. De ambitie is om Utrecht dé fietsregio van Europa te maken. Om dit te bereiken heeft de provincie de randvoorwaarde gesteld dat in 2028 alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets moeten zijn. Het tussentijdse doel is dat in 2023 50 procent van de verplaatsingen onder de 15 kilometer met de fiets plaatsvindt en er zijn een aantal subdoelen per onderwerp/actielijn.

'Input' geeft aan dat er in de afgelopen jaren financiële middelen en menskracht zijn geleverd (zie hoofdstuk 3) en er daardoor veel inspanning is geleverd op het fietsbeleid in de provincie Utrecht. In hoofdstuk 4 is beschreven wat deze inspanningen hebben opgeleverd als directe bijdrage aan de beschreven beleidsdoelen. Dat noemen we 'output' indicatoren. Vervolgens gaat hoofdstuk 5 in op hoe de huidige situatie is voor de fiets in de provincie, op basis van een aantal outcome indicatoren. Dit zijn indicatoren waar de provincie indirect invloed op heeft, dit zorgt samen voor deze beleidsevaluatie. In de figuur staan deze elementen benoemd.

De 3 bouwstenen



6.1 Zijn de doelen gehaald?

Op basis van voorgaande hoofdstukken kan geconcludeerd worden dat tijdens de periode 2019 – 2023 aan alle beleidsdoelen is gewerkt. Via subsidies aan gemeenten en via eigen projecten is geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur (het regionaal fietsnetwerk en doorfietsroutes) en in fietsstallingen bij bushaltes en stations. Daarbij zijn de capaciteit en financiële middelen, conform de begroting van het Uitvoeringsprogramma Fiets, vooral besteed aan actielijn 1 fietsinfrastructuur (doorfietsroutes en regionaal fietsnetwerk).

De gerealiseerde output van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 is tot stand gebracht met een team dat aan het begin van de programmaperiode is uitgebreid. Deze output kan daarbij als referentie worden gebruikt voor de verwachte output (met bijbehorende streefwaarden) voor het nieuwe fietsprogramma 2025 – 2029. Er is nu immers bekend welke output te behalen is met deze financiële middelen en de hoeveelheid capaciteit. Daarnaast is ook te zien dat vooral de grotere opgaven – denk aan de doorfietsrouteprojecten en fietsstallingen bij stations – een langere doorlooptijd kennen dan

een vier- of vijfjarig Uitvoeringsprogramma Fiets. Veel studies en projecten zijn op gang gebracht en gestart in de afgelopen periode, maar deze moeten nog tot een goed projectresultaat gebracht worden.

Ook door de Randstedelijke Rekenkamer zijn conclusies getrokken over (de onderbouwing van) het gevoerde fietsbeleid door de provincie Utrecht. Samengevat heeft de Randstedelijke Rekenkamer daarbij de volgende conclusies opgesteld ten aanzien van de realisatie op de output indicatoren (p.4, 2022):

- De provincie participeert, stimuleert en voert uit om de helder opgestelde, onderbouwde en grote ambities te verwezenlijken.
- De beschikbare middelen passen in orde van grootte bij de opgestelde doelen.
- De negen doorfietsroutes die ontwikkeld worden dragen bij aan een groot regionaal netwerk van fietsinfrastructuur wat de bereikbaarheid per fiets vergroot.
- De realisatie van de meeste routes ligt op schema, maar een paar routes lopen tegen (kleine) vertragingen aan.

Door de Gedeputeerde Staten is destijds al een reactie op het rapport gegeven, welke ook is opgenomen in de publicatie van het rapport (zie p.14 van het desbetreffende rapport). Samengevat werden de conclusies, bevindingen en aanbevelingen door GS grotendeels herkend met de opmerking dat continu wordt gewerkt aan de verbetering van inhoud, aanpak, proces en monitoring.

Het effect van de output op de outcome indicatoren – dus bijvoorbeeld in hoeverre investeringen in fietsinfrastructuur effect hebben op het aandeel fietsers – is nog lastig te zeggen. Wel is duidelijk dat het hoofddoel van het Uitvoeringsprogramma Fiets niet volledig is gerealiseerd. Beoogd is dat 50% van de verplaatsingen onder de 15 kilometer per fiets plaatsvindt. Dit percentage is wel gestegen van 34% in 2018 naar 38% in 2022. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat het provinciaal beleid, in tegenstelling tot de output, alleen indirect invloed heeft op de outcome. Deze ontwikkeling op de outcome indicatoren is voor een deel ook afhankelijk van externe ontwikkelingen. In de periode 2019 – 2023 was COVID-19 daar een duidelijk voorbeeld van. Zo is, als gevolg van COVID-19, in de jaren 2020 en 2021 een daling te zien geweest in het aandeel fiets. Deze trend was

Tabel 6.1: Indicatoren, streefwaarden, referentiewaarden en realisatie (in 2023).

Indicator	Streefwaarde	Referentiewaarde (2019)	Realisatie (2023)
Percentage van het aantal ritten <15 km dat op de fiets wordt afgelegd	50%	34%	38% (2022)
Bereikbaarheidsindicator	Bereikbaarheid van het economische kerngebied is minimaal 15 km/uur	11,6 km/uur (proefberekening)	Nog geen waarden beschikbaar
Directheid (omrijdfactor)	1,20	1,26	1,26 (2022)
Vlotte doorstroming bij verkeerslichten	Gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten	Nog geen waarden beschikbaar	Nog geen waarden beschikbaar
Veiligheid	Niet vastgesteld	Niet vastgesteld	12 dodelijke fietsslachtoffers, 3.094 gewonden (2022)
Beleving (aantrekkelijkheid en veiligheidsgevoel)	Niet vastgesteld	Niet vastgesteld	Aantrekkelijkheid: 67%, veiligheidsgevoel: 70-80%
Bezettingsgraad	Niet vastgesteld	41,7%	34,9%

zowel nationaal te zien als in de provincie Utrecht. Dit effect is in 2023 grotendeels gekeerd met een toename in fietsgebruik. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023, p.17) concludeert hierover: "Tussen 2019 en 2022 nam de afstand die Nederlanders per fiets afleggen, met iets minder dan 1% toe. Nederlanders fietsen minder vaak (afname van ca. 5% van het aantal ritten per persoon), maar leggen per fietsrit wel langere afstanden af. De afname van de fietsfrequentie heeft te maken met een afname van het aantal ritten voor de motieven woonwerk en onderwijs"¹. Er heeft vooral een verschuiving richting wandelen plaatsgevonden: in 2022 legden Nederlanders een kwart van alle ritten te voet af. Voor de COVID-19- pandemie in 2019 lag dit aandeel nog op 20%².

Een andere verklaring is dat een deel van de fietsmaatregelen nog in de realisatiefase zit. Het effect hiervan is bijvoorbeeld terug te zien bij de outcome indicator "omrijdfactor". De omrijdfactor is voor een groot deel afhankelijk van de fijnmazigheid van het fietsnetwerk. Alleen als nieuwe fietsverbindingen worden gerealiseerd kan de omrijdfactor wezenlijk veranderen. De aanleg van een missing link kan dus een positief effect hebben op deze indicator. Tegelijkertijd laat deze indicator ook de invloed van barrièrewerking zien. Als alleen bestaande infrastructuur wordt aangepast (dus zonder het opheffen van barrières veroorzaakt door auto-, spoor- en waterwegen), zal het effect op deze indicator beperkt zijn.

Voor de doorfietsroutes wordt in de komende jaren het effect op de outcome indicatoren beter in beeld gebracht. Op alle negen toekomstige doorfietsroutes is daarvoor een nulmeting uitgevoerd en zal na aanleg opnieuw een meting gedaan worden. In 2024 zal een provinciebreed onderzoek worden gedaan naar het fietsgedrag van de inwoners, waarbij ook gevraagd wordt naar de motieven van het fietsgedrag en of het fietsgebruik is veranderd in de afgelopen jaren. Zo proberen we meer duidelijk bij de cijfers te krijgen.

¹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023. Fietsfeiten 2023.

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023. Mobiliteitsbeeld 2023.





Hoofdstuk 7

Aanbevelingen



In dit laatste hoofdstuk komen aanbevelingen aan bod die volgen uit de uitgevoerde beleidsevaluatie. Er worden aanbevelingen gedaan ten aanzien van de monitoring en evaluatie van het Uitvoeringsprogramma Fiets. Daarnaast wordt ingegaan op de koppeling van beleidsmatige en wetenschappelijke kennis en inzichten voor het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma. Beide aspecten zullen worden meegenomen in het nieuwe Uitvoeringsprogramma Fiets 2025 – 2029.

7.1 Monitoring en Evaluatie

Zoals reeds in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023 is geconstateerd, is voor een goede uitvoering van het fietsprogramma constante monitoring van groot belang. Voor het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma worden ten aanzien van (de monitoring en evaluatie van) het fietsbeleid de volgende aanbevelingen gedaan.

a. Monitoring en evaluatie integraal meenemen in programma

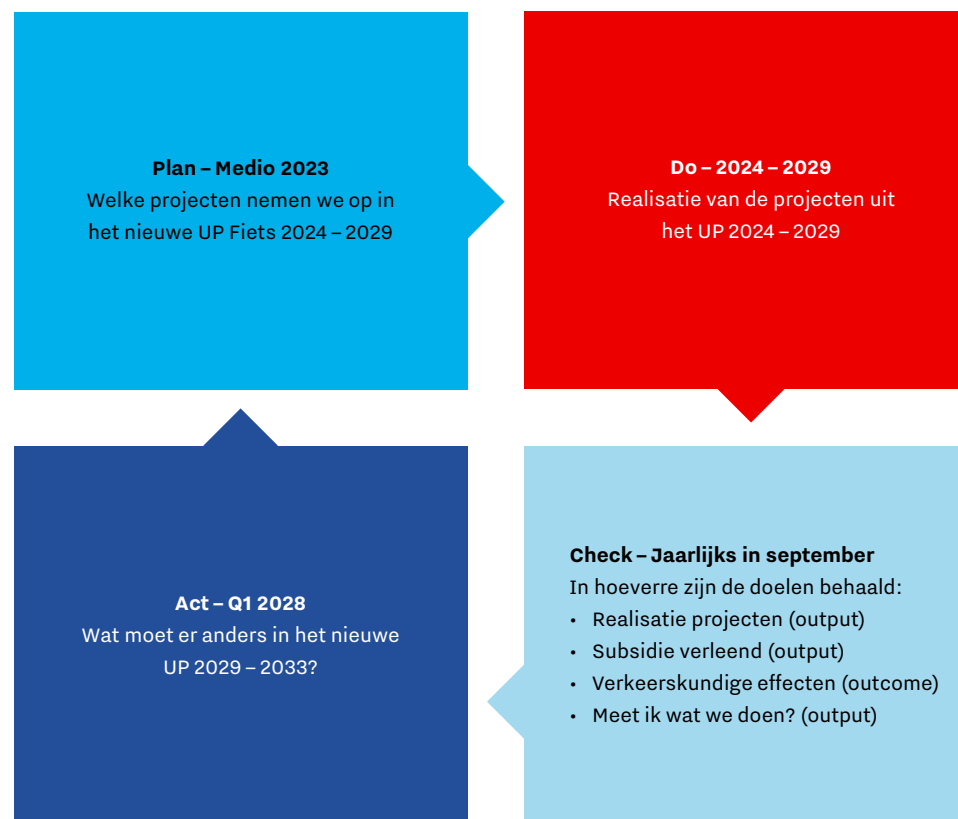
De monitoring en evaluatie is nu grotendeels aan het einde van het Uitvoeringsprogramma gestart. We bevelen aan om monitoring en evaluatie tijdig, dusmet de start van een beleidsprogramma op te zetten. Er is voor deze evaluatie veel tijd gaan zitten in het zoeken, definiëren van de indicatoren en in het nazoeken van informatie uit voorgaande jaren die soms ook niet meer bij de huidige medewerkers aanwezig was. Zorg ervoor dat dit aan de start gebeurt zodat het opschrijven van de output in feite een jaarlijkse invuloefening wordt. In de huidige structuur vanuit voortgangsrapportages richting management is het achteraf niet goed mogelijk om te filteren wat relevant was en wat niet.

b. Monitoring en evaluatie als onderdeel van de PDCA-cyclus

Maak voor de integrale toepassing van monitoring en evaluatie in het beleidsproces gebruik van de Plan-Do-Check-Act cyclus en de concrete handvatten die daarvoor gegeven zijn door IV-Infra: Daarbij is het belangrijk dat duidelijke rollen en taken binnen monitoring en evaluatie belegd zijn zodat wordt

zorggedragen voor het ontsluiten van de informatie. Zo kan de tijdige beschikbaarheid van de bronnen georganiseerd worden, in lijn met de frequentie van het rapporteren. Organisatorisch is het daarbij handig om met name de analyses voor de outcome indicatoren te beleggen bij 1 persoon of team die verantwoordelijk is voor het tijdig aanleveren van de informatie en die de tools heeft om de analyses te doen.

Voorbeeld van invulling van de Plan Do Check Act cyclus voor het programma Fiets



c. Doelen, streefwaarden en indicatoren

Voor het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma is het belangrijk om scherp naar de huidige doelen, streefwaarden en indicatoren te kijken. Zo is het advies van de Randstedelijke Rekenkamer om de haalbaarheid van de doelen te onderbouwen en alle te behalen doelen meetbaar te maken. Dat betekent dus realistisch aangeven welke doelen wel (direct) door provinciaal beleid beïnvloedbaar zijn en welke niet. De Randstedelijke Rekenkamer geeft daarbij aan dat het voor de outcome belangrijk is om een beperkt aantal outcome indicatoren te definiëren en daarover jaarlijks de benodigde informatie te verzamelen.

De belangrijkste stappen daartoe zijn duidelijk gezet. Maar voor een belangrijke doel als verkeersveiligheid ontbreekt nog een streefwaarde. Ditzelfde geldt voor de doelstellingen gericht op de toename van het fietsgebruik van verschillende doelgroepen. Tenslotte is niet voor alle doelen en streefwaarden voldoende informatie beschikbaar om de voortgang te kunnen meten.

d. Vooruitblik

Momenteel wordt al gewerkt aan het beter inzichtelijk maken van de outcome effecten van het provinciaal fietsbeleid. Zo is onlangs gestart met een uitgebreide effectmeting en evaluatie met als doel om beter inzicht te krijgen in de effecten van het stimuleren van (veilig) fietsgebruik. De resultaten hiervan zullen eind van dit jaar beschikbaar zijn. In de evaluatie wordt specifiek ingegaan op de volgende onderdelen:

- Effectmeting en procesevaluatie van vier stimuleringsprojecten (gedragscampagne op de doorfietsroutes, stimuleringsproject op basisscholen, stimuleringsproject bij nieuwe Nederlanders en stimuleringsproject Doortrappen)
- Effectmeting en procesevaluatie Ik fiets-app
- Nulmeting fietsgedrag provincie Utrecht

7.2 Beleid en Wetenschap

Mede naar aanleiding van de vragen die in de Provinciale Staten zijn gesteld over de onderbouwing van het fietsbeleid en de invloed van fietsbeleid op mobiliteitsgedrag is het belangrijk om binnen het toekomstige Bereikbaarheidsprogramma hier dieper op in te gaan. Daarom is het advies om een beleidsmatig raamwerk te schetsen dat context geeft aan de uitgangspunten van de gekozen beleidsaanpak. Dit raamwerk zou daarbij gebaseerd moeten zijn op de bestaande beleidsmatige en wetenschappelijke kennis en inzichten over de effectiviteit van fietsbeleid.

Belangrijk om te vermelden is dat dit advies minder eenvoudig is in te vullen dan het lijkt. Hoewel er nationaal en internationaal steeds meer kennis en inzichten worden opgebouwd over het oplossend vermogen van fietsmaatregelen is er nog relatief weinig over bekend. Zo concluderen Harms et al. (2016) dat, hoewel Nederland vanwege het hoge aandeel fietsgebruik gezien wordt als gidsland fiets, er weinig inzicht is in de beïnvloedingsfactoren hiervoor. En dan specifiek over de vraag welke beleidsfactoren en interventies hebben gezorgd voor het fietsgebruik en welke niet. Dat wil niet zeggen dat er niets over de effectiviteit van fietsbeleid bekend is. De resultaten uit het onderzoek van Harms et al. (2016) laten zien dat voor succesvol fietsbeleid de volgende factoren het meest van belang zijn:

- Verbeteren van de kwantiteit en de kwaliteit van fietsinfrastructuur (pull-maatregelen).
- Verminderen van de aantrekkelijkheid van autogebruik, met name door parkeerbeleid (push-maatregelen).
- Een goede organisatie van het fietsbeleid. Heldere en meetbare doelstellingen, implementatiekracht van interventies, burgerparticipatie, fietsambassadeurs.
- Verkeerseducatie voor kinderen.

De basisonderdelen van het Uitvoeringsprogramma Fiets komen daarmee dus grotendeels overeen.





Bijlage



Gebruikte output indicatoren

n.b. de indicatoren die gaan over een financiële bijdrage zijn in dit rapport samengevoegd.

Indicator	Definitie
Doorfietsroutes gerealiseerd	Aantal doorfietsrouteprojecten met realisatieovereenkomst
Barrières opgelost	Aantal opgeloste barrières en gerealiseerde missing links
Knelpunten opgelost	Aantal opgeloste knelpunten met financiële bijdrage provincie (onderscheid hoog, laag en overig)
Doorfietsroutes bijdrage	Financiële bijdrage aan projecten t.b.v. de doorfietsroutes realiseren.
Barrières bijdrage	Financiële bijdrage aan projecten t.b.v. de barrières oplossen.
Knelpunten bijdrage	Financiële bijdrage aan projecten t.b.v. de knelpunten oplossen.
Stallingsplekken stations	Aantal gerealiseerde/geplande stallingsplekken op stations (incl. in planstudie)
Stallingsplekken stations - bijdrage	Financiële bijdrage gerealiseerde/geplande stallingsplekken op stations (incl. in planstudie)
Stallingsplekken bushaltes	Aantal gerealiseerde/geplande stallingsplekken op bushaltes
Stallingsplekken bushaltes - bijdrage	Financiële bijdrage gerealiseerde/geplande stallingsplekken op bushaltes
Last mile - aantal projecten	Aantal projecten voor voorzieningen last mile bedrijventerreinen
Activiteiten netwerken/profilering	Aantal activiteiten op het vlak van netwerken en profilering
Innovatieprojecten	Aantal uitgevoerde innovatieprojecten
Doortrapgemeentes	Aantal doortrapgemeentes
Algemene campagnes	Aantal algemene fietscampagnes uitgevoerd
Gebruikers apps	Aantal gebruikers apps
Intensiteitsmetingen	Het aantal trajecten waarvoor intensiteit gemeten wordt

Gebruikte outcome indicatoren

Indicator	Definitie
Modal split	Het percentage ritten per vervoerwijze
Intensiteiten fietsnetwerk	Getelde fietsers op een locatie
Lengte Fietsrit	Gemiddeld afgelegde afstand per fietsrit
Nabijheid	Afstand tussen belangrijke knooppunten, woonlocaties, werklocaties en onderwijslocaties
Omrijfactor	Reisafstand per fiets ten opzichte van de afstand hemelsbreed van en naar belangrijke school- en werklocaties
Wachttijd	Gemiddelde werkelijke wachttijd bij verkeersregelininstallaties
Verkeersveiligheid	Aantal fietsverkeersslachtoffers en fietsverkeersdoden
Veiligheidsgevoel	Oordeel over de verkeersveiligheid en sociale veiligheid
Aantrekkelijkheid fietsnetwerk	Oordeel over de aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk
Bezettingsgraad fietsstallingen	Percentage gebruik van fietsparkeerplekken
Percentage fietsers op knooppunten	Percentage fietsgebruik in voor- en natransport van het openbaar vervoer

Colofon

Uitgave

Provincie Utrecht

Ambtelijk opdrachtgever

Marcel Blokland

Gwen Boon

Projectteam

Ewoud Vink

Jorrit Nijhuis

Tineke de Jong-Mateboer

Vormgeving

Enof creatieve communicatie

Fotografie

Beeldbank provincie Utrecht

Datum

mei 2024

Contact

Fiets@provincie-utrecht.nl