



DATUM 12-12-2022  
AAN Commissie Milieu en Mobiliteit  
VAN Gedeputeerde Robert Strijk  
ONDERWERP Beantwoording vragen n.a.v. rapport RRK fietsbeleid

---

1. PvdA: is er afstemming met Gelderland omdat gebleken is (aangegeven is op een infosessie van Gelderland zelf) dat de regelgeving in Gelderland en Utrecht niet overal hetzelfde is. Zo wordt er verschillend omgegaan met het wel of niet toelaten van de speedpedelec op de doorfietsroutes, het wel of niet toestaan van brommers ed. Hoe wordt dit opgelost?

**Antwoord:**

Provincie Gelderland heeft een uitzondering gemaakt op de landelijke regelgeving waardoor de speedpedelec standaard is toegestaan op doorfietsroutes. Dit doen zij door middel van een speciaal onderbord 'speedpedelec toegestaan'.

Provincie Utrecht volgt tot nu toe de landelijke regelgeving; daarin heeft de speedpedelec dezelfde positie op de weg als de bromfietser. Dat betekent dat de speedpedelec binnen de bebouwde kom niet op het fietspad mag, maar op de hoofdrijbaan en buiten de bebouwde kom is dit andersom. Op provinciale fietspaden is de speedpedelec daarom doorgaans al op het fietspad toegestaan. Doorfietsroutes gaan echter veelal over provinciale én gemeentelijke fietspaden en buiten én binnen de bebouwde kom. Sommige gemeenten in de provincie willen of verlenen een lokale ontheffing aan speedpedelec gebruikers. De situatie is hierdoor niet altijd even duidelijk voor (alle) weggebruikers. Provincie Utrecht heeft daarom als eerste – en als antwoord op 'motie 89 Routeplanner voor speedpedelecs' - in samenwerking met de Fietsersbond de routeplanner voor speedpedelecs gemaakt. Daarnaast verkennen we momenteel de mogelijkheid voor een regionaal ontheffingssysteem om hiermee gemeenten te ondersteunen ontheffing aan speedpedelec gebruikers te verlenen. Hiermee krijgt de speedpedelec gebruiker de keuze om gebruik te maken van het fietspad en kan in de toekomst ook gebruik gemaakt worden van de stukken doorfietsroutes die op dit moment nog niet toegankelijk zijn voor de speedpedelec. Het voordeel hiervan is dat er een groter deel van het netwerk voor de speedpedelec beschikbaar wordt en we ook beter kunnen sturen op veilig gedrag en maximumsnelheid. Iets wat in de Gelderse methode niet mogelijk is.

2. SGP: heeft vragen rondom veiligheid. Gelden worden niet besteed blijkt ook uit de slotwijziging; veiligheid moet meer nadruk krijgen. Ook het parkeren van fietsen bij (bus)stallingen

**Antwoord:**

**Besteding middelen en Veiligheid:**

In het Uitvoeringsprogramma Fiets is jaarlijks 4 mln. euro begroot voor subsidiebijdragen aan gemeenten en waterschappen voor fietsinfrastructuurprojecten. Gemeenten kunnen tweemaal per jaar een aanvraag indienen zodat kan worden geprioriteerd op de gestelde prioriteitsdoelstellingen. Het doel van deze subsidies is om de kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk te vergroten op de aspecten vlot, veilig en comfortabel. Binnen het huidige uitvoeringsprogramma zijn hiermee al meer dan 50 fietsinfrastructuurprojecten gesubsidieerd.

Het klopt dat er in 2022 voor dit onderdeel minder subsidie is verstrekt dan was begroot. Omdat de besteding van middelen afhankelijk is van wat wegbeheerders aanvragen, heeft de provincie intentieovereenkomsten gesloten voor de realisatie van projecten met prioriteit. Projecten die de veiligheid verbeteren hebben daarbij hoge prioriteit. De provincie is verder ambtelijk en bestuurlijk doorlopend met de betrokken wegbeheerders in gesprek over de kwaliteitsverbetering van het Regionaal fietsnetwerk, ambities en de verwachtingen over eventueel in te dienen aanvragen. Uit deze gesprekken blijkt dat beperkte personele capaciteit en ook de complexiteit van veel projecten bij vooral kleinere gemeenten belemmerend kan werken voor de voortgang en dus ook voor het indienen van aanvragen. In de evaluatie nemen we mee hoe we hier als provincie meer ondersteuning in kunnen bieden. Overigens merken we graag op dat in de jaren 2020 en 2021 juist sprake was van een overbesteding van respectievelijk 0,6 mln. euro en 0,9 mln. euro op de beschikbare 4 mln. euro. Dit brengt het gemiddelde bedrag aan subsidies voor fietsinfrastructuur voor de periode 2020 t/m 2022 op ca. 4,3 mln. euro per jaar.

Parkeren van fietsen bij (bus) stallingen:

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 is in totaal bijna 8,5 mln. euro voor fietsparkeren en last mile oplossingen gereserveerd. Bij treinstations subsidiëren we maximaal 60% van de aanleg van een (maaiveld)fietsenstalling en Rijk financiert maximaal 40%. ProRail voert over het algemeen de projecten uit en in sommige gevallen de gemeente. Dit zijn uitdagende, langdurende projecten vanwege de vele verschillende stakeholders die een rol spelen in ontwikkeling van stations. De provincie jaagt aan en stimuleert financieel de voortgang van deze projecten. In het BO MIRT van 2020 heeft de provincie Utrecht ervoor gezorgd dat het Rijk extra middelen heeft gereserveerd uit het Klimaatakkoord voor de realisatie van fietsparkeerprojecten bij 12 stations. Inmiddels lopen bij 11 van deze stations planstudies of worden parkeerplekken gerealiseerd. Veel projecten zitten nog in de planstudiefase en hiervoor worden aparte subsidieaanvragen ingediend. Hierdoor zijn onze uitgaven lager dan oorspronkelijk was geraamd dit jaar uit te geven. De planning is dat – na afronding van de studiefase – de aanvragen alsnog worden ingediend. We stimuleren ook om voldoende fietsparkeerplekken te realiseren bij bushaltes en busstations. We doen dit zelf (realiseren van circa 350 fietsparkeerplekken bij onze eigen bushaltes), we jagen het aan (denk aan busstation Lekbrug Vianen) en we subsidieerden meer dan 800 fietsparkeerplekken bij bushaltes deze coalitieperiode. De laatste fietsparkeerdrukmeting voor fietsparkeren bij bushaltes en busstations is in 2019 geweest. Sinds dit najaar (na de lockdown periode) neemt het OV-gebruik en daarmee het aantal fietsen bij bushaltes weer flink toe; begin volgend jaar voeren we daarom weer een fietsparkeerdrukmeting uit.