

# Fietsvisie Nieuwegein 2040





**Colofon:**

Deze fietsvisie kwam tot stand door de bijdragen van twintig enthousiaste fietsfans en leden van de Fietzersbond, afdeling Nieuwegein, en met ondersteuning van de medewerkers van het landelijk bureau van de Fietzersbond

Uitgave: Fietzersbond Nieuwegein

I: [nieuwegein.fietzersbond.nl](http://nieuwegein.fietzersbond.nl)

E: [nieuwegein@fietzersbond.nl](mailto:nieuwegein@fietzersbond.nl)

september 2019

## Voorwoord

Begin dit jaar verscheen de [Fietsvisie 2040, de visie van de Fietzersbond op fietsen in 2040](#). Ik werkte er aan mee, samen met andere actieve Fietzersbondleden, bestuursleden en medewerkers van het landelijk bureau van de Fietzersbond.

Tijdens die avonden dat we bij elkaar waren, en daarna, in onze eigen afdeling, rijpte er een plan: hoe mooi zou het zijn om die inspirerende visie te vertalen naar een visie voor onze eigen stad, Nieuwegein? Een visie die richting kan geven aan het fietsbeleid en aan de uitvoering van fietsmaatregelen in onze gemeente en provincie, maar die ook onze eigen afdeling focus biedt. En die dient als onze inbreng in ruimtelijke plannen, zoals omgevingsvisie en omgevingsplan.

### Immers....

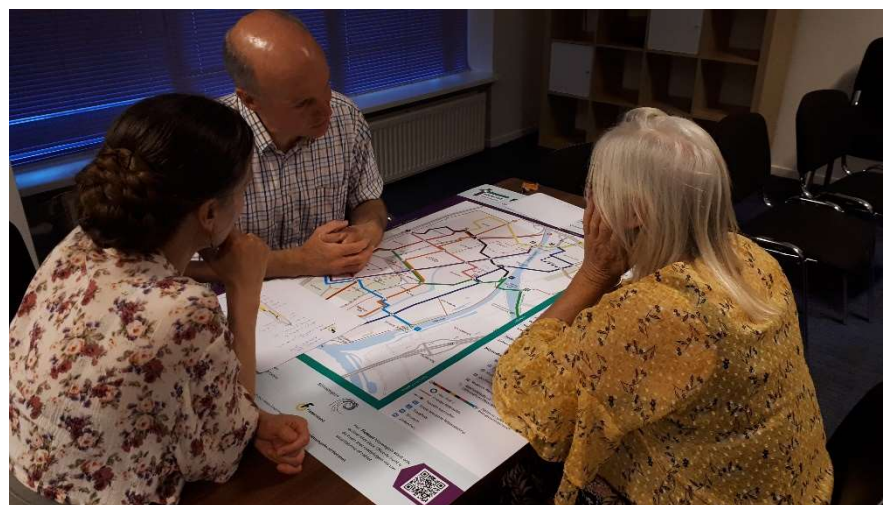
Nieuwegein is niet hetzelfde als Amsterdam, Houten, Utrecht, Appingedam of Eys.

We hebben hier veel snelwegen en kanalen, een grote stad dichtbij, een sneltram, veel mensen met overgewicht, diabetes, hart- en vaatziekten. We hebben woonerven, veel auto's en steeds meer ouderen.

En we hebben twee gratis bewaakte fietsenstallingen, een toenemend aantal e-bikes, twee bruggen speciaal voor fietsverkeer en zo'n twintig actieve Fietzersbondleden en fietsfans, die bijdroegen aan deze visie.

Veel inspiratie gewenst bij het lezen, en graag tot ziens in de toekomst!

*Clarion Wegerif, voorzitter Fietzersbond Nieuwegein  
september 2019*



## Inhoud

1. **Dromen van Nieuwegein in 2040** 5
2. **Elementen uit de Fietsvisie 2040 nader verklaard** 8
  - Het STOP-principe 8
  - ISA: Intelligente Snelheids Adaptatie 8
  - De Fietsfamilie 8
  - De drie fietsnetwerken 8
3. **Uitwerking voor Nieuwegein** 10
  - Onze wijkwegen: geknipt voor het Fietsfamilienetwerk 10
  - 30 is het nieuwe 50 10
  - Historische routes als uitgangspunt voor nieuwe verbindingen 10
  - Barrières opheffen & verbinding maken 11
  - Elke nieuwe Nieuwegeiner op de fiets! 12
  - Nieuwegein Fietst 12
4. **Op de trappers dan... wegwijzer naar Nieuwegein Fietsstad** 13

### Bijlagen:

- Cijfers over fietsen in Nieuwegein 14
- Kaart van de gevaarlijkste wegen in Nieuwegein 14
- Kaart Fietsintensiteiten tijdens de Fietstelweek 2016 15
- Kaart Fietsnet Nieuwegein 15

*Achterpagina: Inspiratie op Pinterest voor Fietsvisie Nieuwegein 2040*





## 1. Dromen van Nieuwegein in 2040

*Het is september 2040. De 40-jarige Lieke Jansen stalt haar e-bike bij Winkelcentrum Nedereind. Even nog snel wat boodschappen doen op weg van haar werk in Utrecht naar huis in Batau-Zuid. “Het was weer heerlijk, om zo lekker rustig langs het water en over de Nedereindseweg te fietsen”. Sinds Lieke als student door Nieuwegein reed, is er veel veranderd: “In 2022 besloot de gemeenteraad om de snelheid in alle wijken naar beneden te brengen naar 30 km/uur. Er veranderde toen sowieso veel: om de stad aan te passen aan piekbuien, hete zomers en nieuwe vormen van energie zoals aquathermie moesten de straten toch al op de schop”.*

*Ze kijkt om zich heen om zich te herinneren hoe het in 2020 was. De Nedereindseweg was toen een verwaarloosde hobbelweg met klinkers die schots en scheef lagen. “En steeds als je een drukke weg kruiste, moest je wachten voor de auto’s”. Hoe anders is dat nu. De eeuwenoude oost-west- en noord-zuidwegen zijn fietsstraten geworden, met brede trottoirs, waar het goed flaneren is. De oude Route Imperiale no 2, die Napoleon ooit verordonneerde, is omgetoverd tot fietsstraat waarop de fietser voorrang heeft op kruisend verkeer. Auto’s zijn te gast op de Utrechtsestraatweg, Herenstraat, Vreeswijkse – en Jutphasestraatweg, en de vele fietsers en cargobikes hebben voorrang bij de Structuurbaan en de Noordstedeweg. Dat geldt ook voor de Nedereindseweg, die over de gehele lengte voorrang biedt voor fietsers, en die geknipt bleek om de wijkwegen Zwanenburgstraat en Batauweg in tweeën te splitsen.*

*De verkeersambtenaren en wethouders van die tijd lieten zich inspireren door hun collega’s uit Houten. Ze kopieerden het Rondwegmodel van Houten: met de auto kun je nog steeds overal in de stad komen, maar met de fiets ben je een stuk sneller.*

*“O ja”, vervolgt Lieke, “en de bezinepomp aan het Drilleveld, waar je vroeger zo goedkoop kon tanken, is er nog steeds, maar nu om snel je auto of e-bike op te laden. Je kunt hier trouwens ook overstappen van je fiets naar de E-bus die je naar de sneltramhalte rijdt. En ik haal hier ook vaak mijn pakjes en bestellingen op, ik kom er toch elke dag langs!”.*



### **Wijknetwerken en de Fietsfamilie**

*De nieuwe wind die in 2020 waaide kwam óók voort vanuit de wens van bewoners, die de overlast en onveiligheid van hardrijdende brommers en de geluidsoverlast van auto’s zat waren. Wijknetwerken zochten steeds vaker contact met de plaatselijke Fietzersbondafdeling, om samen op te trekken. In Fokkesteege resulteerde dat bijvoorbeeld in de aanleg van fietsstraten die met hun gladde rode asfalt een grote aantrekkingskracht hadden op fietsers in alle soorten en maten. Maar niet alleen fietsers; ook scootmobielen, driewielers met trapondersteuning, duofietsen en cargobikes in alle soorten en maten maken er gebruik van. Met recht een Fietsfamilie!*

### **Elke nieuwe Nieuwegeiner een fiets**

*“De vergrijzing heeft de laatste decennia flink toegeslagen in Nieuwegein”, zegt Jan van Haren, wethouder Positieve gezondheid van de gemeente Nieuwegein. “Veel van de nieuwe Nieuwegeiners van het eerste uur, die begin jaren ’80 hier waren komen wonen, kampten met gezondheidsproblemen en eenzaamheid. We moesten echt flink aan de bak om dáár wat aan te doen. In de jaren twintig zijn we begonnen met een tweesporen-aanpak: zowel met nieuwe Nieuwegeiners als met de inwoners van het eerste uur. We deden dat met veel partijen samen. De Historische Kring Nieuwegein bijvoorbeeld, bood aan om fietstochten voor nieuwe inwoners te organiseren. Zij lieten nieuwe inwoners kennis maken met bijzondere plekjes, en met de fietsmogelijkheden in Nieuwegein. Een gouden greep. Ook breidden we het aanbod van fietslessen en fietsen uit, voor alle inwoners die nog niet konden fietsen of geen geld hadden voor een fiets.*



*Elk kind en elke Nieuwegeiner een fiets, werd ons motto! Ook laten fietsenwinkels hun aanbod voor transport van baby's en jonge kinderen*

*regelmatig zien bij zwangerschapscursussen. Zo werken veel partijen samen.*

*De vroegere pioniers van Nieuwegein, onze inwoners van het eerste uur, hielpen we met Fietsen op recept. Dit Nieuwegeinse initiatief is inmiddels uitgerold in heel Nederland en veroverd ook de rest van Europa. Want samen met andere gelijkgestemden een stukje fietsen is heel wat leuker dan achter de geraniums blijven zitten... “*

### **Fietsnetwerk 8&80**

*Zijn collega Mariëtte Vroeg, wethouder van Omgeving, vult aan: “Die combinatie van sociaal en veilig, bleek echt een gouden greep. Ik hoorde van één van mijn voorgangsters dat vroeger veel ouderen en ouders met kleine kinderen bang waren om (hun kind zelfstandig) te (laten) fietsen. De wijkwegen zoals Buizerdlaan en Batauweg waren daarvoor veel te druk en met die fietsstroken voelde het niet veilig. Tegenwoordig laat ik mijn zoon van 9 met een gerust hart via het 8&80-netwerk veilig alleen naar school fietsen. Met ISA rijden de auto's en speedpedelecs op de 8&80-fietsstraten nooit harder dan 20 km/uur!*

*Maar ook ouderen profiteren van de overzichtelijke, veilige parallelwegen van het 8&80-netwerk. Het aantal 65-plussers in Nieuwegein is sinds 2010 verdubbeld; en hoewel onze ouderen veel actiever zijn gebleven vroeg dat echt om aanpassingen. In de vorm van trainingen en cursussen, bijvoorbeeld in het veilig gebruik van de e-bike en de scootmobiel of elektrische rolstoel, maar ook in ons wegennetwerk. Want een veilig netwerk dat geschikt is voor kinderen en ouderen, is geschikt voor iedereen! Kruisingen zijn nu veel overzichtelijker en makkelijker over te steken, we hebben ons netwerk van fietspaden en fietsstraten met rood asfalt herkenbaarder gemaakt en we hebben obstakels weggehaald”.*



### **Nieuwe verbindingen**

Het toegenomen fietsverkeer in, van en naar Nieuwegein profiteert ook van een aantal nieuwe fietsverbindingen. Zo heeft de Lekdijk tussen Schoonhoven en Amerongen over de gehele lengte een vrijliggend fietspad gekregen, aangelegd tegelijk met de dijkverbetering. Alleen in Vreeswijk rijd je een stukje door het vroegere schippersdorp, maar dat is geen straf.



Op de plek waar Merwedekanaal en Doorslag samen komen is tegenwoordig de 'Henkel-Dreieck', een fraai staaltje van fietsarchitectuur. De oude verbinding via de Langelaan naar Rijnhuizen is weer hersteld met een fietsbrug, en via een vlonderfietspad en een brug kun je nu ook weer parallel aan het oude Vreeswijkserijpad fietsen. Hoogheemraad Foppe van Dijk, zelf een enthousiast fietser, vertelt: "Gemeente, Rijkswaterstaat en waterschap schreven in 2021 samen een prijsvraag uit voor een slimme constructie om de Doorslagsluis te overbruggen. Het duurde tot 2027 voor de fietsbrug gerealiseerd was, maar het was het wachten waard! Buitenlandse delegaties komen speciaal naar Nieuwegein om het resultaat te bekijken. Maar ook dichtbij huis wordt de vinding toegepast,

bijvoorbeeld bij de Noordersluis in Utrecht, waar het fietspad langs het Amsterdam-Rijnkanaal nu helemaal doorloopt."

### **Wijkwegen, geknipt voor het Fietsfamilienetwerk**

Fietsambtenaren Ruud Bahco en Frits Pietersen vullen enthousiast aan: "In de twintiger jaren zaten we nogal in ons maag met de wijkwegen, zoals de Roerdomplaan, Buizerdlaan en de Noordstedeweg. Dat waren de gevaarlijkste wegen van Nieuwegein, zo bleek uit ongevallenregistraties. We kregen er veel klachten over, mensen voelden zich er niet veilig.

De Fietsvisie heeft ons en de raad laten zien, dat we juist dáár het verschil konden maken. Het zijn nu de wegen waar de snelle fietsers, cargobikes en e-bikes tempo kunnen maken, en waar auto's te gast zijn. Met de auto kun je nog steeds overal in Nieuwegein komen, en dat waarderen onze inwoners ook. Maar we hebben er nu fijne, leefbare straten bijgekregen en dat is winst."

### **Nieuwegein Fietsstad 2030**

Burgemeester Aleid Spaaknippel: "In de raad is in de twintiger jaren veel gesproken over de herverdeling van de schaarse ruimte op straat. Het waren pittige discussies over auto, OV en fiets. Maar uiteindelijk is er een verdeling uitgekomen, die goed heeft uitgepakt voor de gezondheid en het welzijn van onze inwoners.

Door die combinatie van maatregelen in het sociale en het fysieke domein is Nieuwegein een echte fietsstad geworden. We zijn dan ook hartstikke trots op de titel Fietsstad die we in 2030 wonnen!"

## 2. Elementen uit de Fietsvisie 2040 nader verklaard

In de [landelijke Fietsvisie van de Fietzersbond](#) worden verschillende termen gebruikt, die we in dit hoofdstuk nader verklaren: het STOP-principe, de FietsFamilie, de drie fietsnetwerken en ISA.

### Het STOP-principe is leidend

Stappen, Trappen, OV, Personenwagen (STOP): dat is de volgorde waarin het mobiliteitsprincipe vorm krijgt in 2040, ook op rijksniveau. Dit STOP-principe, zoals de Vlamingen het noemen, staat voorop. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn. We kiezen voor actieve (fietsen en lopen) en duurzame (fietsen, lopen, ov) vormen van mobiliteit boven automobilititeit.

### ISA: Intelligente Snelheids Adaptatie

Het probleem van te hard rijdend gemotoriseerd verkeer bestaat over een jaar of tien niet meer, als naar verwachting alle nieuwe auto's, motoren, brom- en snorfietsen en speed-pedelecs ISA hebben: Intelligente Snelheids Adaptatie. Te hard rijdend verkeer in woonwijken en op wijkwegen is, naast zwerfvuil en hondenpoep, één van de meest gehoorde klachten die bewonersgroepen en wijknetwerken noemen. Met ISA kun je eenvoudig niet meer harder dan de maximumsnelheid op een wegvak voorschrijft. Het hele probleem van het ontbreken van handhaving is hiermee opgelost.

### De FietsFamilie

We zien in 2040 niet alleen de vertrouwde (elektrische) fiets op straat, maar een hele FietsFamilie van bakfietsen, transportfietsen, driewielers, speedpedelecs, velomobielen, ligfietsen, aangepaste fietsen voor ouderen en mensen met een handicap, riksja's, duofietsen etc.

Al deze voertuigen, waarvoor je spieren nodig hebt om te bewegen, zijn lid van de FietsFamilie en zijn welkom bij de Fietzersbond. De bonte stoet beheerst in 2040 het straatbeeld en heeft door zijn diversiteit en aanpassingsvermogen de dominante positie van de individuele personenauto weten over te nemen.

### De drie fietsnetwerken

Voor de hele FietsFamilie is er in 2040 een veilige en comfortabele plek op de weg. Dat kan doordat de maximumsnelheid voor voertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 km per uur is verlaagd. De inrichting op straat is



aangepast en alle voertuigen met een (hulp)motor hebben een intelligente snelheids assistent (ISA), waardoor te hard rijden niet meer mogelijk is. Die ISA's worden in nieuwe auto's nu al ingebouwd.

In 2040 zijn er drie routenetwerken voor de fiets ontwikkeld en gerealiseerd:



Het *8&80-netwerk*: een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, zoals kinderen en ouderen. Het bestaat uit vrijliggende fietspaden en rustige woonstraten, waar maximaal 20 km/uur gereden mag worden. Op de plekken waar deze straten drukke verkeersaders kruisen, zijn er overzichtelijke midden-eilanden waar je makkelijk over kunt steken. De routes hebben vergevingsgezinde stoepranden of bermen zodat een stuurfout niet meteen tot brokken leidt; en het aantal obstakels (paaltjes!) is tot een minimum beperkt.

Een *FietsFamilienetwerk*: een netwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen. De maximumsnelheid is hier 30 km/uur en de straten en paden zijn zo breed, dat de verschillende leden van de Fietsfamilie elkaar makkelijk kunnen passeren. De fietsers zullen in de meeste gevallen dit netwerk delen met andere weggebruikers, zoals automobilisten. Maar door de breedte en de lagere maximumsnelheid is dit geen probleem.

Het *hoofdfietsnetwerk* tenslotte bestaat uit fietsroutes die wijken, buurten, stadskernen en belangrijke functies verbinden. Deze routes moeten maximale kwaliteit bieden. Dit netwerk kent uiteraard veel overlap met de andere twee netwerken.

Lees voor een uitgebreid overzicht van ideeën en trends op het gebied van fietsgebruik [de Fietsvisie 2040 van de Fietzersbond](#).



### 3. Uitwerking voor Nieuwegein

In dit hoofdstuk zoomen we in op de thema's die in de voorgaande hoofdstukken al aangestipt zijn. Hoe kan onze droom verwezenlijkt worden?

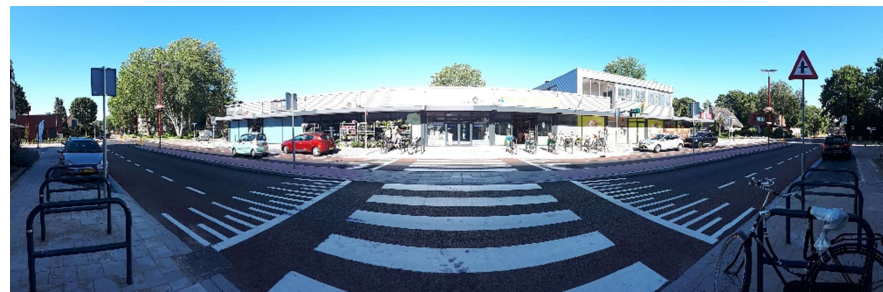
#### **Onze wijkwegen: geknipt voor het Fietsfamilienetwerk**

Iedereen kent ze wel: de Batauweg, Sluyterslaan, Henri Dunantlaan, Wierselaan en de Roerdomplaan. Allemaal wegen die wél tot het hoofdfietsnetwerk behoren, maar waar de meeste fietsers zich niet veilig voelen. Slechts een strook verf scheidt de fietsers van het vaak hardrijdende autoverkeer.

In 2040 maken deze straten onderdeel uit van het FietsFamilienetwerk. De fietsstroken zijn verdwenen, de maximumsnelheid is verlaagd naar 30 km/uur en het doorgaande (auto)verkeer is van de straten verdwenen door op strategische plekken bussluizen te maken, waar de bus en de hulpdiensten wél kunnen passeren, maar personenwagens niet. Met de auto kun je nog steeds overal komen, maar je rijdt, net als in Houten, een stukje om. De stadsautowegen van Nieuwegein hebben dezelfde status gekregen als de Rondweg in Houten.

De parallelwegen, die op veel plaatsen langs de huidige wijkwegen liggen, zijn omgebouwd tot onderdeel van het 8&80-netwerk: fietsstraten met een maximumsnelheid van 20 km/uur of fietspad.

Het ombouwen van deze parallelwegen kan bij de Betere Buurten-aanpak worden meegenomen. In de komende decennia moeten toch al veel straten op de schop om als stad voorbereid te zijn op klimaatverandering en energietransitie: meer groen, meer ruimte voor water en meer ruimte voor fietsen en lopen gaan dan hand in hand: een win-win-situatie.



#### **30 is het nieuwe 50**

Om een veilige en prettige leefomgeving voor iedereen te creëren, wordt 30 km/uur de nieuwe norm. Dat betekent dat alleen op de stadsautowegen en de snelwegen in Nieuwegein er nog harder dan 30 km/uur gereden mag worden.

#### **Historische routes als uitgangspunt voor nieuwe verbindingen**

Nieuwegein kent veel historische routes, zoals de Herenstraat, Utrechtse-, de Vreeswijkse- en de Jutphasestraatweg, de IJsselsteinseweg, de Nedereindse- en Overeindseweg, de Doorslag, Fokkesteege en de Randijk. Veel van deze oude routes zijn doorsneden door kanalen en auto(snel)wegen van allerlei aard. In de rapportages voor Fietsstad 2018 scoorde Nieuwegein op directheid maar 1 punt uit 5; een gevolg van genoemde barrières.

Anno 2019 zijn er in Nieuwegein geslaagde voorbeelden van fietsverbindingen met oude roots zoals de Nieuwe Heemsteedsebrug, de Rijnhuizerbrug en de recente herinrichting van de IJsselsteinseweg vanaf het tuincentrum met rood asfalt tot fietsstraat. In 2040 zijn deze goede voorbeelden uitgebouwd tot een sterk fietsnetwerk, dat herkenbaar is



door het gebruik van rood asfalt en breed genoeg is om ruimte te bieden aan de Fietsfamilie en de 8&80iger.

De ambitie van het kabinet en de provincie Utrecht om meer snelfietsroutes aan te leggen is daarvoor een goede opmaat. De route Utrecht-Centrum naar Nieuwegein-Centrum staat al in de planning. Wij stellen voor om die snelfietsroute de naam Route Imperiale no. 2 te geven, zoals Napoleon dat precies 200 jaar geleden deed. Zijn route voerde verder langs de Vaartse Rijn (nu Merwedekanaal) naar Vreeswijk en Vianen; een goede gelegenheid om de huidige Vreeswijkse- en Jutfasestraatweg om te bouwen tot een comfortabele snelfietsroute.

Ook de Randijk, de Fokkesteeg en het Vreeswijkserijpad zijn voorbeelden van historische routes, die hun functie voor doorgaand verkeer verloren hebben en soms zelf doodlopen. Wij zien graag dat deze omgebouwd worden tot doorgaande fietsroutes.



Dat verbetering van de infrastructuur voor fietsers van alle tijden is, bewijst dit bericht uit de Utrechtse Courant van 28 april 1936:

*1936: 28 april JUTPHAAS.-Wegverbetering.- De zoo langzamerhand berucht geworden grintpaadjes langs den UTRECHTSCHENSTRAATWEG schijnen thans verbeterd te worden. Men is bezig deze paadjes te teeren, zoodat zij binnenkort, wanneer deze proef mocht slagen, voor de wielrijders bruikbaar zullen zijn.*

### **Barrières opheffen & verbinding maken**

Nieuwegein scoort slecht op het gebied van directheid van fietsroutes. In de rapportages van Fietsstad 2018 krijgt Nieuwegein maar 1 van de totaal 5 punten. Dat komt doordat Nieuwegein doorsneden wordt door veel kanalen, snelwegen en stadsautowegen. Ook drukke wijkwegen, zoals de Batauweg, de Roerdomplaan, de Structuurbaan en de Zwanenburgstraat vormen barrières voor kruisend fietsverkeer doordat fietsers voorrang moeten verlenen en er lang niet altijd een midden-eiland aanwezig is om veilig in twee keer over te steken.

De maatregelen vallen in drie categorieën uiteen:

- Nieuwe infra in de bebouwde kom zoals fietsbruggen en –tunnels: Doorslagsluis (fietsbrug), Doorslag (fietsbrug ter hoogte van City om de fietsfiles op de Doorslagbrug te verminderen en de verbinding met Park Oudegein vanuit de Binnenstad te verbeteren, nieuwe fietsbrug naar Rijnhuizen en vlonderverbinding evenwijdig aan Vreeswijkserijpad bij de Henkel 'Henkeldrei-eck),

- knippen in wijkwegen en het omdraaien van de voorrang, zoals bij de Nedereindseweg/Zwanenburgstraat, Nedereindseweg/Batauweg, Buizerdlaan/Randijk, Roerdomplaan/Doorslag en Vreeswijksestraatweg/Fokkesteeeg
- Aanleggen van midden-eilanden om oversteken veiliger te maken.

Het maken van verbinding speelt ook aan onze stadsgrenzen tussen Nieuwegein en de omliggende gemeenten. Ook hier zijn maatregelen nodig:

- De routes naar Utrecht: Rijnenburg via de Nedereindseweg en via een tunnel onder A2 ter hoogte van de Reijnesteijnseweg, Papendorp via de Galecopperdijk, Utrecht de Uithof via Laagraven (fietstunnel bij Hornbach) en upgrade van de route over de Jutfasebrug;
- De routes naar Houten en Vianen: fietsbruggen langs de A27 over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek en het behoud van het Vrevia-pontje, dat jaarlijks 106.000 fietsers overzet.

### **Elke (nieuwe) Nieuwegeiner op de fiets**

In 2040 haalt 75% van de Nederlanders de dagelijkse beweegnorm, onder meer doordat ze meer zijn gaan fietsen. Dat is één van de doelstellingen in de landelijke Fietsvisie van de Fietzersbond. Op dit moment voldoet slechts 22% van de Nieuwegeiners aan de beweegnorm; daar is dus actie nodig. Hoe krijgen we meer Nieuwegeiners op de fiets? Dat willen we bereiken door met nieuwe Nieuwegeiners te beginnen:

- Bij de zwangerschapsgym en het consultatiebureau aandacht voor het vervoer van kinderen op de fiets: types zitjes, fietskarren en bakfietsen. Lokale fietsenhandelaren tonen daar hun assortiment;

- Elk kind een fiets: aandacht voor bestaande subsidiemogelijkheden voor fietsen voor kinderen en jongeren;
- Fietsles (van Movactor) voor volwassenen die (nog) niet kunnen fietsen voortzetten;
- Fietstochten voor nieuwe inwoners van Nieuwegein. De Historische Kring wil dit graag organiseren. Met aandacht voor ons Nieuwegeinse Fietsnet en voor onze historische roots!

Natuurlijk zien we ook graag dat 'oude' Nieuwegeiners meer gaan fietsen. Dat kan onder meer door al bestaande activiteiten door te zetten en uit te breiden:

- Fietsen op recept: is al onderdeel van het bestaande concept Bewegen op recept, net als wifi een Nieuwegeinse uitvinding;
- 'Training tips voor langer fietsplezier' voor senioren (60+) en het bestaande provinciale programma Doortrappen doorzetten;
- Opschalen van de fietsgroepen, die al met veel succes in enkele wijken draaien;
- Stimuleren van werkgevers om hun werknemers meer te laten fietsen
- Verkeerslessen op scholen en ondersteunen van scholen, die moeite hebben met de organisatie van het praktisch verkeersexamen.

### **Nieuwegein Fietst**

Deze maatregelen staan uitgebreid vermeld in de evaluatie van [Nieuwegein Fietst, uit juni 2019](#). Dit programma verdient een doorstart.





#### 4. Op de trappers dan... wegwijzer naar Nieuwegein Fietsstad

Om onze droom te bereiken in 2040 kunnen we in 2019 al beginnen. Wat is een handige volgorde?

- de aanpak van Nieuwegein Fietst structureel maken;
- starten met Elke nieuwe Nieuwegeiner op de fiets;
- de snelheid omlaag brengen op alle wegen waar nu fietsers rijden, naar 30 (Fietsfamilienetwerk) of 20 (8&80-netwerk) km/uur; dat maakt ruimte voor:
- de snorfiets naar de rijbaan, te beginnen op de Noordstedeweg;
- de wijkwegen knippen, zodat doorgaand verkeer daar verdwijnt, uitgezonderd de bus en de hulpdiensten; in combinatie met:
- de voorrang wijzigen, zodat fietsers voorrang krijgen op plekken waar het Fietsnet andere wegen kruist, óók als daar een bus rijdt;

- de hoofdfietsroutes in de wijken stapsgewijs herinrichten, tegelijk met Betere Buurten, de energietransitie en klimaatadaptatie;
- de ontbrekende schakels aanleggen, zoals fietsbruggen en -tunnels



Deze aanpak gaat uit van snel starten met relatief goedkope ingrepen en maatregelen, zodat er tijd is om financiering te vinden voor de duurdere onderdelen. Veel maatregelen kunnen trouwens ook tegelijk met andere uitgevoerd worden. Dat Nieuwegein goed is in subsidies benutten en werk met werk maken, bewijzen de fietsprojecten van de afgelopen jaren.

**Waar wachten we nog op? Fiets mee naar Nieuwegein Fietsstad!**

### Bijlagen: Cijfers en kaarten over fietsen in Nieuwegein

Uit [onderzoek van de gemeente Nieuwegein](#) via haar onderzoekspanel blijkt dat in 2016 (bijna) elke dag 47% van de inwoners te voet gaat, 30% op de (elektrische) fiets stapt en 32% de auto gebruikt als vervoermiddel. Slechts 6% gebruikt (bijna) elke dag het openbaar vervoer.

Het aandeel inwoners dat nooit de (elektrische) fiets gebruikt als vervoermiddel is groter onder mannen (25%) dan onder vrouwen (20%). Ruim driekwart (77%) van de inwoners heeft een gewone fiets, 9% heeft een elektrische fiets en 4% heeft beide fietsen. Tien procent van de inwoners heeft geen fiets.

Cijfers waarin Nieuwegein vergeleken wordt met andere steden in de Utrechtse regio of andere groeikernen bestaan wel, maar zijn niet erg recent (2010). Daaruit blijkt dat er in Nieuwegein relatief weinig gefietst wordt.

Slechts 22% van de inwoners voldoet aan de beweegnorm van vijf dagen per week een half uur matig intensief bewegen, blijkt uit de Inwonersenquête 2014

([https://www.nieuwegein.nl/fileadmin/bestanden/Inwoner/Cijfers\\_en onderzoek/Inwonersenquete\\_2014.pdf](https://www.nieuwegein.nl/fileadmin/bestanden/Inwoner/Cijfers_en Onderzoek/Inwonersenquete_2014.pdf))

Het fietsgebruik in Nederland stijgt, door de populariteit van de elektrische fiets, de aanleg van snelfietsroutes en van bewaakte gratis fietsenstallingen. Dat zal in Nieuwegein niet anders zijn. Ook is bekend dat het gebruik van de fiets onder inwoners met een niet-Nederlandse nationaliteit relatief laag is. Ook lager opgeleiden fietsen relatief weinig.



De tien gevaarlijkste van wegen in Nieuwegein (1= gevaarlijkst). Via [https://www.bliq.report/nl-NL/52.02371575405502/5.029678344726563/13/1\\_704/54413008](https://www.bliq.report/nl-NL/52.02371575405502/5.029678344726563/13/1_704/54413008)





Fietsintensiteiten in Nieuwegein tijdens Fietstelweek 2016 – Via <http://app.cycleprint.eu/> (weergave van deelnemers aan Fietstelweek)



Fietsnet Nieuwegein – bewegwijzeringssysteem van gemeente en Fietsersbond Nieuwegein – via <https://www.nieuwegein.nl/fietsnet/>

Nog meer inspiratie voor Nieuwegein 2040 vind je op Pinterest: <https://nl.pinterest.com/clarionwegerif/fietsvisie-nieuwegein-2040/>

