



# Regionaal Toekomstbeeld Fiets

---

*concept*

In samenwerking met



Versie NH 16-03 2021

## 1 Inleiding

Uitgangspunt van het regionale fietsnetwerk in de provincies Noord-Holland en Flevoland inclusief de Vervoerregio is de realisatie van een schaa sprong in het fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk biedt snelle en logische routes van en naar stedelijke gebieden en maakt regionale kernen beter bereikbaar per fiets. Om de kernen in de regio met elkaar te verbinden zijn doorfietsroutes ontwikkeld. Deze routes verbinden en ontsluiten de stedelijke gebieden en de belangrijkste OV-fietsknooppunten. Daarnaast vervullen ze ook een belangrijke rol in het leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar houden van landelijke gebieden: met de (E-)fiets kunnen regionale centra vanuit de ommelanden goed worden bereikt. Hierbij is ook de rol van de keten van belang en wordt ingezet op het vergroten en verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijke (OV-)knooppunten en belangrijke bestemmingen. Per regio hebben we de belangrijkste opgaven uitgewerkt.

### 1.1 Vervoerregio Amsterdam

Het aantal inwoners in de Metropoolregio Amsterdam groeit tot 2040 met circa 350.000 personen en kent een bouwopgave van 240.000 woningen, voornamelijk in en rondom bestaand bebouwd gebied. Belangrijk deel van deze opgave landt in (de vervoerregio) Amsterdam. Woon-, werk-, recreatie- en onderwijslocaties moeten met elkaar verbonden worden op een duurzame wijze met aandacht voor een leefbare omgeving. De fiets blijkt een uitstekend alternatief te zijn voor de auto en spoor voor de trips tot 15 km en het aantal verplaatsingen is flink gegroeid en blijft groeien. Met de komst van de elektrische fiets nemen deze afstanden toe en ligt er ook veel potentie voor verplaatsingen van 15-30km. Om de toekomstige vraag te kunnen accommoderen en om de regio leefbaar en bereikbaar te houden is een schaa sprong fiets noodzakelijk. Verbindingen van en naar woon- en werkgebieden in en rondom de grote(re) steden hebben daarbij prioriteit. Er zijn grote investeringen nodig om barrières te slechten. Denk aan de overbrugging van het Noordzeekanaal of de Sprong over het IJ, maar ook aan verbindingen naar nieuwe woningbouw- en transitielocaties in en rondom stedelijk gebied. Een focuspunt is daarbij het volmaken van het MRA-fietsnetwerk zoals dat in de netwerkstrategie van SBAB herbevestigd is. Daarnaast ligt er een grote opgave op het gebied van het versterken van de keten en hoogwaardig fietsparkeren. Bijvoorbeeld bij grote ov-knooppunten en haltes van R-net.

### 1.2 Provincie Noord-Holland

Noord-Holland is een diverse provincie: Waterrijke gebieden en winderige polders en de uitgestrekte Noordzeekust worden afgewisseld met aantrekkelijke historische stadscentra en daarin veel economische activiteit. Die combinatie maakt Noord-Holland zeer aantrekkelijk om in te wonen en te werken. In de stedelijke regio's liggen grote kansen voor de fiets.

Voor veel verplaatsingen in Noord-Holland is de fiets al de belangrijkste modaliteit en er zijn grote kansen om het aandeel van de fiets in de dagelijkse mobiliteit te vergroten. Vergeleken met de auto is fietsen immers veel gezonder, heeft de fiets veel minder ruimte nodig en is fietsen een beduidend stiller en schoner alternatief. Reden genoeg dus om het fietsklimaat in onze provincie verder te verbeteren. Daarmee verlichten we de verkeersdruk in onze steden en buitengebieden. In de stad vraagt dit om goede en veilige fietsinfrastructuur. De verkeersveiligheid daarbij van groot belang - in de stad, maar ook in de landelijke gebieden, waar scholieren dagelijks grote afstanden afleggen op de fiets.

Hoewel in Noord-Holland al veel fietspaden liggen, is die fietsinfrastructuur hard toe aan een update, en hier geldt de wet van de remmende voorsprong. Het realiseren van de resterende maatregelen zijn per definitie complexer dan we gewend waren, want het laaghangend fruit is al lang geplukt. De overgebleven maatregelen zijn vaak kostbaar, zoals het realiseren van een fietsverbinding over het IJ. De ruimte wordt bovendien steeds schaarser, waardoor inpassing van (nieuwe) fietsinfrastructuur steeds moeilijker wordt en zodoende meer politieke gevoelheden spelen. Steeds meer verschillende fietstypen maken gebruik van de fietspaden in Noord-Holland. En ook dat zorgt voor nieuwe uitdagingen.

Om de schaa sprong voor de fiets te realiseren moeten we die wet van de remmende voorsprong gezamenlijk doorbreken. Dat doen we met een flinke kwaliteitsimpuls van regionale doorfietsroutes en fietsvoorzieningen in steden. Belangrijk daarbij is dat barrières van water-, auto- en spoorwegen worden weggenomen, met het IJ/Noordzeekanaal als meest in het oog springende barrière voor fietsers. Daarnaast is blijvend aandacht nodig voor de verkeersveiligheid

van fietsers en voor goede stallingsvoorzieningen in stadscentra en bij andere belangrijke bestemmingen.

In Noord-Holland wordt veel gebruikgemaakt van de combinatie tussen het openbaar vervoer en de fiets. De grote hoeveelheid geparkeerde fietsen bij vooral treinstations bewijst het succes van deze combinatie. Deze ontwikkeling is alleen maar aan te moedigen, bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende stallingsvoorzieningen bij knooppunten van het openbaar vervoer.

### 1.3 Provincie Flevoland

De provincie Flevoland streeft naar een toename van het aantal fietskilometers door een goede bereikbaarheid per fiets van de ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen als alternatief voor auto, bromfiets of busvervoer. Deze opgave wordt voor de komende jaren nog belangrijker door een schaa sprong van 100.000+ woningen in Flevoland in 2040. Voor de uitwerking van deze ambitie Fiets heeft de provincie een bedrag van 44 mln euro gereserveerd. De randvoorwaarden voor het vergroten van het aandeel fietsverkeer zijn: aantrekkelijk, direct en een veilig fietspadennetwerk. Het fietsnetwerk biedt aansluiting op belangrijke overstappunten (hubs) rond OV, carpoolplaatsen, cultuur historische plaatsen, land-art objecten en toeristische attracties.

Het gebruik van de fiets in de provincie Flevoland is relatief laag. De steden Lelystad en Almere blijven achter wat betreft het landelijk fietsgebruik in de steden. In het landelijk gebied ligt de uitdaging in het aantrekkelijker maken van fietsroutes in afwisseling/beleving en de bescherming tegen wind. De provincie zet in op met name de regionale snelle, comfortabele, aantrekkelijker en veilige fietsverbindingen. De provincie doet dit door de het aanleg van een Metropolitane snelfietsroute Almere-Lelystad als onderdeel van de SFR Amsterdam-Almere-Lelystad gelegen in de Metropoolregio Amsterdam. In de toekomst zijn hoogwaardige "doorfietsroutes" een belangrijke bijdrage in het vergroten van aantrekkelijkheid en directheid van fietsverbinding tussen de woonkernen en omliggende provincies.

## 2 Totale opgave

Alle gemeenten hebben hun uiterste best gedaan om gezamenlijk de opgave voor het fietsnetwerk te schetsen. Gezien de vaart van het proces, is het logisch dat dit geen gedetailleerde opgave is. Om een beeld te geven is de totale opgave wel samengevat, met als kanttekening dat dit geen absolute getallen zijn. In de tweede fase zal de opgave verder worden ingevuld. Onderstaande tabellen geven daarmee enkel een globaal inzicht over het totale gebied van de provincies Noord-Holland en Flevoland, inclusief de Vervoerregio Amsterdam.

### Totale regionale opgave fietsroutes

	Totaal aantal km nieuwe routes (ontbrekende schakels)	Totaal aantal km te upgraden routes	Totale investeringskosten routes
Tot 2027	450 km	2000 km	1,6 Miljard euro
2028 - 2040	400 km	350 km	1,3 Miljard euro

### Totale regionale opgave fietsparkeren

#### Totaal aantal nieuwe stallingsplaatsen

	Tot 2027	2028 tot 2040
Treinstations	73.000	17.100
Overige OV-knooppunten	17.500	11.700
Stadscentra	7.500	5.900
Mobiliteitshubs	800	200.400 <sup>1</sup>
Overige bestemmingen	25.500	0
Totaal	124.800	235.100

#### Totale investeringskosten (in miljoen euro)

	Tot 2027	2028 tot 2040
Treinstations	€ 23 M	€ 52 M
Overige OV-knooppunten	€ 13.8 M	€ 0.4 M
Stadscentra	€ 10.6 M	€ 34.5 M
Mobiliteitshubs	€ 0.6 M	€ 1.2 M
Overige bestemmingen	€ 6.3 M	€ 0.1 M
Totaal	€ 54.3 M	€ 88.2 M

<sup>1</sup> Hiervan behoren 200.000 plaatsen bij de eerste opgave van de gemeente Amsterdam

**Globale schets van de opgave op de kaart.**

In de Uitwerking naar het Regionaal Toekomstbeeld Fiets wordt gewerkt aan een uitgebreid en interactief kaartmateriaal voor routes en fietsenstallingen.



### 3 Versnelling op korte termijn

Hoewel het Nationaal Toekomstbeeld Fiets vooruitkijkt naar de middellange en lange termijn, kunnen in aanloop hier naartoe ook op korte termijn een gedeelte van de opgaven worden gerealiseerd. Hiermee komt de schaa sprong dichterbij. De verschillende regio's zien de volgende kansen voor versnelling.

#### 3.1 Provincie Noord-Holland, inclusief Vervoerregio Amsterdam

Gezamenlijk is bezien waar Vervoerregio en provincie Noord-Holland kansen zien voor versnelling op korte termijn:

- Stevige kwaliteitsimpuls op stedelijke fietsroutes, op doorfietsroutes tussen de steden en recreatieve routes. De hoogste prioriteit hebben:
  - doorfietsroute Amsterdam-Hilversum (F1) en Amsterdam-Almere (F6)
  - Routes van en naar Schiphol (F9 & F4) in samenwerking met de VRA
  - Doorfietsroute tussen Heemstede, Haarlem, Beverwijk, Alkmaar en Heerhugowaard (F9, F208, F242)
  - Schoolfietsroutes in kop van Noord-Holland
  - De recreatieve routes in de Noord-Hollandse duingebieden
- Overwinnen van barrières van water-, auto- en spoorwegen met als belangrijkste barrière het IJ/Noordzeekanaal. Hoogste prioriteit hebben:
  - het Pontplein Velsen, inclusief een frequente pontverbinding.
  - Fietsbruggen over het IJ in Amsterdam
- Ambitie Korte termijn Groennet Amsterdam (link met uitbreidingsgebieden).
- Verbindingen met transitiegebieden voornamelijk in en rond Amsterdam.
- Aandacht voor fietsparkeervoorzieningen in stedelijke centra en bij het openbaar vervoer.

#### 3.2 Provincie Flevoland

De provincie Flevoland ziet op drie punten kansen voor versnelling op korte termijn:

1. Investerings op de hoogwaardige fietsroutes als verbindingen tussen de woonkernen:
  - MRA snelfietsroute Almere - Lelystad
  - Almere/Zeewolde -Huizen/Utrecht
  - Lelystad-Dronten-Kampen
  - Urk-Emmeloord- Marknesse
2. Het opwaarderen van de regionale recreatieve fietsroutes. Deze routes hebben een belangrijke recreatieve verbindende functie tussen natuur en woonkernen voor de gehele provincie. De routes: Nulderdijk, Zwartemeerdijk, Oostvaardersdijk, Markerwaarddijk, IJsselmeerdijk en Gooimeerdijk en Hoge Vaart.
3. Het vergoten van de fietsparkeercapaciteit bij stations (Almere, Lelystad) en plaatselijk bij busstations en bushaltes.

## 4      **Blik op het proces**

Als uitvloeisel van de ‘Tour de Force 2de Etappe Schaalsprong Fiets’ spraken het rijk en de veertien regio’s af om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te gaan stellen. Dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets dient uiterlijk 1 september 2021 opgeleverd te worden, en is bedoeld om input te leveren voor het BO MIRT, maar ook voor college- en coalitieonderhandelingen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets worden de belangrijkste opgaven in het nationale fietsnetwerk geïnterpreteerd, en wat de ontbrekende schakels en barrières hierin zijn.

De eerste stap (voorjaar 2021) omvat deze contourenschets, waarin de landsdelen gezamenlijk de contouren schetsen voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Het doel hiervan is om de nationale ambitie voor een schaalsprong fiets globaal te kunnen kwantificeren. Dit eerste deelproduct wordt ook gebruikt om de coalitiepartijen bij de onderhandelingen van een nieuw regeerakkoord te informeren en om als propositie in te dienen voor het Europese Herstelfonds (‘Recovery & Resilience Fund’, RRF). Het rijk moet voor dit fonds in april een voorstel indienen voor de besteding van de beschikbare ca. 5 miljard.

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben, samen met de 53 inliggende gemeenten en met input van Schiphol, Rijkswaterstaat, de Fietsersbond en aangrenzende provincies gezamenlijk deze eerste regionale contourenschets opgesteld, wat dient als onderdeel van de landelijke contourenschets.

In de tweede fase zal deze contourenschets, wederom gezamenlijk met de gemeenten en de andere belanghebbenden verder worden uitgewerkt tot een Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Dit Regionaal Toekomstbeeld Fiets zal uiteindelijk onderdeel worden van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, wat voor 1 september 2021 afgerond is.