

# Actieagenda actieve mobiliteit

2022 - 2027



# ACTIE

# INLEIDING

Lopen en fietsen raken steeds meer op de voorgrond als wordt nagedacht over het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dat is niet voor niets: actieve vormen van mobiliteit zijn gezond, schoon en stil, en nemen weinig ruimte in beslag. Actieve vervoermiddelen zijn dan ook onmisbaar in de transitie naar duurzame mobiliteit en het realiseren van de woningbouwopgave. Tijdens de coronapandemie is het belang van een gezonde en actieve leefstijl extra zichtbaar geworden. Ook de klimaatcrisis onderstreept deze noodzaak. Toch is een hoogwaardig mobiliteits-systeem gericht op actieve mobiliteit nog niet vanzelfsprekend en is er veel werk aan de winkel. Het is daarom tijd om lopen en fietsen een centralere plek te geven in het ruimtelijk beleid en samen te investeren in actieve mobiliteit.

In het Perspectief Fiets (2018) is een ambitieuze visie geformuleerd. De volgende stap is om die ambities te vertalen naar de uitvoering. Daarnaast vragen de ontwikkelingen op het gebied van wonen en klimaat om een aanscherping en verbreding van die visie die verder rijkt dan de fiets alleen. Deze Actieagenda actieve mobiliteit geeft aan beide ontwikkelingen gehoor. In dit document worden de hoofdlijnen van de uitvoering uiteengezet in acht onderling geprioriteerde actielijnen, inclusief een inschatting van de investeringskosten. De Actieagenda zal zes jaar gelden (2022 t/m 2027) en is daarmee het koersdocument voor de provincie op het gebied van actieve mobiliteit.

In 2021 is het Perspectief Mobiliteit vastgesteld als uitwerking van de Omgevingsvisie NH2050 op het gebied van mobiliteit. Daarin wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar duurzame en actieve vervoerwijzen. Deze Actieagenda vormt de uitvoeringsagenda op het gebied van Actieve Mobiliteit vanuit dit perspectief. Tevens hebben Rijk en Regio in 2021 afgesproken om de positie en het belang van de fiets steviger te verankeren en ontwikkelen daarom het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Daarin staan met name de infrastructurele maatregelen voor de fiets die aanspraak kunnen maken op landelijke en Europese financiering. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 1 (RTF) is de gezamenlijke inbreng van Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam voor in het NTF. Een van de belangrijkste ambities is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. De uitvoerende activiteiten uit het RTF die door de provincie Noord-Holland worden opgepakt staan eveneens in deze Actieagenda. Relevante acties uit de Actieagenda worden onderdeel van ruimtelijke plannen en regionale samenwerkingsagenda's op het gebied van mobiliteit, die samen met de regio's worden ontwikkeld. Deze Actieagenda vormt daarmee:

- > Het richtinggevende document voor de provincie op het gebied van actieve mobiliteit;<sup>2</sup>
- > Een vastgelegde provinciale aanpak op het gebied van actieve mobiliteit in acht onderling geprioriteerde actielijnen;
- > De borging van de regionale koers, zoals vastgelegd in het RTF;
- > Een belangrijke bouwsteen voor regionale samenwerkingsagenda's tussen provincie en gemeenten.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de opgave uit hoofdstuk 1 vertaald naar acht concrete actielijnen. Deze actielijnen vormen de aanpak waarmee de provincie uitvoering geeft aan haar ambities rond actieve mobiliteit. Tot slot wordt in hoofdstuk 3 inzichtelijk gemaakt wat er aan provinciale inzet nodig is om de ambities te kunnen behalen.

1 Het RTF en deze Actieagenda zijn gelijktijdig aan Provinciale Staten voorgelegd.

2 Het Perspectief Fiets (2018) komt met deze Actieagenda te vervallen, de kaders die blijven gelden zijn opgenomen in de de bijlage achterin dit document bij deze Actieagenda.

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets vervangt het doorfietsroutenetwerk uit Perspectief Fiets. Het Regionaal Fietsnetwerk blijft het basisnetwerk.

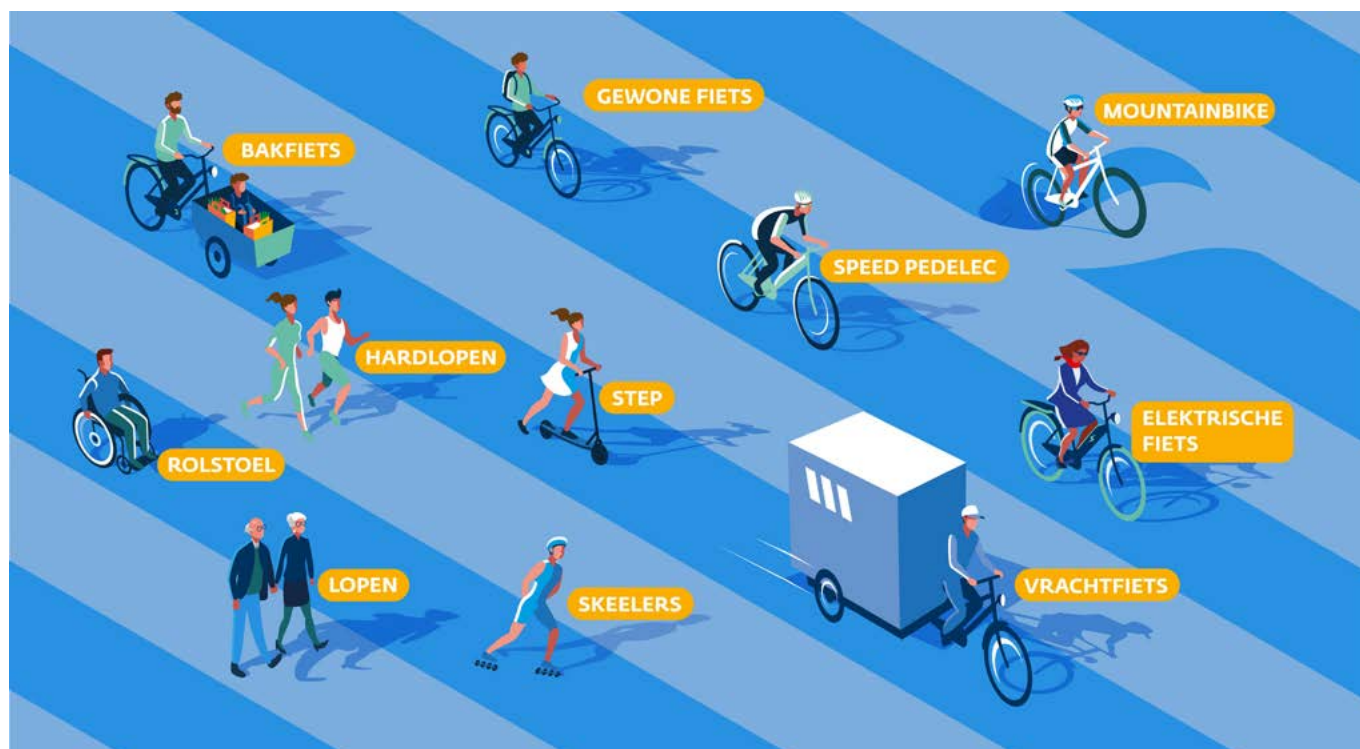
## DE OPGAVEN



In dit hoofdstuk gaan we in op de waarde van actieve mobiliteit voor de maatschappelijke opgaven waar we voor staan, de urgentie om hiermee aan de slag te gaan en de ambities waar we ons op richten.

Onder actieve vormen van mobiliteit verstaan we vervoerwijzen waarbij actieve beweging nodig is om je te kunnen verplaatsen. Lopen en fietsen zijn de meest voorkomende vormen. Maar het palet aan actieve vervoerwijzen is breder, en de diversiteit is de afgelopen jaren behoorlijk toegenomen. Denk bijvoorbeeld aan (elektrische) bakfietsen en vrachtfietsen. De elektrische fiets en de speedpedelec worden ook gezien als actieve vormen van mobiliteit, omdat ook voor deze vervoerwijzen spierkracht vereist is.<sup>3</sup> In figuur 2 staan de meest gebruikte vormen van actieve mobiliteit. Deze Actieagenda richt zich op de vormen van actieve mobiliteit die functioneel zijn in de dagelijkse verplaatsingen.

**Figuur 1. De belangrijkste vormen van actieve mobiliteit.**



## DE WAARDE VAN ACTIEVE MOBILITEIT

Wanneer alle voor- en nadelen voor de samenleving bij elkaar worden opgeteld, levert het inzetten op actieve mobiliteit de samenleving veruit het meeste op van alle vervoersmiddelen.<sup>4,5</sup> De voordelen voor de samenleving zijn op veel vlakken zichtbaar: van ruimte voor woningbouw tot impact op gezondheid en klimaat.

In 2030 moeten er in Noord-Holland 165.000 woningen zijn bijgebouwd.<sup>6</sup> In deze aanzienlijke verstedelijkingsopgave is het bereikbaar en leefbaar houden van bestaande en nieuwe woongebieden een grote uitdaging. Het centraal stellen van actieve mobiliteit biedt kansen om de steeds schaarser wordende ruimte beter te benutten. Want voetgangers en fietsers leggen een veel minder groot beslag op de openbare ruimte dan bijvoorbeeld de auto. Het inzetten op actieve mobiliteit ontlast bovendien het bestaande wegennet. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid. Dit heeft ook een positief effect op de logistiek en de bereikbaarheid van economische toplocaties en daarmee op de economie.

3 Lichte voertuigen die volledig (elektrisch) gemotoriseerd zijn, zoals brom- en snorfietzen, brommobielen, de BSO-bus en elektrische steps worden niet beschouwd als actieve vormen van mobiliteit. Deze vervoerwijzen vallen (net als fietsen en lopen) wel onder de noemer 'micromobiliteit', en kennen (zeker de geëlektrificeerde vervoersmiddelen) eveneens voordelen, bijvoorbeeld als het gaat om de geringe mate van CO<sub>2</sub>-uitstoot en ruimtebeslag.

4 Alle kosten en baten zijn voor fiets, openbaar vervoer en auto doorgerekend. De maatschappelijke kosten/baten op het gebied van o.a. luchtvervuiling, klimaatbelasting, gezondheid en bereikbaarheid zijn hierin meegenomen. Daaruit blijkt dat een kilometer met de auto en de bus de samenleving onder de streep respectievelijk € 0,37 en € 0,29 kost. De fiets levert de samenleving juist maatschappelijke winst op: gemiddeld € 0,68 per fietskilometer (KiM 2018; p.14)..

5 Zie bijvoorbeeld: De maatschappelijke voordelen van stimuleren van actieve mobiliteit van Rijksoverheid en Fietsfeiten: nieuwe inzichten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

6 Tot 2040 zijn dit er nog meer. Volgens de bestaande plannen komen er in Noord-Holland minimaal 230.000 nieuwe woningen bij. Zie: Bouwen & Wonen - Provincie Noord-Holland.

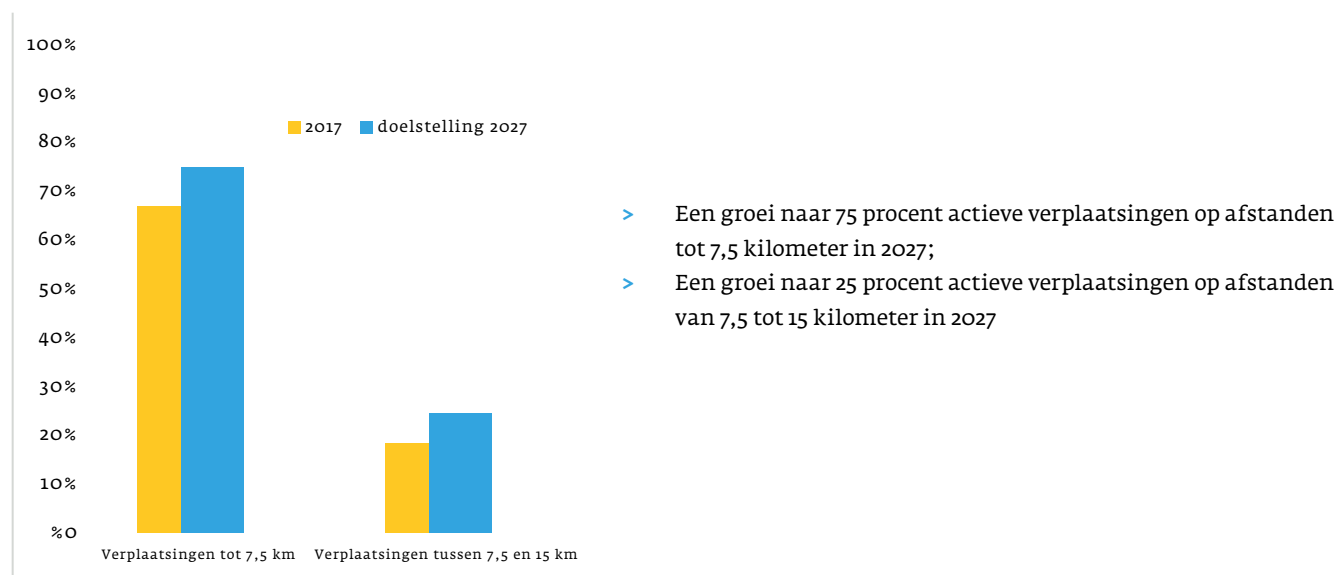
Door in te zetten op de transitie naar meer actieve vormen van mobiliteit creëren we meer ruimte voor wonen, voorzieningen en groen, en ontstaan gezonde (nieuwe) leefomgevingen met meer ruimtelijke kwaliteit. Schone lucht en een leefomgeving die uitnodigt tot actieve beweging zijn van vitaal belang om de gezondheid van mensen te bevorderen. Het stimuleren van de fiets speelt dan ook een prominente rol in het Nationaal Preventieakkoord. Actieve mobiliteit als nagenoeg energieneutrale manier van verplaatsen levert bovendien een bijdrage aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, en daarmee aan het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord. Lopen en fietsen hebben daarnaast ook sociale meerwaarde. In een omgeving waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers is veel gelegenheid tot ontmoeting. In de leefomgeving zorgt dat voor versterking van het onderling vertrouwen. Ook is actieve mobiliteit betaalbaar en toegankelijk voor alle sociale groepen en leeftijden. Buurten en wijken waar voetgangers en fietsers een hoofdrol spelen zijn tot slot beduidend verkeersveiliger. Actieve mobiliteit biedt kortom veel perspectief in het aangaan van grote uitdagingen van deze tijd. Gezien de grote meerwaarde van actieve mobiliteit en de (inter)nationale cofinancieringskansen is het van essentieel belang om vooral nu actie te ondernemen.

## ONZE AMBITIE

Gelukkig is lopen en fietsen voor dagelijkse verplaatsingen heel gewoon in Noord-Holland. In de directe leefomgeving van Noord-Hollanders heeft actieve mobiliteit al een dominante positie. Op de korte afstand is nog wel winst te boeken, want bij 26 procent van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer wordt de auto gekozen. Met de opkomst van de elektrische fiets worden ook bestemmingen op middellange afstanden (< 15 kilometer) bereikbaar.<sup>7</sup> Daarmee is de fiets echt een regionaal vervoermiddel geworden. Vooral in het woon-werkverkeer is de potentie van de (elektrische) fiets groot: 61 procent van de werkende Noord-Hollanders woont op minder dan 15 kilometer afstand van het werk. Voor deze verplaatsingen gebruikt een meerderheid van deze groep nu nog geen vorm van actieve mobiliteit.

Landelijk is eerder de ambitie afgesproken van 20 procent meer fietskilometers in 2027, ten opzichte van 2017.<sup>8</sup> De coronapandemie heeft echter gezorgd voor een trendbreuk in de groei van mobiliteit.<sup>9</sup> Daarbij zetten we vanuit de pijler 'verminderen' uit het Perspectief Mobiliteit in op het voorkomen van onnodige verplaatsingen. Daardoor past de eerder gestelde ambitie van het inzetten op een absolute groei van het aantal fietskilometers niet meer. Bovendien willen we naast fietsen ook andere vormen van actieve mobiliteit stimuleren. Daarom is het beter om een groei<sup>10</sup> van het *aandeel* van actieve mobiliteit<sup>11</sup> in onze dagelijkse verplaatsingen na te streven. Concreet zetten we in op:

**Figuur 1. Aandeel van actieve mobiliteit in het totaal aantal verplaatsingen in Noord-Holland**



7 15 kilometer afleggen met een elektrische fiets duurt ongeveer 45 minuten.

8 Voortvloeiend uit de Tour de Force, Tweede etappe Schaalsprong Fiets.

9 Het totaal aantal verplaatsingen is gedaald door de lockdowns en het thuiswerkadvies. Het aantal fietsverplaatsingen is ook gedaald, maar de daling is minder sterk dan bij auto en ov-verplaatsingen. Tijdens de coronaperiode is men veel meer gaan lopen dan daarvoor. Zie Mobiliteitsbeeld 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

10 We hanteren daarbij hetzelfde basisjaar als de afspraken van Tour de Force: 2017.

11 Vooralsnog gaan we uit van het aandeel in de verplaatsingen van fiets- en voetgangersverplaatsingen samen. Data over andere vormen van actieve mobiliteit zijn op dit moment niet beschikbaar. Mocht dit veranderen, dan betrekken we die nieuwe gegevens bij onze analyse.

Om deze doelen te bereiken moet er veel gebeuren: zo moet de infrastructuur voor voetgangers en fietsers worden opgewaardeerd, hebben we betere data nodig en zullen we mensen bijvoorbeeld meer gaan verleiden om lopend of met de fiets op pad te gaan. Alle activiteiten die de provincie in de komende jaren onderneemt om deze doelen te behalen zijn geordend in acht actielijnen, die in hoofdstuk 2 worden toegelicht. De actielijnen zijn gericht op twee hoofdambities, namelijk: een infrastructurele schaa sprong en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Om deze ambities te behalen is een goede samenwerking essentieel. Hieronder worden deze drie punten toegelicht.

### Ambitie: Infrastructurele schaa sprong

Een impuls aan actieve mobiliteit vraagt in de eerste plaats om investeringen in goede infrastructuur. In Noord-Holland is al decennialang geïnvesteerd in de opbouw van het fietsnetwerk. Dit heeft onder andere geleid tot 4.200 kilometer aan fietspaden. Die zijn echter ontworpen voor de gewone fiets en onvoldoende toegerust op de huidige en gewenste groei van het fietsgebruik en de toenemende diversiteit van fietstypen. Daarom zet de provincie met haar partners in op een infrastructurele schaa sprong voor de fiets en het stimuleren van het gebruik.

Om te komen tot de infrastructurele schaa sprong in 2040 maken we de infrastructuur klaar voor de toekomst: we zorgen voor een dekkend netwerk van goede fietsvoorzieningen en we stimuleren het gebruik. Het gaat om stedelijke, regionale en recreatieve verbindingen en parkeervoorzieningen die ruimte bieden voor een flinke groei in het aantal fietsverplaatsingen. In het [Regionaal Toekomstbeeld Fiets](#) (RTF) is inzichtelijk gemaakt wat er in de periode tot 2027 moet gebeuren om dat einddoel te realiseren. De projecten in het RTF richten zich op:

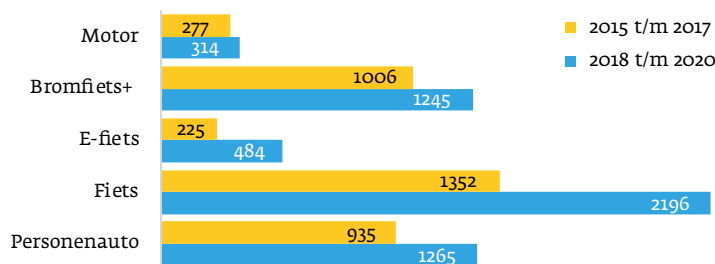
- > realisatie van doorfietsroutes, binnenstedelijke hoofdfietsroutes en schoolroutes;
- > realisatie van fietsenstallingen bij OV-knooppunten en bij binnenstedelijke voorzieningen;
- > fietsstimulering (gedragsbeïnvloeding).

De afspraak met het Rijk is dat het RTF als onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets jaarlijks besproken wordt bij de landelijke bestuurlijke overleggen over infrastructurele investeringen (BO MIRT's). Een structurele rijksbijdrage voor de fiets is daarbij onze inzet. Zonder aanvullende eigen bijdrage van de provincie en gemeenten kunnen we onze ambities in de regio niet realiseren. Deze Actieagenda geeft daarom een integraal overzicht van de gehele provinciale inzet die tot en met 2027 nodig is op actieve mobiliteit.

### Ambitie: Verbeteren Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van met name fietsers is een punt van grote zorg. De afgelopen jaren is het aantal verkeersslachtoffers op de (elektrische) fiets namelijk flink gestegen (zie figuur 2). De verwachting is dat verdere groei van het fietsgebruik zonder investeringen in veilige fietsinfrastructuur alleen maar zal leiden tot een verdere groei van het aantal fietsongevallen.<sup>12</sup>

**Figuur 2. Aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland buiten de Vervoerregio Amsterdam, uitgesplitst naar vervoerwijze verkeersslachtoffer.**



Willen we meer mensen verleiden actieve vervoerwijzen te gebruiken én toe naar nul verkeersslachtoffers in 2050 dan zijn investeringen in verkeersveilige fietspaden die zijn afgeschermd van het gemotoriseerde verkeer onmisbaar. Daarnaast zetten we vanuit de [Opgave verkeersveiligheid Noord-Holland 2030](#) onder andere in op campagnes, verkeerslessen aan kwetsbare doelgroepen en innovatieve projecten. De verkeersveiligheid van voetgangers en (met name) fietsers is een belangrijk aspect binnen alle in hoofdstuk 2 beschreven actielijnen.

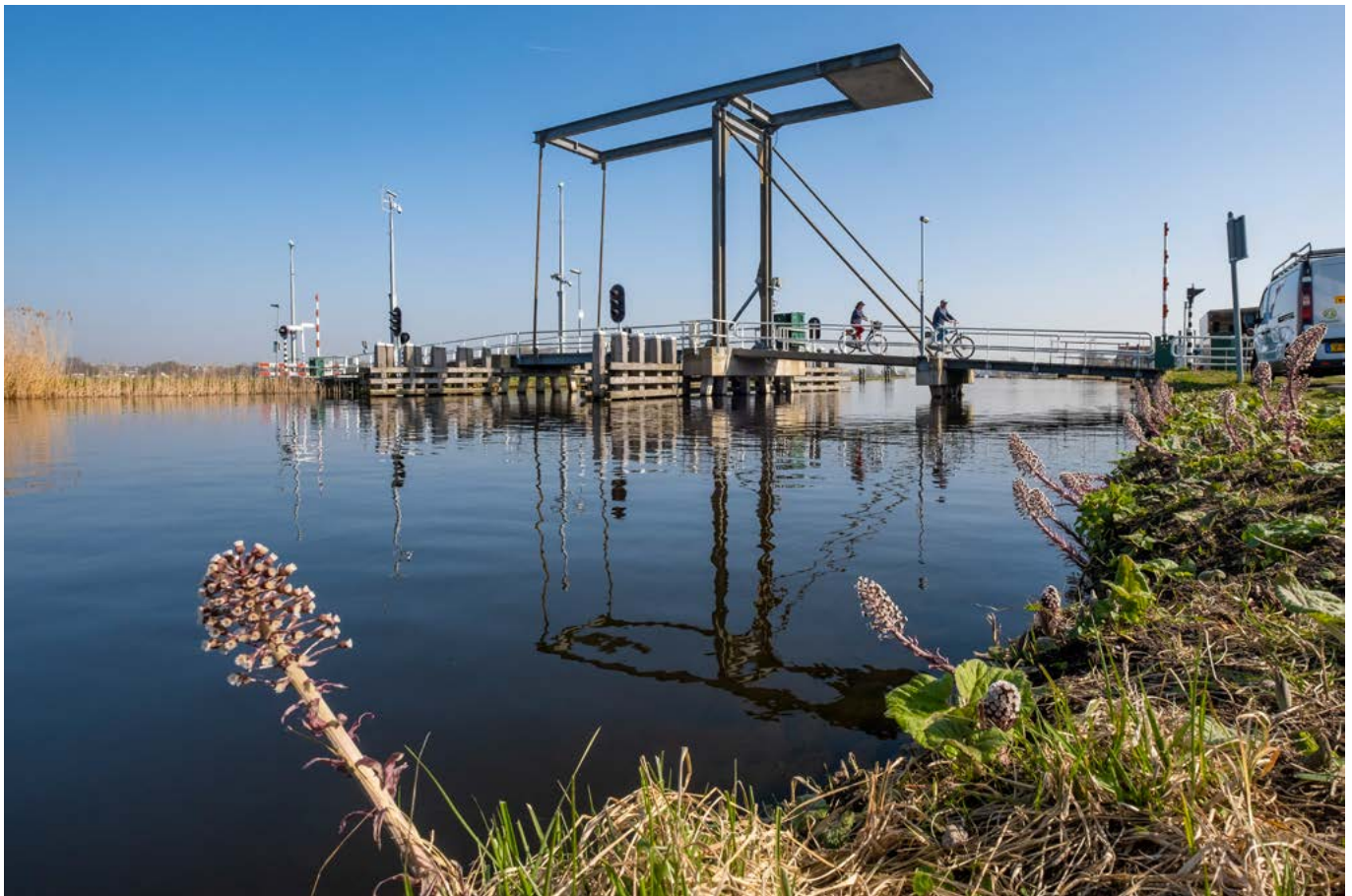
<sup>12</sup> Bron: De staat van de verkeersveiligheid 2021 (SWOV, 2021), p.16.

## Goede samenwerking

Ook in de voorbije jaren heeft de provincie gewerkt aan de verbetering van het fietsnetwerk in Noord-Holland. Binnen de Aanpak Fietsknelpunten is sinds 2018 gewerkt aan de verbetering van de belangrijkste fietsknelpunten. Daarbij werd ingezet op snel uit te voeren initiatieven, met extra aandacht voor knelpunten op provinciaal areaal. Helaas heeft dit niet altijd tot het gewenste resultaat geleid, blijkt bijvoorbeeld uit de voortgangsrapportage. Zo waren sommige projecten onvoldoende ingebed in regionale samenwerkingsverbanden waardoor er onvoldoende bestuurlijk draagvlak was. Ook bleek een aantal van de projecten veel complexer dan aanvankelijk gedacht en daar was de projectorganisatie niet voldoende op toegerust.

Deze leerpunten zijn gebruikt om deze Actieagenda verder mee aan te scherpen. Zo maken we een einde aan ad hoc oplossingsstrategieën. Ook zorgen we ervoor dat de uitvoering steviger wordt verankerd in goede samenwerking met onze partners.

Onze ambities vragen ook om goede samenwerking binnen het bredere domein van ruimtelijke ordening. Zoals eerder beschreven biedt actieve mobiliteit grote kansen in de verstedelijkingsopgave. Het stimuleren van actieve mobiliteit houdt echter niet op bij het realiseren van goede fietspaden alleen. Want hoewel actieve vervoerwijzen zich door innovaties steeds beter lenen voor langere afstanden, zal actieve mobiliteit onvoldoende floreren in een omgeving gericht op grootschaligheid, grote afstanden en concentratie van dagelijkse voorzieningen in slechts één economische kern. Actieve vormen van mobiliteit passen juist wel goed in een omgeving gericht op nabijheid en kleinschaligheid van functies. Voetgangers en fietsers vragen om vitale en diverse lokale economieën, en versterken die. Kortom, leefgebieden waarin werken, winkelen, recreëren, en ontmoeten ook dichterbij huis mogelijk is.





## AANPAK & UITVOERING





Om onze in hoofdstuk 1 beschreven ambities te realiseren, hebben we de opgaven uit het [Perspectief Fiets](#) (2018) aangescherpt en verbreed. Dat resulteert in de acht onderling geprioriteerde actielijnen, weergegeven in tabel 1. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de acht actielijnen toegelicht. De actielijnen zijn opgesteld binnen de rollen en taken die de provincie vervult. De actielijnen zijn geprioriteerd aan de hand van de invloed ervan op de mobiliteitstransitie. Er is gekeken in hoeverre de actielijnen bijdragen aan het vergroten van het aandeel van actieve mobiliteit in onze dagelijkse verplaatsingen.

**Tabel 1: De acht actielijnen van de Actieagenda actieve mobiliteit.**

	Actielijn		Prioriteit
1	Doorfietsroutes	Regionale netwerken van doorfietsroutes verbeteren en nieuwe doorfietsroutes realiseren.	●●●●●
2	Provinciale infrastructuur	Verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.	●●●●○
3	Data op orde	Data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit professionaliseren.	●●●●○
4	Overige netwerken	Verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.	●●●●○
5	Ketenreis	Versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.	●●●○○
6	Stimulering gebruik	Stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding.	●●○○○
7	Kennis en innovatie	Innovatieve toepassingen ontwikkelen en kennis over actieve mobiliteit vergroten en uitwisselen.	●●○○○
8	Recreatieve netwerken	Versterken van netwerken van recreatieve wandel- en fietsroutes in de provincie.	●○○○○

De provincie oefent op diverse manieren directe en indirecte invloed uit op de mobiliteit in Noord-Holland. Bijvoorbeeld via de regionale samenwerking op ruimtelijke ordening en mobiliteit en als wegbeheerder van de provinciale wegen en fietspaden. Maar ook de provinciale rol van concessieverlener voor het openbaar busvervoer raakt aan ambities in deze Actieagenda. Daarnaast hebben wij een rol op het gebied van natuur en recreatie, milieu, energie en klimaat en het bevorderen van de regionale economie. In tabel 2 is per actielijn aangeduid vanuit welke rollen de provincie de uitvoering van deze Actieagenda vormgeeft.

**Tabel 2. Rollen en verantwoordelijkheden van de provincie per actielijn.**

	1 Doorfietsroutes	2 Provinciale infrastructuur	3 Data op orde	4 Overige netwerken	5 Ketenreis	6 Gedrag	7 Kennis en Innovatie	8 Recreatieve netwerken
Ruimtelijke ordening	●	●		●	●			●
Regionale mobiliteit	●		●	●	●	●	●	●
Wegbeheerder	●	●	●		●		●	●
Concessies OV			●		●		●	
Natuur en recreatie	●	●		●	●	●		●
Milieu en klimaat	●	●		●		●		
Regionale economie	●	●		●	●		●	●

## ACTIELIJN 1: DOORFIETSRUTES

Prioriteit ●●●●●

Het fietsnetwerk van de toekomst is voorbereid op de toegenomen diversiteit aan actieve vervoerwijzen en maakt het mogelijk ook regionale afstanden vlot, comfortabel en veilig op de (elektrische) fiets af te leggen. De doorfietsroutes (zie kader) vormen de regionale hoofdaderen. Op de belangrijkste verbindingen gaan we samen met de regio bestaande doorfietsroutes opwaarderen en realiseren we nieuwe doorfietsroutes op ontbrekende schakels. We geven deze ontwikkeling de komende jaren topprioriteit.

De meeste doorfietsroutes zullen door gemeenten worden aangelegd. De provincie draagt hier financieel aan bij en regisseert de ontwikkeling van het Noord-Hollandse netwerk als geheel. Daarnaast realiseert de provincie zelf ook (delen van) doorfietsroutes over provinciaal areaal. De ontwikkeling van doorfietsroutes is een onderdeel van het [Regionaal Toekomstbeeld Fiets](#). Om deze ambitie te verwezenlijken is goede regionale samenwerking noodzakelijk en moeten we op zoek gaan naar (nieuwe) financieringsbronnen.

### Wat zijn doorfietsroutes?

Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute is voldoende ruimte voor alle typen fietsen (gewone fietsen en ook snelle elektrische) en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes hebben een comfortabele ondergrond en zijn extra breed. Zo kunnen zowel gewone als snelle fietsers er veilig gebruik van maken en elkaar veilig inhalen. Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen ze bij voorkeur niet langs drukke autowegen en hebben de fietsers voorrang op het kruisende verkeer. Bovendien zijn doorfietsroutes klimaatbestendig en goed ingepast in het landschap. In de praktijk gaat het om het verknopen van bestaande (goede) fietspaden aan rustige straten door stad en land. Doorfietsroutes kennen een variatie aan wegbeheerders en wegprofielen.

Door toenemende verstedelijking zijn voor realisatie van doorfietsroutes omvangrijke investeringen nodig, met name om barrières als auto-, spoor- en vaarwegen met fietsbruggen en -tunnels te kunnen kruisen. Dergelijke grote projecten passen niet binnen bestaande provinciale subsidieregelingen. Een toegesneden regeling of subsidies buiten uitvoeringsregeling zijn nodig om ook deze projecten tot uitvoering te brengen.



## Wat gaan we doen?

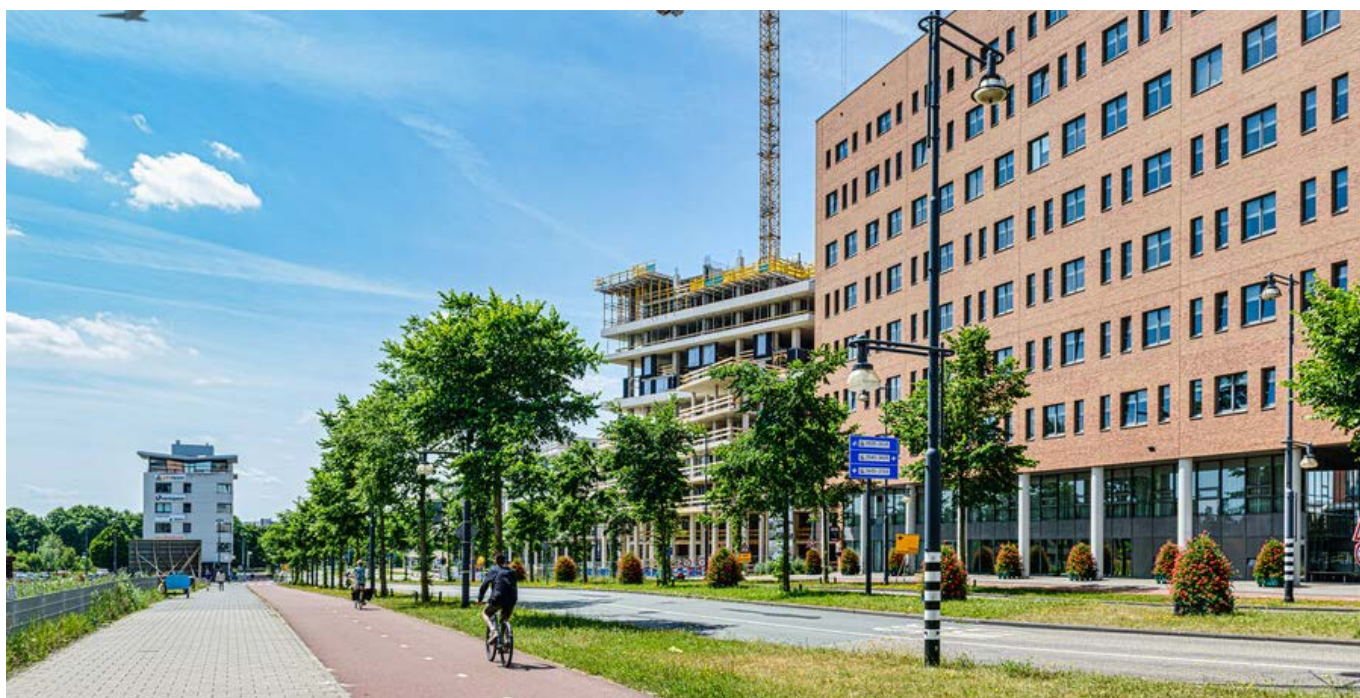
- > Samen met gemeenten werken we voor elke regio aan een aanpak voor de realisatie van doorfietsroutes (zie kader). Het netwerk zelf ligt vast in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF). Met de regio maken we bestuurlijke afspraken over de realisatie van de routes, die we vastleggen in de Regionale Agenda's Mobiliteit.
- > We realiseren op provinciaal areaal doorfietsroutes die volgen uit het RTF. De gemaakte afspraken worden in de Regionale Agenda's Mobiliteit vastgelegd.
- > We zetten subsidies in voor de realisatie van (delen van) doorfietsroutes die niet in provinciaal beheer zijn. Voor grote doorfietsrouteprojecten uit het RTF (voornamelijk op gemeentelijk grondgebied) stellen we subsidies beschikbaar buiten de bestaande subsidieregelingen.
- > We ontwikkelen een afwegingsmechanisme om (delen van) doorfietsroutes uit het RTF te prioriteren op maatschappelijke meerwaarde om mensen en middelen zo effectief mogelijk in te zetten.
- > We hebben aandacht voor de kwaliteit van de veerverbindingen binnen het doorfietsroutenetwerk (zie actielijn 8: recreatieve netwerken).

### Doorfietsrouteaanpak

In alle deelregio's werken we aan het doorfietsroutenetwerk volgens deze stappen:

1. Verkennen: met de regio wordt verkend waar de kansen liggen voor doorfietsroutes in de regio.
2. Inventariseren: welke routes/tracés zijn geschikt om op te waarderen en welke onderzoeken zijn daarvoor nodig?
3. Bestuurlijke intentieverklaring: met betrokken wegbeheerders wordt door middel van een intentieverklaring de intentie uitgesproken om te werken aan een doorfietsroute en ontwikkelen we een gezamenlijk communicatiebondschap
4. Gezamenlijke bekostiging benodigde onderzoeken: naar inpassing en voorkeurstracé(s).
5. Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst: vóór wanneer voeren we welke tracés uit en wie is daarvoor verantwoordelijk?
6. Realisatie: subsidieverlening en uitvoering provinciale projecten: op basis van de bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst stelt de provincie subsidie beschikbaar en gaat het aan de slag met haar eigen projecten.
7. Voortgang bewaken en aanjagen: de provincie bewaakt de voortgang van de aanpak door monitoring, stimuleren en agenderen.
8. Gezamenlijke regionale stimulering & monitoring: na oplevering van (delen van) de doorfietsroute wordt het gebruik van de doorfietsroute gestimuleerd, wordt de route voorzien van bewegwijzering, besteden we aandacht aan de beleving van de route en wordt de effectiviteit van de maatregelen gemonitord.

Met het Regionaal Toekomstbeeld Fiets hebben we de eerste twee stappen voor alle regio's doorlopen. In een aantal regio's zijn al meer stappen in de aanpak doorlopen. Andere actielijnen maken ook gebruik van (deel)stappen in deze aanpak.



## ACTIELIJN 2: PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

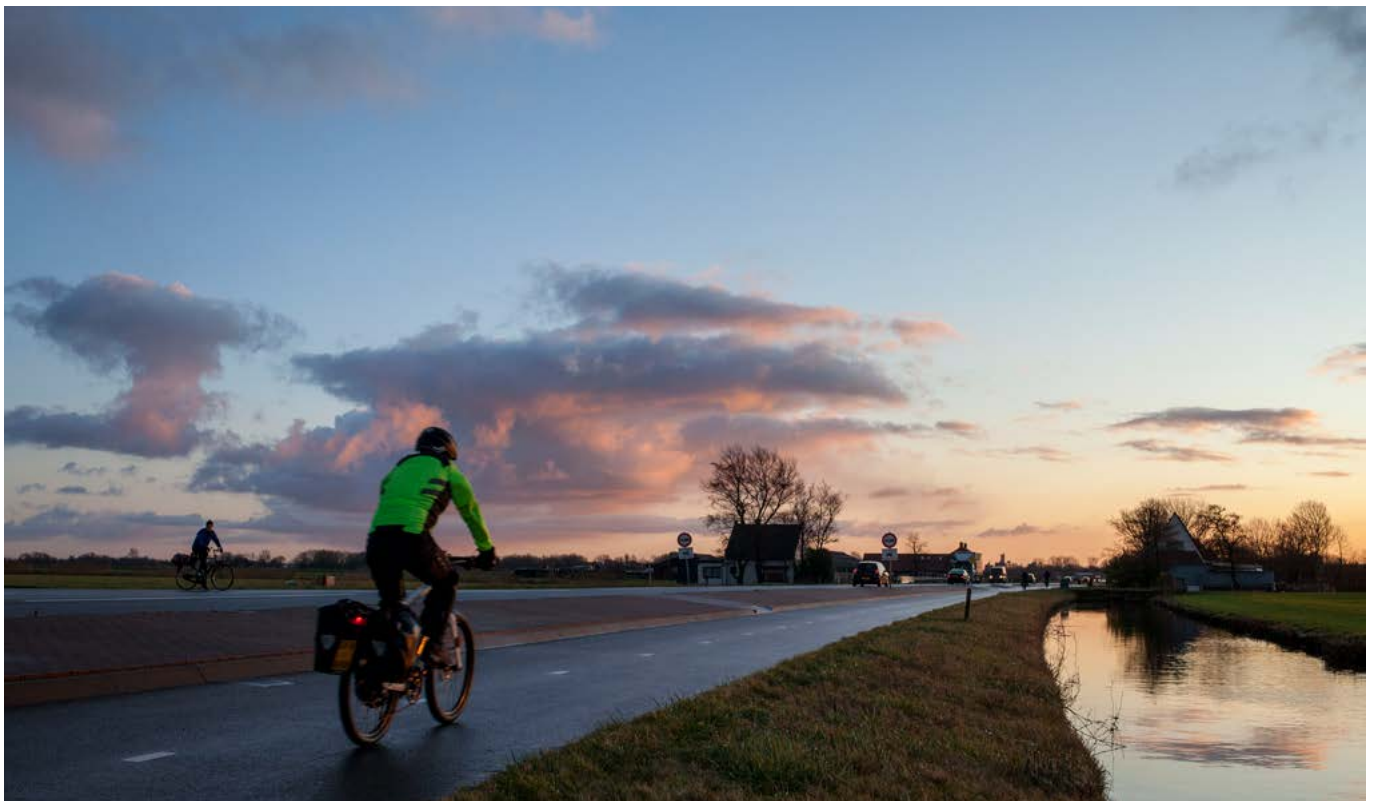
Prioriteit ●●●●○

Het uitgestrekte netwerk van provinciale wegen biedt grote kansen om de positie van voetgangers en fietsers in alle regio's binnen de provincie te versterken. We ronden de Aanpak Fietsknelpunten (zie hoofdstuk 1) af. Daarnaast dragen we nieuwe fiets- en voetgangersprojecten voor en zoeken we daarvoor passende financiering. Bovendien zorgen we dat kansen voor de fietser en de voetganger in andere infrastructurele projecten structureel worden benut en negatieve gevolgen voor voetgangers en fietsers zo veel mogelijk worden vermeden.

Dat vraagt om een stevigere verankering in de gehele beleidscyclus van investeringen voor onze provinciale infrastructuur (integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)), inclusief het afwegingsinstrumentarium<sup>13</sup> en de provinciale begroting. Ook is het noodzakelijk dat de kennis over actieve mobiliteit in de organisatie wordt vergroot en doorwerkt in (interne) richtlijnen voor de inrichting van onze provinciale wegen en ruimtelijke plannen. De specifieke eigenschappen van fiets- en voetgangersprojecten moeten daarnaast goed verankerd worden in de werkprocessen. Ook het beheer moet toegesneden zijn op de eisen en wensen van voetgangers en fietsers.

### Wat gaan we doen?

- > Via de doorfietsrouteaanpak pakken we delen op van doorfietsroutes waar de provincie wegbeheerder is.
- > We ronden de in 2016 gestarte Aanpak Fietsknelpunten af.
- > Bij onderhouds- en vervangingswerkzaamheden aan provinciale wegen blijven we gericht verbeteringen toepassen op de fiets- en voetgangersinfrastructuur en beschouwen we doorfietsroutes als een aparte onderhoudscategorie.<sup>14</sup>
- > We zorgen ervoor dat opgaven rond actieve mobiliteit structureel worden meegewogen in provinciale investeringsbeslissingen op het gebied van mobiliteit, zoals via de iNHi en NiKG.
- > We zorgen ervoor dat de belangen van voetgangers en fietsers standaard worden meegewogen bij de uitvoering van alle relevante projecten van de provincie (projecten in het iMPI, MKBA's, mobiliteitsprogramma's van eisen en MER-beoordelingen).
- > We zorgen dat onze ontwerprichtlijnen voor de provinciale infrastructuur (ERA) voor actieve mobiliteit de meest actuele landelijke aanbevelingen volgen en voetganger- en fietsvriendelijk zijn.



<sup>13</sup> O.a. Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) en Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NiKG).

<sup>14</sup> Hiermee geven gedeeltelijk uitvoering aan motie M187-2020 Optimaal onderhouden snelfietsroutes. Deze motie kan pas in zijn geheel afgedaan worden bij de herziening van de NiKG in 2023.

## ACTIELIJN 3: DATA OP ORDE

Prioriteit ●●●●○

Naar verplaatsingen met actieve vervoerwijzen werd tot voor kort veel minder onderzoek gedaan en data vergaard dan over het wegverkeer. Data zijn echter hard nodig om de kwaliteit van voetgangers- en fietsinfrastructuur en gedragspatronen van voetgangers en fietsers beter in beeld te krijgen. Maar ook om effecten van de te maken keuzes in kaart te brengen en voor het monitoren van al getroffen maatregelen. Goed onderzoek is bovendien noodzakelijk om actieve mobiliteit een stevigere plek te geven in het maatschappelijke debat over mobiliteit, bereikbaarheid en verstedelijking.

Met andere woorden: binnen onze beleidscyclus van actieve mobiliteit is professionalisering van onze omgang met data van vitaal belang. Daarom streven we naar hoogwaardige data(voorzieningen) die stevig zijn verankerd in onze beleidscyclus en een compleet en actueel beeld geven van het gebruik van actieve vervoerwijzen en de prestaties van de (regionale) voetgangers- en fietsnetwerken in de provincie.

### Wat gaan we doen?

- > Samen met o.a. de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten ontwikkelen we een datastrategie waarmee we structureel zorgen voor het verbeteren, ontsluiten en uitwisselen van data over (netwerken voor) actieve mobiliteit.
- > We gaan (historische) fietstellingen van de provincie en onze partners uniform opslaan en ontsluiten.
- > We breiden het aantal meetpunten voor fietstellingen uit op doorfietsroutes en op de overige routes binnen het Regionaal Fietsnetwerk.
- > Rond OV-knooppunten verzamelen we data over voetgangersstromen, o.a. voor het optimaliseren van de ketenmobiliteit.
- > We zorgen dat fietsen op een zodanige manier in regionale verkeersmodellen wordt verwerkt, dat deze binnen ons mobiliteitsbeleid op een vergelijkbare wijze zijn te gebruiken als voor het wegverkeer en het OV.
- > We ontwikkelen en beheren indicatoren voor de prestaties van de netwerken voor actieve mobiliteit in provinciaal beheer. Die worden opgenomen in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). De iNHi is een integraal afwegingsinstrument dat wordt gebruikt bij investeringen in en het monitoren van de provinciale infrastructuur.
- > We ontwikkelen en beheren indicatoren waarmee we de kwaliteit en verkeersveiligheid van alle fietspaden in Noord-Holland kunnen monitoren en verbeteringen (bijvoorbeeld via de subsidieregeling Kleine infrastructuur) veel gericht kunnen stimuleren.



## ACTIELIJN 4: OVERIGE NETWERKEN

Prioriteit ●●●○○

Het Regionaal Fietsnetwerk (de bijlage achterin dit document) is het netwerk van regionale fietsroutes in Noord-Holland. Dit netwerk is samenhangend en fijnmazig, en verbindt belangrijke bestemmingen met zo min mogelijk oponthoud. Binnen het Regionaal Fietsnetwerk werken we via actielijn 1 aan de doorfietsroutes, via actielijn 2 aan de routes over provinciaal areaal en via actielijn 8 aan recreatieve netwerken. In onderstaande uitsnede is, ter illustratie, de netwerkopbouw uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) te zien. Via de actielijn 'Overige netwerken' verbeteren we de overige routes in Noord-Holland op het gebied van fietsbereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dat doen we door subsidies beschikbaar te stellen en door advisering. Verder verkennen we de noodzaak tot het ontwikkelen van (regionaal) voetgangersbeleid.

### Uitsnede van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets met daarin de verschillende routes, fietsparkeerlocaties en barrières



Het verbeteren van de verkeersveiligheid van regionale en lokale infrastructuur voor voetgangers en met name voor fietsers is van groot belang. Zoals in hoofdstuk 1 beschreven neemt het aantal fietsongevallen namelijk toe. Het gaat daarbij vaak om fietsongevallen waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn. Het is daarom van belang om obstakels op en rond fietspaden weg te nemen en markering op fietspaden aan te brengen. Daarnaast gebeuren er ook nog te veel ongevallen waarbij fietsers en zwaardere voertuigen (voornamelijk auto's) met elkaar in botsing komen. Met meer vrij liggende en solitaire fietspaden moeten fietsers en het wegverkeer daarom beter van elkaar worden gescheiden. Op eigen areaal treffen we dergelijke maatregelen zelf (actielijn 2) en op de netwerken in beheer bij medeoverheden zorgen we hiervoor door subsidies te verstrekken en expertise te leveren.

### Wat gaan we doen?

- > Bij ruimtelijke ontwikkelingen benutten we kansen voor actieve mobiliteit. We ondersteunen gemeenten bij de realisatie van duurzame mobiliteitsplannen, bijvoorbeeld via mobiliteitsprogramma's van eisen (MPVe's) en het stimuleren van instrumenten als STOMP.<sup>15</sup>
- > Via de subsidieregeling Kleine infrastructuur verbeteren we de overige routes uit het Regionaal Fietsnetwerk (de bijlage achterin dit document), met bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid.
- > Via de subsidieregeling Kleine infrastructuur zorgen we ook voor betere en verkeersveiliger lokale infrastructuur voor actieve mobiliteit.
- > Als input voor beleidsvorming voor voetgangers brengen we in beeld welke onderdelen van de voetgangersnetwerken van regionaal belang zijn.
- > Via het RTF maken we het mogelijk dat gemeenten en overige wegbeheerders hun programmering van beheer- en onderhoudswerkzaamheden stroomlijnen met verbeteringen in het fietsnetwerk.
- > We hebben aandacht voor veerverbindingen binnen het Regionaal Fietsnetwerk (zie actielijn 8).

<sup>15</sup> Staat voor het prioriteringsprincipe bij de mobiliteitstransitie: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) & de Privéauto

## ACTIELIJN 5: KETENREIS

Prioriteit ●●●○○

Het combineren van verschillende vervoermiddelen (bijvoorbeeld lopen, (deel)fietsen en OV) binnen een reis van deur tot deur noemen we 'ketenverplaatsingen'. Met de elektrische fiets zijn gebieden op de middellange afstand goed bereikbaar geworden. Maar voor de langere afstanden is de combinatie van actieve vormen van mobiliteit met het openbaar vervoer en de (deel)auto een aantrekkelijke optie. Op die manier krijgt de mobiliteitstransitie een extra impuls en wordt de verkeersdrukke vooral in stedelijke gebieden verminderd. Daarom streven we ernaar dat de fiets in combinatie met het openbaar vervoer en de (deel)auto op de langere afstanden een volwaardige aanvulling op het aanbod is.

Een voorwaarde is wel dat voorzieningen voor voetgangers en fietsers goed aansluiten op knooppunten (haltes, stations, transferia), zodat voetgangers en fietsers gemakkelijk kunnen overstappen. De netwerken van de verschillende vervoerwijzen moeten dus goed met elkaar worden verbonden. En op de overstaplocaties moeten goede voorzieningen aanwezig zijn, zoals systemen voor deelmobiliteit (zie kader) en fietsenstallingen, oplaadpunten en fietsreparatiemogelijkheden.

Binnen de provincie is al veel inzet op de ketenreis, zoals vanuit het programma OV Knooppunten en de OV-concessies. Met het oog op de deur-tot-deurreis in combinatie met de fiets worden de afstanden tussen bushaltes op sommige buslijnen groter gemaakt, zodat snellere verbindingen ontstaan. Met name de combinaties lopen > OV en fiets > OV/auto krijgen in deze actielijn aandacht. In het Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets wordt veel aandacht gevraagd voor de fiets als vanzelfsprekend onderdeel van de deur-tot-deurreis.

### Wat gaan we doen?

- > We werken samen de OV-sector aan een OV-netwerk dat optimaal aansluit op actieve vervoerwijzen voor of na de rit met bus of trein.
- > We werken samen met vervoerbedrijven, ProRail en gemeenten aan voldoende fietsenstallingen en voorzieningen bij treinstations en bushaltes.
- > We maken bushaltes voor iedereen toegankelijk, o.a. door het verstrekken van subsidies.
- > We verbeteren fiets- en voetgangersnetwerken rondom OV-knooppunten, door gemeenten te ondersteunen met expertise en subsidies (ook via actielijnen 1 en 4).
- > We verkennen de kansen voor het aanbieden van (elektrische) deelfietsen bij bushaltes, ontplooiën initiatieven samen met gemeenten en delen onze kennis hierover.
- > We verkennen kansrijke scenario's voor de overstap tussen auto en fiets, bijvoorbeeld bij evenementen, aan de kust, bij recreatiegebieden en aan de stadsrand.
- > We organiseren de ketenreis slimmer door Mobility as a Service (zie kader) in te zetten, waarbij actieve mobiliteit (fietsparkeren, actieve deelmobiliteit) onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsaanbod.
- > We werken aan pilots met deelmobiliteit in diverse regio's, te beginnen in de regio Gooi en Vechtstreek.

### Mobility as a Service (MaaS)

Wereldwijd zie je vooral in de steden een toename van deelmobiliteit. Platforms (vaak apps) maken het mogelijk om gebruik te maken van fietsen, brommers, steps of auto's zonder ze zelf te hoeven aanschaffen. Dit noemen we ook wel Mobility as a Service (MaaS, mobiliteit als dienst). Dit scheelt ruimte die we met name in de steden hard nodig hebben voor de woningbouwopgave (uit: [Focus 2022-2025. Smart Mobility provincie Noord-Holland](#)).

## ACTIELIJN 6: STIMULERING GEBRUIK

Prioriteit ●●○○○

Met goede voet- en fietspaden alleen gaan inwoners en bezoekers niet per definitie meer lopen of fietsen. Het is ook nodig om inwoners en bezoekers te stimuleren om afstanden vaker met de fiets of te voet af te leggen. Daarbij valt te denken aan voorlichtingscampagnes, verkeerseducatie en goede (arbeids)regelingen. De ervaring leert dat dergelijke gedragsmaatregelen effectief zijn. Zonder hoogwaardige en veilige infrastructuur is gedragsbeïnvloeding echter ook weinig zinvol.

Gezien de grote en urgente infrastructurele opgave krijgt deze actielijn relatief minder prioriteit. Onze aandacht op het gebied van gedragsbeïnvloeding ging tot voor kort voornamelijk uit naar het stimuleren van veilig (fiets)gedrag. In de komende jaren gaan we ons ook richten op andere vormen van actieve mobiliteit. De activiteiten ter bevordering van verkeersveilig gedrag voeren we uit vanuit de [Opgave verkeersveiligheid Noord-Holland 2030](#).

### Wat gaan we doen?

- > Via werkgevers en schoolbesturen gaan we het gebruik van actieve mobiliteit naar school of het werk stimuleren. Als werkgever neemt de provincie Noord-Holland zelf ook deel aan deze aanpak. Fietsstimulering is ook onderdeel van het [Regionaal Toekomstbeeld Fiets](#) en de [MRA Green Deal Fiets](#).
- > We promoten nieuwe doorfietsroutes via de Aanpak Doorfietsroutes en recreatieve fiets- en wandelroutes onder andere met campagnes.
- > Met gemeenten voeren we landelijke verkeersveiligheidscampagnes uit om verkeersveilig gedrag onder alle weggebruikers te stimuleren. Ook gaan we het gebruik van beschermingsmiddelen zoals de fietshelm bij oudere fietsers extra stimuleren.
- > We subsidiëren verkeerseducatie voor scholieren en ouderen, waarmee we voetgangers en (e)fietsers helpen veilig mobiel te zijn en te blijven. Denk daarbij aan de verkeerslessen van Veilig Verkeer Nederland en het programma Doortrappen.
- > Met onze partners ontwikkelen we digitaal en fysiek informatiemateriaal gericht op recreatieve wandelaars en fietsers. Denk hierbij aan routekaarten, webpagina's en apps.





## ACTIELIJN 7: KENNIS EN INNOVATIE

Prioriteit ●●○○○

Vanuit deze actielijn zoeken we naar innovatieve manieren om onze provincie voor voetgangers en fietsers veilig, comfortabel, duurzaam, klimaatbestendig, en natuur-inclusief te maken. Een voorbeeld is de verkenning die we starten naar vergevingsgezinde fietspaden<sup>16</sup> om fietspaden verkeersveiliger te maken.

Ook de kansen die smart mobility voor actieve mobiliteit biedt gaan we benutten. Zo verbeteren we de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten en verrichten we onderzoek naar de communicatie tussen zelfrijdende voertuigen en actieve vervoerwijzen. Bij het gebruik van technologieën is het van belang de kwaliteit van actieve vervoerwijzen te beschermen. De kracht van lopen en fietsen ligt immers voornamelijk in de eenvoud ervan: zonder hoogtechnologische hulpmiddelen verplaatsen we ons op een gezonde manier.

Het versterken van onze innovatiekracht vraagt om goede contacten met professionals, steden en regio's, kennisinstellingen en producenten in binnen- en buitenland. Dat levert onze organisatie extra kennis en expertise op, die we delen met de regio's om regionaal en lokaal te kunnen benutten.

### Wat gaan we doen?

- > We delen kennis in de regio over onderzoeken en ervaringen, door middel presentaties in regionale gremia en in kenniscafé's en webinars, onder andere via de [MRA Green Deal Fiets](#).
- > Landelijk delen en vergaren we kennis door onze deelname aan Tour de Force (CROW) en het platform Ruimte voor Lopen. Internationaal doen we dat via de Dutch Cycling Embassy.
- > We dragen in landelijk verband bij aan een verkenning naar het vergevingsgezinder maken van fietspaden en bieden een pilotlocatie aan. Daarmee dragen we er aan bij dat vergevingsgezindheid standaard onderdeel wordt van de landelijke ontwerpstandaarden voor fietspaden.
- > We onderzoeken de communicatie tussen zelfrijdende voertuigen en actieve vervoerwijzen (via het programma Smart Mobility), waarmee we zorgen dat de zelfrijdende voertuigen van de toekomst op het Noord-Hollandse wegennet veilig kunnen omgaan met voetgangers en fietsers.
- > We werken aan een verbetering van de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten (via programma Smart Mobility), waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren.<sup>17</sup>



<sup>16</sup> Een vergevingsgezind fietspad is een fietspad waarbij het maken van een (stuur)fout niet direct tot een ernstig ongeval leidt, bijvoorbeeld door goede bermverharding en de aanwezigheid van verlichting en kantmarkering.

<sup>17</sup> Hiermee geven we invulling aan motie M83-2019 Fietsvriendelijke stoplichten.

## ACTIELIJN 8: RECREATIEVE NETWERKEN

Prioriteit ●○○○○

Samen met de regio versterken we de recreatieve wandel- en fietsnetwerken in de provincie. In deze actielijn leggen we de nadruk op de LF-icoonroutes,<sup>18</sup> het fietsknooppuntensysteem en het Wandelnetwerk Noord-Holland. We geven specifiek aandacht aan het wegnemen van fysieke barrières, zoals wegen en kanalen. Zo zijn veerverbindingen in het waterrijke Noord-Holland onmisbaar voor goed functionerende wandel- en fietsnetwerken. Het stimuleren van recreatief fietsen levert een bijdrage aan de doelstelling van deze Actieagenda: een groter aandeel van actieve mobiliteit in onze dagelijkse verplaatsingen.

In het versterken van de recreatieve netwerken volgen we onze Visie Recreatie en Toerisme (2021) waarin een goede balans tussen toeristisch-recreatieve druk en de draagkracht van de omgeving (cultuur, natuur en landschap) centraal staat. In het stellen van prioriteiten staat het verbeteren van onder andere doorfietsroutes voorop. Onze inzet via actielijn 1 en actielijn 4 draagt bij aan de kwaliteit van recreatieve netwerken omdat recreatieve fietsers ook die netwerken gebruiken.

### Wat gaan we doen?

- > Via de subsidieregeling Kleine infrastructuur verbeteren we ook de recreatieve fietsroutes uit het Regionaal Fietsnetwerk (de bijlage achterin dit document), en komen alle fietsnetwerken in aanmerking voor subsidie ter verbetering van de verkeersveiligheid.
- > Via de subsidieregeling Groen Noord-Holland verbeteren we recreatieve wandel- en fietsroutes in het wandelnetwerk Noord-Holland en op het Noord-Hollandpad. Daarnaast financieren we via deze regeling de aanleg van Toeristische overstappunten (TOP's) in het landelijk gebied of op de grens van stad en platteland.
- > We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.<sup>19</sup>
- > We verbeteren de kwaliteit en beleving van recreatieve fietsinfrastructuur en volgen daarbij het proces van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.
- > Samen met de recreatieve partners in de regio's brengen we de bewegwijzering op recreatieve wandel- en fietsnetwerken op hoogwaardig niveau.
- > Samen met Stichting Landelijk Fietsplatform en de regionale routebureaus bouwen we de [LF-icoonroutes](#) verder uit en vullen we het netwerk van fietsknooppunten aan met (digitale) routes rond de thema's kunst, landschap, erfgoed en historie.

### MONITORING

Op basis van de data wordt de voortgang van de Actieagenda gemonitord en zo nodig bijgesteld. Er zijn in ieder geval drie momenten waarop we Provinciale Staten informeren over de voortgang op de ambities en activiteiten uit deze Actieagenda: aan het einde van de huidige collegeperiode (2023), halverwege de volgende collegeperiode (2025) en aan het einde van de looptijd van deze Actieagenda (2027).



<sup>18</sup> LF-icoonroutes zijn langeafstandsfietsroutes met aantrekkelijke routethema's, goede service en kwaliteit voor de vakantiefietsers. In 2022 zijn er vier LF-icoonroutes in Nederland, en deze vervangen langzamerhand oudere genummerde LF-routes. In Noord-Holland liggen drie LF-routes: De LF-Kustroute (tevens onderdeel van de Europese North Sea Route / EuroVelo Route 12), de LF Zuiderzeeroute en de LF-Waterlinieroute  
Bron: [Stichting Fietsplatform](#)

<sup>19</sup> Hiermee geven we invulling aan motie 185-2020 Varende Fietspaden



## PROVINCIALE INZET



De doelstelling van deze Actieagenda is het vergroten van het gebruik van actieve mobiliteitsvormen, om zo bij te dragen aan de grote provinciale opgaven op het gebied van wonen, mobiliteit, gezondheid, natuur en verkeersveiligheid. Er is inzichtelijk gemaakt wat er aan provinciale inzet nodig is om deze doelstelling te realiseren. Hiervoor is onder meer gebruikgemaakt van de inzichten uit het [Regionaal Toekomstbeeld Fiets](#) (RTF) en de regionale aanpak van doorfietsroutes in de regio's Alkmaar, Zuid-Kennemerland & IJmond en Gooi & Vechtstreek. De Actieagenda laat zien hoe groot de opgave voor onze provincie is en welk aandeel<sup>20</sup> wij daarin hebben. Daarnaast legt de Actieagenda de provinciale aanpak op het gebied van actieve mobiliteit op hoofdlijnen vast. Het vormt daarmee het koersdocument voor onze provincie op het gebied van actieve mobiliteit.

De voorgestelde aanpak stelt ons in staat om zonder aanvullende middelen te werken aan de uitvoering van de agenda door het verder uitwerken van de regionale doorfietsroutes, het stimuleren van fietsgebruik, het opstellen van een datastrategie en het voorbereiden van projecten en samenwerkingsovereenkomsten met onze partners. Deze Actieagenda gaat niet gepaard met extra financiële middelen. Om de ambities uiteindelijk waar te maken, is aanvullende financiering noodzakelijk. Grotere studies en uitvoering van succesvolle projecten staan voor de middellange termijn geagendeerd. Voor realisatie van de ambities zijn deze stappen ook nodig op termijn.

## BESCHIKBARE MIDDELEN & COFINANCIERINGSKANSEN

Op dit moment worden de meeste activiteiten voor de Actieagenda gedekt uit de beschikbare middelen voor fiets en via o.a. de subsidieregeling Kleine infrastructuur ingezet. Deze middelen zijn incidenteel en bedragen voor de periode tot 2023 € 8.755.000. Voor de periode na 2023 zijn geen middelen opgenomen in de begroting voor actieve mobiliteit. Het regeerakkoord, met daarin gereserveerde middelen voor de ontsluiting van woningbouw, het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en de aanpak van de stikstofcrisis, vormt een kansrijke financieringsbron, naast het Europese coronaherstelfonds en de bestaande financiering van o.a. MIRT. Deze financieringsbronnen gaan alle uit van cofinanciering. Om kans te kunnen maken op een (deel) van deze middelen zijn naast goede provinciale plannen ook eigen provinciale middelen nodig.

## SCHAALSPRONG ACTIEVE MOBILITEIT

Tabel 3 geeft een schatting van de benodigde provinciale middelen om de ambities uit deze Actieagenda te verwezenlijken. Hierin zijn de middelen opgenomen die volgens deze planning in de periode 2024 t/m 2027 nodig zijn om de beoogde (infrastructurele) schaalprong voor actieve mobiliteit te kunnen maken. De financiële middelen hiervoor zijn ingeschat op in totaal ca. € 100 miljoen<sup>21</sup>. Deze middelen zijn nog niet gedekt. Hiervoor worden scenario's uitgewerkt.

**Tabel 3. Inschatting benodigde provinciale middelen schaalprong Actieagenda actieve mobiliteit periode 2024 t/m 2027.**

Activiteiten	2024	2025	2026	2027
<b>Beleid &amp; voorbereiding</b>	€ 1.300.000	€ 1.500.000	€ 1.600.000	€ 1.600.000
<b>Subsidies</b>	€ 21.500.000	€ 21.900.000	€ 22.300.000	€ 22.700.000
<b>Samenwerkingsprojecten</b>	€ 1.100.000	€ 1.200.000	€ 1.200.000	€ 1.200.000
Totale investeringen eigen areaal	€ 18.500.000 <sup>22</sup>	€ 18.800.000	€ 19.100.000	€ 19.400.000
<b>Verhoging kapitaallasten</b>				€ 365.000 <sup>23</sup>
<b>Totaal begroting Inclusief kapitaallasten</b>	<b>€ 23.900.000</b>	<b>€ 24.600.000</b>	<b>€ 25.100.000</b>	<b>€ 25.865.000</b>

<sup>20</sup> Bij het inventariseren van de benodigde inzet van de provincie is uitgegaan van eenzelfde verdeelsleutel tussen Rijk, provincie en gemeenten als in het verleden is toegepast bij de uitvoering van fietsprojecten. Gemiddeld 30% cofinanciering van het Rijk (ex. btw) en een 70/30-verdeling van de resterende kosten tussen provincie en gemeenten.

<sup>21</sup> Een deel van benodigde middelen voor de schaalprong vertalen zich naar investeringen in provinciaal areaal. Indien er door PS wordt besloten tot de uitvoering van deze projecten, dan is de verwachting dat de eerste projecten vanaf 2026 opgeleverd kunnen worden. Eén jaar na oplevering van projecten op eigen areaal gaan de corresponderende kapitaallasten drukken op de begroting. Hierdoor is er in de inschatting mee rekening gehouden dat er vanaf 2027 kapitaallasten gaan drukken op het kapitaallastbudget 'Stelpost Vernieuwings- en uitbreidings-investeringen iMPI'.

<sup>22</sup> Eerste fietsprojecten uit de Actieagenda kunnen promoveren naar planfase. Middelen dienen dan gereserveerd te worden in het kapitaallastbudget 'Stelpost Vernieuwings- en uitbreidingsinvesteringen iMPI'.

<sup>23</sup> De kapitaallasten zijn berekend door de investering te verdelen over 50 jaar en corresponderen met de waarde van de projecten die zijn gestart in de studiefase in 2023. De hoogte van de kapitaallasten kan variëren afhankelijk van de daadwerkelijk opgeleverde projecten in voorafgaande jaren.

In het RTF is ook inzichtelijk gemaakt wat de schaa sprong voor de fiets ons oplevert aan nieuwe en opgewaardeerde (door)fietsroutes, ervan uitgaande dat alle partijen hun deel oppakken. Deze inschatting voor Noord-Holland is weergegeven in tabel 4, uitgesplitst naar de zichtjaren van het RTF (2027 en 2040).

**Tabel 4. Inschatting resultaat Schaa sprong Fiets: kilometers nieuwe en opgewaardeerde fietsroutes**

Regio	Nieuwe fietsroutes		Opwaarderen fietsroutes	
	Tot 2027	Tot 2040	Tot 2027	Tot 2040
<b>Gooi en Vechtstreek</b>	98 km	28 km	229 km	37 km
<b>Zuid-Kennemerland &amp; IJmond</b>	20 km	23 km	193 km	118 km
<b>Noord-Holland Noord</b> (Kop van NH, Westfriesland en regio Alkmaar)	49 km	86 km	205 km	564 km
<b>Vervoerregio Amsterdam</b> <sup>24</sup>	96 km	136 km	486 km	219 km



<sup>24</sup> Binnen de Vervoerregio Amsterdam zijn wij alleen betrokken bij projecten op provinciaal areaal.

# KWALITEITSEISEN REGIONAAL FIETSNETWERK

## BIJLAGE

In deze bijlage worden de kwaliteitseisen die we stellen aan de Noord-Hollandse fietsvoorzieningen binnen het Regionaal Fietsnetwerk nader beschreven. In 2018 heeft de provincie Noord-Holland het Regionaal Fietsnetwerk vastgesteld. Dit netwerk, dat in samenwerking met de Fietsersbond is ontwikkeld, bestaat uit *fietsroutes* – niet slechts de *fietspaden*, en is een verbindend, samenhangend en fijnmazig hoofdfietsnetwerk door heel Noord-Holland. Onderdeel daarvan zijn doorfietsroutes, maar ook vrije en solitaire fietspaden, routes door verblijfsgebieden – 30 km-zones en langs 60 km/uur-wegen.

Het Regionaal Fietsnetwerk is bovendien een veilig, comfortabel netwerk dat belangrijke bestemmingen via directe routes verbindt, met zo min mogelijk belemmering of oponthoud. En dat netwerk stopt dus niet bij gemeentegrenzen maar ook niet bij de provinciegrenzen. Daarom is ook een goede actieve afstemming met aangrenzende provincies een noodzaak. Op de volgende pagina is het Regionaal Fietsnetwerk te zien. Het Regionaal Fietsnetwerk heeft met de komst van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets een nadere uitsplitsing gekregen in de volgende routestructuren:

- doorfietsroutes
- verbindingsroutes
- stadsroutes
- recreatieve routes

### DOORFIETSRUTES

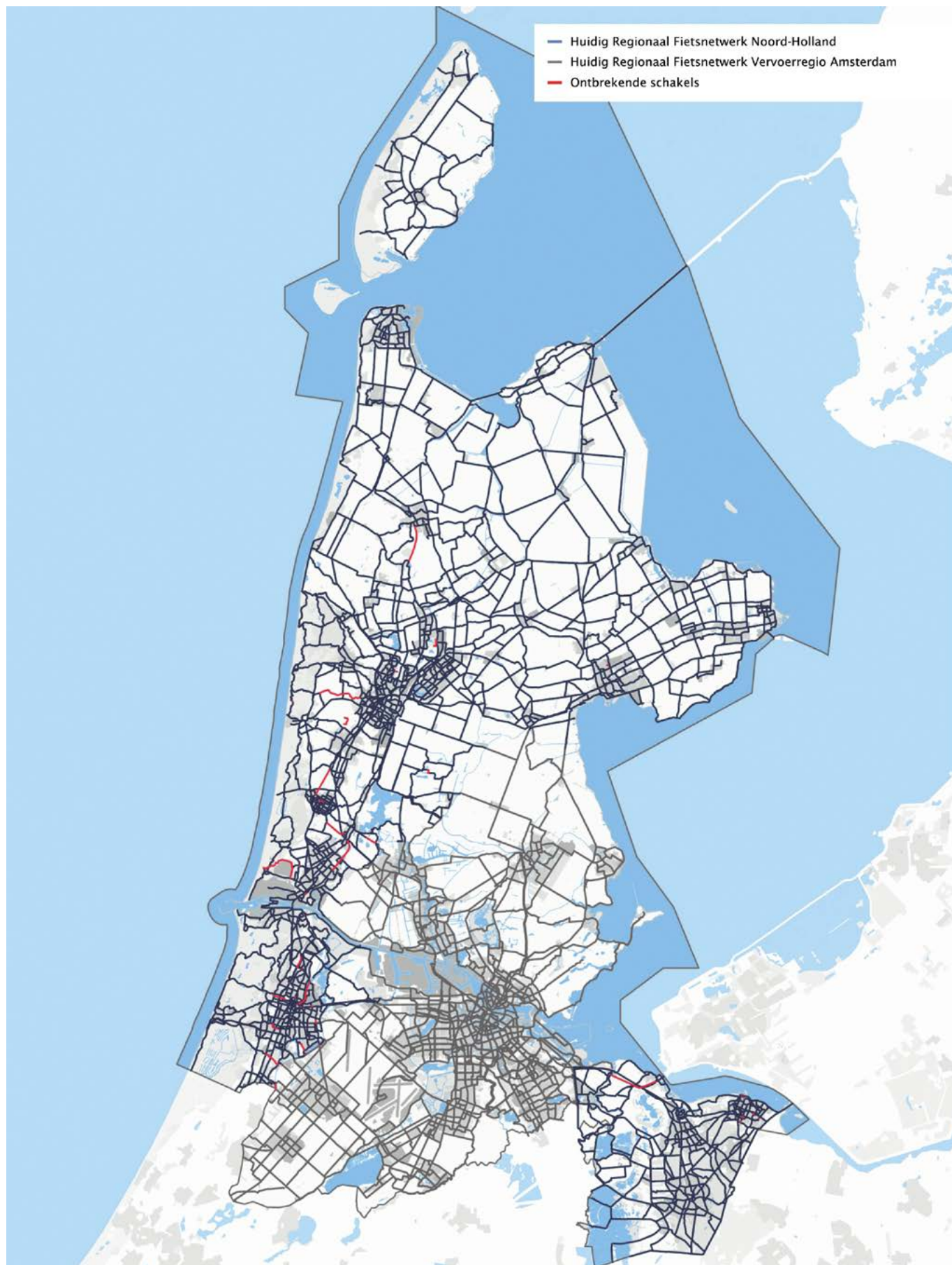
Een deel van het Regionaal Fietsnetwerk bestaat uit zogeheten doorfietsroutes. Omdat het netwerk van doorfietsroutes zich richt op fietsafstanden van meer dan 7,5 km is het belangrijk dat de routes aantrekkelijk zijn. Een aantrekkelijke doorfietsroute is niet alleen snel, maar ook een route die afwisseling en zo min mogelijk hinder biedt voor de fietser. Dat betekent dat de routes bij voorkeur ontvlochten zijn van het autonetwerk: dat minimaliseert de conflicten met en de hinder van het autoverkeer. Op plekken waar de route een weg van ondergeschikt belang kruist, is voorrang voor de fietsroute de voorkeursoptie en onderdeel van de ontwerpogave. Bij verkeerssituaties waar de verkeersveiligheid in het geding komt houden we niet vast aan het voorrangsprincipe. Markering en bewegwijzering van hoge kwaliteit draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de route.

Wat betreft de kwaliteitseisen voor de doorfietsroutes sluiten we aan bij de aanbevelingen van het CROW en de in MRA-verband afgesproken kwaliteitseisen (Metropolitane fietsroutes, Metropoolregio Amsterdam, 2018). Bovendien kiezen we een breedte die past bij de (te verwachten) hoeveelheid fietsers. Deze ontwerpprincipes bieden voldoende vrijheid om tot passende implementatie te kunnen komen in alle omstandigheden. De maten voor routes binnen en buiten de bebouwde kom zijn opgenomen in tabel I.

**Tabel I: Minimum- en streefbreedtes doorfietsroutes**

	Binnen de bebouwde kom		Buiten de bebouwde kom	
	Streefbreedte (uitgangspunt)	Minimumbreedte	Streefbreedte (uitgangspunt)	Minimumbreedte
<b>(brom)fietspad in twee richtingen</b>	≥ 4,00 m	3,00 m	≥ 4,00 m	3,00 m
<b>(brom)fietspad in één richting</b>	≥ 2,50 m	2,00 m	≥ 2,50 m	2,00 m
<b>Fietsstraat smal</b>	≥ 4,50 m		≥ 4,50 m	
<b>Fietsstraat breed</b>	5,50 tot 6,50 m		5,50 tot 6,50 m	

**Figuur I: het Regionaal Fietsnetwerk**



## OVERIGE REGIONALE FIETSRUTES

Het is van belang dat de fietsinfrastructuur binnen het Regionaal Fietsnetwerk past bij de eisen die gebruikers van alle leeftijden, fysieke vaardigheden en typen fietsen. Twee doelgroepen vergen in het ontwerp de aandacht: kinderen en ouderen. Kinderen moeten vanaf ongeveer 8 jaar het fietsnetwerk zelfstandig kunnen gebruiken. Niet alleen een verkeersveilige maar ook een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing vragen om (innovatieve) maatregelen in het ontwerp. Daarnaast is er een steeds diversere mix van fietstypen te vinden op onze wegen en fietspaden. Bakfietsen, driewielers, vrachtfietsen, gewone en sportieve e-fietsen, racefietsen, ligfietsen, mountainbikes velomobiels en speed-pedelecs. Al deze typen fietsen stellen specifieke eisen aan het ontwerp van de weg. Bredere, langere en snellere (of juist langzamere) voertuigen op het fietspad betekenen bijvoorbeeld dat er in het ontwerp ruimere bochten moeten worden gehanteerd dan voorheen en dat bij kruisingen meer aandacht moet gaan naar de zichtbaarheid van de fietser. Nieuwe technieken maken ook dat fietsers steeds beter gedetecteerd worden bij het naderen van verkeerslichten.

De verantwoordelijkheid voor het optimaal detecteren van weggebruikers bij verkeerslichten ligt bij de wegbeheerder en niet bij de gebruiker. Ook verkeersdeelnemers op conventionele voertuigen (niet voorzien van nieuwe technieken) moeten veilig gebruik kunnen blijven maken van de weg. De toegankelijkheid van het wegennet mag niet afhangen van de aanwezigheid van slimme techniek in het voertuig of in het bezit van de weggebruiker.

Alle fietsinfrastructuur in beheer bij de provincie Noord-Holland is onderdeel van het Regionaal Fietsnetwerk. Het is nodig dat bij onze eigen projecten de fiets als volwaardig vervoermiddel wordt behandeld. We werken er aan onze eigen infrastructuur te laten voldoen aan de in landelijk verband (CROW) afgesproken inrichtingsstandaarden, ook als het gaat om de voorrangregels bij rotondes binnen de bebouwde kom. Projecten van derden die door de provincie gesubsidieerd worden voldoen minimaal aan de ontwerpprincipes van het CROW. Bij het plannen van omleidingen en het maken van tijdelijke voorzieningen wordt de fietser even serieus genomen als de automobilist en de voetganger.

Er hoeft niet per sé langs elke provinciale weg een fietspad te liggen. In de eerste plaats is dat natuurlijk afhankelijk van de behoefte van fietsers aan een route langs de provinciale weg. Daarnaast stelt de verkeersveiligheid op de weg eisen aan de aanwezigheid van een veilige plek voor de fietser. In elk geval is er volgens de landelijke standaard Duurzaam Veilig een vrijliggend fietspad of parallelweg nodig als de snelheidslimiet 80 km/uur of hoger is en er woningen direct aan de weg liggen. Als de snelheidslimiet 60 km/uur of lager is, en er minder dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal passeren is een fietspad niet noodzakelijk.

De inrichtingsstandaarden voor (brom)fietspaden op overige routes binnen het Regionaal Fietsnetwerk (exclusief doorfietsroutes) staan tabel II. De minimumbreedte is gelijk aan de minimumbreedte zoals genoemd in de aanbevelingen van het CROW. Voor fietspaden die onderdeel zijn van doorfietsroutes gelden de 'strengere' eisen uit tabel I.

**Tabel II: Minimum- en streefbreedtes (brom)fietspaden binnen het Regionaal Fietsnetwerk**

	Aantal fietsers tijdens spitsuur	Streefbreedte	Minimumbreedte (CROW)
<b>(brom)fietspad in twee richtingen</b>	0 - 50	3,00 m	2,50 m
	50 - 150	3,00 m	2,50 m
	150 - 350	4,00 m	3,50 m
	> 350	5,00 m	4,50 m
<b>(brom)fietspad in één richting</b>	0 - 75	2,00 m	2,00 m
	75 - 375	3,00 m	2,50 m
	> 375	4,00 m	3,50 m

Rode verharding wordt toegepast op en voor kruisingen van fietspaden, bij in- en uitritten die regelmatig worden gebruikt en op fietspaden met veel in- en uitritten - zo wordt een lappendeken voorkomen. Op vrijliggende fietspaden zonder kruisingen mag de verharding zodoende zwart of grijs blijven. De meerwaarde van rood asfalt ligt immers voornamelijk in de signaal-functie ten opzichte van het overige verkeer. We vervangen bestaande tegelverharding bij groot onderhoud, of wanneer het fietspad als prioriteit wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute.



Fietsstroken worden alleen toegepast bij wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur of lager en moeten voldoende breed zijn (minimaal 1,70 meter breed, exclusief markering). Bij (parallel)wegen met voldoende fietsers gaat de voorkeur uit naar een inrichting als fietsstraat. Bij aanleggen van nieuwe en verbeteren van bestaande provinciale wegen is er specifiek aandacht voor de barrièrewerking van deze infrastructuur. Hierbij is de doelstelling dat een nieuwe of verbeterde weg geen extra barrières oplevert in het fietsnetwerk, en dat het fietsnetwerk waar mogelijk versterkt wordt binnen deze projecten. Waar gewerkt wordt aan nieuwe ongelijkvloerse oversteeklocaties voor de fiets wordt ook expliciet gekeken naar de mogelijkheden die te combineren met een faunapassage.

## **FIETSPARKEREN**

Uitgangspunt is en blijft dat gemeenten de regie en (financiële) verantwoordelijkheid houden voor fietsparkeren bij stations. Hier ligt een rol voor de provincie als coördinator en schakel tussen gemeenten en het Rijk. De provincie heeft een directe rol als stallingsvoorzieningen te vinden zijn op provinciaal areaal. Ook bij OV-knooppunten waar lijnbussen in opdracht van de provincie rijden, heeft de provincie ook een nadrukkelijke verantwoordelijkheid.

## **ZELFRIJDENDE VOERTUIGEN**

Er is specifiek aandacht voor innovaties op het gebied van autonoom rijden enerzijds en de communicatie van en tussen fietsers, infrastructuur en andere weggebruikers anderzijds. Zodoende kunnen fietsers zich ook in omgevingen waar autonome voertuigen rijden veilig en zonder nieuwe barrières blijven verplaatsen. Van belang is dat innovatie zelf nooit het doel op zich mag zijn: techniek mag niet leidend zijn voor de oplossing. De menselijke maat en behoeften van de fietser staan voorop. Verkeersveiligheid voor de fietser is van belang om de wenselijke groei in het fietsaandeel niet af te remmen. Kruisingen met autoverkeer zijn belangrijke risicolocaties voor fietsers. Door de ontwikkelingen rond autonome voertuigen kunnen fietsers profiteren van verbeterde (detectie)systemen in voertuigen, maar tot die tijd vragen kruispunten om extra aandacht.

## Colofon

### Teksten:

Kasper Janssen  
Jan-Albert de Leur  
Yannick Sonne

### Verantwoording fotografie:

Omslag & figuur 1: Studio GAP  
Pagina 3: Mathijs Wessing  
Pagina 7: Michiel Wijnbergh  
Pagina 8: DTV Consultants  
Pagina 10 & 18: Johannes Abeling  
Pagina 11: Ted Jansen  
Pagina 12 & 21: Bas Beentjes  
Pagina 13: Dirk-Jan van Dijk  
Pagina 16: Concrete Bouw Fotografie  
Pagina 17: Rogier Reker  
Pagina 19: Provincie Noord-Holland