

# Regionaal Toekomstbeeld Fiets

*NOORD-HOLLAND, FLEVOLAND EN VERVOERREGIO AMSTERDAM  
september 2021*





# colofon

Klant: Vervoerregio Amsterdam | Provincie Noord Holland | Provincie Flevoland  
Referentie: BH7727  
Status: Definitief  
Datum: september 2021  
Auteurs: Wilco Bos | Sjors van Duren | Lotte Rijsman | Funda Okat  
Vormgeving: Wendy Kok  
Fotoverantwoording: Foto's zijn eigendom van Royal HaskoningDHV



# Inhoud

Inleiding . . . . .	4
Vervoerregio Amsterdam. . . . .	8
Provincie Noord-Holland . . . . .	14
Gooi- en Vechtstreek . . . . .	15
Zuid Kennemerland en IJmond . . . . .	20
Noord-Holland Noord. . . . .	24
Provincie Flevoland . . . . .	28
Rijkswaterstaat als partner . . . . .	34
Fietsstimulering . . . . .	36
Vervolg . . . . .	43





# Inleiding

Voor u ligt het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De fiets is een gezond, duurzaam en goedkoop vervoermiddel en daarmee een belangrijke schakel in het mobiliteitsbeleid. Om dit vervoermiddel de aandacht te geven die het verdient, is het Regionaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld.

## Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Als uitvloeisel van de 'Tour de Force 2de Etappe Schaalsprong Fiets' spraken het Rijk en de veertien regio's in het najaar van 2020 in de landsdelige MIRT-overleggen af om in 2021 een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te gaan stellen. Het doel van het NTF is om de fiets steviger te positioneren als volwaardige modaliteit met structurele financiering vanuit het Rijk. Het NTF moet inzicht bieden in de fietsopgave tot 2040 en kwantificeert globaal de nationale ambitie voor een schaalsprong fiets. Het NTF biedt daarmee de basis voor structurele afspraken in o.a. het BO MIRT en het regeerakkoord. De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben voor de regio Noord-West (provincie Noord-Holland en Flevoland inclusief Metropoolregio Amsterdam/Vervoerregio Amsterdam) invulling gegeven aan deze opgave met een Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

## Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

Dit voorjaar hebben de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland, samen met de 53 inliggende gemeenten en met input van Schiphol, Rijkswaterstaat, de Fietsersbond en aangrenzende provincies gezamenlijk een eerste regionale contourenschets opgesteld, als onderdeel van de landelijke contourenschets: het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen. Dit eerste deelproduct wordt ook gebruikt om de coalitiepartijen bij de onderhandelingen van een nieuw regeerakkoord te informeren. De regionale contourenschets bevatte een inventarisatie van de opgaven en ambities van de regio en een concept fietsnetwerk met doorfietsroutes, stadsroutes en recreatieve routes. Het opstellen van het NTF op hoofdlijnen is landelijk gecoördineerd door het kernteam van Tour de Force.

Vervolgens is het werk in de regio voorgezet, waardoor de regionale input tijdig gereed is voor het eerstvolgende BO MIRT. Vanaf augustus is er weer een landelijke coördinator aangesteld om in beeld te brengen hoever de regio's zijn en welke input geleverd kan worden richting het BO MIRT van dit najaar. Ook wordt onderzocht hoe de fiets ingebed kan worden in de MIRT-systematiek voor de komende jaren. Dit moet uitmonden in een realistische routekaart naar het NTF en een advies over wat te bespreken op het BO MIRT.

## Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Vanuit de contourenschets is door alle landsdelen gewerkt aan een verdere regionale uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hierbij is de inventarisatie uit de eerste fase verder gedetailleerd en voorzien van kostenramingen en een afwegingskader. Ook zijn de kaartbeelden verder uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in voorliggend Regionaal Toekomstbeeld Fiets, wat uiteindelijk onderdeel zal worden van het NTF. Dit Regionaal Toekomstbeeld Fiets schetst de huidige stand van zaken van de ambities en opgaven in de regio. Deze stand van zaken blijft in ontwikkeling en is geen statisch geheel. Vanuit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets zal worden toegewerkt naar een uitvoeringsprogramma om het fietsnetwerk in de regio verder te verbeteren. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets bestaat uit verschillende onderdelen: het regionaal fietsnetwerk, de opgave fietsparkeren, het fietsstimuleringsprogramma en een illustrerende kaart.

## Afspraken BO MIRT 2020

- Het NTF wordt uiterlijk 1 september 2021 opgeleverd en geeft input voor BO MIRT, College- en coalitieonderhandelingen en het aanvragen van Europese gelden uit het Europees Herstelfonds
- Het NTF kwantificeert globaal de nationale ambitie voor de schaalsprong fiets en inventariseert hiervoor per regio de belangrijkste opgaven in het fietsnetwerk en de ontbrekende schakels en barrières.
- Fietsstimulering is randvoorwaardelijk om fietsinfrastructuur optimaal te benutten en is daarom integraal onderdeel van het NTF.

**1** Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017.





## Het regionaal fietsnetwerk

Het regionaal fietsnetwerk omvat niet alle fietspaden in de regio, maar geeft het netwerk weer op vier verschillende niveaus.

### 1 Doorfietsroutes

Doorfietsroutes verbinden de steden met de omliggende plaatsen en woongebieden met werklocaties, voorzieningen en scholen voor het voortgezet en hoger onderwijs. Het zijn verbindende hoogwaardige fietsroutes die kernen van tenminste 7.500 inwoners met elkaar verbinden met een fietsafstand van maximaal 15 kilometer. De routes lopen grotendeels buiten de bebouwde kom en kunnen doorlopen binnen de bebouwde kom naar de centra en andere bestemmingen. Onder deze routes vallen tevens de routes met een F-nummer. Aan doorfietsroutes worden hoge eisen gesteld met betrekking tot uitvoering en doorstroming (verminderen van het aantal stopmomenten). Als basis voor deze categorie zijn onder andere de MRA-Fietsroutes gebruikt die in 2018 in MRA-verband zijn vastgesteld, samen met het Ambitiebeeld Doorfietsroutes van de Provincie Noord-Holland (2018) en het Kernnet Fiets Flevoland (2021).

### 2 Verbindingsroutes

Verbindingsroutes hebben eenzelfde functie als doorfietsroutes en verbinden kernen van tenminste 2.000 inwoners met elkaar. Dit zijn routes die een regionale functie hebben op het gebied van woon-werk en woon-onderwijs verplaatsingen. Deze routes hoeven geen F-nummer te hebben. De eisen aan uitvoering en doorstroming zijn lager dan bij doorfietsroutes, maar er is wel veel aandacht voor verkeersveiligheid.

### 3 Stadsroutes

Stadsroutes zijn routes die de verschillende wijken in een kern met elkaar verbinden. Met deze routes worden de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom bediend, zoals OV-knooppunten, (grotere) winkelcentra, werklocaties, onderwijsvoorzieningen en sportlocaties. Stadsroutes liggen in principe binnen de bebouwde kom.

### 4 Recreatieve routes

Recreatieve routes ontsluiten toeristische en recreatieve bestemmingen in het buitengebied. Dit zijn bijvoorbeeld routes naar stranden, recreatiegebieden en natuurgebieden. Ook de iconische fietsroutes, waaronder de Langeafstand Fietsroutes (LF-routes) met bovenregionale uitstraling en de veelgebruikte routes in het buitengebied met grote recreatieve aantrekkingskracht vallen hieronder. Naast het gebruik door recreatieve fietsers, worden deze routes ook deels gebruikt voor het woon- werkverkeer op de fiets vanwege de aantrekkelijkheid en beleving.

Routes die niet onder te brengen zijn in één van deze vier categorieën zijn niet opgenomen in de kaart van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het onderliggend niveau van fietsen in de wijken met voornamelijk gemengd verkeer zonder speciale fietsvoorzieningen.

## De opgave fietsparkeren

Voor het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is de opgave op het gebied van fietsparkeren geïnventariseerd. Hierbij is zowel gekeken naar uitbreiding op bestaande locaties, als het realiseren van nieuwe locaties. Er zijn vijf type locaties onderscheiden: Treinstations, OV-knooppunten, Stadscentra, Mobiliteitshubs en Overige Bestemmingen. Voor elke locatie is bekeken of dit een ambitie is op korte termijn (zichtjaar 2027) of een lange termijn ambitie als onderdeel van een schaalessprong (zichtjaar 2040).

## Het fietsstimuleringsprogramma

Als ondersteuning van de infrastructurele opgave is ook gekeken naar de bestaande initiatieven en de kansen en mogelijkheden op het gebied van fietsstimulering. Hierin wordt ingegaan op de rolverdeling tussen Rijk, regio en het bedrijfsleven en worden tevens de mogelijkheden per doelgroep beschreven.

## Een illustrerende kaart

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets gaat vergezeld van een illustrerende kaart. In deze rapportage zijn daarvan uitsneden opgenomen. De kaartbeelden bevatten het gewenste netwerk van alle vier de netwerkniveaus. Tevens zijn vanuit de geïnventariseerde opgaven en ambities een deel van de locaties voor fietsparkeren en de geïdentificeerde barrières opgenomen.

- Doorfietsroute
- - Doorfietsroute (tracé onbekend)
- Verbindingsroute
- - - Verbindingsroute (tracé onbekend)
- Stadsroute
- - - Stadsroute (tracé onbekend)
- Recreatieve route
- - - Recreatieve route (tracé onbekend)
- Barrière
- Fietsparkeeropgave

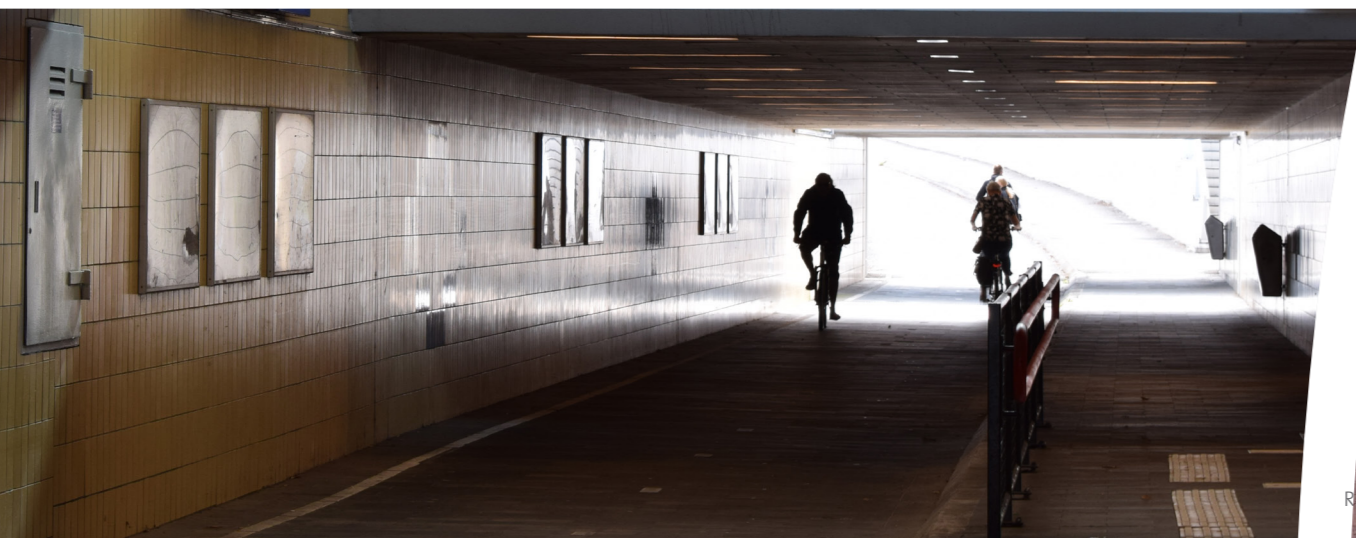




# Vervoerregio Amsterdam

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. Woon-, werk-, recreatie- en onderwijslocaties moeten met elkaar verbonden worden op een duurzame wijze met aandacht voor een leefbare omgeving. De fiets is een uitstekend alternatief voor de auto en spoor voor de trips tot 15 km en het aantal verplaatsingen is flink gegroeid en blijft groeien. Met het groeiende aantal elektrische fietsen 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 verbindingen over het Noordzeekanaal en 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. 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.



## Zaanstreek

Zaanstad groeit de komende jaren flink en steeds meer naar Amsterdam toe. Mede door de toename van het aantal elektrische fietsen wordt deze afstand steeds beter overbrugbaar. De dichtheid van de verstedelijking, zeker rondom de OV-knooppunten langs de Zaanlijn, neemt toe en dat biedt vele kansen voor de fiets. De verbondenheid met Amsterdam is groot, zeker wat betreft werkgelegenheid, waardoor de potentie van het vervangen van autoritten door de fiets en de combinatie van OV en fiets groot is. Belangrijke barrières zijn daarbij het Noordzeekanaal en het IJ.

## Amsterdam

Amsterdam groeit. Er worden de komende decennia tienduizenden woningen bijgebouwd. Denk daarbij aan locaties als IJburg, Amsterdam Noord, de Zuidas, Amsterdam Zuidoost en Havenstad. Alleen de laatstgenoemde zorgt al voor een toename in het aantal woningen vergelijkbaar met Gouda. Tegelijkertijd staat de stad voor de opgave om leefbaar, duurzaam inclusief en veilig te zijn. Om dit te bereiken wil de stad autoluw zijn, en de snelheden in een groot deel van de stad verlagen van 50 naar 30 km/h. De fiets is daarbij een zeer goed alternatief om niet alleen wijken binnen Amsterdam, maar ook de omliggende gemeenten veilig en snel te kunnen bereiken. De stad, inclusief nieuwe woningbouw- en transitielocaties, moet daarom vanaf het begin goed ontsloten worden. Grote investeringen in doorfietsroutes, stadsroutes en fietsparkerplaatsen zijn daarin essentieel.

### Geprioriteerde routes

- Corridor Amsterdam - Hoorn
- Binnenring Amsterdam
- MRA-fietsroutes
- Hoofddorp - Aalsmeer - Uithoorn
- Amsterdam Purmerend
- Amsterdam Zuidoost - Zuidas
- Schiphol - Zuidas
- Haarlem - Amsterdam
- Verbindingen over het IJ
- IJmeerverbinding, voor OV en voor fiets
- De verbindingen rondom Havenstad

## Waterland

Ook in de regio Waterland wordt ruimte gezocht voor verdere verstedelijking (in Purmerend en Edam/Volendam) en is de verbondenheid met Zaanstad en Amsterdam groot. De kernen binnen Waterland liggen binnen fietsafstand van elkaar. Met de elektrische fiets zijn ook werkgelegenheid en voorzieningen in Amsterdam, Zaanstad en Hoorn bereikbaar. Goede regionale doorfietsroutes hebben daarom in dit gebied de potentie om een deel van het groter aandeel aan fietsritten te kunnen opvangen.

## Amstelland Meerlanden

Amstelland Meerlanden kenmerkt zich door enkele grote kernen met een sterke woon-werk relatie met zowel Amsterdam als Schiphol. De potentie in dit gebied is groot. Op Schiphol zijn 40.000 arbeidsplaatsen en gemiddeld komt 3% van de werknemers met de fiets. Ook in deze regio wordt flink verdicht. Bijvoorbeeld in de gemeente Haarlemmermeer waar vele woningbouwlocaties gepland staan. In de regio zijn ook enkele barrières te beslechten, denk daarbij aan de Ringvaart, Schiphol, en diverse rijks- of provinciale wegen. Investerings zijn nodig in de verbinding vanuit diverse kernen met Amsterdam-West, Zuidas en Schiphol.

### Bestaande plannen

De ambitie en opgave komt voort uit een reeks van bestaande plannen en visies uit de regio, waaronder:

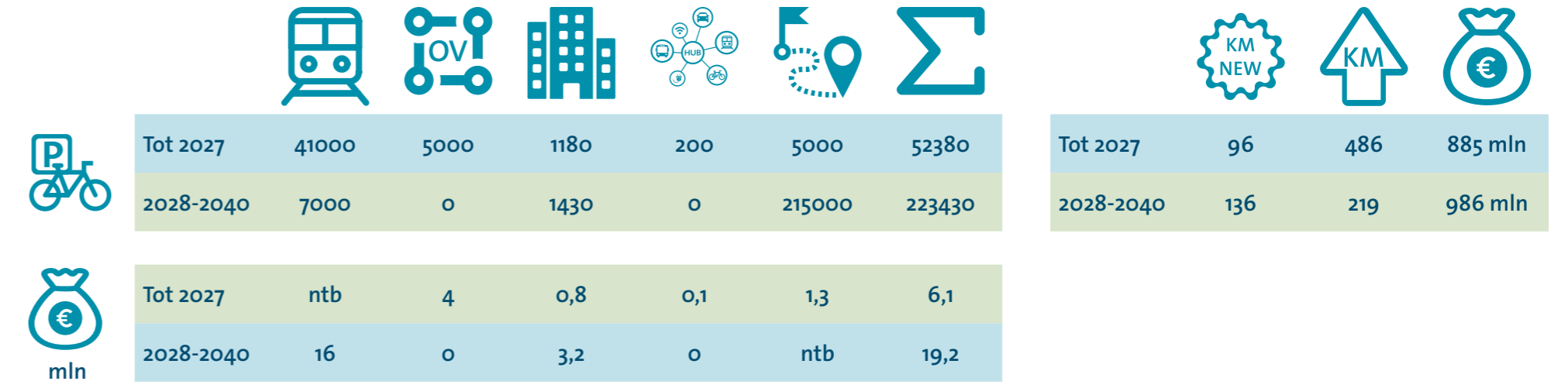
- Netwerkstrategie Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid
- Mobiliteitsvisie Amstelveen
- Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040
- Mobiliteitsplannen Amsterdam





# Vervoerregio Amsterdam

## In Cijfers

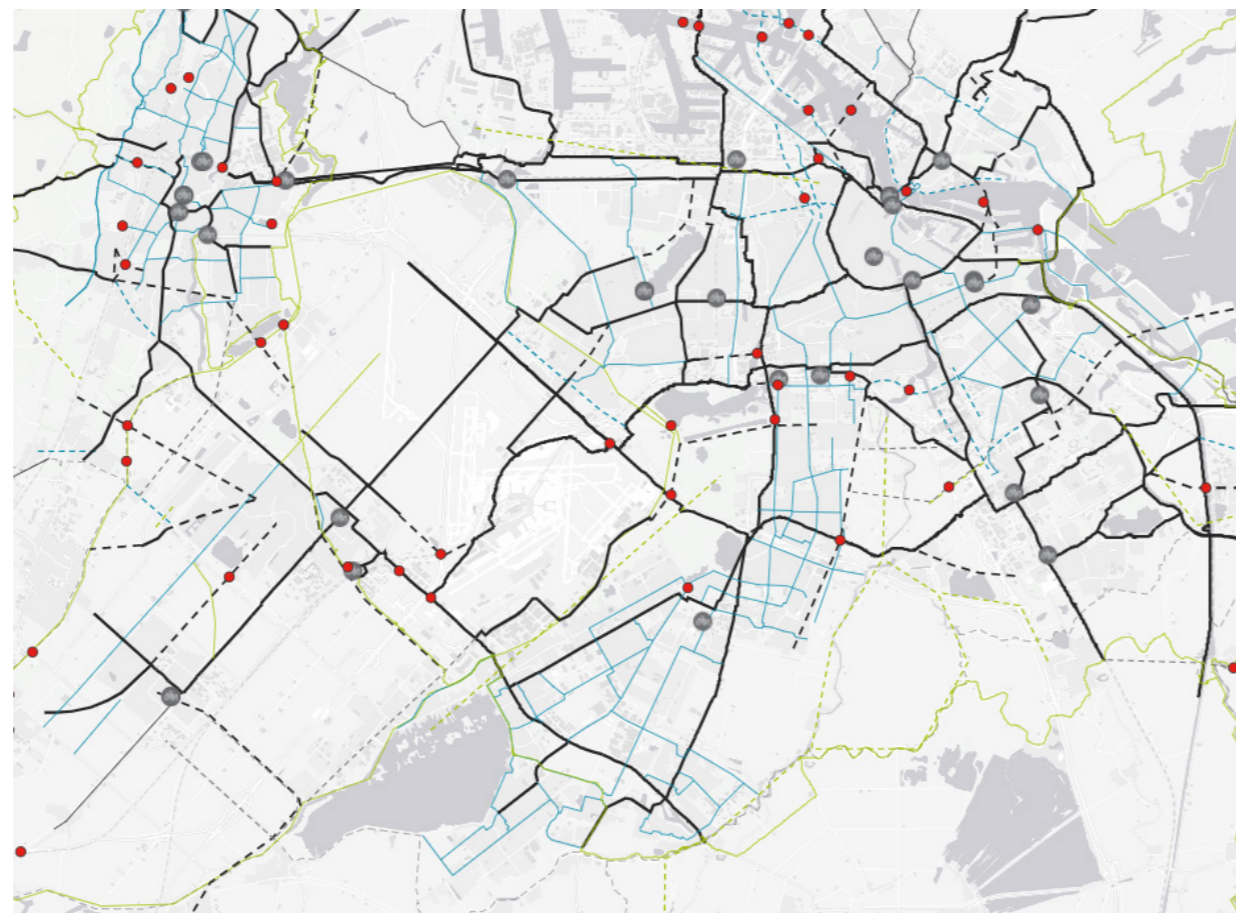
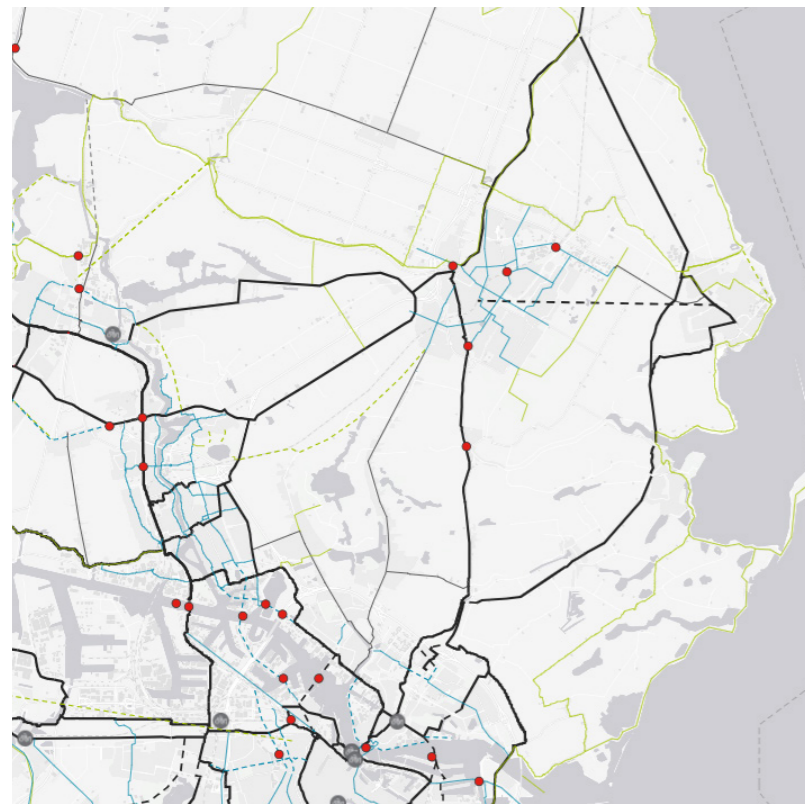


- Aantal nieuwe fietsparkeerplaatsen
- Investeringskosten
- Treinstations
- OV-knooppunten
- Stadscentra
- Mobiliteitshubs
- Overig
- Totaal
- Nieuwe routes
- Opwaarderen bestaande routes
- Kosten



# Vervoerregio Amsterdam

In Beeld





# Provincie Noord-Holland

Noord-Holland is een diverse provincie: waterrijke gebieden en winderige polders worden afgewisseld met aantrekkelijke natuur en de uitgestrekte Noordzeekust. Daarnaast is het zuiden van de provincie zeer verstedelijkt, met aantrekkelijke historische stadscentra en 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 is 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 er zodoende meer politieke gevoeligheden 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 de 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. In deze regio wordt daarom ook ingezet op een verbetering van de stedelijke fietsroutes door de hele regio. Ook de fietsparkeeropgave concentreert zich rondom de belangrijke stedelijke knooppunten en OV voorzieningen.

# Gooi en Vechtstreek

De ambitie en opgave van de regio Gooi en Vechtstreek is al door de regio zelf onderzocht in samenwerking met Provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam. Dit heeft geleid tot de 'Rapportage realisatie Hoogwaardig Fietsnetwerk Regio Gooi en Vechtstreek'. Het voorkeursnetwerk hieruit geeft de gewenste prioritering aan. Naast investeringen in recreatieve- en stadroutes en

fietsparkeren bij OV-knooppunten, gaat de regio de komende jaren aan de slag met een aantal prioritaire doorfietsroutes. In het Toekomstbeeld Fiets wordt dezelfde prioriteit verwacht. Het gaat dan om de volgende doorfietsroutes:









Geprioriteerde routes	Overwegingen
Amsterdam – Almere	Hoge prioriteit vanuit afspraken in MRA-verband (Metropolitane fietsroute)
Amsterdam – Hilversum	Hoge prioriteit vanuit afspraken in MRA-verband (Metropolitane fietsroute)
Huizen – Naarden/ Bussum	Belangrijke verbinding voor het regionale netwerk. Uitwerking van exacte tracé sterk afhankelijk van draagvlak bij bestuur, raad en omwonenden. Op grondgebied Huizen veel raakvlakken met verbinding Huizen-Hilversum, waardoor koppelkansen aanwezig (tracés, proces, communicatie)
Huizen – Hilversum	Belangrijke verbinding voor het regionale netwerk. Uitwerking van exacte tracé sterk afhankelijk van draagvlak bij bestuur, raad en omwonenden..Op grondgebied Huizen veel raakvlakken met verbinding Huizen-Naarden/Bussum, waardoor koppelkansen aanwezig (tracés, proces, communicatie)




Verbeteren routes Hilversum – Wijdmeren inclusief verbinding naar Media Park	Hier valt veel winst (vooral t.a.v. verkeersveiligheid) te behalen. Op grondgebied Wijdmeren voornamelijk oplossen knelpunten (waarvan een groot aantal op provinciaal areaal), op grondgebied Hilversum grotere aanpassingen gewenst (aanpassingen rotondes, fietsstraten etc.). Routes genieten prioriteit van zowel Hilversum als Wijdmeren
Overige routes	Overwegingen
A1-route tussen Bussum, via Crailo naar Laren (aansluiting A1)	Belangrijkste knelpunt is ondertunneling van de A1 ter hoogte van knooppunt Crailo.
Hilversum – Baarn: Verbinding met ziekenhuis.	Studiefase wordt opgepakt door Provincie Utrecht en Hilversum, middelen voor de uitvoering zijn nog niet geregeld.
Aanvullend: Hilversum – Utrecht	Provincie Utrecht start momenteel, samen met Hilversum, De Bilt en Provincie Noord-Holland een onderzoek naar het gewenste tracé van deze doorfietsroute.



# Gooi en Vechtstreek

## In Cijfers

						
 Tot 2027	9500	360	130	100	0	10090
2028-2040	1000	0	250	150	0	1400
 Tot 2027	8,3	1,2	0,1	0,5	0	10,1
2028-2040	0,5	0	1,5	0,2	0	2,2

			
Tot 2027	98	229	203 mln
2028-2040	28	37	42 mln

-  Aantal nieuwe fietsparkeerplaatsen
-  Investeringskosten
-  Treinstations
-  OV-knooppunten
-  Stadscentra
-  Mobiliteitshubs
-  Overig
-  Totaal
-  Nieuwe routes
-  Opwaarderen bestaande routes
-  Kosten

# Gooi en Vechtstreek

## In Beeld







# Gooi en Vechtstreek

## In woorden

### Bestaande plannen

De ambitie en opgave komt voort uit een reeks van bestaande plannen en visies uit de regio, waaronder:

- Hoogwaardig Fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek
- Mobiliteitsplan Gooise Meren, Veilig op Weg.
- Kustvisie Gooise Meren.

Het netwerk van de regio Gooi en Vechtstreek is sterk verbonden met de omliggende regio's en provincies. Het is van belang dat de routes goed aansluiten richting Flevoland, Utrecht en de rest van Noord-Holland. De kernen in de regio zijn verbonden met een solide netwerk van doorfietsroutes. Elke grote kern heeft daarnaast een fijnmaziger netwerk van stadsroutes, die de belangrijke wijken en voorzieningen met elkaar verbinden. Het plangebied in het westen van de regio zorgt tevens voor een uitgebreid netwerk van recreatieve routes. In het proces naar het Regionaal Toekomstbeeld Fiets wordt de kaart nog verder verfijnd.



# Zuid-Kennemerland en IJmond

De regio Zuid-Kennemerland en IJmond kenmerkt zich door de combinatie van economie, waardevolle landschappen en een aantrekkelijk woon- en verblijfsmilieu. Het borgen van de bereikbaarheid van woningen, economische toplocaties en landschappen in de polycentrische verstedelijkingstructuur is een belangrijk doel in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Tegelijkertijd wordt het steeds drukker in de regio. Als we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid willen bewaren, heeft de regio belang bij een veilige, slimme en duurzame organisatie van mobiliteit. De fiets speelt hier een centrale rol in.

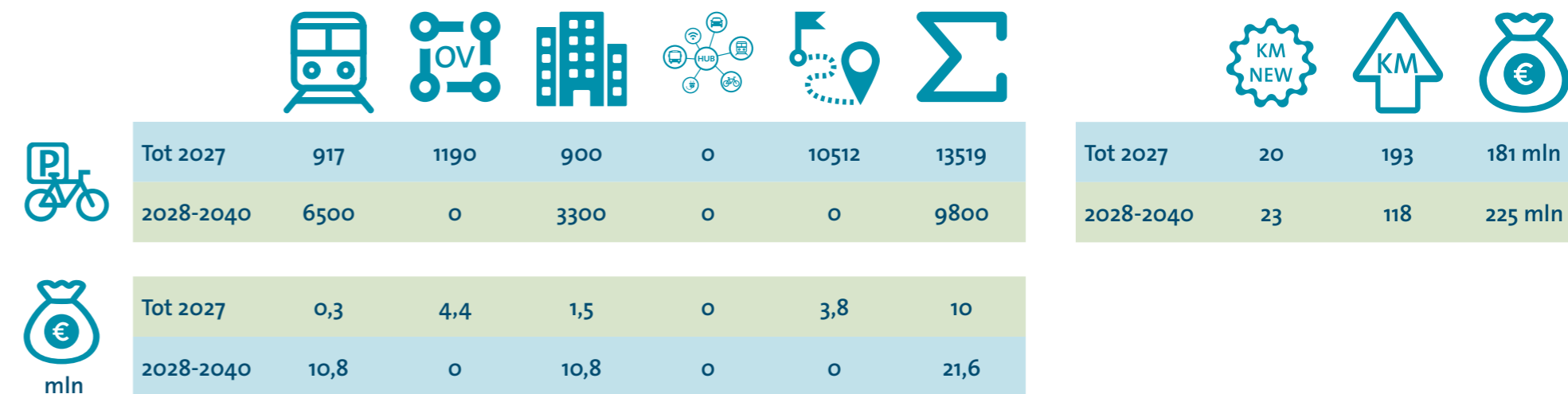
De ligging van de regio Zuid-Kennemerland en IJmond, tussen de kust, in het Noordzeekanaalgebied en nabij Amsterdam en Schiphol maakt dat de regio sterk beïnvloed wordt door bovenlokale invloeden. Voor de fiets liggen in dit verstedelijkte gebied te midden van prachtige landschappen grote kansen om ook in de bereikbaarheid van de regio een nog belangrijkere rol te gaan spelen.

De belangrijkste randvoorwaarden voor een schaa sprong voor de fiets zijn:

- Frequente en betrouwbare verbindingen over het Noordzeekanaal, vooral bij Velsen.
- Het verder realiseren van doorfietsroutenetwerk binnen de regio en richting Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp.
- Aandacht voor de verbindingen naar Zuid-Holland en de regio Alkmaar
- Stedelijke schaa sprong op de fietsnetwerken van Haarlem, Heemstede en de IJmond
- Het ontwikkelen van recreatieve fietsnetwerken met de juiste balans tussen groeiende recreatiebehoefte en het natuurbeheer, vooral in het duingebied.
- Investeringskosten in fietsparkeren:
  - Bij OV-knooppunten
  - In de binnenstad van Haarlem
  - Langs de kust

# Zuid-Kennemerland en IJmond

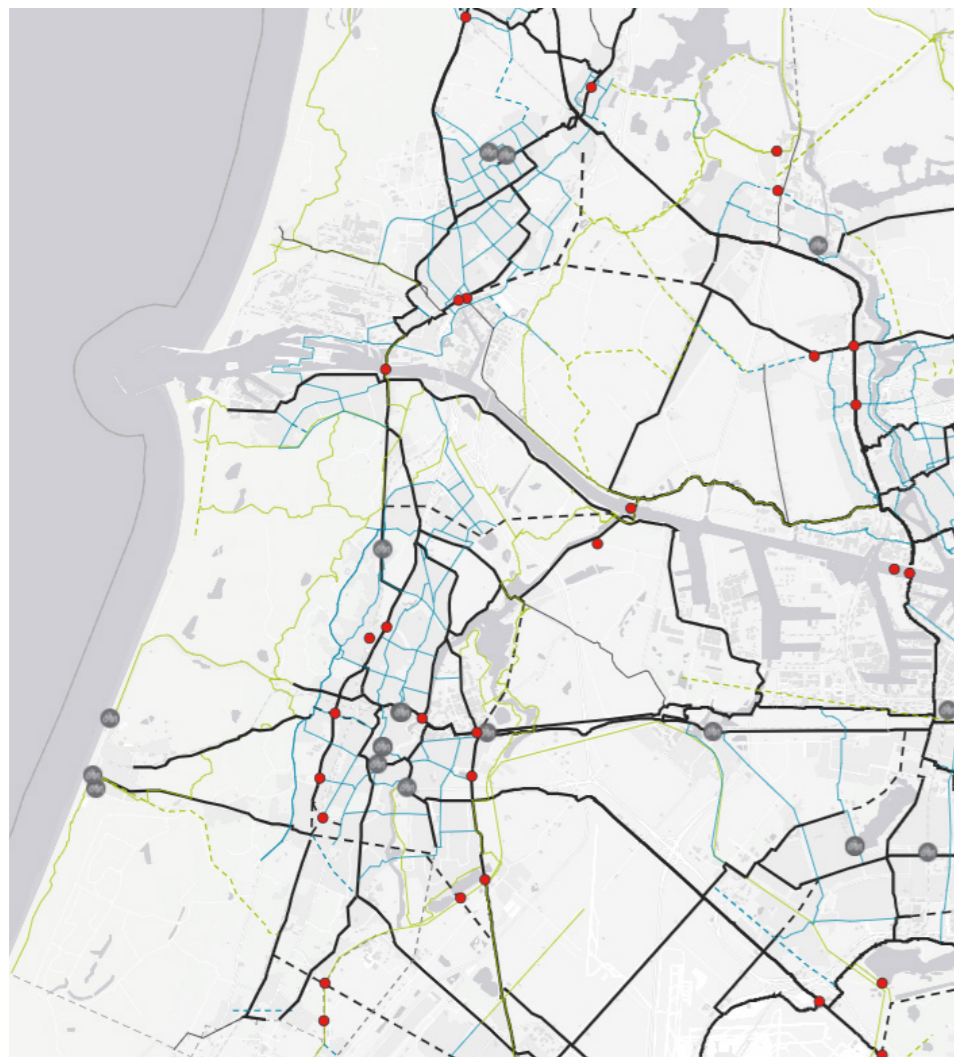
## In Cijfers





# Zuid-kennemerland en IJmond

## In Beeld



# Zuid-kennemerland en IJmond

## In Woorden

### Bestaande plannen

De ambitie en opgave komt voort uit een reeks van bestaande plannen en visies uit de regio, waaronder:

- Structuurvisie Openbare Ruimte 2040, gemeente Haarlem
- Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017
- Regionale Mobiliteitsvisie IJmond
- Mobiliteitsbeleid Gemeente Haarlem (concept 2021)
- Regionale Samenwerkingsagenda (RSA) Zuid-Kennemerland en Provincie Noord-Holland 2021-2023
- Mobiliteitsagenda Velsen

De regio Zuid Kennemerland en IJmond is een zeer diverse regio met een lange kustlijn en een hoge verstedelijkingsgraad.

Het Noordzeekanaal vormt een natuurlijke barrière, ook voor de fiets.

De kernen in de regio zijn met een solide netwerk van doorfietsroutes met elkaar verbonden, aangevuld met een fijnmaziger netwerk van stadsroutes.

Door de veelheid aan recreatieve bestemmingen en de uitgebreide kustlijn kent de regio ook een uitgebreid netwerk van recreatieve routes.





# Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord kenmerkt zich door aantrekkelijke middelgrote steden, waarin veel voorzieningen op fietsafstand te bereiken zijn en verbeteringen in het netwerk de rol van de fiets groter kan worden. In de regio Alkmaar en in de Noordkop wordt parallel aan de ontwikkeling van dit regionale toekomstbeeld gewerkt aan het vaststellen en prioriteren van een netwerk van doorfietsroutes.

De regio Alkmaar en de stad Hoorn worden steeds meer onderdeel van het Daily Urban System van de metropoolregio Amsterdam, wat grote kansen biedt voor de combinatie fiets en openbaar vervoer, mits er vanzelfsprekend aandacht is voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen.

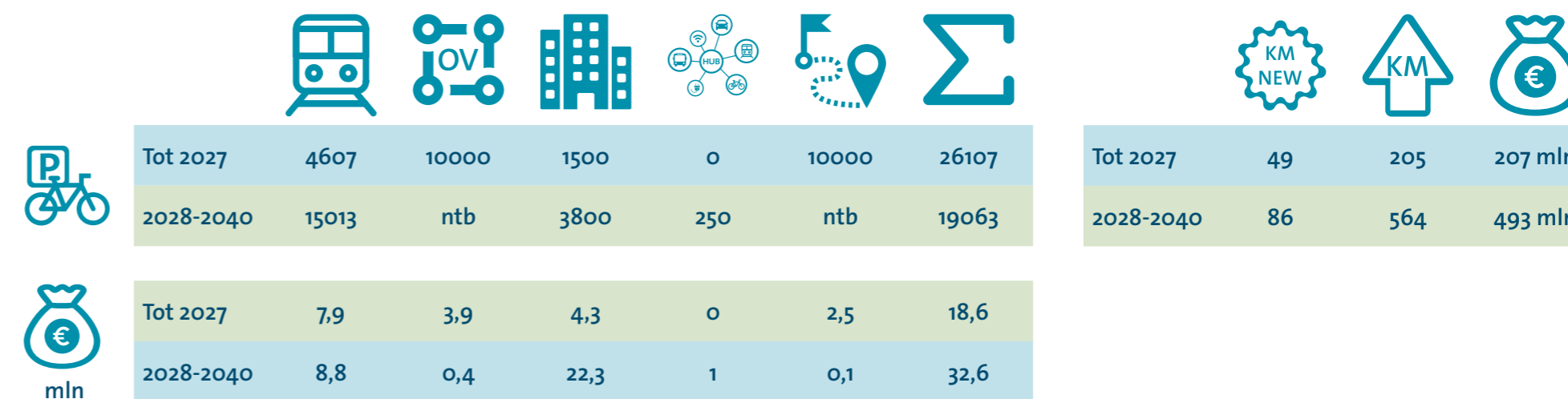
In het meer landelijke gebied van West-Friesland en de Noordkop staat de bereikbaarheid van kernen en de voorzieningen onder druk en fietsen scholieren grote afstanden naar school. Texel en de duinen en de IJsselmeerkust zijn een magneet voor de recreatieve fietser.

De belangrijkste randvoorwaarden voor een schaa sprong voor de fiets zijn:

- Het benutten van kansen voor doorfietsroutes, met aandacht voor de verbindingen naar Zaanstreek-Waterland en de IJmond.
- Aandacht voor de (verkeersveiligheid van) schoolroutes naar de belangrijkste onderwijsconcentraties in de grotere steden en in Castricum, Schagen en Wieringerwerf
- Opwaarderen van de stedelijke fietsnetwerken van Den Helder, Hoorn, Alkmaar en Heerhugowaard
- Het ontwikkelen van recreatieve fietsnetwerken met de juiste balans tussen groeiende recreatiebehoefte en het natuurbeheer, vooral op Texel en in het duingebied.
- Investeringskosten in fietsparkeren:
  - Bij OV-knooppunten
  - In de binnensteden
  - Langs de kust

# Noord-Holland Noord

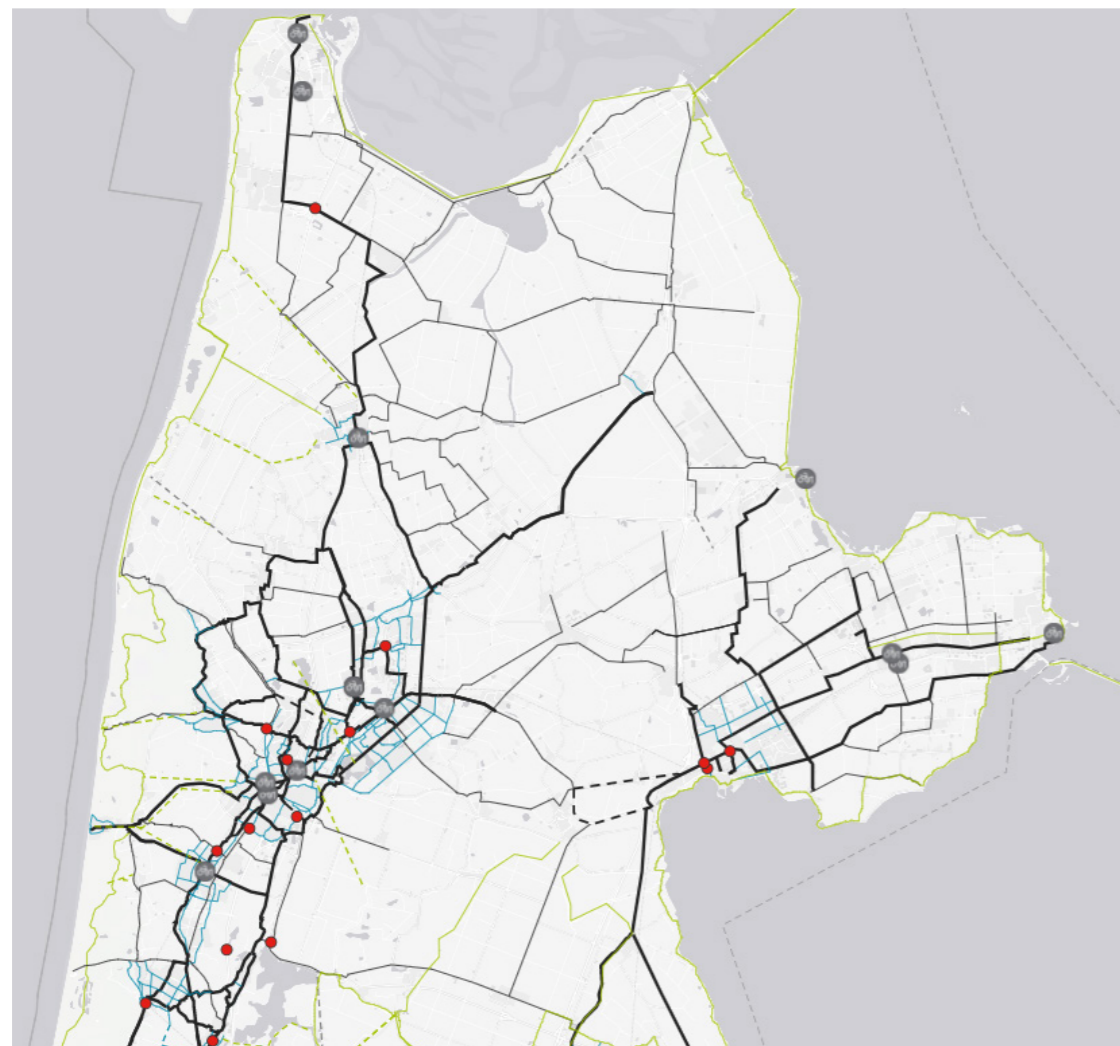
## In Cijfers





# Noord-Holland Noord

## In Beeld



# Noord-Holland Noord

## In Woorden

Het netwerk van Texel is fijnmaziger dan op de kaart weergegeven. De hoofdstructuur bestaat uit een doorfietsroute van de veerhaven, via Den Burg naar De Koog. Ook de kernen Oudeschild en Oosterend zijn met deze route verbonden. Recreatieve routes brengen fietsers verder naar hun bestemming.

In de rest van Noord-Holland Noord zijn de kernen met doorfietsroutes met elkaar verbonden. Voor de kleinere kernen zijn de verbindingen met de grotere kernen

vooral van belang voor scholieren. Elke grotere kern heeft ook zijn eigen meer fijnmazige netwerk van stadsroutes, waarmee de verschillende wijken met elkaar verbonden zijn.

Vanuit verschillende kernen gaan er recreatieve verbindingen naar de kust. Het fietspad langs de Noordzee kust wordt ook als geheel gezien als recreatieve route.





# Provincie Flevoland

**De provincie Flevoland wil samen met de gemeenten ervoor zorgen dat er meer wordt gefietst. Door de bereikbaarheid van bestemmingen voor fietsers te verbeteren hoopt ze dit te bereiken en wordt de fiets voor ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen een alternatief voor auto, bromfiets of busvervoer. Deze opgave wordt in de komende jaren nog belangrijker door een schaa sprong met 100.000+ nieuwe woningen in Flevoland in 2040. Hiermee neemt de druk op het mobiliteitsstelsel in Flevoland verder toe. De fiets kan een bijdrage leveren aan het in stand houden van een goede bereikbaarheid van de provincie Flevoland,**

Voor de uitwerking van deze ambitie Fiets heeft de provincie in het programma Mobiliteit en Ruimte een bedrag van 44 miljoen 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 locaties, land-art kunstwerken en de belangrijkste toeristische attracties.

Uit cijfers van het CBS blijkt dat het gebruik van de fiets in de provincie Flevoland relatief laag is. De steden Lelystad en Almere blijven achter wat betreft het gemiddelde 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 met name in op snelle, comfortabele, aantrekkelijke en veilige regionale fietsverbindingen. De provincie doet dit door de aanleg van de Metropolitane snelfietsroute Almere-Lelystad als onderdeel van de snelfietsroute Amsterdam-Almere-Lelystad-Lelystad Airport.

In de toekomst leveren hoogwaardige "doorfietsroutes" een belangrijke bijdrage in het vergroten van aantrekkelijkheid en directheid van fietsverbindingen tussen belangrijke woonkernen en met omliggende provincies. Denk hierbij aan de routes van Almere en Zeewolde naar Huizen en Utrecht, de route van Lelystad naar Dronten en Kampen en de route Urk-Emmeloord-Marknesse.

Daarnaast is opwaardering van de belangrijkste regionale recreatieve fietsroutes noodzakelijk. Het gaat dan om de recreatieve ontsluiting van belangrijke locaties zoals het Nationaal Park Nieuwland dat volop in ontwikkeling is. Deze routes hebben een belangrijke recreatieve verbindende functie tussen natuur en woonkernen voor de gehele provincie. Veel van deze recreatieve routes zijn iconisch en bieden daarnaast qua beleving een aantrekkelijk alternatief voor regionale utilitaire fietsroutes. De routes: Nulderdijk, Zwartemeerdijk, Oostvaardersdijk, Markerwaarddijk, IJsselmeerdijk en Gooimeerdijk, Knardijk en Hoge Vaart.

Voor een goed functionerende en kwalitatief hoogwaardige mobiliteitsketen is het belangrijk dat de hoogwaardige fietsparkeercapaciteit bij knooppunten wordt vergroot. Het gaat hierbij concreet om de NS stations Almere, Lelystad en Dronten, en een aantal busstations en bushaltes.

## Concrete ambities

De provincie Flevoland heeft samen met de inliggende gemeenten de opgave en ambitie voor de komende periode geformuleerd. Voor deze rapportage lichten we er twee concrete ambities uit.

## Schaalsprong Amsterdam Bay Area

De ambitie is om in het gebied ABA een bijdrage te leveren aan het versterken van de concurrentiekracht van de MRA, door o.a. het verlichten van het woningtekort, het toevoegen van onderscheidende woonmilieus en extra banen in Almere (Pampus), de ontlasting van het bestaande treinspoor en het versterken van de recreatieve functie van het IJmeer. De te hanteren bandbreedte bij het formuleren van de scenario's wordt nog bepaald.

Het basisprogramma bestaat uit ca. 100.000 extra woningen en ca. 40.000 extra arbeidsplaatsen in ABA. Fasering: eerst inzetten op investeringen in bestaande gebieden en afronden van bestaande plannen en na 2030 starten met Almere Pampus en realisatie van de IJmeerlijn. Als voorbeelduitwerking is het 'Voorbeeldperspectief' gemaakt. Dit perspectief gaat uit van een IJmeerlijn in de vorm van een brug (IJmeer) en een tunnel (in IJburg) in combinatie met een langzaam verkeer verbinding in de vorm van een doorfietsroute.

Met deze ontwikkelingen wordt één grote metropolitane regio gevormd. Hoogwaardige fietsverbindingen voor (elektrische) fietsen bieden grote kansen voor regionale verplaatsingen. De flexibiliteit van de fiets in de verschillende relaties die bediend kunnen worden vult het OV-systeem aan en versterkt het aanbod van duurzaam vervoer.

## Lelystad Next Level

Lelystad heeft voor de nabije toekomst een grote groeiambitie met daarbij een bandbreedte/ondergrens van 15.000 woningen tot zelfs 40.000 woningen. Op dit moment wordt onderzocht wat hiervan de consequenties zijn voor de verkeersmobiliteit en hoe dit in goede banen zou kunnen worden geleid. De groeiambities in combinatie met de mogelijkheden van de Flevolandse gemeenten om te kunnen bouwen zal een positief effect hebben op het gebruik van het regionale doorfietsnet.

Vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt ingezet op een integrale ontwikkelingsaanpak waarbij hoogwaardige doorfietsroutes de verschillende wijken van Lelystad met elkaar gaan verbinden: veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsen door Lelystad zorgt, ook met deze groeiambitie, voor een hoog fietsaandeel in Lelystad.





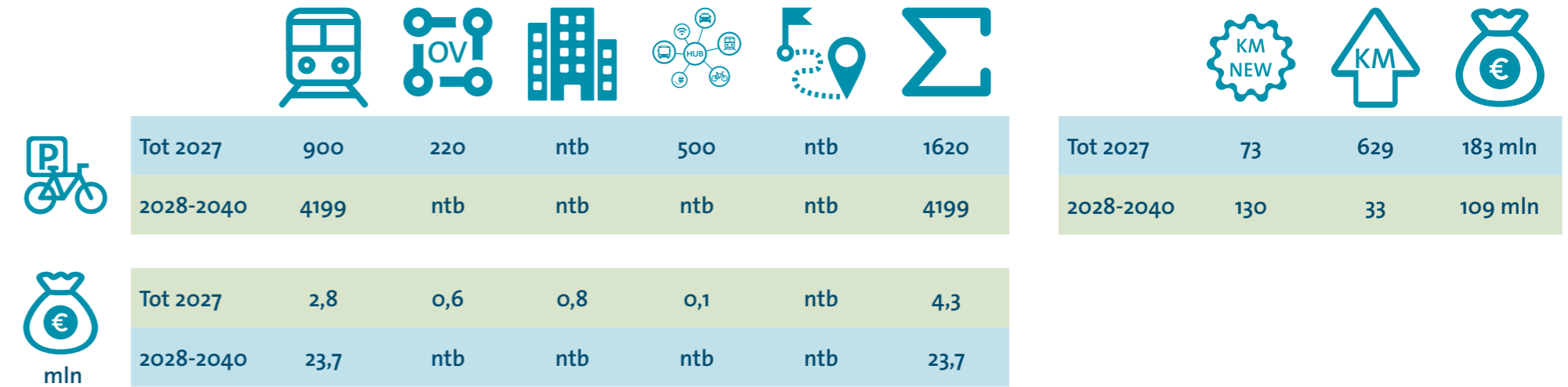


Geprioriteerde routes	Overwegingen
Amsterdam - Almere	Hoge prioriteit vanuit afspraken in MRA-verband (Metropolitane fietsroute)
Almere – Hilversum – Zeewolde F27	Vormt (gedeeltelijk) onderdeel van het huidige hoogwaardige fietsnetwerk (F27). De fietsroute is een belangrijke schakel in het regionale Kernnet Fiets Flevoland. Draagt in belangrijke mate bij aan de gewenste toename van het fietsgebruik in Flevoland en versterkt de fietsrelatie met de provincies Noord Holland en Utrecht ten gunste van de verbinding A27.
Lelystad-Dronten-Kampen/Zwolle	Belangrijke utilitaire verbinding binnen het Kernnet Fiets Flevoland (F307). De F307 is een versterking van de belangrijke fietsverbinding tussen Lelystad-Dronten-Zwolle. De route is een onderdeel van de mobiliteitsopgave die gekoppeld is aan de woningopgave in de provincies Flevoland en Overijssel (Zwolle)
Urk-Emmeloord-Marknesse	Belangrijke verbinding voor het regionale netwerk in de Noordoostpolder. De fietsroute is een belangrijke en druk bereiden fietsroute voor scholieren. De groei van het aantal woningen en bedrijven op Urk vraagt om een fiets infrastructuur die aansluit bij de hoge piekbelasting met scholieren en het woon-werkverkeer op de fiets stimuleert.

Geprioriteerde routes	Overwegingen
Algemeen Nulderdijk, Zwartemeerdijk, Oostvaardersdijk, Markerwaarddijk, IJsselmeerdijk en Gooimeerdijk, Knardijk en Hoge Vaart.	Deze routes hebben een belangrijke recreatieve verbindende functie tussen natuur en woonkernen voor de gehele provincie. Veel van deze recreatieve routes zijn iconisch en bieden daarnaast qua beleving een aantrekkelijk alternatief voor regionale utilitaire fietsroutes.
IJsselmeerdijk	Is een belangrijk verbinding in het Kernnet Fiets Flevoland voor zowel als recreatief als ook utilitaire verbinding Urk-Lelystad. Met het verbreden/verhogen van de IJsselmeerdijk door Waterschap Zuiderzeeland ligt er een meekoppelkans (Waterschap/Provincie/RWS en gemeenten) om een volwaardige fietsroute te realiseren (2024).
Hoge Vaart	Is een belangrijk verbinding in het Kernnet Fiets Flevoland voor zowel als utilitaire verbinding als ook recreatief (zie ook hoogwaardige fietsroute: Almere – Hilversum – Zeewolde F27). De fietsroute Hoge vaart vormt/versterkt een aantrekkelijke fietschakel tussen de woonkernen (Almere, Almere Hout en Zeewolde) met de natuurgebieden: Waterlandsebos, Hulkesteinsbos, Vaartbos, Horsterwold, en de land-art Groene Kathedraal.
Knardijk	De Knardijk is de grens tussen oostelijk en zuidelijk Flevoland en is een cultuur historische/iconische fietsroute. De route vertelt het verhaal van het ontstaan van Flevoland. Daarnaast vormt de Knardijk de poort en schakel tussen de woonkernen Zeewolde, Lelystad en het "oude" land met het Nationaal Park Nieuw Land (Oostvaardersplassen)

# Provincie Flevoland

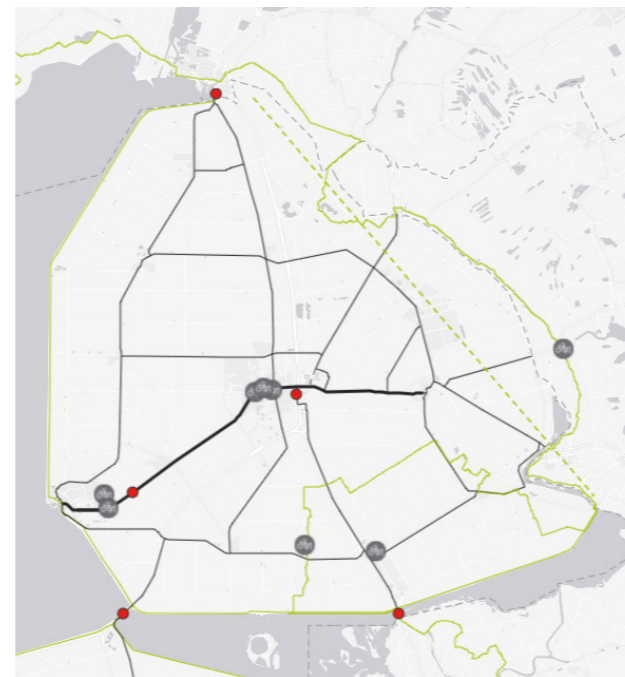
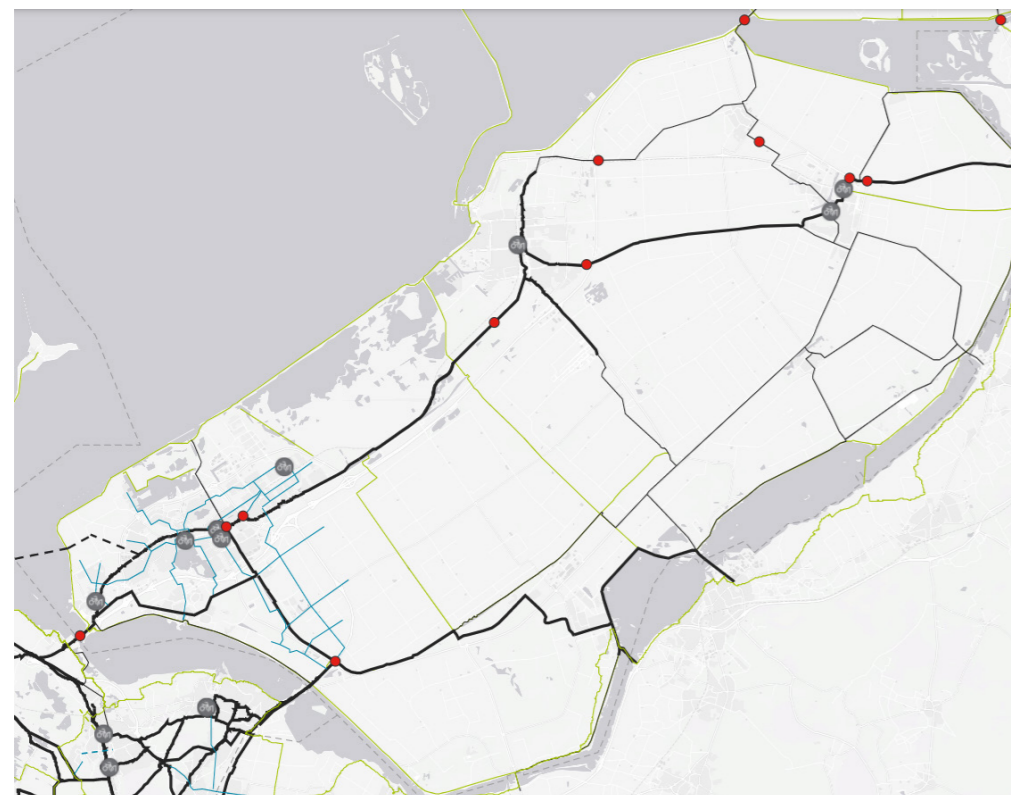
## In Cijfers





# Provincie Flevoland

## In Beeld



# Provincie Flevoland

## In Woorden

### Bestaande plannen

De ambitie en opgave komt voort uit een reeks van bestaande plannen en visies uit de regio, waaronder:

- Kernnet Fiets Flevoland / Fietspadenplan als onderdeel van het programma Mobiliteit en Ruimte Gemeentelijke Verkeer en Vervoer plan 'Zeewolde nog beter op (de) weg 2021-2030'
- Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030
- Mobiliteits- en Infrastructuurprogramma Almere (MIPA) 2021-2025
- Mobiliteitsvisie Noordoostpolder

Het fietsnetwerk in de Noordoostpolder bestaat uit een gestrekt netwerk van doorfietsroutes die de kernen met elkaar verbinden. Dit wordt aangevuld met de iconische recreatieve fietsroute om de polder heen.

De inrichting van Flevoland zorgt ervoor dat er snelle verbindingen mogelijk zijn tussen de kernen in de polder. Ook is er aandacht voor de verbindingen richting Kampen, Elburg, Harderwijk, Nijkerk, Huizen en Amsterdam. Het netwerk kenmerkt zich door het faciliteren van snelle directe routes, aangevuld met recreatieve snelle routes langs het water en dwars door de polder.

In Almere is het fietsnetwerk zo ingericht dat de wijken met elkaar verbonden zijn middels snelle stadsroutes.





# Rijkswaterstaat als partner

Een belangrijke partner in de toekomstige uitvoering van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is een belangrijke netwerkbeheerder van de infrastructuur in Nederland en levert als zodanig een belangrijke bijdrage aan het beheer en onderhoud van infrastructuur die ook de fiets raakt. In 2017 is de Routekaart Fiets van Rijkswaterstaat vastgesteld, waarmee ook de modaliteit fiets als volwaardige modaliteit is opgenomen in de plannen van Rijkswaterstaat.






Om dit verder handen en voeten te geven heeft Rijkswaterstaat in het voorjaar van 2021 een raakvlakkenstudie uit laten voeren naar de raakvlakken tussen de wegen in haar eigen beheer en de belangrijke fietsprojecten in de verschillende regio's. Deze studie geeft inzicht in waar projecten elkaar raken, maar ook waar Rijkswaterstaat concreet kan bijdragen aan het realiseren van fietsopgaven en ambities in de regio. Daarnaast praat Rijkswaterstaat in alle regio's actief mee om de raakvlakken in kaart te brengen en meekoppelkansen bij NTF-projecten te inventariseren.

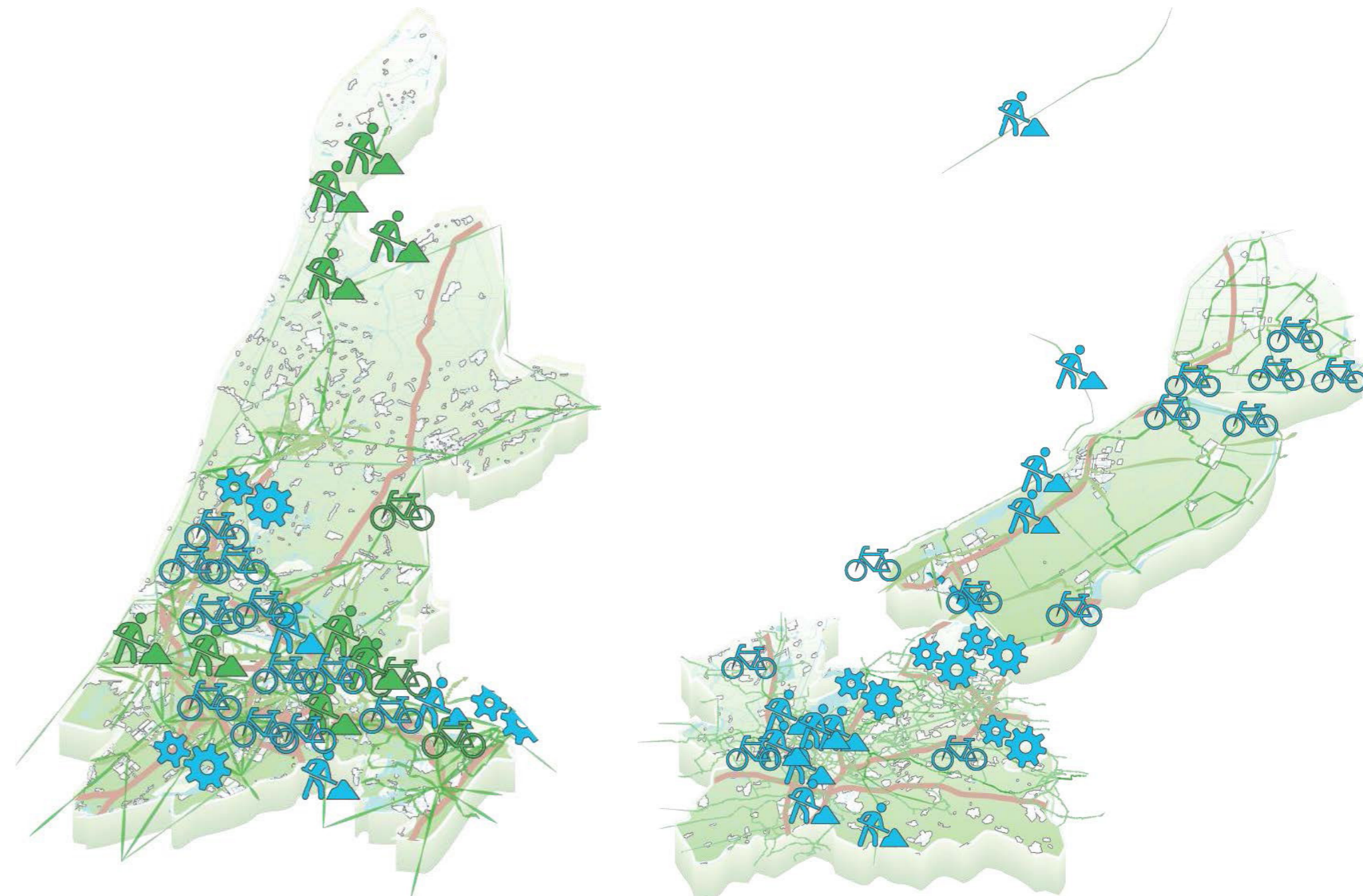
Denk hierbij aan MIRT trajecten zoals ZWASH, Amsterdam Bay Arena en de corridor Amsterdam-Hoorn.

De kaartbeelden, afkomstig uit de raakvlakkenstudie, laten zien waar de fietsprojecten uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets een raakvlak hebben met projecten van Rijkswaterstaat. Gedurende de verdere uitwerking van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets zullen deze kaarten worden geactualiseerd.

In aanloop naar de realisatie van een Nationaal Toekomstbeeld Fiets is duidelijk geworden dat de rol van Rijkswaterstaat binnen dit toekomstbeeld een belangrijke is. Zo heeft Rijkswaterstaat veel fietspaden in eigen beheer. Daarnaast kan de overige infrastructuur in het beheer van Rijkswaterstaat, zoals rijkswegen en vaarwegen een barrière of juist een ontbrekende schakel vormen in het fietsnetwerk. Door een goede samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de regio's te initiëren, kunnen de verschillende partijen samen werken aan een toekomstvast fietsnetwerk.

## FIETSOPGAVEN RIJKSWATERSTAAT

	waarvan NTF-fietsroutes	buiten NTF-fietsroutes
Opgaven met V&R-raakvlakken		
Opgaven met MIRT- of andere RWS-projectraakvlakken		
Opgaven zonder RWS-projectraakvlakken		





# Fietsstimulering

## Fietsstimulering binnen het Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In de aanloop naar het opstellen van een Nationaal Toekomstbeeld Fiets is tot nu toe voornamelijk gefocust op de technische zijde van het verhaal. Dit levert een goed beeld op van het gewenste fietsnetwerk op verschillende niveaus en van de opgave op het gebied van fietsparkeren. Ook de barrières die het gewenste netwerk in de weg zitten zijn benoemd. Om de mobiliteit nog verder te de verduurzamen ligt er echter ook een opgave op het gebied van fietsstimulering. We willen namelijk dat de aangelegde infrastructuur ook optimaal wordt benut. Fietsstimulering is daarmee randvoorwaardelijk en verdient een landelijke aanpak met zicht op bijbehorende middelen.

## Green Deal Fiets

In de regio wordt volop gewerkt aan fietsstimulering. Door middel van de Green Deal Fiets committeren de verschillende partijen in de Metropoolregio Amsterdam zich aan concrete doelen om de regionale fietscultuur en fietsinnovatie op een hoger plan te brengen. Concreet betekent dit dat overheden, bedrijven en kennisinstellingen samen vanuit de Green Deal Fiets inzetten op de volgende punten.

- Fietsservicepunten langs regionale (snel)fietsroutes
- Stimuleren van fietsgebruik via de arbeidsvoorwaarden bij werkgevers
- Ontsluiten van data over fietsgebruik
- Gebruik van de principes van circulariteit



Fotografie: Jorik Grolle

## Uitwerking in maatregelen

De verschillende overheden nemen maatregelen op het gebied van fietsstimulering op in hun beleidsplannen. Zo heeft de provincie Noord-Holland in haar concept Actieagenda de volgende acties opgenomen rond fietsstimulering.

Actie	Uitvoering
Campagnes verkeersveiligheid fietsers en voetgangers	We dragen bij aan campagnes die verkeersveilig gedrag stimuleren voor alle weggebruikers. Denk daarbij aan BOB, MONO en 'AAN in het donker'.
Verkeerseducatie gericht op fiets en voetganger	Bij verkeerseducatie op scholen en voor ouderen helpen we (elektrische) fietsers en voetgangers veilig mobiel te zijn en te blijven. Denk daarbij aan activiteiten van TeamAlert en Doortrappen.
Scholen- en Werkgeversaanpak Actieve mobiliteit	Bij verkeerseducatie op scholen en voor ouderen helpen we (elektrische) fietsers en voetgangers veilig mobiel te zijn en te blijven. Denk daarbij aan activiteiten van TeamAlert en Doortrappen.
Scholen- en Werkgeversaanpak Actieve mobiliteit	Via werkgevers en schoolbesturen stimuleren we werknemers en leerlingen/studenten om (vaker) gebruik te maken van actieve mobiliteit van en naar school of werk. Als werkgever neemt de provincie Noord-Holland zelf ook proactief deel aan deze aanpak.
Marketing & communicatie voor recreatie en toerisme	We ontwikkelen samen met partners in de recreatiesector digitaal en fysiek informatiemateriaal gericht op recreanten en toeristen op actieve modaliteiten. Denk hierbij aan kaarten, webpagina's, apps, enzovoorts.
Marketing & communicatie voor nieuwe (fiets) infrastructuur	We stimuleren het gebruik van nieuwe (Door)fietsroutes met campagnes gericht op fietsers in de regio.





## Fietsstimulering in twee pijlers

Binnen het beleid voor fietsstimulering zijn er twee belangrijke pijlers te onderscheiden: de werkgeversaankpak en de individuele aanpak. Voor elke pijler is een unieke aanpak gewenst. De regio zet hier al sterk op in en is in beide pijlers actief.

### Wat doen we al?

Werkgeversaankpak	Doelgroepenaankpak
Mobiliteitsmakelaars helpen werkgevers om de mobiliteit van werknemers te verduurzamen.	Stimuleren van fietsen onder doelgroepen waar dit niet vanzelfsprekend is, bijvoorbeeld door inkomen of cultuur.
Fietsen en lopen wordt gestimuleerd.	Stimuleren van gebruik van de fiets onder toeristen. Inzet vanuit de gemeente Landsmeer is om elektrische deelfietsen in te zetten om toeristen te spreiden over het gebied Zaanstreek-Waterland.
Duurzaamheidsdoelstellingen worden gehaald, maar bedrijven besparen ook kosten.	Gezinnen op de fiets krijgen: Als ouders niet fietsen, doen kinderen het vaak ook niet. Ook het leren fietsen van ouders kan hier onderdeel van zijn.
Concrete doelstellingen: hoeveel autobewegingen worden er uit de spits gehaald?	Fietsbezit: Gericht op jeugd. Onderwerp van uitwerking is de wijze van stimuleren, waarbij bijvoorbeeld een fietsbibliotheek of fietsdelen een middel kan zijn.
Gebiedsgerichte aanpak met organisaties als Breikers, IJmond Bereikbaar, Alkmaar Fietst, ZO bereikbaar en Schiphol bereikbaar.	Imago: De fiets kan een slecht imago hebben. Ouders vinden het fietsen onveilig, kinderen en jongeren vinden het niet cool (scooters zijn leuker). Een imagocampagne helpt.

### Wat kunnen we doen?

Werkgeversaankpak	Doelgroepenaankpak
Beloningsprikkel voor werknemers	Beginnen op school
Fietsbezit werknemers vergroten met aantrekkelijke regelingen zoals een leasefiets.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het weren van auto's door het realiseren van schoolstraten.</li> <li>Campagne om gedrag van ouders te veranderen.</li> <li>Stimuleren van verkeersexamen.</li> </ul>
Gebiedsgerichte aanpak met organisaties als Breikers, IJmond Bereikbaar, Alkmaar Fietst, ZO bereikbaar en Schiphol bereikbaar.	Individuele regeling om fiets aan te schaffen



## De rol van het Rijk

### Samenwerking tussen Rijk en Regio

Fietsstimulering is niet enkel een lokale of regionale aangelegenheid. De landelijke overheid heeft hier een grote rol in en kan een voortrekkersrol vervullen als het gaat om het gebruik van duurzame mobiliteit zoals openbaar vervoer en fiets. Het opzetten van regelingen is bijvoorbeeld een taak van de Rijksoverheid. Daarnaast kan het Rijk ervoor zorgen dat bestaande en nieuwe regelingen eenvoudig(er) te gebruiken zijn, zowel door werknemers als werkgevers. Werknemers zijn hierbij momenteel nog te zeer afhankelijk van werkgevers, waarbij de auto-regelingen vaak de standaard zijn. Werkgevers kunnen zo hun werknemers verleiden om een duurzame keuze te maken, terwijl de overheid enkel hoeft te faciliteren. De koppeling van fiets aan OV is hoe dan ook relevant, omdat de fiets een belangrijke vorm van voor- en natransport vormt.

Als laatste kan de landelijke overheid regionale overheden helpen, door mee te investeren in regionale fietsstimuleringsprogramma's, al dan niet gericht op bestaande knelpunten op het (hoofd)wegennet.

### Een sterk fietsstimuleringsmerk

Er zijn door de hele regio tal van initiatieven om fietsen te stimuleren, onder allerlei verschillende noemers. Om dit herkenbaar te maken naar bedrijven, organisaties, werknemers en inwoners helpt het om één overkoepelend merk te gebruiken. Een voorbeeld hiervoor is de BOB campagne, die iedereen in Nederland herkent. Op deze manier komt er een overkoepelende communicatiestrategie, waardoor onderliggende initiatieven kunnen worden gebundeld.



Fotografie: Wiandy Balster



Fotografie: Lotte Rijsman





## Stimulering als onderdeel van infrastructuur

Om fietsstimulering integraal onderdeel te laten zijn van zowel het Landelijk als Regionaal Toekomstbeeld Fiets, kan ervoor gekozen worden om bij het realiseren van infrastructurele projecten een deel van het budget te reserveren voor communicatie en stimulering. Door dit te koppelen komt er meer geld vrij voor stimulering en wordt het aandeel fiets gemakkelijker groter.

## Community Building

Communitybuilding is een belangrijk punt voor fietsstimulering. Voorbeelden zijn:

- Sjees magazine is een initiatief van Leo Alkemade en is een online magazine over fiets en lifestyle in Brabant. <https://sjees.nl/SjeesMagazine>.
- Amsterdam Bike City is een fietsplatform in Amsterdam voor het delen van fietskennis, inzicht en ervaring. Het is een platform en een community waar kennis gedeeld wordt en innovaties aangejaagd. <https://bikecity.amsterdam.nl/nl/>

Door in te zetten op Community Building, versterkt de aanwezige kennis, inzicht, ervaring en enthousiasme elkaar.

## Meetbaarheid en evaluatie

Bij fietsstimuleringsprojecten, maar ook bij infrastructurele projecten is niet altijd duidelijk wat de precieze opbrengst is, en hoeveel mensen er daadwerkelijk meer zijn gaan fietsen. Dit is een punt van aandacht voor de gehele uitwerking van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Door vooraf heldere doelen te stellen, en deze goed te monitoren, wordt het effect van fietsstimulering inzichtelijk.

# Vervolg

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is niet de afronding van een proces, maar het begin ervan. Het samenstellen van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets heeft een uitgebreide inventarisatie opgeleverd van de opgaven en ambities in de regio. Deze inventarisatie is onze inzet in het BO MIRT en wordt gebruikt om echt aandacht voor de fiets te kunnen vragen en uitvoeringsafspraken te maken met de regionale partners.

Alle opgehaalde informatie wordt ook in de regio zelf gebruikt de komende jaren. De inventarisatie geeft richting aan de wensen van de inliggende gemeenten en de regio's. Vanuit de provincies en de Vervoerregio zal gewerkt worden aan een uitvoeringsprogramma, waarin verdere afwegingen gemaakt worden.







**Royal  
HaskoningDHV**

*Enhancing Society Together*

Laan 1914, 35

3518 EX, Amersfoort

+31 (0)88 348 20 00

[info@rhdhv.com](mailto:info@rhdhv.com)

[www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)