

Concept Perspectief Fiets

De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, Sector Mobiliteit, 2018

Versie 1.5



CONCEPT



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Managementsamenvatting.....	4
1. Inleiding.....	8
2. De fiets in Noord-Holland	9
Positie van de fiets in de mobiliteit van Noord-Holland.....	9
Externe Ontwikkelingen.....	14
Regionale verschillen.....	17
3. Beleidskader	19
Europese Unie.....	19
Rijksbeleid	19
Inter-Provinciaal Overleg (IPO)	21
Metropoolregio Amsterdam	21
Vervoerregio Amsterdam	21
Gemeentelijk beleid.....	22
4. Visie	24
De rol van de fiets in de mobiliteit.....	24
Wat willen we bereiken?	27
Wat is onze rol?	28
5. Opgaven	29
Opgave 1: Veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen.....	29
Opgave 2: Oplossen knelpunten fietsnetwerk.....	30
Opgave 3: Samen met de regio netwerk van doorfietsroutes realiseren	32
Opgave 4: Versterken combinatie fiets-ov	36
Opgave 5: Benut de kansen van de deelfiets	37
Opgave 6: Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering	38
Opgave 7: Stimuleren fietstoerisme	38
Opgave 8: Smart Mobility, Innovatie & Onderzoek	39
6. Vervolgstappen	40
Bijlage 1: Publicatie Fietsfeiten (KiM)	44



Managementsamenvatting

Proces

Mede naar aanleiding van motie 31-2017 is de provincie aan de slag gegaan met het opstellen van een nieuwe koers voor de fiets. Het voorliggende concept perspectief fiets is hiervan het tussenresultaat. In dit document zet GS uiteen wat de rol van de provincie is in verhouding tot de overige betrokken partijen, en wat de opgaven zijn waar de provincie de komende jaren mee aan de slag gaat, inclusief het concept hoofdnetwerk fiets.

Na vaststelling van dit perspectief fiets volgt een uitwerking in het programma fiets. Hierin wordt een nadere inventarisatie gemaakt van het huidige netwerk. Ook wordt hier nader ingegaan op de verschillende prioriteiten, de acties en de benodigde financiën. Dit programma fiets zal opgenomen worden in de agenda mobiliteit wat onderdeel vormt van de Omgevingsvisie.

De rol van de fiets

De fiets heeft een belangrijk aandeel in de mobiliteit in Noord-Holland. Ruim 27% van alle verplaatsingen in de provincie gaat per fiets. In de hoogstedelijke centra is de druk op de openbare ruimte het hoogst. Hier is de fiets een onmisbaar onderdeel van de mobiliteit. Ook in de regionale centra speelt de fiets een grote rol in het woon-werk en woon-onderwijs verkeer. In het landelijk gebied is het belang van de fiets voor woon-onderwijs verkeer zeer groot. Daarnaast wordt er veel gefietst voor recreatieve en sociaal-maatschappelijke doeleinden.

Door de groeiende populariteit van de elektrische fiets nemen de per fiets afgelegde afstanden verder toe en wordt de fiets voor steeds meer regionale verplaatsingen een aantrekkelijk alternatief. Hierbij verschuift de fiets van een puur stedelijk vervoermiddel naar een regionale mobiliteitsoplossing, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer. Ondertussen staat de verkeersveiligheid onder druk en vallen er na jaren van daling de afgelopen jaren weer meer slachtoffers in het verkeer. Deze ontwikkelingen vragen om een vernieuwde provinciale aanpak voor de fiets.

De fiets in zijn rol binnen de mobiliteit kan bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De uitstoot van broeikasgassen door de transportsector steeg in het eerste kwartaal van 2017 met 3% (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018). Het stimuleren van vervoer per fiets kan bijdragen aan het keren van deze trend. Als meer mensen de fiets nemen draagt dit bij aan de gezonde leefomgeving omdat bij het gebruik van de fiets geen gebruik wordt gemaakt van een verbandingsmotor.

De visie

De rol van de fiets in de provinciale mobiliteit is voor iedere regio verschillend, afhankelijk van ruimtelijke context. Hierin kunnen drie rollen in de mobiliteit onderscheiden worden, gebaseerd op de druk op de ruimte in dat gebied:

1. Ruimtelijke noodzaak in sterk-stedelijk gebied (bv Amsterdam, Alkmaar, Haarlem)

Binnen de sterk stedelijke gebieden van de provincie is het belang van de fiets groot. Groei van de mobiliteit binnen deze stedelijke centra zal slechts kunnen plaatsvinden door het gebruik van ruimte-efficiënte vervoermiddelen zoals openbaar vervoer, fiets en wandelen. In deze gebieden staat de luchtkwaliteit en leefbaarheid stevig onder druk.

2. Verbindende rol in stedelijke periferie (bv in de grootstedelijk gebied rond Amsterdam, Heerhugowaard-Alkmaar)

In de gebieden rondom de stedelijke centra speelt de fiets een belangrijke en groeiende rol als primair vervoermiddel van- en naar de steden en/of openbaar vervoerknooppunten. Binnen een afstand van 15



kilometer rondom de steden biedt de fiets een volwaardig alternatief voor auto en openbaar vervoer. Binnen deze schil rondom de steden zijn onze provinciale fietspaden essentiële schakels in het netwerk en deze worden dan ook in toenemende mate gebruikt.

3. Sociaal-recreatieve rol & koppeling openbaar vervoer in buitengebied (bv in Noord-Holland-Noord)

In landelijke gebieden speelt de fiets weer een andere rol. Naar onderwijs worden in deze gebieden grote afstanden per fiets afgelegd. Omdat afstanden van veel verplaatsingen vaak te groot zijn om de hele reis per fiets af te kunnen leggen heeft de fiets een sterke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Het accent ligt in deze gebieden dan ook op schoolroutes en op de koppeling met het openbaar vervoer. Tot slot wordt er in deze gebieden veel gerecreëerd op de fiets en draagt het fietstoerisme positief bij aan de beleving van landschap en daarmee aan de lokale economie.

De missie

Het doel is dat in 2050 (planjaar van de Omgevingsvisie) de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is één compleet, fijnmazig, herkenbaar, veilig en comfortabel netwerk van fietsvoorzieningen (fietspaden en stallingen). Op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden is een netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes¹ aanwezig, waarop het aantal kruisingen waar fietsers voorrang moeten geven tot een minimum is beperkt. Dit netwerk van doorfietsroutes is op hoofdlijnen uitgewerkt en onderdeel van dit concept perspectief. Overstappunten op het openbaar vervoer zijn opgenomen in het netwerk van doorfietsroutes, op die locaties zijn voldoende voorzieningen van een hoog kwaliteitsniveau om een naadloze ketenreis te faciliteren. Fiets en openbaar vervoer vullen elkaar aan: de flexibiliteit van de fiets wordt gecombineerd met de snelheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Ook op plekken waar bezoekers geen fiets bezitten is de fiets een reële optie door een sluitend netwerk van deelfietsensystemen.

De opgaven

De provincie heeft een belangrijke rol in deze regionale mobiliteit en ziet wat betreft de fiets de volgende acht opgaven:

1. Veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen

Het provinciale fietsnetwerk moet geschikt zijn voor fietsers van alle leeftijden en vaardigheden en de toenemende diversiteit van verschillende (elektrische) fietsen. De infrastructuur moet vergevingsgezind zijn en ontworpen worden voor de veiligheid van zowel kinderen als ouderen. Dit betekent onder andere meer aandacht voor de bermen, veiligheid in het donker en oversteekplaatsen.

2. Oplossen knelpunten in het fietsnetwerk

De door de Fietsersbond in kaart gebrachte knelpunten in het fietsnetwerk worden opgelost. Hiervoor is in 2018 al een eerste stap gezet door het beschikbaar stellen van een subsidieregeling voor gemeenten en het oppakken van verbeteringen op het provinciale areaal.

¹ Een doorfietsroute is een route waar ongestoord doorgefietst kan worden, waar regionale verplaatsingen (tot 15 á 20 km) de norm zijn: De paden zijn geschikt voor zowel gewone fietsen, elektrische fietsen en speed-pedelects. Bij het ontwerp zijn snelheden van 25 km/u uitgangspunt, langzamer mag. Er zijn zo min mogelijk obstakels en stopmomenten. Op een doorfietsroute is naast elkaar fietsen altijd mogelijk en is voldoende ruimte om veilig te kunnen inhalen.



3. Samen met de regio een regionaal netwerk van doorfietsroutes realiseren

Verschillende regio's maken plannen voor het aanleggen van een regionaal netwerk van doorfietsroutes. Deze ontwikkeling wordt door ons aangemoedigd en ondersteund door het oppakken van een coördinerende rol en waar nodig in bijzondere gevallen cofinanciering mogelijk te maken. Uitgangspunt bij co-financiering is dat alle regionale partijen hun financiële verantwoordelijkheid serieus nemen.

4. Versterken van de combinatie fiets-ov

De combinatie van fiets en het openbaar vervoer is erg belangrijk in de bereikbaarheid van de provincie. Voor de combinatie fiets-trein is al veel aandacht, onder andere vanuit het Rijk. Waar nodig ondersteunen we deze combinatie. Ook de combinatie fiets-bus wordt steeds populairder. Hier pakken wij een actieve rol in het aanleggen van fietsparkeervoorzieningen en verbeterde infrastructuur bij de belangrijkste bushaltes.

5. Benut de kansen van de deelfiets

De deelfiets biedt veel kansen om de bereikbaarheid te verbeteren. Om te kunnen profiteren zonder dat er wildgroei ontstaat houden wij de vinger aan de pols op het gebied van de ontwikkelingen rondom de deelfiets. Waar kansen ontstaan coördineren we tussen gemeenten en overige partijen om tot een gezamenlijke implementatie te komen.

6. Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering

Om de verkeersveiligheid binnen de provincie te verbeteren is niet alleen aandacht voor de infrastructuur nodig. Er is ook aandacht nodig voor het onderdeel gedragsverandering. Zeker waar het gaat om fietsveiligheid en gedrag van (recreatieve) snelle fietsers kan er veel bereikt worden met campagnes. Dit kan in samenwerking met gemeenten of door onszelf, indien het op eigen areaal plaatsvindt. We sluiten daarbij aan bij lokale én landelijke campagnes. Naast verkeersveiligheid is het in beeld brengen van de regionale potentie van de fiets en deelfiets van belang. Nu is het veel reizigers onbekend of en hoe de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen een rol kan spelen.

7. Stimuleer fietstoerisme

De fiets is een uitstekend vervoermiddel om het provinciale landschap te ervaren. Met het oog op het groeiende toerisme in en rond Amsterdam ligt er een kans tot het verleiden van meer toeristen om de provincie per fiets te ontdekken. Hierbij moet er gedacht worden aan het versterken van de kwaliteit van recreatieve routes, in zowel infrastructuur, bewegwijzering en belevingswaarde.

8. Smart mobility, innovatie en onderzoek

Op het gebied van smart mobility zoeken we actief naar nieuwe oplossingen voor bestaande problemen. Wij stellen ons open voor pilotprojecten- en studies. Ook houdt de provincie de ontwikkelingen in de gaten rondom innovatieve oplossingen voor verkeersveiligheidsproblemen, fietsdetectie en infrastructuur ontwerp. Wij zetten ons in voor betere dataverzameling en het opzetten van een fietsverkeersmodel, zodat er een beter beeld komt van het fietsgebruik in de provincie en toekomstige projecten getoetst kunnen worden op hun baten.



1. Inleiding

Er is in Nederland én daarbuiten veel aandacht voor de fiets. Op gemeentelijk, provinciaal, rijks- en Europees niveau wordt er nieuw beleid gevormd om de fiets te stimuleren. De meeste fietsreizen worden momenteel nog binnen de gemeentegrenzen afgelegd. In steeds grotere mate worden langere fietsverplaatsingen gemeengoed. Onder andere door de opkomst van de elektrische fiets kunnen mensen met weinig inspanning toch langere afstanden afleggen. Hierdoor neemt het bereik van de fiets als vervoermiddel toe van 7,5 naar 15 km. Dit heeft grote consequenties voor het provinciaal fietsbeleid. Hier hebben Provinciale Staten expliciet aandacht voor gevraagd. Dit concept perspectief geeft het vernieuwde fietsbeleid vorm en levert input voor de Omgevingsvisie.

In het voorliggende document zet de provincie uiteen wat haar rol is op het gebied van de fiets en wat de belangrijkste opgaven zijn waar zij de komende jaren mee aan de slag zal gaan. Daarnaast bevat het concept perspectief een tussenresultaat van de uitvoering van motie 31-2017. Hierin werd GS opgeroepen om te komen tot een herkenbaar provinciaal hoofdfietsnetwerk. Dit vormt een integraal onderdeel van dit document.

Om ook gemeenten en andere externe partijen te betrekken in de ontwikkeling van dit concept perspectief is begin 2018 een fietssymposium georganiseerd voor Rijkswaterstaat, buurprovincies, gemeenten, waterschappen en de Vervoerregio Amsterdam. Tijdens dit fietssymposium is er veel informatie uitgewisseld over de status van ieders fietsbeleid en wat de uitdagingen zijn waar men tegenaanloopt. Ook is hier met mede-overheden nagedacht over de toekomstige rollen van provincie en gemeenten op het gebied van de fiets. Daarnaast is er nadrukkelijk gekeken naar het regionale fietsnetwerk en waar er een verbeter slag op dit netwerk vereist is.

Tijdens dit symposium bleek dat er in de provincie veel energie is voor de fiets. Gemeenten zijn zelf zeer actief aan de slag met het op orde brengen van hun fietsnetwerken en het opstellen van nieuw fietsbeleid. Ook wordt er nadrukkelijk naar de provincie gekeken voor een regionale regierol. In dit perspectief zetten we uiteen wat onze eigen visie is op het gebied van fiets en welke rol wij daarin in de toekomst zullen spelen. Dit perspectief geeft inhoud aan onze visie en over onze rol opvatting. Het is de aanzet naar een integrale programmavorming. Het perspectief zal daartoe ook voorgelegd worden aan stakeholders zoals gemeente, de Fietzersbond en de Vervoerregio Amsterdam om daarna uitgewerkt te worden in een uitgewerkt programma en investeringsagenda fiets.

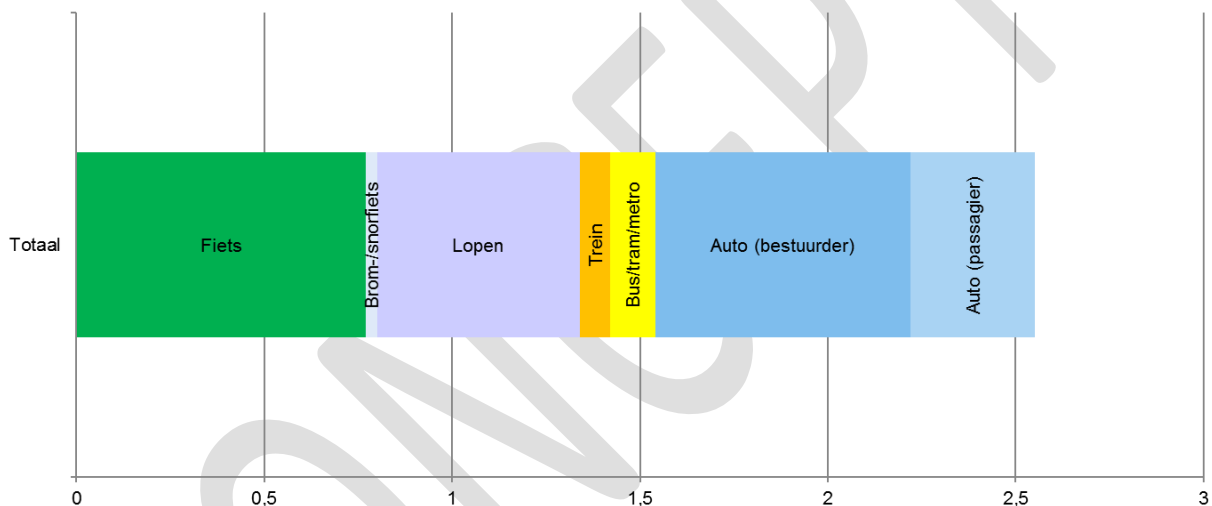
Dit perspectief is een conceptversie. Deze versie zal ter consultatie voorgelegd worden aan onze partners in de provincie, waaronder gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, waterschappen en de Fietzersbond. Na deze consultatieronde zal het definitieve koerdocument vastgesteld worden door GS in de tweede helft van 2018. Vervolgens zal dit perspectief uitgewerkt worden in een programma fiets dat onderdeel vormt van de agenda mobiliteit van de Omgevingsvisie.

2. De fiets in Noord-Holland

Positie van de fiets in de mobiliteit van Noord-Holland

In Noord-Holland wordt de fiets voor 27 % van alle ritten gebruikt (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016). Van alle fietsritten gaat ongeveer 14 % op de elektrische fiets en dat aandeel is snel groeiende. Ook bij een belangrijk deel van de openbaar vervoer-verplaatsingen wordt de fiets in het voor- of natransport gebruikt (30-50 % in het voortransport, $\pm 10\%$ natransport (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016)). Bovendien zien we de afgelopen jaren dat het aandeel fiets, met name in de stedelijke gebieden stijgende is.

Daarnaast recreëert ruim 50% van de Nederlanders per fiets, met een gemiddelde fietsduur van ruim 2,5 uur² (Stichting Landelijk Fietsplatform, 2009). Door al deze fietsverplaatsingen zijn de inwoners van de provincie gezonder en vitaler (Harms & Kansen, 2018).



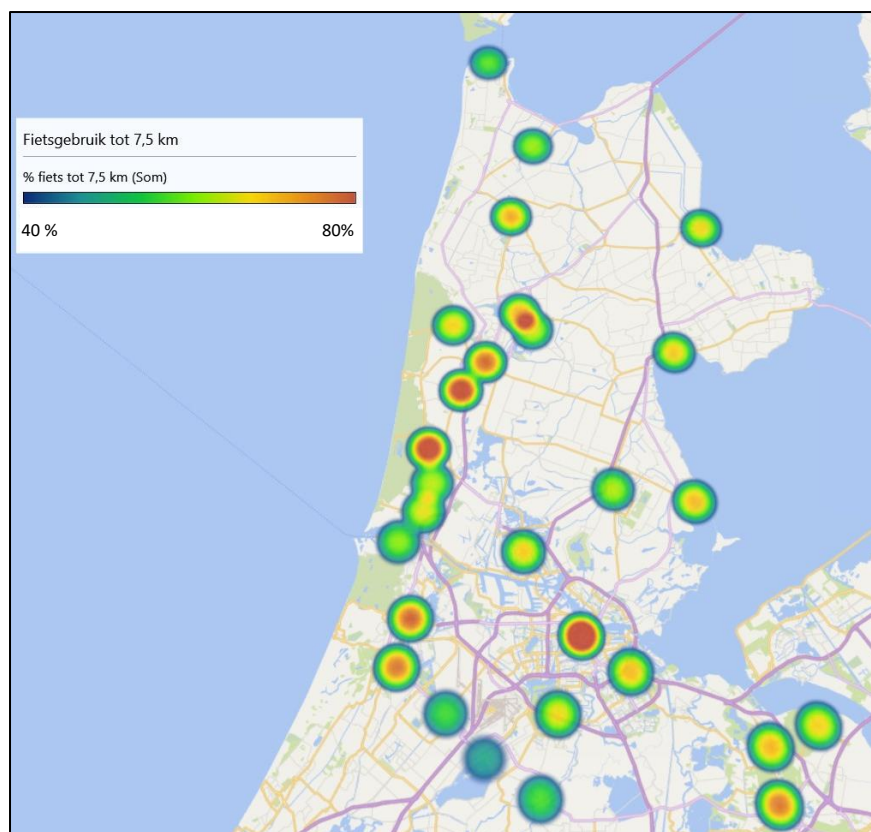
Figuur 1: Aantal verplaatsingen pppd naar vervoermiddel (bron: CBS, 2016)

Naar de feiten rondom de fiets en de effecten van hoog fietsgebruik is de afgelopen jaren behoorlijk veel onderzoek gedaan. De belangrijkste uitkomsten van deze onderzoeken zijn samengevat in de publicatie 'Fietsfeiten' van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit. Deze publicatie is als bijlage bijgevoegd bij dit document. De feiten en bijzonderheden van de fiets in Noord-Holland worden hieronder verder uitgewerkt.

In het verstedelijkte gebied van Noord-Holland heeft de fiets op een afstand tot 7,5 kilometer een dominante positie: het heeft een hoger aandeel dan de auto en het openbaar vervoer. Dat geldt niet alleen voor de steden groter dan 50.000 inwoners zoals Haarlem, Hilversum en Alkmaar maar ook in plaatsen tussen de 25.000 en 50.000 inwoners. Ook in plaatsen als Schagen, Heiloo, Heemstede en Huizen is de fiets zeer dominant op deze korte afstand.

² per recreatieve fietsrit





Figuur 2 Fietsgebruik (afstanden tot 7,5 km) Noord-Hollandse gemeenten vanaf 22.000 inwoners (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016; Fietsberaad, 2017)

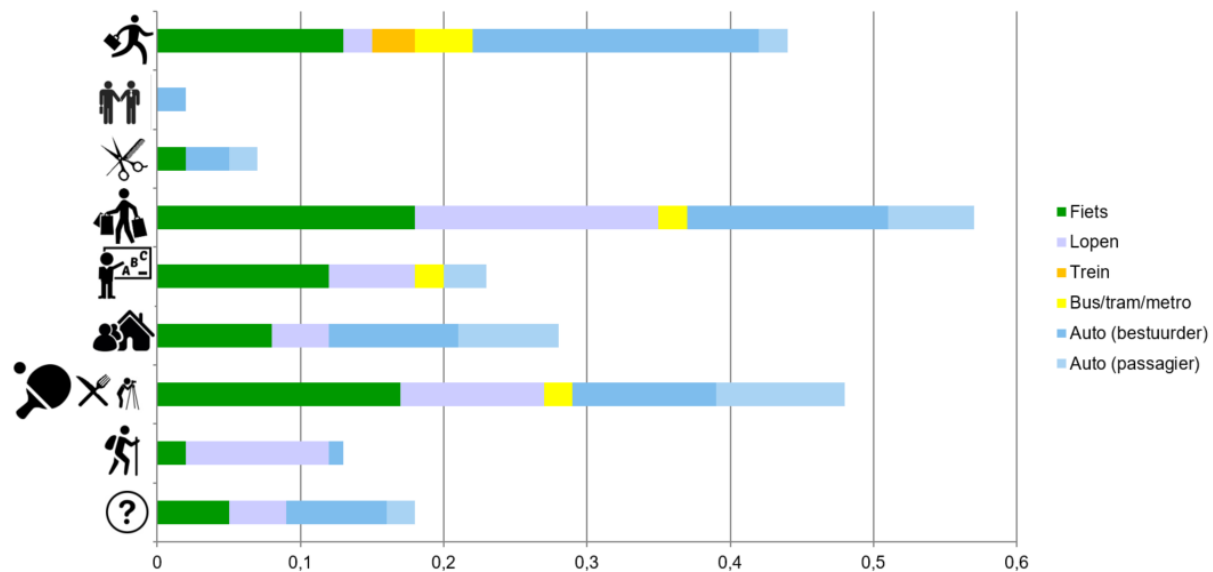
Op de afstand tussen 7,5 en 15 kilometer nemen inwoners voor hun verplaatsingen in en rond de Noord-Hollandse steden meer dan elders in Nederland de fiets. De Noord-Hollandse stedelijke gebieden zijn uitgestrekter dan elders in Nederland, maar zijn voldoende compact, zodat binnen fietsafstand van 15 kilometer veel bestemmingen in de regio bereikt kunnen worden.

Tabel 1 Fietsgebruik voor verplaatsingen met afstanden tussen 7,5 en 15 km gemeenten met meer dan 50.000 inwoners (Fietsberaad, 2017)

Gemeente (in Noord-Holland)	Fietsgebruik 7,5-15 km	Gemeente	Fietsgebruik 7,5-15 km
Hoorn	54%	Delft	56%
Amstelveen	49%	Leiden	51%
Amsterdam	46%	Groningen	50%
Haarlem	45%	Utrecht	45%
Heerhugowaard	42%	Zwolle	43%
Alkmaar	38%	Nijmegen	37%
Hilversum	38%	Amersfoort	36%
Velsen	37%	's-Gravenhage	32%
Den Helder	31%	Eindhoven	29%
Purmerend	27%	Rotterdam	28%
Zaandstad	25%	Zoetermeer	23%
Haarlemmermeer	24%	Almere	18%
		Heerlen	13%

Motieven

Het belangrijkste reismotief bij het gebruik van de fiets is, in absolute zin, winkelen/boodschappen doen, gevolgd door sport- hobby- en horecabezoek. Bij het onderwijs is het *aandeel* van de fiets het hoogste: voor 48% van de verplaatsingen voor dit motief kiest men voor de fiets. Woon-werkverkeer neemt voor alle verplaatsingen de 3^e positie in, maar het aandeel fiets is daarin wat lager (4^e positie). Bij de motieven werk en onderwijs worden echter per verplaatsing de meeste kilometers afgelegd.



Figuur 3: Aantal verplaatsingen per persoon per dag naar motief ³ (bron: CBS, 2016)

Traditionele benadering van fietsbeleid gaat altijd uit naar het stimuleren van onderwijsverkeer en woon-werkverkeer. Daarbij worden twee belangrijke motieven vergeten die heel andere mobiliteitskenmerken hebben (buiten de spits, bestemmingen op andere locaties). Hierin is ook te zien dat de flexibiliteit van de fiets (in ruimte en tijd) een belangrijke rol speelt.

Voor het volgen van onderwijs zijn veel kinderen en jongeren aangewezen op de fiets als belangrijkste vervoerwijze. Vooral in de wat minder stedelijke gebieden is de fiets essentieel voor het bereiken van school of opleiding, bijvoorbeeld voor mensen die verder van het openbaar vervoer wonen. In de minder stedelijke gebieden wordt verder gefietst naar school en ook hier zien we het aandeel van de elektrische fiets toenemen.

De treinfiets niet in beeld

Er moet opgemerkt worden dat in het genoemde onderzoek (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016) gekeken is naar de hoofdvervoerwijze. Van en naar het openbaar vervoer speelt de fiets een belangrijke rol in het vortransport. Van de reizigers in het openbaar vervoer maakt 30 % - 50 % (Brand, 2015) gebruik van de fiets, afhankelijk van de opstaplocatie en modaliteit (bus of trein). Vooral naar de treinstations en de HOV haltes wordt erg veel gefietst. Ook in het natransport van het openbaar vervoer wordt de (OV-)fiets voor ongeveer 10% van de verplaatsingen gebruikt. Dit aandeel is groeiende. Als deze gebruikers (voor- en natransport) worden meegerekend is het aandeel van de fiets in de verplaatsingen significant hoger.

³ Motieven van boven naar beneden: woon-werkverkeer; zakelijk verkeer; diensten; winkelen en boodschappen doen; van en naar onderwijs; visite en logeren; sport, hobby en horecabezoek; wandelen/toeren; onbekend





Kenmerken van het huidige netwerk

Noord-Holland heeft een erg dicht netwerk aan fietspaden. In totaal ligt er in de gehele provincie 4.200 km aan fietspad. Dit omvat alle fietspaden, ook paden die beheerd worden door waterschappen of gemeenten. Hiermee is het fietsnetwerk in Noord-Holland het op één na dichtste netwerk van Nederland. Alleen de provincie Zuid-Holland heeft meer kilometer fietspad per vierkante kilometer. In 2016 is het gehele netwerk in de provincie onderzocht door de Fietsersbond. In deze studie zijn ruim 380 knelpuntenesignaleerd. Hierbij kan het gaan om onveilige situaties, te smalle fietspaden of ontbrekende schakels. Ten tijde van schrijven van dit document is er nog geen alomvattend overzicht over de kwaliteit en reikwijdte van het fietsnetwerk op het areaal van de provincie. Een overzicht van provinciale fietspaden en fietsstroken is weergegeven op de volgende pagina. Dit overzicht wordt momenteel verder uitgewerkt en geanalyseerd ter voorbereiding op het opstellen van de doelen van het programma fiets.

Netwerkstructuur

Noord-Holland is erg waterrijk: er zijn veel waterlopen in Noord-Holland die ook bevaren worden en voor het fietsverkeer zijn de waterlopen vaak alleen te kruisen met een hoge of beweegbare brug of een veerpont. Dit speelt vooral in de regio's Zaanstreek/Waterland, Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland.

De structuur van Noord-Holland is, vooral ten noorden van het Noordzeekanaal, bovendien ook erg noord-zuid gericht. Op deze verbindingen zijn vaak goede (parallele) verbindingen aanwezig. Op de oost-westverbindingen is minder keuze en is men aangewezen op routes veelal langs doorgaande (provinciale) wegen. Overigens zijn er ook minder dagelijkse verplaatsingen van oost naar west dan van noord naar zuid. Of het één een oorzaak of gevolg is van de wegenstructuur is onduidelijk.



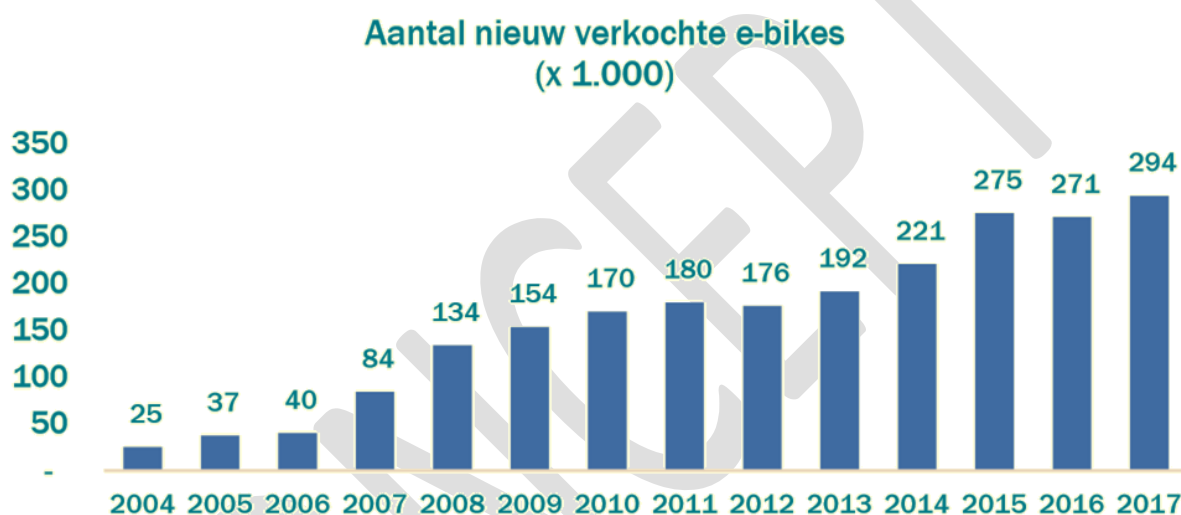
Figuur 4: Bestaande fietspaden en fietsstroken in beheer bij de provincie (Bron: PNH, Kaart & Data)

Externe Ontwikkelingen

Er zijn veel (technische) ontwikkelingen op het gebied van de fiets en de mobiliteit. Om ervoor te zorgen dat het provinciaal fietsbeleid een antwoord kan bieden op de veranderende rollen in de mobiliteitswereld is het van belang dat deze ontwikkelingen goed in kaart zijn gebracht. In de volgende paragrafen worden de belangrijkste ontwikkelingen op de fiets en de consequenties voor het perspectief beschreven.

Elektrische fiets & speed-pedelec

Eén van de grootste ontwikkelingen op het gebied van de fiets is de intrede van de elektrische fiets. Al sinds 2000 is die aan een stevige opmars bezig. Aanvankelijk was de elektrische fiets vooral populair onder ouderen, maar in recente jaren wint de elektrische fiets ook bij jongere leeftijdsgroepen terrein. Ook komen er snellere varianten op de markt. De speed-pedelec biedt trapondersteuning tot 45 km/u en valt sinds 1 juli 2017 in dezelfde voertuigcategorie als de bromfiets.



Figuur 5: Aantal verkochte e-bikes (bron: Rai Vereniging 2018)

Van alle nieuw verkochte fietsen in 2017 was 1 op de 3 een elektrische fiets (Rai Vereniging, 2018). Ook het aantal voertuigkilometers met de e-bike neemt jaar na jaar stevig toe. E-fietsers fietsen dan ook vaker (GfK, 2017) en per rit leggen ze meer kilometers af (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016). E-fietsers in de oudere doelgroep gaan niet veel sneller dan de gewone fietser. In de jongere leeftijdsgroepen fietsen e-fietsers wel sneller en daarmee verder in dezelfde tijd dan gewone fietsers.

De speed-pedelec daarentegen is nog een nicheproduct: in 2017 waren er 15.000 geregistreerd in Nederland. De gebruikers zijn hoogopgeleid en zelfverzekerd in het verkeer en wonen vooral in het buitengebied (Fietsenwinkel.nl, 2018). De plek op de weg of fietspad is gelijk aan de bromfiets, en dat is vooral onder de gebruikers zeer omstreden. De snelheid van de speed-pedelec is gemiddeld 9 km/u sneller dan op een gewone fiets (Vlakveld, 2016). De vraag is óf en hóe dit type elektrische fiets een plek op de markt zal gaan veroveren. De prijs van deze fietsen is ook nog erg hoog en (nog) niet concurrerend met een brom- of snorfiets.

We zijn in de discussie en zoektocht naar een juiste plek voor de speed-pedelec afwachtend maar positief kritisch. We zijn van mening dat de plek van de speed-pedelec landelijk, of beter nog Europees in wetgeving vastgelegd moet worden. Daarbij moet rekening gehouden worden met de specifieke karakteristieken van het voertuig en moet niet alleen uitgegaan worden van de topsnelheid. Op doorfietsroutes, waar de infrastructuur op orde is horen speed-pedelegs in principe op het fietspad.

Bij het ontwerpen van doorfietsroutes moet aandacht zijn voor de veilige deelname van speedpedelec en snor- en bromfiets aan het verkeer. De luchtkwaliteit en belevingswaarde voor de gebruikers wordt negatief beïnvloed als er sprake is van een hoog aandeel met benzinemotor aangedreven snor- en bromfietsen op doorfietsroutes. Bij het ontwerp en de monitoring daarvan moet een balans gezocht worden tussen snelheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid.

Zelfrijdende voertuigen

Hoewel er nog veel onzekerheid is rondom het tijdstip wanneer zelfrijdend vervoer zijn intrede zal doen op de openbare wegen is wel met zekerheid te zeggen dat de ontwikkelingen snel gaan. In Nederland en daarbuiten wordt geëxperimenteerd met autonoom vervoer op de openbare weg. In Nederland worden er onder andere praktijkproeven uitgevoerd met de zogenaamde WePods. Aandachtspunt hierbij blijft fietsveiligheid en comfort.

De ingezette ontwikkeling richting het ontvlechten van de fiets- en autonetwerken kan bijdragen aan de invoering van autonoom vervoer. Door fiets en auto zoveel mogelijk te scheiden, zeker op wegen waar sneller dan 50 km per uur gereden kan worden kunnen beide modaliteiten veilig naast elkaar bestaan. Hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp van nieuwe routes en de aanleg van nieuwe kruisingen.



Figuur 6: Experiment met WePod in Appelscha (Bron: Kees van de Veen/NRC)

Deelfiets

De OV-fiets is in 2003 geïntroduceerd op de Nederlandse stations. Sindsdien heeft het deelfietssysteem de laatste jaren een enorme groei doorgemaakt. Met een totaal aantal van meer dan 3,2 miljoen ritten per jaar draagt de OV-fiets bij aan het gebruik van de fiets in het natransport (Harms & Kansen, 2018). Hiermee wordt de fiets-ov keten aantrekkelijker. Omdat de OV-fiets echter alleen bij treinstations wordt aangeboden is de reikwijdte voor de gehele provincie Noord-Holland beperkt.

Naast de OV-fiets zijn er verschillende andere deelfietsinitiatieven tot ontplooiing gekomen in Noord-Holland. Zo zijn we zelf actief betrokken bij de deelfietspilot in Huizen. Ook gaan de ontwikkelingen rondom zogenaamde “free-floating” deelfietsen⁴ snel. De kosten van de slimme sloten en daarmee van de deelfiets(systemen) zijn erg gedaald: deelfietsaanbieders bieden in veel steden (vooral buiten NL) zonder subsidie een dekkend systeem aan, ook omdat zij voor de inkomsten niet alleen afhankelijk zijn van de huuropbrengst. Ze verkopen de verzamelde data en bovendien hebben ze advertentieinkomsten.

In de zomer van 2017 zijn dan ook diverse aanbieders in Amsterdam gestart met het aanbieden van deelfietsen: dat leidde tot problemen in de openbare ruimte. Dat noopte de gemeente Amsterdam de deelfiets voorlopig te verbieden en deelfietsbeleid te maken. De verwachting is dat in 2019 de eerste deelfietsaanbieders weer van start kunnen. Wij zien in de deelfiets een grote kans om de aantrekkelijkheid en het bereik van het openbaar vervoer te vergroten. Het ligt in de huidige marktomstandigheden niet voor de hand dat we daarbij zelf deelfietsen gaan aanbieden, maar wel dat we samen met gemeentelijke overheden optreden als regisseur in de markt van deelfietsen. Wij zien daarbij kansen voor het aanbieden van deelfietsen bij drukke bushaltes, om ook de (deel)fiets in het natransport van de bus mogelijk te maken.

Gezondheid

Er is veel onderzoek gedaan naar de invloed van fietsen op de gezondheid. Zo heeft TNO de verschillende effecten van regelmatig fietsen onderzocht. In de rapportage “Fietsen is groen, gezond en voordelig” worden de effecten uiteengezet. Conclusie van het onderzoek is dat je fitheid 13% hoger is als je regelmatig naar je werk fietst. Het fitheidsniveau van regelmatige fietsers komt overeen met het fitheidsniveau van 10 jaar jongere collega's die niet fietsen. Ook is regelmatig fietsen goed voor het tegengaan van overgewicht. Dit uit zich in lagere obesitas cijfers in vergelijking met ons omringende landen (Hendriksen, 2010).

Ook meer recent wetenschappelijk onderzoek toont aan dat fietsen positieve invloed heeft op de gezondheid. Dit is onder andere samengevat in de recente publicatie “Fietsfeiten” van het KiM (Harms & Kansen, 2018):

- Fietsen helpt in het tegengaan van een verschillende aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies.
- Door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan neemt het risico op voortijdig overlijden met 41% af (kans op overlijden door hartkwalen: -52% kans op overlijden door kanker: -40%).
- Deze cijfers hebben betrekking op populatiegemiddelden en verschillen sterk naar leeftijd en sociaal-economische achtergrond. De grootste baten zijn te verwachten voor mensen die momenteel weinig bewegen.
- De gezondheidsbaten van dagelijks fietsen in plaats van de auto te gebruiken voor korte ritten zijn groter dan de risico's die gepaard gaan met inademing van luchtverontreinigende stoffen (uitgaande van een vervanging van 12% van de korte autoritten door fietsen).
- Door dagelijkse beweging: 3 tot 14 maanden langer leven.
- Door inademen van vervuilde lucht: 1 tot 40 dagen minder lang leven.
- Door grotere kans op verkeersongevallen: 5 tot 9 dagen minder lang leven.
- Regelmatig fietsen verhoogt de fitheid en is vergelijkbaar met 1 tot 2 keer per week fitnessen.
- Fietsen is een goede manier om overgewicht te voorkomen (hierdoor minder diabetes, hart-en vaatziekten, depressies).

⁴ Deelfietsen met een slim slot, met als belangrijkste kenmerk dat deze niet langer bij een bepaalde plek of een dockingstation moeten worden gehuurd of ingeleverd.

Regionale verschillen

Binnen de provincie zijn er grote verschillen in de rol van de fiets in het mobiliteitssysteem. In stedelijke gebieden waar de ruimtelijke druk hoog is speelt de fiets een onmisbare en steeds belangrijker wordende rol om de stad bereikbaar te houden. In meer landelijke gebieden groeit het fietsgebruik misschien door de groeiende populariteit van recreatief fietsen en de opkomst van de elektrische fiets. Door deze regionale verschillen vraagt het fietsbeleid om een regionale aanpak. Hieronder zijn de verschillen in kaart gebracht.

Groot-Amsterdam

In het hoogstedelijke gebied rond Amsterdam is de fiets het snelste vervoermiddel. Bovendien zorgen hoge druk op de ruimte en hoge parkeertarieven in de stad er voor dat inwoners voor veel trips de fiets pakken. Het stedelijke gebied is echter zeer uitgestrekt en daardoor zijn veel bestemmingen binnen de stedelijke context niet bereikbaar met de fiets. In en rond Amsterdam is vaak wel goed en frequent openbaar vervoer aanwezig en deze concurreert voor veel verplaatsingen met de fiets, ook voor de vrijetijdsmotieven. De uitgestrekte werkgebieden op wat grotere afstand van de stad (Schiphol, Westelijk Havengebied) zijn vanuit grote delen van de regio moeilijk per fiets (of per openbaar vervoer, Westelijk Havengebied) te bereiken. De druk op de ruimte, zeker in de oude binnenstad, de Zuidas, Amsterdam Zuidoost en de centra van Zaanstad en Amstelveen is hoog en dat dwingt deze gemeenten heldere keuzes te maken tussen de modaliteiten. In de stad Amsterdam zijn fietsfiles dagelijkse kost.

Groot-Haarlem

In en rond Haarlem is de fiets erg belangrijk. In de stad is de fiets het snelste vervoermiddel. De Gemeente Haarlem is bezig met het ontwikkelen van een fietsruit rond de stad om het fietsverkeer door het historische centrum om te kunnen leiden. In de huidige situatie maken doorgaande fietsers en winkelend publiek vaak gebruik van dezelfde (nauwe) straten. De verbinding met Amsterdam wordt steeds sterker, en er is steeds meer potentie voor fietsgebruik tussen beide steden. Dit komt onder andere door stijgende parkeerkosten, maar ook door groeiende drukte op de wegen en de groeiende populariteit van de elektrische fiets. Hierdoor wordt de afstand tussen beide steden steeds eenvoudiger overbrugbaar hoewel de afstand vaak groter is dan 15 kilometer.

IJmond

De IJmond wordt doorsneden door grootschalige infrastructuur die het bereik van de fiets erg beperken: Het Noordzeekanaal, de Havens en bedrijventerreinen van IJmuiden en Beverwijk en de snelwegen A9 en A22, waardoor de fiets niet altijd in beeld is als alternatief.

In de plaatsen IJmuiden en het aan elkaar gegroeide Velsen Noord, Beverwijk en Heemskerk is de fiets heel belangrijk op de korte afstand. In de regio wordt goed samengewerkt en de gemeenten hebben binnen het programma IJmond Bereikbaar ook een belangrijke fietsambitie.

Regio Alkmaar

De regio Alkmaar is erg fietsvriendelijk en de plaatsen rondom Alkmaar, Bergen, Heiloo, Langedijk en Heerhugowaard liggen op goed te befietsen afstanden. In de praktijk functioneren deze plaatsen als één stedelijke regio van ruim 200.000 inwoners. Het openbaar vervoer is vooral gericht op station Alkmaar en daarmee minder flexibel. De fiets is voor veel verplaatsingen concurrerend, zeker op verplaatsingen met vrijetijdsmotieven.

Het gebied kenmerkt zich echter ook door de grote barrièrewerking van grote infrastructuren: de spoorlijnen, het Noordhollands kanaal, het kanaal Omval-Kolhorn, de ring Alkmaar, de A/N9 en de N242.

In de regio wordt vergeleken met andere stedelijke regio's minder intensief samengewerkt en realisatie van een goed regionaal netwerk in deze regio is een uitdaging. De provincie kan hierin een rol spelen door als regionale regisseur op te treden en met de partners rondom dit thema om de tafel te gaan zitten.



West-Friesland

In de regio West-Friesland speelt de fiets een andere rol dan in de meer verstedelijkte gebieden van Noord-Holland. Binnen de dorpen speelt winkelverkeer een rol en door de centralisatie van (onderwijs) voorzieningen zijn regionale verplaatsingen naar scholen belangrijk onderdeel. De verkaveling van dit gebied bestaat uit lintbebouwing in oost-westrichting. Verbindingen dwars daarop zijn minder goed ontwikkeld en de linten zelf hebben behoorlijke uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Kop van Noord-Holland

Hoewel de afstanden tussen de kernen in de Kop van Noord-Holland groot zijn, wordt er veel gefietst in de kop. Het gaat dan vooral om verplaatsingen binnen de wat grotere plaatsen als Warmenhuizen-Tuitjenhorn, Schagen, Anna Paulowna en Den Helder, in mindere mate om verplaatsingen tussen die plaatsen. Lage bebouwingsdichtheid, grote afstanden, altijd aanwezige wind en lintbebouwing langs kaarsrechte polderwegen stimuleren het gebruik van de fiets over langere afstanden niet. Naar het (middelbaar) onderwijs worden op de fiets grote afstanden afgelegd door grote groepen jongeren. In dit gebied gebeuren bovendien relatief veel ongevallen met fietsers.

Het 'vergeten Waddeneiland' Wieringen leent zich uitstekend om te verkennen met de fiets en fietstoerisme heeft daar dan ook potentie, zeker in combinatie met waddentoerisme vanuit de haven van Den Oever en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de Afsluitdijk voor fietsers.

Noordzeekust

De Noordzeekust is, zeker in de zomermaanden een magneet voor toeristen, dagjesmensen en voor actieve vrijetijdsbesteding (watersport, wandelen, hardlopen, fietsen, mountainbiken). Vanuit diverse stedelijke gebieden (Haarlem, IJmond, Noord-Kennemerland, Den Helder) is de kust goed te bereiken en te doorkruisen per fiets. Vanuit de rest van Noord-Holland en andere delen van het land is de bereikbaarheid van het gebied voor de auto en openbaar vervoer beperkt en voor de fiets zijn de afstanden te lang: het is immers een natuurgebied en onderdeel van de kustverdediging. Direct aan de kust wonen relatief weinig Noord-Hollanders. Alleen Zandvoort, IJmuiden en Den Helder zijn direct aan de kust gelegen.

De fietspaden in de kuststrook zijn lang niet altijd toegerust op de intensiteiten die er in sommige periodes gebruik van maken. Juist in deze gebieden is bovendien een toenemende variatie van fietstypen te zien: tandems, duofietsen, sportieve fietsen, mountainbikes en natuurlijk steeds meer elektrische fietsen. Paden in deze gebieden zijn voor deze variatie steeds vaker te smal. Aan de andere kant is de in de natuur ingepaste uitstraling van deze paden natuurlijk een belangrijke onderdeel van de charme en aantrekkingskracht van het gebied. Bij de inpassing van paden in de natuur is innovatie met betrekking tot de verhardingssoort nodig. Schelpenpaden zijn steeds minder duurzaam⁵ en duur in aanleg en onderhoud. Het beheer van de fietspaden is vaak in handen van de natuurbeheerder; deze heeft minder prioriteit op fietsbeheer waardoor de paden minder goed onderhouden zijn en investeringen in verbetering langer duren.

Texel

Texel is in meerdere opzichten bijzonder. Het deelt veel kenmerken met de Noordzeekuststrook. Door het grote aantal toeristen op het eiland heeft de fiets hier een zeer grote recreatieve functie. Recreatief fietsen is voor bezoekers van Texel vaak één van de hoofdmotieven. Dat resulteert in andere eisen wat betreft type fietspad en routekeuze. Ook hier speelt een juiste ruimtelijke inpassing een belangrijke rol.

⁵ Schelpen worden gewonnen in zee en de winning verstoort daar het biologisch evenwicht, maar ook in de duinen wordt kalk toegevoegd aan kalkarme grond, wat ook het biologisch evenwicht aantast.

3. Beleidskader

In alle lagen van de overheid is (hernieuwde) aandacht voor de fiets. Van Europees- tot gemeenteniveau wordt het belang van de fiets in de mobiliteit onderkend en worden er plannen gemaakt om de fiets een prominentere plaats te geven in de besluitvorming.

Europese Unie

De Europese Unie heeft in diverse beleidsprogramma's aandacht voor de fiets.

In het Witboek Stedelijke Mobiliteit neemt de fiets een belangrijke rol in. De Europese verkeersministers hebben in 2015 in Luxemburg de *Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode* vastgesteld. Daarin is een actieplan vastgesteld waarin de Europese Commissie is opgeroepen om:

1. Fiets op te nemen in integraal transportbeleid
2. Europees Strategisch beleid aangaande de fiets op te stellen waarin:
 - a. Alle doelen te benoemen die binnen EU competenties vallen en waar een groei van het aandeel fiets kan bijdragen aan deze doelen
 - b. Het identificeren van bestaand en benodigd EU beleid en financieringsinstrumenten die een toename van fiets gerelateerde werkgelegenheid stimuleert
 - c. Fiets incorporeert in EU beleid en financieringsinstrumentarium
3. Het opzetten van een Europees fietscentrum
 - a. Waar vragen over de fiets kunnen worden beantwoord
 - b. Waar best practices aangaande de fiets in de Lidstaten, met name op gebied van de verkeersveiligheid van de fietser worden gedeeld
 - c. Waar de implementatie van het strategische fietsbeleid wordt gemonitord.

De European Cycling Federation is gevraagd te komen met een voorstel voor deze European Cycling Strategy. In deze strategie wordt opgeroepen tot een gemiddelde groei van het fietsgebruik met 50% in de EU (European Cycling Federation, 2017). De strategie is inmiddels gepresenteerd aan de Europese Commissie, en de fiets is als thema opgenomen in verschillende programma's, waaronder de *Multimodality Week*.

Rijksbeleid

Tour de force

Het kabinet heeft in 2017 de nationale fietsdoelstellingen vastgelegd binnen het programma *Tour de Force*. De hoofddoelstelling van Tour de Force is 20% meer gefietste kilometers in 2027. Om dit doel te behalen zijn negen subdoelen gedefinieerd (Tour de Force, 2017):

1. Nederland Fietsland – Het uitbouwen van het imago van Nederland fietsland.
2. Meer ruimte voor de fiets in steden – Het creëren van meer ruimte voor de (geparkeerde) fiets in de Nederlandse steden.
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes – Het verbeteren van gemeentegrensoverschrijdende woon-werk en recreatieve fietsroutes.
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets – Betere afspraken over het organiseren van ketenmobiliteit.
5. Gericht stimuleren van fietsen – Het specifiek stimuleren van fietsen bij groepen die dat nu nog in mindere mate doen.
6. Minder fietsslachtoffers – Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers.
7. Minder gestolen fietsen – Het reduceren van het aantal gestolen fietsen in Nederland.



8. Kennisinfrastructuur en data – Onderzoeken waar er lacunes zitten in beschikbare kennis en data.
9. De fiets in de Omgevingsvisie – Ervoor zorgen dat de fiets een prominente plaats krijgt in de verschillende Omgevingsvisies.

De provincie Noord-Holland zal op verschillende manieren bijdragen aan het behalen van deze doelstellingen. Vooral waar het gaat om het verbeteren van regionale fietsroutes, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het beschikbaar stellen van kennis en data kunnen we een grote bijdrage leveren.

Meer geld voor fietssnelwegen en fietsparkeren

In oktober 2017 werd bekend dat het nieuwe kabinet €100 miljoen extra uittrekt voor nieuwe fietsenstallingen bij openbaar vervoer terminals en voor de aanleg van nieuwe regionale snelfietspaden. Hierbij is de voorlopige indruk dat circa €75 miljoen beschikbaar komt voor stallingen en €25 miljoen voor snelfietspaden. Het MRA fietsroutenetwerk is ingebracht als één van de bestedingsdoelen voor dit budget.

Verkeersveiligheid

Na jaren van een dalend aantal verkeersslachtoffers is er in de afgelopen 3 tot 4 jaar een trendbreuk te zien en stijgt het aantal slachtoffers weer. Deze ontwikkeling vereist een vernieuwde aanpak ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dit is onderschreven door het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en de minister van IenW. Deze vernieuwde focus zal tot uiting komen in het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 dat wordt verwacht in het najaar van 2018. De provincie is via het IPO indirect partner in dit plan. Na publicatie zullen we dus ook een invulling van onze rol op dit gebied moeten formuleren. Dit perspectief fiets neemt hier alvast een voorschot op.



Inter-Provinciaal Overleg (IPO)

Het IPO heeft van zichzelf geen fietsbeleid maar vertegenwoordigt de provincies bij gesprekken met de Rijksoverheid. Onder andere waar het gaat om het prioriteren van nieuwe fietsenstallingen bij stations en de aanleg van regionale (snel)fietsroutes is het IPO als primaire partner aangeschoven bij het Rijk.

Gezamenlijk met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en Tour de Force is onlangs een position paper voorgelegd aan de Minister van I&W. In dit position paper (Interprovinciaal Overleg, 2018) stellen zij:

“Nederland staat voor een grote opgave rondom mobiliteit, luchtkwaliteit en energietransitie. De verduurzaming van het mobiliteitsbeleid kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstellingen op deze terreinen. Gemeenten en provincies benadrukken dat stimulering van de fiets een efficiënte en effectieve manier is om de verduurzaming van de mobiliteit van de grond te krijgen.”

In de brief vragen IPO en VNG nadrukkelijk aandacht voor:

- “Breder dan bereikbaarheidsopgaven: benader de fiets als middel om overige grote thema’s zoals energietransitie, luchtkwaliteit, gezondheid, sociale inclusie en economische ontwikkeling invulling te geven.
- De fiets als impuls voor energietransitie en klimaatopgave: de fiets is het ideale (vervoers)middel om luchtkwaliteit en leefklimaat te verbeteren. Door winst uit te drukken in CO₂-reductie (in plaats van ‘spitsmijdingen’ voor bereikbaarheid), kan inzichtelijk gemaakt worden hoe gebruik van de fiets bijdraagt aan de klimaatopgave.
- De reiziger centraal: we pleiten voor een verschuiving van de benadering per modaliteit (OV, auto, fiets) naar mobiliteit: daarin zetten we de reiziger centraal. Concreet betekent dit het breder benaderen van de bereikbaarheidsopgaven, gedacht vanuit comfort en keuzevrijheid voor de reiziger.
- Regionale, projectgerichte samenwerking: Er zijn de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet op het gebied van fiets. We vragen de staatssecretaris om de samenwerking met regionale partners van overheden en bedrijfsleven, zoals in het programma Beter Benutten, voort te zetten en fietsgebruik met concrete projecten een impuls te blijven geven. In het regeerakkoord is de aandacht voor fiets toegenomen, desondanks zijn met de voor fiets beschikbaar gestelde €100 miljoen minder middelen beschikbaar dan in de vorige kabinetsperiode.”

Metropoolregio Amsterdam

In februari 2018 heeft de provincie Noord-Holland als partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een intentieverklaring ondertekend ten behoeve van de uitvoering van het MRA fietsroutenetwerk. Dit is een coherent en herkenbaar netwerk van hoge kwaliteit (door)fietsroutes waarmee fietsers zich soepel en gemakkelijk kunnen verplaatsen door de MRA, op zowel elektrische als traditionele fietsen. Door het ondertekenen van de intentieverklaring erkennen wij dat we ons in zullen zetten voor het opwaarderen van routes op het MRA routenetwerk en dit netwerk ook mee te nemen in toekomstige beleidsplannen, zoals dit perspectief en investeringsprogramma’s.

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is erg actief op het gebied van de fiets. In 2015 heeft de Vervoerregio een investeringsagenda fiets opgesteld met daarin de geplande uitgaven tot 2025. De totale voorziene investering van de Vervoerregio komt daarin op ruim €238 miljoen euro tot 2025. De investeringen zijn op het gebied van ontbrekende schakels (70% subsidie), fietsparkeren bij NS stations en R-net haltes (respectievelijk 50% en 95% subsidie) en snelfietsroutes (50% subsidie).



Gemeentelijk beleid

Alle gemeenten in Noord-Holland hebben aandacht voor de fiets. Er is wel verschil in ambitie tussen de verschillende gemeenten. Echte fietssteden als Haarlem, Amsterdam en Alkmaar hebben een beleidsagenda met fietsprojecten en -budgetten. Een aantal kleinere gemeenten, bijvoorbeeld Heerhugowaard en Heiloo weet hun fietsambities goed vorm te geven binnen hun mobiliteitsplannen. Bij de gemeenteraadsverkiezingen is veel aandacht geweest voor de fiets bij de politieke partijen. Het is daarom te verwachten dat er in de komende jaren veel nieuwe fietsbeleidsplannen vorm zullen krijgen bij gemeenten.

CONCEPT



4. Visie

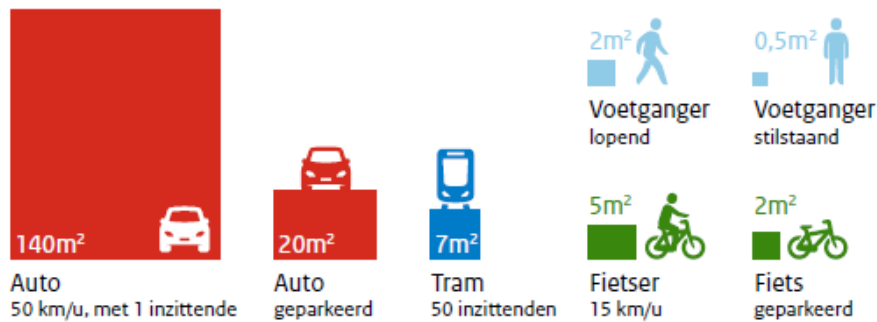
De fiets is een ruimte-efficiënt, emissieloos en stil vervoermiddel. In een groot deel van de Noord-Hollandse stedelijke gebieden heeft de fiets een zeer belangrijke positie in de mobiliteitsmix. De afgelopen jaren vond er ook nog eens een sterke groei van het fietsgebruik plaats (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2016). Verklarende factoren van deze groei zijn verdere verstedelijking en de opkomst van de elektrische fiets. Het meenemen van kinderen en goederen op de fiets wordt door elektrische ondersteuning makkelijker waardoor de fiets voor meer motieven een realistische optie is geworden. Met de e-fiets komen bestemmingen tot 15 kilometer afstand en verder binnen bereik. Oudere inwoners blijven nu tot hogere leeftijd zelfstandig mobiel door gebruik van de elektrische fiets (SWOV, 2017). Dit is een ontwikkeling die we toejuichen, maar dat vraagt wel meer van ons fietsnetwerk. Dit moet geschikt gemaakt worden voor het groeiende aantal e-fietsers.

Om ervoor te zorgen dat Noord-Holland bereikbaar blijft is het slim, duurzaam en maatschappelijk rendabel dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aansluiten op het bestaande mobiliteitssysteem. Op veel plekken kan de mobiliteit per fiets flink groeien zonder dat daardoor de leefbaarheid onder druk komt te staan. Daarbij zullen wel de knelpunten in de centra van de stedelijke gebieden voor zowel de rijdende fietser (fietsfiles) als voor de stilstaande fietser (parkeerproblematiek) urgenter worden. Ook zal uitbreiding van het fietsnetwerk in kwetsbare gebieden vragen om een goede, groene en klimaatadaptieve inpassing. Voor nieuwe woon- en werkgebieden is multimodale ontsluiting essentieel. Door goede bereikbaarheid (ook per fiets) verbetert het vestigingsklimaat (Hermans, 2000) van de provincie. De fiets in zijn rol binnen de mobiliteit kan bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De uitstoot van broeikasgassen door de transportsector steeg in het eerste kwartaal van 2017 met 3% (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018). Het stimuleren van vervoer per fiets kan bijdragen aan het keren van deze trend. Als meer mensen de fiets nemen draagt dit bij aan de gezonde leefomgeving omdat bij het gebruik van de fiets geen gebruik wordt gemaakt van een verbandingsmotor.

Voor veel huishoudens geldt dat niet alle personen in het huishouden alle mobiliteitsopties tot zijn/haar beschikking hebben. Bijvoorbeeld omdat ze te jong zijn, omdat ze geen rijbewijs hebben, of zich geen auto kunnen veroorloven. Deze inwoners zijn voor hun verplaatsingen aangewezen op het openbaar vervoer en/of de fiets. Zeker in de landelijke gebieden van Noord-Holland voorziet de fiets daarmee in een basisbehoefte voor mobiliteit omdat openbaar vervoer maatschappelijk niet rendabel kan voorzien in de alle mobiliteitsbehoeften: het is daarom niet altijd aanwezig, voldoende flexibel of frequent genoeg. De fiets kan zo een verlengstuk van het openbaar vervoer zijn en toegang bieden tot hogere kwaliteit openbaar vervoerverbindingen.

De rol van de fiets in de mobiliteit

De rol van de fiets in de provinciale mobiliteit is in iedere regio verschillend, afhankelijk van de ruimtelijke context. Hierin kunnen grofweg drie rollen in de mobiliteit onderscheiden worden, gebaseerd op de druk op de ruimte in dat gebied.



Figuur 7: Relatief ruimtebeslag per modaliteit (bron: KiM, 2018)

1. Ruimtelijke noodzaak in sterk-stedelijk gebied (bv centra van Amsterdam, Alkmaar, Haarlem)

Binnen de sterk stedelijke gebieden van de provincie is het belang van de fiets groot. Groei van de mobiliteit binnen deze stedelijke centra zal slechts kunnen plaatsvinden door het gebruik van ruimte-efficiënte vervoermiddelen zoals openbaar vervoer, fiets en wandelen. In deze gebieden staat de luchtkwaliteit en leefbaarheid stevig onder druk. Voor de auto is in deze stedelijke milieus weinig groeipotentie.

2. Verbindende rol in stedelijke periferie (bv in grootstedelijke gebied rond Amsterdam, Heerhugowaard-Alkmaar)

In de gebieden rondom de stedelijke centra speelt de fiets een belangrijke en groeiende rol als primair vervoermiddel van- en naar de steden en/of openbaar vervoerknooppunten. Binnen een afstand van 15 kilometer rondom de steden biedt de fiets een volwaardig alternatief voor auto en openbaar vervoer. Binnen deze schil rondom de steden zijn onze provinciale fietspaden essentiële schakels in het netwerk en deze worden dan ook in toenemende mate gebruikt.

3. Sociaal-recreatieve rol & koppeling openbaar vervoer in het landelijk gebied (bv in Noord-Holland-Noord)

In landelijke gebieden speelt de fiets weer een andere rol. Naar onderwijs worden in deze gebieden grote afstanden per fiets afgelegd. Omdat afstanden van veel verplaatsingen vaak te groot zijn om de hele reis per fiets af te kunnen leggen heeft de fiets een sterke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Het accent ligt in deze gebieden dan ook op schoolroutes en op de koppeling met het openbaar vervoer. Tot slot wordt er in deze gebieden veel gerecreëerd op de fiets en draagt het fietstoerisme positief bij aan de beleving van landschap en daarmee aan de lokale economie.



Wat willen we bereiken?

Het doel is dat in 2050 (het planjaar van de Omgevingsvisie) de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is één compleet, fijnmazig, herkenbaar en comfortabel netwerk van fietsvoorzieningen (fietspaden en stallingen). Op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden is een netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes aanwezig, waarop het aantal stoppunten voor fietsers tot een minimum is beperkt. Dit netwerk van doorfietsroutes is op hoofdlijnen uitgewerkt en onderdeel van dit concept perspectief. Overstappunten op het openbaar vervoer zijn opgenomen in het netwerk van doorfietsroutes en op die locaties zijn voldoende voorzieningen van een hoog kwaliteitsniveau om een naadloze ketenreis te faciliteren. Fiets en openbaar vervoer vullen elkaar aan: de flexibiliteit van de fiets wordt gecombineerd met snelle verbindingen per openbaar vervoer. Ook op plekken waar bezoekers geen fiets bezitten is de fiets een reële optie door een sluitend netwerk van deelfietsensystemen.

Doordat meer mensen de fiets, eventueel in combinatie met (autonoom) openbaar vervoer gebruiken, blijven de inwoners van de provincie langer gezond en mobiel en hebben ze een breed palet aan mobiliteitsopties tot hun beschikking, passend bij hun wensen. De fiets speelt een belangrijke rol in het bereikbaar en leefbaar houden van zowel de stedelijke als landelijke gebieden. Door het verhogen van de kwaliteit en het promoten van de lange afstands- en recreatieve routes profiteert de hele provincie van kleinschalig toerisme en wordt het midden- en kleinbedrijf ook in het buitengebied gestimuleerd.

Door het faciliteren en ondersteunen van innovatieve concepten is het provinciale fietsbeleid actueel en wordt er zo goed mogelijk gebruik gemaakt van nieuwe innovaties die het fietsen makkelijker, comfortabeler en veiliger maken.

Wat is onze rol?

De provincie speelt een belangrijke rol in het fietsbeleid. In de volgende rollen speelt de fiets in meer- of mindere mate een rol.

1. Ten eerste heeft de provincie als wegbeheerder een directe rol in de aanleg en onderhoud van het provinciale netwerk van fietsroutes en paden.
2. De provincie heeft een belangrijke rol in het faciliteren van regionale verplaatsingen. Zeker op dit vlak liggen er op korte en middellange termijn grote kansen in het ondersteunen van de (elektrische) fiets.
3. De provincie heeft een belangrijke rol in de ruimtelijke ordening en in de verstedelijkingsopgave. Hóe en waar steden uitbreiden is voor een belangrijk deel ook bepalend voor het fietsgebruik. Gebieden met hoge functiemenging en -dichtheden zijn gunstige milieus voor de fiets. In dergelijke gebieden is de fiets vaak ook het snelste vervoermiddel op korte afstand. We zetten dan ook via het Programma OV-Knooppunten in op verstedelijking op fietsafstand van de knooppunten van het openbaar vervoer. Bij uitbreiding van stedelijke gebieden en de aansluiting van deze gebieden op het mobiliteitsnetwerk moet meer aandacht zijn voor de fiets. Een goede fijnmazige aansluiting op het fietsnetwerk van stad en land is nodig, zodat verplaatsingen per fiets binnen wijk en stad en naar het buitengebied makkelijk en aantrekkelijk zijn. Bij uitbreiding van steden is het van belang aansluiting te vinden bij de kwaliteiten van de bestaande steden, waarin de fiets op de korte afstand nu al de dominante vervoerwijze is. We hebben wat betreft dit onderwerp een taak in de ondersteuning van gemeenten en in de toetsing van gemeentelijke plannen.
4. De provincie heeft, naast de rol als wegbeheerder en facilitator van bovenregionale verplaatsingen, een coördinerende rol voor en tussen gemeenten. Nu er steeds verder en langer gefietst wordt verandert de rol van het fietsnetwerk. Er komen meer gemeentegrensoverschrijdende fietsverplaatsingen en dus komt de coördinerende rol van de provincie ook bij fietsprojecten in beeld. Het faciliteren van projecten met, en tussen gemeenten en de Vervoerregio is een rol die uitstekend bij ons past.
5. De provincie heeft een rol op het gebied van natuur en recreatie. Er wordt veel recreatief gefietst in Noord-Holland. Door Noord-Hollanders, maar ook door (buitenlandse) toeristen. Een uitstekende manier voor inwoners én bezoekers om het landschap en het erfgoed van onze provincie te ervaren. De recreatieve kwaliteiten van het landschap zijn goed bereikbaar en beleefbaar met de fiets. De verbindingen naar het buitengebied, de natuur en de Noordzeekust dragen bij aan de prettige leefomgeving in Noord-Holland. Fietsen draagt bij aan minder luchtvervuiling en geluidsbelasting op die plekken waar het er vooral toe doet. Omdat een goede/groene inpassing bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het fietsen (woon/werk en recreatief), benutten we kansen op het gebied van een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing. De groei van het toerisme biedt veel economische kansen, ook voor de kleinere kernen. Kleinschalig toerisme profiteert van een goed, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk.
6. Als laatste heeft de provincie een rol als opdrachtgever van het regionaal openbaar vervoer. De fiets is een uitstekend vervoermiddel voor zowel het voor- als natransport. Nu al gebruikt zo'n 11% van de reizigers de fiets in het voortransport bij een "gewone" bus. Bij een hoogfrequente R-net buslijn loopt dit op tot gemiddeld 28%, met uitschieters naar 41% (Brand, 2015). Ook liggen er kansen voor de fiets in het natransport. We gaan dan ook inzetten op een nog betere, naadloze koppeling tussen fiets en openbaar vervoer om zo het ov-netwerk te versterken.

Het faciliteren van langere reizen per fiets en het koppelen van fiets en openbaar vervoer gaat niet vanzelf. Om een echte schaa sprong te maken zal er in nieuwe infrastructuur geïnvesteerd moeten worden die de bestaande stedelijke netwerken verbinden tot een echt regionaal fietsnetwerk. Waarbinnen zowel voor rijdende als voor stilstaande fietsen de ruimte is om het reizen aantrekkelijker, veiliger en sneller te maken.



5. Opgaven

Om de doelen zoals in het vorige hoofdstuk beschreven te kunnen behalen wordt in dit hoofdstuk beschreven hoe we deze doelen willen bereiken. Daarbij is het niet alleen van belang dat wij aangeven wat de provincie gaat doen, maar ook om vast te leggen wat wij niet doen of welke rol bij ons past bij de diverse onderdelen van de opgave. Bij de invulling van de opgaven betrekken wij nadrukkelijk de stakeholders: belangengroepen zoals de Fietzersbond, mede-overheden, gebruikers en inwoners.

Opgave 1: Veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen

Infrastructuur klaar voor de toekomst

Het is van belang dat de fietsinfrastructuur die de provincie in beheer heeft of aanlegt 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 zelfstandig het fietsnetwerk kunnen gebruiken. Dat vraagt om veilige fietspaden en kruispunten die voor hen overzichtelijk, begrijpelijk en veilig zijn. Oudere fietsers zijn kwetsbaarder, maar rijden steeds vaker op een e-fiets en blijven tot op hogere leeftijd langer en verder fietsen. Dat is goed voor hun lichamelijke en mentale gezondheid, maar vergt wel aandacht in het ontwerp van fietsinfrastructuur. Hierbij speelt 'vergevingsgezindheid' een belangrijke rol. Een vergevingsgezind fietspad heeft bijvoorbeeld een bredere strook verharding in de berm zodat een fietser die van het fietspad af dwaalt niet direct ten val komt in een zachte berm. Niet alleen een verkeersveilige maar ook een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing vragen om (innovatieve) maatregelen mee te nemen in het ontwerp.

Er is daarnaast 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-pedelects. 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 'domme' 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.

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 voorrangsregels bij rotondes binnen bebouwde kom. Projecten van derden die door de provincie gesubsidieerd worden voldoen minimaal aan de CROW inrichtingseisen. Bij het plannen van omleidingen en het maken van tijdelijke voorzieningen wordt de fietser even serieus genomen als de automobilist en de voetganger.

Langs elke provinciale weg een fietspad?

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 parallelvoorziening nodig als de snelheid 80 km/u of hoger is en er woningen direct aan de weg liggen. Als de snelheid 60



km/u is of lager en er minder dan 6000 motorvoertuigen per etmaal passeren is een fietspad niet noodzakelijk.

De inrichtingsstandaarden voor (brom)fietspaden van de provincie zijn als volgt gedefinieerd:

Tabel 2: Kwaliteitseisen Fietsnetwerk Noord-Holland

Breedte (brom-)fietsvoorzieningen

	Intensiteit (fietsers per drukste uur)	Streefwaarde	Minimumwaarde
2-richtingspad	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
1-richtingspad	0 - 75	2,00 m	2,00 m
	75 - 375	3,00 m	2,50 m
	> 375	4,00 m	3,50 m

Wat betreft verharding hebben we de ambitie alleen rood asfalt of rood beton toe te passen. We vervangen bestaande tegelverharding bij groot onderhoud, of wanneer het fietspad als prioriteit wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute.

Fietsstroken worden alleen toegepast bij maximum snelheden van 60 km/u of lager en moeten voldoende breedte hebben (minimaal 1,70 m breed (excl. 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 waar mogelijk het fietsnetwerk versterkt wordt binnen deze projecten.

Opgave 2: Oplossen knelpunten fietsnetwerk

Knelpunten

In 2016 heeft de provincie Noord-Holland door de Fietzersbond een inventarisatie laten maken van de knelpunten op het fietsnetwerk. Deze knelpunten bestaan onder andere uit te smalle fietspaden, gevaarlijke kruisingen, (gebrek aan) parkeervoorzieningen en ontbrekende schakels in het netwerk.

Begin 2018 wordt een eerste stap gezet om deze knelpunten aan te pakken. We hebben 23 miljoen euro uitgetrokken om knelpunten op het areaal van de provincie op te gaan lossen en gemeenten te ondersteunen bij het oplossen van de knelpunten in het fietsnetwerk op gemeentelijk areaal.

Vanaf de zomer van 2018 is hiervoor een subsidieloket open waar gemeenten een aanvraag kunnen indienen voor subsidie voor het oplossen van knelpunten op hun areaal. De knelpunten zijn in eerste instantie geprioriteerd op nabijheid van scholen en ov-knooppunten en op snelle realisatiemogelijkheden. Ook knelpunten die liggen op het strategische fietsnetwerk van de provincie krijgen voorrang.

Niet alle knelpunten zijn echter eenvoudig op te lossen: Voor een groot aantal knelpunten geldt dat er nader gestudeerd moet worden op de oplossing en voor anderen geldt dat er een flinke investering in tijd en geld nodig zal zijn om die op te lossen. Vanuit de gezonde leefomgeving wordt een impuls gegeven om ervaringen op te doen met een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing.

Prioriteiten

De knelpunten die na de besteding van de fietsreserve overblijven uit de lijst die door de Fietzersbond is opgesteld worden in het programma fiets meegenomen. Bij nieuwe financiering zullen projecten die bijdragen aan één of meer van de volgende prioriteiten voorrang krijgen in de subsidietoewijzing:

1. Projecten die de veiligheid verbeteren rondom scholen of op belangrijke schoolroutes
2. Projecten die de veiligheid verbeteren rondom openbaar vervoerknooppunten
3. Projecten die bijdragen aan de kwaliteit van het provinciale strategische fietsnetwerk (zie ook -opgave 3)
4. Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en het doorbreken van bestaande barrières.



Opgave 3: Samen met de regio netwerk van doorfietsroutes realiseren

Onderdeel van dit programma is de introductie van een regionaal routenetwerk van doorfietsroutes. Deze routes verbinden de belangrijkste woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, ov-knooppunten en recreatiegebieden met elkaar.

Ontwerpprincipes doorfietsnetwerk

Op de volgende pagina is het concept netwerk van doorfietsroutes opgenomen. Bij het ontwerp van dit netwerk is uitgegaan van de volgende ontwerpprincipes:

- woonkernen met minimaal 10.000 inwoners
- werklocaties met hoge dichtheid arbeidplaatsen.
- Onderwijsconcentraties van middelbaar en hoger onderwijs

Deze locaties zijn als een punt op de kaart aangegeven. Rondom deze locaties is een cirkel getekend met een straal van 7,5 km doorsnede. Zodra twee cirkels elkaar raken of overlappen is er potentie om deze locaties met een route te verbinden. Deze potentie is natuurlijk groter als er tussen de punten kleinere kernen en voorzieningen liggen die de route voeden. Niet alle locaties hebben daarbij verbindingen in alle richtingen nodig: dat is afhankelijk van het belang van deze locatie: een stedelijk centrum heeft een grotere aantrekkingskracht dan een kleinere uitgestrekte woonkern. Het netwerk dat zodoende ontstaat, is de basis voor het netwerk van doorfietsroutes. Op de kaart zijn ook bewegwijzerde landelijke fietsroutes (de zogenoemde LF-routes) schematisch weergegeven. Bij overlap van de netwerken van doorfietsroutes en LF-routes is combinatie denkbaar.

We stellen ons voor de aanleg van deze routes pro-actief op: We nemen de regionale regie. Daarmee is niet gezegd dat dit netwerk ook door de provincie moet worden aangelegd of altijd langs de provinciale weg moet liggen. In samenwerking met de regionale partners gaan we verder in gesprek over elke potentiële route: om verder te onderzoeken welke routes het waard zijn om in te investeren: we investeren dan ook in kansrijke routes op basis van degelijk onderzoek naar nut, noodzaak en maatschappelijk rendement.

Vaak zijn deze routes in de basis al aanwezig en gaat het dus om het naadloos verbinden en opwaarderen van delen van de route door middel van verbeterde infrastructuur. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om het verbreden van bestaande fietspaden, het aanleggen van een fietsbrug- of tunnel, het omvormen van woonstraten naar fietsstraten of het verbeteren van de (fiets-)doorstroming door aanpassing van de verkeerslichten.

Door het opstellen van een strategisch fietsnetwerk leggen wij de basis voor kansrijke routes die prioriteit krijgen. Hierbij is aansluiting gevonden bij het routenetwerk van de Metropoolregio Amsterdam. Daarbij realiseren wij ons dat niet alles op korte termijn gerealiseerd kan worden. In de kaart zijn daarom ook prioriteiten nader aangegeven: de routes met de hoogste prioriteit zijn daarbij uitgelicht. Het gaat daar om routes die de hoogste potentie of urgentie hebben en om routes waaraan binnen de regio's al actief gewerkt wordt.

Ook is gekeken waar de doorfietsroutes samenvallen met de knelpunten van het fietsnetwerk (zie opgave 2). Aan het oplossen van knelpunten op dit netwerk wordt prioriteit gegeven.

Voor uitwerkingsplannen en het creëren van lokaal draagvlak hebben wij ondersteuning nodig van gemeenten en regio. We dagen onze partners uit om met breed gedragen uitwerkingsplannen te komen, hierbij sluiten we aan en ondersteunen wij deze regionale initiatieven. Waar nodig nemen we onze verantwoordelijkheid voor ontbrekende schakels en trajecten over ons eigen areaal. Wij kunnen in bijzondere gevallen co-financieren in goed uitgewerkte regionale plannen die passen binnen dit beleidskader en waarin alle partijen hun financiële verantwoordelijkheid serieus nemen.



Kwaliteit

Het belangrijkste kenmerk van een doorfietsroute is dat er op deze routes ongestoord doorgefietst kan worden. Regionale verplaatsingen (tot 15 á 20 km) zijn de norm: De paden zijn geschikt voor zowel gewone (brom)fietsen, elektrische fietsen en speed-pedelecs. De paden zijn ontworpen zodat al deze voertuigen op verschillende snelheden gebruik kunnen maken van het doorfietspad met zo min mogelijk obstakels en stopmomenten. Dit betekent dat het aantal verkeerslichten of kruisingen waar de fiets voorrang moet verlenen geminimaliseerd wordt. Op een doorfietsroute is naast elkaar fietsen altijd mogelijk en is voldoende ruimte om veilig te kunnen inhalen. Bij het ontwerp zijn snelheden van 25 km/u uitgangspunt. Dat vraagt om voldoende breedte, ruime bochtstralen, comfortabele ondergrond en (adaptieve) verlichting.⁶ Een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing is ook onderdeel van de ontwerpopgave, vooral in kwetsbare gebieden.

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 ontwerpopgave. Uiteraard prefaleert, bij het maken van keuzes, de verkeersveiligheid zwaarder dan vasthouden aan het voorrangsprincipe.

De herkenbaarheid van deze doorfietsroutes is ook van belang. We werken aan één herkenbare uitstraling en bewegwijzeringssystematiek van doorfietsroutes in Noord-Holland. Hierbij werken we nauw samen met de Vervoerregio Amsterdam en onze buurprovincies Utrecht, Zuid-Holland en Flevoland. Ook wordt actief de aansluiting gezocht bij andere ontwikkelingen op het gebied van bewegwijzering zoals de systematiek die momenteel getest wordt in Noord-Brabant en Gelderland. Binnen het Interprovinciaal Overleg (IPO) wordt kennis uitgewisseld aangaande bewegwijzering. Binnen dit platform zet de Provincie Noord-Holland zich in voor uniforme bewegwijzering in Nederland.

Kwaliteitseisen Doorfietsroutes

Wat betreft de kwaliteitseisen voor de dwarsdoorsnede (breedtes) van de doorfietsroutes sluiten we aan bij de eisen zoals opgesteld ten behoeve van het MRA fietsroutenetwerk. Deze kwaliteitseisen sluiten aan bij de voorschriften van het CROW en bieden voldoende vrijheid om tot passende implementatie te kunnen komen in alle omstandigheden. De eisen voor routes binnen- en buiten de bebouwde kom zijn als volgt opgesteld:

Tabel 3: Kwaliteitseisen Doorfietsnetwerk Noord-Holland

	Binnen de bebouwde kom		Buiten de bebouwde kom	
	Uitgangspunt	Minimaal	Uitgangspunt	Minimaal
Wegvakken				
2-richtingen fietspad	>= 4,00 m	> = 3,00 m	>= 4,00 m	> = 3,00 m
2x 1 richting fietspad	2,50 m	2,00 m	2,50 m	2,00 m
Fietsstraat smal	4,50 m		4,50 m	
Fietsstraat breed	5,50 - 6,50 m		5,50 - 6,50 m	

⁶ In beleidskader 'Waarom brandt het licht hier' (Provincie Noord-Holland, 2012) zijn de criteria voor het toepassen van verlichting op provinciale wegen en fietspaden vastgelegd. Dit beleidskader wordt op dit moment herzien. In de herziening zal aandacht komen voor nieuwe technieken zoals adaptieve verlichting en wegdekreflectie en aan eventuele andere eisen aan de verlichting die passen bij een doorfietsroute.

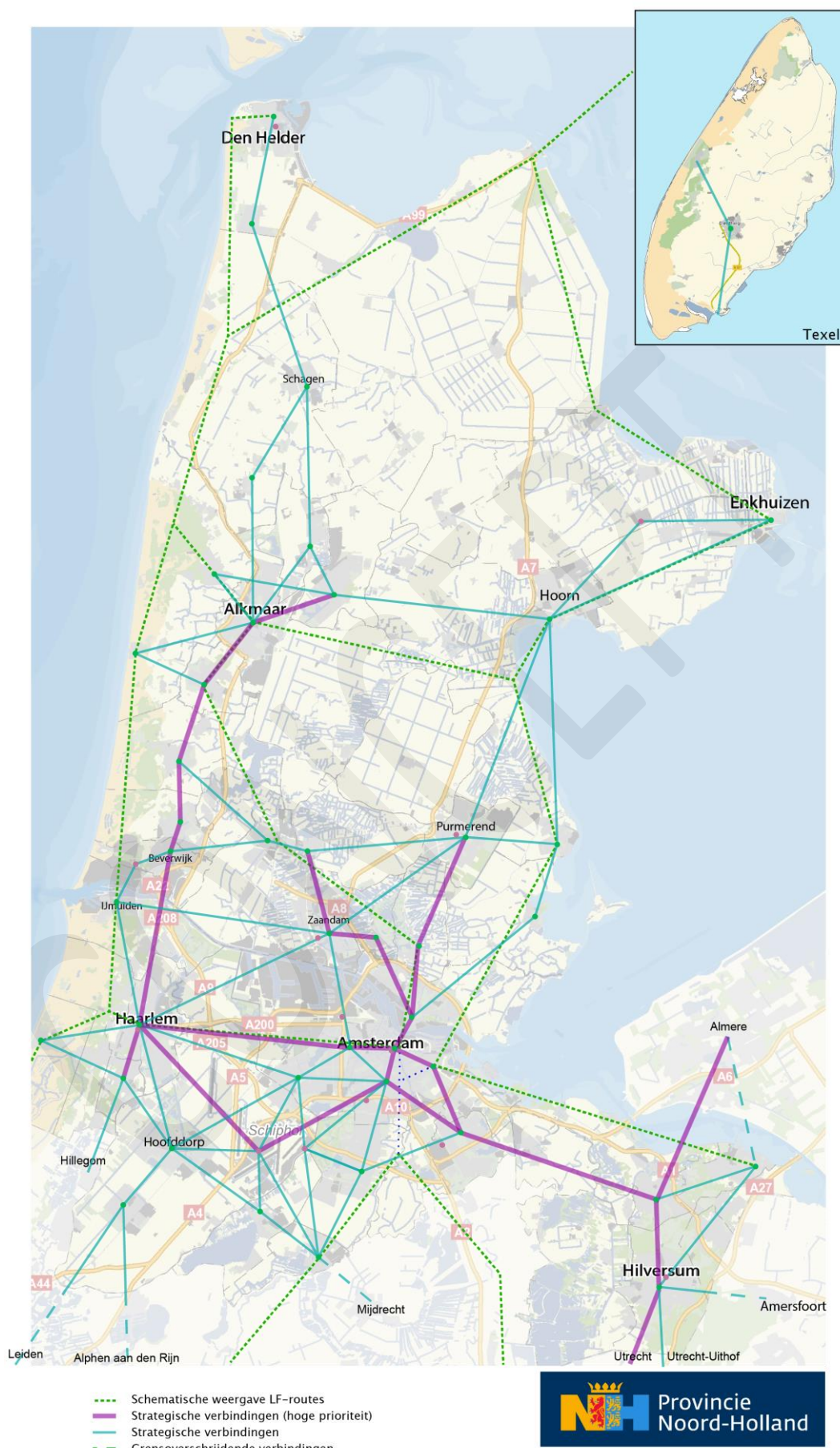


Totstandkoming

Het in deze visie opgestelde routenetwerk is een inventarisatie van kansrijke routes gebaseerd op inwoneraantal en geografische afstand tussen de kernen. We nodigen de regio's uit om dit concept netwerk ter hand te nemen en de planvorming voor gewenste doorfietsroutes op te starten. Zodra er overeenstemming is over de uitvoering van een gewenste verbinding en er een gezamenlijke intentie is tot financiering, kunnen de regio's zich bij ons melden voor het samen verder uitwerken van de plannen, inclusief routekeuze en uitwerkingsniveau. Vervolgens zal er gezamenlijk gezocht worden naar de financiering voor de aanleg, waarbij wij in bijzondere omstandigheden ook meebetalen als alle partijen serieus hun verantwoordelijkheid nemen.



Figuur 8 Fietsstraat bij Heerhugowaard (inspiratie voor doorfietsroute)



Figuur 9: Concept doorfietsrouten netwerk Provincie Noord-Holland



Opgave 4: Versterken combinatie fiets-ov

Voor veel verplaatsingen is de fiets een aantrekkelijk vervoermiddel. Een groot deel van de verplaatsingen is namelijk korter dan 7,5 km. Hoewel het bereik van de fiets door innovaties als de elektrische fiets sterk toeneemt is de fiets geen volwaardig alternatief voor alle verplaatsingen. Ook het openbaar vervoer is niet altijd een realistische optie. De afstand naar een halte met hoogwaardig openbaar vervoer is vaak groot, en de frequentie bij de lokale bushalte soms te laag. Hier ligt de kracht van de combinatie fiets en openbaar vervoer. Naast de fiets en het openbaar vervoer zal juist de combinatie fiets-ov een aantrekkelijke vervoerswijze worden.

De fiets en het openbaar vervoer vullen elkaar zeer goed aan. Door een groot deel van de treinreizigers is dat ook al ontdekt, bijna 50% van de treinreizigers arriveert per fiets op het station. Het gebruik van nieuwe stallingsvoorzieningen bij treinstations en HOV-haltes overtreft keer op keer de verwachtingen. Er is sprake van een sterke latente vraag naar stallingsvoorzieningen bij stations en men is er nog onvoldoende in geslaagd deze latente behoefte voldoende in beeld te brengen. Bij uitbreidingen van deze voorzieningen doen zich echter wel op steeds meer plekken en in ernstige mate inpassingsproblemen voor, waardoor de kosten per fietsparkeerplaats dusdanig toenemen dat dit niet meer door de gemeenten alleen te financieren is. In samenspraak met het programma ov-knooppunten zullen oplossingen gevonden moeten worden voor de parkeerproblematiek bij stations. Uitgangspunt is en blijft dat gemeenten de regie en (financiële) verantwoordelijkheid houden voor fietsparkeren bij stations. Hier ligt een rol voor de provincie als coordinator en schakel tussen gemeenten en het Rijk.

Naast de verbetering van de stallingsvoorzieningen moet er ook aandacht zijn voor beheer, regelgeving, handhaving en exploitatie van de voorzieningen. In het convenant "Fietsparkeren bij Stations" is de regie voor parkeren bij stations gelegd bij gemeenten. In de praktijk zien we dat met name de kleinere en middelgrotere gemeenten (tot 75.000 inwoners) moeite hebben met het oppakken van de regierol. Ondersteuning, regionale bundeling van beheer, regelgeving en handhaving door een regionale partij als de provincie kan hierin zeker een meerwaarde betekenen. Ook kunnen wij als partner een coördinerende rol op ons nemen in de communicatie naar de Rijksoverheid. Hiermee kan de door het Ministerie beschikbaar gestelde financiering effectiever ingezet worden.

De provincie heeft een directe rol als stallingsvoorzieningen te vinden zijn op ons eigen areaal. Ook bij knooppunten waar openbaar vervoer in onze opdracht rijdt, zoals bijvoorbeeld bij HOV haltes hebben wij een nadrukkelijke verantwoordelijkheid.

Om het bereik van de ov-knooppunten en daarmee het reizigerspotentieel te vergroten is het slim te investeren in de fietsbereikbaarheid van de knooppunten. Ov-knooppunten zijn dan belangrijke schakels in het regionale netwerk van doorfietsroutes. Rondom treinstations richten we ons op verbeteringen in het netwerk die het bereik van 10 minuten fietsen vergroot, rondom bushaltes van het HOV hanteren we een bereik van 5 minuten fietsen.

Opgave 5: Benut de kansen van de deelfiets

De innovatie die een oplossing kan bieden om het aantal geparkeerde fietsen in steden en bij ov-knooppunten te verminderen is de deelfiets. Deelfietsen kunnen bovendien voorzien in de behoefte om nabij de bestemming ook een fiets beschikbaar te hebben. Er zijn op dit moment veel initiatieven van marktpartijen om te komen tot deelfietssystemen in de steden. Dit heeft onder andere in Amsterdam tot overlast geleid. Hier wordt de deelfiets in 2019 door middel van een vergunningensysteem opnieuw opgestart. We volgen de Amsterdamse ervaringen met belangstelling en een kritische blik, vooral wat betreft de consequenties van de Amsterdamse werkwijze voor de buurgemeenten.



Figuur 10: Deelfietsconcept in Amsterdam Zuid

Ook buiten de grote steden heeft de deelfiets potentie. Het actief stimuleren van systemen, aansluitend op een open registratie- en betaalsysteem, in dergelijke gebieden past binnen onze rol. Hier zullen wij op zoek gaan naar partners om een provinciebreed deelfietssysteem te onderzoeken. Onze rol is hierbij vooral een rol van marktmeester: om een eerlijk speelveld te faciliteren aan de markt en een zo divers mogelijk, maar eenvoudig toegankelijk aanbod te kunnen garanderen naar de gebruiker en dat alles met zo min mogelijk overlast. Onze aandacht zal daarbij uitgaan naar het verzamelen en delen van kennis en ervaring met deelfietsbeleid, -systemen en -aanbieders voor gemeenten. Binnen onze vervoersconcessies dagen we vervoerders uit in hun mobiliteitsaanbod de deelfiets een plek te geven.

Binnen vervoersconcessies Noord-Holland Noord en Amstelland-Meerlanden (aanbesteed door de Vervoerregio Amsterdam) worden naast het busvervoer ook deelfietsen in het aanbod opgenomen. Ook deze ervaringen volgen we met belangstelling.

Opgave 6: Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering

Bij het implementeren van nieuw fietsbeleid en dan voornamelijk op het gebied van de verkeersveiligheid hebben gedragscampagnes nut: denk aan campagnes voor het gebruik van verlichting op de fiets en het aandacht vragen voor het feit dat de scholen weer zijn begonnen.

Specifiek voor ouderen én kinderen en jongeren blijven gedragscampagnes nodig om hen verkeersveilig door het verkeer te laten fietsen. Wij benutten daarbij de bestaande subsidieregeling voor gedragsbeïnvloeding.

Nu er door de opkomst van de elektrische fiets en de populariteit van wielrennen steeds grotere snelheidsverschillen ontstaan op de fietspaden is het van belang dat fietsers worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de fietspaden. Een gerichte campagne rond snelheidsverschillen zal verder uitgewerkt moeten worden in het uitvoeringsplan. We sluiten daarbij aan bij lokale én landelijke campagnes.

Naast verkeersveiligheid is het in beeld brengen van de regionale potentie van de fiets en deelfiets van belang. Nu is het veel reizigers onbekend of en hoe de fiets voor hun dagelijkse verplaatsingen een rol kan spelen. Uit onderzoek blijkt dat een goed gecommuniceerde fietsroute meer gebruikers aantrekt dan een minder goed gecommuniceerde route (Fietsberaad, 2018). Daarbij sturen we niet aan op een modal shift, maar op het in beeld brengen van de verschillende alternatieve vervoerwijzen. Wij ondersteunen steden, regio's en organisaties die met gedragscampagnes het gebruik van de fiets willen stimuleren. Het Rijk wil bovendien de fiscale regels voor 'de fiets van de zaak' of leasefiets aantrekkelijker maken. Dit is een interessante kans om een gerichtere werkgeversaankpak op te zetten rondom nieuw aan te leggen doorfietsroutes. De combinatie van een nieuwe route met nieuwe mogelijkheden voor de aanschaf van een elektrische fiets is een uitgelezen kans.

Opgave 7: Stimuleren fietstoerisme

Er wordt veel recreatief gefietst in Noord-Holland. Door Noord-Hollanders, maar ook door (buitenlandse⁷) toeristen. Een uitstekende manier voor inwoners én bezoekers om het landschap en het erfgoed van onze provincie te ervaren. De recreatieve kwaliteiten van het landschap zijn goed bereikbaar en beleefbaar met de fiets. De verbindingen naar het buitengebied, de natuur en de Noordzeekust dragen bij aan de prettige leefomgeving in Noord-Holland. De groei van het toerisme biedt veel economische kansen, ook voor de kleinere kernen. Kleinschalig toerisme profiteert van een goed, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk.

Het stimuleren van fietstoerisme doen we door verbeterde bewegwijzering, het aanbieden van goed kaart- en informatiemateriaal op papier én digitaal en koppeling van routes met kunst, historie, erfgoed en landschapsbeleving waarvan de fiets onderdeel uitmaakt van die beleving.

Door het verhogen van de kwaliteit en het promoten van de lange afstands- en recreatieve routes profiteert de hele provincie van kleinschalig toerisme en wordt het midden- en kleinbedrijf ook in het buitengebied gestimuleerd.

⁷ Vooral toeristen uit onze buurlanden komen in NL graag fietsen (Centraal Bureau voor de Statistiek / NRIT Media, 2016)

Opgave 8: Smart Mobility, Innovatie & Onderzoek

Smart Mobility

Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit. Ook op het gebied van de fiets. Er wordt bijvoorbeeld veel onderzoek gedaan naar slimme infrastructuur die beter is in het detecteren van fietsers, zodat fietsers niet onnodig hoeven wachten bij verkeerslichten. Ook is er nieuwe technologie beschikbaar die deelconcepten en betere stallingen mogelijk maakt. Deze ontwikkelingen volgen we op de voet. Waar mogelijk voeren we pilotprojecten- of studies uit om nut en noodzaak van deze nieuwe technieken te onderzoeken. Hierbij wordt actief de verbinding gezocht met het uitvoeringsprogramma Smart Mobility.

Innovatie

Door het faciliteren en ondersteunen van innovatieve concepten op het gebied van de fiets zetten we in op nieuwe manieren om de fiets aantrekkelijker te maken, het verkeer beter te laten doorstromen en de verkeersveiligheid te verhogen. Er is specifiek aandacht voor innovaties op het gebied van autonoom rijden enerzijds en de communicatie van en tussen fietsers, fietsinfrastructuur en andere weggebruikers anderszijds, zodat ook in omgevingen waar autonome voertuigen zich bevinden fietsers veilig en zonder nieuwe barrièrewerking zich kunnen blijven verplaatsen. Bij innovatie is van belang 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 mogelijke groei in fietsaandeel niet af te remmen. Belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers zijn kruisingen met autoverkeer. Met steeds meer autonoom rijden kan de fiets profiteren van verbeterde (detectie)systemen in voertuigen, maar tot die tijd vragen kruispunten nadrukkelijk de aandacht.

Speciale aandacht gaat ook uit naar eenzijdige ongevallen. Hier is de inrichting van het fietspad van belang: hoe is het gesteld met de vergevingsgezindheid van de bermen, de zichtbaarheid van (obstakels op) het fietspad? Fietsers zelf zijn vrijwel nooit de veroorzaker bij ongevallen met letsel. Een relatief hoog aandeel van de fietsongevallen met letsel gebeurt niet in de woonplaats van het slachtoffer. Onbekendheid en inconsequente inrichting spelen hier wellicht een rol. Ouderen zijn bij de slachtofferongevallen oververtegenwoordigd. Dat komt omdat ze relatief meer fietskilometers maken én omdat ze kwetsbaarder zijn; bij een ongeval zullen ouderen eerder letsel overhouden.

Onderzoek

Over stromen fietsverkeer is, vergeleken met openbaar vervoer en autoverkeer, relatief weinig bekend en er werd tot voor kort maar weinig onderzoek naar gedaan. Het doen van onderzoek is van belang voor een sterk fietsbeleid en voor het vergelijkbaar maken van de fiets in de brede mobiliteitsdiscussies. We laten gericht onderzoek doen naar gedrag en patronen van fietsers en van het effect van fietsen en van fietsmaatregelen. We werken actief aan het verzamelen en ontsluiten van goede fietsdata. We geven de ruimte aan studenten en onderzoekers die onderzoek willen doen op onze fietspaden en we nemen deel aan bredere onderzoeksagenda NOaF (Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid) als dat voor ons of onze gemeenten relevante informatie op lijkt te leveren. We onderhouden contacten met relevante opleidings- en onderzoeksinstituten. We ondersteunen de ontwikkeling van een (landelijk) fietsverkeersmodel.



6. Vervolgstappen

Met dit concept perspectief is het proces nog niet voltooid. Na instemming door GS zal dit concept ter consultatie aangeboden worden aan onze partners in de provincie:

- Gemeenten;
- Waterschappen;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Fietsersbond;
- Buurprovincies;
- Rijkswaterstaat.

Op basis van de feedback van de partners zal een definitief perspectief worden vastgesteld in de tweede helft van 2018. Ook zal er een inventarisatie gemaakt worden van de huidige staat van het provinciale netwerk. Op basis van het definitieve perspectief wordt een programma fiets opgesteld, waarin ook concrete doelen zullen worden opgenomen. Dit programma fiets zal een integraal onderdeel vormen van de agenda mobiliteit van de Omgevingsvisie.



Verwijzingen

- Brand, J. (2015). *Assessing integration of bus networks with non-motorised access and egress modalities*. Delft: TU Delft.
- Centraal Bureau voor de Statistiek / NRIT Media. (2016). *Tendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2016*. NRIT Media.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2016). *Onderzoek verplaatsingen in Nederland*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018). *Lagere CO2 uitstoot in het vierde kwartaal*. From Website van het CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/07/lagere-co2-uitstoot-in-het-vierde-kwartaal-2017>
- European Cycling Federation. (2017). *EU Cycling Strategy*. Brussel: ECF.
- Fietsberaad. (2017). *website Fietsberaad*. From <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2017&repository=Fiets+verover+terrein+op+auto+ook+buiten+de+grote+steden>
- Fietsberaad. (2018, april 3). *Kennissessie 3 april*. From Fietsberaad: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Presentatie_Kennissessie_3_april_-_Evaluatie_Snelfietsroutes_-_Bart_Cristiaens_Tibs.pdf
- Fietsenwinkel.nl. (2018, April 17). *Onderzoek naar de verdeling van Speed-pedelecs*. From Fietsenwinkel.nl: <https://www.fietsenwinkel.nl/onderzoek-sp-2018>
- GfK. (2017, December 12). *E-bike onderzoek 2015*. From Univé: <https://www.unive.nl/binaries/content/assets/pdfs/sitecollectiondocuments/e-bike-onderzoek.pdf>
- Harms, L., & Kansen, M. (2018). *Fietsfeiten*. Den Haag: Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid.
- Hendriksen, v. G. (2010). *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO.
- Hermans, S. e. (2000). *De economische betekenis van het fietsen*. Den Haag: VNG Uitgeverij.
- Interprovinciaal Overleg. (2018). *Position paper fiets*. From Interprovinciaal Overleg: http://www.ipo.nl/files/3615/2352/6062/Position_paper_tkc_fiets.pdf
- Provincie Noord-Holland. (2012). *Waarom brandt het licht hier? Openbare verlichting op provinciale wegen*. Haarlem.
- Rai Vereniging. (2018). *Feiten en Cijfers, Fietsen 2018*. Amsterdam: RAI vereniging.
- Schaap, N., Harms, L., Kansen, M., & Wüst, H. (2015). *Fietsen en lopen, de smeerolie van onze mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Stichting Landelijk Fietsplatform. (2009). *Zicht op Nederland fietsland, feiten en cijfers recreatief fietsen*. Amersfoort: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- SWOV. (2017). *Factsheet: Elektrische fietsen en speed-pedelecs*. Den Haag: SWOV.
- Tour de Force. (2017). *Agenda Fiets 2017 - 2020*. Den Haag: Tour de Force.
- Vlakveld, D. W. (2016). *Elektrische fietsen en speed-pedelecs*. Den Haag: SWOV.



CONCEPT



Bijlage 1: Publicatie Fietsfeiten (KiM)

CONCEPT



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Fietsfeiten

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Lucas Harms en Maarten Kanssen



Inhoud



1 Basiscijfers fietsgebruik



2 Trends in fietsgebruik



3 Bezit en gebruik e-fiets



4 Effecten van fietsgebruik

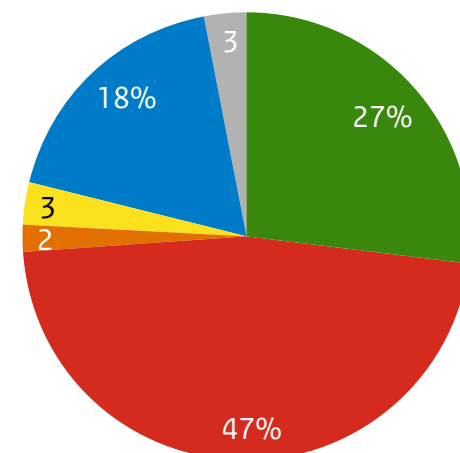


1 Basiscijfers fietsgebruik

Fiets = 25% van dagelijkse mobiliteit¹

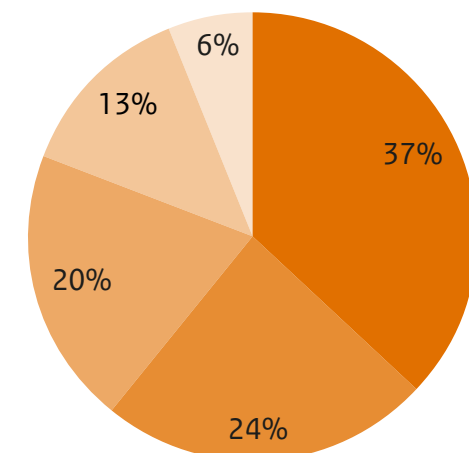
- Ruim een kwart van alle verplaatsingen die Nederlanders maken gaat per fiets.
- In 2016 werden in totaal 4,5 miljard fietsverplaatsingen gemaakt waarvoor 15,5 miljard fietskilometers werd overbrugd.
- Van alle fietskilometers is ruim een derde voor vrijetijdsdoeleinden en een kwart voor werkverplaatsingen.

Verdeling van verplaatsingen naar vervoerwijzen in 2016



■ Fiets
 ■ Auto
 ■ Trein
 ■ Bus, tram, metro
 ■ Lopen
 ■ Overig

Verdeling van fietskilometers naar motieven in 2016



■ Vrije tijd
 ■ Werk
 ■ Onderwijs
 ■ Winkelen
 ■ Overig

¹ CBS (OVIN 2016 – KiM-bewerking).

Nederland telt meer fietsen dan inwoners²

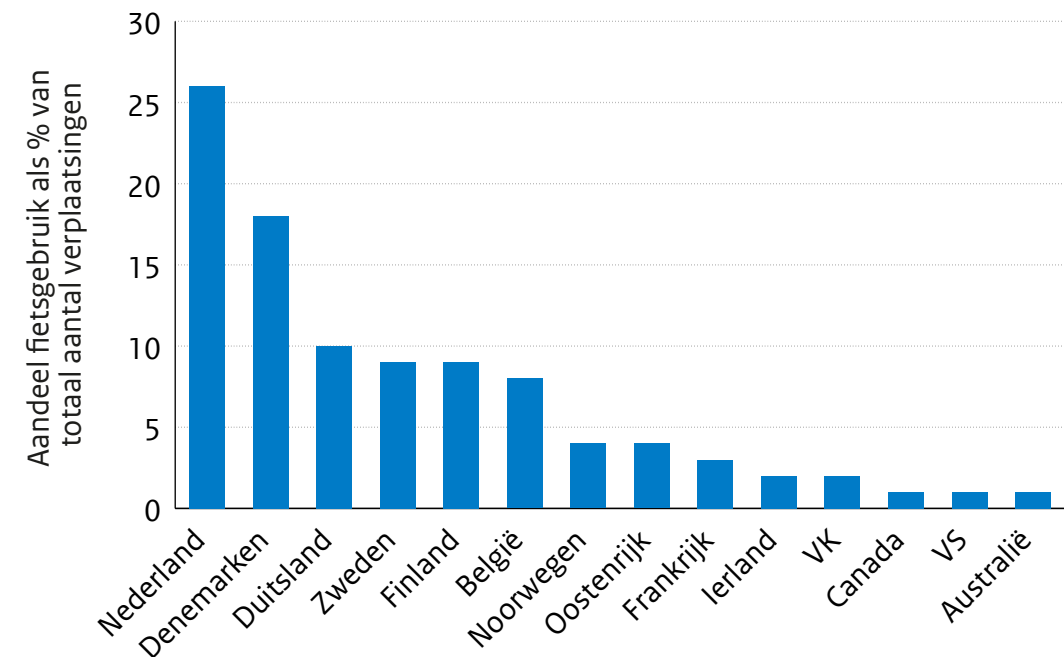
- Nederland heeft 17 miljoen inwoners en 23 miljoen fietsen.
- Steeds meer Nederlanders bezitten een e-fiets. Van de 23 miljoen fietsen zijn er 2 miljoen e-fietsen.

Helpt van alle autoritten korter dan 7,5 km³

- De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer (=3,6 miljard autoritten), een derde is korter dan 5 kilometer (=2,5 miljard autoritten).
- Van alle verplaatsingen met een afstand tot 7,5 kilometer gaat een derde per auto en een derde per fiets.
- Van alle verplaatsingen met een afstand tussen 7,5 en 15 kilometer gaat 70% per auto en 15% per fiets.

Nederland is onbetwist fietsland nr 1!⁴

Figuur: Aandeel fietsgebruik als % van totaal aantal verplaatsingen in verschillende landen.



² Bovag (2018), Fietsverkopen na jaren weer in de lift.

³ CBS (OVIN 2016 – KiM-bewerking).

⁴ Buehler and Pucher 2012.



2 Trends in fietsgebruik

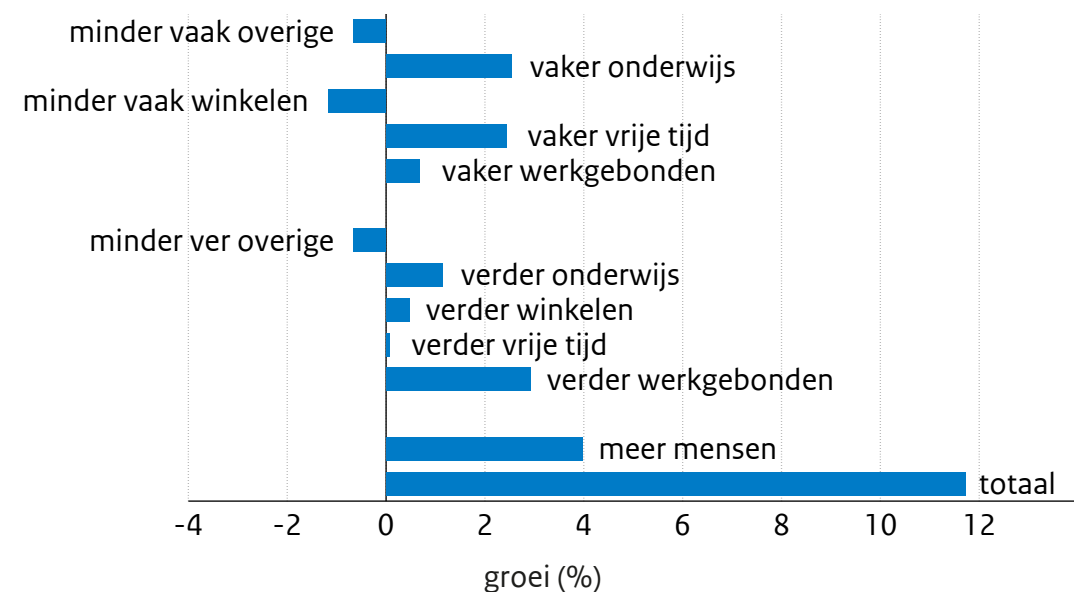
Groei van het fietsgebruik sinds 2005: meer mensen, vaker en verder onderweg⁵

- Gemeten in afgelegde kilometers is het fietsgebruik sinds 2005 met ongeveer 12 procent toegenomen.
- Zowel de groei van het aantal mensen dat fietst als de toegenomen mobiliteit per persoon (vaker en verder verplaatsen) dragen bij aan het grotere aantal fietskilometers.

Vooraf meer fietsgebruik voor onderwijs, werk en vrije tijd⁵

- Het groeiend fietsgebruik hangt vooral samen met het onderwijs, het werk en de vrije tijd (het fietsgebruik voor winkelen is niet toegenomen).
- De groei van het fietsgebruik voor verplaatsingen naar en van het werk komt vooral door grotere fietsafstanden, met name door veertigers en vijftigers. Mogelijk speelt de toename in het gebruik van de e-fiets hierbij een rol.

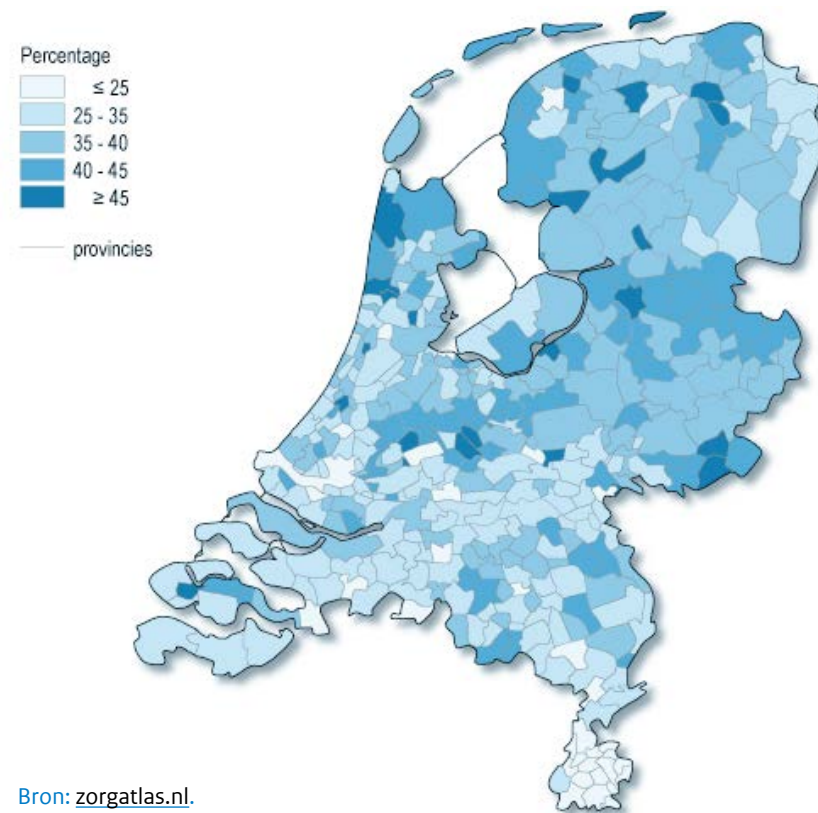
Figuur: Bijdrage van vaker verplaatsen, verder verplaatsen en meer mensen aan de groei van het totale aantal fietskilometers tussen 2005-2016, in procentpunten. Bron: RWS/CBS, MON/OViN; bewerking KiM.



⁵ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Grote ruimtelijke verschillen in ontwikkelingen in fietsgebruik:

Figuur: Fietsgebruik 2010-2013 per gemeente, bij afstand van < 7,5 km.

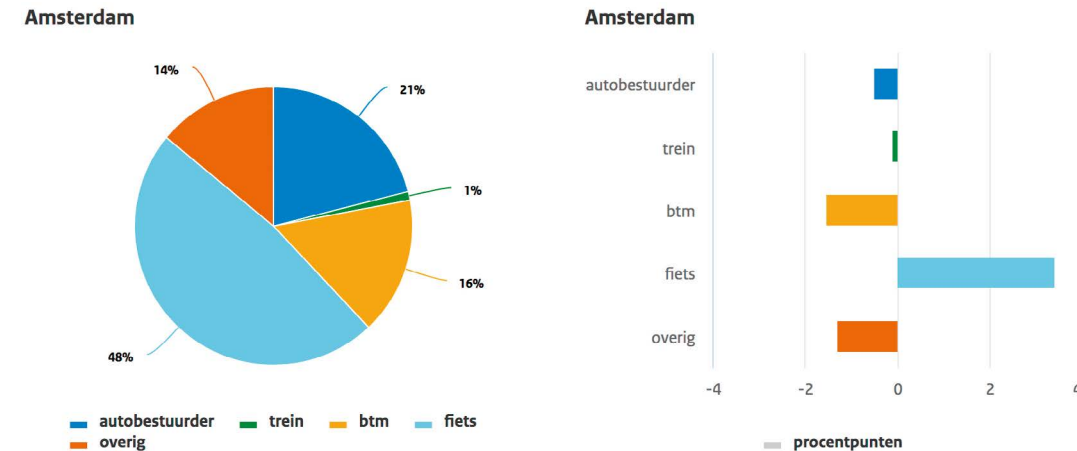


Bron: zorgatlas.nl.

In stedelijke gebieden neemt fietsgebruik toe...⁶

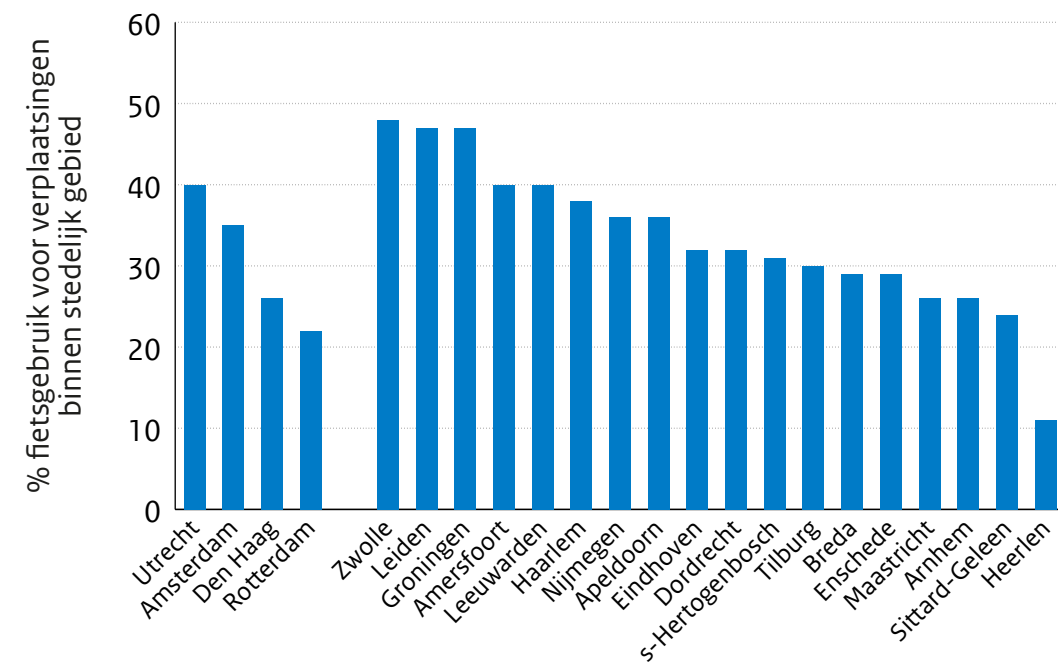
Zie bijv. modal split en verandering daarvan voor woon-werk-verplaatsingen in Amsterdam (% in 2016 en verandering in procentpunten sinds 2005).

Figuur: Modal split van woon-werkverplaatsingen in Amsterdam in 2016 (links) en veranderingen daarvan sinds 2005 (in procentpunten, rechts).



... maar niet in alle steden zit de fiets in de lift...⁷

Figuur: Aandeel fietsgebruik voor verplaatsingen binnen het stedelijk gebied, 2010/2016.



⁶ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁷ CBS (OVin 2010-2016, KiM-bewerking).

Grote sociale verschillen in ontwikkelingen in fietsgebruik:

Vooraf meer fietsgebruik door jongeren en jongvolwassenen tot 30 jaar ...⁸

- De leeftijdsgroep tot 30 jaar zorgt er vooral voor dat het fietsgebruik voor verplaatsingen naar en van onderwijsvoorzieningen toeneemt. Dit hangt samen met de hogere onderwijsdeelname in deze groep.
- Ook voor vrijetijdsdoeleinden zijn jongvolwassenen (18 tot 30 jaar) ten opzichte van 2005 meer gebruik gaan maken van de fiets. Vermoedelijk hangt dit voor een belangrijk deel samen met het feit dat deze groep meer dan voorheen woonachtig is in (hoog) stedelijk gebied.

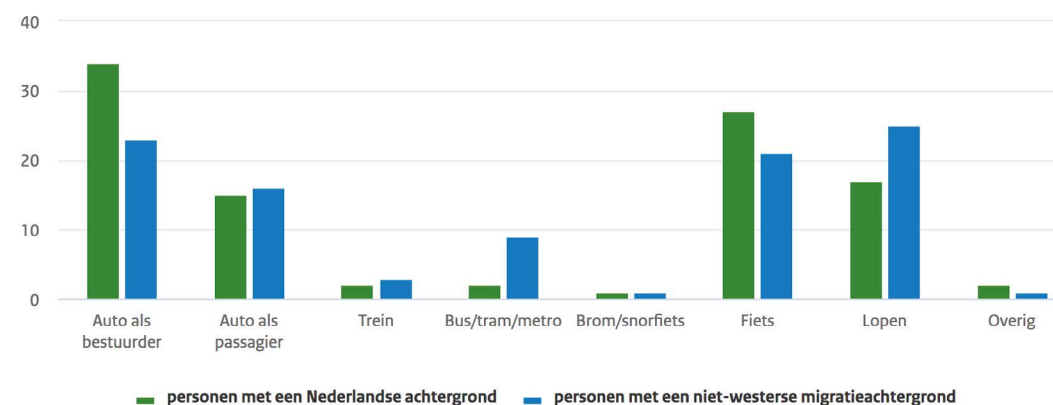
... en meer fietsgebruik door 60 plussers⁸

Grofweg de helft van de groei van het fietsgebruik voor vrijetijdsdoeleinden komt voor rekening van de 60-plussers. Enerzijds omdat hun gezondheidssituatie gemiddeld genomen is verbeterd, anderzijds omdat de beschikbaarheid van een elektrische fiets het fietsgebruik onder senioren heeft bevorderd.

Personen met niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder vaak⁸

- Personen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder vaak dan personen met een Nederlandse achtergrond (aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen van respectievelijk 21 en 27 procent).
- Verhoudingsgewijs lopen mensen met een niet-westerse migratieachtergrond vaker en maken ze minder gebruik van de auto (als bestuurder). Het gebruik van bus, tram en metro is een viervoud van dat van personen met een Nederlandse achtergrond.

Figuur: Modal split van verplaatsingen van personen met een Nederlandse achtergrond en personen met een niet-westerse migratieachtergrond, 2010/2016. Bron: Rijkswaterstaat/CBS OVIN; bewerking KiM.



Toename fietsgebruik van en naar treinstations^{8,9}

- Het fietsgebruik in het vervoer naar de belangrijkste Nederlandse treinstations (top 16 in- en uitstappers) is tussen 2005 en 2015 toegenomen van 36 procent naar 44 procent.
- In het fietsgebruik als natransportmiddel is eveneens een (voorzichtige) groei zichtbaar: van 10 procent in 2005 naar 14 procent in 2015. De introductie van de OV-fiets heeft hieraan bijgedragen: in 2008 werden er 0,5 miljoen ritten met de OV-fiets gemaakt, in 2015 waren dat er 1,9 miljoen en in 2017 zelfs 3,2 miljoen.

⁸ KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁹ Jonkeren et al. 2018: Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (te verschijnen).

A close-up photograph of the rear section of a black e-bike. The focus is on the battery pack, which has 'QWIN' and 'ON BATTERY PACK' printed on it. A red rear light is visible on the right. A multi-colored cable (orange, white, black) runs vertically across the frame. The background is a blurred brick wall.

3 Bezit en gebruik e-fiets

E-fietsgebruik: verjonging en steeds meer woon-werkverkeer¹⁰

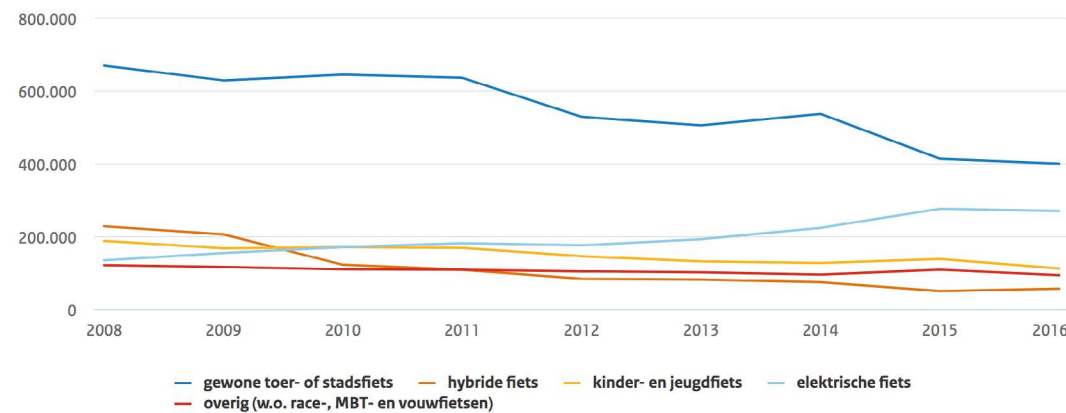
- In 2016 maakten Nederlanders ruim 400 miljoen verplaatsingen op de e-fiets (van de in totaal 18,6 miljard verplaatsingen), waarbij bijna 2 miljard kilometers werden overbrugd (van de totaal 187,3 miljard km).
- Bijna de helft van de met een e-fiets verreden kilometers wordt afgelegd door 65-plussers. Maar ook volwassenen jonger dan 65 jaar leggen een steeds groter deel van de e-fietskilometers af.
- Meer dan de helft van alle e-fietskilometers wordt afgelegd voor vrijetijdsdoeleinden, zoals het recreatief toeren. Tussen 2013 en 2016 is er echter vooral een toename zichtbaar in het aandeel van de werkgerelateerde kilometers.

¹⁰ [KiM \(2017\), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.](#)

Fietsverkoop: e-fiets in de lift^{11,12}

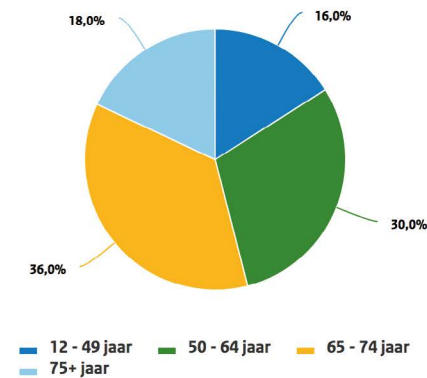
In 2016 zijn grofweg 270.000 e-fietsen verkocht, wat iets minder is dan in 2015 maar wel meer dan in de jaren voor 2015. Inmiddels zijn 3 op de 10 verkochte fietsen e-fietsen. De verkoop van fietsen zonder elektrische trapondersteuning liep de laatste jaren terug. In totaal werden in 2016 930.000 nieuwe fietsen verkocht.

Figuur: Aantallen verkochte fietsen naar soorten, 2008-2016. Bron: BOVAG-RAI (2017); bewerking KiM.

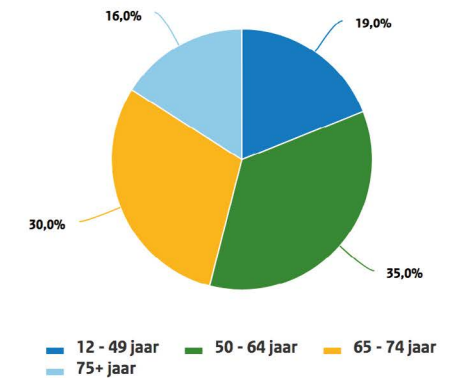


Merendeel e-fietsers 65+¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2013

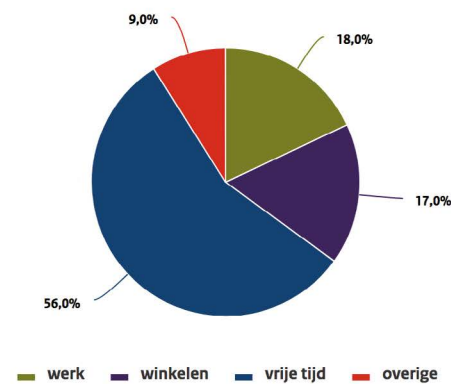


Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2016

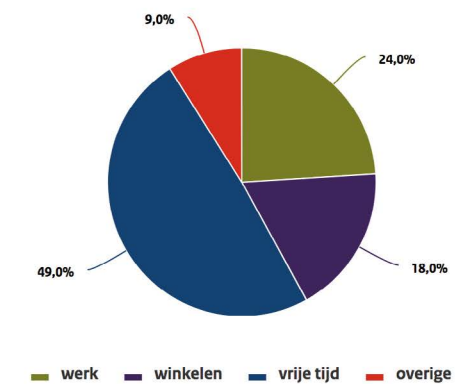


E-fiets vooral gebruikt in vrije tijd¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2013



Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2016



¹¹ RAI-Bovag (2017), Mobiliteit in cijfers tweewielers.

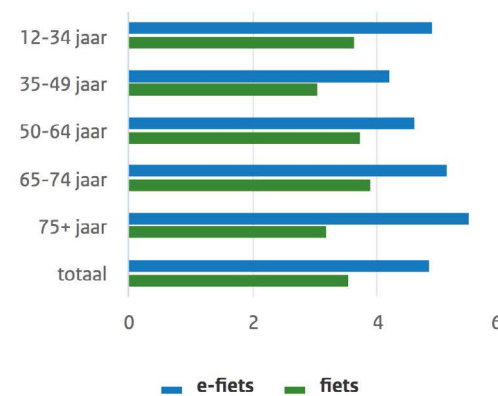
¹² KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

¹³ CBS (OVin 2013/2016 – KiM-bewerking) in KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

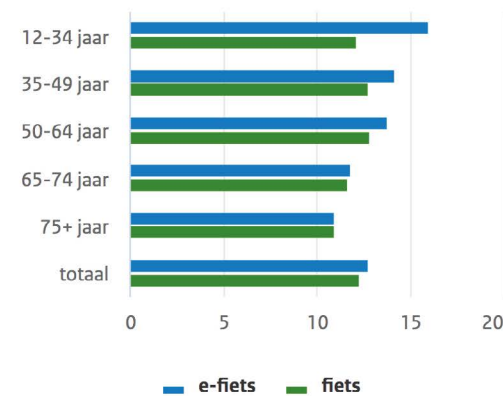
Grotere actieradius maar beperkt snelheidsverschil¹⁴

Figuur: Afstand per verplaatsing in kilometers (links) en gemiddelde snelheid in kilometers per uur (rechts) voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016.

Afstand per verplaatsing in kilometers voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016

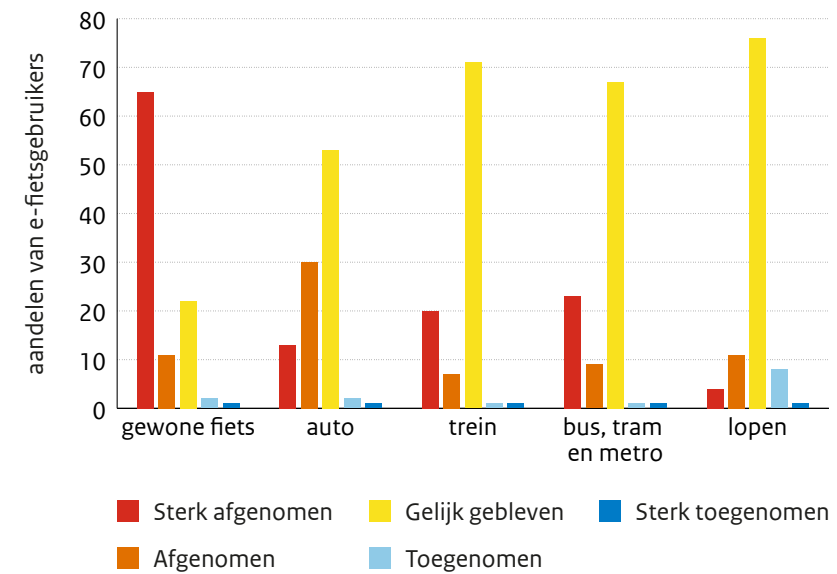


Gemiddelde snelheid in kilometers per uur voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016



E-fietsbezitters reizen minder vaak per auto en 'gewone' fiets¹⁵

Figuur: Effect van e-fietsbezit op het gebruik van andere vervoerwijzen (uitgedrukt in aandelen van e-fietsbezitters die aangeven meer of minder gebruik te maken van andere vervoerwijzen), 2016.



¹⁴ CBS (OVIn 2013/2016 – KiM-bewerking) in KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

¹⁵ Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.



4 Effecten van fietsgebruik

Het inschatten van de effecten van fietsgebruik is geïnspireerd op een overzichtsstudie van TNO uit 2010 waarin een overzicht is gegeven van de baten van fietsen ('Fietsen is groen, gezond en voordelig').¹⁶ De resultaten en de samenvattende hoofdstuktitels uit de TNO-studie zijn gebruikt als uitgangspunt en aangevuld met recente inzichten uit de (wetenschappelijke) literatuur. Bovendien zijn er waar nodig en zinvol andere accenten gelegd en invalshoeken aan de eerdere bevindingen toegevoegd (zoals de effecten op verkeersveiligheid).

¹⁶ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

Fietsen leidt tot langer en gezonder leven

- Fietsen helpt in het tegengaan van een verscheidenheid aan aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies:^{17,18,19,20}
 - Door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan neemt het risico op voortijdig overlijden met 41% af (kans op overlijden door hartkwalen: -52% kans op overlijden door kanker: -40%).
 - Deze cijfers hebben betrekking op populatiegemiddelden en verschillen sterk naar leeftijd en sociaal-economische achtergrond. De grootste baten zijn te verwachten voor mensen die momenteel weinig bewegen.

¹⁷ De Hartog, Jeroen Johan, et al. (2010), "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?." *Environmental health perspectives* 118.8 (2010): 1109.

¹⁸ Hans Nijland (2017): *Fietsen leidt tot langer en gezond leven*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

¹⁹ Celis-Morales, Carlos A., et al. (2017), "Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study." *bmj* 357: j1456.

²⁰ INHERIT (2017), *Exploring triple-win solutions for living, moving and consuming that encourage behavioural change, protect the environment, promote health and health equity*.

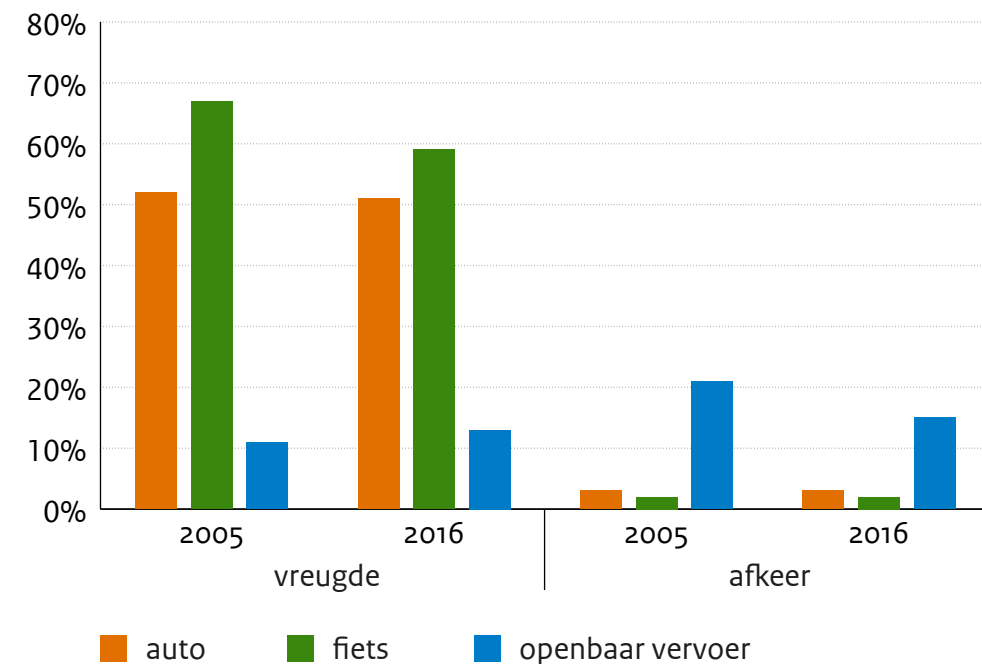
- De gezondheidsbaten van dagelijks fietsen in plaats van de auto te gebruiken voor korte ritten zijn groter dan de risico's die gepaard gaan met inademing van luchtverontreinigende stoffen (uitgaande van een vervanging van 12% van de korte autoritten door fietsen).^{17,18}
 - Door dagelijkse beweging: 3 tot 14 maanden langer leven.
 - Door inademen van vervuilde lucht: 1 tot 40 dagen minder lang leven.
 - Door grotere kans op verkeersongevallen: 5 tot 9 dagen minder lang leven.
- Regelmatig fietsen verhoogt de fitheid en is vergelijkbaar met 1 tot 2 keer per week fitnessen.²¹
- Fietsen is een goede manier om overgewicht te voorkomen (hierdoor minder diabetes, hart-en vaatziekten, depressies).²¹

Fietsen roept positieve gevoelens op

- Tweederde van de Nederlanders van 18 jaar en ouder associeert fietsen met vreugde.²²
- Mensen die wandelend of fietsend naar het werk gaan zijn vaker tevreden, minder gestresst, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen.^{23,24}
- Fietsgebruik verbetert niet alleen de fysieke gezondheid maar hangt ook positief samen met mentale gezondheid en subjectief welbevinden.^{24,25}

- Fietsen bevordert sociale interactie:
*"Cyclists continuously, (un)consciously negotiate with others and with their surroundings to prevent collisions or mediate traffic flows. In doing so, they interact with a large number of other road users and objects in physical space. Cyclists also have a high degree of freedom to traverse and interact with their surrounding environment, given the infrastructure, traffic laws and cultural acceptance."*²⁶

Figuur: Aandeel van de Nederlanders dat vreugde en afkeer (erg + heel erg) vindt passen bij auto, fiets en openbaar vervoer.²²



²¹ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

²² Harms et al. (2017), *Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

²³ Willis, D. et al. (2013), "Uniquely Satisfied: Exploring Cyclist Trip Satisfaction". Washington DC, Transportation Research Board 92nd Annual Meeting, No. 13-0943. 2013.

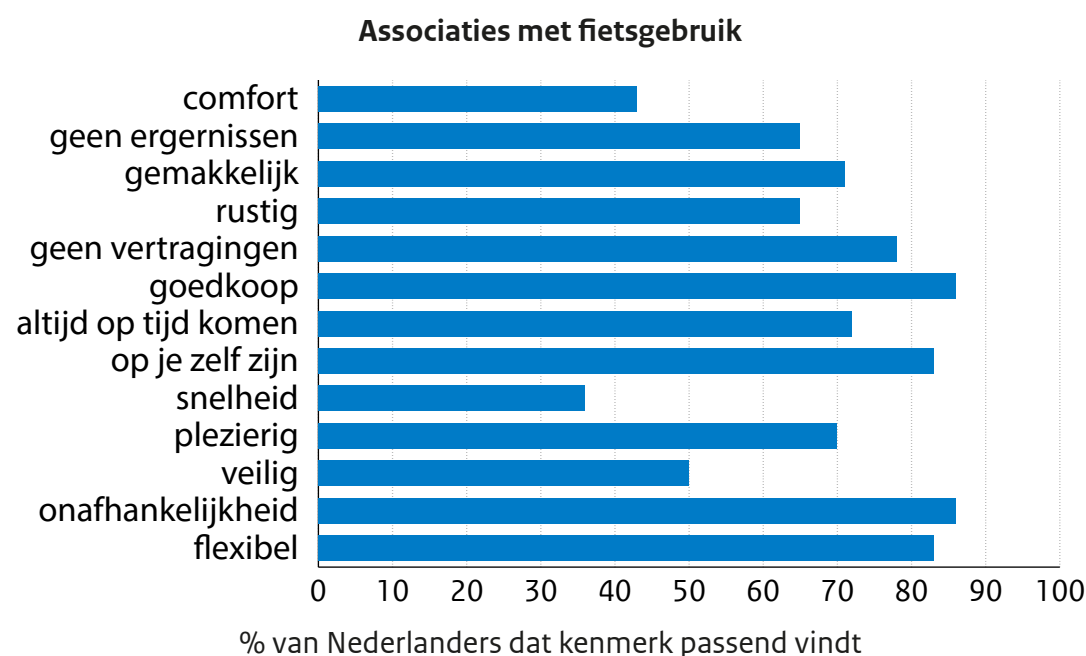
²⁴ Singleton, P. (2018), "Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute." *Travel Behaviour and Society*.

²⁵ Anable, J. & B. Gatersleben (2005), "All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39.2-3: 163-181.

²⁶ Te Brömmelstroet, M. et al. (2017), "Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity." *Applied Mobilities* 2.1: 1-15.

Fietsen is gemakkelijk

- Veel mensen bezitten een fiets en vrijwel iedereen in Nederland kan fietsen.²⁷
- Fietsen brengt je van deur tot deur en biedt individualiteit (weinig rekening houden met anderen), flexibiliteit en vrijheid (veel mogelijkheden voor aanpassen van reistijd, snelheid en routes).^{27,28}
- De opkomst van de e-fiets maakt fietsen nog gemakkelijker, met name voor ouderen.²⁸
- In de perceptie van Nederlanders scoort fietsgebruik vooral positief op kosten (fietsen is goedkoop), het 'altijd op tijd komen', het 'op je zelf zijn' en de rust die het biedt. Fietsen wordt eveneens vaak en ook steeds meer met gemak en comfort.²⁸



²⁷ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

²⁸ Harms et al. (2017), *Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Meer fietsen betekent minder broeikasgassen

- Een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van 150 gram CO₂ per km.²⁹
- Elke 7 km op de fiets in plaats van de auto bespaart de uitstoot van 1 kilo CO₂.²⁹
- Met de auto worden jaarlijks 3,6 miljard korte ritten gemaakt (< 7,5 km).³⁰
- Als al deze korte autoritten zouden worden vervangen door de fiets dan bespaart dat grofweg 2,0 megaton CO₂ per jaar.²⁹

Meer fietsen betekent schonere lucht

- Een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van 0,2 gram NO_x per km en 0,01 gram fijnstof per km.²⁹
- Elke 7 km op de fiets in plaats van de auto bespaart de uitstoot van 1,5 gram stikstofoxiden en 7 milligram fijnstof.²⁹
- Met de auto worden jaarlijks 3,6 miljard korte ritten gemaakt (< 7,5 km).³⁰
- Als al deze korte autoritten zouden worden vervangen door de fiets dan bespaart dat grofweg 2,6 kiloton NO_x en 0,13 kiloton fijnstof per jaar.²⁹

²⁹ KiM-inschatting op basis van kentallen zoals gepubliceerd in CE-rapport STREAM Personenvervoer 2014 (CE 2015). Daarbij is overeenkomstig de berekening van het TNO-rapport "Fietsen is groen, gezond en voordelig" uit 2010 (Hendriksen en Van Gijlswijk 2010) uitgegaan van een verhouding tussen stad, buitenweg en snelweg van respectievelijk 70%, 25% en 5% en is gerekend met de CE-emissiekentallen 2011 en de verwachte kentallen voor 2020.

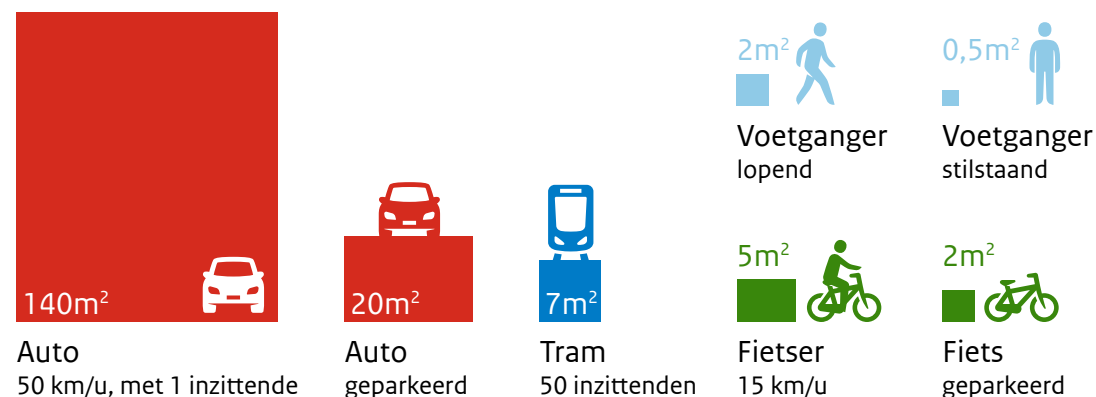
³⁰ KiM-bewerking van OViN-data voor de jaren 2013-2016 (CBS 2017).

Fietsen is stil

- Grofweg 30% van de bevolking heeft ernstige hinder van verkeerslawaaï.³²
- Toename van het aantal fietsen zal geluidhinder verminderen maar de effecten zijn beperkt. Ter illustratie: afhankelijk van het soort weg, de samenstelling van het verkeer en de bebouwingsdichtheid leidt een halvering van aantal motorvoertuigen lokaal tot 3 dB minder geluidbelasting. Dat is een voor de mens waarneembaar verschil.³²

Fietsen verbetert de bereikbaarheid

- Het ruimtebeslag van een rijdende fiets is 28 keer kleiner dan dat van een rijdende auto. Een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto.³¹



- In (groot)stedelijke gebieden is parkeren in de nabijheid van je bestemming met de fiets veel gemakkelijker dan met de auto.³²
- In (groot)stedelijke gebieden is het inschatten van de aankomsttijd als je met de fiets gaat nauwkeuriger en betrouwbaarder dan bij auto (en het OV).³²

³¹ Fietscommunity (2017), Van wie is de stad? Den Haag: Platform 31.

³² Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

Fietsen is voordelig

- Fietsen is een goedkope manier van verplaatsen. De kosten van fietsgebruik variëren van 175-300 euro per jaar. Ter vergelijking: autorijden kost 2.500-8.500 euro per jaar bij een gemiddeld jaarkilometrage.³³
- Fietsen scoort ook goed als wordt gekeken naar de maatschappelijke effecten van een kilometer reizen door de stad per fiets, vergeleken met deze kosten voor een kilometer reizen per auto of per bus: fietsgebruik levert per kilometer € 0,68 aan maatschappelijke baten op, terwijl de auto de maatschappij € 0,37 per kilometer kost en de bus € 0,29 per kilometer.^{34,35}
- De jaarlijkse kosten voor infrastructuur per reizigerskilometer zijn voor de fiets €0,03, voor de auto € 0,10, voor de bus € 0,14 en voor de trein € 0,18.³⁶

Fietsveiligheid blijft aandachtspunt

- In 2016 vielen er 629 doden in het verkeer, waarvan 189 (e)fietsers (30%).³⁷
- Het aantal verkeersdoden onder (e-)fietsers is al drie jaar redelijk stabiel. De lange termijn daling (2005-2016) bij fietsers blijft achter bij de daling onder auto-inzittenden.^{37,38,39}
- Het aantal verkeersdoden onder fietsers als gevolg van ongevallen zonder motorvoertuigen is de laatste tien jaar fors toegenomen terwijl het aantal doden van fietsongevallen met motorvoertuigen is afgenomen. Momenteel zijn bij grofweg 40 procent van de verkeersdoden onder fietsers geen andere motorvoertuigen betrokken.⁴⁰

³³ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

³⁴ Decisio (2016), *Maatschappelijke Waarde en Investeringsagenda Fietsen*. Verantwoordingsrapportage. Amsterdam: Decisio.

³⁵ Decisio (2017), *Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the-art*. Amsterdam: Decisio.

³⁶ Min IenW (2018): Factsheet Fietsinfrastructuur.

³⁷ KiM (2017), *Mobiliteitsbeeld 2017*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

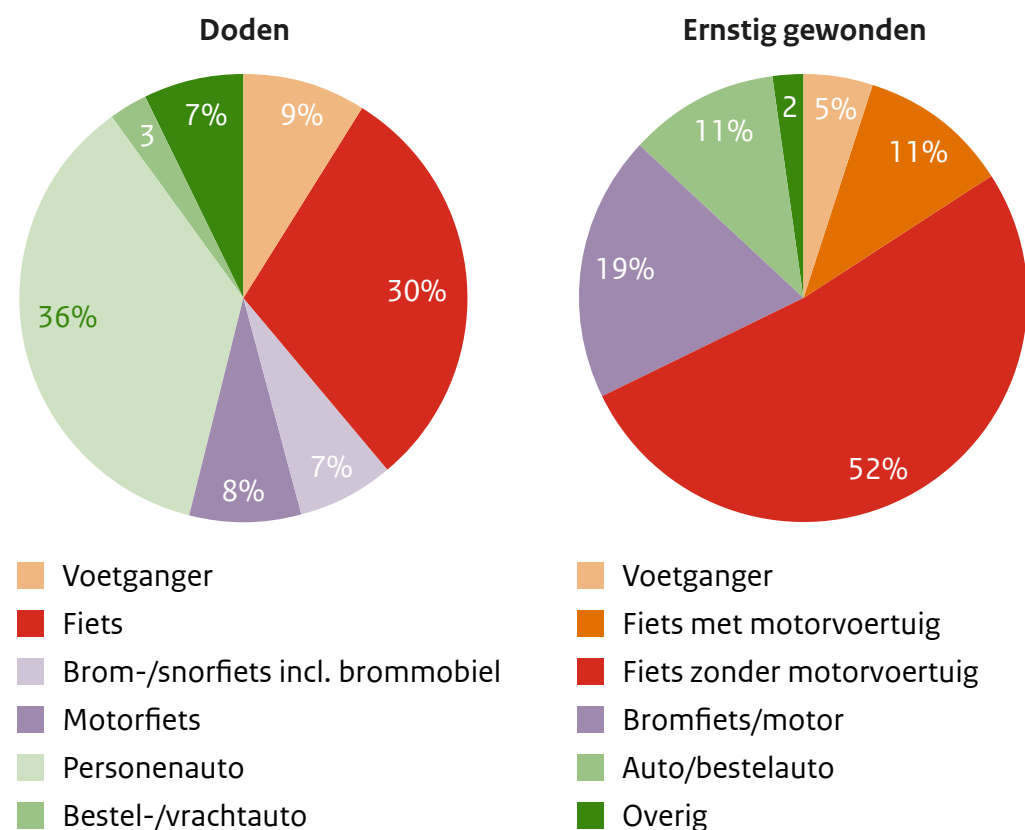
³⁸ SWOV (2017), *Factsheets Fietsers*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

³⁹ SWOV (2017), *Monitor Verkeersveiligheid 2017*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

⁴⁰ Schepers, P. et al. (2017), "Bicycle fatalities: trends in crashes with and without motor vehicles in The Netherlands." *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour* 46: 491-499.

- Hoewel het aantal ernstig gewonde fietsers niet precies bekend is lijkt er wel sprake van een toename. Naar schatting ging het in 2015 om 63% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden (wat neerkomt op ruim 13 duizend). Het merendeel betreft ongevallen waar geen andere motorvoertuigen bij betrokken zijn.^{39,40}
- Uit een recente studie blijkt dat de elektrische fiets op zich niet gevaarlijker is dan de gewone fiets. Dat er het aantal verkeersslachtoffers onder e-fietsers toeneemt komt toch vooral omdat er meer wordt gefietst door ouderen: een groep die een relatief grote kans heeft op een fietsongeval en die relatief kwetsbaar is als ze een ongeval hebben.⁴¹

Figuur: Aandeel van doden en ernstig gewonden naar vervoerwijzen, 2016.³⁹
(Monitor Verkeersveiligheid).



Samengevat

- Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven:
 - het helpt in het tegengaan van een verschillende aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies.
 - het is een goede manier om overgewicht te voorkomen.
- Fietsen is ontspannend, gemakkelijk en voordelig:
 - het brengt je van deur tot deur en biedt individualiteit, flexibiliteit en vrijheid.
 - het is een goedkope wijze van verplaatsen en levert veel maatschappelijke baten op.
- Fietsen verbetert de bereikbaarheid, en in vergelijking met de auto resulteert het in minder broeikasgassen en luchtverontreiniging:
 - een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van gemiddeld 150 gram CO₂ per kilometer en 0,2 gram NO_x per kilometer.
- De fietsverkeersveiligheid blijft wel een belangrijk aandachtspunt:
 - het aantal verkeersdoden onder fietsers neemt niet af en het aantal ernstig gewonden neemt toe.

⁴¹ Valkenberg, H. et al. (2017), *Fietsongevallen in Nederland; SEH-behandelingen 2016*. Amsterdam: VeiligheidNL, rapport nummer 679.

Colofon



Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2018

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN

978-90-8902-181-6

KiM-18-A06

Auteurs

Lucas Harms

Maarten Kansen

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Fax: 070 456 75 76

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.