

Bundel van de Mobiliteit & Financiën van 24 januari 2019

Agenda bijlagen

Agenda uitloopvergadering M&F 24 januari 2019

spreektijden 24 jan 2019.docx

Verslag ter voorvisie M&F 24 jan 2019.docx

- 1 19:00 - Heropening van de vergadering
- 2 19:05 - B-agenda Mobiliteit
Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS.
- 2.a Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi en Vechtstreek
Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer concessie Gooi & Vechtstreek.pdf
Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer concessie Gooi & Vechtstreek bijlage 1.pdf
- 2.b Perspectief Fiets
Perspectief Fiets.pdf
Perspectief Fiets Bijlage 1.pdf
- 2.c Discussienota ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)
Discussienota ecologische bermen.docx
Aangehouden M55-2018 PvdD Ecologische bermen.pdf
Brief GS aan PS. Rapport Bijen in de berm.pdf
Rapport Bijen in de berm.pdf
- 2.d discussienota Fietstunnel Laren
Discussienota Fietstunnel Laren.pdf
RoyalHaskoningDHV Eindrapportage Fietstunnel N525.pdf
ambtelijke bijstand fietstunnel La Place.docx
180716 brf GNR besluit GS fietstunnel N525 (002).pdf
180912 brf uit tav mevr Post PNH fietstunnel N525 (002).pdf
- 3 Rondvraag portefeuille mw. Post
rondvraag M&F 21 januari 2019.docx
- 4 Sluiting

Agenda Mobiliteit & Financiën

Datum	24-01-2019
Tijd	19:00 – 21:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Hein Struben
Omschrijving	Deze commissievergadering is openbaar en dus toegankelijk voor publiek.

Dit is de hervatting van de vergadering van 21 januari 2019.

Voorafgaand aan de uitloopvergadering (18:15 uur) staat voor de commissieleden een maaltijd klaar op de tussenetage op de Dreef.

- | | |
|------------|--|
| 1 | Heropening van de vergadering |
| 19:00 | |
| 2 | B-agenda Mobiliteit |
| 19:05 | Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS. |
| 2.a | Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi en Vechtstreek |
| 2.c | Perspectief Fiets |
| 2.d | Discussienota ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM) |
| 2.e | discussienota Fietstunnel Laren |
| 3 | Rondvraag portefeuille mw. Post |
| 4 | Sluiting |

Fractie	Vergadering van 2,5 uur
VVD	9,5 minuten
D66	8,5 minuten
PvdA	7,5 minuten
PVV	7 minuten
SP	7 minuten
CDA	6,5 minuten
GroenLinks	6,5 minuten
PvdD	5,5 minuten
50Plus	5,5 minuten
CU-SGP	5 minuten
Ouderenpartij NH	5 minuten

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	24 januari 2019 (uitloopvergadering van 21 januari 2019)
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie		
	CDA	: H. de Graaf
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens
	GroenLinks	: J. Gringhuis
	PvdA	: mw M.E. van Duijn en N. Papineau Salm
	PvdD	: F. Zoon (vanaf 19.07 uur)
	SP	: J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee,
Gedeputeerde(n)	mw. E. Post (VVD)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig:

M. Deen (PVV), D.G. Heijnen (CDA), A. Hietbrink (GL), J.A.M. van Hooff (PVV), mw. P.E. Kirch-Voors (VVD), J.H. Leever (ONH), mw. M. Terlouw, mw. J. Visser (PvdD) en Z. Yurdakul (D66)

Agenda

1. (Her)opening en mededelingen
2. B-agenda Mobiliteit
- 2a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek
- 2b. Perspectief Fiets
- 2c. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)
- 2d. Discussienota Fietstunnel Laren
3. Rondvraag portefeuille mevrouw Post terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa
4. Sluiting

1. Heropening en mededelingen

De **voorzitter** heropent om 19.00 uur de commissievergadering, die op 21 januari werd geschorst, en verwelkomt alle aanwezigen. In het bijzonder wordt verwelkomd de heer Gringhuis (GL), die vanavond de heer Hietbrink vervangt in deze commissie.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de dames Visser (PvdD), Kirch (VVD) en Terlouw (CU-SGP) en de heren Hietbrink (GL), Heijnen (CDA), Deen (PVV), Van Hooff (PVV), Leever (ONH) en Yurdakul (D66)

Mededelingen gedeputeerde Post:

- Vorige week is uitspraak gedaan in het kort geding dat werd aangespannen door één van de partijen die heeft meegedaan in de aanbesteding van HOV t Gooi (infrastructuur). De provincie moet gunnen aan de aannemer die als nummer 2 uit de aanbesteding naar voren kwam. Binnen 20 dagen kan nog bezwaar worden aangetekend. Zodra de gunning definitief is, zal het college Provinciale Staten informeren over de gevolgen voor planning en geld.
- Een uitnodiging volgt voor een werkbezoek aan de Bediencentrale Weg&Waterhuis De Langebalk in Heerhugowaard. De gedeputeerde hoopt dat men daar gebruik van maakt. Zij is enorm trots op het gebouw. Het is het eerste energieneutrale provinciegebouw.
- Richting aanwonenden van het traject N244-N246 is gecommuniceerd dat aanpassingen worden doorgevoerd bij de vervanging van de Beatrixbrug, de Kogerpolderbrug en het asfalt op de N246. De gedeputeerde heeft Provinciale Staten daarover nog niet officieel kunnen berichten, omdat daarover nog moet worden besloten in het college. Het asfalt blijkt, na testen, op een aantal plekken beduidend slechter te zijn, dan van te voren verwacht.
- De oplevering van de Prinses Amaliabrug is vertraagd. Dit heeft te maken met de Machine Richtlijn en aanpassingen in de software. Een langere testfase is noodzakelijk. Het ontwikkelen van de software kost extra tijd. Het veroorzaakt geen extra hinder voor de beroepsvaart. De tijdelijke brug zou naar de Kogerpolderbrug gaan, zodra die niet meer nodig was bij de Amaliabrug. Dit heeft tot gevolg dat het project Kogerpolderbrug ook te maken krijgt met vertraging. Overigens was daar al vertraging opgetreden vanwege aangetroffen chroom 6. Er komt nu ter vervanging een vaste brug. De beroepsvaart ondervindt niet veel hinder, maar de recreatievaart wel.
- Het Ministerie van I&W werkt aan een wetsvoorstel voor de invoering van een vrachtwagenheffing (vrachtwagentaks) op de Rijkswegen. Gedeputeerde Staten hebben hun zorg geuit over de eventuele verdringing die zou kunnen plaatsvinden van Rijkswegen naar provinciale wegen. De minister is gevraagd daarnaar onderzoek te doen en wat de effecten zijn. Er is een proces ingericht met regionale bijeenkomsten, waar gemeenten, Vervoerregio en provincie aan deelnemen. Dat proces loopt van eind januari tot eind april 2019.

2. B-agenda Mobiliteit

2a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek

De heer **Papineau Salm** (PvdA) verwijst naar de richtinggevende notitie van de PvdA-fracties in de Gooise gemeenten, die is overhandigd aan de gedeputeerde. Kan toegezegd worden dat deze nota wordt meegenomen in het verdere traject?

Over de Nota van uitgangspunten merkt de heer Papineau Salm het volgende op. Het is goed om na twee jaar te kijken of HOV t Gooi heeft geleid tot nieuwe keuzes. Wordt met zero emissie: elektrische aandrijving bedoeld of waterstof? Zijn beide varianten mogelijk?

Er wordt gesproken over een budget van 10 miljoen euro. Het is toch aan Provinciale Staten om te beslissen over het budget en dit op te hogen als nodig?

Onderzocht wordt of het vervoer van mindervaliden kan worden gekoppeld aan het Wmo-vervoer. Daarover zou nu al met gemeenten gesproken moeten worden en niet pas bij het verlenen van een concessie. Wordt aan een parallel traject gedacht?

Hoe zwaar weegt vraaggestuurd openbaar vervoer in deze nota?

De heer **Tijssens** (D66) vroeg aandacht voor vraaggestuurd openbaar vervoer. Het is een aandachtspunt. De ruimte daarvoor zit in gedeeltelijk in de erkenning van Gedeputeerde Staten dat, om het openbaar vervoer goed in de markt te zetten, naast de stamlijnen c.q. de hoofdlijnen van de concessie, er ook een aanvullend gebied is waar openbaar vervoer moet worden gedekt, maar waar geen dikke lijnen kunnen rijden. De kleine concessie Gooi en Vecht kan uitermate geschikt zijn voor vraaggestuurd openbaar vervoer. Zijn de vervoerders ertoe in staat om

65 vraaggestuurd openbaar vervoer aan te bieden? Wat is maatwerk en wat is lokaal? Hoe reageert de markt erop? Een informele marktconsultatie is wellicht een idee.
D66 propageert de fiets in de openbaar vervoerketen. Deze nota erkent dat. D66 is daar blij mee. Behalve de fiets moet er ook ander aanvullend openbaar vervoer worden geboden.

70 De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat het CDA zich kan vinden in de nota van uitgangspunten. Er zijn nog wel aandachtspunten die het CDA wil meegeven zoals het vraaggestuurd element. Er wordt uitgegaan van stroomlijnbus 320 en de trein. Dit zijn beide Oost-Westverbindingen. Hoe wordt voorzien in een goede Noord-Zuidverbinding? Kan deze explicieter worden meegenomen. Het CDA heeft zorg over de gemeente Wijdereen. Welke oplossingen worden aangeboden voor dit dunbevolkte gebied? Waarom wordt dit gebied niet genoemd in nota? Over het stadsvervoer
75 binnen Hilversum staat niets opgemerkt. Wat wordt bedoeld met 10 minuten fietsafstand? Hoeveel kilometer is? Waarom is uitgegaan van tien minuten?
Wat wordt bedoeld met de tekst: Gedogen van aanvullende diensten en initiatieven? Gedogen is toch een aanmoediging voor een participerende overheid, die naast de gebruiker staat?
80 Moet het deelvervoer als onderdeel van de totale ketenreis niet juist worden omarmd?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de heer De Graaf met hem van mening is dat Hilversum geen eigen busvervoersmaatschappij heeft.

85 De heer **De Graaf** (CDA) erkent dat het regionaal vervoer blijft. Het gaat vooral om de gemeentelijke voorzieningen die uit regionaal vervoer voortkomen.

Wat het CDA betreft mag de nota van uitgangspunten een tikkeltje ambitieuzer zijn. De randen van de kerntaken kunnen worden opgezocht als uitdagingen om het openbaar vervoer te verbeteren.

90 De heer **Gringhuis** (GL) heeft een vraag over de first and last mile per fiets. Volgens de nota bedraagt die afstand 1,6 kilometer. In het BOT-overleg werd gesproken over 2 kilometer. Is het nu 1,6, 2 kilometer of tien minuten?

95 De concessie wordt gegund in 2020. Gesproken wordt over een netwerk vanaf 2022. In de nota gaat het nu over vervolmaken en aanvullingen. Waarop wordt de concessie nu gebaseerd? In Hilversum De Meent zijn zorgen geuit over het voortbestaan van lijn 105. Er gaan geruchten dat de lijn niet meer door maar langs De Meent gaat lopen. Hoe loopt de lijn in de toekomst? Kan het gerucht worden ontzenuwd?

100 Op pagina 10, 4.4. staat een ingewikkelde zin: "In de gebieden die op grote fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we een vorm van OV. Het is afgestemd op de geldende vraag." Wat houdt dit in gegeven het feit dat OV altijd verliesdragend is?

105 De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat zijn fractie de focus op snelle en frequente stroomlijnen kan onderschrijven. Echter die 10 minuten fietsen vindt de fractie wel veel. Zij zou op minder ver dan 2,5 kilometer gaan zitten.

Essentieel is dat er ook een vangnet is voor mensen die niet zomaar de fiets kunnen pakken. De nota noemt vooral de combinatie met Wmo-vervoer en burgerinitiatieven. Wordt ook meegenomen dat daarvoor (Flexvervoer) oplossingen moeten worden gevonden, zoals Texelhopper of Altijd Flex.

110 De nota stelt voor om een opknip te maken in de aanbesteding tussen de eerste en de tweede helft. Zijn er risico's te voorzien? Gesuggereerd wordt om in de tweede helft een lagere provinciale bijdrage te gaan geven. De fractie van CU-SGP heeft daar haar twijfels bij. Is het niet beter om de ambities in de tweede helft te verhogen? De situatie met de nieuwe buslijn wordt immers beter. De fractie deelt de zorg over Wijdereen. De kern ligt ver van de hoofdlijnen van openbaar vervoer.

115 Waarom worden provinciegrensoverschrijdende verbindingen niet als voorwaarde meegenomen in de concessie?

120 De heer **Bruggeman** (SP) verwacht dat de nodige buslijnen zullen verdwijnen (circa de helft van de buslijnen die nu in 't Gooi rijden). Daar zijn ook stroomlijnen bij en drie stadslijnen in Hilversum. Deze lijnen staan op het lijstje van lijnen die niet gehandhaafd hoeven te worden. De nota verwijst naar het Bestuursakkoord Zero emissie regionaal openbaar vervoer per bus. In het Programma van Eisen en het bestek zou expliciet aangegeven en opgedragen moeten worden aan geïnteresseerde vervoerders dat: zero emissie niet ten koste mag gaan van de reiziger en
125 daarmee de dienstverlening in busvervoer. Zero emissie mag er niet toe leiden dat er minder

bussen op de weg komen. Als oplossing wordt MaaS genoemd. Wat is dat eigenlijk: Mobility as a Service?

130 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het een ingewikkeld concept is. De term vraaggestuurd openbaar vervoer werd wel genoemd. Daar is helemaal geen twijfel over. Voor deze concessie kan de vraag worden vereenvoudigd door deze te richten op vraaggestuurd openbaar vervoer. Dus de bus met 43 zitplaatsen rijdt niet leeg, maar er wordt gereden met een busje voor 9 personen als er 7 personen vervoerd willen worden.

135 De heer **Bruggeman** (SP) verwijst naar pagina 3 waar onduidelijke kreten als MaaS staan vermeld. Vanochtend stond in de krant een bericht over het rapport van de PvdA. De PvdA zou afwillen van lege bussen. De heer Bruggeman zat dagen in bussen in 't Gooi. Hij zat nooit alleen. Spreker raadt de PvdA aan om niet meer te spreken over lege bussen. In de concessie Noord-Holland Noord zit er overigens nauwelijks iemand in de belbus.

140 De heer Bruggeman heeft nog een opmerking over de first en last mile per fiets. Wat zou men ervan vinden als de parkeergarage onder het Provinciehuis wordt gesloten en verkocht. De opbrengsten daarvan worden vervolgens gebruikt voor verbeteringen van het openbaar vervoer. Degenen die vanavond met de auto zijn en deze hebben geparkeerd in de parkeergarage komen dan in het vervolg de laatste 1,6 kilometer per fiets of lopend.

145 Mevrouw **Kaamer van Hoegge** (VVD) constateert dat er op het gebied van mobiliteit veel ontwikkelingen gaande zijn. Bij een nieuwe concessie is het tijd om nieuwe afspraken te maken, die afgestemd zijn op nieuwe ontwikkelingen en trends. De dragers van het OV in de Gooi- en Vechtstreek zijn de spoorlijn en de R-netlijn 320. Het openbaar vervoer moet een toegankelijk, verbindend en betaalbaar netwerk bieden. De VVD is blij dat wordt ingezet op maatwerk. Dat kan voor OV een goede oplossing zijn. Het biedt ruimte om nieuwe marktontwikkelingen alsnog en op later moment in deze concessie toe te passen. De uitgangspunten spelen niet alleen in op het al bekend zijn met nieuwe ontwikkelingen en trends. Er is ook nadrukkelijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

155 De heer **Zoon** (PvdD) vindt het een goed idee om binnenstedelijke parkeergarages verkopen en het geld te steken in OV.
Elektrisch bussen: kosten in het begin wat meer geld. Wel moet ervoor worden gewaakt dat de hoeveelheid opstapplaatsen niet verminderd. Tien minuten lopen of fietsen naar een halte is niet voor iedereen mogelijk. De lijnen hoeven straks niet exact hetzelfde te lopen als nu. Het OV-aanbod ansich moet wel van dezelfde kwaliteit blijven of beter worden. R-Net is een grote verbetering.

165 Gedeputeerde **Post** zegt dat men het liefst ziet dat er heel veel drukbezette lijnen zijn. Dat is niet het geval, dus wordt ingezet op stroomlijnen en een aantal toe leidende feeders. Er zijn dunbevolkte gebieden waar het zelfs met kleine bussen lastig is om een lijn in stand te houden. Juist daar is het streven om met vraaggestuurd OV de onderkant van de markt te bereiken, ook kleine kernen als Wijdmeren.

170 Niet alle aanbevelingen van de Gooise PvdA-fracties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde gaf op 23 januari op station Naarden-Bussum een korte bespiegeling. Met een aantal punten is de provincie al bezig. Zie nota van uitgangspunten. Ook kan één en ander nog worden geëxpliciteerd in het Programma van Eisen.

De gedeputeerde weet niet of zero emissie elektrisch of waterstof betreft. Gevraagd wordt aan de vervoerder om te gaan rijden met bussen die zero emissie uitstoten. De provincie schrijft niet het middel voor, maar wel het doel.

175 Het budget is 10 miljoen euro. Provinciale Staten mogen het budget ophogen. Zij gaan erover. Het is geen BDU meer. De Gedeputeerde zou willen voorstellen om op basis van het Programma van Eisen af te wachten of er behoefte is. Naar aanleiding daarvan kan er wat bij of wat veranderd. Het klopt dat als zero emissie wordt gevraagd dit op dit moment nog steeds duurder is dan wanneer een concessie wordt aanbesteed op basis van fossiele brandstoffen. Het Rijk wil een bijdrage leveren. De gedeputeerde gaat na welke Rijksbijdrage de provincie tegemoet kan zien. Het voornemen is om hiervoor extra geld uit te trekken bij Kaderbrief. De kosten voor een zero emissie concessie worden doorgegeven aan een nieuwe coalitie en nieuw college.

180 Over het Wmo-vervoer is de provincie al in gesprek met de Gooise gemeenten. De combinatie zal niet overal lukken, maar getracht wordt om ook daar maatwerk te leveren.

185 De suggestie van de heer Tijssens over een marktconsultatie vindt de gedeputeerde een prima suggestie. Er zal zeker een marktconsultatie worden gehouden. De gedeputeerde weet niet of de

markt in staat is om vraaggestuurd OV te bieden. Ook voor vraaggestuurd OV geldt dat het zo kosteneffectief mogelijk moet. In beginsel mag een andere vervoerder in het concessiegebied
190 geen openbaar vervoer aanbieden. Dat is wettelijk geregeld. De zittende concessiehouder heeft het alleenrecht. Als grensoverschrijdende lijnen door een andere vervoerder geleverd worden, dan moeten deze wel worden geduld.

De heer **Tijssens** (D66) liep aan tegen feit dat zowel de concessie Gooi en Vecht als de concessie Almere door de markt als klein worden geclassificeerd. Beide hebben te maken met grensoverschrijdende lijnen. Is daar naar gekeken? Kan grensoverschrijdend rijden worden verbeterd door samen te werken met Almere binnen de MRA?

Gedeputeerde **Post** legt uit dat ook gedurende de uitvoering van de concessie wordt gekeken naar verbeteringen, ook waar het grensoverschrijdende lijnen betreft. Er wordt regelmatig een rondje gemaakt met de 'buren' om te kijken waar het beter, of anders kan.

De heer **Bruggeman** (SP) vraagt waarom buslijn 150 Almere/Utrecht-Uithof is opgeheven. De bus zat overvol in de spits.

205 Gedeputeerde **Post** constateert dat dit buiten het bestek van deze discussie valt. De lijn werd voor het grootste deel gefinancierd met AROV gelden van het Rijk. Die regeling liep af. Provincie Noord-Holland wilde een bijdrage leveren, maar dan moest de regio wel aangeven welke lijnen daarvoor in de plaats konden vervallen. Het budget wordt niet hoger en de AROV-gelden liepen af. Er kwam nooit een antwoord. Dus lijn 150 hield op te bestaan.

Over de Noord-Zuidverbindingen zegt de gedeputeerde dat zij op dit moment niet weet hoe het wordt. Opheffen van lijnen, zoals door de heer Bruggeman wordt gesteld, is absoluut niet aan de orde. De provincie vraagt uit aan de markt om iets te leveren. Dat kan betekenen dat sommige
215 lijnen niet langer blijven voortbestaan en dat er andere lijnen voor terugkomen. Dit is het gevolg van een aanbesteding.

De gedeputeerde heeft geen antwoord op vragen zoals over de lijn die langs Hilversum De Meent loopt. De provincie vraagt een aantal zaken uit. Voor de rest worden uitgangspunten meegegeven aan degenen die een offerte schrijven en die meedoen in de aanbesteding. De aanbiedingen
220 worden naast de uitgangspunten gelegd, ter beoordelingen. Wellicht kan het betekenen dat lijn 105 anders gaat lopen. Het is de vervoerder die bepaalt wat de meest optimale route is. De vervoerder heeft er baat bij dat er meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het is niet zo dat er straks alleen nog maar haltes zijn op maximaal tien minuten fietsafstand. OV knooppunten liggen op 10 minuten fietsafstand. Haltes kunnen op kortere afstand komen te
225 liggen. Tien minuten fietsen staat ongeveer gelijk aan 2,5 kilometer. Die afstand is gekozen omdat is gebleken dat men bereid is die afstand te fietsen naar een OV-knooppunt. Gedogen aanvullende initiatieven: als de provincie iets definitief wil, dan is het aan de zittende concessienemer om een aanbieding te doen en niet aan een derde partij.

230 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of in plaats van 'gedogen' het woord 'aanmoedigen' zou moeten worden gebruikt.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat het erom gaat de vervoerders, die meedoen aan de aanbesteding, weten wat van de provincie kan worden verwacht. Ze moeten aanvullende initiatieven gedogen als
235 deze door een ander worden aangeboden. Het is geen beperking van de ambitie.

Pagina 10, 4.4: gebieden die op grotere fietsafstand van een OV-knooppunten behouden een vorm van OV. Dit betekent niet dat er een reguliere buslijn blijft rijden. Dat kan een andere vorm van openbaar vervoer zijn.

Op de vraag of het vangnet voor mensen die niet in staat zijn om te fietsen ook Flex kan zijn in plaats van de combinatie met Wmo-vervoer, antwoordt de gedeputeerde dat dit ingewikkeld is. Als men fysiek niet in staat is om bij een bushalte te komen dan heeft men recht op Wmo-vervoer. Men zou er dan ook gebruik van moeten maken. Als op alle plekken en overal Flex moet worden aangeboden dan wordt het complex. Overal in de gehele concessie flexvervoer aanbieden, is niet te betalen. Kosten van Wmo-vervoer drukken dan op de OV-concessie. Daarmee
245 zou het openbaar vervoer een open einde regeling worden en dat is niet wenselijk.

De gedeputeerde voorziet op dit moment geen risico's in het knippen van de concessieperiode. Het is natuurlijk lastig om 8,5 jaar vooruit te kijken. Niemand weet hoe de OV-wereld er dan uitziet. Ontwikkelingen gaan heel snel. Dat risico zat er altijd al in.

Het is niet de bedoeling om in de tweede helft van de concessie een lagere bijdrage te leveren. Er is sprake van een vaste bijdrage, inclusief de landelijke indexering.
De parkeergarage onder het Provinciehuis is geen eigendom van de provincie en kan dus niet worden verkocht.

Tweede termijn:

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of zijn woonplaats Kudelstaart als een OV-knooppunt kan worden beschouwd, omdat er een verbinding is met R-Net.
De Texelhopper blijkt niet langer een groot succes. Het gebruik is gezakt naar 40% gebruik van voor de invoering van de nieuwe concessie. Hij heeft hierover een rondvraag gesteld.

De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat het zeker niet de bedoeling is om overal flexvervoer te bieden, maar als mensen niet kunnen fietsen naar een OV-knooppunt en ook geen recht hebben op Wmo-vervoer dan moet daarvoor wel een oplossing worden geboden.

De heer **Bruggeman** (SP) suggereert om met een notitie te komen waarin de betekenis wordt toegelicht van knooppunten in relatie tot het opheffen van haltes tussen knooppunten. Komt vraaggestuurd openbaar vervoer alleen op plekken waar geen reguliere bus rijdt?
De heer Bruggeman roept het opheffen van buslijnen bij concessie Noord-Holland Noord in herinnering. Daar werd in de voorbereidingen ook gesteld dat de SP onnodig paniek zaaide. Het is uiteindelijk erger geworden dan de SP toen voorspelde. De SP zaait geen onnodige paniek. Het gaat de heer Bruggeman er niet om of de parkeergarage wel of geen eigendom is. Hij vroeg wat de autogebruikers ervan zouden vinden als zij op enig moment een gesloten parkeergarage aantreffen en dan nog 1,6 kilometer moeten lopen of fietsen om op de plaats van bestemming te komen.

De heer **Zoon** (PvdD) vindt het een goed idee om een uitwerking te maken, zodat de commissie c.q. Provinciale Staten ten aanzien van gevolgen mogelijk kunnen bijsturen.

Gedeputeerde **Post** weet niet of er alleen vraaggestuurd openbaar vervoer komt op plekken waar geen reguliere bus rijdt. Ze zag nog geen aanbieding. Er is nog geen Programma van Eisen waarop gereageerd kan worden door concessienemers.
Tien minuten fietsen beschouwt men als een redelijke afstand tot een OV-knooppunt. Als men de kralen van het netwerk rijgt dan zou voor het grootste deel van 't Gooi een dekkend netwerk kunnen worden gecreëerd.

In de afgelopen jaren werden, in de regel, bij aanbestedingen meer dienstregelinguren aangeboden dan in de periode ervoor. Dat betekent niet dat alle bussen blijven rijden, maar dat wel wordt geprobeerd om zoveel mogelijk mensen voor dezelfde euro met openbaar vervoer te laten rijden. Het is onbetaalbaar om overal een bus te laten rijden.
Er komen ook haltes en niet alleen knooppunten. Mensen die niet naar OV-knooppunt kunnen fietsen, kunnen wellicht wel op kortere afstand een halte bereiken waar zij op een bus kunnen stappen die wel naar een knooppunt gaat. De gedeputeerde verwijst naar de aanknopingspunten in OV-visie 2020. Daar staat het één en ander vermeld over bedieningsgebieden.
Een aantal zaken vraagt de provincie expliciet uit, maar andere dingen laat ze over aan de markt. Zou alles worden dichtgetimmerd dan zit er geen progressie in wat wordt aangeboden.

De **voorzitter** sluit discussie af.

2b. Perspectief Fiets

Op 21 januari jl. heeft de heer Rood van de Fietzersbond (afdeling Haarlem) al ingesproken. (Zie verslag 21 januari 2019)

De voorzitter geeft het onderwerp vanavond ter bespreking aan de commissie,

De commissie wordt gevraagd aan te geven of motie 31 uit 2017 is afgedaan.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) constateert dat er in deze Statenperiode diverse plannen voor de fiets zijn ontwikkeld. Een fietsinclusieve provincie en een proactieve provincie: dat is waar de PvdA zich voor in zette. De PvdA-fractie en vele partijen vinden dat belangrijk. Het college heeft dat ingezien. Bij dezen zijn er dan ook complimenten voor Gedeputeerde Staten en ambtenaren.

310 Een aantal aspecten moet nog nader worden uitgewerkt. De druk op mobiliteit is tussen en rond grote steden erg groot. Het grensoverschrijdend karakter speelt hierin een belangrijke rol. F-Net kan één van de oplossingen zijn. PvdA ziet het F-Net als een belangrijke bijdrage aan een verbetering van de gezondheid, klimaat en leefomgeving. De fiets wordt ingezet tegen het fileleed. Hoe kan aan de aspecten 'provinciegrens overschrijdend' en 'drukste regio's' in de
315 verdere uitwerking prioriteit worden gegeven?

De PvdA wil veilig fietsen. Het belang van goede bewegwijzering wordt onderschreven. Wanneer zijn de landelijke aanbevelingen klaar? Komt er wellicht al spoedig een digitale kaart? Fietsstallingen bij haltes en stations blijken niet meer alleen door gemeenten te kunnen worden gefinancierd. Gaat de provincie hier een rol in vervullen?
320 Wanneer kan de Actieagenda Fiets 2019-2020 worden verwacht?

De heer **Tijssens** (D66) meldt dat ook D66 erg blij is met Perspectief Fiets. De fractie sprak Gedeputeerde Staten aan op de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid. Er is enorm veel gebeurd in deze Statenperiode. Dit Perspectief Fiets voldoet aan alle verwachtingen.

325 De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of de heer Tijssens weet dat dit een visie is en geen beleid.

De heer **Tijssens** (D66) ziet dit Perspectief Fiets als beleid in uitvoering. Het begint echt vorm te krijgen. De goede belofte is tastbaar. D66 droeg diverse onderdelen aan. De deelfiets kreeg een
330 goede plek. Smart mobility is verweven geraakt met het fietsbeleid. Bij motie werd gevraagd om een provinciaal hoofdfietsnetwerk. In het perspectief wordt gesproken over een fietspad van Amsterdam naar Haarlem en van Haarlem naar Zandvoort. D66 ziet uitwerkingen met vertrouwen tegemoet. Dat vertrouwen wordt versterkt omdat de fractie ziet dat met andere partners, zoals Vervoerregio Amsterdam wordt samengewerkt om integraal beleid te maken.
335 Perspectief Fiets is een herkenbare en nieuwe kwaliteitstandaard, waarvoor complimenten.

De heer **De Graaf** (CDA) deelt alle complimenten aan allen die zich hebben ingespannen, zoals ook de Fietzersbond. Het CDA kijkt uit naar het uitwerkingsprogramma. Er zullen mogelijk nog witte vlekken zijn. Hopelijk vinden die alsnog een plek.
340 Het gaat in het perspectief ook om schaa sprong. Een sprong is echter een kortstondig moment. Wat het CDA betreft wordt 'sprong' vervangen door 'marathon', want er is nog een lange weg te gaan. Hier en daar mag het soms ambitieuzer, zoals OV-fietsen aanbieden bij stations waar alleen bussen komen. Daarnaast moet worden gezocht naar partners bij deelfietsen. Het Actieprogramma 2019-2020 meldt dat het fietspad bij Vogelenzang wordt verbreed, mede naar
345 aanleiding van vragen vanuit de CDA-fractie. De fractie verzoekt om hen die destijds betrokken waren ook nu weer actief te betrekken. Het is belangrijk om de randen van de kerntaken op te zoeken.
Wat wordt bedoeld met 'vergevingsgezinde infrastructuur'?

350 De heer **Gringhuis** (GL) vertelt dat GL zich al lovend uitliet over het Perspectief in concept. GL ziet het als belangrijke winst dat de provincie zich nu actief gaat opstellen en niet alleen reactief is. Er moet snel aan de slag worden gegaan. Op termijn zal er meer geld nodig zijn. Te zijner tijd kan per project worden bekeken of en hoe dat geld beschikbaar wordt gesteld. GL is blij met het gegeven dat voor elk nieuw fietspad er geen weg naast nodig is.
355 GL ziet graag dat het Perspectief Fiets in Provinciale Staten aan bod komt.

De heer **Klein** (CU-SGP) vertelt dat zijn fractie zeer te spreken is over de nota Perspectief Fiets. De provincie heeft iets moois neergezet. Er is op een integrale manier nagedacht over het fietsbeleid. De fractie mist nog wat harde data. De Rijksoverheid wil het fietsverkeer met 20%
360 laten groeien tot 2027. Wil de gedeputeerde hierover nog enkele zinnen opnemen in het Perspectief? Het is goed dat de deelfiets wordt genoemd. Hoe pakt de provincie haar rol in dezen op in niet-stedelijke gebieden?

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat ook de SP zeer tevreden is over het voorliggende visiedocument. Het kan een goede bouwsteen zijn voor de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om alle kennis, ontwikkelingen en aanwezige voorzieningen en infrastructuur in een document te vatten en te bekijken wat de mogelijkheden zijn. De SP ziet er naar uit om de beschreven intenties en voorgestelde keuzes nader uit te gaan werken tot concrete plannen. Mogelijk kunnen de nodige plannen al in de volgende Statenperiode worden uitgevoerd.
370 Het is belangrijk om met de voeten op de pedalen te blijven. Men moet zich niet laten verleiden tot luchtfietserij. Een echte prioriteit zou moeten zijn: het snel en deugdelijk verbreden van

bestaande provinciale fietspaden. Hiertoe heeft de inspreker namens de Fietzersbond ook toe opgeroepen.

- 375 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is blij om te lezen dat Gedeputeerde Staten, anders dan bijvoorbeeld in Gelderland, vinden dat er voor speed pedelecs op nationaal dan wel op Europees niveau moet worden vastgelegd waar ze mogen fietsen en waar niet. De VVD gaat ervan uit dat de gedeputeerde deze voorsortering op doorfietsroutes meeneemt in haar lobby naar Den Haag. Bij parallelle wegen met voldoende fietsers gaat de voorkeur uit naar de inrichting van een
380 fietsstraat. In de Kop van Noord-Holland is onlangs een fietsstraat gerealiseerd. Er zijn ook nieuwe parallelle wegen aangelegd, bijvoorbeeld vanaf de N9 richting Schagen. Fietzers voelden zich daar niet altijd veilig. Zijn er al resultaten en ervaringen bekend?
Gemeenten kunnen sinds oktober 2018 een aanvraag indienen bij het Subsidie loket voor het oplossen van knelpunten op hun areaal. Is er al beroep gedaan op het subsidieloket?
385 De VVD is blij dat wordt gestreefd naar een landelijke standaard om tot een eenduidig fietsnetwerk te komen. Dat is goed voor de herkenbaarheid en duidelijkheid bij onder meer het plannen van fietsroutes.
Hoe verwacht de gedeputeerde de maximum snelheid van 30 km/uur op de doorfietsroutes te kunnen handhaven?
390 Bij de vervolgstappen mist een tijdspad.
Heel veel ingekomen reacties zijn positief. Mevrouw Kaamer van Hoegee mist reacties uit de Kop van Noord-Holland en West-Friesland. Speelt het daar niet of reageerde men eenvoudigweg niet?

- De heer **Zoon** (PvdD) spreekt van een mooie visie. Er moest lang op worden gewacht, maar er is veel werk en tijd in gestoken. De heer Zoon hoopt dat deze visie snel opgepakt gaat worden en van de grond komt. Hij laat zich graag overtuigen.
Opvallend is dat het een mooi ambitieus plan is. Het gaat impact hebben op hoe we ons in Noord-Holland gaan bewegen. Is gekeken welke impact dit heeft op de autonome groei van auto's? De PvdD is tevreden dat een koppeling wordt gemaakt met faunapassages en dat deze
400 integraal worden meegenomen.

De heer De Graaf (CDA) vraagt of de heer Zoon zich realiseert dat het toenemend gebruik van de fiets deels ten koste gaat van het gebruik van openbaar vervoer.

- 405 De heer **Zoon** (PvdD) kan zich inderdaad voorstellen dat het impact heeft op het gebruik van openbaar vervoer.

- Gedeputeerde **Post** zegt over de status van het stuk dat het op B-agenda staat. Provinciale Staten hebben aangegeven dat ze in het licht van de Omgevingsvisie geen nieuwe beleidsnota's wilden vaststellen. De gedeputeerde is behoorlijk onder druk gezet om toch met iets te komen, maar de gedeputeerde mag het geen beleidsnota noemen. Een beleidsnota is een kader en kader moet worden vastgesteld door Provinciale Staten. De gedeputeerde bedacht de 'list' om het Perspectief Fiets te noemen. Het is geen beleid en dus geen kader. De gedeputeerde is dan ook verrast dat vanuit GL wordt gevraagd om het in Provinciale Staten aan de orde te stellen. Wat de commissie
415 betreft zou het dus in deze commissie blijven.
Dit is inderdaad een bouwsteen voor de Omgevingsvisie.

- De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of er vertraging wordt opgelopen als het geen beleid mag zijn.
420

- Gedeputeerde **Post** antwoordt dat Gedeputeerde Staten er gewoon mee aan de slag kunnen. De heer Zoon wil ervan overtuigd worden dat het doorgaat. Dat is lastig beloven twee maanden voor de verkiezingen. Een nieuw college moet zich erover uitspreken. Er zal extra geld nodig zijn. Er zijn miljoenen euro's om de knelpunten van de Fietzersbond op te lossen, maar voor de aanleg
425 van nieuwe verbindingen zijn additionele middelen nodig. Uiteindelijk zijn het Provinciale Staten die de middelen beschikbaar moeten stellen.

- De heer **Tijssens** (D66) vraagt in hoeverre het geld voor fietsinfrastructuur in Den Haag valt op te halen? Er is een belofte van het nieuwe Kabinet.
430

Gedeputeerde **Post** constateert dat dit een vraag van een heel andere orde is. Geld voor een fietspad in de Metropoolregio Amsterdam heeft de provincie al ontvangen. In het algemeen geldt dat met extra middelen meer snelheid kan worden aangebracht, maar er zal wel een concreet

plan moeten worden ingediend bij de aanvraag van middelen. Het tempo moet nader worden
bepaald. Dergelijke trajecten moeten met partners worden doorlopen. Dat betekent dat er nog
momenten zullen zijn waarbij men met elkaar om de tafel moet gaan zitten.
Grensoverschrijdende verbindingen moeten ook met partners worden afgestemd. Als gezamenlijk
tot de conclusie wordt gekomen dat het in de rede ligt om het plan verder te gaan oppakken dan
is er naast geld ook capaciteit nodig. Er zullen prioriteiten moeten worden gesteld. Als een pad
naast een bestaande provinciale weg dan is het handig om het in het kader van een trajectstudie
op te pakken. Door werk met werk te maken kan het goedkoper. Aan het perspectief zal
uitvoeringsprogrammering moeten worden gehangen voor de verschillende onderdelen.
Dit is het perspectief dat je schetst. Dit is waar je naar toe wilt. Hier moet een concreet
uitvoeringsprogramma uit voortkomen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) constateert dat niet van elke provincie een duidelijke inbreng
is gekomen. De wens is om interactief aan de slag te gaan. Er moet sprake zijn van een
wisselwerking. Hoe valt dit te bewerkstelligen?

Gedeputeerde **Post** meldt dat allen zijn betrokken. Ze leverden alle input. Het is wenselijk om op
diezelfde wijze voort te gaan.
De landelijke aanbevelingen zijn medio 2019 klaar. Een landelijke planning van de Fietzersbond
is er.

Gemeenten hebben hun eigen verantwoordelijkheid. De provincie wordt nog teveel gezien als een
'flappentap'. Op het moment dat de provincie 'helpt' bij de aanpak van gemeentelijke
infrastructuur moet ze haar eigen infrastructuur laten liggen. Er zijn regelingen voor gemeenten,
zoals de Subsidieregeling kleine infrastructuur. Als alle partijen de fiets belangrijk vinden dan
moeten ook alle partijen, inclusief de gemeenten, de bereidheid hebben om hierin te investeren.
De Actieagenda zat bij de stukken.

De gedeputeerde bedankt voor alle complimenten. Die zijn uiteraard voor de ambtelijke
organisatie. Daar is het werk verricht.

Van de heer De Graaf mag het wat ambitieuzer. Fietsenaanbod bij OV-knooppunten waar geen
trein stopt is een uitdaging. Dat betekent niet dat het overal gaat lukken. De ambitie is er tot op
zekere hoogte. Afhankelijk van het succes en de uitkomst van de pilot wordt bekeken of het
zinvol is om het verder uit te rollen.

De initiatiefnemers die inspraken in deze commissie over het fietspad bij Vogelenzang zijn
betrokken bij de plannen.

Vergevingsgezinde infrastructuur betekent dat een (stuur)foutje van een weggebruiker niet direct
leidt tot ongelukken. Denk aan een weg waarnaast grasbetonblokken in de berm zijn

aangebracht, waardoor men niet meteen in een zachte berm terechtkomt. De weg is obstakel vrij
dus geen bomen en geen stoepranden.

Er zijn middelen beschikbaar voor het oplossen van knelpunten uit de Knelpuntennotitie van de
Fietzersbond. Wat verder in het Perspectief Fiets staat is niet financieel geregeld

De gedeputeerde zal geen percentage over de toename van het fietsgebruik opnemen. Dit is een
perspectief en geen uitvoeringsprogramma. De gedeputeerde kan de toename bovendien op
geen enkele manier voorspellen. Zij is afhankelijk van een groot aantal partners. Graag maakt zij
afspraken over concrete doelen op het moment dat zij er zelf over gaat. Zij wil niet afgerekend
worden op iets waarop zij maar zeer beperkt invloed kan uitoefenen.

Over registreren in niet-stedelijk gebied zegt de gedeputeerde dat daar waar je goede plannen
kunt voorleggen, kun je mensen ervan overtuigen dat het verstandig is om mee te helpen, mee te
werken en mee te denken. In stedelijk gebied is dat juist ingewikkelder. De provincie gaat niet
over binnenstedelijk vervoer. In landelijk gebied betreft het over het algemeen wat meer
provinciale infrastructuur. Het staat of valt met de bereidheid van anderen. Gezien de reacties
dan denkt de gedeputeerde dat de provincie goede kans maakt. Men is positief over het
perspectief.

De heer Hoogervorst ziet graag dat bestaande fietspaden snel worden verbreed. Als alle geld
wordt ingezet op het bestaande dan is meteen duidelijk dat het nieuwe pas over een groot aantal
jaren aan bod komt. Er moet vooral worden gekeken waar eenvoudig tot samenwerking kan
worden gekomen.

Van de fietsstraat van de N9 naar Schagen zijn de gedeputeerde geen geluiden bekend. Het
gevoel van onveiligheid wordt mogelijk veroorzaakt omdat er landbouwverkeer over de
parallelweg rijdt. LTO is in gesprek met het Rijk over het opvoeren van de maximum snelheid van
landbouwverkeer. Als dat aan de orde is, wil de gedeputeerde een plan klaar hebben liggen,

- 495 zodat direct kan worden bepaald waar landbouwverkeer op de provinciale weg kan worden toegestaan. Dit om kernen te ontlasten en parallelwegen waarop zich veel fietsers bevinden. Van het subsidieloket is gebruik gemaakt. De aanvragen hadden betrekking op de knelpunten van de Fietsersbond.
- Op de vraag hoe 30 km kan worde gehandhaafd zegt de gedeputeerde dat er niet vermeld staat dat er een regime van 30 km/uur wordt ingevoerd: De ontwerpsnelheid betreft 30 km/uur. De weg wordt zo ingericht dat die niet uitnodigt om harder te fietsen of te rijden dan 30 km/uur. Dat is wat anders dan het instellen van een gebod.
- 500 Uit de Kop van Noord-Holland en West-Friesland zijn reacties gekomen, maar niet schriftelijk. Als men niet positief was over de nota dan was er hoogstwaarschijnlijk gereageerd.
- 505 Naar de impact op de autonome groei van de auto is niet gekeken. Eerst moet duidelijk zijn waar je het voor elkaar krijgt en waar niet.

Tweede termijn:

- 510 Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) trof de Actieagenda niet bij de stukken aan. Wanneer kan de Uitvoeringsagenda worden verwacht? In Kopenhagen worden voetsteunen bij verkeerslichten toegepast. Dit zou de veiligheid van fietsers ten goede kunnen komen. Kan dit idee worden meegenomen in de uitwerking?
- 515 De heer **Tijssens** (D66) bevestigt dat wat D66 betreft de motie is afgedaan.
- De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat wat het CDA betreft de motie is afgedaan. Hij merkt richting mevrouw Van Duijn op dat aan de Uitvoeringsagenda wordt gewerkt.
- 520 De heer **Gringhuis** (GL) merkt op dat voor GL de motie is afgedaan. GL is ook erg benieuwd naar de Actieagenda.
- De heer **Klein** (CU-SGP) meldt dat de motie is afgedaan, wat zijn fractie betreft. Het Actieprogramma en andere bijlagen zijn achter het document toegevoegd.
- 525 Voor de SP is de motie afgedaan.
Voor de VVD is de motie afgedaan
Voor de PvdD is de motie afgedaan
- 530 De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan.
- Gedeputeerde **Post** licht toe dat de Uitvoeringsagenda onderdeel van het Programma Mobiliteit. Voetsteunen voor fietsers bij verkeerslichten zullen niet worden toegepast. De provincie wil een vergevingsgezinde weg.
- 535 De voorzitter rondt af.
- 2c. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)**
- 540 De heer **Zoon** (PvdD) geeft een korte inleiding. Elke berm heeft een natuurlijke waarde voor de PvdD. In 2012 heeft de fractie zich daar al mee beziggehouden. Er is toen vooral gekeken naar bermen met een grote natuurlijke waarde. Ook de bermen met een minder grote natuurlijke waarden hebben een ecologische waarde. Het huidige beleid voor het beheer en onderhoud van laatstgenoemde bermen is verstikken en zo goedkoop mogelijk. Dat vindt de PvdD zonde. Ook die bermen, die nu verstikt worden, zouden iets beter beheerd moeten worden.
- 545 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vindt het wat ingewikkeld. Daar waar het kan, wordt ecologisch beheerd. Daar waar het niet kan, dus niet. Er zal een reden zijn waarom dat niet kan. Wat spreekster betreft worden bermen nu op een goede manier beheerd en onderhouden.
- 550 De heer **Papineau Salm** constateert dat de provincie goed bezig met 75%. De intentie is er. Waar zit de bottleneck? Heeft het met geld te maken? De PvdA onderschrijft het punt van de PvdD om het beheer en onderhoud zo ecologisch mogelijk te doen. Blijkbaar is er een belemmering. Gras langs fietspaden ziet er nooit echt gezond uit. Hoe kan het met ander beheer en onderhoud ooit ecologisch worden?
- 555

De heer **Tijssens** (D66) vindt bermbeleid relevant met zoveel te beheren en te onderhouden provinciaal areaal. Het is goed dat er aandacht is voor dit thema. Welk resultaat/ ecologische meeropbrengst verwacht de PvdD van het compleet ecologisch beheren van alle bermen?

560 De heer **De Graaf** (CDA) is ook benieuwd of het om financiële redenen is dat 25% van de bermen niet ecologisch kan worden beheerd.

De heer **Gringhuis** (GL) zegt dat GL de nota van harte ondersteunt.

565 De heer **Klein** (CU-SGP) verwijst naar de reactie van de gedeputeerde dat niet alle bermen waardevol zijn. Daarover is een rapport gemaakt. De heer Klein spreekt zijn dank uit voor het rapport. Wegvakken waar de potentie laag is omvatten een kleiner percentage dan genoemde 25%. Waar zit het verschil tussen het deel dat niet ecologisch wordt gemaaid en de gebieden waar de potentie te laag is?

570 De heer **Zoon** (PvdD) hoort vooral dat er onduidelijkheid is over het beleid van de provincie. 'We doen het wel ecologisch, of we doen het niet.' Er is een tussenvariant mogelijk. Het is goed om naar die middenvariant te zoeken. Is de gedeputeerde daartoe bereid?

575 De heer **Hoogervorst** (SP) is het eens met de heer Zoon. Er moet worden gestreefd naar 100% ecologisch beheer van de bermen. Blijkbaar zijn er belemmeringen. Getracht moet worden om die belemmeringen weg te nemen.

580 Gedeputeerde **Post** legt uit dat het op sommige delen ecologisch beheer niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat het een zeer smalle strook betreft, waar ook nog een vangrail staat. Soms is het te nat. Een zwaar maai-/zuigvoertuig zakt daar weg. De gedeputeerde wil toezeggen dat nog eens met de blik van vandaag wordt gekeken waar binnen 25% toch nog meer mogelijk is. De gedeputeerde meldt vooraf dat het de 25% niet gaat oplossen. Er kan niet altijd worden gemaaid vanwege technische belemmeringen. Dat verklaart het verschil tussen wat ecologisch waardevol is en genoemde 25%.

De heren **Zoon** (PvdD) en **Klein** (CU-SGP) bedanken de gedeputeerde voor de toezegging.

De voorzitter sluit discussie.

590

2d. Discussienota Fietstunnel Laren

De heer **Klein** (CU-SGP) schreef de discussienota, met input van de PvdA, naar aanleiding van de discussie in deze commissie. De fietstunnel onder de N255 bij Laren is aangelegd in een haakse bocht, vanwege verpachtingconstructies. De intentie was altijd om de tunnel recht te leggen. Uit een recente ambtelijke reactie blijkt dat vorig jaar een rapport is opgesteld door Royal Haskoning DHV met schetsen en kostenramingen voor het rechtleggen van de tunnel. Het pachtrecht op de grond is er inmiddels afgehaald. Alle mogelijkheden leken er te zijn om de tunnel recht te leggen. Speciaal voor het rechtleggen is eerder 150.000 euro gereserveerd. De keuze, die uit de ontwerpen is gekomen, is geraamd op 95.000 euro. Er is één bezwaar. Na de aanleg is de aardkundige monumentenstatus opgelegd op de Gooise stuwwal. Daar valt ook het stukje onder waar de tunnel recht gelegd zou moeten worden. Gedeputeerde Staten hebben daarom besloten tot het niet rechtleggen. De fractie vindt dat jammer en schreef om die reden deze discussienota. De nota stelt suggesties voor, die de heer Klein met de commissie wil bespreken. De begrenzing van het aardkundig monument zou kunnen worden aangepast.

600 De formulering van de tekst, over wat wel of niet mag met een aardkundig monument, zou kunnen worden aangepast, namelijk dat onderhoud niet alleen is toegestaan aan infrastructuur maar aan op- en afritten van bestaande infrastructuur.

605 De heer Klein verwijst nog naar de recent aan de stukken toegevoegde brieven van de gemeente Laren (juli 2018) en het Goois Natuurreservaat (september 2018) aan Gedeputeerde Staten. Beide brieven roepen op om de afspraak uit verleden, om de tunnel recht te leggen, gestand te doen. Graag hoort de heer Klein van de overige commissieleden wat zij vinden van de geboden oplossingsrichtingen.

615 De heer **Papineau Salm** (PvdA) informeert naar de stand van zaken van de bovengrondse aanpassing van het kruispunt. Spreker heeft grote twijfel over de veiligheid van de bovengrondse oplossing. Wat gebeurt er met de tunnel als deze niet wordt rechtgetrokken? Wordt het een voetgangers- of ruitertunnel? Het is voor de PvdA onbevredigend dat het project van de tunnel is

afgevoerd uit het PMI. Graag zou de PvdA de discussie heropenen. De PvdA is voor het optimaliseren van de tunnel.

620

De heer **Tijssens** (D66) vindt het een goed project om van te leren. Er wordt nu gewerkt aan een bovengrondse verbetering. Biedt die soelaas? Wordt de plek veilig? Het is goed om de oplossing te evalueren. Blijft er dan een maatschappelijke reden over? Voldoet de bovengrondse kruising dan is er niet veel reden om de tunnel voor veel geld te gaan verbouwen. Als de bovengrondse oplossing niet veilig is dan is het goed om de suggesties van de CU-SGP opnieuw te bekijken.

625

De heer Klein (CU-SGP) wijst erop dat de raming 95.000 euro is. Er is voor het rechte trekken van de tunnel 150.000 euro gereserveerd.

630

De heer **Tijssens** (D66) bedoelde de totale investering in deze verkeersoplossing. De tunnel kostte in het verleden ook al geld. Geld dat is gereserveerd kan nog steeds worden uitgegeven aan een ander doel als het niet nodig blijkt te zijn.

635

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP veel waarde hecht aan het aardkundig monument. Gezien de huidige 'halve' oplossing die er nu ligt, rechtvaardigt de suggestie voor het rechtleggen van de in- en uitrit het aanpassen van de regels voor een aardkundig monument. De SP is het eens met de PvdA om de nieuwe oplossing ook te evalueren. Als er voldoende budget is dan zou kunnen worden overwogen om de grenzen van het aardkundig monument te verschuiven.

640

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt over het aardkundig monument dat de provincie zelf heeft besloten over het opleggen van de status.

645

Spreekster kent de situatie, De tunnel wordt veel gebruikt door voetgangers en een schaapskudde. Zij ziet de schaapskudde niet snel bovengronds oversteken. Wat de VVD betreft wordt eerst het functioneren van het nieuwe verkeersplein beoordeeld. Als daaruit blijkt dat de oversteek te onveilig is voor fietsers en de fietstunnel toch nog veel gebruikt wordt dan zou nog eens bekeken kunnen worden of de tunnel recht getrokken kan worden. Op dit moment zou de VVD niet de grenzen van het aardkundig monument willen verschuiven. De fractie wil eerst afwachten of de bovengronds kruising de gewenste oplossing biedt.

650

De heer **De Graaf** (CDA) vindt dat de grens mag worden opgerekt als het de (verkeers)situatie echt verbetert. De optie om na een jaar te evalueren lijkt het CDA op dit moment de meest verstandige.

655

De heer **Gringhuis** (GL) vertelt dat GL zou willen kiezen voor optie 1. GL zou het jammer als de tunnel die er al ligt vervangen wordt door een bovengrondse oplossing. Het is weggegooid geld. Afhankelijk van evaluatie en nader onderzoek ziet GL het liefst dat de bocht in de tunnel wordt aangepast. Wat GL betreft mag het aardkundig monument daarvoor iets kleiner worden.

660

De heer **Zoon** (PvdD) sluit zich volledig aan bij de woorden van voorgaande spreker.

665

De heer Klein (CU-SGP) hoorde een aantal commissieleden zeggen dat ze eerst willen evalueren of de bovengrondse kruising verbetering oplevert. Provinciale Staten besloten al om de bovengrondse kruising aan te passen. Het is niet de vraag of we bovengronds gaan aanpassen of kiezen voor een tunnel.

Inmiddels is 10 miljoen euro geïnvesteerd in een fietstunnel. De vraag is om daar nog 95.000 euro bij te leggen en de regels voor een aardkundig monument wat aan te passen. Dan is er sprake van een zeer bruikbare tunnel.

670

De heer **Tijssens** (D66) meent dat de tunnel slecht wordt gebruikt door vooral scholieren. Dit heeft vooral met de ligging te maken. Het is goed om te evalueren om te weten of de bovengrondse oplossing het gebruik van de tunnel beïnvloed. Als de tunnel slecht wordt gebruikt dan is het zonde om er toch nog 95.000 euro in te steken.

675

De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat de tunnel niet te vinden vanwege de slechte bewegwijzering. De tunnel is niet zichtbaar. In het plan sluit de nieuwe oprit van de tunnel goed aan op het fietspad dat vanaf de Bussumse heide komt. Men ziet de tunnel daardoor beter. Als er geen aanpassing van de tunnel komt dan zal deze inderdaad weinig gebruikt worden, omdat die niet te vinden is. De vindbaarheid is dus juist een argument om de toeritten recht te leggen.

680

De heer **Papineau Salm (PvdA)** is benieuwd of de bovengrondse kruising veilig wordt voor onder andere scholieren. Hij zou Gedeputeerde Staten willen vragen om een goed evaluatieprogramma te maken. Dan kan na een jaar worden beoordeeld of het nodig is om de tunnel aan te passen.

685

De heer **Hoogervorst (SP)** verwacht dat bij drukte de tunnel ook voor de scholieren een goede oplossing biedt. Ze gebruiken eerder een tunnel die recht ligt, dan één waarbij eerst twee bochten genomen moeten worden.

De **voorzitter** vraagt of de indieners de discussienota opnieuw willen agenderen.

690

De heer **Papineau Salm (PvdA)** zegt dat er dan een voorstel van gemaakt zal moeten worden. Mogelijk wordt de 3^e variant als voorstel ingediend. Uitsluitsel volgt.

695

De heer **Klein (CU-SGP)** vraagt de gedeputeerde om te reflecteren op alle argumenten, de nota en de brieven.

700

Gedeputeerde **Post** begrijpt dat de indieners de PMV niet willen aanpassen, de bovengrondse oplossing uitgevoerd willen zien om deze vervolgens te evalueren. Dat lijkt de gedeputeerde prima. Het is de bedoeling om de 'illegaal' gebruikte oversteek veiliger te maken en als het ware te legaliseren. Een jaar na realisatie, dus als de bovengrondse kruising een jaar in gebruik is, kan worden geëvalueerd om te weten of deze de problemen oplost. Zo niet, dan is het zinvol om te kijken welke nadere maatregelen nuttig en nodig zijn.

705

Over de brieven zegt de gedeputeerde het volgende. Met de huidige PMV krijgt de provincie geen vergunning om de toeleiding recht te trekken, want dit treft het aardkundig monument. Als de PMV wordt aangepast, dan geldt deze aanpassing voor alle aardkundige monumenten in Noord-Holland. Daarmee worden alle aardkundige monumenten vogelvrij. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

710

De heer **Klein (CU-SGP)** wijst op de twee suggesties die worden gedaan in de discussienota. Er wordt een specifieke aanpassing doorgevoerd in de kaart van het aardkundig monument op deze plek. Een tweede suggestie is om een wijziging aan te brengen in de formulering ten aanzien van het onderhoud van de toeritten van het aardkundig monument.

715

Gedeputeerde **Post** merkt op dat er op dit moment geen toeritten zijn. Die moeten nieuw vervaardigd worden. Daar raakt deze oplossing het aardkundig monument. Het gaat niet om het onderhoud. Het gaat om nieuw aan te leggen infrastructuur.

720

De heer **Klein (CU-SGP)** begrijpt hieruit dat de tweede suggestie die in de discussienota wordt gedaan niet mogelijk is. De eerste optie behoort wel tot de mogelijkheden. Het is bevoegdheid van Provinciale Staten. Hoe staat de gedeputeerde daar tegenover?

725

Gedeputeerde **Post** gaat het erom dat een veilige oplossing wordt gecreëerd. Als een gelijkvloerse kruising deugdelijk en veilig is, dan is een aanpassing van de tunnel overbodig. Het grootste deel van de mensen die willen oversteken zal gebruik maken van de gelijkvloerse oversteek. Men gaat niet door een tunnel als dit niet echt nodig is. Men kiest voor de meest eenvoudige en kortste weg. Men kiest voor de weg van de minste weerstand. De tunnel zal hooguit nog worden gebruikt door de schaapskudde. Het is dan zonde om geld te investeren en een aardkundig monument aan te tasten. De gedeputeerde zou de PMV nu niet willen aanpassen voor een situatie die zich wellicht niet voordoet.

730

De heer **Klein (CU-SGP)** wijst naast de veiligheid ook op de recreatieve waarde. Voor de recreatieve functie is de aanpassing van de tunnel de investering wel waard.

735

Gedeputeerde **Post** zegt dat ook voor de recreatieve fietser geldt dat die eerder gelijkvloers zal oversteken dan door een tunnel wil rijden.

De voorzitter rondt de discussie af. De indieners komen met een voorstel naar Provinciale Staten.

740

3. Rondvraag portefeuille mevrouw Post

De heer De Graaf (CDA) diende een rond vraag in over de Burgervlotbrug:

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de toezegging die gedeputeerde Geldhof deed toen zij deze gedeputeerde verving tijdens een commissievergadering. De brief volgt in loop van week 5. Ook was er een vraag over het verkeersplein op de N504 in Langedijk. De gedeputeerde weet dat er zorgen zijn bij een vervoerder in die regio. Er is goed gekeken of dit verkeersplein gedimensioneerd is voor vrachtverkeer. Het antwoord op die vraag is ja. Het verkeersplein biedt ook voor het vrachtverkeer een betere verkeersafwikkeling.

De heer **De Graaf** (CDA) bereiken veel klachten over de Texelhopper sinds de invoering van de nieuwe concessie in 2018. Welke maatregelen en aanpassingen zijn nog nodig? Wanneer wordt de punctualiteit weer gerealiseerd zoals die er was voor het invoeren van de nieuwe concessie? Op welke wijze kan de reputatieschade worden hersteld?

Gedeputeerde **Post** geeft aan dat een nogal technisch antwoord volgt. Het probleem was dat de software die voor de Texelhopper gebruikt werd, niet zo flexibel was dat die extra inkomende aanvragen op de juiste wijze kon verwerken. Het systeem wees veel ritaanvragen af. Dat kon niet handmatig worden overruled. In de pilotperiode was dat laatste wel mogelijk. Centralisten konden handmatig ingrijpen tijdens de pilot.

Connexxion heeft de software moeten aanpassen, wat de nodige tijd in beslag nam. Het college verwacht dat medio februari 2019 een volledig operationeel systeem paraat zal zijn, dat van hetzelfde niveau is als medio vorig jaar. Zodra het systeem foutloos en stabiel functioneert, worden de eisen richting Connexxion verder aangescherpt richting het niveau, zoals dat is aangeboden in de concessie.

Richting Connexxion is al kenbaar gemaakt dat de provincie de boete gaat innen. Dat geld zal zoveel mogelijk worden ingezet voor de reizigers op Texel, zodat het genoegdoening biedt voor de ellende in de afgelopen periode. Hopelijk wordt daarmee ook de reputatieschade enigszins gecompenseerd.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) verwijst naar de eerste geluidsmeting bij de bamboehaag; De resultaten vallen enigszins tegen. Wordt een vervolgonderzoek overwogen?

Gedeputeerde **Post** vertelt dat eerder werd afgesproken dat op dit moment een evaluatie moest plaatsvinden. De bamboehaag is nog niet zover gegroeid als werd verwacht. Feitelijk kan geen goede uitspraak worden gedaan of het succesvol is, of niet. De gedeputeerde hoopt dat het uiteindelijk goed komt. Zodra de bamboehaag gegroeid is wordt opnieuw een geluidsmeting gedaan. Een eindoordeel kan worden geveld als de bamboehaag volgroeid is. Dat wordt afgewacht. Pas dan kan worden besloten tot een eventueel vervolgonderzoek.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) informeert naar de Pilot met landbouwverkeer op de provinciale weg (N244) bij Edam waarover gedeputeerde Geldhof in een voorgaande commissievergadering sprak.

Gedeputeerde **Post** heeft steeds gezegd dat er pas iets wordt gedaan met landbouwverkeer op een provinciale weg op het moment dat de maximumsnelheid voor landbouwverkeer is verhoogd, wettelijk gezien. Dan kan het op een verkeersveilige manier. Nu kan dat niet. Mogelijk heeft gedeputeerde Geldhof zich vergist toen ze de pilot aankondigde.

4. Sluiting

De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 21.20 uur.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
Door tussenkomst van de statengriffier
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Dhr R. Postma

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143403

postmar@noord-holland.nl

INGEKOMEN 19 DEC. 2018

1 | 2

**Betreft: Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer
concessie Gooi en Vechtstreek**

Verzenddatum

19 DEC. 2018

Kenmerk

1147317/1147328

Geachte leden,

Uw kenmerk

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) bieden wij u hierbij ter kennisname aan de Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Gooi en Vechtstreek 2021-2029/2031 (start 11 juli 2021), zoals deze is vastgesteld door ons college op 18 december 2018.

Met de Nota van Uitgangspunten ("NvU") maken wij duidelijk welke uitgangspunten worden gehanteerd bij het opstellen van het ontwerp Programma van Eisen ("PvE"). Het ontwerp PvE staat open voor inspraak voor de gemeenten in het concessiegebied Gooi en Vechtstreek, de aanpalende OV-autoriteiten (Vervoerregio Amsterdam en de provincies Utrecht en Flevoland) en de consumentenorganisaties.

Als eerste stap hebben wij de NvU vastgesteld, waarin op hoofdlijnen inhoudelijke en aanbestedingstechnische keuzes worden gemaakt. Deze worden daarna nader uitgewerkt tot een PvE en een bestek, op basis waarvan geïnteresseerde vervoerders een inschrijving kunnen gaan ontwikkelen. De Visie Openbaar Vervoer 2020 is een belangrijk kader voor deze aanbesteding.

De provinciale doelstellingen voor de nieuwe concessie zijn:

- Een betaalbaar, emissievrij en stabiel openbaar vervoernetwerk in de regio Gooi en Vechtstreek dat bovendien kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen;
- Openbaar vervoer zó inzetten dat maatschappelijk zoveel mogelijk meerwaarde wordt gerealiseerd;
- Zoveel mogelijk inwoners een keuzemogelijkheid geven naast andere verplaatsingsmogelijkheden;
- Een openbaar vervoernetwerk dat voldoende flexibiliteit biedt om te kunnen meebewegen op de ontwikkelingen in verplaatsingspatronen en mobiliteitsvormen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Door middel van deze brief hebben wij u op de hoogte gebracht van de uitgangspunten die wij hanteren bij de voorbereiding van de aanbesteding van de OV-concessie Gooi en Vechtstreek. Wij zijn graag bereid om de NvU nader toe te lichten en houden u op de hoogte van het vervolg van het proces.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

1 bijlage:

- Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessie Gooi en Vechtstreek

Nota van Uitgangspunten

OV-concessie Gooi en Vechtstreek

18 december 2018

Inhoudsopgave

1.	<i>Samenvatting</i>	2
2.	<i>Inleiding</i>	3
2.1.	<i>Doel en positie Nota van Uitgangspunten</i>	3
2.2.	<i>Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen en de concessie Gooi en Vechtstreek</i>	3
3.	<i>De aanbesteding</i>	4
3.1.	<i>Reikwijdte van een concessie</i>	4
3.2.	<i>Visie op aanbesteden</i>	4
3.3.	<i>Marktspanning</i>	5
3.4.	<i>Financiën</i>	5
3.5.	<i>Gunning</i>	6
3.6.	<i>Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen</i>	6
4.	<i>Keuzes op hoofdlijnen</i>	7
4.1.	<i>Trends, kaders en inzichten voor de concessie Gooi en Vechtstreek</i>	7
4.2.	<i>Concessiegebied blijft gelijk</i>	9
4.3.	<i>Concessieduur naar 8,5 met optie verlenging</i>	9
4.4.	<i>Stapsgewijze wijziging OV-netwerk en dienstregeling</i>	10
4.5.	<i>Stakeholders nadrukkelijk betrokken bij ontwikkeling</i>	11
4.6.	<i>Provinciale bijdrage</i>	11
4.7.	<i>Materieel en duurzaamheid</i>	12
4.8.	<i>De interactie met de klant</i>	12
4.9.	<i>Tarieven: een passende prijs, gemakkelijk betalen</i>	13
4.10.	<i>Data</i>	13
4.11.	<i>Sociale veiligheid</i>	13
4.12.	<i>Concessiebeheer</i>	13
4.13.	<i>Inclusiviteit</i>	14
 <i>BIJLAGEN:</i>		
<i>Bijlage 1:</i>	<i>Planning</i>	15
<i>Bijlage 2:</i>	<i>Kengetallen</i>	16
<i>Bijlage 3:</i>	<i>Overzicht gemeenten</i>	17

1. Samenvatting

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Trends, ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke veranderingen leiden tot gewijzigde mobiliteitspatronen en andere keuzes voor verplaatsingen die van invloed zijn op het gebruik en de functie van het openbaar vervoer. Het opnieuw verlenen van een concessie is een moment om te bekijken hoe, gegeven de kaders en uitgangspunten, het openbaar vervoer zich in deze regio zou moeten ontwikkelen.

Belangrijke kaders zijn de Omgevingsvisie, de Visie Openbaar Vervoer 2020, het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus en de collegeakkoorden van de gemeenten. Enkele belangrijke kenmerken van de concessie zijn dat R-netlijn 320 de belangrijkste buslijn in de concessie is, dat een groot deel van de busreizigers jonger is dan 27 jaar en dat veel inwoners binnen 10 minuten fietsen van een NS-halte of een halte van R-net wonen.

Voor de toekomst van het OV-net in de regio Gooi en Vechtstreek heeft een verkenning de volgende inzichten opgeleverd:

- 1) De combinatie van fiets en schoon OV zien we, naast fiets en auto als keuzemogelijkheid in de bereikbaarheid binnen en van en naar het concessiegebied;
- 2) De spoorlijn Utrecht - Amsterdam en R-netlijn 320 (Hilversum - Amsterdam Amstel) zijn en blijven de dragers van het OV in het gebied en de knooppunten (haltes) op deze lijnen vormen de poort naar buiten de regio. We streven daarnaast naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een zo hoog mogelijke frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- 3) Voor de first en last mile van en naar de knooppunten stimuleren we het gebruik van de fiets;
- 4) In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het openbaar vervoer zoveel mogelijk zoals het nu is, behalve als de vraag op tijdstippen echt te laag is. Ook in deze gebieden streven we naar (regionale) knooppunten waar bijvoorbeeld de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen;
- 5) Voor wie niet kan fietsen zoeken we samen met de gemeenten naar win-win situaties door het combineren van WMO of ander doelgroepenvervoer voor de first en last mile. De kansen hiervoor zijn in het stedelijk gebied groter dan in het landelijk gebied;
- 6) We geven ruimte aan (vervoers-) initiatieven uit de samenleving. Bijvoorbeeld voor realisatie van Buurtbussen.

Deze inzichten passen binnen de geldende Visie Openbaar Vervoer 2020.

Het toewerken naar deze situatie doen we niet in één keer, aan het begin van de concessie. We werken er in stappen naar toe, waarbij de opening van de busbaan HOV in 't Gooi een belangrijk moment is. Dan zal het netwerk de grootste verandering ondergaan.

Het realiseren van een situatie die past bij deze inzichten is niet alleen een opgave die in de concessie kan worden geborgd, ook gemeentelijke plannen en provinciale programma's dragen bij aan realisatie.

Nieuw in deze concessie is het volledig emissievrij rijden (Zero Emissie). In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is opgenomen dat vanaf 2030 al het regionaal OV per bus emissievrij is. We verwachten dat het mogelijk is om dit binnen de concessieduur van 8,5 jaar te realiseren. Het tempo van realisatie en de financiële voorwaarden die dit vergt worden uitgewerkt als onderdeel van het Programma van Eisen.

Deze Nota van Uitgangspunten beschrijft op hoofdlijnen de keuzes die we maken en hoe en met wie we de ontwikkeling de komende jaren in gang willen zetten.

2. Inleiding

2.1. Doel en positie Nota van Uitgangspunten

Op 10 juli 2021 eindigt de huidige openbaar vervoer ("OV") concessie Gooi en Vechtstreek. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 ("Wp2000") is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ("GS") concessieverlener voor dit vervoer. Door middel van een aanbesteding gunnen GS de concessie aan een (nieuwe) vervoerder. Op 11 juli 2021 start de nieuwe concessie.

Een concessieverlening is hét moment om het OV-aanbod onder de loep te nemen -en waar nodig te herzien- om aan te sluiten bij de vraag van de reiziger, bij het beleid van de provincie en bij nieuwe ruimtelijke, vervoerkundige en technologische ontwikkelingen. En er is veel gaande!

In deze Nota van Uitgangspunten ("NvU") worden de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie vastgelegd. Op zowel inhoudelijke als aanbestedingstechnische thema's beschrijven we onze afwegingen en hoofdkeuzes voor de toekomst van de concessie. Op basis van deze NvU wordt vervolgens een Programma van Eisen ("PvE") uitgewerkt, dat de basis vormt voor het bestek, de daadwerkelijke uitvraag aan marktpartijen.

De voorliggende NvU is op 18 december 2018 vastgesteld door GS en wordt toegestuurd aan de betrokken partijen: Regionaal Orgaan consumenten Openbaar Vervoer Noord Holland ("ROCOV"), gemeenten, naburige OV-autoriteiten en Provinciale Staten ("PS") van Noord-Holland.



2.2. Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen en de concessie Gooi en Vechtstreek

Een concessieverlening is voor 90% business as usual. De afgelopen 20 jaar is de nodige ervaring met OV-aanbestedingen opgedaan. Maar de wereld van mobiliteit staat niet stil. De concessie is een moment waarop nieuwe afspraken met een vervoerder kunnen worden gemaakt. Die nieuwe afspraken moeten inspelen op de actualiteit en op de trends en ontwikkelingen in deze regio. We kunnen een aantal hoofdthema's noemen waar we met deze nieuwe afspraken op in willen spelen:

- De druk in de regio om de bereikbaarheid richting Amsterdam en Utrecht optimaal te houden is groot. De spoorlijn en R-netlijn 320 zijn de dragers van het regionale vervoer in deze regio. In deze concessieperiode zal het regionale busnet zich verder moeten ontwikkelen om hier een goede bijdrage in te kunnen leveren;
- In de concessieperiode zal de busbaan HOV in 't Gooi gereed komen, waar R-netlijn 320 gebruik van zal maken. Dit betekent een verandering van het netwerk;
- Het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus uit 2016 is een grote opgave voor het regionale OV. In deze concessieperiode zullen we een belangrijke stap in de richting van volledig emissievrij (Zero Emissie, "ZE") busvervoer moeten zetten;
- De wereld van mobiliteit staat niet stil: nieuwe vormen van vervoer, platformen, Mobility As a Service ("MaaS"), nieuwe betaalvormen, etc. zijn ontwikkelingen

waar we op in moeten en willen spelen. Niet alleen bij aanvang van de concessie maar ook gedurende de concessie. Dit vereist flexibiliteit in de concessie.

3. De aanbesteding

3.1. Reikwijdte van een concessie

Onderwerp van de aanbesteding is de OV-concessie Gooi en Vechtstreek. Een concessie is een exclusief alleenrecht voor één vervoerder om in een bepaalde periode binnen het concessiegebied het OV per bus en auto¹ te verrichten. Trein, veerboot en OV-taxi zijn geen onderdeel van deze concessie.

Aan een concessie worden door GS voorschriften verbonden als bedoeld in artikel 32 Wp2000. Voorts worden eisen gesteld aan de voorwaarden voor de exploitatie-subsidie. De inhoudelijk eisen aan het vervoer worden verwoord in het PvE. Inschrijvers worden via het gunningsmodel aangemoedigd om het juiste vervoer met de juiste kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende vervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren, diens offerte maakt onderdeel uit van de concessie. Dit maakt dat de provincie de gegunde vervoerder kan aanspreken op het nakomen van het toegezegde aanbod.

Naast inhoudelijke eisen bevat de concessie ook bepalingen met betrekking tot financiën, waaronder de beschikbare exploitatiebijdrage.

3.2. Visie op aanbesteden

Om het gewenste resultaat te bereiken, hanteert de provincie in de aanpak vijf aanbestedingsprincipes:

- 1) Eenvoud en consistentie: Voor alle partijen in de aanbesteding moeten de bedoelingen, omschrijvingen, termijnen en eisen helder zijn. Het aantal eisen zal beperkt zijn. Door eenvoud en consistentie kunnen inschrijvingen scherper worden en het concessiebeheer eenduidiger;
- 2) Sturen op hoofdlijnen: De provincie stuurt op (maatschappelijke) kaders en specifieke doelen voor het OV. Door de gedetailleerde uitwerking te laten invullen door inschrijvers, ontstaat een optimale wisselwerking tussen de maatschappelijke kaders en bedrijfseconomische overwegingen. Dit heeft een positief prijseffect wat zich vertaalt in een beter aanbod;
- 3) Functioneel prevaleert boven technisch: De provincie stelt waar mogelijk functionele eisen, zonder technische invulling. Daarmee wordt voorkomen dat een aanbesteding te veel afhankelijk wordt van specifieke technieken of producten, wat kan leiden tot een prijsopdrijvend effect. Tevens wordt voorkomen dat discussies gaan over het middel in plaats van het doel;
- 4) Minimaliseren risico's: Door risico's die de vervoerder niet kan beïnvloeden niet bij hem te leggen, kunnen inschrijvers een lagere risico-opslag hanteren wat leidt tot een beter aanbod;
- 5) Maximale marktspanning: Een Europese openbare aanbesteding met voldoende marktspanning leidt tot kwalitatief goede aanbiedingen. Het is belangrijk om het bestek te toetsen aan financiële haalbaarheid voor inschrijvers. Dat hangt onder meer af van benodigde investeringen, verwachte opbrengsten, risico's en duur van de concessie.

¹ In het OV worden soms minibussen (ook wel bekend als taxibusjes) ingezet. Deze worden onder andere op buurtbusverbindingen gebruikt. Juridisch gezien vallen deze minibussen in de voertuigcategorie 'auto', en niet in de categorie 'bus'.

3.3. Marktspanning

Streven naar voldoende marktspanning

Om het beste uit de markt te halen streeft de provincie naar voldoende marktspanning bij deze aanbesteding. Alle partijen die voldoen aan een aantal minimale eisen m.b.t. financiële draagkracht en ervaring kunnen meedingen naar de concessie.

Tijdens de aanbesteding zal de provincie op enkele manieren zorgdragen voor een grotere kans van daadwerkelijk inschrijven van gegadigden. Dit kan door:

- De informatie uit een uitgevoerde marktverkenning te gebruiken bij het opstellen van het PvE;
- Realistische en haalbare eisen te stellen;
- Vooraankondiging van de aanbesteding te doen met bijbehorende informatie.
- Het vinden van de balans tussen enerzijds het maximaliseren van marktspanning / drempels verlagen voor bedrijven en anderzijds wel te borgen dat de inschrijvende partijen voldoende ervaring en financiële draagkracht hebben om de opdracht aan te kunnen;
- Ervoor te zorgen dat de inschrijftermijn niet samenvalt met de inschrijftermijn van andere concessies. Dit betekent dat de voorgenomen planning van de aanbesteding gehaald moet worden, om het risico te beperken dat de aanbesteding gelijk komt te lopen met de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland van de Vervoerregio Amsterdam. Ook bij de keuze voor de concessieduur dient rekening te worden gehouden met de aanbesteding van de opvolgende concessie en eventuele gelijktijdig aan te besteden concessies op dat moment;
- Inschrijvers ruim voldoende de tijd te geven om een goede inschrijving te doen;
- Bij het bestek ruim voldoende achtergrondinformatie te verstrekken, waaronder informatie over reisgedrag en reizigersopbrengsten;
- Ruim voldoende tijd te geven voor implementatie.

3.4. Financiën

Op dit moment draagt de provincie jaarlijks circa 10 miljoen euro bij aan de vervoerder (exploitatiebijdrage) in dit concessiegebied. Dit dekt ongeveer 58 % van de kosten van het vervoer. Het andere deel van de dekking komt uit de reizigersopbrengsten. Ongeveer een derde van de reizigersopbrengsten komt uit het contract dat de vervoerder heeft met het ministerie van OC&W voor de studenten OV-chipkaart.

Een aandachtspunt is dat de provincie haar bijdrage betaalt uit het Provinciefonds. De indexatie hiervan is structureel lager dan de Landelijke Bijdrage Index ("LBI"), die sectorbreed in het OV wordt gebruikt voor exploitatiebijdragen. Om te voorkomen dat hier voor de provincie een tekort ontstaat zal bij het vaststellen van de beschikbare exploitatiebijdrage voor de looptijd van de concessie rekening gehouden worden met het te verwachten verschil tussen deze beide indexen. Het verschil wordt in mindering gehouden op de voor de vervoerder beschikbare bijdrage, zodat latere indexatie hieruit kan worden gedekt.

Uitgangspunt is dat de provinciale bijdrage gedurende de gehele concessie ongewijzigd blijft (m.u.v. de landelijke indexatie). Grote wijzigingen bijvoorbeeld als gevolg van grote externe veranderingen, kunnen wel verdisconteerd worden in de voor de vervoerder beschikbare bijdrage.

3.5. Gunning

Gegund wordt aan de inschrijver met de gunstigste prijs-kwaliteitverhouding ("BPK", voorheen EMVI). Binnen het BPK-model wordt daarvoor de term 'gunnen op waarde' gehanteerd.

3.6. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

De provincie vindt Maatschappelijk Verantwoord Inkopen ("MVI") erg belangrijk. Voor meer informatie zie de provinciale website https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Inkoop_en_aanbesteden/Maatschappelijk_Verantwoord_Inkopen_MVI

De provincie stelt social return als contractvoorwaarde (bijzondere uitvoeringsvoorwaarde) bij aanbestedingen. De provincie sluit met deze voorwaarde aan bij het kabinetsbeleid. In het regeerakkoord is vastgelegd dat bij investeringen en aanbestedingen van diensten, leveringen en werken gestreefd wordt naar het scheppen van opleidingen, stage- en leerwerkplekken voor kwetsbare groepen.

Voor aanbestedingen van de provincie betekent het toepassen van dit social return-principe dat van de gegunde vervoerder wordt verwacht dat hij een bijdrage levert aan het scheppen van werkgelegenheid voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt. Hoe dit zal worden vormgegeven zal in het bestek nader worden uitgewerkt binnen het door de provincie vastgestelde social return beleid.

4. Keuzes op hoofdlijnen

4.1. Trends, kaders en inzichten voor de concessie Gooi en Vechtstreek

De trends

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Trends, ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke veranderingen leiden tot gewijzigde mobiliteitspatronen en andere keuzes voor verplaatsingen die van invloed zijn op het gebruik en de functie van het OV.

Enkele trends zijn:

- De grens tussen OV en andere vormen van vervoer vervaagt. Is een OV-fiets OV of fiets of allebei?
- Buslijnen worden steeds directer, R-net achtige productformules sluiten beter aan bij de wensen van reizigers en trekken daarom meer reizigers aan;
- Het type gebruikers verandert door bijvoorbeeld meer zelfstandigheid van ouderen en de komst van de OV-chipkaart voor studenten én jongeren;
- Platformen en nieuwe vervoersvormen, elektrische fietsen, deelfietsen en deelauto's zorgen voor meer en andere mobiliteitskeuzes;
- Knooppunten als overstap- of verzamelpunt worden steeds belangrijker.

De kaders

De provincie heeft in haar **Omgevingsvisie** een aantal ontwikkelingsprincipes benoemd. Ook voor Gooi en Vechtstreek hebben deze principes direct impact. De *Metropool in ontwikkeling* betekent een sterke focus op de stad Amsterdam. De pendel vanuit Gooi en Vechtstreek richting Amsterdam zal toenemen. De druk op het mobiliteitssysteem daarmee ook. *Sterke kernen, sterke regio's*, betekenen ook in Gooi en Vechtstreek meer focus op de centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden. En *Nieuwe energie*, benut de economische kansen van de energietransitie. Een transitie die ook het OV raakt.

De **Visie Openbaar Vervoer 2020 (uit 2012)** spreekt over een wenkend perspectief: een verbindend netwerk van stroomlijnen dat is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen; een collectief vervoermiddel over de wat langere afstanden. R-net is het paradepaardje van deze stroomlijnen. Door in te zetten op een hogere kwaliteit en herkenbaarheid, probeert het R-net automobilisten te verleiden om in de bus te stappen. Tot slot zet de provincie in op hoogwaardige halte- en informatievoorzieningen op OV-knooppunten, betere afstemming met de fietsbereikbaarheid en meer P&R- en Kiss & Ride voorzieningen om daarmee het invloedsgebied van de haltes van het stroomlijnnennet te vergroten.

De uitdaging is om op plekken waar de vraag naar OV minder groot is, innovatieve vraaggerichte oplossingen te vinden. Dit is maatwerk en per locatie verschillend. Dit maatwerk kan bestaan uit vervoeroplossingen, maar ook uit voorzieningen op knooppunten om het stroomlijnnennet per fiets of auto makkelijker toegankelijk te maken. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van OV.

In de **Collegeakkoorden (2018-2022) van de gemeenten** hebben zowel de fiets als het OV veel aandacht gekregen. T.a.v. het OV wordt daarin vooral genoemd:

- Duurzame mobiliteit;
- Aandacht voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer ("HOV") en spoor;
- Bereikbaarheid kleine kernen;
- Ruimte voor experimenten met kleinschalig vervoer.

In 2016 is door de gezamenlijke vervoersautoriteiten het **Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus** gesloten. Dit Akkoord houdt in dat al het materieel dat vanaf 2025 instroomt ZE is en in 2030 al het rijdend materieel ZE is.

De kenmerken

In de voorbereiding van de concessie is een aantal analyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mobiliteit, de gebruikers van het OV in de regio en de concessie. Deze analyses zijn uitgevoerd om meer grip te krijgen op de ontwikkeling die het OV in deze regio doormaakt, om daarmee meer richting te geven aan de toekomst. Enkele resultaten uit de analyses zijn:

- De ruggengraat van het OV in de regio Gooi en Vechtstreek zijn de spoorlijn en R-netlijn 320. De spoorlijn en R-net verbinden de regio via de haltes met bestemmingen buiten de regio;
- Het overgrote deel van de inwoners in Gooi en Vechtstreek woont binnen 10 minuten fietsafstand van een halte van de spoorlijn of R-netlijn;
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vinden in belangrijke mate plaats binnen 10 minuten fietsafstand van een NS-halte of een halte van R-net. Er is dus sprake van ruimtelijke verdichting rondom de ruggengraat van het OV;
- Een klein deel van inwoners van Gooi en Vechtstreek gebruikt de bus om zich te verplaatsen of gebruik de bus als onderdeel van zijn verplaatsing;
- Het grootste deel van de busreizigers reist naar een knooppunt (NS-halte of overstappunt);
- Het grootste deel van de bus gebruikers is jonger dan 27 jaar;
- Het aandeel ouderen onder de busreizigers is gering (8 %). In de stadslijnen is dit gemiddeld hoger dan in de overige lijnen;
- R-netlijn 320 is de drager van de concessie, 30% van de kosten en 50% van de opbrengsten van de concessie horen bij deze buslijn.

Inzichten uit de verkenning

Op basis van het huidige gebruik, de ruimtelijke kenmerken en de trends en ontwikkelingen en de provinciale en gemeentelijke kaders en wensen zijn de volgende inzichten geformuleerd ten aanzien van de ontwikkeling van het busvervoer in de regio:

- 1) De combinatie van fiets en schoon OV zien we, naast fiets en auto als keuzemogelijkheid in de bereikbaarheid binnen en van en naar het concessiegebied;
- 2) De spoorlijn en R-netlijn 320 zijn en blijven de dragers van het OV in het gebied en de knooppunten (haltes) op deze lijnen vormen de poort naar buiten de regio. We streven daarnaast naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een zo hoog mogelijke frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- 3) Voor de first en last mile van en naar de knooppunten stimuleren we het gebruik van de fiets;
- 4) In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het OV zoveel mogelijk zoals het nu is, behalve als de vraag op tijdstippen echt te laag is. Ook in deze gebieden streven we naar (regionale) knooppunten waar bijvoorbeeld de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen;
- 5) Voor wie niet kan fietsen zoeken we samen met de gemeenten naar win-win situaties door het combineren van WMO of ander doelgroepenvervoer voor de first en last mile. De kansen hiervoor zijn in het stedelijk gebied groter dan in het landelijk gebied;
- 6) We geven ruimte aan (vervoers-) initiatieven uit de samenleving. Bijvoorbeeld voor realisatie van Buurtbussen.

Deze inzichten passen binnen de geldende **Visie Openbaar Vervoer 2020**.

De Provinciale doelstellingen

De provinciale doelstellingen voor de nieuwe concessie zijn:

- Een betaalbaar, ZE en stabiel OV-netwerk in de regio Gooi en Vechtstreek dat bovendien kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen;
- OV zó inzetten dat maatschappelijk zoveel mogelijk meerwaarde wordt gerealiseerd;
- Zoveel mogelijk inwoners een keuzemogelijkheid geven naast andere verplaatsingsmogelijkheden;
- Een OV-netwerk dat voldoende flexibiliteit biedt om te kunnen meebewegen op de ontwikkelingen in verplaatsingspatronen en mobiliteitsvormen.

Wat betekent dit voor de concessie?

In de concessie bieden we de voorwaarden om de doelstellingen te bereiken en de gewenste ontwikkeling te realiseren. De concessie is **niet** het enige middel. Het reguliere mobiliteitsbeleid van de provincie en de gemeenten werken in deze richting. Bestaande programma's (fiets, ketenmobiliteit, investeringsagenda) dragen hieraan bij.

In de concessie kunnen we **wel** ruimte bieden aan:

- 1) Versterken van het stroomlijnnennet binnen de huidige financiële kaders;
- 2) Ruimte scheppen voor alternatieven en experimenten die nodig zijn door flexibiliteit in te bouwen om meer, minder of ander OV te realiseren met name voor de first en last mile.
- 3) Realiseren van ZE OV.

Dat betekent dat het OV op sommige plaatsen zal veranderen en dat kan iets betekenen voor inwoners, vervoerders, gemeenten en provincie. Daar moeten en willen we rekening mee houden. Dat betekent tijd nemen voor de verandering en stap voor stap te werk gaan.

4.2. Concessiegebied blijft gelijk

De concessie omvat al het OV per bus. Trein maakt geen onderdeel uit van de concessie, maar is wel een belangrijke drager van het vervoer binnen het concessiegebied.

Het concessiegebied, zie voor een lijst met gemeenten bijlage 3, blijft gedurende de concessieperiode gelijk. Er is geen aanleiding tot verandering. Ook de gemeentelijke herindeling van Weesp en Amsterdam geeft geen aanleiding om wijzigingen in het concessiegebied door te voeren.

Reizigers moeten zonder problemen over concessiegrenzen heen kunnen reizen. In de concessie zullen dan ook duidelijke voorwaarden opgenomen worden over grensoverschrijdende lijnen van en naar de buurconcessies. Ook dient de concessiehouder enkele 'binnenkomende' lijnen vanuit buurconcessies te gedogen, ook als het gaat om nieuwe lijnen vanuit andere concessies.

4.3. Concessieduur naar 8,5 met optie verlenging

De provincie kiest voor een concessieduur van 8,5 jaar met een optie tot verlenging, binnen de kaders van de wet en indien dit noodzakelijk en wenselijk is. Op dit moment is het wettelijk maximum (PSO verordening art 4 lid 3) 10 jaar.

Door een concessie van 8,5 jaar te verlenen, verschuiven we naar december als ingangsdatum van de concessie ná deze concessie. De ingangsdatum van een concessie betekent doorgaans een gewijzigde dienstregeling. Zowel NS als omliggende vervoerders gebruiken december als ingangsdatum voor nieuwe dienstregelingen.

We kiezen voor 8,5 jaar omdat dit een voldoende lange periode is om een lange termijn perspectief te bieden, inclusief de mogelijkheid om deze nog met een jaar te verlengen indien dit wenselijk blijkt. Bijvoorbeeld vanwege een gelijktijdige aanbesteding van een andere OV-concessie. Mocht in de loop van de komende jaren blijken dat kleine concessies niet houdbaar zijn dan geeft dit ook de mogelijkheid om op termijn aansluiting te zoeken bij andere concessies die min of meer gelijktijdig aflopen. We gaan ervan uit dat een besluit hiervoor in de eerste helft van de concessieperiode wordt genomen. Tot slot verkennen we de mogelijkheid om de

concessie met een langere periode te verlengen indien dit noodzakelijk blijkt voor het kunnen afschrijven van de benodigde investeringen voor ZE.

4.4. Stapsgewijze wijziging OV-netwerk en dienstregeling

We werken toe naar een sterk buslijnnet (stroomlijnen), direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten. In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we een vorm van OV dat is afgestemd op de geldende vraag.

Het buslijnnet zal zich tijdens de concessieperiode voortdurend ontwikkelen. We zien echter drie belangrijke periodes in de concessie. Periodes die starten met een verandering van netwerk en dienstregeling.

Periode 1: consolidatie

2021 – 2022 Aanvang concessie tot ingebruikname busbaan HOV in 't Gooi.

In deze periode behouden we nagenoeg hetzelfde netwerk als in de huidige situatie. Als er sprake is van beperkte vraag kunnen er wel ritten vervallen, bijvoorbeeld in de avonduren of weekenden. Hierdoor kan op andere delen van het netwerk de frequentie mogelijk verhoogd worden.

Periode 2: nieuw netwerk

2022 – 2026 Vanaf ingebruikname HOV infrastructuur tot herijking concessie.

De vervoerder biedt bij zijn aanbieding een nieuw netwerk aan voor deze periode. We vragen hem een netwerk en dienstregeling aan te bieden die passen bij de gewenste ontwikkeling en inspelen op de ingebruikname van de busbaan HOV in 't Gooi.

- We streven naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het OV. Ook in deze gebieden streven we naar knooppunten waar de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen.

We sturen op een strak en direct netwerk van stroomlijnen dat financiële ruimte biedt voor aanvullende voorzieningen voor de first en last mile.

Na gunning ontwikkelen provincie en vervoerder dit netwerk verder. We kijken waar aanvullingen nodig of wenselijk zijn voor de first en last mile. Deze aanvullingen (waarvan de kosten moeten passen binnen de vrijkomende financiële ruimte) kunnen bestaan uit:

- Aanvullingen/veranderingen op het netwerk met reguliere OV;
- Combinatie doelgroepenvervoer en OV (samen met de gemeenten ontwikkelen);
- Meer investeren in de keten-verplaatsing (knooppunten);
- Aanvulling met initiatieven uit de samenleving.

In deze ontwikkeling verwachten wij een actieve ontwikkelende rol van de vervoerder.

Periode 3: herijking

2026 – 2029 (2031) Vanaf herijking concessie tot einde concessie of tot verlenging.

Aan het begin van deze periode kijken provincie en vervoerder of er aanleiding is om het netwerk aan te passen. Bijvoorbeeld vanwege nieuwe ontwikkelingen. Als dit het geval is, dan worden de aanpassingen in deze periode doorgevoerd binnen de kaders van de concessie.

De provincie verwacht een actieve houding van de vervoerder en vraagt hem nadrukkelijk om mee te ontwikkelen. Zowel bij de start van de concessie als gedurende de looptijd. Naast de hierboven geschetste cruciale momenten vragen we de vervoerder jaarlijks een vervoerplan te ontwikkelen en uit te werken tot een concrete dienstregeling. Ook verwachten we jaarlijks een nieuw marketingplan van de vervoerder waarin hij aangeeft hoe hij het gebruik van het OV verhoogt.

Gedogen van aanvullende diensten en initiatieven

Alternatieven voor OV, in de vorm van vraagafhankelijke systemen, deelfiets,

dorpsdeelauto's of digitaal liften zien wij als onderdeel van de totale ketenreis waar het OV deel van uitmaakt. Het kan voor de hand liggen dergelijke alternatieven zoveel mogelijk binnen de concessie te verwezenlijken. Maar dit is geen exclusief recht voor de vervoerder. De provincie kan ook besluiten om aanvullende diensten buiten de OV-concessie vorm te geven. Dit dient de vervoerder te gedogen. Ook als dit als vervanging van bestaande buslijnen dient.

Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen

De concessie biedt o.a. via de meer- en minderwerkregeling de ruimte om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Is er sprake van nieuwe grensoverschrijdende lijnen, dan zal met betrokken vervoersautoriteiten overlegd moeten worden over financiering en uitvoering.

4.5. Stakeholders nadrukkelijk betrokken bij ontwikkeling

Tussen de gunning (Q2 2020) en de start van de concessie, is de implementatieperiode. Na de start van de nieuwe dienstregeling moet hard worden gewerkt tot aan de start van periode 2. Dit is het belangrijkste moment in de concessie, namelijk het moment dat de busbaan Huizen – Hilversum (HOV in 't Gooi) in gebruik genomen wordt, met de bijbehorende wijzigingen in het netwerk en de dienstregeling. De tijd tussen start dienstregeling tot en met start periode 2 (circa 1,5 jaar) wordt gebruikt om met stakeholders het door de vervoerder aangeboden netwerk te vervolmaken of aan te vullen. Dit kan op verschillende locaties op verschillende manieren door:

- Binnen de financiële kaders (beperkt) bieden van extra OV (eventueel tijdelijk);
- Een vervoerssysteem als vangnet samen met het doelgroepenvervoer;
- Een initiatief uit de samenleving;
- Een extra investering in de keten of op een knooppunt.

De provincie heeft, als budgetverantwoordelijke, de regie op dit proces. Gemeenten, ROCOV en (in overleg met gemeenten) ook inwoners krijgen een rol in dit proces. De besluitvorming ligt bij GS.

4.6. Provinciale bijdrage

De provincie verstrekt jaarlijks een subsidie als bijdrage aan de exploitatie van het busvervoer. In periode 1 gaan we uit van een vergelijkbare exploitatiebijdrage aan de vervoerder als in de huidige concessie. In periode 2 en 3 kan de exploitatiebijdrage aan de vervoerder lager zijn vanwege een andere verdeling tussen het reguliere OV en aanvullende diensten en initiatieven, als onderdeel van de deur-tot-deur reis. Het is op voorhand nog niet bepaald of dergelijke diensten en initiatieven door de vervoerder worden uitgevoerd, of door andere partijen. De totale Provinciale bijdrage zal ten minste gelijk blijven aan periode 1 maar kan dus wel ingezet worden op verschillende onderdelen van de OV-ketenreis.

Het kan dus zijn dat een deel van de OV-middelen in periode 2 en 3 buiten de concessie wordt ingezet voor andere vormen van vervoer of mobiliteit, om zo de totale deur-tot-deur-reis (ketenreis) en daarmee het OV in zijn geheel te versterken. Bij de verdere uitwerking van het voorzieningenniveau t.b.v. het PvE, zal een meer gedetailleerde berekening gemaakt worden die uitwijst of het budget inderdaad toereikend is voor het gewenste omvang van het voorzieningenniveau. Mocht dit in het PvE of bij de aanbidding onverhoopt ongunstiger uitpakken dan zal een afweging gemaakt worden tussen (of een combinatie van) de volgende mogelijkheden:

- Het opplussen van de exploitatiebijdrage uit andere provinciale middelen;
- Het verminderen van het OV-aanbod of;
- Het verhogen van de tarieven voor de reiziger.

Voor de gehele concessieperiode stellen we een goede meer- en minderwerk regeling vast. Die maakt het mogelijk om tussentijds meer vervoer aan te bieden als de provincie dit wenselijk vindt en hier financiële middelen voor beschikbaar heeft.

4.7. Materieel en duurzaamheid

Comfort voor de reiziger

Wettelijk is vastgelegd dat het materieel toegankelijk is voor mensen met een beperking. Wat betreft comfort stelt de provincie basiseisen in het PvE. De invulling ervan en eventuele extra elementen bepaalt de vervoerder. Dit kan onderdeel zijn van het gunningsmodel BPK (beste prijs/kwaliteit).

Het type bus moet passen bij de vervoervraag. Op lijnen met weinig reizigers wil de provincie dat de vervoerder kleiner materieel inzet vanwege de kosten en de duurzaamheid. De vervoerder onderbouwt in zijn capaciteitsplan dat het materieel past bij de vervoervraag, ook in de pieken. Daarbij dient hij rekening te houden met de ambitie op het gebied van duurzaamheid en transitie.

Milieu en duurzaamheid

De provincie kiest voor duurzaam OV. De ontwikkelingen op het gebied van duurzame aandrijving gaan snel. Het wordt steeds beter haalbaar om OV ZE uit te voeren. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren alleen maar sneller gaan.

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is opgenomen dat vanaf 2030 al het regionaal OV per bus ZE is. Met de concessieduur van 8,5 jaar inclusief de beoogde verlenging is de concessie Gooi en Vechtstreek een van de eerste concessies waarbij de einddatum van het Bestuursakkoord ZE volledig binnen de concessietermijn valt.

We verwachten dat het mogelijk is om het OV in Gooi en Vechtstreek volledig ZE te maken binnen de concessieduur van 8,5 jaar. Het tempo van realisatie en de financiële voorwaarden die dit meebrengt worden uitgewerkt als onderdeel van het PvE. De haalbaarheid is mede afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van benodigde laadvoorzieningen. Voor het ontwikkelen van laadvoorzieningen is medewerking van de gemeenten noodzakelijk en samenwerking met de vervoerregio Amsterdam wenselijk.

Ondanks dat de ontwikkelingen hard gaan is de opgave complex. Er zijn momenteel wel ZE-energiedragers beschikbaar die kunnen worden toegepast bij bussen. De geschiktheid van de energiedragers is sterk afhankelijk van type bus (grootte), lijnvoering (afstand en frequentie) en de mogelijkheid voor het realiseren van laad-/vulvoorzieningen. Met name voor de lange lijnen zoals R-netlijn 320 is nog niet helder welke energiedrager het beste past.

4.8. De interactie met de klant

Begrijpelijke reisinformatie, overal en altijd

Op het gebied van reisinformatie en serviceverlening bestaat het eisenpakket in ieder geval uit het aanbieden van actuele informatie op (mobiel) internet, in het voertuig en bij haltes met meer dan 20 instappers per dag. Het gaat hierbij om informatie over de dienstregeling en real-time informatie over vertragingen en verstoringen. Deze informatie gaat ook over aanvullende systemen, ook als deze niet door de vervoerder worden uitgevoerd.

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij goede service aan de reiziger verleent. Daarom worden ook aan de klantenservice eisen gesteld in het PvE. Dit omvat eisen aan de bereikbaarheid van de klantenservice, maar ook eisen aan de afhandeling van

binnengekomen klachten. De vervoerder wordt daarbij uitgedaagd nét een stap verder te zetten, bijvoorbeeld door het bieden van uitmuntende *webcare* via social media.

4.9. Tarieven: een passende prijs, gemakkelijk betalen

Voor OV mag van de reiziger een passende prijs worden gevraagd. Die prijs moet niet dusdanig hoog zijn dat het OV voor reizigers onaantrekkelijk gaat worden. De provincie streeft ernaar om het kilometertarief in de nieuwe concessie gelijk te houden aan de hoogte van het tarief in de overige concessies (Haarlem-IJmond en Noord Holland Noord) van de provincie.

Reizigers moeten ook gemakkelijk kunnen betalen voor hun rit. De provincie stelt daarbij eisen aan het distributienetwerk van verkoop- en oplaadpunten voor de OV-chipkaart. De vervoerder wordt uitgedaagd om een netwerk aan te bieden dat voor zo veel mogelijk reizigers toegankelijk is. De vervoerder dient mee te werken aan de invoering van nieuwe betaalwijzen of nieuwe betaalsystemen indien landelijk daartoe wordt besloten door de vervoerautoriteiten en vervoerders.

4.10. Data

De vervoerder dient (real-time) (open) data aan te leveren aan de provincie en aan landelijke servers (NDOV/GOVI). Deze data kunnen worden benut voor monitoring van uitvoeringskwaliteit, informatie aan stakeholders en om informatiepanelen op de halte (DRIS) aan te sturen. De data kunnen ook worden gebruikt door derde partijen om bijvoorbeeld innovatieve *apps* met informatie of mobiliteitsdiensten aan te bieden. De concessiehouder heeft geen eigendomsrecht op de gegevens en kan geen opslag berekenen voor het leveren van gegevens voor bijvoorbeeld plannen, boeken en betalen (MaaS diensten) aan derden.

De concessiehouder heeft net als ieder ander de plicht om zich te houden aan wettelijke regels t.a.v. privacy en data (AVG privacywetgeving).

4.11. Sociale veiligheid

De vervoerder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. Landelijk is afgesproken dat sociale veiligheid geen onderwerp is waarop geconcentreerd wordt.

In de aanbesteding eist de provincie een hoog basisniveau, o.a. aan camera- en menselijk toezicht in de bussen. Tijdens de implementatieperiode maakt de vervoerder samen met de provincie een sociaal veiligheidsplan. Hierin analyseert hij de situatie qua sociale veiligheid en beschrijft hij maatregelen om de sociale veiligheid te waarborgen. De vervoerder herzielt het sociaal veiligheidsplan jaarlijks.

4.12. Concessiebeheer

De vervoerder moet zich houden aan de bepalingen uit het bestek en aan zijn inschrijving. Maar nog belangrijker: hij moet zich inspannen om de reiziger goed OV te bieden en meer reizigers aan te trekken.

Een belangrijk sturingsinstrument is de opbrengstverantwoordelijkheid. De reizigersopbrengsten vloeien naar de vervoerder. Deze heeft dus direct belang bij meer reizigersopbrengsten. De prikkel om een goede kwaliteit aan de reiziger te leveren wordt versterkt door een bonus-malusregeling op de OV-klantenbarometer:

presteert de vervoerder goed, dan ontvangt hij een bonus. Blijft de prestatie achter, wordt een malus opgelegd.

De provincie zal door monitoring toezien op de uitvoering van de concessie. De vervoerder moet monitoringsinformatie verstrekken aan de provincie. Daarnaast kan de provincie zelf onderzoek doen naar de uitvoering. Als de vervoerder niet voldoet aan de concessievoorwaarden kan de provincie boetes opleggen. Onderdeel van de boeteregeling is een verbetertraject; als de overtreding voor het eerst wordt geconstateerd, krijgt de vervoerder een kans om zijn prestatie te verbeteren.

4.13. Inclusiviteit

Sinds juli 2016 geldt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De toegankelijkheid van het OV is hier een belangrijk onderdeel van. Toegankelijkheid is meer dan fysieke toegankelijkheid. Het gaat bijvoorbeeld ook om informatie voor alle mensen voorafgaand en tijdens de reis en assistentie bij het instappen en de bejegening.

We vragen de vervoerder naar een plan hoe hij hieraan kan bijdragen en op welke manier hij kan bijdragen aan de overstap van doelgroepenvervoer naar het OV.

Bijlage 1: Planning

De aanbesteding van de concessie Gooi en Vechtstreek kent de volgende processtappen:

- | | | |
|-----|-----------------------|---|
| 1. | 18 december 2018 | Vaststellen door GS van de NvU met de belangrijkste keuzes in de aanbesteding |
| 2. | Q1/Q2 2019 | Voorleggen aan en bespreken in PS-commissie Mobiliteit & Financiën en met gemeenten en consumentenorganisaties; marktconsultatie met vervoerders; |
| 3. | April 2019 | GS geven het ontwerp PvE vrij voor inspraak |
| 4. | Q3 2019 | Bespreken ontwerp PvE in PS-commissie Mobiliteit & Financiën, gemeenten en consumentenorganisaties |
| 5. | juni 2019 | Sluitingsdatum reacties ontwerp PvE |
| 6. | Juli 2019 | Vaststellen door GS van PvE en Bestek; |
| 7. | Juli 2019 | Publicatie Bestek |
| 8. | 1 november 2019 | Inleveren van de offertes door vervoerbedrijven |
| 9. | Februari 2020 | Gunning door GS van de concessie aan de winnende vervoerder |
| 10. | Mei 2020 | Gunning onherroepelijk |
| 11. | Juni 2020 – juli 2021 | Implementatieperiode voor de winnende vervoerder |
| 12. | 11 juli 2021 | Start uitvoering van de concessie door de winnende vervoerder |

Het ROCOV Noord-Holland heeft een wettelijk adviesrecht als een ontwerp-PvE wordt opgesteld. Ook krijgen de inliggende gemeenten en de leden van Provinciale Staten de gelegenheid om een reactie te geven op het ontwerp PvE, evenals de omliggende concessieverleners. Vervolgens wordt het definitieve PvE door GS vastgesteld.

Tegelijkertijd worden ook de andere onderdelen van het bestek opgesteld:

- Concept Concessiebeschikking, inclusief Subsidiebeschikking en Uitvoeringsovereenkomst;
- Aanbestedingsleidraad.

In het bestek worden tevens financiële bepalingen opgenomen over de exploitatiebijdrage, meer-/minderwerk, bonus/malus en boetes. Ook worden procedurele afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder vastgelegd over onder meer doorontwikkeling van de concessie, flexibiliteit en concessiebeheer.

De aanbestedingsleidraad heeft puur betrekking op de aanbesteding. Hierin staan de eisen die gelden voor de inschrijver en de inschrijvingen. In de aanbestedingsleidraad staat ook aangegeven op welke wijze de concessie gegund gaat worden. De aanbestedingsleidraad is van belang tijdens het proces van inschrijven en gunnen. Na de (onherroepelijke) gunning heeft de aanbestedingshandleiding geen betekenis meer.

Bijlage 2: Kengetallen

Aantal instappers:	4,014 miljoen
Aantal reizigerskilometers:	43,7 miljoen (op basis van ov-chipkaartgegevens met ophoging voor papierenkaartjes)
Aantal buurtbusprojecten:	0
Totaal reizigersopbrengsten	€ 7,8 miljoen
Provinciale bijdrage	circa € 10 miljoen
Totale kosten concessie	circa € 17,8 miljoen
Kostendeckingsgraad	42%
Klantwaardering algemeen:	7,9
Sociale veiligheid algemeen:	8

^{*)} cijfers over het jaar 2017

Bijlage 3: Overzicht gemeenten

Hilversum

Wijdmeren

Gooische Meren

Blaricum

Huizen

Laren

Weesp



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN - 7 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr J. de Leur

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143798

leurj@noord-holland.nl

1 | 3

Betreft: Perspectief Fiets

Verzenddatum

- 7 JAN. 2019

Geachte leden,

Kenmerk

1142496/1142512

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van 11 december 2018 van ons college ter kennis:

Uw kenmerk

Het college besluit:

1. het Perspectief Fiets vast te stellen en deze, samen met de Reactienota en het Actieprogramma Fiets 2019-2021 aan te bieden aan Provinciale Staten.

Aanleiding

Naar aanleiding van motie M31-2017 is er in augustus 2017 gestart met het opstellen van een Perspectief Fiets. Onderdeel van dit proces was onder andere het BOT-overleg met de commissie M&F op 5 oktober 2017 en het in januari 2018 georganiseerde symposium Noord-Holland Fietst. Op dit symposium is met gemeenten, buurprovincies, waterschappen, Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat gesproken over de verwachte rol van de provincie op het gebied van de fiets. Ook is hier een eerste concept hoofdfietsnetwerk gepresenteerd.

Op 7 mei 2018 hebben wij de concept versie van het Perspectief vastgesteld en met u besproken in de commissie Mobiliteit & Financiën op 17 mei 2018 en deze vervolgens ter consultatie opengesteld.

Inmiddels is deze consultatie afgerond. Voortschrijdende inzichten, aanbevelingen en opmerkingen die in deze ronde zijn opgehaald zijn verwerkt in een definitieve versie van het Perspectief Fiets. De aanbevelingen en opmerkingen en onze reactie hierop zijn verwerkt in een bijgevoegde reactienota.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

De structuur en de opgaven zijn in grote lijnen gelijk gebleven aan het concept. Belangrijkste wijzigingen zijn:

- Verduidelijking van de netwerkopbouw en het opnemen van het door de Fietzersbond in 2016 voorgestelde regionale fietsnetwerk.
- Het verder uitdiepen en uitwerken van de vermarkting van de doorfietsroutes
- Het toevoegen van de ketenverplaatsing auto-fiets
- Actualisatie van diverse beleidskaders, zoals op gebied van verkeersveiligheid en de leasefiets
- Het verwerken van de in de commissievergadering M&F van 17 mei jl. gedane toezeggingen

In het Perspectief Fiets stelt de provincie haar eigen rol vast op het gebied van de fiets. Hierin zijn de acht belangrijkste opgaven voor het fietsbeleid opgenomen. Ook zijn zowel het regionale fietsnetwerk als het F-Net doorfietsroutenetwerk hierin opgenomen.

De acht opgaven zoals vastgesteld in het perspectief zijn:

1. Het zorgen voor veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen;
2. Oplossen van de knelpunten in het regionale fietsnetwerk;
3. Samen met de regio werken aan een doorfietsroutenetwerk;
4. Het versterken van ketenverplaatsingen met de fiets;
5. Het benutten van de kansen van de deelfiets;
6. Verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid door in te zetten op gedragsverandering;
7. Stimuleren van fietstoerisme;
8. Smart Mobility, Innovatie & Onderzoek.

Het definitieve Perspectief zal als bouwsteen gebruikt worden in de nadere uitwerking van de Omgevingsvisie (via de agenda en het programma Mobiliteit).

In de tussentijd is niet stilgestaan. PS hebben al veel middelen voor de fiets vrijgemaakt en er wordt hard aan die projecten gewerkt. Deze projecten zijn verzameld in het bijgevoegde Actieprogramma Fiets 2019-2021. In dit actieprogramma is een overzicht gegeven van de projecten die vanuit de fietsreserve en de aangevraagde middelen vanuit de Kaderbrief 2019 in uitvoering genomen zullen worden.

Naast specifieke fietsprojecten is de fiets bij veel integrale mobiliteitsprojecten binnen het PMI een belangrijk onderdeel. In de tweede tabel van het actieprogramma is een opsomming van de PMI projecten waar de fiets deel is van de scope.

Overigens worden veel fietsprojecten op het regionale netwerk uitgevoerd door gemeenten. Onder andere via de subsidieregeling 'Kleine Infrastructuur' betalen wij aan veel van deze projecten ook mee.



Wij denken dat wij met dit Perspectief Fiets uitgebreid invulling hebben gegeven aan uw motie M31-2017. Wij verzoeken u dan ook deze motie als afgedaan te beschouwen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

E. Post

3 bijlage(n)

- Perspectief Fiets
- Reactienota Perspectief Fiets
- Actieprogramma Fiets 2019-2021

Perspectief Fiets

De toekomst van de fiets in de
provincie Noord-Holland



FIETS

INHOUD

3 | Samenvatting

6 | 1 Inleiding

8 | 2 De fiets in Noord-Holland

9 | Positie van de fiets in de mobiliteit van Noord-Holland

14 | Externe Ontwikkelingen

17 | Regionale verschillen

20 | 3 Ontwikkelingen

21 | Europese Unie

21 | Rijksbeleid

23 | Inter-Provinciaal Overleg (IPO)

23 | Metropoolregio Amsterdam

23 | Vervoerregio Amsterdam

23 | Gemeentelijk beleid

24 | 4 Visie

25 | De rol van de fiets in de mobiliteit

27 | Wat willen we bereiken?

28 | Wat is onze rol?

29 | 5 Opgaven

30 | Opgave 1: Veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen

31 | Opgave 2: Oplossen knelpunten fietsnetwerk

33 | Opgave 3: Samen met de regio het doorfietsroutenetwerk realiseren

38 | Opgave 4: Versterken ketenverplaatsingen met de fiets

39 | Opgave 5: Benut de kansen van de deelfiets

40 | Opgave 6: Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering

40 | Opgave 7: Stimuleren fietstoerisme

41 | Opgave 8: Smart Mobility, Innovatie & Onderzoek

41 | Prioriteiten

42 | 6 Vervolgstappen

44 | Verwijzingen

45 | Bijlage 1

46 | Publicatie Fietsfeiten (KiM)

Samenvatting

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. Op 7 mei 2018 hebben GS het concept Perspectief Fiets vastgesteld. Dat document was een tussenresultaat. Nu ligt de definitieve versie van dit document voor u. In de tussenliggende periode zijn vele gesprekken gevoerd met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond en zijn alle gemeenten in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het concept. Op basis van deze gesprekken en de reacties is het concept document op diverse plekken aangepast: de structuur en positie van het concept document blijft gelijk. In dit document zetten wij 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 hoofdnetwerk fiets.

Na vaststelling van dit perspectief fiets volgt een uitwerking in het programma mobiliteit. 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 dat 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 en het aantal slachtoffers onder fietsers neemt sterker toe dan bij het gemotoriseerd verkeer. Deze ontwikkelingen vragen om een vernieuwde provinciale aanpak voor de fiets binnen een nieuw kader voor de verkeersveiligheid.

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 verbrandingsmotor.

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 serieus 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 is op hoofdlijnen uitgewerkt en onderdeel van dit 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 berm, veiligheid in het donker en oversteekplaatsen.

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 30 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.

Wij geven daar bij het inrichten van fietsvoorzieningen bij ons in beheer het goede voorbeeld. De provincie neemt de fiets serieus als vervoersmodaliteit en betreft de fiets bij alle relevante mobiliteitsprojecten, en zorgt dat er voldoende kennis met betrekking tot de fiets in huis is.

2 Oplossen knelpunten in het fietsnetwerk

De door de Fietzersbond 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.

3 Samen met de regio een netwerk van doorfietsroutes realiseren

Verschillende regio's maken plannen voor het aanleggen van doorfietsroutes. Deze ontwikkeling wordt door ons aangemoedigd en ondersteund door het oppakken van een coördinerende rol. In samenwerking met alle regionale partijen zetten we ons in om aanleg van en/of verbeteringen van schakels in het doorfietsnetwerk voor elkaar te krijgen.

Wij streven er naar, in samenwerking partners op landelijk niveau, het doorfietsroutenetwerk als een samenhangend, herkenbaar, aantrekkelijk en moeiteloos netwerk in de markt te zetten. We zetten ons voor inbedding in landelijke standaarden voor wat betreft design en bewegwijzering.

4 Versterken van de ketenreis met de fiets

De combinatie van fiets en het openbaar vervoer (en in sommige gevallen auto-fiets) is 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. Voor de combinatie auto-fiets wordt vooral gekeken naar het toevoegen van de fiets als optie bij bestaande auto-ov overstappunten.

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 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.

INLEIDING



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 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 rolopvatting. Het is de aanzet naar een integrale programma-vorming.

Op 7 mei 2018 hebben GS het concept Perspectief Fiets vastgesteld. Dat document was een tussenresultaat. Nu ligt de definitieve versie van dit document voor u. In de tussenliggende periode zijn vele gesprekken gevoerd met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Fietzersbond en zijn alle gemeenten in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het concept. Op basis van deze gesprekken en de reacties is het concept document op diverse plekken aangepast: de structuur en positie van het concept document blijven gelijk.

Het perspectief zal een programmatische uitwerking krijgen binnen programma mobiliteit dat onderdeel vormt van de agenda mobiliteit van de Omgevingsvisie. Nieuwe investeringen in de fietsinfrastructuur worden onderdeel van de bredere afwegingen binnen agenda mobiliteit.

In 2019 zal een uitvoeringsprogramma opgesteld worden (op basis van het nieuwe coalitieakkoord).

DE FIETS IN NOORD-HOLLAND

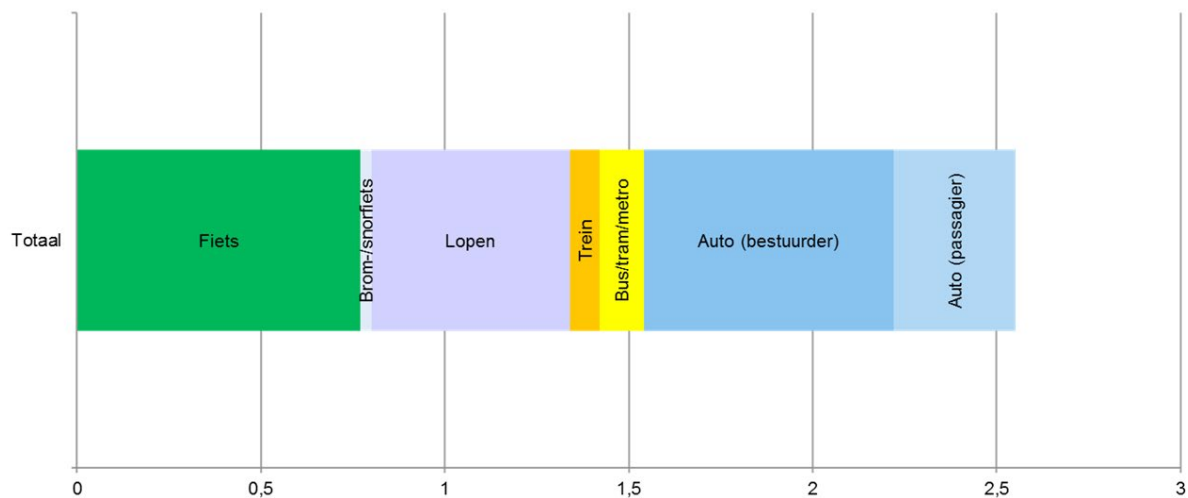


POSITIE VAN DE FIETS IN DE MOBILITEIT VAN NOORD-HOLLAND

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, ±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).

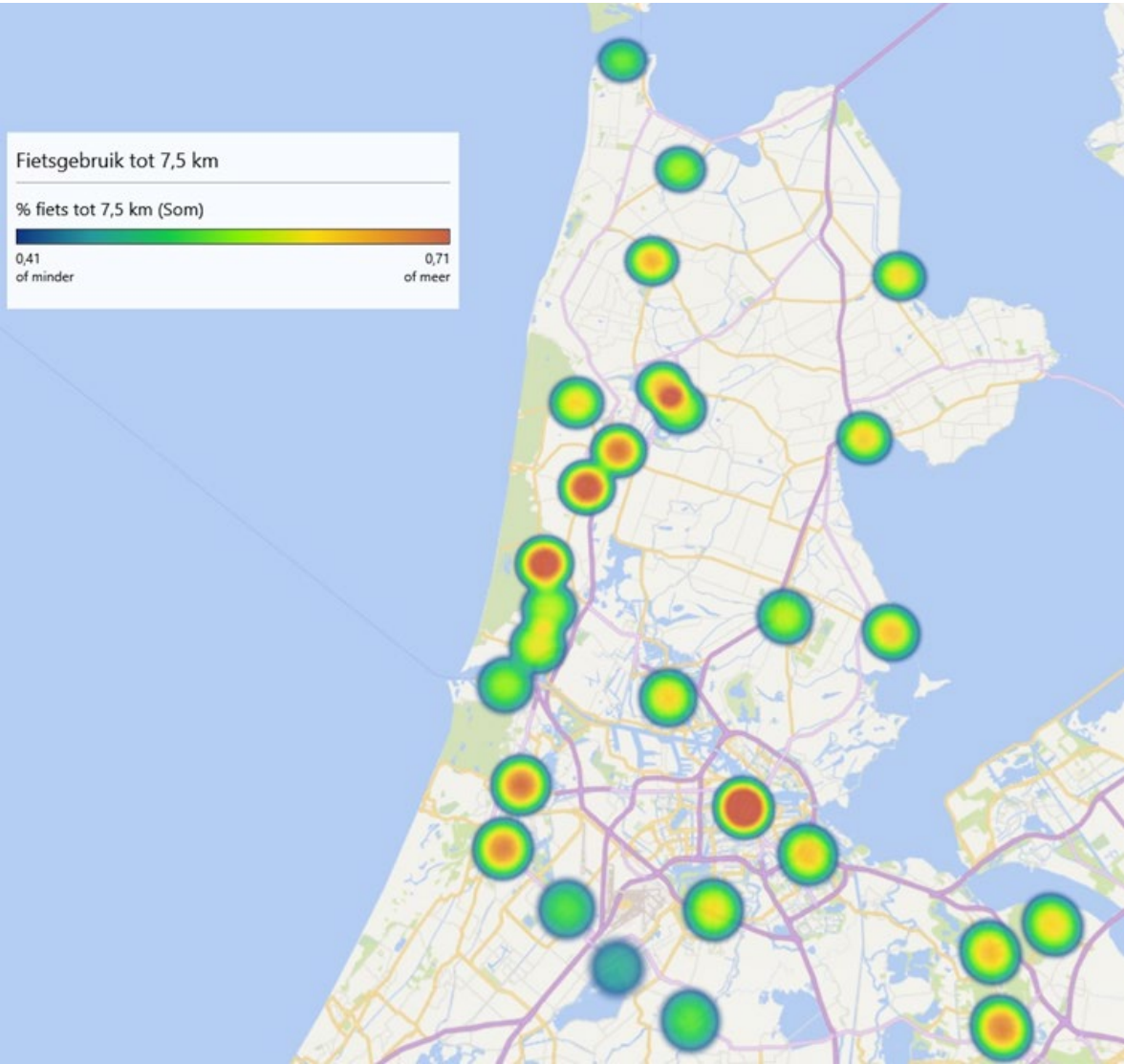
Figuur 1 | Aantal verplaatsingen pppd naar vervoermiddel (bron: CBS, 2016)



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, Castricum, 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.

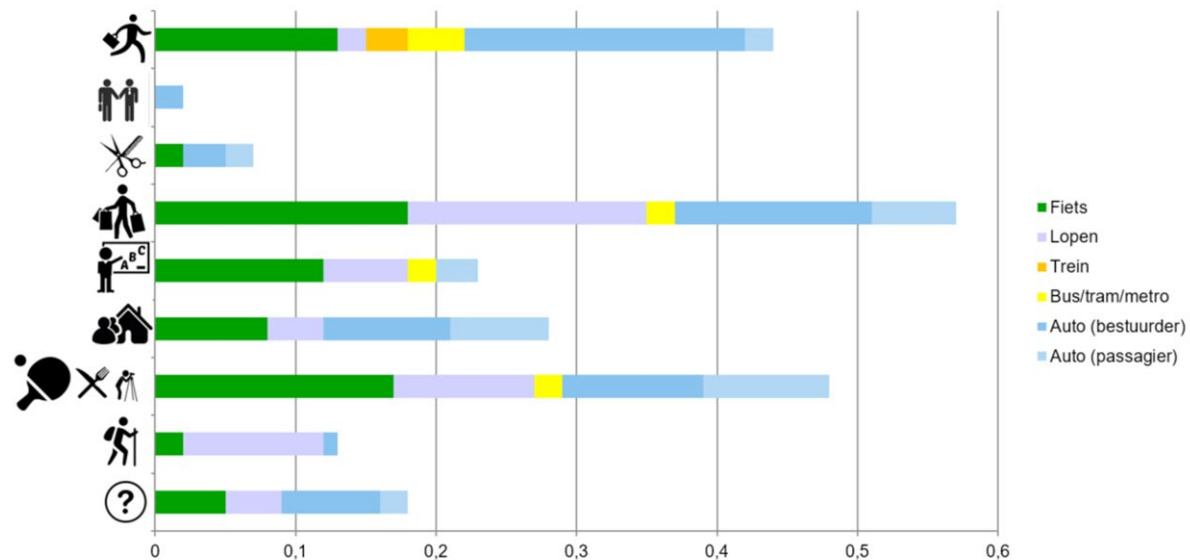
Tabel 1 | Fietsgebruik voor verplaatsingen met afstanden tussen 7,5 en 15 km gemeenten met meer dan 50.000 inwoners (Fietsberaad, 2017)

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%
Zaanstad	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 motief³⁾ (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): winkelen en vrijetijdsbesteding. 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 treinfietser 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.



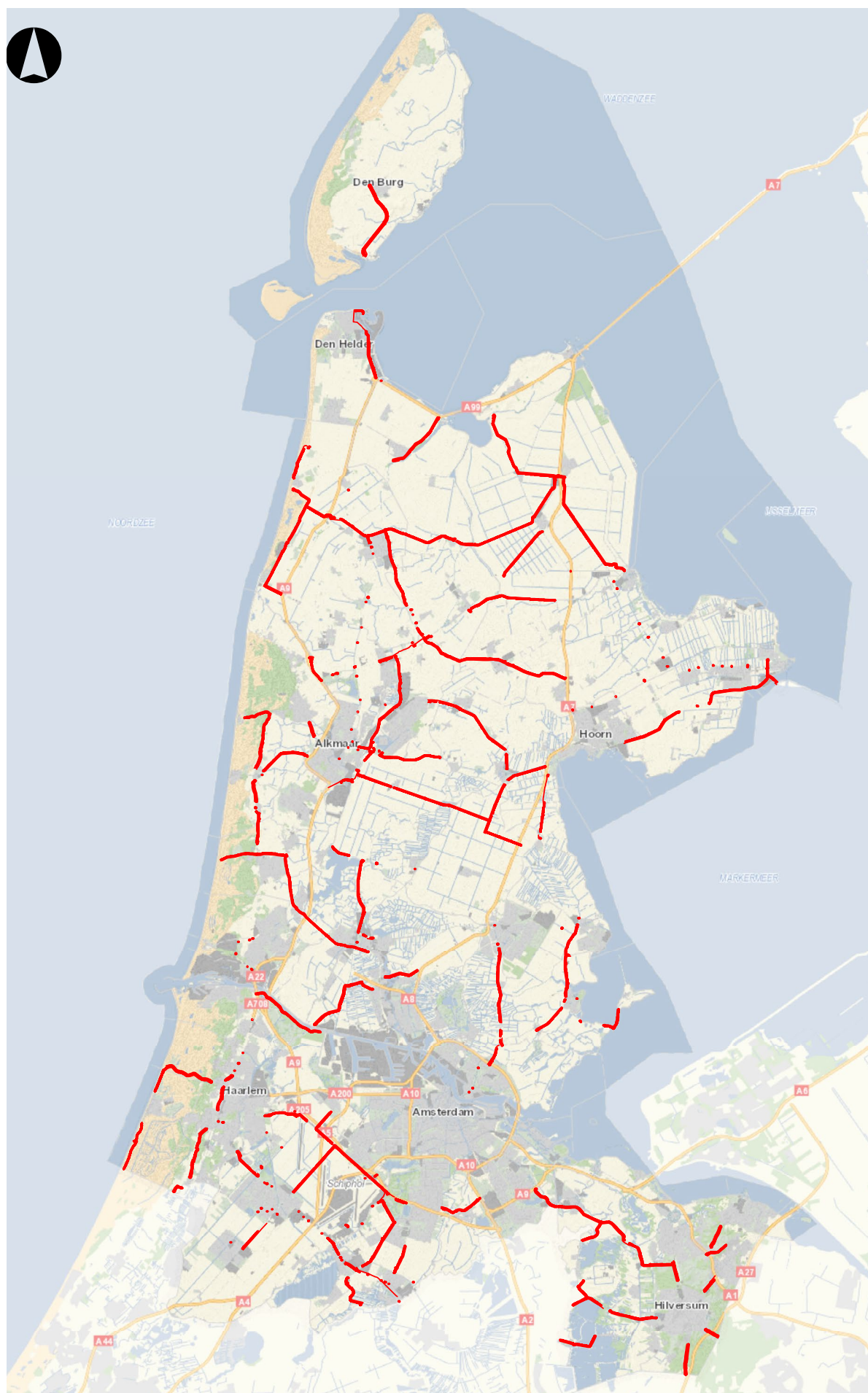
Kenmerken van het huidige netwerk

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 knelpunten gesignaleerd. Hierbij kan het gaan om onveilige situaties, te smalle fietspaden of ontbrekende schakels. Er wordt gewerkt aan een overzicht van 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 nader 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 (parallelle) 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 & de lease-fiets

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 (CfK, 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 afwachting 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-pedelecs 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.

De ministeries van I&W en Financiën hebben dit najaar bekend gemaakt dat de regels rondom de door de werkgever beschikbaar gestelde fiets, e-fiets of speed-pedelec per 1 januari 2020 aangepast zullen worden. Daarmee wordt het zeer aantrekkelijk een (e-)fiets of speed-pedelec via de werkgever te leasen. Tot op dit moment is leasen ingewikkeld en duur. De verwachting is dat deze leasemogelijkheden vanaf 2020 significante effecten zal gaan hebben op de electrificatie van het fietsenpark en de vergroening van mobiliteitsbeleid van bedrijven. Dat zal leiden tot een toename van het aantal fietsforensen op (e-) fietsen en speed-pedelegs.

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 deelfietsstelsel 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 verscheidenheid aan 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.

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.

Amsterdam

In het hoogstedelijke gebied van 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. In de stad is het openbaar vervoer concurrerend met de fiets, ook voor 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.

Zuid Kennemerland

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. Omdat het Noordzeekanaal alleen met flinke omweg gekruist kan worden via de sluizenroute of met de veerpont bij Velsen is de pontverbinding een zeer belangrijke schakel in het lokale fietsnetwerk. Voldoende kwaliteit van deze verbinding is essentieel wil de fiets een belangrijke rol (blijven) spelen in de mobiliteit in de regio.

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.

Gooi- en Vechtstreek

De Gooi- en Vechtstreek kenmerkt zich door natuurlijke schoonheid van heide- en bosgebieden en veenweidegebieden en -meren, temidden van een zeer dynamisch en verstedelijkt gebied met haar eigen bijzondere economische sectoren (media en ict). Er wordt in en om de verstedelijkte kernen Hilversum, Naarden/Bussum en Huizen veel gefietst. De ligging tussen Amsterdam en Utrecht en Almere maakt dat er naast vele dagelijkse verplaatsingen van en naar Amsterdam er ook een zeer grote vervoersstroom is van en naar de regio's Utrecht, Amersfoort en Almere. Die verknoping biedt ook kansen voor de fiets. Samenwerking over de provincie-grenzen heen is hier nodig om deze kansen te benutten.

Het gebied wordt doorsneden door grootschalige infrastructuur die soms moeilijk te kruisen is per fiets: spoorlijnen (Amsterdam-Hilversum, Amsterdam-Almere, Hilversum-Utrecht, Amsterdam-Utrecht) en autowegen (A1 en A27). De bundel van Vecht, Amsterdam-Rijnkanaal, spoorlijn Amsterdam-Utrecht en rijksweg A2 zijn per fiets slechts op een aantal punten in oost-west richting te kruisen. Dat leidt tot in sommige gevallen tot grotere omrijafstanden en dat maakt dat de fiets niet altijd concurrerend is.

Regio Alkmaar

De regio Alkmaar is erg fietsvriendelijk en de plaatsen rondom Alkmaar, Bergen, Heiloo, Langedijk en Heerhugowaard liggen op goed te befietsten 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.

Castricum neemt een bijzondere positie in Noord-Holland in: deze plaats met intercitystation kent een zeer hoog fietsaandeel en is een belangrijk regionaal onderwijscentrum.

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.

De gemeenten in de regio hebben de ambitie uitgesproken intensiever te samen gaan werken. Vergeleken met andere stedelijke regio's werd er de afgelopen jaren minder intensief samengewerkt. Realisatie van een goed regionaal netwerk kan een vliegwiel zijn voor de regionale samenwerking. De provincie kan hierin een rol spelen door meer als regionale regisseur op te treden en met de partners rondom dit thema om de tafel te gaan.

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, wielrennen). 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 vaak te smal. Aan de andere kant is de in de natuur ingepaste uitstraling van deze paden 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. Een uitdaging voor gemeente Texel vormt het kosteneffectieve beheer van het uitgebreide fietsnetwerk op het eiland.



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

ONTWIKKELINGEN



ONTWIKKELINGEN

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 De fiets op te nemen in integraal transportbeleid;
- 2 Europees strategisch beleid aangaande de fiets op te stellen waarin:
 - a alle doelen benoemd worden die binnen EU competenties vallen en waar een groei van het aandeel fiets kan bijdragen aan deze doelen;
 - b bestaand en benodigd EU beleid en financieringsinstrumenten die een toename van fiets gerelateerde werkgelegenheid stimuleert worden geïdentificeerd;
 - c de fiets geïncorporeerd wordt in EU beleid en financieringsinstrumentarium
- 3 Een Europees fietscentrum op te zetten;
 - 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 gemeentegrens-overschrijdende woon-werk en recreatieve fietsroutes;
- 4 Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets – Betere afspraken over het organiseren van keten-mobiliteit;
- 5 Gerichte stimulering 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 Kennisinfrastuctuur 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 €74 miljoen beschikbaar gekomen voor stallingen bij NS-Stations en €26 miljoen voor snelfietspaden. In samenwerking met onze partners in de MRA zijn 3 metropolitane fietsroutes ingebracht.

Verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsbeleid en de bijbehorende maatregelen uit het verleden zijn lange tijd succesvol gebleken en hebben het aantal verkeersslachtoffers sterk verlaagd. De in 1998 gestarte aanpak van Duurzaam Veilig heeft daar een belangrijk aandeel in gehad. De situatie is de laatste jaren echter verslechterd. Het aantal ernstige verkeersgewonden blijft stijgen en de vermindering van het aantal verkeersdoden is gestagneerd. Voor het eerst zijn landelijke in een jaar tijd meer fietsers dan automobilisten in het verkeer omgekomen. Rijk, IPO en VNG werken momenteel - samen met andere partijen waaronder politie, OM, SWOV en VVN - aan een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) om deze negatieve trend te kunnen doorbreken. De nadruk in dit plan komt te liggen op een preventieve aanpak op basis van risico's (in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen) en integrale aanpak op regionaal niveau. Provincie Noord-Holland werkt aan een doorvertaling van dit plan naar nieuw provinciaal verkeersveiligheidsbeleid. 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 en dat heeft geresulteerd in collegeprogramma’s waar de fiets een belangrijkere rol speelt dan ooit. De komende jaren zullen veel nieuwe fiets(beleids)plannen vorm krijgen bij gemeenten.



VISIE



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.

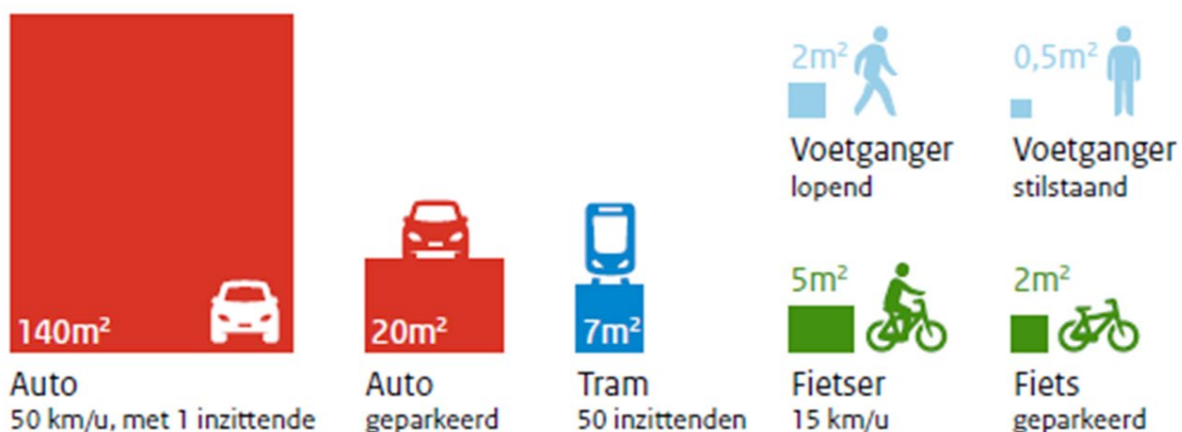
Om ervoor te zorgen dat Noord-Holland bereikbaar blijft is het slim, duurzaam en maatschappelijk rendabel dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aansluiten op het bestaande mobiliteitssysteem. Op veel plekken kan de mobiliteit per fiets flink groeien zonder dat daardoor de leefbaarheid onder druk komt 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 en de fietser door beweging gezonder en fitter is.

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 fiets is een erg ruimte-efficiënt vervoermiddel. Uit een studie van het KiM blijkt dat voor een fietsbeweging gemiddeld 5 vierkante meter nodig is, terwijl dat voor een auto al 140 vierkante meter is. Dit verklaart het grotere belang van de fiets in dichtere stedelijke omgevingen. Binnen de provincie speelt de fiets in de provinciale mobiliteit in iedere regio een andere rol, afhankelijk van de ruimtelijke context. Hierin kunnen grofweg drie rollen in de mobiliteit onderscheiden worden, primair 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 serieus 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 (en dat gebeurt al zie Harms, L. & Kansen, M. (2018)).

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

In landelijke gebieden speelt de fiets een andere rol. Vooral 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 regionaal netwerk van fietsvoorzieningen (fietsroutes en stallingen). Het regionaal netwerk bestaat uit fietspaden, maar ook uit routes door rustige en veilige 30km/h en 60km/h zones. De routes passen bij de behoefte van de fietser en lopen over beheersgrenzen van verschillende wegbeheerders heen. Op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden is een herkenbaar 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 perspectief. Voor de opbouw van het netwerk zie onderstaande figuur.

Figuur 8 | Netwerkopbouw



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 perfect 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 en de auto 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 en verbetering 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 onder andere 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. In deze rol neemt de provincie ook het voortouw als belangenbehartiger van de regio bij het Rijk. 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. Klein-schalig 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.

OPGAVEN



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 FIETSFRASTRUCTUUR 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 afdwaalt 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-pedelecs. Al deze typen fietsen stellen specifieke eisen aan het ontwerp van de weg. Bredere, langere en snellere (of juist langzamere) voertuigen op het fietspad betekenen bijvoorbeeld dat er in het ontwerp ruimere bochten moeten worden gehanteerd dan voorheen en dat bij kruisingen meer aandacht moet gaan naar de zichtbaarheid van de fietser. Nieuwe technieken maken ook dat fietsers steeds beter gedetecteerd worden bij het naderen van verkeerslichten. De verantwoordelijkheid voor het optimaal detecteren van weggebruikers bij verkeerslichten ligt bij de wegbeheerder en niet bij de gebruiker. Ook '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 hier te lezen in Tabel 2 als volgt gedefinieerd. De minimumwaarde is gelijk aan de minimale breedte zoals genoemd in de CROW aanbevelingen (CROW, 2016). Voor doorfietsroutes gelden de 'strengere' eisen van Tabel 3:

Tabel 2 | Kwaliteitseisen Fietsnetwerk Noord-Holland

Breedte (brom-)fietsvoorzieningen			
	Intensiteit (fietsers per drukste uur)	Streefwaarde	Minimumwaarde (CROW aanbeveling)
2-richtingenpad	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, vooral in situaties waarin de herkenbaarheid en verkeersveiligheid van de paden dat vereisen. 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. marking). 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. Waar er gewerkt wordt aan nieuwe ongelijkvloerse oversteeklocaties voor de fiets wordt ook expliciet gekeken naar de mogelijkheden om dit te combineren met een faunapassage.

Langs onze fietspaden zijn geen oplaadpunten voor elektrische fietsen nodig. De actieradius van de elektrische fiets is voldoende groot en met een lege accu kom je wel op je bestemming. Opladen bij de herkomst of bestemming is voldoende. Bij (overdekte) stallingsvoorzieningen kunnen oplaadpunten wel een toevoeging zijn.

OPGAVE 2: OPLOSSEN KNELPUNTEN FIETSNETWERK

Knelpunten

In 2016 heeft de provincie Noord-Holland door de Fietsersbond een inventarisatie laten maken van de knelpunten op het fietsnetwerk. Ook is het regionale fietsnetwerk door de Fietsersbond geactualiseerd. Dat is een netwerk van fietsroutes – niet slechts de fietspaden. Dat is een verbindend, samenhangend en fijnmazig hoofd-fietsnetwerk door heel Noord-Holland, onderdeel daarvan zijn doorfietsroutes, maar ook vrije en solitaire fietspaden, routes door verblijfsgebieden – 30 km zones en langs 60 km/h wegen.

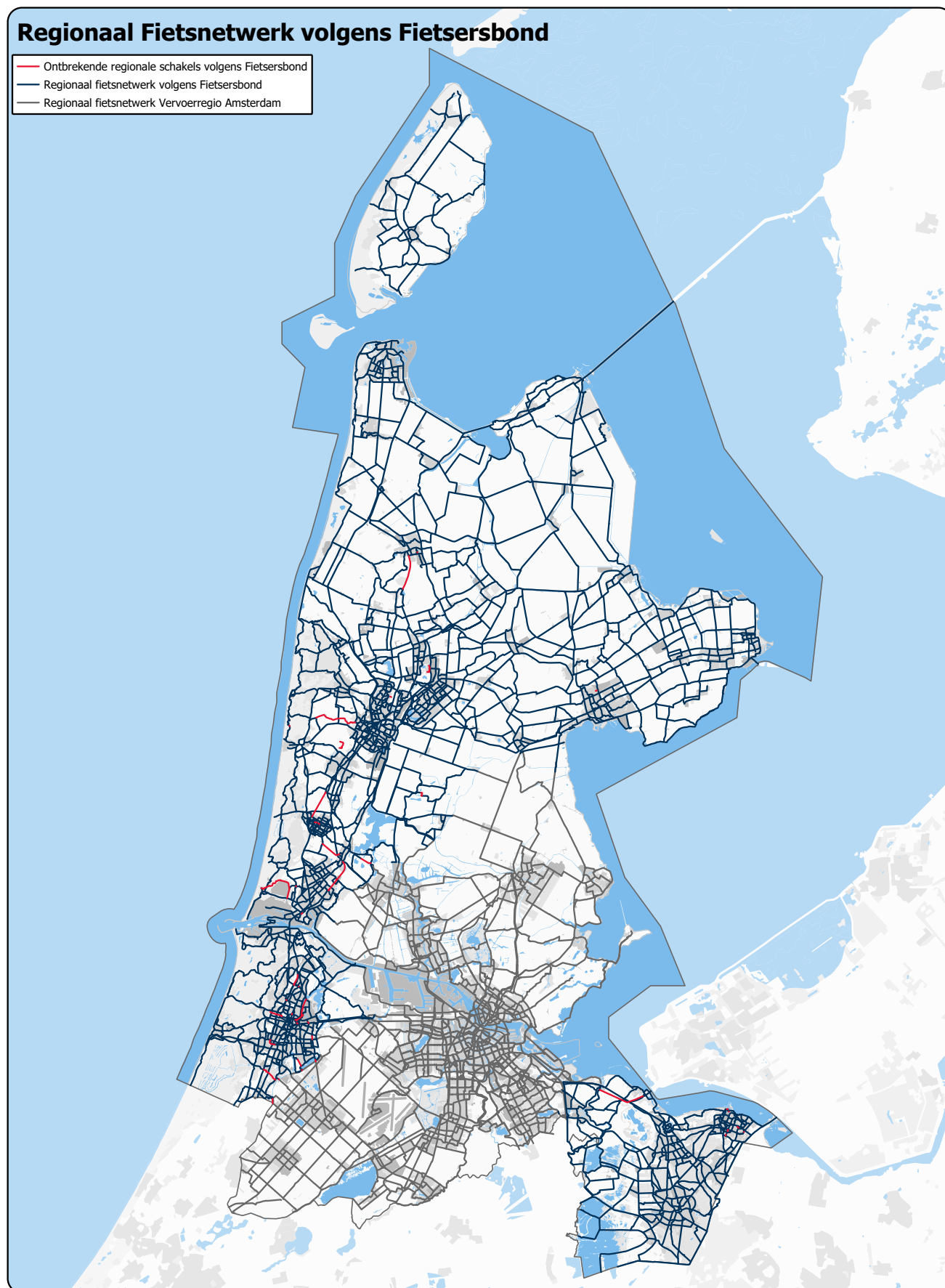
Dat is een veilig, comfortabel netwerk dat belangrijke bestemmingen via directe routes verbindt, met zo min mogelijk belemmering of oponthoud. En dat netwerk stopt dus niet bij gemeentegrenzen maar ook niet bij de provinciegrenzen, daarom is ook een goede actieve afstemming met aangrenzende provincies een noodzaak. In Figuur 9 is het regionale netwerk te zien.

De knelpunten op dit netwerk bestaan onder andere uit te smalle fietspaden, gevaarlijke kruisingen, (gebrek aan) parkeervoorzieningen en ontbrekende schakels in het netwerk. De ontbrekende schakels zijn wensen, geïnventariseerd door de Fietsersbond. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van deze schakels moet verder onderzocht worden, bijvoorbeeld binnen een regionale verkenning naar doorfietsroutes.

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.

Sinds het najaar 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 doorfietsroutenetwerk krijgen voorrang.

Figuur 9 | Regionaal Netwerk volgens Fietzersbond



0 2 4 8 12 16
Kilometer

Bron: Provincie Noord-Holland

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 andere 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 Fietsersbond 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 doorfietsrouten netwerk (zie ook - opgave 3)
- 4 Ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk en het doorbreken van bestaande barrières.

OPGAVE 3: SAMEN MET DE REGIO HET DOORFIETSROUTENETWERK REALISEREN

Belangrijke opgave om de kansen voor de fiets in de regionale verplaatsingen te kunnen benutten 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. Het netwerk is op de kaart in Figuur 10 te zien.

De introductie van een nieuw type netwerk vereist een goede communicatie over de eigenschappen van dit netwerk en voor wie dit interessant zou kunnen zijn. Omdat het bij deze routes gaat over regionale fietsroutes die gemeente- en provinciegrenzen overschrijden is het van belang dat we met landelijke partijen als Rijkswaterstaat en met onze buurprovincies communicatie, uitstraling en bewegwijzering afstemmen.

Voor het netwerk van doorfietsroutes willen we onderzoeken of we het netwerk onder één naam kunnen gaan presenteren. Wij denken dat een nieuwe landelijke standaard nodig is. Op dit moment zijn deze routes namelijk onder vele namen en in vele uitvoeringsvormen bekend. Wij zullen de samenwerking zoeken binnen Tour de Force om te komen tot een breed gedragen landelijke standaard.

Deze aanpak is vergelijkbaar met de succesvolle aanpak van het R-Net in het openbaar vervoer. Hoewel er al verschillende typen openbaar vervoer netwerk waren heeft de toevoeging van R-Net voor meer helderheid gezorgd wat betreft het type dienstverlening dat men kan verwachten bij een R-Net route. Door het consequente gebruik van identieke marketing uitingen op zowel het voertuig als de halte is het voor reizigers direct helder waar en wanneer zij gebruik maken van een R-Net route.

Bij het ontwerp van dit netwerk is uitgegaan van de volgende ontwerpprincipes:

- woonkernen met minimaal 10.000 inwoners
- woonkernen tussen 7.500 en 10.000 inwoners met OV knooppunt
- 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.

Figuur 10 | Doorfietsroutes Noord-Holland



0 2 4 8 12 16
Kilometer

Bron: Provincie Noord-Holland

Voor het doorfietsnetwerk zijn de uitwerkingsprincipes gebaseerd op dezelfde vijf kenmerken als het van het R-Net:

Betrouwbaar

Een betrouwbaar netwerk dat gedurende je hele rit eenzelfde kwaliteitsniveau aanhoudt. Geen onverwachte oversteekmomenten waar de fietser ineens voorrang moet verlenen of lang moet wachten bij een verkeerslicht. Geen stukken in de route waar men overgaat van asfalt naar klinkers. Een betrouwbare breedte en afwerkingsniveau. Goede bewegwijzering en informatie gedurende de hele route.

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 routes zijn geschikt voor zowel gewone (brom) fietsen, elektrische fietsen en speed-pedelects. De routes zijn ontworpen zodat al deze voertuigen op verschillende snelheden gebruik kunnen maken van de doorfietsroute met zo min mogelijk obstakels en stopmomenten. Dit betekent dat het aantal verkeerslichten of kruisingen waar de fiets voorrang moet verlenen geminimaliseerd wordt. Het kruisen van nationale barrières gebeurt bij voorkeur ongelijkvloers, pontverbindingen zijn niet altijd vermijdbaar. Deze verbindingen hebben een bij de ambitie en gebruik passende kwaliteit. Op een doorfietsroute is naast elkaar fietsen altijd mogelijk en is voldoende ruimte om veilig te kunnen inhalen. Bij het ontwerp zijn snelheden van 30 km/u uitgangspunt. Dat vraagt om voldoende breedte, ruime bochten, comfortabele ondergrond en (adaptieve) verlichting.⁶ Een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing is ook onderdeel van de ontwerpogave, vooral in kwetsbare gebieden.

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 aanbevelingen 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 doorfietsroutenetwerk Noord-Holland

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

Samenhangend

Het is een samenhangend netwerk van fietsroutes. Dat betekent dat de routes op logische wijze op elkaar aansluiten. De route “Amsterdam – Haarlem” is naadloos verbonden op de route “Haarlem – Zandvoort” bijvoorbeeld. Door het op samenhangende wijze verbinden van de routes worden zoveel mogelijk bestemmingen ontsloten en wordt het netwerk optimaal gebruikt.

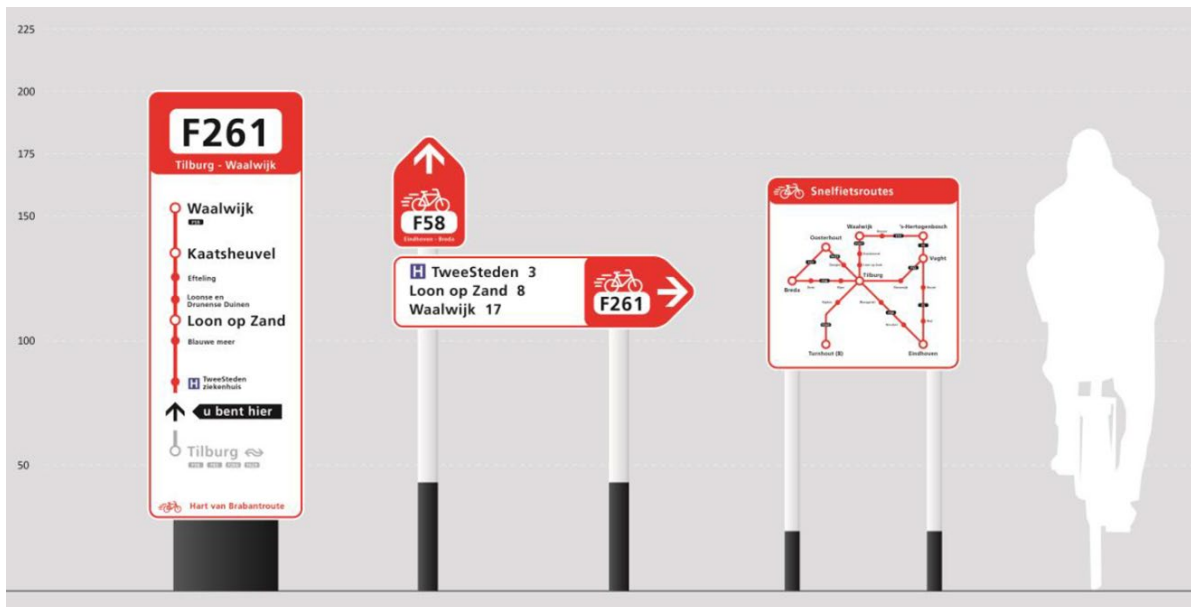
Herkenbaar

Het knooppuntennetwerk en het LF-netwerk zijn wel bekend bij veel recreatieve fietsers. Onder andere door heldere bewegwijzering en hun hoge kwaliteit routes vertrouwen veel mensen op deze routenetwerken voor hun recreatieve fietstochten. Om een vergelijkbaar niveau van herkenbaarheid te geven aan de regionale doorfietsroutes is herkenbaarheid belangrijk. Hierbij gaat het om een herkenbaar kwaliteitsniveau, herkenbare bewegwijzering en marketing.

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.

Binnen samenwerkingsverband Tour de Force is door de provincies al gewerkt aan een nieuwe standaard voor bewegwijzering van fietsroutes. De standaard wordt in samenwerking met de Nationale Bewegwijzeringsdienst ontwikkeld en is bedoeld als vervanging van bestaande bewegwijzering, niet als toevoeging. Het principe van sober en doelmatig blijft van toepassing en uitgangspunt is ook dat vervanging kostenneutraal kan. Het huidige netwerk van bewegwijzering heeft overigens wel een upgrade nodig. Lang niet alle routes zijn nog compleet en soms zijn nieuwe verbindingen niet in de bewegwijzering opgenomen. Wij volgen de ontwikkelingen en passen een nieuwe standaard pas toe als deze vastgelegd is in landelijke aanbevelingen en duidelijk is welke kosten hieraan zijn verbonden.

Figuur 11 | Impressie van nieuw bewegwijzeringssysteem Mijksenaar



Aantrekkelijk

Omdat het fietsnetwerk zich richt op fietsafstanden van meer dan 7,5 km is het belangrijk dat het routenetwerk aantrekkelijk is. 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. Uiteraard prevaleert de verkeersveiligheid boven het vasthouden aan het voorrangsprincipe. In de ontwerpfase worden de keuzes voor de voorrangsregeling gemaakt en op doorstromingseffecten voor andere verkeersstromen en de verkeersveiligheid beoordeeld. Hoge kwaliteit aan marketing draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de route, zeker wat betreft de bewegwijzering.

Moeiteloos

Door het richten op lange-afstandfietser is het van belang dat het gebruik van de route moeiteloos is. De fietser zet zich al fysiek in over lange afstand. Het zo moeiteloos maken van het gebruik van het fietsnetwerk is dan ook een vereiste. Dit kan wederom doormiddel van goede bewegwijzering, goede aansluitingen op het overige netwerk en goede verbindingen met het openbaar vervoer.

Werkwijze

We stellen ons voor de aanleg van het doorfietsroutes 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 netwerk van doorfietsroutes 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 aan realisatie.

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

Totstandkoming

Het in deze visie opgestelde routenetwerk is een inventarisatie van kansrijke routes gebaseerd op een theoretische benadering. Voor uitvoering is nadere uitwerking noodzakelijk. Voor uitwerkingsplannen, financiering en het creëren van lokaal draagvlak hebben wij ondersteuning nodig van gemeenten en regio's. We dagen onze partners uit om met ons tot breed gedragen uitwerkingsplannen te komen, maar we gaan ook actief met alle regio's in gesprek over het netwerk. Zodra er overeenstemming is over de uitvoering van een gewenste verbinding en er een gezamenlijke intentie is tot financiering, werken we samen verder aan concretiseren van de plannen, inclusief routekeuze en ontwerp. Daarbij verwachten we van gemeenten dat ze (ook financieel) de verantwoordelijkheid nemen voor de delen van de route in hun beheer en eigendom, zoals wij onze verantwoordelijkheid voor ontbrekende schakels en trajecten over ons eigen areaal oppakken.

Figuur 13 | Fietsstraat bij Heerhugowaard (inspiratie voor doorfietsroute)



OPGAVE 4: VERSTERKEN KETENVERPLAATSINGEN MET DE FIETS

Voor veel verplaatsingen is de fiets een aantrekkelijk vervoermiddel. Bijna 70% van de verplaatsingen in de Provincie Noord-Holland is namelijk korter dan 7,5 km (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2018). 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 (te) groot, en de frequentie bij de lokale bushalte soms te laag. De auto is daarnaast voor veel (vooral binnenstedelijke) bestemmingen een onhandig (of door hoge parkeertarieven, duur) alternatief.

Hier ligt de kracht van de combinatie van de fiets en de auto of het openbaar vervoer. Deze combinatie kan een oplossing bieden voor mensen die in dunner bevolkte gebieden wonen en naar dichter bevolkte gebieden reizen.

Fiets-OV

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 middelgrote gemeenten (tot 75.000 inwoners) moeite hebben met het oppakken van de regierol. Als regionale overheid kunnen wij gemeenten helpen beheer, regelgeving en handhaving regionaal af te stemmen en te organiseren. 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 netwerk van doorfietsroutes. Verbeteringen in het netwerk zijn nuttig als deze het te bereiken aantal inwoners, arbeids- en onderwijsplaatsen en natuur&recreatiegebieden vanaf het treinstation vergroot, vooral wanneer we er in slagen zoveel mogelijk van deze herkomsten en bestemmingen binnen 10 minuten fietsafstand rond het hoogwaardige OV (trein en HOV bus/tram/metro) bereikbaar te maken.

Auto-Fiets

Niet alleen de combinatie fiets-OV, maar ook de combinatie auto-fiets kan aantrekkelijk zijn voor reizigers in de provincie. Om de inwoners van de provincie optimale keuzevrijheid te bieden kan een combinatie auto-fiets een waardevolle toevoeging zijn aan het mobiliteitssysteem. In de praktijk betekent dat bijvoorbeeld het uitbreiden van bestaande auto-OV overstappunten (transferia) met deelfietsen of het inrichten van TOP's (Toeristische Overstap Plaatsen) voor dubbelgebruik doordeweeks en in het weekend. De deelfiets speelt hier een belangrijke rol in. Het aanleggen van nieuwe parkeervoorzieningen met als enige doelstelling het faciliteren van auto-fiets overstappers wordt op dit moment als niet haalbaar gezien. Dit zal alleen in uitzonderlijke gevallen een logische keuze zijn.

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 14 | 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. Ook zelf doen we een pilot met deelfietsen in Huizen. We hebben in het kader van het provinciaal programma 'Startup in residence' een uitdaging uitgeschreven, waarbij we een deelfiets-aanbieder uitdagen om met een concept te komen om deelfietsen in te zetten om het aantal geparkeerde fietsen bij stations te verminderen.

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 werkgeversaanpak 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 deel concepten 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 berm, 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.

PRIORITEITEN

Tijdens de sessie fiets op de werkbijeenkomst met gemeenten rondom de Agenda Mobiliteit is gevraagd naar welke prioriteiten gemeenten leggen als het gaat om de hierboven beschreven uitdagingen. Ook is gevraagd waar de prioriteit van de provincie zou moeten liggen. Daaruit blijkt dat wat betreft onze investeringen de prioriteiten moeten liggen bij het netwerk van doorfietsroutes, de fiets in de ketenmobiliteit en onze eigen infrastructuur. Gemeenten geven aan de meeste investeringen te doen binnen een aanpak van fietsknelpunten. In de uitwerking van het fietsonderdeel van het Programma Mobiliteit zal met deze prioriteiten rekening gehouden worden.

VERVOLGSTAPPEN



VERVOLGSTAPPEN

Op basis van de feedback van partners en is dit perspectief fiets tot stand gekomen. Daarmee staan we echter nog aan het begin van het uitvoering geven aan deze visie. Om te komen tot uitvoering zullen wij de volgende vervolgstappen gaan zetten:

- Er zal een inventarisatie gemaakt worden van de huidige staat van het provinciale netwerk, ten opzichte van de ambitie beschreven in dit document.
- Op basis van het definitieve perspectief worden programmatische bouwstenen voor het programma Mobiliteit opgesteld. De bouwstenen zullen een integraal onderdeel vormen van de agenda mobiliteit van de Omgevingsvisie.
- In het kader van de uitwerking van de Omgevingsvisie en agenda mobiliteit wordt gewerkt aan diverse koersdocumenten, waarin de dwarsverbanden met de fiets ook benoemd en geagendeerd zullen worden.
- In de tussentijd wordt er al op diverse fronten aan fietsprojecten gewerkt. Deze projecten zijn opgenomen in de Actieagenda Fiets 2019-2020 die samen met dit Perspectief wordt gepresenteerd.
 - Binnen diverse PMI projecten is de fiets aanleiding en/of onderdeel van de scope. Deze projecten worden tevens in de actieagenda benoemd.
 - We stimuleren gemeenten met een subsidieregeling om knelpunten in het regionale netwerk op te lossen
 - We gaan aan de slag om de belangrijkste 14 knelpunten op de provinciale infrastructuur op te lossen.
 - Er is extra geld uitgetrokken om een aantal metropolitane doorfietsroutes versneld te kunnen aanleggen en voor één van deze routes is ook een Rijksbijdrage aangevraagd.
 - We stimuleren gemeenten ook binnen de subsidieregeling Kleine Infrastructuur om integrale in de openbare ruimte verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. Vaak is verkeersveiligheid van fietsverkeer een belangrijk onderdeel van deze projecten.
- In diverse regio's zijn we betrokken bij gestarte verkenningen naar haalbaarheid en mogelijke tracés van het doorfietsroutenetwerk.

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). *Trendrapport 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>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018, Mei 29). *Personenmobiliteit in Nederland; reiskenmerken en vervoerwijzen, regio's*. From CBS Statline: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83498ned/table?ts=1527585786765>
- CROW. (2016). *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. Ede: CROW.
- 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_Snel-fietsroutes_-_Bart_Cristiaens_Tibs.pdf
- Fietsenwinkel.nl. (2018, April 17). *Onderzoek naar de verdeling van Speed-pedelects*. 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-pedelects*. Den Haag: SWOV.
- Tour de Force. (2017). *Agenda Fiets 2017 - 2020*. Den Haag: Tour de Force.
- Vlakveld, D. W. (2016). *Elektrische fietsen en speed-pedelects*. Den Haag: SWOV.

PUBLICATIE FIETSFEITEN (KIM)



BIJLAGE



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

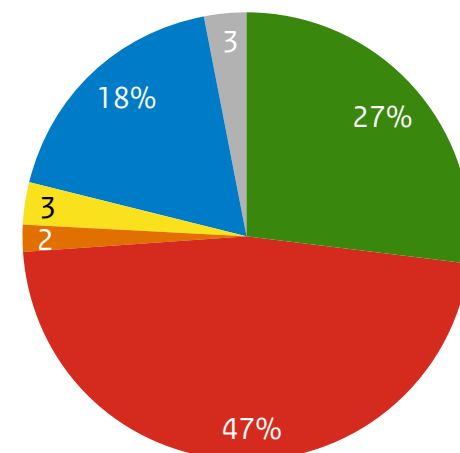


1 Basiscijfers fietsgebruik

Fiets = 25% van dagelijkse mobiliteit¹

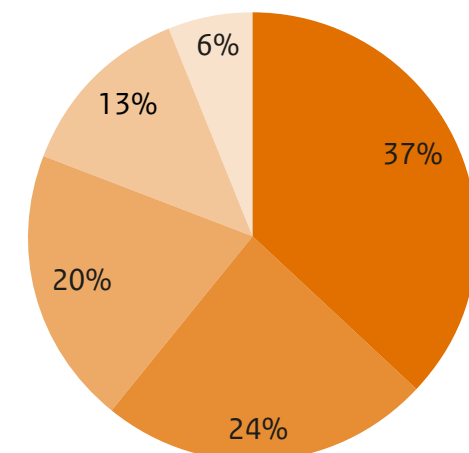
- Ruim een kwart van alle verplaatsingen die Nederlanders maken gaat per fiets.
- In 2016 werden in totaal 4,5 miljard fietsverplaatsingen gemaakt waarvoor 15,5 miljard fietskilometers werd overbrugd.
- Van alle fietskilometers is ruim een derde voor vrijetijdsdoeleinden en een kwart voor werkverplaatsingen.

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

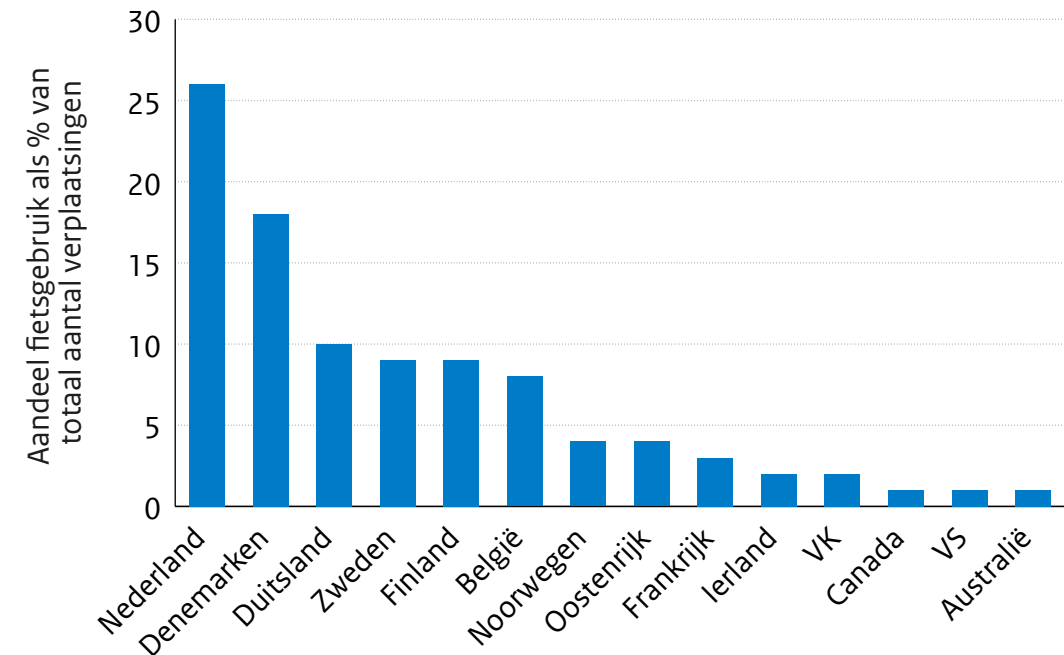
- Nederland heeft 17 miljoen inwoners en 23 miljoen fietsen.
- Steeds meer Nederlanders bezitten een e-fiets. Van de 23 miljoen fietsen zijn er 2 miljoen e-fietsen.

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

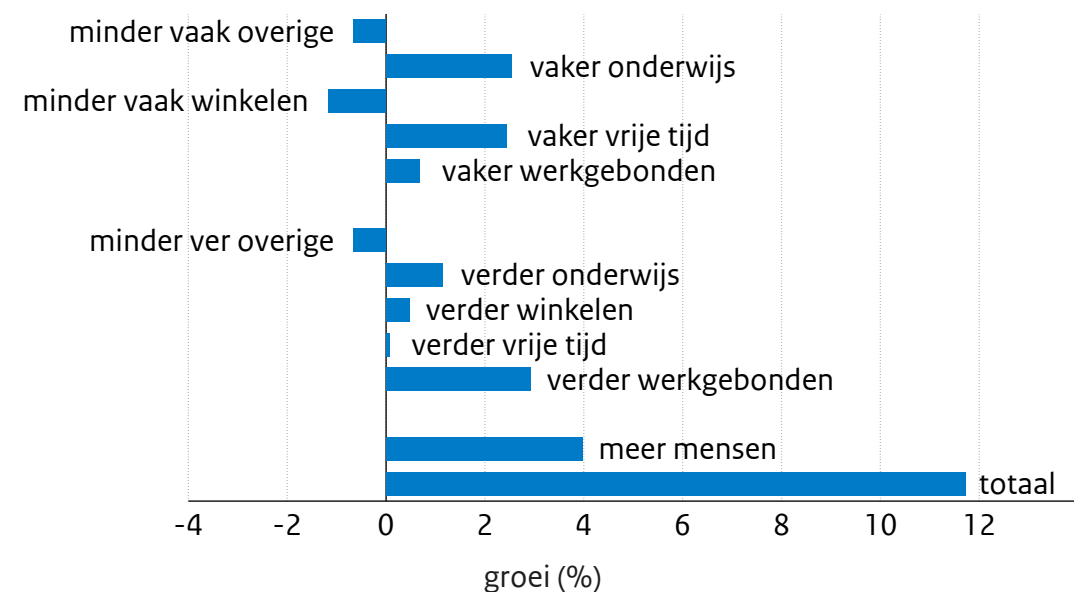
Groei van het fietsgebruik sinds 2005: meer mensen, vaker en verder onderweg⁵

- 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.

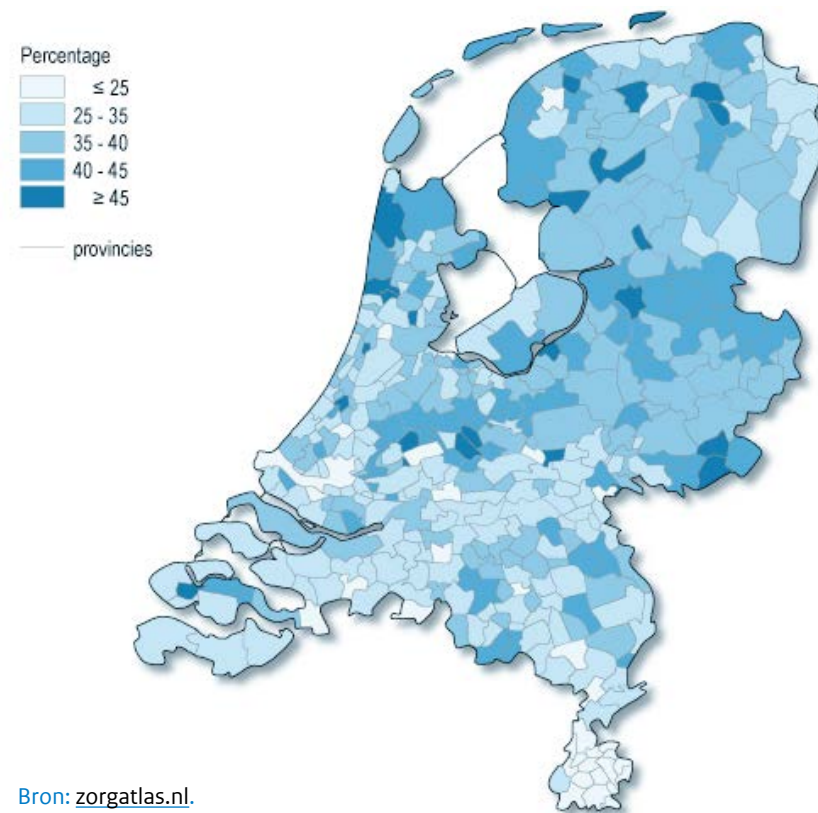
Figuur: Bijdrage van vaker verplaatsen, verder verplaatsen en meer mensen aan de groei van het totale aantal fietskilometers tussen 2005-2016, in procentpunten. Bron: RWS/CBS, MON/OViN; bewerking KiM.



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.

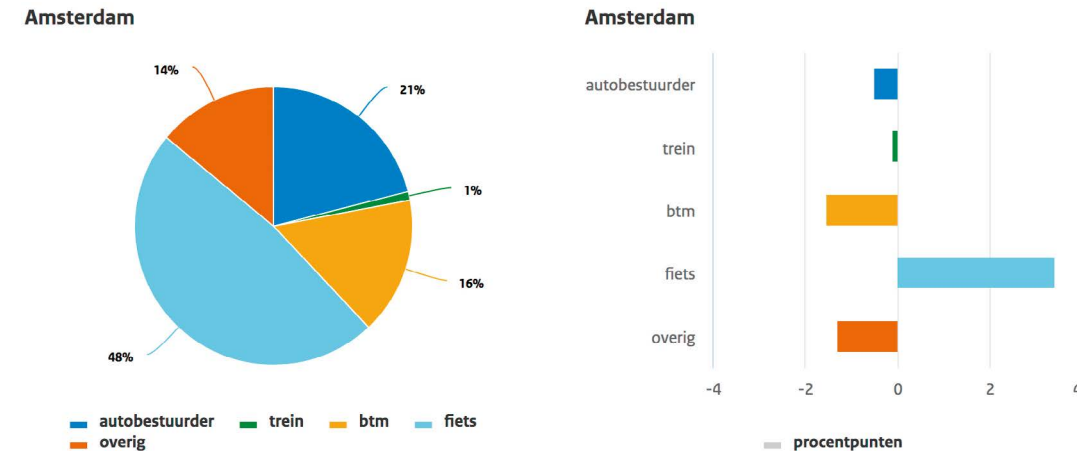


Bron: zorgatlas.nl.

In stedelijke gebieden neemt fietsgebruik toe...⁶

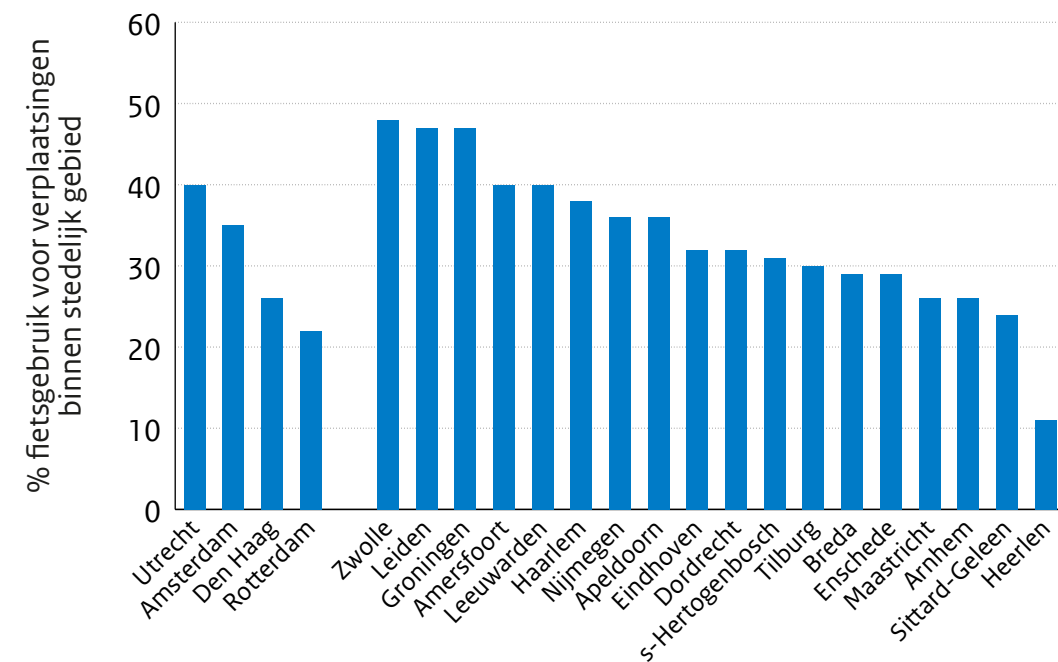
Zie bijv. modal split en verandering daarvan voor woon-werk-verplaatsingen in Amsterdam (% in 2016 en verandering in procentpunten sinds 2005).

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.

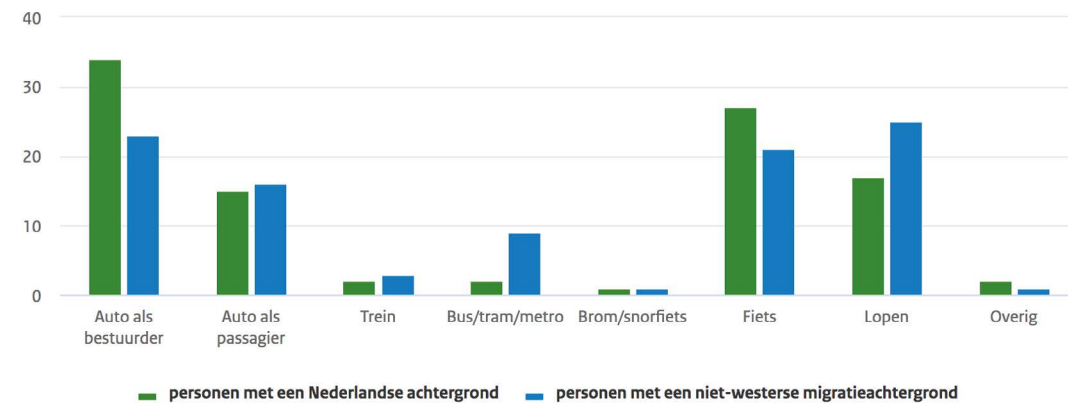
... en meer fietsgebruik door 60 plussers⁸

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 'ION BATTERY PACK' printed on it. A red rear light is visible on the right. A multi-colored strap (orange, white, black) is attached to the battery. The background is a blurred brick wall.

3 Bezit en gebruik e-fiets

E-fietsgebruik: verjonging en steeds meer woon-werkverkeer¹⁰

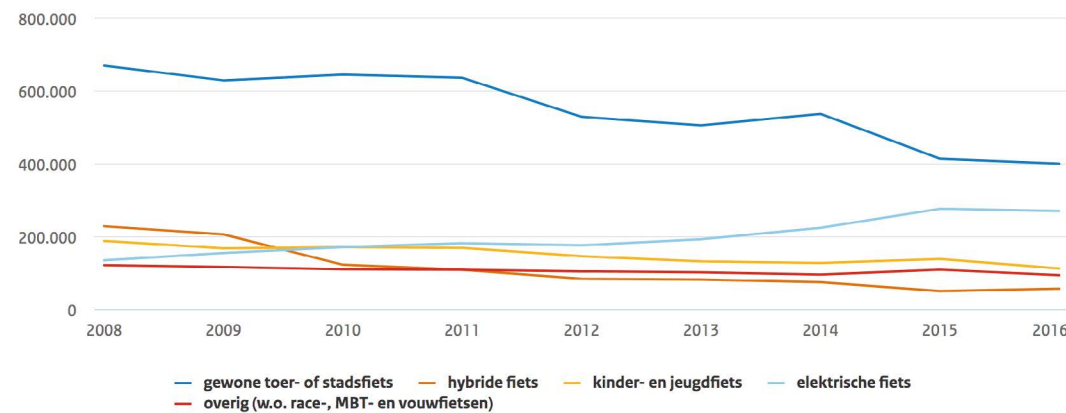
- In 2016 maakten Nederlanders ruim 400 miljoen verplaatsingen op de e-fiets (van de in totaal 18,6 miljard verplaatsingen), waarbij bijna 2 miljard kilometers werden overbrugd (van de totaal 187,3 miljard km).
- Bijna de helft van de met een e-fiets verreden kilometers wordt afgelegd door 65-plussers. 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}

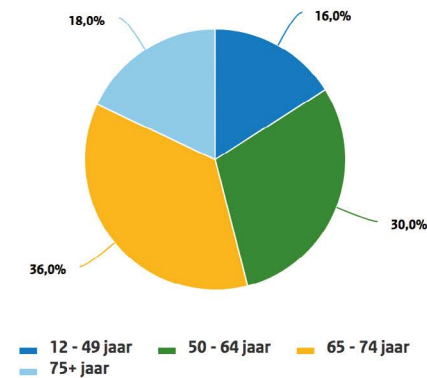
In 2016 zijn grofweg 270.000 e-fietsen verkocht, wat iets minder is dan in 2015 maar wel meer dan in de jaren voor 2015. Inmiddels zijn 3 op de 10 verkochte fietsen e-fietsen. De verkoop van fietsen zonder elektrische trapondersteuning liep de laatste jaren terug. In totaal werden in 2016 930.000 nieuwe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

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

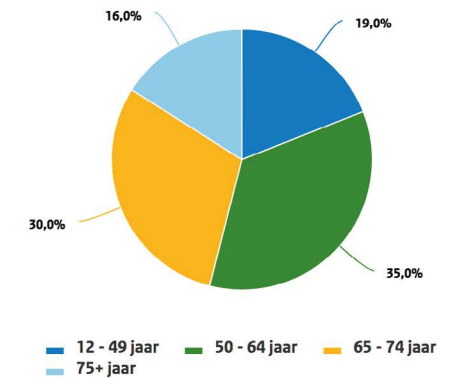


Merendeel e-fietsers 65+¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2013

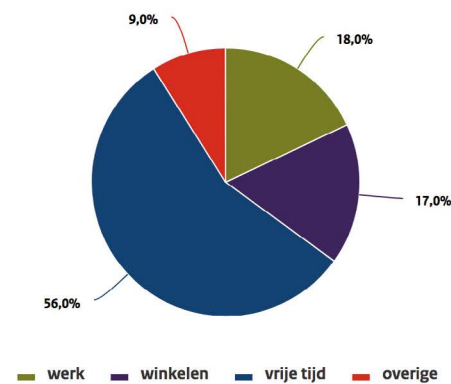


Per e-fiets afgelegde kilometers naar leeftijd, 2016

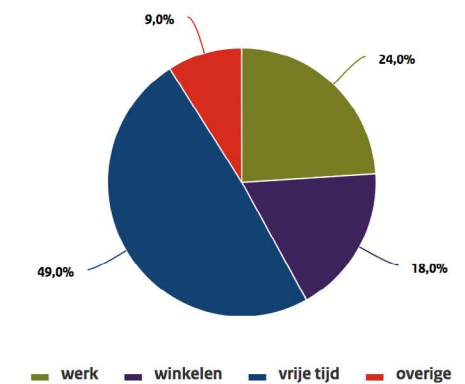


E-fiets vooral gebruikt in vrije tijd¹³

Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2013



Per e-fiets afgelegde kilometers naar motief, 2016



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

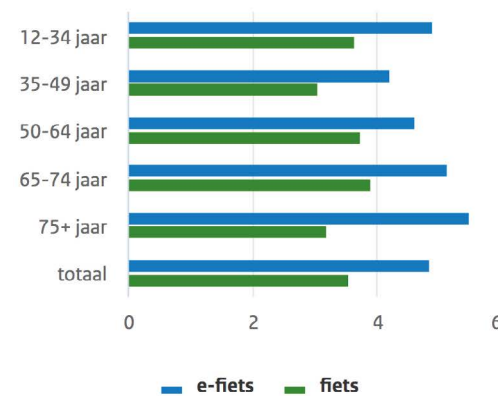
¹² KiM (2017), Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

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

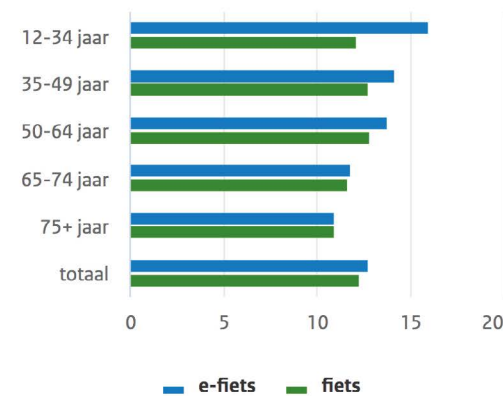
Grotere actieradius maar beperkt snelheidsverschil¹⁴

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

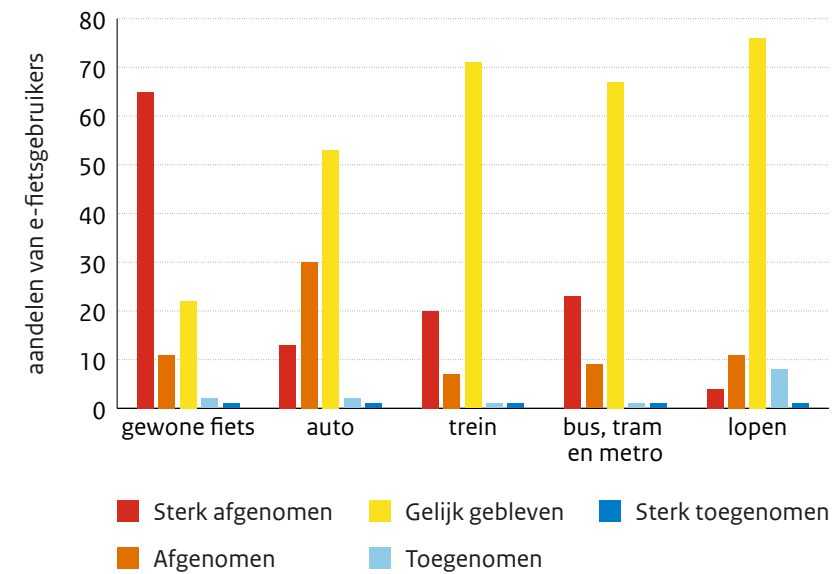


Gemiddelde snelheid in kilometers per uur voor de e-fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, 2016



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*.

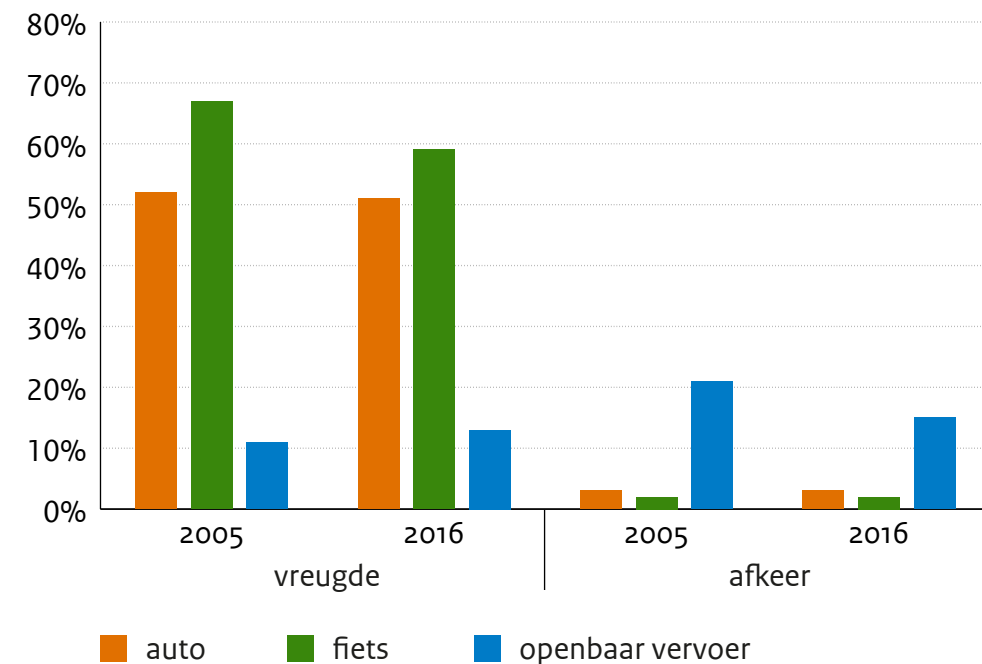
- De gezondheidsbaten van dagelijks fietsen in plaats van de auto te gebruiken voor korte ritten zijn groter dan de risico's die gepaard gaan met inademing van luchtverontreinigende stoffen (uitgaande van een vervanging van 12% van de korte autoritten door fietsen).^{17,18}
 - Door dagelijkse beweging: 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.

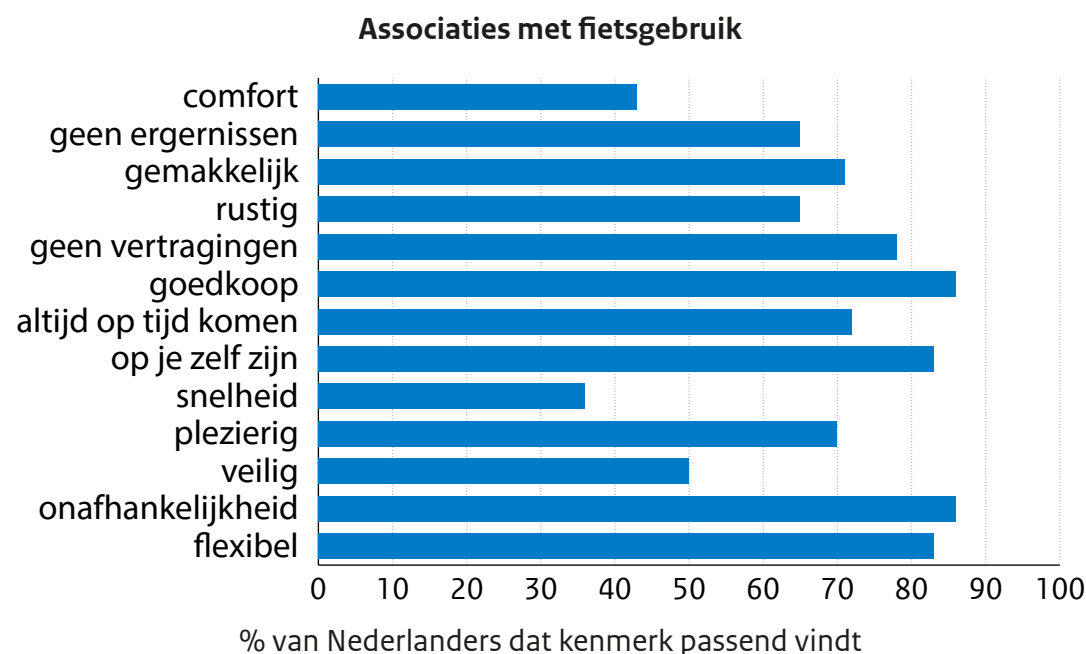
²⁴ Singleton, P. (2018), "Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute." *Travel Behaviour and Society*.

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.

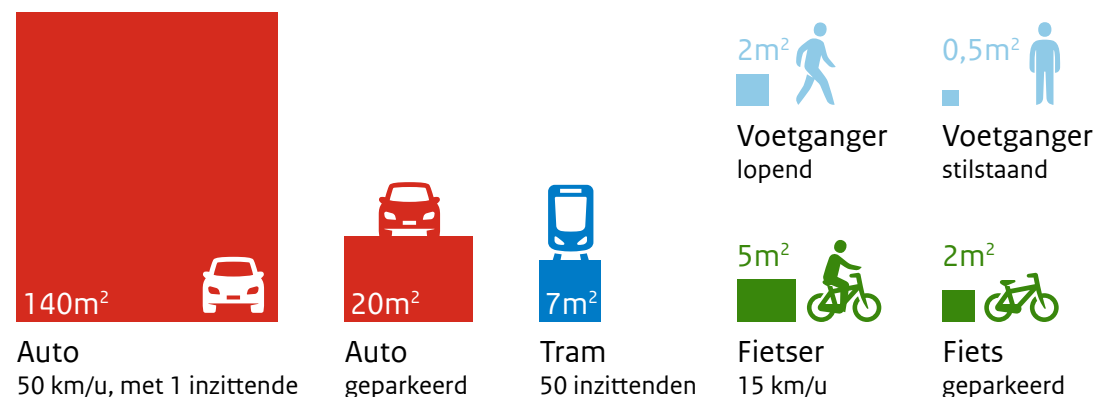
³⁰ KiM-bewerking van OVIn-data voor de jaren 2013-2016 (CBS 2017).

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.

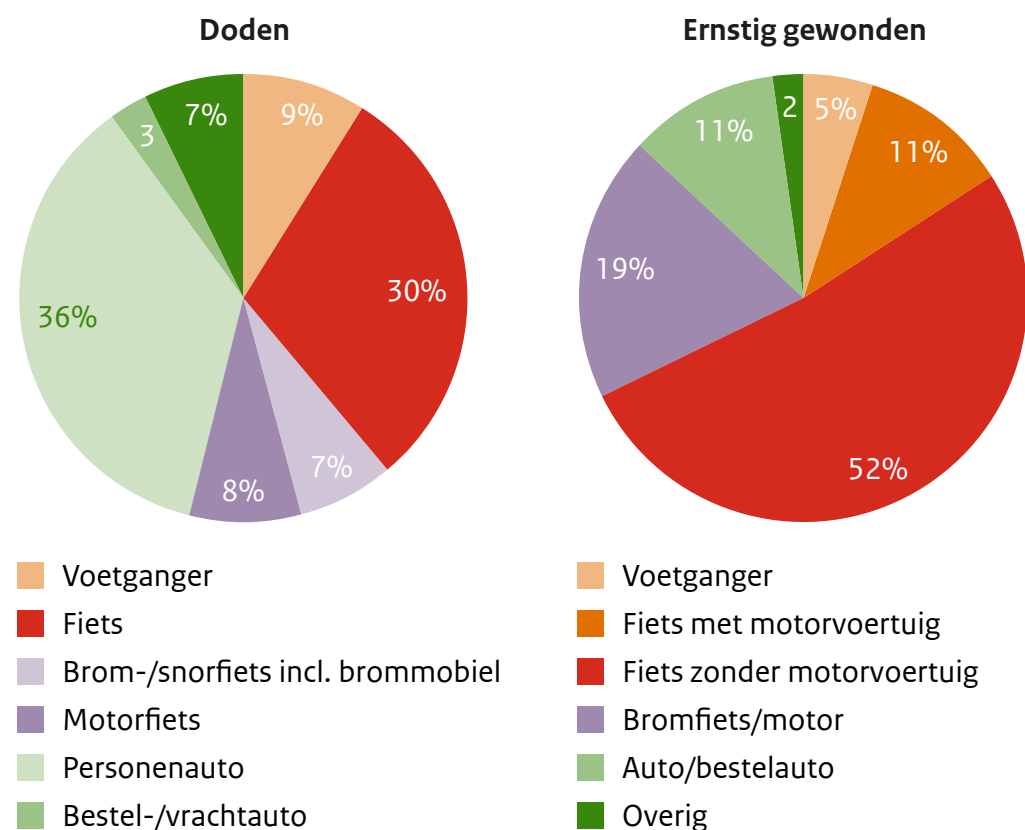
³⁸ SWOV (2017), *Factsheets Fietsers*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

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.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland
pagina 15 (NRC)
pagina 29/37 Jan-Albert de Leur

Grafische verzorging

Xeroxmediaservices

Haarlem, december 2018

Reactienota Perspectief Fiets

Verzameling van reacties op concept perspectief fiets

Beleid / Mobiliteit

oktober 2018

Kenmerk	1142496	1142535
---------	---------	---------

1 Inleiding

Op 7 mei 2018 hebben GS het concept Perspectief Fiets vastgesteld. Een concept, want het document onder behoorlijke tijdsdruk tot stand is gekomen. Ook wilden Provinciale Staten graag op korte termijn de ambities van GS vernemen. Zodoende is het document in beperkte mate afgestemd met mede-overheden en belangengroepen. Deze afstemming heeft plaatsgevonden door middel van een consultatieronde.

Consultatieronde

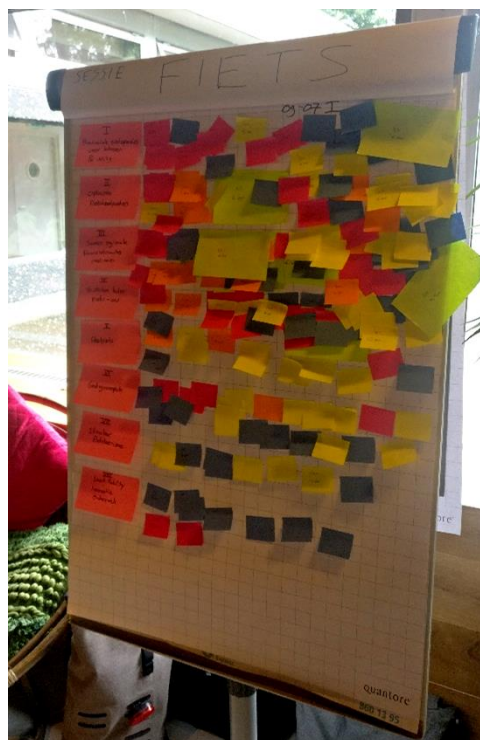
Wij hebben onze gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en onze buurprovincies door middel twee ambtelijke werksessies gevraagd mee te denken over het perspectief. Deze werksessies waren georganiseerd in het kader van de ontwikkeling van de agenda mobiliteit. Veel gemeenten hebben tijdens één van deze werksessies actief inbreng geleverd. Daarnaast hebben wij al deze partijen via een brief in de gelegenheid gesteld inhoudelijk te reageren op het document.

Ook hebben wij gesprekken gevoerd met (een vertegenwoordiging van) de fietsersbond en ANWB.

Tot slot zijn de opmerkingen gemaakt tijdens de vergadering van de commissie M&F ook in de tabel verwerkt.

Wij zullen de input verwerken in een definitief Perspectief Fiets. Ook de verwerking van de opmerkingen is in onderstaande tabel verwerkt. Gedeputeerde Staten zullen deze vaststellen en ter informatie sturen aan Provinciale Staten.

In dit document zijn de diverse reacties samengevat.



Figuur 1 volgeplakte flipover bij één van de bijeenkomsten

De reacties

Afzender	Reactie	Verwerking in definitief Perspectief Fiets
Vervoerregio Amsterdam	We vinden het prettig dat u ons in staat stelt om te reageren op dit in onze ogen complete document, dat duidelijke ambitie uitstraalt. Een ambitie die we met u delen, en waarvan we de aansluiting op die van de Vervoerregio Amsterdam duidelijk zien. De Provincie Noord-Holland toont hiermee volgens ons goed dat zij de positie van de fiets steeds serieuzer neemt in haar totale beleid.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
Vervoerregio Amsterdam	Het Perspectief Fiets is snel tot stand gekomen. Dat snelle proces doet geen afbreuk aan de kwaliteit van het document, integendeel. Bovendien zijn de Vervoerregio Amsterdam en alle gemeenten in staat geweest mee te denken over de inhoud, tijdens sessies in het provinciehuis en bij de Tolhuistuin in Amsterdam. De destijds gemaakte opmerkingen lezen we nu terug in het stuk.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
Vervoerregio Amsterdam	We zien in het Perspectief Fiets veel kansen voor succesvolle projecten in de aankomende jaren. Uw voornemen om tegelpaden langs provinciale wegen te gaan vervangen door rood asfalt of -beton sluit goed aan bij het beleid van de Vervoerregio, en graag wijzen we erop dat de Vervoerregio subsidiemogelijkheden kent bij deze omzetting, voor zover het de provinciale fietspaden binnen de Vervoerregio betreft en het daarbij gaat om een uitvoering in gesloten beton i.p.v. betonplaten. Graag brengen we samen met u de opgaven en de kansen in beeld.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

Vervoerregio Amsterdam	Bij de derde opgave, 'samen met de regio een netwerk van doorfietsroutes realiseren', zien we de bestuurlijke intentie van de Metropolitane Fietsroutes duidelijk terug. Wel valt ons op dat de terminologie niet altijd consequent wordt gehanteerd ('Hoofdnetwerk Fiets, Doorfietsroutes, Regionale Fietsroutes, Snelfietspaden, Regionaal Fietsnetwerk, Metropolitane fietsroutes, MRA fietsroutenetwerk') en dat het kaartje met conceptverbindingen nog niet volledig samenvalt met het netwerk van Metropolitane Fietsroutes. Hier vragen we uw aandacht voor.	De terminologie is aangepast en consequent gemaakt. Alle verbindingen die het Metropolitane netwerk zijn verwerkt in de aangepaste kaart.
Vervoerregio Amsterdam	Bij de ambities op het gebied van de fiets in combinatie met het HOV blijven we graag intensief met de provincie samenwerken. Dat kan onder meer door samen de fietsparkeervoorzieningen bij haltes te verbeteren en de beschikbaarheid van deelfietsen bij het R-net te vergroten. We delen graag ook de opgedane kennis en ervaringen over de regiefunctie bij het fietsparkeren rond HOV met u.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
Vervoerregio Amsterdam	Nu er door uw provincie een ambitieus fietsperspectief wordt opgesteld, uw fietsteam verder is versterkt en er extra financiële middelen beschikbaar zijn gekomen, hopen we en verwachten we in de komende jaren samen met u mooie successen te boeken. Successen die bijdragen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van onze Metropoolregio. Successen zoals een gezamenlijk netwerk van hoogwaardige langeafstandsroutes en voldoende fietsparkeerplekken bij de haltes van het R-net. Maar ook gezamenlijke monitoring van fietsgebruik, nieuwe slimme toepassingen en het gezamenlijk organiseren van kennissessies zoals we al eerder deden rond thema's als fietsstraten en deelfietsen. We gaan graag samen aan de slag en op weg naar snelle en mooie resultaten!	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
Provincie Zuid-Holland	Allereerst de waardering voor een heel actuele aanpak van jullie taken en rollen op het gebied van fiets. Daar kun je de komende jaren prima mee aan de slag!	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

Provincie Zuid-Holland	In onze relatie zijn in eerste instantie de grensoverschrijdende snelfietsroutes van belang: Jullie doorfietsnetwerk en onze toekomstagenda snelfietsroutes passen voor het grootste deel, er resteren de volgende aandachtspunten. Gemeenschappelijk: Haarlem – Heemstede – Hillegom – Lisse – Leiden en Leiden – Nieuw Vennep (en in onze toekomstagenda gaat de route verder naar Schiphol) Matcht dat? Jullie hebben een route Alphen a/d Rijn - Nieuw Vennep opgenomen In onze agenda staat de relatie Alphen a/d Rijn – Schiphol Die zou natuurlijk via nw vennep kunnen lopen, maar een directer route lijkt logischer. Zie je de mogelijkheid om een directe verbinding Alphen – Schiphol toe te voegen?	Deze verbindingen zijn in het vernieuwde kaartbeeld aangevuld.
Provincie Fryslân	Geen reactie	
Provincie Utrecht	Geen reactie	
Provincie Flevoland	Geen reactie	
Omgevingsdienst IJmond namens gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest	Namens de IJmondgemeenten en het bedrijfsleven in de IJmond willen wij u complimenteren met een ambitieus, en gedegen visie op het toekomstige fietsbeleid van de Provincie. Deze complimenten strekken ook zeker tot het team fiets binnen uw provincie dat sinds haar aanstelling proactief de samenwerking heeft gezocht met de gemeenten en regio. Door deze samenwerking ligt er nu een stuk ter tafel dat goed aansluit bij de behoefte, visies en plannen van de gemeenten, bedrijfsleven en fietsers in de regio. Daarnaast heeft deze geleid tot een aantal concrete eerste stappen zoals het genoemde knelpuntenbeleid en de recente gezamenlijk gedragen aanvraag voor een rijksbijdrage aan de doorfietsroutes in de provincie. Dat de ambities van de provincie serieus zijn blijkt tevens uit de verantwoordelijkheid die de provincie neemt voor de realisatie van ontbrekende schakels op het provinciale grondgebied.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie..

	Voor onze regio zijn vooral de voorgenomen realisatie van een fietsverbinding langs de N208, de fietstunnel onder de Velertraverse en de aanleg van een fietspad langs de binnenduinrandweg zeer positieve ontwikkelingen.	
Omgevingsdienst IJmond namens gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest	Samen aan de slag met regionale knelpunten Om de ingeslagen weg nog verder te bekrachtigen willen wij de provincie verzoeken om naast de knelpunten op gemeentelijk en provinciaal areaal ook mee te denken over de overige knelpunten die een regionaal belang hebben. In het concept perspectief fiets wordt al gerefereerd aan de barrièrevorming door onder andere rijkswegen en Rijksvaarwegen, met in het bijzonder het Noordzeekanaal welke de kop van Noord Holland effectief scheidt van het zuidelijke deel. De huidige verbindingen over het Noordzeekanaal zijn niet afdoende om te komen tot de gewenste kwaliteit op regionale doorfietsroutes. Dat terwijl regionale routes juist van belang zijn om de twee delen van Noord Holland te verbinden. Niet alleen voor de direct omliggende gemeenten, maar voor de gehele regio die door deze fietscorridors verbonden worden, zoals in het perspectief wordt aangegeven tot een afstand van 15 km naar beide zijden van de barrière Het oplossen van een dergelijk knelpunt drukt echter te zwaar op lokale gemeenten om dit zelfstandig aan te pakken, daarnaast horen verantwoordelijkheden genomen te worden door de partij bij wie zij vallen. Gemeenten en regio doen dit nu gezamenlijk door de realisatie van doorfietsroutes op eigen areaal, provincie werkt hier aan mee en neemt haar verantwoordelijkheid voor provinciale knelpunten. Als regio zien wij graag dat ook het Rijk hierin meegaat en hopen dat provincie samen met de regio richting het rijk wil optrekken om deze belangen onder de aandacht te brengen.	In de beschrijving van de regio is een alinea over de barrière van het Noordzeekanaal toegevoegd.

Omgevingsdienst IJmond namens gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest	Plaats in perspectief fiets In deze zien wij dan ook een belangrijke rol voor de provincie als belangenbehartiger van lokale overheden richting het rijk. Deze rol pakt de provincie momenteel goed op in de gezamenlijke aanvraag voor doorfietsroutes, maar zou breder getrokken moeten worden. Graag zien wij hiervan een formalisatie door deze rol toe te voegen aan de reeds benoemde rollen van de provincie op pagina 28 van uw concept perspectief fiets.	In de rolomschrijving van de provincie is de toevoeging gedaan ten aanzien van de belangenbehartiging richting het Rijk.
Omgevingsdienst IJmond namens gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest	Om te zorgen dat deze knelpunten, hoewel zij buiten de directe invloed van de provincie vallen, op de agenda blijven verzoeken wij tevens om de noord zuid verbindingen over het Noordzeekanaal te benoemen bij de huidige knelpunten op pagina 30-31 van uw concept perspectief fiets. Tevens zou het passend zijn om een minimale frequentie op te nemen voor de pontveren die onderdeel uitmaken van de doorfietsroutes. Voorstel is om in tabel 3 op pagina 33 een frequentie op te nemen die passend zou zijn voor een doorfietsroute. Hiermee wordt niet alleen het knelpunt dat het Noordzeekanaal vormt weergegeven, maar tevens de omvang en hoe deze opgelost kan worden. Uitgangspositie zou hierin een 10 minuten regeling moeten zijn.	Het knelpuntenonderzoek is verricht door de Fietzersbond. Aan die lijst kunnen en zullen wij geen toevoegingen doen. Over de gewenste kwaliteit van pontverbindingen op het doorfietsroutenetwerk is een toevoeging gedaan. Daarin is geen minimale frequentie opgenomen, wel een eis aan passendheid bij de ambitie en het gebruik van de verbinding.
Omgevingsdienst IJmond namens gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest	Goede voorzetting Wij hopen dat de provincie haar perspectief en haar rol in deze zin wil verbreden om de samenwerking met gemeenten en regio verder te versterken. Een gezamenlijk gedragen en ondersteund p a staat immers sterker en kan op meer steun vanuit het Rijk rekenen	Wij nemen kennis van uw reactie..

Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	Wij vinden het een goed stuk als basis voor een nieuw en actief provinciaal fietsbeleid. De nota is compact en bondig van samenstelling en beschrijft toch het gehele spectrum van fietsbeleid. De fiets speelt een belangrijke rol de verplaatsingen van 7,5-15 kilometer, als zelfstandig vervoermiddel en als voor- en natransport voor het OV (ketenmobiliteit). In dit verband vinden wij het een tekortkoming, dat de provincie zich (vooralsnog) afzijdig houdt van het fietsparkeren bij stations. Hier zien wij graag, dat de provincie –in navolging van andere provincies en vervoerregio's- een grotere rol pakt. Wij juichen het zeer toe dat de provincie Noord-Holland deze stimulerende, coördinerende en leidende rol op zich neemt. Ons valt op dat u aandacht heeft voor de effecten van fietsbeleid die verder gaan dan het traditionele terrein van de verkeersveiligheid en mobiliteit alleen. Wij verwachten dat dit activerend en samenhangend provinciaal fietsbeleid goed gaat helpen om ook de samenwerking tussen de regio's te vergemakkelijken. Perspectief Fiets gaat vooral over uw rolbepaling. De uitwerking komt later. Voor deze uitwerking werken wij graag met u en de andere regio's samen, om tot een gezamenlijke focus op doelen, acties en financiële middelen te komen. Want alleen door samen te werken vindt onderlinge versterking plaats en is het resultaat meer dan de optelsom van de losse delen. Wanneer de provincie de in dit perspectief aangedragen suggesties omzet in daden maakt zij, maken wij allen, een grote sprong voorwaarts. wij zien met uw aanpak veel aanknopingspunten voor een nog betere synergie tussen de diverse fiets programma's binnen de provincie en bouwen graag samen met u aan de mooiste fietsprovincie!	In het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor Groei" is vastgelegd dat de verantwoordelijkheid voor het spoor ligt bij het Rijk, NS en ProRail en dat Provincie Noord-Holland geen financiële middelen beschikbaar stelt voor het spoor en haar haar infrastructuur. Fietsparkeervoorzieningen zijn ons inziens onderdeel van de spoorse voorzieningen. Bovendien valt de openbare ruimte rondom stations onder de primaire verantwoordelijkheid van gemeenten.
Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	In plaats van de gebiedsaanduiding 'groot Haarlem' (pag. 17) zien wij graag de Bereikbaarheidsregio Zuid-Kennemerland vermeld	De benaming is aangepast, zonder 'Bereikbaarheidsregio'

Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	U schrijft bij te willen dragen aan de 9 subdoelstellingen van Tour de Force (pag. 20). Wij vragen bijzondere aandacht voor punt 2: het creëren van meer ruimte voor geparkeerde fietsen.... Wij vragen u, uw beleid niet alleen te richten op de NS-stations maar ook te onderzoeken hoe –samen met gemeenten- gezamenlijk invulling kan worden gegeven aan het beheer, het gebruik en de financiering / exploitatie van fietsenstallingen in stedelijk gebied (HOV), omdat dat ook OV-knooppunten zijn.... Goede fietsenstallingen in het stedelijk gebied zorgen voor meer reizigers in het OV. Daaraan zitten voor de provincie financiële voordelen die kunnen worden ingezet ter financiering van de al maar toenemende lasten op fietsparkeren bij gemeenten. Deze scheefgroei bij stations is eerder door gemeenten via de VNG geadresseerd en heeft geleid tot het bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations. Uw koepelorganisatie IPO beveelt alle provincies aan om dit akkoord te ondertekenen. Voor zover ons bekend heeft de provincie Noord-Holland daar tot op heden van afgezien. Naar ons idee is het voor een daadkrachtige gezamenlijke aanpak van deze uitdaging behulpzaam, wanneer de provincie het bestuursakkoord ondertekent.	Het bestuursakkoord fietsparkeren is ook door Provincie Noord-Holland ondertekend. In dit akkoord is tevens vastgelegd dat de regierol voor fietsparkeren bij de gemeente ligt. Wij ondersteunen de gemeenten graag met kennis en ervaring en wij nemen onze verantwoordelijkheid ook voor het voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen bij het HOV dat in onze opdracht rijdt en/of van de provinciale infrastructuur gebruik maakt. Dit alles doen wij in samenwerking en afstemming met gemeenten.
Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	Wij willen u vragen de doelstellingen van de brief van het IPO en de VNG mee te nemen in deze perspectief nota. In de geformuleerde 8 opgaven (pag. 29-39) missen wij nog concrete doelstellingen en acties die gericht zijn op de thema's energietransitie, gezondheid, sociale inclusie, economische ontwikkeling, energietransitie en de klimaatopgave.	Het Perspectief is ons inziens niet de juiste plek om deze concrete ambities vast te leggen.

Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	Wij zien graag een uitgewerkte rolverdeling tussen de provincie en de regio/gemeenten als het gaat om coördineren en faciliteren (pag. 28). Een concrete wens is bijvoorbeeld, dat de provincie de projectleiding voor doorfietsroutes - die meerdere gemeenten en regio's bestrijken - op zich neemt. Ook het realiseren van een fietsroute tussen Hoofddorp en de kust bij Zandvoort (waarvan het gesneuvelde fietspad door de Amsterdamse Waterleidingduinen een onderdeel was) is een blijvende wens van onze regio.	De rolverdeling zal buiten het perspectief fiets blijven en zal nader ingevuld worden bij de uitwerking van het doorfietsroutenetwerk.
Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	U stelt terecht dat ruimtelijke ordening van grote invloed is op het fietsgebruik (pag. 28). De verdichtingsopgave in sterk stedelijke gebieden is echter nauwelijks te realiseren wanneer niet gestuurd wordt op een bereikbaarheid via duurzame mobiliteitsoplossingen. Het wegennet is al zwaarbelast in deze gebieden en de mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding zijn beperkt en vanuit het perspectief van klimaatverandering en leefbaarheid zelfs onwenselijk. Wij zijn daarom blij dat de provincie het gebruik van de fiets in dit perspectief als oplossing ziet. De discrepantie met de in uw concept omgevingsvisie opgenomen keuzevrijheid in gebruik van modaliteiten, maakt deze visie echter moeilijk plaatsbaar. Zoals u weet, stuurt onze regio actief op het gebruik van modaliteiten die relatief de minste ruimte in nemen, zoals wandelen, fietsen en (tot op zekere hoogte) het openbaar vervoer. Dit doen we onder andere om de beperkte ruimte die we (binnenstedelijk) hebben doelmatig te benutten, de leefbaarheid en natuurschoon te behouden en de gezondheid van onze inwoners te bevorderen. Is het in uw visie voor 2050, wanneer de claim op de ruimte alleen maar groter zal worden, mogelijk om gezamenlijk vorm te geven aan onze gedeelde ambities om de aanleg van goede fietsinfrastructuur extra te bevorderen?	In de omgevingsvisie staat keuzevrijheid binnen de wettelijke, milieu en omgevingsgrenzen centraal. Dat resulteert in verschillende gebieden een verschillend regime heerst en dat in hoog stedelijk gebied de auto (te) veel ruimte vraagt. Wij zien de door u genoemde discrepantie dan ook niet. Wij zien voldoende aanknopingspunten in het Perspectief om onze gezamenlijke ambities te kunnen vormgeven.

Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	Gegevens van fietsgebruik in combinatie met (R-net) bus en trein? In de vergelijkende tabel (blz. 10) over fietsgebruik, zien wij dat de fiets in Haarlem (en omstreken?) een goed gebruikt vervoermiddel is. Het kan naar onze mening echter nog beter. Om het fietsgebruik nog adequater te kunnen bevorderen, krijgen wij graag de beschikking over relevante data, zoals fietsgebruik als onderdeel van een reisketen. Voor recente gegevens over fiets-trein gebruik, nemen wij zelf contact op met NS. Kunt u ons helpen aan het gebruik van de combinatie (R-net) bus en fiets?	Wij zijn van mening dat deze vraag niet valt binnen de scope van het Perspectief Fiets.
Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	2. Extra subsidie mogelijk voor fietsprojecten zoals in de Vervoerregio Amsterdam? Binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam is voor fietsprojecten meer dan 50% subsidie mogelijk (pag. 21). Buiten de Vervoerregio (bijv. in Zuid-Kennemerland) is de subsidie doorgaans beperkt tot 50% volgens de BDU-regeling. Wij zijn benieuwd, of de provincie voor de fietsknelpunten extra subsidie beschikbaar gaat stellen?	Wij zijn van mening dat deze vraag niet valt binnen de scope van het Perspectief Fiets.
Bereikbaarheidsregio Zuid Kennemerland namens gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal	3. Kunt u in de looptijd van de subsidieregeling meer rekening houden met doorlooptijden? Wij pleiten ervoor om in de aangekondigde subsidieregeling voor de fietsknelpunten (pag. 30) rekening te houden met de (soms) wat langere doorlooptijd van projecten in stedelijke gebieden. De gemeenten hebben daar vaak te maken met inpassingsvraagstukken en de bijbehorende processen van inspraak en besluitvorming. Voor de BDU geldt een jaarlijkse cyclus die vaak te kort is als een project bij het openstellen van de regeling nog opgestart moet worden. Een periode van bijvoorbeeld twee jaar geeft de gemeenten meer ruimte voor de noodzakelijke planprocedures.	Wij zijn van mening dat deze vraag niet valt binnen de scope van het Perspectief Fiets.

Gemeente Alkmaar	In het document wordt de rol van de provincie met betrekking tot het fietsbeleid beschreven (blz. 28). Er wordt gesproken over een voornamelijk faciliterende en coördinerende rol van de provincie. Wij vragen ons af <i>hoe</i> de provincie uitvoering gaat geven aan deze faciliterende rol. Wat betekent dit concreet?	De faciliterende en coördinerende rol houdt vooral in het agenderen van projecten, het inzetten van personeel, kennis en voorzieningen om de realisatie van deze projecten van de grond te trekken. In samenwerking met de regio's zullen wij deze rol nader invulling gaan geven
Gemeente Alkmaar	Met betrekking tot het oplossen van de knelpunten en financiering daarvan willen wij benadrukken dat het oplossen van sommige knelpunten een (zeer) grote financiële investering vraagt. Het subsidiebudget van 23 miljoen euro (onderverdeeld per regio) dat nu beschikbaar wordt gesteld zal onvoldoende zijn om bepaalde knelpunten aan te pakken. Daarnaast spelen er uiteraard ook andere belangen mee waardoor andere knelpunten (die niet op jullie lijst staan) mogelijk meer prioriteit krijgen. Wij vinden het een mooie ambitie om de door de provincie genoemde fietsknelpunten op te lossen, maar vragen ons af of het binnen het genoemde tijdsbestek realistisch is.	Wij nemen kennis van uw reactie. Wij beseffen ons dat het oplossen van de knelpunten meer investering vraagt dan het nu beschikbaar gestelde budget. In de programmaontwikkeling voor de komende jaren zullen wij ruimte zoeken voor het oplossen van de resterende knelpunten.
Gemeente Alkmaar	Op pagina 17 wordt gesproken over de regionale samenwerking binnen de regio Alkmaar. Wij delen de mening dat het realiseren van een goed regionaal netwerk in onze regio een uitdaging is, maar zien graag dat de opmerking over de samenwerking positiever geformuleerd wordt. Wij streven juist naar een intensievere samenwerking.	Deze passage is gewijzigd.
Gemeente Alkmaar	Ten aanzien van opgave 4: Versterken combinatie fiets-ov: Wij zijn van mening dat de aanpak van fietsparkeerproblemen bij stations een gezamenlijke opgave is van alle betrokken partijen (ook financieel gezien), zoals vermeld in het bestuursakkoord 'Fietsparkeren bij stations', en niet alleen van de gemeenten. Hoe gaat de provincie haar beoogde rol als coördinator vormgeven in deze?	Wij delen deze opgave en nemen nu al een coördinerende rol in met betrekking tot dit onderwerp. Wij ondersteunen de gemeenten graag met kennis en ervaring en wij nemen onze verantwoordelijkheid ook voor het

		voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen bij het HOV wat in onze opdracht rijdt en/of van de provinciale infrastructuur gebruik maakt. Dit alles doen wij in samenwerking en afstemming met gemeenten. In het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor Groei" is vastgelegd dat de verantwoordelijkheid voor het spoor ligt bij het Rijk, NS en ProRail en dat Provincie Noord-Holland geen financiële middelen beschikbaar stelt voor het spoor en haar infrastructuur. Fietsparkeervoorzieningen zijn ons inziens onderdeel van de spoorse voorzieningen. Bovendien valt de openbare ruimte rondom stations onder de primaire verantwoordelijkheid van gemeenten.
Gemeente Alkmaar	Tot slot; wij zijn blij met deze aandacht voor het fietsbeleid en hopen dat 'Perspectief Fiets' bij gaat dragen aan de verdere ontwikkeling van het lokale en regionale fietsnetwerk. Een goede zaak!	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
Gemeente Heerhugowaard	De nota bevat een goede analyse en we zijn benieuwd naar de uitwerking om daadwerkelijk aan de slag te gaan met de verschillende opgaven. Heerhugowaard werkt daar graag aan mee.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

Gemeente Heerhugowaard	We juichen het toe dat de provincie niet alleen de fietsknelpunten op het provinciaal wegennet wil oplossen, maar ook op dat van de gemeente. Het bedrag van 23 miljoen euro daarvoor is een goed begin, maar voor de opgave voor alle gemeenten samen nog te bescheiden. Er is sprake van dat het subsidieloket vanaf de zomer 2018 open zou zijn. Wij hebben echter nog niet gevonden waar dit loket is en wat de precieze voorwaarden zijn. Wie komt in aanmerking voor wat?	De subsidieregeling is inmiddels opengesteld. De gemeente wordt hierover apart geïnformeerd.
Gemeente Heerhugowaard	We zijn blij met het concept van doorfietsroutes. Samen met de andere regiogemeenten is ook Heerhugowaard hiermee aan de slag gegaan. Heerhugowaard ligt aan de begin van een doorfietsverbinding naar Alkmaar en uiteindelijk de IJmond. Het succes van een doorfietsroutestaaf valt met de aansluiting op het lokale netwerk. Daar raken de opgaven 2 en 3 elkaar. Het verbeteren van de 'vingers', die een doorfietsroute verbinden naar lokale routes zou een onderdeel van deze opgaven moeten zijn. Op figuur 9 zien we de strategische verbinding met hoge prioriteit (= doorfietsroute) van/ naar Alkmaar uitmonden in verbindingen naar Langedijk en Hoorn. Een 'vinger' naar de bedrijventerreinen van "de Vaandel" en "de Zandhorst" ontbreekt. Is dit een omissie op dit kaartje? We werken aan een voorstel hiervoor. Het is ons nog niet duidelijk hoe doorfietsroutes en de aantakkingen erop gefinancierd zullen worden. We zien dat er bedragen zijn opgenomen in de kaderbrief 2019. We zijn benieuwd op welke wijze de provincie haar rol zal nemen en op welke wijze hiernaast de toezeggingen van rijksbijdragen beschikbaar komen.	Het kaartbeeld is aangepast, maar het blijft een conceptuele kaart: de lijnen lopen in een rechte lijn tussen de verschillende kernen. Heerhugowaard is daarin opgenomen als één punt. Uit concept Perspectief Fiets "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." Onderdeel van de uitwerking van de Doorfietsroutes is dat per lijn op de kaart in een verkenning een voorkeurstracé worden vastgelegd. Deze verkenning is de plek om bijzondere bestemmingen binnen een gemeente onderdeel te laten vormen van het ontwerp. De nadere financiering zal in het vervolgtraject een plek krijgen.

Gemeente Heerhugowaard	Fiets en openbaar vervoer vormen een gouden combinatie. Het lokale fietsnetwerk is nog meer dan het doorfietsnetwerk belangrijk voor het reizigerspotentieel van treinstations en HOV-haltes. Ons inziens rijkt de invloed verder dan 5 of 10 minuten fietsen.	Wij zijn het eens dat de invloed verder reikt dan 5, respectievelijk 10 minuten fietsen. Echter ten behoeve van verbeteringen in het fietsnetwerk rondom treinstations focussen wij ons op verbeteringen die liggen binnen deze fietsafstanden (gemeten in tijd), omdat de verbeteringen wel te relateren moeten blijven aan het OV-knooppunt.
Gemeente Heerhugowaard	Het is uitstekend om gedragscampagnes op het gebied van verkeersveiligheid te stimuleren. Daarnaast zouden we campagnes willen zien om voor dagelijkse verplaatsingen vaker de fiets te gebruiken. We begrijpen niet waarom een modal shift daarbij geen doel mag zijn, zolang het niet de individuele keuzevrijheid beperkt. Daartoe zou meer gebruik genaakt kunnen worden van de resultaten van de Europese projecten SEGMENT (iedere doelgroep een andere aanpak) en SWITCH (gedragsverandering in een zogenaamde kritische levensfase):	Op dit moment kiest de provincie er voor niet actief te sturen op een modal shift: In de omgevingsvisie staat keuzevrijheid binnen de wettelijke, milieu en omgevingsgrenzen centraal. Verkenning van en deelname aan Europese projecten is zeker een optie.
Gemeente Heerhugowaard	Het stimuleren van fietstourisme is een goede zaak, gezien het feit dat Noord-Holland nu nog matig scoort in de kwaliteitsmonitor fietsregio's (Landelijk Fietsplatform, mei 2017). Daarin wordt de versnippering van verantwoordelijkheden en de budgetten als één van de oorzaken genoemd.	Wij nemen kennis van uw reactie.
Gemeente Heerhugowaard	De gemeente Heerhugowaard wil graag betrokken worden bij de uitwerking in een 'programma fiets', waarbij het uiteindelijk zal moeten gaan om de uitvoering van concrete fietsprojecten.	Vanzelfsprekend zullen wij de verdere voortgang in samenwerking met onze regionale partners vormgeven.

Gemeente Oostzaan	Het college heeft geen bedenkingen tegen het conceptplan. De ambities en opgaven die genoemd zijn in het Perspectief Fiets sluiten goed aan bij de plannen van de Vervoerregio Amsterdam waardoor samenwerking nog beter tot zijn recht kan komen.	Wij nemen kennis uw reactie.
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	Allereerst een compliment op de volledigheid van de nota. U raakt de kern met de genoemde drie speerpunten 1. Ruimtelijke noodzaak in stedelijk gebied 2. Verbindende rol met de omliggende gebieden 3. sociaal-recreatieve rol en koppeling met openbaar vervoer. Uw missie om tot een compleet fietsnetwerk te komen, zowel in de steden als daarbuiten met goede aansluitingen op het openbaar vervoer, onderschrijven wij volledig. De acht geschetste opgaven zijn helder en sluiten aan bij onze gemeentelijke visie.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie..
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	Wij hebben slechts een paar vragen/ opmerkingen: · De regio Gooi en Vechtstreek komt in de gehele nota in de tekst niet voor. Welke visie heeft de provincie op de regio waar wij deel van uitmaken?	Een beschrijving van de bijzonderheden van deze regio met betrekking tot de fiets is toegevoegd. Dat was een ommissie in het concept document
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	· U neemt de regionale regie bij het realiseren van een netwerk van doorfietsroutes in de regio. Graag vernemen wij welke concrete initiatieven u voor ogen heeft, wanneer wij deze mogen verwachten en hoe u de regio Gooi en Vechtstreek daar bij betreft.	Uit concept Perspectief Fiets "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." Onderdeel van de uitwerking van de doorfietsroutes is dat per

		lijn op de kaart in een verkenning een voorkeurstracé worden vastgelegd. Voor het doen van de verkenningen zullen wij initiatief nemen en de regionale partners betrekken.
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	U geeft aan dat de fiets een verbindende rol heeft in de stedelijke periferie en binnen een afstand van 15 km een volwaardig alternatief biedt voor auto en openbaar vervoer. Wij hechten er waarde aan te constateren dat dit niet voor iedereen geldt. Graag zien wij hier een nuancering dat dit geldt voor 'een grote groep'.	Begrijpelijke reactie. Het gaat hier natuurlijk om een uitspraak aangaande de visie ten aanzien van de rol van de fiets. Om de discussie ten aanzien van toegankelijkheid van het fietssysteem te vermijden zullen wij 'volwaardig' wijzigen in 'serieus'.
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	Wij juichen toe dat u de bewegwijzering van fietsroutes afstemt met buurprovincies. Hiermee wordt een sluitend netwerk van interprovinciale fietsroutes gerealiseerd. Onnodig te zeggen dat fietsroutes in onze provincie gekoppeld dienen te worden aan fietsroutes van aanliggende provincies. Dat gezegd hebbende constateren wij dat figuur 9 'Concept doorfietsroutenetwerk Provincie Noord-Holland' daar slechts zeer beperkt blijk van geeft. Wij missen aansluitingen op de fietsroutes van bijvoorbeeld de provincie Utrecht. Graag zien wij een uitbreiding van figuur 9 in uw rapport opgenomen.	Wij hebben de routes besproken met onze buurprovincies en gaan over de uitwerking ter zijner tijd vanzelfsprekend ook weer met hen om tafel
Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	Verkeersveiligheid voor ouderen en kinderen, al dan niet op een elektrische fiets, vereist speciale aandacht. Wij sluiten ons graag aan bij uw voorstel om tot gedragscampagnes te komen. Mogen wij ervanuit gaan dat u de bestaande subsidieregeling voor gedragsbeïnvloeding daarop zal aanpassen? Er wordt namelijk dusdanig veel gebruik gemaakt van de huidige regeling dat bij voortduring projecten niet kunnen worden gerealiseerd. En dan is de huidige regeling nog beperkt tot gedrag gericht op kinderen. Indien de doelgroep wordt uitgebreid met ouderen, bent u dan bereid om ook de regeling te verruimen?	Precieze invulling van de passage over gedragsbeïnvloeding is er nog niet, maar het ligt voor de hand de huidige regeling daarbij te betrekken

Gemeenten Hilversum, Huizen, Gooise Meren en Wijde Meren en de regio Gooi en Vechtstreek.	Tot slot vragen wij ons af, indien er een modal split verschuiving optreedt ten gunste van de fiets, of de weg- en railinfrastructuur om zal kunnen gaan met piekbelastingen die zullen gaan optreden vanwege weersomstandigheden. Wij denken dat zware regenbuien door bijvoorbeeld klimaatverandering er toe zal leiden dat men op dat moment massaal de fiets zal laten staan. Graag vernemen wij uw visie daarop	Uit onderzoek blijkt juist dat van de fietsers het overgrote deel bij slecht weer er voor kiest om te blijven fietsen. Wat de toekomstige klimaatverandering zal doen met de modal split is moeilijk te voorspellen.
Gemeenten Amstelveen en Aalsmeer	Het stuk ziet er goed uit (ook inhoudelijk, niet alleen visueel) en m.i. komt het ook goed overeen met de beleidsvoornemens van de VRA en MRA. Op pagina 35 staat een kaartbeeld weergegeven van het doorfietsnetwerk. Tegelijkertijd is vrij recent bij de MRA een ambitie om te komen tot een MRA fietsnetwerk bestuurlijk belegd door o.a. de inliggende VRA gemeenten en ook door de provincie Noord-Holland. Op het kaartbeeld doorfietsroute ontbreekt m.i. de MRA fietsroute Aalsmeer-Amstelveen. Daarnaast loopt de route oost-west door A'veen ten noorden van de A9 en niet ten zuiden ervan. Ik verneem graag, of het kaartbeeld op basis van bovenstaand gaat worden aangepast.	Het kaartbeeld is aangepast, maar het blijft een conceptuele kaart: de lijnen lopen in een rechte lijn tussen de verschillende kernen. Binnen de MRA is van veel van deze lijnen binnen de aanpak van Metropolitane fietsroutes al keuze gemaakt voor een voorkeurstracé, maar voor veel andere routes geldt dat nog niet. De lijn Amstelveen-Aalsmeer is toegevoegd, die ontbrak inderdaad aan de kaart in het concept
Gemeente Almere	het is verheugend te constateren dat de provincie Noord-Holland het belang van actief fietsbeleid onderkent, en daarbij een ambitieuze rol wil vervullen. We zien dat o.a. terug in de omarming van opgave 3 (blz 6): samen met de regio een regionaal netwerk van doorfietsroutes realiseren. Uiteraard onderstrepen wij dit van harte.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

	· Opgave 1: veilige fietsinfrastructuur (blz 5) vermeldt de volgende toelichting: De infrastructuur moet vergevingsgezind zijn en ontworpen worden voor de veiligheid van zowel kinderen als ouderen. Dit betekent onder andere meer aandacht voor de berm, veiligheid in het donker en oversteekplaatsen. Belangrijker nog dan genoemde elementen is dat de regionaal verbindende fietspaden van voldoende breedte zijn om het te verwachten toenemend gebruik te faciliteren. Daarbij gaat het ook om het faciliteren van de verdere groei van ebikes en speedpedelecs, in samenhang met de gewone fietsers op de fietspaden. Voldoende breedte is essentieel voor veilig fietsen, daar waar de snelheden wat hoger kunnen en zullen zijn op de regionale doorfietsroutes. Voldoende breedte wordt onderkend in tabellen 2 en 3 (blz 30 en 33), en is vermoedelijk financieel de zwaarste doortellende component voor veilige fietsinfra. Overigens zal een breedte van 5m (tabel 2) voor regionale vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom vrijwel nergens nodig zijn.	
Gemeente Almere	Opgave 1: veilige fietsinfrastructuur (blz 5) vermeldt de volgende toelichting: De infrastructuur moet vergevingsgezind zijn en ontworpen worden voor de veiligheid van zowel kinderen als ouderen. Dit betekent onder andere meer aandacht voor de berm, veiligheid in het donker en oversteekplaatsen. Belangrijker nog dan genoemde elementen is dat de regionaal verbindende fietspaden van voldoende breedte zijn om het te verwachten toenemend gebruik te faciliteren. Daarbij gaat het ook om het faciliteren van de verdere groei van ebikes en speedpedelecs, in samenhang met de gewone fietsers op de fietspaden. Voldoende breedte is essentieel voor veilig fietsen, daar waar de snelheden wat hoger kunnen en zullen zijn op de regionale doorfietsroutes. Voldoende breedte wordt onderkend in tabellen 2 en 3 (blz 30 en 33), en is vermoedelijk financieel de zwaarste doortellende component voor veilige fietsinfra. Overigens zal een breedte van 5m (tabel 2) voor regionale vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom vrijwel nergens nodig zijn.	Het kaartbeeld is aangepast, maar het blijft een conceptuele kaart: de lijnen lopen in een rechte lijn tussen de verschillende kernen. Binnen de MRA is van veel van deze lijnen binnen de aanpak van Metropolitane fietsroutes al keuze gemaakt voor een voorkeursstracé, maar voor veel andere routes geldt dat nog niet. In het verdere proces zal per route, maar ook op het systeem als geheel ingezet worden op monitoring en het in beeld brengen van de knelpunten op dit netwerk. Binnen de MRA zullen wij vanzelfsprekend het netwerk van Metropolitane fietsroutes aanhouden.

Gemeente Almere	Opgave 2: oplossen knelpunten in het fietsnetwerk: Het kaartbeeld wordt gemist wat de knelpunten zijn. Kan dit toegevoegd worden. Is daarbij ook gekeken naar niet-provinciale fietsinfrastructuur? Komen die knelpunten overeen met de knelpunten die in de analyse van het MRA-fietsnetwerk geconstateerd zijn? Graag verwijzen we naar die rapportage, met verzoek die over te nemen, immers provincie Noord-Holland heeft de intentieverklaring MRA-fietsnetwerk mede ondertekend (zie ook blz 21). Het strategisch provinciaal fietsnetwerk (Figuur 9) is nog erg conceptueel van karakter, maar verheugend is te zien dat deze in elk geval bevat de relaties Almere-Amsterdam Centrum, Almere-Amsterdam Zuidoost en Almere-Gooi. Provincie ziet als eigen rol om met name bovenregionale fietsprojecten te faciliteren in samenwerking met gemeenten en vervoerregio. Graag geven we suggestie die rol meer in te vullen: denk daarbij vooral aan de kleinere gemeenten die niet onder de vlag van de Vervoerregio vallen, o.a. Weesp, Gooise Meren. Juist deze gemeenten hebben moeite met regierol en budget voor vernieuwing/upgrading/ verbreding van doorfietsroutes op hun grondgebied.	De regierol naar kleinere gemeenten vergt per regio weer andere uitdagingen en in het Perspectief spreken wij helder de wens uit deze rol stevig op ons te nemen.
Commissie M&F, CDA	Het Gooi ontbreekt in het concept Perspectief Fiets bij 'regionale verschillen'	Een beschrijving van de bijzonderheden van deze regio met betrekking tot de fiets is toegevoegd.
Commissie M&F, PvdD	Het valt de PvdD-fractie op dat er in het concept Perspectief Fiets wel gesproken wordt over de koppeling tussen fiets en OV, maar niet over de koppeling tussen fiets en auto	De opgave over Ketenverplaatsingen met de fiets is aangevuld met een alinea over de combinatie auto-fiets.
Fietsersbond, Kerngroep Noord-Holland	De Kerngroep is zeer tevreden met deze aanzet voor een provinciaal fietsbeleid en ziet een evenwichtige, goed opgestelde nota. Voldoende reden om er serieus naar te kijken en een uitgebreide reactie te geven. In deze reactie zijn ook elementen meegenomen uit 'Kies voor de Fiets' – de inbreng van de Fietsersbond voor de Provinciale Statenverkiezingen van 2019. Hieronder is de Kerngroep-reactie samengevat. Details van de reactie zijn verzameld in de bijlage. In de samenvatting en de details wordt de indeling van de nota gevolgd. Maar vooraf een algemene opmerking.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	CROW De nota lijkt soms met Provinciale standaards en richtlijnen te komen, zonder verwijzing naar landelijke richtlijnen. Voorbeeld: voor doorfietsroutes schrijft de nota over een ‘ontwerpsnelheid’ van 25 km/h (nodig voor o.a. bepalen van bochtstralen). Dat is onjuist, want de actuele landelijke richtlijn (bijvoorbeeld ‘Ontwerpwijzer Fietsverkeer’) is scherper: voor hoofdfietsroutes 30 km/h. Lokale richtlijnen vindt de Fietzersbond zeer ongewenst. Het advies is om actuele landelijke CROW-richtlijnen te volgen – met name ontwerpwijzer Fietsverkeer. Wel is de fietzersbond bereid mee te denken om sommige van die richtlijnen aan te scherpen. Sowieso zou de provincie hierin het goede voorbeeld moeten geven aan de andere wegbeheerders in de provincie.	Doel van het opnemen van deze standaarden is het uitspreken van ambitie ten aanzien van de kwaliteit. Wij hebben de eisen gestroomlijnd naar de aanbevelingen van het CROW.
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	NETWERK. De Fietzersbond vindt dat de provincie het voortouw neemt bij het vaststellen van een Provinciaal Fietsnetwerk. Dat is een netwerk van fietsroutes – niet slechts de fietspaden. Dat is een verbindend, samenhangend en fijnmazig hoofdfietsnetwerk door heel Noord-Holland, onderdeel daarvan zijn doorfietsroutes, maar ook vrije en solitaire fietspaden, routes door verblijfsgebieden – 30 km zones en langs 60 km/h wegen. Dat is een veilig, comfortabel netwerk dat belangrijke bestemmingen via directe routes verbindt, met zo min mogelijk belemmering of oponthoud. En dat netwerk stopt dus niet bij gemeentegrenzen maar ook niet bij de provinciegrenzen, daarom is ook een goede actieve afstemming met aangrenzende provincies een noodzaak. Analooq aan het vorige: zo’n netwerk wordt gemaakt ongeacht wie eigenaar of beheerder is van een verbinding. Om zo’n samenhangend netwerk te gaan vaststellen dient het door de Fietzersbond voorgestelde netwerk in 2016 het startpunt te zijn. Dat is namelijk tot stand gekomen met een visie die veel overlappingen kent met de visie in dit Perspectief.	Wij hebben onder de visie een netwerkvisie met toelichtende figuur opgenomen en bij opgave 2 het fietsnetwerk zoals door de fietzersbond is geïnventariseerd opgenomen.

Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	KNELPUNTEN De Fietzersbond heeft in 2016 in opdracht van de provincie het provinciale netwerk geactualiseerd en 380 knelpunten geïnventariseerd. In de notatekst lijkt het soms alsof het alleen om knelpunten op de fietspaden gaat. Dat is onjuist, het gaat om knelpunten op het hele fietsnetwerk in de provincie.	Het netwerk is toegevoegd
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	AANPAK De aanpak van de knelpunten op het Fietsnetwerk is vooralsnog zeer beperkt. Om echt wat te bereiken is het onontbeerlijk dat de Provincie gemeentes daarbij financieel voldoende steunt. Tevens vindt de Fietzersbond het belangrijk dat die knelpuntenlijst jaarlijks wordt geactualiseerd en dat de prioritering van de aan te pakken punten in goed overleg gaat met betrokkenen (gemeentes, Fietzersbond, Provincie) en dat daarbij met heldere, acceptabele criteria wordt gewerkt.	Wij nemen kennis van uw reactie. Wij zullen de knelpuntenlijst periodiek actualiseren en samen met de partners prioriteiten stellen.
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	GEMIST Bij de bespreking van de regio's valt op dat het verhaal van de Gooi en Vechtstreek volledig ontbreekt. Voorts zou van regio Alkmaar Castricum om verschillende redenen vermeld kunnen worden, wegens regiofunctie (OV, middelbare scholen) en de rol als Buitenpoort (lees bijvoorbeeld de provinciale kustnota: 'Toekomst Perspectief Kust 2040').	Een beschrijving van de bijzonderheden van de Gooi- en Vechtstreek met betrekking tot de fiets is toegevoegd en in de passage over regio Alkmaar is de positie van Castricum toegevoegd.
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	AMBITIE Aan dit hoofdstuk is weinig toe te voegen. Wel graag aandacht voor het in dit hoofdstuk aangehaalde streven van 'Tour de Force': 20% meer gefietste kilometers in 2027.' Dat vraagt om een gerichte aanpak en investeringen!	Wij nemen kennis van uw reactie.

Fietsersbond, Kerngroep Noord-Holland	ROL PROVINCIE Graag extra aandacht voor enige voorstellen die de Fietsersbond mee wil geven aan de politiek voor PS-2019. (1) Veranker in de omgevingsvisie de rol van actieve mobiliteit en vooral de rol van de fiets. Stel een investeringsprogramma 2020-2030 vast voor de totale hoofdfietsinfrastructuur in de provincie, dus ongeacht wie de wegbeheerder is. (2) De fietsopgaven voor gemeenten zijn groot en kostbaar. (3) Stel daarom veel meer middelen beschikbaar en verbeter de subsidieregelingen. (4) Investeer in het innovatiebeleid voor verbetering van de mobiliteitsmodellering voor de vervoerswijze fiets	Wij nemen kennis van uw reactie.
Fietsersbond, Kerngroep Noord-Holland	OPGAVE 1 Het streven zou moeten zijn om tot een fietsinfrastructuur komen, geschikt voor fietsers van 8 – 88 jaar. Goed dat er in de nota extra aandacht is voor de oudere fietser. Bij ontwerpen, bouwen en onderhouden van de infrastructuur propageert de Fietsersbond het ‘denken vanuit de fiets’ – voorkom dat de fietsinfrastructuur de sluitpost is. Voorkom bij barrières dat onnodig moet worden omgefietst en zorg voor een aanvaardbare maaswijdte van het Fietsnetwerk (ook daarvoor bestaan landelijke richtlijnen). VOORSTELLEN De Fietsersbond komt voorts met twee voorstellen: (1) Terugbrengen van de maximumsnelheid op de meeste 80 km. wegen naar 60 km/h. (2) Het fiets- en landbouwverkeer dient zo veel mogelijk fysiek te worden gescheiden.	Wij nemen kennis van uw reactie.
Fietsersbond, Kerngroep Noord-Holland	OPGAVE 2 De fietsersbond hoopt op een substantiële investering van de provincie en steun aan de gemeentes voor het oplossen van de knelpunten op het hoofdfietsnetwerk. Fietsersbond denkt graag mee over de juiste prioriteitsstelling. Voorts gaat de bond ervan uit dat de knelpuntenlijst en het netwerk jaarlijks worden geactualiseerd.	Wij zullen de knelpuntenlijst jaarlijks actualiseren en samen met de partners prioriteiten stellen.

Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	OPGAVE 3 In de nota worden de termen doorfietsroute en snelfietsroute door elkaar gebruikt. De voorkeur voor 'doorfietsroute' is prima. De ontwerpsnelheid van deze routes is 30 km/h (niet 25!). Een belangrijk aandachtspunt voor provinciale samenhang zijn de barrières – bijvoorbeeld het Noordzeekanaal. De provincie moet een voortrekkersrol spelen bij het realiseren van een samenhangend regionaal en interregionaal netwerk van doorfietsroutes.	De terminologie is aangepast en consequent gemaakt. Ontwerpsnelheid wordt aangepast en er is een passage over kruising Noordzeekanaal toegevoegd (in de beschrijving van regionale verschillen)
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	OPGAVE 4 De Fietzersbond juicht extra aandacht voor de fiets-OV-verbinding van harte toe. Echter, een fietsnetwerk van 10 minuten rondom treinstations is veel te krap, dat dient tenminste 20 min te zijn (bij 18 km/h). En voor HOV-haltes: 10 min i.p.v. 5 min. Tevens dient het hoofdfietsnetwerk goed aan te sluiten op zeker de drukke ov-haltes – die voorzien zijn van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.	Wij zijn het eens dat de invloed verder reikt dan 5, respectievelijk 10 minuten fietsen. Echter ten behoeve van verbeteringen in het fietsnetwerk rondom treinstations focussen wij ons op verbeteringen die liggen binnen deze fietsafstanden (gemeten in tijd), omdat de verbeteringen wel te relateren moeten blijven aan het OV-knooppunt.
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	OPGAVE 7 Recreatie is een even belangrijk motief voor fietsen als alle andere. Aandachtspunt daarbij is een goede bereikbaarheid van strand en kuststreek. Dat vraagt om fietsroutes van goede kwaliteit – waarbij de provincie ook wegbeheerder PWN kritisch zou kunnen volgen. Daarnaast dient de fietsbereikbaarheid van dichtbij huis gelegen recreatiegebieden meer aandacht.	Wij kunnen ons vinden in deze opmerkingen, wij zijn van mening dat het niet binnen de scope van Perspectief Fiets valt.
Fietzersbond, Kerngroep Noord-Holland	Diverse opmerkingen in een Excel	De opmerkingen in de excel zijn als leidraad gebruikt bij een uitgebreid gesprek met de Fietzersbond Kerngroep.



Actieprogramma Fiets 2019-2021

Perspectief in Actie

1. Inleiding

In 2018 is een nieuw beleidskader opgesteld aangaande de fiets: het Perspectief Fiets. De uitwerking van dit beleidskader volgt verder in de Agenda Mobiliteit en een nog uit te werken programma.

Er wordt echter ook nu al gewerkt aan veel fietsprojecten. In dit actieprogramma een overzicht van de projecten die vanuit de fietsreserve en de aangevraagde middelen vanuit de Kaderbrief 2019 in uitvoering genomen zullen worden.

Naast specifieke fietsprojecten is de fiets bij veel integrale mobiliteitsprojecten binnen het PMI een belangrijk onderdeel. In de tweede tabel een opsomming van de PMI projecten waar de fiets deel is van de scope.

2. Projecten Fiets

Thema	Project	Budget	Omschrijving	Planning
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL308 kruispunt N208-Leidschevaart Haarlem/Heemstede	€ 3.000.000	fietsonderdoorgang	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL4 ontbrekende schakel N242 tussen Zuid Scharwoude en Heerhugowaard	€ 4.000.000	fietspad en fietsbrug over kanaal	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL2 kruispunt N242 Smuigelweg Heerhugowaard	€ 3.000.000	Fietsbrug	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKop52 Kruispunten N501 Texel	€ 1.000.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL251 N206 Vogelenzangseweg Aerdenhout	€ 700.000	verbreden fietspaden	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL26 Kruispunt N512 Weg naar de Bleek Egmond	€ 600.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL8 Kruispunt N244 nabij pont Akersloot	€ 500.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	GeV11 N524 tussen Hilversum en Bussum	€ 500.000	verbreden fietspaden	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	Nkop2 Kruispunt N239 Wesfriesedijk Nieuwe Niedorp	€ 500.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	GeV18 Kruispunt N527 Crailoseweg- Oud Blaricumerweg-Oude Naarderweg Hilversum	€ 200.000	oversteek verbeteren	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	Wfr14 Kruispunt N240 Opperdoesenpad-Markenwaardweg-Oosteinde Medemblik	€ 200.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL111 Kruispunt N513/N203 Zeeweg/Provinciale weg Castricum	€ 50.000	verbeteren verkeerslichtenregeling	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL282 N206 Vogelenzangseweg Vogelenzang	€ 750.000	asfalteren fietspad	2020

Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL202 N197 Beverwijk	€ 600.000	fietspad aanleggen	2020
Fietsknelpunten Gemeenten	subsidieregeling	€ 7.000.000		2018/2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Schiphol - Haarlem	€ 1.500.000	Rekening houdend met 70% cofinanciering door de Vervoerregio	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Aalsmeer-Hoofddorp	€ 600.000	Rekening houdend met 70% cofinanciering door de Vervoerregio	2020
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	F200 Amsterdam-Haarlem	€ 1.000.000	Voor oplossing knelpunt Sugar City	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Kennemerland-ontbrekende schakel langs N208	€ 2.500.000	40 % cofinanciering aangevraagd bij Rijk	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Fietstunnel Velsertaverse	€ 4.000.000		2020
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Beverwijk-Castricum	€ 1.500.000	Beschikbaar voor subsidie aan lokale wegbeheerders	2021
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Santpoort-Velsen Zuid-Velsen Noord-Beverwijk	€ 5.750.000	Beschikbaar voor subsidie aan lokale wegbeheerders	2021
	Beverwijk NS – Heemskerk NS – Uitgeest NS (oostelijke route)		Voor westelijke route 40 % cofinanciering aangevraagd bij Rijk	
	Beverwijk – Heemstkerk – Uitgeest (westelijke route)			
Doorfietsroutes NHN ivm cofinanciering Rijk	Castricum-Alkmaar	€ 1.000.000	Beschikbaar in geval van 40% cofinanciering doorfietsroute Kennemerland	2020

3. Projecten PMI met raakvlak fiets

Project	Fietsonderdeel
Trajectbenadering N201a Cruquiusbrug	Verkeersveiligheid fiets belangrijk onderdeel van de scope
Bereikbaarheid Waterland	Onderzoek naar een doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Aansluiting A9 Heiloo	Parallele fietsverbinding onderdeel van de scope
Zaanbrug	Verbetering van de fietspaden
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek	fietsverbinding onderdeel van de scope
Bereikbaarheid Den helder	fietsverbinding onderdeel van de scope
trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep	fietsverbinding onderdeel van de scope
HOV Haarlemmermeer-Bollenstreek	fietsverbinding onderdeel van de scope
Wijckerpoort	Fietstunnel onder velertraverse
Knooppunt N201-A4 Kruisweg-corridor	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verbinding A8/A9	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verdubbeling N205	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verkeersveiligheid fietsers kruising N205 Vijfhuizerweg	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Fietsverbinding N208 tussen Munterslaan en Wagenweg	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Trajectbenadering Franse Kampweg (N236) en N524	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N239a - N242-A7	fietsverbinding onderdeel van de scope
Aanleg rotonde kruispunt N239-N240 en parallelweg N240	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7	fietsverbinding onderdeel van de scope
Noordelijke ontsluiting Agriport op de N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectstudie N242, gedeelte N508-N241	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N243a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N246a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N247a (tussen N244 en A7)	fietsverbinding onderdeel van de scope
Reconstructie Bernhardbrug Monnickendam	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 KANS	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Verbreden Stolperbasculebrug	fietsverbinding onderdeel van de scope
Doorstroming in Den Helder	fietsverbinding onderdeel van de scope
Herinrichting N417 Hilversum	fietsverbinding onderdeel van de scope
Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg Texel	Verkeersveiligheid fietsoversteken

Trajectbenadering N502c	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N245a: deeltraject N504, gedeelte N245-N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N505a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N506a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verbreden fietspaden N510, gedeelte bebouwde kom Alkmaar-bebouwde kom Bergen	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Reconstructie kruispunt N515-Zuiderweg	fietsverbinding onderdeel van de scope
Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk	fietsverbinding onderdeel van de scope
Kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N526a Blaricum	fietsverbinding onderdeel van de scope

Discussienota ecologische bermen

Datum : 21 december 2018

Ingediend door : Partij voor de Dieren, ChristenUnie-SGP en SP

Bijlage : tekst aangehouden motie

Wegbermen beslaan naar schatting rond de 1-2% van het Nederlandse landoppervlak. Ze fungeren als leefgebied en verbindingszone voor planten en dieren, een functie die met de achteruitgang van biodiversiteit steeds belangrijker is geworden. Er zijn onderling grote verschillen, maar alle bermen hebben in ieder geval een zekere ecologische waarde. Zolang er iets groeit is, is er sprake van ecologische waarde. Tevens kan de impact van de wijze van beheer op die ecologische waarde moeilijk overschat worden.¹

Dat wil niet zeggen dat elke berm dezelfde ecologische waarde heeft of kan krijgen als volwaardige natuur. Het wil wel zeggen dat bermen zo beheerd moet worden dat de ecologische waarde zo goed mogelijk beschermd en bevorderd moet worden – uiteraard de andere functies van de berm, zoals verkeersveiligheid, in ogenschouw nemend.

Er zijn twee verschillende manieren van onderhoud mogelijk:(zie ook CROW Wegbermen punt 30):

1. Maaien: het afsnijden van het groen. Dit heeft een aantal kenmerken.

Voordelen:

- a. de biomassa is af te voeren en kan hergebruikt worden;
- b. verschaling van de berm, waarmee de stikstof wordt afgevoerd en vegetatie minder snel groeit;
- c. kleine dieren overleven (significant hogere aantallen).

Nadelen:

- d. duurder door verwerking van het maaisel (zolang biomassa nog niet rendabel is);
- e. in sommige gevallen dubbele afzetting van de weg.

2. Klepelen: het versnipperen van het groen. Dit heeft een aantal kenmerken.

Voordelen:

- a. Relatief goedkoop;
- b. Maaisel hoeft niet afgevoerd te worden.

Nadelen:

- c. dieren overleven het niet;
- d. voedingsstoffen keren terug, waardoor gras sneller groeit en er vaker onderhoud nodig is.

Het maaisel kan op twee manieren worden afgevoerd (zie ook CROW Ecologische bermen):

Direct afvoeren

Hier zijn een paar alternatieven beschikbaar. Bijvoorbeeld een maai-zuigcombinatie inzetten die in één handeling zowel maait als het maaisel afvoert. Maar het kan ook door een maaier, direct gevolgd door een opruimactie.

Later afvoeren

Ecologisch gezien is het gunstiger om maaisel enige dagen te laten liggen. Dit vereist wel dat de weg twee keer moet worden afgezet.

¹ https://eurecoadvies.nl/?page_id=117

Hoe is het nu

Onderstaande informatie is afkomstig uit antwoorden op technische vragen van CU-SGP.

Op dit moment wordt in Noord-Holland het volgende uitgevoerd:

Beheermaatregel	Hectare
1x per jaar maaien afvoeren	72
2x per jaar maaien afvoeren	910
1x per jaar klepelen	38
2x per jaar klepelen	298

De cijfers zijn niet exact, omdat er continue aanpassingen plaatsvinden. Grofweg kan worden uitgegaan van 75% ecologisch en 25% geklepeld onderhoud.

De kosten voor het beheer zijn opgenomen in de gebiedscontracten. Maar algemeen kan worden uitgegaan van de volgende kosten (normkosten):

Beheermaatregel	Prijs per m2
Klepelen	€ 0,04 - €0,06
Maaien-zuigen	€ 0,095
Ecologisch maaien	€ 0,12

Daarnaast zijn er extra kosten, waaronder verkeersmaatregelen. Bij maaien en afvoeren is er sprake van een dubbele werkgang en hierdoor extra kosten.

Wat wordt beoogd met de motie

De motie beoogt niet om aanpassingen aan te brengen in de 75% die nu al ecologisch beheerd wordt, noch om een andere keuze te maken tussen maaien-zuigen of ecologisch maaien.

Ook beoogt de motie niet om op plekken waar nu geen beheer plaatsvindt, te gaan maaien.

Wel wordt voorgesteld om bij de ca 25% van de bermen waar momenteel beheer door klepelen plaatsvindt, over te gaan op maaien-zuigen. De extra kosten die dit met zich meebrengt, kunnen meegenomen worden bij een update van het gebiedscontract. Eventuele kostenreductie is nog mogelijk doordat langzaam de berm verschraalt en minder beheer nodig is in de toekomst.

Die extra kosten zouden dan zijn:

Kosten 1x per jaar maaien	€ 36.100
Kosten 2x per jaar maaien	€ 566.200
minus Kosten 1x per jaar klepelen	€ -15.200
minus Kosten 2x per jaar klepelen	€ -238.400 (of € -357.600 bij €0.06)

Extra kosten	€ 348.700

Gevraagd aan de commissie

- Kan de commissie zich erin vinden alle bermen in beginsel als ecologisch waardevol te beschouwen?
- Zijn de commissieleden van mening dat provinciaal beleid en provinciale aanbestedingen aangepast kunnen worden om de ecologische waarde van de bermen beter tot ontwikkeling te brengen, en dat een overgang van klepelen naar een meer ecologisch beheer in dat kader past?
- Willen de commissieleden zich uitspreken voor het vervangen van beheer door klepelen door meer ecologisch beheer (bijv. maaien-zuigen)?

Bijlage motie Ecologische bermen

Motie Ecologische bermen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 12 november 2018, te Haarlem, ter behandeling van PMO 2019;

constaterende dat:

- in het PMO biodiversiteit wordt ondersteund door ecologisch waardevolle bermen, ecologisch te maaien;
- ongeveer twee derde van de bermen al ecologisch beheerd worden;
- er geen definitie is opgenomen in het PMO wanneer een berm ecologische waarde heeft;

overwegende dat:

- bij het afvoeren van het maaisel ook vervuiling als zwerfafval worden afgevoerd;
- alle bermen een ecologische waarde hebben;²

van mening dat:

- het een beperkte stijging van kosten is³;
- de meerprijs van ca €3 ton per jaar, meegenomen kan worden in de gebiedscontracten;

dragen het College van Gedeputeerde Staten op:

- in beginsel alle bermen als ecologisch waardevol te beschouwen en als zodanig te behandelen;
- in overeenstemming met natuurbeheerplan, maaisel direct op te ruimen (maai-zuigen) of enkele dagen te laten liggen voor het wordt afgevoerd (ecologische maaien);

en gaan over tot de orde van de dag.

² <http://edepot.wur.nl/247202> "In de regel worden wegbermen door Rijkswaterstaat twee maal per jaar gehooid (waarbij het gemaaide gras wordt afgevoerd), dat dient de verkeersveiligheid en waarborgt een grote diversiteit aan planten."

³ <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/09/Fact%20sheets%20kosten%20groenbeheer.pdf>

Beantwoording technische vragen kosten, excl. verkeersmaatregelen:

klepelen = €0,05/m² \ maaien-zuigen = € 0,095/m² \ ecologisch maaien = € 0,12/m²



**Partij voor
de Dieren**

Statenfractie Noord-Holland

M 55/12-11-2018
punt 13
ChristenUnie SGP

SP

AANGEHOUDEN

Motie Ecologische bermen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 12 november 2018, te Haarlem, ter behandeling van PMO 2019;

constaterende dat:

- in het PMO biodiversiteit wordt ondersteund door ecologisch waardevolle bermen, ecologisch te maaien;
- ongeveer twee derde van de bermen al ecologisch beheerd worden;
- er geen definitie is opgenomen in het PMO wanneer een berm ecologische waarde heeft;

overwegende dat:

- bij het afvoeren van het maaisel ook vervuiling als zwerfafval worden afgevoerd;
- alle bermen een ecologische waarde hebben;¹

van mening dat:

- het een beperkte stijging van kosten is²;
- de meerprijs van ca €3 ton per jaar, meegenomen kan worden in de gebiedscontracten;

dragen het College van Gedeputeerde Staten op:

- in beginsel alle bermen als ecologisch waardevol te beschouwen en als zodanig te behandelen;
- in overeenstemming met natuurbeheerplan, maaisel direct op te ruimen (maai-zuigen) of enkele dagen te laten liggen voor het wordt afgevoerd (ecologische maaien);

en gaan over tot de orde van de dag.

Fabian Zoon
Partij voor de Dieren

Michel Klein
ChristenUnie-SGP

Wim Hoogervorst
SP

¹ <http://edepot.wur.nl/247202> "In de regel worden wegbermen door Rijkswaterstaat twee maal per jaar gehooid (waarbij het gemaaide gras wordt afgevoerd), dat dient de verkeersveiligheid en waarborgt een grote diversiteit aan planten."

² <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/09/Fact%20sheets%20kosten%20groenbeheer.pdf>

Beantwoording technische vragen kosten, excl. verkeersmaatregelen:

klepelen = €0,05/m² \ maaien-zuigen = € 0,095/m² \ ecologisch maaien = € 0,12/m²



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. L.M. van Bakel

BU/BSP

Telefoonnummer +31 235143161

bakell@noord-holland.nl

INGEKOMEN 20 DEC. 2018

1 | 1

Verzenddatum

20 DEC. 2018

Betreft: rapport 'Bijen in de berm'

Kenmerk

1158237/1158242

Geachte leden,

Partij voor de Dieren heeft verzocht om toezending van rapport 'Bijen in de berm, Potentiebepaling voor ecologisch beheer van wegbermen van provinciale wegen in Noord-Holland', februari 2014.

Uw kenmerk

Omdat wij hechten aan verspreiding in de volle breedte wordt u dit rapport toegezonden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het college van het college dat met dit onderwerp is belast

1 bijlage(n)

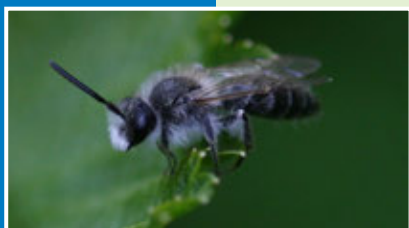
Het rapport 'Bijen in de berm, Potentiebepaling voor ecologisch beheer van wegbermen van provinciale wegen in Noord-Holland', februari 2014

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Bijen in de berm

Potentiebepaling voor ecologisch beheer van
wegbermen van provinciale wegen in Noord-
Holland



J.D. Buizer



Bureau Waardenburg bv
Adviseurs voor ecologie & milieu

Bijen in de berm

Potentiebepaling voor ecologisch beheer van wegbermen van
provinciale wegen in Noord-Holland

J.D. Buizer



Bureau Waardenburg bv
Adviseurs voor ecologie & milieu

Postbus 365 4100 AJ Culemborg
Telefoon 0345 51 27 10, Fax 0345 51 98 49
info@buwa.nl www.buwa.nl

opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

24 februari 2014
rapport nr. 13-251

Status uitgave: eindrapport
Rapport nr.: 13-251
Datum uitgave: 24 februari 2014
Titel: Bijen in de berm
Subtitel: Potentiebepaling voor ecologisch beheer van wegbermen van provinciale wegen in Noord-Holland
Samensteller: ing. J.D. Buizer
Foto's omslag: Witbaardzandbij, Sandy Rae; Margrieten, Paul Boddeke/Bureau Waardenburg bv; Knoopkruidberm, Gerlof Hoefsloot/Bureau Waardenburg bv; berm N246, Jan Dirk Buizer/Bureau Waardenburg bv
Aantal pagina's inclusief bijlagen: 110
Project nr.: 13-331
Projectleider: ir. ing. G. Hoefsloot
Naam en adres opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
Referentie opdrachtgever: opdrachtnummer 1000044780, kenmerk 225522/238580
Akkoord voor uitgave: Teamleider Bureau Waardenburg bv
ir. E.J.F. de Boer
Paraaf:



Bureau Waardenburg bv is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van werkzaamheden of andere gegevens verkregen van Bureau Waardenburg bv.
Opdrachtgever hierboven aangegeven vrijwaart Bureau Waardenburg bv voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

© Bureau Waardenburg bv / Provincie Noord-Holland

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van opdrachtgever en is zijn eigendom. Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever hierboven aangegeven en Bureau Waardenburg bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Bureau Waardenburg bv is door CERTIKED gecertificeerd overeenkomstig ISO 9001:2008.



Bureau Waardenburg bv
Adviseurs voor ecologie & milieu

Postbus 365 4100 AJ Culemborg
Telefoon 0345 51 27 10, Fax 0345 51 98 49
info@buwa.nl www.buwa.nl

Voorwoord

De statenfractie van de Partij voor de Dieren in Noord-Holland heeft in 2011 een initiatiefvoorstel ingediend waarin GS worden opgeroepen een aantal maatregelen te nemen om de honingbij en de wilde bijen te redden. Een van de maatregelen is het opzetten van een pilot voor bijenvriendelijk bermbeheer langs de provinciale wegen (Fractie PvdD in Noord Holland, 2011). Dit is de aanleiding geweest voor Provincie Noord-Holland om Bureau Waardenburg opdracht te geven te onderzoeken welke potenties er zijn voor een “insectenvriendelijker” beheer van de bermen van provinciale wegen.

Aan de totstandkoming van dit rapport werkten mee:

J.D. Buizer	rapportage
G. Hoefsloot	projectleiding

Genoemde personen zijn door opleiding, werkervaring en zelfstudie gekwalificeerd voor de door hun uitgevoerde werkzaamheden. Het project is uitgevoerd volgens het kwaliteitshandboek van Bureau Waardenburg. Het kwaliteitsmanagementsysteem van Bureau Waardenburg is ISO gecertificeerd.

Vanuit Provincie Noord-Holland werd de opdracht begeleid door mevrouw L. van Bakel en mevrouw H. Wiersma. Wij danken hen voor de prettige samenwerking.

Inhoud

Voorwoord	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding: motie PvdD	7
1.2 Doelstelling en afbakening	7
1.3 Methodiek	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Bijen en bloemen	11
2.1 Oorzaken van bijensterfte	11
2.2 Wat hebben bijen nodig?	11
2.3 Het voorkomen van wilde bijen in Noord-Holland	13
2.4 Rol van bermen voor bijen en andere insecten	14
2.5 Welke vegetaties zijn in bermen te realiseren?	16
3 Bermbeheer en bijen	21
3.1 Beheervormen en effect op ecologie	21
3.2 Huidig bermbeheer provincie Noord-Holland	23
3.3 Verbetermogelijkheden binnen huidig maairegime	25
3.4 Wijzigen van maairegime op basis van potentie	27
3.5 Werkwijze potentiebepaling bermen	29
3.6 Sturen op eindbeeld	34
4 Conclusies en aanbevelingen	39
4.1 Conclusies	39
4.2 Aanbevelingen	39
5 Literatuur	41
Bijlage 1. Indeling vegetatietypen	43
Bijlage 2. Potentiebepaling wegvakken	47
B2.1 Perceel 1 Noord-Holland Noord	49
B2.2 Perceel 2 Alkmaar e.o.	62
B2.3 Perceel 3 West-Friesland	71
B2.4 Perceel 4 Haarlem IJmond	79
B2.5 Perceel 5 Zaanstreek-Waterland	84
B2.6 Perceel 6 Noord-Holland Zuid	91
B2.7 Perceel 7 Gooi- en Vechtstreek	98
Bijlage 3 Beheerkaart huidig beheer	107

1 Inleiding

1.1 Aanleiding: motie PvdD

De afgelopen 10 jaar nemen de aantallen honingbijen en wilde bijen en hommels sterk af (Blacqui re, 2009). De statenfractie van de Partij voor de Dieren heeft daarom in 2011 een initiatiefvoorstel ingediend, waarin GS worden opgeroepen een aantal maatregelen te nemen om de achteruitgang van de honingbij en de wilde bijen te stoppen. Een van de maatregelen betreft een onderzoek naar mogelijkheden voor een bijenvriendelijk bermbeheer langs de provinciale wegen (Fractie PvdD in Noord Holland, 2011). De motie is in juli 2012 unaniem door Provinciale Staten aangenomen.

Om meer ecologische doelstellingen te kunnen bereiken met het bermbeheer heeft de provincie besloten te laten onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een ecologisch bermbeheer waar flora en fauna van kunnen profiteren. Voorliggende rapportage is het resultaat van dit onderzoek.

1.2 Doelstelling en afbakening

Het project had de volgende doelstellingen:

- Bepalen waar ecologisch bermbeheer langs de provinciale wegen mogelijk is.
- Vaststellen welke vorm van ecologisch beheer mogelijk is en welke vorm van beheer de meest ge igende is.
- Een bijdrage leveren aan een kostenbewust / een zo kosteneffectief mogelijk bermbeheer.

Concreet moeten daartoe de volgende vragen beantwoord worden:

- Welke bermen langs de provinciale wegen zijn geschikt voor ecologisch beheer?
- Met welke classificatie / vegetatietypen kunnen de diverse bermen het beste worden aangeduid?
- Wat is het huidige / actuele beeld van de bermvegetatie en wat zou het eindbeeld kunnen zijn.
- Welke vorm van ecologisch beheer kan worden gevoerd in de verschillende bermen (dit betreft een handreiking).

Verder is een theoretische onderbouwing gewenst over de relatie tussen ecologisch bermbeheer, de vegetatie en het effect op insecten.

1.3 Methodiek

De uitgevoerde werkzaamheden zijn op te delen in verschillende onderdelen. Hieronder wordt in het kort beschreven hoe deze zijn uitgevoerd.

Bestuderen onderzoekstrajecten

De ligging van de trajecten in het omringende landschap zijn voorafgaand aan het veldbezoek bekeken, op topografische kaarten en wegenkaarten en beheerkaarten van de provincie. Een indruk van de gemiddelde bermbreedte en aanwezige vegetaties is verkregen door globale bestudering van deze kaarten. Daarnaast is voor een eerste indruk van de wegen gebruik gemaakt van Streetview in Google Earth.

Bepaling vegetatietypen / classificering vegetatietypen

Gezien de aard van de onderzoeksvraag kan de te hanteren vegetatietypering relatief grof zijn. Belangrijk is dat bloemrijkdom, soortenrijkdom, beschikbaarheid voedingsstoffen en hydrologische aspecten hierin tot uiting komen. Rijkswaterstaat heeft een beknopte vegetatietypologie samengesteld waarin deze parameters tot uiting komen (Overzicht van de vegetatie langs Rijkswegen, 2005). Deze typologie is daarom ook voor dit onderzoek gehanteerd. De typologie berust op opvallende en eenvoudig te determineren soorten. Voordeel hiervan is dat de typologie ook voor anderen dan vegetatiespecialisten bruikbaar is. Nadeel is dat de soorten waar de indeling op berust in het seizoen waarin het veldwerk voor dit onderzoek is uitgevoerd vaak niet aanwezig of moeilijk terug te vinden zijn. Daarom zijn naast vegetatiegegevens ook bodemgegevens gebruikt voor het categoriseren van de bermen.

Terreinverkenning en bepaling potenties voor ecologisch beheer

Elk weg(vak) is aan beide zijden vanuit de auto beoordeeld, waarbij een indruk van de ligging en dimensies van de berm is verkregen. Steekproefsgewijs is langs de weg gestopt en in de berm bekeken welke vormen van ecologisch bermbeheer potentieel uitvoerbaar zijn. Daarbij is gelet op beschikbare ruimte, oriëntatie van taluds, kenmerkende plantensoorten en verkeerskundige aspecten (overzicht). Tevens is gekeken naar het achterland en de eventuele rol van de berm als verbindingzone voor fauna (insecten, maar ook kleine zoogdieren, vogels). Dit laatste heeft een globaal karakter. Detailinvulling kan t.z.t. in beheerplannen worden uitgewerkt. Tijdens de terreinverkenning is tevens een fotoreeks samengesteld die gebruikt kan worden bij visualisaties in de rapportage en voor referentiebeelden.

Potentiebepaling

Op basis van de ingewonnen informatie is de potentie van de bermen voor ecologisch beheer bepaald. Voor deze potentiebepaling is elke weg ingedeeld in een aantal wegvakken. De indeling is gebaseerd op duidelijke veranderingen in het karakter van de weg (breedte bermen, aanwezigheid van bomen) en verschillen in huidig beheer. De potentiebepaling en de daarvoor relevante parameters zijn opgenomen in een tabel per wegvak. Al deze tabellen zijn opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

1.4 Leeswijzer

Na de inleiding in hoofdstuk 1, waarin aanleiding, doelstelling en methodiek worden beschreven, bevat hoofdstuk 2 een algemene theoretische onderbouwing van de

oorzaken van de achteruitgang van de (wilde) bijen, de relatie tussen het voorkomen van bijen en de aanwezige vegetatie en de rol die bermen zouden kunnen spelen in het behoud van de diverse soorten wilde bijen en andere insecten. Geconcludeerd wordt dat de aanwezige vegetatie een van de belangrijkste factoren vormt. En het hoofdstuk sluit af met een korte beschrijving van de mogelijk te ontwikkelen vegetaties op de verschillende grondsoorten (zand, klei veen) in Noord-Holland.

Hoofdstuk 3 gaat in op de effecten van verschillende vormen van bermbeheer in zijn algemeenheid en het bermbeheer in Noord-Holland in het bijzonder. Verschillende beheervormen worden vergeleken in hun effect op de vegetatie en op de wilde-bijenpopulatie en andere insecten. Daarnaast worden andere voor- en nadelen van de beheervormen genoemd. Er wordt een aantal voorstellen gedaan om binnen een beheervorm verbeteringen aan te brengen of juist een andere beheermethode toe te passen. Verder wordt er een aanzet gegeven om te komen tot een methode voor het sturen op eindbeeld, in plaats van het sturen op de toegepaste beheermethode, zoals nu gebruikelijk is.

In hoofdstuk 4 worden een aantal conclusies gegeven en worden aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de 'bijenvriendelijkheid' van het bermbeheer van de provinciale wegen in Noord-Holland.

2 Bijen en bloemen

2.1 Oorzaken van bijensterfte

De achteruitgang van honing- en wilde bijen wordt veroorzaakt door een complex aan oorzaken. Blacqui re (2010) noemt als mogelijke oorzaken onder meer de algemene achteruitgang van de biodiversiteit en het aantal bloeiende planten, de Varroamijt (bij honingbijen), de introductie van exoten (waaronder diverse parasieten), moderne pesticiden en het gebruik van genetisch gemodificeerde gewassen. Girling *et al.* (2013) noemen daarnaast nog de uitstoot van dieselmotoren als oorzaak. Door dieselmotoren uitgestoten deeltjes kunnen de geurstoffen van bloemen afbreken, waardoor de bijen de bloemen moeilijker vinden.

Met name naar de effecten van moderne pesticiden (neonicotino iden) is de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan. Deze insecticiden blijken al in zeer lage concentraties het immuunsysteem van bijen te verzwakken, waardoor deze vatbaarder worden voor parasieten (Di Prisco *et al.* 2013).

Het complex van deze oorzaken zorgt ervoor dat de bijenpopulaties verzwakken en uiteindelijk instorten (Bryden *et al.* 2013).

2.2 Wat hebben bijen nodig?¹

Het voornaamste voedsel van bijen en hommels bestaat uit stuifmeel en nectar. Bijen zijn dan ook volledig afhankelijk van bloemen als voedselbron. Deze bloemen moeten voldoende dicht bij de nestplaats van de bij staan. De afstand die wilde bijen vanaf het nest vliegen naar de voedselbron vari ren van 150 meter voor kleine bijen tot 1750 meter voor grotere hommels (honingbijen vliegen tot wel 10 kilometer). Sommige soorten vliegen slechts op   n soort bloem, anderen zijn minder kieskeurig. Daarnaast zijn er parasitaire soorten die zelf geen nectar en of stuifmeel verzamelen, maar dat andere bijen voor zich laten doen.

Bijen leven over het algemeen slechts kort, vaak slechts enkele weken. Veel soorten hebben slechts   n generatie per jaar. Dan is het van belang dat in de juiste periode voldoende planten bloeien, van de soort waarop de bij foerageert. In juni en juli, als er veel Asteraceae (composieten) bloeien, leven de meeste soorten wilde bijen.

In het algemeen kan gesteld worden dat hoe meer bloemen bloeien, hoe meer soorten bloemen bloeien en hoe langer zij bloeien, des te meer soorten bijen er kunnen leven.

¹ De informatie uit deze paragraaf is ontleend aan Peeters *et al.* (2013).

Niet alleen bloemen zijn van echter belang. Voor bijen is het van belang dat voedsel en nestgelegenheid binnen beperkte afstand van elkaar te vinden zijn. Hoe groter de variatie binnen een kleine afstand in een gebied is, hoe meer bijensoorten er kunnen voorkomen. Het gaat dan om bijvoorbeeld variatie in bloemrijk-kaal, hoog-laag, aanwezigheid van (micro-)reliëf.

Van de Nederlandse wilde bijen nestelt bijna drie kwart ondergronds. Veel ondergrondse soorten hebben stukjes kale grond nodig, die flink opwarmen in de zon. Bovengrondse soorten nestelen in allerlei holle ruimten, zoals kevergangen in oude boomstammen en weidpalen, graspollen, muren, holle stengels van riet, braam, vlier, distels en schermbloemigen. Hieruit blijkt dat er in de omgeving van bloemdragende planten ook nestgelegenheid moet zijn, in de vorm van bijvoorbeeld kale stukken grond, oud hout (boomstammen, bempaaltes) en overjarige planten met holle stengels. Schrale droge biotopen met veel reliëf en een open begroeiing zijn vaak het rijkst aan wilde bijen. Elk biotoop heeft echter zijn eigen specifieke soorten, ook rijkere en vochtige tot natte biotopen hebben waarde.



Figuur 2.1 Kale strook in heideberm. Geschikte nestplaats voor een aantal soorten zandbijen.

Ook de structuurrijkdom van de vegetatie is van belang. Een biotoop met afwisselend hogere en lagere vegetatie en ijlere en dichtere vegetatie biedt een variatie aan microklimaten die het biotoop geschikt maakt voor een grotere range aan insecten.

Veel van de genoemde biotopen en biotoopeisen zijn ook gunstig voor andere insecten, zoals vlinders, sprinkhanen en spinnen.

2.3 Het voorkomen van wilde bijen in Noord-Holland

Peeters *et al.* (2013) verdelen Nederland in zeven landschapstypen, waarvan er vijf in Noord-Holland voorkomen. De twee rijkste typen, het heuvellandschap en het rivierenlandschap, komen niet of nauwelijks in Noord-Holland voor. Toch is de bijenfauna ook in Noord-Holland rijk. Met name de duinen en de hogere zandgronden zijn rijk aan bijen.



Figuur 2.2 Pluimvoetbij (Dasypoda hirtipes) in het Noord-Hollands Duinreservaat.

Door de scheiding in kalkrijke duinen ten zuiden van Schoorl en kalkarme duinen ten noorden daarvan, bieden de Noord-Hollandse duinen een grote variatie aan bijensoorten. In het zeekleigebied kunnen met name de dijken, die geen waterkerende functie meer hebben, vrij rijk zijn aan bijen. Het laagveengebied is relatief arm aan wilde bijen. Wel komen er enkele specifieke soorten voor zoals de rietmaskerbij, die haar eitjes legt in oude rietgallen van halmvliegen.



Figuur 2.3 Larven van de rietmaskerbij in een oude rietgal (foto: M.T. Jennings, onder CC BY-SA 3.0 licentie).

2.4 Rol van bermen voor bijen en andere insecten

Bermen kunnen een belangrijke rol spelen voor het voortbestaan van wilde bijen en andere insecten (Noordijk, 2009). Bermen hebben daarin verschillende functies. Goed beheerde bermen nabij natuurgebieden kunnen het leefgebied van insecten vergroten en kunnen, door het lijnvormige karakter, dienen als corridor die natuurgebieden kan verbinden. Bermen in een intensief agrarisch gebied kunnen geschikt leefgebied vormen binnen een gebied met verder een eerder 'vijandig' klimaat voor insecten.

In het hoofdstuk Bescherming en Beheer van Peeters *et al.* (2013) worden graslanden 'bijenbiotopen bij uitstek' genoemd. Met name de schaarse aan goed ontwikkelde, bloemrijke graslandtypen van matig voedselrijke bodems wordt gezien als een gemis. Aangegeven wordt dat bloemrijke hooilanden belangrijke voedselleveranciers zijn voor bijen (en andere insecten) en dat met name glanshaverhooilanden rijk zijn aan karakteristieke, bedreigde bijensoorten. Noordijk *et al.* (2006) geven aan dat van sommige soortgroepen van de insecten tot 50 % van het aantal Nederlandse soorten in bermen is te vinden. Wanneer uitgegaan wordt van de aanwezigheid van rode-lijstsoorten, dan zijn droge en schrale bermen het meest van belang.



Figuur 2.4 Fluitsenkruid in berm met beheer van klepelen.

Ook in zeer voedselrijke bermen kunnen veel bloemen tot bloei komen. Fluitsenkruid kan in dit soort bermen massaal in bermen tot bloei komen en berenklauw kan langdurig bloeien. Dit soort voedselrijke situaties is echter zeer algemeen, terwijl dus juist de minder voorkomende matig voedselrijke glanshaverhooilanden van belang zijn voor de meer bijzondere bijensoorten.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat het voor (wilde) bijen van belang is het beheer te richten op het ontwikkelen van bloemrijke graslanden van het matig voedselrijke en het droge en schrale type. Toch zijn ook voedselrijke bermen waardevol voor wilde bijen en andere insecten, mits hierin voldoende bloemen tot bloei komen.

Behalve graslanden hebben ook bosranden en struwelen waarde voor wilde bijen, vanwege de daar voorkomende bloemen en de nestgelegenheid in hout en holle stengels. Vooral geleidelijk oplopende struweelranden (mantels) zijn waardevol, maar juist daarvoor is in bermen vaak te weinig ruimte. Struweelranden in bermen zijn vaak eerder hol, dan dat ze geleidelijk oplopen.



Figuur 2.5 Braamstruwelen bieden nectar en nestgelegenheid aan diverse insecten.



Figuur 2.6 Wel struweel, geen geleidelijk oplopende rand.

2.5 Welke vegetaties zijn in bermen te realiseren?

Uit langlopend onderzoek van Van de Haterd *et al.* (2007) blijkt dat in bermen zowel op rijkere als arme grondsoorten bloemrijke vegetaties te ontwikkelen zijn, mits de locaties niet te beschaduwd zijn. Bij een beheer van maaien en afvoeren komen in zonnige bermen op diverse bodemtypen bloemrijke ecologisch waardevolle vegetaties

tot ontwikkeling. Welke vegetatie tot ontwikkeling komt hangt af van diverse omstandigheden, waarvan de bodemsoort en het vochtgehalte belangrijk zijn.

Schrale zandgronden

Op zonnige, schrale en zure zandgronden komt veelal een vegetatie van het dwerghaververbond tot ontwikkeling met veel zandblauwtje en schapenzuring. Dit is volgens de typologie van Keizer (2008) de “zandblauwtje – biggenkruidberm” (EZ3). Behalve gewoon biggenkruid, komen de karakteristieke soorten van dit vegetatietype niet voor in kalkrijke situaties, of pas als er enige ontkalking van de bovenlaag is opgetreden. In deze situaties ontstaan graslanden met bijvoorbeeld geel walstro. Soorten als zandzegge en gewone veldbies kunnen zowel op kalkarme als kalkrijke grond optreden.

Wanneer de situatie verder verschraalt kunnen onder zure omstandigheden heischrale graslanden (EZ5) of zelfs stuifzand (EZ4) ontstaan.

In droge en schrale situaties onder oude bomen kunnen in sommige gevallen bermen met gladde witbol en havikskruiden (EZ1) ontstaan. Deze kunnen met name in de nazomer geel kleuren van de bloeiende havikskruiden.

Op veel bermen met een zandondergrond is de situatie te voedselrijk voor de bovengenoemde vegetatietypen. Hier kan het Glanshaverhooiland op schrale bodem (EZ2) ontstaan, met onder meer soorten als gewone rolklaver, knoopkruid, margriet, ringelwikke en wilde peen. Ook de wat voedselrijkere kalkrijke duingraslanden worden onder dit vegetatietype gerekend.



Figuur 2.7 Glanshaverhooiland in brede berm op kleigrond, met margriet en groot streepzaad (Foto: R. van de Haterd, Bureau Waardenburg).

Kleigronden

Op rivierklei ontstaat op zonnige locaties bij tweemaal maaien en afvoeren veelal een vegetatie die behoort tot het glanshaververbond, met als opvallende bloemplanten margriet en groot streepzaad. Op zeeklei zal dit naar verwachting ook mogelijk zijn. Onder zeer voedselrijke omstandigheden kan het echter zeer lang duren voor een dergelijke situatie bereikt is. Vaak vinden er in de tussentijd echter ingrepen plaats, die de ontwikkeling weer terugzetten, zoals bij wegverbredingen of andere wegwerkzaamheden waarbij vaak ook de bodem in de bermen omgewoeld wordt.

In beschaduwde situaties blijft ook bij langdurig maaien en afvoeren de vegetatie doorgaans een ruig glanshaverhooiland, met soorten als fluitenkruid, berenklauw, ridderzuring, en dergelijke.

Veengrond

Op veengrond kunnen graslanden van het type dotterbloemhooiland tot ontwikkeling komen, met echte koekoeksbloem, pinksterbloem en in natte situaties dotterbloem. In sterk veraarde droge situaties zal het echter moeilijk zijn om dit te bereiken. In verdroogde situaties komt het vegetatietype slechts deels tot ontwikkeling. Doordat in deze omstandigheden veen oxideert en wordt afgebroken, blijft er een constante toevoer van voedingsstoffen.



Figuur 2.8 Matig ontwikkeld dotterbloemhooiland langs N320 bij Culemborg.



Figuur 2.9 Bloemrijk beeld van ruig glanshaverhooiland (AK1) in berm in stedelijk gebied in Culemborg.

3 Bermbeheer en bijen

3.1 Beheervormen en effect op ecologie

Bermbeheer is noodzakelijk, niet alleen voor het functioneren van het wegverkeer, ook voor de flora en fauna in de berm. Wanneer de berm niet beheerd wordt, verruigt de vegetatie. Dit proces wordt nog versneld door de atmosferische stikstofdepositie (o.a. Noordijk, 2009). Noordijk heeft in een langlopend onderzoek de effecten van een aantal vormen van bermbeheer op geleedpotigen onderzocht. De onderzochte locaties lagen op drie locaties; een laag-, middel- en hoogproductieve grazige berm. Op deze drie locaties zijn in totaal vijf beheerregimes onderzocht:

- niet maaïen,
- eenmaal per jaar maaïen met en zonder afvoer, en
- tweemaal per jaar maaïen met en zonder afvoer.

In alle situaties was de diversiteit aan geleedpotigen het hoogst bij tweemaal per jaar maaïen en afvoeren. Niet maaïen en eenmaal maaïen gaf een lage diversiteit. Tweemaal maaïen zonder afvoer en eenmaal maaïen met afvoer resulteerden in tussenliggende waarden. Op laagproductieve bermen waren de verschillen tussen de methoden minder groot dan op middel- en hoogproductieve bermen.

In de middel-productieve berm is verder nog specifiek gekeken naar het effect op bloem-bezoekende insecten. Ook hiervoor geldt dat tweemaal per jaar maaïen en afvoeren leidde tot de hoogste aantallen bloeiende plantensoorten en bloemen, bloem-bezoekende insecten en daadwerkelijk bloembezoek. Dit strookt dus met de bevinding uit § 2.2 dat hoe meer bloemen en soorten bloemen en hoe langer er plantensoorten bloeien, hoe meer soorten bijen er kunnen leven.

Vergelijking maairegimes

Een maairegime van tweemaal per jaar maaïen en afvoeren, met een maaibeurt in de vroege zomer en een maaibeurt in het najaar, blijkt dus de hoogste diversiteit aan geleedpotigen en aan bloem-bezoekende insecten (waaronder wilde bijen) op te leveren. Hoewel gefaseerd maaibeheer vaak wordt genoemd als belangrijke factor voor het voortbestaan van geleedpotigen in bermen, blijkt de kwaliteit van de aanwezige vegetatie belangrijker. Het niet maaïen van kleine oppervlakten is dus wel van belang, maar de niet gemaaide gedeelten mogen niet te groot zijn of jaren achter elkaar op dezelfde plek liggen, omdat de aantrekkelijkheid voor geleedpotigen van insecten flink zal afnemen.

Een aantal specifieke vormen van beheer, die nog andere effecten hebben op insecten, zijn hier nog niet genoemd. Het betreft het klepelen, het maaïen met een maaizuigcombinatie en het handmatig maaïen met de bosmaaier.

Klepelen

Klepelen is een vorm van maaien waarbij het maaisel aan stukken wordt geslagen en achterblijft in de berm. De effecten op de vegetatie zijn vergelijkbaar met maaien zonder afvoer. Een extra nadeel van klepelen is dat met het stukslaan van de vegetatie ook flink wat insecten 'geklepeld' worden. Hoewel dit effect veel wordt genoemd, is weinig daadwerkelijk onderzoek gedaan naar hoe groot het effect is.

Een voordeel van klepelen zijn de relatief lage kosten. Doordat het maaien in één werkgang kan worden uitgevoerd en het maaisel niet afgevoerd hoeft te worden, zijn de kosten relatief laag.

Maaizuigcombinatie

Maaizuigcombinaties bestaan meestal uit een klepelmaaier met een afzuigunit, die de berm in één werkgang maaien en het maaisel afvoeren. Zij worden vooral ingezet in situaties waar maaien en afvoeren gewenst is, maar waar weinig ruimte is of veel obstakels aanwezig zijn, waardoor maaien en afvoeren in twee werkgangen onevenredig duur is.

Het voordeel van maaizuigcombinaties ten opzichte van klepelen of maaien zonder afvoer, is dat het maaisel wordt afgevoerd waardoor minder verruiging optreedt.

Een nadeel ten opzichte van maaien en afvoeren is dat het maaisel niet blijft liggen, zodat zaden niet de kans hebben af te rijpen en op de grond te vallen, maar mee afgevoerd worden. Er wordt vaak van uitgegaan dat ditzelfde geldt voor insecten, die opgezogen zouden worden door maaizuigcombinaties. In 1995 is door Plat onderzocht wat het verschil is in effect op loopkevers tussen maaizuigcombinaties en maaien en afvoeren. Daarbij zijn geen significante verschillen gevonden tussen de twee methoden. Plat refereert in zijn onderzoek verder aan eerder onderzoek, dat suggereert dat maaizuigen minder grote effecten heeft op insecten in de berm dan klepelen, zelfs als de maaizuiger gecombineerd was met een klepelaar (Plat, 1996). Het verschil in effect is dan ook waarschijnlijk eerder terug te voeren op de effecten op de vegetatie, dan op de directe effecten door het wegzuigen van insecten. Ondanks dit onderzoek zijn er toch maaizuigcombinaties ontwikkeld om het opzuigen van met name bodeminsecten te voorkomen. Deze "eco-maaiers" of combinaties met "eco-koppen" werken met directe afzuiging. Doordat het maaisel niet eerst op de grond valt, zouden minder bodeminsecten worden opgezogen. Het onderzoek van Plats onderzoek impliceert dat deze machines weinig voordelen hebben boven maaizuigers met indirecte afzuiging. Deze eco-maaiers kunnen overigens nog wel andere voordelen hebben, zoals minder brandstofverbruik. Dat valt echter buiten het bestek van dit onderzoek.

Een ander nadeel van werken met een maaizuigcombinatie is dat het materieel vaak erg zwaar is, wat insporing in de hand kan werken. Insporing heeft doorgaans een negatief effect op de vegetatie en werkt verruiging in de hand.

Tot slot is de methode duurder dan klepelen, doordat het afgevoerde maaisel verwerkt moet worden.



Figuur 3.1 Insporing door het gebruik van zwaar materieel.

Handmatig maaien bosmaaier

Handmatig maaien met de bosmaaier wordt doorgaans alleen gebruikt als aanvullende methode op plekken waar de machines niet goed bij kunnen komen, zoals onder geleiderails en rond straatmeubilair en bomen. De effecten van het maaien met de bosmaaier hangen grotendeels af van de frequentie en het al of niet afvoeren van het maaisel. Wel kan met een bosmaaier precies gewerkt worden en kunnen groeiplaatsen van bijzondere planten, zoals orchideeën overgeslagen worden.

	<i>Ecologisch effect</i>	<i>Kosten</i>
Maaien en afvoeren	++	--
Maaien/zuigen	+	-
Klepelen	-	+

3.2 Huidig bermbeheer provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland past in het beheer van de bermen van provinciale wegen de volgende maairegimes toe:

Maaien/klepelen

In dit regime worden de bermen tweemaal per jaar geklepeld (of vaker indien noodzakelijk). Het maaisel blijft bij deze methode liggen.

Maaien en afvoeren

Het maaisel wordt tweemaal per jaar gemaaid, blijft enkele dagen liggen en wordt daarna afgevoerd.

Maaien/zuigen

De bermen worden tweemaal per jaar met een maai-zuigcombinatie gemaaid, waarbij het maaisel direct wordt afgevoerd.

Ecologisch maaien

De berm wordt eenmaal per jaar aan het einde van het groeiseizoen gemaaid, waarbij het maaisel na enkele dagen wordt afgevoerd.

Maaien uitzichthoeken

Op specifieke plaatsen, waar dit vanwege de verkeersveiligheid van belang is, wordt de berm in een hogere frequentie gemaaid, om de vegetatie kort te houden.

Maaien natte onderberm

Lage natte bermen, meestal langs watergangen, worden eenmaal per jaar in het najaar gemaaid en afgevoerd. Het betreft in de meeste gevallen rietvegetaties.

Uitmaaien droge watergang

Vergelijkbaar met maaien natte onderberm. Het betreft echter greppels en dergelijke die niet (permanent) watervoerend zijn.

Handmatig bosmaaieren

Handmatig bosmaaieren vindt plaats als aanvullende beheermaatregel op plaatsen waar het gebruikelijke maaimaterieel niet bij kan komen, zoals onder geleiderails en rond straatmeubilair. Op de maaibeheerkaart staat één locatie aangegeven waar handmatig wordt gemaaid met de bosmaaier. Dit betreft de berm van een busbaan die buiten het bestek van dit rapport valt.

Diverse op specifieke locaties toegesneden beheermaatregelen

Voor een aantal speciale plekken hanteert provincie Noord-Holland een specifiek beheer. Dit gaat vaak om bermen of andere oppervlaktes onder provinciaal beheer, met specifieke ecologische waarden, zoals orchideeënrijke bermen of -oevers, een duinrel, bloemrijke graslanden en dergelijke.

3.3 Verbetermogelijkheden binnen huidig maairegime

3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vraag op welke manier het beheer ecologisch kan worden verbeterd binnen de huidige maairegimes. Er worden een aantal algemene maatregelen genoemd, die voor meerdere maairegimes gelden. Vervolgens worden er maatregelen per maairegime genoemd. Alle maatregelen zijn in tabelvorm weergegeven. In de tabel wordt aangegeven of het gaat om een direct effect op insecten of om indirect een effect via het effect op de vegetatie.

3.3.2 Algemeen

Tabel 3.1 “Ecomaatregelen” algemeen

<i>Maatregel</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Effect op insecten</i>
Insporing voorkomen	Insporing werkt verruiging in de hand. Gebruik bij gevaar voor insporing lichter materieel.	Indirect (zeker)
Niet maaien tijdens bloei	Maaien van een berm die vol in bloei staat verslechtert de voedselsituatie van bijen sterk. Wacht dus met maaien tot de meeste relevante soorten zijn uitgebloeid.	Direct (zeker)
Enkele kale plekken geen probleem	Het nu en dan beschadigen van de bodem bij het maaien, waarbij kale plekken ontstaan, is voor de bijenfauna geen probleem. Het biedt een kiemmogelijkheid voor diverse planten (waaronder echter ook jacobskruiskruid) en nestelmogelijkheid voor bijen (zie figuur 3.2).	Direct (zeker) Indirect (zeker)
Gefaseerd maaien	Laat een jaarlijks wisselende oppervlakte van 5 tot 10 % ongemaaid. Dit is voldoende om herkolonisatie vanuit de niet gemaaide delen mogelijk te maken, zonder dat te veel verruiging optreedt.	Direct (zeker)

3.3.3 Klepelen

Tabel 3.2 "Ecomaatregelen" klepelen

<i>Maatregel</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Effect op insecten</i>
Niet te fijn hakselen	Gebruik een klepelmaaier die het maaisel niet te sterk verkleint waardoor minder insecten worden 'verhakseld'	Direct (onzeker)
maaihoogte vergroten	hierbij ondervinden dicht bij het aardoppervlak levende dieren minder direct negatief effect	

3.3.4 Maaizuigcombinatie

Tabel 3.3 "Ecomaatregelen" maaizuigcombinatie

<i>Maatregel</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Effect op insecten</i>
Cyclomaaier ipv klepelmaaier	Maak gebruik van een cyclomaaier in combinatie met een zuiger in plaats van een klepelaar	Direct (onzeker)
Tweede maaibeurt na bloei	Voer de tweede maaibeurt pas uit als de plantenzaden zoveel mogelijk gerijpt zijn (in combinatie met indirecte afzuiging of ecokop).	Indirect (zeker)

3.3.5 Maaïen en afvoeren

Tabel 3.4 "Ecomaatregelen" maaïen en afvoeren

<i>Maatregel</i>	<i>Toelichting</i>	<i>Effect op insecten</i>
Afvoer maaisel	Zorg ervoor dat er bij het afvoeren zo weinig mogelijk maaisel in de berm achterblijft, om verruiging te voorkomen.	Indirect (zeker)



Figuur 3.2 Berm met talloze gangetjes van verschillende soorten graafbijen op spaarzaam begroeide plekken, langs de N339 bij Harfsen in Gelderland (foto: Liesbeth Leusink, Bureau Waardenburg). Op de achtergrond is het af te voeren maaisel te zien.

3.3.6 Maatregelen bij concentraties wilde-bijennesten

Het beheer zoals dat is beschreven in dit rapport, is gericht op het creëren van omstandigheden (met name vegetaties) die gunstig zijn voor bijen. In situaties die gunstig zijn voor wilde bijen, kunnen soms grote aantallen bijen van verschillende soorten bij elkaar nestelen. Laat deze situaties bij voorkeur met rust. Maaien en het laten liggen van maaisel tijdens de aanwezigheid van de bijen, kan de bijen verstoren. De bermen zullen na verloop van tijd dichtgroeien waarna de bijen niet meer terugkomen, waarna het gebruikelijke beheer weer kan worden hervat. In de directe omgeving kan een stuk geplagd of geschaafd worden om nieuwe nestgelegenheid voor de bijen te creëren.

3.4 Wijzigen van maairegime op basis van potentie

In de vorige paragraaf zijn een aantal maatregelen beschreven, waarmee binnen een maaimethode kleine verbeteringen kunnen worden toegepast die gunstig zijn voor bijen en andere insecten. Voor grote verbeteringen is doorgaans een wijziging van het maairegime noodzakelijk. Uitgangspunt daarbij is dat je alleen verandert van maaibeheer als de ecologische potentie van de berm daar aanleiding toe geeft. Daarom is van alle bermen van provinciale wegen in Noord-Holland de ecologische potentie bepaald. De criteria op basis waarvan deze potentiebepaling is uitgevoerd

staan in de volgende paragraaf. Op basis van de potentiebepalingen is per weg of weggedeelte een potentiebepaling uitgevoerd. Het gaat om de potentie tot het bereiken van een voor insecten aantrekkelijke, bloemrijke vegetatie. De ecologische potentie is daarbij uitgedrukt in vier categorieën:

- Hoge potentie
- Vrij hoge potentie
- Vrij lage potentie
- Lage potentie

Voor de keuze voor een bepaald maairegime op basis van de potentie, kunnen de volgende basisregels worden gehanteerd:

Potentie hoog of vrij hoog

Maai één of tweemaal (afhankelijk van hoe schraal) per jaar en voer het maaisel na enkele dagen af. Bij veel obstakels of situaties waarbij twee afzonderlijke werkgangen niet wenselijk zijn kan in plaats daarvan gebruik gemaakt worden van een maai-zuigcombinatie.



Figuur 3.3 Schrale berm langs fietspad N502, km 14.7, met kenmerken van het stuifzand (EZ4). Maairegime van 1 maal per jaar (of minder) maaien en afvoeren.

Potentie laag of vrij laag

Maak gebruik van een klepelmaaier. Dit geldt ook voor meterstroken en uitzichthoeken.

Van de beheervormen “uitmaaïen droge watergang” en “maaïen natte onderberm” wordt ervan uitgegaan dat deze niet aangepast hoeven te worden.

Toepassing in Noord-Holland

Bij de potentiebepaling van de bermen in Noord-Holland, blijkt dat de provincie het juiste beheer in veel gevallen al toepast (zie de potentiebepaling in bijlage 2). In enkele gevallen zal het beheer kunnen worden aangepast. Mogelijk zijn er situaties waar de potentie is ingeschat als laag of vrij laag, maar wordt daar op dit moment toch een vorm van ecologisch beheer uitgevoerd. Het is mogelijk dat er dan lokaal omstandigheden zijn, die tijdens de veldbezoeken in het najaar niet direct zijn opgemerkt. In gemaaide toestand is het zo goed als onmogelijk om dit soort situaties op te merken, zonder de situatie in detail te bekijken.

3.5 Werkwijze potentiebepaling bermen

Voor de potentiebepaling zijn een aantal criteria opgesteld. Het betreft:

- De hoeveelheid ruimte in de berm
- De aanwezigheid van bomen en struweel in de berm
- De bodem
- De reeds aanwezige vegetatie

De toegepaste criteria (en één niet toegepast criterium) worden achtereenvolgens beschreven, in de volgorde waarin zij zijn toegepast. Aangegeven is op welke wijze zij bijdragen aan de potentiebepaling.

a. Hoeveelheid ruimte in de berm

In brede bermen is de potentie voor voedselarme of matig-voedselrijke bloemrijke vegetaties hoger dan in smalle bermen. Er zijn minder randinvloeden van bijvoorbeeld het maaïen van meterstroken (vooral van belang bij rijke gronden met een hoge biomassaproductie) langs de weg en het fietspad. De hoeveelheid ruimte in de bermen is dan ook een belangrijk criterium om de potentie te bepalen.

Voor de breedte van de berm zijn vier categorieën gehanteerd:

- Weinig ruimte
- Vrij weinig ruimte
- Vrij veel ruimte
- Veel ruimte

Deze categorieën zijn recht evenredig met de potentie. Dat houdt in dat, zonder toepassing van de overige criteria, een berm met veel ruimte resulteert in een hoge potentie en een berm met weinig ruimte in een lage potentie.

Weinig ruimte



De bermen zijn zeer smal, tot maximaal een meter breed.

Vrij weinig ruimte



De bermen zijn zo smal dat bij het maaien van meterstroken langs rijbanen en fietspaden maximaal een meter vegetatie blijft staan.

Vrij veel ruimte



De bermen zijn zo breed dat bij het maaien van meterstroken langs rijbanen en fietspaden meer dan een meter vegetatie blijft staan. Dat betekent dat bermen tussen de rijbaan en het fietspad of tussen twee rijbanen minimaal 3 meter breed moet zijn.

Veel ruimte



De bermen zijn zo breed dat bij het maaien van meterstroken langs rijbanen en fietspaden meerdere meters vegetatie blijft staan.

Sloottaluds tot ± 1 meter hoogte boven het waterniveau zijn niet meegerekend met de oppervlaktebepaling, omdat het slootschoonsel teveel verruiging veroorzaakt. Volgens de werkprotocollen voor het schonen van sloten moet het schoonsel enkele dagen langs de kant van de sloot blijven liggen, om waterorganismen in de gelegenheid te stellen terug naar het water te keren. Doorgaans blijft het schoonsel ook daarna liggen. Het resultaat is een zeer ruige vegetatie. Op dergelijke taluds is een ecologisch waardevolle vegetatie dan ook niet of nauwelijks haalbaar.

Bij de oppervlaktebepaling is de aanwezigheid van bomen en struweel niet meegenomen. Dit is opgenomen in het volgende criterium.

b. Aanwezigheid van bomen en struweel in de berm

In situaties met veel bomen en struweel in de berm is het doorgaans nauwelijks mogelijk om bloemrijke vegetaties te realiseren. Daarbij is het niet altijd duidelijk of dit komt door de beschaduwing, door de bladinvall of door een combinatie van beide.

Aangezien er zeer veel verschillende situaties zijn ten aanzien van bomen en struweel en combinaties daarvan in de berm, is er voor dit criterium geen vaste indeling gevolgd, maar zijn de situaties in een paar steekwoorden beschreven. De beschrijvingen zijn zodanig dat er wel een kwantitatieve component aan is te ontleen.



Figuur 3.4 Ruige vegetatie met brandnetel, witte dovenetel en fluitenkruid in beschaduwde situatie op voedselrijke kleigrond. De bomen zijn hier onlangs opnieuw ingeplant.

c. Bodem

De bodem is medebepalend voor het vegetatietype dat uiteindelijk tot stand komt. De bodemsituatie is vastgesteld aan de hand van de bodemkaart Nederland op bodemdata.nl. Kanttekening daarbij is dat deze bodemkaart nauwelijks of geen rekening houdt met de aanvoer van zand ten behoeve van wegenbouw en het gebruik van voor 1980 om een teeltlaag aan te brengen in de berm. Bovendien zijn de kaarten

relatief oud. De situatie in de berm kan dan ook aanzienlijk verschillen van die in de directe omgeving.

d. Reeds aanwezige vegetatie

Hier en daar zijn er in de bermen nu al waardevolle vegetaties aangetroffen. De aanwezigheid van deze vegetatie betekent dat de berm een hoge potentie heeft. Het is dus een belangrijk criterium. De situatie is echter niet heel vaak aangetroffen.

Andersom hoeft het ontbreken van een dergelijke vegetatie niet te betekenen dat de potentie laag is. In dat geval wordt dan weer met name naar de abiotische factoren gekeken

Expositie

Expositie (gerichtheid op de zon, met name van belang bij zuid- of noordhellingen) is niet als criterium gehanteerd. Hoewel zuidhellingen in principe wat meer potentie hebben dan noordhellingen, gaat het doorgaans om vrij kleine oppervlakten, behalve taluds van bermsloten. Die laatste scoren echter laag vanwege de toevoer van schoonsel.



Figuur 3.5 Slootschoonsel in de berm levert ruige vegetatie op.

3.6 Sturen op eindbeeld

Het beheer van bermen wordt steeds vaker uitbesteed aan aannemers. In de meeste gevallen worden bij de uitbesteding nu nog gedetailleerde aanwijzingen meegegeven voor de wijze waarop het beheer moet worden uitgevoerd. Er wordt gestuurd op maatregelen. Steeds meer bestaat de wens om het sturen op maatregelen te vervangen door sturen op eindbeeld. In deze paragraaf worden een aantal methoden beschreven waarmee de kwaliteit van de bermen beoordeeld kan worden.

3.6.1 Kwaliteitscatalogus openbare ruimte

Een veel gehanteerde methode voor het sturen op eindbeeld is de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte (CROW, 2013). In deze catalogus zijn schaalbalken opgenomen, met een beschrijving van mogelijke eindbeelden voor tal van aspecten van de openbare ruimte. Voor elk aspect onderscheidt de schaalbalk vijf kwaliteitsniveaus, van A+ tot D. Van elk kwaliteitsniveau wordt een referentiefoto, een beknopte beschrijving en een meetbare doelstelling weergegeven. Deze methode richt zich expliciet op de beeldkwaliteit van de openbare ruimte.

Er bestaat geen schaalbalk die de geschiktheid van bermen voor insecten rechtstreeks bepalen. Ervan uitgaande dat de vegetatie de belangrijkste factor hiervoor is, zou de schaalbalk "Groen-gras-soorten rijkdom" (RAW-hoofdcodes 70.30.33/70.30.83) hiervoor mogelijk geschikt kunnen zijn. Helaas zijn noch de foto's, noch de kwantitatieve criteria geschikt om de aantrekkelijkheid voor insecten weer te geven. Lang niet alle soortenrijke bermen zijn aantrekkelijk en ook niet-glanzende grassoorten geven soms vegetaties met een lage kwaliteit. Ditzelfde geldt voor de beeldkwaliteit. Een veel voorkomend voorbeeld van een dergelijke situatie betreft bermen waar kort van te voren gegraven is. Vaak zijn dergelijke bermen enige tijd soortenrijk. Het gaat dan echter vaak om voor bijen én mensen weinig aantrekkelijke soorten, als ganzenvoetsoorten, varkensgras en andere duizendknopen.

Groen-gras-soorten rijkdom (RAW-hoofdcodes 70.30.33/70.30.83)				
A+	A	B	C	D
De vegetatie bestaat uit zeer veel kruidachtige soorten.	De vegetatie bestaat uit veel kruidachtige soorten.	De vegetatie bestaat uit redelijk veel kruidachtige soorten.	De vegetatie bestaat uit enkele kruidachtige soorten.	In de vegetatie komen nauwelijks verschillende kruidachtige soorten voor.
aantal soorten	aantal soorten	aantal soorten	aantal soorten	aantal soorten
> 30 stuks per 25 m ²	> 25 stuks per 25 m ²	> 15 stuks per 25 m ²	> 10 stuks per 25 m ²	≤ 10 stuks per 25 m ²
bedekking door glanzende grassoorten	bedekking door glanzende grassoorten	bedekking door glanzende grassoorten	bedekking door glanzende grassoorten	bedekking door glanzende grassoorten
≤ 10 stuks per 25 m ²	≤ 30 stuks per 25 m ²	≤ 50 stuks per 25 m ²	≤ 90 stuks per 25 m ²	> 90 stuks per 25 m ²

Figuur 3.6 Schaalbalk Groen-gras-soortenrijkdom. Uit de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2010 (CROW).

3.6.2 De natuurwaarde volgens Hertog & Rijken

Het feit dat het tellen van het aantal soorten niet voldoende is om de ecologische waarde van een vegetatie vast te stellen, heeft in het verleden geleid tot het ontwikkelen van diverse methoden om die waarde beter vast te stellen. Zo zijn er methoden die alleen zeldzame soorten, rode-lijstsoorten of 'doelsoorten' tellen. In 1984 is door Clausman & Van Wijngaarden van provincie Zuid-Holland een methode ontwikkeld die rekening houdt met de zeldzaamheid van een soort en de bedekking van het proefvlak door die soort. De methode is later verbeterd door Hertog & Rijkse (1992) van provincie Gelderland. De methode wordt gebruikt voor het monitoren en evalueren van natuurdoelen. De methode wordt volgens een artikel van Witte *et al.* (2011) door deskundigen als beste beoordeeld in een vergelijking van 12 beoordelingssystemen. Volgens Witte *et al.* is het nadeel van dergelijke methoden, dat op basis hiervan alleen een eenvoudige waarderingschaal voor vegetaties te rechtvaardigen is. Dat kan bijvoorbeeld een indeling zijn in vijf stappen; van geen waarde tot zeer waardevol. Voor een beoordelingssysteem in lijn met de Kwaliteitscatalogus is dit nadeel echter juist een voordeel.

De methode kent ook een aantal andere nadelen. De beoordeling is niet uit te voeren met behulp van een aantal foto's en een beknopt lijstje met criteria. De methode werkt op basis van vegetatieopnamen. Dit is arbeidsintensief, kan slechts op een beperkt oppervlak en vergt kennis van zaken. Aangezien de wegingsfactor "kwetsbaarheid van soorten voor verandering" is bepaald voor de situatie in Gelderland, zal de methode voor toepassing in Noord-Holland aangepast moeten worden. Tot slot is de potentiële natuurwaarde moeilijk vast te stellen, waardoor het lastig is op basis hiervan prestatie-doelstellingen vast te stellen. De methode wordt dan ook nu alleen toegepast als monitoringsmethode en niet als beoordelingsmethode.

3.6.3 Vegetatie-indeling volgens Keizer

Een mogelijk alternatief voor de methode Gelderland en de Kwaliteitscatalogus is het omschrijven van het gewenste eindbeeld volgens de vegetatie-indeling van Keizer (2008). Deze indeling gaat uit van de aanwezigheid van opvallende en goed herkenbare plantensoorten en is daardoor ook door mensen met minder specialistische kennis uitvoerbaar. Enige planten kennis is ook voor deze methode noodzakelijk.

De vegetatie-indeling van Keizer is veel eenvoudiger dan de tegenwoordig algemeen gebruikte indeling van Schaminée *et al.* (1996). In de indeling komen alleen vegetaties voor die te vinden zijn in wegbermen langs rijkswegen. Veel bijzondere vegetaties van natuurgebieden komen daarom in de indeling van Keizer niet voor. Verder is de indeling veel minder vergaand dan bij Schaminée.

Hoewel de indeling afgestemd is op rijkswegen, is deze ook goed toepasbaar voor provinciale wegen in Noord-Holland. Vegetatietypes van de duinen zijn echter niet altijd goed onder te brengen in de indeling van Keizer. In de duinen voorkomende

bermvegetaties als de Duin-Struisgras-associatie (*Festuco-Galietum veri*) en de Slangenkruid-associatie (*Echio-Verbascetum*) zijn daardoor niet helemaal goed in te delen in het overzicht van Keizer. Een van de sterke punten van de indeling is echter de eenvoud. Het toevoegen van allerlei specifieke associaties is daarom niet gewenst. De schralere duinvegetaties worden daarom ondergebracht onder AZ4 (soortenarm grasland op zand) of EZ3 (zandblauwtje-biggenkruidberm). De wat voedselrijkere vegetaties onder AZ1 (Vlasbekje – Sint-Janskruidberm), AZ4 of EZ2 (glanshaverberm op schrale grond).

De vegetatietypen van Keizer zijn niet zonder meer toe te passen als beheerdoelstelling waarop gestuurd kan worden. Om ze te hiervoor te kunnen gebruiken moeten criteria worden toegevoegd voor de kwaliteit en het aandeel van het vegetatietype in de totale vegetatie van de berm (bijvoorbeeld als percentage van het oppervlak van een berm). Bovendien geldt hiervoor, net als voor de methode Hertog & Rijken, dat het moeilijk is vast te stellen hoe goed het bereiken van een bepaald vegetatietype mogelijk is.

3.6.4 Vegetatie-indeling volgens Keizer met bloemrijkheid

Als aanvullend kwaliteitscriterium voor de beeldkwaliteit kan de bloemrijkheid van de berm worden gebruikt. Voordeel hiervan is dat een bloemrijke berm er aantrekkelijk uitzien en bovendien aantrekkelijk is voor veel insecten. Het kan zeer lang duren om een van de eindbeelden van de vegetatietypen van Keizer te bereiken en soms is het zelfs niet mogelijk. Een 'ruige glanshaverberm' (vegetatietype AK1) kan echter ook bloemrijk worden en daarmee waardevol voor bijen en andere insecten. Dit type is echter minder soortenrijk en daardoor minder waardevol dan een bloemrijke glanshaverberm.



Figuur 3.7 De bloemrijkheid als kwaliteitscriterium

Het zal in de praktijk zelden of nooit mogelijk zijn om bijvoorbeeld 50 % bedekking met bloeiplanten op 100 % van het oppervlak van de bermen te realiseren. Daarom is aan de criteria toegevoegd, dat het niveau zich op minimaal 25 % van het oppervlak van de bermen moet bevinden. Of dit een werkbare methode is en of de getallen haalbaar zijn, zal de praktijk moeten uitwijzen.

Nadeel van deze methode is dat het tijdvenster waarin de bepaling van het kwaliteitsniveau kan worden bepaald, beperkt is ten opzichte van de methode van het CROW.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de vorige hoofdstukken weergegeven.

- Een “bijenvriendelijk” bermbeheer, is in de eerste plaats een beheer gericht op het ontstaan van voor wilde bijen geschikte vegetaties.
- Bermen kunnen een belangrijke rol spelen voor wilde bijen en andere insecten, met name vanwege de bloemrijke grasvegetaties van matig voedselrijke omstandigheden die daar zijn te creëren.
- Geschikte bermen fungeren in de eerste plaats als leefgebied voor wilde bijen en andere insecten en in mindere mate ook als verbindingzone.
- Schrale bermen herbergen meer soorten wilde bijen dan voedselrijke bermen, maar voor alle situaties geldt dat bloemrijkheid een belangrijke factor is.
- De meest bepalende negatieve factoren voor geschikte vegetaties zijn:
 - (klepel)beheer,
 - beschaduwning en bladval,
 - weinig ruimte,
 - veelvuldig achterlaten van slootschoonsel en bagger.
- Afvoeren van maaisel is de meest bepalende factor in het bereiken van bloemrijke vegetaties. Voor voedselrijke situaties gaat het om tweemaal per jaar maaien en afvoeren, voor voedselarme situaties kan eenmaal per jaar ook voldoende zijn.
- Gefaseerd maaien kan positief zijn voor wilde bijen en andere insecten, maar wanneer als gevolg van gefaseerd maaien verruiging optreedt is het middel erger dan de kwaal.
- Maaien-zuigen heeft geen aantoonbaar direct negatief effect op insectenpopulaties. Wel is het mogelijk dat meer zaden worden afgevoerd en geeft het zware materieel meer risico op insporing.
- Er zijn (nog?) geen geschikte methodes beschikbaar om bij het uitbesteden van maai-beheer te toetsen op het eindbeeld. Wel is een methode als die van Hertog en Rijken geschikt om de ecologische waarde van de bermen te monitoren. Het is echter een arbeidsintensieve methode.
- Uit de potentiebepaling van de bermen van de provinciale wegen in Noord-Holland blijkt dat de provincie in de meeste gevallen al een beheer toepast, dat past bij de potentie. In sommige gevallen kan de beheersinspanning naar boven of naar beneden worden bijgesteld.

4.2 Aanbevelingen

Op basis van het geconcludeerde wordt het volgende aanbevolen:

- Voer in situaties met een hoge of vrij hoge potentie volgens de potentiebepaling in bijlage 2 een beheer van tweemaal per jaar maaien en afvoeren in, als dat nog niet het geval is. In situaties met veel obstakels kan maaien-zuigen worden toegepast.

- Schaf een beheer van tweemaal per jaar maaien en afvoeren in situaties met lage of vrij lage potenties niet zonder meer af, maar ga eerst na of er specifieke redenen zijn om dit beheer in deze berm in te voeren
- Het sturen op eindbeeld kan voorlopig niet aanbevolen worden. Als het niet zozeer gaat om de ecologische waarde die bereikt moet worden, maar om het aantrekkelijke beeld, kan de bloemrijkheid als criterium gebruikt worden.

5 Literatuur

- CROW, 2010. Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte. Standaardkwaliteitsniveaus voor onderhoud. CROW-publicatie 288.
- Fractie Partij voor de Dieren in de provincie Noord-Holland, 2011. Geen bijzaak. Initiatiefnota beperken bijensterfte in Noord-Holland.
- van de Haterd, R.J.W., S. Vleeming, G. Hoefsloot, K.L. Krijgsveld & R.R. Smits, 2007. De effecten van beheer op wegbermvegetaties. Resultaten van langjarig onderzoek naar vijf maairegimes en naar mantel- en zoombeheer. Rapportnr. 07-223. Bureau Waardenburg, Culemborg.
- Hertog, A.J. & M. Rijken, 1996. Geautomatiseerde bepaling van natuurbehoudswaarde in vegetatie-opnamen. Bijlage 5 in: Natuur, achtergronddocument bij de omgevingsplannen, p.53-57. Provincie Gelderland, Arnhem.
- Keizer, P.J., 2008. Overzicht van vegetatietypen langs de Rijkswegen. Tweede gewijzigde druk. Publicatienummer DWW-2005-032. Rijkswaterstaat, Delft.
- Noordijk, J., I. Raemakers, A. Schaffers, L. de Nijs, M. Gleichman & K. Sykora, 2006. Kansen voor geleedpotigen in bermen – acht jaar onderzoek langs de weg. Entomologische Berichten 66(6) 2006, 166 – 173.
- Noordijk, J., 2009. Arthropods in linear elements. Occurrence, behaviour and conservation management. Thesis, Wageningen University, Wageningen.
- Peeters, T.M.J., H. Nieuwenhuijsen, J. Smit, F. van der Meer, I.P. Raemakers, W.R.B. Heitmans, K. van Achterberg, M. Kwak, A.J. Loonstra, J. de Rond, M. Roos & M. Reemer, 2012. De Nederlandse bijen (Hymenoptera: Apidae s.l.) – Natuur van Nederland 11, Naturalis Biodiversity Center & European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.
- Plat, S., 1996. Effecten van het maai-zuig systeem op bodemfauna van wegbermen. In vergelijking met de gangbare methode. Wageningen.
- Schaminée, J.H.J., Stortelder, A.H.F. & Weeda, E.J. 1996. De vegetatie van Nederland 3. Opulus Press, Uppsala.
- Witte, F., T. Strasser & R. Slings, 2011. Kwantitatieve vegetatiewaardering beperkt houdbaar. Landschap 28(2) 2011, 57 – 66.

Bijlage 1. Indeling vegetatietypen

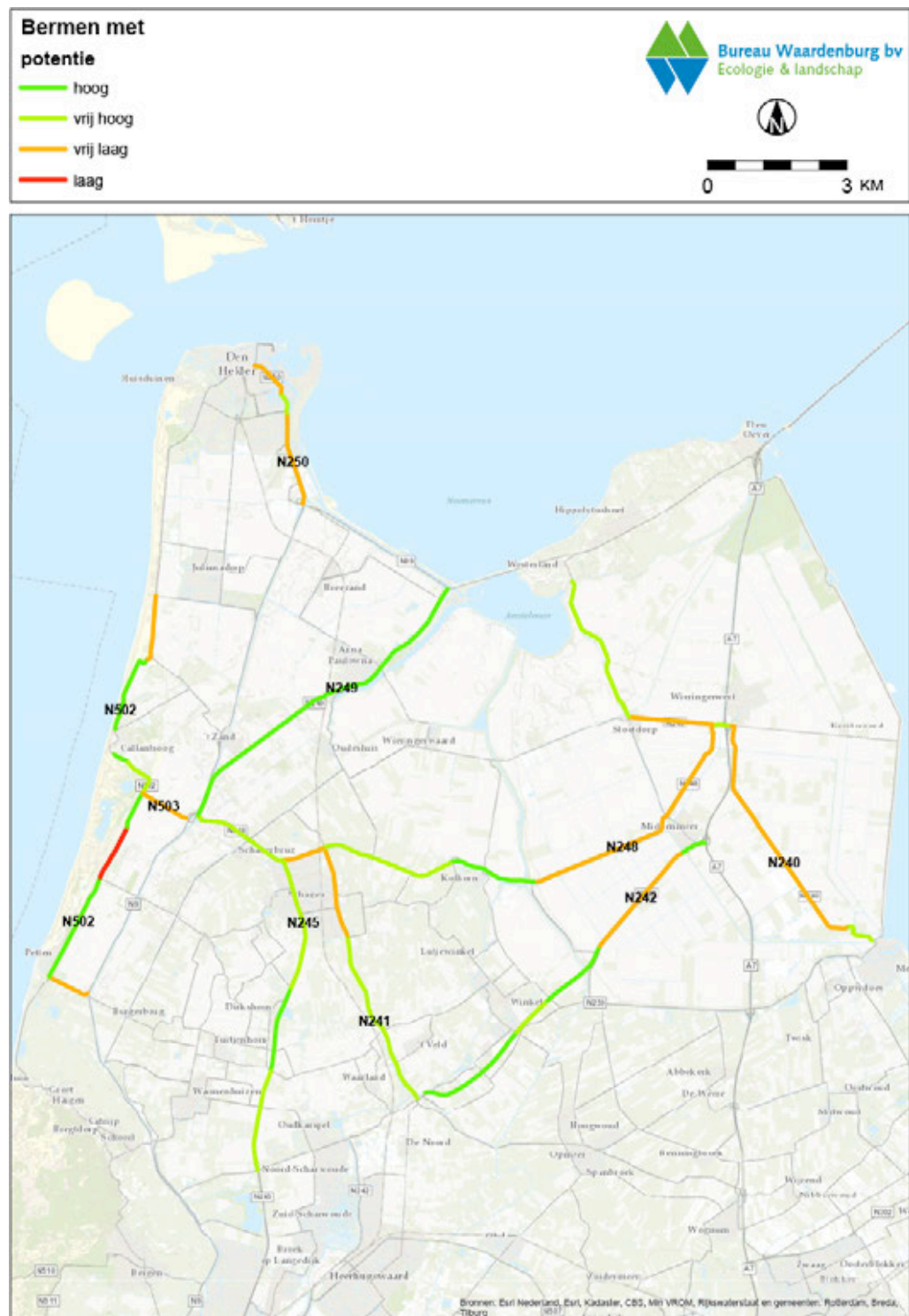
	Naam	Typische soorten	Typische begeleiders	Opvallende soorten
AZ1	Vlasbekje-St Janskruid	Vlasbekje St Janskruid	Wilgenroosje Jacobskrkr	Zelfde
AZ2	Klaproos-raket	Klapros Reukl kamille	Ruigtesoorten Akkeronkruiden Algemene grassoorten	kruisbloemigen
AZ3	Vogelmuur herderstasje	Herderstasje	Vogelmuur Paarse dovenetel	-
AZ4	Soortenarm grasland zand	Veldzuring Schapenzu Biggenkruid	Akkerdistel Duizendblad Kr Boterbl Paardenbl R klaver	Teunisbl Vingerhoedskr
AZ5	Droge ruigte	Akkerd Bijvoet Flkruid GrBrndn Haagwinde H Wilgenr	Bramensoorten	Haagwinde
AZ6	Boomweide	Grassen domineren	Fluitenkruid	
AZ7	Gazon	-	Madeliefje	
AZ8	Jong dennenbos	Grove den	Struikh	
EZ1	Gl Witbol & Havikskruiden	Hengel Schermhavikskr Stijf havikskr	Biggenkr Smalle weegbree	Hengel Stijf havikskr
EZ2	Glanshaverberm schraal	Rolkl Hondskr Knoopkr Margr Ringelw Vierz wikke Voederw Wilde peen	Duizendbl Jacobskrkr R klaver Sm weegbr Veldzu	Knoopkr Margr Jacobskrkr
EZ3	Zandbl Biggenkr	Dwergviltkr Biggenkr Kl tasjeskr Vogelpootje R schijnsp Vroege hvr Zandbl Zilverhvr	Can fijnstr Jacobskrkr Schapenzu Zandhrnbl	
EZ4	Stuifzand	Korstmos Cladonia Buntgr Heidespu Zandbl haarmos	Biggenkr Schapenz.	Heidespu Zandbl
EZ5	Heischrl	Dophei Biggenkr L walstro Tormentil Gaspeld	Duizendbl Biggenkr Schapenz Sm weegbr	Biggenkr Gaspeld Struikh
EZ6	Biggenkruid en Moerasrolkl	Biezenkn Biggenkr Moerasrolk Pitr	Kr boterb	Wederik Sm weegbr
EZ7	Heide	Doph Kruipbr L walstro Stekelbr Struikh Gaspeld	Duizendbl Biggenkr Schapenz Sm weegbr	Biggenkr Gaspeld
EZ8	Oud dennenbos	Grove den	Struikh	
EZ9	Loofbos op zand	Am vogelk Varens	Braam Ruigtekr	Lijsterb Kamperf Dagkoekoeksbl

	Naam	Typische soorten	Algemene begeleiders	Opvallende soorten
	AK1 Ruige glanshaverberm	Berenkl Fluitenkr Sch boterbl Smeerw Witte doven	Akkerd Akkervergeetm Duizendbl R klaver Gr brandn Margr Paardenbl Sm weegb Veldzu	Fluitenkr Sch boterbl
	AK2 Engels rgr en Gr weegbree	-	Akkerd Bijvoet Duizendbl Deens lbl Gr weegb Hopkl Kl hoeftl R kamille Schkamille Sm weegbr Varkensgr W peen	Akkerd Duizendbl W peen
	AK3 Soortenarme oever	Forse grassoorten (lager dan riet) Harig wilgenr	Haagw	-
	EK1 Zoomvegetatie	Dagkoekk Dolle kerv Geel nagelkr Hondskr Kleefkr Kraail Look z l P doven Speenkr W doven Zblad	Bijv Flkr Gr brn Sch botbl	Look z l Speenkr
	EK2 Bloemrijke glanshaverberm	Aardak Bmdkr Cich G morgenst Gl wlstr Gr strpzd Gew rolkl Past Veldlth W peen	Duizendbl Fl krd Berenkl Paardenbl Knoopkr Kaail Madel Margr R klv Sch boterb Sm weegb Veldzu Vert leeuw Vjfvkrk W klv	Gr strpzd Jcbskrkr Margr
	EK3 Loofbos op kleigrond	Es Meidoorn Vogelk Zomereik Bloedzu Ge nagelkr Reuzenzwgr Robertskr	Braam Brndnt Vier	

AV1	Rietoever	Riet watermunt	Harig wilgenr Watermunt	Riet
EV1	Soortenrijke oever	Gr lisdodde Gr waterwgr Heen Waterzu Zwbloem	Riet G waterkers Wederik Kattenst	Zwbloem
EV2	Bloemr natte ruigte	Valeriaan Gr engelw Kattenst Kon.kr. Moerassp. Riet	Dagkoekoeksbl Fluitenkr Gr brandn Haagw Harig wroosje Smeerw Veldzu	
EV3	Dotterbloemhooiland	E. Koekoeksbl Pinksterbl Gr ratelaar	Wederik Paardenbl R klaver Sch boterbl Sm weegbr Veldzu	
EV4	Moerasbos	Els Hop Kamperf Lijsterb Vogelk Wilgen	Braam Brndnt Gelderse r Vier (Bitterz Wederik Kon kr	

Bijlage 2. Potentie bepaling wegvakken

B2.1 Perceel 1 Noord-Holland Noord



N240a Westerland – Wieringerwerf

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 1.4 – 6.9</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaizuiger
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen en bosstroken aan westzijde
Bodem	gemengd
Opmerkingen	Aan oostzijde brede berm
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 7.0 – 10.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaizuiger
Vegetatie	onbekend
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Bomenrijen aan beide zijden
Bodem	meest klei
Opmerkingen	Weg was afgesloten tijdens veldbezoek
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie
Potentie	vrij laag

N240b Wieringerwerf – Medemblik

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 10.0 – 10.7</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomenrijen en bospercelen
Bodem	klei
Opmerkingen	Met name ruimte op taluds
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 10.7 – 13.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaizuiger
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrij aan westzijde

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 10.7 – 13.0</i>
Bodem	klei
Opmerkingen	Ruimte met name aanwezig onder bomenrij
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 13.0 – 19.6</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaizuiger
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Bosstrook aan westzijde
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 19.6 – 20.9</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaizuiger
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N241a Schagen – Verlaat

<i>Wegvak</i>	<i>N241 km 0.0 – 3.3</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Wisselend beeld. vaak enkelzijdig, soms dubbelzijdig, soms geen
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N241 km 3.3 – 9.8
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, ged. Maaizuig
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm, EK1 Zoomvegetatie, EK2 Bloemrijke glanshaverberm?
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Meest enkelzijdige rijen.
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	Vrij hoog

N242 Verlaat – Wieringermeer

Wegvak	N242 km 59.7 – 62.0
Beheer huidig	Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	nauwelijks
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

Wegvak	N242 km 62.0 - 63.9
Beheer huidig	Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Driedubbele rij populieren in NW-berm
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

Wegvak	N242 km 63.9 - 65.5
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, uitmaaieren droge watergang
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Rijen populieren, driedubbel NW-berm, enkel Z)-berm

Wegvak	N242 km 63.9 - 65.5
Bodem	klei
Opmerkingen	Veel meer ruimte nabij aansluiting N239
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog
Wegvak	N242 km 65.5 - 68.7
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, uitmaaien droge watergang
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	nauwelijks
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog
Wegvak	N242 km 68.7 – 73.2
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Bomenrij/bosstrook noordwestzijde
Bodem	klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag
Wegvak	N242 km 73.2 – 74.1
Beheer huidig	Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	weinig
Bodem	zand
Opmerkingen	Enkele korte bomenrij nabij viaduct. Bospercelen op grotere afstand
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm/EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	hoog

N245b N504 – Schagen

<i>Wegvak</i>	<i>N245 kruising N504 - kruising Ambachtsweg</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Ongeveer helft van bermen bomenrijen en bos-/struweelstroken
Bodem	Met name lichte zavel (kalkrijk)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N245 kruising Ambachtsweg – kruising Middenweg</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Ecologisch maaien
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Ongeveer helft van bermen bomenrijen en bos-/struweelstroken
Bodem	Lichte zavel (kalkrijk)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N245 kruising Middenweg – rotonde N248 Kanaalweg</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Hier en daar bomenrijen en bosstroken
Bodem	Lichte klei (kalkloos) en lichte zavel (kalkrijk)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N248a N9 – Schagen

<i>Wegvak</i>	<i>N248 km 0.0 – 2.2</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaien/zuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Vrij veel
Bomen	-
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N248 km 2.2 – 3.5</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien/zuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Vrij veel
Bomen	-
Bodem	zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N248b Schagen – Wieringermeer

<i>Wegvak</i>	<i>N248 km 3.5 – 5.1</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaien/zuigen
Vegetatie	-
Ruimte berm	weinig
Bomen	- (aanwezige bomen gekapt)
Bodem	Zavel en lichte klei
Opmerkingen	Weg opnieuw geasfalteerd en vangrail geplaatst, bermen nog vegetatieloos
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N248 km 5.1 – 5.5
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaien/zuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm/AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	Vrij veel
Bomen	-
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N248 km 5.5 – 10.0
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaizuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel
Bomen	Hier en daar bomenrijen
Bodem	klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N248 km 10.0 – 13.2
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaizuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	Veel
Bomen	Enkele korte bomenrijen
Bodem	klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

Wegvak	N248 km 13.2 - 18.6
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, Maaizuigen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm, EK1 Zoomvegetatie, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig
Bomen	Bosstrook aan zuidkant weg
Bodem	klei en zware zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm

<i>Wegvak</i>	<i>N248 km 13.2 - 18.6</i>
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N248 km 18.6 - 22.5</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruig glanshaverberm, AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	vrij veel
Bomen	Wisselend. Bomenrijen dubbelzijdig, enkelzijdig, ontbrekend
Bodem	Wisselend, lichte klei, zavel en fijn zand
Opmerkingen	Grotendeels bedrijventerrein
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N249a De Stolpen – Balgzand

<i>Wegvak</i>	<i>N249 km 0.0 – 1.5</i>
Beheer huidig	Maaïen en afvoeren, Maaizuiger
Vegetatie	AZ3 Vogelmuur herderstasje-berm, EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N249 km 1.5 – 12.5</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaïen en afvoeren
Vegetatie	AZ3 Vogelmuur herderstasje-berm, EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Hoog

N250a Den Helder – De Kooy

<i>Wegvak</i>	<i>N250 Kom Den Helder</i>
Beheer huidig	Gazonbeheer
Vegetatie	AZ7 Gazon
Ruimte berm	wisselend

Wegvak	N250 Kom Den Helder
Bomen	Bomenrijen beide zijden van weg
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Beheer door gemeente?
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Vrij laag

Wegvak	N250 km 116.3 – 117.2
Beheer huidig	Klepelen, maaien uitzichthoeken,
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	Gedeeltelijke bomenrij oostzijde
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Vrij hoog

Wegvak	N250 ten zuiden van km 166.3
Beheer huidig	Klepelen, maaien uitzichthoeken,
Vegetatie	AZ5 Droge ruigte/AK1 Ruig glanshaverberm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Houtsingels langs en tussen weg en fietspad
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal/EK1 Zoomvegetatie
Potentie	Vrij laag

N502a Burgervlotbrug – Stolperweg

Wegvak	N502 km 0.0 – 1.6
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK2 Engels raaigras en grote weegbree berm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	Vrij laag

Wegvak	N502 km 1.6 – 5.6
Beheer huidig	Klepelen, Ecologisch maaien
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	
Potentie	Hoog

Wegvak	N502 km 5.6 – 7.7
Beheer huidig	Maaizuiger
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Veel struweelstroken
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Antiparkeerpaaltjes in beide bermen
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Laag

Wegvak	N502 km 7.7 - 9.0
Beheer huidig	Maaien en afvoeren
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, mogelijk EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Hoog

N502b Stolperweg – Callantsoog

Wegvak	N502 km 9.0 – 10.6
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, Maaizuiger, Ecologisch maaien
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, mogelijk EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Diverse struweelstroken
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Antiparkeerpaaltjes in zuidwestberm

Wegvak	N502 km 9.0 – 10.6
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Vrij hoog

Wegvak	N502 km 10.6 – 11.1
Beheer huidig Vegetatie	Maaien en afvoeren, Maaizuiger AZ4 Soortenarme graslandberm zand, mogelijk EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Antiparkeerpaaltjes in zuidwestberm
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Hoog

N502c Callantsoog – Callantsogervaat

Wegvak	N502 km 12.3 – 13.8
Beheer huidig Vegetatie	Klepelen, Maaien en afvoeren, Ecologisch maaien AZ4 Soortenarme graslandberm zand, EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	maaisel niet voldoende afgevoerd
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	hoog

Wegvak	N502 km 13.8 – 15.4
Beheer huidig Vegetatie	Klepelen AK1 Ruig glanshaverberm, AZ5 Droge ruigte
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	Hoog

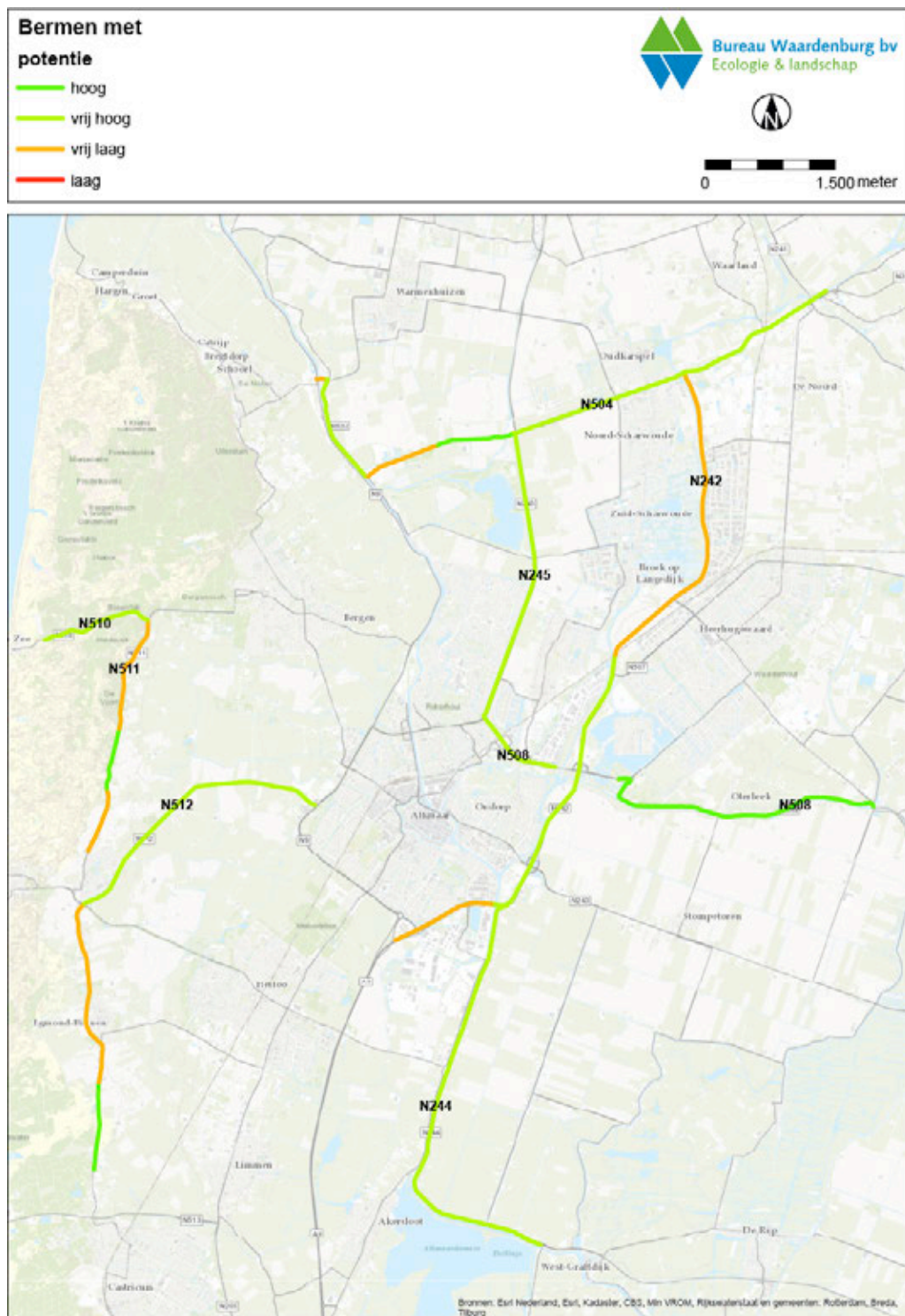
<i>Wegvak</i>	<i>N502 km fietspad</i>
Beheer huidig	Klepelen (?)
Vegetatie	EZ3 Zandblauwtje biggenkruid berm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Wasplaten in berm
Potentiële doelvegetatie	EZ3 Zandblauwtje biggenkruid berm
Potentie	Hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N502 km 15.4 – 17.7</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	vrij laag

N503 De Stolpen – N502

<i>Wegvak</i>	<i>N503 km 0.0 – 2.1</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	vrij laag

B2.2 Perceel 2 Alkmaar e.o.



N242a1 A9 – Noordhollands Kanaal

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 30.4 – 32.4</i>
Beheer huidig	onbekend. Beheer door derden
Vegetatie	onbekend: stoppen niet mogelijk
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	onbekend: aangevoerde grond
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N242a2 Noordhollands Kanaal – Oudkarspel

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 32.4 – 43.2</i>
Beheer huidig	onbekend. Beheer door derden
Vegetatie	onbekend: stoppen niet mogelijk
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Zware klei, veen en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 43.2 – 45.6</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 45.6 – 47.6</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 45.6 – 47.6</i>
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 47.6 – 51.9</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N242b Oudkarspel – Verlaat

<i>Wegvak</i>	<i>N242 km 51.9 – 59.7</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N244a Alkmaar – West-Grafdijk

<i>Wegvak</i>	<i>N244 km 0.0 – 8.5</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien zuigen, maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Enkele bomenrij aan west-/zuidzijde
Bodem	Veen en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N245/N504a Alkmaar – Oudkarspel

<i>Wegvak</i>	<i>N245 km Kruising N508 – kruising N504</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EH2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen en boom/struweelstroken
Bodem	Zavel
Opmerkingen	Ook brede bermen zonder bomen
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie/EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N504 km 13.0 – 16.5</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EH2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Vrij veel boom/struweelstroken aan zuidzijde
Bodem	Zavel
Opmerkingen	Ook brede bermen zonder bomen
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N504a Schoorl dam – kruising N245

<i>Wegvak</i>	<i>N504 km 7.7 – 7.8</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Zavel en klei
Opmerkingen	Dijk in beheer derden?
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N504 km 7.8 – 10.0</i>
Beheer huidig	Beheer door derden
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen

Wegvak	N504 km 7.8 – 10.0
Bodem	Zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N504 km 10.0 – 11.5
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N504 km 11.5 – 13.0
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

N508a Alkmaar N245 – N242

Wegvak	N508 km 0.0 – 1.8
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Veen, zand, klei en/of aangevoerde grond
Opmerkingen	Ondanks bomen nog vrij veel onbeschaduwde ruimte in berm
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N508a N242 – Rustenburg

<i>Wegvak</i>	<i>N508 km 10.2 – 12.8</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Zware zavel, lichte klei, klei met veendek
Opmerkingen	Orchideeën onder aan noordzijde dijk
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N508 km 12.8 – 16.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Zware zavel, lichte klei, klei met veendek
Opmerkingen	Orchideeën onder aan noordzijde dijk
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	hoog

N510a Bergen – Alkmaar

<i>Wegvak</i>	<i>N510 km 10.0 – 12.2</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen en struweel
Bodem	Fijn zand, klei en veen.
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond, EK2 Bloemrijke glanshaverberm.
Potentie	vrij hoog

N510b Bergen – Bergen aan Zee

<i>Wegvak</i>	<i>N510 km 10.0 – 12.2</i>
Beheer huidig	Ecologisch maaien
Vegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Veel bomen en struweel
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Ondanks hoog aandeel bomen, kunnen op kalkrijk duinzand toch interessante bloemrijke vegetaties ontstaan.
Potentiële doelvegetatie	EZ3 zandblauwtje biggenkruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond.
Potentie	vrij hoog

N511 Bergen – Egmond a/d Hoef

<i>Wegvak</i>	<i>N511 km 0.0 – 2.3</i>
Beheer huidig	Ecologisch maaien
Vegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ3 zandblauwtje biggenkruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond.
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N511 km 2.3 – 3.5</i>
Beheer huidig	Ecologisch maaien
Vegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bos en bomen
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ3 zandblauwtje biggenkruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond.
Potentie	hoog

Wegvak	N511 km 3.5 – 4.8
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ3 Vogelmuur-herderstasjebem, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Humeus zand (enkeerdgrond)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverbarm op schrale grond.
Potentie	vrij laag

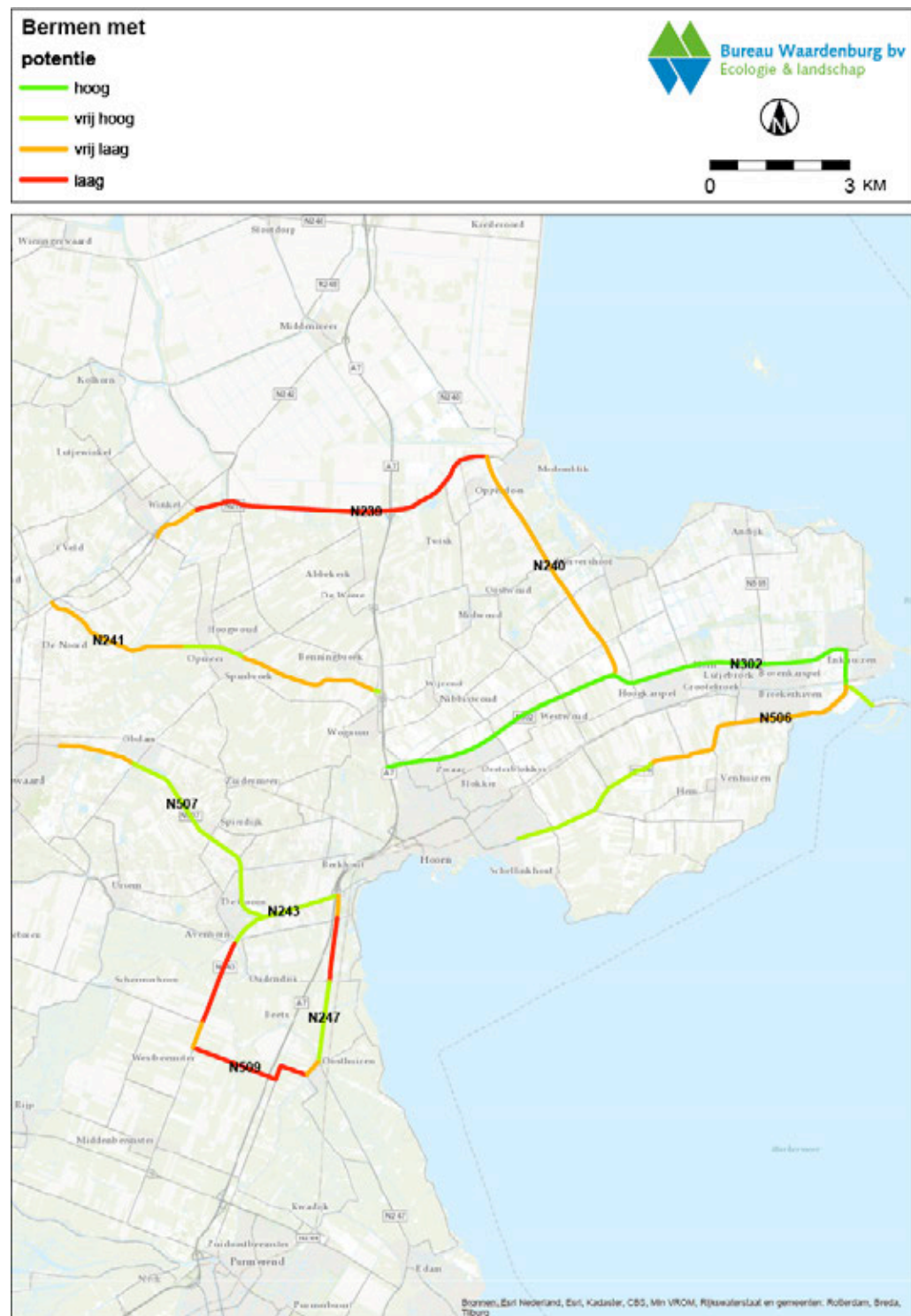
N512 Alkmaar – Castricum

Wegvak	N512 km 0.0 – 5.7
Beheer huidig	Klepelen, maaïen en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverbarm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, EK2 Bloemrijke glanshaverbarm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Klei
Opmerkingen	Groot deel in reconstructie
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverbarm.
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N512 km 5.7 – 9.5
Beheer huidig	Maaïen-zuigen
Vegetatie	AZ3 Vogelmuur-herderstasjebem, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Hier en daar bomen en stukjes bos
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverbarm op schrale grond.
Potentie	vrij laag

Wegvak	N512 km 9.5 – 11.2
Beheer huidig	Maaien-zuigen, ecologisch maaien
Vegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bomen en bos
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	AZ1 Vlasbekje St. Janskruidberm, EZ3 zandblauwtje-biggenkruidberm, EZ2 glanshaverberm op schrale grond.
Potentie	hoog

B2.3 Perceel 3 West-Friesland



N239 Winkel – Medemblik

<i>Wegvak</i>	<i>N239 km 13.8 – 15.6</i>
Beheer huidig	beheer door derden
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bomen aan beide zijden
Bodem	Kalkrijke lichte zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N239 km 15.6 - 26.8</i>
Beheer huidig	beheer door derden
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijke zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N240 Medemblik - Hoogkarspel

<i>Wegvak</i>	<i>N240 km 22.3 – 39.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen aan beide zijden weg
Bodem	Kalkrijke lichte zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N241 Verlaat – A7

<i>Wegvak</i>	<i>N241 km 9.8 – 15.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Hier en daar bomenrijen
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag
<i>Wegvak</i>	<i>N241 km 15.0 – 17.2</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomenrijen en boomweides
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	Nog vrij veel niet beschaduwde ruimte in bermen
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog
<i>Wegvak</i>	<i>N241 km 17.2 – 22.2</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomenrijen
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag
<i>Wegvak</i>	<i>N241km 22.2 – 22.4</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	Enkele boomweides

Wegvak	N241km 22.2 – 22.4
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N243 Schermerhornerweg – A7

Wegvak	N243 km 11.5 – 14.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bomenrijen aan beide zijden
Bodem	Kalkrijke lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

Wegvak	N243 km 14.5 -18.6
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	Bomenrijen aan beide zijden
Bodem	Kalkrijke lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N247 Oosthuizen – Hoorn

Wegvak	N247 km 52.4 – 55.3
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Hier en daar bomenrijen
Bodem	Veen en veen met kleidek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N247 km 55.3 – 57.6
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Onderbroken bomenrijen aan beide zijden
Bodem	Klei met hier en daar een veendek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

Wegvak	N247 km 57.6 – 58.3
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen aan beide zijden
Bodem	Klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N302 A7 - Enkhuizen

Wegvak	N302 km 30.1 – 39.0
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

Wegvak	N302 km 39.0 – 48.9
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Kalkrijke zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

Wegvak	N302 km 48.9 – 50.1
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	hier en daar bomen en bosstroken
Bodem	Onbekend
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N506 Hoorn – Enkhuizen

Wegvak	N506 km 24.9 – 30.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, overgang naar EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Gedeeltelijk eenzijdige bomenrijen
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N506 km 30.5 – 32.4
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Eenzijdige bomenrijen
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N506 km 32.4 – 38.6
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen, maaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Eenzijdige bomenrijen

Wegvak	N506 km 32.4 – 38.6
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N507 Avenhorn – Heerhugowaard

Wegvak	N507 km 0.0 – 3.8
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	klei, ged. met veendek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N507 km 3.8 – 7.7
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	enkele korte eenzijdige bomenrijen
Bodem	klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N507 km 7.7 – 10.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Dubbele bomenrij aan noordzijde
Bodem	klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N509 Schermerhornerweg – Oosthuizen

<i>Wegvak</i>	<i>N509 km 1.5 – 2.4</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N509 km 2.4 – 7.1</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

<i>Wegvak</i>	<i>N509 km 7.1 – 7.7</i>
Beheer huidig	onbekend (beheer door provincie?)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree.
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	-
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

B2.4 Perceel 4 Haarlem IJmond



N200 Overveen – Zandvoort

<i>Wegvak</i>	<i>N200 km 0 – 6.3</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	EK1 Zoomvegetatie, AZ4 Soortenarm grasland op zand, AZ1 Vlasbekje-St. Janskruidberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen, bos en struweel
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie, AZ1 Vlasbekje – St. Janskruidberm
Potentie	hoog

N202 A22 – Houtrakpolder

<i>Wegvak</i>	<i>N202 km 0 – 6.9</i>
Beheer huidig	Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK1 Zoomvegetatie
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Veel bomen en bos
Bodem	Zware klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	Vrij laag

N203 Krommenie – Limmen

<i>Wegvak</i>	<i>N203 km 50.1 – 55.9</i>
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Klei en veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	Vrij hoog

Wegvak	N203 km 55.9 – 60.4
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	-
Bodem	Klei en veen
Opmerkingen	Vrij bloemrijk
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	Vrij hoog

N206a De Zilk – Aerdenhout

Wegvak	N206 km 36.1 – 37.0
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AZ4 Soortenarm grasland op zand
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond,
Potentie	Vrij laag

Wegvak	N206 km 38.3 – 42.7
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EK1 Zoomvegetatie
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Veel bomen en bos
Bodem	Kalkrijk zand en zwaklemig fijn zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie, EZ2 glanshaverberm op schrale grond,
Potentie	Vrij laag

N208 Aerdenhout - Velsbroek

Wegvak	N208 km 47.4 – 55.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AZ2 Klaproos-raketberm, AZ4 Soortenarm grasland op zand
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Ook gedeelten met weinig tot geen ruimte
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Potentie	Vrij hoog

Wegvak	N208/A208 km 55.5 – 8.0
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AZ2 Klaproos-raketberm, AZ4 Soortenarm grasland op zand
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	Ook gedeelten met weinig tot geen ruimte
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Potentie	Vrij laag

N513 Limmen – Castricum aan Zee

Wegvak	N513 km 20.5 – 23.0
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	± 50 % met veel bomen
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ2 glanshaverberm op schrale grond, EZ3 zandblauwtje biggenkruidberm.
Potentie	hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N513 km 23.0 – 25.3</i>
Beheer huidig	maaien-zuigen
Vegetatie	EK1 Zoomvegetatie, AZ4 Soortenarm grasland op zand, AZ1 Vlasbekje-St. Janskruidberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen, bos en struweel
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoomvegetatie, AZ1 Vlasbekje – St. Janskruidberm
Potentie	hoog

<i>Wegvak</i>	<i>N513 km 25.3 – 26.0</i>
Beheer huidig	maaien-zuigen
Vegetatie	AZ4 Soortenarm grasland op zand, AZ1 Vlasbekje-St. Janskruidberm.
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	enig struweel
Bodem	Kalkrijk zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	AZ1 Vlasbekje – St. Janskruidberm, EZ3 Zandblauwtje-biggenkruidberm
Potentie	hoog

B2.5 Perceel 5 Zaanstreek-Waterland



N203a Krommenie – Wormerveer

<i>Wegvak</i>	<i>N203 48.7 – 50.0</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm,
Ruimte berm	veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	Bomen op vrij grote afstand langs noordzijde
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

N235 Het Schouw – Purmerend

<i>Wegvak</i>	<i>N235 0.0 – 5.2</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Weinig bomen, veel hagen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N235 5.2 – 8.1</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Bomenrijen beide zijden
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

N244 West-Grafdijk – Volendam

<i>Wegvak</i>	<i>N244 8.5 – 13.2</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Weinig bomen

Wegvak	N244 8.5 – 13.2
Bodem	Klei en veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N244 13.2 – 27.3
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Klei (veen tussen 21.0 en 23.6)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

N246 Beverwijk – West-Grafdijk

Wegvak	N246 15.8 – 18.5
Beheer huidig	Klepelen, uitmaaaien droge watergang
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Klei
Opmerkingen	Vooraf bomen aan zuidzijde
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoom, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N246 18.5 - 35.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, incidenteel ecologisch maaien, uitmaaaien droge watergang en maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N246 35.5 - 36.3
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, maaien-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	Bij h. 36.1 vegetatie ingezaaid? Veel oosterse morgenster en luzerne aanwezig.
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N246 36.3 - 40.5
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, incidenteel ecologisch maaien en maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

N247 Amsterdam – Oosthuizen

Wegvak	N247 29.4 – 34.6
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N247 34.6 - 45.2
Beheer huidig	Klepelen, incidenteel uitmaaien droge watergang.
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen

Wegvak	N247 34.6 - 45.2
Bodem	Veen en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N247 45.2 – 52.4
Beheer huidig	Klepelen, maaien-zuigen, uitmaaaien droge watergang
Vegetatie	AZ2 Klapprooos-raketberm, AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK1 Zoom, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

N514 Ned Benedictweg

Wegvak	N514 0.1 – 1.2
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

N515a Ronde N246 – Koog aan de Zaan

Wegvak	N515 4.7 – 5.8
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N515 5.8 – 6.9</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, ecologisch maaien
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	hoog

N515b Rotonde N246 – Koog aan de Zaan

<i>Wegvak</i>	<i>N515 9.0 – 11.8</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren, incidenteel maaien natte onderberm
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

N516 Zaandam – Oostzaan

<i>Wegvak</i>	<i>N516 1.4 – 3.4</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	Veen met kleidek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

N517 N247 – Volendam

<i>Wegvak</i>	<i>N517 0.0 – 1.8</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen

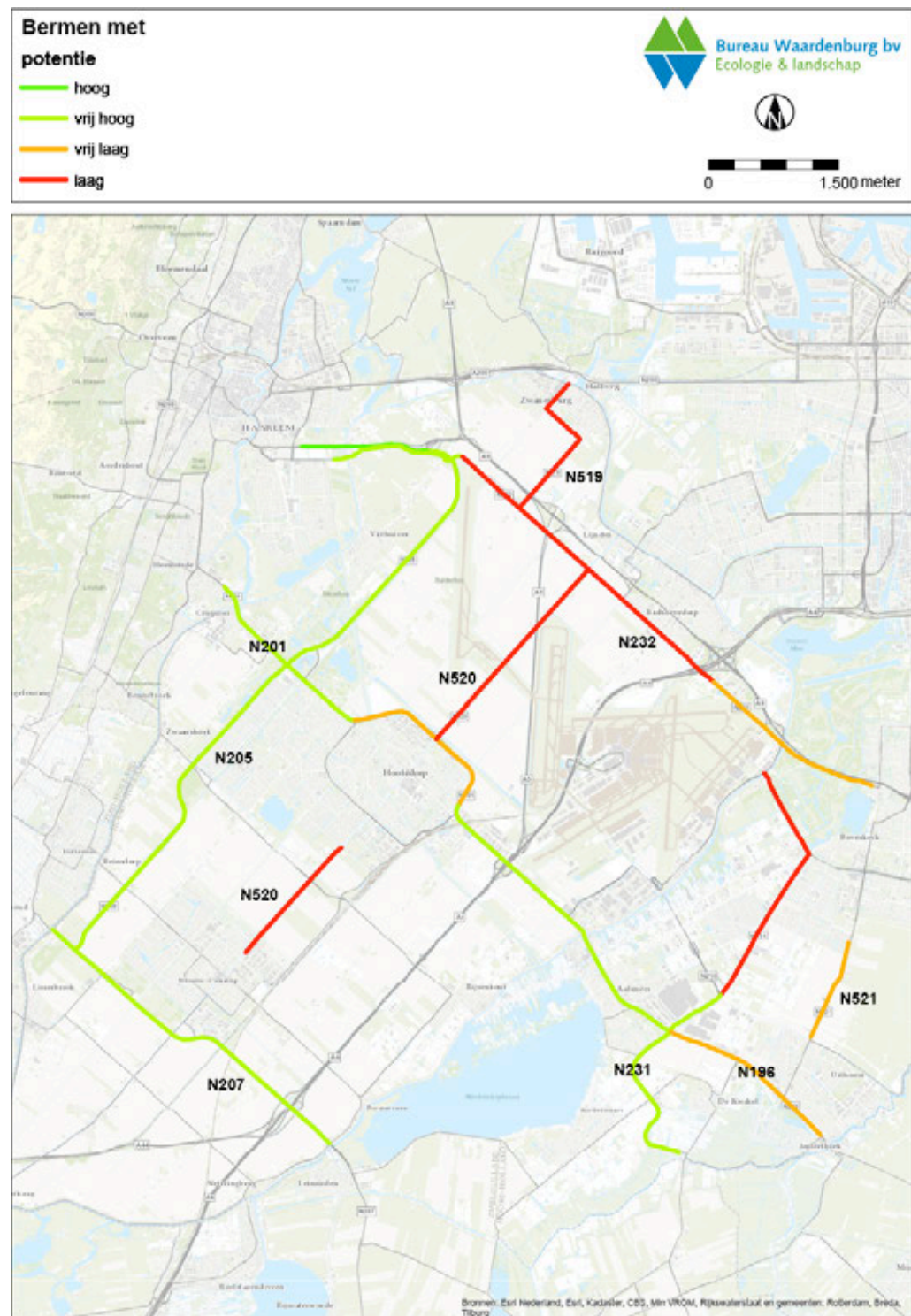
Wegvak	N517 0.0 – 1.8
Bodem	Veen met kleidek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

N518 Monnikendam – Marken

Wegvak	N518 5.7 – 6.9
Beheer huidig	?
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij weinig ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	Veen en veen met kleidek
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

Wegvak	N518 6.9 - 12.7
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, maaïen-zuigen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Geen
Bodem	Klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

B2.6 Perceel 6 Noord-Holland Zuid



N196 Aalsmeerderbrug - Uithoorn

Wegvak	N196 30.6 – 32.9
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N196 32.9 – 36.0
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N196 36.0 – 40.1
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	zavel, klei en veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N201 Heemstede - Aalsmeerderbrug

Wegvak	N201 20.7 – 24.9
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen

Wegvak	N201 20.7 – 24.9
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N201 24.9 – 28.9
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N201 28.9 – 30.6
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	zavel en klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N205 Haarlem – Nieuw-Vennep

Wegvak	N205 10.1 – 13.0
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N205 13.0 – 28.1
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, Klepelen (ged.)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	lichte klei en zavel, meest kalkrijk
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	hoog

N207 Leimuider – Lisse

Wegvak	N207 50.8 – 55.3
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, Klepelen (ged.), Ecologisch maaien (klein ged.)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N207 55.3 – 58.8
Beheer huidig	Maaien en afvoeren, Klepelen (ged.), Ecologisch maaien (klein ged.)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Veel ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	Onder reconstructie, wegens verdubbeling aantal rijbanen
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

N231 Vrouwenakker – Schiphol

Wegvak	N231 16.8 – 22.1
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Weinig bomen

Wegvak	N231 16.8 – 22.1
Bodem	zavel en veen (met zandig toedek)
Opmerkingen	Vrij kruidenrijk
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N231 22.1 – 25.7
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

Wegvak	N231 25.7 – 27.9
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	lichte klei en zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N232 Haarlem – Schiphol

Wegvak	N232 20.5 – 23.6
Beheer huidig	Klepelen, ecologisch maaien (klein gedeelte)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij hoog

Wegvak	N232 23.6 – 31.1
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Bomenrij zuidzijde
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

Wegvak	N232 31.1 – 33.1
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Vrij veel bomen
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

Wegvak	N232 33.1 – 35.4
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	zavel
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N519 Boesingheliede – Zwanenburg

Wegvak	N519
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N520a Lijnden – Hoofddorp

<i>Wegvak</i>	<i>N520 0.0 – 5.0</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Vrij weinig bomen
Bodem	zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N520b Hoofddorp – Nieuw-Vennep

<i>Wegvak</i>	<i>N520 8.6 – 11.5</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Weinig ruimte
Bomen	Bomenrij westzijde
Bodem	zavel en lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N521 Amstelveen – Uithoorn

<i>Wegvak</i>	<i>N521 0.0 – 2.4</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	Vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrij en struweel oostzijde
Bodem	lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

B2.7 Perceel 7 Gooi- en Vechtstreek



N201 Vreeland - Hilversum

<i>Wegvak</i>	<i>N201 Vreeland – Fort Kijkuit</i>
Beheer huidig	Klepelen, Ecologisch maaien
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen aan beide zijden
Bodem	Onduidelijk (aangevoerd grondlichaam)
Opmerkingen	Ecologisch maaien betreft waarschijnlijk de rietoevers
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N201 Fort Kijkuit – km 76.1</i>
Beheer huidig	Klepelen, Ecologisch maaien
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen en bos aan beide zijden
Bodem	Veen en aangevoerde grond
Opmerkingen	Ecologisch maaien betreft waarschijnlijk lage vochtige bermen, met riet en rietruigten (natte strooiselruigte)
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N201 km 76.1 – 77.5</i>
Beheer huidig	Klepelen, Ecologisch maaien
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen aan beide zijden
Bodem	Zand
Opmerkingen	Ecologisch maaien betreft waarschijnlijk de rietoevers
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N236 Bussum - Diemen

<i>Wegvak</i>	<i>N236 km 2.5 – 3.5</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen in zuidelijke berm, weinig in noordelijke berm
Bodem	Zware klei op veen
Opmerkingen	

Wegvak	N236 km 2.5 – 3.5
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag
Wegvak	N236 km 3.5 – 4.9
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Zware klei op veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag
Wegvak	N236 km 4.9 – 8.8
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen in beide bermen
Bodem	Lichte klei
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag
Wegvak	N236 km 9.0 – 11.3
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Hier en daar enkele bomen
Bodem	Zware klei op veen (kalkarm)
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij hoog
Wegvak	N236 km 11.3 – 13.0
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren, Ecologisch maaien (ged.)
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, AZ3 Vogelmuur-herderstasjeberm, gedeelten vegetatieloos.
Ruimte berm	vrij veel ruimte

Wegvak	N236 km 11.3 – 13.0
Bomen	-
Bodem	Veen met kleidek of veraarde bovengrond
Opmerkingen	Bermen grotendeels nieuw door verlegging N236 ivm aanleg natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen.
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm. Op natte gedeelten EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag. Natte gedeelten: vrij hoog.

Wegvak	N236 km 13.0 – 15.1
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen zuid/westberm. Hier en daar bomen in noord/oostberm
Bodem	Veen met veraarde bovengrond
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EV3 Dotterbloemhooiland
Potentie	vrij laag Natte gedeelten: vrij hoog.

Wegvak	N236 km 15.1 – 16.3
Beheer huidig	Klepelen, Maaien en afvoeren
Vegetatie	AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, AZ3 Vogelmuur-herderstasieberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrijen of bos aan beide zijden.
Bodem	Zwaklemig fijn zand
Opmerkingen	Vrij breed wegprofiel, daardoor niet zeer beschaduwd
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden
Potentie	vrij hoog.

Wegvak	N236 km 16.3 – 17.0
Beheer huidig	Klepelen, Ecologisch beheer
Vegetatie	AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, AZ3 Vogelmuur-herderstasieberm, EZ2 Glanshaverberm schraal
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bos aan zuidzijde. Heide, bos/struweelstroken aan noordzijde.
Bodem	Zwaklemig fijn zand
Opmerkingen	Vrij breed wegprofiel, daardoor niet zeer beschaduwd
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden, EZ2 Glanshaverberm schraal, mogelijk EZ3 Zandblauwtje biggenkruidberm
Potentie	hoog.

N403 Loenen – Loosdrecht

<i>Wegvak</i>	<i>N403 km 0.5 – 3.98</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Veel bomen
Bodem	Aangevoerde grond en mogelijk veen
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	laag

N415 Hilversum – Groot Kievitsdal

<i>Wegvak</i>	<i>N415 km 0.2 – 1.4</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Zwaklemig fijn zand en stuifzand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden, EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	vrij laag

N417 Hollandsche Rading – Hilversum

<i>Wegvak</i>	<i>N417 km 8.3 – 10.8</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Grof zand, zwaklemig fijn zand en leemarm zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Berm met gladde witbol en havikskruiden, EK1 Zoomvegetatie
Potentie	vrij laag

N523 Huis ten Bosch (N236) – Overbeek en Overmeer – Fort Kijkuit

<i>Wegvak</i>	<i>N523 km 0.0 – 1.7</i>
Beheer huidig	Klepelen, maaien en afvoeren
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm, AV1 Rietoever
Ruimte berm	vrij veel ruimte (oostzijde), vrij weinig ruimte (westzijde)
Bomen	Veel bomen (oostzijde), weinig bomen (westzijde)
Bodem	Lichte klei, kalkarm
Opmerkingen	Rietoevers aan westkant
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm, EV1 Soortenrijke oever.
Potentie	vrij laag (oostzijde), vrij hoog (westzijde)

<i>Wegvak</i>	<i>N523 km 1.7 – 2.5</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Weinig bomen
Bodem	Lichte klei, kleidek op veen.
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm.
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N523 km Middenweg – Vreelandse weg</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrij aan beide zijden
Bodem	Zware klei
Opmerkingen	Zeer veel duizendblad
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N523 km Vreelandse weg – Fort Kijkuit</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AK2 Gemeenschap van Engels raaigras en grote weegbree, AK1 Ruige glanshaverberm
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bomenrij aan beide zijden
Bodem	Zware klei
Opmerkingen	Zeer veel duizendblad

Wegvak	N523 km Vreelandse weg – Fort Kijkuit
Potentiële doelvegetatie	EK2 Bloemrijke glanshaverberm
Potentie	vrij laag

N524 Hilversum - Bussum

Wegvak	N524 km 0.4 – 1.8, 21.8 – 22.0
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bomenrijen/bosstroken
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden
Potentie	vrij laag

N525 Hilversum - Laren

Wegvak	N525 km 0.1 – 0.7
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AK1 Ruige glanshaverberm, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Stedelijk gebied
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden, EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	vrij laag

Wegvak	N525 km 0.7 – 1.6
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AK1 Ruige glanshaverberm, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	vrij weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	-
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden, EZ2 Glanshaverberm schraal
Potentie	vrij laag

N526 Crailo – Blaricum

<i>Wegvak</i>	<i>N526 km 0.0 – 0.8</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Sterk beschaduwd
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden
Potentie	vrij laag

<i>Wegvak</i>	<i>N526 km 0.8 – 1.7</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, EZ5 Heischraal grasland, EZ3 Zandblauwtje biggenkruidberm, EZ7 Heide
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Enkele bomen aan zuidoostzijde, hier en daar bomen-/struweelrijen aan noordwestzijde
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Weg loopt door heideterrein. Bermen zijn ondanks klepelbeheer al rijk aan bloeiende soorten.
Potentiële doelvegetatie	EZ3 Zandblauwtje biggenkruidberm, EZ5 Heischraal grasland, EZ7 Heide
Potentie	hoog

N527 Crailo – Huizen

<i>Wegvak</i>	<i>N527 km 0.0 – 0.9</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Bos, heg tussen weg en fietspad
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Sterk beschaduwd, uiterst smalle bermen
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden
Potentie	laag

<i>Wegvak</i>	<i>N527 km 0.9 – 1.9</i>
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, EZ5 Heischraal grasland, EZ3 Zandblauwtje biggenkruidberm,

Wegvak	N527 km 0.9 – 1.9
Ruimte berm	vrij veel ruimte
Bomen	Bos aan noordwestzijde, heide met enkele boomgroepen aan zuidoostzijde
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	Weg loopt langs heideterrein.
Potentiële doelvegetatie	EZ3 Zandblauwtje biggenkruidberm, EZ5 Heischraal grasland
Potentie	hoog

Wegvak	N527 km 1.9 – 2.7
Beheer huidig	Klepelen
Vegetatie	AZ4 Soortenarme graslandberm zand, AZ3 Vogelmuur herderstasje berm
Ruimte berm	weinig ruimte
Bomen	Bos
Bodem	Grof zand
Opmerkingen	
Potentiële doelvegetatie	EZ1 Bermen met gladde witbol en havikskruiden
Potentie	vrij laag

Bijlage 3 Beheerkaart huidig beheer





Bureau Waardenburg bv

Adviseurs voor ecologie & milieu

Postbus 365, 4100 AJ Culemborg

Telefoon 0345-512710, Fax 0345-519849

E-mail info@buwa.nl, www.buwa.nl

Discussienota Aanpassing Aardkundig monument

december 2018

Aanleiding

Tijdens de vergadering van de Provinciale Staten op 9 juli jl. is een discussie gevoerd over het rechtleggen van de toerit van de fietstunnel onder de N525 bij Laren. Bij de aanleg in 2010 was het niet direct mogelijk was een normale toerit te creëren vanwege gebruik in erfpacht van het naastliggende terrein door de manège en is er als tijdelijke maatregel een toerit met een haakse bocht is aangelegd. Aanpassing van de toerit is volgens het college van GS inmiddels niet meer mogelijk omdat dit een aantasting zou betekenen van het aardkundig monument. Het aardkundig monument is aangewezen na aanleg van de tunnel en omvat de tijdelijke toerit.

De huidige toerit voldoet echter niet. Volgens de CROW-normen mogen geen haakse bochten met zo'n kleine boogstraal aangelegd worden wanneer het zicht beperkt is. Er zijn bovendien verschillende ernstige ongelukken zijn gebeurd. De snelheidsbeperkende maatregelen die daarna zijn genomen reduceren de praktische bruikbaarheid van de tunnel. Daarmee komt de investering van provinciale gelden in 2010 niet tot zijn recht. Daarnaast wordt er in de regio en bij omwonenden veel waarde gehecht aan voltooiing van dit project door nakoming van de eerdere toezeggingen.

Technische en juridische mogelijkheden van rechtleggen toerit

Ter voorbereiding op deze discussienota is door de ChristenUnie-SGP en de PvdA via een verzoek om ambtelijke bijstand de achtergrond van deze situatie verder uitgevraagd. De volledige vragen en antwoorden treft u aan in de bijlage.

Uit de antwoorden zijn een aantal zaken duidelijk geworden:

- in 2013 heeft de provincie Noord-Holland naar aanleiding van een evaluatie van de ongevallen in de fietstunnel aangegeven bereid te zijn het rechtdoor trekken van de noordelijke toerit conform het oorspronkelijke ontwerp verder voor te bereiden en te realiseren;
- het gebied dat noodzakelijk is voor het strekken van het fietspad is door het GNR in 2017 vrijgemaakt van erfpachtrecht;
- de provincie heeft in 2017 (in samenwerking met de gemeente Laren, de manège en het Goois Natuurreservaat) een onderzoek laten uitvoeren door RoyalHaskoningDHV naar de gevolgen van het strekken op natuur, verkeer, aardkundige monumenten, ruimtegebruik, bedrijfsvoering manège en investeringskosten;
 - het onderzoek onderschrijft in klare taal dat tunnel in de huidige situatie niet goed bruikbaar is;
 - uit het onderzoek is een voorkeursvariant voor rechttrekking gekomen waarvan de kosten op € 95.000 worden geraamd;

- binnen het IBP is een bedrag van € 200.000 gereserveerd voor het strekken van het toeleidende fietspad.

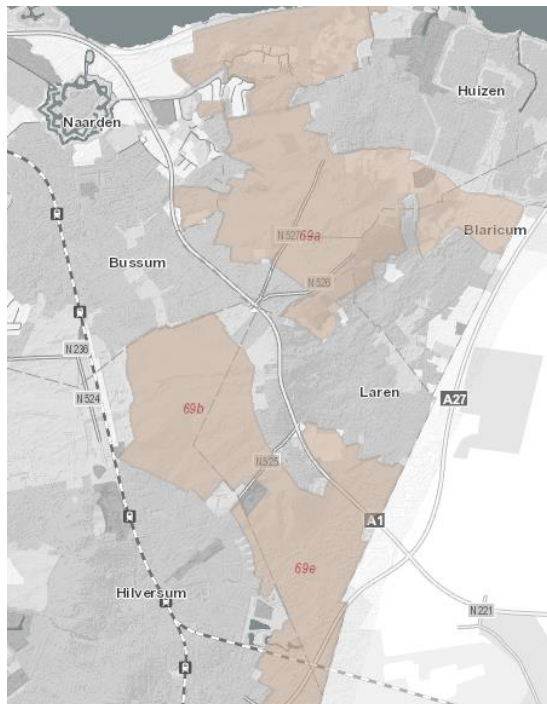
Zoals reeds bekend heeft GS op 19 juni 2018 besloten de toerit niet meer recht te trekken. Rechtttrekking vereist namelijk aantasting van het aardkundig monument. Met de geplande aanleg van een LARGAS (LANGzaam Rijden GAat Sneller)-verkeersplein bovengronds wordt een goed en verkeersveilig alternatief voor de overstekende fietsers gecreëerd. Daarmee is er geen zwaarwegend maatschappelijk belang om het aardkundig monument aan te tasten.

Aardkundige monumenten

Volgens de PMV¹ is het verboden handelingen te verrichten die het aardkundig monument kunnen aantasten. Er zijn een aantal uitzonderingen gesteld, zoals particuliere tuinaanleg op een bebouwd perceel, onderhoud en revisie aan bestaande boven- en ondergrondse infrastructuur, en agrarische activiteiten op agrarische percelen. Voor overige aantastingen kan een ontheffing worden verleend, mits de aantasting “minimaal” is (tot maximaal 1 meter onder het maaiveld) of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang (naar oordeel van GS). Volgens het beoordelingskader geldt dat onder meer bij aangelegenheden van nationale veiligheid of nationale en regionale infrastructuur, waarbij uit onderzoek is gebleken dat er geen alternatieve locaties of tracés buiten het aardkundig monument voorhanden zijn.

Gooise stuwwal als aardkundig monument

Grote delen van het stuwwallengebieden van het Gooi zijn aangewezen als aardkundig monument. Op de kaart is te zien dat dichtbebouwde delen van het Gooi merendeels niet zijn aangewezen. Ook de N525 en een strook van zo’n 10 meter naast de weg zijn niet aangewezen als monument. Er zijn geen bijzondere aardkundige situaties bekend rond de specifieke locatie van de tunnel.



Figuur 1. Aardkundige monumenten in het Gooi



Figuur 2. Aardkundig monument rondom de N525

¹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Duurzaamheid_Milieu/Provinciale_Milieuverordening

Mogelijke opties

Wij denken mede op basis van de verkregen informatie dat een dure fietstunnel niet afgemaakt kan worden vanwege ons beleid ter bescherming van aardkundige monumenten een ongewenst en onvoorzien effect is. Het is veroorzaakt doordat het aardkundig monument is aangewezen op het moment dat de geplande toerit nog niet was gerealiseerd. Wij beogen niet de bescherming van aardkundige monumenten af te zwakken, maar zoeken naar een manier om het beleid aan te passen zodat de oorspronkelijke plannen alsnog gerealiseerd kunnen worden.

Wij zien daarom nu verschillende oplossingsrichtingen die we graag met de commissie willen bespreken:

- De begrenzing van het aardkundig monument rondom de tunnel wordt minimaal aangepast, bijvoorbeeld door een halve cirkel met een straal van 40 meter rondom de tunneluitgang te ontgrenzen (zoals ook brede berm van de N525 niet onder het aardkundig monument valt).
- De PMV wordt zodanig aangepast dat niet alleen onderhoud en revisie van (ondergrondse) infrastructuur wordt vrijgesteld, maar eveneens revisie van op- en afritten. Punt c van lid 1 van Artikel 6.4 van de PMV (over vrijstellingen) wordt dan als volgt aangepast: "Onderhoud en revisie aan bestaande boven- en ondergrondse infrastructuur inclusief op- en afritten".
- Wij passen de PMV en begrenzing niet aan, maar evalueren het effect van de bovengrondse oversteek na een jaar en bekijken of er knelpunten ontstaan die een zwaarwegend maatschappelijke belang creëren. Er zijn namelijk grote twijfels of de bovengrondse oversteek wel gaat werken. Dat zit hem vooral in de doorstroming, wanneer het doorgaande (auto) spitsverkeer vastloopt omdat fietsers met voorrang aan het oversteken zijn. Gevolg is dan een onveilige situatie voor zowel de fietsers als het autoverkeer. GS zou dan moeten toezeggen dat bij knelpunten de verbetering van de fietstunnel alsnog wordt uitgevoerd.

Graag bespreken wij met de leden van de commissie hoe zij aankijken tegen deze opties.

Michel Klein
ChristenUnie-SGP

Nico Papineau Salm,
Marieke van Duijn
PvdA NH

RAPPORT

Kruispunt N525 - Westerheide - Langsakker te Laren

Aanvullende studie Fietstunnel – “Stal De Schaapskooi”

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: T&PBE8741R003F0.3

Versie: 0.3/Finale versie

Datum: 19 juli 2017



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX Rotterdam
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**
+31 10 209 44 26 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Kruispunt N525 - Westerheide - Langsakker te Laren

Ondertitel:
Referentie: T&PBE8741R003F0.3
Versie: 0.3/Finale versie
Datum: 19 juli 2017
Projectnaam: Verkeersveiligheid Kruispunt N525-Langsakker
Projectnummer: BE8741
Auteur(s): D.L. de Baan, L. Hüsslage, E. de Kleijn, A. Haba, K. Zwerver

Opgesteld door: D.L. de Baan, L. Hüsslage

Gecontroleerd door: K. Zwerver

Datum/Initialen: 19-7-2017 KZ

Goedgekeurd door: D.L. de Baan

Datum/Initialen: 19-7-2017 DLDB

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	De aanleiding	1
1.2	Doel en eindresultaat van het project	1
1.3	Aanpak	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Inventarisatie huidige situatie	3
2.1	Huidige situatie rondom de fietstunnel	3
2.2	Verkeerskundige inventarisatie	4
2.2.1	Intensiteiten	4
2.2.2	Verkeersveiligheid	5
2.3	Natuurwaarden	6
2.3.1	Planologische bescherming: Ecologie	6
2.3.2	Bomen en bos	7
2.3.3	Aardkundig monument	8
2.4	Bestemmingsplan Natuurgebied 2009	10
2.4.1	Eigendommen	11
2.4.2	Kabels en leidingen	12
3	Randvoorwaarden	13
3.1	Criteria Natuur	13
3.2	Criteria Verkeer	13
3.3	Criteria Overig	14
4	Afweging van varianten	15
4.1	Toelichting varianten	15
4.2	Ontwerpen	16
4.2.1	Ontwerp uitgangspunten	16
4.2.2	Toelichting op de ontwerpen	16
4.3	Beoordeling	21
4.3.1	Natuur	21
4.3.2	Verkeer	22
4.3.3	Overig	23
5	Samenvatting en conclusies	25

Bijlagen

1. Aanvullende Bomeninventarisatie
2. Schetsontwerpen vier varianten

1 Inleiding

1.1 De aanleiding

In najaar 2016 tot februari 2017 heeft de provincie Noord-Holland een studie¹ laten verrichten naar oplossingen om langzaam verkeer ((brom)fietsers, voetgangers, gehandicaptenvoertuigen, ruiters en aangespannen ruiterswagens) op een veilige manier de N525 te laten oversteken ter hoogte van de Langsakker in Laren. Uit deze studie kwam het 'voorrangsplein' als beste oplossing naar voren en kon op het meeste draagvlak vanuit diverse stakeholders rekenen. De oplossing biedt een veilige oversteek voor (brom)fietsers en voetgangers waarbij de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer voldoende gewaarborgd blijft.

Het aflopen van de pachtovereenkomst met de manege en het Goois Natuurreservaat biedt de mogelijkheid om de hellingsbaan aan de noordzijde van de fietstunnel recht te trekken. Dit is vanuit de provincie Noord-Holland en Goois Natuurreservaat altijd de wens geweest.

Aanleiding voor deze studie is om tegelijk het kruispunt én het strekken van de fietstunnel aan te pakken.



Figuur 1-1 Onveilige en onvindbare fietstunnel

1.2 Doel en eindresultaat van het project

Het Goois Natuurreservaat (GNR) heeft bij de provincie Noord-Holland gevraagd een nadere studie uit te voeren naar:

- de gewenste wijziging van de noordelijke inrit van de fietstunnel;
- de logische routing en aansluiting van de fietspaden in de omgeving op de fietstunnel;
- de toegangsweg naar de manege "Stal De Schaapskooi" die omgelegd of aangepast moet worden als de noordelijke inrit wordt rechtgetrokken.

De samenhang tussen de oplossing op het kruispunt N525 – Westerheide en de ontsluiting van stal De Schaapskooi op het kruispunt is uiteraard aanwezig en moet ingepast worden. Daarnaast is het van groot belang dat de fietsroutes vanuit de natuurgebieden richting het kruispunt en de fietstunnel optimaal plaatsvindt (en omgekeerd).

¹ "Kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker te Laren – Analyse kansrijke oplossingen" Royal HaskoningDHV, 15 febr. 2017

Het eindresultaat van deze studie is een viertal uitgewerkte oplossingen voor de ontsluiting van stal De Schaapskooi waarbij de helling van de fietstunnel is 'rechtgetrokken'. Voor de vier oplossingen zijn de effecten voor de verkeersveiligheid, natuur, financiële en ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt.

1.3 Aanpak

De studie is begeleid door een projectgroep. De leden van de projectgroep waren:

Tabel 1-1 Projectgroep

Organisatie	Naam	Functie
Provincie Noord-Holland	Dick Winters	Opdrachtgever
Gemeente Laren	Peter de Cocq	Beleidsmedewerker verkeer
Goois Natuur Reservaat	Poul Hulzink	Beheerder terrein
'Stal De Schaapskooi'	Atie Sanders	Beheerder manege
'Stal De Schaapskooi'	Arie Sanders	Beheerder manege
Royal HaskoningDHV	Dirk de Baan	Projectleider studie
Royal HaskoningDHV	Lieke Hüsslage	Projectsecretaris studie

De inhoudelijke aanpak is in drie stappen uiteengelegd waarbij de eindrapportage inhoudelijk gebaseerd is op:

- De inventarisatie van de huidige situatie ten aanzien van:
 - Bomen
 - Inmeten terrein
- Uitwerken van vier oplossingen op niveau van Voorlopig Ontwerp (VO)
 - Bepalen hoeveelheden, te verwerven gronden, kabels en leidingen, te kappen bomen, etc.
 - Opstellen vier kostenramingen conform de SSK-systematiek ten behoeve van investeringskosten per oplossing;
- Effecten per oplossingsrichting ten aanzien van:
 - Natuur: verlies oppervlak Ecologische Hoofdstructuur (EHS) / Natuurnetwerk Nederland (NNN), versnippering EHS /NNN, verlies/kwaliteit bomen, kans op overtreding Wet natuurbescherming;
 - Verkeer: verkeersveiligheid (brom)fietzers, voetgangers, ruiters, toegang & ontsluiting manege;
 - Overig; ruimtegebruik en eigendomsgrenzen, kabels en leidingen, aardkundige Monumenten, investeringskosten.

De studie is uitgevoerd tussen februari en mei 2017.

1.4 Leeswijzer

Op basis van verzamelde informatie, een inventarisatie en schouwing, kruispunttellingen en een workshop met stakeholders wordt de huidige situatie in beeld gebracht. De huidige situatie wordt beschreven in **hoofdstuk 2**. In **hoofdstuk 3** wordt ingegaan op de randvoorwaarden, criteria, eisen en wensen waaraan een oplossing dient te voldoen. Van de vier oplossingen wordt in **hoofdstuk 4** het schetsontwerp gepresenteerd en de investeringskosten samen met de effecten. Afgesloten wordt in **hoofdstuk 5** met conclusies en aanbevelingen.

2 Inventarisatie huidige situatie

Om inzicht te krijgen in hoe de verkeersveiligheid rondom de fietstunnel verbeterd kan worden is het belangrijk om te weten wat de huidige knelpunten zijn. Dit wordt in dit hoofdstuk nader gedaan door:

- de huidige situatie te analyseren;
- het gebruik van de fietstunnel te inventariseren;
- de natuurwaarden in kaart te brengen;
- en de planologische beperkingen te inventariseren

Deze inventarisatie is een samenvatting van de inventarisatie afkomstig uit het onderzoek “*Kruispunt N525-Westerheide-Langsakker te Laren*”. Aanvullend hierop is aanvullend onderzoek gedaan naar de bomen en het bos op het terrein van Stal De Schaapskooi én zijn de hoogten ingemeten.

2.1 Huidige situatie rondom de fietstunnel

De fietstunnel maakt onderdeel uit van het kruispunt N525 – Westerheide/Langsakker. Figuur 2-1 geeft hiervan een overzicht. In dit figuur zijn de fietsroutes opgenomen zoals deze officieel gebruikt mogen worden. Het oversteken van het kruispunt door bromfietzers, fietsers en voetgangers is niet toegestaan en wordt via RVV-borden C15 en C16 geregeld.

Omdat het gelijkvloers oversteken op het kruispunt toch plaats vindt is in de studie “kruispunt N525-Westerheide-Langsakker te Laren” voorgesteld op het kruispunt aan te passen naar een voorrangsp plein (zie Figuur 2-2). Hierdoor is het voor langzaam verkeer wel mogelijk om gelijkvloers te kunnen oversteken.



Figuur 2-1 Ligging fietstunnel in de omgeving met de fietsroutes



Figuur 2-2 Voorgesteld ontwerp Voorrangsp plein met gestrekte fietshelling

De toegang tot de (fiets)tunnel bestaat uit half-verharding. De helling aan de westzijde is steiler dan aan de oostzijde. Door de scherpe bocht aan de westzijde zijn in het verleden fietsers met elkaar in botsing gekomen waarbij ernstig gewonden zijn gevallen. Daarom zijn aan beide zijden op de hellingbanen hekjes geplaatst. De onderstaande foto's illustreren dit. De scherpe bocht is het gevolg van het feit dat de helling parallel aan de N525 ligt en niet haaks er op.



Foto 1 Route naar (fiets)tunnel met halfverharding



Foto 2 Hekjes halverwege de hellingbaan naar de (fiets)tunnel met daarnaast een ruiterpad

De tunnel is voor veel fietsers en voetgangers onvindbaar, zelf voor fietsers die al op het fietspad op Westerheide fietsen. De toegangen naar de hellingbanen liggen verscholen tussen de bomen en bewegwijzering of aanduiding via fietsknooppunten of voetgangersknooppunten ontbreekt. Om het Geologisch museum Hofland aan de 'overzijde van de N525' aan te duiden is een onduidelijk bord geplaatst om de fietsers en voetgangers de weg te wijzen (Foto 4).



Foto 3 Doorzicht in (fiets)tunnel met half verharding

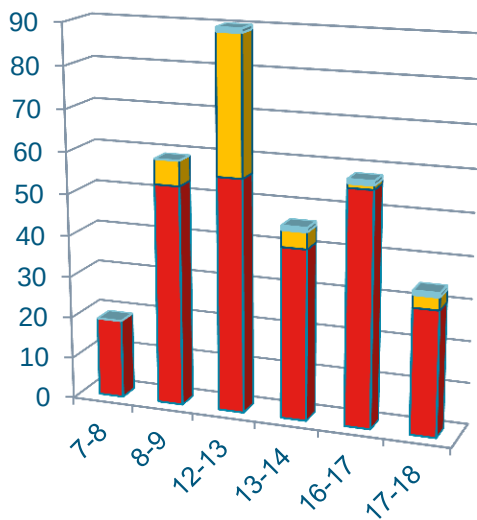


Foto 4 Bewegwijzering naar Geologisch museum Hofland van de westzijde naar de oostzijde van de N525

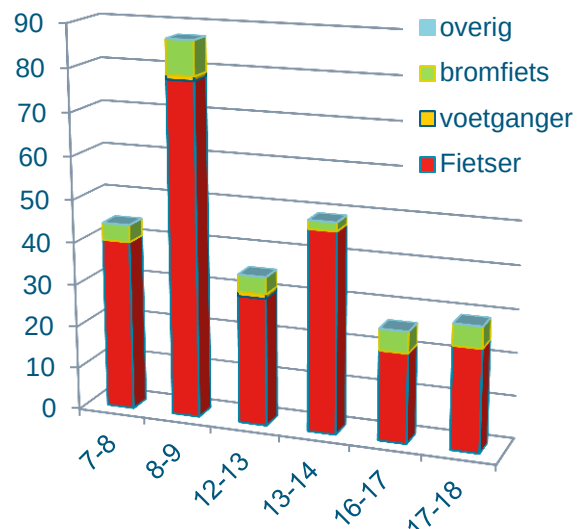
2.2 Verkeerskundige inventarisatie

2.2.1 Intensiteiten

Op basis van visuele kruispunttellingen op drie verschillende dagen is inzicht verkregen in de verkeersdrukke op het kruispunt en het gebruik van de fietstunnel. Figuur 2-3 geeft inzicht in het gebruik van de fietstunnel, figuur 2-4 in het aantal (brom)fietsers dat via het kruispunt oversteeft. Hieruit blijkt dat de fietstunnel redelijk gebruikt wordt, vooral in het middaguur. Ook valt op dat er geen bromfietsers/scooters gebruik maken van de tunnel; waarschijnlijk komt dit vooral door de geplaatste hekjes.



Figuur 2-3 Gebruik fietstunnel door langzaam verkeer door fietstunnel (aantallen)



Figuur 2-4 Gebruik langzaam verkeer over kruispunt (aantallen)

2.2.2 Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid van het kruispunt N525 – Westerheide/Langsakker in beeld te brengen is een ongevalanalyse uitgevoerd voor de periode 2001-2015 waarbij gebruik is gemaakt van ViaStat Online. Uit de uitgevoerde ongevalanalyse blijken dat op het kruispunt of in de tunnel geen ongevallen door de politie geregistreerd zijn. Vanuit de gemeente Laren is bekend dat er wel degelijk ernstige ongevallen in de tunnel zijn geweest die niet door de politie zijn geregistreerd.

Echter, ViaStat Online bevat gegevens van verkeersongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Bij ongevallen met uitsluitend materiele schade (UMS) komt incidenteel de politie ter plaatse en vindt zeer beperkt politieregistratie plaats. De registratiegraad van ongevallen waarbij slachtoffers (gewonden, doden) vielen is dan ook oververtegenwoordigd. Aanvullend op de ongevalanalyse is daarom een schouwing uitgevoerd door een verkeerspsycholoog en een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor.

Gebruik van de fietstunnel

De gebruikers van de tunnel zijn (recreatieve) fietsers, wielrenners, voetgangers en kan ook gebruikt worden door ruiters en de schaapskudde. Bromfietser en scooters mijden deze voorziening. Men rijdt met een lage snelheid en voorzichtig (hekjes) de helling af richting tunnel. Aan de zijde van La Place is de helling steiler dan aan de zijde van de begraafplaats (Foto 5). Hierdoor liepen sommige fietsers met de fiets aan de hand omhoog.

Tijdens de schouw vroegen sommige fietsers waar en hoe men over kon steken en het team zag anderen zoeken naar een oversteekmogelijkheid. Uiteindelijk zag men het bord met de "tunnelroute", maar zelfs dan nog was het zoeken naar de juiste richting. Het is naar het oordeel van het schouwteam een onduidelijk bord.



Foto 5 Steile hellingbaan aan zijde La Place en Schaapskooi

Tenslotte voelt door de tunnel rijden oncomfortabel en sociaal onveilig. De fietspadjes richting de tunnel zijn smal, steil en kent aan de zijde van stal De Schaapskooi een scherpe bocht. De verharding bestaat uit klei met grind² en kan bij regen glad zijn. Nabij de tunnel ligt een redelijk scherpe bocht en ook de beide fietssluisen vormen een obstakel die “eenvoudig” fietsen beperkt. De combinatie van deze factoren zorgt ervoor dat men langzaam naar beneden rijdt en geen snelheid houdt om de helling aan de andere zijde op te fietsen. Dat zorgt er ook voor dat het extra inspanning kost om weer boven te komen.

Vooraf voor oudere fietsers en ouders met kinderen bleek dat niet mee te vallen. Aan de zijde van stal De Schaapskooi is tot dicht bij de tunnel weinig tot geen zicht op tegemoetkomend verkeer (vanaf beide kanten). De aanwezige verkeersspiegel is in slechte staat en daarom onbruikbaar.

2.3 Natuurwaarden

Om de natuurwaarden in kaart te brengen houden we rekening met de planologische bescherming van het gebied, de aanwezigheid van waardevolle bomen en het aardkundig monument.

2.3.1 Planologische bescherming: Ecologie

De fietstunnel verbindt twee delen van het Goois Natuurreservaat te weten de Westerheide en de Zuiderheide. Deze gebieden waren tot 1-1-2017 ‘beschermde natuurmonument’ en maken deel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN voorheen EHS). Per 1-1-2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden waarin de bescherming van gebieden, soorten en bomen (die voorheen onder de Boswet vielen) is geregeld. Op dat moment is de wettelijke bescherming van Beschermde natuurmonumenten vervallen. De planologische bescherming vervalt niet omdat de terreinen wel onderdeel blijven van het Natuurnetwerk Nederland. De oppervlakte die aan natuur wordt verwijderd en waarbij binnen het project nieuwe natuur wordt gerealiseerd mag gesaldeerd worden. In dit geval zal de oppervlakte van de fietshelling m² vergen maar de bestaande fietshelling wordt opgevuld en beplant. Deze oppervlaktes mogen onderling gesaldeerd worden waardoor minder oppervlakte aan natuur verdwijnt.

De planologische bescherming houdt in dat er geen activiteiten worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van het oppervlak van een gebied of de samenhang tussen gebieden. De wezenlijke kenmerken en waarden staan beschreven in de aanwijzingsbesluiten en zijn idealiter overgenomen in bestemmingsplannen. Voor de NNN geldt het ‘nee tenzij’ principe wat betekent dat er geen aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN wordt toegestaan tenzij er geen alternatieven zijn, het maatschappelijk belang groot is en verlies gecompenseerd wordt (Provinciale Ruimtelijke Verordening 2016). De afweging vindt plaats bij vergunningverlening voor ruimtelijke projecten.

² Bij realisatie is gekozen voor het aanbrengen van halfverharding omdat dit beleid is van het Goois Natuurreservaat. De klei en grind zijn voorzien van Stabicol zodat een stabiele verharding is verkregen. Ten tijde van de realisatie was uitgangspunt dat de helling aan de zijde van stal De Schaapskooi tijdelijk op deze plek zou liggen en later gestrekt zou worden. Dat is nog steeds de wens.



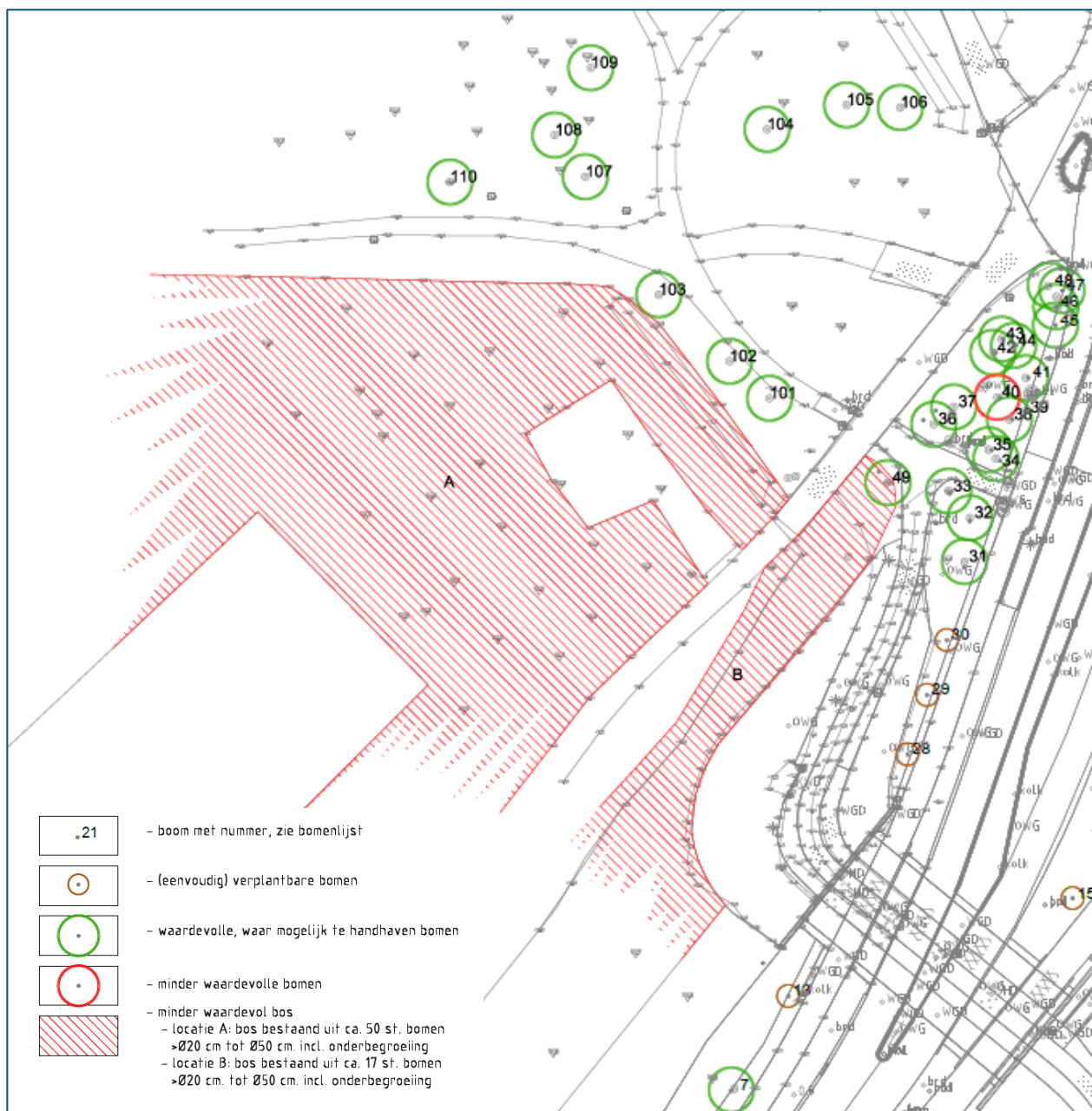
Figuur 2-5 Liggingfiets tunnel Westerheide –Zuiderheide:

Er zijn geen recente vlakdekkende inventarisaties beschikbaar van de heidegebieden. Uit de database van de NDFF blijkt dat er in de omgeving van de weg geregeld eekhoorns gezien worden. Ook komen vleermuizen en levendbarende hagedissen in de omgeving voor. Zie verder de informatie opgenomen in het rapport van de studie naar het kruispunt¹.

2.3.2 Bomen en bos

Op het terrein van manege Stal De Schaapskooi en het beoogde tracé van de fietshelling is een inventarisatie uitgevoerd van de bomen. In bijlage 1 is de aanvullende bomenlijst / bos opgenomen; figuur 2-6 geeft daarvan het overzicht op kaart.

Het gebied waar de fietshelling komt te liggen bestaat voornamelijk uit “bos” met 10 waardevolle bomen van goede kwaliteit (groeifase).



Figuur 2-6 Aanvullende inventarisatie bomen / bos (bomen met nummering 101-110)

2.3.3 Aardkundig monument

Aardkundige Monumenten zijn zeer markante voorbeelden van aardkundige waarden die door een benoeming tot Aardkundig Monument een bepaalde officiële status verkregen hebben. Aardkundige waarden zijn die onderdelen van het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van een gebied. Soms wordt gesproken over de niet-levende natuur of de abiotische gesteldheid en anderen spreken van een “aardkundig erfgoed”. Bij aardkundige waarden gaat het om de eigen waarde die men aan een aardkundig verschijnsel mag toekennen. Het kan dan gaan om een object of een patroon, bestaande uit een combinatie van objecten [vrij naar bron www.aardkundigemonumenten.nl].

Provincie Noord-Holland beschermt de aardkundige monumenten. Het strekken van de fietstunnel maakt deel uit van het aardkundig monument 'Delen van het Gooi'. Hier is het niet toegestaan de bodem te vergraven of in te klinken. Dat laatste kan gebeuren door zware belasting met voertuigen of door ophogen en bebouwen van een terrein. Provincie Noord-Holland hanteert het 'beoordelingskader ontheffing aardkundig monumenten'³. Aantasting van de toplaag tot 1.0 meter onder maaiveld van het bodemprofiel leidt tot één ster. Dieper ontgraven leidt tot score van twee sterren. Een ontheffing wordt door de provincie alleen verleend als er een zwaarwegend maatschappelijk belang is; dit beoordelen Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie.

Het stuwwallengebied waar het studiegebied in ligt, kenmerkt zich door de aanwezigheid van dekzanden en stuifduinen. Dit gebied is het meest reliëfrijk van Noord-Holland. Er komen nog veel ongestoorde podzolgronden voor en in de bovenste meter van het zandig gebied is nog geen sprake van bodemvorming. Figuur 2-7 geeft daarvan op een ander type ondergrond een detail van weer.

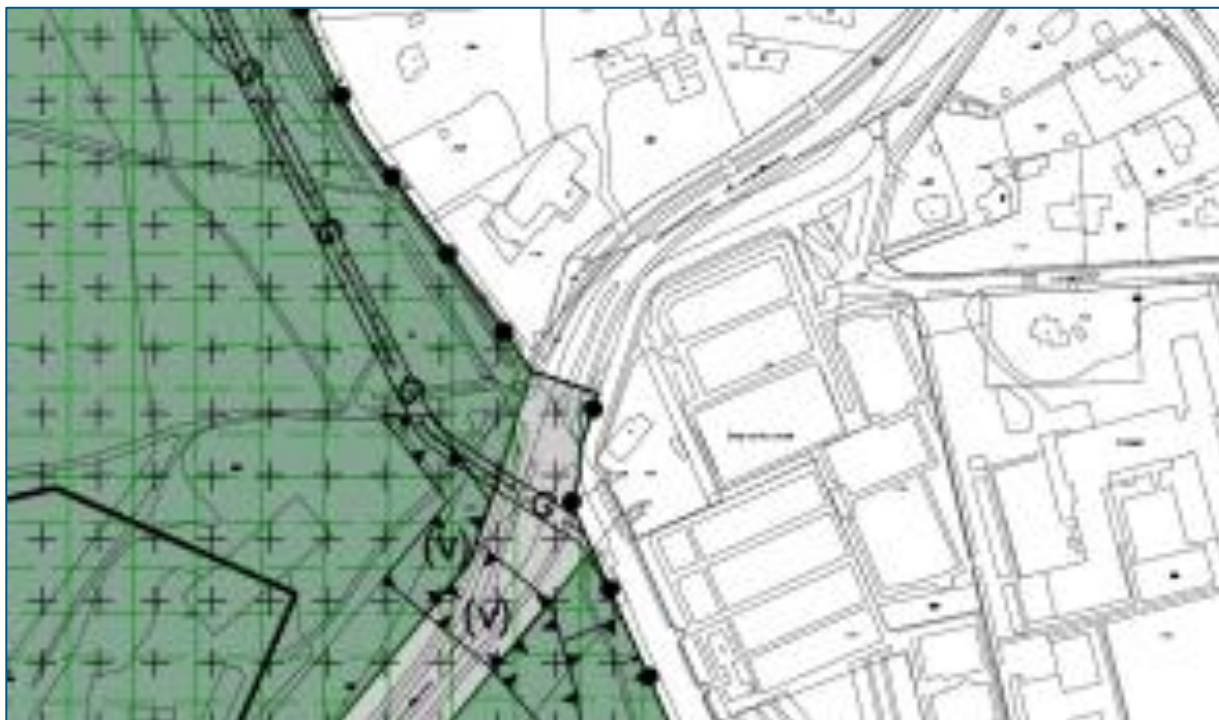


Figuur 2-7 Detail Aardkundige Monumenten rondom het kruispunt

³ Besluit GS 27 oktober 2015 nr 682598/682598 tot vaststelling van de Beleidsregel beoordelingskader ontheffing aardkundige monumenten.

2.4 Bestemmingsplan Natuurgebied 2009

Bij geplande gestrekte fietstunnel bevindt zich in het vigerende bestemmingsplan 'Natuurgebied 2009'. In Figuur 2-8 is de uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan 'Natuurgebied 2009' weergegeven.



Figuur 2-8 Uitsnede plankaart vigerend bestemmingsplan Natuurgebied 2009

Bij de kruising gelden de bestemmingen 'Natuur' en 'Verkeer', en algemene aanduidingsregels 'Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' en 'Gebiedsaanduiding milieuzone - Bodembeschermingsgebied' en twee dubbel bestemmingen:

- Leiding - Gas
- Waarde – Archeologie

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone – bodembescherming' zijn de gronden bestemd voor het behoud van de aardkundige waarde. Ter plaatse van de aanduiding verkeer een verkeerstunnel is toegestaan.

De gronden bestemd voor 'Verkeer' zijn bestemd voor de afwikkeling van het verkeer. Het is verboden om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) ter hoogte van de dubbelbestemming Leiding – Gas op een afstand van 5 m gemeten vanuit het hart van de betreffende gasleiding, onder andere de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
- het verrichten van grondroeractiviteiten anders dan normale spit- en ploegwerk;
- het aanbrengen van gesloten verharding.

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van de leidingen ten behoeve van het transport van aardgas. De aangewezen gronden voor 'Waarde - Archeologie' zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de voorkomende archeologische

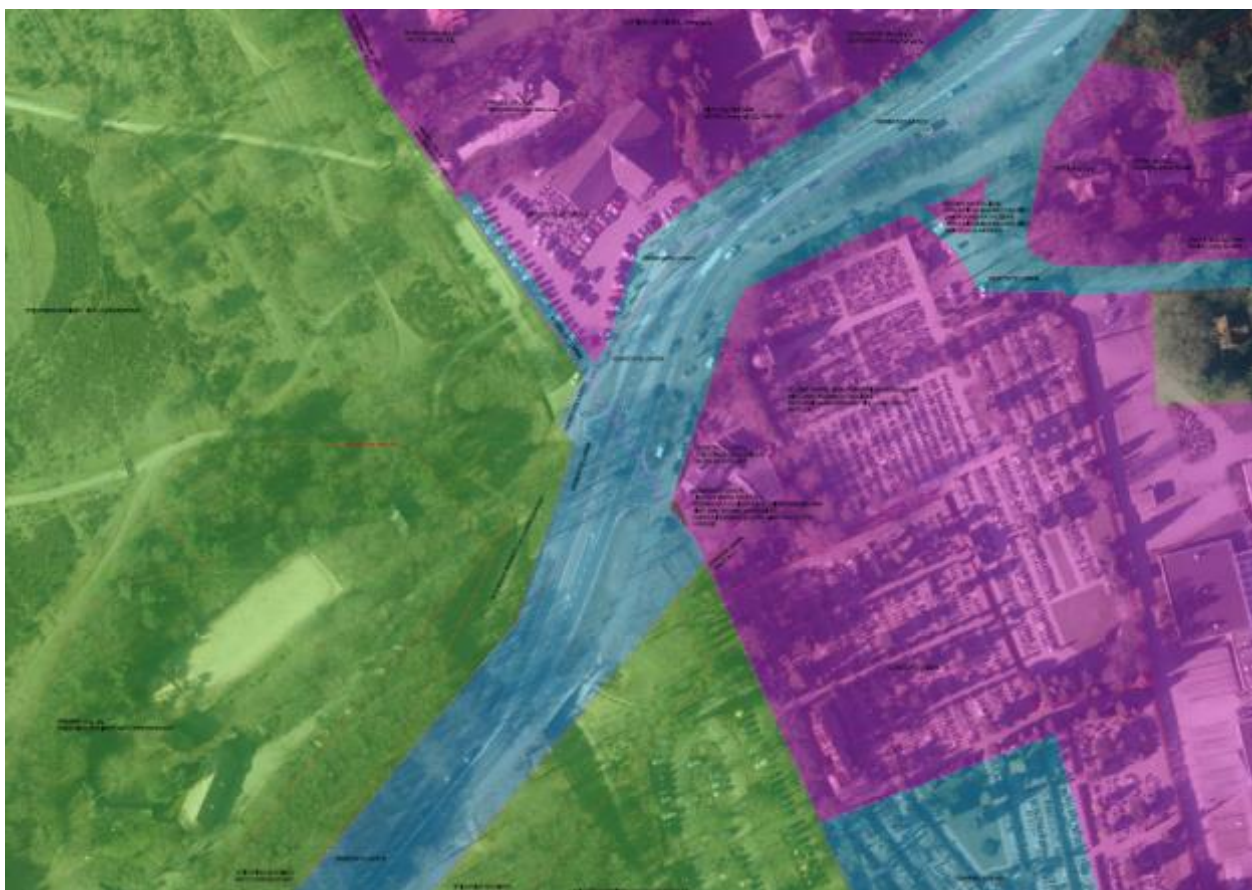
waarden, waarbij geldt dat de bescherming van de archeologische waarden primair is aan de basisbestemmingen en de overige dubbelbestemmingen.

Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' mag uitsluitend worden gebouwd:

- ten dienste van het behoud van de kwaliteit van het grondwater als onderdeel van de drinkwatervoorzieningen en van de waterhuishouding met dien verstande dat de hoogte ten hoogste 2,50m mag bedragen.
- Ten dienste van de basisbestemmingen, mits de kwaliteit van het grondwater niet wordt geschaad of kan worden geschaad.

2.4.1 Eigendommen

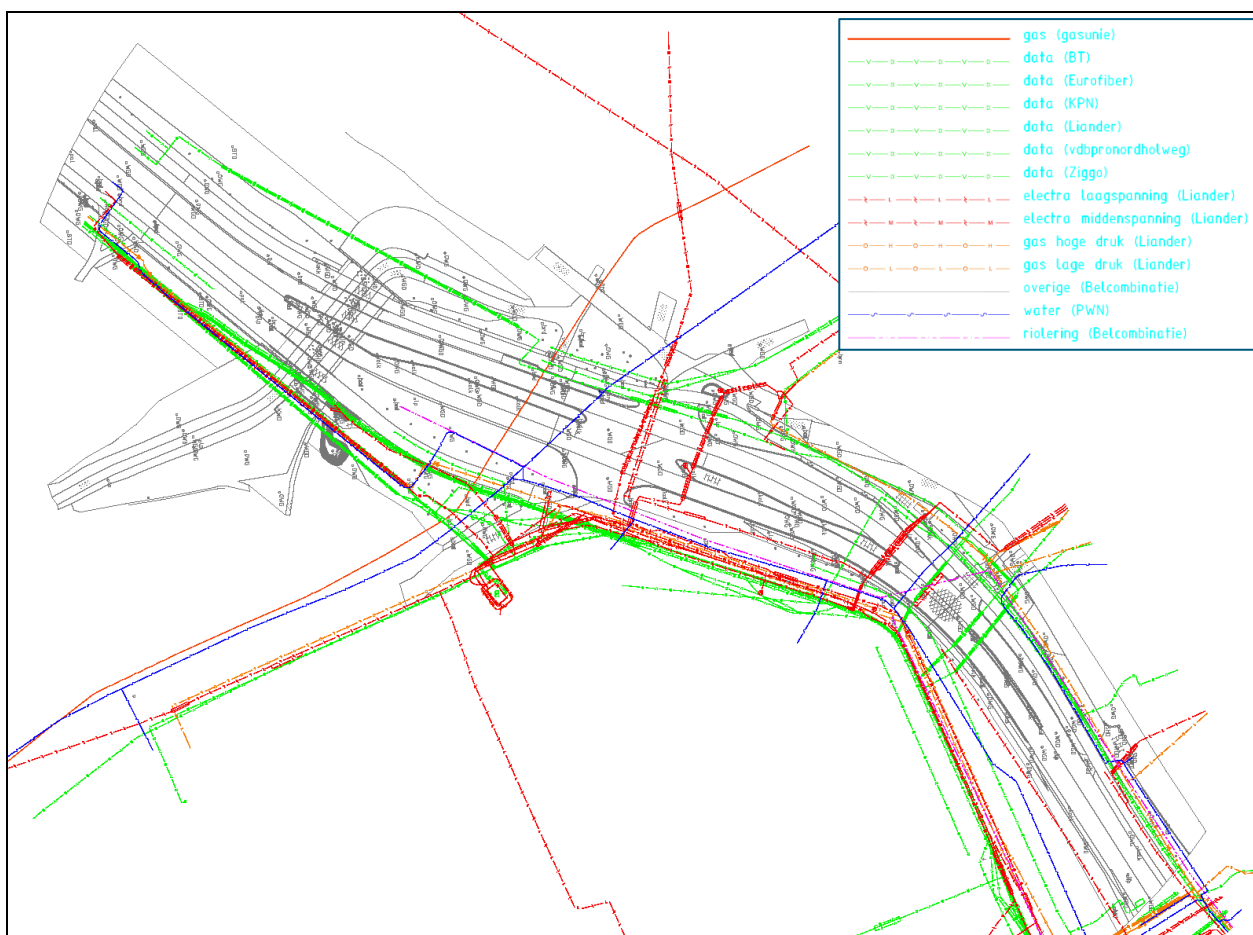
De eigendommen in het gebied rondom het kruispunt zijn geïnventariseerd. Figuur 2-9 geeft een overzicht van de eigendomsgrenzen. Voor het strekken van fietstunnel zijn er 2 eigenaren in beeld namelijk Stichting Goois Natuurreservaat en de Gemeente Laren. De hellingbaan komt volledig op het terrein van het GNR te liggen.



Figuur 2-9 Geïnventariseerde eigendommen (paars zijn private partijen, groen is Stichting Goois Natuurreservaat, blauw gemeente Laren)

2.4.2 Kabels en leidingen

Op basis van een KLIC-melding (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) zijn de aanwezige kabels en leidingen opgevraagd (Figuur 2-10). Belangrijke kabels en leidingen in het gebied zijn drie gasleidingen, een waterleiding, riolering, elektriciteitskabels en datakabels. Bij het strekken van de hellingbaan worden geen kabels en leidingen 'geraakt'.



Figuur 2-10 Kabels en Leidingen (KLIC-melding)

3 Randvoorwaarden

Voor het onderzoeken van het strekken van de fietsheling en de toegangsweg naar de manege zijn diverse varianten beoordeeld op verschillende aspecten en criteria. Onderstaand zijn de criteria voor natuurwaarden, verkeer en overige aspecten opgenomen.

3.1 Criteria Natuur

De fietstunnel verbindt twee beschermde natuurmonumenten⁴ te weten Westerheide en Zuiderheide, beiden onderdeel van en in beheer bij het Goois Natuurreservaat (GNR). Het ontwerpuitgangspunt is dat het ruimtebeslag in beschermde natuurmonumenten zo beperkt mogelijk is (en waar mogelijk vermeden wordt). Voor de beoordeling van de varianten op het aspect natuur gelden de volgende criteria:

Tabel 3-1 Criteria Natuur

criterium	eenheid	toelichting
Verlies aan oppervlak NNN / bos (voorheen beschermd natuurmonument)	m ²	Oppervlak uitgedrukt in tientallen m ³
Compensatie aan oppervlakte NNN bos (nieuwe aanplant)	m ²	Oppervlak uitgedrukt in tientallen m ³
Verlies aantal bomen (extra ten opzichte van kruispuntstudie)	aantal	Solitaire bomen in / naast het bosgebied / struikgewas
Verstoring natuurgebied	Aanwezig / afwezig	Indien meer verkeer het natuurgebied wordt 'ingetrokken' des te negatiever de variant scoort
Kans op overtreden verbodsbepaling Wet natuurbescherming	Aanwezig / afwezig + duiding soortgroepen	Aandacht voor verschillende soortgroepen (met name strikt beschermde soorten waar geen algemene ontheffing bij ruimtelijke ingrepen voor geldt)

3.2 Criteria Verkeer

Voor de verkeerskundige aspecten zijn de varianten van het project beoordeeld ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het criterium verkeersveiligheid betreft vooral de mate van onderlinge conflicten tussen (brom)fietzers en voetgangers ten opzichte van ruiters en gemotoriseerd verkeer van en naar de manege. De sociale veiligheid betreft de mate van doorzicht in de tunnel, aanwezigheid van openbare verlichting en 'hoekjes' waarachter iemand zich kan verschuilen.

Tabel 3-2 Criteria Verkeer

Criterium	eenheid	toelichting
Verkeersveiligheid (brom)fietzers, voetgangers en ruiters	Kwalificatie ten opzichte van huidige situatie (- - tot ++)	Onderlinge potentiële conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer naar de manege
Sociale veiligheid	Kwalificatie ten opzichte van huidige situatie (- - tot ++)	Doorzicht, openbare verlichting, 'schuilhoekjes'
Zwaarte helling	Maximaal 0,200	CROW en Fietsberaad gaan niet meer uit van het absolute hellingspercentage maar van de <i>zwaarte van de helling</i> . Dit wordt berekend aan de hand van de steilte in combinatie met de lengte van de hellingbaan en is de formule Zwaarte = Hoogteverschil in kwadraat / Lengte helling: $Z = H^2 / L$.

⁴ Wet natuurbescherming kent geen 'beschermde natuurmonumenten meer'. De terreinen van GNR vallen onder de NNN en zijn daarmee ruimtelijk beschermd.

3.3 Criteria Overig

De overige criteria waarop bij de varianten getoetst zijn:

Tabel 3-3 Overige criteria voor tweede inperking

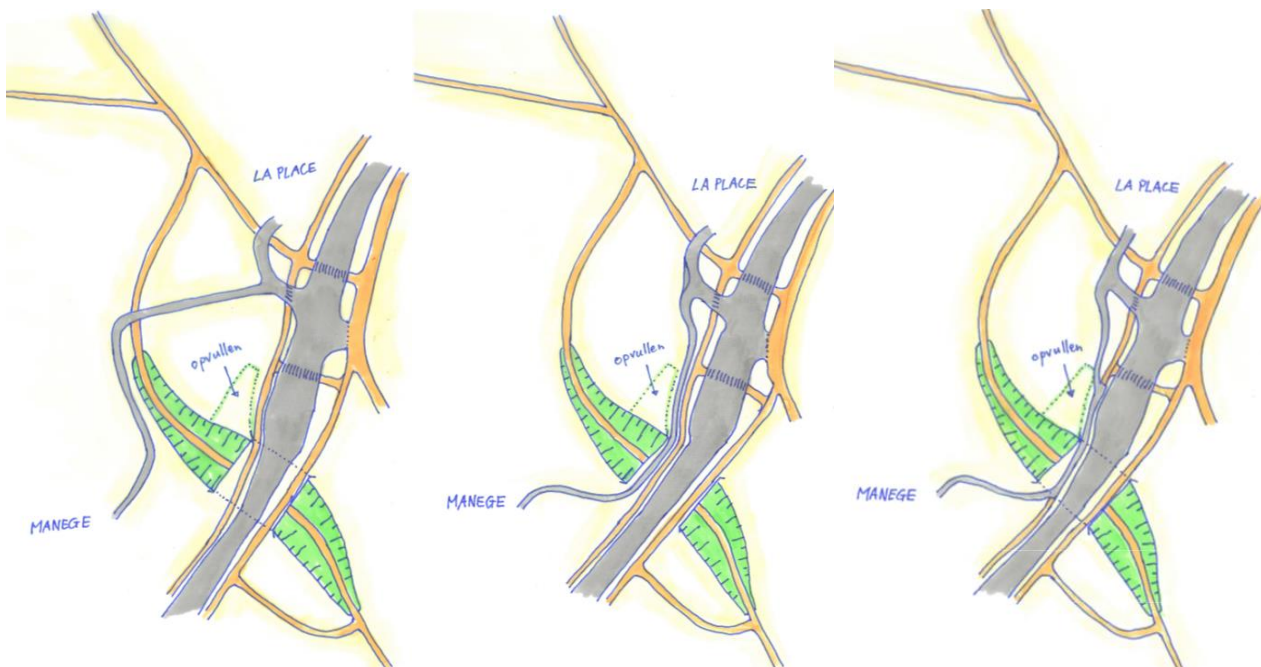
Criterium	eenheid	toelichting
Ruimtegebruik en eigendomsgrenzen	m ² oppervlakte buiten huidige situatie en m ² aan te kopen gronden derden	
Kabels en leidingen	Te verleggen kabels en leidingen	Komt terug in de kostenraming
Aardkundige Monumenten	m ² oppervlakte dat wordt aangetast	
Investeringskosten	Kostenramingen voor de drie oplossingen	Afgerond op € 5.000,-
Bedrijfsvoering manege	Bereikbaarheid van manege door vrachtwagens	
Afstand toegang tot paardenbak	Kwalificatie ten opzichte van huidige situatie (0 tot +)	10 meter is minimaal

4 Afweging van varianten

Om te bepalen welke oplossing het meest geschikt is zijn vier varianten benoemd door de opdrachtgever. Deze zijn uitgewerkt tot het niveau van Voorlopig Ontwerp (VO-niveau). Uitgangspunt bij het ontwerp is de keuze om op het kruispunt een voorrangsplein te realiseren.

4.1 Toelichting varianten

De vier varianten dienen de manege “Stal De Schaapskooi” te ontsluiten. De huidige toegangsweg naar de manege wordt door de nieuwe hellingbaan vanuit de fietstunnel doorkruist. In onderstaande figuren zijn de vier varianten weergegeven. Verschil bij variant 2A en 2B is dat bij variant 2A het voorrangsplein niet wordt aangepast en bij variant 2B wel.



1) Toegang stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

2A en 2B) Toegang stal De Schaapskooi over dak fietstunnel via eigen tracé.

3) Toegangsweg stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

Figuur 4-1 Varianten voor de toegangsweg

1. Toegang Stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

In deze variant kruist de nieuwe toegangsweg voor de manege het recreatief fietspad ten noorden van de tunnelinrit. Direct ter hoogte van de topboog van de fietshelling kruist de toegangsweg het fietspad. De toegangsweg ligt direct langs het talud van de hellingbaan.

2A en 2B. Toegang Stal De Schaapskooi over dak van de fietstunnel via eigen tracé

In deze variant gaat de nieuwe toegangsweg voor Stal De Schaapskooi over de fietstunnel. De toegangsweg ligt direct naast het bestaande fietspad. Bij variant 2A wordt het voorrangsplein niet aangepast en bij variant 2B wordt het ontwerp van het nieuwe voorrangsplein wel aangepast.

3. Toegangsweg Stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

In deze variant wordt de nieuwe toegangsweg voor Stal De Schaapskooi gecombineerd met het fietspad langs de N525. Over een afstand van ca. 40 m wordt de parallelweg door zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruikt.

Net als bij variant 2B is het voor variant 3 mogelijk om een aanpassing te doen aan het nieuwe voorrangsplein (dit zou dan variant 3B kunnen zijn). Het voorrangsplein wordt bij deze variant 3B aangepast met een smallere middenberm. Deze variant is denkbaar maar niet verder uitgewerkt

4.2 Ontwerpen

4.2.1 Ontwerp uitgangspunten

De vier varianten zijn uitgewerkt met als basis het ontwerp van het voorrangsplein. De toegang tot La Place en toegang tot stal De Schaapskooi sluiten hier aan op het voorrangsplein. Het tracé van de hellingbaan is overgenomen uit de studie die in 2010 is uitgevoerd. Voor dit ontwerp zijn de volgende ontwerpuitgangspunten aangehouden:

Ten aanzien van het fietspad:

- De helling dient zo flauw mogelijk te zijn zodat dit voor fietsers zo min mogelijk hinder geeft en de helling gemakkelijk te berijden is. CROW en Fietsberaad gaan niet meer uit van het absolute hellingspercentage maar van de *zwaarte van de helling*. Dit wordt berekend aan de hand van de steilte in combinatie met de lengte van de hellingbaan en is de formule $Z = H^2 / L$. De Zwaarte is maximaal 0,200. Het fietspad op de helling wordt in twee richtingen bereden en zal 3,50 meter breed worden. Het overige tracé op maaiveld wordt 2,00 meter breed.
- Het fietspad wordt aangesloten op de bestaande padenstructuur.
- De route vanuit Westerheide naar de tunnel dient 'vanzelf' aan de fietsers duidelijke gemaakt te worden. Aanvullend kan fietsbewegwijzering geplaatst worden.
- De verharding van het fietspad is gelijk aan de huidige verharding: fundatie van gebroken puin met een toplaag van 8 cm. van Schots graniet.

Ten aanzien van de toegangsweg naar Stal De Schaapskooi:

- Het maatgevende ontwerpvoertuig is een ongelede vrachtauto van maximaal 12 meter lengte en 2,60 meter breed.
- De afstand tot de paardenbak dient minimaal 10 meter te bedragen in verband met de dressuur die in de paardenbak plaatsvindt.
- De verharding van de toegangsweg is gelijk aan de huidige verharding: fundatie én toplaag van gebroken puin van totaal 10 cm. dikte.

4.2.2 Toelichting op de ontwerpen

De ontwerpen zijn opgenomen in bijlage 2. Hieronder wordt per ontwerp een korte toelichting gegeven.

Toelichting op alle vier varianten

- De fietsroute vanaf Westerheide start als een smal paadje langs de huidige zandweg. Om te zorgen dat de route naar de fietstunnel wat 'dwingend' wordt, is het zinvol de huidige slagboom dat nu vooraan bij de toegang tot La Place staat te verplaatsen. Fietsers zullen dan automatisch het pad naar de tunnel volgen. Een effect hiervan kan zijn dat op drukke dagen, als de parkeerterreinen rondom het kruispunt vol zijn, in dit doodlopende pad ook wordt geparkeerd. Dit kan bermschade opleveren.

Oplossing hiervoor is de huidige slagboom te handhaven, maar toch iets te verplaatsen vanwege de verschoven toegang naar La Place, en een tweede slagboom te plaatsen op de aangegeven locatie.

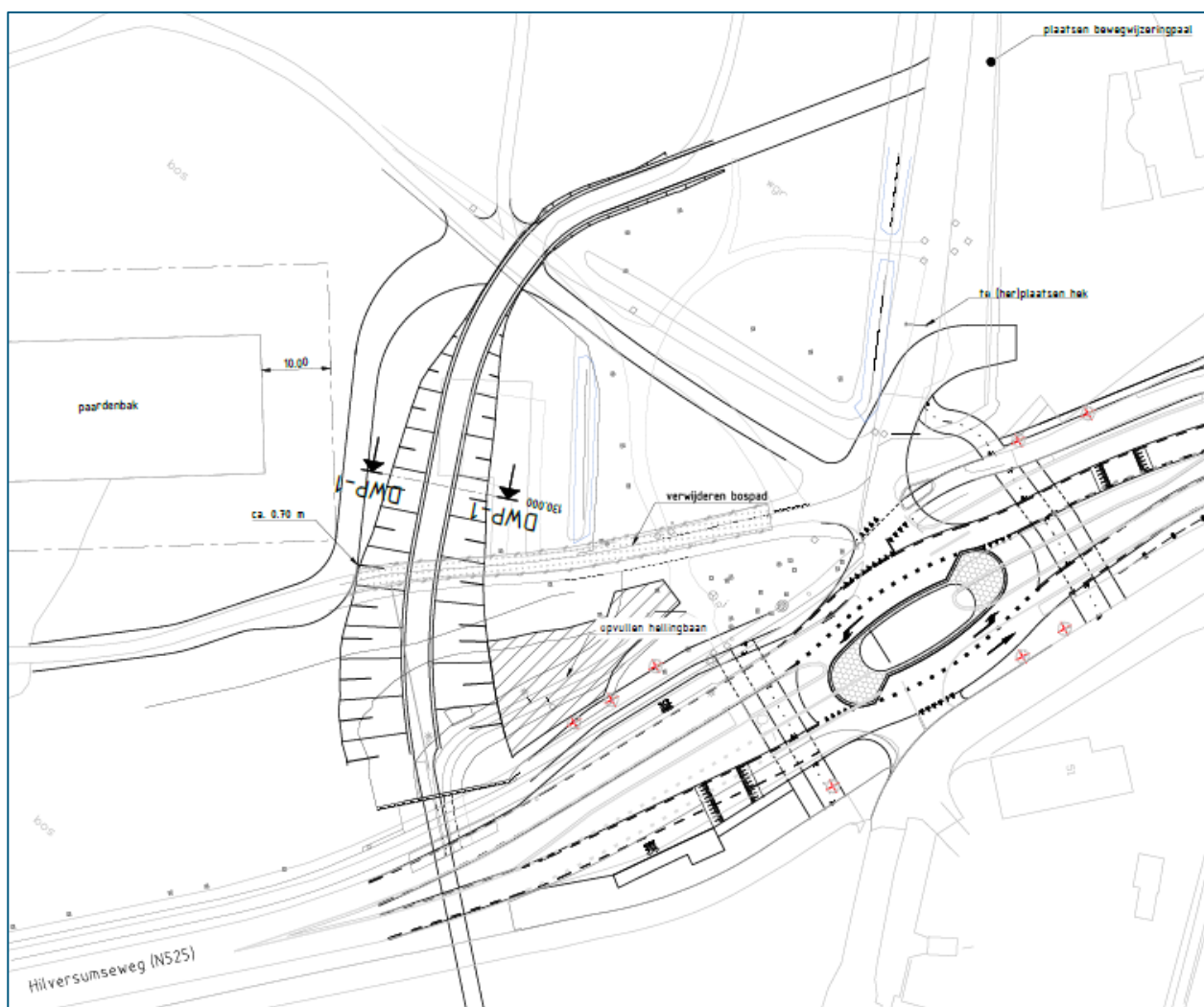
- Het fietspad bij La Place voorlangs is ten opzichte van eerdere ontwerpen iets verplaatst zodat het logisch / duidelijk kan eindigen / starten bij het 'zandpad'. De fietsers rijden om de slagboom heen van en naar Westerheide / N525 voorrangspein. Dit zullen vooral scholieren blijven doen.

Toelichting op variant 1: Toegang stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

Bij deze variant wordt het tracé van de fietstunnel iets verlegd ten opzichte van het tracé van de andere varianten en de andere twee varianten omdat de toegangsweg tussen de paardenbak en het talud van de fietshelling komt te liggen. In het fietstracé zit hierdoor een flauwe knik. De eis ten aanzien van de afstand tot de paardenbak van minimaal 10 meter ligt hieraan ten grondslag.

De fietshelling is 3,5 á 4% ($\pm 1:25$) bij een te overwinnen hoogteverschil van 2,80 meter over een lengte van 77 meter. De zwaarte van de helling komt uit op 0,102 en ligt onder de maximale waarde van 0,200. Dit is een acceptabele en goed befietbare helling.

De toegangsweg kan ingepast worden tussen talud en paardenbak; de breedte van het pad is afgestemd op de sleeprijn van de ongelede vrachtauto van maximaal 12 meter. Het kruispunt met het fietspad is een gelijkwaardig kruispunt (rechts gaat voor).



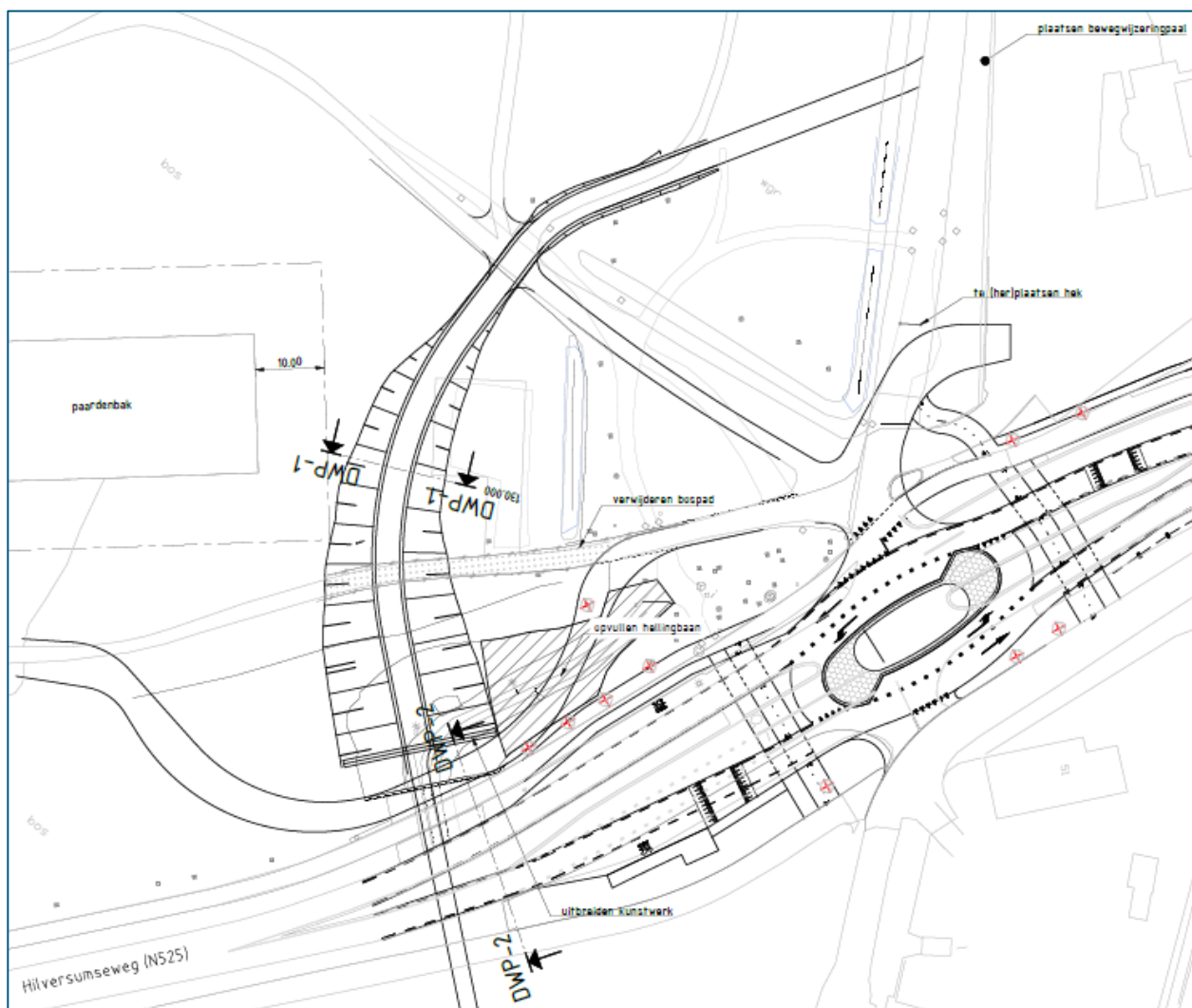
Figuur 4-2 Schetsontwerp variant 1: Toegang stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

Toelichting op variant 2A: Toegang stal De Schaapskooi over dak fietstunnel via eigen tracé

Bij deze variant blijft het tracé van de fietstunnel op die in 2010 is vastgesteld. De fietshelling is 3,5 á 4% ($\pm 1:25$) bij een te overwinnen hoogteverschil van 2,80 meter over een lengte van 77 meter. De zwaarte van de helling komt uit op 0,102 en ligt onder de maximale waarde van 0,200. Dit is een acceptabele en goed befietsbare helling.

De toegangsweg ligt naast de N525 en parallel aan het fietspad. Voor deze oplossing dient het tunneldek te worden verlengd óf de toegangsweg krijgt een apart dek dat solitair ondersteund wordt. De breedte van de toegangsweg is afgestemd op de sleeplijn van de ongelede vrachtauto van maximaal 12 meter.

Er zijn geen conflicten met overige verkeersdeelnemers.



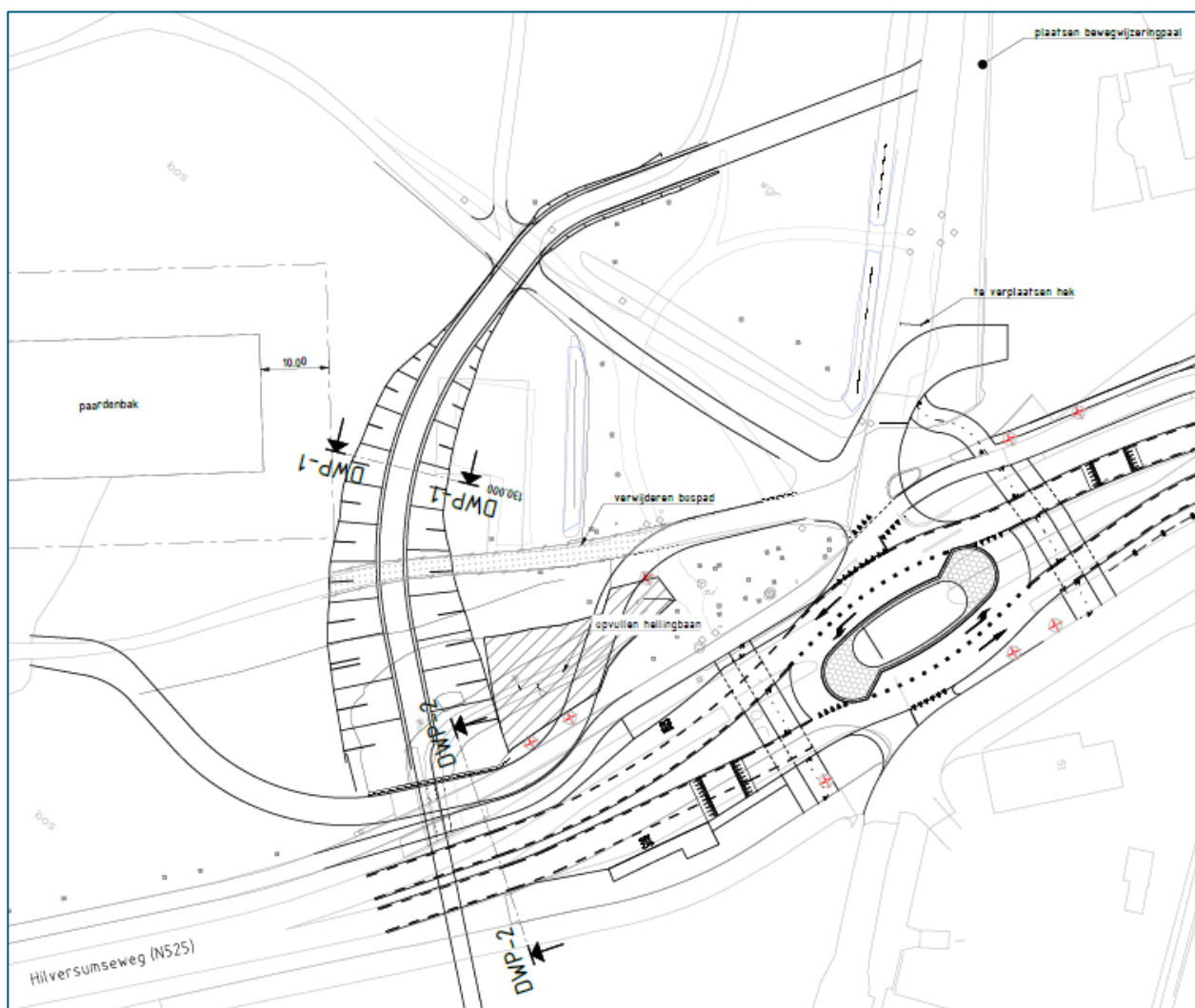
Figuur 4-3 Schetsontwerp variant 2A: Toegang stal De Schaapskooi ten over dak fietstunnel via eigen tracé

Toelichting op variant 2B: Optimalisatie toegang stal De Schaapskooi naast fietstunnel via eigen tracé

Om te voorkomen dat hoge kosten moeten worden gemaakt voor verlenging van het tunneldek is een optimalisatie van variant 2A gemaakt en als variant 2B benoemd. Deze variant is qua tunnel gelijk aan variant 2A met een fietshelling van 3,5 á 4% en een lengte van 77 meter. De zwaarte van de helling komt uit op 0,102 en ligt onder de maximale waarde van 0,200.

De optimalisatie ligt hierin dat de ruimte in de tussenberm op de N525 wordt benut om de toegangsweg, fietspad, bus perron, bushalte en rijstrook voor de N525 in te passen. Daarbij is uitgegaan van de benodigde breedte voor een 12 meter lange ongelede vrachtauto.

De rijbaan van de N525, de bushalte en het fietspad schuiven naar de middenas van de N525. De bushalte kan bijna 'rechtuit' ingereken worden; het verkeer rijdt met een boogstraal van $R=100$ om de bushalte heen. Dit is de minimale boogstraal bij 50 km/uur en zal daardoor de snelheid beperkt houden. Er zijn geen conflicten met overige verkeersdeelnemers. Tussen het fietspad en de toegangsweg is 25 cm ruimte voor een (trottoir)bandje. Hierop zouden kleine flapjes gemonteerd kunnen worden zodat de zichtbaarheid bij duister vergroot wordt.



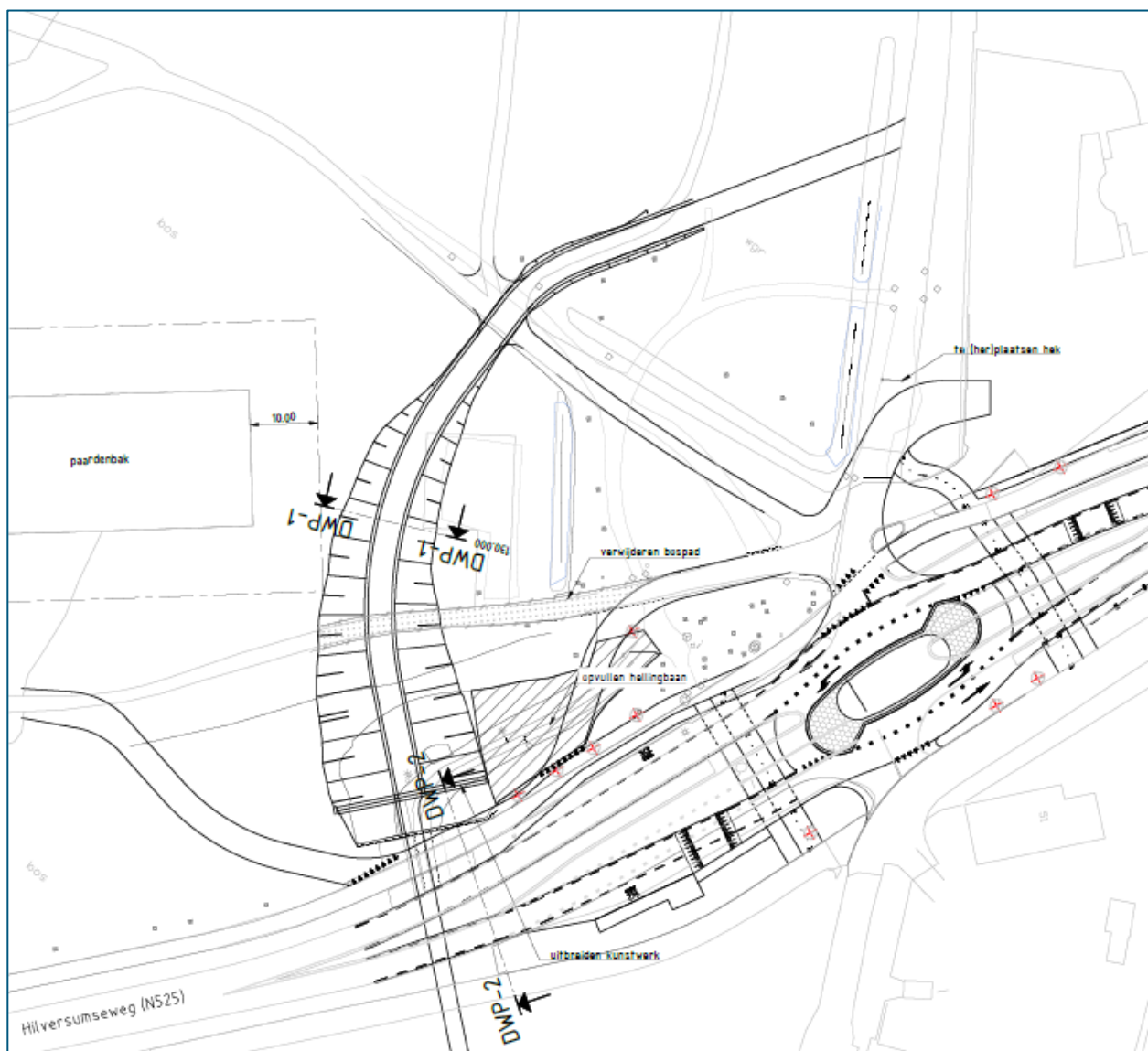
Figuur 4-4 Schetsontwerp variant 2b: Optimalisatie Toegang stal De Schaapskooi ten over dak fietstunnel via eigen tracé

Toelichting op variant 3: Toegangsweg Stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

Bij deze variant blijft het tracé van de fietstunnel op die in 2010 is vastgesteld. De fietshelling is 3,5 á 4% ($\pm 1:25$) bij een te overwinnen hoogteverschil van 2,80 meter over een lengte van 77 meter. De zwaarte van de helling komt uit op 0,102 en ligt onder de maximale waarde van 0,200. Dit is een acceptabele en goed befietbare helling.

De toegangsweg wordt gecombineerd met het fietspad en deze worden gezamenlijk een parallelweg. Verkeer op de toegangsweg dienen voorrang te verlenen aan de fietsers.

De breedte van de toegangsweg is afgestemd op de sleeplijn van de ongelede vrachtauto van maximaal 12 meter, maar schampt net het tunneldek. Door opschuiven van de westelijke rijbaan én de bushalte naar het oosten wordt ruimte gevonden zodat het tunneldek niet uitgebreid behoeft te worden. Dit is een mogelijke optimalisatie van deze variant maar is in deze studie niet verder uitgewerkt en niet in de kostenraming opgenomen.



Figuur 4-5 Schetsontwerp variant 3: Toegang stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

4.3 Beoordeling

4.3.1 Natuur

De lengte en breedte van de helling van de fietshelling en de toegangsweg is in alle vier varianten gelijk. Alleen in variant 1 is het tracé iets anders dan bij varianten 2A, 2B en 3, maar dit heeft geen andere beoordeling op het aspect natuur tot gevolg.

Tabel 4-1 Overzicht effecten varianten aspect Natuur

criterium	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Verlies aan oppervlak NNN / bos (voorheen beschermd natuurmonument) [m ²]	1720 m ²	1520 m ²	1520 m ²	1520 m ²
Compensatie aan oppervlakte NNN bos (nieuwe aanplant)	435 m ²	270 m ²	305 m ²	305 m ²
Verlies aan aantal bomen (extra ten opzichte van kruispuntstudie)	0	1	0	1
Verstoring natuurgebied	aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig
Kans op overtreden verbodsbepaling Wet natuurbescherming	aanwezig	aanwezig	aanwezig	aanwezig
Rangorde	2	1	1	1

De in bovenstaande tabel opgenomen oppervlakken is nodig voor realisatie van de hellingbaan en taluds. Er zijn geen verschillen in oppervlaktes. Bij de varianten dient 1520 á 1720 m² bos verwijderd te worden. Op de op te vullen huidige hellingbaan en huidige toegangsweg kan nieuwe aanplant gerealiseerd worden. Dit betreft 270 á 435 m².

Bij variant 1 behoeft aanvullend op de bomenkap voor het kruispunt geen extra boom gekapt te worden; bij varianten 2A en 3 staat één boom precies op de toegangsweg naar de manege. Deze dient verwijderd te worden. Bij variant 2B dienen twee bomen minder gekapt/verplaatst te worden ten behoeve van het voorraansplein, maar dienen twee anderen verplaatst / gekapt te worden, waarvan 1 waardevolle.

Bij variant 1 ligt de toegangsweg verder naar het noorden wat minder gunstig is vanwege de verdere versnippering en zichtbaarheid van het verkeer vanaf de heide. Het verkeer komt verder het natuurgebied in en tast daarmee de landschappelijke beleving en kwaliteit van de NNN aan. De oppervlakken vallen binnen de eigendomsgrenzen van het GNR. Dit maakt deel uit van de NNN van de provincie Noord-Holland. Dat betekent voor alle varianten dat bij een verdere uitwerking ook invulling gegeven moet worden aan de provinciale beleidsregels die gelden voor de aantasting van de NNN en een toestemming nodig zal zijn (wijze is afhankelijk van de te volgen procedure).

Voor de vier varianten geldt dat de kans bestaat dat verbodsbepalingen van het soortendeel van de Wet natuurbescherming overtreden worden. Voordat de uitvoering plaats kan vinden zal onderzocht moeten worden of er wel of geen vleermuizen aanwezig zijn in de bomen in het bosgebied die gekapt moeten worden en of er nestplaatsen van vogels of eekhoorns aanwezig zijn. Daarnaast zal ook nagegaan moeten worden of er geen andere beschermde soorten vernietigd worden. Om de doorlooptijd van procedures te beperken verdient het aanbeveling dit onderzoek tijdig uit te gaan voeren. Dan is informatie tijdig beschikbaar en kunnen waar nodig vast mitigerende maatregelen genomen worden.

Conclusie

Bij de varianten is het verlies aan natuur ± 1520 á 1720 m^2 bos en kan 270 á 435 m^2 gecompenseerd worden op de huidige hellingbaan. Ook kan m^2 teruggegeven worden aan hei. Wel bestaat de kans dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden worden. Tijdig onderzoek uitvoeren naar het voorkomen van beschermde soorten en het nemen van maatregelen vooraf, wordt aanbevolen. Op het criterium natuur is geen verschil in tussen de vier varianten.

4.3.2 Verkeer

Het criterium, verkeersveiligheid betreft vooral de mate van onderlinge conflicten tussen (brom)fietsers en voetgangers ten opzichte van ruiters en gemotoriseerd verkeer van en naar de manege. De sociale veiligheid hangt samen met het doorzicht door de tunnel, de situatie bij duister (openbare verlichting) en of er hoekjes zijn waar mensen zich kunnen verschuilen.

Onderstaande tabel zijn de scores op deze twee criteria opgenomen.

Tabel 4-2 Overzicht effecten varianten aspect Verkeer

criterium	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Verkeersveiligheid (brom)fietsers, voetgangers en ruiters: aantal conflictpunten met gemotoriseerd verkeer	1 conflictpunt (vijftaks kruispunt)	Geen conflictpunt	Geen conflictpunt	2 conflictpunten (bij parallelweg)
Sociale veiligheid: Doorzicht, Situatie bij duister 'Schuilhoekjes'	+ - -	+ + +	+ + +	+ + +
Zwaarte helling (max. 0,200)	0,102 (3,5 á 4%)	0,102 (3,5 á 4%)	0,102 (3,5 á 4%)	0,102 (3,5 á 4%)
Rangorde	3	1	1	2

Bij variant 1 is één conflictpunt aanwezig bij de kruising van het fietspad met de toegangsweg naar de manege. Bij varianten 2A en 2B is er geen conflictpunt omdat de toegangsweg volledig afgescheiden komt te liggen. Bij variant 3 is er het gezamenlijk gebruiken van een stukje parallelweg / fietspad langs de N525. Dit levert twee conflictpunten op.

In alle vier varianten is het doorzicht aan de westzijde van de tunnel voldoende. De hellingbaan is voldoende flauw dat op geruime afstand men de andere zijde van de tunnel kan zien.

De situatie bij duister verschilt wel per variant. Bij variant 1 is ervan uitgegaan dat in het natuurgebied Westerheide langs de toegangsweg naar de manege geen verlichting wordt aangebracht. Met name bij duister kan dit voor kinderen die daar les hebben gehad en naar huis gaan (zelf fietsend / ophalen door volwassenen) een gevoel van onveiligheid geven. Ze moeten immers in het donker de weg naar het kruispunt met de N525 vinden. Bij variant 1 is er tevens meer kans dat er schuilhoekjes zijn die voor een gevoel van onveiligheid zorgen. Daardoor scoort variant 1 op deze twee aspecten negatief.

Bij varianten 2A, 2B en 3 is de situatie bij duister minder ernstig: men is immers snel bij de N525 waar al openbare verlichting brandt én is meer sociale controle mogelijk nabij de bushalte en het kruispunt.

Openbare verlichting is in of nabij de natuurgebieden niet gewenst. De fietshellingbaan aan de oostzijde van de N525 is wel voorzien van openbare verlichting doch de vraag is of dit ook aan de westzijde op de nieuwe hellingbaan ook toegepast moet worden. Dit blijft een aandachtspunt bij de latere uitwerking van de plannen. De fietsers die 's avonds vanaf het verlichte fietspad doorrijden, rijden namelijk het donker tegemoet. Het Goois Natuurreservaat heeft toegangsbepalingen ingesteld waarbij de natuurgebieden

alleen tussen zonsopkomst en zonsondergang toegankelijk zijn. Daarbuiten zijn de gebieden niet toegankelijk. In de praktijk fietsen en lopen mensen wel in de natuurgebieden.

Conclusie

Varianten 2A en 2B scoren het beste op de criteria verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Dit komt doordat de toegangsweg dicht bij de N525 ligt en er sociale controle is. Variant 3 scoort als next best vanwege het extra conflicten dat wordt geïntroduceerd. Vanwege de negatieve scoring op sociale veiligheid is variant 1 het minst te prefereren.

4.3.3 Overig

De overige effecten zijn in tabel 4-3 opgenomen en gescoord. Na de tabel worden de criteria nader toegelicht.

Tabel 4-3 Overzicht effecten varianten overige criteria

criterium	Variant 1	Variant 2a	Variant 2b	Variant 3
Ruimtegebruik en eigendomsgrenzen door PNH te verwerven.	200 m ² Eigendom GNR	200 m ² Eigendom GNR	200 m ² (eigendom GNR) + aanpassing voorrangspein (eigendom gemeente Laren)	200 m ² Eigendom GNR
Kabels en leidingen	Geen	Geen	Geen	Geen
Aardkundige Monumenten	Negatief	Negatief	Negatief	Negatief
Investeringskosten (afgerond op € 5.000,-)	€ 85.000,-	€ 300.000,-	€ 95.000,-	€ 295.000,-
Bedrijfsvoering manege	Geen effect	Geen effect	Geen effect	Geen effect
Afstand toegangsweg tot paardenbak	10 meter	> 10 meter	> 10 meter	> 10 meter
Rangorde	1	4	2	3

Ruimtegebruik en eigendomsgrenzen

Alle uit te voeren werken ten aanzien van de fietshelling liggen in de terreinen die in bezit en beheer zijn bij het Goois Natuurreservaat. De aanpassingen die bij variant 2B nodig zijn op het voorrangspein liggen op het eigendom van de gemeente Laren. Er is geen aanvullende grondaankoop nodig.

Kabels en Leidingen

Vanuit de KLIC-melding is geconstateerd dat er geen kabels of leidingen op het tracé van de fietshelling en de toegangsweg naar de manege verlegd behoeven te worden.

Aardkundig monument

Het stuwwallengebied in het Gooi kenmerkt zich door de aanwezigheid van dekzanden en stuifduinen. Dit gebied is het meest reliëfrijke – veel hoogte verschillen in het landschap – van Noord-Holland. In dit stuwwallengebied komen verschillende podzolgronden voor. In de bovenste meter van het zandig gebied is nog geen sprake van bodemvorming. Voor de beoordeling van het effect wordt de beoordeling van de ontheffingsaanvraag van de provincie Noord-Holland gebruikt.

Alle varianten voor de hellingbaan (niet voor de toegangsweg) zijn een handeling met aantasting van de toplaag (tot 1.0 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2.80 meter onder het niveau van het maaiveld (en is dus meer dan 1 meter). Hierdoor is voor alle varianten de score 2-sterren en dus negatief beoordeeld.

De ontheffing wordt alleen verleend als er een zwaarwegend maatschappelijk belang is. Gedeputeerde Staten (GS) beoordelen of er daadwerkelijk sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

Investeringskosten

Voor elke variant is een (SSK)kostenraming opgesteld. In de kostenraming worden bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringskosten en overige kosten meegenomen. Ook voor het eventueel verleggen van kabels en leidingen is toch een percentage in de raming meegenomen. In de effectentabel zijn de totale investeringskosten exclusief BTW opgenomen.

Bedrijfsvoering manege

De varianten hebben geen invloed op de bedrijfsvoering van de manege. Iedereen kan de manege bereiken en verlaten via de nieuwe toegangsweg. De bereikbaarheid van de manege tijdens de werkzaamheden aan de fietshelling en toegangsweg dienen met de aannemer te worden afgestemd.

Afstand toegangsweg tot paardenbak

Bij variant 1 is als afstand 10 meter aangehouden en daardoor is het tracé van de fietstunnel iets verschoven. Bij de andere drie varianten ligt de toegangsweg op meer dan 10 meter afstand van de paardenbak.

Conclusie overige criteria

Varianten 1 en 2B vergen de minste investeringskosten en scoren daardoor als beste op de overige criteria; de andere overige criteria zijn niet onderscheidend.

5 Samenvatting en conclusies

In deze studie is onderzocht welke oplossing voor de toegang naar Manege Stal De Schaapskooi het beste is. De toegangsweg dient verlegd te worden in verband met het rechte trekken van de westelijke hellingbaan van de fietstunnel onder de N525.

Vier kansrijke oplossingen zijn uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp waarbij inzichtelijk is gemaakt welke voor- en nadelen ze elk hebben op de benoemde criteria. Uitgangspunt is hierbij geweest is een voorrangspunt op het kruispunt. Deze is naar aanleiding van de studie 'Kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker te Laren' als voorkeursoplossing naar voren gekomen.

De vier ontwerpen zijn in bijlage 2 opgenomen. Verder is nadere invulling gegeven aan de aansluiting van de fietspaden in Westerheide nabij La Place.

Uit het geheel (zie tabel 5-1) blijkt variant 2b het beste te scoren op de criteria natuur én verkeer. Samen met variant 1 blijkt Variant 2b de minste investeringskosten te vergen. Ten aanzien van de Aardkundige monumenten scoren alle varianten negatief omdat dieper dan 1.00 meter moet worden gegraven: 2.80 meter diep.

Tabel 5-1 Overzicht effecten varianten op alle criteria

	Variant 1	Variant 2a	Variant 2b	Variant 3
Natuur	2	1	1	1
Verkeer	3	1	1	2
Ruimtegebruik en eigendomsgrenzen	1	1	2	1
Kabels en leidingen	1	1	1	1
Aardkundig monument	1	1	1	1
Investeringskosten	1	4	2	3

Geadviseerd wordt om bij de verdere uitwerking van de gekozen variant mee te nemen:

- Toepassing of weglaten van openbare verlichting op de fietshelling
- Bewegwijzering voor de fiets en voetgangers op de toeleidende paden

Bijlage

1. Aanvullende Bomeninventarisatie

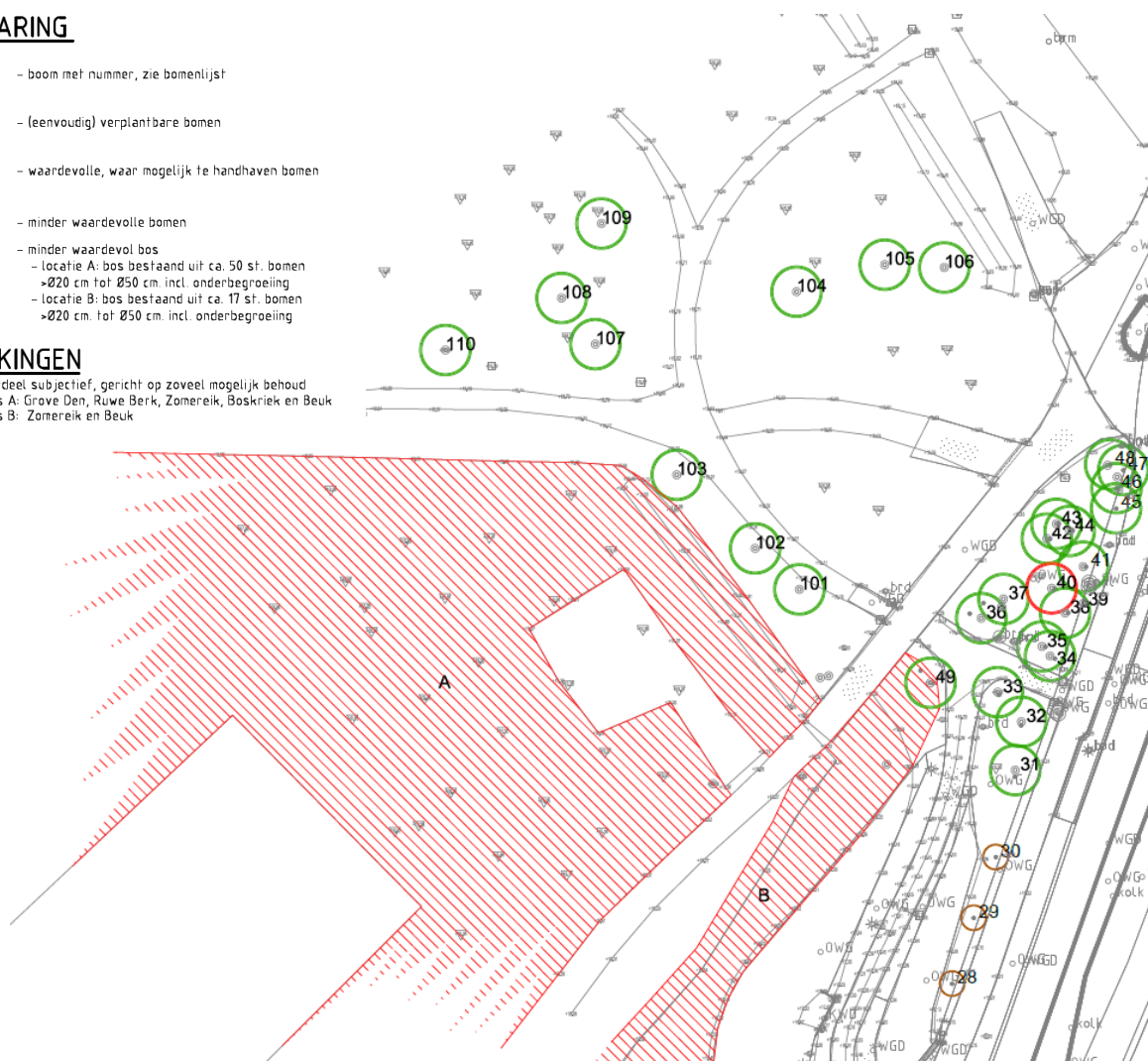


Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

* - vitaliteit volgens Roloff

- - boom met nummer, zie bomenlijst
- - (leenvoudig) verplantbare bomen
- - waardevolle, waar mogelijk te handhaven bomen
- - minder waardevolle bomen
- - minder waardevol bos
 - locatie A: bos bestaand uit ca. 50 st. bomen >20 cm tot <250 cm incl. onderbegroeiing
 - locatie B: bos bestaand uit ca. 17 st. bomen >20 cm tot <250 cm incl. onderbegroeiing

- waarde-oordeel subjectief, gericht op zoveel mogelijk behoud
- soorten bos A: Grove Den, Ruwe Berk, Zomereik, Boskriek en Beuk
- soorten bos B: Zomereik en Beuk



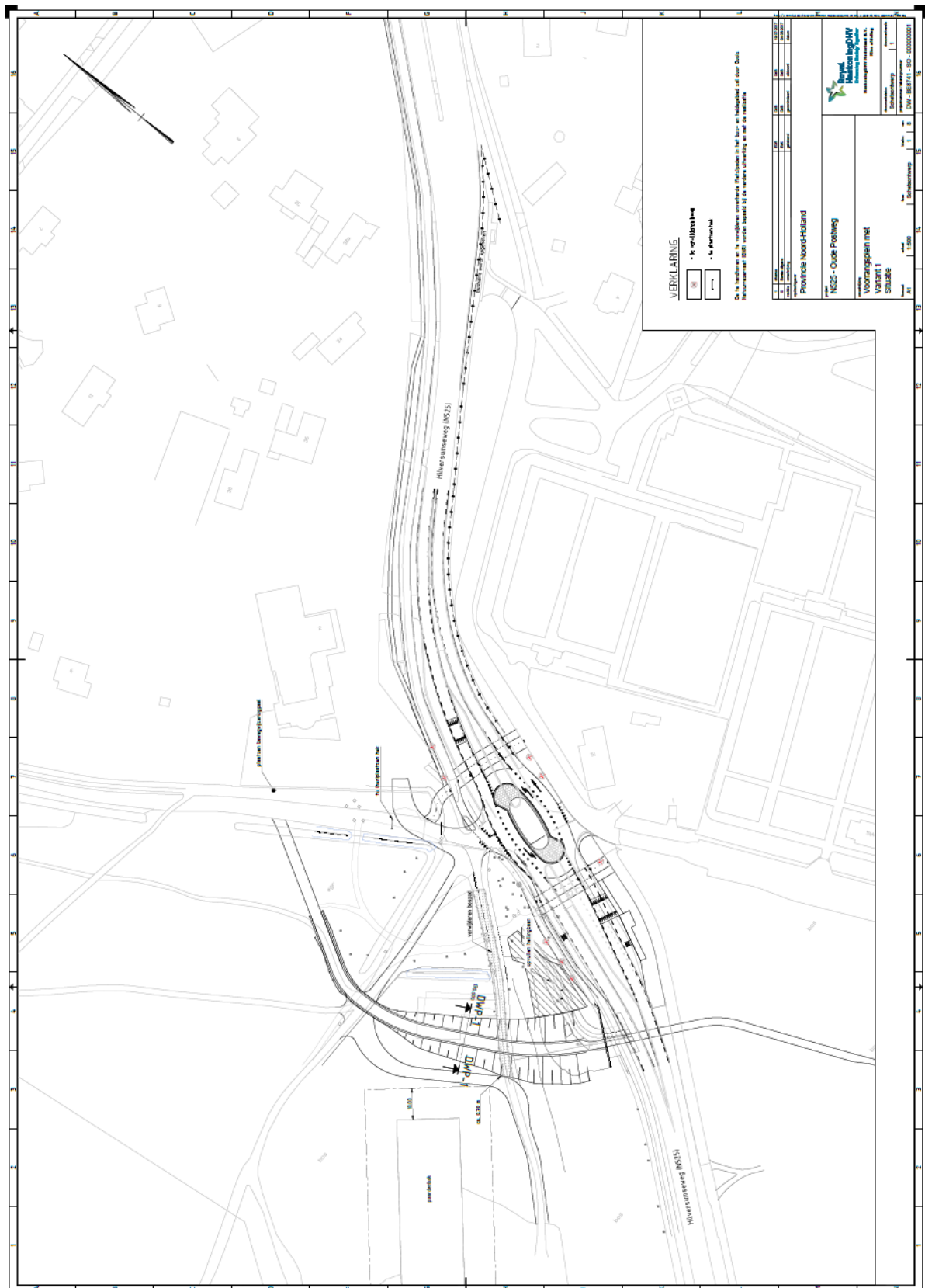


Bijlage

2. Schetsontwerpen vier varianten

1. Toegang stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel
- 2a. Toegang stal De Schaapskooi over dak fietstunnel via eigen tracé
- 2b. Optimalisatie toegang stal De Schaapskooi
3. Toegang stal De Schaapskooi als parallelweg met fietspad over fietstunnel

Variant 1 Toegang stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel



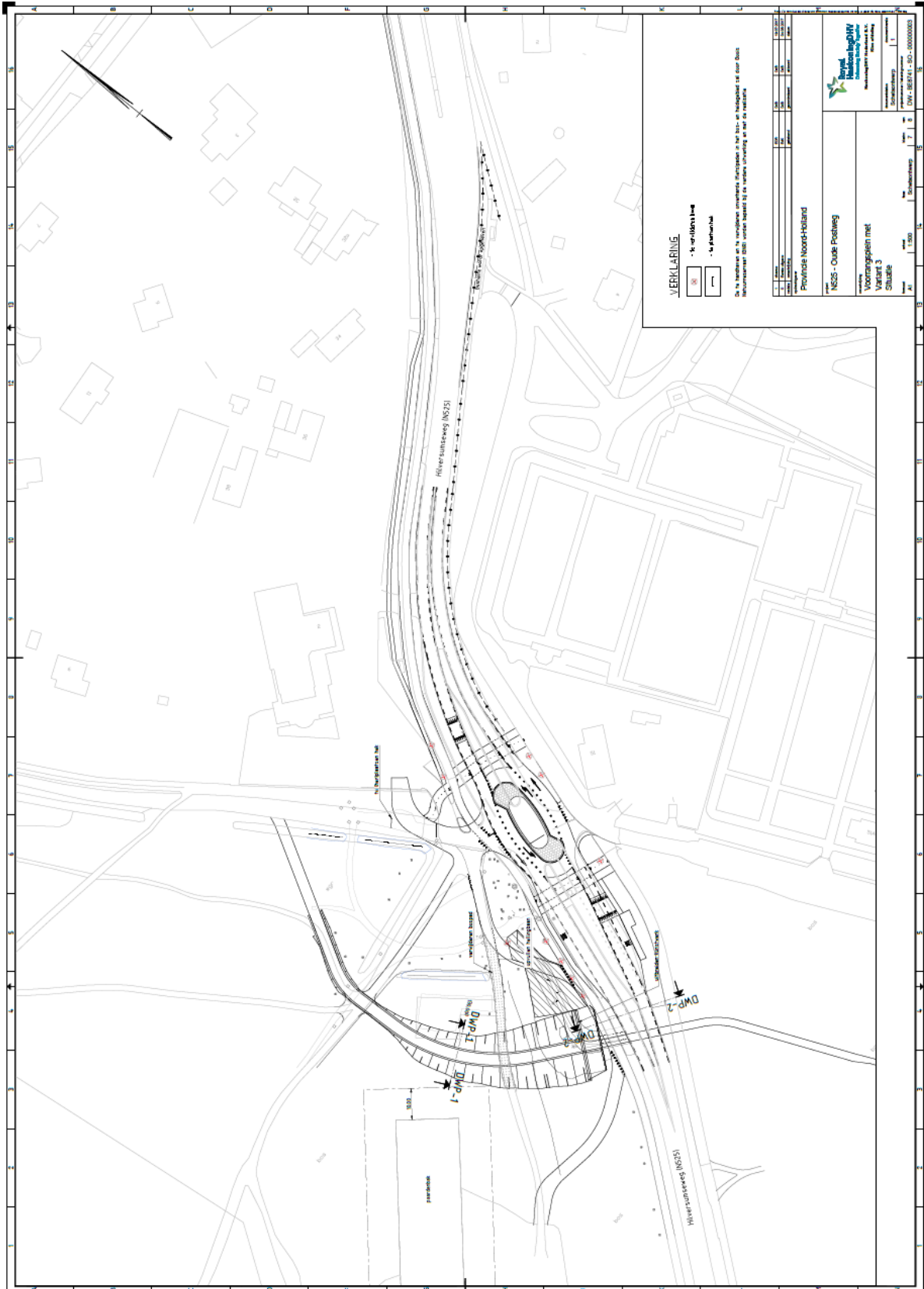




[illegible]



Variant 3 Toegang stal De Schaapskooi als parallelweg met fietspad over fietstunnel





1. Welke afspraken zijn er met de betrokken gemeenten gemaakt over de aanleg en de financiering van de tunnel en over het recht leggen van de toerit?

Als onderdeel van het Integraal Bereikbaarheidsplan (IBP) Hilversum is er in 2010 een tunnel gerealiseerd voor (brom)fietzers en voetgangers onder de N525 bij La Place in de gemeente Laren. De tunnel kan ook worden gebruikt als passage voor schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond voor het strekken van de hellingbaan van de tunnel aan de westzijde (kant La Place) niet beschikbaar. De grond in het verlengde van de tunnel is eigendom van het GNR, die de grond in erfpacht had uitgegeven aan manege De Schaapskooi. Daarom is er destijds gekozen voor een suboptimale oplossing en is het toeleidende fietspad haaks aangesloten.

Vanwege diverse ongelukken in de fietstunnel heeft er begin 2013 een evaluatie plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze evaluatie heeft de provincie aangegeven bereid te zijn het rechtdoor trekken van de noordelijke toerit conform het oorspronkelijke ontwerp verder voor te bereiden en te realiseren. Het probleem was echter dat de benodigde gronden niet beschikbaar waren.

Naar aanleiding van het aflopen van de pachtovereenkomst in 2017 ontstond de mogelijkheid de hellingbaan alsnog te strekken. Daarom is er een studie uitgevoerd naar het strekken van het toeleidende fietspad, als aanvulling op de studie naar de reconstructie van het kruispunt N525-Westerheide/Langsakker (PMI-project N525-05).

Inmiddels wordt door de aanleg van het voorrangspein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg een goed en verkeersveilig alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer en is er geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang op basis waarvan een ontheffing kan worden verleend van de Provinciale Milieu Verordening voor het strekken van het toeleidende fietspad.

2. Welk bedrag was bij de aanleg van de tunnel begroot voor het recht leggen van de toerit? Is dit geld besteed of is er nog een deel niet besteed, en zo ja, hoeveel? Is dit eventuele geld nu nog in een reserve aanwezig?

Binnen het IBP is een bedrag van € 200.000 gereserveerd voor het strekken van het toeleidende fietspad.

3. Welk probleem vormde de aanwezigheid van de manege destijds en welke afspraken zijn er met de manege gemaakt?

De benodigde grond voor het rechtdoor trekken van het fietspad was tijdens de aanleg van de fietstunnel niet beschikbaar. Daarom is de noordelijke toerit aan het einde van de onderdoorgang haaks omgebogen naar het oosten en door de aanwezigheid van een gasleiding erg steil. De grond, die eigendom is van het GNR, was in erfpacht uitgegeven aan de manege en zou in 2017 aflopen. Het GNR wilde de erfpacht niet wilde verlengen, omdat het GNR daar hun schaapskudde wilde huisvesten. De manege wilde echter dat de erfpacht zou worden verlengd, zodat de manege daar gehuisvest kon blijven, en wilde daarom niet meewerken aan het onttrekken van de benodigde grond aan de erfpacht.

4. Vormt de aanwezigheid van de manege op dit moment nog steeds een probleem? Dit mede omdat het argument recentelijk niet meer genoemd is. Zijn er oplossingen voor dit probleem onderzocht en gevonden?

Het GNR heeft door omstandigheden afgezien van het huisvesten van de schaapskudde op de locatie van de manege en heeft vorig jaar de erfpacht voor de manege verlengd en het noodzakelijke gebied voor het strekken van het fietspad vrijgemaakt van erfpachtrecht.

5. Is er in het verleden al een ontwerp gemaakt voor het recht leggen van de toerit en zo ja, is er een indicatie te geven van de kosten van het recht leggen?

In de hierboven genoemde studie zijn diverse varianten onderzocht, die in kosten variëren van € 85.000 tot € 300.000 (deze studie is bijgevoegd).

6. Zijn er – buiten het aardkundig monument – andere zaken die het recht leggen van de toerit in de weg staan?

Niet zo zeer in de weg staan, maar door de aanleg van een LARGAS (LANGzaam Rijden GAat Sneller)-verkeersplein wordt een goed en verkeersveilig alternatief voor de overstekende fietsers gecreëerd. Hierdoor zullen nog meer fietsers de fietstunnel mijden en gebruik maken van de gelijkvloerse oversteek, waardoor er geen noodzaak meer is voor het strekken van de hellingbaan.

7. Heeft de provincie een overzicht van de ongevallen die plaats hebben gevonden in of rondom de tunnel?

Wij hebben geen precieze getallen van het aantal ongevallen. In het verleden hebben verschillende ongevallen plaatsgevonden. Daarom hebben wij eind 2014 besloten hekken te plaatsen, zodat fietsers gedwongen worden hun snelheid te verminderen om ernstige ongevallen te voorkomen. Hierna is er tot begin dit jaar geen melding meer gemaakt van ongevallen. In februari jl. is een vrouw ongelukkig ten val gekomen bij de fietssluis; zij verloor haar evenwicht en is met haar hoofd terechtgekomen op een boomstam, die naast het fietspad ligt. Deze boomstammen moeten worden nog verwijderd.

8. De toerit aan de zuidkant is voor scholieren richting Laar en Berg (naar het oosten) ook verre van optimaal. Heeft de provincie wel eens onderzoek gedaan naar manieren om die te verbeteren?

Nee, de provincie heeft hier geen onderzoek naar gedaan.

Voor de volledigheid is de bijlage behorend bij het GS-besluit van 19 juni jl. (1087367/1087371) bijgevoegd.

INLEIDING

Als onderdeel van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum is er in 2010 een tunnel gerealiseerd voor (brom)fietzers en voetgangers onder de N525 bij La Place in de gemeente Laren. De tunnel kan ook worden gebruikt als passage voor schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond voor het strekken van de hellingbaan van de tunnel aan de westzijde (kant La Place) niet beschikbaar. Daarom is er destijds gekozen voor een suboptimale oplossing.

De grond in het verlengde van de tunnel is eigendom van het GNR, die de grond in erfpacht had uitgegeven aan manege De Schaapskooi. Naar aanleiding van het aflopen van de pachtovereenkomst is de mogelijkheid ontstaan de hellingbaan alsnog te strekken. Dit is ook altijd de wens geweest van de provincie Noord-Holland en het Goois Natuurreservaat. In 2017 is er een studie uitgevoerd naar het strekken van het toeleidende fietspad.



HUIDIGE SITUATIE ROND DE FIETSTUNNEL

De fietstunnel is onderdeel van het kruispunt N525-Westerheide/Langsakker. De toegang tot de (fiets)tunnel bestaat uit half-verharding, wat aansluit op de andere recreatieve fietspaden van het GNR. De helling aan de westzijde (zijde 'La Place') is aan het einde van de onderdoorgang haaks omgebogen naar het oosten en door de aanwezigheid van een gasleiding te steil¹. Het haaks ombuigen was ten tijde van de aanleg noodzakelijk, omdat de benodigde grond voor het rechtdoor trekken van de toerit, zoals in de oorspronkelijke plannen was voorzien, niet mogelijk was. Omdat hierdoor voor 'stijgers' een barrière ontstond, terwijl de snelheid van 'dalers' (te) hoog opliep en hierdoor ongevallen gebeurden, zijn er in 2015 fietssluisen geplaatst zodat fietsers gedwongen worden af te stappen.

De overzichtelijkheid van de bocht in de toerit aan de westzijde is slecht. Tevens is deze donker door de hoge taluds ernaast.



De tunnel is voor veel fietsers en voetgangers onvindbaar, zelfs voor fietsers die al op het fietspad op Westerheide fietsen. De toegangen naar de hellingbanen liggen verscholen tussen de bomen en de geplaatste bewegwijzering is moeilijk te begrijpen (zie onderbord op foto) en aanduiding via fietsknooppunten of voetgangersknooppunten ontbreekt.

¹ Bij de provincie wordt normaliter een helling van 5% gehanteerd. Steiler kan ook, maximaal 7%, echter dat komt het fietscomfort niet ten goede. De huidige helling is 7,3 % en valt daarmee buiten de norm.

Het gelijkvloers oversteken van de N525 bij het kruispunt door bromfietzers, fietsers en voetgangers is sinds de aanleg van de fietstunnel niet meer toegestaan, maar dit gebeurt wel. Inmiddels is besloten het kruispunt aan te passen en het gelijkvloers oversteken te faciliteren. Het project is opgenomen in de planfase van het PMI en naar verwachting wordt het kruispunt in 2019/2020 gereconstrueerd en wordt er een voorrangsp plein gerealiseerd. Met of zonder de reconstructie: ook het strekken van de hellingbaan zal niet kunnen voorkomen dat er gelijkvloers wordt overgestoken.



De tunnel wordt gebruikt door (recreatieve) fietsers, wielrenners, voetgangers en kan ook gebruikt worden door ruiters en de schaapskudde. Bromfietzers en scooters mijden deze voorziening. Men rijdt met een lage snelheid en voorzichtig (hekjes) de helling af richting tunnel. Vanwege de steil helling kiezen sommige fietsers ervoor met de fiets aan de hand omhoog te lopen.

INTENSITEITEN

Op drie verschillende dagen is het aantal overstekers geteld op het kruispunt en via de fietstunnel. Hieruit blijkt dat ook de fietstunnel redelijk gebruikt wordt, vooral in het middaguur. Ook valt op dat er geen bromfietzers/scooters gebruik maken van de tunnel; waarschijnlijk komt dit vooral door de geplaatste hekjes.

Het gebruik van de tunnel zoals geteld in 2016:

		Totaal	Tunnel	
Donderdag	Drukste uur ochtend	87	36	41%
Donderdag	Drukste uur middag	35	25	72%
Donderdag	Drukste uur avond	26	18	69%
Donderdag 3 drukste uren		148	79	53%
Zaterdag	Drukste uur avond	51	30	59%
Zondag	Drukste uur avond	64	42	66%

Het is niet te voorspellen hoe de aantallen na aanleg van de gelijkvloerse oversteek zullen veranderen. De aanleg van de gelijkvloerse oversteek en het strekken van de hellingbaan hebben mogelijk de volgende effecten:

1. Er steken nu - ondanks het verbod - veel fietsers (met name scholieren) gelijkvloers over, die ook geen gebruik van de tunnel zullen maken als het toeleidende fietspad zou worden gestrekt.

2. Er steken nu mensen over die de tunnelingang aan de kant van de Westerheide niet kunnen vinden. Deze mensen zullen waarschijnlijk wel van de tunnel gebruikmaken, omdat zij bij het 'strekken' veel beter worden verwezen naar de tunnel.



3. Het is denkbaar dat er mensen zijn - die de situatie kennen én gezagsgetrouw zijn - en die nu de tunnel nemen, straks gelijkvloers zullen oversteken.

VERKEERSVEILIGHEID

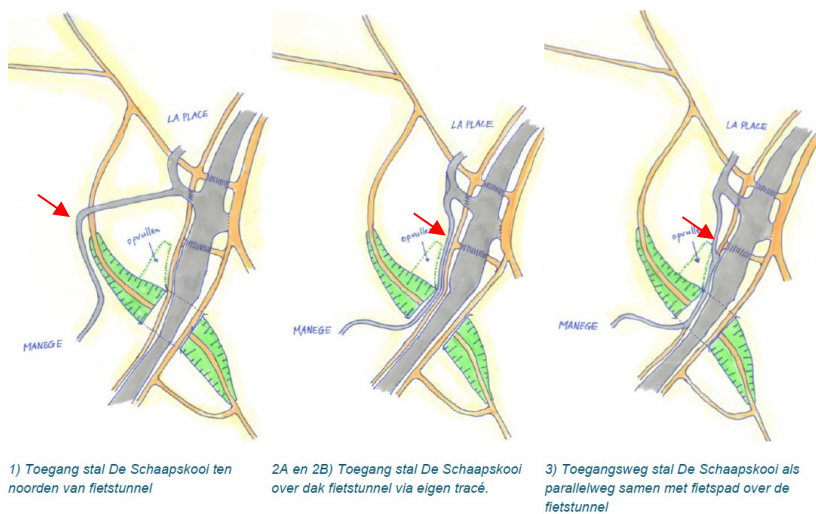
De tunnel is in 2010 geopend. Vanwege de te steile helling aan de noordzijde in combinatie met het slechte zicht door de haakse bocht, hebben er enkele ernstige ongevallen met letsel plaatsgevonden. Om de snelheid van met name de dalende fietsers terug te brengen zijn er hekjes geplaatst. Hierna is er tot voor kort geen melding meer gemaakt van ongevallen. Onlangs is een vrouw ongelukkig ten val gekomen bij de fietssluis; zij verloor haar evenwicht en is met haar hoofd terechtgekomen op een boomstam, die naast het fietspad ligt (zie foto). Inmiddels is opdracht gegeven deze boomstammen te verwijderen.



ONDERZOEK

In samenwerking met de gemeente Laren, de manege en het Goois Natuurreservaat zijn de gevolgen van het strekken onderzocht op de gevolgen voor natuur, verkeer, aardkundige monumenten, ruimtegebruik, bedrijfsvoering manege en investeringskosten. Daarbij zijn 3 alternatieven en één sub-variant afgewogen voor de ontsluitingsweg van de manege, de weg die bij strekken moet worden verlegd. Het tracé van de hellingbaan is in alle varianten min of meer gelijk. Er is uitgegaan van de aanleg van het voorraagsplein.

De volgende alternatieven zijn beoordeeld:



1. Toegang Stal De Schaapskooi ten noorden van fietstunnel

De toegangsweg kruist het recreatieve fietspad ten noorden van de tunnelinrit en ligt direct langs het talud van de hellingbaan. Het tracé van de helling is iets afgebogen om ruimte te creëren tussen de toegangsweg en de rijbak.

2. Toegang Stal De Schaapskooi over dak fietstunnel via eigen tracé

De toegangsweg voor de manege gaat over de fietstunnel en ligt direct naast het bestaande fietspad. Bij variant 2A wordt het tunneldek verlengd, maar hoeft het voorrangspein niet te worden aangepast; bij variant 2B wordt het tunneldek niet verlengd, maar wordt het voorrangspein aangepast.

3. Toegang Stal De Schaapskooi als parallelweg samen met fietspad over de fietstunnel

De nieuwe toegangsweg voor de manege is gecombineerd met het fietspad langs de N525. Over een afstand van ca. 40 m wordt de parallelweg door zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruikt. Ook hier is een variant met aanpassing aan het voorrangspein mogelijk, maar deze is niet verder uitgewerkt.

NATUUR

Variant 1 met ontsluitingsweg door het bos geeft het grootste verlies van oppervlakte NNN, maar er kan ook meer worden gecompenseerd. Per saldo (verschil verlies oppervlak NNN/bos en compensatie NNN/bos) scoren variant 2B en 3 het best. Bij variant 2A en 3 moet wel een extra boom (extra t.o.v. kruispuntoplossing) worden verwijderd.

Alleen in variant 1, waarbij de ontsluitingsweg door het bos wordt gelegd, treedt verstoring van het natuurgebied op.

Natuur	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Verlies oppervlak NNN/bos	1720 m ²	1520 m ²	1520 m ²	1520 m ²
Compensatie oppervlak NNN/bos¹	435 m ²	270 m ²	305 m ²	305 m ²
Verlies aan aantal bomen (extra ten opzichte van kruispuntstudie)	0	1	0	1
Verstoring natuurgebied	aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig

Kans op overtreden verbodsbepaling Wet natuurbescherming	aanwezig	aanwezig	aanwezig	aanwezig
--	----------	----------	----------	----------

¹ De bestaande hellingbaan wordt opgeruimd en toegevoegd aan het NNN

VERKEER

De tunnel en de hellingbaan zijn niet onderscheidend. Het doorzicht van de tunnel is voldoende en de steilte van de helling valt voor alle varianten, ruim binnen de norm. De sociale veiligheid van de ontsluitingsweg is in variant 1 negatief beoordeeld, omdat de weg door het bos loopt²; bij de andere varianten wordt de weg afgebogen naar en loopt parallel aan de N525, daarmee dus veel minder door het bos.

Verkeer	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Conflictpunten	kruising fietspad - ontsluitingsweg	geen	geen	samenloop fietspad ontsluitingsweg
Sociale veiligheid: Tunnel (doorzicht) Ontsluitingsweg	+ -	+ +	+ +	+ +
Zwaarte ¹ van de helling (max. 0,2)	0,102	0,102	0,102	0,102

¹ Zwaarte = Hoogteverschil²/ Lengte helling

OVERIG

In variant 1 is de afstand tussen de ontsluitingsweg en de paardenbak minimaal, maar voldoende. In de andere varianten loopt de weg niet langs de bak. De kosten van de varianten 2A en 3 zijn hoog vanwege de aanpassing aan het tunneldak. Variant 1 en 2B ontlopen elkaar niet veel. Voor de hellingbaan moet in alle varianten grond worden aangekocht van het GNR.

Overig	Variant 1	Variant 2A	Variant 2B	Variant 3
Te verwerven grond	200 m ² GNR	200 m ² GNR	200 m ² GNT + gemeente	200 m ² GNR
Kabels en leidingen	geen	geen	geen	geen
Aardkundige Monumenten	negatief	negatief	negatief	negatief
Afstand tot de paardenbak (min. 10 meter)	10 meter	> 10 meter	> 10 meter	> 10 meter
Investeringskosten	€ 85.000	€ 300.000	€ 95.000	€ 295.000

AARDKUNDIG MONUMENT

De aanleg van de hellingbaan is een handeling met aantasting van de toplaag (tot 1 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. De beoordeling voor alle varianten op het onderdeel 'Aardkundig monument' is om die reden negatief. Er zal dan ook ontheffing moeten worden gevraagd. Een ontheffing wordt verleend als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Gedeputeerde Staten beoordelen op basis van een

² Openbare verlichting is in natuurgebieden niet gewenst

juridische beoordeling of er daadwerkelijk sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij is van belang of er alternatieven zijn.

De argumenten vóór een ontheffing zijn:

- De hellingbaan is te steil en daarom moeilijk te nemen voor stijgende fietsers, terwijl dalende fietsers een te hoge snelheid ontwikkelen;
- De haakse hoek maakt de tunnel (sociaal) onveilig. Verkeersdeelnemers op de helling kunnen niet zien wat er in de tunnel gebeurt; verkeersdeelnemers in de tunnel hebben geen zicht op eventuele verkeersdeelnemers die van de helling af komen.

Voorlopig advies Omgevingsdienst

In alle varianten is in gelijke mate sprake van aantasting van het aardkundig monument. Voor een voorlopig advies is daarom het ontwerp voorgelegd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG). De ODNZKG komt tot de volgende overwegingen:

- De aantasting voor het aanpassen van de fietstunnel gaat dieper dan 1 meter. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting.
- Voor het gebruik van de tunnel wordt een goed alternatief gerealiseerd door de aanleg van een gelegaliseerde, gelijkvloerse oversteek bij de kruising met de N525.
- Het is denkbaar dat het aantal gelijkvloers overstekende fietsers na realisatie zal toenemen.

De ODNZKG zal derhalve negatief adviseren aan de provincie over het verlenen van een ontheffing voor deze zware aantasting.

VOORKEURSVARIANT

Variant 2B komt als voorkeursvariant naar voren. Variant 1 heeft een grotere impact op de natuurwaarden en scoort minder op het aspect sociale veiligheid. Variant 3 is door de gedeeltelijke samenloop van fietspad en ontsluitingsweg niet gewenst en bij variant 2A en 3 is een kostbare aanpassing van het tunneldak noodzakelijk.

BESLUIT

Aangezien in alle varianten het aardkundig monument wordt aangetast, besluiten wij het strekken van het toeleidende fietspad naar de fietstunnel onder de N525 niet uit te voeren.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een voorlopig advies gegeven over het verlenen van een ontheffing van de aantasting van het aardkundig monument:

- De aanleg van de hellingbaan is een handeling met aantasting van de top laag (tot 1,0 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting.
- Een ontheffing wordt alleen verleend als er - op basis van een juridische beoordeling - sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij is van belang of er alternatieven zijn.
- Door de aanleg van het voorrangsp plein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg wordt er echter een goed alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer.
- Tevens is de verwachting dat door de reconstructie van het kruispunt het aantal gelijkvloers overstekende fietsers zal toenemen.
- Met het voorhanden zijn van een alternatieve oplossing is geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het verlenen van een ontheffing voor het strekken van het toeleidende fietspad.



GOOIS NATUURRESERVAAT

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde mevr. E. Post
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Datum : 16-07-2018
Ons kenmerk : 18-9789-6.05.21
Uw kenmerk :
Bijlagen :
Betreft : Besluit GS; fietstunnel N525

Geachte mevrouw Post,

Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Via de media alsmede via een emailbericht van mevrouw T. van Egmond van de directie Beleid, sector mobiliteit van de provincie, zijn wij geïnformeerd over *'.. het GS-besluit van dinsdag 19 juni jl. om de scope van het PMI-project "N525-05: Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/ Oude Postweg, gemeente Laren" te beperken tot het realiseren van een voorrangsplein op het bovengenoemde kruispunt en de haakse bocht in het toeleidende fietspad naar fietstunnel La Place onder de N525 te handhaven, vanwege de aantasting van het aardkundig monument.'*

Hierbij is de volgende toelichting gegeven

'Als onderdeel van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum is er in 2010 een tunnel gerealiseerd voor (brom)fietsers en voetgangers onder de N525 bij La Place in de gemeente Laren. De tunnel kan ook worden gebruikt als passage voor schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond voor het strekken van de hellingbaan van de tunnel aan de westzijde (kant La Place) niet beschikbaar. Daarom is er destijds gekozen voor een suboptimale oplossing. De grond in het verlengde van de tunnel is eigendom van het GNR, die de grond in erfpacht had uitgegeven aan manege De Schaapskooi. Naar aanleiding van het aflopen van de pachtovereenkomst is de mogelijkheid ontstaan de hellingbaan alsnog te strekken. Dit is ook altijd de wens geweest van de provincie Noord Holland en het Goois Natuurreservaat. In 2017 is er een studie uitgevoerd naar het strekken van het toeleidende fietspad. In alle varianten wordt het aardkundig monument echter aangetast. Volgens ons provinciaal beleid is de aanleg van de hellingbaan een handeling met aantasting van de toplaag (tot 1,0 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen.

De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting. Een ontheffing wordt alleen verleend als er - op basis van een juridische beoordeling - sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij is van belang of er alternatieven zijn. Door de aanleg van het voorrangsplein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg wordt er echter een goed alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer. Tevens is de verwachting dat door de reconstructie van het kruispunt het aantal gelijkvloers overstekende fietsers zal

toenemen. Met het voorhanden zijn van een alternatieve oplossing is geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het verlenen van een ontheffing voor het strekken van het toeleidende fietspad.'

Vanuit het belang van het Goois Natuurreservaat hecht ik eraan u op het volgende te wijzen.

In het bovengenoemde besluit wordt de veiligheidssituatie voor de fietsers rondom en in de fietstunnel onbesproken gelaten. Het lijkt erop dat de veiligheid geen criterium is geweest bij de beoordeling of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het verlenen van een ontheffing Aardkundig monument. Dat doet geen recht aan de werkelijkheid. Er hebben namelijk als gevolg van de haakse scherpe bocht in combinatie met de steile helling, in de afgelopen 6 jaar 5 gedocumenteerde ongelukken met fietsers plaatsgevonden. Hierbij was sprake van meervoudig en ernstig letsel gepaard gaand met ziekenhuisopname waarvoor Stichting Goois Natuurreservaat aansprakelijk is gesteld. Vermoedelijk is dit slechts een gedeelte van de werkelijk plaatsgevonden ongelukken.

Door de gemeente Laren zijn schrikhekkende geplaatst om de situatie veiliger te maken. Ondanks die schrikhekkende blijven ongelukken plaatsvinden.

Overigens hebben wij vorig jaar op dringend verzoek van de Provincie het noodzakelijke gebied voor realisatie van een veilige hellingbaan van de tunnel vrijgemaakt van het erfpachtrecht. Dat is bekend bij de projectleider van de provincie die de studies naar de verkeerssituatie N525 heeft geleid. Van onze zijde is benadrukt dat het zo spoedig mogelijk rechte trekken van de hellingbaan noodzakelijk is. Bij ons bestond de verwachting dat de provincie daartoe zou overgaan. Dat gold ook voor de stakeholders die bij de studie betrokken waren. Het besluit dit niet te doen met de onderbouwing waaruit blijkt dat geen rekening is gehouden met de veiligheid op de hellingbaan van de fietstunnel, heeft ons dan ook compleet overvallen.

Het lijkt ons dat de veiligheid van de fietsers alsnog moet worden aangemerkt als een zwaarwegend maatschappelijk belang zodat tot een spoedige aanpassing van de hellingbaan kan worden gekomen conform de studies die hiernaar zijn verricht.

Indien de hellingbaan niet wordt aangepast, kan de veiligheid voor fietsers die gebruik maken van deze (recreatieve) route onvoldoende worden gegarandeerd. In dat geval zijn wij genooddacht deze route te laten vervallen waardoor de tunnel niet meer gebruikt kan worden door fietsers.

Hierbij ontstaat een serieus probleem met de uitlegbaarheid van deze gemaakte keuze en een groot risico van negatieve beeldvorming en imago schade voor de provincie die tenslotte een grote investering heeft gedaan in de fietstunnel, die met het bovengenoemde besluit en sluiting van de fietstunnel teniet wordt gedaan. Het is realistisch te veronderstellen dat ook de samenwerkingspartners gemeente Laren en Goois Natuurreservaat hiervan schade ondervinden. Graag wil ik benadrukken dat we een gezamenlijk belang hebben dit te voorkomen en doen dan ook mede namens gemeente Laren een dringend beroep op u om het besluit te herzien en de tunnelinrit toch aan te passen.

Met vriendelijke groet,



H.C. Heerschop
directeur-rentmeester a.i.



De heer Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde mevrouw Post
Houtplein 33
2012 DE HAARLEM

briefnummer 4510-2018:410633
bijlage(n) --
datum 11 september 2018
inf. bij A. Testor
afdeling RMO
telefoonnr. 14 035
onderwerp Besluit GS fietstunnel La Place N525

VERZONDEN 12 SEP 2018

Geachte mevrouw Post

Op dinsdag 19 juni jl. heeft Gedeputeerde Staten besloten het tracé van de langzaam verkeer tunnel onder de N525 bij La Place niet te strekken, maar alleen de reconstructie van het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg uit te voeren.

Daarmee is geen gehoor gegeven aan het verzoek van Burgemeester en Wethouders van Laren.

Als reden voor het niet strekken van het fietstunnel tracé wordt aangegeven dat het aardkundig monument zal worden aangetast. Door de diepe ligging van de tunnel moet een ingraving gemaakt worden tot 2,80 m¹ diepte onder het maaiveld. Op grond van de Provinciale Milieuverordening geldt dit als een zware aantasting.

Met de reconstructie van het kruispunt N525 / Oude Postweg / Westerheide zou bovendien een alternatief worden gerealiseerd in de vorm van een voldoende veilige oversteekgelegenheid voor fietsers.

Ook heeft de provincie de verwachting dat door de reconstructie van het kruispunt het aantal gelijkvloers overstekende fietsers zal toenemen, waardoor fietsers minder gebruik zullen maken van het tunneltje.

Met het voorhanden zijn van een alternatieve oplossing in de vorm van het voorrangspuntje is volgens de provincie geen sprake meer van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het doorkruisen van het aardkundig moment en het verlenen van een ontheffing voor het strekken van het toeleidende fietspad.

De kosten van het aanpassen van de route naar de tunnel spelen bij dit besluit kennelijk geen rol, ook al omdat de provincie al eerder middelen voor dit doel had gereserveerd.



Gaarne bij
beantwoording datum,
nummer en onderwerp
vermelden.

Aanleg van fietstunnel la Place

De provinciale weg N525 is een belangrijke verbinding tussen Laren en Hilversum met hoge verkeersintensiteiten. In het recente verleden zijn er diverse maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten.



Eén van de maatregelen was de aanleg in 2010 van een tunnel bij het kruispunt N525 – Westerheide – Langsakker in de gemeente Laren. Deze tunnel is bestemd voor (brom)fietzers, voetgangers, schapen en ruiters.

Bij de aanleg van de tunnel was de grond aan de westzijde (zijde La Place) niet beschikbaar om de hellingbaan van de tunnel rechtdoor te trekken. Daarom is destijds gekozen voor een suboptimale oplossing door een scherpe, haakse bocht aan te leggen. De hellingen van de tunnel zijn semi-verhard en tijdens en na een regenbui glad. De combinatie van de steile westelijke helling met een scherpe bocht en het gladde oppervlak heeft geleid tot een aantal ongevallen met ernstige letsels. De gemeente Laren heeft bij GS herhaaldelijk aangedrongen op passende maatregelen. Daarom zijn enkele jaren geleden op de hellingbanen waarschuwingsborden en sluishekjes geplaatst. Deze maatregelen bleken echter niet afdoende.

Door het aflopen van de pachtovereenkomst met de manege is de grond in het verlengde van de tunnel (westzijde) beschikbaar gekomen.

Reconstructie kruising

In de praktijk is gebleken dat de (fiets)tunnel niet door iedereen wordt gebruikt om de N525 over te steken. De tunnel blijkt te ver van het kruispunt te liggen.

Veel scholieren van scholengemeenschap Laar & Berg steken de N525 gelijkvloers over bij het kruispunt met de Westerheide. Dit is niet toegestaan en onveilig omdat er nu geen voorzieningen zijn voor het oversteken. Ook steken veel scholieren net ten noorden van het kruispunt over tussen het College Laar en Berg en het restaurant La Place. De overstekers waaieren uit over het wegvak en zorgen voor een onrustig verkeersbeeld.

Bovendien steken de in- en uitstappers bij de bushaltes de N525 en een deel van de fietsers ten noorden van de kruising gelijkvloers over.

Veel (brom)fietzers, de schaapskudde en ruiters maken gebruik van de tunnel.

De provincie is in 2016 een studie gestart naar het verbeteren van de verkeersveiligheid van de kruising. Deze studie is uitgevoerd in nauw overleg met deskundigen van de BEL Combinatie, de gemeente Hilversum, GNR, Fietzersbond, provincie en relevante belangenorganisaties. Uiteindelijk is een voorkeursoplossing naar voren gekomen in de vorm van een uitbuiging van de rijstroken en het daartussenin aanleggen van een midden eiland, oftewel voorrangspointje. Fietzers en voetgangers kunnen dan in twee etappes de N525 oversteken.

Standpunt gemeente

In 2010 was de grond voor het strekken van het fietspad niet beschikbaar en is gekozen voor een andere oplossing. Een oplossing, die naar is gebleken, een fors aantal ernstige ongelukken heeft veroorzaakt bij gebruikers van de tunnel. Nu is het strekken van de tunnel wel mogelijk geworden.

Een gelijkvloerse oversteek ter plaatste van de aansluiting blijft te allen tijde noodzakelijk omdat veel fietsers en voetgangers de tunnel nu eenmaal te ver vinden liggen. Dat neemt niet weg dat de tunnel – ook na aanpassing van de kruising – veel gebruikt zal blijven worden door het doorgaande fietsverkeer dat onder meer gebruik maakt van het fietsroutenetwerk van de Westerheide naar de Zuiderheide.

De gemeente verwacht dan ook dat bestemmingsverkeer (scholieren en bezoekers van het Geologisch Museum Hofland, de begraafplaats en La Place) een voorkeur zal hebben voor de gelijkvloerse oversteek, maar dat het doorgaande verkeer een voorkeur zal blijven houden voor de tunnel. Als de hellingbaan van de tunnel niet wordt rechtgetrokken zullen ongevallen daarom ook blijven gebeuren.

Het aardkundig monument anders bezien

Het dilemma tussen kiezen voor het niet doorsnijden van het aardkundig monument enerzijds en het accepteren van ernstige verkeersongevallen anderzijds kan ook anders worden benaderd. Uit proefboringen zou kunnen blijken dat onder de gestrekte hellingbaan niets van het aardkundig monument aanwezig is. In dat geval kan het tracé zonder bezwaar worden aangelegd.

Mocht het aardkundig monument daar juist wel aanwezig zijn, dan biedt ook dit een kans. Het geprojecteerde fietspad zou een doorzicht kunnen bieden in de aardlagen en daarmee het aardkundig monument zichtbaar maken. Op die manier wordt ook voor anderen inzichtelijk gemaakt wat het aardkundig monument behelst. Het Geologisch Museum Hofland, dat tegenover de tunnel is gevestigd, is enthousiast over de didactische mogelijkheden die het zichtbaar maken van de aardlagen met zich meebrengt.

Conclusie

De gemeente kan zich moeilijk inleven in het feit dat bij de afweging tussen het doorsnijden van een aardkundig monument en het voorkomen van ernstige letselongevallen voor de eerste optie wordt gekozen.

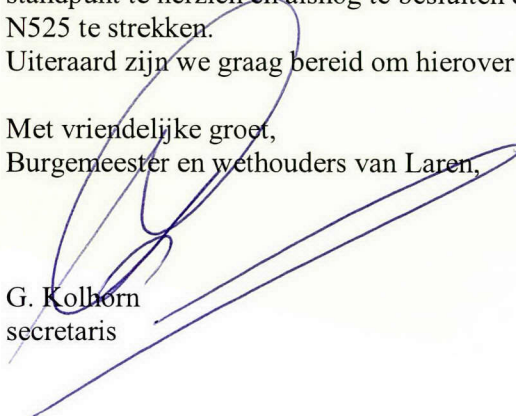
Deze mening van de gemeente wordt gedeeld door het Goois Natuurreservaat, het Geologisch Museum Hofland en de Fietzersbond.

De gemeente Laren heeft er ambtelijk en bestuurlijk voortdurend bij de provincie op aangedrongen om de toegang tot de bestaande tunnel veiliger te maken. De provincie heeft daar tenslotte niet voor niets een uitgebreide studie naar laten doen.

De gemeente doet dan ook een beroep op de gezamenlijke plicht van gemeente en provincie om ernstige ongevallen te voorkomen en verzoekt het college van Gedeputeerde Staten zijn standpunt te herzien en alsnog te besluiten de gestrekte hellingbaan van de tunnel onder de N525 te strekken.

Uiteraard zijn we graag bereid om hierover bestuurlijk met u te overleggen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Laren,



G. Kolhorn
secretaris



mw. drs. Kruisinga
burgemeester

P.S. Deze brief is ook aan gedeputeerde Tekin gezonden.

De heer Papineau Salm, PvdA

N.a.v. de C agenda wil de PvdA fractie in de rondvraag een vraag stellen, n.a.v. een stuk op de C Agenda Mobiliteit.

Het gaat om het stuk bij 10i Rapportage 1e geluidsmetingen Bamboehaag.

De vragen zijn:

-Hoe duidt GS de meetresultaten van dit onderzoek?

- Wordt deze pilot gecontinueerd?

- De onderzoekers bevelen vervolgonderzoek aan (o.a. als de haag meer volgroeit is). Is GS dat voornemens?

De heer de Graaf (CDA)

Onderwerp: Texelhopper

‘Ons bereiken nog veel klachten over de Texelhopper, sinds de invoering van de nieuwe concessie vorig jaar. Welke maatregelen en aanpassingen zijn nog nodig en wanneer verwacht GS dat de punctualiteit weer wordt gerealiseerd voor het invoeren van de nieuwe concessie? En welke maatregelen worden genomen om de reputatieschade te herstellen?’