

Bijlage bij Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

Kenmerk: 1798264/1798438

Verhouding tussen de Actieagenda en Perspectief Fiets

Actielijnen Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027		Prioriteit	Relatie met de opgaven uit Perspectief Fiets (2018)
1	Doorfietsroutes	● ● ● ● ●	Opgave 3: Aanleg van netwerk van doorfietsroutes
2	Provinciale Infrastructuur	● ● ● ● ●	Opgave 1: Provinciale Fietsinfrastructuur voor iedereen
3	Data op orde	● ● ● ● ●	Onderdeel uit opgave 8: Smart Mobility innovatie en onderzoek
4	Overige Netwerken	● ● ● ● ●	Opgave 2: Knelpunten in het regionale fietsnetwerk
5	Ketenreis	● ● ● ● ●	samenvoeging van Opgave 4: Versterken van keten fiets-OV Opgave 5: Deelfiets
6	Stimulering gebruik	● ● ● ● ●	Opgave 6: Gedrag En (gedragsbeïnvloeding) uit Opgave 7: Fietstoerisme stimuleren
7	Kennis en Innovatie	● ● ● ● ●	Opgave 8: Smart Mobility innovatie en onderzoek, onderdeel data is aparte actielijn
8	Recreatieve netwerken	● ● ● ● ●	Opgave 7: Fietstoerisme stimuleren (zonder gedragsbeïnvloeding)

In het schema hierboven zijn de actielijnen in verband gebracht met de opgaven uit Perspectief Fiets. Dat geeft al een overzicht over hoe de opgaven samenhangen met de actielijnen.

De Actieagenda Actieve Mobiliteit zal het nieuwe leidende stuk worden ten aanzien van de Actieve Mobiliteit. Een aantal zaken die vastgelegd zijn in het Perspectief Fiets blijven gelden. De belangrijkste punten die uit het Perspectief volgen, maar in de Actieagenda zelf geen plek hebben (omdat ze te gedetailleerd zijn) zijn in deze bijlage opgenomen en toegelicht.

Eisen aan de regionale Fietsinfrastructuur

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. 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 voorrangregels 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.

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 te lezen in

Tabel 1.

De minimumwaarde is gelijk aan de minimale breedte zoals genoemd in de CROW aanbevelingen (CROW, 2016). Voor paden die onderdeel zijn van het doorfietsrouten netwerk gelden de ‘strengere’ eisen van Tabel 2:

Tabel 1: Kwaliteitseisen Fietsnetwerk Noord-Holland

Breedte (brom-)fietsvoorzieningen

	Intensiteit (fietsers per drukste uur)	Streefwaarde	Minimumwaarde (CROW aanbeveling)
(brom-)fietspad in twee richtingen	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
(brom-)fietspad in één richting	0 - 75	2,00 m	2,00 m
	75 - 375	3,00 m	2,50 m
	> 375	4,00 m	3,50 m

(...)¹. We vervangen bestaande tegelverharding bij groot onderhoud, of wanneer het fietspad als prioriteit wordt opgewaarderd tot doorfietsroute.

Fietsstroken worden alleen toegepast bij maximum snelheden van 60 km/u of lager en moeten voldoende breedte hebben (minimaal 1,70 m breed (excl. markering). Bij (parallel)wegen met voldoende fietsers gaat de voorkeur uit naar een inrichting als fietsstraat. Bij aanleggen van nieuwe- en verbeteren van bestaande provinciale wegen is er specifiek aandacht voor de barrièrewerking van deze infrastructuur. Hierbij is de doelstelling dat een nieuwe of verbeterde weg geen extra barrières oplevert in het fietsnetwerk, en dat waar mogelijk het fietsnetwerk versterkt wordt binnen deze projecten. 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.

Kleur van de verharding

In het perspectief Fiets stond deze ambitie:

[Wat betreft verharding hebben we de ambitie alleen rood asfalt of rood beton toe te passen](#)

Inmiddels is in het kader van verwerking van deze kaders in onze interne ontwerpstandaarden hierop een aanpassing gekomen. Rode verharding wordt toegepast op en voor kruisingen van fietspaden, bij in/uitritten die regelmatig worden gebruikt en op fietspaden met veel in/uitritten (zo wordt een lappendeken voorkomen). Op vrij liggende fietspaden zonder kruisingen mag de verharding zodoende zwart of grijs blijven. De meerwaarde van rood asfalt ligt immers voornamelijk in de signaalfunctie ten opzichte van het overige verkeer.

¹Zie kader “Kleur van de verharding”

Het Regionale Fietsnetwerk

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 fiets*routes* – niet slechts de fiets*paden*. 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.

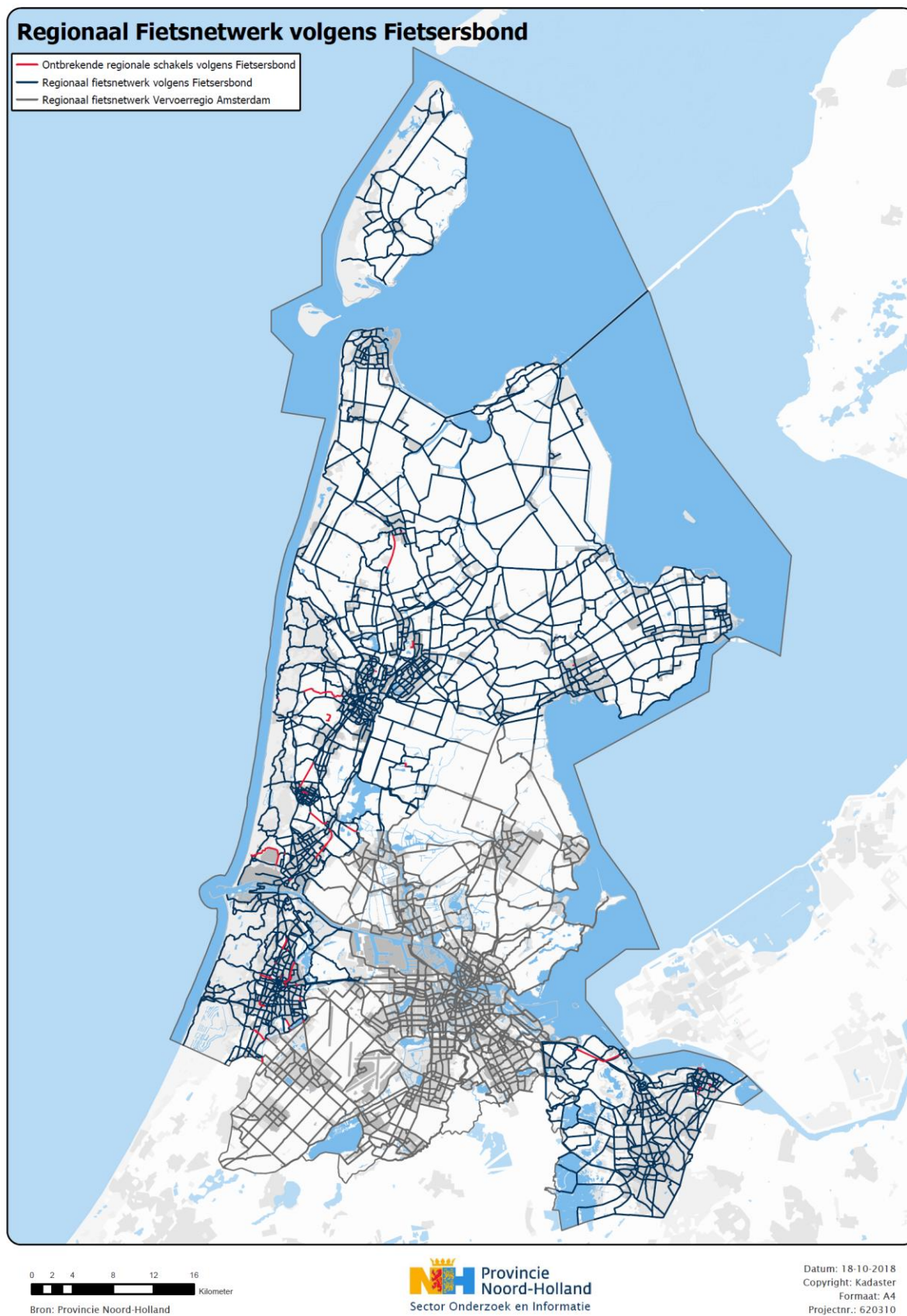
Dat is een veilig, comfortabel netwerk dat belangrijke bestemmingen via directe routes verbindt, met zo min mogelijk belemmering of oponthoud. En dat netwerk stopt dus niet bij gemeentegrenzen maar ook niet bij de provinciegrenzen, daarom is ook een goede actieve afstemming met aangrenzende provincies een noodzaak. In Figuur 1 is het regionale netwerk te zien.

Netwerkhierarchie

In de actieagenda Actieve Mobiliteit en in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets zijn de verschillende netwerken verder uitgewerkt. De basis voor regionaal belang blijft het in 2018 vastgestelde regionale fietsnetwerk. Dit netwerk blijft bijvoorbeeld de basis voor subsidieverstrekking aan fietsprojecten bij gemeenten.

Het regionale netwerk heeft met de komst van het Regionaal Toekomstbeeld wel een nadere uitsplitsing gekregen in de volgende routestructuren:

- = doorfietsroutes
- = verbindingsroutes
- = stadsroutes
- = recreatieve routes



Figuur 1 Regionaal Netwerk volgens Fietsersbond

Het doorfietsroutenetwerk

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 2: Kwaliteitseisen Doorfietsroutenetwerk Noord-Holland

	Binnen de bebouwde kom		Buiten de bebouwde kom	
	Uitgangspunt	Minimaal	Uitgangspunt	Minimaal
brom-)fietspad in twee richtingen	≥ 4,00 m	≥3,00 m	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m
(brom-)fietspad in één richting	2,50 m	2,00 m	2,50 m	2,00 m
Fietsstraat smal	4,50 m		4,50 m	
Fietsstraat breed	5,50 - 6,50 m		5,50 - 6,50 m	

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.

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 en onderdeel van de ontwerpopgave. Uiteraard prefaleert, bij het maken van keuzes, de verkeersveiligheid zwaarder dan vasthouden aan het voorrangsprincipe. Hoge kwaliteit aan marketing draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de route, zeker wat betreft de bewegwijzering.

Fietsparkeren

Uitgangspunt is en blijft dat gemeenten de regie en (financiële) verantwoordelijkheid houden voor fietsparkeren bij stations. Hier ligt een rol voor de provincie als coördinator en schakel tussen gemeenten en het Rijk.

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

Uitgangspunten bij innovatie zelfrijdende voertuigen

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.