

Masterplan doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Inhoudsopgave en beknopte toelichting op een gezamenlijk - door de regio en gemeenten en in afstemming met de provincie Noord-Holland - op te stellen Masterplan voor de realisatie, de financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Samenvatting	3
Leeswijzer	4
1 Processtappen bouw Masterplan	5
2 Inleiding.....	6
3 Subsidiëring doorfietsroutes.....	8
3.1 Subsidie Kleine Infrastructuur	8
3.2 Waarom een alternatieve (co)financiering	9
3.3 Alternatieve aanpak	9
4 Regionale en lokale doorfietsroutes.....	11
5 Landelijke budgetten	12
6 Planning en kosten.....	13
7 Uitvoeringsovereenkomsten.....	14
8 Prioritering en financiering	15
9 Raakvlakken met andere mobiliteit discussies.....	16
Bijlage 1: CROW eisen.....	17

Samenvatting

Doel is gestructureerde werkafspraken te maken in het kader van het realisatieproces van de Doorfietsroutes en met dit Masterplan willen wij het gesprek aangaan om tot een meerjarige financieringsafpraak per doorfietsroute te komen tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten. De nieuwe aanpak moet leiden tot een betere afstemming van lange termijnplanning en begroting van de gemeenten en daarmee tot een efficiëntere realisatie van het doorfietsnetwerk.

Concreet zijn afspraken gewenst over plannen van aanpak voor realisatie, financiering en kwaliteitsniveau (in relatie tot de subsidievoorwaarden). Dit betreft primair de doorfietsroutes, wat ook de focus is vanuit de Regio GV. Daarnaast moeten ook afspraken gemaakt worden over de andere fietsroutes. Het voorstel is om daarbij niet meer te spreken over prioritair en niet-prioritair, maar over regionaal en lokaal.

Een van de zorgpunten is het subsidiebudget. Mits de uit te voeren maatregelen aan de technische randvoorwaarden voor een doorfietsroute voldoen, draagt de provincie dus 90% bij in de realisatiekosten tot een deelplafond. Deze staat op €4.000.000,- voor het doorfietsroutenetwerk van de hele provincie voor de realisatie in 2024. Daarnaast is er een deelplafond voor de Gooi en Vechtstreek van €671.000,-.

Het vrijgemaakte subsidieplafond is niet toereikend voor alle benodigde maatregelen om de prioritaire doorfietsroutes te realiseren, laat staan het gehele doorfietsroute netwerk in de Gooi en Vechtstreek. Bovendien wordt er vanuit dezelfde pot ook subsidie verstrekt aan andere Kleine Infrastructuurmaatregelen dan doorfietsroutes.

Vanuit PNH is eind 2023 aangekondigd dat de subsidieverordening zou worden aangepast. Hierover is nog geen nadere informatie beschikbaar. De totale opgave voor de doorfietsroutes was op basis van de oude uitwerking Doorfietsroutes geschat op 35 mln.

De planning is om de informatie over de zes prioritaire routes in het najaar van 2024 beschikbaar te hebben. Op deze manier kunnen de routes en de investeringskosten meegenomen worden in de begrotingen van 2026 en verder. Parallel hieraan wordt in Q2 en Q3 van 2024, in samenspraak met de provincie Noord-Holland, gewerkt aan een voorstel voor fasering, prioritering en financiering van de maatregelen voor de hele regio en de zes routes specifiek. Een eerste voorstel hiervoor kan in het laatste PVVB voor de zomer van 2024 worden behandeld.

Leeswijzer

Voor u ligt een inhoudsopgave voor een Masterplan op hoofdlijnen voor de realisatie, financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek. Het Masterplan heeft als doel om gestructureerde werkafspraken te maken in het kader van het realisatieproces van de doorfietsroutes. Met dit Masterplan willen wij het gesprek aangaan om tot een meerjarige financieringsafpraak te komen tussen de provincie en gemeenten. De nieuwe aanpak moeten leiden tot een betere afstemming van langetermijnplanningen en begrotingen van gemeenten en daarmee tot een efficiëntere realisatie van het doorfietsnetwerk.

Het Masterplan is een gezamenlijk document van regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten, welke inhoudelijk en procedureel is afgestemd met de provincie Noord-Holland. In het Masterplan gaat over alle doorfietsroutes in de regio Gooi- en Vechtstreek, waarbij de focus in eerste instantie ligt op de zes prioritaire route, zoals die uitgewerkt zijn in de studie van februari 2022. Voornoemde studie wordt thans tegen het licht gehouden en aangescherpt, waarna de definitieve routes en voorgestelde maatregelen vastgelegd worden in zogenaamde uitvoeringsovereenkomsten. Een beschrijving op hoofdlijnen van de uitwerking van de prioritaire routes maakt onderdeel uit van de Masterplan.

Voor u ligt een opzet (inhoudsopgave met beknopte toelichting) van het Masterplan. Na akkoord op de inhoud van dit Masterplan, werken gemeenten en regio, mede op basis van de reacties op deze opzet, deze inhoudsopgave uit in een definitief Masterplan.

1 Processtappen bouw Masterplan

De planning is om de informatie over de zes prioritaire routes in het najaar van 2024 beschikbaar te hebben. Op deze manier kunnen de routes en de investeringskosten meegenomen worden in de begrotingen van 2026 en verder. Parallel hieraan wordt in Q2 en Q3 van 2024, in samenspraak met de provincie Noord-Holland, gewerkt aan een voorstel voor fasering, prioritering en financiering van de maatregelen voor de hele regio en de zes routes specifiek.

Voorgesteld wordt om het Masterplan in Q2 van 2024 aan te bieden aan het PVVB, waarmee het de leidraad wordt voor de op te stellen uitvoeringsovereenkomsten.

2 Inleiding

De verkeersdruk in de regio Gooi en Vechtstreek neemt toe. Files worden langer en komen vaker voor. Niet alleen op het hoofdwegennet, maar ook op de lokale en regionale wegen. Binnen de regio wordt op verschillende manieren naar goede alternatieven gezocht voor het groeiende autogebruik. Een daarvan is de fiets en vooral voor de korte en middellange afstand. De enorme groei van de elektrisch ondersteunde fiets heeft als voordeel dat de fietsafstand – binnen dezelfde reistijd – groter wordt en dat daarmee alle kernen binnen de regio op een redelijke fietsafstand van elkaar komen te liggen. Bijkomende voordelen van de transitie van de auto naar de fiets zijn natuurlijk ook de vermindering van de uitstoot van milieubelastende stoffen, bevordering van de gezondheid, bestrijden van vervoersarmoede en het stimuleren van de lokale economie. Om fietsen te stimuleren, wordt er gewerkt aan een doorfietsrouten netwerk.

In de “Uitwerking Prioritaire Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek” (NL22-648800269-16704) van 11-02-2022 is de regio gestart met verkenning van de tracés tussen de verschillende kernen wat geresulteerd heeft in een netwerk van doorfietsroutes, waarvan in goed overleg door de regio zes als prioritaire routes zijn aangewezen. De zes prioritaire routes verbinden de verschillende kernen binnen de regio met elkaar en ontsluiten de stations. De zes prioritaire routes zijn verkend en langs de landelijke en provinciale norm van doorfietsroutes gelegd, hetgeen in een voorlopig ontwerp voor deze zes prioritaire routes heeft geleid.

In 2022 heeft het bestuur van de regio de 6 prioritaire routes vastgesteld en met een bestuurlijke intentieverklaring “Intentieverklaring Hoogwaardig Fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek” de intentie uitgesproken en vastgelegd om samen te werken aan de realisatie van een regionaal hoogwaardig fietsnetwerk in de Gooi en Vechtstreek.



De doorfietsroutes en het maatregelenpakket liggen op hoofdlijnen vast. Ook van de realisatiekosten is een raming gemaakt. De investeringskosten van de realisatie van deze zes prioritaire routes is in 2022, op basis van een voorlopig ontwerp, geraamd op 34 miljoen euro. Hierbij wordt opgemerkt dat er nog een aantal routekeuzes moeten worden gemaakt en dat de realisatie afhankelijk is van onder meer de participatie, subsidievoorwaarden en financieringsmogelijkheden. Bij de realisatie wordt gestreefd naar de hoogst haalbare doorfietsroute kwaliteit. De overige doorfietsroutes in de regio zijn nog niet uitgewerkt, met als gevolg dat daar ook nog geen kostenindicatie aan gehangen kan worden.

Nu het bestuurlijk draagvlak een feit is, de mobiliteitstransitie noodzaak, de bereikbaarheid van de regio onder druk staat, er meer woningen en bedrijvigheid bijkomt, wordt het tijd om de doorfietsroutes ook daadwerkelijk te gaan realiseren. De kaders zijn er, de ontwerprichtlijnen voor de routes liggen klaar, de wil en ambitie is er, aan het werk!

De eerste stappen zijn gezet. De eerste subsidieaanvragen zijn gedaan. Maatregelen op de verschillende routes worden al uitgevoerd in het kader van werk-met-werk maken en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de doorfietsroutes meegenomen. Echter de huidige vorm van subsidiëring sluit nog niet voldoende aan bij het realisatieproces. Vanuit de gemeenten is sterk behoefte aan een doorkijk en meerjarige afspraken met een substantieel budget en ruimte om de lokale ruimtelijke kwaliteiten en maatschappelijk draagvlak optimaal te benutten voor de realisatie van de doorfietsroutes. Iets wat in de huidige regeling nog onvoldoende naar voren komt.

Voor u ligt daarom het Masterplan: een stappenplan voor een meerjarige aanpak en afspraak tussen de provincie, de regio en de gemeenten om in 5 jaar tijd de (prioritaire) doorfietsroutes te realiseren. Dit Masterplan, dat vooral gericht is op een planning, raming en financiering van de doorfietsroutes, moet een handvat zijn om als regio en gemeenten het gesprek met de provincie aan te gaan over de cofinanciering van de maatregelen vanaf 2025.

3 Subsidiëring doorfietsroutes

Om de doorfietsroutes te realiseren, moet de financiering in orde zijn. Naast de budgetten die gemeenten zelf gereserveerd moeten hebben, verstrekt de Provincie Noord-Holland subsidie ter cofinanciering vanuit de subsidie Kleine Infrastructuur.

3.1 Subsidie Kleine Infrastructuur

De eerste aanvragen zijn gedaan voor de [subsidieaanvraag 2024](#) voor Kleine Infrastructuur. Hiervoor moeten een definitief ontwerp (DO) (of voorlopig ontwerp met eigen risico op onvoorziene kosten) en Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) voor beschikbaar zijn en waarvan de uitvoering reeds in 2024 kan starten. De subsidieaanvraag is open sinds 19 februari en sluit 19 september. Aanvragen op subsidie worden per regionaal deelplafond, behandeld op volgorde van binnenkomst bij de provincie. De verwachting is dat de aanvraag eerder sluit, omdat het plafond al eerder wordt bereikt.

De provincie geeft subsidie voor:

1. Het aanleggen of aanpassen van wegen of voetpaden met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid voor maximaal 55% subsidie.
2. Het aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid voor maximaal 75% subsidie.
3. Het aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten op een doorfietsroute met als hoofddoel het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk voor maximaal 90% subsidie.
4. Het in combinatie met activiteiten a, b of c laten uitvoeren van een Ontwerptoets verkeersveiligheid voor het aanleggen of aanpassen van wegen, voetpaden of fietsstraten 55% subsidie met een maximaal subsidiebedrag van € 5.000,-.

Het onderscheid in doel wordt bepaald aan de hand van de doorfietsroute kaart. Enkel de tracés die bekend zijn bij de provincie als doorfietsroute, kunnen aanspraak doen op 90% subsidie. Tracés die niet bekend zijn bij de provincie als doorfietsroute, kunnen enkel aanspraak doen op 75% subsidie.

Om aanspraak te doen op 90% subsidie, moeten de voorgestelde maatregelen voldoen aan een hoogwaardige doorfietsroute kwaliteit, oftewel de ontwerpstandaarden van het CROW. Deze ontwerpstandaarden worden nader toegelicht in bijlage 1. Als de maatregelen niet voldoen aan deze kwaliteitseisen, wordt er geen subsidie verstrekt. Het tracé komt dan ook niet in aanmerking voor 75% subsidie.

Mits de uit te voeren maatregelen aan de technische randvoorwaarden voor een doorfietsroute voldoen, draagt de provincie dus 90% bij in de realisatiekosten tot een plafondbedrag dat voor de regio is vastgesteld of en maximum per maatregel van 3 mln euro. Het maximaal beschikbare budget voor doorfietsroutes staat voor de hele provincie Noord-Holland op € 4.000.000,- voor de realisatie in 2024. Daarnaast is er een specifiek budget voor de Gooi en Vechtstreek van € 671.000,-. Dit bedrag is zowel bestemd voor doorfietsroutes of verkeersveiligheidsmaatregelen voor de fiets. Het vrijgemaakte subsidieplafond is niet toereikend voor alle benodigde

maatregelen om de prioritaire doorfietsroutes te realiseren, laat staan het gehele doorfietsroute netwerk in de Gooi en Vechtstreek. Bovendien wordt er vanuit dezelfde pot ook subsidie verstrekt aan andere Kleine Infrastructuurmaatregelen dan doorfietsroutes.

3.2 Waarom een alternatieve (co)financiering

Gemeenten staan voor een aanzienlijke uitdaging bij het realiseren van doorfietsroutes.

1. Subsidieplafond

De beschikbare subsidies zijn essentieel voor de financiering van deze projecten, maar het huidige subsidiebudget is ontoereikend voor alle benodigde maatregelen.

2. Kwaliteitseisen

Er gelden strikte subsidievoorwaarden betreft de hoogwaardige doorfietsroute kwaliteit. Bij de eerste definitieve uitwerking van de voorgestelde maatregelen is al geconstateerd dat niet alle tracés aan de door de provincie gestelde kwaliteitseisen kunnen voldoen. Er wordt door de gemeenten gestreefd naar een hoogst haalbare kwaliteit, gegeven eventuele ruimtelijke beperkingen of specifieke cultuur-historische waarden in het gebied. Het is echter onduidelijk hoeveel ruimte er is om af te wijken van de kwaliteitseisen en onder welke voorwaarden. Hierdoor ontstaat er bij de gemeenten een onzekerheid of de tracés wel in aanmerking komen voor subsidie.

3. Definitief Ontwerp

Bovendien stellen de strikte subsidievoorwaarden dat gemeenten een definitief ontwerp moeten indienen om in aanmerking te komen voor subsidie. Dit vereist een substantiële voorinvestering, zonder de zekerheid van bevestigde subsidietoekenning.

4. Gemeentelijke budgetten

Deze onzekerheden leiden tot terughoudendheid bij gemeenten om de nodige budgetten vrij te maken voor de eigen bijdrage in de realisatiekosten. Dit ontmoedigt gemeenten om benodigde maatregelen verder uit te werken, zeker als de gewenste doorfietsroute kwaliteit niet haalbaar lijkt te zijn. Zo ontstaat een vicieuze cirkel: gemeenten worden ontmoedigd om te investeren in de ontwikkeling van doorfietsroutes vanwege de stringente voorwaarden en mogelijk onhaalbare kwaliteitseisen, terwijl zonder deze investeringen en het voldoen aan de eisen, de kans op het verkrijgen van subsidie aanzienlijk verkleint. Dit dilemma bemoeilijkt de vooruitgang en vraagt vanuit de regio om een herijking van de subsidievoorwaarden, iets wat de provincie inmiddels al heeft ingezet

3.3 Alternatieve aanpak

De Provincie Noord-Holland heeft al aangegeven de huidige vorm van subsidiëring voor de periode na 2025 te gaan herzien. De regio heeft daarom dit Masterplan in voorbereiding met daarin een voorstel voor een alternatieve aanpak, inclusief planning en financieringsvoorstel en kasritme van de te uit te voeren maatregelen.

De huidige vorm van subsidiëring richt zich op losse projecten om verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes te verbeteren. Idealiter richt de nieuwe subsidie verordening zich enkel op de zes prioritaire

doorfietsroutes en wordt er een aparte afspraak gemaakt over de provinciale cofinanciering van alle overige doorfietsroutes van de Gooi en Vechtstreek. Hierbij worden de zes prioritaire routes gebundeld aangevraagd voor de periode na 2025 en wordt voor de overige routes een aparte cofinancieringsafspraken gemaakt. De vorm van subsidiering verandert daarmee van een projectaanpak naar een meerjarige aanpak, bij voorkeur op routeniveau, wat ertoe leidt dat de gemeenten hun langetermijnplanning en begrotingen beter kunnen afstemmen.

De regio heeft daarnaast de volgende wensen die in dit hoofdstuk verder zullen worden uitgewerkt:

- Een meerjarige planning vergemakkelijkt het voor gemeenten om budgetten en capaciteit vrij te maken.
- Een meerjarige planning vergemakkelijkt het voor gemeenten om aan te haken op onderhoudsplannen.
- Duidelijke afspraken over de kwaliteit van de routes.

Ook denken wij graag mee in de beoordelingssystematiek. Indien gewenst, worden deze ideeën nader uitgewerkt:

- Als het niet haalbaar is door dwingende maatschappelijk, ruimtelijke of cultuurhistorische redenen om aan de kwaliteitseisen te kunnen voldoen, dan moet er ruimte zijn om binnen grenzen af te kunnen wijken van de gestelde subsidievoorwaarden.
- Er wordt eerder in het proces getoetst of subsidie haalbaar is (bijvoorbeeld met een VO in plaats van DO) om zo draagvlak te creëren bij gemeenten om budgetten en tijd vrij te kunnen maken.
- De projecten worden niet uitsluitend geprioriteerd op verkeersveiligheid. Het doel is om het hele doorfietsnetwerk te realiseren. Om maximaal effect te behalen, moeten de doorfietsroutes aansluitend zijn. Daarom is van belang dat er cofinanciering verstrekt wordt voor de gehele route. De subsidie richt zich daarom op gehele route in plaats van losse maatregelen.

4 Regionale en lokale doorfietsroutes

Momenteel spreken we over prioritaire en niet-prioritaire doorfietsroutes. Deze routes zijn destijds als prioritair bestempeld, omdat deze gemeentegrens overschrijdend zijn en de verschillende stations ontsluiten. De prioritaire routes zijn daarmee gemeente overstijgend en dienen in onderlinge samenwerking (regionaal) opgepakt te worden. De overige doorfietsroutes zijn over het algemeen lokale routes binnen een gemeente waarvan de uitwerking lokaal kan worden geregeld. Dit is een effort die door de gemeenten zelf wordt opgepakt.

Hoewel de regionale focus ligt op de prioritaire doorfietsroutes, is het belangrijk om ook andere doorfietsroutes in overweging te nemen. Deze routes, hoewel ze niet als prioritair zijn aangemerkt, zijn van groot belang voor de lokale ontsluiting en het verbinden van belangrijke lokale en regionale bestemmingen.

In de praktijk betekent dit dat er een verschuiving plaatsvindt van de termen 'prioritair' en 'niet-prioritair' naar 'regionale' en 'lokale' routes. Een duidelijk uitgangspunt voor de uitwerking is dat de aanpak gemeentegrens overschrijdend is voor regionale routes, terwijl de lokale routes lokaal geregeld worden. Hierbij zijn regionale routes vaak de snellere verbindingen naar andere woonkernen en belangrijke bestemmingen, zoals stations. De lokale routes spelen een essentiële rol in het stimuleren van fietsgebruik en zijn daarom onmisbaar in een goed functionerend en samenhangend fietsnetwerk.

Een specifiek voorbeeld is knooppunt Crailo, waar de aansluitende doorfietsroutes van grote invloed zijn op de regionale bereikbaarheid, maar niet allemaal als prioritair zijn aangemerkt en daarom niet op de prioriteitenlijst voorkomen. Ondanks dat deze routes niet als prioritair zijn bestempeld, is het essentieel dat ze meegenomen worden in de planning, aangezien ze een substantiële bijdrage kunnen leveren aan het regionale fietsnetwerk.

Tot slot moet worden opgemerkt dat, hoewel de huidige subsidies gericht zijn op de ontwikkeling van doorfietsroutes, het nooit de bedoeling is geweest om uitsluitend prioritaire routes te financieren. Het is van belang dat het subsidiebeleid aansluit bij het adequaat ondersteunen en stimuleren van zowel de regionale als de lokale behoeften.

5 Landelijke budgetten

Doorfietsroutes staan niet alleen op de lokale, regionale en provinciale prioriteitenlijstjes, maar inmiddels ook hoog op de Nationale mobiliteitsagenda. Door het Nationaal Toekomstbeeld Fiets hebben de doorfietsroutes vorig jaar een plaats gekregen in het MIRT. Dat betekent dat het rijk in samenspraak met provincies en regio's werken aan een langjarige agenda en (co)financiering voor het realiseren van en doorfietsroutes. In het kader van het Nationaal Toekomst Beeld fiets is een inventarisatie gemaakt van het netwerk aan doorfietsroutes in Nederland. Hierbij wordt onder meer onderscheid gemaakt in regionale doorfietsroutes en het slechten van Rijksbarrières. De haakjes met het rijks programma worden aan het Masterplan toegevoegd.

Op dit moment werkt het rijk, in samenspraak met Tour de Force, de Fietzersbond, maar vooral ook het IPO en VNG het NTF uit in een uitvoeringsprogramma. De verwachting is dat hier al in het najaar van 2024 middelen aan gehangen worden. Deze middelen komen via de provincies bij de gemeenten terecht als onderdeel van de cofinanciering van de voorgesteld doorfietsroutes uit het NTF. Het aanpakken van de rijks barrières in de doorfietsroutes gaat waarschijnlijk via een eigen regeling en aanpak uitgevoerd worden.

6 Planning en kosten

Op dit moment zijn de meeste tracédelen uitgewerkt tot SO/VO, met uitzondering van de tracédelen waarvoor nog geen definitief tracé is vastgelegd. Alle tracés worden uiteindelijk uitgewerkt tot DO, inclusief SSK-raming. Hierna kunnen de tracédelen worden gerealiseerd en opgeleverd.

In dit hoofdstuk wordt per route beschreven welke trajecten/maatregelen reeds kunnen worden uitgevoerd of voor welke trajecten/maatregelen nog onderzoek nodig is. Zo wordt er beschreven op welke tracés de maatregelen nog moeten worden vastgesteld of waar nog een tracékeuze gemaakt moet worden. Op routeniveau maken we een inschatting gemaakt van de benodigde financiering en het kasritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten. Dit geeft een indicatie welke stappen genomen worden in welke volgorde, in tijd en financiën. Daarmee ligt er een eerste voorstel voor het maken van afspraken over de benodigde cofinanciering. Deze informatie wordt uiteindelijk concreet uitgewerkt en vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomsten. Voor elke regionale doorfietsroute (prioritaire route) wordt een eigen uitvoeringsovereenkomst opgesteld.

Intussen werken we aan een online tool. In deze tool kunnen gemeenten zelf bijhouden wat de status is van de verschillende tracés. Denk hierbij aan het jaar van uitvoering, de realisatiekosten, mate van draagvlak en de maatregelen die genomen worden. De tool bevat uitgebreide informatie over de routes en tracés en wordt naar wens ingericht. Zijn de maatregelen al vastgesteld door de raad? Is er nog participatie nodig? Moet er nog een tracékeuze gemaakt worden? Ook is er ruimte voor extra opmerkingen.

Er wordt gewerkt met verschillende kleurcodering per traject en/of kruispunt om in een oogopslag te zien waar de aandachtspunten zijn in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk. Dit kaartmateriaal kan worden gedeeld met bestuurders. Ook wordt er een koppeling gemaakt met andere (netwerk)kaarten, zoals het doorfietsroutenetwerk van de Provincie Noord-Holland.

De tool is hiermee een middel om inzicht te krijgen in de planning van de uit te voeren projecten en de benodigde financiering. De gemeenten zijn in staat om deze informatie te wijzigen. De tool wordt daarmee up to date gehouden.

7 Uitvoeringsovereenkomsten

Om de onderlinge samenwerking tussen gemeenten en de provincie te versterken en bestuurlijk draagvlak te vergroten, worden er uitvoeringsovereenkomsten opgesteld. De verwachte doorlooptijd van het opstellen, accorderen en ondertekenen van een uitvoeringsovereenkomst is ongeveer 6 tot 9 maanden. In de uitvoeringsovereenkomsten staat wie waarvoor verantwoordelijk is. Ook wordt de planning in hoofdlijnen genoemd.

Het voordeel van dergelijke uitvoeringsovereenkomsten voor de gemeenten is dat zij, mede op basis van deze meerjarige realisatiestrategie, de gemeentelijke begroting en capaciteitsplanning kan aanpassen, monitoren en zo nodig bijstellen.

De afspraken die volgen uit dit Masterplan, worden vastgelegd en ondertekend in meerdere uitvoeringsovereenkomsten, voor elke regionale doorfietsroute een. Deze uitvoeringsovereenkomsten versterken daarmee de onderlinge samenwerking tussen gemeenten en provincie.

8 Prioritering en financiering

Het is de ambitie van de regio en gemeenten om op termijn alle doorfietsroutes te realiseren. Dit past niet alleen in het lokale mobiliteitsbeleid, maar ook die van de regio en de provincie. Echter het realiseren van een doorfietsroute is geen sinecure. Dit vraagt inzet, doorzettingsvermogen, samenwerking, overtuigingskracht, maar vooral ook tijd en middelen.

Veel van de doorfietsroutes liggen op bestaande (fiets)infrastructuur en is het een kwestie van ombouwen of verbouwen. Stimuleren van het fietsgebruik betekent vooral ook het wegnemen van knelpunten op de route. Knelpunten als verkeersonveiligheid, gebrek aan voorrang, hellingen en haakse bochten, maar ook onvoldoende brede fietsvoorzieningen. Aan de andere kant wordt de komende jaren gewerkt aan (groot)onderhoud van het wegennet en zijn er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarop meegelift kan worden. Allemaal argumenten om de maatregelen in de tijd uit te zetten en te prioriteren.

Samen met de provincie Noord-Holland wordt een voorstel voor prioritering uitgewerkt (Q3 – 2024) tegen de achtergrond van een reëel financieringsplaatje voor zowel het rijk, als de provincie en de gemeenten.

9 Raakvlakken met andere mobiliteit discussies

De stimulering van actieve mobiliteit is een belangrijk onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van de provincies Noord-Holland en Flevoland, waarin doelen zijn opgenomen uit het Klimaatakkoord. Het realiseren van de doorfietsroutes speelt een cruciale rol bij het veranderen van mobiliteitsgedrag, wat bijdraagt aan een modal shift van de auto naar de fiets. Daarnaast bestaat er een duidelijke relatie tussen de doorfietsroutes en andere thema's die bijdragen aan de stimulering van actieve mobiliteit, zoals:

- Stationsontwikkelingen
- Deelfietsen
- Fietsenstallingen
- Hub strategie
- Majeure ruimtelijke ontwikkelingen

Aansprekende ruimtelijke voorbeelden in de Gooi en Vechtstreek zijn onder meer verschillende stationsomgevingen, naar ook de ontwikkelingen rond de aansluiting Crailo op de A1 en de verbinding Almere-Amsterdam.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om aanpalende (fiets)projecten vanuit het Masterplan actief te gaan ondersteunen. Echter door afstemming en samenwerking kan het effect van de afzonderlijke plannen worden vergroot.

Bijlage 1: CROW eisen

Hier volgt een overzicht van kwaliteitseisen CROW