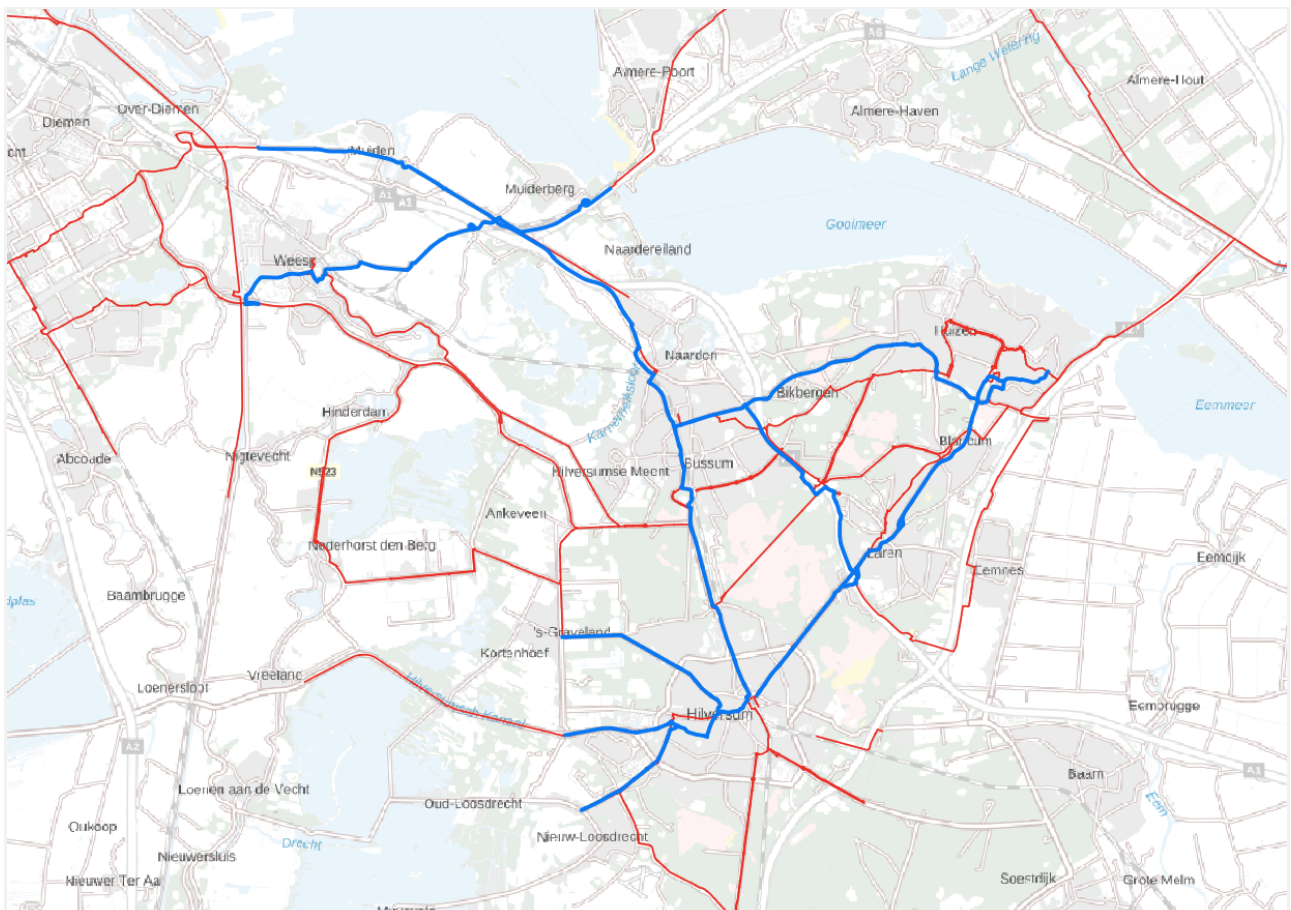


# Masterplan doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek



# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Leeswijzer .....	3
1 Inleiding.....	4
2 Subsidiëring doorfietsroutes.....	6
1.1 Subsidie Kleine Infrastructuur .....	6
1.2 Waarom een alternatieve (co)financiering .....	7
1.3 Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025 .....	8
1.4 Alternatieve aanpak .....	8
3 Alle doorfietsroutes .....	10
4 Bijzondere locaties .....	11
5 Landelijke budgetten .....	11
6 Planning en financiering.....	12
7 Uitvoeringsovereenkomsten.....	17
8 Raakvlakken met andere mobiliteit discussies.....	18
9 Status per route.....	18
1.5 Hilversum-Huizen.....	18
1.6 Laren-Bussum.....	19
1.7 Bussum-Huizen.....	19
1.8 Hilversum-Amsterdam .....	19
1.9 Amsterdam-Almere .....	19
1.10 Hilversum-Wijdemeren.....	20

## Leeswijzer

Voor u ligt het Masterplan 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 moet 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. Het Masterplan gaat over alle doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek, waarbij de focus in eerste instantie ligt op de zes prioritaire routes, 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 het Masterplan.

# 1 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 en de provincie Noord-Holland 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 sluit de huidige vorm van subsidiëring 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 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 2026.

## 2 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.

### 1.1 Subsidie Kleine Infrastructuur

De 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 of begin 2025 kan starten. De subsidieaanvraag is gesloten per 19 september. Aanvragen op subsidie worden per regionaal deelplafond, behandeld op volgorde van ontvangst. 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. Als de maatregelen niet voldoen aan deze kwaliteitseisen, wordt er geen subsidie verstrekt. Het tracé komt dan ook niet in aanmerking voor 75% subsidie. Dit om de hoogwaardige kwaliteit op de gehele doorfietsroute te garanderen.

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 een maximum per maatregel van 3 miljoen 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 als verkeersveiligheidsmaatregelen. Daarnaast was in 2024 een budget 6,1 miljoen euro beschikbaar voor de verbetering van de verkeersveiligheid in de gehele provincie Noord-Holland als het regionale budget zou worden uitgeput.

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.

In 2025 wordt de subsidieregeling wederom beschikbaar gesteld, met vergelijkbare voorwaarden. De omvang van het subsidiebedrag en de verdeling van de gelden over de verschillende maatregelen is in Q3/Q4 van 2024 bepaald en wordt in Q1 van 2025 voor de provincie Noord-Holland als geheel en de regio Gooi en Vechtstreek door Provinciale Staten vastgesteld.

## 1.2 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 subsidieplafond 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 planontwikkelings- en 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

### 1.3 Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025

De provincie Noord-Holland heeft op basis van een verbeterwens voor de subsidieregeling Kleine Infrastructuur besloten tot een herinrichting van de subsidieregeling. In plaats van een toewijzing van subsidie gebaseerd op volgorde van indienen is er behoefte aan een meerjarig programma gebaseerd op een risico gestuurde aanpak. Door het invoeren van een meerjarenaanpak (2025 t/m 2027) voor de subsidies die de provincie verleent aan gemeenten voor het verbeteren van hun infrastructuur wil de provincie Noord-Holland dat de beschikbare middelen worden ingezet op de meest urgente knelpunten. Dat betekent dat subsidie wordt verleend aan de locaties waar de grootste verkeersveiligheidsknelpunten zijn of die als prioritaire schakels in het doorfietsrouten netwerk zijn vastgesteld.

De provincie Noord-Holland stelt in 2025 -2029 €10,0 miljoen per jaar beschikbaar voor verkeersveiligheidsprojecten bij de gemeenten in het regiegebied. En van 2025 – 2027 €4 miljoen per jaar voor de doorfietsroutes. Hier bovenop programmeert de provincie 25% over, leidend tot een budget van €8.453.000 voor programmering van projecten in de Gooi en Vechtstreek tussen 2025 en 2027. Voor doorfietsroute- en verkeersveiligheidsprojecten en projecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie een maximaal subsidiepercentage. Voor verkeersveiligheidsprojecten zonder combinatie met onderhoud wordt 75% gerekend en voor doorfietsrouteprojecten 90%. Voor doorfiets- en verkeersveiligheidsprojecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie 35%, waarbij de kosten voor het vervangen van de riolering niet subsidiabel zijn.

### 1.4 Alternatieve aanpak

Daar de nieuwe provinciale subsidieregeling nog steeds geen garantie geeft op het realiseren van totale routes, heeft de regio dit masterplan opgesteld 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 stelt de regio voor om een nieuwe subsidie verordening zich enkel te laten richten op de doorfietsroutes en wordt er daarmee een aparte afspraak gemaakt over de provinciale cofinanciering van de doorfietsroutes van de Gooi en Vechtstreek. Het is de voorkeur van de regio om de routes gebundeld aan te vragen voor de periode vanaf het tweede kwartaal van 2025. Hierbij wordt een continuïteit in de (realisatie van de) route nagestreefd, een garantie gegeven op realisatie van de gehele route. Beide vanuit het belang van de gebruiker, tenslotte is een fietser het meest gebaat bij een continue hoogwaardige kwaliteit van de gehele route. Deze methode biedt daarnaast de gemeenten de mogelijkheid om hun langetermijnplanning en begrotingen beter af te kunnen stemmen. Echter de vorm van subsidiëring zou daarmee moeten veranderen van een project/trajectaanpak in een meerjarige aanpak, wat vooral nog niet past binnen de thans in voorbereiding zijnde subsidieregeling 2025-2027. Derhalve wordt voorgesteld om op basis van de uitvoeringsovereenkomsten per route meerjarige afspraken te maken.

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 van de provincie.
- 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.

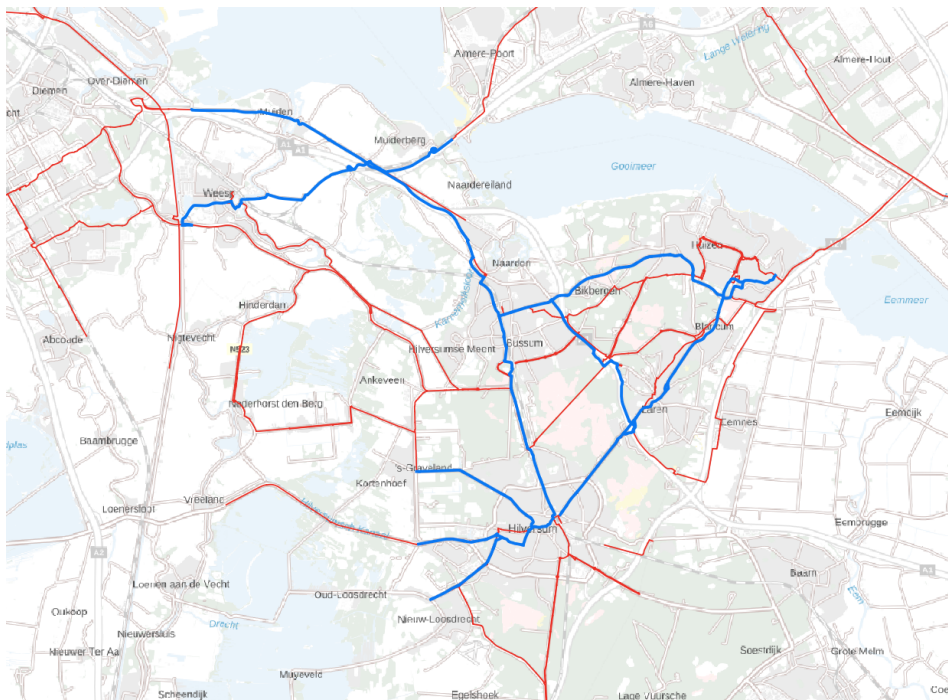
### 3 Alle doorfietsroutes

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

Alle doorfietsroutes 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. Door voor dit punt ook de overige doorfietsroutes aan te pakken, wordt de knoop met al haar voorzieningen beter bereikbaar en ontstaat er een optimale uitwisseling tussen de verschillende routes naar de gemeenten.

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 bij de herziening van het subsidiebeleid van de Provincie Noord-Holland alle doorfietsroutes adequaat ondersteunt en gestimuleerd worden.



Afb. Alle doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (blauw is prioritair)

## 4 Bijzondere locaties

Naast de doorfietsroutes zijn er twee locaties op de doorfietsroutes die een bijzondere status hebben gekregen. Door de impact op het netwerk, maar ook de omvang van de ingreep en het aantal partijen dat bij de beide locaties betrokken is, vragen zijn om een separate aanpak. Het betreft het knooppunt Crailo in relatie tot de omliggende gebiedsontwikkeling en een alternatief voor de Hakkelaarsbrug als schakel in de ontsluiting van de Flevopolder in de route Amsterdam-Almere. In beide gevallen geldt als bijzonderheid dat het kruisingen met rijks infrastructuur betreft, waardoor het rijk en Prorail aan tafel komen te zitten. Dat betekent ook dat zij inhoudelijk inbreng hebben in de voorgestelde oplossingen, vooral bij de kruisingen met de rijksinfrastructuur. Aan de andere kant mag ook verwacht worden dat, mede gezien de bijdrage in de mede vanuit het rijk gewenste mobiliteitstransitie, de reductie van de automobiliteit en de verbetering van de verkeersveiligheid, het rijk een bijdrage zal doen in de realisatie van de maatregelen.

### **Crailo**

Voor Crailo is inmiddels een gebiedsverkenning naar de mogelijkheden en stakeholders uitgevoerd. Voorstelt wordt om in opdracht van de Provincie Noord-Holland en onder directe aansturing van de regio Gooi & Vechtstreek een regisseur aan te stellen. De taakomschrijving van de regisseur wordt in Q1-2025 opgesteld en afgerond.

### **Hakkelaarsbrug**

Voor het alternatieve tracé van de doorfietsroute Almere-Amsterdam ter hoogte van de Hakkelaarsbrug wordt voorgesteld om in samenwerking tussen de Provincies Noord-Holland en Flevoland, de regio's Gooi & Vechtstreek en VRA en de gemeente Gooise Meren, Almere, Amsterdam (stadsdeel Weesp), alsmede RWS en Prorail een verkenning uit te laten voeren naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van een alternatief tracé. Voorgesteld wordt om deze studie in 2025 op te pakken en af te ronden.

## 5 Landelijke budgetten

Doorfietsroutes staan 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 de 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 eerste stap hierin is de rijks toekenning van 4 miljoen euro voor twee doorfietsroutes in Noord-Holland. De provincie heeft besloten de route Amsterdam-Hilversum hiervoor aan te melden. Dit verzoek is vooralsnog niet gehonoreerd door het Rijk. De Provincie blijft bij het rijk aandacht vragen voor de betreffende rijksbarrières.

Op dit moment werkt het rijk, in samenspraak met Tour de Force, de Fietsersbond, maar vooral ook het IPO en VNG het NTF uit in een uitvoeringsprogramma. De verwachting is dat hier al in het najaar van 2024 of

2025 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 rijksbarrières in de doorfietsroutes gaat waarschijnlijk via een eigen regeling en aanpak uitgevoerd worden.

In het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), een programma van Rijk en regio, is gewerkt aan een integrale strategie op het gebied van verstedelijking en mobiliteit in de Metropoolregio Amsterdam. Naast de auto en het openbaar vervoer is ook de fiets als potentieel aantrekkelijk alternatief bestempeld. In het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP) voor de Amsterdam Bay Area zijn afspraken gemaakt tot en met 2030. Het TVIP bestaat uit maatregelen voor de korte termijn (2030), die randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area rond de thema's werken, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & ecologie. Voor het verbeteren van de faciliteiten van het fietsverkeer is een totaalbedrag van 101 mln euro begroot, waarvan uiteindelijk slechts een deel (87,5 mln) is toegekend. Een deel van dit bedrag is bestemd voor de verbetering van de relatie Amsterdam-Almere in de vorm van het ontwikkelen van een doorfietsroute. In overleg met het rijk (BZK) heeft Almere (regionaal beheerder van de betreffende middelen) de gelden bestemd voor het gedeelte van de route binnen Almere tussen Almere-Centrum en Lelystad, het zogenaamde Spoorbaanpad. Almere is recent gestart met de uitwerking van deze maatregelen en daarmee de besteding van de TVIP gelden. Daarmee zijn deze gelden voornamelijk niet beschikbaar voor het gedeelte Amsterdam-Almere Centrum, in het bijzonder de Maxisweg en de aansluiting op de Hollandse brug. Mochten op termijn de maatregelen op het spoorbaanpad of een alternatieve route om praktische redenen niet mogelijk zijn, op maatschappelijke bezwaren stuiten of niet realiseerbaar zijn voor 2030, dan kan heroverweging van (een deel van) de TVIP-gelden overwogen worden.

## 6 Planning en financiering

Dit hoofdstuk bevat een eerste globale planning van de uit te voeren projecten en de benodigde financiering en kasritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten. Het betreft de tracés waarop de maatregelen nog moeten worden vastgesteld of waar nog een tracékeuze moet worden gemaakt. Op routeniveau is een voorlopige 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, zodat er duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden over de benodigde cofinanciering. Per route wordt parallel aan het vaststellen van het masterplan een uitvoeringsovereenkomst opgesteld. In de uitvoeringsovereenkomst wordt gedetailleerd ingegaan op de route, de maatregelen, de onderzoeken en planvorming, de uitwerking en uiteindelijk de realisatie. Hier wordt ook een doorkijk gegeven naar de kosten en de verwachte bijdragen van de verschillende partijen (zie hoofdstuk 8).

Intussen wordt de online regionale webviewer verder uitgewerkt. In deze webviewer 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.

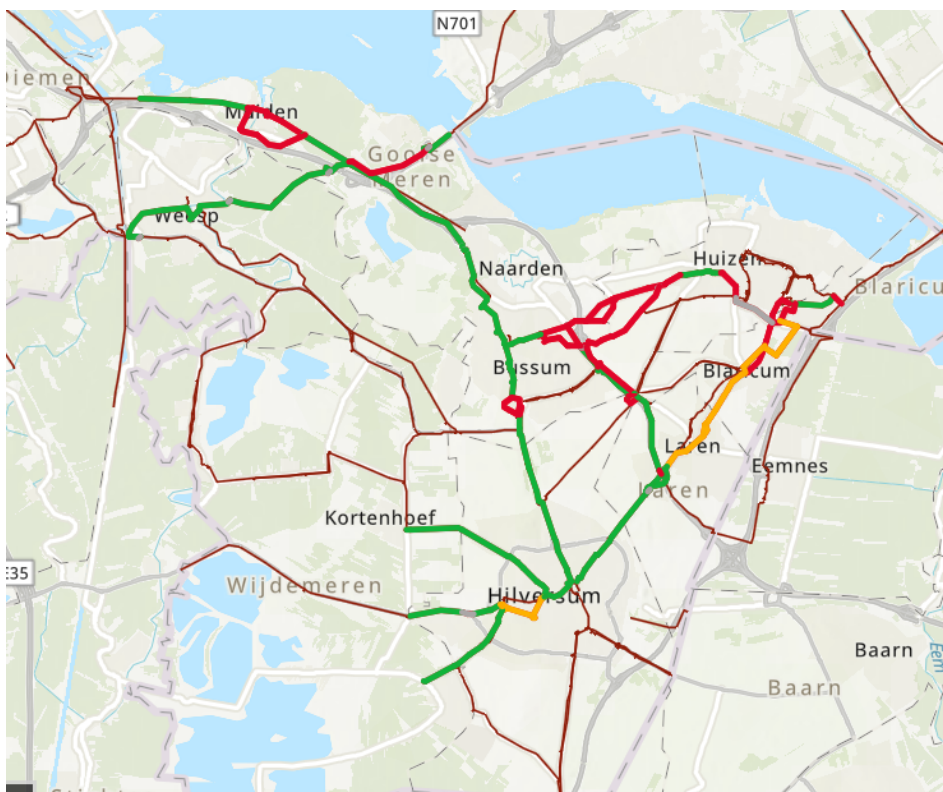
De tool bevat uitgebreide informatie over de routes en tracés en wordt naar wens ingericht. Ook is er ruimte voor extra opmerkingen. Zijn de maatregelen al vastgesteld door de raad? Is er nog participatie nodig? Moet er nog een tracékeuze gemaakt worden? Deze regionale viewer heeft een tijdelijk karakter en is vooral gericht op de lokale voortgang van de realisatie van de prioritaire routes, waarbij vooral de lokale en regionale beslisinformatie omtrent de routes en de tracédelen wordt opgenomen.

Er wordt gewerkt met verschillende kleurcodering per tracé en/of kruispunt om in een oogopslag te zien waar de aandachtspunten zijn in de realisatie van het doorfietsrouten netwerk.

De webviewer 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. Bij het bouwen van de tool wordt een technische uitwisseling mogelijk gemaakt met de tool en bestanden van de provincie Noord-Holland. Op die manier is er eenvoudig en zonder 'ruis' bij beide partijen eenzelfde beeld van het ambitieniveau, de planning en de voortgang van de realisatie van de doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek.

### Huidige Stand van zaken (01-12-2024)

Op dit moment zijn de meeste tracédelen uitgewerkt tot schetsontwerp en/of voorlopig ontwerp (SO/VO), met uitzondering van de tracédelen waarvoor nog geen definitief tracé is vastgelegd.



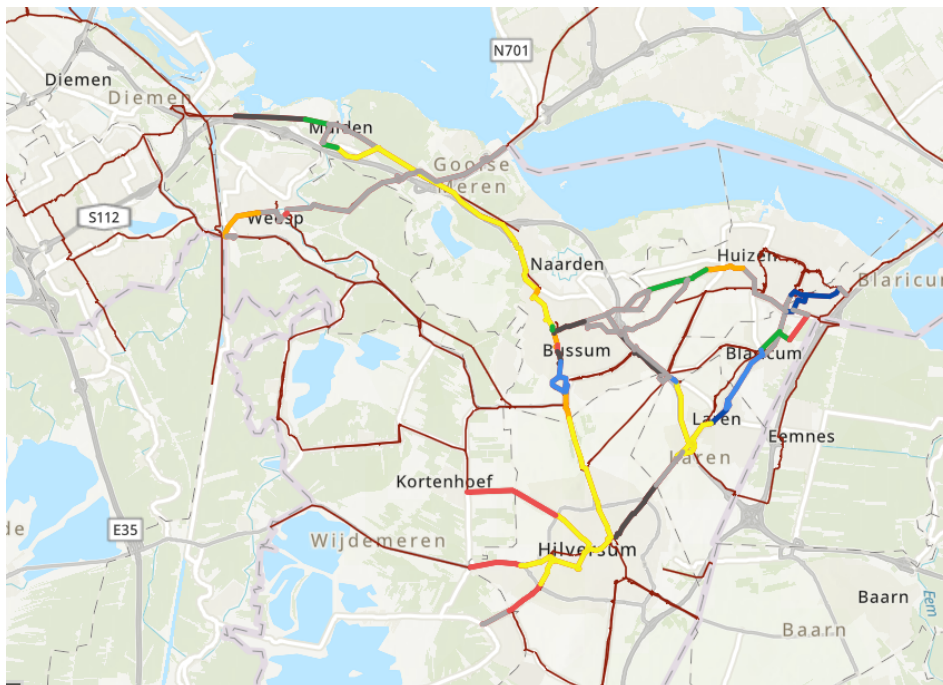
## Afb. Tracébepaling Prioritaire routes Gooi & Vechtstreekstand 01-12-2024

Toelichting bij de kaart:

- Groen tracé definitief en bestuurlijk vastgesteld
- Geel tracé definitief, nog niet bestuurlijk vastgesteld
- Rood tracé nog niet definitief, nader onderzoek loopt of wordt opgestart
- Donker rood overige doorfietsroutes, in netwerk prov Noord Holland

Alle tracés worden uiteindelijk vastgesteld en uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO), inclusief SSK-raming per tracédeel. Hierna kunnen de tracédelen worden gerealiseerd en opgeleverd.

In de afgelopen periode is hard gewerkt aan het bepalen van de maatregelen, de kosten en de verwachte realisatietermijn van de verschillende routedelen. In onderstaande afbeelding is de verwachte planning weergegeven



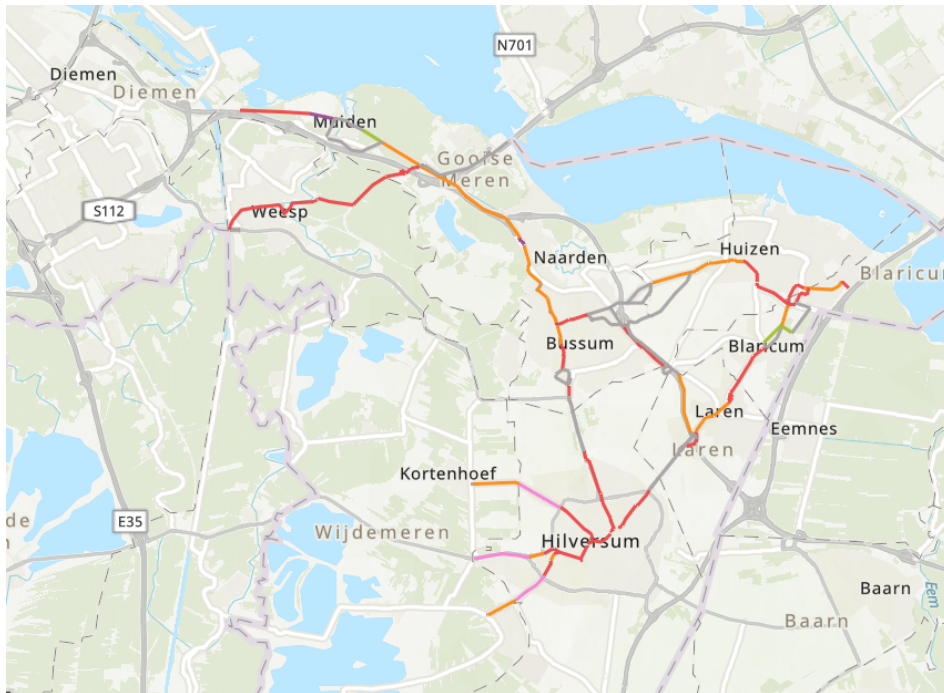
Afb. Verwachte realisatieplanning routedelen prioritaire routes (stand 01-12-2024)

Toelichting bij de kaart:

- Groen gereed (2024/2025)
- Rood 2025
- Oranje 2026
- Geel 2027
- Zwart 2028
- Licht Blauw 2029
- Donker Blauw 2030
- Grijs nog niet bepaald

In het kader van de thans in voorbereiding zijnde provinciale subsidieregeling 2025-2027 zijn de verschillende tracédelen reeds beoordeeld en afgewogen op

basis van de mate van effectiviteit en realiseerbaarheid (zie paragraaf 1.3). Dit heeft geleid tot een voorlopige verdeling van de beschikbare subsidies voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid voor de regio Gooi en Vechtstreek hetgeen is weergegeven in onderstaande afbeelding



Afb. Verwachte subsidietoekenning tracédelen Prioritaire routes (stand van zaken 01-12-2024)

Toelichting bij de kaart:

- Paars gereed
- Oranje wel op planning wegbeheerder, ook op subsidielijst provincie (realiseren met subsidie)
- Roze wel op planning wegbeheerder, niet op subsidielijst provincie (realiseren zonder subsidie)
- Rood niet op de planning, niet op de subsidielijst provincie (nog te bepalen)
- Grijs nog te bepalen tracé en maatregelen of provinciaal areaal
- Groen komt niet in aanmerking voor subsidie (voldoet niet aan eisen DFR)

### Investerings en verwachtingen 6 prioritaire routes (01-12-2024).

In het afgelopen jaar is 1.180.000 euro geïnvesteerd in de prioritaire doorfietsroutes routes binnen de Gooi 7 Vechtstreek en wel binnen de gemeenten Huizen en Gooise Meren.

Voor de komende subsidieperiode, 2025-2027 worden op basis van voorlopige ontwerpen, de realisatiekosten van te realiseren maatregelen geraamd op 12.901.000 euro. Dit is inclusief de maatregelen in het VRA-gebied en de maatregelen die de provincie treft op haar eigen fietspaden.

Voor de lange termijn zijn op de verschillende routes ook al maatregelen uitgewerkt en is een bedrag geraamd van 12.881.000 euro.

Momenteel zijn daarmee voor de 6 prioritaire routes maatregelen uitgewerkt waarvan de realisatiekosten geraamd worden op 25.029.000 euro.

In onderstaande tabel zijn de bedragen per wegbeheerder uitgesplitst.

Realisatie-kosten x 1000	'25-'27	>'27	Opmerking
Weesp	577	1.182	Sub VRA mogelijk
Provincie	361	1.377	Eigen middelen
Gooise Meren	4.535	4.774	Sub. NH mogelijk
Hilversum/WM	3.764	2.890	Sub. NH mogelijk
Huizen	1.328	817	Sub. NH mogelijk
Blaricum	540	1.841	Sub. NH mogelijk
Laren	1.796	0	Sub. NH mogelijk
<b>Totaal</b>	<b>12.901</b>	<b>12.881</b>	

Tab. Realisatiekosten PR per wegbeheerder (01-12-2024)

Opgemerkt wordt dat een aantal tracés recent gewijzigd is. Voor de nieuwe tracés zijn nog geen maatregelen uitgewerkt. Dat geldt ook voor twee majeure lokaties, te weten de Hakkelaarsbrug en de tunnel bij Crailo. Voor al deze lokaties worden nog ramingen opgesteld en aan bovenstaand overzicht toegevoegd. Deze nieuwe lokaties zijn derhalve niet meegenomen in de bespreking over mogelijke subsidie.

Voor de komende periode wordt ervan uitgegaan dat de provincie in haar eigen realisatiekosten kan voorzien en dat de VRA bijdraagt in de realisatie van de maatregelen in Weesp.

De provincie raamt op dit moment de subsidiebijdrage op 7.883.000 euro voor de periode '25-'27. Een deel van dit bedrag gaat naar verkeerveiligheidsmaatregelen, zoals de Smidsbrug in Wijde Meren met 2 mln euro). Hierdoor resteert een bedrag van 5.592.000 euro aan subsidie voor de prioritaire doorfietsroutes in de Gooi & Vechtstreek over de periode van 2025 t/m 2027.

Realisatie-kosten x 1000	'25-'27	sub	Rest	>'27	sub	Rest	Opmerking
Weesp	577	577	0	1.182	1.182	0	VRA
Provincie	361	361	0	1.377	1.377	0	Eigen middelen
Gooise Meren	4.535	2.875	1.660	4.774	0	4.774	NH
Hilversum/WM	3.764	1.709	2.055	2.890	0	2.890	NH
Huizen	1.328	1.299	29	817	0	817	500K is voor maatregel die in 2024 gestart is
Blaricum	540	626	0	1.841	0	1.841	NH



Realisatie- kosten x 1000	'25-'27	sub	Rest	>'27	sub	Rest	Opmerking
Laren	1.796	707	1.089	0	0	0	NH
Totaal	12.901	8.154	4.833	12.881	2.559	10.322	

Tab. Overzicht realisatiekosten en verwachte subsidie (01-12-2024)

Opgemerkt wordt dat naar de verwachting van de Provincie Noord-Holland in Q1 van 2025, gelden vrijkomen vanuit investeringsimpuls van het Rijk van minimaal 75.000 euro voor kleine gemeenten tot +- 500.000 euro voor grote gemeenten met veel wegkilometers. Daar hier nog geen zekerheid over is, zijn deze 'subsidies' vooralsnog niet meegenomen in de bijdrage van derden aan de maatregelen. Derhalve blijkt op grond van een bovenstaande analyse blijkt dat ongeveer 5 mln euro gesubsidieerd wordt op een investeringsbedrag van 12 mln euro voor de periode '25-'27. Dat betekent dat op ruim de helft van de investeringssom (12 van de 25 mln) van de gemeenten op de 6 prioritaire routes in de eerstkomende periode een bijdrage van max 45% te verwachten is. Voor de andere helft van de investeringssom (maatregelen die vanaf 2028 worden uitgevoerd) zijn nog geen afspraken gemaakt.

De ontbrekende maatregelen die thans uitgewerkt worden en nog voor 1 januari 2028 kunnen worden uitgevoerd, komen niet meer in aanmerking voor subsidie. De lijst met projecten (inclusief over programmering) wordt in januari door het college van GS vastgesteld.

## 7 Uitvoeringsovereenkomsten

Om de onderlinge samenwerking tussen gemeenten en de provincie te versterken en bestuurlijk draagvlak te vergroten, wordt per route een uitvoeringsovereenkomst opgesteld. De verwachte doorlooptijd van opstellen, accorderen en ondertekenen van een UO is ongeveer 6 tot 9 maanden. In de uitvoeringsovereenkomst 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, één voor elke prioritaire doorfietsroute. Deze uitvoeringsovereenkomsten versterken daarmee de onderlinge samenwerking tussen gemeenten en provincie.

## 8 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 fietsprojecten vanuit het masterplan actief te gaan ondersteunen. Echter door afstemming en samenwerking kan het effect van de afzonderlijke plannen vergroot worden.

## 9 Status per route

### 1.5 Hilversum-Huizen

In Laren en Blaricum wordt momenteel een verkeersvisie opgesteld, met participatie die al is afgerond. Hierin worden de doorfietsroutes vastgelegd.

Bij de Bijvanck staat een deel van de route op de projectlijst voor het planjaar 2030, wat verwarring oproept over de actuele status. Op Caliskamp moet het schelpenpad behouden blijven, waardoor deze route waarschijnlijk niet haalbaar is. De Lecoultedreef wordt in het najaar van 2025 heringericht, wat de nieuwe route kan worden.

In Blaricum zijn Meentsoom, Bergweg, Huizerweg en Torenlaan voorgesteld als nieuwe route, maar deze kwamen niet in aanmerking voor subsidie. De nieuwe routes worden in het eerste kwartaal van volgend jaar vastgesteld in de verkeersvisie.

Bij de N252 wordt de route door de fietstunnel verbeterd, met aandacht voor verlichting.

De Larenseweg wordt in 2028 aangepakt.

## 1.6 Laren-Bussum

Voor de route van Laren naar Bussum moeten nog een keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld over de fietstunnel bij Crailo.

De route in Bussum loopt via de zuidkant en is gepland voor 2028. Deze route moet nog worden vastgesteld.

De route van Laren naar Crailo staat op de planning voor 2027 en is opgenomen in de projectenlijst van de provincie.

## 1.7 Bussum-Huizen

Voor de Bussum-Huizen route moet nog een tracékeuze worden gemaakt, waarvoor momenteel een variantenstudie loopt. De keuze zal eind dit jaar worden vastgesteld. De route loopt via 1) de Oud Bussummerweg of 2) de Nieuwe Bussummerweg en Bollelaan/Flevolaan.

Het eerste deel van de route over de Brediusweg is wel definitief. Deze wordt naar verwachting in 2028 opgepakt.

De Nieuwe Bussummerweg tussen Erikaweg en Ceintuurbaan wordt opgepakt. Hiervoor is ook een projectleider actief.

De Ceintuurbaan en Randweg staan voorlopig nog niet op de planning.

## 1.8 Hilversum-Amsterdam

In Muiden is het tracé ter discussie, omdat er weinig draagvlak lijkt te zijn voor een fietsstraat met rode klinkers vanwege het historische karakter van de stad. Dit kan de kwaliteit van de doorfietsroute beïnvloeden. Een alternatieve route via de Mariahoeveweg wordt overwogen, maar hierover is voorlopig geen uitspraak te verwachten.

Op de Weesperweg zijn de te nemen maatregelen nog niet duidelijk.

Voor de route van Naarden-Bussum tot de Hakkelaarsbrug is een projectleider actief. Delen van deze route worden uiterlijk 2027 tot realisatie gebracht. Positief is dat de route van Naarden-Bussum tot de Hakkelaarsbrug wel op de projectenlijst van de provincie staat, hoewel het onduidelijk is of sommige kruispunten ook op deze lijst staan.

Bij Bussum Zuid is er nog geen tracékeuze gemaakt. Er zijn drie opties gepresenteerd. 1) Langs de Struikheiweg, 2) over de P+R van station Bussum Zuid of 3) langs de Bussummergrindweg.

De route verder naar Hilversum staat later op de planning. Naar verwachting wordt dit in 2028 opgepakt.

## 1.9 Amsterdam-Almere

De tracékeuze langs de A6 moet nog worden gemaakt, met een alternatieve route die via het onderhoudspad loopt. Deze afspraak moet integraal worden opgepakt, waarbij inzet van de provincies Noord-Holland en Flevoland,

gemeenten Gooise Meren, Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam, ProRail en Rijkswaterstaat noodzakelijk is om draagvlak en financiering rond te krijgen. Er is inmiddels contact geweest met de gemeente Almere, maar er is geen budget opgenomen voor de route in onze regio binnen het TVIP-pakket.

Het tracé van de route door Weesp is correct, maar de maatregelen zijn nog niet vastgesteld. Ook dit deel van de route staat voorlopig nog niet op de planning.

## 1.10 Hilversum-Wijdmeren

In Wijdmeren zijn de tracés vastgesteld. De Leeuwenlaan en Molenmeent zijn in de begroting voor 2026 opgenomen en staan op de projectlijst van de provincie. Wijdmeren fuseert binnenkort met Hilversum, wat mogelijk impact heeft op de plannen. De rotonde Rading wordt gezamenlijk door de gemeenten opgepakt. Daarbij wordt ook de Molenmeent aangepakt.

Hilversum heeft de uitvoering heeft gefaseerd in maatregelen “buiten de ring” en “binnen de ring”. De maatregelen buiten de ring worden komend jaar gerealiseerd, terwijl die binnen de ring gepland staan voor 2027. Er zijn nog onderzoeken gaande met betrekking tot deze maatregelen.

De tracékeuze rondom de Taludweg en Havenstraat is nog niet zeker.