# Nationaal Toekomstbeeld Fiets: scope regionale fietsnetwerkplannen

Deze notitie beschrijft de scope op hoofdlijnen van de regionale fietsnetwerkplannen die in het voorjaar van 2021 tezamen de Contourenschets van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets gaan vormen. De notitie vormt de onderlegger en vertrekpunt voor de uit te voeren activiteiten op weg naar de contourenschets.

## Contourenschets NTF

Op basis van de MIRT-afspraken 2020 werken alle regio’s en landsdelen een fietsnetwerkplan uit. Hiervan moeten de contourenschetsen begin maart gereed zijn. Daarmee wordt een propositie ingebracht voor de middelen uit het Europese Herstelfonds RRF. Deze notitie beschrijft in hoofdlijnen de scope van de fietsnetwerkplannen; niet alle denkbare uitwerkingsvragen worden hierin uitputtend beantwoord.

Het NTF biedt een lange termijn perspectief dat richting geeft aan de investeringen voor de *‘Schaalsprong Fiets’* zoals beschreven in ambitiedocument *2de Etappe* van Tour de Force. Daarin zijn ook de doelen van het fietsbeleid en de samenhang met de maatschappelijke opgave van deze tijd verwoord. Deze vormen het kader voor NTF en de regionale fietsnetwerkplannen. NTF gaat niet alleen om het opwaarderen en wegnemen van knelpunten in het huidige netwerk, het lange termijn perspectief richt zich ook op de toekomstvaste ontwikkelingen voor o.a. verstedelijking en duurzame mobiliteit.

Regionale fietsnetwerkplannen bieden de fietsers basisvoorzieningen die nodig zijn voor zowel het alledaagse fietsen naar werk school en winkelen als voor sociaal, recreatief, sportief en toeristisch fietsen. Fietsroutes zijn veilig ingericht met voldoende breedte en veilige kruispunten en afgestemd op de specifieke behoeften van uiteenlopende groepen gebruikers. Dat is op doorfietsroutes voor forenzen en scholieren met weinig stops en voor recreanten in een aantrekkelijke omgeving.

We zien de volgende drie hoofdonderdelen van de regionale fietsnetwerkplannen, die samen optellen tot een landelijk dekkende beeld van het NTF

1. Hoofdfietsroutes in stad en regio (binnen en buiten de kom)

2. Fietsparkeren bij bestemmingen en overstappunten

3. Stimulering fietsgebruik

## 1. Hoofdfietsroutes

Dit zijn de fietsroutes voor het alledaags fietsverkeer. In het nationaal fietsnetwerk onderscheiden we drie niveaus: doorfietsroutes, stadsroutes, recreatieve routes.

### Doorfietsroutes

Op het hoogste netwerkniveau zijn dit de hoogwaardige regionale fietsroutes die steden verbinden met omliggende plaatsen en woongebieden met werklocaties, voorzieningen & scholen voor het voortgezet onderwijs. Vanwege het verbindende karakter liggen deze routes voor een groot deel buiten de bebouwde kom en lopen binnen de bebouwde kom door naar de betreffende centra en bestemmingen. Doorfietsen, comfort en veiligheid bieden ruimte aan grote stromen fietsers, enkele honderden per spitsuur. Deze routes vervullen vooral de functie voor langere fietsverplaatsingen van 15-45 minuten.

### Stadsroutes

Daaronder ligt het niveau van binnenstedelijke hoofdroutes en interwijkverbindingen. Deze routes bedienen de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom. Het gaat hier om fietsritten van 5-30 minuten, afhankelijk van de stadsgrootte. Ook hier zijn doorfietsen, comfort en veiligheid wezenlijk.

Op het onderliggende niveau van fietsen in de wijken gaat het voornamelijk om gemengd verkeer zonder speciale fietsvoorzieningen, afgezien van bijv. veilige fietsoversteken op kruispunten en doorsteekjes. Dit wijkniveau maakt geen onderdeel uit van de scope van de fietsnetwerkplannen.

### Recreatieve routes

Het recreatief hoofdnetwerk verbindt dorpen en steden met de recreatieve landschappen door middel van een landelijk routenetwerk van fietsknooppunten en icoonroutes. Deze recreatieve fietsroutes bevorderen de dagrecreatie, vrijetijdseconomie en positieve beeldvorming over de fiets. Bij recreatieve routes gaat het vooral om belevingswaarde en veiligheid. Criteria als doorstroming, directheid, beperkingen van stops en specifieke CROW inrichtingseisen voor fietspaden wegen voor recreatieve fietsroutes minder zwaar. Fietsverbindingen die het stedelijk gebied met het recreatieve buitengebied verbinden vallen binnen de scope. Aantrekkelijke en toegankelijke stad-landroutes dragen bij aan de leefbaarheid en gezondheid in het stedelijk gebied. Binnen de scope valt ook het vergroten van de fietsbereikbaarheid van belangrijke toeristisch-recreatieve bestemmingen in het buitengebied. Recreatieve voorzieningen op recreatieve routes vallen buiten de scope van de fietsnetwerkplannen.

Bij de uitwerking van de netwerkplannen krijgen de volgende aspecten de aandacht:

### Richtlijnen

De inrichting van routes dient toekomstbestendig te voldoen aan de richtlijnen zoals verwoord in de ‘Ontwerpwijzer fietsverkeer’, CROW 351. De routes moeten gedimensioneerd worden op het redelijkerwijs te verwachten groeiend fietsgebruik.

### Barrièrewerking

Bij stads- en doorfietsroutes is er speciale aandacht nodig voor barrièrewerking in routes. Hoofdverkeersadres, autosnelwegen, spoorwegen en waterwegen leveren soms een aanzienlijke omrijfactor op voor fietsroutes. Het slechten van zulke barrières vergt ingrijpende en kostbare kunstwerken maar levert forse tijdwinst voor fietsers.

### Sanering verkeerveiligheidsrisico’s

In het kader van Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV) zijn verkeersveiligheidsrisico’s voor fietsers benoemd alsmede en kansrijke maatregelen om deze aan te pakken. Deze maatregelen worden meegenomen bij de uitwerking van de regionale netwerkplannen.

## 2. Fietsparkeren

Bij toenemend gebruik van de fiets ontstaat ook een grote behoefte aan fietsparkeerplekken. Een goed fietsnetwerk voorziet ook in voldoende en kwalitatieve stallingen bij ov-knooppunten en in stadscentra om ketenmobiliteit en het gebruik van de fiets naar stadscentra te bevorderen. In het private terrein regelen bewoners, bedrijven, scholen en instellingen dit voor zichzelf, hun eigen medewerkers en bezoekers als onderdeel van hun brede bedrijfsvoering, te verankeren in Omgevingsvisies en aanverwante regelingen (fietsparkeernormen). In het publieke domein ligt er ook een grote opgave bij zowel treinstations en andere ov-knooppunten als bij publiekstrekkende locaties als stadscentra, winkelcentra, uitgaansgebieden, sportcentra etc. Niet altijd kan de fietsparkeerbehoefte op maaiveld worden opgelost, omdat dit de kwaliteit van de buitenruimte teveel belast.

Uitgangspunten bij het uitwerken van de opgave:

* Fietsparkeernormen voor woningen, bedrijven en instellingen voor bewoners, eigen medewerkers en bezoekers op eigen terrein;
* Bij openbaar vervoer voldoende capaciteit en kwaliteit bij zowel treinstations als regionale ov-knooppunten;
* Bij multifunctionele bestemmingen alleen middelgrote tot grootschalige voorzieningen, veelal in gebouwde en/of inpandige oplossingen;
* Adequaat regime voor parkeerduur ter voorkoming van onnodig beslag van langparkeerders op de beschikbare capaciteit.

## 3. Stimulering

Een optimale fysieke infrastructuur verdient ook om een actieve aanpak om die daadwerkelijk te gebruiken. Van jong tot oud worden stimuleringsprogramma’s ingezet om het fietsgebruik te bevorderen. Dat zijn voor een deel bekende programma’s zoals de verkeerseducatie in het primair en voortgezet onderwijs en de werkgeversaanpak in congestiegevoelige gebieden. Voor een deel is deze fietspromotie gekoppeld aan de ingebruikname van investeringsprojecten, voor een deel is het generiek of doelgroepgericht. Voorbeelden daarvan zijn: Verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs, gebiedsgerichte werkgeversaanpak bij introductie nieuwe routes, Doortrappen voor senioren, sportverenigingen, toeristisch-recreatieve fietspromotie, inburgering nieuwkomers op de fiets. In het regionale fietsnetwerkplan wordt *niet een inhoudelijke programma met activiteiten* beoogd uit te werken. Wel geeft elke regio aan welke werkstructuren, samenwerkingsverbanden en/of (langjarige) brandingslijnen gebruikt worden om fietsstimulering structureel vorm te geven.

## Raming investeringsopgave

In de regionale fietsnetwerkplannen worden kostenramingen gemaakt volgens de daartoe gebruikelijke aanpak. Voor de contourenschets wordt een *globale indicatie van de investeringsopgave* opgesteld aan de hand van globale kostenkencijfers, eventueel met bandbreedtes. Daarbij worden de bestaande situaties gelegd naast de beoogde situaties, bijvoorbeeld in te delen in een aantal werkbare categorieën, en hieraan een kostenindicatie te verbinden. Dit geeft voor een korte verkenning een redelijke indruk van de investeringsopgave.

In de verdere uitwerking van projecten worden ramingen gemaakt volgens SSK

## Aanpak

In de MIRT overleggen worden in alle vijf landsdelen afspraken gemaakt over NTF. Vervolgens gaan de 14 regio’s (12 provincies en 2 vervoerregio’s) elk voor hun eigen gebied het fietsnetwerkplan opstellen. Daarvoor gebruiken zij hun regionale samenwerkingsverbanden met de wegbeheerders als beoogde projecteigenaren (gemeenten, provincies, sommige waterschappen, regionale diensten van Rijkswaterstaat). Voor de ondersteuning van dit planproces stelt het Rijk per landsdeel 50 K€ (incl btw) beschikbaar op basis van 50/50 cofinaciering.

Elke regio stemt met de buren af hoe de onderlinge hoofdroutes op elkaar aansluiten.

Tour de Force zet een landelijke procesbegeleider in die op hoofdlijnen ondersteunt bij de regionale uitwerkingen, de voortgang van de regionale processen bewaakt en toeziet op de eenduidigheid van de later tot NTF samen te voegen resultaten.