



Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

Inventarisatie van de opgave voor de Schaalsprong Fiets

8 maart 2021

Nederland ziet zich gesteld voor een groot aantal maatschappelijke opgaven op het gebied van economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid en leefbaarheid. Groeiend fietsgebruik draagt mede bij aan het oplossen van deze urgente maatschappelijke opgaven. Het goed en veilig geleiden van deze groei en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Investerings in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten¹.

De COVID-19 pandemie onderstreept het belang van een goede gezondheid. Voldoende beweging, ook per fiets, draagt bij aan de gezondheid. Tijdens de pandemie zijn mensen meer gebruik gaan maken van de fiets. Hoewel de meeste mensen verwachten na de COVID-pandemie weer terug te gaan naar het oude gedrag, blijkt dat ongeveer een kwart verwacht meer te blijven fietsen (en te lopen). De verwachting is dat, met name in de stedelijke gebieden, de groei de komende jaren voortzet.

Er is tijdens de COVID-19 pandemie een flinke groei van de verkoop van e-bikes. Zo werden er in mei 2020 38% meer e-bikes verkocht dan in mei 2019. Dit lijkt erop te wijzen dat de groei van het gebruik van de e-bike door zal zetten na de pandemie. Ook de combinatie van de fiets en het openbaar vervoer, die een goed alternatief biedt voor veel autoritten, zal de komende jaren weer groeien.

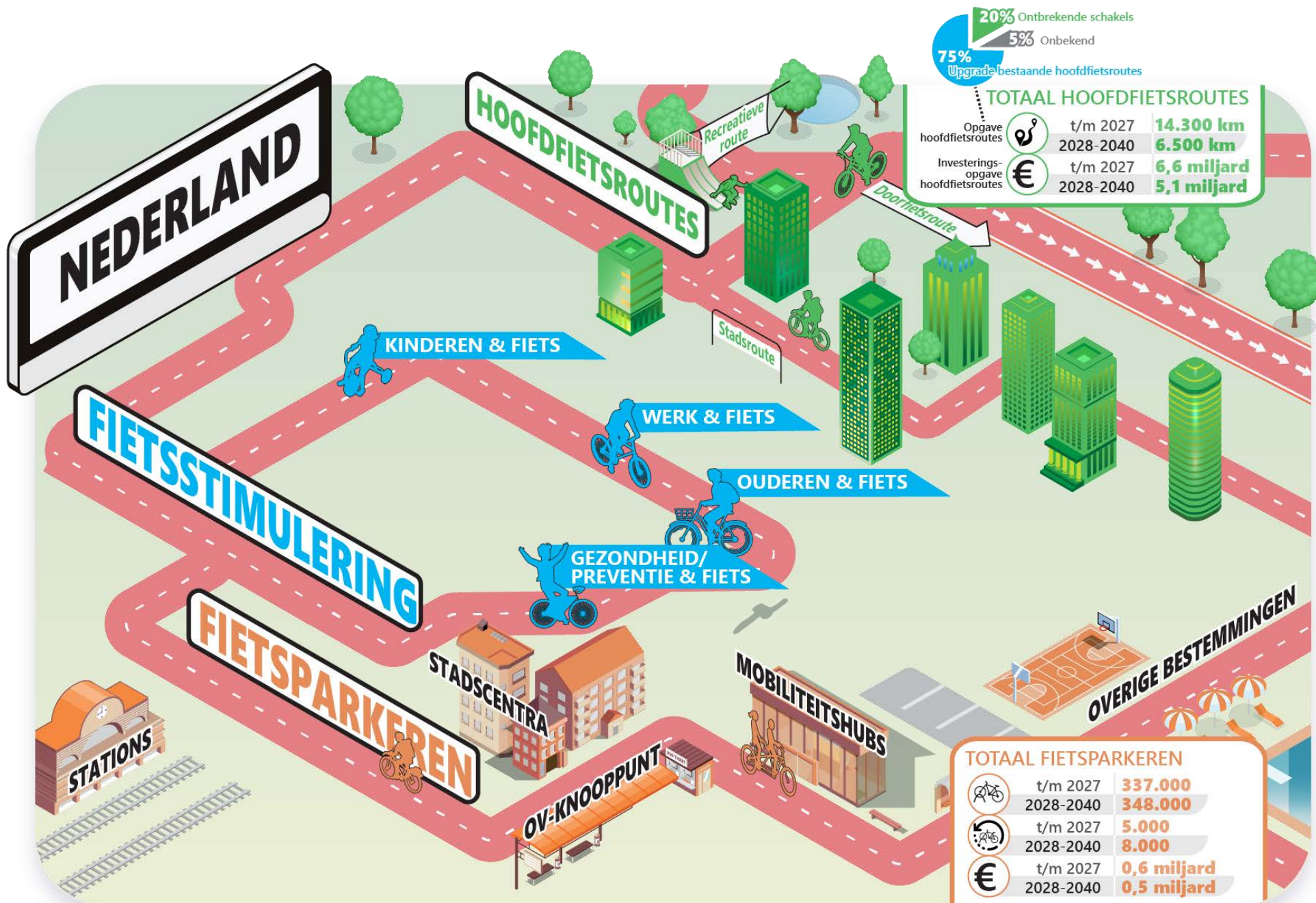
De verwachting is dat de komende jaren de mobiliteit door de bevolkings- en economische groei weer sterk gaat toenemen, ondanks het feit dat mensen ook na de Covid-19 crisis vaker thuis werken. Om deze mobiliteitsgroei in goede banen te leiden, is het van belang om het huidige hoge fietsgebruik vast te houden en daarmee de impact van de mobiliteitsgroei op het ruimtebeslag en de duurzaamheidsdoelen zoals klimaat en de uitstoot van fijnstof binnen de perken te houden.

De combinatie van groeiend fietsgebruik en toenemende snelheidsverschillen op het fietspad maken dat de capaciteit en/of inrichting van het huidige fietsnetwerk op veel plaatsen niet meer voldoet en de veiligheid in het gedrang is. Dit geldt ook voor de capaciteit en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen.

Vanuit het besef dat meer en veiliger fietsgebruik niet vanzelf tot stand komt, is een groot aantal partijen het samenwerkingsverband 'Tour de Force' aangegaan. Dit samenwerkingsverband heeft mede voeding gegeven aan het idee om meer langjarig te kijken naar wat nodig is voor om fietsen een meer vanzelfsprekend alternatief te laten zijn voor een grotere groep mensen.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waarvan in dit document de hoofdlijnen worden geschetst, laat zien welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Om zowel de kansen te benutten die de fiets biedt om bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven van de komende jaren, als om de zware druk die het huidige en toekomstige fietsgebruik op het bestaande fietsnetwerk legt te verminderen. Dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets op Hoofdlijnen is de afgelopen maanden tot stand gekomen in een intensieve samenwerking binnen Tour de Force.

¹ Bron: <https://www.decisio.nl/wp-content/uploads/Tour-de-Force-Infographic.pdf>



Inhoudsopgave

1. Waarom een Nationaal Toekomstbeeld Fiets?	5
NTF op hoofdlijnen	6
Gezamenlijke inspanning Tour de Force.....	6
2. De fiets als oplossing voor urgente opgaven en nieuwe uitdagingen die dit oplevert .	7
Fietsen draagt bij aan maatschappelijke opgaven	8
Het fietsgebruik groeit door	10
Groeiende fietsgebruik leidt tot nieuwe uitdagingen	10
Nationaal Toekomstbeeld fiets als wenkend perspectief.....	11
Pijlers NTF op hoofdlijnen.....	11
3. Hoofd fietsroutes: vlot en veilig doorfietsen in het hele netwerk.....	12
Doorfietsroutes.....	13
Stadsroutes.....	13
Recreatieve routes.....	13
Wat is in beeld gebracht over de hoofd fietsroutes?	13
Opgave hoofd fietsroutes op hoofdlijnen.....	13
4. Fietsparkeren: moeiteloos en veilig je fiets stallen.....	14
Opgave fietsparkeren op hoofdlijnen.....	15
5. Fietsstimulering: benutten van de potentie	16
6. Van hoofdlijnen naar resultaten.....	18
Vervolgproces.....	19
7. Factsheets opgave op hoofdlijnen	20

Leeswijzer en colofon

Na de algemene inleiding en de inhoudsopgave beschrijft hoofdstuk 1 de aanleiding en het proces van totstandkoming van dit NTF op hoofdlijnen. Daarna gaat hoofdstuk 2 in op de urgentie en de vraag hoe de Fiets bijdraagt aan de actuele maatschappelijke opgaven. Dit leidt tot een benodigde inzet op het gebied van fietsroutes, fietsparkeren en fietsstimulering. De opgave op deze thema's staat centraal in de hoofdstukken 3, 4 en 5. Het vervolgproces komt in het laatste hoofdstuk kort aan de orde. In de bijlagen is de opgave samengevat op een landelijke factsheet en op afzonderlijke factsheets per provincie en vervoerregio.

Het NTF op hoofdlijnen is tot stand gekomen in samenwerking met de samenwerkingspartners binnen Tour de Force.



1. Waarom een Nationaal Toekomstbeeld Fiets?

Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2020 hebben Rijk en regio afgesproken om in 2021 tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) te komen. Het NTF brengt landsdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets sorteert voor op de overgang van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds met een integrale gebiedsgerichte scope. Tijdens het Nota Overleg MIRT van 7 december 2020 is door de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgesproken dat het oplossend vermogen van fietsinfrastructuur voortaan structureel wordt meegenomen in de afwegingen binnen het Mobiliteitsfonds.

Het gaat nadrukkelijk om een stapsgewijze en adaptieve aanpak waarbij via de MIRT-systematiek en jaarcycli stapsgewijs nadere afspraken kunnen worden gemaakt tussen Rijk en regio over de nadere concretisering, bekostigingsmogelijkheden en realisatie ambities. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is daarbij het gewenste gezamenlijke toekomstperspectief dat voor ogen wordt gehouden.

NTF op hoofdlijnen

Afgesproken is ernaar te streven het Nationaal Toekomstbeeld Fiets in het najaar van 2021 op te leveren als input voor het BO-MIRT. Als tussenstap is afgesproken in maart 2021 de opgave op hoofdlijnen te schetsen. Het voorliggende document is bewust een NTF **op hoofdlijnen**. Het kent nog onzekerheden en er zijn nog vervolkeuzes en nadere concretisering nodig is om te komen tot het definitieve NTF. Er ligt dan ook geen blauwdruk, er worden nu geen kant en klare lijstjes van fietsinfrastructuur projecten opgevoerd en er wordt nu ook nog niet een eenduidig of gedetailleerd kostenplaatje gepresenteerd.

Het belang van de fiets wordt in verschillende beleidsvisies onderschreven. In de [2^e Etappe Schaalsprong Fiets](#) van Tour de Force is de ambitie benoemd om te komen tot meer en veiliger fietsgebruik in Nederland: 20% meer fietskilometers in 2027 (t.o.v. 2017). Dit wordt ook erkend in de 'Schets Mobiliteit 2040' die stelt dat de (elektrische) fiets een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit is voor afstanden tot 15 kilometer en daarnaast een belangrijke schakel in de ketenreis.

Gezamenlijke inspanning Tour de Force

Het NTF op hoofdlijnen is tot stand gebracht vanuit Tour de Force. Tour de Force (opgericht in 2015) is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Onder aansturing van een kernteam met vertegenwoordigers van Rijk en regio is de afgelopen periode een intensief proces doorlopen om op regionaal en lokaal niveau de opgave voor de Schaalsprong Fiets op hoofdlijnen in beeld te brengen. Dit is gedaan voor de periode tot en met 2027 en de periode tot 2040, waarmee wordt aangesloten bij de looptijd van de Tour de Force ambitie en de verschillende bestuursperioden van de overheidslagen. Gedurende het proces heeft consultatie plaatsgevonden bij de overige partners binnen Tour de Force.

In het kader van regionale fietsnetwerkplannen, zijn binnen de provincies en vervoerregio's in kort tijdsbestek regionale processen opgestart. Daarin zijn gemeenten en andere wegbeheerders (waaronder ook Rijkswaterstaat) gevraagd om vanuit de integrale opgaven binnen hun gemeenten en regio de ambities en opgaven voor het toekomstbeeld fiets te duiden. Dit is gedaan voor de thema's hoofdfietsroutes en fietsparkeren. Omdat fietsinfrastructuur geen maatschappelijke waarde heeft zonder fietsers die er gebruik van maken, is ook fietsstimulering als thema in het NTF opgenomen. De inventarisaties die binnen de provincies en vervoerregio's zijn gedaan, hebben in de meeste gevallen de status van een quickscan en kennen daardoor nog onzekerheden en onvolledigheden die in het vervolg moeten worden uitgewerkt. Wel geeft het voor nu een eerste inzicht in de omvang van de opgave voor de Schaalsprong Fiets.

A warm, golden-hour photograph of a man assisting a young child on a bicycle. The man, wearing a grey long-sleeved shirt, stands behind the child, holding the handlebars. The child, wearing a dark blue jacket, is seated on the bike and looking down with a smile. The background is a soft-focus outdoor setting with trees and a path, bathed in the warm light of the setting or rising sun. A semi-transparent dark grey banner is positioned at the bottom of the image, containing white text.

2. De fiets als oplossing voor urgente opgaven en nieuwe uitdagingen die dit oplevert

Net als andere modaliteiten is fietsgebruik geen doel op zich, maar een oplossing voor veel verschillende urgente maatschappelijke opgaven waar Nederland de komende jaren voor gesteld staat. Het is belangrijk voor de bereikbaarheid van Nederland, de Woningbouwopgave en de transitie naar duurzame mobiliteit (Klimaatakkoord). Verder levert fietsen een belangrijke bijdrage aan de gezondheid en de vitaliteit en draagt het bij aan de ontplooiingskansen. Tot slot is onze Nederlandse fietskennis een belangrijk exportproduct dat bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelen van de EU. Eurocommissaris Frans Timmermans benoemde in een recent ECF webinar fietsinvesteringen als no-regret maatregelen.

Fietsen draagt bij aan maatschappelijke opgaven

Hieronder volgt een overzicht van een aantal maatschappelijke opgaven en de wijze waarop meer fietsen mede bijdraagt aan het oplossen.

Woningbouw- en verstedelijking. Nederland staat voor een grote verstedelijkingsopgave. In tien jaar tijd moet een miljoen nieuwe woningen worden gebouwd. Het bereikbaar en daarmee leefbaar houden van de groeiende steden vraagt een integrale mobiliteitsstrategie waarin de fiets een prominente plek heeft. Een verplaatsing met de fiets, al dan niet in combinatie met hoogwaardig OV, is efficiënt en ruimtebesparend. OV en fiets hebben twintig tot dertig keer minder ruimte nodig dan de auto. Verdichting van de steden zorgt ervoor dat mensen veel banen en voorzieningen op fietsafstand hebben. Dat leidt tot aantrekkelijke woongebieden en economisch sterke regio's.

Mobiliteit in steden. Fietsen en de keten fiets-OV spelen een belangrijke rol voor de bereikbaarheid binnen en tussen steden. 28 procent van alle verplaatsingen wordt per fiets afgelegd. In veel steden ligt het fietsaandeel nog aanmerkelijk hoger. En juist in deze stedelijke gebieden is de komende jaren nog een grote groei van het fietsgebruik te verwachten. In het woon-werkverkeer heeft de fiets een aandeel van 27%. Hier ligt een groot potentieel, omdat de snelle groei van de elektrische fiets langere fietsafstanden mogelijk maakt.

Mobiliteit in landelijk gebied. In minder dicht bevolkte gebieden, spelen andere opgaven. Hier verdwijnen juist voorzieningen en staan lokale en regionale OV-verbindingen onder druk. De fiets, en met name de elektrische fiets in al haar vormen, zorgen ervoor dat mensen voorzieningen als scholen en winkels kunnen blijven bereiken. Daarnaast biedt het landelijk gebied aantrekkelijk ruimte voor de recreatieve en sportieve fietser. Fietsen is daarmee belangrijk voor het toerisme en de regionale economie. Met een aantrekkelijk aanbod van overnachtingsmogelijkheden, horeca en routes biedt het vitaal landelijk gebied een prettige omgeving voor verschillende typen fietsers.

Een voorbeeld uit Utrecht illustreert de urgentie voor een Schaalsprong Fiets

Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik in Utrecht de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk. Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken.

(Bron: Mobiliteitsplan Utrecht, 2020)

Gezondheid. Fietsers zijn productiever, gelukkiger en minder vaak ziek. Regelmatige fietsers voelen zich fitter en verzuimen minder. Wie dagelijks naar het werk of naar school fietst, werkt automatisch al aan zijn of haar gezondheid. Door dagelijks met de fiets naar het werk te gaan neemt de kans op vroegtijdig overlijden met 41% af². Fietsen is daarnaast een gezonde en ontspannende vrijetijdsbesteding. Mede door de coronacrisis ervaren steeds meer mensen het positieve effect op hun welzijn van een ommetje met de fiets. Er is veel gezondheidswinst te halen door mensen die op dit moment niet of minder fietsen juist (meer) op de fiets te krijgen.

Klimaat en duurzaamheid. Fietsen is een klimaatneutrale vorm van mobiliteit. Meer fietsen ten opzichte van de auto levert directe milieuwinst op. Dat is ook nodig om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen. Nu is ongeveer de helft van alle autoritten (3,6 miljard) korter dan 7,5 kilometer³. Dit zijn ritten die prima met de fiets te maken zijn. Een modal-shift op dit punt levert fors minder uitstoot op van CO₂, stikstof en fijnstof.

Leefbaarheid. Zeker in gebieden waar de ruimte schaars is, is het belangrijk dat mensen voldoende mogelijkheden hebben om te bewegen. Voor de fiets is deze ruimte buiten de stad vaak makkelijker te vinden dan binnen de stad. Op de fiets ben je snel en gezond de stad uit. Goede aansluitingen vanuit de stedelijke omgeving op de recreatieve netwerken bevorderen recreatie en sportiviteit in de directe nabijheid van de woonomgeving.

Kansen voor mensen. De fiets draagt bij aan een inclusieve samenleving. De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Zelfs in ons land met ruim meer fietsen dan inwoners (ongeveer 23 miljoen fietsen op 17 miljoen inwoners) zijn er groepen mensen die niet beschikken over een fiets of die niet of nauwelijks hebben geleerd om te fietsen. Als ze geen alternatief vervoermiddel hebben, hebben ze meer moeite werk of school te bereiken.

Fietsen in cijfers

Het belang en de potentie van de fiets voor Nederland wordt ondersteund door de feiten en cijfers die door het KiM¹ in beeld zijn gebracht. Daaruit blijkt onder meer dat:

- Nederlanders in 2019 4,8 miljard ritten met de fiets maakten, waarbij 17,6 miljard km werd afgelegd. Dit komt neer op 3,0 km fietsen per Nederlander per dag.
- Meer dan een kwart (28%) van alle verplaatsingen per fiets wordt afgelegd.
- Ongeveer 27% van de werkenden de fiets gebruikt voor de woon-werkreis.
- Ongeveer 80% van de fietsverplaatsingen korter is dan 5 km en ongeveer 7% van de fietsverplaatsingen langer is dan 10 km.
- Aan de woningzijde reizigers bij ongeveer 43% van de treinverplaatsingen de fiets als voor- of natransport gebruiken.
- Mensen die meer in stedelijke gebieden wonen, relatief meer fietsen dan mensen uit minder of niet stedelijke gebieden

Veel verplaatsingen die op basis van de afstand ook met de fiets kunnen worden afgelegd, gaan per auto:

- In 2019 was een derde van de autoverplaatsingen korter dan 5 km; dit betreft 2,5 miljard verplaatsingen.
- Bijna de helft (47%) van de autoverplaatsingen (3,5 miljard) is korter dan 7,5 km en 64% (4,8 miljard) is korter dan 15 km.
- Voor verplaatsingen tot 7,5 km (65% van alle verplaatsingen) gebruikt 38% van de Nederlanders de fiets en 34% de auto.
- Voor afstanden vanaf 3,7 km is de auto populairder dan de fiets

Bron: Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020

² <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsfeiten>

³ Fietsfeiten, nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020

Het fietsgebruik groeit door

Uit het bovenstaande volgt dat het niet alleen noodzakelijk, maar ook slim is om te investeren in fietsgebruik. In de praktijk blijkt dat het fietsgebruik doorgroeit. Met name door de snelle opmars van de e-bike die langere fietsafstanden mogelijk maakt.

Hoewel door de COVID-pandemie (de lockdown en thuiswerken) de mobiliteit nu tijdelijk is afgenomen, is het fietsgebruik onverminderd hoog. In het woon-werkverkeer lag het aandeel fietsgebruik in de maanden juni t/m september 2020 significant hoger vergeleken met dezelfde periode in 2019 (32,9% ten opzichte van 29,6%⁴). Dit komt deels doordat minder mensen reizen en vooral OV-reizigers vaker thuiswerken, maar ook deels door een verschuiving van andere modaliteiten naar de fiets. Gemiddeld maakt:

- bijna 3% van de reizigers die voor COVID-19 in de ochtendspits met de auto onderweg waren, nu een verplaatsing met de fiets;
- iets meer dan 2% van de reizigers die voor COVID-19 in de ochtendspits met het OV onderweg waren, nu een verplaatsing met de fiets.

Tussen nu en 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Met name op middellange afstanden (10-25 km) zien we een toename van het aandeel fietsgebruik, mede door de groei van het gebruik van de elektrische fiets. In mei 2020 werden er bijvoorbeeld 38% meer e-bikes verkocht dan in mei 2019. De combinatie van fiets en openbaar vervoer biedt een goed alternatief voor veel autoritten en zal de komende jaren weer gaan groeien.

Groeiende fietsgebruik leidt tot nieuwe uitdagingen

Door de groei van het fietsgebruik ligt er een grote opgave om in de stedelijke gebieden voldoende ruimte voor de fiets vrij te maken. De ruimte die geparkeerde fietsen innemen op straat en in de openbare ruimte wordt een steeds groter probleem op drukke plekken in de stad. De combinatie van groeiend fietsgebruik en toenemende snelheidsverschillen op het fietspad maken dat de capaciteit van het huidige fietsnetwerk op veel plaatsen niet meer voldoet. Deze problematische combinatie zorgt ook voor een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Op dit moment is een derde van het aantal verkeersslachtoffers een fietser. Onder de verkeersslachtoffers bij de spoedeisende hulp is het aandeel fietsers twee derde. Om de veiligheid van fietsers te verbeteren is een kwaliteitsimpuls in de fietsinfrastructuur noodzakelijk.

⁴ Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020

Nationaal Toekomstbeeld fiets als wenkend perspectief

Het NTF maakt de noodzakelijke schaalsprong inzichtelijk om de geschetste opgaven aan te pakken. Met het NTF wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur beoogd dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Infrastructuur en voorzieningen waarvan mensen en graag en comfortabel gebruik kunnen maken en waarmee ze zich vlot en veilig van A naar B kunnen verplaatsen. Een landelijk netwerk van hoogwaardige fietsroutes (snelfietsroutes), alle ruimte voor langzaam verkeer en ruimte efficiënt vervoer in de stad, aantrekkelijke groen-blauwe stad-land verbindingen, innovatieve en voldoende stallingsmogelijkheden, en vooral fijne overstap tussen fiets en OV.

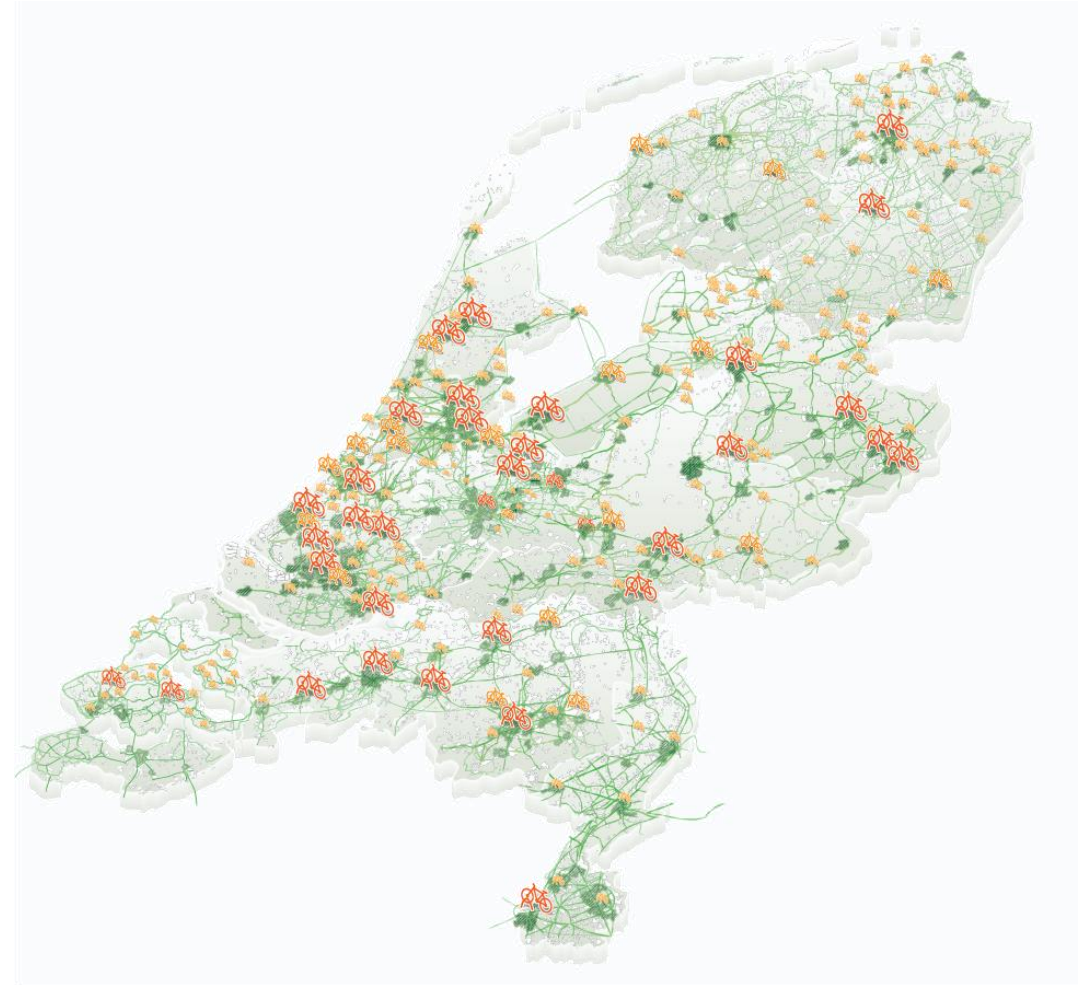
Dit brengt een grote opgave met zich mee die in dit NTF op hoofdlijnen wordt geschetst. Niet alleen voor de routes en de voorzieningen voor fietsparkeren, maar ook voor stimulering om een grotere groep mensen (meer) te laten fietsen.

Pijlers NTF op hoofdlijnen

De pijlers van dit NTF op hoofdlijnen worden gevormd door:

1. Hoofdroutes – vlot en veilig doorfietsen in het hele netwerk
2. Fietsparkeren – moeiteloos en veilig je fiets stallen
3. Fietsstimulering – benutten van de potentie

Wat de op hoofdlijnen de ambitie op deze pijlers is, wordt in de volgende hoofdstukken uiteengezet en in de factsheets in de bijlagen verbeeld.



A photograph showing two people from behind, riding bicycles on a paved path. The path is lined with trees that have yellow and orange autumn leaves. The person on the left is wearing a grey jacket and a backpack, while the person on the right is wearing a dark jacket with a green hood and blue pants. In the foreground, there is a blue rectangular sign on the pavement with a white bicycle icon and the text 'FIETSENELWEG'.

3. Hoofdfietsroutes: vlot en veilig doorfietsen in het hele netwerk

Om goed en veilig door te kunnen fietsen in het hele netwerk richt het NTF zich op hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de kom. Dit zijn de hoofdroutes voor het alledaags fietsverkeer. Uiteraard is het totale fietsnetwerk in Nederland fijnmaziger dan deze hoofdroutes. Denk bijvoorbeeld aan het onderliggende niveau van fietsen in wijken, maar ook in buitengebieden, waar zonder speciale fietsvoorzieningen als vrijliggende fietspaden veel gefietst wordt op wegen voor gemengd verkeer. Het NTF legt de focus op de hoofdroutes. Binnen de hoofdroutes wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen, die hieronder worden toegelicht. Dit zijn overigens zijn geen harde afgebakende definities en op lokaal en regionaal niveau kunnen hiervoor andere, gelijksoortige terminologieën voorkomen.

Doorfietsroutes

Dit zijn de hoogwaardige regionale fietsroutes die steden verbinden met omliggende plaatsen en de woongebieden met werklocaties, voorzieningen en 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. Dit zijn routes die vooral een functie vervullen voor langere fietsverplaatsingen van 15-45 minuten.

Stadsroutes

Bij stadsroutes gaat het om binnenstedelijke hoofdroutes en interwijkverbindingen. Deze routes bedienen de dagelijkse bestemmingen binnen de bebouwde kom. Denk hierbij aan de stadscentra, scholen en grote winkelvoorzieningen en werklocaties. Het gaat hier om fietsritten van 5-30 minuten. Deze binnenstedelijke routes kennen vaak een hogere intensiteit dan de doorfietsroutes buiten de bebouwde kom. Ook hier zijn doorfietsen, comfort en veiligheid wezenlijk.

Recreatieve routes

Voor het nationale beeld worden met de recreatieve routes de fietsverbindingen bedoeld die het stedelijk gebied met het recreatieve buitengebied verbinden. Aantrekkelijke en toegankelijke stad-landroutes dragen bij aan de leefbaarheid en gezondheid in het stedelijk gebied. Hierbij hoort ook het vergroten van de

fietsbereikbaarheid van belangrijke toeristisch-recreatieve bestemmingen in het buitengebied.

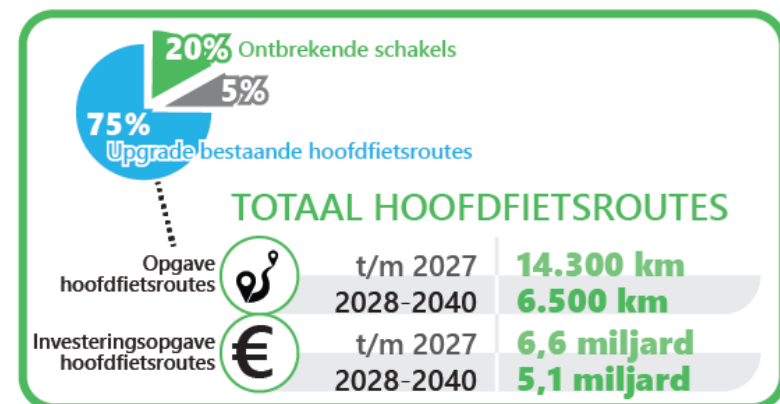
Wat is in beeld gebracht over de hoofdfietsroutes?

Voor de hoofdroutes is binnen elke provincie en vervoerregio voor de periode tot en met 2027 en voor de periode daarna richting 2040 in beeld gebracht hoe groot de opgave (in km's en euro's) is voor nieuw te realiseren routes en voor het opwaarderen van bestaande routes. Gebleken is dat dit onderscheid in deze eerste inventarisatie niet altijd eenduidig kon worden aangebracht of dat regio's hier verschillend mee om zijn gegaan. Ook is gebleken dat het onderscheid tussen de verschillende types niet zwart-wit is. Een recreatieve route kan bijvoorbeeld samenvallen met een doorfietsroute en een doorfietsroute kan juist weer overlopen in een stadsroute.

Bij de inventarisatie in de provincies en regio's is er speciale aandacht gevraagd voor het slechten van barrières in routes. Hoofdwegen, spoorwegen en waterwegen leveren soms een aanzienlijke omrijfactor op voor fietsers. Om die reden wordt dan vaak niet voor de fiets gekozen. Het slechten van zulke barrières vergt ingrijpende en kostbare ingrepen in bestaande en/of nieuwe kunstwerken. Voor de routes is verder uitgangspunt dat inrichting toekomstbestendig dient te voldoen aan de richtlijnen zoals verwoord in de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer', CROW 351. Dit komt tot uiting in de opgave voor de opwaardering van het netwerk.

Opgave hoofdfietsroutes op hoofdlijnen

De samengevatte inventarisaties binnen de provincies en vervoerregio's leiden tot de volgende opgave op het gebied van de hoofdroutes.





4. Fietsparkeren: moeiteloos en veilig je fiets stallen

Om de fiets te kunnen en willen gebruiken moet je hem moeiteloos en veilig kunnen stallen, liefst zo dicht mogelijk bij je bestemming of overstapplaats zoals treinstations en andere ov-knooppunten en goed toegankelijk vanaf fietsroutes. Nieuwe deelconcepten zoals deelfietsen zijn ook steeds meer in trek en bieden een goede aanvulling op de zogenaamde 'last mile' vanaf OV-knooppunten en hubs. De afgelopen 20 jaar hebben overheden gezamenlijk geïnvesteerd in nieuwe en betere stallingen. Zo is de stallingscapaciteit bij treinstations de afgelopen jaren al uitgebreid tot 520.000 plekken en is een verdere uitbreiding naar 600.000 plekken voorzien rond 2025. Ondanks dat overheden veel hebben geïnvesteerd in fietsenstallingen is door de groeiende populariteit en gebruik van de fiets de stallingscapaciteit een knelpunt.

Ondanks deze investeringen blijft er in het publieke domein een grote opgave bij zowel treinstations en andere ov-knooppunten als bij publiekstrekkende locaties als stadscentra, winkelcentra, uitgaansgebieden, sportcentra etc. Daarbij geldt dat de fietsparkeerbehoefte niet altijd op maaiveld kan worden opgelost, omdat dit de kwaliteit van de buitenruimte te veel belast.

De opgave is zoveel mogelijk in beeld gebracht voor het fietsparkeren bij treinstations, overige OV-knooppunten, mobiliteitshubs, stadscentra en specifieke voorzieningen. Dit gedaan voor de periode tot en met 2027 en de periode tot 2040. Daarbij is bij gemeenten binnen provincies en vervoerregio's geïnventariseerd of het om nieuw te realiseren stallingen of uitbreiding van bestaande stallingen gaat, inclusief het onderscheid van gebouwde of maaiveldoplossingen.

De opgave voor fietsparkeren op privaat terrein voor bewoners, bedrijven, scholen en instellingen is buiten scope geplaatst. Ook het fietsparkeren binnen bestaande woonwijken behoort niet tot de scope, hoewel dit vanwege de schaarse ruimte wel een steeds groter issue wordt. Dit wordt echter als een integrale ruimtelijk opgave bestempeld voor de betreffende wijken en niet als een fietsopgave.

Opgave fietsparkeren op hoofdlijnen

De samengevatte inventarisaties binnen de provincies en vervoerregio's leiden tot de volgende opgave op het gebied van de fietsparkeren.

TOTAAL FIETSPARKEREN			
Opgave extra stallingen		t/m 2027	337.000
		2028-2040	348.000
Vervangings-opgave stallingen		t/m 2027	5.000
		2028-2040	8.000
Totale investeringskosten stallingen		t/m 2027	0,6 miljard
		2028-2040	0,5 miljard



5. Fietsstimulering: benutten van de potentie

Om ervoor te zorgen dat meer mensen kunnen én gaan fietsen en dat fietsen iets voor iedereen wordt, zijn alleen infrastructurele maatregelen niet voldoende. Immers, dat er voorzieningen zijn of worden gerealiseerd, wil niet zeggen dat mensen ze automatisch weten te vinden en er gebruik van maken. Of dat werkgevers doordrongen zijn van de positieve effecten van fietsen op hun medewerkers. Fietsstimulering is dan ook een onlosmakelijk onderdeel van het NTF. Het is essentieel om specifieke (lokale) projecten onder de aandacht te brengen, maar ook om fietsen in algemene zin te 'promoten'.

In programma's als Beter Benutten zijn hier goede resultaten mee geboekt. Campagnes gericht op specifieke doelgroepen zijn het meest effectief. Denk bijvoorbeeld aan het aanmoedigen van ouders om hun kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen, of aan de 'doortrapcampagne' gericht op ouderen. Naast campagnes kan het ook gaan over andere vormen van stimulering, zoals fiscale regelingen ten behoeve van verduurzaming van het zakelijk vervoer. Hierbij kan het gaan om regelingen voor de leasefiets en fietsen 'van de zaak'. Partijen als BOVAG zorgen ervoor dat fietsondernemers de tools in handen hebben om werkgevers zo goed mogelijk te informeren en het fietsgebruik onder werknemers te laten stimuleren.

Op verschillende schaalniveaus in het land zijn succesvolle programma's actief (denk bijvoorbeeld aan Sjees in Noord-Brabant gericht op de forens, maar ook aan de vele lokale campagnes om kinderen veilig naar school te laten fietsen). Steeds vaker worden daarbij combinaties ingezet van publieksvoorlichting en gerichte regelingen, zodat voorlichting en gedragsverandering hand in hand gaan. Fietsstimulering heeft in dat kader dan ook een hele belangrijke lokale component. Om bijvoorbeeld op het juiste moment en met de juiste lokale, specifieke boodschap gerealiseerde (doorfiets)routes of fietsenstallingen onder de aandacht te brengen. Dit geldt ook voor lokale fietsstimuleringsprojecten gericht op specifieke doelgroepen.

In de periode richting het NTF van dit najaar wordt het onderdeel fietsstimulering nader uitgewerkt.



A photograph of a city street during autumn. On the left, there are modern brick and grey buildings. A red bus is moving on the right side of the road. Several people are riding bicycles on a dedicated red-paved cycle lane in the center. A tall, modern street lamp stands in the foreground. Trees with yellow and orange leaves line the street. In the background, a church spire is visible under a cloudy sky.

6. Van hoofdlijnen naar resultaten

Vervolgproces

Het realiseren van de opgave die op hoofdlijnen is geschetst, vraagt forse inspanningen van alle partijen. Veel partijen zijn zicht daarvan bewust. Nederland aantrekkelijk en bereikbaar houden vergt (gezamenlijke) inzet van kennis, expertise en bestuurlijke inspanningen. Daarnaast heeft het realiseren van de ambities een prijskaartje. Wat de hoogte van dit prijskaartje precies zal zijn, is nu alleen op hoofdlijnen ingeschat. Hierover dienen binnen het kader van het NTF nog veel keuzes te worden gemaakt, bijvoorbeeld over ambitieniveau en fasering. Er zijn nog veel vervolgstappen te zetten op de weg naar concrete investeringsbeslissingen.

Het NTF op hoofdlijnen schetst de contouren van de Nederlandse fietsinfrastructuur opgave. Het is een belangrijke tussenstap op weg naar het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De komende maanden wordt de inventarisatie in een gezamenlijk proces verder uitgewerkt, waarbij gemeenten actief worden betrokken. Het definitieve NTF schetst de nationale fietsinfrastructuur opgave op meer gedetailleerd niveau. Het streven is het NTF in september 2021 gereed te hebben. Het aan het MIRT verbonden overlegcircuit zal worden benut voor het bestuurlijk accorderen van het NTF en de daaraan te verbinden vervolgstappen.



7. Factsheets opgave op hoofdlijnen



NEDERLAND

HOOFDFIETSRoutes

20% Ontbrekende schakels
5% Onbekend
75% Upgrade bestaande hoofdfietsroutes

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	14.300 km
	2028-2040	6.500 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	6,6 miljard
	2028-2040	5,1 miljard

KINDEREN & FIETS

WERK & FIETS

OUDEREN & FIETS

GEZONDHEID/
PREVENTIE & FIETS

FIETSSTIMULERING

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

	t/m 2027	337.000
	2028-2040	348.000
	t/m 2027	5.000
	2028-2040	8.000
€	t/m 2027	0,6 miljard
	2028-2040	0,5 miljard

 Opgave extra stallingen
 Vervangingsopgave stallingen
€ Totale investeringskosten stallingen

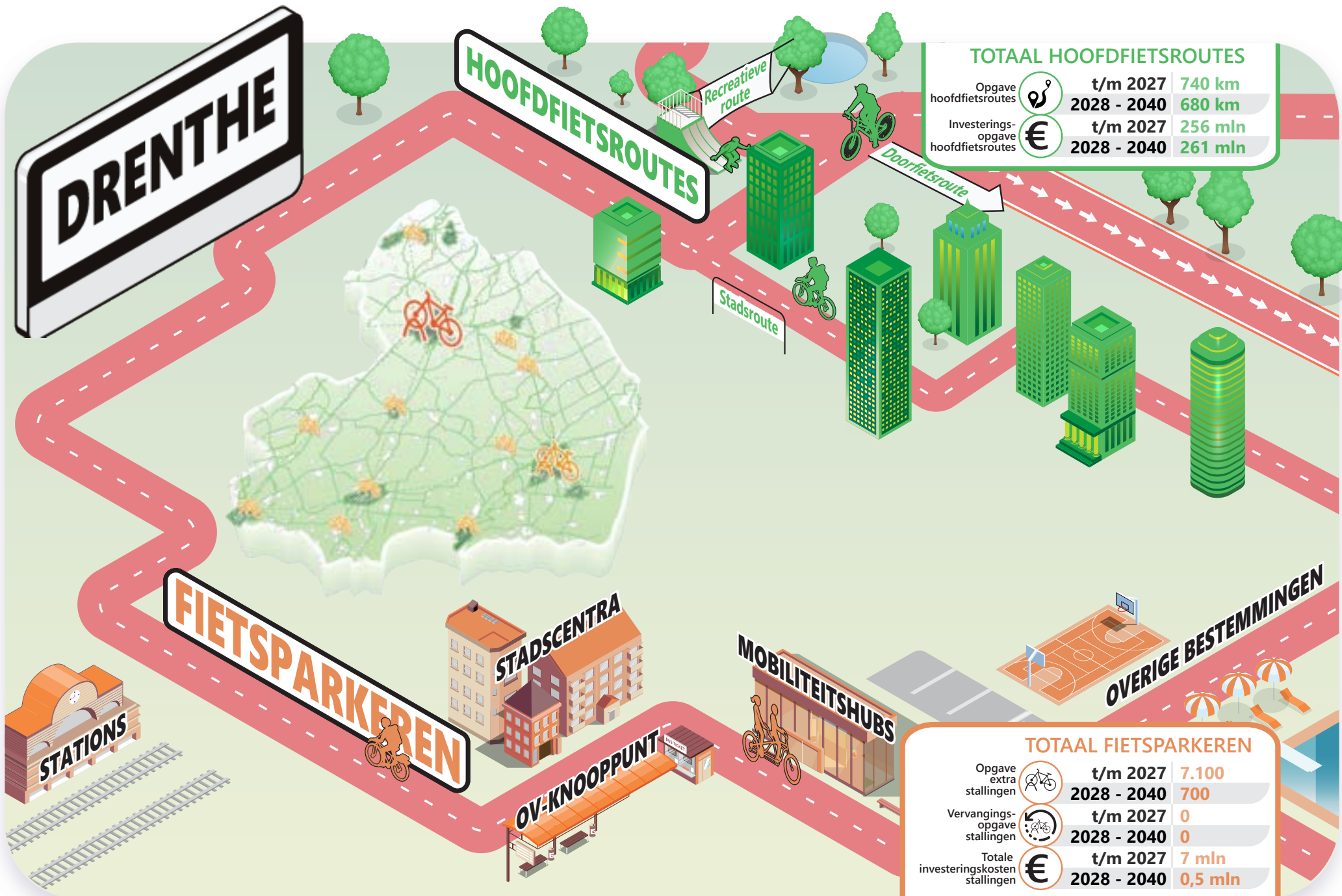
DRENTHÉ

Drenthé is de provincie ván en vóór fietsers. In Drenthé is de fiets een belangrijk vervoersmiddel naar school en werk binnen stedelijke gebieden en een essentiële component in de ketenmobiliteit van het landelijk gebied. De fiets speelt nu al een belangrijke rol in het bereikbaar, leefbaar en gezond houden van onze provincie. Met ambitieuze fietsplannen willen wij de positie van de fiets in het mobiliteitssysteem versterken. Dit doen we onder meer door in te zetten op doorfietsroutes die de buitengebieden met de steden en de steden onderling verbinden. We geloven in de potentie van de fiets op de korte en middellange afstanden en in de positie van de fiets in de ketenmobiliteit. De fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer en Hubs en in de bereikbaarheid van centrumgebieden.

Ook investeren wij samen met onze partners in het verbeteren van de lokale fietsinfrastructuur door het opheffen van veiligheidsschakelpunten, het realiseren van ontbrekende schakels en het opwaarderen van lokale fietspaden. Daarnaast is fietsen voor Drenthé een populaire toeristische trekker en daarmee een grote en belangrijke bron voor bestedingen en werkgelegenheid. Het bieden van een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct met uitstekende toeristische fietsvoorzieningen is dan ook een vereiste.

Om onze ambities te kunnen realiseren werken we met programma's als 'Op Fietse' en 'Drenthé reist duurzaam' aan de concrete uitvoering van het integrale fietsbeleid. We werken daarin samen met gemeenten, organisaties, kennisinstellingen, verenigingen en ondernemers en leggen verbindingen met bijvoorbeeld natuur, cultuur, infrastructuur, mobiliteit en sport. In ons beleid heeft de fiets dan ook een prominente plek gekregen.





FRIESLAND

Provincie Friesland maakt samen met de Friese gemeenten plannen om de regionale kernen door middel van een 'basisfietsnetwerk Fryslân' te verbinden. Hiermee wordt niet eenmalig geïnvesteerd in doorfietsroutes, maar wordt ook voor de toekomst (2040) het fietsnetwerk geborgd. De eerste stappen voor een basisfietsnetwerk Fryslân zijn gezet. Hierbij focussen wij ons op veilig verplaatsen met de fiets naar het werk, school en recreatieve plekken. Voor de langere afstanden worden ten minste vier hoogwaardige fietsroutes gerealiseerd. Niet alleen tussen de regionale kernen wordt geïnvesteerd, ook binnen de stadsgrenzen

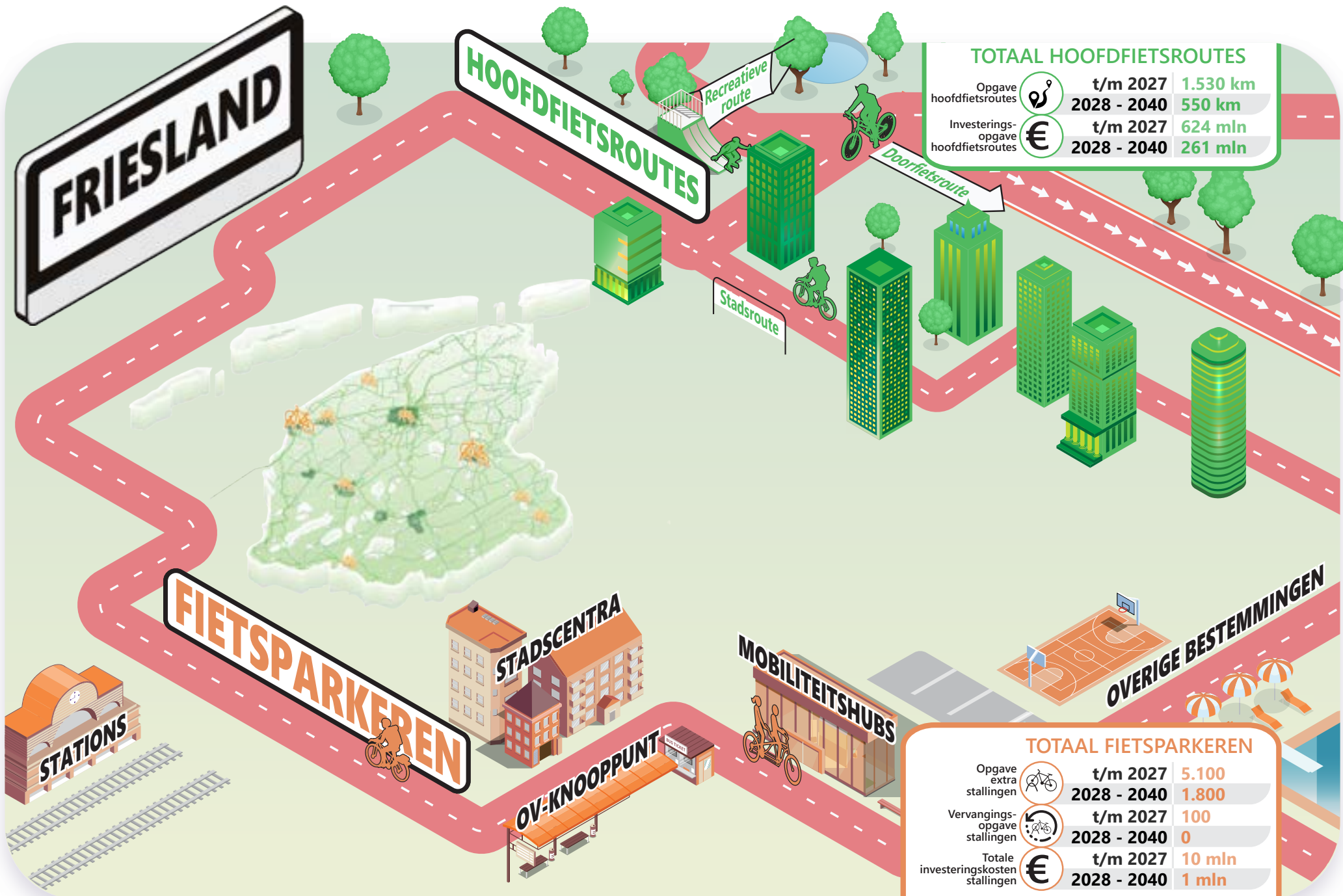
zijn plannen van gemeenten om met fietsinfrastructuur de komende jaren in te zetten op het creëren van een modal shift.

Fryslân scoort al een aantal jaar de maximale score op het gebied van recreatief fietsen van het Landelijk Fietsplatform. Dat wil niet zeggen dat er geen ambities meer zijn. Er zijn concrete plannen om de Friese meren te voorzien van fiets- en wandelinfrastructuur zodat de komende jaren 'rondjes' gemaakt kunnen worden. Daarbij is het nog steeds van belang om de 'basis op orde' te hebben, waarbij er geïnvesteerd wordt in bebording en rustpunten. Deze eenvoudige

investeringen zorgen wel voor een plus op het fietsen in Fryslân.

De rol van de provincie Fryslân zal op het gebied van fietsstimulering sterker worden waarbij de provincie als aanjager van duurzaamheid projecten zal starten om forenzen op de fiets te krijgen. Vanwege de coronacrisis wordt nog gezocht naar een geschikt moment om dit te starten. Verder dienen de komende jaren de parkeerplaatsen voor de fiets op meerdere plekken zoals stedelijke centrale en bus- en treinstations te worden uitgebreid om een duurzame (keten) reis te maken.





GELDERLAND

Gelderland ziet het NTF als een kans om de ambities, die verder strekken dan het bereiken van meer fietskilometers, te realiseren. Fiets is de sleutel tot het succesvol realiseren van de Gelderse en ook zeker landelijke opgaven. Het NTF sluit daarom goed aan bij de ambitie van de Gelderse Omgevingsvisie om in 2030 35% van vervoersbewegingen per fiets te laten zijn. Zo is er in de Visie voor bereikbaar Gelderland focus op fiets in zowel de bouwsteen Korte afstanden als in Mobiliteitshubs en Verkeersveiligheid. Het stimuleren en veranderen van gedrag en het (laten) maken van slimme keuzes in vervoer dragen bij aan een schonere en duurzamere leefomgeving. Investeren in fiets maakt de noodzakelijke verstedelijkingsopgaves ruimtelijk uitvoerbaar, het draagt bij aan de leefbaarheid van zowel ons stedelijk als landelijk gebied en draagt bij aan het verduurzamen van onze mobiliteit.

Het Hoofdfietsnet Gelderland laat de Gelderse ambitie zien, op met name doorfietsroutes en grote recreatieve bestemmingen. Daarnaast zijn in de zes Gelderse regio's de voor hen belangrijkste doorfietsroutes en stadsroutes opgehaald. Deze volgen veelal uit de opgestelde fietsplannen van de regio's. Versnelde realisatie en prioritering van concrete fietsambities vraagt van het rijk een structurele en meerjarige investering. Samengevat gaat het om een geschatte investering van € 1,5 miljard om 3620 km aan bestaande wegen te verbeteren en ontbrekende schakels te realiseren.

Voor wat betreft fietsparkeren gaat het om een investering van 31 miljoen euro in de periode tot en met 2027 en van 28 miljoen euro om de schaa sprong voor 2040 te realiseren door fietsparkeren bij stations te verbeteren.

De afgelopen jaren zijn er veel grote doorfietsroutes in Gelderland gerealiseerd. Er liggen nu kansen voor de korte termijn die met hulp van het rijk tot een versnelling en schaa sprong fiets kunnen komen. Daarbij is het ook van belang een integrale afweging en slimme keuzes te maken, in ruimtelijke planning en juist ook financieel.



GELDERLAND

HOOFDFIETSRoutes

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	3.280 km
	2028 - 2040	340 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	1.166 mln
	2028 - 2040	353 mln

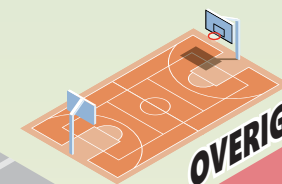


Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

FIETSPARKEREN



OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	16.700
	2028 - 2040	13.100
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	100
	2028 - 2040	0
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	31 mln
	2028 - 2040	28 mln

GRONINGEN

De provincie Groningen kenmerkt zich door een sterke en groeiende stad, omsloten door een dunbevolkter ommeland met veel kleinere kernen. Een gebied dat onder druk staat door krimp en een afnemend voorzieningenniveau. Dit leidt aan de ene kant tot een sterk radiale verkeersstructuur richting de kernen met geconcentreerde pendel en hoge piekbelasting. Daarnaast zijn er in het ommeland uitdagingen om de leefbaarheid goed te houden door de bereikbaarheid en economische vitaliteit op peil te houden. Fietsen (utilitair, recreatief of met welk ander doel ook) draagt hieraan ontegenzeggelijk bij.

Voor de provincie Groningen staat fietsen op één. Dit betekent dat de provincie in alles wat ze doet zo veel mogelijk rekening houdt met de fietser en waar mogelijk kansen benut. Hierbij maakt het niet uit of de fiets wordt gebruikt voor de gehele reis van deur-tot-deur of in combinatie met andere modaliteiten. Het gaat erom dat iedere inwoner de mogelijkheid heeft om op een comfortabele, duurzame en gezonde manier te komen waar hij wil.

In de provincie Groningen wordt de komende jaren fors geïnvesteerd in de fiets. Doel van de investeringen is 20% meer fietsers in de provincie door investeringen in infrastructuur, ketenmobiliteit, fietsstimulering, verkeersveiligheid en samenwerking. Hierbij richten wij ons op zes doelgroepen: fietsforensen; sportieve fietsers; recreatieve fietsers; kinderen, scholieren en studenten; logistieke fietsers en oudere fietsers.

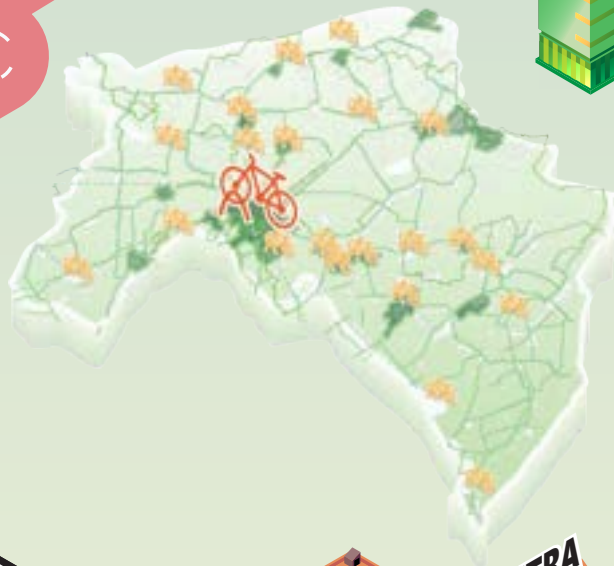
Belangrijke speerpunten in het Groningse programma zijn de doorfietsroutes naar de stad Groningen, maar ook naar andere kernen in de provincie die door krimp een steeds belangrijkere regionale functie vervullen. In de kernen wordt dit netwerk aangevuld met stadsroutes van hoge kwaliteit en in het buitengebied met hoofdroutes voor recreatieve en sportieve fietsers door ons veelzijdige landschap. Daarnaast investeren we fors in fietsvoorzieningen op Hubs (de belangrijkste overstappunten in onze provincie) en andere OV-knooppunten en zetten we in op fietsstimulering, onder andere door de succesvolle aanpak van Groningen Bereikbaar uit te breiden naar de rest van de provincie. Tot slot werkt de fietsmakelaar

van de provincie al een aantal jaren actief aan het stimuleren en enthousiasmeren van de Groningse gemeenten en heeft ze in het kader van het NTF op hoofdlijnen opnieuw intensief contact gehad met alle gemeenten. Door deze korte lijntjes weten de overheden in de provincie Groningen elkaar dus makkelijk te vinden.



GRONINGEN

HOOFDFIETSRUTES



Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRUTES

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	250 km
	2028 - 2040	570 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	198 mln
	2028 - 2040	153 mln

FIETSPARKEREN

STATIONS

STADSCENTRA

OV-KNOOPPUNT

MOBILITEITSHUBS

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	8.800
	2028 - 2040	6.600
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	400
	2028 - 2040	600
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	16 mln
	2028 - 2040	28 mln

LIMBURG

De Provincie Limburg zet al jaren in op meer fietsgebruik, ook omdat juist in Limburg de minste kilometers per fiets naar werk of school worden afgelegd in vergelijking met de rest van Nederland. We voeren daarom campagnes, investeren in betere en veiligere fietspaden en stimuleren werkgevers om faciliteiten voor fietsende werknemers te scheppen. Om het verkeer te ontlasten, het milieu te sparen én omdat het gezonder is. Met het Provinciaal Beleidsplan Fiets 2019 -2023 'Focus op de Fiets' wordt extra ingezet op snelle woon-werk en school-thuis (utilitaire) fietsverbindingen naar de economische centra, scholen, campussen en bedrijventerreinen. Bredere fietspaden met weinig kruisingen en geschikt voor hoge snelheden. De tijd is er rijp voor en het NTF op hoofdlijnen biedt de kans om samen met de 5 RMO-regio's en inliggende gemeenten de ambities voor de fiets ook in bredere zin én voor een langere periode te benoemen. Het NTF op hoofdlijnen is gezamenlijk met de provincie Brabant opgezet om als landsdeel Zuid al te anticiperen op het volgende BO-MIRT.



Het NTF op hoofdlijnen is een bundeling van reeds bestaande plannen en ideeën tot 2040. Samengevat gaat het in Limburg over een geschatte investering van 672 miljoen euro om 1.525 km aan bestaande wegen te verbeteren en ontbrekende schakels te realiseren. Voor wat betreft fietsparkeren gaat het om een investering van 2,5 miljoen euro en ca. 9.350 fietsparkeerplekken om de schaa sprong voor 2040 te realiseren.

In de periode maart-september wordt een nadere onderbouwing en prioriteitsstelling aangebracht voor met name de periode tot en met 2027 en daarbij aangeven waar het rijk een aanvulling/versnelling kan leveren voor de financiering van die door de regio geprioriteerde ambities.

Voor de korte termijn zijn vooral de huidige knelpunten bij kruisingen met (rijks) infrastructuur een belangrijk aandachtspunt. Deze knelpunten zorgen ervoor dat het aangelegde netwerk niet optimaal kan functioneren, als voorbeeld de Kennedybrug Maastricht en andere kruisingen met de Maas.

LIMBURG

HOOFDFIETSRoutes



Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes			
Opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	770 km
		2028 - 2040	760 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	359 mln
		2028 - 2040	313 mln

FIETSPARKEREN



OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN			
Opgave extra stallingen		t/m 2027	8.100
		2028 - 2040	1.200
Vervangings-opgave stallingen		t/m 2027	0
		2028 - 2040	0
Totale investeringskosten stallingen		t/m 2027	2 mln
		2028 - 2040	0 mln

MRA - NOORD-HOLLAND - FLEVOLAND

Uitgangspunt van het regionale fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland is de realisatie van een schaa sprong in het fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk biedt snelle en logische hoofd routes van en naar stedelijke gebieden en maakt regionale kernen beter bereikbaar per fiets. Om de kernen in de regio met elkaar te verbinden zijn doorfietsroutes ontwikkeld. Deze hoofd routes verbinden en ontsluiten de stedelijke gebieden, de groen- en recreatiegebieden om de steden en de belangrijkste OV-fietsknopen. Daarnaast vervullen ze ook een belangrijke rol in het leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar houden van landelijke gebieden: met de (E-)fiets kunnen regionale centra vanuit de ommelanden goed worden bereikt. Hierbij is ook de rol van de keten van belang en wordt ingezet op het vergroten en verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijke (OV-)knooppunten en belangrijke bestemmingen.

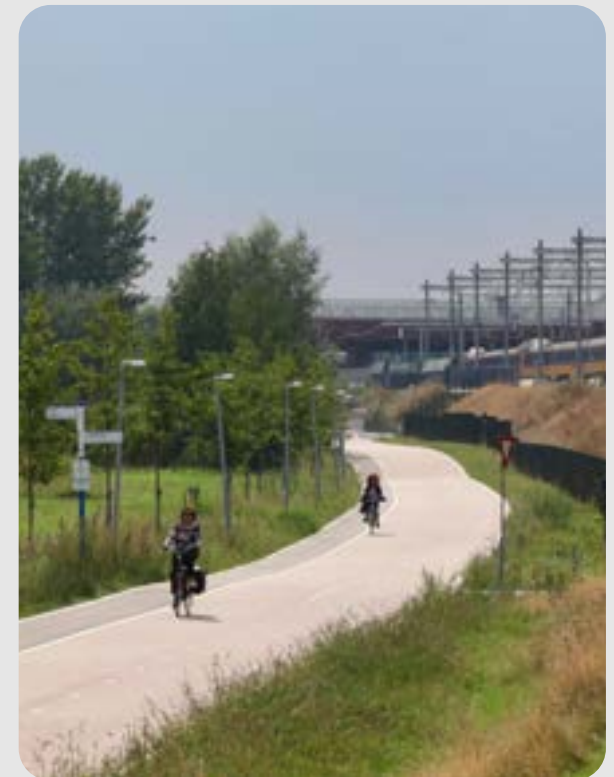
Het aantal inwoners in de Metropoolregio Amsterdam groeit tot 2040 met circa 350.000 personen en kent een bouwopgave van 240.000 woningen, voornamelijk in en rondom bestaand bebouwd gebied. Dit stelt

ons voor een grote bereikbaarheidsopgave, waarbij de fiets onze grootste troef is. In de Mobiliteitsplannen bij alle transformatie- en uitbreidingsplannen spelen investeringen in de fiets een grote rol. Denk daarbij aan nieuwe hoofd routes, verbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal en van de nieuwe woongebieden naar de centra.

Noord-Holland is een diverse provincie: waterrijke gebieden en winderige polders worden afgewisseld met aantrekkelijke natuur en de uitgestrekte Noordzeekust. Daarnaast is het zuiden van de provincie zeer verstedelijkt, met aantrekkelijke historische stadscentra en veel economische activiteit. Die combinatie maakt Noord-Holland zeer aantrekkelijk om in te wonen en te werken. In de stedelijke regio's liggen grote kansen voor de fiets.

De provincie Flevoland streeft naar een toename van het aantal fietskilometers door een goede bereikbaarheid per fiets van de ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen als alternatief voor auto, bromfiets of busvervoer. Deze opgave wordt voor de komende jaren nog belangrijker door een schaa sprong van 100.000+ woningen in Flevoland in 2040. De

randvoorwaarden voor het vergroten van het aandeel fietsverkeer zijn: aantrekkelijk, direct en een veilig fietspadennetwerk. Het fietsnetwerk biedt aansluiting op belangrijke overstappunten (hubs) rond OV, carpoolplaatsen, cultuur historische plaatsen, land-art objecten en toeristische attracties.



(Henk Snaterse)

NOORD-HOLLAND FLEVOLAND & MRA

HOOFDFIETSRoutes

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	2.400 km
		2028 - 2040	770 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	1.601 mln
		2028 - 2040	1.289 mln

Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen		t/m 2027	122.000
		2028 - 2040	231.700
Vervangings-opgave stallingen		t/m 2027	2.800
		2028 - 2040	3.400
Totale investeringskosten stallingen		t/m 2027	55 mln
		2028 - 2040	88 mln

STATIONS

MRDH

De wegbeheerders in de MRDH hebben met een snelle inventarisatieslag de opgave en ambities voor het regionaal fietsnetwerkplan in beeld gebracht. Het resultaat is een gedegen, realistisch overzicht van op de praktijk gebaseerde verbeteringen, geen "luchtfietserij" van dagdromerig wensdenken. Onderdelen van dit overzicht verschillen in detailniveau, soms al heel concreet maar soms nog globaal. Voor de Metropoolregio als geheel worden daarmee de opgaven voor de fiets goed zichtbaar.

Hoofd fietsroutes

Het totale netwerk van metropolitane fietsroutes en het basisnetwerk fiets omvat zo'n 3.000 km. In de opgave op hoofdlijnen hebben de wegbeheerders in totaal zo'n 750 km opgegeven, waarvan zo'n 550 km tussen nu en 2027. Dit komt ongeveer overeen met streefcijfers die in het kader van RUA zijn vastgesteld voor fietsroutes. Naar verwachting zijn hiermee de belangrijkste routes nu in beeld. Het is niet aannemelijk dat de resterende 2 duizend kilometer toekomstvast op orde is. Voor de langere termijn is de opgave waarschijnlijk dus nog niet volledig. De programmatische uitwerking later dit jaar zal hierop terug komen. De investeringsopgave hoofd fietsroutes in de MRDH wordt geschat op € 1,2 miljard.

Recreatieve routes

Naast utilitaire routes voor forenzen en

scholieren maken ook recreatieve hoofd routes voor 'ommetjes' en toertochten deel uit van de scope van NTF. Voor utilitaire routes zijn de ontwerp eisen genoegzaam bekend. De hoofd routes die recreatie gebieden en -bestemmingen ontsluiten, volgen dezelfde aanpak. Voor de overige recreatieve routes is dat niet eenduidig. Enerzijds gaat het om erf toegangswegen in gemengd verkeer, anderzijds doet breed asfalt afbreuk aan de charme van kleinschaligheid op schelpenpadjes door bos en duin. De fietsintensiteiten zijn bovendien sterk wisselend en seizoensgebonden. De Routeploeg van Tour de Force brengt deze kwesties in de loop van het jaar beter in beeld. Op basis daarvan zullen wij in de programmatische uitwerking later dit jaar dit thema uitwerken tot een of meer voorbeeldprojecten in samenwerking met terreinbeheerders en de recreatieve sector.

Fietsparkeren

De succesvolle groei van het fietsgebruik kent de "prettige zorgen" van een navenant groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken. Bij deze inventarisatie zijn zowel de plekken bij treinstations, bij haltes van metro, (snel) tram en R-net, als ook de nieuwe noodzaak om in stadscentra en andere publiekstrekkende gebieden adequate stallingen te ontwikkelen. Het hier en daar eenvoudig bijplaatsen van eenvoudige fietsnietjes volstaat volstrekt niet meer. Het betreft naar schatting zo'n 70.000

fietsplekken. De investeringsopgave fietsparkeren in de MRDH wordt geschat op € 300 miljoen.

Fietsstimulering

In het kader van mobiliteitsmanagement is fietsstimulering een vast en wezenlijk onderdeel van zowel de werkgeversaanpak en de bewoners aanpak. Daarnaast richten diverse gemeenten zich ook op doelgroepen jeugd, ouderen en nieuwkomers. Een nieuwe bezoekersaanpak vanuit bijvoorbeeld recreatiegebieden, ziekenhuizen, winkelcentra en attractieparken lijkt veelbelovend. Vooralsnog is hiervoor een beperkt bedrag ingeschat van ca. € 35 miljoen. Niettemin is het belang hiervan urgent tegen het licht van de grote onderhoudsopgave op de rijksinfrastructuur. In de nog op te zetten samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar zal mobiliteitsmanagement en fietsstimulering een prominente plaats moeten krijgen met een substantieel grotere inzet dan vooralsnog voorzien.



(Ruim baan voor de fiets)



HOOFDFIETSRoutes

Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	590 km
	2028 - 2040	210 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	589 mln
	2028 - 2040	619 mln

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	61.200
	2028 - 2040	30.500
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	0
	2028 - 2040	0
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	169 mln
	2028 - 2040	140 mln

NOORD-BRABANT

Brabant wil het gebruik van de fiets verder stimuleren. Door met een datagedreven werkwijze de fietsinfrastructuur te verbeteren, burgers en werkgevers te betrekken bij fietsstimuleringsprojecten en door innovaties voor de fiets te ontwikkelen. De vijf GGA-regio's en de inliggende gemeenten zijn daar nauw bij betrokken en hebben regionale fietsplannen met concrete uitwerkingen en ambities.

Het NTF op hoofdlijnen biedt de kans om samen met de 5 GGA-regio's en inliggende gemeenten de ambities voor de fiets in brede zin én voor een langere periode te benoemen.

Het NTF op hoofdlijnen is gezamenlijk met de provincie Limburg opgezet om als landsdeel Zuid al te anticiperen op het volgende BO-MIRT. Het NTF op hoofdlijnen is een bundeling van reeds bestaande plannen en ideeën tot 2040. Samengevat gaat het voor Noord-Brabant om een geschatte investering van 996 miljoen euro om (minimaal) 1.734 km aan bestaande hoofdroutes te verbeteren en ontbrekende schakels te realiseren. Voor wat betreft fietsparkeren gaat het om een investering van 127 miljoen euro en 45.000 fietsparkeerplekken om de schaa sprong

voor 2040 te realiseren. In de periode maart-september wordt een nadere onderbouwing en prioriteitsstelling aangebracht voor met name de periode tot en met 2027. Daarbij zal landsdeel Zuid aangeven waar het rijk een aanvulling/versnelling kan leveren voor de financiering van de door de regio geprioriteerde ambities.

Voor de korte termijn zijn vooral de huidige knelpunten bij kruisingen met (rijks) infrastructuur een belangrijk aandachtspunt. Deze knelpunten, als bijvoorbeeld de kruising met het Wilhelminakanaal bij Best, vereisen een oplossing om ervoor te zorgen dat het netwerk optimaal kan functioneren.

Samen met gemeenten en regio's realiseert de provincie momenteel 9 nieuwe snelfietsroutes die de komende drie jaar worden opgeleverd. Het gaat onder andere om de aanleg van snelfietsroutes Breda-Tilburg, Veghel-Uden, Waalwijk-'s-Hertogenbosch en Roosendaal-Bergen op Zoom.

De fiets als volwaardig alternatief

De provincie wil graag dat Brabanders de fiets als volwaardig alternatief zien voor auto en OV en richt zich daarbij vooral op het woon-werkverkeer. Vanuit het platform Ons Brabant

Fietst organiseert Brabant fietsstimulerings- en marketingprojecten als Sjees (voor het brede Brabantse publiek) en Sjees Gangmakers (voor werkgevers). Ook zet de provincie in op voldoende fietsparkeervoorzieningen bij treinstations en busstations, voldoende OV-fietsen.

Datagedreven en slim

Brabant heeft altijd geïnvesteerd in fietsdata. Daardoor kan er nu ook op een datagedreven manier naar het netwerk worden gekeken. Dat ondersteunt het NTF-proces. Ook biedt Brabant de ruimte om te experimenteren met slimme technieken in bijvoorbeeld VRI's. De provincie wil een testomgeving bieden om innovaties te testen en zelf ervaring opdoen met bijvoorbeeld de aanleg van een energieopwekkend fietspad.



NOORD-BRABANT

HOOFDFIETSRoutes

Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	770 km
	2028 - 2040	960 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	434 mln
	2028 - 2040	562 mln

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	26.600
	2028 - 2040	18.500
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	0
	2028 - 2040	100
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	74 mln
	2028 - 2040	53 mln

OVERIJSSSEL

In het najaar 2020 hebben gemeenten en provincie gezamenlijk ingestemd met de ambitie om, naast de F35, 10 snelle hoofdfietsroutes (ca. 450km) op korte termijn te realiseren. Deze snelle fietsroutes verbinden steden, kernen en HUBs op routes die bereikbaarheidsknelpunten vormen in de regio (middels auto en OV) en waarvoor de fiets een goed alternatief is. Daarnaast ligt er tevens de ambitie om ook de belangrijkste stadsroutes en recreatieve routes op een hoger niveau te brengen. Middels deze hoogwaardige hoofdfietsroutes dragen we niet alleen bij aan een betere bereikbaarheid, maar ook aan beleidsdoelstellingen als

veiligheid, gezondheid en milieu. Om het gebruik te bevorderen heeft de Provincie Overijssel tevens vastgesteld dat alle fietsinfrastructuurprojecten ondersteund dienen te worden met fietsstimuleringsprojecten (gedrag) en fiets-ITS/techniek projecten.

Onze ambitie om door de totstandkoming van een netwerk van hoogwaardige fietsroutes de fiets een belangrijk alternatief te laten zijn, is tevens gekoppeld aan de opgave om de bereikbaarheid binnenstedelijk te verbeteren door het

verruimen van de fietsparkeer capaciteit in de binnensteden (of stedelijk gebied). Zwolle en Enschede kennen grote knelpunten in de bereikbaarheid van stations en P&R. Hengelo, Zwolle en Enschede zitten tevens met de bereikbaarheid van de binnenstad, o.a. door de verstedelijkingsopgave om in de compacte openbare ruimte voldoende stallingsruimte te creëren. Knelpunten hier zijn planvorming en financiering om tot uitvoer te komen. We staan dus als provincie voor de grote opgave onze regio bereikbaar te houden middels een substantiële investering in fietsinfrastructuur en -voorzieningen.



OVERIJSSSEL

HOOFDFIETSRoutes



Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes			
Opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	1.190 km
		2028 - 2040	180 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	379 mln
		2028 - 2040	128 mln

FIETSPARKEREN

STATIONS

STADSCENTRA

OV-KNOOPPUNT

MOBILITEITSHUBS

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN			
Opgave extra stallingen		t/m 2027	22.400
		2028 - 2040	9.700
Vervangings-opgave stallingen		t/m 2027	200
		2028 - 2040	0
Totale investeringskosten stallingen		t/m 2027	44 mln
		2028 - 2040	32 mln

UTRECHT

De grote steden Utrecht en Amersfoort, en ook de andere steden en dorpen in de provincie Utrecht, zijn een populaire vestigingsplaats voor zowel inwoners als bedrijven en groeien snel. De regio U16 en de regio Amersfoort behoren tot de meest gespannen woningmarktregio's in Nederland. De provincie Utrecht is centraal gelegen en goed bereikbaar. Utrecht is de draaischijf van Nederland en mede daardoor dé ontmoetingsplek bij uitstek. Als gevolg van demografische en economische ontwikkelingen is er sprake van een toename van de mobiliteit in alle vervoerwijzen (zoals fiets, weg en OV), met gemiddeld 35% tot 2040. De vervoersnetwerken raken aan de grenzen van hun capaciteit en de ruimte is schaars. De spreekwoordelijke Utrechtse fietsfiles illustreren dit.

Het is belangrijk dat Utrecht goed bereikbaar blijft en daarom investeert de regio in fietsvoorzieningen en het stimuleren van het fietsgebruik. De provincie Utrecht is compact en de fietsbereikbaarheid van de belangrijkste werklocaties, knooppunten en scholen (binnen een straal van 15 km) is in potentie groot. De opgave is ook groot; Utrecht als draaischijf, betekent ook dat de regio te maken heeft met veel

infrastructurele barrières door auto-, spoor- en vaarwegen. In het beoogde fietsnetwerk zijn circa 80 barrières geïdentificeerd waarvan tweederde in het stedelijk gebied. Utrecht heeft ook de drukste fietspaden van Nederland en uit een recente analyse blijkt dat 55% van het Regionaal fietsnetwerk onvoldoende breed is om het aantal fietsers veiligheid, comfort en de gewenste snelheid te kunnen bieden.

Daarom investeert de regio in een veilig, comfortabel en snel regionaal fietsnetwerk van snel- en doorfietsroutes, voldoende en aantrekkelijke fietsvoorzieningen en het stimuleren van het fietsgebruik. We leggen hoge prioriteit bij verkeersveiligheidsknelpunten, knelpunten die grote invloed hebben op het fietsgebruik (zoals barrières) en knelpunten gelegen op de belangrijkste corridors (zoals 275 km snelfietsroute). We zetten ook in op een groenblauwe en recreatieve structuur met sterke stad-land verbindingen langs doorgaande waterlopen naar het buitengebied.

De focus op binnenstedelijke ontwikkeling gecombineerd met het knooppuntenbeleid en de kwaliteitsverbetering van het

fietsnetwerk moet leiden tot een toename in het fietsgebruik. Dat betekent dat ook de vraag naar voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen flink toeneemt. Het gaat in de regio niet alleen om voldoende stallingsplekken, maar ook om het vinden van de ruimte om dit te realiseren. De steden zetten in op in pandige stallingen om de kwaliteit van de openbare ruimte niet aan te tasten: deze ruimte is schaars en vraagt om hoge investeringen.



UTRECHT

HOOFDFIETSRoutes

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes			
Opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	720 km
		2028 - 2040	510 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes		t/m 2027	416 mln
		2028 - 2040	684 mln

Recreatieve route

Doorfietsroute

Stadsroute



FIETSPARKEREN

STATIONS

STADSCENTRA

OV-KNOOPPUNT

MOBILITEITSHUBS

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN			
Opgave extra stallingen		t/m 2027	26.600
		2028 - 2040	27.500
Vervangings-opgave stallingen		t/m 2027	500
		2028 - 2040	3.600
Totale investeringskosten stallingen		t/m 2027	66 mln
		2028 - 2040	88 mln

ZEELAND

Zeeland, land in zee, is een vijfsterren fietsprovincie. Daar zijn we trots op en dat willen we graag zo houden. Zeeland is relatief dun bevolkt. De hoeveelheid fietsers op fietsroutes is daardoor soms laag. Kijken we naar het fietsaandeel rond de grotere steden dan zitten we in de top van Nederland.

Voor Zeeland is fietsen daarmee van groot belang. Toch is fietsen van groot belang voor Zeeland. Fietsen is duurzaam en gezond en dat wil Zeeland stimuleren. De belangrijkste uitdaging is dat dit slim, veilig, comfortabel en zonder belemmeringen kan.

De afstanden voor utilitaire verplaatsingen naar school en werk zijn relatief groot, maar e-bike en speed-pedelec maken het mogelijk om deze afstanden toch jaarrond te overbruggen.

Naast comfort en veiligheid is ook doorstroming voor de utilitaire fietser belangrijk. Zeeland heeft een eerste formele doorfietsroute in voorbereiding, maar dat betekent zeker niet dat doorstroming op andere utilitaire hoofdfietsroutes niet van belang is. Ook daar streven we naar verbetering.

Veilig, comfortabel en zonder belemmeringen geldt ook voor recreatief fietsverkeer. Toerisme is voor Zeeland van groot economisch belang. Om de negatieve effecten van het autogebruik door de verblijfsrecreant te beperken is het

noodzakelijk een aantrekkelijk fietsalternatief te bieden voor de dagelijkse verplaatsingen van de recreant naar strand, stad of andere recreatieve bestemming. Daarnaast leent Zeeland zich voor langere recreatieve rondrijroutes waarbij fietsen het doel zelf is. Het water, de kracht van Zeeland, heeft daarbij een grote aantrekkingskracht (fietsen langs het water). Herkenbaarheid (bewegwijzering en informatiepanelen) en aantrekkelijkheid van routes (groen, rustpunten) spelen ook een rol bij de beleving van het Zeeuwse landschap. Het netwerk op orde en fietsen als belevenis voor de toerist en recreant is onderdeel van onze fietstimuleringsstrategie.





HOOFDFIETSRoutes

Recreatieve route

Stadsroute

Doorfietsroute

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	1.320 km
	2028 - 2040	370 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	92 mln
	2028 - 2040	70 mln

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	6.300
	2028 - 2040	3.600
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	100
	2028 - 2040	300
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	9 mln
	2028 - 2040	8 mln

ZUID-HOLLAND

EXCLUSIEF MRDH

Zuid-Holland is de toegangspoort voor Europa. Het bereikbaar houden van de provincie is daarmee cruciaal voor het functioneren van de Nederlandse economie. Meer mensen die vaker en verder fietsen draagt hier aan bij. Een aantrekkelijk en veilig hoogwaardig fietsnetwerk is daarvoor van cruciaal belang. Wij zien drie belangrijke thema's waarbij het Rijk hieraan kan bijdragen.

Veel infrastructuur, waaronder bruggen en tunnels, moet in de komende jaren vervangen worden. Tijdens en na de werkzaamheden is het van belang dat onze inwoners de mogelijkheid hebben om voor de fiets te kiezen als een gezond, goedkoop, veilig en milieuvriendelijk alternatief. In de hoop dat ze op de lange termijn ook blijven fietsen. Versnelde aanleg van een hoogwaardig fietsnetwerk (zoals snelfietsroutes) en het verbeteren van ketenmobiliteit (zoals fietsenstallingen bij (bus)stations) verleidt meer inwoners en bezoekers om hun werk of afspraak per fiets te bereiken.

Oude (rijks-)bruggen zoals die bij Dordrecht of de Van Brienoordbrug hebben te smalle fietspaden. Extra middelen vanuit het Rijk maken het mogelijk om deze op een veilige breedte te brengen, zodat ze geen belemmering meer vormen om voor de fiets te kiezen.

Zuid-Holland kent ook een aanzienlijke woningbouwopgave: tot 2030 komen er 225.000 woningen bij. Deze groei vraagt om

slimmer gebruik van de beschikbare ruimte, bijvoorbeeld door in te zetten , op recreatie om de hoek. Een toename van het fietsgebruik is van cruciaal belang om onze steden en recreatiegebieden bereikbaar te houden. Dat doen we onder het motto "eerst bewegen, dan bouwen". Daarom willen we de komende jaren investeren in de fiets- en ketenbereikbaarheid van nieuwbouwlocaties zoals Valkenburg.



ZUID-HOLLAND

Exclusief MRDH

HOOFDFIETSRoutes

TOTAAL HOOFDFIETSRoutes

Opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	750 km
	2028 - 2040	580 km
Investerings-opgave hoofdfietsroutes	t/m 2027	500 mln
	2028 - 2040	427 mln

Recreatieve route

Doorfietsroute

Stadsroute

FIETSPARKEREN

STADSCENTRA

MOBILITEITSHUBS

OV-KNOOPPUNT

OVERIGE BESTEMMINGEN

TOTAAL FIETSPARKEREN

Opgave extra stallingen	t/m 2027	26.000
	2028 - 2040	3.400
Vervangings-opgave stallingen	t/m 2027	800
	2028 - 2040	0
Totale investeringskosten stallingen	t/m 2027	107 mln
	2028 - 2040	5 mln