



RAPPORT

Hoofdfietsnet Gelderland

Technische onderbouwing van het definitiekader

Klant: Provincie Gelderland

Referentie: T&PBF6719R001F1.1

Versie: 1.1/Finale versie

Datum: 28 november 2017

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Hoofdfietsnet Gelderland

Ondertitel: Totstandkoming van definitiekader voor het Hoofdfietsnet Gelderland
Referentie: T&PBF6719R001F1.1
Versie: 1.1/Finale versie
Datum: 28 november 2017
Projectnaam: Focus op het Hoofdfietsnet
Projectnummer: BF6719
Auteur(s): Barten, N. Wijk van der, W

Opgesteld door: Niels Barten, Wim van der Wijk

Gecontroleerd door: Thijs de Bruin

Datum/Initialen: 28-11-2017 / TdB

Goedgekeurd door: Wim van der Wijk

Datum/Initialen: 28-11-2017 / WvdW

Classificatie

Project gerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

Managementsamenvatting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Het huidige bovenlokale fietsnetwerk	1
1.3	Hoofdfietsnet Gelderland	2
1.4	Doelstelling Hoofdfietsnet Gelderland	3
1.5	Ontwikkeling van het definitiekader	4
1.6	Proces	5
1.7	Verantwoording en leeswijzer	5
2	Hoofdfietsnet Gelderland	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Omgevingsvisie kader stellend	6
2.3	Samenstelling en functionele indeling	7
2.4	Inrichtingscriteria	7
2.5	Resultaat	7

Bijlagen

1.	Beleidskaders mobiliteit
2.	Invulling plandoelen mobiliteit MIAM 2016 voor thema “fiets”
3.	Functiedefinities en –criteria
4.	Inrichtingscriteria
5.	Regionale relaties
6.	Fietsafstanden tussen kernen
7.	Indicatief kaartbeeld Hoofdfietsnet Gelderland
8.	Indicatieve kaarten per regio en stedelijk of regionaal centrum
9.	Regionale reflectie

Managementsamenvatting

Provincie Gelderland heeft in de Omgevingsvisie op hoofdlijnen vastgelegd hoe de fysieke ruimte zich de komende jaren bij voorkeur ontwikkelt. De zichtbare dominantie van mobiliteit op de fysieke ruimte vergt een gedegen uitwerking van dit thema. In het Meerjaren-investeringsprogramma (MIAM 2016) is die uitwerking samengevat in vier plandoelen voor mobiliteit:

1. In stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het (fysieke) netwerk
2. Versterken van de (sociale en economische) bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken
3. Versterken en benutten van de grootste (inter)nationale verbindingen
4. Ontsluiten van (basis)voorzieningen buiten de drie stedelijke netwerken

Aan de fiets wordt een belangrijke functie toegedicht, in het beperken van nadelige consequenties van (toenemende) mobiliteit op de leefomgeving van de Gelderlanders. Een consequent en hoogwaardig netwerk van hoofdfietsroutes, dat regionaal belangrijke bestemmingen met elkaar verbindt, is hiervoor van cruciaal belang.

In 2017 zijn de plandoelen voor mobiliteit uit het MIAM 2016 vertaald voor het thema fiets. Het regionale belang van fietsroutes is opnieuw gedefinieerd op basis van een theoretische benadering, waarvan de primaire resultaten uitvoerig zijn gespiegeld aan ambtelijke en bestuurlijke inzichten uit de regio's. Dit proces heeft geleid tot een nieuwe kijk op de rol van de fiets in het provinciale en regionale mobiliteitsbeleid. Het resultaat is neergelegd in het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland.

De kern van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is het definitiekader (zie pagina 8). Hierin is het regionale belang van fietsroutes verankerd. De routes voorzien in verbindingen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden die voor veel inwoners van Gelderland belangrijk zijn. In het definitiekader wordt onderscheid gemaakt tussen routes naar functie:

- Snelle fietsroutes: verzorgen een hoogwaardige fietsverbinding voor veel dagelijkse gebruikers, qua reistijd concurrerend met de auto
- Doorfietsroutes: verzorgen een vlotte fietsverbinding voor dagelijkse gebruikers, zonder per se te concurreren met de auto
- Schoolfietsroutes: verzorgen een veilige fietsverbinding voor groepen scholieren, niet per definitie de snelste en de kortste route
- Overige hoofdfietsroutes: verzorgen fietsverbindingen tussen kernen en bestemmingsgebieden, die regio's ontsluiten en waar het gebruik beperkt is

Per functiecategorie omschrijft het definitiekader criteria waaraan een fietsrelatie moet voldoen, om voor die categorie in aanmerking te komen. Daarnaast zijn per categorie de inrichtingscriteria vastgelegd, die het kwaliteitsniveau van de infrastructurele voorzieningen waarborgen. Doorfietsroutes en schoolfietsroutes kunnen samenvallen, wat leidt tot hogere inrichtingscriteria, vergelijkbaar met die van snelle fietsroutes.

Als uitwerking van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP 2004) is voor het grondgebied van Provincie Gelderland het bovenlokaal fietsnetwerk vastgesteld. Onder auspiciën van het Gelders Fietsnetwerk (GFN) is dit netwerk in de loop der jaren organisch aangevuld met diverse, door gemeentes en regio's gewenste routes en het recreatieve knooppuntennetwerk, tot een netwerk met meer dan 4000 kilometer fietsroutes.

Aan het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is een indicatieve kaart verbonden, waarop het netwerk is weergegeven, zoals dat er op basis van de huidige inzichten en beschikbare gegevens uit ziet. De kaart is flexibel. Bij uitvoering van projecten ter verbetering van het regionale Hoofdfietsnet Gelderland moet het

regionale belang van de betreffende routes worden gemotiveerd met gegevens over fietsgebruik en – potentie, bijvoorbeeld door tellingen, sociaal economische gegevens en potentie door vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. De kaart wordt up-to-date gehouden en is te raadplegen via de website van de Provincie Gelderland.

De totale lengte van het fietsnetwerk is teruggebracht naar ruim 2000 kilometer. De reden waarom het fietsnetwerk in omvang is afgenomen, is het feit dat het regionaal belang van de routes zwaarder telt. De aanhaking van specifieke, individuele bestemmingen is een lokale verantwoordelijkheid.

Het recreatieve fietsnetwerk maakt geen deel uit van het regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Het recreatieve fietsgebruik dient geen mobiliteitsdoel. Het recreatieve knooppunten netwerk wordt verzorgd door de Regionale Bureaus voor Toerisme. Het recreatief fietsgebruik wordt daarbij door Provincie Gelderland ondersteund via het beleidsveld recreatie en toerisme.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Als uitwerking van de omgevingsvisie heeft Provincie Gelderland plandoelen opgesteld voor het thema Mobiliteit. De provincie heeft behoefte aan een verdere invulling van deze mobiliteitsplandoelen voor het fietsbeleid. Met het opstellen van een definitiekader voor het regionaal Gelders fietsnet, 'Hoofdfietsnet Gelderland', wordt invulling gegeven aan deze behoefte. Het bovenlokaal fietsnetwerk uit het voormalig Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan (PVVP 2) speelt onvoldoende in op de fietsontwikkelingen van de laatste jaren en de daaruit voortvloeiende gewenste fietsinfrastructuur. Het opnieuw definiëren van een regionaal hoofdfietsnet is nodig voor een geëigende invulling van de omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie van Provincie Gelderland is voor de sector Mobiliteit uitgewerkt in de "Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit" (MIAM 2016). Hierin zijn 4 mobiliteitsplandoelen benoemd:

1. Kwaliteit en gebruik van het fysieke netwerk
2. Bereikbaarheid in stedelijke netwerken
3. Grootste (inter)nationale verbindingen
4. Ontsluiting (basis)voorzieningen buiten de stedelijke netwerken.

De uitwerking van de mobiliteitsplandoelen voor een nieuw geactualiseerd fietsnet dat aansluit op de behoefte van de fietser op regionaal niveau, wordt in dit document concreet gemaakt. Dit vormt daarmee een belangrijke basis voor het definitiekader 'Hoofdfietsnet Gelderland'.

Het definitiekader beoogt de functie en samenhang van de regionale hoofdfietsinfrastructuur eenduidig vast te leggen. Het gaat om fietsinfrastructuur die van belang is voor het vlot en veilig verplaatsen met de fiets van, naar en tussen regionale bestemmingen. De beheersverantwoordelijkheid van de infrastructuur ligt daarbij zowel bij de provincie, als bij de gemeenten, de waterschappen en Rijkswaterstaat. Voor de eenduidigheid en duidelijkheid in het fietsnetbeheer heeft Provincie Gelderland overleg gevoerd met de verschillende betrokken partijen. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met het Functioneel kader Wegennet Gelderland, met de OV-visie en met de Koersnotitie Slimme Mobiliteit.

1.2 Het huidige bovenlokale fietsnetwerk

In 2004 is voor het eerst een regionaal fietsroutenet vastgesteld in het PVVP2. Dit regionale fietsroutenet werd het bovenlokaal fietsnetwerk genoemd. Door samenwerking met de regio's in het Gelders Fiets Netwerk (GFN) is er toen een koppeling gelegd met de regionale plannen. Daarbij zijn aan het bovenlokale fietsnetwerk de recreatieve knooppuntenroutes en veelal fietsroutes uit regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen toegevoegd. Ook werd steeds meer onderscheid gemaakt tussen het belang van de diverse routes, vooral in de routes voor woon-werk fietsverkeer. De gehanteerde terminologie varieerde daarbij. Zo werd er in de ene regio gesproken van een fietsruggengraat, terwijl andere regio's snelfietsroutes ontwikkelden. Ook werden schoolroutes soms benoemd, of werd het fietsnetwerk ingedeeld in 1^e t/m 4^e graads fietsroutes. De laatste actualisatie van het fietsnetwerk vond plaats in 2013 op verzoek van het toenmalige GFN.

Het huidige bovenlokale fietsnet bestaat uit meer dan 4000 km fietsroutes. Het recreatieve knooppuntennetwerk op de Veluwe is recent nog uitgebreid van 1700 km naar 2050 km en van 360 naar 575 knooppunten.

1.3 Hoofdfietsnet Gelderland

Provincies hebben een belangrijke rol in het verzorgen van goede regionale verbindingen, ook voor de fietser.

In de Ontwerpwijzer Fietsverkeer 2016 van CROW worden voor een fietsvriendelijke infrastructuur 5 hoofdeisen genoemd: aantrekkelijkheid, comfort, directheid, samenhang en veiligheid & gezondheid. Tevens wordt er onderscheid gemaakt in 4 verschillende functies binnen de totale fietsinfrastructuur: Basisstructuur, Hoofdfietsnetwerk, Snelle fietsroutes en Recreatief fietsnetwerk. De basisstructuur omvat alle wegen en paden waar gefietst mag worden. Het hoofdfietsnetwerk verzorgt de belangrijkste verbindingen en ontsluit de belangrijkste functie. Dit kunnen zowel lokale als regionale routes zijn. De snelle fietsroutes zijn hoogwaardig ingerichte fietsroutes voor efficiënte en comfortabele fietsverplaatsingen op regionaal niveau: extra direct en zonder oponthoud. Ze zijn onderdeel van het hoofdfietsnetwerk, maar hoeven zelf geen samenhangend netwerk te vormen. Het recreatief fietsnetwerk voorziet in een andere behoefte, namelijk recreëren. Aan de routes van het recreatief netwerk worden hogere eisen gesteld wat betreft aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en aanvullende voorzieningen langs de routes, maar lagere eisen aan directheid.

Op juridische gronden hebben provincies een duidelijke taak gekregen in het beheren van regionale wegen voor het gemotoriseerd verkeer en als concessiehouder voor het regionaal openbaar vervoer. De modaliteit fiets is niet specifiek benoemd. Wel wordt de fiets benoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en in de programma's Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Beter Benutten Vervolg (BBV) en Fiets File Vrij. Bij Tour de Force (fietsagenda 2020) worden de provincies centraal gesteld in de zorg voor goede regionale fietsverbindingen.

De belangrijkste regionale fietsverbindingen worden lang niet altijd gevormd door de fietsinfrastructuur langs provinciale wegen. Voor de fietser lopen deze vaak over andere wegen, bijvoorbeeld wegen met meer bebouwing en dus meer bestemmingen, of wegen die qua verkeer rustiger zijn en dus aantrekkelijker. Ook hebben sommige provinciale wegen een geslotenverklaring voor de fietser. Bovendien is de voor fietsers toegankelijke infrastructuur bij een provinciale weg (parallelweg, fietspad) soms niet in beheer bij de provincie.

Vanwege deze provinciale rol voor het regionale fietsverkeer en het belang om die rol op een adequate wijze in te vullen is het belangrijk om een regionaal Hoofdfietsnet in Gelderland concreet te definiëren.

Het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland richt zich op de routes die het belangrijkste zijn voor het regionaal fietsverkeer. Deze routes zijn gelegen op wegen van verschillende wegbeheerders. Het gaat om efficiënte, comfortabele en veilige fietsroutes. De verbindingen moeten de plandoelen voor mobiliteit uit de Gelderse Omgevingsvisie (MIAM 2016) ondersteunen.

Het benoemen van de relevante relaties is de eerste stap in het definiëren en prioriteren van routes in het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Het definitiekader benoemt daarnaast de specifieke functie(s) van de route voor fietsverkeer en de daarbij horende evidente inrichtingscriteria van de betreffende fietsinfrastructuur. Het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland en

het lokale fietsnetwerk dienen goed op elkaar aan te sluiten en elkaar functioneel te ondersteunen. Het lokale fietsnetwerk is een verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Goede regionale hoofdfietsinfrastructuur is van wezenlijk belang voor de mobiliteit in Gelderland. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van de steden als voor de leefbaarheid van het landelijk gebied. Tevens past het in de bestuurlijke context van het provinciaal beleid bij energietransitie, economie, milieu, duurzaamheid en gezondheid.

Het recreatief fietsnetwerk wordt in hoofdzaak gevormd door het fietsknooppuntennetwerk, inclusief de Lange Afstandsfietsroutes. De ontwikkeling van deze routes is de verantwoordelijkheid van de Regionale Bureaus voor Toerisme (RBT). Omdat deze routes geen functie vervullen voor de provinciale mobiliteitsopgave, (ze dragen niet bij aan één of meer van de plandoelen mobiliteit uit het MIAM 2016) maakt het recreatieve netwerk geen direct onderdeel uit van het (utilitaire) regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Vanuit het beleidsveld recreatie volgt Provincie Gelderland de ontwikkelingen die door of namens de RBT worden geïnitieerd en maakt beleid op dit gebied, zoals de PS-brief Sterke Gelderse Routes (PS2016-537). Vanuit het mobiliteitsbeleid wordt zorg gedragen voor voorzieningen die de verkeersveiligheid van alle gebruikers waarborgen, inclusief de recreatieve gebruikers. Voor deze laatste groep gebruikers gaat het om de locaties waar de recreatieve routes samenvallen met de wegen in beheer bij de provincie of deze kruisen.

Deze rapportage bevat de technische verantwoording voor de wijze waarop de kaders van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland zijn gedefinieerd en voor de criteria die daarbij gesteld zijn. Dit kader vormt de basis om te komen tot een goede afstemming van fietsbeleid met regionale partners en beheerders in het Gelderse fietsnetwerk; provincies, regio's, gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en andere betrokken instanties en beheerders.

1.4 Doelstelling Hoofdfietsnet Gelderland

In de afgelopen jaren is het GFN-fietsnet organisch gegroeid, waardoor een divers netwerk van verbindingen en routes is ontstaan. Voor een deel van deze routes is de structuur, het doel en de functie niet altijd duidelijk en lang niet alle routes dienen de regionale bereikbaarheid. Er is behoefte aan een duidelijk(er) onderbouwde structuur van het netwerk.

De doelstelling van het opstellen van een definitiekader voor het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, is het duiden van de hoofdfietsinfrastructuur met een regionaal belang. Onder het "regionaal belang" van fietsroutes wordt verstaan dat deze routes van noodzakelijk zijn om relevante bestemmingen op fietsbare afstand, buiten de eigen woonplaats binnen een redelijke tijd, te kunnen bereiken. "Relevante bestemmingen" zijn in dit geval regionale voorzieningen die belangrijk zijn voor een relatief groot aantal inwoners van Gelderland. Voorbeelden van zulke bestemmingen zijn regionale werklocaties, middelbare scholen, knooppunten van openbaar vervoer en recreatieve attracties. De definitie een "fietsbare afstand" hangt hierbij onder meer af van de bestemming(en) en de motivatie van de gebruikers van voorzieningen. De fietsbare afstand bedraagt maximaal 20 tot 25 kilometer.

Het definitiekader voor het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland draagt bij aan:

1. **Agendavorming**; geeft een basis voor interne en externe partijen op grond waarvan samengewerkt kan worden om te komen tot een optimaal fietsnetwerk.
2. **Functionele fietsnetwerkindeling**; geeft richting aan de Provinciale trajectaanpak (assetmanagement).
3. **Investeringsagenda**; geeft een basis voor het gezamenlijk operationeel fietsnetbeheer en faciliteert het maken van goede investeringsbeslissingen voor het fietsnetwerk op basis van de plandoelen uit het MIAM 2016, in gezamenlijkheid met de overige beheerders van fietsinfrastructuur.

1.5 Ontwikkeling van het definitiekader

Voor de ontwikkeling van het definitiekader is een zorgvuldig proces gevolgd van ideevorming en afstemming met stakeholders.

Denkend vanuit de mobiliteitsplandoelen uit het MIAM 2016 zijn op theoretische gronden de kaders voor het regionale Hoofdfietsnet Gelderland op hoofdlijnen geformuleerd. Daaraan zijn uitgangspunten gekoppeld op drie niveaus:

1. **Toelatingscriteria**; die het regionale belang van fietsroutes bepalen, op basis waarvan relaties tussen herkomstgebieden en bestemmingen al dan niet worden beschouwd als regionale routes.
2. **Functiedefinitie en –criteria**; die bepalen welke functie een route binnen het regionale Hoofdfietsnet Gelderland heeft, op basis van het (potentiële) gebruik.
3. **Inrichtingscriteria**; die de meest evidente fysieke vormgeving en inrichting van een route vastleggen, afhankelijk van de toegekende functie van een route.

Bij het vaststellen van routes, is zoveel mogelijk aangesloten op wat gebruikelijk en wenselijk is in de praktijk en zoals op basis van onderzoek is vastgelegd in de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW.

Met het toepassen van de toelatingscriteria en functiedefinitie en –criteria op de Gelderse situatie, uitgaande van fietsafstanden tussen herkomstgebieden en bestemmingen en gebaseerd op beschikbare data, informatie en kennis, is een indicatief netwerk van regionale hoofdfietsroutes ontwikkeld. Het resultaat is op ambtelijk en bestuurlijk niveau gereflecteerd aan inzichten en visies van partners in de regio, waarna bijstelling van definities en criteria heeft plaatsgevonden.

De uitgangspunten zijn de kern van het definitiekader voor het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. De resulterende kaart is een weergave van het fietsnetwerk op basis van het voorgaande proces en op basis van feiten en gegevens die op dit moment voor handen zijn. Het is een indicatieve kaart die een eerste indruk geeft van de vorm van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Bij de uitwerking van onderdelen van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is het noodzakelijk dat het regionale belang van de voorziening gemotiveerd wordt op basis van een gedegen onderzoek met complete data.

1.6 Proces

Het project is opgestart in februari 2017. In enkele maanden is toegewerkt naar een rapportage met bijbehorende kaartbeelden, op basis van een inventarisatie van (vigerend) beleid, cijfers en statistieken en bestaande visies en inzichten.

Aan de hand van deze rapportage en vooruitlopend op de vaststelling van het definitiekader op het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is een externe consultatie gehouden onder de betrokken regionale partners, overige wegbeheerders en andere stakeholders. Hiertoe is in verschillende regionale sessies de motivatie, de aanpak en het concept van de uitwerking besproken. Bij die gelegenheden is het definitiekader gepresenteerd en zijn, als leidraad voor de discussie, de indicatieve kaarten voorgelegd. Opmerkingen en notities zijn afgewogen en meegenomen in de definitieve versie van het definitiekader en de finale uitwerking van de indicatieve kaarten. De consultatie heeft zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau plaatsgevonden.

1.7 Verantwoording en leeswijzer

Deze rapportage is samengesteld met behulp van input uit diverse bronnen. Op provinciaal niveau betreft dit vooral de Gelderse Omgevingsvisie, het MIAM 2016, de Wegennetvisie 2017 de Koersnotitie Slimme Mobiliteit 2017, de Notitie voor snelfietsroutes Gelderland (PS2016-481) en de Gelderse OV visie (PS2016-374). Daarnaast zijn externe bronnen gehanteerd, zoals de 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' en het 'Inspiratieboek Snelle Fietsroutes' van het CROW en recente producten van Tour de Force. Het werkproces is gedirigeerd vanuit de provincie, in afstemming met de regionale partners, welke betrokken zijn binnen het fietsnetwerk in Gelderland.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk waarin de intentie van het project is verantwoord, wordt in hoofdstuk 2 beschreven hoe de kaders en criteria van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland zijn gedefinieerd. Dit resulteert in het definitiekader. Het hoofdstuk sluit af met het definitiekader in tabelvorm. De uitwerking van de criteria en de toelichting zijn als bijlagen toegevoegd.

2 Hoofdfietsnet Gelderland

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de opbouw en de totstandkoming van het definitiekader Hoofdfietsnet Gelderland. Eerst wordt bepaald welke routes onderdeel uit maken van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland op basis van herkomstgebieden van fietsers en regionale bestemmingen. Daarna worden functies aan routes toegekend waarbij de uitwerking van de omgevingsvisie kader stellend is. In aanvulling daarop is in bijlage 1 een overzicht gegeven van overige relevante beleidskaders rondom het thema mobiliteit en bereikbaarheid waarmee rekening is gehouden bij het opstellen van het definitiekader.

2.2 Omgevingsvisie kader stellend

Afgelopen jaren heeft Provincie Gelderland door eenmalige extra middelen fors kunnen investeren in de fietsinfrastructuur. Hiermee heeft zij de fietsinfrastructuur langs haar eigen wegen op een aanvaardbaar basis niveau gebracht. Ook heeft zij in het kader van Beter Benutten en Fiets File Vrij bijgedragen aan het aanleggen van de eerste snelfietsroutes en heeft subsidies gegeven om bovenlokale routes in beheer bij gemeenten te verbeteren.

Ondertussen heeft de ontwikkeling van de fiets en het fietsgebruik niet stil gelegen en wordt de fiets als een volwaardiger vervoermiddel gezien, met veel positieve effecten. De fiets kan daardoor gezien worden als een goed alternatief voor het openbaar vervoer en/of de auto. Om deze positieve verandering in vervoerswijze te ondersteunen, is het noodzakelijk om voor bepaalde groepen fietsers de fietsinfrastructuur verder te versterken en naar een hoger niveau te brengen. De snelfietsroutes van afgelopen jaren zijn hier al een eerste aanzet toe geweest.

De omgevingsvisie geeft de beschouwing en opvatting van Provincie Gelderland weer. De omgevingsvisie is daarom ook het vetrekpunt voor de versterking van de fietsinfrastructuur voor specifieke doelgroepen en is daarmee kader stellend.

In het MIAM 2016 is de omgevingsvisie verwoord in 4 mobiliteitsplandoelen. Deze doelen van het provinciale mobiliteitsbeleid zijn nu door vertaald voor het definiëren en benoemen van functies in het regionaal Hoofdfietsnet. Deze invulling van de plandoelen mobiliteit voor het thema “fiets” is opgenomen in bijlage 2. Het resultaat hiervan is dat het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland onderverdeeld kan worden in snelle fietsroutes, doorfietsroutes, schoolfietsroutes en overige hoofdfietsroutes (zie bijlage 3 voor een nadere toelichting). Met deze begrippen is zoveel mogelijk aangesloten op de landelijk gebruikelijke indeling en terminologie, zoals die onder andere door CROW en provincies worden gehanteerd.

Aansluitend op de (voor “fiets” ingevulde) plandoelen mobiliteit conform het MIAM 2016, zijn functie-criteria ontwikkeld, waaraan een route moet voldoen om in aanmerking te komen voor kwalificatie van één of meer functies (snelle fietsroute, doorfietsroute, schoolfietsroute, overige hoofdfietsroute).

De functie van een route(deel) wordt mede bepaald door de plaats binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Daartoe wordt gekeken naar het soort gebruiker, de fietsintensiteiten en de bestemmingen die door de betreffende verbinding worden bediend, nu en in de toekomst.

2.3 Samenstelling en functionele indeling

Het definitiekader Hoofdfietsnet Gelderland is een provinciaal beleidskader. Provincie Gelderland legt vast welke fietsverbindingen in Gelderland belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van relevante (boven)regionale bestemmingen (bijlage 5). Deze onderdelen vormen samen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland.

Het samenstellen van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland begint met de selectie van de regionale bestemmingen. Daarbij gaat het om bestemmingen met een regionale functie; er maakt een substantieel aantal werknemers, bezoekers, scholieren of forenzen gebruik van voorzieningen op de bestemmingslocatie. Aan het andere eind van de, met een hoofdfietsroute te bedienen, relatie liggen de herkomstgebieden: (reeksen van) woonkernen met voldoende inwoners.

Relaties tussen herkomstgebieden en regionale bestemmingslocaties van voldoende omvang, welke een redelijk fietsvolume aannemelijk maken, vormen de selectie van fietsroutes die samen een netwerk vormen tussen de grotere woonkernen en de belangrijke bestemmingen binnen de provincie en het onderliggend (basis)netwerk. Dit gebeurt op basis van de huidige kennis en gegevens over fietsgebruik en ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt een afweging gemaakt op basis van wat als redelijke reistijd en -afstand wordt beschouwd. Dit resulteert in een overzicht van relaties op kaart (bijlage 6), die samen tot het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland gerekend worden.

Deze relaties zijn toegedeeld aan het netwerk op basis van bestaande inzichten, zoals routes die ook al in het bovenlokale fietsnetwerk in beeld waren. Dit resulteert in het indicatieve kaartbeeld van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, zoals weergegeven in bijlage 7. Er is niet gekozen voor geheel nieuwe routes als referentie; hiervoor is verder onderzoek vereist. Het is dus mogelijk dat in de toekomst op basis van nieuwe feiten en gedegen, uitgebreid onderzoek gekozen wordt voor andere toedeling van fietsroutes aan het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, om regionale bestemmingen voor de fietser optimaal te ontsluiten en verbinden.

Op lokaal niveau voorziet het basisnetwerk in de voeding van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Dat betekent onder andere dat de fysieke aanhaking van woonwijken, kleine kernen en individuele bestemmingen aan het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland een verantwoordelijkheid is van de betrokken wegbeheerder(s).

2.4 Inrichtingscriteria

Na identificatie van de functionele indeling van het netwerk, worden per categorie evidente inrichtingscriteria en -wensen vastgesteld. Daarmee wordt per categorie een overzicht gegeven van de inrichting- en kwaliteitseisen die aan de infrastructuur worden gesteld. De inrichtingscriteria worden toegelicht in bijlage 4. Bij de uitvoering van een route zal altijd in overleg met de gemeente en de beheerder gekeken worden naar de daadwerkelijke (ruimtelijke) mogelijkheden en kan maatwerk gewenst zijn ten aanzien van de inrichtingscriteria.

2.5 Resultaat

Het uiteindelijke resultaat is een functionele categorisering van routes in het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, uitgewerkt in een definitiekader, met een indicatieve kaart ter ondersteuning van de beeldvorming. De indicatieve kaarten per regio en stedelijke omgeving zijn weergegeven in bijlage 8.

Het definitiekader ziet er dan als volgt uit:

	Hoofdfietsnet Gelderland Verbindingen vanuit functionele overwegingen: wonen, werken, onderwijs, boodschappen en sociaal-cultureel 1. Links tussen kernen 7.500 – 35.000 inwoners en stedelijke / regionale centra (>35.000), tot 25 km 2. Links tussen kernen 7.500 – 35.000 inwoners onderling tot 20 km 3. Links tussen kernen > 7.500 en kernen 5.000 – 7.500 inwoners tot 20 km (maximale afstand tussen kernen) 4. Reeksen kleinere kernen naar kernen > 7.500 met één of meer bestemmingen; bijvoorbeeld Lobith – Herwen – Zevenaar en Herwijnen – Haaften – Geldermalsen 5. De “externe routes” (routes die vanuit de ommelanden de centra benaderen) zijn verbonden met het centrum of een centraal punt 6. Links met hoofdwinkelgebieden, klein en groot, HBO/WO locaties en bedrijventerreinen van >30hectare 7. Overige regionale bestemmingen zijn aangehaakt; bijvoorbeeld stadions, ziekenhuizen, (bus)stationslocaties, dagrecreatie en recreatieparken 8. Routes ter ontsluiting van verspreid liggende bestemmingen zijn aangesloten, op basis van CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer 4.3.2 Directheid. Het gaat om een maximale afstand van hoofdfietsnetwerk naar individuele bestemmingen tot 500 meter, met een netwerkgebruik van 70%		
Subcategorie	Definitie binnen regionaal Hoofdfietsnet Gelderland	Definitiecriteria	Inrichtingscriteria
Snelle fietsroutes	Een regionale hoofdfietsroute die hoogwaardig is ingericht voor woon-werk fietsbewegingen over langere afstanden. Snelle fietsroute is bedoeld om op regionaal niveau de fiets in reistijd te laten concurreren met de auto. De inrichting van de snelle fietsroute is primair gericht op snel en efficiënt verplaatsen, met optimale veiligheid.	- Minimaal 2000 fietsers per werkdag (of redelijk potentieel) - Fietsafstand 10-25km - Concurrentie met auto - Verbinding tussen woonkern > 7500 inwoners en één of meer van de volgende bestemmingen: - Werken: - Stedelijke en regionale centra - Bedrijventerreinen: > 30 ha - Onderwijsinstellingen: HBO/WO - OV-knooppunten: intercity stations	- Primair gericht op doorrijden - Maximale vormgeving - Weinig obstakels/snelheidsbeperkingen/stopmomenten - Omrijfactor 1,1 max. 1,2 ten opzichte van herkomst en bestemming - Herkenbare belijning en verlichting - Duidelijk herkenbare bewegwijzering - Vlakke verharding (asfalt) - Gescheiden rijstroken, maatwerk - Fietsers zoveel mogelijk in de voorrang > CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes (2014) – maximale eisen > CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) > Provinciale notitie snelfietsroutes
Doorfietsroute	Doorfietsroutes worden aangewezen als een wat minder drukke snelle fietsroute tussen (reeksen van) dorpen, steden en belangrijke functies op middelgrote afstand. Het gaat om een fietsroute die niet per definitie concurreert met de auto en waar een goede doorstroming centraal staat.	- Verbinding tussen woonkern > 5000 inwoners en één of meer van de volgende bestemmingen: - o Stedelijk centrum - o Regionaal centrum - o Bedrijventerrein > 10 ha - o Kantoorlocatie - o Ov locaties - Fietsafstand 10-20 km - Niet per se concurrentie met auto - Huidig of potentieel gebruik > 500 fietsers	- Primair gericht op doorrijden - Optimaal op veiligheid - Omrijfactor max. 1,2 ten opzichte van herkomst en bestemming - Beperken obstakels en stopmomenten - Vlakke verharding (asfalt) > CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) hoofdstuk 4.3 Eisen aan het hoofdfietsnet – gemiddelde eisen, maximaal op ‘doorfietsen’
Schoolfietsroute	Een schoolfietsroute is een traject dat schoolconcentraties van <1000 leerlingen faciliteert, binnen het verzorgingsgebied van een school, of combinaties van scholen in een gemeente. Vanaf kernen of lint van kleine kernen (gezaamenlijk) tenminste 5000 inwoners. Veiligheid staat centraal op een schoolfietsroute. Doorstroming is van minder belang ten opzichte hiervan.	- >1000 leerlingen (ook over meerdere locaties in een gemeente), ook mogelijk als combinatie van scholen in een gemeente - Verzorgingsgebied >5000 inwoners (kern of lint)	- Primair gericht op veiligheid, objectief en sociaal - Optimale doorstroming - Brede maatvoering - Vlakke verharding (asfalt) - Goede verlichting - Duidelijke markering - Veilig op kruisingen - Opstelplaatsen > CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes (2014) > CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) – gemiddelde eisen, maximaal op veiligheid – geen eis omrijfactor
Overige hoofdfietsroutes	Links tussen kernen die voldoen aan criteria van het hoofdfietsnet, maar die geen bestemmingsgericht fietsverkeer genereren door het ontbreken van voorzieningen.	- Intensiteit minder dan 500 per dag	- Basisinterpretatie CROW richtlijnen - Optimale vormgeving - Gewoon veilig en niet gevaarlijk - Meest essentiële inrichtingseisen >CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) – gemiddelde eisen

Bijlagen

1. Beleidskaders mobiliteit
2. Invulling plandoelen mobiliteit MIAM 2016 voor thema “fiets”
3. Functie definities en criteria
4. Inrichtingscriteria
5. Regionale relaties
6. Fietsafstanden tussen kernen
7. Indicatief kaartbeeld Hoofdfietsnet Gelderland
8. Indicatieve kaarten per regio en stedelijk of regionaal centrum
9. Regionale reflectie

1. Beleidskaders mobiliteit

Inleiding

Om het voorgestelde beleid te positioneren binnen de bestaande beleidscontext is een overzicht gemaakt van de vigerende beleidsprogramma's en ontwikkelingen waarbinnen het regionaal Hoofdfietsnet tot stand komt, dit bepaalt daarmee grotendeels de 'bewegingsvrijheid' en mogelijkheden voor het opstellen hiervan.

Landelijk beleid

Algemeen vigerend landelijk beleid met betrekking tot ruimte, mobiliteit en infrastructuur is vastgelegd in onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en het programma Beter Benutten Vervolg (BBV). Deze beleidsdocumenten onderstrepen het belang van fietsen op regionaal niveau.

Met betrekking tot de relevantie van het dit beleid voor het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, moet worden opgemerkt dat op regionale schaal, bepalingen conform het landelijk beleid gericht op efficiency en het gebruik van Provinciale fietsinfrastructuur moeten zijn. Daarmee vormt dit landelijk beleid voor een belangrijk deel de context waarbinnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland valt.

Meer informatie:

SVIR: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte>

MIRT: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordering-en-gebiedsontwikkeling/inhoud/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>

BBV: <http://www.beterbenutten.nl/overons>

Fiets Filevrij

Het project Fiets Filevrij is een initiatief gedragen door de Fietzersbond en de betrokken wegbeheerders. Het doel van het project is om fietsroutes te realiseren in congestiegebieden om daarmee het autogebruik substantieel te beïnvloeden.

Met het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland wordt op Provinciaal niveau een functionele indeling van het hoofdfietsnet voorgesteld, waarbij onder andere Snelle Fietsroutes de concurrentie aangaan met het autoverkeer.

Meer informatie: <http://www.fietsfilevrij.nl/>

CROW Ontwerpwijzer Fiets 2016

De Ontwerpwijzer fietsverkeer is een bron van kennis voor beleid, ontwerp, inrichting en onderhoud van een toekomstbestendige fietsinfrastructuur. In de publicatie worden de vijf hoofdeisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur (aantrekkelijkheid, comfort, directheid, samenhang en veiligheid & gezondheid) uiteengezet en toegelicht. Tevens wordt er onderscheid

gemaakt in 4 soorten fietsinfrastructuur. Basisstructuur, Hoofdfietsnetwerk, Snelle fietsroutes en recreatief fietsnetwerk. De basisstructuur omvat alle wegen en paden waar gefietst mag worden. Het hoofdfietsnetwerk verzorgt de belangrijkste verbindingen en ontsluit de belangrijkste functie. Dit kunnen zowel lokale als regionale routes zijn. De snelle fietsroutes, zijn hoogwaardig ingerichte fietsroutes voor efficiënte en comfortabele fietsverplaatsingen op regionaal niveau: extra direct en zonder oponthoud. Ze zijn onderdeel van het Hoofdfietsnetwerk, maar hoeven zelf geen samenhangend netwerk te vormen. Het recreatief fietsnetwerk voorziet in een andere behoefte, namelijk recreëren. Aan de routes van het recreatief netwerk worden hogere eisen gesteld aan aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en aanvullende voorzieningen langs de routes, maar lagere eisen aan directheid. De kennis geldt als basisgereedschap voor ontwerpers, wegebeheerders en beleidsmakers.

Meer informatie: <https://www.crow.nl/publicaties/ontwerpwijzer-fietsverkeer-2016>

Tour de Force

VNG, IPO, vervoerregio's en Rijk onderzoeken samen in een Tour de Force wat er nodig is om de kracht van de fiets de komende jaren nog meer te benutten. Ze weten zich daarbij gesteund door vrijwel alle organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland. In de Agenda Fiets 2017-2020 zijn de 8 concrete doelen waar de Tour de Force zich de komende jaren met name op richt terug te vinden.

Meer informatie: <http://tourdeforce2020.nl/>

Toekomstagenda snelle fietsroutes

Met de toekomstagenda snelle fietsroutes, wordt vastgesteld hoe het netwerk van snelfietsroutes in Nederland verder ontwikkeld kan worden. De ambitie is om tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's van Nederland 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen

Meer informatie:

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Een%20toekomstagenda%20voor%20snelfietsroutes.pdf>

Fietsagenda Rijkswaterstaat

Op verzoek van Rijkswaterstaat heeft de Fietsersbond een 'Fietsagenda Rijkswaterstaat' opgesteld. Rijkswaterstaat heeft 550 km fietspad in eigen beheer en nog eens 1500 km in gemeenschappelijk beheer rond het snelweg- en waternetwerk.

Meer informatie: <https://www.verkeersnet.nl/20560/fietsagenda-voor-rijkswaterstaat/>

Provinciaal beleid

Plandoelen Mobiliteit (MIAM)

Als onderdeel van het Coalitieakkoord "Ruimte voor Gelderland", zet de Meerjaren Investerings Agenda Mobiliteit (MIAM) onder andere in op projecten die betrekking hebben op (snel)fietsroutes.

De uitwerking van de vier plandoelen die naar voren komen in het MIAM zijn aangewezen als aanleiding voor het opstellen van de Fietsnetvisie. Met het opstellen van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland wordt hoofdzakelijk invulling gegeven aan de MIAM doelstellingen.

Meer informatie: <https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/2609637/1>

Omgevingsvisie Gelderland (ontwerp-actualisatieplan december 2016)

Met de omgevingsvisie is geformuleerd welke ambitie de provincie heeft op het gebied van mobiliteit. Het gaat daarbij om het bereikbaar houden van de belangrijkste stedelijke netwerken en centra bereikbaar voor personen en bedrijven. Het regionaal Hoofd fietsnet Gelderland vormt hierop een aanvulling in het kader van fietsbereikbaarheid.

Meer informatie: <https://gldanders.planoview.nl/planoview/NL.IMRO.9925.SVOmgvisie-vst1>

Coalitieakkoord "Ruimte voor Gelderland"

Het Coalitieakkoord "Ruimte voor Gelderland" gaat in het kader van de bereikbaarheid in op de balans tussen weg, spoor en fiets- en wandelpaden. Met de Fietskoers en OV-visie sorteert de provincie voor op sportieve, gezonde en vernieuwende manieren van verplaatsen. De komende jaren wil de provincie extra aandacht voor de aansluitingen van fietsverkeer op treinstations, vooral in het economisch hart van Gelderland en voltooiing van het netwerk van snelfietspaden.

Meer informatie: <https://www.gelderland.nl/Coalitieakkoord>

Notitie Snelfietsroutes Provinciale staten (PS2016-481)

De notitie Snelfietsroutes door PS maakt duidelijk wat Gelderland wel en wat Gelderland niet als een snelfietsroute beschouwt. De notitie is bedoeld om gemeenten te stimuleren de fietsambitie te verhogen én om duidelijkheid te geven over de kansrijkheid van de door hen voorgestelde projecten. De notitie vult deze behoefte in en bouwt verder aan het Gelders fietsnetwerk.

Meer informatie: <https:// gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/ingekomen%20stukken/126482>

OV-visie (PS2016-374)

De OV-visie van de provincie Gelderland omvat een uitgestippeld pad naar het toekomstige lijnennet van de provincie Gelderland. Het is de bedoeling dat het nieuwe lijnennet in twee fases wordt uitgevoerd. De eerste fase begon in 2016 waarbij vervoerders de dienstregeling elk jaar aanpassen aan het voorgestelde lijnennet, hierbij wordt wel rekening gehouden met het beschikbare personeel en materieel van de lopende concessies. De tweede fase begint in 2020 voor de Achterhoek, Rivierenland en Veluwe en in 2023 voor de regio Arnhem-Nijmegen, het dienstregelingsjaar wanneer de nieuwe concessies van start gaan. Zo kunnen er nieuwe eisen, die in lijn zijn met de OV-visie, aan de toekomstige vervoerders worden gesteld.

Meer informatie:

https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/3476027/1/Notitie_Betere_Bereikbaarheid_Gelderland_-_uitwerking_OV-visie_%28PS2016-374%29

Koersnotitie Slimme Mobiliteit(PS2017-211)

In de koersnotitie Slimme Mobiliteit wil de Provincie richting geven aan slimme mobiliteit, waarmee ze laat zien wat ze vanuit hun verschillende rollen doen en waarop extra wordt geïnvesteerd. De koersnotitie geldt als leidraad voor de concretisering van het MIRT afspraken op provinciaal niveau. Daarnaast geeft de koersnotitie aan hoe slimme mobiliteit in verhouding staat tot het Gelders fietsnet, de Wegenvisie, de OV Visie en het programma Logistiek als Gelderse motor.

Meer informatie:

https:// gelderland.notubiz.nl/document/5182312/1/Koersnotitie_slimme_mobiliteit_%28PS2017-211%29

Moties en Amandementen

Startnotitie 'Fietsen in Gelderland' (PS2006-717)

De notitie 'Fietsen in Gelderland' heeft invulling gegeven aan de wens van Provinciale Staten om een beeld te krijgen van de mogelijke maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik in Gelderland. De notitie besteedt aandacht aan de relatie tussen fietsen en gezondheid, betere luchtkwaliteit, schoolroutes en subsidiemogelijkheden aan derden. Ook wordt ingegaan op de financiële consequenties voor een concrete uitvoering van maatregelen in dit kader.

Amendement 25, 2005 Veilig fietsen, Ook Lokaal!

Uitvoeringsprogramma fietspaden (PS2005-988)

Op basis van amendement 25 is er een kapitalisatie gemaakt van een meerjarenraming van de jaarlijkse afschrijving en is deze voorgelegd aan Provinciale Staten, met het verzoek om de nodige middelen vervroegd ter beschikking te stellen.

Motie 79, 2008 'Veilige fietspaden in Gelderland'

Notitie Veilige fietspaden in Gelderland. (PS2009-189)

Een inventarisatie van mogelijke onveilige fietspaden langs provinciale wegen en een voorstel waar tijdelijke maatregelen genomen kunnen worden inclusief een investeringsoverzicht.

Motie 72, 2009 'Veilige fietspaden in Gelderland'

Verzoek om bij de voorjaarsnota op voorhand rekening te houden met uitvoering van motie 79.

Motie 45, 2010 'Veilige fietspaden in Gelderland'

Verzoek om stand van zaken motie 79 en een investeringsoverzicht voor fietsknelpunten aanpak in 2011.

Statennotitie 'Motie 45, Veilige fietspaden in Gelderland PS2010-679.

2. Invulling plandoelen mobiliteit MIAM 2016 voor thema “fiets”

Plandoel 1: In stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het (fysieke) netwerk

Wij zetten in op een functioneel goed, veilig en bruikbaar (fysiek) netwerk met oog voor veiligheid, de toekomst en de leefomgeving.

Binnen dit plandoel richten we ons op de kwaliteit van alle provinciale infrastructuurnetwerken (wegen, fiets, spoor) en op de aansluiting van onze netwerken op die van de andere wegbeheerders (gemeenten, buurprovincies, Rijkswaterstaat) en spoorbeheerder ProRail.

We proberen binnen onze financiële mogelijkheden zoveel mogelijk vernieuwend de veiligheid en duurzaamheid van onze netwerken te verbeteren.

Vertaling naar regionaal Hoofdfietsnet:

Fietsen is goed voor een schone en gezonde leefomgeving en goede fietsinfrastructuur bevordert het fietsen. Een goed samenhangend regionaal Hoofdfietsnet is hierbij belangrijk. Door in het proces van het opstellen van een definitiekader voor het regionaal Hoofdfietsnet afstemming te zoeken met andere fietspadbeheerders, maatschappelijke stakeholders, en visies van andere aanliggende beleidsterreinen, waaronder openbaar vervoer en recreatie, wordt gezorgd voor een goede inbedding van het regionaal Hoofdfietsnet in het maatschappelijke en bestuurlijke krachtenveld. Daarbij is het ook essentieel dat de nieuwste richtlijnen en aanbevelingen van CROW worden toegepast.

Het borgen van de veiligheid is een primair doel. Om de kwaliteit en veiligheid te vergroten is het gewenst om in te spelen op de meest kwetsbare fietser. Dit is in de eerste plaats de doelgroep middelbare scholieren. Zij fietsen graag gezamenlijk en denken dan meer aan elkaar dan aan de omgeving en de overige weggebruikers. Voor de veiligheid van deze scholieren is het daarom belangrijk om de fietsinfrastructuur waarop zij in grote clusters fietsen extra te dimensioneren en te zorgen voor een goede, veilige doorstroming, door het aanwijzen van schoolfietsroutes.

Daarnaast wordt er steeds meer recreatief gefietst door ouderen. Behalve dat deze groep meer is gaan fietsen zijn zij ook kwetsbaar. Het fietsen is voor hen in mindere mate een middel, maar voornamelijk doel, waardoor zij gezond blijven. Zij gebruiken een fijnmazig fietsnetwerk van bij voorkeur rustige en gevoelsmatig veilige routes. Het recreatief fietsnet speelt hierin een belangrijke rol en is daarom in mindere mate een issue in de mobiliteitsfocus van het regionaal Hoofdfietsnet.

Plandoel 2: Versterken van de (sociale en economische) bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken

Wij zetten in op het versterken van de (sociale en economische) bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken (stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek en FoodValley) om de dynamiek en aantrekkelijkheid van steden te bevorderen voor inwoners, bezoekers en bedrijven.

Concreet betekent dit dat wij een mix van maatregelen inzetten op het gebied van fiets, openbaar vervoer, wegverkeer en knooppunten, gecombineerd met de specifieke projecten stedelijke bereikbaarheid in de acht grootste steden. Samen zorgen deze maatregelen voor een soepele afwikkeling van de mobiliteit in de drukste gebieden van Gelderland.

Voorbeelden zijn de snelfietsroutes en het stedelijk- en vastnet voor het openbaar vervoer.

Onze inzet op dit plandoel draagt direct bij aan de gebiedsopgaven voor Arnhem Nijmegen, FoodValley en Stedendriehoek.

Vertaling naar regionaal hoofdfietsnet:

Technologische vooruitgang op fietsgebied biedt belangrijke mogelijkheden in het versterken van de sociale en economische bereikbaarheid van locaties in de drie stedelijke netwerken Stadsregio, Stedendriehoek en FoodValley. De gemiddelde snelheid van fietsers neemt toe, waardoor verplaatsingen over langere afstanden eenvoudiger, sneller en steeds beter met de fiets mogelijk zijn. De fiets kan over steeds grotere afstanden concurrerend zijn met de auto in reistijd. Vooral op drukke momenten en juist op reisafstanden waarbinnen veel dagelijkse verplaatsingen van forenzen in het woon-werkverkeer plaatsvinden. Daarom heeft de provincie al ingezet op snelfietsroutes binnen deze netwerken. Uitgangspunt daarbij is de Notitie Snelfietsroutes.

Bestemmingen van regionale relevantie moeten binnen de stedelijke netwerken tot op redelijke afstand benaderd kunnen worden via het regionale Hoofdfietsnet Gelderland. De 'last mile', of wel de inprickers of poten, moeten natuurlijk ook goed voorzien zijn van een fietsinfrastructuur, maar maken geen onderdeel uit van het een regionale verbinding en dus ook niet van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland.

Plandoel 3. Versterken en benutten van de grootste (inter)nationale verbindingen

Wij zetten in op het versterken en benutten van de grootste (inter)nationale verbindingen, zodat inwoners, bezoekers en bedrijven er baat bij hebben.

Bij de (inter)nationale corridors kijken we naar personen- en goederenvervoer en draait het om het in balans houden van het voordeel van het kunnen reizen en logistieke werkgelegenheid ten opzichte van de impact op onze leefomgeving.

Waar dat nodig is investeren we mee in het uitbreiden of het op peil houden van de hoofdinfrastructuur zoals de doortrekking van de A15 en de versnelling van de verbreding van de A1.

We houden in onze activiteiten rond de corridors steeds rekening met verschillende schaalniveaus (provincie, nationaal, Europees).

Dit plandoel werkt voor het onderdeel goederenvervoer direct door op de gebiedsopgave Gelderse corridor.

Vertaling naar regionaal hoofdfietsnet:

Door innovatie op fietsgebied en de verdere voortgaande verbetering van de fiets kan deze op relatief korte afstanden de concurrentie aan met het gemotoriseerd particulier verkeer. Belangrijke redenen voor forenzen om de fiets te pakken zijn congestie en gezondheid. Directe Snelle fietsroutes kunnen dit extra stimuleren en zorgen voor een betere potentiële bereikbaarheid op de belangrijkste transportverbindingen. Minder gemotoriseerd lokaal en regionaal verkeer geeft ruimte aan de transportsector. Het gebruik van de fiets sluit daarom aan op het plandoel gericht op het versterken en benutten van de grootste (inter)nationale verbindingen.

Plandoel 4. Ontsluiten van (basis)voorzieningen buiten de drie stedelijke netwerken

Wij spelen in op verschuivingen in mobiliteit in het landelijk gebied en de steden buiten de drie stedelijke netwerken, zodat deze gebieden aantrekkelijk blijven voor inwoners, bezoekers en bedrijven.

We letten hierbij vooral op het bereikbaar houden van de belangrijkste voorzieningen.

Daarbij is een duidelijke wisselwerking met het bereikbaar houden van onze stedelijke netwerken als belangrijke werklocaties en concentratiepunten van voorzieningen waar ook inwoners van buiten de stad graag gebruik van maken.

Ook binnen dit plandoel zetten we een mix aan maatregelen in. Zo zijn de nieuwe afspraken voor basismobiliteit en de verdere ontwikkeling van flexnet in het openbaar vervoer (uitwerking OV-visie) belangrijke elementen in onze aanpak, naast de al eerder in gang gezette verbeteringen in het provinciale wegennet met het oog op de leefbaarheid van verschillende woonkernen.

Vertaling naar regionaal Hoofd fietsnet:

Het beter faciliteren van de fiets in combinatie met of ter vervanging van het openbaar vervoer wordt steeds belangrijker in het behoud van de regionale bereikbaarheid. Dit kan door -bij het vernieuwen van het openbaar vervoer- de rol van de fiets te vergroten bij het invullen van het OV flexnet en bij het voor- en natransport naar knooppunten, stations en haltes van openbaar vervoer.

De fiets wordt op middellange afstanden, tot 15 km, een serieus te overwegen alternatief. Onder andere door de opkomst van E-bikes kunnen regionale voorzieningen, in overleg met de regio en in overeenstemming met de omgevingsvisie, bereikbaar worden gehouden. Dat betekent dat ingezet moet worden op directe, comfortabele verbindingen voor de fiets, zeker op verbindingen waar een alternatief in de vorm van een openbaar vervoer verbinding ontbreekt. Maar ook op bijvoorbeeld de aanleg van Park & Bike voorzieningen. Een compleet regionaal Hoofd fietsnet van hoog niveau is hierbij essentieel. De doorfietsroute is hiervoor een passende functie.

3. Functiedefinities en –criteria

In deze bijlage worden de functiedefinities en –criteria nader toegelicht: Welke verschillende functies zijn gewenst binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland op basis van de omgevingsvisie? Deze definitie en criteria leggen de functie van een route of routedeel vast, op basis van (verwacht) gebruik naar aantal en motief.

De relaties die op basis van de toelatingscriteria zijn toebedeeld aan het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, hebben niet allemaal dezelfde functie. In deze paragraaf volgt een toelichting op de onderscheiden functies en de criteria op basis waarvan een functie aan een route wordt toegekend. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de landelijke indeling en terminologie zoals die door CROW en Provincie Gelderland worden gehanteerd, aangevuld met categorieën en criteria waarmee de bijdrage van de gerelateerde voorzieningen aan de plandoelen mobiliteit van het MIAM 2016 worden onderbouwd. Per functionele categorie wordt toegelicht hoe deze bijdraagt aan de verschillende plandoelen.

Voor alle functionele categorieën geldt dat de routes ook provinciegrensoverschrijdend gedefinieerd worden, als aannemelijk kan worden gemaakt dat het gebruik van de route in overeenstemming zal zijn met de criteria. In de praktijk betreft het vooral snelle fietsroutes en doorfietsroutes.

Snelle fietsroutes (m.n. plandoel 2 en 3)

De eerste functiecategorie van routes binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland betreft snelle fietsroutes. Een snelle fietsroute is een regionale hoofdfietsroute welke hoogwaardig is ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden van 10 tot circa 25 kilometer, met een intensiteit van minimaal 2000 fietsers per werkdag (of redelijk potentieel) op het drukste punt, en minimaal 1000 fietsers op 70% van de totale lengte van de route. De route vormt een verbinding tussen woonkernen van >7500 inwoners en één of meer van de arbeid-gerelateerde bestemmingen in stedelijke gebieden in Gelderland (Stadsregio, Stedendriehoek en FoodValley). De volledige criteria zijn opgenomen in het definitiekader.



Afbeelding 1: Snelle fietsroute (bron: Fietsersbond)

Met het aanwijzen van snelle fietsroutes binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, wordt invulling gegeven aan het *tweede plandoel* voor mobiliteit uit het MIAM, namelijk het 'versterken van de sociale en economische bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken'. Daarnaast versterken snelle fietsroutes de mogelijkheid tot het benutten van (inter)nationale verbindingen (plandoel 3). De potentiële bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen op de betreffende vervoersassen wordt vergroot, doordat een deel van het regionale autoverkeer vervangen wordt door fietsverkeer. Hiervoor moet de fietsroute qua reistijd met de fiets concurrerend zijn met de auto.

Snelle fietsroutes zijn bedoeld om op regionaal niveau de fiets in reistijd te laten concurreren met de auto. Ze worden aangelegd op in dat opzicht relevante trajecten en vormen niet per se een

samenhangend netwerk. Het totale regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is een samenhangend netwerk, de snelle fietsroutes maken daar deel van uit.

Een reële maximale lengte van een snelle Fietsroute binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is 25 kilometer. Dit is een afstand waarvan redelijkerwijs verondersteld mag worden dat er nog gefietst wordt, rekening houdend met toenemend gebruik van de elektrische fiets. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat op relaties in Gelderland met grotere afstanden het intensiteitscriterium (2000 op het drukste punt én 1000 over tenminste 70% van de route) niet gehaald wordt. Een voorbeeld is de verbinding tussen Arnhem en Apeldoorn: De afstand van deze verbinding is 29 kilometer, de (potentiële) fietsintensiteit benadert niet het criterium voor een snelle fietsroute.

Doorfietsroutes (m.n. plandoel 4)

De doorfietsroute is een fietsroute waarmee belangrijke regionale bestemmingen worden bediend, maar waarvan het gebruik naar verwachting niet op het niveau van een snelle fietsroute ligt of zal komen. Het belang van de verbinding rechtvaardigt de noodzaak tot het aanbieden van voorzieningen die faciliteren dat comfortabel met zo weinig mogelijk oponthoud doorgefietst kan worden. Deze routes liggen veelal buiten de stedelijke centra en zijn mede daardoor qua reistijd voor de fiets niet concurrerend met de auto. Daarnaast komt dit type route voor op locaties waar een parallelle snelle fietsroute het merendeel van de fietsers op de relatie bediend of waar de fietsstroom verdund door spreiding van de bestemmingen. Tot slot kunnen doorfietsroutes een goed alternatief bieden voor het openbaar vervoer buiten de stedelijke centra, of een wenselijke aanvulling zijn op het openbaar vervoer. Het landelijke gebied blijft zodoende goed ontsloten.



Afbeelding 2: Doorfietsroute (bron: Groenezoom)

CROW kent de categorie “doorfietsroute” niet.

Een doorfietsroute is een fietsroute die van belang is om regionale bestemmingen op middelgrote afstand (tot circa 20 km) te bereiken en waar om die reden comfort en een goede doorstroming van het fietsverkeer gewenst is. De intensiteit ligt lager dan de normering voor een snelle fietsroute. Het huidige of potentiële gebruik bedraagt meer dan 500 fietsers per werkdag. Het is een op zichzelf staande route, maar kan ook aansluiten op, of in het verlengde liggen van een snelle fietsroute.

Doorfietsroutes zijn verbindingen tussen (reeksen van) dorpen, steden en belangrijke bestemmingen, zoals OV knooppunten, werkgebieden en voorzieningen. Binnen de bebouwde kom gaat het in de stedelijke en regionale centra om verbindingen vanaf de stadsrand (externe routes) naar het centrum, of ter ontsluiting van relevante, verspreid liggende bestemmingen. Met het definiëren van doorfietsroutes op basis van de genoemde criteria, wordt invulling gegeven aan het *vierde plandoel* voor mobiliteit uit het MIAM, namelijk; het ontsluiten van de regionale (basis)voorzieningen buiten de drie stedelijke netwerken.

Doorfietsroutes kunnen qua tijd over het algemeen niet concurreren met het autoverkeer omdat deze niet in stedelijke gebieden liggen waar veel meer oponthoud voor de auto is. Wel kan de fietsroute een goed alternatief bieden voor het OV of een wenselijke aanvulling zijn op het OV, zodat dit goed bedient en ontsloten blijft.

Schoolfietsroutes (m.n. plandoel 1)

Een fietsroute is een schoolfietsroute, wanneer deze binnen het verzorgingsgebied van een school een verbinding faciliteert naar een school of scholenconcentratie van tenminste 1000 leerlingen, vanaf kernen met meer dan 5000 inwoners of een reeks van kleine kernen met samen ten minste 5000 inwoners. Een dergelijke reeks genereert immers in potentie een stroom fietsers naar de school van gelijke omvang. Het is een lokale of regionale (gemeentelijke) verantwoordelijkheid om dergelijke clusters of reeksen van kleine kernen te definiëren en Schoolfietsroutes te identificeren, door middel van gebiedsgewijze aanpak. Routes naar scholen of schoolconcentraties van beperktere omvang kunnen in aanmerking komen voor schoolfietsroute als aannemelijk kan worden gemaakt dat over een afstand van tenminste 5 kilometer structureel voldoende fietsers van de route gebruik zullen maken.



Afbeelding 3: Schoolfietsroute (bron: Culemborgse Courant)

Bij de schoolfietsroutes zijn de aantallen hoog en vormen de gebruikers, scholieren, een kwetsbare groep, onder andere omdat zij minder alert zijn en meer op elkaar gericht zijn dan op de omgeving en het overige verkeer dus. Bovendien fietsen scholieren vaak in middelgrote tot grote groepen of clusters, wat risicovol groepsgedrag in de hand kan werken. Daarom hebben een veilige royale inrichting en voldoende maatvoering op kruisingen een grote prioriteit. Schoolfietsroutes geven daarmee invulling aan *plandoel 1*, het in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het (fysieke) netwerk.

Een fietsverplaatsing over een schoolfietsroute hoeft in reistijd niet te concurreren met de auto, de mogelijkheid tot (snel) doorfietsen is minder essentieel.

Overige hoofdfietsroutes (m.n. plandoel 4)

De vierde categorie welke wordt onderscheiden binnen het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland, zijn de overige hoofdfietsroutes. Deze categorie bestaat uit links tussen kernen die voldoen aan criteria van het regionaal Hoofdfietsnet, maar die, door het ontbreken van grote regionale voorzieningen of werkgelegenheidsgebieden, niet specifiek bepaald bestemmingsgericht fietsverkeer genereren. Fietsintensiteiten zijn veelal lager, maar door kwalitatieve voorzieningen aan te bieden heeft het gebruik de potentie om substantieel toe te nemen. Een voorbeeld van een overige hoofdfietsroute is de verbinding Huissen-Gendt.



Afbeelding 4. Overige Hoofdfietsroute (bron: cdadenhaag.nl)

Gecombineerde routes

Verbindingen kunnen een gecombineerde functie hebben als doorfietsroute en als schoolfietsroute. Op dergelijke routes is zowel de borging van de verkeersveiligheid als de beperking van oponthoud van groot belang. Bij de uitwerking van routes met gecombineerde functies komen de inrichtingscriteria nagenoeg overeen met die van snelle fietsroutes (zie bijlage 7).

Recreatieve routes en het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland

Op diverse locaties zullen recreatieve routes het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland kruisen of er over zekere lengte mee samenvallen. Zorgvuldige invulling van plandoel 1 krijgt op deze locaties een hoge prioriteit. Dit houdt verband met de borging van de verkeersveiligheid voor de kwetsbare ouderen die veel gebruik maken van deze routes. Naast ruimte om correcties uit te kunnen voeren (vergevingsgezindheid van de infrastructuur) zijn zichtbaarheid, uitzicht en de tijd kunnen nemen belangrijke aspecten. De fietser moet daarbij goed zichtbaar zijn voor andere weggebruikers en hij moet daarnaast zelf goed overzicht hebben. De fietsinfrastructuur moet geen onverwachte risico's kennen, bijvoorbeeld bandjes en paaltjes waar tegenaan kan worden gereden. Ook in fase oversteken is gewenst.

Ook op locaties waar andere gemeentelijke fietsroutes provinciale wegen kruisen draagt Provincie Gelderland als wegbeheerder verantwoordelijkheid voor de veiligheid van overstekende fietsers. Binnen de kaders van de provinciale trajectaanpak kunnen overige wegbeheerders, onderbouwd met feiten, aandacht vragen voor drukke en onveilige oversteken.

Functioneel netwerk op kaart

In bijlage 7 is een set werkkaarten toegevoegd van juni 2017, met daarop een uitwerking van het functioneel netwerk. De indeling is gemaakt op basis van de criteria die hierboven en in paragraaf 2.4 zijn toegelicht en aangevuld met regionale en lokale input, voortkomend uit de regiobijeenkomsten. Hiermee zijn de essentiële routes ingedeeld naar functie en is een werkbaar kaart opgesteld, als start- en uitgangspunt voor gedetailleerdere beleidsuitwerkingen.

Opgemerkt moet worden dat de kaarten in bijlage 7 van indicatieve aard- en daarmee dynamisch zijn. De huidige en meest actuele versie van de kaarten is mogelijk anders ten opzichte van het moment van het opstellen van dit rapport. Leidend in de rapportage zijn de inrichtingscriteria zoals toegelicht in paragraaf 2.4.

4. Inrichtingscriteria

In deze bijlage worden de inrichtingscriteria nader toegelicht: Hoe ziet de fietsinfrastructuur per functiecategorie eruit? De gewenste vormgeving en inricht van de infrastructuur en de in het oog springende minimumeisen per functiecategorie worden in deze criteria vastgelegd.

Per functionele categorie uit bijlage 3, worden in deze paragraaf de aan de infrastructuur gestelde kwaliteitseisen uitgewerkt. Het gaat om de meest evidente kwaliteitseisen. Deze zijn niet uitputtend, maar geven een goede indicatie. De kwaliteitseisen zijn gebaseerd op relevante CROW publicaties gericht op fietsinfrastructuur, aangevuld met specifieke provinciale eisen. Hieronder vallen basis comforteisen, zoals toepassen van vlakke (asfalt) verharding, hoog onderhoudsniveau en hoge prioriteit bij gladheidsbestrijding. Maatwerk op detailniveau is van het grootste belang voor fietsers. Gemotiveerde afwijking van de richtlijnen kan gerechtvaardigd zijn.

Naast een goede inrichting van de infrastructuur is een gelijk onderhoudsniveau, onafhankelijk van de wegbeheerder van belang. De inrichtingscriteria geven richting aan de algemene standaard kwaliteit van de infrastructuur en daarmee aan het belang van noodzakelijk onderhoud.

Snelle fietsroute

Aan snelle fietsroutes worden de hoogste kwaliteitseisen gesteld. Snelle fietsroutes kunnen nieuw worden aangelegd, maar het is ook mogelijk dat bestaande fietsroutes tot snelle fietsroute worden heringericht, wanneer deze blijken te voldoen aan de in de vorige paragraaf benoemde functiecriteriën.

Voor het aanleggen van snelle fietsroutes is meer nodig dan alleen het toepassen van de maximale kwaliteitsrichtlijnen ten behoeve van de hoogwaardige inrichting. Een snelle fietsroute over een lange afstand vraagt om extra aandacht voor het ontwerp en het vermijden van oponthoud. Een dergelijke route vraagt bijvoorbeeld om extra breedte en voorrang op gelijkvloerse kruisingen, mits de veiligheid daardoor niet in het geding komt. In dat geval dient een ongelijkvloerse oplossing afgewogen te worden (of herziening van de tracering van de route). Een snelle fietsroute dient goed herkenbaar te zijn, bijvoorbeeld door speciale bewegwijzering, verlichting, logo's op het asfalt of ander herkenbaar wegmeubilair of markering. Zo heeft bij een snelle fietsroute met verkeer in 2 richtingen, een inrichting met gescheiden rijbanen de voorkeur.

Voor concrete inrichtingsrichtlijnen van snelle fietsroutes wordt verwezen naar de volgende CROW publicaties:

- CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes (2014)
- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016)

De maximale eisen uit de Ontwerpwijzer zijn van toepassing. Daarnaast zijn de eisen uit de provinciale Notitie Snelfietsroutes van toepassing.

Doorfietsroute

Doorfietsroutes hebben een lagere intensiteit dan snelle fietsroutes en zijn gemiddeld korter in afstand. Doorfietsroutes zijn vanwege de lagere intensiteiten meestal smaller dan snelle fietsroutes. Ook zullen investeringen in ongelijkvloerse kruisingen in de regel onvoldoende renderen. Aan de herkenbaarheid worden minder hoge eisen gesteld. Een goede bewegwijzering is wel van belang. Toch is het van belang dat het oponthoud zoveel mogelijk beperkt wordt. Waar mogelijk (op een verantwoord veilige wijze) krijgen fietsers daarom voorrang op gelijkvloerse kruisingen met autoverkeer.

De CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) biedt richtlijnen voor het ontwerpen van doorfietsroutes op basis van een beschrijving van de eisen die aan een hoofdfietsnetwerk worden gesteld:

- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016) hoofdstuk 4.3 Eisen aan het hoofdfietsnetwerk
- De gemiddelde eisen uit de Ontwerpwijzer zijn van toepassing, doch maximaal voor de eisen die de mogelijkheid om zonder oponthoud door te fietsen beïnvloeden.

Schoolfietsroute

Schoolfietsroutes zijn afwijkend ten opzichte van de standaard inrichting van de fietsinfrastructuur, omdat infrastructuur voor scholieren om een terdege benadering van verkeersveiligheid vraagt met soms speciale aanpassingen. Scholieren hebben relatief weinig ervaring in het verkeer en zijn daardoor sneller betrokken bij een ongeval. Bij de vormgeving en inrichting van de infrastructuur dient er rekening mee gehouden te worden dat zij zich vaak in groepen verplaatsen. Daarom dient soms, vooral bij kruispunten, extra ruimte gecreëerd te worden om de groepen te faciliteren, maar moet bij de aanleg van fietsinfrastructuur ook rekening worden gehouden met breedte. Fietspaden met tweerichting fietsverkeer in schoolfietsroute worden bij voorkeur vermeden, of anders beduidend breder vormgegeven.

Oponthoud is op een schoolfietsroute minder bezwaarlijk, zeker als daarmee de veiligheid van de fietsers verbetert. Om die reden en omdat scholieren vaak bereid zijn wat verder om te fietsen om aan te kunnen sluiten bij de groep wordt voor Schoolfietsroutes geen criterium voor de omrijfactor gehanteerd.

- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016)
- De gemiddelde eisen uit de Ontwerpwijzer zijn van toepassing, doch maximaal voor de eisen die de veiligheid voor fietsers beïnvloeden.

Overige hoofdfietsroutes

De intensiteit op overige hoofdfietsroutes kan minder zijn dan 500 per dag. Voor wat betreft het kwaliteitsniveau van de voorzieningen op deze routes geldt een basismaatvoering.

- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016)
- De gemiddelde eisen uit de Ontwerpwijzer zijn van toepassing.

Gecombineerde routes

In de functionele uitwerking naar inrichtingsniveau van het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland is bepaald dat daar waar schoolfietsroutes en doorfietsroutes overlappen, het betreffende routedeel veelal op het niveau komt van de kwaliteitscriteria die gelden voor een snelle fietsroute. De route omvat feitelijk alle belangrijke criteria van kwaliteitsinrichting.

Voorbeelden zijn de routes Putten – Harderwijk en Voorthuizen – Barneveld. Dit zijn qua gebruik en intensiteit doorfietsroutes en op bepaalde momenten en locaties snelfietsroutes, maar vragen ook om de inrichting van een schoolfietsroute. De uiteindelijke inrichting zal daarom gelijkwaardig zijn met de belangrijkste criteria van snelfietsroutes.

- CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes (2014)
- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (2016)

De maximale eisen uit de Ontwerpwijzer zijn van toepassing.

5. Regionale relaties

In deze bijlage worden de uitgangspunten en criteria voor het opnemen van relaties in het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland nader toegelicht:

Vanuit welk perspectief wordt een bestemming aangewezen als onderdeel van het regionaal hoofdnet en op basis van welke criteria wordt bepaald of een relatie tussen een herkomstgebied en een bestemmingslocatie in het kader van het regionaal Hoofdfietsnet in Gelderland een voorziening voor fietsverkeer rechtvaardigt?

Conform de definitie die CROW hanteert in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2013) omvat een hoofdfietsnet de verbindingen die vanuit functionele overwegingen gewenst zijn voor verplaatsingen gemotiveerd door wonen, werken, onderwijs, het doen van boodschappen en sociaal-cultureel bezoek. Voor het regionaal Hoofdfietsnet Gelderland zijn dat verbindingen die voorzien in dagelijkse of regelmatige verplaatsingen op relaties met een regionaal belang.

Het belang van relaties is bepaald op basis van de regionale functie van een bestemming en het veronderstelde potentiële gebruik van de fiets in het bereiken van een dergelijke bestemming. Dat gebruik is gebaseerd op de grootte van woonkernen (aantal inwoners) enerzijds en de omvang van verkeer aantrekkende bestemmingen anderzijds. De verschillende bestemmingen binnen het regionaal Hoofdfietsnet zijn hieronder genoemd, met daarbij een korte duiding van de criteria:

- **Bedrijventerreinen**

Het selecteren van bedrijventerreinen als onderdeel van het regionaal Hoofdfietsnet is gebaseerd op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (CROW Publicatie 241). Het kwaliteitsnet vormt een samenhangend geheel van verbindingen tussen economische centra van een zekere omvang, die een bepaalde mate van verplaatsingen genereert. Het opstellen van dit netwerk levert een inzicht in sleutelverbindingen tussen economische centra (vaak aan de rand van de stad gelegen) en de knelpunten daartussen voor wat betreft veiligheid en economische schade. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer vormt daarmee een handvat voor beleid dat zich richt op een verantwoorde afwikkeling van verschillende verkeersstromen binnen het netwerk.

Voor de hand liggender is het kijken naar het daadwerkelijk aantal arbeidsplaatsen dat een bedrijventerrein faciliteert. Hierover ontbreken echter uitputtende gegevens, waardoor gekozen is voor bedrijventerreinen van 30 ha of groter, als redelijk alternatief ter aanname van een aannemelijke regionale aantrekkingskracht voor fietsgebruik. Bij een (haalbaarheids)studie van een route kan alsnog gekeken worden of er van relevante bedrijventerreinen gegevens bekend zijn over het aantal arbeidsplaatsen.

- **Winkelgebieden**

Deze bestemmingen zijn benoemd op basis van de belangrijkste economische bestemmingen in de provincie en gemeenten en de daarbij veronderstelde regionale functie van de voorzieningen. De bestemmingen zijn geselecteerd op basis van het vigerend provinciaal economisch beleid voor de onderlinge verbinding van binnensteden en hoofdwinkelgebieden, waaronder Omgevingsvisie Gelderland.

Binnensteden: binnen de provincie wordt een tweetal binnensteden onderscheiden, te weten Arnhem en Nijmegen. Verder wordt onderscheid gemaakt in hoofdwinkelgebieden groot en hoofdwinkelgebieden klein.

Hoofdwinkelgebieden Groot worden gezien als stedelijke centrale kerngebieden met hoge winkelconcentratie van een zekere omvang en met een aantrekkende werking vanuit omringende gebieden, gelegen binnen de grotere kernen in de provincie, zoals Apeldoorn en Doetinchem.

Hoofdwinkelgebieden Klein zijn de specifiek aangewezen gebieden met een hoge

concentratie van winkelveorzieningen, welke tot een kleiner kerngebied behoren en daarbij een redelijk regionaal bereik hebben. Bijvoorbeeld Tiel en Zevenaar.

- **Onderwijsinstellingen VO en MBO**

Instellingen voor middelbaar onderwijs hebben veelal een regionaal bereik. Deze bestemmingen genereren voornamelijk fietsstromen met scholieren als speciale en kwetsbare doelgroep in het verkeersbeleid. Veiligheid en directheid zijn voor deze groep belangrijke onderdelen in het fietsbeleid. Onder andere ingegeven door het MIAM en de Startnotitie Fietsen in Gelderland (PS2006-171) zijn schoolfietsroutes ingepast in het hoofdroutenet.

VO en MBO scholen met meer dan 1000 leerlingen of scholen concentraties met gezamenlijk een gelijkwaardig aantal leerling concentraties, zijn onderkend als onderwijsinstellingen met een regionale functie.

- **Onderwijsinstellingen HBO en WO**

HBO en WO locaties zijn in de focus op het regionaal Hoofdfietsnet opgenomen op basis van de grootschalige werkgelegenheidsfunctie die hieraan verbonden is. Deze kerngebieden hebben een groot regionaal bereik, dat een groot aantal vervoersstromen genereert, waaronder een groot aandeel fietsverkeer.

HBO en WO studenten hebben veelal beschikking over een OV-kaart en maken hier veelvuldig gebruik van. Daarnaast is deze doelgroep ouder en minder betrokken bij ongevallen, waardoor ze als fietsers een andere benadering vergen dan middelbare scholieren.

- **OV-Knooppunten**

OV-knooppunten vormen belangrijke bestemmingen voor fietsverkeer in de provincie. Op basis van onder andere het vigerend beleid Koersnotitie Slimme Mobiliteit en de Gelderse OV-visie worden *Intercity stations*, *regionale stations* en *OV Knooppunten* beschouwd als essentiële regionale bestemmingen binnen het regionaal Hoofdfietsnet. Op deze locaties worden verschillende vervoersstromen met elkaar verweven, waarbij de fiets een belangrijke plaats in het voor- en natransport inneemt. De koersnotitie geldt als leidraad voor de concretisering van MIRT afspraken op provinciaal niveau. De OV-visie beschrijft grotendeels de rol van de fiets in het geheel van mobiliteitsschakels in het vastnet van OV in de provincie en vormt daarmee het argument om deze locaties in het regionaal Hoofdfietsnet te betrekken.

- **Ziekenhuizen / poliklinieken**

Belangrijke bestemmingen zijn ook de zorgcentra. Ziekenhuizen en poliklinieken met een veronderstelde regionale functie worden beschouwd als bestemmingen voor het regionaal Hoofdfietsnet.

- **Cultuur en recreatie**

Leisure activiteiten met een regionaal bereik zijn onder meer stadions, dierentuinen, musea, attractieparken en natuurparken. Deze locaties kennen op gezette tijden bovengemiddelde verkeersproductie als gevolg van passanten en bezoekersaantallen, overigens vrijwel altijd buiten de reguliere spitsperioden op werkdagen. Regionale recreatieve activiteiten op fietsbare afstand zijn in het regionaal Hoofdfietsnet als volgt ingedeeld:

Attractieparken / musea: deze bestemmingen zijn ingedeeld naar bezoekersaantal, met een minimaal aantal bezoekers van 250.000 per jaar.

Stadions: hierbij gaat het om de grotere stadions, die naast voetbalwedstrijden ook grotere evenementen faciliteren, waaronder concerten en markten.

Dagrecreatiegebieden: bestemmingen voor dagrecreatie zijn ingedeeld naar bezoekersaantal, met een minimaal aantal bezoekers van 250.000 per jaar.

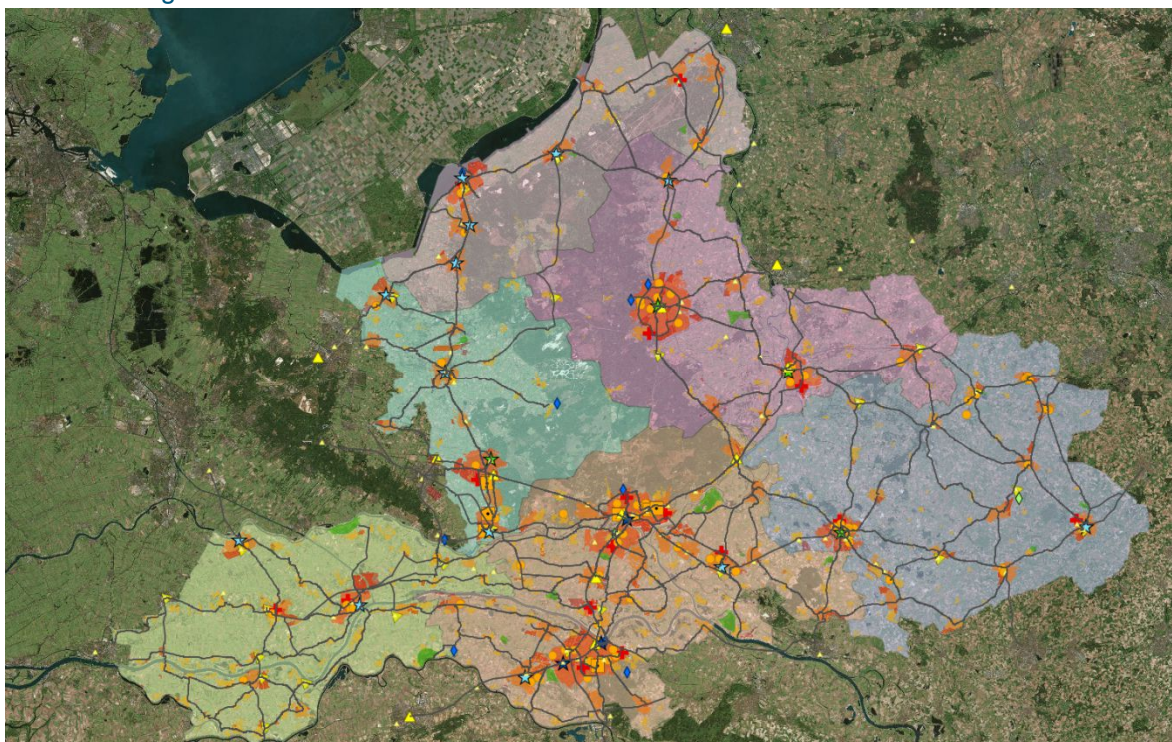
Herkomstzijde: woonkernen naar grootte

De woonkernen zijn in klassen ingedeeld naar grootte en inwoneraantal, op basis van gegevens van het CBS:

- Stedelijke centra: 35.000< inwoners
- Regionale centra: 7.500 - 35.000 inwoners
- Kernen: 5.000 – 7.500 inwoners
- Kleine kernen: < 5.000 inwoners.

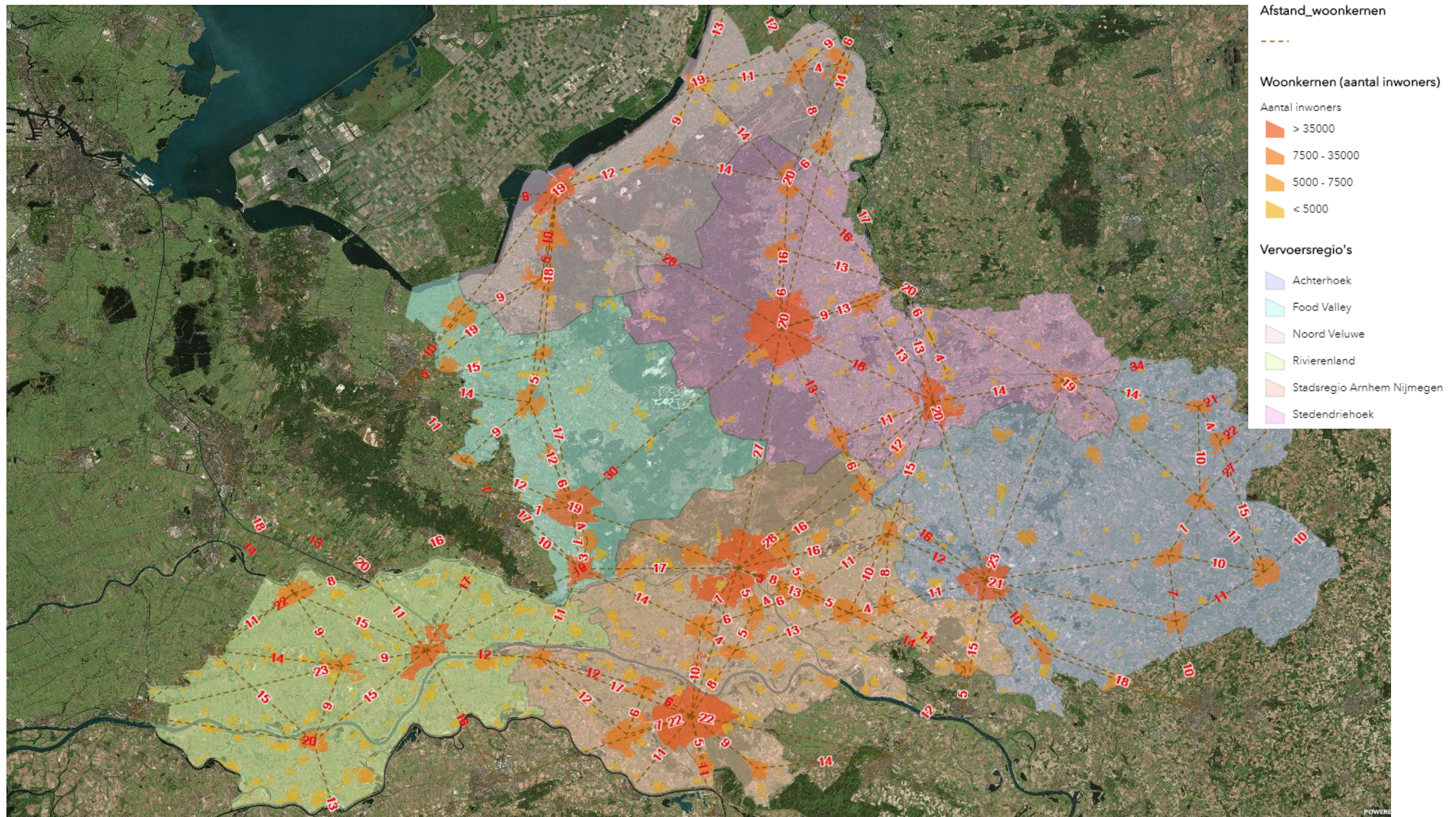
Om te komen tot een identificatie van relaties die behoren tot het regionaal Hoofdfietsnet in Gelderland, zijn de fietsafstanden bepaald tussen woonkernen, waarna stapsgewijs de volgende relaties zijn toegedeeld:

1. Links tussen kernen 7.500 – 35.000 inwoners en stedelijke / regionale centra (>35.000), tot 25 km
2. Links tussen kernen 7.500 – 35.000 inwoners onderling tot 20 km
3. Links tussen kernen > 7.500 en kernen 5.000 – 7.500 inwoners tot 20 km
4. Reeksen kleinere kernen naar kernen > 7.500 met één of meer bestemmingen (met name schoolfietsroutes, bijvoorbeeld Lobith, Herwen etc. richting Zevenaar)
5. De “externe routes” (routes die vanuit de ommelanden de stedelijke en regionale centra benaderen) zijn verbonden met het centrum of een centraal punt
6. Links met hoofdwinkelgebieden, klein en groot, HBO/WO locaties en bedrijventerreinen van >30hectare.
7. Overige regionale bestemmingen zijn aangehaakt; vb. zijn, stadions, ziekenhuizen, (bus)stationslocaties, dagrecreatie en recreatieparken, zowel in de regionale en stedelijke centra als daarbuiten.
8. Routes ter ontsluiting van verspreid liggende bestemmingen zijn aangesloten, op basis van CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer 4.3.2 Directheid. De maximale afstand van het regionaal Hoofdfietsnet naar individuele bestemmingen bedraagt 500 meter, met een netwerkgebruik van 70%.



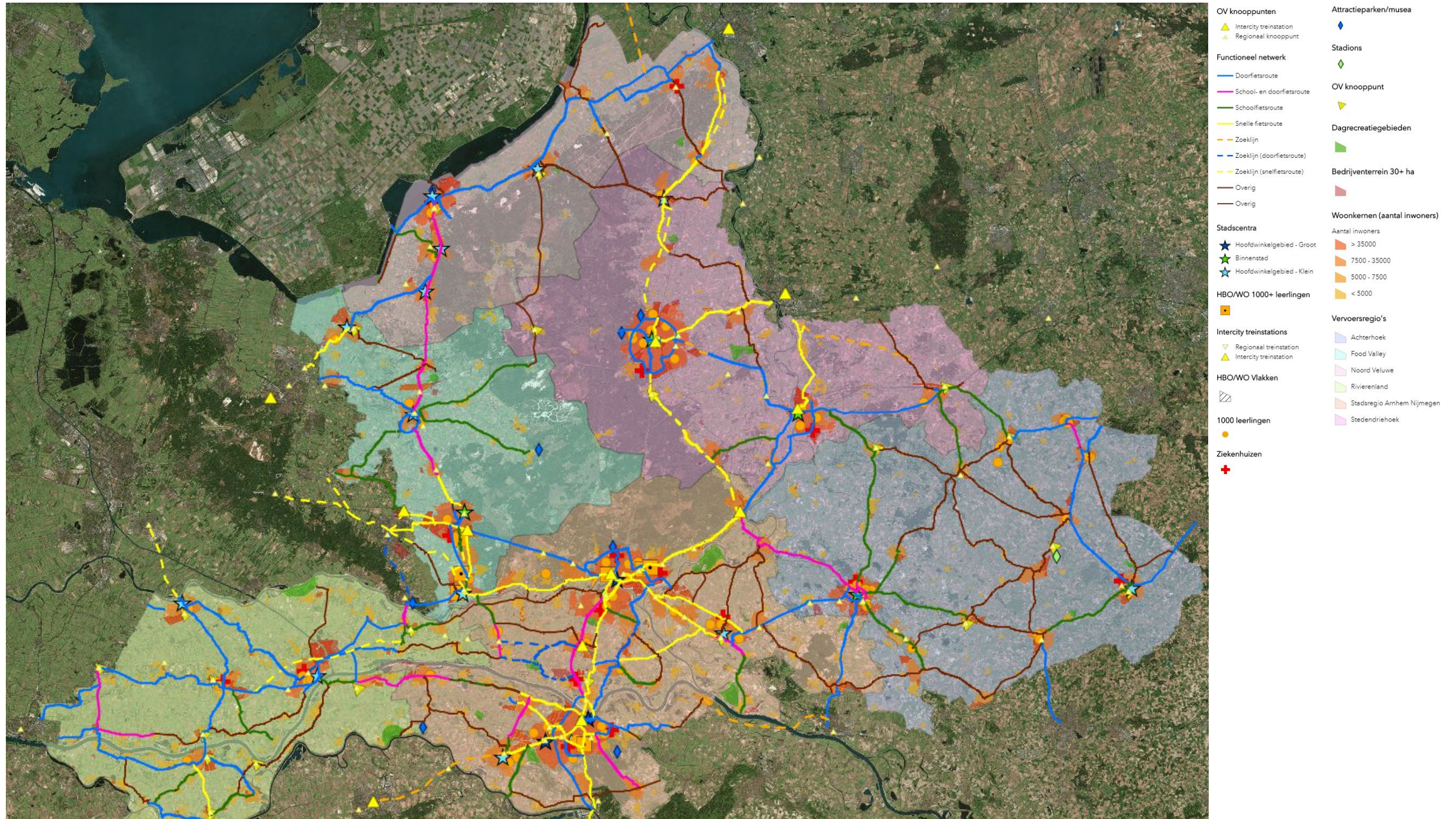
Hoofdroutenet met regionale bestemmingen: versie juni 2017

6. Fietsafstanden tussen kernen



Afstanden tussen kernen: Regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Juni 2017

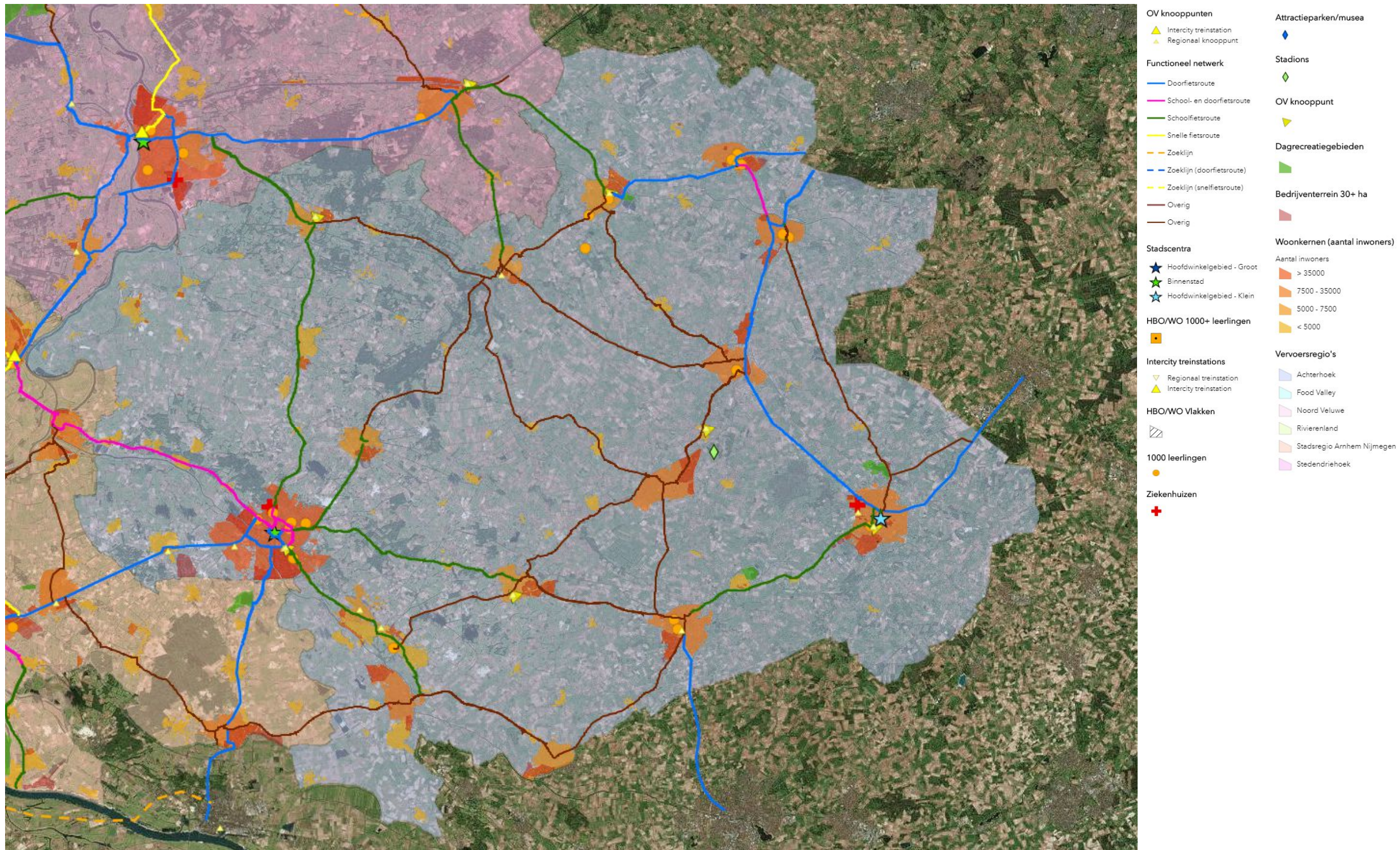
7. Indicatief kaartbeeld Hoofdfietsnet Gelderland



Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017

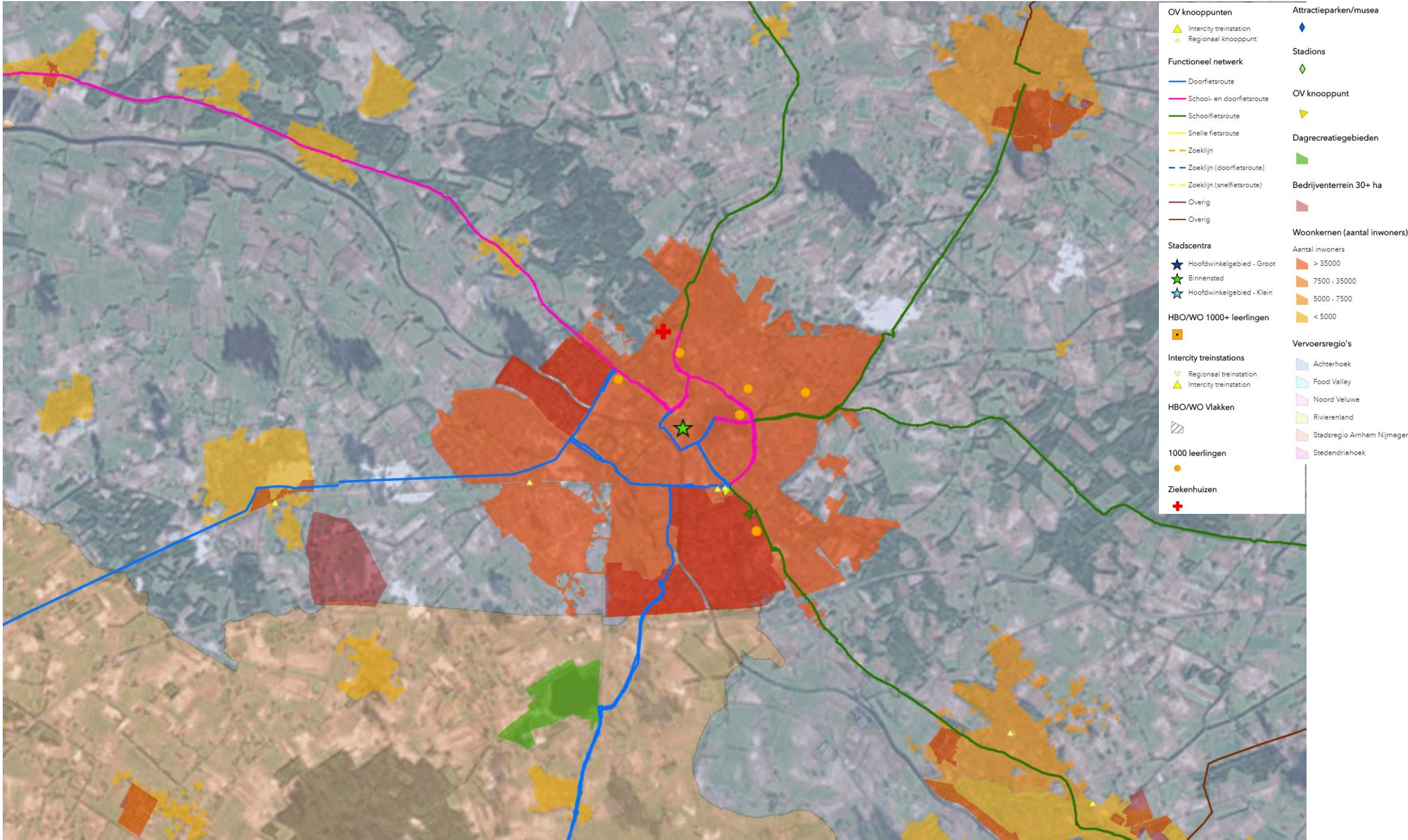
8. Indicatieve kaarten per regio en stedelijk of regionaal centrum

Achterhoek



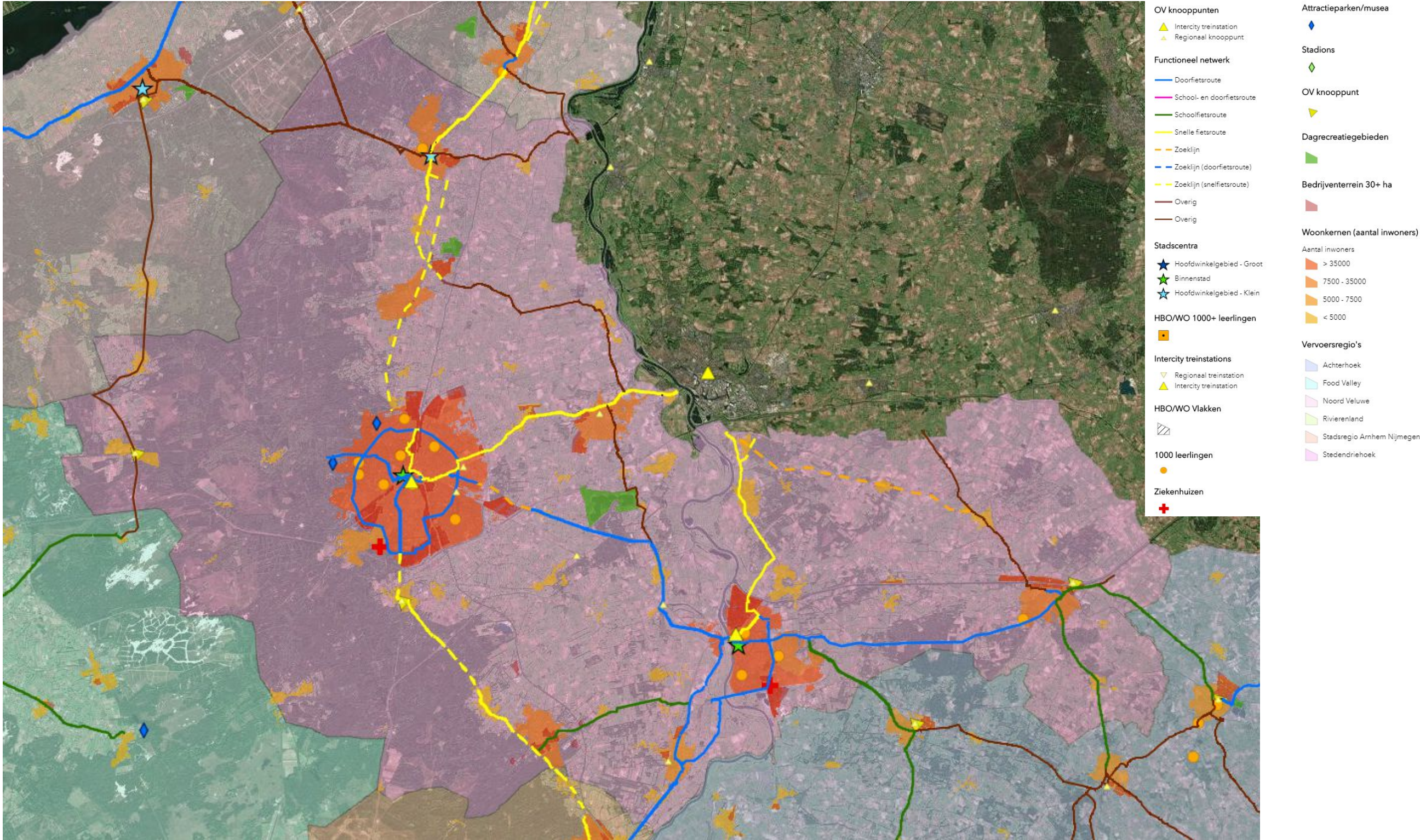
Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede regio Achterhoek

Doetinchem



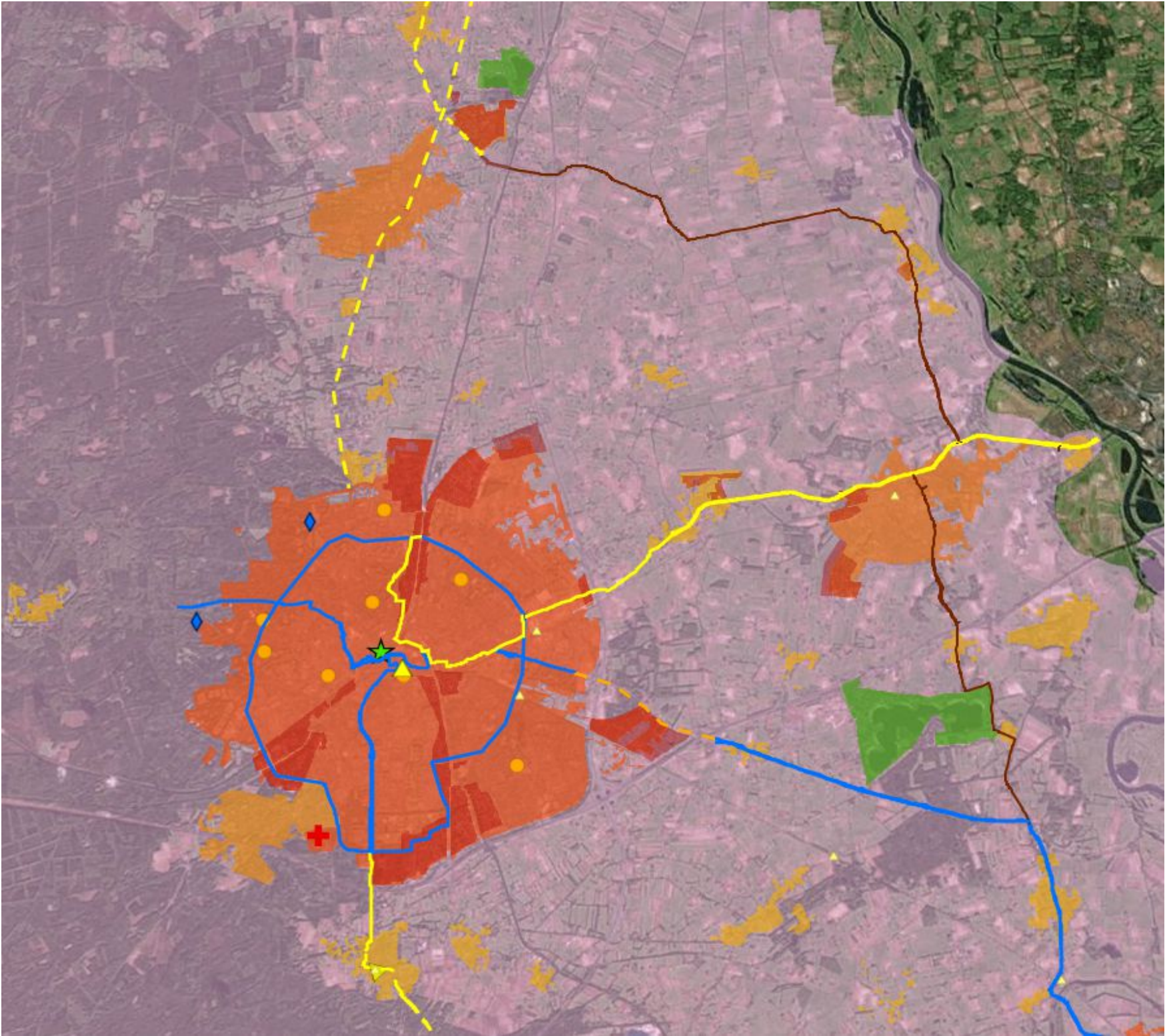
Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Doetinchem

Stedendriehoek



Functionele indeling Regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede regio Stedendriehoek

Apeldoorn



- OV knooppunten**

 - Intercity treinstation
 - Regionaal knooppunt

Functioneel netwerk

 - Doorfietsroute
 - School- en doorfietsroute
 - Schoolfietsroute
 - Snelle fietsroute
 - Zoeklijn
 - Zoeklijn (doorfietsroute)
 - Zoeklijn (snelfietsroute)
 - Overig
 - Overig

Stadscentra

 - Hoofdwinkelgebied - Groot
 - Binnenstad
 - Hoofdwinkelgebied - Klein

HBO/WO 1000+ leerlingen

 -

Intercity treinstations

 - Regionaal treinstation
 - Intercity treinstation

HBO/WO Vlakken

 -

1000 leerlingen

 -

Ziekenhuizen

 -
- Attractieparken/musea**

 -

Stadions

 -

OV knooppunt

 -

Dagrecreatiegebieden

 -

Bedrijventerrein 30+ ha

 -

Woonkernen (aantal inwoners)

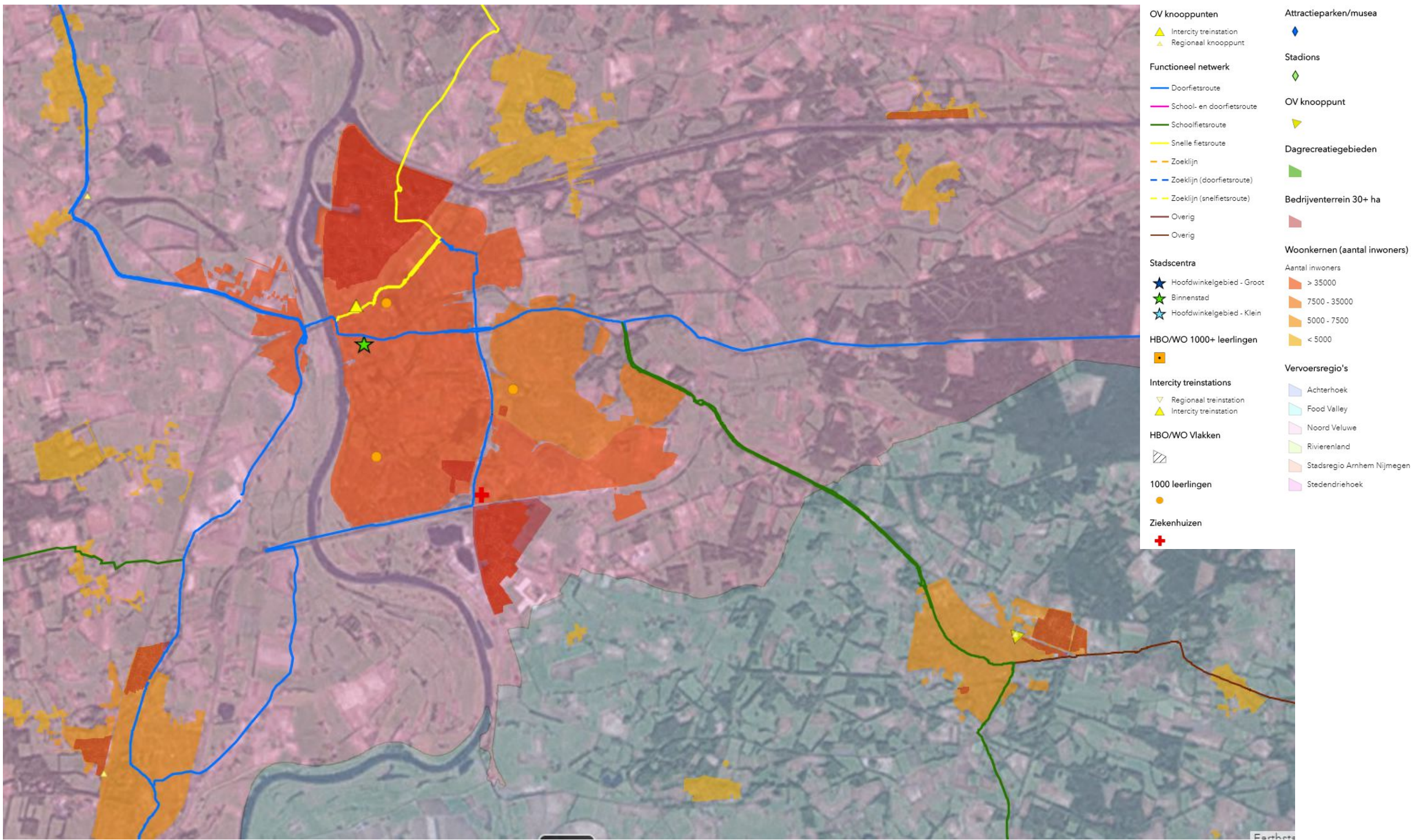
Aantal inwoners

 - > 35000
 - 7500 - 35000
 - 5000 - 7500
 - < 5000

Vervoersregio's

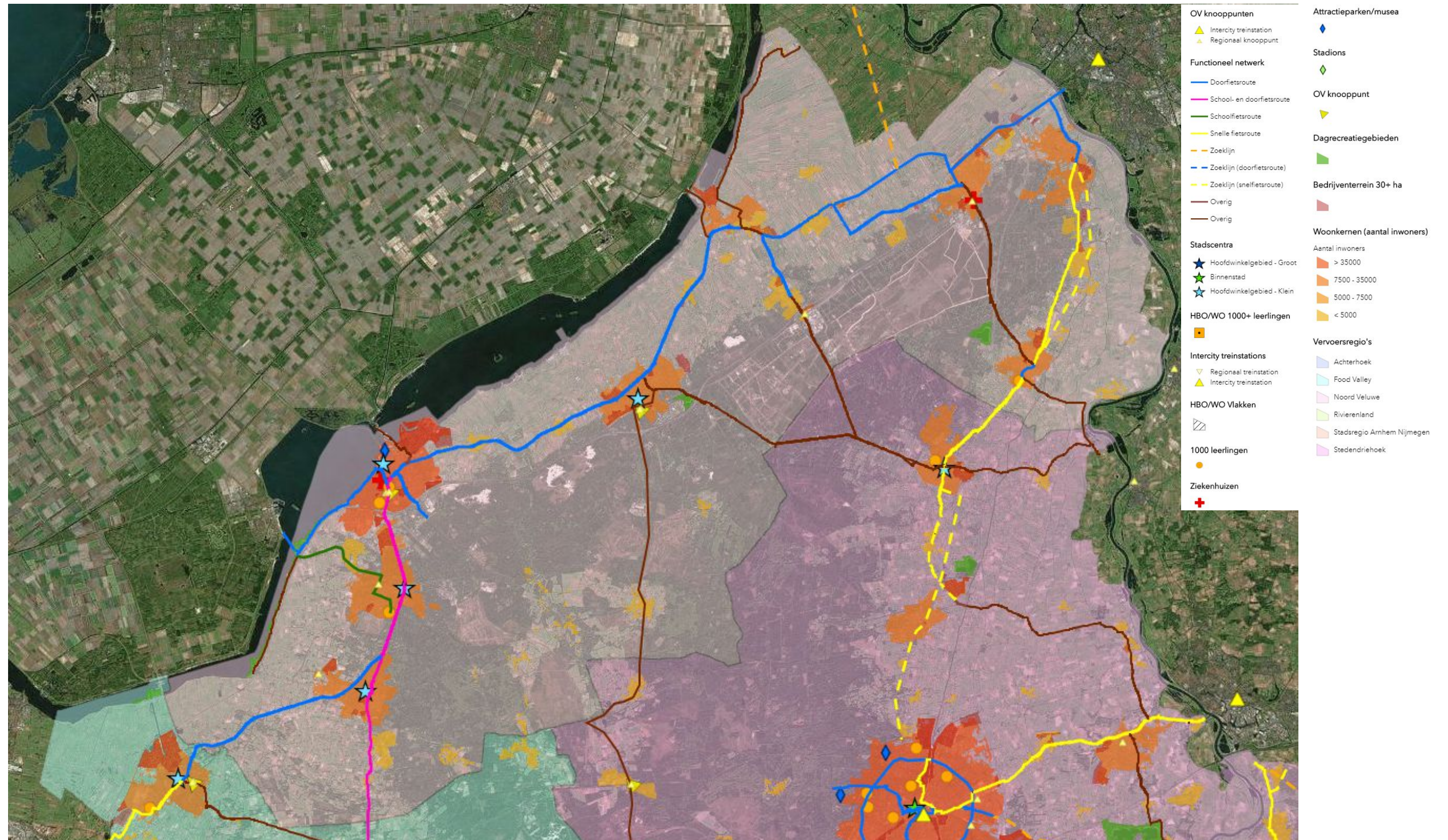
 - Achterhoek
 - Food Valley
 - Noord Veluwe
 - Rivierenland
 - Stadsregio Arnhem Nijmegen
 - Stedendriehoek

Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Apeldoorn



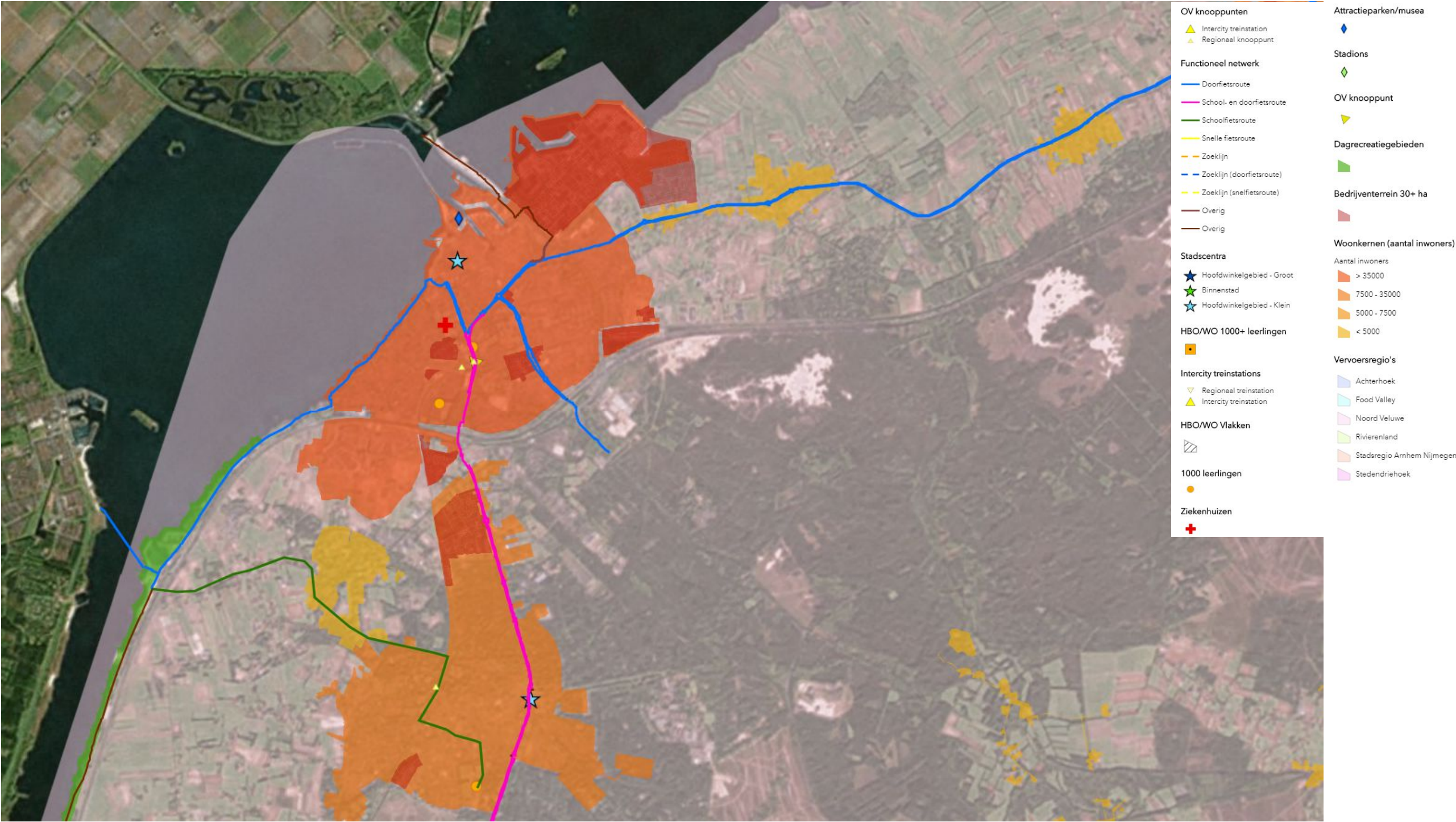
Functionele indeling Regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Zutphen

Noord Veluwe



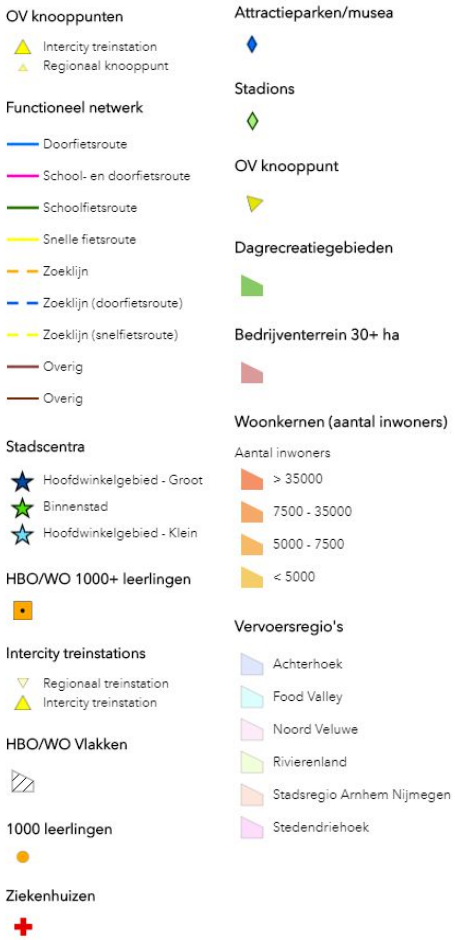
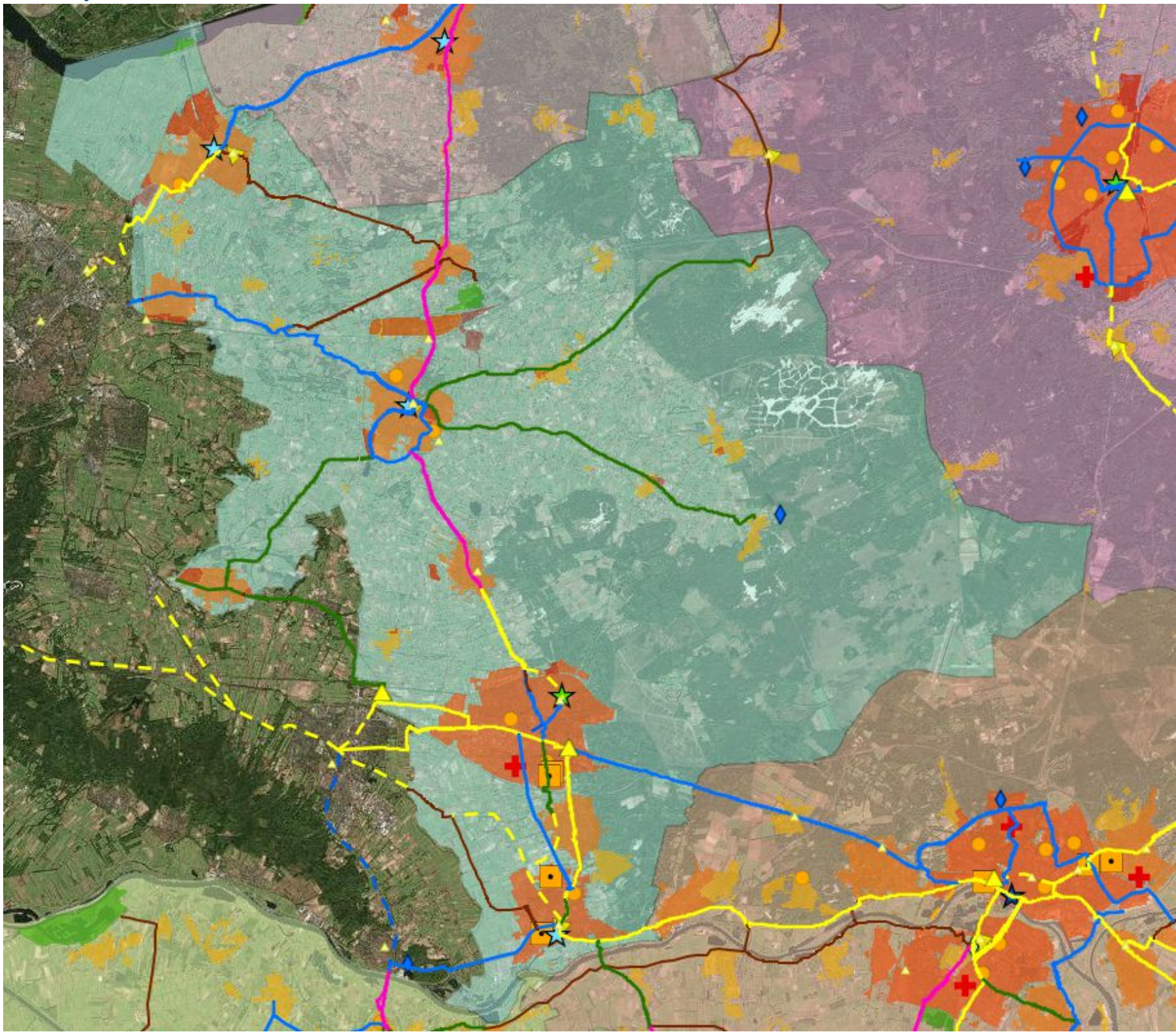
Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede regio Noord Veluwe

Harderwijk



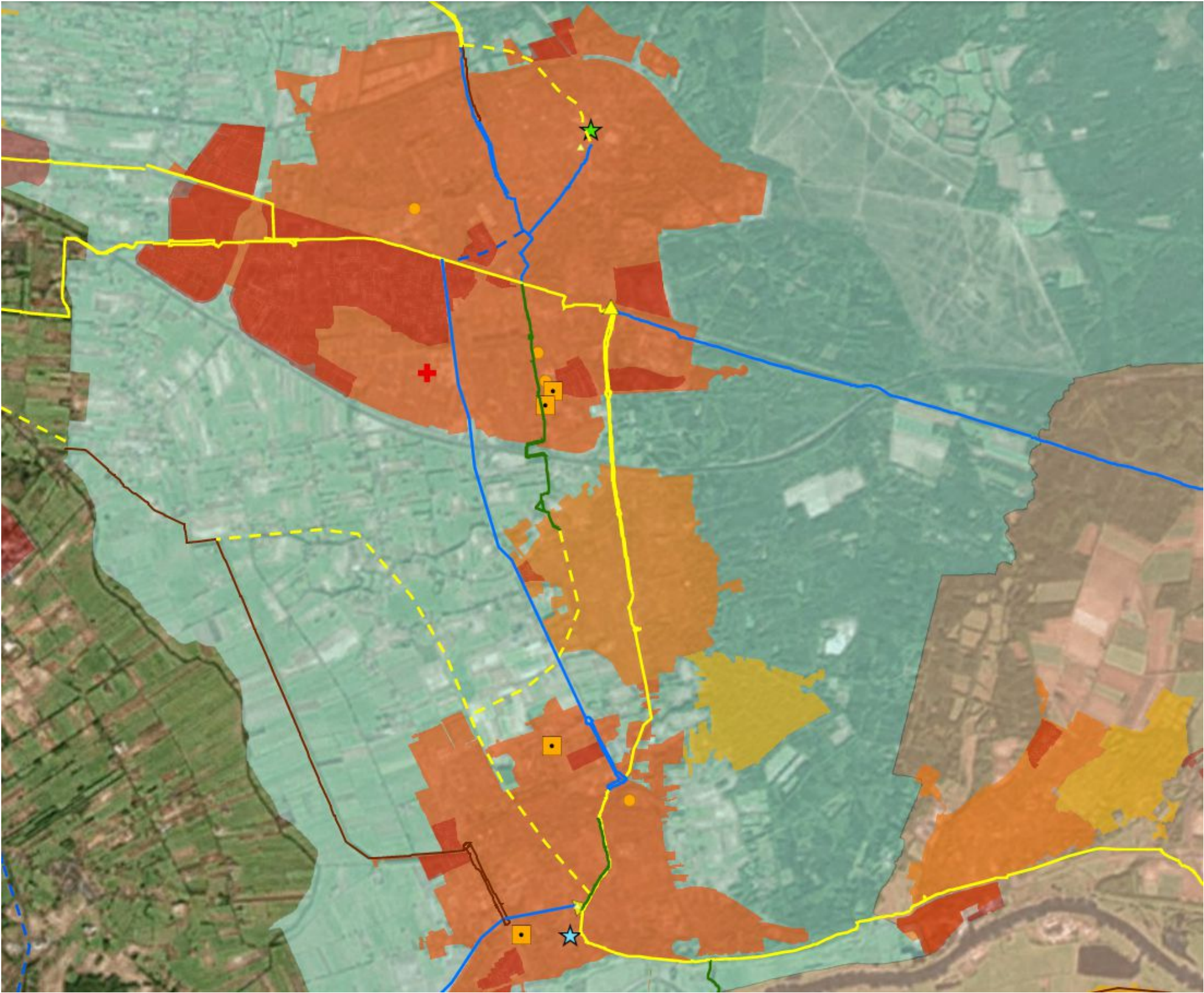
Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Harderwijk

FoodValley



Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede regio FoodValley

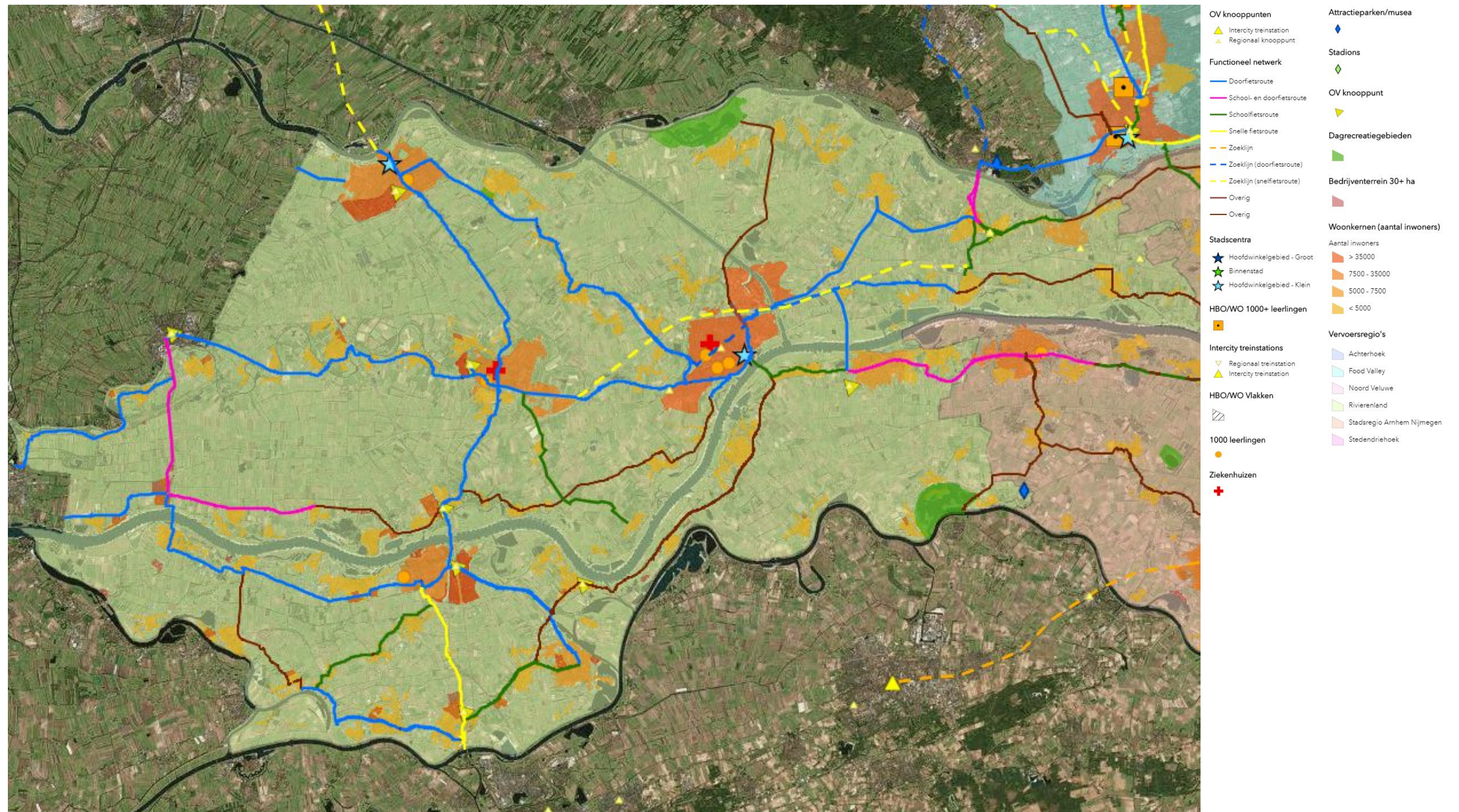
Ede – Wageningen



- OV knooppunten**
 - Intercity treinstation
 - Regionaal knooppunt
- Functioneel netwerk**
 - Doorfietsroute
 - School- en doorfietsroute
 - Schoolfietsroute
 - Snelle fietsroute
 - Zoeklijn
 - Zoeklijn (doorfietsroute)
 - Zoeklijn (snelfietsroute)
 - Overig
 - Overig
- Stadscentra**
 - Hoofdwinkelgebied - Groot
 - Binnenstad
 - Hoofdwinkelgebied - Klein
- HBO/WO 1000+ leerlingen**
 -
- Intercity treinstations**
 - Regionaal treinstation
 - Intercity treinstation
- HBO/WO Vlakken**
 -
- 1000 leerlingen**
 -
- Ziekenhuizen**
 -
- Attractieparken/musea**
 -
- Stadions**
 -
- OV knooppunt**
 -
- Dagrecreatiegebieden**
 -
- Bedrijventerrein 30+ ha**
 -
- Woonkernen (aantal inwoners)**
 - Aantal inwoners
 - > 35000
 - 7500 - 35000
 - 5000 - 7500
 - < 5000
- Vervoersregio's**
 - Achterhoek
 - Food Valley
 - Noord Veluwe
 - Rivierenland
 - Stadsregio Arnhem Nijmegen
 - Stedendriehoek

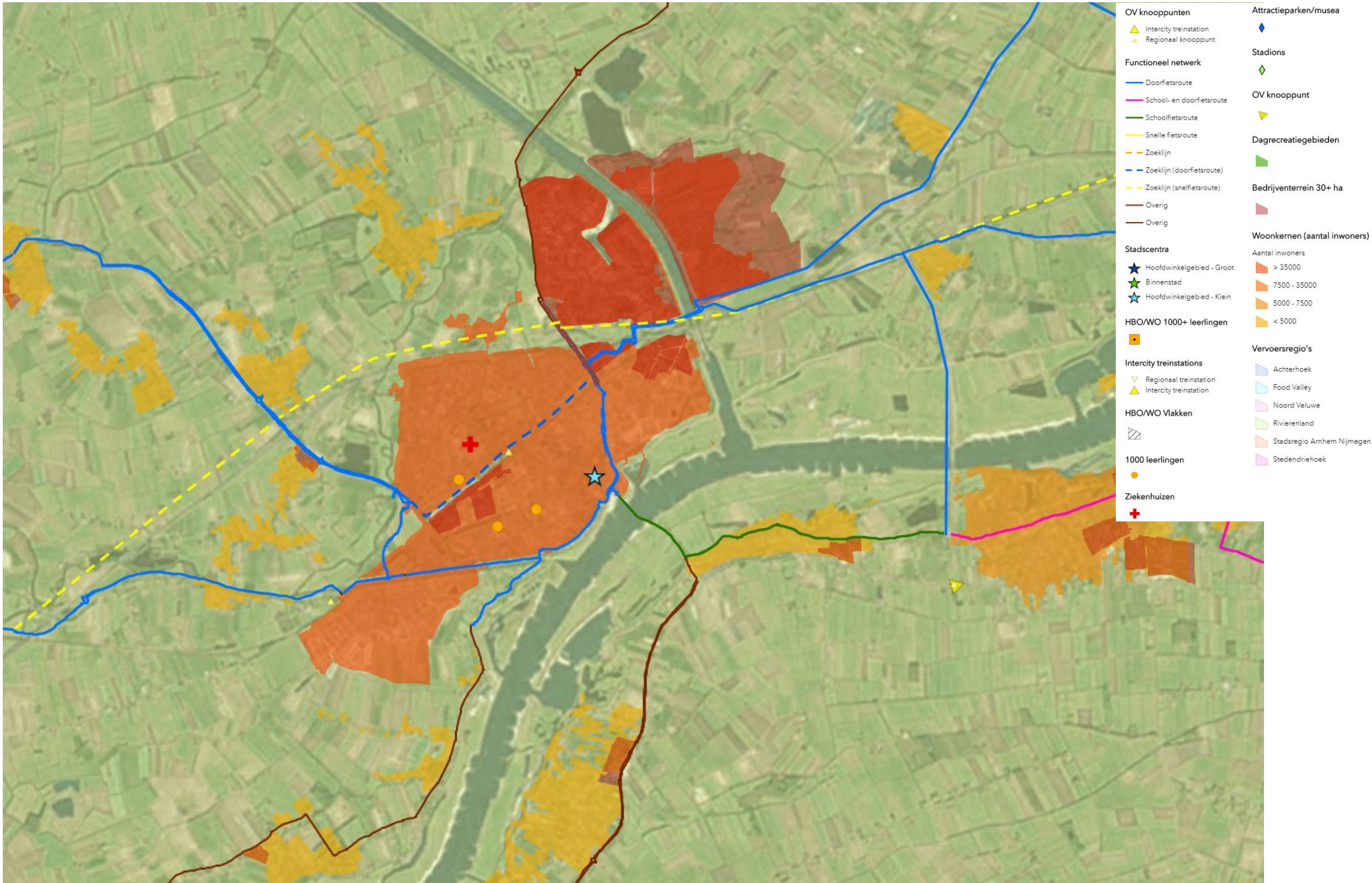
Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Ede – Wageningen

Rivierenland

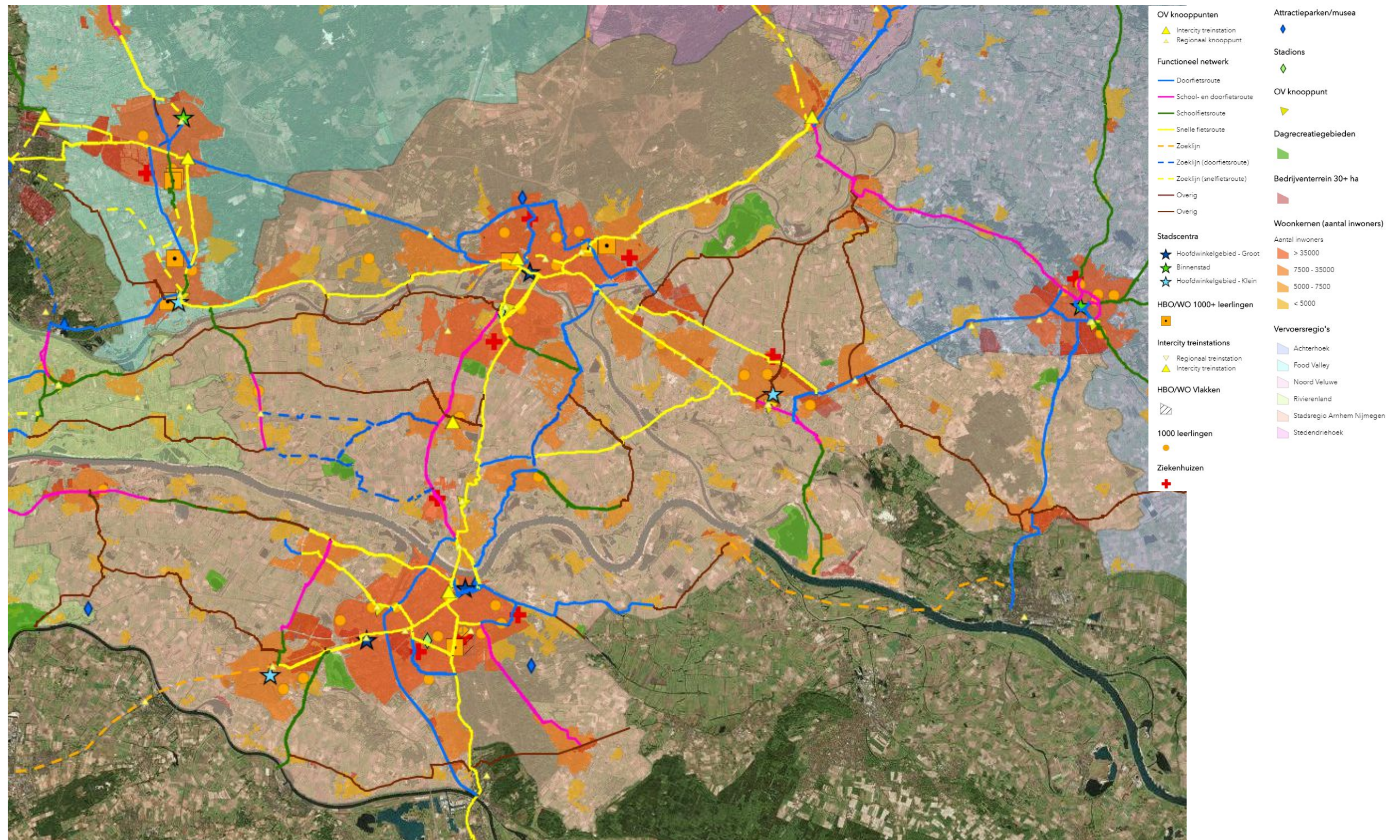


Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede regio Rivierenland

Tiel

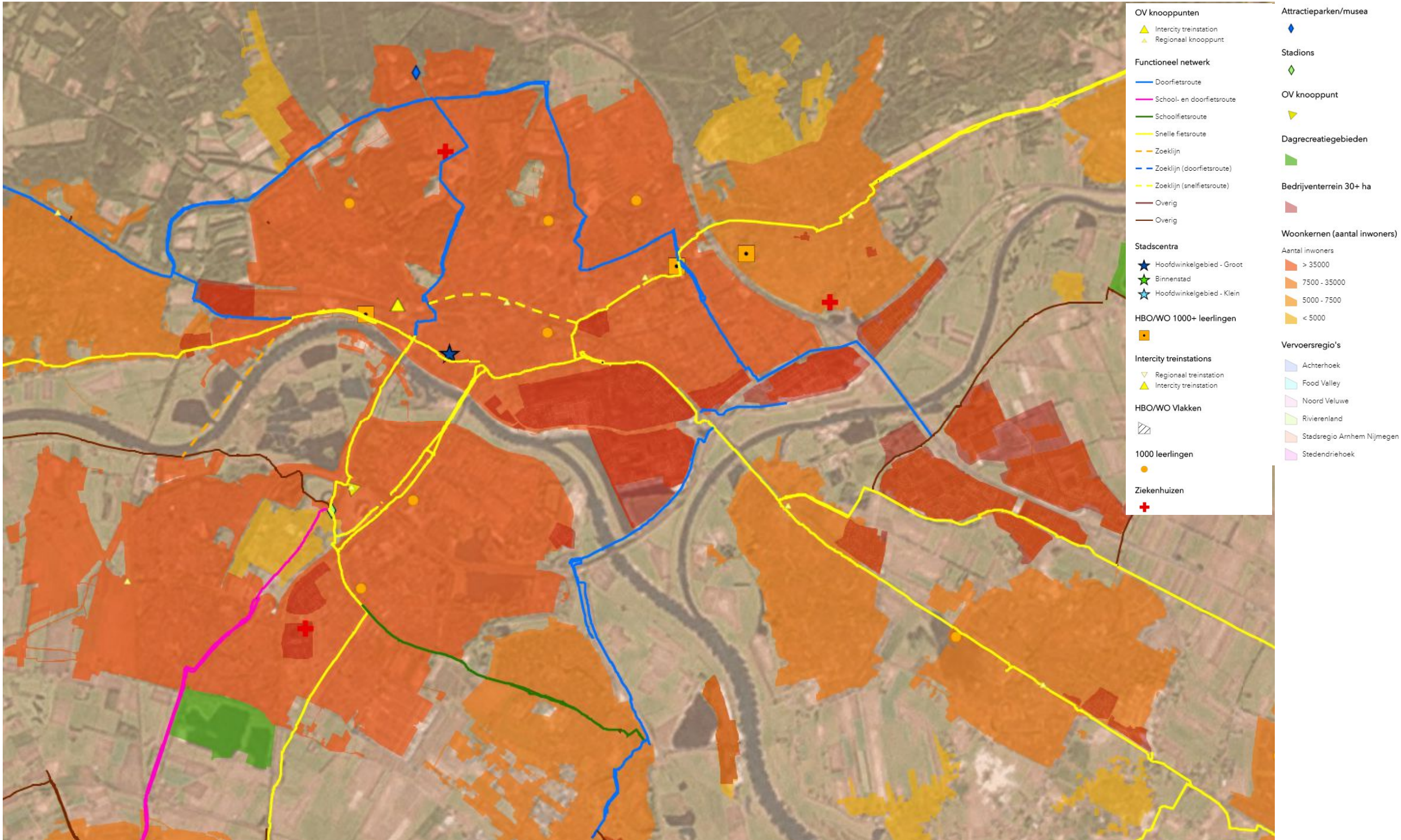


Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Tiel



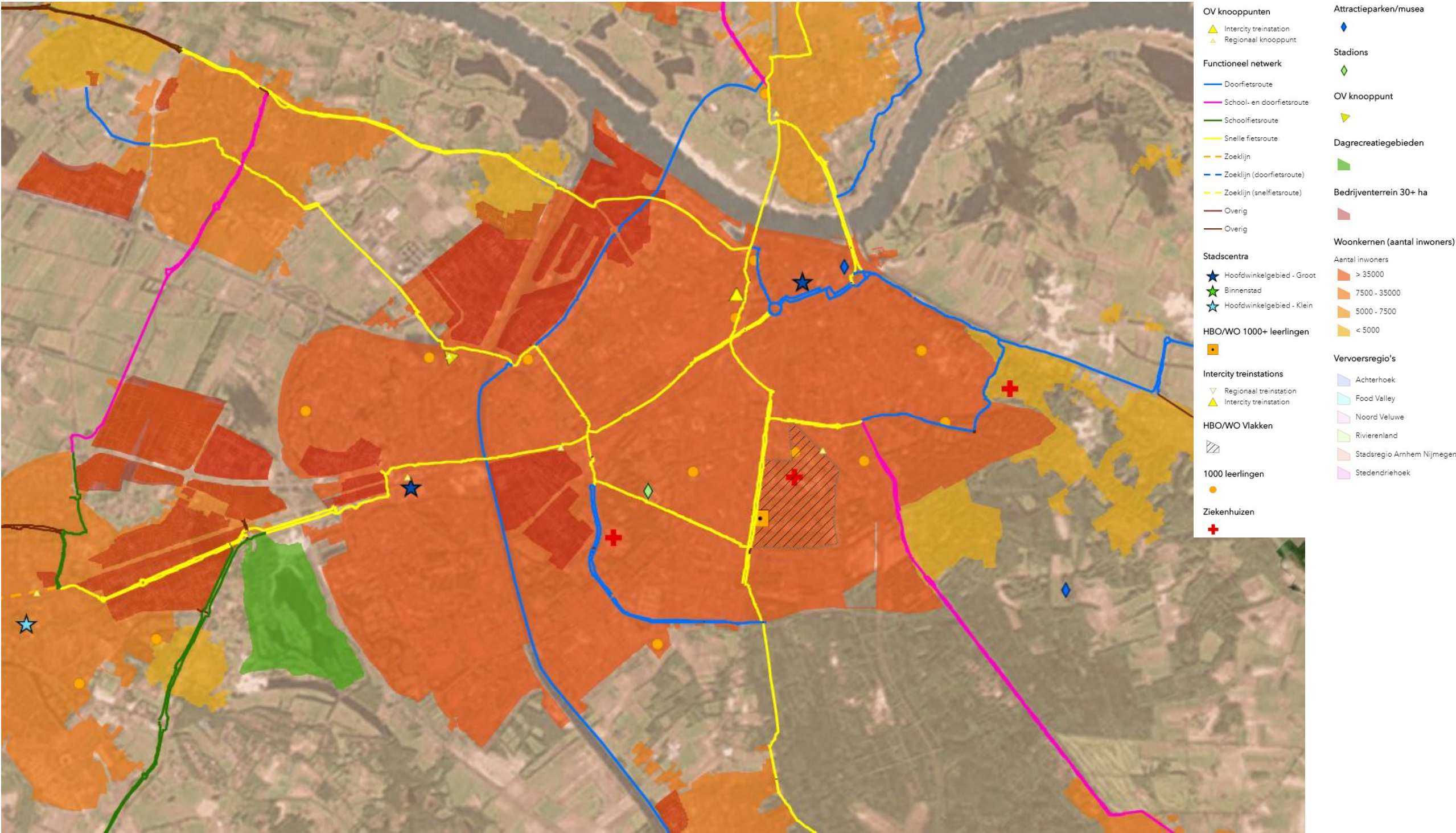
Functionele indeling Regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Stadsregio Arnhem – Nijmegen

Arnhem



Functionele indeling Regionaal Hoofd fietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Arnhem

Nijmegen



Functionele indeling Regionaal Hoofdfietsnet Gelderland. Juni 2017; uitsnede Nijmegen

9. Regionale reflectie

Inleiding

Provincie Gelderland hecht belang aan goede regionale fietsverbindingen. Het gaat daarbij om hoofdroutes zoals deze door de CROW zijn gedefinieerd. Onder dit hoofdroudefietsnet ligt het basisnet om elke locaties voor de fiets bereikbaar te laten zijn. Provincie Gelderland wil een duidelijke focus aanbrengen op het regionaal Hoofdfietsnet binnen haar grenzen. Welke hoofd fietsroutes zijn belangrijk als regionale fietsverbindingen. Voor de focus op het regionaal Hoofdfietsnet heeft provincie Gelderland begin 2017 de mobiliteitsplandoelen uit de omgevingsvisie vertaald naar het niveau van het fietsnet. Voorjaar 2017 heeft de provincie deze vertaling besproken met de regio's en gespiegeld aan regionale en lokale inzichten. In alle zes WGR regio's hebben ambtelijke bijeenkomsten plaatsgevonden en zijn schriftelijke reactie rondes geweest. In aansluiting op deze ambtelijke regiobijeenkomsten heeft een bestuurlijke bijeenkomst plaatsgevonden, waarvoor de wethouders mobiliteit van alle Gelders gemeenten zijn uitgenodigd.

Ambtelijke regiobijeenkomsten en schriftelijke reactieronde

Het programma van de 2,5 uur durende ambtelijke bijeenkomsten bestond uit de volgende onderdelen:

- Algemene stellingen over fietsnetwerken en fietsroutes (Kahoot).
- Toelichting op de uitwerking van de mobiliteitsplandoelen op fietsniveau en de voorlopige uitwerking van het regionale Hoofdfietsnet.
- Regionale betekenis (groepsdiscussie over uitwerking mobiliteitsplandoelen, definitiekader en uitwerking op kaart).
- Plenaire presentatie van de groepsbevindingen.

In de bijlage bij deze notitie is een overzicht opgenomen van de zes regiobijeenkomsten en de deelnemers. De deelnemers en overige genodigden zijn in aansluiting op de bijeenkomsten gedurende enkele weken in de gelegenheid gesteld schriftelijk te reageren op de criteria en de kaarten. In sommige regio's hebben de betrokken gemeenten ervoor gekozen een gezamenlijke reactie op te stellen. In andere regio's hebben de gemeenten individueel gereageerd.

De nadruk van de bijeenkomsten lag op de criteria, op basis waarvan kan worden bepaald:

1. Of een route aan het regionaal Hoofdfietsnet zou kunnen worden toegedeeld. Deze routes kunnen over provinciale wegen gaan, maar volgen in meerderheid gemeentelijke wegen.
2. Welke functie(s) vanuit de mobiliteitsplandoelen aan een regionaal hoofdroute kunnen worden toebedeeld en aan welke condities die functies moeten voldoen.. Onderscheid wordt gemaakt tussen snelle fietsroutes, doorfietsroutes, schoolfietsroutes en overige hoofd fietsroutes.
3. Welke gewenste kwaliteit qua vormgeving en inrichting horen bij de verschillende functies van de routes van het regionaal Hoofdfietsnet. Deze drie elementen vormen het definitiekader voor het regionaal Hoofdfietsnet.

Daarnaast is er een beeld gegeven van het regionaal Hoofdfietsnet door de uitwerking van het definitiekader in de vorm van een kaart. Deze kaart is een illustratie van hoe het regionaal routenetwerk er praktisch uit zal zien op basis van de feiten, ontwikkelingen en data die nu bekend zijn. Bij nieuwe feiten en ontwikkelingen en nauwkeurigere en betere data vanuit de regio's kunnen routes en functies wijzigen.

Resultaten:

In de regiobijeenkomsten werd de vertaalslag van mobiliteitsplandoelen uit de omgevingsvisie en het daaruit volgend definitiekader niet onwelwillend ontvangen. Bedenkingen waren vooral gericht op de kaart waarop de indicatieve uitwerking van het definitiekader zichtbaar was. Dit gold zowel voor de bijeenkomsten, als bij de latere schriftelijke reacties. Het ging vooral over routes en verbindingen, die op de kaart gemist werden, die niet het gewenste / beoogde tracé volgden, of die niet de relevant geachte functie(s) hadden. Er is in de regio's een hogere wens wat betreft snelle fietsroutes. En er werden relatief veel schoolfietsroutes gemist, vooral in het buitengebied, waar soms specifieke scholen van beperkte omvang voor een grote regio van belang zijn. Ook kunnen scholenclusters gezamenlijk leiden tot grote dagelijkse groepen fietsende scholieren. Verder werden recreatieparken en -gebieden soms gemist. Op basis van de reacties gedurende de reeks regiobijeenkomsten is in de presentatie het belang van een goed definitiekader en ruimtelijke gegevens en data steeds nadrukkelijker gepositioneerd. Tegelijkertijd is de kaart steeds explicieter gepresenteerd als indicatief en richtinggevend, maar niet bepalend. Het regionale belang van een route, en daarmee samenhangend de functie van die route, dient continue goed beargumenteerd en met feiten onderbouwd te worden. De kaart is volgend en flexibel.

Bestuurlijke bijeenkomst

Na de ambtelijke regiobijeenkomsten heeft op 23 juni 2017 in "De Fietser" te Ede een bestuurlijke bijeenkomst plaatsgevonden, waarvoor van alle Gelderse gemeenten de wethouders met mobiliteit in hun portefeuille uitgenodigd zijn. Bij deze gelegenheid werden naast de toelichting op de criteria en de kaarten de belangrijkste resultaten van de ambtelijke regiobijeenkomsten gedeeld.

Het programma bestond uit de volgende onderdelen:

- Algemene stellingen over fietsgebruik (Kahoot)
- Bestuurlijk belang van een fietsnetvisie
- Definitie van het kader van de provincie voor de benoeming van het regionaal Hoofd fietsnet
- Reflectie aan de hand van drie vragen:
 - Wat valt de gemeenten op? (is het helder en herkenbaar)
 - Willen de gemeenten hier iets mee? (is er een gezamenlijke ambitie)
 - Wat moeten we meenemen naar PS?

In de bijlage bij deze notitie is een overzicht opgenomen van de deelnemers aan het bestuurlijk overleg.

Resultaten:

De bestuurders benadrukten in hun reflectie het belang van de volgende aspecten:

1. Snelheid en veiligheid moeten op de fietsroutes goed met elkaar in balans zijn. Het kan voorkomen dat een route beter de functie 'doorfietsroute' kan hebben dan 'snelle fietsroute'. Het is fijn als deze mogelijkheid geboden wordt. Zeker voor directe routes in het buitengebied, die minder intensief gebruikt worden.
2. De koppeling met (de ontwikkelingen van) het openbaar vervoer netwerk verdient nadrukkelijk aandacht in het regionaal mobiliteitsbeleid en de omgevingsvisie, vanuit de gedachte van het deur-tot-deur beleid. Neem de rol van de fiets op in de concessies van het OV, gericht op bevordering van het fietsgebruik en het invullen van het Flexnet. Denk hierbij aan gebruiksgemak en veiligheid op stations. Een groot deel van het fietsgebruik betreft deelverplaatsingen van en naar knooppunten van openbaar vervoer. Door het strekken van buslijnen zal dit in de buitengebieden nog versterkt worden. Verbinding met kleine kernen moet geborgd zijn.
3. De nadruk moet liggen op het definiëren van verbindingen, waarvoor de fiets een rol kan vervullen als alternatief voor de auto. Dit ondersteunt de gewenste zoektocht naar toepassing van slimme mobiliteit en flexibiliteit van het mobiliteitsnetwerk. Geef ruimte aan die flexibiliteit en aan innovaties.

4. Het regionale Hoofdfietsnet moet aansluiten op fietsnetten van gemeenten en van omliggende provincies.
5. Het criterium van 1000 leerlingen voor MBO/VO scholen bij het bepalen van schoolfietsroutes is aan de hoge kant, met name in het landelijk gebied.

Tenslotte is nog gevraagd waar de ambitie ligt bij de gemeentelijke bestuurders en waar zij geld en menskracht op in zouden willen zetten. In de eerste plaats zouden zij dat willen op realisatie van doorfietsroutes. Daarna volgen schoolfietsroutes en snelle fietsroutes: Schoolfietsroutes in hoofdzaak door menskracht en snelle fietsroutes door geld. Tot slot gaat de aandacht van de bestuurders uit naar de overige regionale hoofdfietsroutes.