

Plan van Aanpak Uitvoeringsagenda Fiets

Provincie Zuid-Holland



februari 2016



Inhoud

1.	Inleiding	- 3 -	
2.	Optimalisatie fietsnetwerken	- 4 -	
2.1	Focus op investeren in kwaliteit van het netwerk		- 4 -
2.2	Wat?		- 4 -
2.3	Hoe?		- 5 -
3.	Fiets in de keten	- 6 -	
3.1	Inleiding		- 6 -
3.2	Hoe?		- 6 -
4.	Innovatieve, energieneutrale fietspaden	- 8 -	
4.1	Inleiding		- 8 -
4.2	Hoe?		- 8 -
5.	Aandachtpunten bij werkwijze	- 9 -	
5.1	Continue leren		- 9 -
5.2	Aandacht gedrag en fietsveiligheid		- 9 -
6.	Financieringsstrategie	- 10 -	
6.1	Waarom een financiële strategie?		- 10 -
6.2	Hoe ziet de strategie eruit?		- 10 -
6.3	Beschikbare middelen voor fietsmaatregelen		- 11 -



1. Inleiding

Zoals in het Fietsplan verwoord, willen we als provincie inzetten op samenwerking met veel verschillende partners. Die inzet hebben we al vormgegeven in het proces om te komen tot het Fietsplan 2016-2025.

Dit document beschrijft op basis van het Fietsplan wat we gaan doen om tot een Uitvoeringsagenda te komen. Het is een drie-traps-raket:

1. het Fietsplan 2016-2025 bevat de grote, strategische lijn waar de provincie de komende jaren op wil inzetten;
2. het PvA Uitvoeringsagenda Fiets betreft een concretiseringslag van de activiteiten die wij mogelijk gaan ondernemen, wat de rol van de provincie kan zijn en met welke partijen we hierover in gesprek gaan. Ook bevat het PvA Uitvoeringsagenda een financieringsstrategie [hfst. 6];
3. de Uitvoeringsagenda Fiets bevat een handelingskader, een lijst projecten en verkenningen die we gaan uitvoeren en hoe we dat gaan doen.

Het PvA Uitvoeringsagenda Fiets is een levend document dat dient als basis om verder in gesprek te gaan met (potentiële) partners die samen met ons het fietsen in de provincie Zuid-Holland vorm gaan geven. Het document is ingedeeld naar de drie speerpunten en de werkwijze die we in het Fietsplan al benoemden. Er zijn acties benoemd die de provincie, zoals het er nu naar uitziet, gaat initiëren. Dit is echter geen uitputtende lijst. We willen juist ook ruimte bieden voor (potentiële) partners om met andere ideeën of activiteiten naar ons toe te komen en onze hulp daarbij te vragen. In dat proces is het ook mogelijk dat sommige acties die nu staan vermeld, vervangen zullen worden door betere ideeën.

Er staan in dit plan van aanpak geen fietsprojecten benoemd. Voor zover we die al wel kennen, zijn ze benoemd in het Fietsplan [zie bijlage 3]. In de uitvoeringsagenda zullen deze projecten wel worden opgenomen. De Uitvoeringsagenda Fiets zal in de loop van 2016 worden vastgesteld.



2. Optimalisatie fietsnetwerken

2.1 Focus op investeren in kwaliteit van het netwerk

Bij dit thema denken we in eerste instantie aan infrastructurele verbeteringen aan het netwerk. Let wel, het gaat er niet meer zozeer om het netwerk uit te breiden – al zijn er wel nog diverse wensen – maar vooral om het op niveau brengen en houden van het bestaande netwerk. ‘Op niveau’ betekent daarbij: voldoen aan de kwaliteitseisen van het CROW voor de verschillende soorten routes die er zijn en komen. Voor het netwerk als geheel gaat het om het bieden van een afwisselende en aantrekkelijke verbinding met weinig omrij-afstand tussen alle belangrijke herkomsten en bestemmingen.



Het netwerk is gedefinieerd in het Fietsplan. Zoals daar is aangegeven, loopt het grotere gedeelte over wegen waar andere partijen (gemeenten, waterschappen) wegbeheerder zijn. Dat betekent automatisch dat er met die partijen samenwerking gezocht moet worden.

Van oudsher zijn verbeteringen aan netwerken vooral knelpunt-gericht ingestoken. Op plekken waar veel ongelukken gebeurden, de zogenaamde blackspots, was blijkbaar iets aan de hand en daar werden de middelen op ingezet. Er zijn echter diverse ontwikkelingen die zorgen dat die manier van werken niet meer zo effectief is. De meeste blackspots zijn inmiddels aangepakt en de ongelukken die gebeuren, vinden verspreid plaats. Daarbij wordt steeds meer duidelijk dat eenzijdige ongevallen een groot aandeel uitmaken binnen het totaal van fietsongevallen. Deze ongevallen vinden hun oorzaak in mens, voertuig, of infrastructuur. Waar het de infrastructuur betreft kan de provincie verbeteringen aanbrengen. Het gaat dan echter meestal niet om een specifieke plek, maar om bijvoorbeeld het fietsvriendelijk maken van alle bermen. Veel meer thematisch dus dan blackspotgericht.

Wat ook expliciet onder dit thema valt, zijn verbeteringen aan recreatieve routes. Aantrekkelijkheid, afwisseling, veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen zijn en blijven de belangrijkste criteria voor een aantrekkelijk recreatief fietsroutenetwerk. Goed onderhoud van de bewegwijzering is enorm belangrijk.

2.2 Wat?

We willen de volgende onderwerpen gaan verkennen en waar mogelijk projecten uitvoeren:

- 1) Snelfietsroutes
- 2) Aanpak grote veiligheidsknelpunten
- 3) Aanpak kleine veiligheidsknelpunten
 - a. Het recreatieve netwerk is in kilometers zo goed als gereed (basis op orde), maar we willen blijven inzetten op het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid door het oplossen van kleine knelpunten en het verbeteren van de bereikbaarheid en beleefbaarheid van de erfgoedlijnen. Denk bijvoorbeeld aan het fietspad langs de LIMES.¹
- 4) Realisatie nieuwe wensen
 - a. Onderzoeken van mogelijkheden voor nieuwe slow lanes of Metropolitane parkroutes² (gecombineerd recreatief en utilitair, economie en cultuur)
 - b. Verkennen van draagvlak voor het realiseren van icoon- of themaroutes: meer belevingswaarde toevoegen aan recreatief netwerk en goede koppeling maken met erfgoedlijnen
 - c. Betera verbindingen vanuit het fijnmazige stedelijke netwerk naar buitengebied
- 5) Beheer en Onderhoud recreatief netwerk: inzetten op afstemming van Fietsplan met Landschapstafels/beheerorganisaties om goed beheer recreatief fietsroutenetwerk te borgen en mogelijk efficiencywinst te boeken in onderhoud.

¹ Samenwerking met Landelijke LIMES: optimaliseren route en verbeteren kwaliteit

² Stap 1. Verkenning: hoe zien de slow lanes eruit? Wat zijn kansrijke locaties?

Stap 2. Trajectstudie per slow lane

Stap 3. Realisatie slow lanes



- 6) Communicatie: onderzoeken hoe marketing en communicatie van de bestaande routenetwerk te verbeteren is. Communicatie is net als beheer zeer versnipperd en ook de kwaliteit is zeer wisselend; verkennen of fietsapp voor recreatief gebruik kan bijdragen aan het doel meer mensen meer op de fiets.

Behalve deze soorten projecten, is de provincie ook buiten het netwerk verantwoordelijk voor een areaal aan 'eigen' fietsinfrastructuur. Deze moet beheerd en onderhouden worden. We doen dit op basis van concrete, gemelde knelpunten.

Zie hfst 5.1 en bijlage 3 van het Fietsplan welke stappen we doorlopen om te bepalen welke projecten we willen uitvoeren.

2.3 Hoe?

Samenwerking

Met wie gaan we dit thema verder uitwerken en wie zou dan wat kunnen doen?

Afhankelijk van de projecten sluiten we aan bij lopende initiatieven (MRDH, andere regio's, EXPO-Rotterdam, Programma Beter Benutten Vervolg, FietsFilevrij, ministerie van I&M). We werken recreatieve routes uit met de betreffende landschapstafels, erfgoedtafels, fietsorganisaties en de ANWB. Voor inventarisatie van onveilige punten en kwaliteitsbewaking van recreatieve routes (bv. bewegwijzering) en utilitaire routes maken we gebruik van de Fietsersbond en het Fietsplatform en de kennis van de SWOV.

Koppelingen

- Koppeling slow lanes met snelfietsroutes, iconische routes en innovatie;
- Koppeling met verbeteren veiligheid (recreatieve) fietsknooppuntennetwerk op ontsluitingswegen door snelheidsremmende maatregelen, verwijderen van paaltjes;
- Koppeling met veiligheid en kostenbesparing door te onderzoeken of andere uitvoering fietspaden hieraan bijdraagt;
- Koppeling aan CO²-reductie met innovatieve organisaties/bedrijfsleven en provinciale inzet op energietransitie;
- Koppeling met communicatie; bijvoorbeeld over nieuwe fietsinfrastructuur.

Rol PZH

- Bij slow lanes zorgt PZH als samenwerkpartner van MRDH voor kennisinbreng. Ook mogelijk een regierol;
- PZH is initiatiefnemer iconroutes en samenwerkingspartner van themaroutes, met de Landschapstafels, fietsorganisaties, gemeenten en innovatie organisaties/marktpartijen;
- PZH is systeemverantwoordelijke recreatief netwerk, samenwerkingspartner van beheer- en kennisorganisaties;
- PZH heeft een kennisrol op thema's zoals bijvoorbeeld fietsstraten of snelfietsroutes. PZH kan ervaring delen en kennis ontsluiten;
- PZH heeft een regierol op het vlak van snelfietsroutes aangezien deze altijd door meerdere gemeenten lopen;
- PZH kan cofinanciering beschikbaar stellen voor alle soorten infraprojecten die hierboven genoemd zijn.



3. Fiets in de keten

3.1 Inleiding

De best bereikbare provincie, ook per fiets, is het doel. Maar voor grote afstanden kan de fiets het alleen niet af. Samen met OV (bus of trein) kan met de fiets makkelijk en snel een grote afstand worden overbrugd. Tevens kan de fiets het mogelijk maken dat OV-lijnen meer gestrekt worden.



Stedelijke bestemmingen zijn vaak minder goed bereikbaar met de auto. In het stedelijk gebied is de fiets een goede manier om van A naar B te komen. Faciliteiten voor de fiets (stallingen etc.) zijn daarbij belangrijk, naast goede infrastructuur zoals snelfietspaden.

Dit sluit aan op de volgende beleidsdoelen:

- 'Vaker en verder fietsen'
- Groei fietsers naar stations
- Efficiëntere lijnvoering van bussen
- Bevorderen doorstroming op autowegen (beter benutten van onze wegcapaciteit)

Wat willen we doen?

We willen de volgende onderwerpen gaan verkennen en waar mogelijk projecten uitvoeren:

1. Huidig en toekomstig tekort fietsparkeren bij stations, bushaltes en P+R aanpakken;
2. Deelfietsen op meer plekken;
3. Bus en fiets beter op elkaar aansluiten (toegankelijkheid, fietsparkeren);
4. Routes naar stations (bus en trein) verbeteren;
5. Onderzoeken of en hoe een fietsparkeernorm in ontwikkelingen meegenomen kan worden;
6. Handhaving gemeenten; fietsdepots;
7. Aanpak kleine stations/bushaltes/P+R;
8. Fiets in de keten informatievoorziening;
9. Park & Bike langs stadsranden en bij snelfietsroutes (gecombineerd met recreatieve insteek).

3.2 Hoe?

Met wie gaan we dit thema verder uitwerken en wie zou dan wat kunnen doen?

- met Prorail, NS, I&M, gemeenten, ANWB. Prorail voert uit en financiert 50%, NS participeert als ontwikkelende partij en exploitatie van stallingen, I&M is financier van programma actieplan Fietsparkeren, grotere gemeenten trekken de projecten. PZH voert regie, financiert, lobbyt richting Rijk, draagt kennis bij. ANWB lobbyt mee op het gebied van P+R en brengt kennis in;
- NS is grootste aanbieder en moet OV fiets verder uitrollen. PZH kan hierbij helpen door pilots op te zetten in samenwerking met gemeenten en NS;
- PZH ontwikkelt een visie op gebied van fietsparkeren bij bushaltes;
- Met gemeenten de routes verbeteren. Gemeente moet dat doen; PZH faciliteert;
- in samenwerking met gemeenten verkennen of en hoe het opnemen van een fietsparkeernorm toegevoegde waarde heeft;
- PZH organiseert kennisbijeenkomsten en kan maatwerk advies geven. Gemeenten organiseren het vervolgens middels handhavers, depots, etc.;
- Met Prorail samen de fietsparkeerproblemen bij kleine stations oplossen;
- Met grootste aanbieder (9292ov.nl) informatievoorziening first en last mile fiets opnemen.

Koppelingen

Ketenmobiliteit is 'de andere kant op' ook nuttig voor recreatie; bijvoorbeeld een fietsdeelsysteem aan de rand van een stad werkt doordeweeks voor de toegang naar de stad en in het weekend als toegang naar het buitengebied.

Er is natuurlijk een sterke samenhang met het openbaar vervoerbeleid. De fiets maakt onderdeel uit van de ketenmobiliteit; immers de parkerende fietsen zijn klanten van het OV. Ook hier is voor de zogenaamde last mile een fietsdeelsysteem van belang.

**Rol PZH**

- Regievoeren, proces vlottrekken, medefinancier, lobby I&M, onderzoeken doen;
- Bij aanbieders aankaarten;
- In OV concessie meenemen, in kaart brengen wat er benodigd is;
- Bij de realisatie van fietsparkeerplekken zorgen dat de routes aansluiten;
- Slim koppelen van inzet op ruimtelijke ordening en fietsbeleid;
- Kennisoverdracht, faciliteren, gemeenten bij elkaar brengen.



4. Innovatieve, energieneutrale fietspaden

4.1 Inleiding

De provincie wil zich inzetten voor innovatie, energietransitie en duurzaam inkopen. Onze ambitie is om ook energietransitie in onze fietsinfrastructuur te realiseren³ waar het ook prettig en veilig fietsen is. Voor de innovaties stellen we de fietspaden ter beschikking die wij zelf in beheer hebben. Zo maken we van de regio 'a real life testing ground'.



Wat willen we doen?

We willen de volgende onderwerpen gaan verkennen en waar mogelijk projecten uitvoeren:

1. de Aanpak Duurzaam Grond-Weg-Water toepassen bij al onze fietsprojecten en mogelijkheden voor energieneutrale fietspaden opnemen in trajectstudies;
2. een update van CO2-nulmeting voor fietspaden;
3. CO2 doelstellingen in onze aanbestedingen en subsidieverstrekking opnemen;
4. realiseren van pilots bij o.a. de 'N211 geeft energie' en de 'N470 geeft energie';
5. benutten Infra-Innovatie Netwerk voor innovatieve, energieneutrale fietspaden⁴;
6. verkennen opties bijvriendelijke berm en wegdekreflectie;
7. starten van een leergroep van wegbeheerders en marktpartijen met een zelfde duurzaamheidsambitie;
8. verkennen van de innovatieve Expo-slow lane. Met kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden in gesprek om fietsinnovaties toe te passen op de route van Zandmotor naar Maritiem cluster.

4.2 Hoe?

Met wie gaan we dit thema verder uitwerken en wie zou dan wat kunnen doen?

- De provincie verzamelt ook hier de kennis, heeft een regierol én kan zorgen voor een deel cofinanciering;
- Samenwerking zoeken we bijvoorbeeld met medewegbeheerders. En voor de iconroutes met TNO, Universiteit Leiden/ Delft/ Rotterdam;
- Daarbij zoeken we naar mogelijkheden om met maatschappelijke organisaties, universiteiten en andere regio's (in binnen- of buitenland) bij de EU een aanvraag in te dienen voor een fietsproject op het vlak van innovatie;
- Er is een koppeling van de energietransitie fietspaden met de oplossing van de utilitaire en recreatieve knelpunten; mogelijk worden in een later stadium kosten bespaard op beheer en onderhoud;
- Themabijeenkomst organiseren;
- Inventariseren innovaties;
- Verkenning energieopwekkend fietspad en realiseren slim ruimtegebruik

³ Er is in 2015 een nulmeting gemaakt van de CO2 uitstoot van de infrastructuur in beheer bij de provincie.

⁴ Het Infra-Innovatie Netwerk – ondersteund door CROW - sluit aan bij bestaande initiatieven zoals Innovatie Inkoop Urgent en de Bouwcampus.



5. Aandachtspunten bij werkwijze

Bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda en de uitvoering daarvan staat vanuit de provincie de volgende werkwijze centraal: samenwerking, continu leren en aandacht voor gedrag en fietsveiligheid. We brengen regie, kennis of middelen. En laten onze fietsambities ook terugkomen in onze eigen acties; practice what you preach. Een aantal punten dienen nog verder vormgegeven te worden:

5.1 Continu leren

We willen de volgende onderwerpen gaan verkennen en waar mogelijk projecten uitvoeren:

- onderzoek noodzaak aanpassing infrastructuur door opkomst nieuwe (snelle) voertuigen, zoals de elektrische fiets. Ga hiervoor o.a. in gesprek mede-overheden en kennisinstellingen (zoals CROW, TNO, TU) en betrek breedte fietspad en scherpte van bochten
- met samenwerkingspartners opties verkennen van faciliteren elektrische oplaadpunten bij eigen vastgoed;
- onderzoek koppeling elektrische oplaadpunten en fietspaden die energie opwekken
- verken o.a. met SWOV de optie om ambulancegegevens te gebruiken om (fiets)ongevallen te bestuderen;
- gebruik innovatieve methoden van tracking om zicht te krijgen op de (keten)mobiliteit van met name forenzen.
- stimuleer een 'datapool voor fietsdata'; Breng fietsdata samen en maak die (mogelijk via open data) beschikbaar.
- organiseer een werksessie 'zicht op gedrag' voor Zuid-Hollandse wegbeheerders.

5.2 Aandacht gedrag en fietsveiligheid

We willen de volgende onderwerpen gaan verkennen en waar mogelijk projecten uitvoeren:

- focus bij fietsveiligheid op eenzijdige ongevallen, jongeren en senioren (e-bike);
- ondersteun (landelijke) fietsveiligheidscampagnes;
- continueer projecten als Schoolroute.nl;
- verken potentie STAR-methodiek en CycleRap;
- ruimte bieden voor pilots. Kies hierbij voor een duidelijke doelgroepbenadering. Verken de optie om bedrijven (met name MKB) te helpen met bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement;
- vorm coalities met andere regio's of provincies in aanpak gedragsmaatregelen;
- werk samen met onderwijs- en kennisinstellingen op het gebied van gedragswetenschappen⁵ om te bepalen wat kansrijke interventies zijn. Op dit gebied kan de provincie bijvoorbeeld een kennis en regierol vervullen naar andere overheden;
- pas deze kennis ook toe in eigen communicatie (zo zorg je ervoor dat bijv. een nieuwe fietsroute beter benut wordt) en beloon goed gedrag;
- rondom infraprojecten het thema 'verder en vaker fietsen' meenemen in gesprekken van Dienst Infrastructuur en Beheer met de omgeving (naast doorstroming en veiligheid).



⁵ O.a. TU Delft, TNO, Erasmus Universiteit en Leyden Academy on Vitality and Aging.



6. Financieringsstrategie

6.1 Waarom een financiële strategie?

Om de doelen en ambities uit het Fietsplan te realiseren moeten we onze middelen voor fiets slim inzetten. Hiervoor is een financiële strategie nodig. Een strategie waarmee we met de beschikbare middelen de fietsnetwerken optimaliseren, fiets in de keten faciliteren en bijdragen aan innovatieve, energieneutrale fietspaden.

Het fietsnetwerk is in de basis voor een groot deel aanwezig. In de verschillende bijeenkomsten is door onze externe partners de wens uitgesproken om het netwerk een schaa sprong te laten maken. Om aan alle wensen en plannen invulling te geven, bleek uit de analyse van het fietsnetwerk, zou een bedrag in de orde grootte € 1.000 mln. nodig zijn.

Dit is uiteraard een opgave die voor ons als provincie véél te ambitieus is en gezien de financiële situatie kan er hooguit met kleine stapjes aan worden gewerkt. We hebben ons daarom als eerste gefocust op 'basiskwaliteit en veiligheid op orde'. Met die blik is er een inventarisatie van knelpunten uitgevoerd. Een groot deel van de wegbeheerders heeft hieraan meegewerkt. Deze inventarisatie heeft geresulteerd in een opgave van vele honderden infraknelpunten met een financieringsplaatje van ca. € 300 mln. Uitgaande van een financiering van maximaal 50% vanuit fietsmiddelen van PZH, resulteert dit in een ambitie van ca. € 150 mln. aan infra maatregelen binnen de looptijd van het Fietsplan (ca. € 15 mln. per jaar).

Voor de komende jaren kan deze ambitie gedeeltelijk worden uitgevoerd. In de jaren 2004, 2008 en 2012 zijn er financiële impulsen voor fietsbeleid en projecten beschikbaar gesteld. Een gedeelte van de betreffende projecten is nog in voorbereiding. Er is op basis van de uitgevoerde netwerkanalyse en bijbehorende afweging nog ruimte om een deel van de projecten uit het vorige uitvoeringsprogramma fiets te herprioriteren (zie bijlage 3 van het Fietsplan).

Al met al is het raadzaam zo slim mogelijk om te gaan met beschikbare financiële middelen en meer samenwerking te zoeken met andere partijen, zowel binnen als buiten de provinciale organisatie. Dit hoofdstuk schetst de mogelijkheden hiervoor.

6.2 Hoe ziet de strategie eruit?

De financiële strategie valt in drie onderdelen uiteen:

1. Slimmer inzetten van reeds beschikbare financiële middelen voor fiets:
 - a. Er is ook voor fiets een netwerkanalyse uitgevoerd en een afwegingskader opgesteld (zie hoofdstuk 5 en bijlage 3 Fietsplan). Met behulp van het afwegingskader is scherp gekeken naar de lopende projecten en nieuw ingediende wensen.
 - b. Inzetten op een passend aandeel PZH-financiering. In het verleden droeg PZH vaak 80 tot 100% bij aan projecten. Voor het nieuwe Fietsplan wordt uitgegaan van een maximaal percentage van 50% financiering door PZH.⁶ Daarbij wordt net als in het verleden gerekend met de integrale projectkosten. Als een gemeente bijvoorbeeld de benodigde gronden inbrengt, maakt dit onderdeel uit van het totale kostenplaatje.
 - c. Het vorige fietsplan was met name gericht op het realiseren van fietspadprojecten vanuit de rol van hoofdfinancier. Op basis van de Visie Ruimte en Mobiliteit richt het nieuwe fietsplan zich meer dan voorheen op een kennis- en regierol. Vanuit een kennis- en regierol werken we met een scala aan externe partners samen op allerlei thema's.

⁶ Voor projecten uit het Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 gelden de toenmalige voorwaarden.



2. Andere bronnen aanboren:
 - a. Integraal werken betekent integraal financieren. Dat houdt in dat ook middelen vanuit de beleidsvelden economie, ruimte, groen, luchtkwaliteit, OV, ketenmobiliteit, cultuur ingezet kunnen worden voor fietsmaatregelen.
 - b. EU-financiering: er is door PS een motie (597) ingediend over dit onderwerp. Naar aanleiding van deze motie zal gezocht worden naar mogelijkheden om met maatschappelijke organisaties, universiteiten en andere regio's bij de EU een aanvraag in te dienen voor een fietsproject op het vlak van innovatie.
 - c. Samenwerking met Waterschappen: samenwerking voortzetten en nieuwe kansen voor cofinanciering onderzoeken.
 - d. Betrokkenheid van het Rijk: inzetten op cofinanciering voor snelfietsroutes (Programma Beter Benutten Vervolg; amendement Tweede Kamer t.a.v. snelfietsroutes). Vanuit het Actieplan Fietsparkeren draagt ProRail/ NS maximaal 50% bij aan realisatie van fietsparkerplekken.
3. Innovatieve financieringsmethoden:
 - a. Bij projecten aanbieden de kosten voor andere wegbeheerders voor te financieren, in het geval dat het daarmee voor hen mogelijk wordt een bijdrage te doen.
 - b. Verkennen van mogelijkheden voor het sluiten van coalities met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, bijvoorbeeld zorgverzekeraars, universiteiten, ANWB.

6.3 Beschikbare middelen voor fietsmaatregelen

Op dit moment zijn er de volgende mogelijkheden voor het financieren van fietsbevorderende maatregelen:

- In het PZI zijn de volgende middelen opgenomen (uitgebreider in bijlage 3 Fietsplan):
 - o Uitloop projecten Fietsplan 2008 en Uitvoeringsprogramma 2012 t/m 2015: € 14,7 mln. (bestuurlijke afspraak) en € 7,5 mln. (vergevoerd in de voorbereiding, maar geen vastgelegde bestuurlijke afspraak).
 - o BDU-middelen voor snelfietsroutes: € 4,0 mln.⁷
 - o BDU-middelen voor fiets in de keten: € 4,4 mln.⁸
- Andere mobiliteitsmiddelen die ook ten goede komen van de fiets:
 - o Programma R-net: middelen voor haltevoorzieningen waaronder fietsparkeren;
 - o Ketenmobiliteit: fiets in de keten is een prioriteit in Hoofdlijnenakkoord. Bij nadere uitwerking kunnen onder meer fietsparkeren, aanrijroutes naar stations/OV-haltes en voorzieningen voor deelfietsen onderdeel gaan uitmaken van dit thema en gefinancierd worden vanuit bijvoorbeeld BDU-middelen.
- Andere sectoren: vanuit het Uitvoeringsprogramma Groen wordt gewerkt aan de kwaliteit van het recreatieve fietsnetwerk. Uitwerking van het thema slow lanes valt hier bijvoorbeeld onder. Via de meerjarige afspraken met de landschapstafels wordt ook aan de recreatieve fietsroutestructuur bijgedragen. Daarnaast wordt samenwerking gezocht met het programma erfgoedlijnen en projecten op het vlak van innovatie/economie, luchtkwaliteit, water, ecologie, energietransitie.

⁷ GS-besluit september 2014.

⁸ Idem.