

## Samenvatting Businesscase Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek

De voorliggende businesscase is het resultaat van een verkenning naar de potentie van snel-, door- en hoofdfietsroutes in de regio. Met dit netwerk worden drie hoofddoelstellingen nagestreefd:

1. Betere bereikbaarheid en verbondenheid binnen de regio en de omliggende kernen.
2. Mogelijk ontlasten van het wegennet door het aanbod van alternatieve woon-werkmodaliteiten.
3. Onderstrepen van de landschappelijke en ruimtelijke identiteit van de regio.

In de voorliggende businesscase wordt een voorstel gedaan voor de ligging van de tracés tussen en binnen de kernen in de regio. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de kosten en baten van de realisatie van het snel-, door- en hoofdfietsnetwerk.

Gezamenlijk met beleidsadviseurs mobiliteit van de betrokken gemeenten is geïnventariseerd welke bestaande fietspaden kernen en bestemmingen met een belangrijke regionale functie verbinden. Voor deze fietspaden is onderzocht of ze kunnen worden opgewaardeerd tot snelfietsroute, doorfietsroute of hoofdfietsroute. Dit hangt samen met in hoeverre voldaan kan worden aan de kwaliteitseisen die aan snel-, door- en hoofdfietspaden worden gesteld: o.a. tot welke breedte worden de fietspaden aangepast, wordt het fietspad geasfalteerd, worden ook aanvullende maatregelen genomen zoals het aanleggen van fietstunnels of rotondes om vertraging bij kruispunten te verminderen. In hoofdstuk 3 van het hoofdrapport en in bijlage 3 wordt nader toegelicht wat de verschillen zijn tussen deze verschillende definities en de bijbehorende kwaliteitseisen.

Als vervolg op deze inventarisatie zijn de kosten in beeld gebracht voor het aanpassen van de fietspaden (verbreden, asfalteren, etc.) en wijzigen van erftoegangswegen in fietsstraten op kansrijke tracés. Daarnaast zijn mogelijke maatregelen aan kruispunten in beeld gebracht, op basis van expert judgement vanuit de gemeenten, en is waar mogelijk een globale schatting gegeven van de kosten van deze maatregelen. Voor het doorrekenen van deze kosten is zo veel mogelijk aangesloten bij de kwaliteitseisen en kengetallen die in het project Metropolitane fietsroutes (MRA) zijn toegepast.

Naar aanleiding van deze businesscase wordt geconcludeerd dat er 18 tracés geschikt worden bevonden om te opwaarderen tot doorfietsroute, en dat er daarnaast 5 tracés geschikt worden bevonden om te opwaarderen tot hoofdfietsroute. Op basis van het onderzoek wordt de aanleg van snelfietsroutes in de regio niet realistisch en kansrijk bevonden, vanwege knelpunten in ruimtelijke inpassing bij het voorzien in brede geasfalteerde fietswegen zonder ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer. Naar aanleiding van deze conclusies komt een door- en hoofdfietsnetwerk in beeld, dat in bijlage 2 is weergegeven. Dit door- en hoofdfietsnetwerk heeft goede potentie om invulling te geven aan de hoofddoelstellingen van dit project.

In bijlage 1 wordt uitgebreid ingegaan op de globale kostenraming voor maatregelen per tracé, waarbij onderscheid gemaakt is in de varianten 'minimaal' en 'optimaal'. Daarnaast is weergegeven waar de kosten precies vandaan komen (maatregelen aan fietspaden zelf, aanpassen van erftoegangswegen tot fietsstraten, maatregelen aan kruispunten). In onderstaande tabel is weergegeven wat de kostenramingen voor de varianten 'minimaal' en 'optimaal' zijn, in de situatie dat deze maatregelen alle drie worden toegepast. In deze kostenraming is gewerkt met kengetallen.

Als vervolg op deze businesscase wordt voorgesteld een regionale projectleider aan te stellen, om:

- De kostenramingen te specificeren naar aanleiding van een verdiepingsslag op basis van de lokale situatie, in nauwe afstemming met de wegbeheerders;
- Zorg te dragen voor uitvoering van het fietsnetwerk en voor afstemming met projecten binnen de regio (fietsenstallingen, communicatie, werkgeversaanpak, etc.) en met andere partijen (o.a. provincie, MRA).

Tracé	Ambitie	Variant minimaal		Variant optimaal	
		Laag	Hoog	Laag	Hoog
1. Hilversum – Amsterdam ZO	Doorfietsroute	€ 3.554.152	€ 6.282.804	€ 3.863.652	€ 6.736.130
2. Hilversum – Nieuw Loosdrecht	Doorfietsroute	€ 637.836	€ 1.329.960	€ 859.496	€ 1.746.136
3. Hilversum – Laren	Doorfietsroute	€ 640.400,-	€ 1.280.800,-	€ 1.029.042,-	€ 2.058.692,-
4. Hilversum – Hollandsche Rading	Doorfietsroute	€ 1.076.464	€ 2.206.928	€ 1.610.660	€ 3.122.820
5. Hilversum – Baarn	Doorfietsroute	€ 765.000	€ 1.530.000	€ 992.500	€ 1.985.000
6. Hilversum – Soest	Doorfietsroute	€ 369.000	€ 738.000	€ 492.000	€ 984.000
7. Crailo – Bussum Zuid	Doorfietsroute	€ 1.093.000	€ 2.186.000	€ 1.416.600	€ 2.807.000
8. Huizen – Almere	Doorfietsroute	-	-	€ 815.516	€ 1.359.193
9. Laren – Baarn	Doorfietsroute	-	-	€ 239.297	€ 398.828
10. Huizen – Bussum noord	Doorfietsroute	€ 1.089.500	€ 2.367.000	€ 1.484.000	€ 3.062.000
11. Crailo – Huizen	Doorfietsroute	€ 464.000	€ 928.000	€ 783.750	€ 1.644.750
12. Hilversum – Nederhorst den Berg – Weesp*	Doorfietsroute	€ 1.701.200	€ 3.752.400	€ 2.691.500	€ 5.267.200
13. Hilversum – Vreeland	Doorfietsroute	€ 2.095.743	€ 4.233.486	€ 2.747.249	€ 5.276.998
14. Bussum – Weesp	Doorfietsroute	€ 170.000	€ 340.000	€ 1.230.000	€ 2.050.000
15. Loosdrecht – Hollandsche Rading	Doorfietsroute	€ 246.000	€ 492.000	€ 729.000	€ 1.317.500
16. Laren – Crailo	Doorfietsroute	€ 766.100	€ 1.532.200	€ 776.270	€ 1.549.150
17. Huizen – Huizen	Doorfietsroute	€ 143.200	€ 346.600	€ 229.400	€ 470.200
18. Amsterdam – Almere	Doorfietsroute	€ 3.822.000	€ 7.644.000	€ 4.664.750	€ 9.049.750
19. Crailo – Hilversum via Gebed zonder Eind	Hoofdfietsroute	€ 783.000	€ 1.566.000	€ 783.000	€ 1.566.000
20. Hilversum – Huizen door de kernen**	Hoofdfietsroute	€ 776.600	€ 1.553.200	€ 776.600	€ 1.553.200
21. Hilversum – Huizen via Vredelaan/Eemnesser-weg***	Hoofdfietsroute	€ 2.121.800	€ 4.294.100	€ 2.173.000	€ 4.396.500
22. Crailo – Huizen via Bergweg	Hoofdfietsroute	€ 1.248.300	€ 2.496.600	€ 1.248.300	€ 2.496.600
23. Weesp – Hilversumse Meent	Hoofdfietsroute	-	-	-	-

\* De kosten voor werkzaamheden aan het deel van dit tracé dat in gemeente Weesp is gelegen, zijn nog niet verwerkt in deze businesscase waardoor de kosten wat hoger zullen uitvallen.

\*\* Dit tracé is niet opgenomen op de kaart met het fietsnetwerk (zie hoofdrapport, paragraaf 3.6).

\*\*\* Het deel van dit tracé dat in de gemeente Laren is gelegen, is met een stippellijn opgenomen op de kaart met het fietsnetwerk (zie hoofdrapport, paragraaf 3.6).