

Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

08-05-2025



Inhoudsopgave

Leeswijzer	3
1 Inleiding	4
2 Financiering doorfietsroutes	8
Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025.....	8
Aanpak	9
3 Alle doorfietsroutes.....	11
4 Bijzondere locaties	12
5 Landelijke budgetten	14
6 Planning en financiering	16
7 Regio op de fiets.....	22
8 Resumé	24
Bijlage 1 Subsidievoorwaarden en bedragen subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid	26
Bijlage 2 Uitwerking 6 prioritaire routes: stand van zaken mei 2025.....	28
Bijlage 3 Uitvoeringsplan per prioritaire route	29
Hilversum-Huizen	30
Laren-Bussum	32
Bussum-Huizen	34
Hilversum-Amsterdam	36
Amsterdam-Almere.....	38
Hilversum-Wijdmeren	40

Disclaimer (Definitieve versie: 8 mei 2025)

Het voorliggende Masterplan is een product dat in ontwikkeling is. Aan zowel de tracékeuzes, als de maatregelen en de bijbehorende kostenramingen wordt thans nog gewerkt. Voor u ligt dan ook de stand van zaken van 13 juni 2025.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het overgrote deel van de bedragen die in het Masterplan genoemd worden nog niet definitief zijn en ook nog geen bestuurlijke status hebben. Met verspreiding van deze getallen dient derhalve zorgvuldig omgegaan te worden.

Leeswijzer

Voor u ligt het Masterplan voor de realisatie, financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek. Het Masterplan heeft als doel om gestructureerde uitvoeringsafspraken te maken tussen gemeenten Gooise Meren, de BEL-gemeenten, Hilversum, Wijdmeren, Huizen, Weesp (onderdeel van de gemeente Amsterdam), de regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland. Daarnaast zijn de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland betrokken voor de routes van en naar Almere en Amsterdam. Met dit Masterplan willen wij het gesprek aangaan om tot een meerjarige uitvoerings- en financieringsafpraak te maken tussen de provincie en gemeenten. De aanpak moet leiden tot een optimale afstemming van langetermijnplanningen en begrotingen van gemeenten en provincie en daarmee tot een efficiëntere realisatie van het doorfietsnetwerk.

Het Masterplan is een gezamenlijk document van regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten, welke inhoudelijk en procedureel is afgestemd met de provincie Noord-Holland. Het Masterplan gaat over alle doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek, waarbij de focus in eerste instantie ligt bij de zes prioritaire routes, zoals die uitgewerkt zijn in de studie van februari 2022. Voornoemde studie is in 2023-2025 tegen het licht gehouden en aangescherpt. Met dit Masterplan willen wij een helder beeld schetsen van de omvang van de opgave en de verhouding van de financiële bijdragen. Een beschrijving op hoofdlijnen van de uitwerking van de prioritaire routes maakt onderdeel uit van het Masterplan. Voor de exacte bijdragen wordt verwezen naar afzonderlijke bijlage met de financiële onderbouwing per route.

1 Inleiding

In de regio Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan een doorfietsroutenetwerk. Deze routes bevorderen het gebruik van de fiets, vooral voor korte en middellange afstanden en dragen bij aan een duurzame mobiliteit. Door de enorme groei van de elektrisch ondersteunde fietsen kunnen bewoners nu grotere afstanden afleggen binnen dezelfde reistijd, waardoor alle kernen in de regio binnen een redelijke fietsafstand van elkaar komen te liggen. Dit versterkt de bereikbaarheid en verbetert de verbindingen binnen de regio, terwijl het tegelijkertijd bijdraagt aan een vermindering van de verkeersdruk en files op niet alleen het hoofdwegenetwerk, maar ook op regionale en lokale wegen. De transitie van auto naar fiets raakt daarmee een aantal thema's: Daarmee is de fiets op de korte en middellange afstand binnen de regio Gooi en Vechtstreek het beste alternatief voor de auto.

- **Versterken van bereikbaarheid**
Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk versterkt de bereikbaarheid van verschillende gebieden binnen de regio. Door fietspaden te optimaliseren en verbindingen te creëren tussen woonwijken, werkgelegenheid en voorzieningen, kunnen inwoners sneller en gemakkelijker hun bestemmingen bereiken.
- **Duurzaamheid**
Fietsen stoot geen schadelijke stoffen uit. De overstap van auto naar fiets zorgt daarom voor een vermindering van de uitstoot van milieubelastende stoffen en draagt bij aan een verbeterde luchtkwaliteit. Fietsen is daarmee een duurzaam alternatief dat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen en een beter milieu voor toekomstige generaties.
- **Bevordering van de gezondheid**
Fietsen is een uitstekende manier om lichaamsbeweging te stimuleren, wat bijdraagt aan een betere fysieke gezondheid en welzijn van de inwoners.
- **Bestrijden van vervoersarmoede**
Door veilige en toegankelijke fietsinfrastructuur te ontwikkelen, wordt het voor mensen met beperkte middelen eenvoudiger om zich te verplaatsen en deel te nemen aan de samenleving.
- **Het stimuleren van de lokale economie**
Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk kan de lokale economie stimuleren door het aantal bezoekers te vergroten en de bereikbaarheid van winkels en diensten te verbeteren.
- **Versterken van toegankelijkheid**
Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk zorgt ook voor een betere verbinding tussen verschillende gemeenschappen, wat de sociale cohesie ten goede komt.

In het licht van deze voordelen is het van cruciaal belang om fietsen te stimuleren en om te investeren in de ontwikkeling en verbetering van fietsvoorzieningen, vooral ook tussen de kernen. Daarom wordt er door de regio Gooi en Vechtstreek samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een doorfietsnetwerk.

In 2018 hebben de partners van de MRA een intentieverklaring getekend om de ontwikkeling Metropolitane fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam te stimuleren. Twee van deze routes doorkruisen de Gooi en Vechtstreek,

namelijk de routes tussen Amsterdam en Almere en tussen Amsterdam en Hilversum. Het hoogwaardige fietsnetwerk in deze regio omvat echter nog meer routes. In 2019 hebben de provincie Noord-Holland, de regio Gooi en Vechtstreek en de betrokken gemeenten een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk door de Gooi en Vechtstreek. Hiervoor is in 2020 een verkennende analyse uitgevoerd, wat geresulteerd heeft in een netwerk van doorfietsroutes, waarvan in goed overleg door de regio en de provincie, zes routes als zogenaamde prioritaire routes zijn aangewezen. De zes prioritaire routes verbinden de verschillende kernen binnen de regio met elkaar en ontsluiten belangrijke voorzieningen, zoals de stations, centra en scholen. Gezien de ligging en het huidige gebruik is op deze zes routes de fietspotentie het grootst. Om die groei te stimuleren is het van het grootste belang dat op deze routes de veiligheid zo maximaal mogelijk wordt geborgd, de routes comfortabel zijn en de fietser prioriteit heeft ten opzichte van het autoverkeer. Reeds uitgewerkte en gerealiseerde doorfietsroutes laten zien dat de doorstroming voor de fiets op de routes aanmerkelijk verbetert, dat de kans op ongevallen sterk gereduceerd wordt en dat het fietsgebruik toeneemt en dat het autogebruik afneemt. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor de autoverplaatsingen die niet vervangen kunnen worden door de fiets en verbetert de doorstroming en bereikbaarheid in de regio. Tenslotte is fietsen ook beter voor het milieu en de gezondheid van de fietsers. De in MRA-verband afgesproken routes Amsterdam-Almere en Amsterdam-Hilversum maken deel uit van de zes prioritaire routes. De prioritaire routes sluiten aan de randen van de regio aan op doorfietsroutes in de naburige regio's in de richting van Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht.

In de "Uitwerking Prioritaire Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek" (NL22-648800269-16704) van 11-02-2022¹ zijn de zes prioritaire routes verkend en langs de landelijke en provinciale norm van doorfietsroutes gelegd, hetgeen tot een voorlopig ontwerp voor deze zes prioritaire routes heeft geleid. Bij de kwalitatieve normering van de doorfietsroutes zijn de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW "Inspiratieboek snelle fietsroutes" en het Fietsberaad gehanteerd.

In 2022 heeft het bestuur van de regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland de zes prioritaire routes vastgesteld en met een bestuurlijke intentieverklaring "Intentieverklaring Hoogwaardig Fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek" de intentie uitgesproken en vastgelegd om samen te werken aan de realisatie van een regionaal hoogwaardig fietsnetwerk in de Gooi en Vechtstreek.

¹ <https://www.regioqv.nl/wp-content/uploads/2022/04/Rapportage-uitwerking-prioritaire-doorfietsroutes-gooi-en-vechtstreek.pdf>



De doorfietsroutes en het maatregelenpakket liggen op hoofdlijnen vast. Ook van de realisatiekosten is een raming gemaakt. De investeringskosten van de realisatie van deze zes prioritaire routes is in 2022, op basis van een voorlopig ontwerp, geraamd op 34 miljoen euro. Hierbij is opgemerkt dat er op dat moment nog een aantal routekeuzes gemaakt zouden moeten worden en dat de realisatie afhankelijk is van onder meer de participatie, subsidievoorwaarden en financieringsmogelijkheden. Bij de realisatie wordt gestreefd naar de hoogst haalbare doorfietsroute kwaliteit. De overige doorfietsroutes in de regio zijn nog niet uitgewerkt, met als gevolg dat daar ook nog geen kostenindicatie voor opgesteld kan worden. Met uitzondering van de Middenweg in Wijdmeren, waar inmiddels wel al maatregelen en een kostenindicatie beschikbaar zijn.

Nu het bestuurlijk draagvlak een feit is, de mobiliteitstransitie noodzaak is geworden door de toegenomen filedruk, de bereikbaarheid van de regio onder druk staat, er meer woningen en bedrijvigheid bijkomt, wordt het tijd om de doorfietsroutes ook daadwerkelijk te gaan realiseren. De kaders zijn er, de ontwerprichtlijnen voor de routes liggen klaar, de wil en ambitie is er, aan het werk!

In 2023 en 2024 zijn hiervoor de eerste stappen gezet. De eerste subsidieaanvragen zijn gedaan en toegekend. Maatregelen op de verschillende routes worden al uitgevoerd in het kader van werk met werk maken en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de doorfietsroutes meegenomen. Vanuit de gemeenten is sterke behoefte om de cofinanciering zo optimaal mogelijk aan te laten sluiten bij de gemeentelijke begrotingssystematiek en het realisatieproces van infrastructuurmaatregelen. In het verlengde daarvan is het de wens om meerjarige afspraken te maken met een substantieel gezamenlijk budget van gemeentelijke middelen en provinciale subsidiëring en dit ook gezamenlijk vast te leggen. Dit vraagt van de provincie een maximale inzet op meerjarige afspraken en vanuit de gemeenten, naast meerjarige begrotingen vooral inzet op het realiseren van een maximale kwaliteit van de doorfietsroutes binnen de lokale ruimtelijke mogelijkheden en kwaliteiten én het maatschappelijk draagvlak. Gezien het historische karakter van de regio en de ruimtelijke, culturele en landschappelijke kwaliteiten van de omgeving van de

verschillende routes streven regio en provincie naar een maximale doorfietsroutekwaliteit. Indien lokale bijstellingen noodzakelijk zijn, worden oplossingen gezocht die verkeersveilig zijn en een zo maximaal mogelijke doorfietsroutekwaliteit garanderen. Hierbij worden het “Inspiratieboek snelle fietsroutes” (verbijzondering van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW), de ontwerpcriteria uit de Actieagenda Fiets van de provincie Noord-Holland en een ‘voldoende beoordeling’ met de Ontmoetingsvoorspeller van het Fietsberaad als richtlijn genomen, alsmede de te maken afspraken tussen gemeenten en provincie in gezamenlijke regiosessies over de tracés en maatregelen. In geval van een lagere kwaliteit van de maatregelen, treden gemeenten en provincie in overleg over een ieders bijdrage.

Het Masterplan vormt een uitvoeringskader voor de zes prioritaire routes bestaande uit een stappenplan voor een meerjarige aanpak en een set van financiële, procedurele en kwaliteitsafspraken tussen provincie, regio en gemeenten om in een periode tot 2040 om de doorfietsroutes te gaan realiseren. Dit Masterplan, dat vooral gericht is op een planning, raming en financiering van de doorfietsroutes, moet een handvat zijn om het gesprek tussen regio, gemeenten en provincie aan te gaan over de cofinanciering van alle maatregelen vanaf 2025. Over de prioritering en te voorziene knelpunten in de realisatie worden separaat afspraken gemaakt tussen gemeenten en provincie.

2 Financiering doorfietsroutes

Om de doorfietsroutes te realiseren, moet de financiering in orde zijn. Naast de budgetten die gemeenten zelf gereserveerd moeten hebben, verstrekt de provincie Noord-Holland subsidie ter cofinanciering. Tot 2025 is subsidie verstrekt vanuit de regeling Kleine Infrastructuur. De (maximale) bijdrage was daarbij afhankelijk van de aard, omvang en kwaliteit van de maatregelen. Voor een toelichting op de oude regeling wordt verwezen naar bijlage 1.

Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025

De provincie Noord-Holland heeft op basis van een verbeterwens voor de subsidieregeling Kleine Infrastructuur besloten tot een aanpassing van de subsidieregeling. In plaats van een toewijzing van subsidie gebaseerd op volgorde van indienen, is er behoefte aan een meerjarig programma gebaseerd op een risico gestuurde aanpak. Door het invoeren van een meerjaren aanpak (2025 t/m 2027) voor de subsidies die de provincie verleent aan gemeenten voor het verbeteren van hun infrastructuur, wil de provincie Noord-Holland dat de beschikbare middelen efficiënt worden ingezet op de meest urgente knelpunten. Dat betekent dat subsidie wordt verleend aan die locaties waar de grootste verkeersveiligheidsknelpunten zijn of die als prioritaire schakels in het doorfietsnetwerk zijn vastgesteld. Daarnaast stelt de provincie gemeenten in staat om vooruit te kijken en budget te reserveren voor aankomende projecten binnen de geldende subsidieperiode, waarop cofinanciering benodigd is ter verbetering van de verkeersveiligheid en het realiseren van doorfietsroutes. Het is voor gemeenten noodzakelijk om ook na de lopende tijdhorizon van de subsidieregeling middelen voor de realisatie van de routes en het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gemeentelijke begroting te reserveren. Hoewel die mogelijkheid niet in de huidige subsidieregeling zit, gaan regio en provincie ervan uit dat de provincie ook na 1 januari 2028 de subsidieregeling continueert om het gehele doorfietsnetwerk te kunnen realiseren. In het tweede kwartaal van 2025 gaat de provincie gesprekken aan met de verschillende gemeenten om de maatregelen voor 2028 te inventariseren en zo ieder jaar verder.

De provincie Noord-Holland stelt in 2025-2027 €10,0 miljoen per jaar beschikbaar voor verkeersveiligheidsprojecten bij de gemeenten in het regiegebied bestaande uit de gehele provincie Noord-Holland, exclusief de Vervoerregio Amsterdam. En van 2025-2027 €4 miljoen per jaar voor de doorfietsroutes. Hier bovenop overprogrammeert de provincie 25%, leidend tot een budget van €8.453.000 voor programmering van projecten in de Gooi en Vechtstreek tussen 2025 en 2027. Voor doorfietsroute- en verkeersveiligheidsprojecten en projecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie met maximale subsidiepercentages. Voor verkeersveiligheidsprojecten zonder combinatie met onderhoud wordt 75% gerekend en voor doorfietsrouteprojecten 90%. Voor doorfiets- en verkeersveiligheidsprojecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie 35%, waarbij de kosten voor het vervangen van de riolering niet subsidiabel zijn.

De voorwaarden voor subsidieverlening zijn ongewijzigd gebleven aan die van de regeling tot eind 2024, zie eveneens bijlage 1.

Op grond van de inmiddels gemaakte afspraken voor de subsidieperiode van 2025 t/m 2027 blijkt dat het vrijgemaakte subsidieplafond niet toereikend is voor alle benodigde maatregelen voor de periode 2025 – 2027 op de doorfietsroutes

te realiseren, laat staan het gehele doorfietsroute netwerk in de Gooi en Vechtstreek bij gelijkblijvende subsidiebedragen in de daaropvolgende jaren. Bovendien wordt er vanuit dezelfde pot ook subsidie verstrekt aan andere verkeersveiligheidsmaatregelen dan doorfietsroutes. Zowel provincie als regio streven naar een goede afstemming in de realisatie van de maatregelen en het maximaal reserveren en beschikbaar stellen van de bijdragen.

Aanpak

De nieuwe provinciale subsidieregeling stuurt op prioritering van projecten, op het realiseren van ontbrekende schakels en uiteindelijk op het volledig realiseren van routes. Om die reden is een Masterplan opgesteld dat een kader vormt met een voorstel voor planning, financiering en kasritme voor zowel de korte als lange termijn van de uit te voeren maatregelen.

De huidige vorm van subsidiëring richt zich op losse projecten binnen twee categorieën, enerzijds om de verkeersveiligheid te verbeteren en anderzijds om het aanleggen van doorfietsroutes mogelijk te maken. Dit alles binnen een vooraf gemaximaliseerd budget voor de regio en de provincie Noord-Holland. In overleg en onder strikte voorwaarden is het daarbij mogelijk om projecten onder de twee subsidiecategorieën onder te brengen, of maatregelen onderling tussen de categorieën uit te wisselen.

Vanuit het belang van de gebruiker – een fietser die gebaat is bij een continue hoogwaardige route – heeft de regio de voorkeur om de routes vanaf 2025 gebundeld aan te vragen. Hierbij wordt een continuïteit in de (realisatie van de) route nagestreefd. Deze methode biedt daarnaast de gemeenten de mogelijkheid om hun langetermijnplanning en begrotingen beter af te stemmen en bestuurlijk geaccordeerd te krijgen. Het volledig realiseren van het netwerk is een financiële uitdaging die zowel bij de provincie, als ook bij de gemeenten niet binnen 3 jaar (huidige looptijd regeling) kan worden opgelost. Om die reden is – op basis van een voorstel van de provincie – een selectiemethode opgesteld om maatregelen te scoren op basis van effect en inspanning. Op basis van deze criteria is door alle partijen in overleg een gezamenlijke prioritering opgesteld, waarbij de hoogst scorende maatregelen in de eerste periode worden opgepakt. Het is het voornemen om deze regeling ook na 1 januari 2028 jaarlijks te continueren, totdat het gehele netwerk gerealiseerd is.

De lange termijnafspraken vergemakkelijken het voor gemeenten om budgetten en capaciteit vrij te maken, om aan te haken bij onderhoudsplannen en vooraf een hoogwaardige kwaliteit na te streven bij de planvoorbereiding en uitwerking.

De gemeenten constateren dat het huidige beoordelingskader van de subsidiepercentages volledig volgens het ideaalbeeld van de CROW-richtlijnen plaatsvindt. Echter, de huidige ruimtelijke inrichting van de Gooi en Vechtstreek maakt dat het in een beperkt aantal gevallen, om dwingende maatschappelijke, ruimtelijke of cultuurhistorische redenen, niet mogelijk is aan de kwaliteitseisen van doorfietsroutes te kunnen voldoen. In die gevallen gaan de gemeenten, samen met de provincie, op zoek naar de hoogst haalbare kwaliteit en een ieders bijdrage in de oplossing. Het gezamenlijke doel van alle partijen is tenslotte om te komen tot hoogwaardige doorfietsroutes en daarmee een zo optimaal mogelijk fietsklimaat voor de Gooi en Vechtstreek.

Om maximaal effect te behalen, moeten de doorfietsroutes aansluitend zijn. Daarom is van belang dat er uiteindelijk cofinanciering verstrekt wordt voor de

gehele routes. De provincie deelt deze gedachte en heeft daarom, in overleg met de gemeenten, een groot deel van de route Hilversum-Amsterdam op de subsidie lijst geplaatst om de continuïteit van de route te garanderen. Er is echter geen garantie op budget voor het finaliseren van het gehele doorfietsrouten netwerk in de regio, vanuit zowel de provincie als het Rijk. Ook de gemeenten hebben de budgetten voor de langere termijn nog niet vastgesteld. Het streven is dan ook om met elkaar stapsgewijs lange termijn afspraken te maken over de gehele routes en op deze manier te werken aan een gezamenlijke en gedragen aanpak.

In de afgelopen periode zijn een groot aantal trajecten uitgewerkt en zijn de maatregelen geraamd. De geraamde kosten voor de periode 2025-2027 (de huidige subsidieperiode) zijn hoger dan het beschikbare budget bij gemeenten en provincie. Om die reden is in gezamenlijk overleg tussen gemeenten en provincie een prioritering aangebracht in de maatregelen. Daarmee zijn er niet alleen voor de komende jaren, maar ook op langere termijn nog onvoldoende middelen beschikbaar om de 6 prioritaire routes compleet uit te voeren, hetgeen wel de gezamenlijke ambitie is, zoals die is vastgelegd in de gemeenschappelijke Intentieverklaring hoogwaardige fietsroutes Gooi en Vechtstreek. Om die reden maken de provincie en de gemeenten de afspraak de subsidieregeling in stand te houden en een maximaal beschikbaar budget in de gemeentelijke begrotingen vast te leggen.

3 Alle doorfietsroutes

Hoewel de regionale focus voornamelijk op de prioritaire doorfietsroutes ligt, is het belangrijk om ook andere doorfietsroutes mee te nemen in de planning. Deze routes zijn van groot belang voor de ontsluiting en het verbinden van belangrijke lokale en regionale bestemmingen. Alle doorfietsroutes spelen een essentiële rol in het stimuleren van fietsgebruik en zijn daarom onmisbaar in een goed functionerend en samenhangend fietsnetwerk.

Een specifiek voorbeeld is knooppunt Crailo, waar de aansluitende doorfietsroutes van grote invloed zijn op de regionale bereikbaarheid, maar niet alle routes zijn prioritair en komen om die reden niet op de huidige prioriteitenlijst voor. Ondanks dat deze routes niet als prioritair zijn bestempeld, is het essentieel dat ze meegenomen worden in de realisatie, aangezien ze een substantiële bijdrage kunnen leveren aan het regionale fietsnetwerk. Door voor dit punt ook de overige doorfietsroutes aan te pakken, wordt de knoop met al haar voorzieningen beter bereikbaar, groeit de potentie van de knoop en draagt het bij aan het draagvlak van de OV-hub en ontstaat er een optimale uitwisseling tussen de verschillende routes naar de omliggende gemeenten.

Tot slot wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is om uitsluitend prioritaire routes te financieren. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt kunnen ook maatregelen op niet prioritaire routes worden voorgesteld. Deze maatregelen worden dan meegenomen in de prioriteitsstelling.

In onderstaande afbeelding zijn in blauw de prioritaire doorfietsroutes en rood de overige doorfietsroutes weergegeven, zoals ze ook vastgelegd zijn in de fietsnetwerken van de provincies Noord-Holland en Flevoland. De kaart is eveneens opgenomen in de bijlagen.



Afb. Alle doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek.

4 Bijzondere locaties

De verwachting is dat voor alle doorfietsroutes de gemeenten en provincie gezamenlijk tot een uitwerking en realisatie van de route kunnen komen. Bij twee locaties is ook het Rijk als directe stakeholder betrokken. Het betreft het knooppunt Crailo in relatie tot de omliggende gebiedsontwikkelingen en de aansluiting van de A1 en een alternatief voor de Hakkelaarsbrug als schakel in de ontsluiting van de Flevopolder in de route Amsterdam-Almere. Voor deze locaties is nader onderzoek en afstemming noodzakelijk, mede omdat het Rijk en mogelijk ook ProRail een inhoudelijke inbreng zou kunnen en willen hebben in de mogelijke oplossing.

Door de impact op het netwerk, maar ook de omvang van de ingreep, vragen de locaties om een separate aanpak en financieringsvoorstel. Gezien de ambitie vanuit het Rijk in de gewenste mobiliteitstransitie, de reductie van de automobiliteit en de verbetering van de verkeersveiligheid, mag verwacht worden dat het Rijk ook een bijdrage aan de realisatie van de maatregelen zal doen.

Crailo

Voor Crailo ligt er een mobiliteitsperspectief dat onderschreven is door alle gemeenten en vanuit de provincie Noord-Holland. Over het mobiliteitsperspectief zijn nog geen definitieve uitvoeringsafspraken gemaakt. Door de provincie Noord-Holland is in 2024 een eerste inventarisatie uitgevoerd naar de verschillende ruimtelijke en mobiliteitsopgaven, financieringsvraagstukken en stakeholders voor het betreffende gebied. In overleg met de provincie Noord-Holland is een (tijdelijke) gebiedsregisseur aangesteld onder directe aansturing van de regio Gooi en Vechtstreek.

De gebiedsregisseur stelt met de regiogemeenten en de provincie een gezamenlijk ruimtelijk en financieel kader op als bouwstenen voor de definitieve uitvoeringsafspraken. Het resultaat is een bestuurlijk vastgestelde voorkeursvariant op schetsniveau en een financiële verdeelsleutel met gemeenten, regio en provincie. Het nieuwe mobiliteitsperspectief met de inpassing van de verschillende doorfietsroutes moet in 2030 gereed zijn, voordat de woonwijken Crailo en Craibosch zijn ontwikkeld.



Afb. Fietstunnel bij Crailo (Bron: Mobiliteitsperspectief Crailo, 29 oktober 2020).

Hakkelaarsbrug

De huidige Hakkelaarsbrug is een strategische schakel in twee doorfietsroutes, te weten van Hilversum naar Amsterdam en van Almere naar Amsterdam. In de afgelopen jaren hebben verschillende onderzoeken uitgewezen dat de huidige brug tal van verkeerskundige knelpunten heeft en dat de oplossingen voor het fietsverkeer met gebruikmaking van de huidige brug en aansluitende route naar Almere niet tot een hoogwaardige doorfietsroute gaat leiden. Reeds bij de studie in 2022 naar de doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek is al geconstateerd dat er een alternatief tracé tussen de A1 en de Gooise brug, alsmede een andere koppeling van beide doorfietsroutes ter plaatse van de Hakkelaarsbrug mogelijk is. Voorgesteld wordt om in samenwerking tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland, de regio's Gooi en Vechtstreek en VRA en de gemeenten Gooise Meren, Almere, Amsterdam (stadsdeel Weesp), alsmede RWS en ProRail een verkenning uit te laten voeren naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van een alternatief tracé. Opgemerkt wordt dat de baten van deze verbetering voor de verschillende stakeholders geheel anders kunnen liggen. Deze studie dient in 2025 opgepakt en afgerond te worden, opdat de uitkomsten meegenomen kunnen worden in de realisatie van beide doorfietsroutes.



Afb. Alternatieve tracés Hakkelaarsbrug (rood en groen) en huidig tracé (blauw).

5 Landelijke budgetten

Doorfietsroutes staan inmiddels ook op de nationale mobiliteitsagenda. Door het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) hebben de doorfietsroutes in het najaar van 2023 een plaats gekregen in het MIRT. Dat betekent dat het Rijk in samenspraak met provincies en regio's werken aan een langjarige agenda en (co)financiering voor het realiseren van de doorfietsroutes. In het kader van het NTF is een inventarisatie gemaakt van het netwerk aan doorfietsroutes in Nederland. Hierbij wordt onder meer onderscheid gemaakt in regionale doorfietsroutes en het slechten van Rijksbarrières.

Een eerste stap hierin heeft in 2024 plaatsgevonden middels een mogelijke rijksbijdrage van € 4 miljoen voor doorfietsroutes in Noord-Holland. Hoewel de provincie de route Amsterdam-Hilversum hiervoor heeft aangemeld, is dit verzoek niet door het Rijk gehonoreerd. De provincie blijft bij het Rijk aandacht vragen voor de betreffende Rijksbarrières.

In de voortgangsrapportage Doorfietsroutes geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan dat zij in 2024 een Uitvoeringsagenda Fiets heeft opgesteld. Met deze Uitvoeringsagenda is een concretere uitwerking gegeven aan de koers van het NTF en de IenW Fietsambitie '22-'25. In de Uitvoeringsagenda staan 30 acties genoemd, verdeeld over 6 actielijnen, te weten:

- Fietsen naar het werk,
- Fiets in woningbouw,
- Fietsen voor iedereen,
- Fietsland nr. 1 wereldwijd,
- Fiets in het mobiliteitssysteem,
- Samenwerking en kennisdeling en -ontwikkeling nationaal.

Bij al deze acties is fietsverkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

Vanuit de 1e actielijn 'Fietsen naar het werk', stelt het Rijk vanaf 2024 structureel € 6 miljoen per jaar beschikbaar om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het Rijk heeft in het najaar van 2024 de eerste tranche van drie jaar (€ 18 miljoen) verdeeld over twaalf doorfietsprojecten. Binnen de provincie Noord-Holland is in 2024 aan de gemeente Schagen hieruit een bijdrage van € 1,5 miljoen toegekend voor doorfietsroute F9: Schagen – Warmenhuizen – Alkmaar.

Andere acties uit deze Uitvoeringsagenda zijn o.a. de campagne Kort ritje? Da's zo gefietst!, bijdragen aan stations-stallingen, City Deal Fietsen voor Iedereen, het programma Doortrappen: Veiliger fietsen tot je 100ste, Fiets in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de samenwerking in Tour-de-Force verband.

Het nieuwe kabinet heeft fiets niet specifiek benoemd in het Regeerprogramma. Indirect blijft de samenwerking op fietsgebied echter belangrijk. Bijvoorbeeld voor de ontsluiting van (nieuwe) woningbouwlocaties. Hiervoor is door het kabinet € 2,5 miljard extra beschikbaar gesteld via het Mobiliteitsfonds. Over de verdeling hiervan worden in 2025 nadere afspraken gemaakt.

In het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), een programma van Rijk en regio, is gewerkt aan een integrale strategie op het

gebied van verstedelijking en mobiliteit in de Metropoolregio Amsterdam. Naast de auto en het openbaar vervoer is ook de fiets als potentieel aantrekkelijk alternatief bestempeld. In het Toekomst vast Investeringspakket (TVIP) voor de Amsterdam Bay Area zijn afspraken gemaakt tot en met 2030. Het TVIP bestaat uit maatregelen voor de korte termijn (2030), die randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area rond de thema's werken, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & ecologie. Voor het verbeteren van de faciliteiten van het fietsverkeer is een bedrag bestemd voor de verbetering van de relatie Amsterdam-Almere in de vorm van het ontwikkelen van een doorfietsroute. In overleg met het Rijk (BZK) heeft gemeente Almere (regionaal beheerder van de betreffende middelen) de gelden bestemt voor het gedeelte van de route binnen Almere, tussen Almere-Centrum en Lelystad, het zogenaamde Spoorbaanpad. Gemeente Almere is recent gestart met de uitwerking van deze maatregelen en daarmee de besteding van de TVIP gelden. Daarmee zijn deze gelden (vooralsnog) niet beschikbaar voor het gedeelte Amsterdam-Almere Centrum, in het bijzonder de Maxisweg en de aansluiting op de Hollandse brug. Mochten op termijn de maatregelen op het Spoorbaanpad of een alternatieve route om praktische redenen niet mogelijk zijn, op maatschappelijke bezwaren stuiten of niet realiseerbaar zijn voor 2030, dan kan heroverweging van (een deel van) de TVIP-gelden overwogen worden.

6 Planning en financiering

Dit hoofdstuk bevat de thans voorliggende planning van de uit te voeren projecten en de benodigde financiering en kasritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten, voor die routes waar het tracé is vastgesteld en de maatregelen op VO-niveau zijn uitgewerkt. Voor die routes waar het tracé en de maatregelen nog moeten worden vastgesteld is voor zover mogelijk een globale kosteninschatting in het overzicht opgenomen.

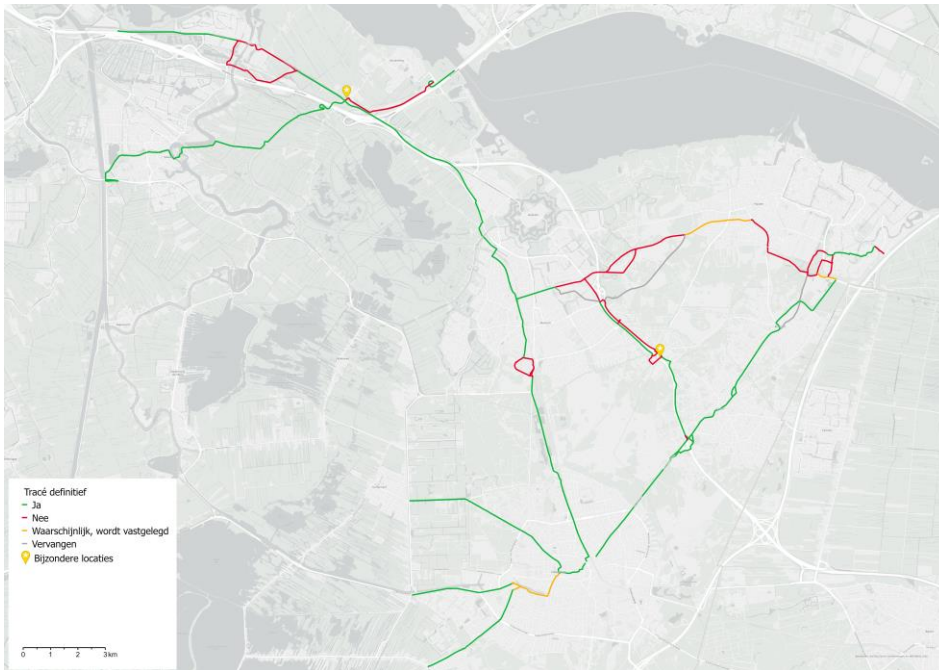
Hiermee is op routeniveau een voorlopige inschatting gemaakt van de benodigde financiering en het jaarritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten. Dit geeft een indicatie welke stappen genomen worden en in welke volgorde, tijd en bijbehorende kosten en bijdragen, zodat er duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden over de benodigde subsidie. Bijlage 2 bij dit Masterplan gaat gedetailleerd in op de route, de maatregelen, de onderzoeken en planvorming, de uitwerking en uiteindelijk de realisatie. Hier is ook een doorkijk gegeven naar de kosten en de verwachte bijdragen van de verschillende partijen.

Intussen wordt online een regionale webviewer bijgehouden. In deze webviewer houden gemeenten zelf bij wat de status is van de verschillende tracés van de doorfietsroutes. Denk hierbij aan het jaar van uitvoering, de realisatiekosten, mate van draagvlak en de maatregelen die genomen worden. De tool bevat uitgebreide informatie over de routes en tracés en is naar de wens van de regio ingericht. In de tool is extra ruimte gereserveerd voor specifieke aandachtspunten. Zijn de maatregelen al vastgesteld door de raad? Is er nog participatie nodig? Moet er nog een tracékeuze gemaakt worden? Deze regionale viewer heeft een tijdelijk karakter en is vooral gericht op de lokale voortgang van de realisatie van de prioritaire routes. Daarbij wordt lokale en regionale beslisinformatie omtrent de routes en tracédelen opgenomen. De regionale viewer is gebaseerd op de provinciale viewer en de data is uitwisselbaar. Echter de regionale viewer is vooral gericht op de lokale monitoring, besluitvorming en de afstemming tussen de gemeenten onderling.

Er wordt gewerkt met verschillende kleurcodering per tracé en/of kruispunt om in een oogopslag te zien waar de aandachtspunten zijn in de realisatie van het doorfietsnetwerk.

Huidige stand van zaken (21-03-2025)

Op dit moment zijn de meeste tracédelen uitgewerkt tot schetsontwerp en/of voorlopig ontwerp (SO/VO), met uitzondering van de tracédelen, waarvoor nog geen definitief tracé is vastgelegd.



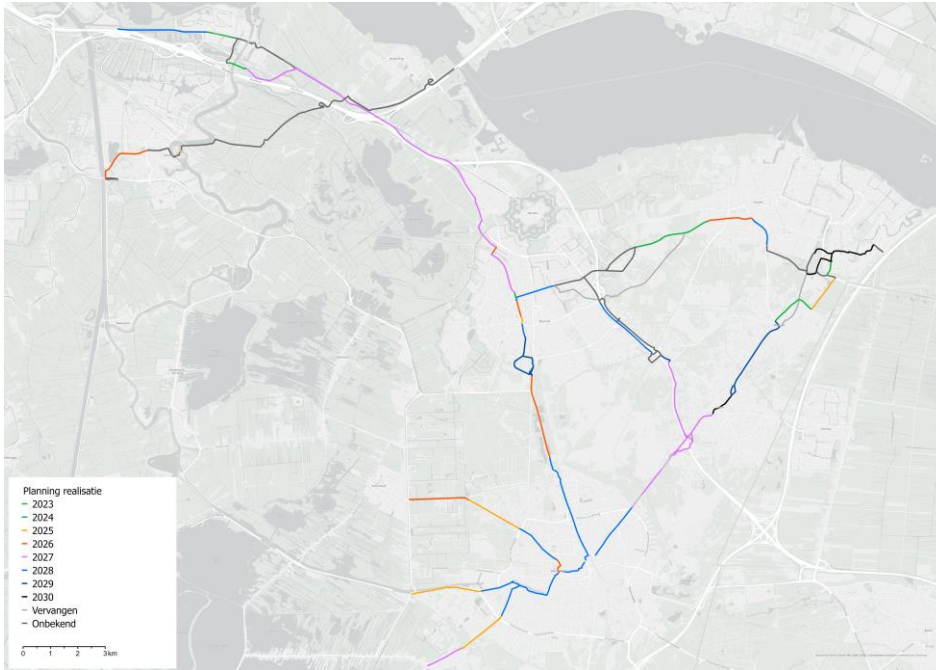
Afb. Tracébepaling prioritaire routes Gooi en Vechtstreek (stand 28-04-2025).
De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen tracé definitief en bestuurlijk vastgesteld
- Geel tracé definitief, nog niet bestuurlijk vastgesteld
- Rood tracé nog niet definitief, nader onderzoek loopt of wordt opgestart
- Grijs tracé is vervangen

Alle tracés worden uiteindelijk vastgesteld en uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO), inclusief SSK-raming per tracédeel. Hierna kunnen de tracédelen worden gerealiseerd en opgeleverd.

In de afgelopen periode is gewerkt aan het bepalen van de maatregelen, de kosten en de verwachte realisatietermijn van de verschillende routedelen. In onderstaande afbeelding is de verwachte planning van de realisatie van de maatregelen weergegeven.

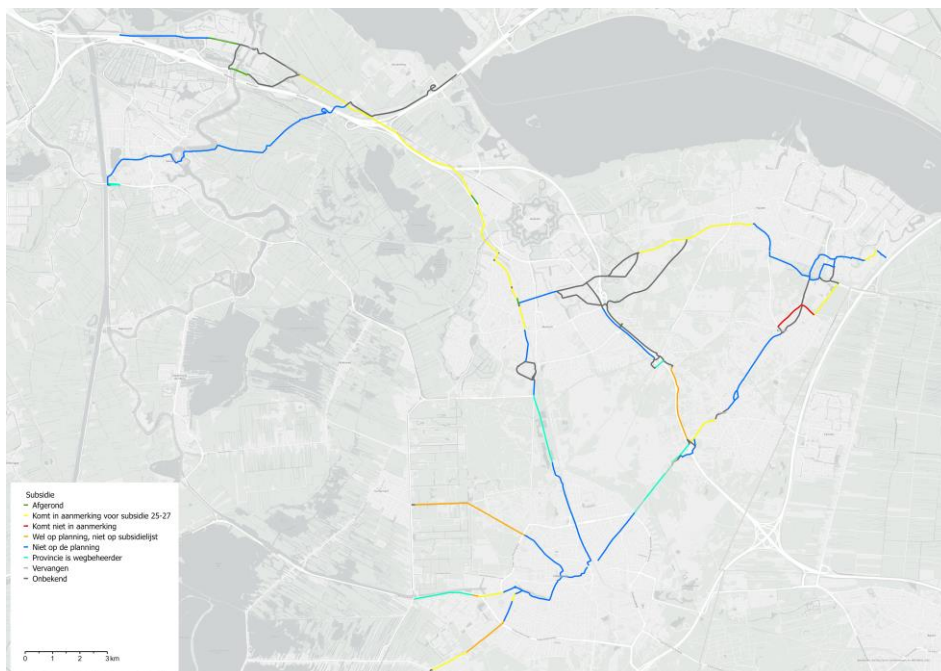


Afb. Verwachte realisatieplanning routedelen prioritaire routes (stand 28-04-2025). De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen gereed (2024/2025)
- Oranje 2025
- Rood 2026
- Paars 2027
- Blauw 2028
- Donker Blauw 2029
- Zwart 2030
- Licht grijs Vervangen
- Donker grijs Onbekend

In het kader van de provinciale subsidieregeling zijn voor de periode 2025-2027 alle tracédelen beoordeeld en afgewogen op basis van de mate van effectiviteit en realiseerbaarheid (zie paragraaf 1.3). Dit heeft geleid tot een verdeling van de beschikbare subsidies voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid voor de regio Gooi en Vechtstreek hetgeen is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afb. Subsidietoekenning tracédelen prioritaire routes (stand 28-04-2025). De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen gereed
- Geel op planning wegbeheerder en ook op subsidielijst van provincie (wel realiseren met subsidie)
- Oranje wel op de planning maar niet op de subsidielijst van de provincie (realiseren zonder subsidie)
- Rood komt niet in aanmerking voor subsidie
- Blauw niet op de planning
- Mint provincie is wegbeheerder
- Lichtgrijs vervangen
- Grijs onbekend

Investerings en verwachtingen zes prioritaire routes.

In het afgelopen jaar is €1.180.000,- geïnvesteerd in de prioritaire doorfietsroutes routes binnen de Gooi en Vechtstreek en wel binnen de gemeenten Huizen en Gooise Meren.

PM geïnvesteerd bedrag opsplitsen naar wegbeheerders en locaties

Voor de komende subsidieperiode, 2025-2027 worden op basis van voorlopige ontwerpen, de realisatiekosten van te realiseren maatregelen geraamd op €12.901.000,-. Dit is inclusief de maatregelen in het VRA-gebied en de maatregelen die de provincie treft op haar eigen fietspaden.

Voor de lange termijn zijn op de verschillende routes ook al maatregelen uitgewerkt en is een bedrag geraamd van €12.881.000,-.

Momenteel zijn daarmee voor de zes prioritaire routes maatregelen uitgewerkt waarvan de realisatiekosten geraamd worden op €25.782.000,-.

In onderstaande tabel zijn de bedragen per wegbeheerder uitgesplitst.

Realisatie- kosten x 1000	'25-'27	>'27	Opmerking
Weesp	577	1.182	Sub VRA mogelijk
Provincie	361	1.377	Eigen middelen
Gooise Meren	4.535	4.774	Sub. NH mogelijk
Hilversum	3.272	2.890	Sub. NH mogelijk
Wijdmeren	492	0	Sub. NH mogelijk
Huizen	1.328	817	Sub. NH mogelijk
Blaricum	540	1.841	Sub. NH mogelijk
Laren	1.796	0	Sub. NH mogelijk
Totaal	12.901	12.881	

Tab. Realisatiekosten PR per wegbeheerder (01-12-2024).

PM subsidie en eigenmiddelen gerealiseerde projecten (Langerhuizerweg tot aan Flevolaan) opnemen

Opgemerkt wordt dat een aantal tracés recent gewijzigd is. Voor de nieuwe tracés zijn nog geen maatregelen uitgewerkt. Dat geldt ook voor twee majeure locaties, te weten de Hakkelaarsbrug en de tunnel bij Crailo. Voor deze locaties worden nog ramingen opgesteld en aan bovenstaand overzicht toegevoegd. Deze nieuwe locaties zijn derhalve niet meegenomen in de bespreking over een mogelijke subsidiebijdrage vanuit de provincie Noord-Holland.

Voor de komende periode wordt ervan uitgegaan dat de provincie in haar eigen realisatiekosten kan voorzien en dat de VRA bijdraagt in de realisatie van de maatregelen in Weesp.

De provincie heeft op dit moment €4.192.000 gereserveerd vanuit het verkeersveiligheidsbudget voor gecombineerde verkeersveiligheid en doorfietsroute projecten. Dit bedrag is aanvullend op het gereserveerde doorfietsroutebudget van €3.024.000,00 voor de regio Gooi en Vechtstreek. In totaal komt dit neer op een subsidiebudget van tot €7.216.000 voor

verkeersveiligheidsmaatregelen en doorfietsroutemaatregelen voor de periode 2025 t/m 2027.

Opm. Middenweg (niet prioritair) staat op groslijst voor 878.000 euro als verkeersveiligheidsmaatregel?

Realisatie- kosten x 1000	'25-'27	sub	Rest	>'27	sub	Rest	Opmerking
Weesp	577	577	0	1.182	1.182	0	VRA
Provincie	361	0	0	1.377	0	0	Eigen budgetten voor verbetering infrastructuur
Gooise Meren	4.535	2.875	1.660	4.774	0	4.774	NH
Hilversum	3.272	1.709	2.055	2.890	0	2.890	NH
Wijdmeren	492	0	492	0	0	0	NH
Huizen	1.328	1.299	29	817	0	817	500K is voor maatregel die in 2024 gestart is
Blaricum	540	626	0	1.841	0	1.841	NH
Laren	1.796	707	1.089	0	0	0	NH
Totaal	12.901	8.154	4.833	12.881	2.559	10.322	

Tab. Overzicht realisatiekosten en verwachte subsidie (01-12-2024).

Vanuit de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk heeft Laren in Q1 2025 recht op een bijdrage van minimaal € 120.000,- . De BEL-gemeenten gaan hiervoor zelf een aanvraag doen bij het Rijk. Omdat hier nog geen zekerheid over is, zijn deze 'subsidies' vooralsnog niet meegenomen in de bijdrage van derden aan de maatregelen. Derhalve blijkt op grond van een bovenstaande analyse dat ongeveer € 5 miljoen gesubsidieerd wordt op een investeringsbedrag van € 12 miljoen voor de periode 2025 t/m 2027. Dat betekent dat op ruim de helft van de investeringssom (€ 12,9 van de €25,0 miljoen) van de gemeenten op de zes prioritaire routes in de eerstkomende periode een bijdrage van max 45% te verwachten is. Voor de andere helft van de investeringssom (maatregelen die vanaf 2028 worden uitgevoerd) zijn nog geen afspraken gemaakt. Het proces voor 2028 is in het tweede kwartaal van 2025 gestart.

De ontbrekende maatregelen die thans uitgewerkt worden en nog voor 1 januari 2028 kunnen worden uitgevoerd, komen niet meer in aanmerking voor subsidie, want de lijst met projecten (inclusief overprogrammering) is op 15 april door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld.

7 Regio op de fiets

Fietsambitie

In de regio Gooi en Vechtstreek is sprake van een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken en een forse en groeiende pendel als gevolg daarvan. De druk op de weg neemt toe. Het toegankelijk en bereikbaar maken van wonen, werk, vereist bereikbaarheid van en binnen de regio. De regio streeft ernaar om dit te bereiken met een zo laag mogelijke belasting voor natuur en milieu. De regio zet daarom maximaal in op alternatieven voor de auto met onder meer ruimte voor de fiets.

Fietsambitie Gooi en Vechtstreek

Om het fietsen te stimuleren wordt in de Gooi en Vechtstreek door de regiogemeenten en de provincie Noord-Holland samengewerkt aan een hoogwaardig fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk zorgt voor aantrekkelijke en veilige fietsroutes voor forensen, recreanten, sporters en bezoekers. Fietsen wordt hierdoor gestimuleerd en dit kan het wegennet ontlasten. Het bevorderen van het fietsgebruik wordt bovendien gezien als een manier om invulling te geven aan opgaven zoals de klimaatverandering, luchtkwaliteit, gezondheid, sociale inclusie en economische ontwikkeling.

Echter de regio staat niet op zichzelf. De regio Gooi en Vechtstreek is een belangrijke schakel in verschillende stedelijke gebieden/netwerken, wat om samenwerking en afstemming vraagt. Zo wordt er ook het gebied van fiets, actief samengewerkt tussen de MRA, de regio's rondom Amsterdam, Amersfoort en Utrecht en de drie provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Zo is de stimulering van actieve mobiliteit ook een belangrijk onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van de provincies Noord-Holland en Flevoland, waarin doelen zijn opgenomen uit het Klimaatakkoord. De doelstelling, zoals die vastgelegd is in de regionale Strategie Fietsstimulering 2024-2029 van de provincie Utrecht luidt: meer fietsritten met een brede en samenhangende aanpak op basis van een vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk met voldoende fietsparkeervoorzieningen.

De MRA en het Rijk werken voor de mobiliteitsopgaven samen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) MRA. Hierin worden afspraken gemaakt die uiteindelijk een plaats krijgen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In het kader van SBAB ligt de focus voor de fiets op Bereikbare Steden (voor Gooi en Vechtstreek o.a. Hilversum), de verbetering van stedelijke en regionale fietsnetwerken (doorfietsroutes) en een P+R / Hub strategie.

Doorfietsroutes

Het realiseren van de doorfietsroutes maakt dat de fiets een uitstekend lokaal en regionaal alternatief wordt en daarmee bijdraagt aan een modal shift van de auto naar de fiets. Daarnaast bestaat er een duidelijke relatie tussen de

doorfietsroutes en andere thema's die bijdragen aan de stimulering van actieve mobiliteit, zoals:

- Stationsontwikkelingen;
- Deelfietsen;
- Fietsenstallingen;
- Hub strategie;
- Majeure ruimtelijke ontwikkelingen.

Fiets en Openbaar vervoer

De verbinding tussen OV-knooppunten en woonkernen wordt verbeterd door veilige en aantrekkelijke doorfietsroutes te bieden. Voor bewoners wordt het gemakkelijker om van en naar trein- en busstations te fietsen. Dit bevordert de overstap van de auto naar openbaar vervoer, wat leidt tot een efficiënter gebruik van het OV-systeem, minder verkeersdruk op het hoofdwegennet en een grotere bereikbaarheid voor mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer.

Fietsenstallingen

De investering in fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en laadpunten voor elektrische fietsen bevorderen het gebruik van de (elektrische) fiets. De integratie van slimme technologieën, zoals apps voor routeplanning en deelfietsdiensten, kunnen het gebruik van de fiets verder vergemakkelijken en aantrekkelijker maken. Aansprekende ruimtelijke voorbeelden in de Gooi en Vechtstreek zijn onder meer verschillende stationsomgevingen, naar ook de ontwikkelingen rond de aansluiting Crailo op de A1 en de verbinding Almere-Amsterdam.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om aanpalende fietsprojecten vanuit het Masterplan actief te gaan ondersteunen. Echter door afstemming en samenwerking kan het effect van de afzonderlijke plannen worden vergroot.

8 Resumé

In 2022 hebben de provincie Noord-Holland en de regio Gooi en Vechtstreek een ambitieus doorfietsrouteplan neergelegd. Samen hebben zij daar 6 prioritaire doorfietsroutes in aangewezen en zijn die systematisch uit gaan werken. De routes zijn daarmee geen ambitie meer, maar een gezamenlijk vastgesteld doel en daar hoort ook een ieders inzet in tijd, capaciteit en middelen bij.

In het verlengde van het vaststellen van de (prioritaire) doorfietsroutes zijn de routes in de lokale mobiliteitsplannen opgenomen en zijn de eerste gemeentelijke middelen vrijgemaakt voor de planuitwerking en realisatie. Inmiddels ligt er een gedragen uitwerking van alle partijen op tafel en worden de eerste maatregelen op de routes uitgevoerd. Het enthousiasme is er en zowel de gemeenten als de provincie tonen daadkracht met het vrijmaken van middelen en capaciteit binnen de organisatie. Het is dan ook nu tijd om door te pakken. Zonder eigen middelen van de gemeenten en financiële hulp van de provincie, zoals die ook bij de ondertekening van de intentieovereenkomst is vastgelegd, is het realiseren van de doorfietsroutes niet mogelijk. Het inpassen en realiseren van de doorfietsroutes vraagt de nodige creativiteit. Naast het out-of-the-box denken bij de financiële bijdragen van de provincie door combinatie verkeersveiligheids- en doorfietsmaatregelen op de routes onder het verkeersveiligheidsbudget te schuiven, is dezelfde creativiteit en flexibiliteit nodig om de route zo hoogwaardig mogelijk in te kunnen richten. De gemeenten zetten alles op alles om de minimale kwaliteitseisen te halen en de routes op een zo aantrekkelijk mogelijke wijze en passend in de omgeving in te passen. Dit ook om een zo maximaal mogelijk draagvlak bij de omgeving te verwerven. Gemeenten en provincie streven ernaar om de doorfietsroutes uiteindelijk in zijn geheel aan te leggen. Hierbij ligt de gezamenlijke focus op samenwerking en het zoeken naar oplossingen.

Aan de andere kant is het aanleggen van doorfietsroutes ook een kwestie van lange adem. Werk met werk maken, plannen van de beschikbare capaciteit, ook ten aanzien van wat uit de markt te halen is, maar ook het vrijmaken van financiële middelen, vraagt de nodige inspanning bij de gemeenten. Dat lukt alleen als er over een langere periode gepland kan worden. Een periode van 5 tot 10 jaar is daarbij het uitgangspunt. Daarbij hoort ook een financiële zekerheid voor dezelfde periode. Dat wil zeggen dat er een vorm van zekerheid zal moeten zijn voor maatregelen die nu buiten de boot vallen, alsnog binnen de regeling kunnen komen, er zicht moet zijn op continuïteit vanaf 2027 en dat uiteindelijk een bijdrage beschikbaar komt voor alle noodzakelijke maatregelen, wanneer deze zo maximaal mogelijk aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen. De provincie heeft met de huidige regeling de mogelijkheid geboden om een groot deel van de meest effectieve en op korte termijn haalbare maatregelen op de doorfietsroutes te kunnen realiseren. In het tweede kwartaal worden de gesprekken opgestart voor 2028 en de provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat proces jaarlijks te gaan herhalen totdat de routes gerealiseerd zijn.

Echter op grond van de huidige uitwerking en planning, maar ook realisatiemogelijkheden op korte- en middellange termijn, is de huidige subsidieregeling nog niet voldoende om het gehele regionale doorfietsroutenetwerk en in het bijzonder de 6 prioritaire routes binnen een

termijn van 5 jaar te realiseren. Gezamenlijk komen gemeenten en provincie nog vele miljoenen tekort, ook als er nog een nieuwe bijdrage vanuit TVIP of rijksbijdrage beschikbaar komt. Op deze manier staan het doel en de ambitie onder druk, omdat uiteindelijk grote delen van de doorfietsroutes niet gerealiseerd worden. Zowel voor 2025 - 2027, maar vooral na 2027 moet er geld bij van zowel provincie als gemeenten, als de provinciale middelen op hetzelfde niveau door blijven lopen. De gezamenlijke intentieverklaring maakt het mogelijk om ook in de gemeentelijke begrotingen de nodige middelen voor de planuitwerking en realisatie structureel voor de komende jaren vast te leggen.

Naast de routes zijn ook bijzondere locaties als de ondertunneling bij Crailo en de oversteek van de A1 bij de Hakkelaarsbrug twee belangrijke aandachtspunten. Het zijn twee schakels die de belangrijkste rijksweg (A1) in het gebied kruisen en waar meerdere doorfietsroutes samenkomen. Twee locaties waar ook uitwisseling is met het overige verkeer en waar de mobiliteitstransitie in optima forma kan plaatsvinden. Hier wil de regio samen met de provincies optrekken richting het Rijk. Door dit nu in gang te zetten, kan werk met werk worden gemaakt, zoals de combinatie met de woningbouw bij Crailo, en de ontwikkeling van de mobiliteitsas van Almere naar Amsterdam, maar ook op tijd maatregelen worden getroffen om de doorfietsroutes te completeren. Daarnaast is vooral de fietsveiligheid op deze locaties bij deze maatregelen gebaat.

Om alles te kunnen realiseren zijn alle mogelijke bijdragen gewenst, zoals:

- Alle gemeenten moeten middelen op begrotingen reserveren voor capaciteit en uitvoering.
- Aanvraag WO korte termijn maatregelen
- Middelen uit de locatieontwikkeling van Crailo voor de ondertunneling
- Derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in het kader van het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030)
- Middelen voor Wijdmeren in het kader van de overdracht van het areaal naar de gemeente Hilversum

Met deze investeringen in tijd, capaciteit en middelen wordt het regionale (door)fietsnetwerk voor de toekomst neergelegd.

Bijlage 1 Subsidievoorwaarden en bedragen subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid

De uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid is de opvolger van de uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur die de afgelopen jaren van kracht is geweest. Met deze regeling subsidieert de provincie diverse infrastructurele projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid of het verbeteren van het doorfietsroutenetwerk.

In plaats van een open regeling waar aanvragen voor kunnen worden ingediend en op volgorde van ontvangst worden gehonoreerd, heeft de provincie het afgelopen jaar samen met de regio gewerkt aan het opstellen van een projectenlijst met de meest urgente knelpunten voor verkeersveiligheid en doorfietsroutes. Daarnaast heeft het jaarlijks beschikbare subsidiebudget plaatsgemaakt voor een meerjarenaanpak. In de nieuwe subsidiemethodiek is besloten om te kijken naar financiële middelen die zijn geraamd voor 2025, 2026 en 2027.

Deze herziening beantwoordt aan de wens van zowel de provincie als gemeenten om verder vooruit te kijken dan alleen het lopende jaar voor het verbeteren van belangrijke en kansrijke locaties. Tevens creëert deze werkwijze zekerheid voor gemeenten omtrent subsidie voor projecten die zich nog in de ontwikkelfase bevinden. Door projecten te programmeren voor de komende drie jaar weet iedere gemeente voor welk projectsubsidie is gereserveerd. Gemeenten zijn daardoor niet meer afhankelijk van resterende subsidie. Daarnaast kunnen er makkelijker regionale afspraken gemaakt worden over verdeling van de middelen. Gemeenten die niet in het eerste jaar al een project tot uitvoer kunnen brengen, hebben hiermee wel zicht op subsidie in één van de hierop volgende jaren.

Voor de regeling geldt dat een definitief ontwerp (DO) en Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) beschikbaar zijn bij het indienen van een aanvraag. De provincie hanteert als leidraad dat het gunnen van de opdracht plaatsvindt binnen een jaar na verlenen van de subsidie.

Binnen de subsidieregeling Verkeersveiligheid en Doorfietsroutes definieert de provincie de volgende subsidiepercentages als uitgangspunt:

- 90% subsidie voor het aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten op een doorfietsroute met als hoofddoel het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk;
- 75% subsidie voor het aanleggen of aanpassen van wegen of voetpaden met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- 35% voor projecten die gecombineerd worden met rioleringswerkzaamheden, omdat deze projecten voor een groot deel worden gedekt door 'beheer & onderhoudsbudget' van gemeenten.

Daarnaast zijn er in de verschillende regio's maatwerkafspraken gemaakt, waarin wordt afgeweken van bovenstaande percentages. Zo zijn er bijvoorbeeld

lagere subsidiepercentages toegekend om subsidiering van extra projecten mogelijk te maken. Het totale beschikbare deelplafond voor verkeersveiligheidsmaatregelen en verbeteringen aan de doorfietsroutes is voor de Gooi Vechtstreek € 8.453.000.

De groslijst met verkeersveiligheid- en doorfietsrouteprojecten in de Gooi en Vechtstreek:

2025	Nieuwe Bussumerweg	Huizen
	Fietspaden Vreelandseweg (tussen Gijsbrecht van Amstelstraat en gemeentegrens)	Hilversum
	Fietspad langs Rijksweg vanaf Voormeer tot Keverdijk	Gooise Meren
	Fietspad langs Rijksweg vanaf Keverdijk tot Hakkelaarsbrug	Gooise Meren
	Fietspad De Maten (vanaf Havik tot aan Lepelaar en Stichtseweg)	Blaricum
	Burgemeester Le Coultredreef	Blaricum
	Slochterenlaan	Gooise Meren
	Lindelaan	Gooise Meren
	Graaf Willem de Oudelaan	Gooise Meren
	Voormeer	Gooise Meren
	Cort van der Lindenlaan	Gooise Meren
2026	Middenweg	Wijdmeren
	Thorbeckelaan	Gooise Meren
	Loosdrechtseweg (vanaf Gijsbrecht van Amstelstraat tot Couperusweg)	Hilversum
	Laarderweg	Gooise Meren
2027	Hilversumseweg (A1 t/m Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat)	Laren

Bijlage 2 Uitwerking 6 prioritaire routes: stand van zaken mei 2025

Overzicht van acties die in het kader van het uitwerken van de zes prioritaire routes op VO-niveau nog noodzakelijk zijn en in 2025 worden uitgevoerd en afgerond.

Kaartje met resterende locaties

Knelpunten

- Fietstunnel bij Crailo
Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren, Laren en Hilversum, de provincie Noord-Holland en het Rijk.
- Hakkelaarsbrug en toeleidend tracé
Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren, Amsterdam en Almere, de VRA, de provincie Noord-Holland en het Rijk.
- Tracékeuze door of langs centrum van Muiden
Betrokken partijen: gemeente Gooise Meren en provincie Noord-Holland
- Tracékeuze Bussum-Huizen
Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren en Huizen en provincie Noord-Holland
- Tracékeuze bij station Bussum Zuid
Betrokken partijen: gemeente Gooise Meren, provincie Noord-Holland en NS
- Tracékeuze tussen Huizen en Blaricum
Betrokken partijen: gemeenten Huizen en Blaricum en provincie Noord-Holland
- Tracé Taludweg/Havenstraat in Hilversum
Betrokken partijen: gemeente Hilversum en provincie Noord-Holland
- Klinkers in plaats van fietsstroken in Blaricum
Betrokken partijen: gemeente Blaricum en provincie Noord-Holland

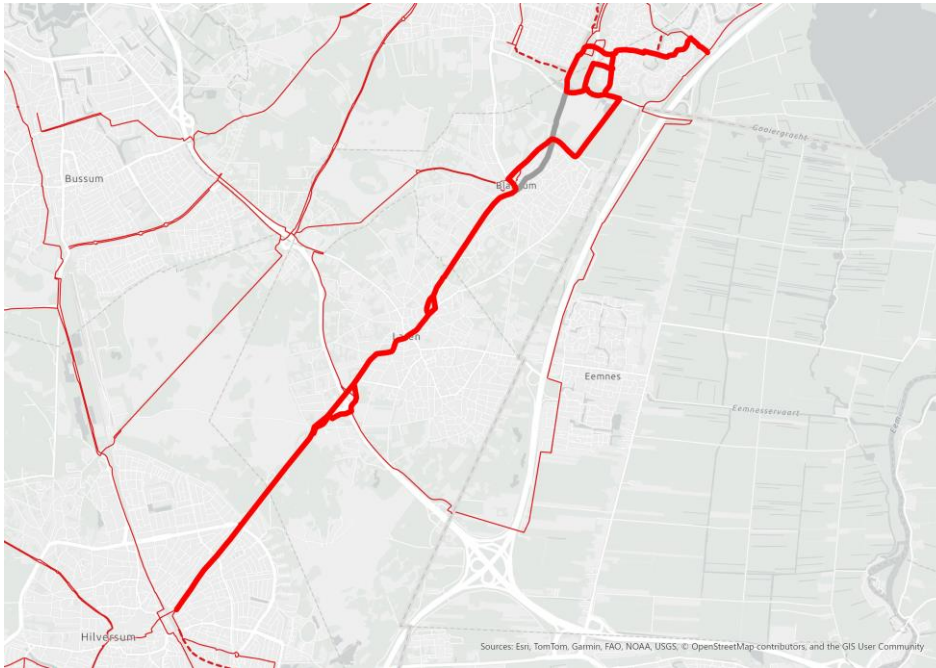
Bijlage 3 Uitvoeringsplan per prioritaire route

In voorliggende bijlage wordt dieper ingegaan op de status en kosten per route en per wegbeheerder.

In deze bijlage wordt gesproken van realisatiekosten, welke grotendeels zijn afgeleid uit de SSK van 2022. Deze bedragen zijn de directe bouwkosten en een deel van de indirecte bouwkosten, exclusief VAT. De realisatiekosten zijn geïndexeerd naar het jaar 2025. De bedragen zijn exclusief mogelijke subsidies.

Kosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenverdelingen.

Hilversum-Huizen



Status per wegbeheerder

De BEL

De gehele openbare ruimte van Bijvanck wordt in fases tot en met 2030 heringericht. Het doorfietsroutetracé dat daar doorheen loopt, wordt zo veel mogelijk volgens de doorfietsroutevereisten aangelegd.

De doorfietsroute is middels de verkeersvisies van Blaricum en Laren vastgesteld. De route is gewijzigd en loopt vanuit de Bijvanck via Le Coultedreef, de Meentzoom, de Bergweg, Huizerweg en de Torenlaan naar Laren. Voorheen is de intentie geweest om de route via Op Caliskamp en de Meentweg te laten lopen. Op Caliskamp is niet haalbaar omdat dit onderdeel is van het Goois Natuurreservaat (GNR). Het schelpenpad Op Caliskamp moet daarom behouden blijven, waardoor deze route niet haalbaar is als prioritaire doorfietsroute. De Le Coultedreef wordt in het najaar van 2025 heringericht en is het alternatief voor Op Caliskamp. Vanuit participatie en het historische karakter van de Meentweg is een fietsstraat hier niet inpasbaar. Om die reden is voor de Bergweg gekozen.

Er is bij de Bergweg en Meentzoom gekozen voor een GOW30 inrichting met fietsstroken en klinkers. Dit voldoet niet aan de doorfietsroute kwaliteit. Om deze reden wordt dit deel van de route dan ook niet gesubsidieerd.

De route door Blaricum en Laren wordt een gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet 30 (GOW30), ofwel gemengd verkeer met fietsstroken. Laren realiseert dit met geasfalteerde fietsstroken en houden zich hiermee aan de richtlijnen van het CROW. Blaricum heeft na een uitgebreide participatie gekozen om de fietsstroken in klinkers te laten uitvoeren. Hier is nog enige discussie over gaande, maar de maatregelen lijken in de verkeersvisie definitief te worden vastgelegd.

In het centrum van Laren blijft kruispunt Naarderstraat-Brink naar verwachting gereguleerd, waardoor fietsers mogelijk moeten stoppen om de Naarderstraat over te kunnen steken.

Bij de N525 wordt de route door de fietstunnel verbeterd, met aandacht voor verlichting.

Hilversum

De Larenseweg wordt in 2028 aangepakt. Het tracé is definitief maar de maatregelen moeten nog worden vastgesteld.

Provincie

De provincie beheert het fietspad langs de N525. Dit deel van de route wordt opgepakt met de afdeling beheer en onderhoud.

Kostenverdeling realisatiekosten

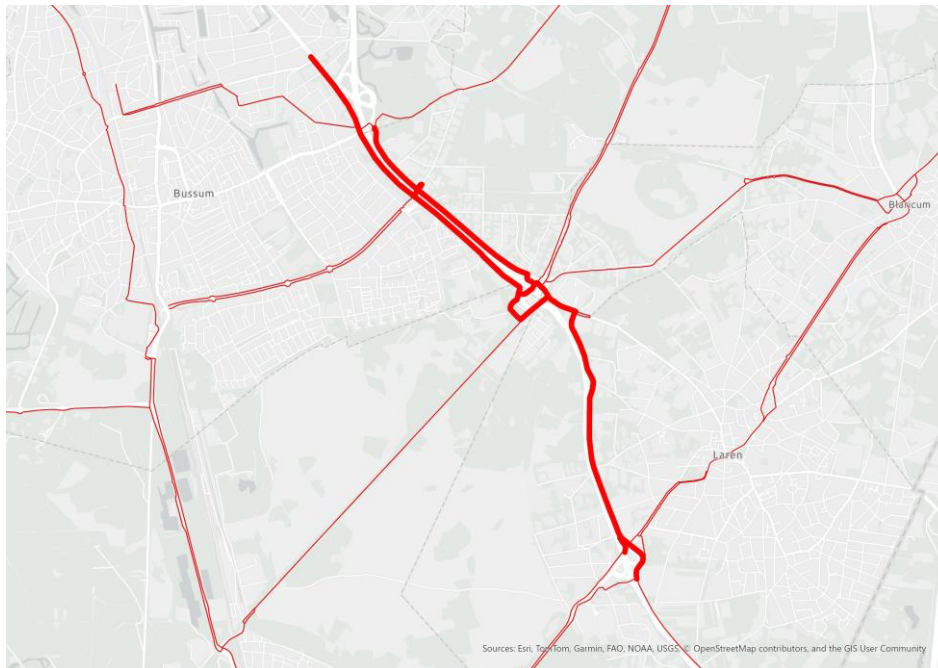
Gemeente	Jaar	2024	2025	2027	2028	2029	2030	Eindtotaal
Blaricum		€62.831,93	€774.452,80			€1.178.752,89	€0,00	€2.699.264,95
Hilversum					€758.301,56			€758.301,56
Huizen							€0,00	€0,00
Laren				€943.548,40		€640.010,64	€0,00	€1.583.559,04
Provincie				€1.211.056,05				€1.211.056,05
Eindtotaal	Jaar	€62.831,93	€774.452,80	€2.154.604,43	€758.301,56	€1.818.763,53	€0,00	€6.252.181,58

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Huizen, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten, zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

Het opwaarderen van de fietstunnel onder de A1 door en een eventuele fietsbrug of fietstunnel over 't Merk zijn geen onderdeel geweest van de SSK uit 2022. Deze kosten zijn daarom ook niet opgenomen in deze kostenverdeling. De doorfietsroutes door Bijvanck worden uitgewerkt in het kader van de herstructurering van de wijk en zijn daarom ook geen onderdeel van het kostenoverzicht.

De Bergweg en de Meentzoom zijn reeds uitgevoerd en ook geen onderdeel van dit kostenoverzicht.

Laren-Bussum



Status per wegbeheerder

De BEL

De route van Laren naar Crailo staat op de planning voor 2027 en is opgenomen in de projectenlijst van de provincie.

Gooise Meren

Voor de route van langs Crailo naar Bussum moeten nog een keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld over de vorm en locatie van de fietstunnel bij Crailo.

De route in Bussum loopt via de zuidkant en is gepland voor 2028 en moet nog worden vastgesteld.

Hilversum

De Amersfoortsestraatweg bij Crailo is in beheer van gemeente Hilversum.

Kostenverdeling realisatiekosten

Gemeente	Jaar	2027	2028	2029	Onbekend	Eindtotaal
Blaricum			€122.585,05			€122.585,05
Gooise Meren				€478.024,98		€478.024,98
Hilversum				€48.612,71		€48.612,71
Laren	€971.816,69					€971.816,69
Provincie				€ 0,00		€ 0,00
Huizen en Gooise Meren		€737.329,24		€36.443,33		€773.772,57
Eindtotaal	€971.816,69	€737.329,24	€122.585,05	€563.081,02		€2.394.812,00

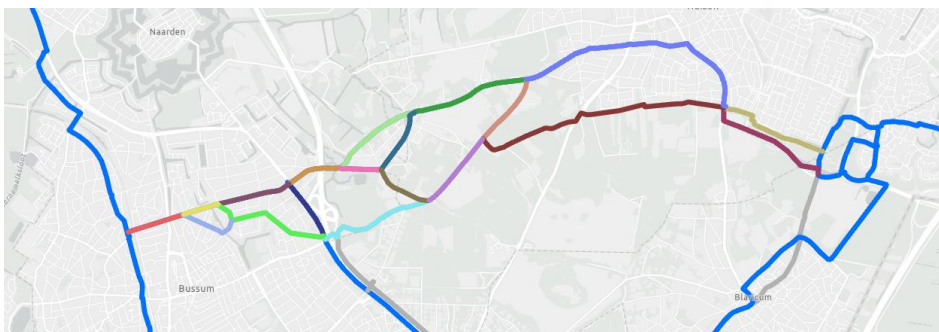
Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Laren-Bussum, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenverdeling.

De fietstunnel bij Crailo is geen onderdeel geweest van de SSK uit 2022. Deze kosten zijn daarom ook niet opgenomen in deze kostenverdeling.

Bussum-Huizen



Tussen Huizen en Bussum zijn verschillende routes mogelijk. De voorkeur gaat uit naar het opwaarderen van de bestaande, historische route over de Bollenlaan tussen de A1 en de Flevolaan. Echter het verbeteren van de fietsvoorzieningen aan beide zijden van de weg levert nauwelijks een kwaliteitsverbetering op voor de fietsers en de route komt zeker niet op doorfietsrouteniveau. Er zijn verschillende alternatieve routes, maar ook die hebben naast voordelen, aantoonbare nadelen. Thans loopt een tracékeuze onderzoek naar een voorkeurstracé voor het gedeelte van de A1 tot aan de Flevolaan. Het voorkeurstracé is een gesplitst traject en loopt van Bussum naar Huizen via de Oud Blaricumerweg en de Flevolaan (fietsstraat) en van Huizen naar Bussum via de Bollenlaan (vrijliggend fietspad). Het onderzoek wordt in kwartaal 3 van 2025 afgerond en bestuurlijk ter besluitvorming voorgelegd.



Status per wegbeheerder

Gooise Meren

Het eerste deel van de route over de Brediusweg is definitief. Dit deel wordt naar verwachting in 2028 uitgevoerd.

Huizen

De Nieuwe Bussummerweg tussen Erikaweg en Ceintuurbaan wordt thans aangepakt. Dit deel van de route wordt in 2025 opgeleverd.

De Ceintuurbaan en de Randweg staan voorlopig nog niet op de planning.

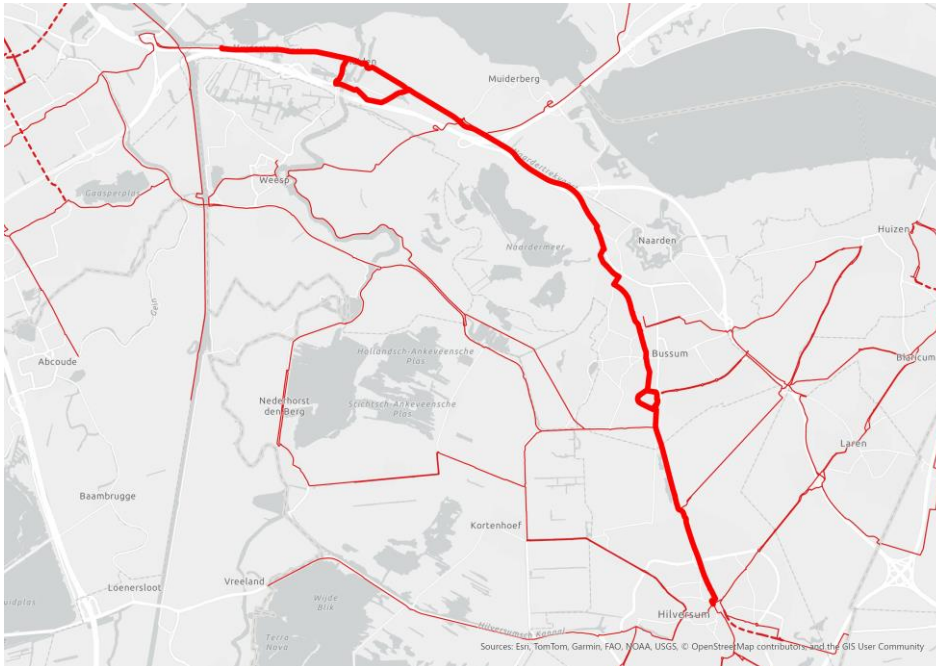
Kostenverdeling realisatiekosten

Gemeente	Jaar	2024	2026	2028	Onbekend	Eindtotaal
Gooise Meren				€1.068.312,91	€571.766,49	€1.640.079,40
Huizen		€862.964,73	€509.727,26	€745.451,61	€498.021,01	€2.616.164,61
Gooise Meren en Huizen					€354.872,78	€354.872,78
Eindtotaal		€862.964,73	€509.727,26	€1.813.764,52	€1.424.660,29	€4.611.116,80

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Bussum-Huizen, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

Flevolaan ligt deels op de grens van de gemeenten Huizen en Gooise Meren. Het bedrag voor deze maatregelen wordt dan ook gezamenlijk weergegeven.

Hilversum-Amsterdam



Status per wegbeheerder

Gooise Meren

In Muiden staat het tracé ter discussie. Binnen de kern is er beperkt draagvlak voor een fietsstraat in rood asfalt vanwege het historische karakter van het dorp. Een alternatieve route via de Mariahoeveweg wordt overwogen, maar over deze tracékeuze is voorlopig geen uitspraak te verwachten. Bij de Mariahoeveweg wordt een nieuw fietspad aangelegd. Echter ligt deze route buiten het dorp en is daardoor minder sociaal veilig. Op de Weesperweg (tussen Mariahoeveweg en Amsterdamsestraatweg) zijn de te nemen maatregelen nog niet bekend.

Om Muiden meer autoluw te maken, wordt de Zeesluisbrug in de toekomst mogelijk (gedeeltelijk) afgesloten voor autoverkeer. Dit maakt het tracé door Muiden een aantrekkelijke route.

Bij de Zuidpolderweg moet de dijk worden verhoogd. Deze werkzaamheden komen pas in uitvoering, wanneer er meer duidelijk is over het tracé en over de subsidiemogelijkheden.

Aan het gedeelte van de route van de Hakkelaarsbrug tot Naarden-Bussum wordt thans gewerkt. Grote delen van dit gedeelte van de route worden uiterlijk 2027 gerealiseerd. De route van Naarden-Bussum tot de Hakkelaarsbrug staat op de projectenlijst van de provincie, hoewel het nog onduidelijk is of sommige kruispunten ook in aanmerking komen voor subsidie.

In 2026 wordt gestart met de Slochterenlaan en de Thorbeckelaan. Een deel van de Slochterenlaan is al gereed bij de constructie van het stationsplein. Momenteel loopt een discussie met de provincie over de maximaal haalbare kwaliteit van de doorfietsroute op de Thorbeckelaan, als gevolg van de beschikbare ruimte voor het realiseren van een fietsstraat waarbij autoverkeer in twee richtingen mogelijk blijft en parkeerplekken voor de auto's op peil

blijven. Mocht de provincie om die reden geen subsidie verstrekken, dan treden gemeente en provincie in overleg over een alternatieve aanpak/oplossing.

In Bussum zijn er verschillende oversteken waar fietsers niet in de voorrang kunnen worden gebracht. Het betreft in het bijzonder die locaties waar er potentiële gevaarlijke wachtrijen voor spoorwegovergangen kunnen ontstaan.

Bij Bussum Zuid, rondom het station, is er nog geen definitief tracé vastgesteld. Er zijn drie opties gepresenteerd, te weten:

1. langs de Struikheiweg;
2. over de P+R van station Bussum Zuid;
3. langs de Bussummergrindweg.

Voor het gebied naast Bussum Zuid is een gebiedsvisie in ontwikkeling. Dit betreft de nieuwe woningbouwontwikkelingen met een lage parkeernorm. De (fiets)bereikbaarheid van dit gebied en het station is daarom van groot belang. Daarnaast is de tracékeuze afhankelijk van een eventuele beschikbaarheid van gronden van NS, alsmede hoogteverschillen en doorsteekmogelijkheden in de lokale groenstructuur. Een en ander wordt in 2025 in kaart gebracht, op grond waarvan een definitief voorkeustracé kan worden bepaald.

Hilversum

De route van Bussem naar Hilversum staat later op de planning. Naar verwachting wordt dit in 2028 opgepakt. Het tracé is definitief maar de maatregelen moeten nog worden vastgesteld.

Provincie

voor het fietspad over de Naarderweg (N524) loopt een projectplan.

Kostenverdeling realisatiekosten

Gemeente	Jaar	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Onbekend	Eindtotaal
Gooise Meren	€290.379,92	€184.323,19	€419.365,64	€2.825.759,61	€769.814,67	€431.210,95	€569.068,49		€5.489.922,47
Hilversum					€629.818,16				€629.818,16
NS						€187.183,24			€187.183,24
Provincie			€547.484,46						€547.484,46
Eindtotaal	€290.379,92	€184.323,19	€966.850,10	€2.825.759,61	€1.399.632,83	€618.394,19	€569.068,49		€6.854.408,33

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Amsterdam, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De kosten zijn gebaseerd op geïndexeerde bedragen uit de SSK raming uit 2022. Hierbij is uitgegaan van de oorspronkelijke tracé door het centrum van Muiden en het tracé over de P+R Bussum Zuid.

De kosten voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur langs de Maxisweg valt onder het TVIP pakket, maar worden daaruit niet meer gefinancierd.

Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Status per wegbeheerder

De koppeling tussen de beide doorfietsroutes maakt onderdeel uit van de nog op te starten studie voor het alternatief voor de Hakkelaarsbrug.

Het tracé van de route door Weesp is definitief. De maatregelen zijn nog niet vastgesteld. Ook dit deel van de route staat voorlopig nog niet op de planning.

De provincie beheert het fietspad langs de Gooilandseweg, de N236.

Kostenverdeling realisatiekosten

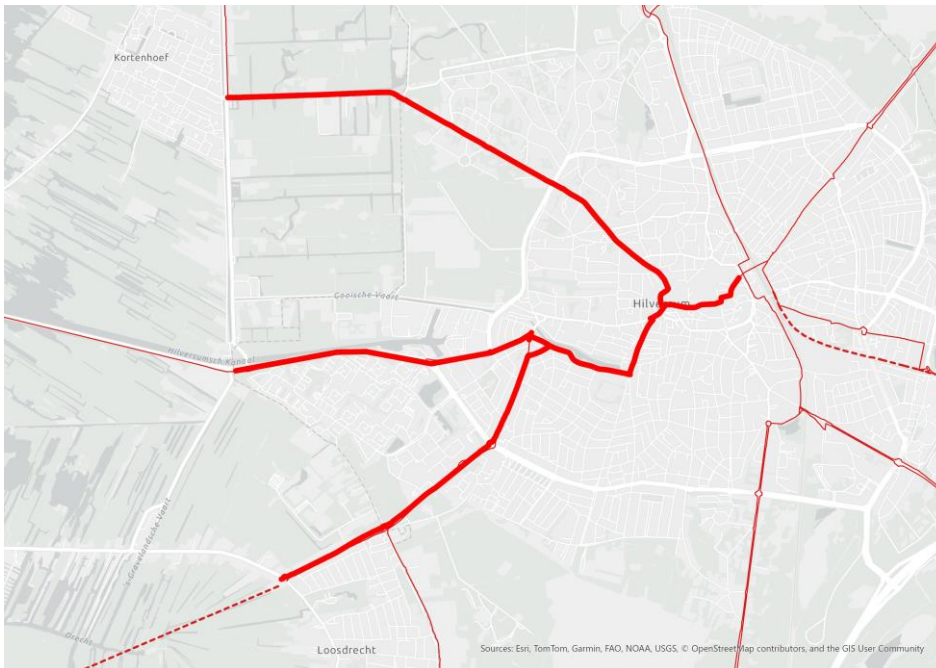
Gemeente	Jaar	2023	2025	2026	Onbekend	Eindtotaal
Amsterdam		€577.000,00	€12.598,79	€486.613,23	€1.189.188,42	€2.265.400,44
Amsterdam en Provincie					€34.028,90	€34.028,90
Gooise Meren					€634.950,05	€634.950,05
Provincie					€79.117,19	€79.117,19
Eindtotaal		€577.000,00	€12.598,79	€486.613,23	€1.937.284,56	€3.013.496,58

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Amsterdam-Almere, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De realisatiekosten voor de Maxisweg vallen mogelijk onder het TVIP pakket maar zijn ook in deze tabel opgenomen.

Het talud aan de zuidzijde van de N236 is deels van de provincie en deels van de gemeente Amsterdam. De kosten voor dit tracé zijn dan ook gezamenlijk opgenomen.

Hilversum-Wijdmeren



Status per wegbeheerder

Wijdmeren

In de gemeente Wijdmeren zijn de tracés vastgesteld. De Molenmeent zijn in de begroting voor 2027 opgenomen. Wijdmeren fuseert binnenkort met Hilversum, wat mogelijk impact heeft op de plannen. De rotonde Rading wordt gezamenlijk door de gemeenten Wijdmeren en Hilversum opgepakt. Daarbij wordt ook de Molenmeent aangepakt.

Hilversum

Hilversum heeft de uitvoering gefaseerd in maatregelen “buiten de ring” en “binnen de ring”. De maatregelen buiten de ring worden komend jaar gerealiseerd, terwijl die binnen de ring gepland staan voor 2028 en later. Er lopen nog onderzoeken met betrekking tot deze maatregelen.

Binnen de ring treft de gemeente Hilversum voorbereidingen voor de Herenstraat. Ook worden de Kerkbrink, Oude Torenvstraat en ‘s Gravelandseweg tot aan de Oude Enghweg in 2025 opgepakt. De tracékeuze rondom de Taludweg en Havenstraat is nog niet zeker. De gemeente doet hier zelf onderzoek naar. Het tracé over de Taludweg en Havenstraat wordt door de gemeente om die reden als apart project behandeld. Opwaarderen van de Havenstraat is complex, mede omdat dit een belangrijke busverbinding is. Het alternatieve tracé loopt via de Vaartweg, maar wordt als een minder geschikt alternatief beschouwd.

Provincie

De provincie beheert het fietspad langs de N201 langs Hilversum Kerkelanden. Deze staat op de planning voor 2027.

Kostenverdeling realisatiekosten

Gemeente	Jaar	2025	2026	2027	2028	Eindtotaal
Hilversum		€1.518.636,76	€194.288,80		€3.116.965,94	€4.829.891,50
Hilversum en Wijdmeren		€76.889,10				€76.889,10
Provincie		€386.471,04				€386.471,04
Wijdmeren			€566.000,00	€451.061,13		€1.017.061,13
Eindtotaal		€1.981.996,90	€760.288,80	€451.061,13	€3.116.965,94	€6.310.312,77

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Wijdmeren, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geïndexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De kosten zijn gebaseerd op geïndexeerde bedragen uit de SSK raming van uit 2022.

De rotonde aan de Molenmeent wordt gezamenlijk door gemeente Hilversum en gemeente Wijdmeren opgepakt. Deze kosten worden dan ook apart in de tabel weergegeven.

De subsidie voor de Smitsbrug en Leeuwenlaan zijn niet in de periode 2025-2027 gehonoreerd, maar komen vanaf 2028 weer op de agenda te staan.

Procesafspraken

Het doorfietsrouteareaal van de gemeente Wijdmeren gaat bij de fusie over naar de gemeente Hilversum.

Colofon

Regio Gooi en Vechtstreek Germa Bakker
Rowena Kuijper
Iris Lindeboom

Wergroep fiets regio Gooi en Vechtstreek

BEL	Daan van Straten
Gooise Meren	Jan Jobse Pascal Csuka
Hilversum	Arnout Zaal Nina Haas Willem Eijk Geert Jan Rijpstra Frances van Kooten
Huizen	Nico Molenaar Merel Beerthuisen Isabel Norbart
Weesp (Amsterdam)	Ricci Moaddine
Wijdmeren	Erik Verkerk
Provincie Noord-Holland	Suze Walrave Thijs Dekker Jan-Albert de Leur
Vervoerregio Amsterdam	Frans Hasselaar
Regio Gooi en Vechtstreek	Jeroen Smink (Sweco) Leanne van Bentem (Sweco) David Grein (Sweco)

Overige betrokkenen

Almere	Josie Spruit Michiel Bokhorst Hans van der Veen Claudia de Kort
--------	--