

Memo voorstel CAH maatregelpakket fietsinfra t.b.v. ZEEF 1,5

Inleiding

In het kader van de breed sectorale aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek in het corridorgebied Amsterdam-Hoorn is gekeken naar de mogelijkheden om door middel van het verbeteren van de fietsinfra het fietsgebruik in het woon-werk verkeer te vergroten. Op grond van de probleemanalyse fase, afgerond in 2015, werd besloten de route tussen Hoorn en Purmerend en die tussen Purmerend en Zaanstad nader uit te werken. Dit vanuit de gedachte dat de deur tot deur relaties tussen deze kernen van voldoende omvang zijn om door middel van het bieden van alternatieven voor de auto de A7 (en A8) te ontlasten.

In april 2017 is in het BO besloten om drie ambities te onderscheiden op het gebied van fietsmaatregelen. Onderstaand treft u dit schematisch aan.

| Ambitieniveau | LAAG | MIDDEN | HOOG |
|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Route Hoorn-Purmerend | regionale fietsroute | regionale fietsroute | Snelfietsroute |
| Route Purmerend- Zaanstad | regionale fietsroute | Snelfietsroute | Snelfietsroute |

Buro Tibs is gevraagd om met een voorstel te komen voor beide routes, daarvoor ontwerpschetsen aan te leveren alsmede een SSK raming. Uitgangspunt bij deze opgave is te zoeken naar de meest optimale route en het best passende kwaliteitsniveau van de route. Daarmee kan dan ook de onderbouwing worden geleverd voor het te kiezen ambitieniveau.

Gevraagd besluit tbv ZEEF 1,5:

1. Instemmen met ambitieniveau Midden; Dit betekent een fietsverbinding met regionale fietsroute kwaliteit op de route Hoorn-Purmerend en een fietsverbinding met snelfietsroute kwaliteit tussen Purmerend – Zaanstad;
2. Instemmen met de voorgestelde tracés voor beide routes;
3. Dit pakket op te nemen in het Quick-winpakket voor CAH. Daarmee wordt het de doelstelling om deze maatregelen op korte termijn (2020) te realiseren;
4. De betrokken wegbeheerders spreken de bereidheid uit om de benodigde ruimtelijk-planologische procedures te gaan doorlopen.
5. De betrokken overheden bij CAH spreken af ambitieniveau Midden te gaan financieren. De precieze kostenverdeling dient vastgelegd te worden in de BOK bij ZEEF2.

Toelichting traject Hoorn - Purmerend

Het kwaliteitsniveau

In de rapportage van buro Tibs wordt op grond van een exercitie op basis van fietstelcijfers, CBS woon-werk en scholierengegevens en ervaringscijfers met het gebruik van onlangs in Nederland aangelegde (snel)fietsroutes de conclusie getrokken dat het potentiële fietsgebruik op de route tussen Hoorn en Purmerend (en vv) het opwaarderen van de bestaande fietsroute naar het niveau van **snelfietsroute kwaliteit** niet rechtvaardigt. Wel is er aanleiding om zodanige verbeteringen in de route tussen beide kernen aan te brengen dat deze overeenkomstig de uitgangspunten van PNH en Vervoerregio kan worden aangemerkt als een regionale fietsroute.

Het tracé

Over de route bestaat bij alle partijen overeenstemming (zie kaart). Het tracé loopt via de Oostdijk van Purmerend via de smalle dijk naar Oosthuizen waar de fietser op de rijbaan moet fietsen. Net

ten zuiden van Oosthuizen liggen rode fietsuggestiestroken. Vanaf Oosthuizen loopt de fietsroute via de parallelweg van de N247 via smalle fietsuggestie stroken richting Scharwoude. Halverwege gaat de route over in een fietspad met wisselende kwaliteit. Bij Scharwoude zit het grootste knelpunt op de route, namelijk een fietstunnel waarbij omgefietst moet worden om van/naar Hoorn te gaan. De route naar Hoorn loopt vervolgens over een rustige straat (op de rijbaan) en grotendeels via fietspaden. Op basis van het huidige fietsgebruik is in Hoorn gekozen voor het tracé via de Venneweg.



De kosten

De kosten, gemoeid met de maatregelen die nodig zijn om deze route op het gewenste niveau te krijgen, bedragen € 2.030.000,- met een bandbreedte van +/- 25%. Op grond van de in het conceptrapport op blz 22 t/m 24 terug te vinden maatregelen is per verantwoordelijke wegbeheerder een opsplitsing gemaakt van de kosten. Deze kosten vormen de basis voor de (bestuurlijke) discussie over de financiering. Uiteraard is bij deze verdeelsleutel nog geen rekening gehouden met mogelijke bijdragen van partijen, die geen rol als wegbeheerder hebben.

Het doelbereik

Het doelbereik van investeringen in deze route is beperkt en moeilijk te duiden, maar in combinatie met maatregelen in het kader van mobiliteits-management (o.a. werkgeversaanpak, bevorderen E-bike (speed-pedelec) gebruik) becijfert bureau Tibs dat op de woon-werk relatie Hoorn-Purmerend een potentiële groei van 40 tot 45 fietsers mogelijk is.

Toelichting traject Purmerend – Zaanstad

Het kwaliteitsniveau

Op dezelfde wijze als beschreven bij de vorige fietsroute is buro Tibs tot de conclusie gekomen dat het potentiële fietsgebruik op de route tussen Purmerend en Zaanstad (en vv) het opwaarderen van de bestaande fietsroute naar het niveau van **snelfietsroute kwaliteit** gerechtvaardigd is. Zowel het huidige fietsgebruik als het potentiële gebruik, zeker als ook voldoende wordt ingezet op mobiliteits-



managementsmaatregelen, die het fietsgebruik stimuleren (m.n. E-bike) pleiten voor het opwaarderen van de fietsroute tussen beide kernen naar het niveau van snelfietsroute.

Het tracé

Over de route bestond discussie bij de verschillende partijen. Een deel koos voor de route over de Zuiderweg (in het zwart) en een deel was voorstander van een nog aan te leggen route langs het spoor (in rood) en het aanpakken van de zwakke schakels aan de noord- en zuidzijde van die ontbrekende schakel. Beide route zijn verkend en uitgewerkt. Inmiddels is duidelijk geworden dat de aanleg van een nieuwe fietsroute langs het spoor (i.e. Natura 2000 gebied) geen realistische optie is. Juristen schatten in op basis van Natura2000 wetgeving dat de conclusie moet worden getrokken dat met name vanwege het aanwezig zijn van een Alternatief (nl. de route over de bestaande Zuiderweg) en het ontbreken van een dwingende urgentie een ADC toets voor dit tracé ten allen tijde negatief zal uitpakken. Daarmee vervalt dus ook de mogelijkheid om een volwaardige snelfietsroute te creëren tussen de beide kernen. Het overgebleven alternatief, de route via de Zuiderweg, kan weliswaar fors worden verbeterd, maar zal vanwege bestaande belemmeringen niet volledig aan de eisen voor snelfietsroute kwaliteit kunnen voldoen. De uitdaging is om toch zoveel mogelijk aan te sluiten bij de uitgangspunten van de Vervoerregio.

De kosten

De kosten, gemoeid met de maatregelen die nodig zijn om deze route op het gewenste niveau te krijgen, bedragen € 6.470.000,- met een bandbreedte van +/- 25%. Op grond van de in het conceptrapport op blz 22 t/m 24 terug te vinden maatregelen is per verantwoordelijke wegbeheerder een opsplitsing gemaakt van de kosten. Deze kosten vormen de basis voor de (bestuurlijke) discussie over de financiering. Uiteraard is bij deze verdeelsleutel nog geen rekening gehouden met mogelijke bijdragen van partijen, die geen rol als wegbeheerder hebben.

Het doelbereik

Op de fietsrelatie Zaandam-Purmerend is berekend dat hier dagelijks zo'n 1.200 tot 1700 fietsverplaatsingen gemaakt worden. Door buro Tibs wordt op grond van ervaringen elders ingeschat dat het op snelfietsroute kwaliteit brengen van deze route samen met fietsstimuleringsprojecten zal leiden tot 175 tot 275 extra potentiële fietsers. Ervaringen op andere trajecten, waaronder soortgelijke fietsafstanden in de regio Maastricht, levert circa 3% minder autogebruik op de relatie op.

Toelichting kosten

Het onderstaand overzicht van de kosten vormt de basis voor de afweging. Een mogelijke terugvaloptie voor de route Purmerend-Zaanstad, namelijk het aanleggen van een regionale fietsroute in plaats van een snelfietsroute, dus het kiezen voor het lage ambitieniveau fiets, levert een besparing op van € 1.740.000,-. Geadviseerd wordt om hiervoor niet te kiezen. Het upgraden van de route naar snelfietsroute kwaliteit levert samen met het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werk verkeer een zodanig hoog (potentieel) fietsgebruik op dat de investering op grond van ervaringen bij de aanleg van snelfietsroutes op andere locaties in het land gerechtvaardigd is.

Onderstaand overzicht van de kosten vormt de basis voor de afweging.

| | SSK | -25% | +25% |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Snelfietsroute Zaanstad- Purmerend | | | |
| - <i>via de Zuiderweg</i> | € 6.470.000 | € 4.830.000 | € 8.015.000 |
| - <i>via de ontbrekende schakel</i> | € 31.000.000 | € 23.250.000 | € 38.750.000 |
| Regionale fietsroute Z'stad- P'rend | € 4.730.000 | € 3.625.000 | € 6.045.000 |
| Regionale fietsroute Purmerend-Hoorn | € 2.030.000 | € 1.522.500 | € 2.537.500 |

Toelichting doelbereik

De inschatting van het huidige fietsgebruik voor woon-werkverkeer is gebaseerd op:

- Inschatting relevante woon-werkrelaties tussen de kernen;
- Het gemiddelde provinciale percentage fietsgebruik in totaal aantal verplaatsingen (onderscheid naar 2 afstandsklassen: 7.5 tot 15 km en 15 tot 20 km);
- Een inschatting van het aantal middelbare scholieren op beide fietscorridors.

Het geraamde (theoretische) utilitair fietsgebruik komt (aldus Tibs) op:

- Zaandam-Purmerend: 1.188 tot 1.709 fietsverplaatsingen
- Purmerend-Hoorn: 784 fietsverplaatsingen

Tibs heeft aanvullend een inschatting gemaakt van het effect van het opwaarderen van de kwaliteit van de fietsroutes in combinatie met fietsstimuleringsmaatregelen zoals een werkgeversaanpak.

Aanvullend op het theoretisch geraamde fietsgebruik gaat het om:

- Route Hoorn en Purmerend: 40 tot 45 extra potentiële fietsers (woon-werkverkeer).
- Route Zaanstad-Purmerend: 175 tot 275 extra potentiële fietsers (woon-werkverkeer).

Verder wordt opgemerkt dat het opwaarderen van de verbindingen ook de tevredenheid onder fietsers over de fietskwaliteit behoorlijk kan doen toenemen.

Vergelijking inschatting gebruik met ervaringscijfers elders

Op basis van ervaringscijfers van reeds gerealiseerde snelfietsroutes blijkt dat het gebruik op rustige stukken tussen twee steden 600 fietsverplaatsingen (300 per richting) per etmaal is en op drukke stukken van succesvolle snelfietsroutes het gebruik oploopt naar 1.500 - 2.000 fietsverplaatsingen of meer. Binnen steden zijn zelfs tot 10.000 fietsverplaatsingen in beide richtingen waargenomen.

Als we deze ervaringscijfers vergelijken met het ingeschatte fietsgebruik op de twee fietsverbindingen in de Corridor, kan gesteld worden dat:

- Op de fietscorridor Zaandam-Purmerend de 1.188 tot 1.709 (ingeschatte) huidige fietsverplaatsingen over de hele corridor gerekend waarschijnlijk aan de ondergrens zit van wat in Nederland aan fietsverplaatsingen op een snelfietsroute zit. Met de ingeschatte 175 tot 275 extra potentiële fietsers op deze route is een fietsroute van het kwaliteitsniveau 'snelfietsroute' te rechtvaardigen.
- Het aantal van 784 fietsverplaatsingen (verspreid over) de fietscorridor Purmerend-Hoorn is te weinig om een snelfietsroute te rechtvaardigen. Dit aantal verplaatsingen past beter bij het kwaliteitsniveau van een regionale fietsroute.