

Als BBB zijn wij voor de ontwikkeling van doorfietspaden, zeker wanneer ze de veiligheid van het verkeer verbeteren. Echter naar aanleiding van de inspreker en een bezoek ter plaatsen hebben wij nog onderstaande vragen voor GS.

Vraag 1: Klopt het dat het traject van de doorfietsroute in Haarlem bestaat uit; een gedeelte 'gewoon' fietspad, een gedeelte snelfietsroute of doorfietsroute en een gedeelte fietsstraat om daarna weer te eindigen in een fietspad ?

Zo ja, is het onderzocht of dit de veiligheid van fietser en ander verkeer positief beïnvloed? Zo ja, zouden wij dit onderzoek kunnen ontvangen? Zo nee, is het een mogelijkheid dat dit nog uitgevoerd kan worden?

Antwoord 1:

Het gehele traject van Velsen naar Heemstede is ingetekend als doorfietsroute. Echter wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur, die waar mogelijk wordt geoptimaliseerd om de fiets te faciliteren. In de praktijk betekent dit dat de fiets op sommige deeltrajecten een eigen fietspad heeft en op andere delen samengaat met (langzaam rijdend) autoverkeer.

Er zijn onderzoeken gedaan naar de optimale en verkeersveilige inrichting van doorfietsroutes. Daarbij zijn zowel voor vrij liggende fietspaden als voor wegen waar fiets en auto met elkaar de weg delen landelijke aanbevelingen vastgelegd die wij bij subsidieverstreking hanteren (CROW-aanbevelingen).

In de provinciale [Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027](#) hebben wij de volgende omschrijving en criteria voor doorfietsroutes vastgelegd:

Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute is voldoende ruimte voor alle typen fietsen (gewone fietsen en ook snelle elektrische) en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes hebben een comfortabele ondergrond en zijn extra breed. Zo kunnen zowel gewone als snelle fietsers er veilig gebruik van maken en elkaar veilig inhalen. Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen ze bij voorkeur niet langs drukke autowegen en hebben de fietsers voorrang op het kruisende verkeer. Bovendien zijn doorfietsroutes klimaatbestendig en goed ingepast in het landschap. In de praktijk gaat het om het verknopen van bestaande (goede) fietspaden aan rustige straten door stad en land. Doorfietsroutes kennen een variatie aan wegbeheerders en wegprofielen.

Doorfietsroutes kunnen zodoende bestaan uit:

- *Vrij liggende brede fietspaden uitgevoerd in asfalt of betonverharding*
- *Fietsstraten. Op deze straten mag autoverkeer rijden, maar die ontworpen zijn met de fietser als hoofdgebruiker, de maximumsnelheid is 30 km/u en de wegen zijn niet bedoeld zijn voor doorgaand autoverkeer. Voor de inrichting houden wij vast aan de aanbevelingen van CROW.*
- *Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u met geasfalteerde, hele brede fietsstroken, bij voorkeur met een rijloper voor autoverkeer uitgevoerd met klinkers.*

In elke regio spreken we met gemeenten af welke tracés voor doorfietsroutes wij willen gaan uitwerken en binnen welke termijn. De tracés laten we ook door GS vaststellen en alleen op vastgestelde tracés verlenen we subsidies met het hoge percentage.

In samenwerking met gemeenten en stakeholders zijn de routes in deze regio vastgelegd en onderzocht en middels het ['Regionaal Toekomstbeeld Fiets'](#) in 2022 door GS vastgesteld. Hierin zijn diverse routes die ieder een functie hebben om fietsers van en naar hun bestemming te brengen. De genoemde voorbeelden zijn hierin andere routes binnen dit netwerk van doorfietsroutes hun functie hebben.

Uiteindelijk zou een vrij liggend fietspad door het groen, dat aan alle kwaliteitseisen voldoet, voor de fiets de optimale situatie zijn. Dat is echter niet overal mogelijk omdat de routes ook moet worden

ingepast in landschap en stad. Wisselende inrichtingen kunnen daarbij goed worden toegepast mits de gekozen varianten binnen de vastgestelde normen en kwaliteitseisen passen, en er voldoende aandacht is op de plekken waar de inrichting wijzigt (bijvoorbeeld op de plek waar de fiets van een eigen fietspad moet invoegen met gemotoriseerd verkeer).

Overigens zijn doorfietsroutes niet per se bedoeld om 'snel' te fietsen. Doorfietsroutes zijn bedoeld voor alle typen fietsers en over korte en langere afstanden.

Vraag 2: Recent zijn de wegen in Velsbroek en Bloemendaal (als alternatief voor traject in Haarlem) opgeknapt, is de investering in een nieuw traject doorfietsroute nog steeds noodzakelijk en is hier subsidiegeld voor bestemd? Het plan is oorspronkelijk geschreven in 2016, zijn deze recente wijzigingen aangepast/meegenomen in de uitvoering?

Antwoord 2:

Ja, wij zien de investering als noodzakelijk. Wij zien de Lodewijk van Deijssellaan als een onmisbare schakel in het regionale netwerk van doorfietsroutes. De betreffende weg is nu al druk met fietsverkeer, omdat er allerlei voorzieningen in de nabijheid zijn (station Bloemendaal, scholen en sportvoorzieningen). Een veilige(re) en comfortabele inrichting is daarbij noodzakelijk.

In de toekomst kan het belang van de de Lodewijk van Deijssellaan verder toenemen als ook het ontbrekende stuk fietspad tussen de Jan Gijzenkade en Santpoort Noord aan de westzijde van de N208 wordt gerealiseerd. Naar deze schakel doet de provincie op dit moment, als onderdeel van de regionale doorfietsrouteplannen, onderzoek.

In samenwerking met gemeenten en stakeholders zijn de routes in deze regio vastgelegd en onderzocht en middels het '[Regionaal Toekomstbeeld Fiets](#)' in 2022 door GS vastgesteld. Hierin zijn diverse routes die ieder een functie hebben om fietsers van en naar hun bestemming te brengen. De genoemde voorbeelden zijn hierin andere routes die binnen dit netwerk van doorfietsroutes ook hun functie hebben.

Vraag 3: In hoeverre past het onderdeel Pim Mulierlaan (ter hoogte van de school) een doodlopende straat in het project doorfietsroute?

Antwoord 3:

Als provincie verlenen wij voor verschillende typen projecten verschillende subsidies. Daarbij verschilt het percentage subsidie naar gelang het type project.

De Pim Mulierlaan is geen onderdeel van de doorfietsroute. Haarlem neemt deze straat waarschijnlijk mee in het project vanwege efficiëntie. De provincie zal voor dit deel van het project geen 'doorfietsroute subsidie' verlenen, maar wel kijken of eventuele verbeteringen van de verkeersveiligheid op de Pim Mulierlaan voor subsidie in aanmerking komen. Dat zal dan een lager subsidiepercentage zijn. Op deze manier wordt het project ook besproken met de gemeente Haarlem.

Zie ook de [subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2023](#).