

BESTUURLIJKE NOTA

Fietsbeleid

Onderzoek naar het fietsbeleid en snelfietsroutes

Provincie Zuid-Holland | oktober 2022



| Voorwoord |

P.M.

| Inhoudsopgave |

BESTUURLIJKE NOTA

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 	4
PROVINCIEVERGELIJKING 	8
REACTIE GEDEPUTEERDE STATEN 	14
NAWOORD 	15

NOTA VAN BEVINDINGEN

1	INLEIDING	16
1.1	Aanleiding.....	16
1.2	Probleemstelling en onderzoeksvragen.....	17
1.3	Afbakening	17
1.4	Onderzoeksaanpak	18
1.5	Beoordelingskader.....	20
1.6	Leeswijzer	20
2	PROVINCIAAL FIETSBELEID	22
2.1	Inleiding	22
2.2	Rollen van de provincie	23
2.3	Doelen, prestaties en instrumenten	25
2.4	Beschikbare middelen	26
2.5	Beleidsonderbouwing	28
2.6	Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven	29
2.7	Verhouding tot landelijke ambities en doelen	30
2.8	Betrokkenheid PS.....	33
3	SNELFIETSRoutes	34
3.1	Doelen en prestaties.....	35
3.2	Provinciale rol.....	37
3.3	Middelen.....	38
3.4	Obstakels voor de realisatie van snelfietsroutes	38
3.5	Informatievoorziening aan Provinciale Staten	42
	BIJLAGE A – GERAADPLEEGDE BRONNEN	44
	BIJLAGE B – GERAADPLEEGDE PERSONEN	45

| Conclusie en aanbevelingen |

In 2019 voerde de Randstedelijke Rekenkamer gesprekken met verschillende fracties vanuit PS van de vier Randstedelijke provincies. Uit deze gesprekken bleek dat de toenemende bestuurlijke interesse in het onderwerp fiets niet onopgemerkt is gebleven bij Statenleden. Speciale interesse van Statenleden ging uit naar de kosten en het verloop van de realisatie van snelfietsroutes. Verder hadden Statenleden vragen over de beleidsonderbouwing en de invloed van het fietsbeleid op het mobiliteitsgedrag. Bijvoorbeeld bij de modaliteitskeuzes van reizigers. Na verdere verkenning heeft de Rekenkamer in maart 2022 een onderzoek opgestart naar het provinciale fietsbeleid.

Centrale onderzoeksvraag

Op welke wijze hebben de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hun fietsbeleid vormgegeven en in hoeverre sluit de uitvoering van de snelfietsroutes aan op het behalen van de doelen?

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van zes deelvragen die betrekking hebben op de volgende onderwerpen: 1. Fietsbeleid; 2. Doelen en prestaties bij snelfietsroutes; 3. Rolinvulling bij snelfietsroutes; 4. Middelen voor snelfietsroutes; 5. Obstakels bij snelfietsroutes en 6. Informatievoorziening aan PS bij snelfietsroutes. De zes deelvragen zijn onder de conclusie weergegeven en beantwoord. De antwoorden vormen tevens een toelichting op de conclusie. Waar relevant zijn er aanbevelingen aan GS geformuleerd. Bij de enige aanbeveling die gericht is aan PS, is dat expliciet weergegeven.

Na de conclusie en aanbevelingen is een provincievergelijking opgenomen, waarin de belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland zijn belicht.

Conclusie

De provincie Zuid-Holland heeft in de vigerende *Uitvoeringsagenda 'Samen verder Fietsen'* geconcretiseerd wat de actuele opgaven op het gebied van fietsbeleid zijn. De provincie voert regie, verzamelt, ontwikkelt en verspreidt kennis en stelt middelen beschikbaar. Doelen en te behalen prestaties zijn in het beleid opgenomen en SMART-geformuleerd. De provincie heeft als doel dat er vaker en verder gefietst wordt, fietsen veiliger wordt en dat er innovatieve, energieneutrale fietspaden gerealiseerd worden. Ook de instrumenten om deze doelen te bereiken zijn in het beleid opgenomen. De beschikbare middelen zijn voldoende voor de bestaande projecten uit het *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030*. De middelen zijn echter ontoereikend om alle ambities te behalen. De onderbouwing van het fietsbeleid is duidelijk. Er worden duidelijke relaties met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven gelegd. Het provinciale fietsbeleid sluit in grote lijnen aan bij landelijke ambities en doelen. Provinciale Staten zijn betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

Het doel om een toekomstagenda voor snelfietsroutes op te stellen is behaald. De provincie heeft geen specifieke doelen geformuleerd voor te realiseren snelfietsroutes, met uitzondering van de realisatie van een aantal specifieke maatregelen. Er is een duidelijk beeld van welke snelfietsroutes gewenst zijn en waar de prioriteiten liggen. Per route is vastgelegd wanneer deze gerealiseerd zou moeten zijn. Regievoering is de voornaamste rol die de provincie vervult bij de uitvoering van snelfietsroutes. Ook voert de provincie maatregelen uit en is zij medefinancier. Deze rollen dragen bij aan de voortgang van de realisatie van het snelfietsrouten netwerk. Het is duidelijk welke middelen voor snelfietsroutes beschikbaar zijn en welke middelen aan snelfietsroutes besteed zijn. Provinciale Staten zijn over de voortgang geïnformeerd. Bij de realisatie van snelfietsroutes doen zich verschillende (type) obstakels voor. De betrokken partijen hebben deze geïdentificeerd en actie ondernomen om

de obstakels te overkomen. Deze acties hebben ertoe geleid dat voortgang geboekt is en de routes gerealiseerd konden of kunnen worden.

Fietsbeleid

1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

In het *Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 'Samen verder fietsen'* (verder: Fietsplan) zijn ambities en doelen voor het fietsbeleid van de provincie Zuid-Holland opgenomen en is beschreven waarom er aandacht voor de fiets is. In de Uitvoeringsagenda beschrijft de provincie op basis van het Fietsplan wat zij met de partners doet om de gestelde doelen te bereiken. Ook is geconcretiseerd wat de opgaven zijn op het gebied van optimalisatie van de utilitaire (zoals voor forenzen en scholieren) en recreatieve fietsnetwerken, fiets in de keten, innovatieve, energieneutrale fietspaden, continu leren en gedrag en veiligheid. Tevens komt de financieringsstrategie aan bod. In dit onderzoek is gekeken naar de provinciale rolinvulling, doelen, te halen prestaties en instrumenteninzet, beschikbare (financiële) middelen, beleidsonderbouwing, de relatie met andere mobiliteits- en maatschappelijke opgaven, de relatie met landelijk beleid en de betrokkenheid van PS.

De provincie heeft verschillende rollen voor zichzelf gedefinieerd: 1) regie voeren (samenwerking initiëren en faciliteren), 2) kennis verzamelen, ontwikkelen en verspreiden en 3) middelen beschikbaar stellen (eigen geld en verdelen Rijksgeld). Per rol heeft de provincie concrete activiteiten benoemd die zij vervult. Deze passen bij de betreffende rol.

In het Fietsplan zijn SMART-geformuleerde doelen opgenomen ten aanzien van het fietsgebruik, verkeersveiligheid en innovatieve, energieneutrale fietspaden. Er zijn doelgroepen gedefinieerd en meetbare te realiseren effecten. De instrumenten die ingezet worden om de doelen te realiseren zijn duidelijk beschreven. Monitoring van de doelen is mogelijk, maar het verkrijgen van de hiervoor benodigde data is lastig en nog in ontwikkeling.

Aanbeveling 1

Verzamel de benodigde data voor het monitoren en evalueren van het fietsbeleid.

Het is duidelijk hoeveel middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van het fietsbeleid. Bij aanvang van de Uitvoeringsagenda was 34,6 miljoen euro aan middelen beschikbaar. Middels aangenomen moties en amendementen en kaderbesluiten is hieraan tussen 2018 en 2021 nog 45,8 miljoen euro toegevoegd. Vanuit het Rijk en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is 30,1 miljoen euro beschikbaar gekomen. Om de ambities voor de looptijd van het Fietsplan (2016-2025) te verwezenlijken zijn volgens de provincie meer middelen nodig dan beschikbaar zijn. In ieder geval is 150 miljoen euro vanuit de provincie benodigd. De investeringsbehoefte voor de periode 2022-2027 is volgens het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 607 miljoen euro. De beschikbare ambtelijke capaciteit voor de uitvoering van het fietsbeleid is relatief klein in verhouding tot de ambities.

Aanbeveling 2

Breng middelen en ambities voor het fietsbeleid met elkaar in evenwicht.

Verschillende onderzoeken en analyses onderbouwen de beleidskeuzes van de provincie. Ook prioritering van fietsprojecten vindt op systematische wijze plaats. In het fietsbeleid legt de provincie een duidelijke relatie met andere opgaven, zoals andere mobiliteitsopgaven en ruimtelijke opgaven. Bereikbaarheid, mobiliteit en

verstedelijking worden integraal benaderd. Het Zuid-Hollandse fietsbeleid sluit in grote lijnen aan bij landelijke ambities en doelen. Bij de opstelling van het beleid zijn PS betrokken geweest.

Doelen en prestaties bij snelfietsroutes

2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?

De provincie heeft een toekomstagenda voor snelfietsroutes (één van de doelen uit het Fietsplan) opgesteld. Voor te realiseren snelfietsroutes zijn geen specifieke doelen en prestaties vastgelegd, met uitzondering van een aantal specifieke maatregelen, zoals de realisatie van bepaalde tracédelen. Hierdoor kan de vraag in hoeverre doelen en prestaties voor snelfietsroutes zijn gerealiseerd niet beantwoord worden. Wel heeft de provincie een duidelijk beeld van de gewenste snelfietsroutes en de prioritering daarvan.

Aanbeveling 3

Stel SMART-geformuleerde doelen en prestaties op voor de te realiseren snelfietsroutes, zodat het mogelijk wordt om de voortgang van de realisatie te monitoren en indien nodig bij te sturen.

Rolinvulling bij snelfietsroutes

3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?

Bij de uitvoering van snelfietsroutes vervult de provincie met name de regierol. Ook is zij uitvoerder van maatregelen, zowel vanuit de hoedanigheid als wegbeheerder als in opdracht van andere wegbeheerders. Tevens is de provincie medefinancier. De provincie vult deze rollen actiever in dan bij andere fietsmaatregelen. Dit past bij de doelen, aangezien bij snelfietsroutes meerdere wegbeheerders betrokken zijn (en vaak ook andere belanghebbenden) waardoor de regierol belangrijk is.

Middelen voor snelfietsroutes

4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen voor snelfietsroutes besteed, dan wel gereserveerd?

In de Uitvoeringsagenda en het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur is opgenomen welke middelen voor fietsbeleid gereserveerd zijn. Van de in ieder geval beschikbare middelen voor fietsbeleid is een deel beschikbaar voor snelfietsroutes. De budgetten per snelfietsroute zijn opgenomen in de Voortgangsrapportages Infrastructuurprojecten. Uit de Voortgangsrapportage Infra 2021 valt op te maken dat voor de snelfietsroutes die daarin zijn opgenomen, circa 22,5 miljoen euro budget vanuit de provincie Zuid-Holland beschikbaar is. Het is duidelijk welke middelen aan snelfietsroutes besteed zijn: sinds 2016 is in totaal 5 miljoen euro besteed aan snelfietsroutes.

Obstakels bij snelfietsroutes

5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?

De voornaamste obstakels bij de realisatie van snelfietsroutes spelen op de thema's ruimtelijke inpassing, draagvlak en financiën.

Op het gebied van *ruimtelijke inpassing* speelt bijvoorbeeld dat schaarse ruimte de inpassing van snelfietsroutes beperkt, omdat de gewenste breedte van een snelfietsroute ten koste gaat van andere functies van de openbare ruimte. Om dit probleem op te lossen, is in voorkomende gevallen gekozen om concessies te doen ten aanzien

van de breedte van de snelfietsroute. Een voorbeeld van een obstakel op het gebied van *draagvlak* is weerstand bij omwonenden. Om draagvlak te creëren zijn op delen van het tracé omwonenden betrokken. De overheden organiseerden bijvoorbeeld inloopavonden, waaruit signalen een plek hebben gekregen in de verdere planvorming. Een voorbeeld van het overkomen van *financiële* obstakels is dat beschikbare bijdragen van het Rijk zijn ingezet.

Aanbeveling 4

Leg ervaringen vast en documenteer gevonden oplossing van obstakels bij de realisatie van snelfietsroutes om soortgelijke obstakels in de toekomst sneller op te lossen.

Toelichting aanbeveling 4

De provincie heeft verschillende oplossingen gevonden voor obstakels bij de realisatie van snelfietsroutes, die spelen op de thema's ruimtelijke inpassing, draagvlak en financiën. Door ervaringen en oplossingen vast te leggen, hoeft het wiel niet telkens opnieuw te worden uitgevonden.

Aanbeveling 5

Ga op basis van de provincievergelijking na hoe van andere provincies geleerd kan worden bij het oplossen van obstakels bij de realisatie van snelfietsroutes.

Informatievoorziening aan PS bij snelfietsroutes

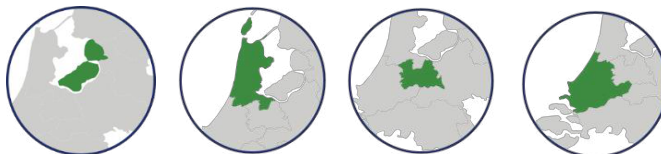
6. *Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?*

De voortgang van fietsprojecten komt aan de orde in de jaarlijkse Voortgangsrapportages Infrastructuur. Daarnaast hebben GS PS in 2018 schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van de Uitvoeringsagenda. In 2020 is een tussenevaluatie van het Fietsplan uitgevoerd, maar deze is pas anderhalf jaar later (eind 2021) besproken in de Commissie Bereikbaarheid en Energie. In 2022 vindt wederom een tussenevaluatie plaats, die met PS gedeeld zal worden.

Aanbeveling 6 (aanbeveling aan PS)

Streef ernaar om de tussenevaluatie van 2022 zo spoedig mogelijk na publicatie te behandelen, zodat eventuele aandachtspunten of beleidswijzigingen sneller opgepakt kunnen worden.

| Provincievergelijking |



| Rolinvulling fietsbeleid |

Alle provincies hebben de invulling van hun rollen op het gebied van de fiets concreet in hun beleid opgenomen.

Voor elke provincie geldt dat ze een uitvoerende (bijv. wegbeheerder), regulerende (bijv. regierol bij snel-/doorfietsroutes), stimulerende (bijv. financiële bijdrage, expertise) en participerende (bijv. deelnemen) rol innemen die aansluit bij hun provinciale doelstellingen. De provincie Flevoland heeft hierbij nog een onderscheid gemaakt of de provincie de hoofd- of medeverantwoordelijke is. De provincie Noord-Holland heeft acht actielijnen geformuleerd en per actielijn concreet aangegeven vanuit welke rollen de provincie binnen die actielijn opereert. De provincie Utrecht heeft per rol concrete prestaties benoemd en per programmaonderdeel binnen de verschillende actielijnen beschreven welke rol zij aanneemt. De provincie Zuid-Holland heeft eveneens per rol concrete activiteiten benoemd, maar in de beleidsstukken niet expliciet vermeld welke rol of rollen zij per opgave vervult.

| Doelen, prestaties en instrumenten fietsbeleid |

Alle provincies hebben hun doelen, te behalen prestaties en in te zetten instrumenten opgenomen in hun beleid.

Alle provincies hebben hun hoofd- en subdoelen geconcretiseerd. De haalbaarheid van de doelen (en prestaties) laat zich bij elke provincie lastig inschatten en zowel bij de provincie Flevoland als Utrecht zijn (sommige) doelen niet meetbaar gemaakt. Er zijn wel indicatoren geformuleerd. Bij elke provincie is het plan/de strategie om de doelen en prestaties te monitoren nog in de opstartfase en/of in ontwikkeling.

| Middelen fietsbeleid |

FLEVOLAND	NOORD-HOLLAND	UTRECHT	ZUID-HOLLAND
Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/ gereserveerd zijn voor het fietsbeleid (ruim 19 miljoen euro voor de periode 2022-2026). De middelen lijken passend bij de doelen.	Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/ gereserveerd zijn voor het fietsbeleid (circa 72 miljoen euro tot en met 2027). Deze middelen zijn niet voldoende om de gestelde doelen en te realiseren prestaties te behalen.	Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/ gereserveerd zijn per jaar en per actielijn/ categorie (circa 91 miljoen euro voor de periode 2021-2023). De middelen zijn passend bij de beoogde projecten tot en met 2023.	Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/ gereserveerd zijn voor het fietsbeleid (circa 76 miljoen euro). De beschikbare middelen zijn voldoende voor de bestaande projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030, maar ontoereikend om de ambities te behalen.

Bij alle provincies is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid. De beschikbare middelen verschillen per provincie in omvang en doorlooptijd. Bij de provincie Flevoland sluiten de middelen aan en zijn in orde van grootte passend bij de gestelde doelen. Bij de provincie Noord-Holland zijn de beschikbare middelen niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen. Bij de provincie Utrecht zijn de beschikbare middelen naar verwachting in ieder geval voldoende om de projecten uit te voeren die de provincie Utrecht momenteel voor ogen heeft. Bij de provincie Zuid-Holland is er een verschil tussen de in ieder geval beschikbare middelen en de middelen die volgens de provincie benodigd zijn om de ambities te behalen.

Voor alle provincies geldt dat de beschikbare middelen ontoereikend zijn om het wensbeeld van de schaa sprong die in de respectievelijke **Regionale Toekomstbeelden** wordt geschetst, te realiseren.

| Onderbouwing fietsbeleid |

Alle provincies hebben de onderbouwing van het fietsbeleid in hun beleidsstukken opgenomen. Deze onderbouwing bestaat uit twee onderdelen: de onderbouwing van het maatschappelijk nut van fietsen en de onderbouwing waarom beleidsactiviteiten leiden tot een hoger fietsgebruik. Alle vier de provincies onderbouwen in ieder geval in één beleidsdocument wat de maatschappelijke meerwaarde van meer fietsen is. Deze onderbouwing rust deels op landelijke onderzoeken.

| Relatie fietsbeleid met andere (mobiliteits)opgaven |

Alle provincies leggen een duidelijke relatie met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven.

Bij dit criterium draait het om twee dingen: of er een relatie wordt gelegd met andere mobiliteitsopgaven en of er een relatie wordt gelegd met aan mobiliteit gerelateerde opgaven. Alle provincies leggen in het fietsbeleid een relatie met overige mobiliteitsopgaven. Zo wordt de fiets in alle provincies ingezet voor ketenmobiliteit. Het gaat hier bijvoorbeeld om de fiets-ov-combinatie. In Utrecht en Zuid-Holland worden de verschillende modaliteiten in samenhang beschouwd bij het opstellen van mobiliteitsbeleid. De fiets krijgt in deze provincies ook een belangrijke rol bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken, onder andere omdat de fiets ruimte-efficiënt is. Alle provincies zien de fiets als een middel om opgaven op andere beleidsterreinen op te lossen. Denk hierbij aan klimaatverandering, leefbaarheid van de steden en gezondheid.

| Aansluiting fietsbeleid bij landelijke ambities en doelen |

FLEVOLAND	NOORD-HOLLAND	UTRECHT	ZUID-HOLLAND
Het fietsbeleid van de provincie Flevoland sluit gedeeltelijk aan bij de landelijke ambities en doelen.	Het fietsbeleid van de provincie Noord-Holland sluit gedeeltelijk aan bij de landelijke ambities en doelen.	Het fietsbeleid van de provincie Utrecht sluit in grote lijnen aan bij de landelijke ambities en doelen.	Het fietsbeleid van de provincie Zuid-Holland sluit in grote lijnen aan bij landelijke ambities en doelen.

Voor alle vier de provincies geldt dat hun fietsbeleid gedeeltelijk of in grote lijnen aansluit op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden. Hierbij kan met name gedacht worden aan: Vergroting van het (absolute en/of relatieve) aantal fietskilometers, realisatie van fietsroutes en fietsparkeerplekken en verbetering van de verkeersveiligheid.

| Betrokkenheid PS bij totstandkoming fietsbeleid |

In alle provincies zijn Provinciale Staten zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

PS van Noord-Holland zijn actief betrokken geweest bij het fietsbeleid. Op verzoek van PS NH werd in 2016 een inventarisatie door de Fietzersbond gemaakt van de belangrijkste fietsknelpunten van het hoofdfietsnetwerk in alle gemeenten van de provincieregio's. In Utrecht en Zuid-Holland hebben PS middels moties en amendementen mede vormgegeven aan het fietsbeleid. In Flevoland hebben PS met verschillende sessies bijgedragen aan het opstellen van het fietsbeleid.

Stand van zaken snel-/doorfietsroutes |

FLEVOLAND	NOORD-HOLLAND	UTRECHT	ZUID-HOLLAND
De verkenning naar de snelfietsroute Almere – Lelystad is later gestart, maar is wel binnen de voorziene periode van het PMR 2018 afgerond. De verkenningen naar de hoogwaardige fietsroutes staan voor 2022-2026 ingepland en realisatie is voorzien in 2026-2030.	De provincie ligt met betrekking tot het oplossen van 14 fietsknooppunten (die zich gedeeltelijk op doorfietsroutes bevinden) niet op schema. Er zijn delen van 8 doorfietsroutes gerealiseerd of gaan binnenkort in uitvoering.	De provincie heeft 9 doorfietsroutes. Deze verschillen in fases van ontwikkeling. De voortgang in de realisatie van de doorfietsroutes ligt grotendeels op schema. Op een paar routes zijn enkele kleine vertragingen opgelopen.	De provincie heeft eerder al verschillende snelfietsroutes gerealiseerd. De provincie heeft geen SMART-geformuleerde doelen t.a.v. te realiseren snelfietsroutes. Er is wel een duidelijk beeld van welke snelfietsroutes gewenst zijn en waar de prioriteiten liggen. Per route is vastgelegd wanneer deze gerealiseerd zou moeten zijn.

Middelen en realisatie snel-/doorfietsroutes |

	Begroot totaal	Verkenning	Planuitwerking	Uitvoering	Gerealiseerd	Besteed
FLEVOLAND	€ 54.000.000					€ 2.353.551
NOORD-HOLLAND	€ 71.537.025					€ 3.376.741
UTRECHT	€ 42.525.000					€ 31.000.000
ZUID-HOLLAND	€ 22.513.000 ¹					€ 5.000.000

Per provincie is weergegeven:

- Hoeveel middelen begroot/gereserveerd zijn specifiek voor snel-/doorfietsroutes.
- Hoeveel middelen in de periode van het vigerende fietsbeleid besteed zijn aan snel-/doorfietsroutes.
- In welke fase(n) de provincie zich met name bevindt wat betreft de realisatie van snel-/doorfietsroutes c.q. welke fases doorlopen zijn. Hoe donkerder de kleur, hoe nadrukkelijker die fase op dit moment aan de orde is. Zo geldt voor de provincie Utrecht dat de verkenningfase grotendeels achter de rug is en de meeste routes zich bevinden in de planuitwerkings- of uitvoeringsfase. Er zijn in Utrecht nog geen doorfietsroutes volledig gerealiseerd (dit is met wit gegeven).

¹ Bedrag gebaseerd op Voortgangsrapportage Infra 2021, Bijlage 4 Detailoverzichten paragraaf Fiets. Het betreft de optelling van de budgetten "Netto PZH" (dit is inclusief rijksbijdragen) van de opgenomen snelfietsroutes. Aandachtspunt voor de vergelijking is dat in de provincie Zuid-Holland ook vóór de looptijd van het vigerende fietsbeleidsplan al snelfietsroutes gerealiseerd zijn.

| Rol provincie bij uitvoering snel-/doorfietsroutes |

FLEVOLAND	NOORD-HOLLAND	UTRECHT	ZUID-HOLLAND
De rollen van de provincie bij de uitvoering van de doorfietsroutes passen bij de doelen.	De rollen van de provincie bij de uitvoering van de doorfietsroutes passen grotendeels bij de doelen.	De rollen van de provincie bij de uitvoering van doorfietsroutes passen bij de doelen.	De rollen van de provincie bij de uitvoering van snelfietsroutes passen bij de doelen.

Alle provincies pakken bij de realisatie van de snel-/doorfietsroutes de regie. Bij provincie Noord-Holland verschilt het echter per project hoe duidelijk de regierol volgens andere partijen door de provincie wordt uitgedragen.

| Informatievoorziening aan PS |

FLEVOLAND	NOORD-HOLLAND	UTRECHT	ZUID-HOLLAND
PS worden momenteel via de voortgangsrapportages van de MRA over de voortgang van de realisatie van de snelfietsroute geïnformeerd. Nu het PMR 2022 onlangs is vastgesteld, zullen PS geïnformeerd worden over de voortgang van de hoogwaardige fietsroutes op basis van het bijbehorende monitorings- en evaluatieplan.	PS zijn tot nu toe alleen via de voortgangsrapportages van het MRA geïnformeerd over de doorfietsroutes. Hierin worden echter niet alle doorfietsroutes die momenteel lopen in Noord-Holland besproken. De provincie geeft aan dat zij PS vanaf 2023 d.m.v. tweejaarlijkse voortgangsrapportages wil informeren over de doorfietsroutes.	PS worden jaarlijks op de hoogte gehouden over de voortgang van de realisatie van de doorfietsroutes. Dit gebeurt in informatiesessies waarbij vooraf hand-outs ter voorbereiding worden opgestuurd. Daarnaast is er een voortgangsrapportage geweest. De informatievoorziening verloopt volgens de provincie zoals vooraf is bedacht.	In de Tussenevaluatie van 2020 is over de volle breedte van het provinciale fietsbeleid terugkoppeling gegeven aan PS. Er is tijdig gerapporteerd op de afgesproken indicatoren ten aanzien van snelfietsroutes. De informatie in de Tussenevaluatie is begrijpelijk, maar niet op alle onderdelen even informatief.

De wijze waarop PS in de verschillende provincies op de hoogte worden gehouden houdt verband met de fase waarin het fietsbeleid zich bevindt. In Utrecht en Zuid-Holland, waar al langer een specifiek fietsbeleid gevoerd wordt, ontvangen PS jaarlijks rapportages en worden er in het geval van Zuid-Holland tussenevaluaties uitgevoerd die met PS gedeeld worden. In Flevoland en Noord-Holland is het, nu beleid meer richting uitvoering gaat, de bedoeling om PS te informeren met specifiekere voortgangsrapportages.

| Obstakels bij snel-/doorfietsroutes |

Bij de realisatie van snel- of doorfietsroutes doen zich verschillende obstakels voor. Om te onderzoeken welke dit zijn, hoe provincies deze voor- of overkomen en welke lessen ze hierbij van elkaar kunnen leren, zijn casussen onderzocht. Dit betreft twee routes in Zuid-Holland die reeds gerealiseerd zijn (Velostrada en F15 IJsselmonde),

één route in de provincie Utrecht die momenteel in uitvoering is (Utrecht - Amersfoort) en één route in Noord-Holland die zich in de planvormingsfase bevindt (F208 Kennemerland, enkele tracédelen zijn al gerealiseerd).

De obstakels zijn onder te verdelen in de thema's *ruimtelijke inpassing*, *organisatie & besluitvorming*, *draagvlak*, *financiën* en *planning & fasering*.

Ruimtelijke inpassing



Op het gebied van *ruimtelijke inpassing* is een veelvoorkomend obstakel het gebrek aan fysieke ruimte voor de verschillende functies in de openbare ruimte. Ruimte is bijvoorbeeld nodig voor het trottoir en parkeren, maar ook voor boomwortels. Bij bijvoorbeeld de Zuid-Hollandse routes zijn daarom op verschillende plekken concessies gedaan aan de gewenste breedte van de snelfietsroutes. Een ander obstakel ten aanzien van de ruimtelijke inpassing is verlichting in natuurgebieden (en andere spanningen tussen natuurbelangen en doorfietsroutes). In Utrecht heeft de 'adviesraad Snelfietsroutes' een handreiking met adviezen hoe hiermee om te gaan opgesteld. Ook voor andere provincies zijn deze adviezen van nut.

Organisatie & besluitvorming

Een voorbeeld van een obstakel dat is waargenomen op het gebied van *organisatie en besluitvorming* is het ontbreken van afspraken over de ontwikkeling van routes. In Utrecht zijn er positieve ervaringen met samenwerkingsovereenkomsten die de betrokken partijen afgesloten hebben. Ook bestuurlijke uitvoeringsovereenkomsten lijken, als opvolging van intentieovereenkomsten een nuttig instrument om afspraken vast te leggen en de voortgang te garanderen, ook bij bijvoorbeeld bestuurlijke wisselingen. Een andere obstakel in deze categorie is het gebrek aan ambtelijke capaciteit om projecten aan te jagen. In Utrecht en Zuid-Holland zijn daarom programmamanagers aangesteld.



(Gebrek aan) draagvlak



Een regelmatig voorkomend obstakel was (is) weerstand bij omwonenden tegen 'snelle' fietsers voor de deur. Oftewel een gebrek aan *draagvlak*. Alle provincies overkomen dit obstakel door in de planfase belanghebbenden te informeren en met ze te communiceren, bijvoorbeeld tijdens inloopavonden. In verschillende provincies zijn plannen aangepast naar aanleiding van zorgen en ideeën van omwonenden. Mede in verband met de beeldvorming wordt in Utrecht en Noord-Holland gesproken over doorfietsroutes en is de term snelfietsroute losgelaten.

Financiën

Op het gebied van *financiën* speelt dat soms te weinig middelen beschikbaar zijn, bijvoorbeeld doordat kosten hoger uitvallen dan initieel voorzien. In een aantal gevallen van de onderzochte cases heeft een financiële bijdrage van het Rijk ervoor gezorgd dat de route toch gerealiseerd kon worden. Ook een relatief klein bedrag kan belangrijk zijn als hefboom voor de voortgang van het project.



Planning & fasering



Bij *planning en fasering* kan de relatie met andere ontwikkelingen een obstakel zijn. Bijvoorbeeld dat de aanleg van een snel-/doorfietsroute te vroeg komt, omdat binnen afzienbare tijd andere werkzaamheden in de openbare ruimte gepland staan. Of juist dat niet al te lang geleden al werkzaamheden op het tracé hebben plaatsgevonden. Om dit op te lossen wordt soms de planning van de snel-/doorfietsroute aangepast.

| Reactie Gedeputeerde Staten |

P.M.

| Nawoord Rekenkamer |

P.M.

| 1 | Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2019 voerde de Randstedelijke Rekenkamer gesprekken met verschillende fracties vanuit de Provinciale Staten (PS) van de vier Randstedelijke provincies (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland). Uit de gesprekken is het onderwerp fiets naar voren gekomen. Statenleden vroegen naar het verloop van de aanleg van snelfietsroutes en de kosten die hiermee gepaard gaan. Ook stelden Statenleden vragen over de onderbouwing van het fietsbeleid en de invloed van fietsbeleid op mobiliteitsgedrag. De Rekenkamer heeft het fietsbeleid van de provincies vervolgens verder verkend. Eind 2019 sprak de Programmaraad over deze verkenning en adviseerde de Rekenkamer een onderzoek uit te voeren naar het provinciale fietsbeleid.

Fietsgebruik en snelheidsverschillen nemen toe

Het maatschappelijk nut van 'de fiets' is de afgelopen jaren steeds nadrukkelijker in beeld gekomen bij de politiek. Overheden en andere partijen zien steeds meer kansen om mensen vaker op de fiets te krijgen. De opkomst van de elektrische fiets is een stimulerende factor gebleken voor de toename van het fietsgebruik. In 2020 zijn bijna 1,1 miljoen nieuwe fietsen verkocht. De helft hiervan betrof elektrische fietsen. Het aantal verkochte elektrische fietsen lag een jaar eerder nog 30 procent lager.² Tot 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Ook op de middellange afstanden (10-25 km) is sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik in de modaliteitenmix.³ Mede door toenemend gebruik van elektrische fietsen wordt het aannemelijker dat mensen vaker de fiets pakken. Langere afstanden worden namelijk aantrekkelijker omdat de elektrische fiets sneller is.

Vaker fietsen en de auto laten staan heeft positieve effecten op onder andere het milieu (minder fijnstof en CO₂-uitstoot), mobiliteit (minder files), volksgezondheid (meer bewegen) en is ruimte-efficiënt (de fiets heeft minder ruimte nodig dan de auto, voornamelijk in de stad). Het toenemende fietsgebruik heeft ook een keerzijde. Het wordt drukker op de fietspaden en met (elektrische) fietsen in alle soorten en maten nemen de snelheidsverschillen toe. Deze combinatie komt de verkeersveiligheid niet ten goede en zorgt voor een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Een derde van het aantal verkeersslachtoffers is een fietser. Volgens het CBS waren van de 610 verkeersdoden in 2020 299 fietsers. Dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar. Bijna de helft van de verkeersdoden was dus fietser. Op de spoedeisende hulp zijn twee op de drie verkeersslachtoffers fietsers.⁴

Het fietsbeleid verbreedt zich

Tot enkele jaren terug richtten de provincies zich voornamelijk op aanleg en onderhoud van fietspaden in eigen beheer. Toenames in fietsgebruik en onveiligheid vroegen echter om een bredere blik op het fietsbeleid. Aan infrastructurele zijde kent de snelfietsroute een stevige opmars. Daarnaast besteden de provincies tegenwoordig meer en meer aandacht aan fietsveiligheid, het versterken van de fiets in de mobiliteitsketen en het stimuleren van fietsgebruik. Alle hebben tot doel meer mensen op de fiets te krijgen in veilige omstandigheden. De snelfietsroute is een van de voornaamste instrumenten om dit doel te bereiken.

Door de verbreding van het fietsbeleid veranderen ook de provinciale rollen. Zo vraagt de inzet op snelfietsroutes ook een andere rolinvulling van de provincie. Snelfietsroutes doorkruisen vaak verschillende gemeenten en

² Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl

³ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p.10

⁴ CBS (2021), www.cbs.nl & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 10

hebben in het algemeen meerdere wegbeheerders. Vanwege het bovenlokale karakter van de routes zijn ze bij uitstek een provinciale aangelegenheid. Hierdoor is afstemming en samenwerking met andere partijen essentieel bij het realiseren van de provinciale ambities. De provincie heeft daardoor naast de rol van wegbeheerder ook een regie- en aanjaagrol gekregen. De opkomst van snelfietsroutes heeft noemenswaardige gevolgen voor het provinciale fietsbeleid. Dit is de reden dat het beleid omtrent snelfietsroutes apart van het overkoepelende fietsbeleid wordt geëvalueerd in dit onderzoek.

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling

Met dit onderzoek wil de Randstedelijke Rekenkamer PS van Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol. Allereerst wordt onderzocht op welke wijze het provinciale fietsbeleid is vormgegeven. Vervolgens wordt de uitvoering van het beleid op het onderdeel snelfietsroutes geëvalueerd. Daarnaast is de werkwijze van de vier provincies vergeleken om van elkaar te leren.

Centrale onderzoeksvraag

Op welke wijze hebben de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hun fietsbeleid vormgegeven en in hoeverre sluit de uitvoering van de snelfietsroutes aan op het behalen van de doelen?

De centrale onderzoeksvraag is uitgewerkt in zes onderzoeksvragen, waarvan de eerste vraag is uitgesplitst in acht deelvragen:

1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?
 - a. Wat verstaat de provincie onder fietsbeleid?
 - b. Hoe is de rol van de provincie op fietsbeleid de afgelopen jaren ontwikkeld? Hoe verhoudt de rol van de provincie zich tot de rol van het rijk en de gemeenten?
 - c. Wat zijn de doelen, prestaties en instrumenten binnen het fietsbeleid?
 - d. Welke middelen zijn beschikbaar voor realisatie van het fietsbeleid?
 - e. Hoe is het fietsbeleid onderbouwd? Welke literatuur en/of data ligt ten grondslag aan het fietsbeleid?
 - f. Hoe verhoudt de inzet op fiets zich tot de inzet op de andere mobiliteitsonderdelen zoals openbaar vervoer en auto?
 - g. Hoe verhouden de provinciale doelen en ambities in het fietsbeleid zich tot de landelijke ambities en doelen?
 - h. Op welke wijze zijn PS betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid?
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

1.3 Afbakening

Het onderzoek richt zich op:

- De totstandkoming en onderbouwing van het fietsbeleid in het algemeen.

- De specifieke uitvoering van snelfietsroutes en de bovenlokale rol van de provincie hierin.
- Het in beeld brengen van obstakels om daarmee inzicht te krijgen in de doeltreffendheid van de uitvoering van snelfietsroutes.
- De afstemming met het Rijk, gemeenten en andere wegbeheerders in het aanwenden van middelen en aanleggen van bovenlokale fietsroutes.
- Het inzichtelijk maken van de werkwijze van de vier provincies om de *best practices* te kunnen vergelijken en het mogelijk te maken van elkaar te leren.
- Onderzoeken en evaluaties van fietsbeleid en fietsroutes voor zover die aanwezig zijn.

Het onderzoek richt zich **niet** op:

- Het uitvoeren van tellingen en metingen om de effectiviteit en het gebruik van fietsroutes in kaart te brengen.
- Specifiek stedelijke vraagstukken op fietsgebied zoals ketenmobiliteit en stallingsproblematiek.
- Het reguliere beheer en onderhoud van fietspaden op provinciaal areaal.
- Obstakels bij de aanleg van recreatieve fietspaden.
- Gedragsbeïnvloeding om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Het onderzoek richt zich voor wat betreft de uitvoering in principe op snelfietsroutes. Dit zijn de hoogwaardige routes met de hoogste eisen (*zie hoofdstuk 3*). Bij provincies die minder snelfietsroutes realiseren worden mogelijk ook andere hoogwaardige routes meegenomen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode februari 2022 tot augustus 2022. Informatie tot 1 augustus 2022 is verwerkt in deze Nota van Bevindingen.

1.4 Onderzoeksaanpak

Deze paragraaf bevat een uitwerking van de onderzoeksvragen en beschrijft op welke wijze de beantwoording van de vragen heeft plaatsgevonden.

Vraag 1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

Bij de beantwoording van deze vraag is gekeken naar de manier waarop de provincies hun fietsbeleid hebben vormgegeven. Hierbij is aan bod gekomen:

- De provinciale rol binnen het thema fiets, hoe deze de afgelopen jaren is ontwikkeld en de wijze waarop de rol van de provincie zich verhoudt tot die van Rijk en gemeenten.
- De doelen, prestaties en instrumenten van het provinciale fietsbeleid en de beschikbare middelen voor de realisatie van het fietsbeleid.
- De onderbouwing van het fietsbeleid. Hierbij is ook aandacht voor de literatuur en/of data die ten grondslag ligt aan het fietsbeleid.
- De provinciale inzet op het thema fiets in verhouding tot de inzet op andere mobiliteitsonderdelen zoals openbaar vervoer en auto. Hierbij is de plek van het fietsbeleid binnen mobiliteitsbeleid inzichtelijk gemaakt.
- De verhouding van het provinciale fietsbeleid tot landelijke ambities en doelstellingen, die in het Tour de Force samenwerkingsverband zijn afgesproken.
- De betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

Voor de beantwoording van deze vraag zijn voornamelijk beleidsdocumenten geraadpleegd. Het betreft provinciale mobiliteitsvisies en -programma's, actie- en uitvoeringsprogramma's gericht op fiets, begrotingen en jaarstukken. Aanvullend zijn interviews gehouden met medewerkers van de provincie en externe partijen zoals gemeenten en de Fietsersbond.

Vraag 2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor de snelfietsroutes gerealiseerd?

Het beantwoorden van deze vraag maakt inzichtelijk in hoeverre de doelen en prestaties voor de realisatie van snelfietsroutes reeds gerealiseerd zijn. Voor de beantwoording van deze vraag is gebruik gemaakt van beschikbare informatie uit onder andere jaarstukken, evaluaties, voortgangsrapportages en interviews.

Vraag 3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?

Deze vraag gaat over de rol die de provincie vervult bij het ontwerpen en realiseren van snelfietsroutes. Aan de hand van beleidsstukken en interviews is inzichtelijk gemaakt wat de rol van de provincie bij de beleidsuitvoering op het thema snelfietsroutes is. Vanuit voortgangsrapportages en externe interviews is beoordeeld in hoeverre deze invulling bij de doelen past.

Vraag 4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen voor snelfietsroutes besteed, dan wel gereserveerd?

De beantwoording van deze vraag resulteert in een overzicht van beschikbare en bestede middelen voor de realisatie van snelfietsroutes. Ook de middelen die nog niet zijn besteed, maar al wel voor specifieke snelfietsroutes zijn gereserveerd, zijn inzichtelijk gemaakt. Om de vraag te beantwoorden zijn onder andere beleidsstukken en jaarstukken geraadpleegd.

Vraag 5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?

Deze vraag gaat in op de realisatie van snelfietsroutes. Aan de hand van een of meerdere casussen per provincie zijn obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes in beeld gebracht. Obstakels kunnen zich op verschillende vlakken voordoen, bijvoorbeeld bij de ruimtelijke inpassing, maar ook financieel (onvoldoende middelen), organisatorisch (onvoldoende samenwerking) of maatschappelijk (onvoldoende draagvlak). Bovendien is geïnventariseerd hoe obstakels zijn overkomen en wat de provincies daarin van elkaar kunnen leren.

Om deze vraag te beantwoorden zijn werksessies gehouden. In deze werksessies zijn voor een aantal snelfietsroutes ambtenaren uitgenodigd die betrokken zijn/waren bij de realisatie van de route. Zij leverden obstakels aan die zij ervoeren tijdens de realisatie van de route. In de werksessie is besproken hoe er met deze obstakels is omgegaan.

Vraag 6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

Voor de beantwoording van deze vraag zijn begrotingen, jaarstukken, notulen, agenda's en documenten in het stateninformatiesysteem geraadpleegd. Aanvullend is in interviews met de provincie gevraagd naar de wijze waarop PS op de hoogte worden gehouden.

1.5 Beoordelingskader

Als leidraad voor het onderzoek en als basis voor de bevindingen is een toetsingskader opgesteld. Het toetsingskader bevat criteria om het fietsbeleid van de vier provincies te toetsen op de wijze waarop het is vormgegeven en te toetsen op de beleidsuitvoering op het onderdeel snelfietsroutes. In Tabel 1.1 is per onderzoeksvraag weergegeven welke beoordelingscriteria zijn gehanteerd. De overige deelvragen, die niet zijn opgenomen in het beoordelingskader, zijn beschrijvend van karakter en zijn daarom niet gekoppeld aan een criterium.

Tabel 1.1 Beoordelingskader

Onderzoeksvragen	Criteria
1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provinciale rol ▪ Doelen, prestaties en instrumenten ▪ Middelen ▪ Beleidsontwikkeling ▪ Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven ▪ Verhouding tot landelijke ambities en doelen ▪ Betrokkenheid PS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. ▪ De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en de inzet van instrumenten op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. ▪ Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid en deze middelen passen bij de gestelde doelen en te behalen prestaties. ▪ De provincie heeft de ontwikkeling van het fietsbeleid in de beleidstukken opgenomen. ▪ In het fietsbeleid wordt een relatie gelegd met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven (zoals ruimtelijke opgaven). ▪ Het provinciale fietsbeleid sluit aan op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden. ▪ PS worden betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor de snelfietsroutes gerealiseerd?	Het behalen van de doelen en prestaties met betrekking tot de snelfietsroutes ligt op schema.
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?	De rol van de provincie bij de uitvoering van de snelfietsroutes past bij de doelen.
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?	De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?	De obstakels in de realisatie van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld en de provincie onderneemt actie om deze te overkomen.
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?	De informatievoorziening aan PS is tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak.

1.6 Leeswijzer

Het vervolg van dit rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft het provinciale fietsbeleid. Het hoofdstuk start met een beleidsreconstructie, gevolgd door de provinciale rolinvulling en doelen, te behalen

prestaties en ingezette instrumenten. Vervolgens gaat het hoofdstuk in op beschikbare middelen en de beleidsonderbouwing. Daarna wordt beschreven in hoeverre doelen en ambities aansluiten bij landelijke ambities en doelen. Verder wordt er ingegaan op de samenhang van het fietsbeleid met het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Tot slot beschrijft hoofdstuk 2 de betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het fietsbeleid. In hoofdstuk 3 wordt specifiek op de snelfietsroutes ingegaan. Er wordt toegelicht wat een snelfietsroute is en wat de provinciale doelen en te behalen prestaties zijn voor de snelfietsroutes. Hierbij is geëvalueerd of het halen van prestaties omtrent snelfietsroutes op schema ligt. Vervolgens licht het hoofdstuk toe welke rollen de provincie aanneemt bij het ontwerpen en realiseren van snelfietsroutes en wordt geëvalueerd of deze rollen passen bij de opgestelde doelen. Daarna wordt geëvalueerd in hoeverre de inzet van middelen aan snelfietsroutes op schema ligt. Hoofdstuk 3 gaat aansluitend in op obstakels bij snelfietsroutes en tot slot wordt toegelicht hoe PS op de hoogte worden gehouden van en betrokken zijn bij de beleidsuitvoering op het onderdeel snelfietsroutes.

| 2 | Provinciaal fietsbeleid

In dit hoofdstuk wordt allereerst een beknopte beleidsreconstructie ten aanzien van het provinciale fietsbeleid beschreven (paragraaf 2.1). Vervolgens gaat paragraaf 2.2 in op de rollen van de provincie. In paragraaf 2.3 worden de ambities, doelen en te behalen prestaties beschreven. Ook de instrumenten die ingezet worden om deze te behalen komen hierin aan bod. In paragraaf 2.4 worden de beschikbare middelen behandeld. In paragraaf 2.5 wordt nader beschreven wat de onderbouwing voor fietsbeleid is. Hoe het fietsbeleid zich verhoudt tot het bredere mobiliteitsbeleid wordt in paragraaf 2.6 beschreven en tot landelijke ambities en doelen in paragraaf 2.7. Tot slot van dit hoofdstuk gaat paragraaf 2.8 over de betrokkenheid van Provinciale Staten bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

2.1 Inleiding

Bij de provincie Zuid-Holland komt de fiets terug in verschillende beleidsdocumenten. Zo maakt de fiets deel uit van coalitieakkoorden, de mobiliteitsvisie en mobiliteitsprogramma's. Hieronder volgt een overzicht van de (beleids)documenten die zijn bestudeerd in het kader van dit onderzoek.

De provincie Zuid-Holland heeft een lange traditie op het gebied van fietsbeleid.⁵ Het vigerende fietsbeleid is vastgelegd in verschillende documenten. In het (verder: Fietsplan) worden de uitgangspunten voor het fietsbeleid beschreven.⁶ Hierin is onder andere aangegeven dat sprake is van koerswijziging van kwantiteit naar kwaliteit. In het Fietsplan – dat samen met stakeholders is opgesteld – zijn ambities en doelen opgenomen (zie paragraaf 2.3) en is beschreven waarom er aandacht voor de fiets is. Ook is op hoofdlijnen beschreven waar op ingezet wordt: onder meer het optimaliseren van fietsnetwerken.

De *Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'* (verder: Uitvoeringsagenda) beschrijft op basis van het Fietsplan wat de provincie met de partners gaat doen om de gestelde doelen te bereiken.⁷ In de Uitvoeringsagenda is geconcretiseerd wat de opgaven zijn op het gebied van optimalisatie van de fietsnetwerken (utilitair en recreatief), fiets in de keten, innovatieve, energieneutrale fietspaden, continu leren en gedrag en veiligheid. Ook komt een financieringsstrategie aan bod.

Met een motie en amendement is het fietsbeleid na vaststelling van het Fietsplan en de Uitvoeringsagenda verder vormgegeven.^{8 9} In de *Toekomstagenda snelfietsroutes* is het beeld van het toekomstige netwerk nader duidelijk gemaakt.¹⁰ Tevens komt hierin de prioritering van de snelfietsroutes aan bod.

Mede als bijdrage aan het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (NTF)*¹¹ (zie paragraaf 2.7) is in 2021 het *Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets* opgesteld.¹² Hierin worden de opgaven op fietsgebied tot 2040 beschreven en welke inzet nodig is om de gewenste schaa sprong te realiseren.

⁵ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁶ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen"

⁷ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

⁸ Provincie Zuid-Holland (2018), PS Motie 812, Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets

⁹ Provincie Zuid-Holland (2018), PS Amendement 650, Investeren in snel fietsen

¹⁰ Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes, Beeld van het toekomstige netwerk

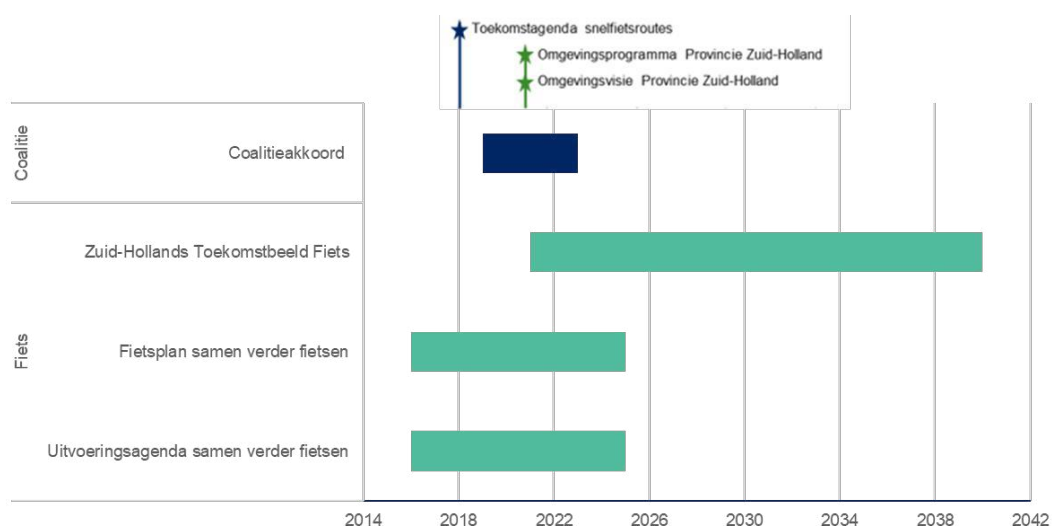
¹¹ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

¹² Provincie Zuid-Holland (2021), Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets Beleidsrapportage

Kader 1 – Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Als uitvloeisel van de 'Tour de Force 2^{de} Etappe Schaalsprong Fiets' spraken het Rijk, provincies en vervoerregio's in het najaar van 2020 af om in 2021 een *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen* (NTF) op te stellen. Vanuit de landelijke contourenschets van het NTF is door alle landsdelen gewerkt aan een verdere regionale uitwerking van het NTF: het *Regionaal Toekomstbeeld Fiets* (RTF), in Zuid-Holland genaamd *Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets*. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets schetst de huidige stand van zaken van de ambities en opgaven in de deelregio's. Deze ambities en opgaven vormen een wensbeeld, met minder concrete doelen en een langere horizon dan het vigerende fietsbeleid van de provincies.

In de *Omgevingsvisie Zuid-Holland* komt de fiets terug als onderdeel van de integrale benadering van mobiliteit en verstedelijking (zie ook paragraaf 2.6).¹³



Figuur 2.1 Overzicht van de voornaamste geraadpleegde stukken

2.2 Rollen van de provincie

Beoordelingscriterium 1a:

De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen.

Bevinding: De provincie heeft de invulling van haar rollen op het gebied van fiets concreet in haar beleid opgenomen.

Korte uitleg: Er zijn verschillende rollen gedefinieerd en per rol concrete activiteiten benoemd die passen bij de betreffende rol. De provincie maakt in de beleidsstukken niet expliciet welke rol of rollen zij per opgave vervult, al wordt dit impliciet in sommige gevallen wel duidelijk. Voor partners als gemeenten en regio-organisaties zijn de rollen van de provincie over het algemeen duidelijk.

¹³ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1

Toelichting

De provincie heeft verschillende rollen voor zichzelf gedefinieerd. In het Fietsplan zijn de volgende rollen beschreven¹⁴:

1. Regie voeren: samenwerking initiëren en faciliteren
2. Kennis verzamelen, ontwikkelen en verspreiden
3. Middelen beschikbaar stellen: eigen geld en verdelen Rijksgeld

In het Fietsplan is ook een hoofdstuk opgenomen waarin beschreven wordt hoe de provincie aan de slag gaat. Hierin zijn de te ondernemen activiteiten benoemd. Een voorbeeld daarvan is samenwerking met andere wegbeheerders (gemeenten), waterschappen, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en andere regio's. Andere voorbeelden zijn: fietsinnovaties aanjagen met het eigen inkoopbeleid, testlocaties voor fietsinnovaties zoeken en deelname aan de Nationale Fietstelweek. In de Uitvoeringsagenda is op concretere wijze beschreven welke activiteiten de provincie onderneemt.¹⁵ De activiteiten die in de Uitvoeringsagenda zijn beschreven, zijn geformuleerd als 'opgaven'. Er zijn 21 opgaven benoemd. Voorbeelden zijn de aanpak van grote en kleine infrastructurele knelpunten, de realisatie van snelfietsroutes en 'Slow lanes', het realiseren van aanvullende voorzieningen bij het Fietsknooppuntennetwerk, de uitrol van deelfietsen, Park+Bike langs stadsranden, de realisatie van energieopwekkende fietspaden, het organiseren van kennissessies en doelgroepgerichte fietsstimulering. Per opgave is onder andere beschreven aan welk(e) hoofddoel(en) de opgave bijdraagt, wie bestuurlijk en ambtelijk verantwoordelijk is en wat de planning is. Deze opgaven worden niet expliciet gekoppeld aan de rollen die in het Fietsplan zijn benoemd (regie voeren, kennis verzamelen, ontwikkelen en verspreiden en middelen beschikbaar stellen). Uit de beschrijvingen in de Uitvoeringsagenda valt dit in een deel van de gevallen wel op te maken.

De kennisrol vult de provincie naar eigen zeggen nadrukkelijker in dan voorheen.¹⁶ Vanuit de eigen rol als wegbeheerder, maar ook bij andere wegbeheerders wil de provincie innovatie en samenwerking stimuleren. Ook wordt in het Fietsplan genoemd dat de provincie als werkgever fietsgebruik wil stimuleren.¹⁷

De provincie geeft aan dat per project verschilt welke rol of rollen de provincie vervult.¹⁸ Bij elk individueel project wordt afgewogen wat de best passende rol is voor de provincie. Vaak heeft de provincie de rol van initiator of in ieder geval in de voorbereidende rol en minder in de uitvoering, al worden hiervoor wel subsidies verstrekt aan gemeenten.

Het aanjagen van landelijk fietsbeleid is ook een rol die de provincie vervult. Bij de provincie leeft het gevoel dat dit ook meer nodig is dan een aantal jaar geleden.¹⁹

Voor externe partijen is over het algemeen duidelijk wat de rollen van de provincie zijn. De gemeente Gouda geeft aan dat zij de rollen van de provincie duidelijk vindt.²⁰ Bovendien geeft de provincie volgens deze gemeente goed invulling aan haar rollen: de regierol wordt actief opgepakt evenals de rol van kennisverstrekker. Ook voor de regio-organisatie Midden-Holland zijn de rollen duidelijk.²¹ Wel kan de provincie volgens de regio-organisatie per project soms duidelijker maken welke rol de provincie oppakt. In een in 2020 uitgevoerde tussenevaluatie van het

¹⁴ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen", p. 18

¹⁵ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

¹⁶ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

¹⁷ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen", p. 18

¹⁸ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

¹⁹ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

²⁰ Gemeente Gouda, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

²¹ Regio Midden-Holland, ambtelijk gesprek, 22 juni 2022

provinciale fietsbeleid, wordt geconstateerd dat partners van de provincie “erg tevreden zijn over inhoud en verloop van contacten en processen met het fietsteam van de provincie Zuid-Holland.” Met name de initiërende en procesbewakende rol worden gewaardeerd door de partners.²²

2.3 Doelen, prestaties en instrumenten

Beoordelingscriterium 1b:

De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en de inzet van instrumenten op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen.

Bevinding: Doelen en te behalen prestaties zijn in het beleid opgenomen en SMART-geformuleerd. Ook de instrumenten om deze doelen te bereiken zijn in het beleid opgenomen.

Korte uitleg: In het Fietsplan zijn SMART-geformuleerde doelen opgenomen. Er zijn doelgroepen gedefinieerd en meetbare te realiseren effecten. De instrumenten die ingezet worden om de doelen te realiseren zijn duidelijk beschreven. Monitoring van de doelen is mogelijk, maar het verkrijgen van de hiervoor benodigde data is lastig en nog in ontwikkeling.

Toelichting

Doelen en te behalen prestaties

De provincie heeft in het Fietsplan drie specifieke ambities (doelen) geformuleerd voor de periode tot 2025. Ze zijn hiermee tijdsgebonden. Bij elk van de deze doelen zijn doelgroepen bepaald en meetbare effecten (te realiseren prestaties) geformuleerd, zie Tabel 2.1

Tabel 2.1 Doelen met bijbehorende doelgroepen en meetbare effecten volgens het Fietsplan

Doel	Doelgroep	Meetbare effect
Vaker en verder op de fiets.	Alle inwoners van Zuid-Holland. Met extra aandacht voor forenzen en doelgroepen die minder gebruik maken van de fiets.	Verhoging van het aandeel fietsers (met 25%) op afstanden tot 15 kilometer.
Veilig op de fiets.	Alle inwoners van Zuid-Holland. Extra aandacht is er voor fietsende ouderen en jongeren.	20% minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers.
Innovatieve, energieneutrale fietspaden realiseren.		30% CO ₂ -reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden.

De opgaven die in de Toekomstagenda snelfietsroutes en het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets zijn opgenomen, kunnen gezien worden als (gewenste) te behalen prestaties voor de langere termijn.

De geformuleerde doelen worden duidelijk afgestemd met de betrokken partners. Dit blijkt uit de beleidsstukken²³ en uit verschillende gesprekken.²⁴ De doelen zijn hiermee geaccepteerd. In hoeverre de doelen realistisch zijn is lastig te bepalen. In de beleidsstukken is hier geen aandacht voor (zie ook paragraaf 2.5).

Instrumenten

²² Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025

²³ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 “Samen verder fietsen”, p. 8

²⁴ Gemeente Gouda, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022 / Regio Midden-Holland, ambtelijk gesprek, 22 juni 2022

In de stukken wordt duidelijk welke instrumenten ingezet worden om de doelen te bereiken. De instrumenten sluiten aan bij de rollen van de provincie (zie paragraaf 2.2). Voorbeelden zijn het subsidiëren van infrastructurele maatregelen waarmee het fietsnetwerk verder geoptimaliseerd wordt, de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten vanuit de rol als wegbeheerder en de regievoering bij de ontwikkeling van snelfietsroutes. Ook wordt in Uitvoeringsagenda per opgave (die beschouwd kunnen worden als activiteit/instrument, zie paragraaf 2.2) aangegeven aan welke van de doelen ze bijdragen.

Monitoring

De doelen en te behalen prestaties zijn zodanig geformuleerd dat monitoring mogelijk is. Wel constateert de provincie dat het “een uitdaging is om steeds meetbaar te maken wat de inspanningen bijdragen aan het behalen van [...] doelen”.²⁵ De beschikbaarheid van data is een belangrijke voorwaarde om te kunnen monitoren. De provincie heeft telprogramma’s opgezet om data te verzamelen. De data hieruit kan later dit jaar worden verwerkt volgens de provincie.²⁶ In de eerdere tussenevaluatie van het Fietsplan is ook al geconstateerd dat er “in de praktijk lastige kwesties rond terminologie en data zijn” betreffende monitoring van verkeersveiligheidsdoelstellingen en ook bruikbare data om de groei van het fietsgebruik te monitoren ontbreekt.²⁷

2.4 Beschikbare middelen

Beoordelingscriterium 1c:

Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid en deze middelen passen bij de gestelde doelen en te behalen prestaties.

Bevinding: Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid. De beschikbare middelen zijn voldoende voor de bestaande projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030, maar ontoereikend om de ambities te behalen.

Korte uitleg: Voor zowel financiële middelen als personele capaciteit is het duidelijk hoeveel er beschikbaar is voor het fietsbeleid. Personele capaciteit is niet in de beleidsstukken opgenomen en van de financiële middelen is duidelijk welke middelen minimaal beschikbaar zijn. De provincie benoemt verschillende aanvullende bronnen waar uit geput is. De provincie heeft duidelijk kunnen maken wat de omvang is van de financiële middelen die hieruit voort kunnen komen. Gezien het grote verschil tussen in ieder geval beschikbare middelen en de benodigde middelen om de ambitie te behalen is het onwaarschijnlijk dat de middelen toereikend zijn om de ambities te bewerkstelligen. Er is echter wel voldoende budget om de bestaande projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030 uit te voeren.

Toelichting

Beschikbare middelen voor het huidige fietsbeleid

Vanuit de uitloop van projecten uit het Fietsplan 2008 (14,7 miljoen euro) en het Uitvoeringsprogramma tussen 2012 t/m 2015 (7,5 miljoen euro) is 22,2 miljoen euro beschikbaar. Hier bovenop komt nog 4 miljoen euro voor snelfietsroutes, 4,4 miljoen euro voor fiets in de keten en 4 miljoen euro ter dekking van de uitvoering van het Fietsplan 2016-2025. Dit komt neer op een totaal van 34,6 miljoen euro aan beschikbare middelen tot 2025 bij aanvang van de Uitvoeringsagenda.²⁸ Het is voldoende om de bestaande projecten uit het Programma Zuid-

²⁵ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 “Samen verder fietsen”, p. 9

²⁶ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

²⁷ Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025

²⁸ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’

Hollandse Infrastructuur (PZI) 2016-2030 uit te voeren. De totale benodigde investeringen vanuit de provincie voor deze projecten bedraagt namelijk 30,6 miljoen euro.²⁹

Middels aangenomen moties en amendementen en kaderbesluiten is tussen 2018 en 2021 nog 45,8 miljoen euro toegevoegd aan het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (zie onderstaande tabel).³⁰

Tabel 2.2 Toevoegingen PZI Fiets

Jaar	Motie/Amendement/Kaderbesluit	Bedrag
2019	Kaderbesluit 2019 knelpunten (F441, extra geld SFR Rotterdam-Gouda, etc.)	€ 3.800.000
2018	Amendement A577 cofinanciering rijksmiddelen fietsinfrastructuur (stallingen)	€ 8.000.000
2019	motie 812 toevoegen Uitvoeringsagenda (snelfietsroutes en tegelfietspaden)	€ 7.000.000
2020	Kaderbesluit 2020 fietstunnels	€ 8.000.000
2021	Kaderbesluit 2021 snelfietsroutes	€ 14.000.000
2021	Kaderbesluit 2021 knelpunten (kruising Leidseweg, fietsoversteken N210, etc.)	€ 5.000.000
Totaal		€ 45.800.000

De provincie heeft verder een strategie om ook additionele middelen te verzamelen. Zo wijst de Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’ op andere mobiliteitsmiddelen die gedeeltelijk ten goede komen aan de fiets. Hierbij gaat het om het volgende:

- Programma R-net: middelen voor haltevoorzieningen waaronder fietsparkeren
- Ketenmobiliteit: fiets in de keten is hierbij een prioriteit
- Uitvoeringsprogramma Groen: vanuit dit programma wordt gewerkt aan het recreatieve fietsnetwerk.

Daarnaast geeft de Uitvoeringsagenda aan andere bronnen te gaan aanboren. Hierbij wordt de fiets gezien als een instrument om doelen te bereiken op de beleidsterreinen economie, ruimte, groen, luchtkwaliteit en cultuur. Daarom zouden er ook middelen beschikbaar moeten zijn voor de fiets vanuit deze beleidsterreinen. Aanvullende aan te boren bronnen zijn EU-financiering voor innovatie, samenwerking en cofinanciering vanuit gemeenten en waterschappen en inzetten op cofinanciering vanuit het Rijk.³¹ In onderstaande tabel is opgenomen welke aanvullende middelen vanuit het Rijk en de MRDH beschikbaar gekomen zijn.³²

Tabel 2.3 Financiële bijdragen Rijk en MRDH

Project	Bijdrage Rijk	Bijdrage MRDH
Stallingen	€ 7.500.000	
Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	€ 2.400.000	€ 500.000
Snelfietsroute 15 IJsselmonde	€ 2.500.000	€ 500.000
Snelfietsroute Leiden-Katwijk	€ 1.500.000	
Maatregelen Verlengde Velostrada	€ 2.000.000	€ 800.000
Twee fietstunnels	€ 3.300.000	
Quick wins Beter Benutten Vervolg	€ 6.400.000	€ 2.700.000
Totaal	€ 25.600.000	€ 4.500.000

²⁹ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 “Samen verder fietsen”

³⁰ Provincie Zuid-Holland, feitelijk wederhoor, 6 september 2022

³¹ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’

³² Provincie Zuid-Holland, feitelijk wederhoor, 6 september 2022

In de Uitvoeringsagenda worden geen bedragen aan bovenstaande mobiliteitsmiddelen en andere bronnen gehangen. Gezien het grote gat tussen in ieder geval beschikbare middelen en de benodigde middelen om de ambitie te behalen is het onwaarschijnlijk dat de eventuele aanvullende middelen toereikend zijn om de ambities te bewerkstelligen.

Benodigde middelen voor het huidige fietsbeleid

Om het fietsnetwerk de gewenste schaal sprong te laten maken zou een bedrag in de orde grootte van een miljard euro nodig zijn.³³ Aangezien deze ambitie te groot is voor het Fietsplan is er een inventarisatie gedaan naar knelpunten, waarbij is gefocust op 'basiskwaliteit en veiligheid op orde'. Deze inventarisatie levert een kostenplaatje van 300 miljoen euro op voor de looptijd van het Fietsplan tussen 2016 en 2025. Ervan uitgaande dat de provincie zelf maximaal 50 procent (150 miljoen euro) moet leveren, komt dit neer op circa 15 miljoen euro per jaar aan infrastructurele maatregelen.³⁴ Met de beschikbare 30,6 miljoen euro bij aanvang van de Uitvoeringsagenda en de latere toevoegingen à 45,8 miljoen euro zijn er minder middelen beschikbaar dan benodigd en dus onvoldoende middelen om de ambities te verwezenlijken.

Benodigde middelen voor het RTF

In het NTF wordt aangegeven dat de investeringsbehoefte in Zuid-Holland (exclusief MRDH) in totaal 607 miljoen euro tot 2027 is en 432 miljoen euro in de periode 2028-2040 is (Tabel 2.4).³⁵ De te behalen prestaties uit het RTF blijven een wensbeeld en spelen voor een groot deel op de lange termijn waardoor ze niet te vergelijken zijn met beschikbare middelen.

Tabel 2.4 Overzicht van de investeringsbehoefte uit het RTF

	2022-2027	2028-2040
Hoofd fietsroutes	€ 500.000.000	€ 427.000.000
Fietsparkeren	€ 107.000.000	€ 5.000.000
Totaal	€ 607.000.000	€ 432.000.000

Ambtelijke capaciteit

Aan personele capaciteit is sinds dit jaar 1,6 fte voor fietsbeleidsmedewerkers beschikbaar, tot 2022 was dit 1 fte.³⁶ Daarnaast is capaciteit voor projectleiders en ondersteuning beschikbaar. De capaciteit van het uitvoeringsprogramma bedraagt gemiddeld 6,2 fte per jaar over de afgelopen jaren.³⁷ De beschikbare personele capaciteit is beperkt in verhouding tot de ambities en uit te voeren prestaties.

2.5 Beleidsonderbouwing

Beoordelingscriterium 1d:

De provincie heeft de onderbouwing van het fietsbeleid in de beleidstukken opgenomen.

Bevinding: De provincie heeft een onderbouwing van het fietsbeleid in de beleidsstukken opgenomen.

Korte uitleg: In beleidsstukken als het Fietsplan en het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets wordt toegelicht aan welke maatschappelijke doelen fietsen bijdraagt en waarom de provincie het fietsgebruik wil vergroten. Daarbij wordt ook verwezen naar landelijke onderzoeken. De beleidskeuzes binnen het thema fiets worden onderbouwd

³³ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

³⁴ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

³⁵ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

³⁶ Provincie Zuid-Holland, e-mail, 11 juli 2022

³⁷ Provincie Zuid-Holland, feitelijk wederhoor. 6 september 2022

met verschillende (type) analyses en onderzoeken. Voor de prioritering van projecten en maatregelen gebruikt de provincie een afwegingskader.

Toelichting

In het Fietsplan worden verschillende bronnen aangehaald die het belang van fietsen onderbouwen.³⁸ Ook in het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets wordt vermeld wat de bijdrage is die fietsen kan leveren aan maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.³⁹ In deze stukken wordt verwezen naar verschillende bronnen die de maatschappelijke effecten van fietsen aantonen. De provincie maakt in dit verband ook gebruik van landelijk onderzoek dat het belang en de effecten van fietsen aantoont.⁴⁰

De keuzes voor en prioritering van projecten doet de provincie met behulp van een afwegingskader. Potentiële projecten worden minimaal beoordeeld op de volgende aspecten:

- ernst van het knelpunt of afwijking van kwaliteitseisen
- mate van verbetering
- belang
- kans of en wanneer een project gerealiseerd kan worden
- bijdrage aan de doelen van het Fietsplan
- benodigde investeringen

Door de benodigde investeringen mee te wegen kan een 'effect per euro' worden bepaald.⁴¹ De gemeente Gouda geeft als voorbeeld dat op haar verzoek onderzoek gedaan is door de provincie naar het potentiële aantal fietsers op een mogelijke snelfietsroute tussen Gouda en Woerden. Omdat de potentie onvoldoende bleek, wordt geen prioriteit gegeven aan deze route.⁴²

Met verschillende onderzoeken en analyses worden de beleidskeuzes ondersteund. De provincie geeft aan onder andere gebruik te maken van bereikbaarheidsanalyses, de Safety Performance Index Fiets van de Fietzersbond⁴³, de Fietspotentiescan (onderdeel van CyclePrint, een instrument van de Breda University of Applied Sciences), de aanpak kruising turbotondes, risicoanalyses, maatschappelijke kosten-batenanalyses en een netwerkanalyse (utilitaire en recreatieve netwerk) die is uitgevoerd in samenwerking met partners.⁴⁴ Ten behoeve van de inventarisatie van opgaven die voor het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets is gemaakt, heeft de provincie (onder andere vanuit de Fietspotentiescan) data aangeleverd aan gemeenten, waarmee gemeenten vervolgens zelf de afweging hebben gemaakt welke maatregelen volgens hen nodig zijn.⁴⁵

2.6 Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven

Beoordelingscriterium 1e:

In het fietsbeleid wordt een relatie gelegd met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven (zoals ruimtelijke opgaven).

³⁸ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen", p. 6

³⁹ Provincie Zuid-Holland (2021), Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets Beleidsrapportage, p. 5

⁴⁰ Tour de Force (2016), Maatschappelijke waarde en investeringsagenda fietsen

⁴¹ Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 "Samen verder fietsen", p. 23-24

⁴² Gemeente Gouda, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

⁴³ Dit wordt bevestigd door de Fietzersbond. Bron: Fietzersbond, ambtelijk gesprek, 9 mei 2022

⁴⁴ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁴⁵ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

Bevinding: De provincie legt een duidelijke relatie met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven.

Korte uitleg: In de Omgevingsvisie geeft de provincie aan dat zij verschillende modaliteiten - waaronder de fiets - in samenhang beschouwt. Opgaven op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit en verstedelijking worden integraal aangepakt, zoals in het programma 'Mobiliteit en Verstedelijking'. De fiets speelt ook een rol bij recreatieve opgaven.

Toelichting

In de Omgevingsvisie biedt de provincie een "strategische blik op de lange(re) termijn voor de gehele fysieke leefomgeving [...]".⁴⁶ In de Omgevingsvisie zijn zeven vernieuwingsambities geformuleerd, waaronder een ten aanzien van de bereikbaarheid: "bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor". Dit is een integrale ambitie, waarin fiets en andere vormen van mobiliteit integraal benaderd worden. De provincie geeft in de Omgevingsvisie aan dat "door de corona-crisis meer mensen kiezen voor individuele vervoermiddelen zoals fiets en auto en minder mensen voor OV". En ook dat "door de opmars van de elektrische fiets vaker en verder wordt gefietst."⁴⁷

Mobiliteit staat voor de provincie niet op zichzelf. Dit wordt als volgt verwoord in de Omgevingsvisie: "Bij mobiliteitsoplossingen betrekken we onze klimaatambities, ruimtelijke vraagstukken, verkeersveiligheid, een gezonde en inclusieve samenleving, innovatie en de energietransitie".⁴⁸ De provincie geeft aan dat snelfietsroutes geen doel op zich zijn, maar als middel worden gezien om de toenemende verstedelijking mogelijk te maken.⁴⁹ In de Omgevingsvisie komt dit aan de orde onder het kopje 'mobiliteitstransitie', waarin wordt verwezen naar het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Hierin worden maatregelen voor bereikbaarheid in samenhang met de gewenste verstedelijking ontwikkeld voor de korte en lange termijn.⁵⁰

De fiets is voor de provincie niet alleen een utilitair vervoersmiddel, maar speelt ook een rol bij sport, recreatie en water- en groenbeleving. De provincie heeft een verantwoordelijkheid voor het recreatiebeleid en geeft hier onder andere invulling aan met het recreatief fietsnetwerk.⁵¹

2.7 Verhouding tot landelijke ambities en doelen

Beoordelingscriterium 1f:

Het provinciale fietsbeleid sluit aan op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden.

Bevinding: Het provinciale fietsbeleid sluit in grote lijnen aan bij landelijke ambities en doelen.

Korte uitleg: Meer fietsen door verbetering van het infrastructurele netwerk, uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken, fietsstimulering en verbetering van de verkeersveiligheid staan zowel op landelijk als provinciaal niveau centraal. De Zuid-Hollandse opgaven die in het NTF geformuleerd zijn, zijn in verhouding met de landelijke opgaven.

Toelichting

Tour de Force

⁴⁶ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1, p. 3

⁴⁷ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1, p. 11

⁴⁸ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1, p. 12

⁴⁹ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁵⁰ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1 / www.move-rdh.nl

⁵¹ Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1

Op landelijk niveau werken de provincies samen met de gemeenten, het Rijk en belangenorganisaties in het initiatief Tour de Force.⁵² De afgelopen jaren zijn in dit verband verschillende ambities geformuleerd. In de *Agenda Fiets uit 2017* is een groei van het aantal fietskilometers met 20 procent (periode 2017- 2027) als ambitie opgenomen.⁵³ In 2019 is het ambitiesdocument *2e etappe Schaalsprong Fiets* verschenen.⁵⁴ Aangegeven is dat alle partners een sterke verbondenheid met 'de fiets' voelen en daarvoor hun eigen ambitie hebben geformuleerd. Het IPO en de Vervoerregio's geven aan zich in te zetten voor een kwaliteitssprong van het bestaande routenetwerk. De ambitie is om 1.000 kilometer snelfietsroute te realiseren in 2030.⁵⁵ De samenwerking en ambities binnen Tour de Force zijn vrijwillig en niet bindend, maar volgens Tour de Force niet vrijblijvend.⁵⁶

De ambities en doelen van de provincie sluiten in grote lijnen aan bij de ambities van de Tour de Force: groei van het fietsgebruik, onder ander door het aanleggen van snelfietsroutes. In de uitwerking zitten wel verschillen: daar waar de landelijke ambities gaan over groei van het aantal fietskilometers (20 procent), is het doel van de provincie vergroting van het *aandeel* fiets op korte ritten (naar 25 procent). Ook de tijdshorizon verschilt: de ambities van de Tour de Force liggen een aantal jaar verder in de tijd. Omdat de provincie geen concrete doelen heeft geformuleerd over de realisatie van snelfietsroutes (zie paragraaf 3.1), kan niet bepaald worden hoe de provinciale ambities op het gebied van snelfietsroutes zich verhouden tot de Tour de Force-ambitie van 1.000 kilometer snelfietsroutes in 2030.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De Tour de Force bracht in maart 2021 het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen* (NTF) uit.⁵⁷ Hierin brengen het Rijk en decentrale overheden in beeld welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Het NTF is tot stand gekomen door het combineren van Regionale Toekomstbeelden Fiets (vanuit Zuid-Holland: Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets), die provincies en vervoerregio's hebben opgesteld. Zowel in het NTF als het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets zijn opgaven opgenomen voor het verbeteren en uitbreiden van fietsnetwerken, ketenvoorzieningen en fietsstimulering. In Tabel 2.5 is weergegeven wat de opgaven voor Zuid-Holland en voor geheel Nederland zijn. Twee zaken vallen op in de verhouding tussen Zuid-Holland ten opzichte van heel Nederland: de relatief grote opgave in financiële zin voor fietsparkeren voor de periode t/m 2027 en de relatief kleine opgave voor fietsparkeren (uitgedrukt in aantal plekken en in euro's) voor de periode 2028-2040. De opgaven in Zuid-Holland sluiten in grote lijnen aan bij de landelijke opgaven.

Tabel 2.5 Opgaven hoofdfietsroutes en fietsparkeren volgens het NTF

	t/m 2027		2028-2040	
	# kilometer	euro (mln)	# kilometer	euro (mln)
Hoofdfietsroutes				
Zuid-Holland (excl. MRDH)	750 (5%)	500 (8%)	580 (9%)	427 (8%)
Nederland	14.300	6.600	6.500	5.100
Fietsparkeren	# plekken (incl. vervanging)	euro (mln)	# plekken (incl. vervanging)	euro (mln)
Zuid-Holland (excl. MRDH)	26.800 (8%)	107 (18%)	3.400 (1%)	5 (1%)

⁵² Tour de Force is in 2015 ontstaan toen Utrecht (stad) bezig was met de voorbereidingen van de start van de Tour de France. De naam 'Tour de Force' is hiervan afgeleid. Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau vinden overleggen plaats. Tour de Force heeft daarnaast een eigen programmamanagement. Bron: Fietsberaad (2021), www.fietsberaad.nl

⁵³ Tour de Force (2017), *Agenda Fiets 2017-2020*

⁵⁴ Tour de Force (2019), *2e etappe Schaalsprong Fiets*

⁵⁵ Tour de Force (2019), *2e etappe Schaalsprong Fiets*, p. 23

⁵⁶ Tour de Force (2019), *2e etappe Schaalsprong Fiets*, p. 27

⁵⁷ Tour de Force (2021), *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen*

	t/m 2027		2028-2040	
Nederland	342.000	600	356.000	500

Verkeersveiligheid en fietsparkeren bij stations

Zowel landelijk als provinciaal is het doel om de verkeersveiligheid te vergroten. Het specifieke doel van de provincie uit het Fietsplan van 20 procent minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers komt niet op landelijk niveau terug. Wel is in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* – een gezamenlijke uitgave van het Rijk, provincies en gemeenten – een gezamenlijke ambitie voor het minimaliseren van het aantal verkeersslachtoffers geformuleerd.⁵⁸ Ook de ambities in het Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations zijn gezamenlijke ambities van het Rijk en decentrale overheden waaronder de provincie Zuid-Holland.⁵⁹

Verhouding tussen het Rijk en de provincie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft aan dat fietsbeleid – en in het speciaal de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur – voornamelijk een provinciale en gemeentelijke zaak is. Toch wordt er ook samengewerkt tussen het ministerie en de provincies. Het ministerie ervaart de samenwerking met provincies positief.⁶⁰ In de Kamerbrief bij de aanbidding van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de ambities van het Rijk voor de periode 2022-2025 uitgesproken.⁶¹ Het Rijk zet in op meer fietsbewegingen en trekt onder andere 50 miljoen euro uit voor nieuwe en betere fietsenstallingen bij stations en structureel 6 miljoen euro per jaar voor doorfietsroutes in Nederland. Daarnaast draagt het Rijk bij aan het bereikbaar maken van gebieden waar woningen worden gebouwd, onder andere door een financiële bijdrage van infrastructuurprojecten met een rol voor de fiets.

De ambities van het Rijk op fietsgebied laten volgens de provincie goed bedoelde bestuurlijke intenties zien.⁶² Het beeld bij de provincie is dat deze soms nog beperkt worden opgevolgd door beleid van het ministerie van IenW. De provincie is van mening dat een tijdelijke andere invulling van de Tour de Force, met meer nadruk op samenwerking en gedragsbeïnvloeding en minder op infrastructuur, meer *quick wins* had opgeleverd en het draagvlak bij gemeenten vergroot zou hebben. Ook is er bij de provincie behoefte aan duidelijkere en concretere doelen vanuit het Rijk.⁶³ Uit het bestuurlijk gesprek met de gedeputeerde kwam naar voren dat het Rijk het fietsbeleid voornamelijk ziet als provinciale en gemeentelijke aangelegenheid. De provincie geeft daarentegen aan dat de inzet op fietsbeleid ook Rijkstaken verlicht. Als voorbeelden worden het ontlasten van Rijksinfrastructuur en het reduceren van kosten voor het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport genoemd. Wanneer het Rijk constructiever gaat participeren en met meer middelen gaat bijdragen verwacht de gedeputeerde de doelen sneller te kunnen bereiken. In het verleden is dit ook bewezen toen de Velostrada mede door Rijksgelden is gerealiseerd.⁶⁴

⁵⁸ Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018), *Veilig van deur tot deur, Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*

⁵⁹ (2016) Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations

⁶⁰ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Interview met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

⁶¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Kamerbrief IENW/BSK-2022/172740

⁶² Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁶³ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁶⁴ Provincie Zuid-Holland, bestuurlijk gesprek, 25 augustus 2022

2.8 Betrokkenheid PS

Beoordelingscriterium 1g:

Provinciale Staten worden betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

Bevinding: Provinciale Staten zijn betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

Korte uitleg: Provinciale Staten zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het Fietsplan, onder andere door deelname van Statenleden aan bijeenkomsten. PS hebben middels een moties en amendementen een impuls gegeven aan het fietsbeleid.

Toelichting

Provinciale Staten hebben een rol gespeeld bij de totstandkoming van het fietsbeleid. Onder andere bij het opstellen en vaststellen van het Fietsplan. Statenleden hebben deelgenomen aan bijeenkomsten die gehouden zijn voor de totstandkoming van het Fietsplan. Daarnaast waren statenleden zeer betrokken bij de behandeling van het Fietsplan in de Statencommissie Verkeer en Milieu.^{65 66} Met het indienen van moties en amendementen hebben PS een impuls gegeven aan het fietsbeleid, omdat daarmee het investeringskrediet is verhoogd waarmee verschillende projecten aan de Uitvoeringsagenda toegevoegd konden worden.^{67 68} Het betreft motie 517, amendement 577 en motie 812 in combinatie met amendement 650.

⁶⁵ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁶⁶ Provincie Zuid-Holland, e-mail, 11 juli 2022

⁶⁷ Provincie Zuid-Holland (2018), PS Amendement 650, Investeren in snel fietsen

⁶⁸ Provincie Zuid-Holland (2018), PS Motie 812, Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets

| 3 | Snelfietsroutes

In dit hoofdstuk gaan we specifiek in op snelfietsroutes en wel op de volgende onderwerpen:

- Doelen en prestaties (paragraaf 3.1);
- Provinciale rol (paragraaf 3.2);
- Middelen (paragraaf 3.3);
- Obstakels bij de realisatie van snelfietsroutes (paragraaf 3.4);
- Informatievoorziening aan Provinciale Staten (paragraaf 3.5).

Snelfietsroutes zijn voor de provincie Zuid-Holland routes die woon- en werkgebieden verbinden en waar fietsers vlot en veilig grote afstanden (tot circa 15 kilometer) af kunnen leggen. De provincie hanteert een definitiekader voor snelfietsroute met daarin criteria op het gebied van doelgroep, intensiteiten verbindingen en fietsafstanden (zie Tabel 3.1).⁶⁹

Tabel 3.1 Basiscriteria voor snelfietsroutes in Zuid-Holland

Onderwerp	Basiscriteria
Doelgroep	Primair woon-werk fietsers, secundair scholieren. Medegebruik door recreatieve fietsers met name aan de randen van de steden.
Intensiteit	Minimale potentie 1.500 fietsers per dag. Een deel van de gebruikers gebruikt de route niet over de gehele lengte.
Verbinding	Verbinding tussen twee grotere kernen. Verschillende type bestemmingen kunnen aan een snelfietsroute worden gekoppeld, zoals woonkernen, regionale werkgebieden, VO-scholen en OV-knooppunten.
Fietsafstand	Inzet op het aantrekkelijk maken van fietsafstanden tot 15 kilometer. Fietsroute is maximaal 20 kilometer tussen twee grote kernen of maximaal 30 kilometer met tussenliggende kernen.

Als richtlijn voor het ontwerp van snelfietsroutes sluit de provincie aan bij het *Inspiratieboek snelle fietsroutes*⁷⁰ en de *Ontwerpwijzer fietsverkeer*⁷¹. In de Toekomstagenda snelfietsroutes heeft de provincie kernwaarden voor ontwerpuitgangspunten opgesteld, breedtes voor vrijliggende fietspaden gedefinieerd en eisen voor fietsstraten en binnenstedelijke fietsroutes vastgelegd.⁷²

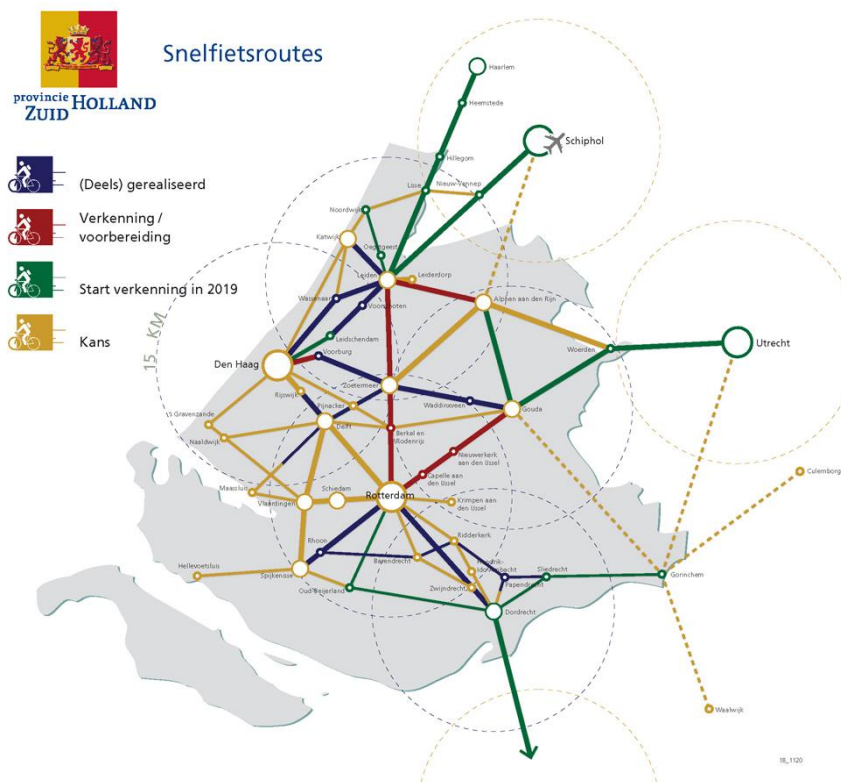
Ook in de circa 10 jaar voor het Fietsplan hield de provincie Zuid-Holland zich bezig met het aanleggen van snelfietsroutes. Inmiddels zijn verschillende routes in de provincie (deels) gerealiseerd. Figuur 3.1 geeft een overzichtkaart van de gerealiseerde, geplande en mogelijk in de toekomst te realiseren snelfietsroutes.

⁶⁹ Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes

⁷⁰ CROW (2014), Inspiratieboek snelle fietsroutes

⁷¹ CROW (2016), Ontwerpwijzer fietsverkeer

⁷² Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes



Figuur 3.1 Snelfietsroutes in Zuid-Holland ⁷³

3.1 Doelen en prestaties

Beoordelingscriterium 2:

Het behalen van de doelen en prestaties met betrekking tot de snelfietsroutes ligt op schema.

Bevinding: Het doel om een toekomstagenda op te stellen is behaald. De provincie heeft geen specifieke doelen geformuleerd voor te realiseren snelfietsroutes, met uitzondering van de realisatie van een aantal specifieke maatregelen. Per snelfietsroutes is er een planning.

Korte uitleg: In bijvoorbeeld het Fietsplan, de bijbehorende Uitvoeringsagenda en de Toekomstagenda snelfietsroutes heeft de provincie geen SMART-geformuleerde doelen opgenomen ten aanzien van te realiseren snelfietsroutes. Er is een duidelijk beeld van welke snelfietsroutes gewenst zijn en waar de prioriteiten liggen. Ook is per route vastgelegd wanneer deze gerealiseerd zou moeten zijn. De snelfietsroutes dragen bij aan het bovenliggende doel vaker en verder op de fiets.

Toelichting

Doelen en te behalen prestaties

In de Uitvoeringsagenda zijn verbindingen genoemd voor te realiseren snelfietsroutes.⁷⁴ In Tabel 3.2 zijn deze in de linker kolom opgenomen. Tevens is in de Uitvoeringsagenda een overzicht opgenomen van (indertijd) lopende

⁷³ Provincie Zuid-Holland (2022), www.zuid-holland.nl

⁷⁴ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

infraprojecten in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). De snelfietsroutes die in dat overzicht staan, zijn in de rechter kolom van Tabel 3.2 opgenomen. Voor een aantal gewenste snelfietsroutes uit de Uitvoeringsagenda geldt dus dat deze in 2016 reeds in het PZI zaten. Tegelijkertijd betekent dit niet dat deze routes al helemaal klaar voor uitvoering waren. Bijvoorbeeld doordat nog niet voor de hele project voldoende budget was. Zo staat de Verlengde Velostrada ook genoemd als “Top scorend project” bij de ongedekte projecten.⁷⁵ Dit betekent dat dit project behoorde tot de projecten met de hoogste prioriteit (op basis van het afwegingskader, zie paragraaf 2.5), maar ook dat op dat moment nog niet alle benodigde middelen in het PZI waren opgenomen.

Tabel 3.2 Snelfietsroutes in de Uitvoeringsagenda

Te realiseren snelfietsroutes	Reeds in PZI in 2016
Leiden-Alphen a/d Rijn (noord)	
Leiden-Zoetermeer (west)	
Leiden-Katwijk (noord/zuid)	Leiden-Katwijk
Zoetermeer-Lansingerland-R'dam	F623 Rotterdam-Zoetermeer
Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer(noord/midden/zuid)	
Delft-Rijswijk-Den Haag-Voorburg (Vlietroute) (oost/west)	Vlietroute
Leidschendam-Voorburg-Den Haag HS (Verlengde Velostrada)	Verlengde Velostrada Leiden-Den Haag
Naaldwijk-Wateringen (Middelbroekweg: tunnel+easypath)	Wateringen-Naaldwijk
Rotterdam – Gouda	F263.5 F20 Rotterdam-Gouda
Rotterdam – Spijkenisse	
F15 Albrandswaard-Barendrecht-Ridderkerk-Alblasserdam	F583 F15 IJsselmonde (BAR-route)
F16 Rotterdam – Dordrecht	
Fietspad A27 Gorinchem	
	Zoetermeer – Pijnacker – Delft Zuid
	F552 F15 Beneden Merwede Route

In de Uitvoeringsagenda worden twee concrete doelen voor de (potentiële) snelfietsroutes genoemd:

- 1) ‘Quick wins BBV’ (maatregelen in het kader van Beter Benutten Vervolg) uitvoeren in de periode van het Fietsplan;
- 2) Een toekomstagenda maken.

Hierbij vermeldt de provincie dat “verdere planvorming en realisatie van de snelfietsroutes afhankelijk [zijn] van uitkomsten van de verkenning/toekomstagenda.”⁷⁶ Er zijn geen specifieke doelen geformuleerd ten aanzien van de snelfietsroutes, bijvoorbeeld hoeveel routes per jaar gerealiseerd moeten worden of binnen welk budget. De indicator voor de doelen ten aanzien van snelfietsroutes is het aantal projecten.⁷⁷ Er is geen doel of norm voor het aantal te realiseren projecten. Voor de afzonderlijke snelfietsroutes zijn wel projectplanningen opgesteld. Hierover wordt jaarlijks gerapporteerd in de Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten.

Ondanks dat geen doelen of normen voor te realiseren snelfietsroutes geformuleerd zijn, dragen de snelfietsroutes wel bij aan het bovenliggende doel van ‘vaker en verder op de fiets’. Dit blijkt bijvoorbeeld uit metingen van reeds gerealiseerde snelfietsroutes waar een toename van het fietsgebruik is waargenomen na aanleg van de snelfietsroute.⁷⁸

⁷⁵ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’, p. 31

⁷⁶ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’, p. 16

⁷⁷ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’, p. 16

⁷⁸ Zie bijvoorbeeld <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Snelfietsroutes-Den-Haag-Leiden-geopend>

Voortgang van de doelen

Het doel om een toekomstagenda op te stellen is behaald: in 2018 is de Toekomstagenda Snelfietsroutes opgeleverd.⁷⁹ In de Toekomstagenda wordt het definitiekader voor Zuid-Hollandse snelfietsroutes neergezet en is een snelfietsrouten netwerk ingetekend. Ook is hierin een prioritering van snelfietsroutes gemaakt.

Het doel om de 'Quick wins BBV' uit te voeren in de periode van het Fietsplan is gerealiseerd.⁸⁰ Of de (niet verder gespecificeerde) doelen om snelfietsroutes te realiseren op schema liggen kan niet vastgesteld worden. Duidelijk is dat de route F15 IJsselmonde inmiddels gerealiseerd is.⁸¹ De provincie werkt aan een actuele kaart waarop duidelijk zou moeten worden wat de status is van de verschillende snelfietsroute projecten. Deze wordt bijgevoegd bij komende Tussenevaluatie 2022.⁸²

Verder valt uit de Tussenevaluatie op te maken dat van de opgave 'snelfietsroutes en slow lanes' 19 projecten zijn uitgevoerd en 10 projecten zijn gepland.⁸³ Projecten zijn in dit verband geen complete snelfietsroutes, maar het betreft maatregelen op snelfietsroutes. In de Tussenevaluatie wordt over de geformuleerde indicator gerapporteerd. Omdat geen doel van het te realiseren aantal projecten is opgenomen, kan niet worden vastgesteld of de voortgang op schema ligt.

3.2 Provinciale rol

Beoordelingscriterium 3:

De rol van de provincie bij de uitvoering van de snelfietsroutes past bij de doelen.

Bevinding: De rollen van de provincie bij de uitvoering van snelfietsroutes passen bij de doelen.

Korte uitleg: Regievoering is de voornaamste rol die de provincie vervult bij de uitvoering van snelfietsroutes. Ook voert de provincie maatregelen uit en is zij medefinancier. Deze rollen dragen bij aan de voortgang van de realisatie van het snelfietsrouten netwerk.

Toelichting

De provincie geeft aan dat haar voornaamste rol die zij vervult in het kader van snelfietsroutes het voeren van regie is. Daarnaast financiert de provincie ook en voert de provincie maatregelen uit (vanuit de rol als wegbeheerder en in opdracht van gemeenten). De provincie geeft aan dat haar rollen bij snelfietsroutes actiever zijn dan voor andere fietsmaatregelen en er bijvoorbeeld meer hulp voor gemeente is bij de financiering.⁸⁴ Betrokkenen geven aan dat zij ervaren dat de provincie de regierol bij snelfietsroutes actief oppakt.^{85 86} In de Tussenevaluatie werd overigens juist geconstateerd dat externe partners juist de benaming 'regie' niet vinden passen bij de provincie, omdat met name sprake is van procesbewaking/coördinatie en minder van nabije aansturing.⁸⁷

⁷⁹ Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes, Beeld van het toekomstige netwerk

⁸⁰ Provincie Zuid-Holland, feitelijk wederhoor, 6 september 2022

⁸¹ Provincie Zuid-Holland (2022), www.zuid-holland.nl

⁸² Provincie Zuid-Holland (2022), e-mail, 11 juli 2022

⁸³ Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025

⁸⁴ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁸⁵ Gemeente Gouda, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

⁸⁶ Regio Midden-Holland, ambtelijk gesprek, 22 juni 2022

⁸⁷ Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025, p. 5

3.3 Middelen

Beoordelingscriterium 4:

De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.

Bevinding: Het is duidelijk welke middelen voor snelfietsroutes beschikbaar zijn en welke middelen aan snelfietsroutes besteed zijn.

Korte uitleg: In de Uitvoeringsagenda en het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur is opgenomen welke middelen voor fietsbeleid gereserveerd zijn. Van de in ieder geval beschikbare middelen voor fietsbeleid is een deel beschikbaar voor snelfietsroutes. De budgetten per snelfietsroute zijn opgenomen in de Voortgangsrapportages Infrastructuurprojecten. Het is duidelijk welke middelen aan snelfietsroutes besteed zijn.

Toelichting

Van de beschikbare middelen zoals deze zijn weergegeven in de Uitvoeringsagenda valt op te maken dat er 4 miljoen euro beschikbaar is voor snelfietsroutes. Verder is er nog 22,2 miljoen euro beschikbaar voor fietsprojecten vanuit eerdere programma's.⁸⁸ In het jaarlijkse Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur is opgenomen welke middelen beschikbaar zijn voor snelfietsroutes/per snelfietsroute beschikbaar zijn. Uit de Voortgangsrapportage Infra 2021 valt op te maken dat voor de snelfietsroutes die daarin zijn opgenomen, circa 22,5 miljoen euro budget vanuit de provincie Zuid-Holland beschikbaar is.⁸⁹

Sinds 2016 is in totaal 5 miljoen euro besteed aan snelfietsroutes.⁹⁰

Tabel 3.3 Bestede middelen snelfietsroutes sinds 2016

Snelfietsroute	Bestede middelen (in miljoen euro)
F15 IJsselmonde (BAR-route)	0,5
Maatregelen Beter Benutten Vervolg	2,1
Verlengde Velostrada	0,8
Gouda – Bodegraven	1,2
Via44 (Oude Trambaan)	0,4

3.4 Obstakels voor de realisatie van snelfietsroutes

Beoordelingscriterium 5:

De obstakels in de realisatie van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld en de provincie onderneemt actie om deze te overkomen.

Bevinding: De obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld. De provincie en andere betrokkenen ondernemen actie en/of hebben actie ondernomen om deze te voorkomen of overkomen.

Korte uitleg: De Velostrada en de F15 IJsselmonde zijn al (grotendeels) gerealiseerd. Hierbij zijn provincie en andere betrokkenen op meerdere obstakels gestuit. De betrokken partijen hebben deze obstakels geïdentificeerd en hebben actie ondernomen om de obstakels te overkomen. Deze acties hebben ertoe geleid dat voortgang

⁸⁸ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

⁸⁹ Provincie Zuid-Holland (2021), Voortgangsrapportage Infra 2021, Bijlage 4 Detailoverzichten paragraaf Fiets. Optelling van de budgetten "Netto PZH" (dit is inclusief rijksbijdragen) van hier opgenomen snelfietsroutes.

⁹⁰ Provincie Zuid-Holland, feitelijk wederhoor, 6 september 2022

geboekt is en de routes gerealiseerd konden worden. Voor een aantal tracédelen geldt dat de uiteindelijke uitvoering niet volledig past bij het definitiekader voor snelfietsroutes. Voor de Velostrada dient daarbij opgemerkt te worden dat het huidige definitiekader ten tijde van de realisatie nog niet bestond.

Toelichting

Bij het realiseren van een snelfietsroute kunnen zich meerdere obstakels voordoen. Bijvoorbeeld wanneer een partij die wegbeheerder is van een tracédeel geen maatregelen kan of wil nemen of wanneer vanuit omwonenden weerstand bestaat komen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de obstakels die bij de casussen 'F15 IJsselmonde' en 'Velostrada' naar voren zijn gekomen. De obstakels zijn geïnventariseerd en besproken tijdens een werksessie waaraan verschillende betrokken partijen deelnamen.^{91 92} In onderstaande toelichting bespreekt de Rekenkamer per route de achtergrond van de route, gevolgd door de verschillende obstakels en hoe hier mee om is gegaan.

F15 IJsselmonde

De IJsselmonderegio ligt ten zuiden van Rotterdam en is een regio waar frequent files voorkomen. Om aan deze filegevoeligheid te ontsnappen zijn in 2016 in regionaal verband de voorbereidingen getroffen voor de F15 IJsselmonde. De snelfietsroute is er dus om een zwaar belaste mobiliteitscorridor te ontlasten. Hiermee worden woon-werkautomobilisten verleid om uit de auto te stappen en de fiets te pakken. Inmiddels is het grootste deel van de F15 gerealiseerd.⁹³ Tijdens de realisatie zijn er obstakels ontstaan op gebieden van ruimtelijke inpassing, organisatie en besluitvorming, draagvlak bij de omgeving en financiën. Hieronder zijn genoemde obstakels weergegeven.



Figuur 3.2 Overzicht F15 IJsselmonde (bron: Provincie Zuid-Holland)

Ruimtelijke inpassing

- De ruimtelijke inpassing van de F15 IJsselmonde binnen de bebouwde kom kende enkele obstakels. Een voorbeeld is dat er woningen langs een bestaande weg stonden. De aan te leggen fietsroute paste daar niet binnen de geldende richtlijnen voor breedte van snelfietsroutes. Dus moesten er concessies

⁹¹ Werksessie 8 juni 2022. Deelnemers: provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta, BAR-organisatie (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk)

⁹² Werksessie 9 juni 2022. Deelnemers: provincie Zuid-Holland, gemeente Leiden, gemeente Voorschoten

⁹³ Gemeente Albrandswaard (2016), Raadsinformatiebrief F15 IJsselmonde

gedaan worden ten aanzien van de breedte. Dit probleem speelde op verschillende plekken. Hetzelfde gold voor paden waar monumentale bomen langs stonden. Verbreden kan dan niet in verband met boomwortels. Omdat omleggen van het tracé lastig gaat in bebouwd gebied en ook niet strookt met het uitgangspunt van een directe route is vaak gekozen om concessies te doen ten aanzien van de breedte van de snelfietsroute. De provincie geeft aan dat verbreden van een fietspad binnen het bestaande profiel (weg, fietspad, parkeren, trottoir) vaak wel tot de mogelijkheden behoort bij dergelijke obstakels. Het nadeel is dan dat een breder fietspad ten koste gaat van de ruimte voor bijvoorbeeld het trottoir of parkeerplaatsen.

- Het waterschap ervaart enkele problemen wat ruimtelijke inpassing betreft. Het gaat dan voornamelijk over kunstwerken, zoals bruggen en viaducten. Hier wordt verbreden van het fietspad om aan de snelfietsrouterichtlijnen te voldoen logischerwijs erg lastig. Hier zijn ze beperkt in de mogelijkheden. Het waterschap gelooft echter dat een kort stuk fietspad dat iets minder breed is slechts in geringe mate beperkend werkt op de doorstroming op de snelfietsroute. Er wordt dan ook pragmatisch beredeneerd en bekeken wat wél mogelijk is wanneer dingen lastig in te passen zijn. De middelen en capaciteit worden ingezet voor problemen waar wel iets mee gedaan kan worden.
- In de werksessie wordt aangegeven dat het komen tot een tracé lastig was. Als de ene gemeente een bepaald tracé wenst, betekent dit ook iets voor waar de route uitkomt bij een andere gemeente. Dit zijn verschillen in de wensen van wegbeheerders. Volgens het waterschap is het daarom nuttig dat wegbeheerders vroeg in het proces bij elkaar komen om het tracé te bepalen.

Organisatie en besluitvorming

- Vanuit het waterschap komt de aanmerking dat er uiteindelijk dingen dubbel zijn gegaan bij het bepalen van het tracé. In het plan van aanpak is al nagedacht over het tracé, maar het uiteindelijke tracé wordt pas bepaald door de projectgroep. Pas als de wegbeheerders aan tafel zitten wordt het tracé realistisch. Volgens wegbeheerders werd er dus potentieel tijd verspild in de voorbereiding.

Draagvlak bij de omgeving en binnen de eigen organisatie

- De BAR-organisatie geeft aan dat draagvlak bij omwonenden op sommige delen van de route laag was. Veel omwonenden beelden zich een beeld in van enkel snelle fietsers in grote getalen. Dit beeld bleek er lastig uit te krijgen, ondanks inspanningen bij de gemeenten. Volgens de provincie staan veel mensen positief tegenover fietsen, maar bij inpassing binnen de bebouwde kom gaat het vaak ten koste van ruimte met een bestemming. Dit leidt tot weerstand en daardoor ook vertragingen in het ontwikkelingsproces. Om dit draagvlak wel te creëren zijn op delen van het tracé omwonenden betrokken. De overheden organiseerden bijvoorbeeld inloopavonden, waaruit signalen een plek hebben gekregen in de verdere planvorming. Volgens de BAR-organisatie wierp deze aanpak zijn vruchten af.
- Ook de ondernemers langs de route zijn gehoord. Door het benadrukken van bereikbaarheid voor personeel waren zij enthousiast te maken. Zo is er draagvlak gecreëerd. Enthousiaste ondernemers hebben daarbovenop nog aangegeven te willen bijdragen door fietsvoorzieningen op het terrein (rekken/stallingen) te verbeteren.

Financiën

- Voor de F15 IJsselmonde kende de BAR-organisatie moeilijkheden wat betreft de financiën van Ridderkerk. De middelen voor de uitvoering waren namelijk ondergebracht in de 'pot' voor onderhoud. Het heeft veel moeite gekost om deze middelen beschikbaar te houden, omdat de werkzaamheden later uitgevoerd werden en het financiële jaar afgesloten werd. Daarnaast geeft de gemeente aan dat er wel

eens kritische vragen worden gesteld waarom de gemeente bijdraagt aan routes over de grond van het waterschap. Het besef ontbreekt hier dat er gezamenlijk wordt geïnvesteerd.

Velostrada

De Velostrada is al enige tijd geleden gerealiseerd (tussen 2010 en 2013). De snelfietsroute verbindt Den Haag en Leiden. De route is gelegen in een groene omgeving binnen een stedelijke omgeving en is geschikt voor woon-werkverkeer. Bovendien is de route geschikt voor de recreatieve fietser. De snelfietsroute biedt autoreizigers een alternatief aangezien de A4, A44 en N447 steeds drukker worden. Tijdens de realisatie van de Velostrada zijn obstakels ontstaan op gebieden van ruimtelijke inpassing, draagvlak bij de omgeving en de planning/fasering. Hieronder zijn genoemde obstakels weergegeven. Momenteel werken de provincie en betrokken gemeenten aan verdere verbetering van de Velostrada. Ook wordt gewerkt aan de Verlengde Velostrada, het deel tussen station Den Haag Mariahoeve en station Den Haag Hollands Spoor.



Figuur 3.3 Overzicht Velostrada (bron: Wikipedia)

Ruimtelijke inpassing

- De te realiseren breedte van fietspaden was een obstakel in de ruimtelijke inpassing van de Velostrada. In Leiden zijn groen, natuur, duurzaamheid etc. belangrijk in het gemeentelijk beleid. Het verbreden van een fietspad kan daarom spanning opleveren wanneer daarvoor bomen gekapt moeten worden. Het plan voor een verbreding van het fietspad moet langs allerlei afdelingen, waar nog wel eens op verzet wordt gestuit in verband met bomenkap.
- De gemeente Leiden geeft aan dat het per obstakel kijken is wat de beste oplossing is. Het gebeurt bijvoorbeeld dat binnen bestaande breedte van wegen de verdeling wordt aangepast. Een brede rijstrook voor auto's kan dan bijvoorbeeld ruimte verliezen aan het fietspad. Zo wordt het fietspad breder en gaat in totaal geen ruimte verloren. In de gemeente Voorschoten leeft ook het probleem van te smalle fietspaden die verbreed dienden te worden. Ook hier moest dit gebeuren binnen al gebruikte ruimte. Er zijn daarom concessies gedaan aan het voetpad; iets wat in de praktijk slecht heeft uitgepakt. Het voetpad is zo smal geworden dat mensen over het fietspad wandelen. Bij de upgrade van de Velostrada wordt hier volgens de gemeente rekening mee gehouden. De gemeente Leiden maakt in ieder geval kenbaar dat als je gaat verbreden, je dit beter kunt doen op basis van tellingen. Op sommige delen moet het fietspad namelijk ook prima wat smaller kunnen zijn. Tellingen kunnen uitwijzen op welke stukken het wel handig is om te verbreden.
- De gemeente Voorschoten geeft aan dat er veel overhangend groen aanwezig is op de Velostrada. Dit levert fietsers hinder op. Daardoor is de wens dat het beheer van groen langs de route wat frequenter of

ingrijpender mag. Verder ondervindt de route problemen met worteldruk door populieren die langs de route staan.

- Een ander obstakel in de ruimtelijke inpassing speelde (speelt) rond een tennispark. Het tracé loopt in een U-vorm om het tennispark heen, wat het doorfietsen beperkt. Inmiddels bestaat er een plan de route op dit punt te verleggen. Hierbij moet echter nog gekeken worden of er in het plan ook ruimte bestaat voor voetgangers.

Draagvlak bij de omgeving

- Over het algemeen was er weinig weerstand bij omwonenden toen de Velostrada werd geïntroduceerd. Alleen op het deel tussen het zwembad en de tennisbaan in Voorschoten was minder draagvlak. Volgens gemeente Voorschoten laten veel mensen hier hun hond uit. Zij willen hier blijven wandelen en hadden de verwachting dat de Velostrada een drukke, grote weg zou worden. Om plek te houden voor voetgangers met honden is er bewust of onbewust een 'olifantenpaadje' gekomen naast het fietspad.

Planning/fasering

- In de realisatie zijn enkele onverwachte zaken opgekomen die tot korte vertraging hebben geleid bij de Velostrada. De planning was 2009 opstarten en 2012 afronden. Dit is gelukt. Het is allemaal redelijk snel gegaan volgens de provincie.

Financiering

- Door de beschikbaarheid van een Rijksbijdrage was financiering juist géén obstakel. Omdat dit bij andere snelfietsroutes vaak wel het geval is, is het relevant om dit toch te benoemen. De financiële bijdrage van het Rijk aan de Velostrada heeft er mede voor gezorgd dat de route in relatief korte tijd gerealiseerd kon worden.

3.5 Informatievoorziening aan Provinciale Staten

Beoordelingscriterium 6:

De informatievoorziening aan PS is tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak.

Bevinding: Provinciale Staten zijn tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak van informatie voorzien over de voortgang van het fietsbeleid.

Korte uitleg: In de Tussenevaluatie van 2020 is over de volle breedte van het provinciale fietsbeleid terugkoppeling gegeven aan PS. Er is tijdig gerapporteerd op de afgesproken indicatoren ten aanzien van snelfietsroutes. De informatie in de Tussenevaluatie is begrijpelijk, maar op niet op alle onderdelen even informatief.

Toelichting

Voorgenomen werkwijze

Bij het vaststellen van het Fietsplan hebben GS en PS afgesproken om elke twee jaar een tussenevaluatie uit te voeren, zo blijkt uit de aanbiedingsbrief van de Tussenevaluatie van het Fietsplan in 2020.⁹⁴ De infrastructurele projecten uit het uitvoeringsprogramma komen terecht in het jaarlijkse PZI en de Voortgangsrapportage Infrastructuur. Volgens het Uitvoeringsprogramma zou elke twee jaar een beleidsmatige rapportage aan GS

⁹⁴ Provincie Zuid-Holland (2020), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2020-739741350 DOS-2015-0005312

worden geleverd met een toelichting op de voortgang en ontwikkelingen van de opgaven uit de Uitvoeringsagenda. Deze wordt ook ter kennisname aan PS gestuurd.⁹⁵

Daadwerkelijke werkwijze

In 2018 hebben GS PS schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van het Uitvoeringsprogramma.⁹⁶ Daarbij is met name ingegaan op de stand van de zaken van de projecten en is de Uitvoeringsagenda geactualiseerd. Deze voortgangsrapportage heeft echter geen evaluerend karakter.

In 2020 is wel een tussenevaluatie van het Fietsplan uitgevoerd.⁹⁷ In deze tussenevaluatie is gerapporteerd over het aantal uitgevoerde en geplande snelfietsrouteprojecten. Hiermee wordt voldaan aan de afspraken in het Fietsplan. Onduidelijk is echter welke projecten dit betreft. Daardoor kan de verstrekte informatie moeilijk op waarde geschat worden. De tussenevaluatie is op 30 juni 2020 aan PS verzonden en op 24 november 2021 besproken in de Commissie Bereikbaarheid en Energie. Naar aanleiding van de tussenevaluatie uit 2020, hebben statenleden suggesties gedaan, onder andere voor een volgende tussenevaluatie. Deze suggesties zijn overgenomen in de onderzoeksopzet voor de tussenevaluatie van 2022. Ze gaan onder andere over het duidelijk maken van de prioriteringssystematiek en het verbeteren van data(verzameling). Momenteel werkt de provincie aan de tussenevaluatie van 2022, de verwachting is dat deze later dit jaar afgerond wordt.⁹⁸

In de jaarlijkse Voortgangsrapportages Infrastructuur zijn detailoverzichten met de voortgang van de fietsprojecten opgenomen.⁹⁹

⁹⁵ Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

⁹⁶ Provincie Zuid-Holland (2016), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2017-620352960 (DOS-2015-0005312)

⁹⁷ Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025

⁹⁸ Provincie Zuid-Holland, ambtelijk gesprek, 13 april 2022

⁹⁹ Provincie Zuid-Holland (2022), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2022-803945911 (DOS-2007-0020855)

Bijlage A – Geraadpleegde bronnen

Provincie Zuid-Holland

- Provincie Zuid-Holland (2016 t/m 2021), Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten
- Provincie Zuid-Holland (2016 t/m 2021), Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur
- Provincie Zuid-Holland (2016), Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 “Samen verder fietsen”
- Provincie Zuid-Holland (2016), Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’
- Provincie Zuid-Holland (2016), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2017-620352960 (DOS-2015-0005312)
- Provincie Zuid-Holland (2018), PS Amendement 650, Investeren in snel fietsen
- Provincie Zuid-Holland (2018), PS Motie 812, Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets
- Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes, Beeld van het toekomstige netwerk
- Provincie Zuid-Holland / Tridée (2020), Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025
- Provincie Zuid-Holland (2020), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2020-739741350
- DOS-2015-0005312
- Provincie Zuid-Holland (2021), Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets Beleidsrapportage
- Provincie Zuid-Holland (2021), Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1
- Provincie Zuid-Holland (2022), GS Brief aan Provinciale Staten, PZH-2022-803945911 (DOS-2007-0020855)
- Provincie Zuid-Holland (2022), www.zuid-holland.nl

Overig

- CBS (2021), www.cbs.nl
- CROW (2014), Inspiratieboek snelle fietsroutes
- CROW (2016), Ontwerpwijzer fietsverkeer
- Fietsberaad (2021), www.fietsberaad.nl
- Fietsberaad (2022), <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Snelfietsroutes-Den-Haag-Leiden-geopend>
- Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl
- Gemeente Albrandswaard (2016), Raadsinformatiebrief F15 IJsselmonde
- Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018), Veilig van deur tot deur, Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Kamerbrief IENW/BSK-2022/172740
- Tour de Force (2016), Maatschappelijke waarde en investeringsagenda fietsen
- Tour de Force (2017), Agenda Fiets 2017-2020
- Tour de Force (2019), 2^e etappe Schaalsprong Fiets
- Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen
- (2016) Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations

Bijlage B – Geraadpleegde personen

Provincie Zuid-Holland

- Beleidsadviseur
- Programmamanager
- Manager/MT-lid
- Gedeputeerde fietsbeleid

Vertegenwoordigers van de volgende organisaties

- BAR-organisatie (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk)
- Fietsersbond regio Rotterdam
- Fietsersbond landelijk
- Gemeente Gouda
- Gemeente Leiden
- Gemeente Voorschoten
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Regio Midden-Holland
- Waterschap Hollandse Delta

| Colofon |

Randstedelijke Rekenkamer

Teleportboulevard 110

1043 EJ Amsterdam

020 – 58 18 585

info@randstedelijke-rekenkamer.nl

www.randstedelijke-rekenkamer.nl

Volg ons op twitter via: [@rekenrandstad](https://twitter.com/rekenrandstad)