

Tussenevaluatie 2022 'Samen verder fietsen'

Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025



Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland.
September 2022

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

Eindredactie
Provincie Zuid-Holland, afdeling Mobiliteit en Milieu

Vormgeving en productie
Vakteam Grafimedia,
provincie Zuid-Holland.

Fotografie
Provincie Zuid-Holland

220402148



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Algemene introductie Fietsplan en fietsgebruik in Zuid-Holland	6
1.1 Aanleiding en inhoud tussenevaluaties	7
1.2 Ambities van het Fietsplan	7
1.3 Fietsgebruik	7
1.4 Fietsveiligheid	9
1.5 CO ₂ reductie	11
1.6 Samenvatting: waar staan we nu?	11
2 Provinciale inzet “op straat”	12
2.1 Van doelen naar uitvoeringsthema’s	13
2.2 Thema Optimalisatie fietsnetwerken	13
2.3 Thema Fiets in de Keten	14
2.4 Thema Innovatie en Duurzaamheid	14
2.5 Thema Fietsgedrag	15
2.6 Gedragsbeïnvloeding meer fietsen	15
2.7 Gedragsbeïnvloeding veiliger fietsen	15
3 Provinciale inzet in de ondersteuning van gemeenten / bij het maken van fietsbeleid	22
3.1 Inleiding	23
3.2 Thema fietsdata	23
3.3 Fiets (-netwerken) en verstedelijking	24
4 Aanbevelingen: hoe groot is de resterende opgave?	25
Bijlagen overzicht	28
Bijlage 1. Modal Split (verhouding aantal reizigerskilometers per vervoerwijze)	29
Bijlage 2. Fietsmonitor fietsgebruik	31
Bijlage 3. Verkeersveiligheid	35
Bijlage 4. Projecten	37
Bijlage 5. Kaart projecten	41
Bijlage 6. Kaart doorfietsroutes	42
Bijlage 7. Kaart fietsenstallingen	43
Bijlage 8. Subsidies voor fietsprojecten en het afwegingkader	44
Bijlage 9. Overzicht voortgang amendementen en moties	46
Bijlage 10. Provinciale inzet voor de fiets: ‘taken en rollen’	47

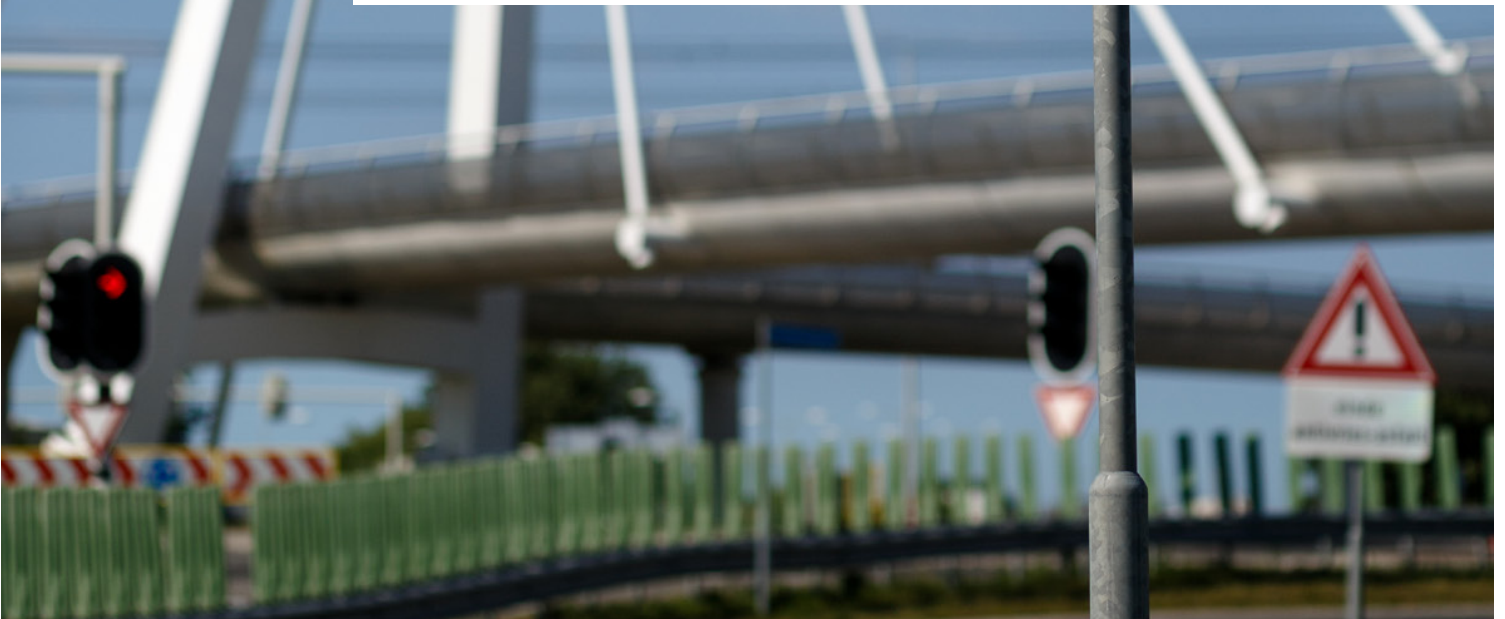
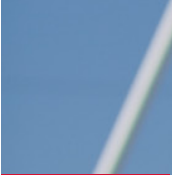


Samenvatting

Bij de vaststelling van het Fietsplan 2016-2025 is afgesproken iedere twee jaar een tussenevaluatie uit te voeren om te laten zien of de gestelde ambities bereikt kunnen worden, de voortgang van de projecten inzichtelijk te maken en te zien of bijsturing wenselijk is.

Het Fietsplan bevat drie ambitieuze doelen voor 2025:

- **25% hoger fietsaandeel op afstanden tot 15 kilometer**
Tot aan de coronapandemie was er sprake van groei van het fietsaandeel. In 2021 zijn we weer terug op het aandeel van 2010, met thuiswerken en lockdowns als aanwijsbare oorzaken. Fietsverkeer in de grote steden lijkt wel te groeien en ook al in 2021 te herstellen, in landelijk gebied zien we geen groei, maar eerder een afname.
- **20% minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers**
In Zuid-Holland laten de grafieken zien dat het aantal doden onder fietsers per 100.000 km stabiel blijft en het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 km sterk stijgt. Dit is (helaas) ook de landelijke trend.
- **30% CO₂ reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden**
Innovaties leiden al wel tot aanzienlijke reductie. De monitoring hiervan is nog in ontwikkeling, daarom is er nog geen trend beschikbaar.



In de afgelopen twee jaar is voor bijna 8 miljoen euro besteed aan het verbeteren van fietsinfrastructuur, waarvan 1,5 miljoen voor fietsparkeervoorzieningen. Veel projecten uit de inventarisatie van 2016 zijn inmiddels opgepakt. We ontwikkelen nieuwe GIS data om prioriteiten te kunnen stellen voor nieuwe en resterende opgaven. Innovaties leiden al tot aanzienlijke CO₂ reductie. Naast investeringen in infrastructuur zetten we ook in op gedrag: fietsstimulering maakt deel uit van de ontwikkeling van doorfietsroutes. We ondersteunen ROV-ZH waar dat zinvol is in hun gedragsaanpak om mensen van jong tot oud veilig te laten fietsen.

Provinciale taken en schaal maken dat provincie Zuid-Holland een beperkte rol heeft als wegbeheerder van fietspaden en een heel belangrijke rol kan spelen in de ondersteuning van gemeenten. Met de ontwikkeling en het beschikbaar stellen van fietsdata dragen we bij aan de prioriteitstelling van wegbeheerders bij het veiliger en aantrekkelijker maken van hun fietsnetwerk. Zo hebben we een telprogramma ontwikkeld en is een verkeersveiligheidsscan uitgevoerd van het provinciaal hoofdnet fiets (de belangrijkste interlokale fietsroutes) en een analyse gemaakt van bereikbaarheidsknelpunten. Ook onze planologische taak past hierbij. Door het beschikbaar maken van data over de kwaliteit van de fietsvoorzieningen kunnen nieuwe plannen getoetst worden aan het fietsbeleid als onderdeel van het integrale ruimtelijk beleid in de Omgevingsvisie en de uitwerking daarvan.

Voor de komende jaren zien we verschillende opgaven voor stad en landelijk gebied. Waar het fietsgebruik in de steden toeneemt is er een opgave om de ruimte voor de fiets mee te laten groeien met het gebruik. Zo houden we fietsen zowel aantrekkelijk als veilig. Buiten de bebouwde kom is er een aanzienlijke verkeersveiligheidsopgave voor 60 km/h-wegen (erftoegangswegen), waar de fietser niet gescheiden van ander (landbouw- en vracht)verkeer kan fietsen.

Als organisatie kan provincie Zuid-Holland op drie manieren bijdragen aan deze opgaven:

1. Door als wegbeheerder eigen fietspaden aantrekkelijk en veilig te maken en te houden.
2. Door bij te dragen aan de oplossing van bovenlokale knelpunten (vooral op het provinciaal hoofdnet fiets) bij andere wegbeheerders.
3. Door het beschikbaar maken van data en het stimuleren van een integrale planontwikkeling door gemeenten.

1 Algemene introductie Fietsplan en fietsgebruik in Zuid-Holland



1.1 Aanleiding en inhoud tussen-evaluaties

Het fietsbeleid van Zuid-Holland is vastgelegd in het beleidsplan 'Samen verder fietsen' 2016 –2025 (vanaf nu: 'Fietsplan') en is in februari 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Daarbij is afgesproken om iedere twee jaar een tussenevaluatie uit te voeren. Het doel hiervan is om te laten zien of de gestelde ambities bereikt kunnen worden, de voortgang van de projecten inzichtelijk te maken en te zien of bijsturing wenselijk is.

Conform afspraak zijn in 2018 en 2020 tussen-evaluaties uitgevoerd. Als uitkomst van de tussen-evaluatie 2020 bevat de tussenevaluatie van 2022:

- I. Fietstellingen voor een gedetailleerder inzicht van het fietsgebruik en om de effecten van projecten beter zichtbaar te maken.
- II. Verkeersveiligheidsrisico's conform de nieuwe nationale aanpak.¹ Zo sluit monitoring van het fietsplan aan bij die van het provinciaal Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MJPVV).

1.2 Ambities van het Fietsplan

Het Fietsplan heeft drie ambities: vaker fietsen, veiliger fietsen en innoveren. Voor deze ambities is een drietal ambitieuze indicatoren opgenomen als streven voor het jaar 2025:

- 25% hoger fietsaandeel op afstanden tot 15 kilometer
- 20% minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers
- 30% CO₂ reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden

We lichten ze hieronder toe en geven de trend van de afgelopen jaren om weer te geven waar we nu staan.

1.3 Fietsgebruik

Ambitie: 25% groei van het aantal fietsritten ten opzichte van het totaal aantal reizen korter dan 15 kilometer. Anders gezegd: mensen kiezen bij reizen tot 15 kilometer vaker voor de fiets en minder vaak voor de auto en het openbaar vervoer.

Waarom dit doel?

Het Fietsplan constateert dat het fietsgebruik in Zuid-Holland onder het gemiddelde van alle provincies ligt. Het benoemt ook duidelijk aanwijsbare redenen. Vooral in Den Haag en Rotterdam wordt minder gefietst dan elders. Oorzaken hiervoor zijn het gebruik van tram en metro en het verschil in fietsgebruik tussen verschillende bevolkingsgroepen. De grootte van Den Haag en Rotterdam en de bevolkingssamenstelling van deze steden maakt dat het percentage fietsgebruik in deze steden een wezenlijke drukkende invloed heeft op het gemiddelde in onze provincie.

Tegelijkertijd liggen veel steden en dorpen in onze provincie op korte afstand van elkaar. Daarom zou juist in Zuid-Holland (interlokaal) fietsgebruik als gevolg van de opkomst van de elektrische fiets en de aanleg van geschikte doorfietsroutes (snelfietsroutes) extra kunnen groeien.

De ambitie van 25% groei is gekoppeld aan de wens om tenminste op het Nederlandse gemiddelde te komen.

Wat betekent dit voor het reisgedrag van mensen?

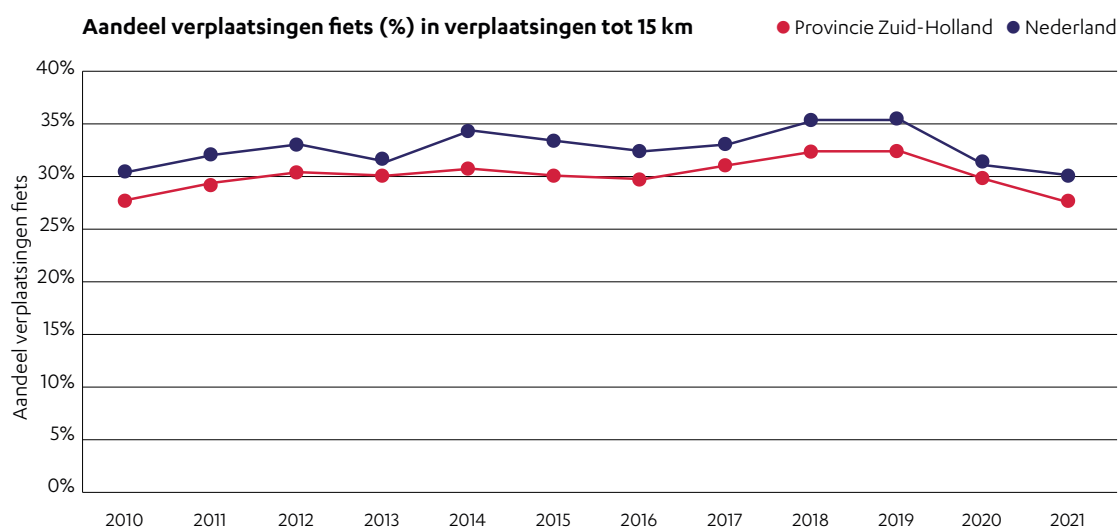
De ambitie is dat Zuid-Hollanders vaker de fiets nemen, niet alleen op de doorfietsroutes naar werk of school, maar ook om bijvoorbeeld boodschappen te doen. Het is een duidelijk meetbare gedragsverandering. De lat ligt (heel) hoog.

Ontwikkeling

Tussen 2010 en 2019 was er sprake van een toename van het fietsaandeel, zowel nationaal als in Zuid-Holland. Corona leidt tot een afname naar het niveau van 2010. De inhaalslag met de rest van Nederland hebben we nog niet gemaakt.

1 Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur (SPV 2030).

Abbeelding 1 A Ontwikkeling fietsgebruik: aandeel verplaatsingen fiets (%) in totaal aantal verplaatsingen tot 15km in Zuid-Holland en Nederland



Bron: CBS Statline OVIN (2010 - 2017) en CBS Statline ODIN (2018-2021)

Over de lange termijn is het aandeel van het fietsgebruik stabiel gebleven. Sinds de start van het Fietsplan is er eerst sprake van een groei, die echter tijdens de periode van Corona weer afneemt. Belangrijke oorzaken hiervoor zijn thuiswerken en scholen die hun leerlingen digitaal onderwijs hebben gegeven. Mensen zijn in coronatijd ook vaker gaan lopen. Net als fiets laat het aandeel van auto en van openbaar vervoer een daling zien.²

Naast deze globale gegevens van het aandeel van het fietsverkeer kunnen we ook kijken naar het aantal fietsers dat een bepaald punt passeert. Deze telgegevens³ tonen verschillen tussen gebieden:

- Een forse groei van het fietsgebruik in de grote steden. Corona leidt tot een aanzienlijke daling, maar het fietsgebruik komt sindsdien weer sterk terug.
- Een veel meer geleidelijke en beperkte groei op routes naar de steden. De impact van de coronapandemie is hier duidelijk te zien: er wordt meer thuisgewerkt en daarmee is er een afname van het woon-werkverkeer.

- Een lichte afname van het fietsgebruik op 'landelijke' routes.
- Ook de doorfietsroutes⁴ laten over een langere periode groei zien met een gedeeltelijke terugval door de impact van de coronapandemie.

CBS-data en onze eigen telgegevens laten zien dat we tijdens de coronapandemie in totaal minder gefietst hebben. Mobiliteit is tijdens de pandemie immers ook afgenomen. Tegelijkertijd weten we dat de coronapandemie ook heeft geleid tot een toename van recreatieve fietsritten. Er zijn twee redenen waarom we deze groei niet terugzien in de tellingen:

- Fietsritten naar het werk en school worden (in elk geval voor de coronapandemie) vaak iedere werkdag gemaakt, recreatieve ritten worden minder vaak gemaakt;
- De voor dit onderzoek beschikbare telpunten liggen op routes met veel alledaags fietsverkeer, niet op de recreatieve routes.

² Zie grafiek C in bijlage 1.

³ Zie Bijlage 2.

⁴ Doorfietsroutes is de nieuwe landelijke term voor snelfietsroutes.

1.4 Fietsveiligheid

Ambitie: 20% minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers

Waarom dit doel?

Een belangrijke randvoorwaarde voor meer fietsgebruik is dat mensen veilig kunnen fietsen. Uitgangspunt van het Fietsplan is dat de routes snel, comfortabel, duidelijk en vooral veilig moeten zijn. Zuid-Holland streeft naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers. Dat bereiken we door wegen en fietspaden zo veilig mogelijk te maken. En door veilig gedrag te stimuleren. In de Leefomgevingstoets van de Zuid-Hollandse omgevingsvisie wordt bevordering van verkeersveiligheid en met name de fietsveiligheid benoemd als een belangrijke doelstelling voor het mobiliteitsbeleid.

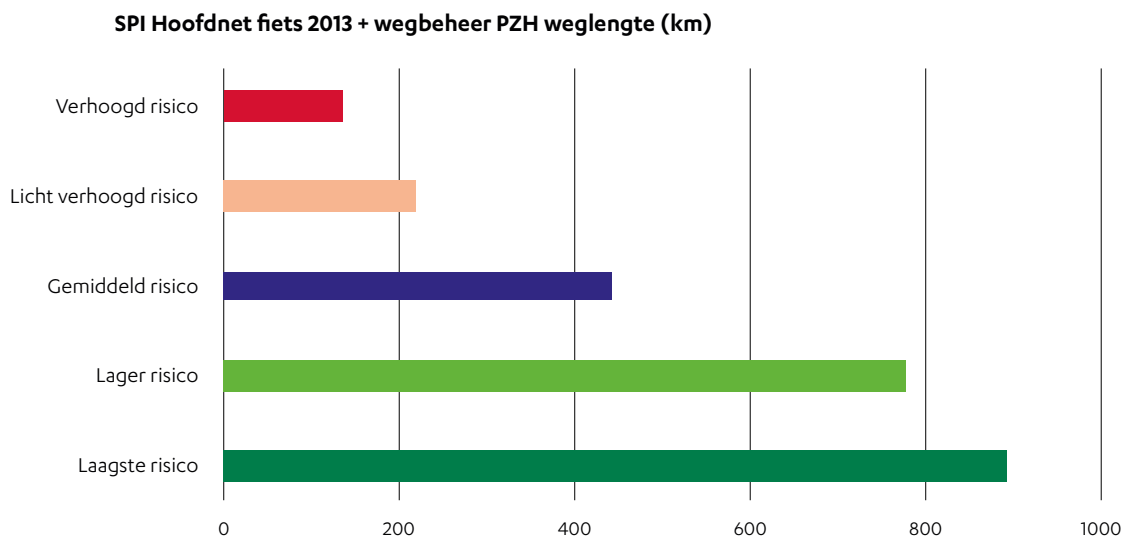
Wat betekent dit?

Al sinds de start van het Fietsplan is de inzet gericht op het voorkomen van ongevallen door de infrastructuur aan te leggen volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'.

In het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) is de aanpak hiervan verder uitgewerkt. Zo nauwkeurig en systematisch mogelijk worden de risico's van wegen en fietspaden in beeld gebracht. Denk aan onoverzichtelijke situaties of onverwachte paaltjes op het fietspad. Deze aanpak helpt om de gevaarlijkste fietsroutes veiliger te maken. In Zuid-Holland zien we de grootste knelpunten binnen de bebouwde kom op 50 km/h wegen zonder fietspaden (of -stroken). Buiten de bebouwde kom gaat het om 60 km/h wegen.⁵

In 2021 heeft de Fietsersbond een risicoanalyse uitgevoerd, de SPI fiets.⁶ Dit is uitgevoerd voor het provinciaal hoofdnet fiets en de overige fietsinfra in beheer bij de provincie. Hierbij zijn kenmerken van de infrastructuur geïnventariseerd en beoordeeld conform de landelijke richtlijnen zoals benoemd in het SPV2030. Uit de eerste inventarisatie blijkt dat het overgrote deel van het hoofdnet fiets een laag risico heeft en dus relatief veilig is.

Afbeelding 1B Safety Performance Index (SPI) Provinciaal Hoofdnet fiets 2013 en op wegen in beheer bij provincie Zuid-Holland. Bron: Fietsersbond



Natuurlijk gaat veiligheid niet alleen over veilige wegen maar ook over veilig gedrag. Om veilig gedrag te stimuleren moeten fietsers van jong tot oud de kennis en de vaardigheden hebben om deel te kunnen nemen aan het verkeer.

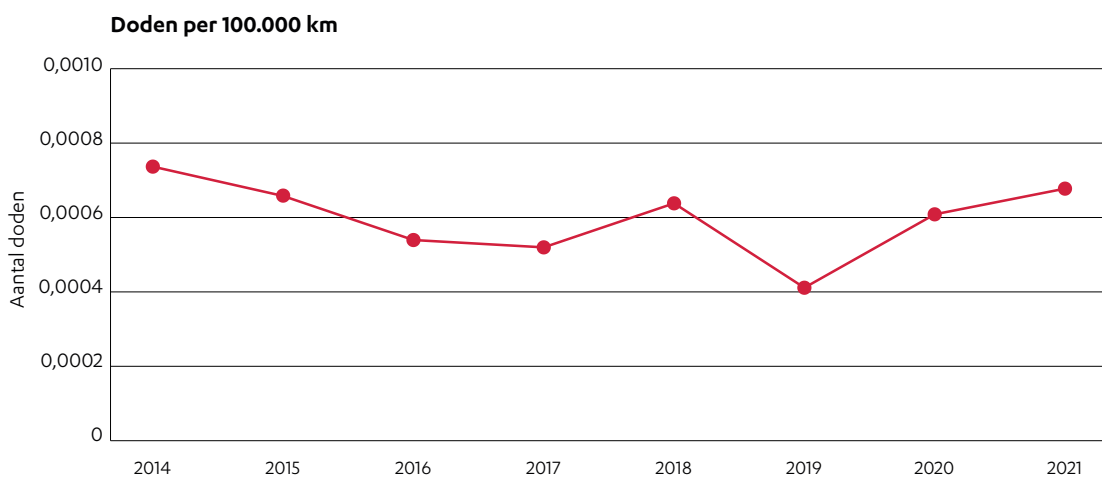
⁵ Sweco 18 november 2019: Quickscan Verkeersveiligheidsrisico's Provincie Zuid-Holland.

⁶ Safety Performance Index.

Ontwikkeling

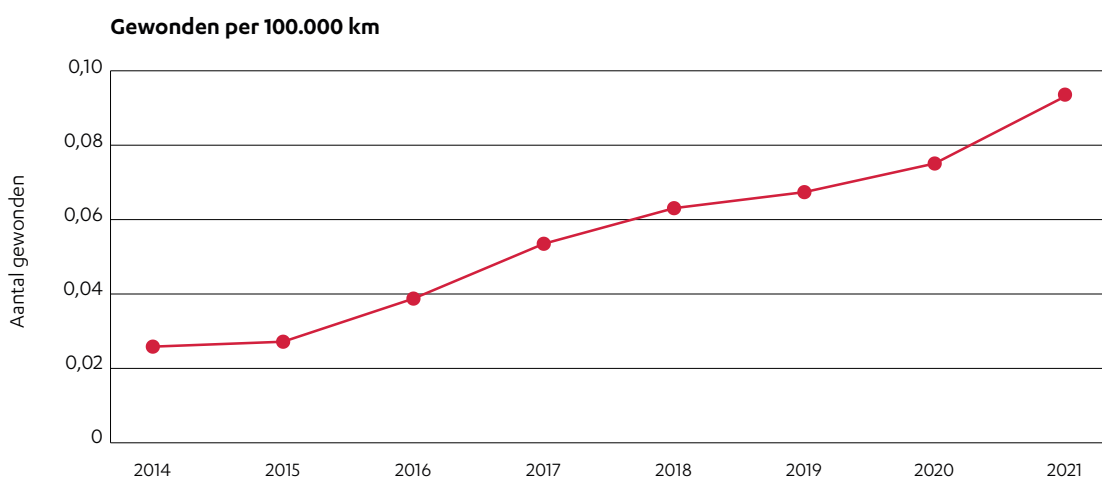
In Zuid-Holland laten de grafieken zien dat het aantal doden onder fietsers per 100.000 km stabiel blijft en het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 km sterk stijgt. Deze ontwikkeling is vergelijkbaar met de landelijke trend.

1C Aantal verkeersdoden onder fietsers per 100.000 gefietste kilometers in Zuid-Holland



Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

1D Aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers per 100.000 gefietste kilometers in Zuid-Holland



Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

Landelijk ongevallebeeld

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verklaart deze structurele trend zowel door onvoldoende veilige infrastructuur als door het gedrag van fietsers (en andere weggebruikers).⁷

⁷ SWOV rapport Waarom is de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden anders dan die van het aantal verkeersdoden? Dr. M.C.B. Reerings, drs. H.L. Stipdonk, F. Minnaard & ir. R.G. Eenink R-2012-9

Conclusies SWOV onderzoek:

Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig stijgt al sinds begin jaren negentig. In dit soort ongevallen komen echter nauwelijks fietsers om het leven, waardoor we geen vergelijking kunnen maken met de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden.

Voor het toegenomen aantal ernstig verkeersgewonden onder deze groep fietsers zijn de volgende mogelijke verklaringen gevonden:

- Er wordt meer gefietst en dan voornamelijk door ouderen.
- Door een toename van het gebruik van elektrische en racefietsen ligt de fietssnelheid hoger.
- Fietspaden worden steeds drukker door toenemend fietsgebruik.
- De kwaliteit van fietspaden laat nogal eens te wensen over.
- Een toenemend gebruik van apparatuur op de fiets.
- Een toename van fietsen onder invloed van drugs of alcohol

1.5 CO₂ reductie

Ambitie: 30% reductie CO₂ bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden

Waarom dit doel?

Fietspaden die in aanleg, beheer en onderhoud minder CO₂ uitstoot veroorzaken, dragen extra bij aan de duurzaamheidsambities van de provincie. De opstellers van het Fietsplan hebben 30% reductie als ambitie opgenomen. Op grond van onder andere de landelijke energieagenda "Watt Anders" wordt organisatiebreed een reductie van 25% nagestreefd.

Wat betekent dit?

De toename van het fietsverkeer vraagt om nieuwe en bredere fietspaden. Het uitgebreide net van bestaande fietspaden moet beheerd en onderhouden worden. Zuid-Holland stimuleert ontwikkeling van technieken en producten die het CO₂ gebruik bij aanleg, beheer en onderhoud beperken en past deze zoveel mogelijk toe waar dit financieel rendabel is.

De kern van onze aanpak is om innovaties te stimuleren. Monitoring voor dit doel is nog in ontwikkeling. Daarom kunnen we op dit moment nog geen trendlijn tonen. In de eerstvolgende tussenevaluatie sluiten we aan bij de provinciebrede monitoring.

1.6 Samenvatting: waar staan we nu?

• Fietsgebruik

Als we het fietsgebruik toetsen aan de gestelde ambitie, dan zien we uiteindelijk geen toename van fietsritten die in de plaats komen van auto- of OV-reizen. Wanneer we inzoomen op het fietsgebruik in gebieden of op bepaalde plekken dan ontstaat een wisselend beeld: in de grote steden zien we (ondanks de effecten van corona) een groei van het fietsverkeer. In landelijk gebied zien we eerder een gelijkblijvend fietsgebruik. Een toename van het fietsgebruik zien we ook op doorfietsroutes, tot aan de uitbraak van de coronapandemie. Thuiswerken en lockdowns lijken de groei in deze periode voor een groot deel teniet te doen.

• Fietsveiligheid

Bij fietsveiligheid volgt Zuid-Holland de landelijke trend. Voor de ziekenhuisgewonden gaat dit helaas tegen de ambitie in: er zijn niet minder, maar juist meer fietsers met zware verwondingen. Het realiseren van veiliger fietsverkeer blijft een uitdaging die vraagt om zowel het veiliger maken van fietsroutes als het bevorderen van veilig gedrag.

• CO₂ reductie

Voor dit doel kunnen we nog geen kwantitatieve stand van zaken geven.

In de volgende hoofdstukken beschrijven we de inzet die we voor de verschillende doelen leveren, eerst in projecten op straat en daarna in beleidsprojecten.

2 Provinciale inzet “op straat”



2.1 Van doelen naar uitvoeringsthema's

Naast het beleidsplan is er ook een uitvoeringsagenda opgesteld. De uitvoeringsagenda bevat vooral de infrastructurele projecten. Die voeren we deels uit op onze eigen provinciale fietspaden. Daarnaast betreft het projecten waarvoor we subsidies aan gemeenten en wegbeherende waterschappen verlenen.

In dit hoofdstuk komen de infrastructurele projecten aan de orde. Het zijn vaak projecten die tegelijkertijd bijdragen aan bereikbaarheid en veiligheid. Daarom zijn ze samengebracht in het thema 'Optimalisatie netwerken'. Ook de initiatieven voor CO₂-reductie van fietsinfrastructuur vallen hieronder.

We nemen de fietsparkeervoorzieningen bij stations apart op. De besteding van financiële middelen van het fietsprogramma staat in onderstaande tabel.

Het totaal aantal projecten en het soort projecten is opgenomen in de grafieken 2B en 2C. In de volgende paragrafen volgt een bespreking per thema.

2.2 Thema Optimalisatie fietsnetwerken

2.2.1 Introductie

Binnen dit thema is het belangrijkste doel om interlokaal fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken. Dat is vastgelegd in het Fietsplan en in het omgevingsbeleid. De belangrijkste interlokale routes zijn opgenomen in het provinciaal hoofdnet fiets. Belangrijke kenmerken van dit netwerk: het is in beheer bij veel wegbeheerders en het aandeel van PZH ligt onder 10%. Het gemeentelijk aandeel ligt juist hoog.

2.2.2 Globale aanpak

De kwaliteit en veiligheid van deze routes verbeteren we door:

- te investeren in eigen infra
- subsidies te verlenen aan andere wegbeheerders
- complete routes te verbeteren in doorfietsrouteprojecten

2.2.3 Output

In de grafieken is zichtbaar waar vanuit fietsbeleid aan bijgedragen is.

- Het betreft het fietsviaduct over de A4 tussen Ypenburg en Den Haag, fietspaden in de Nieuwe Driemanspolder en een groot aantal deelprojecten van de doorfietsroute F15 IJsselmonde.
- Om fietspaden veiliger te maken is op 200 kilometer fietspad kantmarkering aangebracht die (onverlichte) fietspaden veiliger maakt. Het overgrote deel hiervan ligt in het landelijk gebied.

2.2.4 Waar staan we nu?

Voor de uitvoeringsagenda van het programma Fiets is in 2016 een inventarisatie gemaakt van projecten. Van de projecten met de hoogste prioriteit is een behoorlijk aantal gerealiseerd. Als 'levende agenda' zijn later ook andere projecten aan het uitvoeringsprogramma toegevoegd.

Om een beter beeld te krijgen van de opgave voor het provinciaal hoofdnet fiets zijn in 2021 GIS-analyses gemaakt die (deels) de basis kunnen vormen voor nieuwe prioriteiten. De verschillende analyses brengen we in 2022 samen. In 2019 is de Toekomstagenda Snelfietsroutes vastgesteld. Voor zes routes zijn er verkenningen uitgevoerd. Dit biedt de wegbeheerders een basis om deeltuitwerkingen per tracé te maken.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
uitgaven PZH	785.210	6.367.132	8.353.292	6.488.203	5.574.098	2.282.402
waarvan fietsroutes, (optimalisatie fietsnetwerken, energieneutrale fietspaden)	99%	90%	88%	83%	95%	47%
	774.050	5.706.596	7.373.689	5.367.308	5.268.927	1.082.820
waarvan fietsparkeer-voorzieningen	1%	10%	12%	17%	5%	53%
	11.160	660.536	979.603	1.120.896	305.171	1.199.582

Tabel 2A. Investeringsprogramma Fiets 2016 – 2021 (PZI Fietspaden woon-werk, PZI Fietspaden stad-land)⁸

⁸ Vertraging van subsidieprojecten is oorzaak van afwijkende bedragen voor 2018/2019 ten opzichte van Tussenevaluatie 2020

2.3 Thema Fiets in de Keten

2.3.1 Introductie

Fiets in de keten heeft als doel om de overstap tussen de fiets en het openbaar vervoer of de auto zo makkelijk mogelijk te maken. Vooral de combi van de fiets met trein en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) blijkt zeer succesvol, want dit maakt het mogelijk om grote afstanden te overbruggen. Het aandeel reizigers dat de fiets gebruikt om bij het station of de halte te komen loopt vaak op tot 50%. Om zo'n overstap mogelijk te maken zijn fietsenklemmen of -stallingen nodig, waar fietsen makkelijk en veilig geparkeerd kunnen worden, en soms ook een veilige wandelroute tussen de fietsenstalling en de halte.

2.3.2 Globale aanpak

Onze ketenaanpak is opgenomen in twee programma's:

Vanuit programma Fiets is vooral gewerkt aan fietsparkeren bij treinstations. Op veel stations in Zuid-Holland zijn er te weinig fietsenklemmen. In het 'Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations' hebben overheden, ProRail en NS afspraken gemaakt over de aanpak van deze tekorten. Wij geven ondersteuning aan gemeenten die deze tekorten weg willen werken, niet alleen bij het ontwerp van de stallingen, maar ook om ervoor te zorgen dat de organisatie van fietsparkeren en de handhaving op orde kan worden gebracht. En we dragen ongeveer 50% bij in de kosten van de realisatie van nieuwe fietsparkeerplekken en -stallingen.

Fietsparkeren bij het busvervoer is onderdeel van R-net-programma. Wanneer een buslijn wordt opgewaardeerd tot R-net-lijn, dan worden de haltes voorzien van goede en veilige fietsenstallingen.

2.3.3 Output

- In de afgelopen twee jaar hebben we heel uiteenlopende projecten zelf uitgevoerd of gesubsidieerd. Op bladzijde 37 staat een overzicht van de projecten.
- resultaten vanaf 2020:
 - 2400 fietsparkeerplekken bij station Delft gerealiseerd
 - Beter benutten fietsparkeerplekken in Hillegom door het plaatsen van speciale

parkeerplekken voor brommers en buitenmodel fietsen

- Vier locaties zijn in uitvoering
- Veertien locaties hebben een Definitief Ontwerp
- Van één locatie is Voorlopig Ontwerp beschikbaar
- We hebben onderzoek laten uitvoeren naar kansrijke locaties voor overstappunten van fiets en auto. De kansrijke locaties hebben we besproken met de gemeenten. Met gemeente Leiden gaan we na of we een pilotproject kunnen starten.

2.3.4 Waar staan we nu?

Voor bijna alle stationslocaties met een tekort aan fietsparkeerplekken is tenminste de planvoorbereiding doorlopen. Dit betekent dat ProRail veel uitbreidingen in de komende twee jaar kan realiseren.

2.4 Thema Innovatie en Duurzaamheid

2.4.1 Introductie

Als wegbeheerder proberen we bij te dragen aan de doelen uit het klimaatakkoord. Zuid-Holland heeft in de omgevingsvisie doelen gesteld om 25% CO₂ te reduceren in 2025.⁹

2.4.2 Globale aanpak

Om de doelstelling te behalen werken we o.a. aan het stellen van eisen aan producten, meer aanbestedingen gunnen op CO₂-besparing, meer afwegingen maken op levenscycluskosten en de voortgang en effecten van maatregelen monitoren. Ten slotte zijn voor de ontwikkeling van innovatie en duurzame technieken locaties nodig om nieuwe technieken in de praktijk te testen. De provincie stelt locaties beschikbaar om pilots met innovaties uit te voeren.

2.4.3 Output

De aanbesteding van de kantmarkering heeft geleid tot het gebruik van koudplast, dat met minder energie geproduceerd wordt en licht goed reflecteert.

Wanneer we fietspaden asfalteren, dan doen we dat zoveel mogelijk met duurzame asfaltsoorten, zoals lage temperatuur asfalt (LTA) en hergebruikt asfalt.

⁹ dit wijkt af van de ambitie die in 2016 voor het fietsplan geformuleerd is: 30 % reductie

2.4.4 Waar staan we nu?

Innovaties zoals koudplast en LTA leiden al tot een aanzienlijke CO₂-reductie. We werken aan een opzet voor de monitoring van de maatregelen.

2.5 Thema Fietsgedrag

Binnen fietsgedrag maken we onderscheid tussen gedragsbeïnvloeding om meer te fietsen en initiatieven om veiliger te fietsen.

2.6 Gedragsbeïnvloeding meer fietsen

2.6.1 Introductie

Het relatief lage aandeel van het fietsgebruik in Zuid-Holland wordt o.a. veroorzaakt door het lage aandeel van het fietsgebruik in Rotterdam en Den Haag. In deze steden is bijzonder goed en snel openbaar vervoer en hebben woningen in oude stadswijken soms geen plek om de fiets te stallen. Soms ligt het ook aan (gewoonte)gedrag. Daarbij geldt natuurlijk 'jong geleerd is oud gedaan'. Het is belangrijk dat kinderen de fiets gebruiken naar school, vriendjes of gewoon voor de lol.

Hetzelfde geldt voor volwassenen. Forenzen moeten mooie doorfietsroutes door het groen en ver van de autoweg ontdekken en de fiets verkiezen boven de auto. Meer fietsgebruik vraagt niet alleen om meer infra, maar ook om opname van de fiets(route) in de mental map van mensen.

2.6.2 Globale aanpak

De opening van een doorfietsroute biedt een goede aanleiding om mensen in een werkgeversaanpak en met gerichte communicatie (via gemeentelijke kanalen en regionale en lokale media) te informeren over de fiets als vervoermiddel. Dat kan (op een regionale schaal) in de gemeenten waar de route loopt.

De oprichting van de organisatie Zuid-Holland Bereikbaar biedt de gelegenheid fietsstimulering provinciebreed in te zetten. Zo kunnen we in heel Zuid-Holland apps gebruiken die de fietser voordeel bieden en data genereren over fietsgebruik. Daarmee kan ook informatie beschikbaar komen over knelpunten en gewenste verbeteringen van het fietsnetwerk.

2.6.3 Output

De werkgeversaanpak is onderdeel van de ontwikkeling van doorfietsroutes. In de afgelopen twee jaar hebben we ook een initiatief van de 'fietsburgemeester' van Den Haag ondersteund waarbij kinderen uitgedaagd zijn om ideeën over (veiliger) fietsen te bedenken. Het initiatief heeft de nodige publiciteit gekregen en een groot aantal kinderen bereikt op scholen waar weinig gefietst wordt.

2.6.4 Waar staan we nu?

Fietsstimulering is onderdeel van onze aanpak bij doorfietsroutes. Daarnaast kijken we naar andere vormen van fietsstimulering. Per initiatief beoordelen we welke bijdrage we daaraan kunnen leveren. In de landelijke samenwerking 'Tour de Force' werken we aan monitoring van het gebruik van doorfietsroutes.

2.7 Gedragsbeïnvloeding veiliger fietsen

2.7.1 Introductie

Al eerder hebben we geschreven over het belang van veilig gedrag. Het bevorderen van verkeersveilig gedrag is in Zuid-Holland ondergebracht bij het ROV Zuid-Holland (ROV-ZH), in gezamenlijk opdrachtgeverschap van provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH).

2.7.2 Globale aanpak

Programma Fiets is ondersteunend aan ROV-ZH. Zo kunnen gedrag beïnvloedende projecten gecombineerd worden met (subsidie voor) infrastructurele projecten.

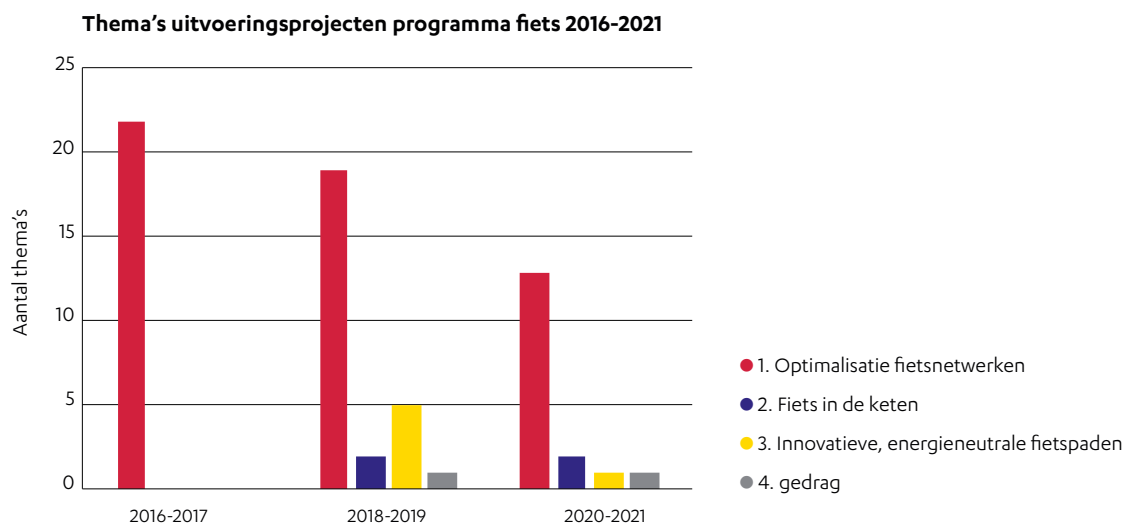
2.7.3 Output

In samenwerking met gemeenten, Staatsbosbeheer en het ROV-ZH is ingezet op veilig gedrag van snelle fietsers langs de Rotte. Er zijn fietspadgesprekken gehouden en er is een manifest opgesteld en ondertekend door de leden van veel wielerverenigingen. De wegbeheerders werken samen aan een alternatieve route voor de snelle fietsers. Als dit project succesvol blijkt te zijn, dan kunnen vergelijkbare projecten op andere drukke (recreatieve) fietspaden worden opgezet.

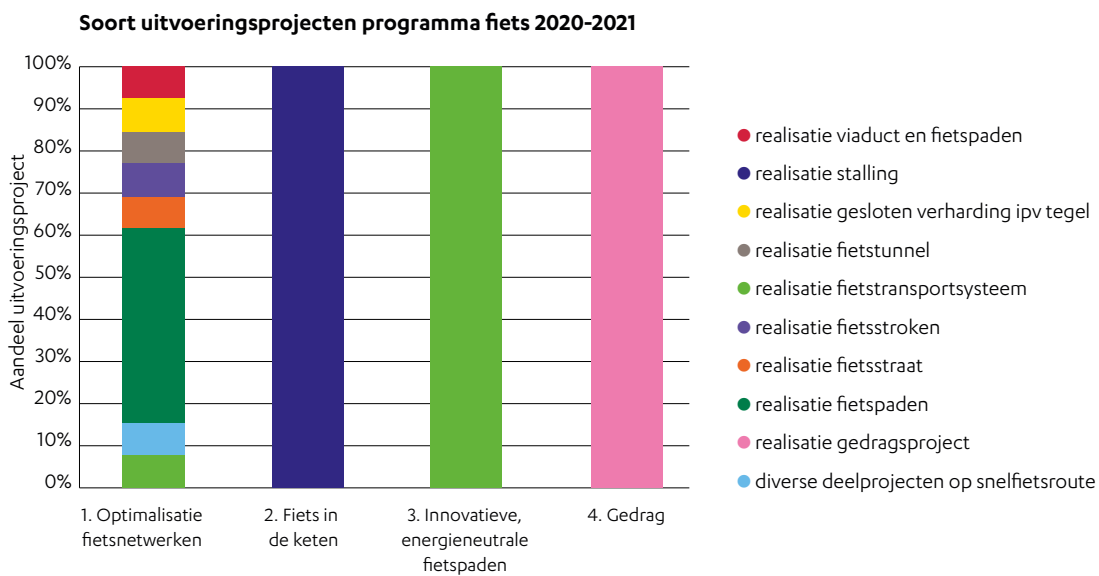
2.7.4 Waar staan we nu?

Het ROV-ZH borgt aandacht voor fietsveilig gedrag in de educatieprogramma's SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en Doortrappen. Aan het programma Doortrappen hebben de gemeentes Den Haag, Dordrecht, Gorinchem, Hillegom, Hoeksche Waard, Maassluis, Molenlanden, Rotterdam en Zwijndrecht actief deelgenomen. In andere gemeentes is het programma in een opstartfase. Er is daarnaast ook ruim aandacht voor de fietsverlichting onder andere in samenwerking met sportverenigingen. In 2021 is door ROV-ZH verschillende keren ondersteuning geboden aan gemeentes rond knelpunten. Het gaat dan om pilots rond de inzet van gedragscampagnes op en rond fietspaden of om fietsers andere routes te laten kiezen. Vanuit de pilots wordt kennis ontwikkeld om breder in te zetten.

Grafiek 2B



Grafiek 2C



Realisatie 2020-2021	Aantal
fietsviaduct	1
kilometers fietspad	18
Kilometers fietsstroken	4
fietsparkeerplekken	2400
herinrichting fietsenstalling	1
fietstunnel	1
fietstransportsysteem op trap	1
deelprojecten in 1 project	11
km fietspad met kantmarkering	200
gedragsproject	1



Kantmarkering

Aanbrengen kantmarkering

De provincie heeft in de zomer van 2021 op bijna 200km fietspad buiten de bebouwde kom duurzame kantmarkering aangebracht. Kantmarkering levert een bijdrage aan het voorkomen van fietsongevallen, zoals bermongevallen en botsingen met een trottoirband. Door kantmarkering zijn de randen van het fietspad beter zichtbaar, en ook het verloop van het fietspad. Hierdoor worden fietsers ondersteund om beter koers te houden en blijven ze vaker in de 'veilige zone' van het fietspad rijden.

Als markeringsmateriaal is KoudSprayPlast toegepast. Dit is een duurzame vorm van markeringsmateriaal. De verf wordt op de weg gespoten waarna er glasparelmix overheen wordt gestrooid. Deze reageert met de verf, waardoor een sterke markering ontstaat met een langere levensduur dan de standaard markering. De glasparelmix zorgt ook voor de reflectie, waardoor de lijnen, met name als ze verlicht worden, goed zichtbaar zijn.

Komende jaren zal de provincie op steeds meer fietspaden kantmarkering aanbrengen.



F15 IJsselmonde

Snel fietsroute F15 IJsselmonde

Fietsers tussen Ridderkerk en Rotterdam kunnen nu fluitend de file op de A15 voorbij fietsen. De fietsroute F15 IJsselmonde is namelijk af. Staatssecretaris Vivianne Heijnen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft in het voorjaar van 2022 samen met de betrokken partijen de route officieel geopend.

De F15 IJsselmonde bestaat uit twee routes van elk 18 kilometer. Onderling zijn deze routes op meerdere plekken met elkaar verbonden en fietsers kunnen zo de A15 oversteken. Rotondes zijn verbeterd, fietspaden zijn verbreed, vrijliggend gemaakt en waar nodig nieuw aangelegd.

Ook zijn er op verschillende plekken fietsstraten aangelegd waar de auto te gast is. Zo zijn de aantrekkelijkheid, het comfort en verkeersveiligheid van de route verbeterd. Net als de aansluiting op het openbaar vervoer bij station Barendrecht en de waterbushalte bij Ridderkerk.

De provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Albrandswaard en het waterschap Hollandse Delta werkten de afgelopen vier jaar aan het verbeteren van de fietspaden om deze gemeenten en Rotterdam beter met elkaar te verbinden.

Derde fietsenstalling station Delft

Binnen vijf minuten van de fietsenstalling op het perron: sinds eind augustus 2020 kan iedereen gebruik maken van de derde ondergrondse fietsenstalling op station Delft. Met 2.400 nieuwe plekken kunnen nu meer dan 10.000 fietsen gestald worden bij het station. Hiermee willen de gemeente Delft, de provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en ProRail de combinatie van fiets en openbaar vervoer nog aantrekkelijker maken. De derde fietsenstalling is gebouwd in de kelder van Antoni, een multifunctioneel gebouw dat eind 2020 haar deuren opent aan het stationsplein. De ingang van de nieuwe stalling bevindt zich tussen de eerste en de tweede stalling in, die al in 2015 en 2017 openden. De drie stallingen staan hiermee direct met elkaar in verbinding.



Fietsenstalling Delft



Innovatieve fietsenstalling

Proef met tien innovatieve fietsenstallingen

Met de e-bike kun je makkelijk langere afstanden afleggen, maar waar stal je zo'n dure fiets als je bijvoorbeeld gaat recreëren of overstapt op het OV? Waar elektrische auto's op steeds meer openbare plekken kunnen opladen, is het voor een e-bikegebruiker soms nog zoeken naar een handige én veilige plek. In Zuid-Holland doen we een proef met in ieder geval tien innovatieve fietsenstallingen waar je je e-bike veilig kunt stallen en opladen. Dat gebeurt energieneutraal, door middel van zonnepanelen op de fietsenstalling.

De e-bike kan veilig gestald worden: de rekken kunnen niet gekraakt worden en met een smartphone of contactloze pas, zoals een OV-chipkaart geopend en vergrendeld worden. De innovatieve fietsenstalling wekt zijn eigen energie op met zonnepanelen in het dak zodat de gestalde e-bike gratis opgeladen wordt.

Fietsbrug over de Oude Rijn

Tussen Katwijk en Oegstgeest is een brug gerealiseerd voor fietsers en voetgangers over de Oude Rijn. De realisatie van de fietsverbinding is een gezamenlijk project van provincie Zuid-Holland, gemeente Katwijk en gemeente Oegstgeest. Dit met het oog op (toekomstige) nieuwe woonwijken in de omgeving. De fietsbrug is het voorjaar van 2019 opgeleverd.

Door de gestage aanleg van nieuwe wijken 't Duyfrak (Valkenburg) en Oegstgeest aan de Rijn is een fiets- en voetbrug urgent geworden, des te meer omdat er aan beide zijden van de Oude Rijn ook scholen zijn gevestigd. Daarnaast maakt de fietsbrug deel uit van een provinciale fietsverbinding, bedoeld om het achterland te verbinden met de kust van Katwijk en omgeving. De brug is er voor langzaam verkeer, fietsers en voetgangers. Voor fietsers is de verbinding primair voor de wat langere afstand, tussen Katwijk aan Zee en Leiden, Rijnsburg en Oegstgeest.



Fietsburg Oude Rijn

OV-fietsen voor betere bereikbaarheid Bodegraven

Op station Bodegraven zijn acht OV-fietsen geplaatst, met name om de bedrijventerreinen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk beter bereikbaar te maken. De OV-fietsen zijn onder andere bedoeld om medewerkers of relaties van bedrijven uit de gemeente Bodegraven-Reeuwijk de mogelijkheid te bieden om makkelijker en sneller op de bedrijventerreinen te komen. Die zijn met het openbaar vervoer nu niet erg goed bereikbaar. De OV-fiets is een ideaal middel om de laatste kilometer(s) mee af te leggen.



3 Provinciale inzet in de ondersteuning van gemeenten / bij het maken van fietsbeleid



3.1 Inleiding

Provincie Zuid-Holland is een kleine wegbeheerder wat betreft fietspaden. Provinciale taken en schaal maken dat we voor andere taken juist een heel belangrijke rol kunnen spelen.¹⁰ Zo hebben we kennis van data vanuit onze beheertaak voor provinciale autowegen en als opdrachtgever voor het openbaar vervoer. Daarnaast hebben we een belangrijke planologische taak waar we fietsbeleid in kunnen opnemen. Zo wordt fietsbeleid onderdeel van integraal ruimtelijk beleid.

3.2 Thema fietsdata

3.2.1 Introductie

We leggen bijna 30% van onze reizen tot 15 kilometer af op de fiets. Dat is veel. Toch is er relatief weinig informatie over het fietsverkeer. Om menskracht en middelen zo effectief en efficiënt mogelijk in te zetten is het van belang om goed te weten waar knelpunten liggen en waar fietsers juist heel tevreden zijn. Het gaat dan zowel om informatie over de veiligheid van routes en over ontbrekende schakels als om de beleving van routes. En naast informatie over het nu, is ook belangrijk om (modelmatig) in te kunnen schatten wat het fietsgebruik in de toekomst zal worden. Net zoals dat berekend wordt voor auto en openbaar vervoer.

Afgezien van steden als Rotterdam, Den Haag en Leiden zijn gemeenten meestal niet in staat om zulke informatie te verzamelen en te bewerken. Provinciale kennis en onze geografische omvang maken ons tot een geschikte organisatie om gemeenten (en andere wegbeheerders zoals de waterschappen) in hun fietsbeleid te ondersteunen.

3.2.2 Globale aanpak

Deze opgave begint met het inwinnen van gegevens over het fietsnetwerk in Zuid-Holland en het gebruik daarvan. Voor analyses is van belang dat die gegevens van alle wegbeheerders op eenzelfde manier worden opgeslagen. En waar mogelijk ook openbaar toegankelijk worden gemaakt. Op die manier kunnen we geografische informatie uit verschillende bronnen bijeenbrengen.

Zo kunnen analyses worden uitgevoerd naar de veiligheid en de aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk in Zuid-Holland.

3.2.3 Output

In de afgelopen twee jaar hebben we een aantal dataprojecten uitgevoerd. In 2020 is het provinciaal telprogramma gestart. Geteld wordt vooral op locaties in het provinciaal hoofdfiets. Soms wordt er geteld op (potentiële) doorfietsroutes. In 2021 is een tweede programma gestart waarmee er een globaal beeld van fietsgebruik op provinciale wegen gegeven kan worden. Daarmee bevat ons telprogramma zo'n 130 locaties met lussen in de weg waar continu fietsdata wordt verzameld. Via het Nationaal Datawarehouse Wegverkeer (NDW) wordt de data beschikbaar gesteld.

De Fietsersbond heeft voor ons een risicoscan uitgevoerd van het provinciaal hoofdfiets. Dit onderzoek sluit aan bij het nieuwe nationale verkeersveiligheidsbeleid dat als doel heeft om gevaren van fietspaden en wegen weg te nemen en zo het risico op een ongeval kleiner te maken.

Naast deze onderzoeken hebben we opdracht verleend om schoolroutes en routes voor landbouwverkeer in beeld te brengen, met als doel deze voor wegbeheerders en belangstellenden beschikbaar te maken.

Breda University Applied Sciences (BUAS) heeft voor ons een instrument ontwikkeld waarmee grote fietsknelpunten zichtbaar worden.

Tot slot zijn ook de opgaven (toekomstige projecten) van het Toekomstbeeld Fiets digitaal beschikbaar.¹¹

3.2.4 Waar staan we nu?

Er is een basis met informatie over hoeveelheden fietsers en over routes die steeds verder groeit en die via de provinciale website beschikbaar is voor gemeenten en andere belangstellenden. Het is zeker nog niet zo compleet als de data van OV en auto, maar biedt mogelijkheden om analyses van het fietsverkeer te maken.

¹⁰ zie bijlage 4

¹¹ staat van zuid holland (interactieve atlas fiets) <https://atlas.zuid-holland.nl/Geoweb56/index.html?viewer=Fietsen>

3.3 Fiets (-netwerken) en verstedelijking

3.3.1 Introductie

Ruimtelijke Ordening is een van de belangrijkste provinciale taken. In de Zuid-Hollandse omgevingsvisie is dit verwoord als 'het streven naar ruimtelijke kwaliteit'. Een belangrijke opgave daarin is het bieden van voldoende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving. Juist deze opgave heeft een sterke relatie met het fietsbeleid. Daarover is in de omgevingsvisie het volgende opgenomen:

“We stimuleren gemeenten om hun leefomgeving zo fiets- en wandelvriendelijk mogelijk in te richten. We zetten in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden en doorfietsroutes en hebben oog voor de landschappelijke inpassing en ketenvoorzieningen”.

3.3.2 Globale aanpak

Onze inzet is erop gericht om 'de fiets' een belangrijke plek te geven bij (integrale) ruimtelijke planvorming, visies en vernieuwings- en verdichtingsplannen. Dit vraagt om het beschikbaar maken van data over de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en de toetsing van nieuwe plannen aan het fietsbeleid.

3.3.3 Output

De afgelopen twee jaar hebben we een uitbreiding van het provinciaal hoofdnet fiets met een recreatief hoofdnet gerealiseerd. We hebben de fietspotentie-scan laten ontwikkelen en ingezet voor het Toekomstbeeld Fiets. Er zijn voorstellen ontwikkeld waarmee fietsnetwerken en verstedelijkingslocaties in het omgevingsbeleid gekoppeld kunnen worden.

3.3.4 Waar staan we nu?

We hebben basisinformatie om de rol, mogelijkheden en knelpunten in ruimtelijke plannen inzichtelijk te maken. Deze informatie is nog niet 'volledig' maar vooral beschikbaar voor stedelijke gebieden.

4 Aanbevelingen: hoe groot is de resterende opgave?



Uitvoering projectenprogramma

Ook deze tussenevaluatie laat zien dat er sinds de start van het Fietsplan in 2016 veel gebeurd is: er zijn 76 projecten¹² uitgevoerd en er is¹³ 29,9 mln euro geïnvesteerd¹⁴. De belangrijkste knelpunten van de Uitvoeringsagenda uit 2016 zijn onderzocht en waar mogelijk opgelost.

Tegelijkertijd is de vraag hoever wij zijn met de gestelde beleidsdoelen. Bij de start van het Fietsplan zijn alleen doelen opgenomen voor Zuid-Holland als geheel. Doelen waarvoor de inzet van alle wegbeheerders nodig is. Daarbij zijn hoge ambities gekozen. Het is dus niet vreemd dat er op dit globale niveau van de gezamenlijke overheden nog steeds een grote opgave is. Maatschappelijke ontwikkelingen maken de opgave misschien wel groter dan in 2016.

Groei fietsverkeer in de stad

De tellingen bevestigen dat het fietsverkeer in de (grote) steden toeneemt. Een trend die waarschijnlijk door zal zetten als gevolgd van alle nieuwbouw in en om de steden. Juist in stedelijk gebied ontstaat een extra druk op fietspaden door de snelle fietsen, bakfietsen en andere typen voertuigen. Fietsvoorzieningen zullen moeten 'meegroeien' met het gebruik.

Fietsveiligheid in steden en dorpen

In de hele provincie is er een grote opgave ten aanzien van fietsveiligheid. Binnen steden en dorpen zijn de risico's groter op 50 km/h wegen waar geen of onvoldoende fietsvoorzieningen (zoals fietspaden) zijn.^{15, 16}

Fietsveiligheid buiten de bebouwde kom

Het verkeersveiligheidsonderzoek wijst buiten de bebouwde kom op verhoogde risico's van 60 km/h wegen. Het gaat dan vooral om wegen die veel gebruikt worden door scholieren en/of recreanten.

Onderzoek van de ANWB wijst ook op de drukte van sommige recreatieve fietspaden.

Mogelijke inzet provincie Zuid-Holland

Nu we de opgave voor heel Zuid-Holland geschetst hebben, is de vervolgvraag hoe provincie Zuid-Holland als organisatie aan de oplossing ervan kan bijdragen.

1. Als wegbeheerder eigen fietspaden aantrekkelijk en veilig maken en houden.
2. Door bij te dragen aan de oplossing van bovenlokale knelpunten (vooral op het provinciaal hoofdnet fiets) bij andere wegbeheerders.
3. Door het beschikbaar maken van data en het stimuleren van een integrale planontwikkeling door gemeenten.

Zuid-Holland en projecten 'op straat'

Ad 1 als wegbeheerder

Als wegbeheerder van zo'n 600 kilometer fietspad. Daarvan maakt 230 km¹⁷ deel uit van het provinciaal hoofdnet.

- De inzet kan zijn om deze fietsroutes van het hoofdnet zo aantrekkelijk mogelijk te maken, oponthoud weg te nemen en te voorzien van een comfortabele (asfalt)verharding. Daarbij kan prioriteit gegeven worden aan maatregelen die bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen bij turbo-rotondes, het asfalteren en verbreden van fietspaden, maar ook een groene inpassing.

Ad 2 bovenlokale projecten bij andere wegbeheerders

De meeste mensen fietsen in hun dorp of stad als ze naar de winkel, hun werk of school gaan. Veel mensen profiteren dus van het oplossen van knelpunten in de bebouwde kom. Drukke routes in de bebouwde kom hebben vaak ook een functie voor interlokaal fietsverkeer.

12 inclusief 11 deelprojecten van FIS IJsselmonde

13 projecten uitvoeringsagenda fiets, met uitzondering van verkenningen en onderzoeken en beleidsprojecten)

14 netto uitgaven PZH

15 onderzoek sweco tbv verkeersveiligheidsrapport PZH

16 Dit heeft betrekking op alle fietsroutes. Op pagina 4 beschrijven we de uitkomsten voor het provinciaal hoofdnet fiets dat relatief veilig is

17 op basis van het hoofdnet 2013. In 2022 is een geactualiseerd hoofdnet ontwikkeld

In 2016 zijn veel van dit soort knelpunten aangedragen en inmiddels is het grootste deel daarvan onderzocht. Waar mogelijk hebben we bijgedragen aan de oplossing ervan. Afgelopen jaar hebben we voor het Toekomstbeeld Fiets met de wegbeheerders een nieuwe inventarisatie van opgaven gemaakt. Het Toekomstbeeld Fiets bevat projecten met een gezamenlijke omvang van meer dan 1 miljard euro (en nog eens 1,5 miljard van de MRDH-gemeenten).

- Provinciale inzet kan gericht zijn op de aanpak van knelpunten waar veel gefietst wordt en die deel uitmaken van het provinciaal hoofdnet fiets. Daarmee is de verbetering ook van belang voor het interlokaal fietsverkeer.

Ook op afstanden tot zo'n 15 kilometer kan de fiets een rol spelen in de bereikbaarheid. Het gaat hierbij vaak om interlokale verbindingen die met een elektrische fiets voor veel mensen bereikbaar worden. Juist het interlokale karakter maakt ze van belang voor Zuid-Holland. De Toekomstagenda Snelfietsroutes bevat bijna 50 mogelijke verbindingen.

- De inzet kan gericht zijn op het ontwikkelen van plannen voor de meest kansrijke routes. Eventueel kan onderscheid gemaakt worden tussen gemeenten die wel en niet deel uitmaken van de MRDH.¹⁸

Zuid-Holland en projecten ter ondersteuning van beleidsvorming

Ad 3 met data en integrale planontwikkeling

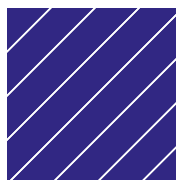
Meer en veiliger fietsverkeer vraagt ook om een goede onderbouwing van keuzes en prioriteitstelling. Dat gaat niet zonder data over (potentieel) fietsgebruik. Data kan ook de basis vormen voor integraal ruimtelijk beleid.

- Naast ondersteuning van infrastructurele projecten kunnen wij ook kennis ontwikkelen waarmee gemeenten (en andere wegbeheerders zoals de waterschappen) zelf het fietsen op hun wegen kunnen stimuleren. Daarbij gaat het zowel om verdere ontwikkeling van data als de ontwikkeling van fietsvriendelijke ontwerpen. Dit sluit aan bij de kenniswens die gemeenten in de tussenevaluatie 2020 benoemd hebben.

¹⁸ De aangesloten gemeenten hebben met MRDH een eigen programma waarin zij afspraken maken over de ontwikkeling en financiering van 'Metropolitane routes')

Bijlagen overzicht:

1. Modal Split
2. Fietsmonitor fietsgebruik
3. Verkeersveiligheid
4. Projecten
5. Kaart projecten
6. Kaart doorfietsroutes
7. Kaart fietsenstallingen
8. Subsidies voor fietsprojecten en het afwegingkader
9. Overzicht voortgang amendementen en moties
10. Provinciale inzet voor de fiets: 'taken en rollen'



Bijlage 1. Modal Split (verhouding aantal reizigers- kilometers per vervoerwijze)

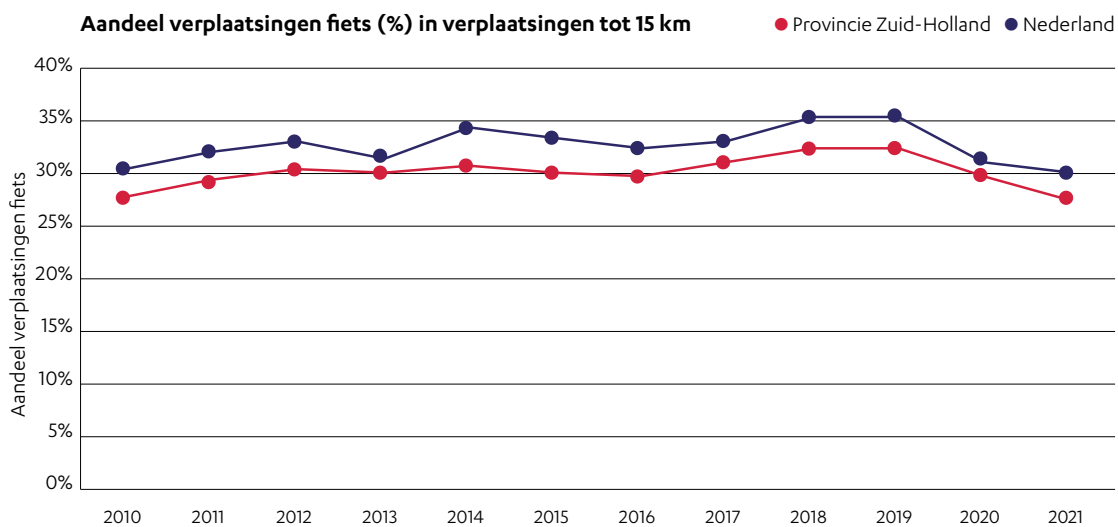
Tabel A Modal Split Nederland verplaatsingen tot 15 km

Nederland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Auto (bestuurder)	27,0%	27,6%	27,1%	27,4%	26,5%	26,8%	27,0%	26,6%	28,4%	28,7%	29,2%	27,6%
Auto (passagier)	13,3%	13,1%	12,8%	13,0%	11,6%	12,4%	12,7%	12,1%	10,2%	10,0%	8,3%	8,9%
Trein	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%
Bus/tram/metro	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,5%	2,5%	2,3%	2,4%	1,6%	1,5%
Brom-/snorfiets	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,0%	1,5%	1,0%	-	-	-	-
Fiets	30,5%	32,2%	33,0%	31,6%	34,4%	33,5%	32,4%	33,2%	35,3%	35,4%	31,3%	30,0%
Lopen	23,9%	22,9%	22,0%	22,8%	22,3%	22,5%	22,5%	22,6%	20,9%	20,1%	26,6%	30,0%
Overige vervoerwijze	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,9%	1,4%	1,5%	1,5%	3,3%	3,3%	3,6%	3,4%

Tabel B Modal Split Zuid-Holland verplaatsingen tot 15 km

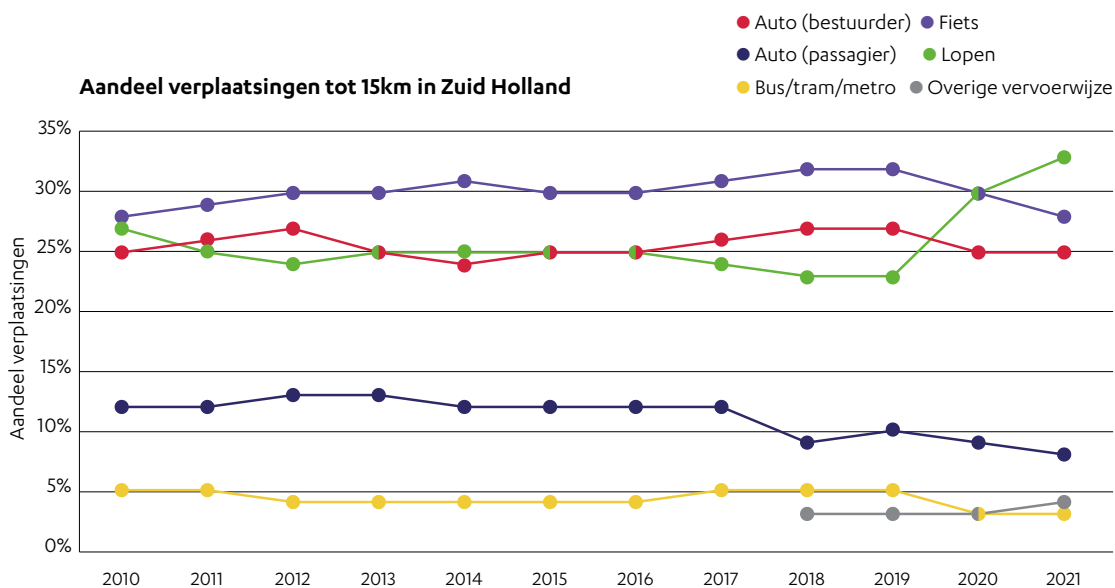
Zuid-Holland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Auto (bestuurder)	25,2%	26,1%	26,5%	24,8%	24,2%	25,1%	24,9%	25,6%	26,8%	26,6%	25,0%	24,6%
Auto (passagier)	12,4%	11,8%	12,8%	12,9%	12,3%	11,8%	11,9%	11,8%	9,4%	10,1%	8,7%	7,5%
Trein	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%
Bus/tram/metro	4,9%	4,7%	4,3%	4,3%	4,3%	4,4%	4,5%	4,6%	4,7%	4,8%	2,7%	2,5%
Brom-/snorfiets	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-	-
Fiets	27,9%	29,4%	30,3%	30,0%	30,8%	30,0%	29,9%	31,3%	32,4%	32,4%	29,9%	27,6%
Lopen	26,5%	24,6%	24,2%	25,2%	25,1%	25,1%	25,4%	24,1%	23,0%	22,7%	30,4%	32,7%
Overige vervoerwijze	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	3,4%	3,3%	3,5%

Grafiek C aandeel verplaatsingen fiets (%) in totaal aantal verplaatsingen tot 15 km in Zuid-Holland en Nederland



Bron: CBS Statline OVIN (2010 - 2017) en CBS Statline ODIN (2018-2021)

Grafiek D aandeel verplaatsingen per vervoerwijze in totaal aantal verplaatsingen tot 15 km in Zuid-Holland

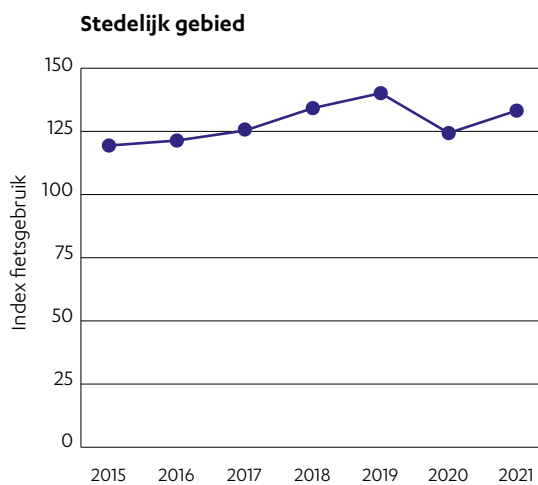
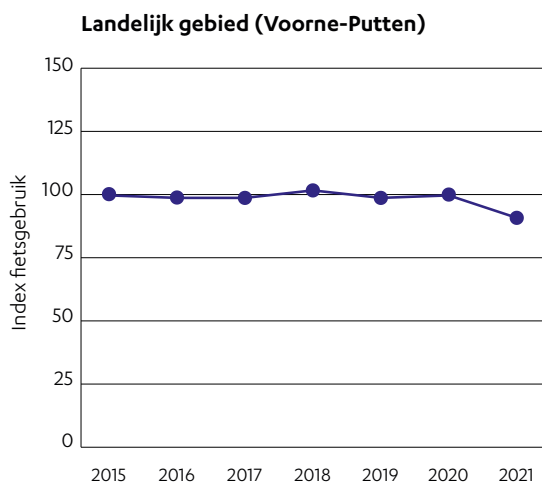
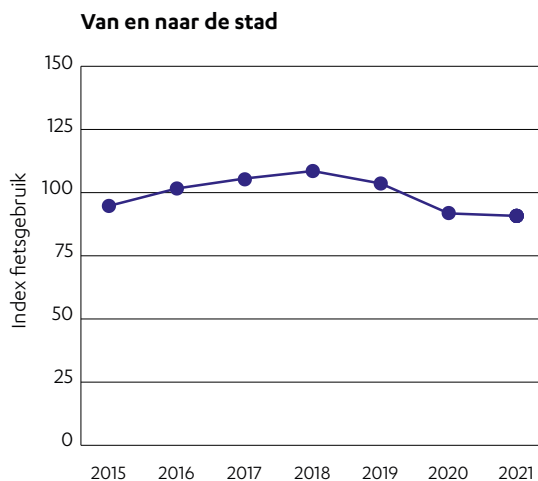
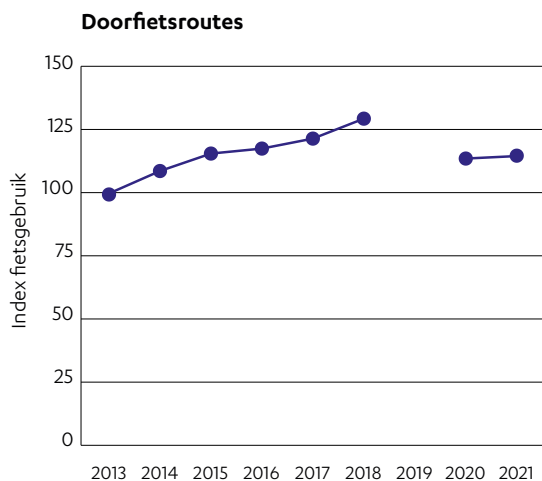


Bijlage 2. Fietsmonitor fietsgebruik

Fietsgebruik is opgebouwd uit fietsintensiteiten gemeten op verschillende telpunten in het netwerk. Van sommige telpunten zijn langjarige gegevens bekend, van andere beperkt. Daarom zijn de conclusies voor het landelijke gebied mede gebaseerd op de langjarige telpunten op Voorne-Putten. De andere punten zijn namelijk in 2020 gestart. De jaarcijfers zijn gebaseerd op gegevens van de fietstelpunten van gemeenten Leiden, Den Haag en Rotterdam en telpunten van de MRDH en Provincie Zuid-Holland.

Overzicht opbouw Fietsmonitor

1. Van en Naar de Stad
2. Landelijk gebied
3. Doorfietsroutes
4. Stedelijk gebied

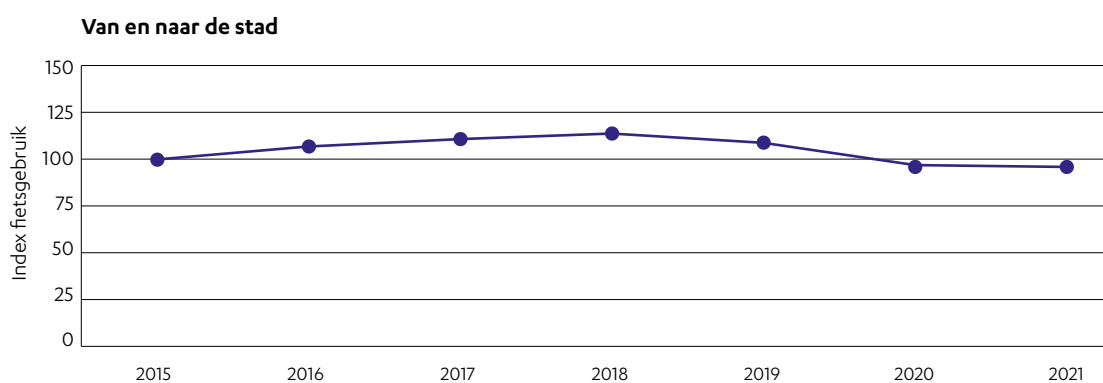


1. Van en Naar de Stad

Tabel Jaarcijfers index Van en Naar de Stad 2015 - 2021

Locatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	100	105	110	111	105	93	90
Den Haag	100	109	116	117	108	95	90
Leiden	100	107	107	115	115	103	108
Totaal	100	107	111	114	109	97	96

Grafiek Van en Naar de Stad

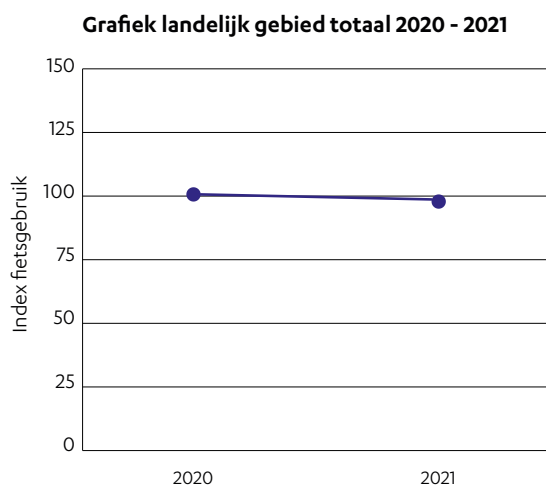


2. Landelijk gebied

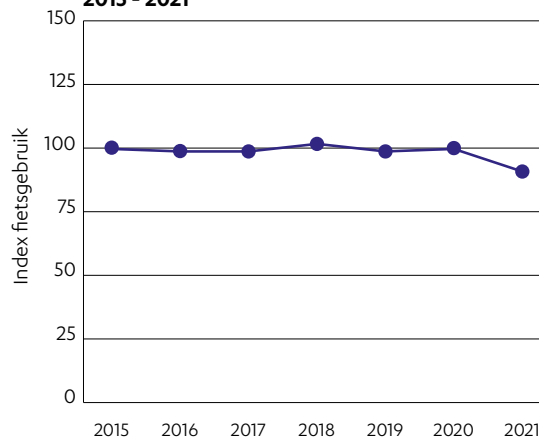
Tabel Jaarcijfers index landelijk gebied

Gebied	2020	2021
Voorne-Putten Totaal	104	96
Krimpenerwaard Totaal	100	100
Groene Hart Totaal	101	99
Rest Landelijk gebied Totaal	100	100
Landelijk gebied Totaal	101	99

Grafiek landelijk gebied totaal 2020 - 2021



Grafiek Fietsgebruik regio Voorne Putten 2015 - 2021

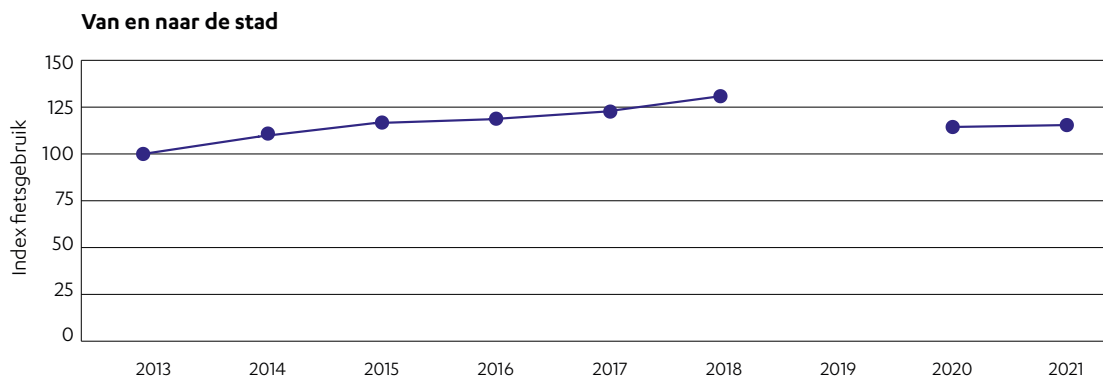


3. Doorfietsroutes

Tabel Jaarcijfers index Doorfietsroutes

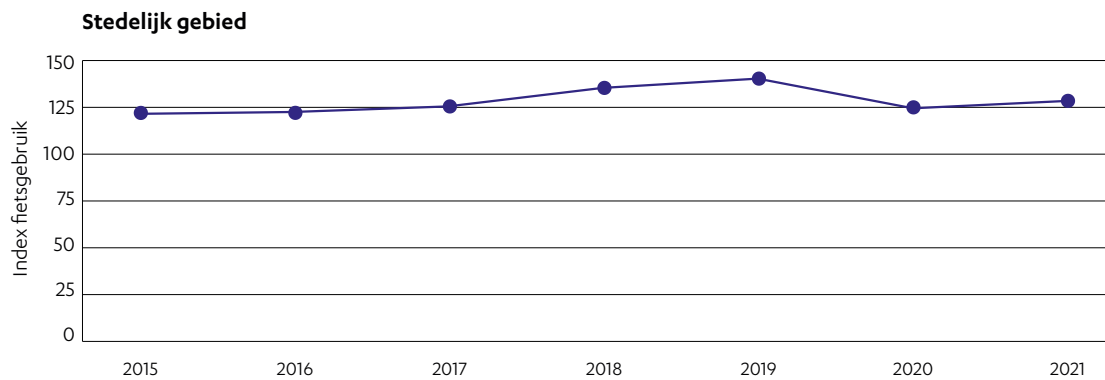
Jaar	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Index	100	109	116	118	122	130		114	115

Grafiek Jaarcijfers index Doorfietsroutes

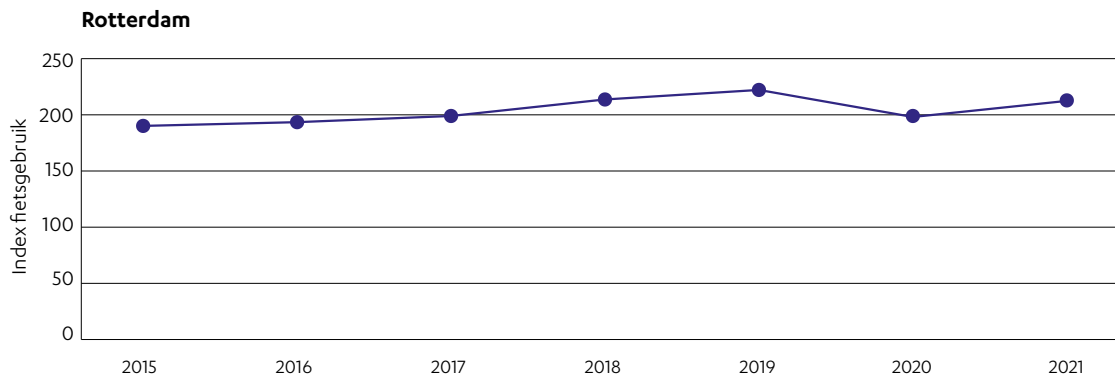


4. Stedelijk gebied

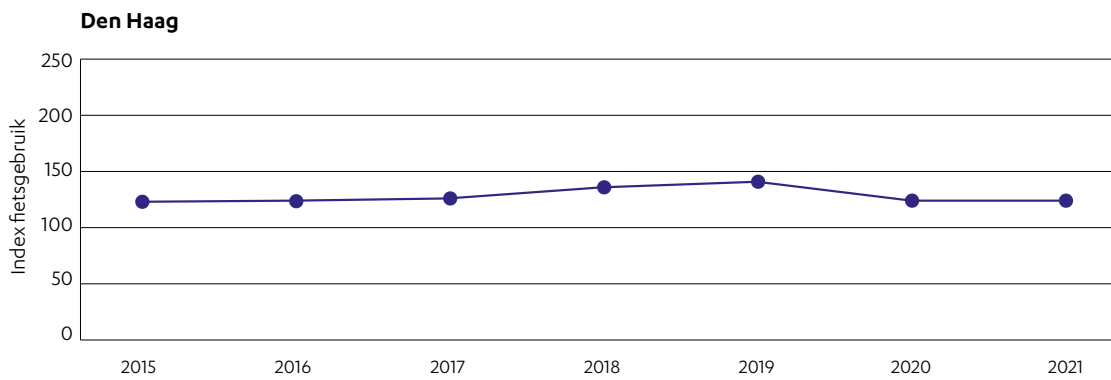
Jaarcijfers steden Rotterdam en Den Haag



Stedelijk gebied 2010 = 100



Rotterdam 2003 = 100



Den Haag 2010 = 100

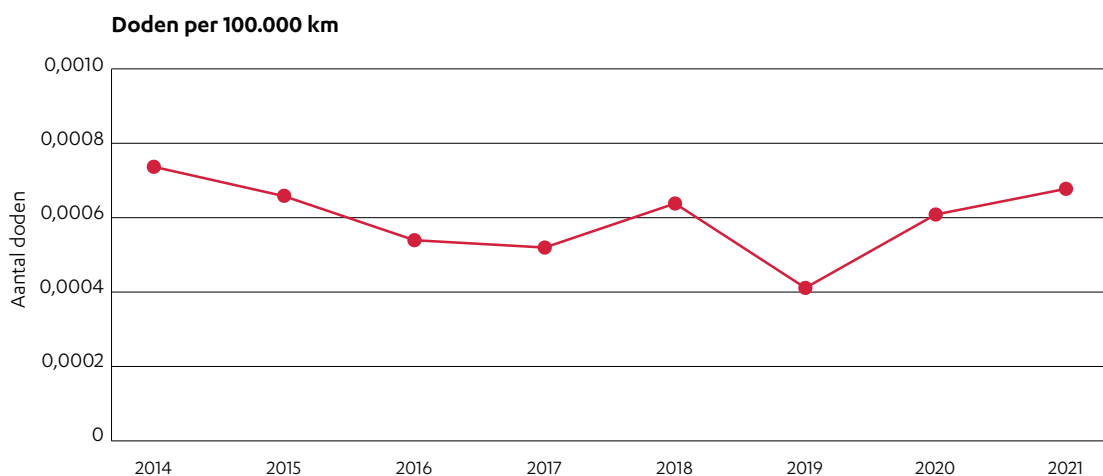
Bijlage 3. Verkeersveiligheid

Tabel 1 Verkeersveiligheidscijfers Zuid-Holland

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal doden fiets (Viastat)	21	17	11	12	19	9	13	16
Aantal doden E-bike (Viastat)	2	2	4	3	4	5	6	5
Totaal aantal doden	23	19	15	15	23	14	19	21
Aantal ziekenhuisgewonden fiets (Viastat)	741	692	964	1412	1996	2029	2004	2497
Aantal ziekenhuisgewonden E-bike (Viastat)	50	87	117	141	281	270	334	407
Totaal aantal ziekenhuisgewonden	791	779	1081	1553	2277	2299	2338	2904
Afgelegde afstand x mld km (CBS, OViN/ODiN)	3,1	2,9	2,8	2,9	3,6	3,4	3,1	3,1
Aantal doden/100.000 km	0,000741935	0,0006552	0,0005357	0,0005172	0,0006389	0,0004118	0,0006129	0,000677419
Aantal ziekenhuisgewonden / 100.000 km	0,025516129	0,0268621	0,0386071	0,0535517	0,06325	0,0676176	0,0754194	0,093677419

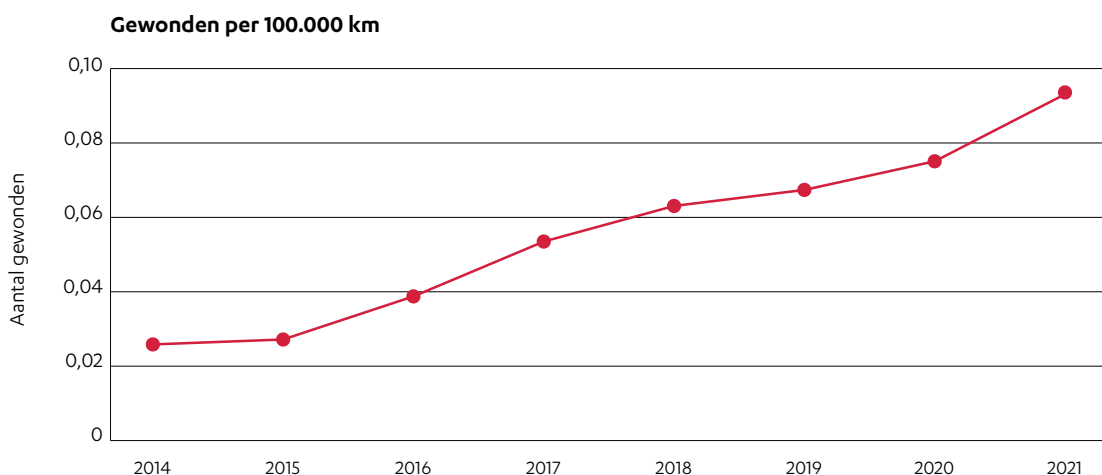
Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

Grafiek 1 Aantal verkeersdoden onder fietsers per 100.000 gefietste kilometers in Zuid-Holland



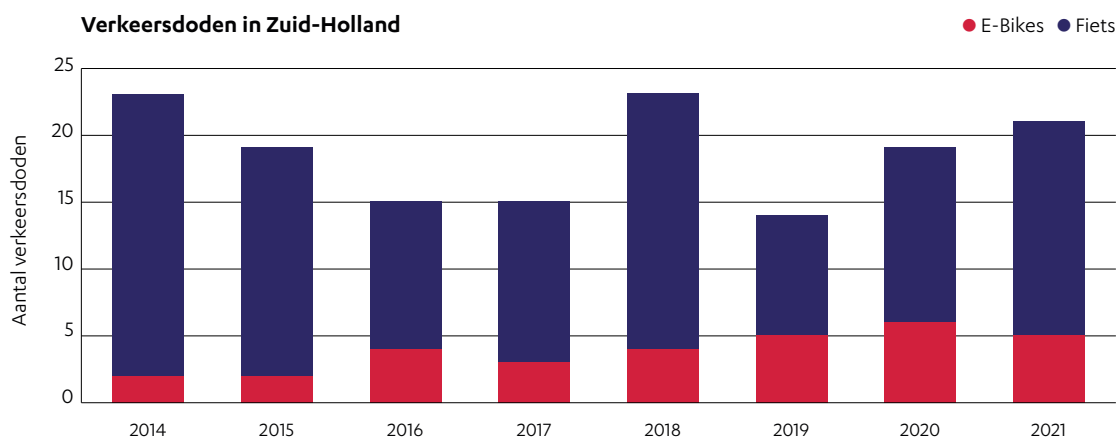
Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

Grafiek 2 Aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers per 100.000 gefietste kilometers in Zuid-Holland



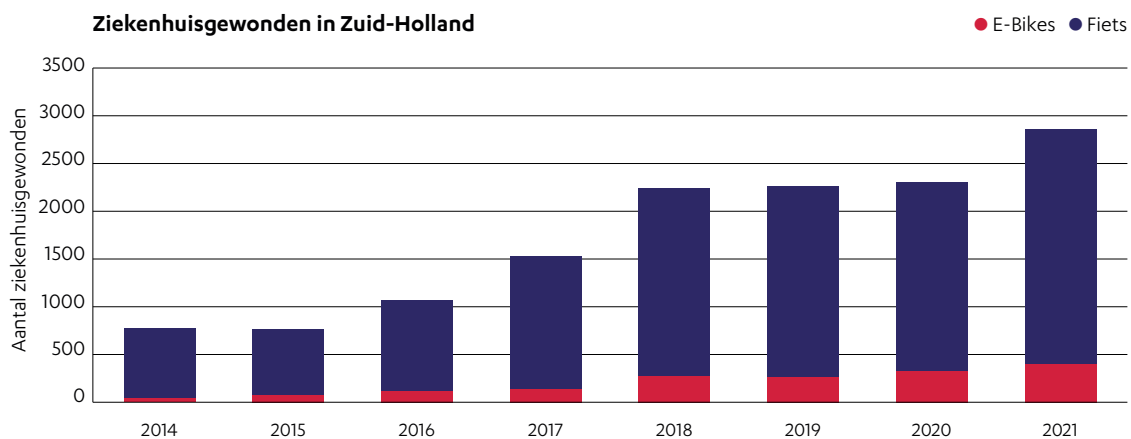
Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

Grafiek 3 Verkeersdoden onder fietsers in ZH



Bron: Viastat

Grafiek 4 Ziekenhuisgewonden onder fietsers in Zuid-Holland



Bron: Viastat

Bijlage 4. Projecten

Uitgevoerde projecten 2016 – 2019

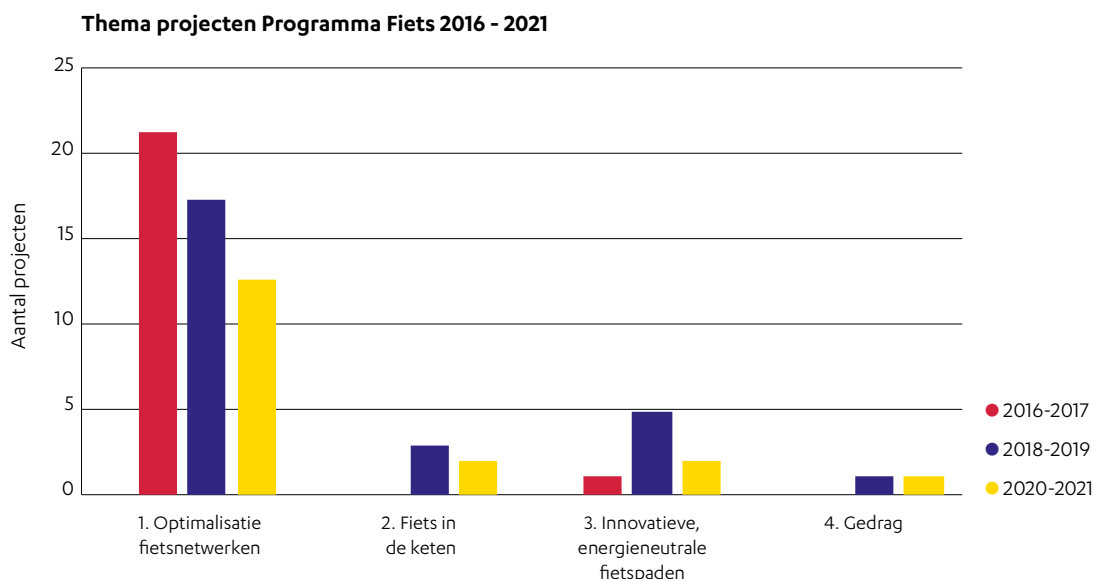
realisatieperiode	projectnummer	projectnaam
2016-2017	F512	Weteringpad
2016-2017	F227.6	Fietspad Laakweg, Pijnacker-Nootdorp
2016-2017	F432.2	Ottoland (fase 2)
2016-2017	F514	Meijepad, Nieuwkoop
2016-2017	F582.2	Velocomfort brug over de Noord Alblasserdam
2016-2017	F581	fietspad Hongerlandsedijk tramdijk
2016-2017	F251	Waalbos
2016-2017	F454.8	Wassenaar Lange Kerkdam
2016-2017	F277.3	Stationsomgeving Arkel
2016-2017	F269.7	Westelijk Deel Vlinderstrik
2016-2017	F269.12	Tempelweg
2016-2017	F441/320	Het Beijerse-Achterwetering
2016-2017	F287	Noordwijk-Noordwijkerhout
2016-2017	F551	Dordtse Kil
2016-2017	F402	Zuideinde Zevenhuizen
2016-2017	F11.5	Zwethzone Woudse- en Groeneveldsepolder
2016-2017	F502	Rijswijk langs de Vliet hoornkade
2016-2017	F96.6	Bentwoud-Oost
2016-2017	F267.5	Ruige Kade
2016-2017	F430	Diefdijk
2016-2017	F583	Rijksstraatweg Ridderkerk
2016-2017	F278.4	Winterdijk Gouda Parallelstructuur A12
2018-2019	F268.7	Nieuw Lekkerland-Schoonhoven
2018-2019	F501	Sterroute Voorburg
2018-2019	F220	Nieuwe Dordtse Biesbosch
2018-2019	F603	Fietstransportsysteem Dokbrug
2018-2019	F267.6	Leiderdorp - infocentrum Munnikenspolder
2018-2019	F366.4	Oost Kinderdijk
2018-2019	F608	fietspad Oegstgeesterkanaal
2018-2019	F271	Brug Katwijk
2018-2019	F267.06	Munnikenspolder-infocentrum HSL
2018-2019	F227.5	Virulypad
2018-2019	F228.6	Hoogseweg - Pijnacker (SFR)
2018-2019	F228.07	Kleihoogt - Pijnacker (SFR)
2018-2019	F511.01	Plesmanlaan noordzijde / Bio Science Park (SFR)
2018-2019	F502.1	Delftweg (Broekmolenweg-Thijssenweg) (SFR)
2018-2019	F580.1	Mariahoeve-Schipholboog (LV) (SFR)
2018-2019	F506	Middelbroekweg
2018-2019	F506.2	Churchillaan

realisatieperiode	projectnummer	projectnaam
2018-2019	F690	Haringvlietweg
2018-2019	F693	bankjes provinciale fietsroutes
2018-2019	F690	Zeker op de Fiets
2018-2019		OV-fietskluizen bij stations
2018-2019	S813	Stalling station Voorschoten
2018-2019		intelligente ledverlichting in wegdek langs fietspad
2018-2019		lichtgevende belijning
2018-2019		alternatieve bodemstabilisatie
2018-2019		bamboe verkeersborden
2018-2019		Bikescout

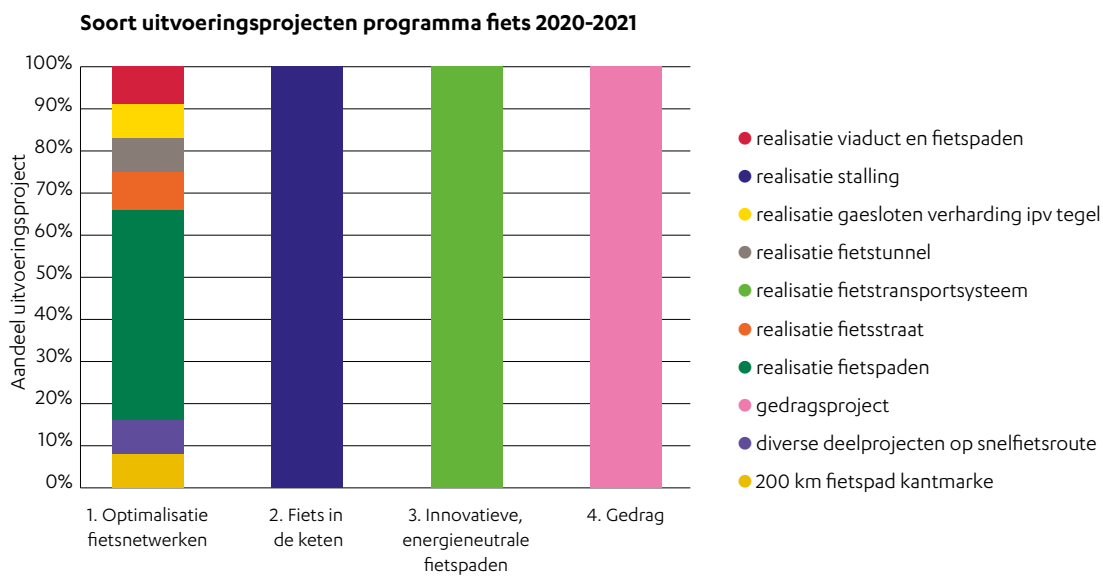
Uitgevoerde projecten 2020-2021

realisatieperiode	projectnummer	projectnaam	werkzaamheden	kwantitatieve data
2020-2021	F228.5	P. Bregmanlaan - Kleihoogt	realisatie fietspaden	0,6 kilometer fietspaden
2020-2021	F618	fietspad Bazeldijk	realisatie fietsstroken	4,1 kilometer fietsstroken
2020-2021	F456	Viaduct Ypenburg	realisatie viaduct en fietspaden	1,1 kilometer fietspad en viaduct
2020-2021	F504.00	Delft Zuid-TU-wijk Gelatinebrug (stalling Delft CS)	realisatie stalling	2400 fietsparkeerplekken
2020-2021	F605	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	realisatie fietspaden	11 kilometer fietspad
2020-2021	F616	Fietsgeleidingssysteem Algerakering	realisatie fietstransportsysteem	1 fietstransportsysteem op trap
2020-2021	F431.01	Achterland-Groot Ammers-Molenkade	realisatie fietspaden	2 kilometer fietspad
2020-2021	F583.7	Ringdijk	realisatie fietspaden	1 kilometer fietspad
2020-2021	F583	F15 IJsselmonde - (SFR).	diverse deelprojecten op snelfietsroute	11 deelprojecten gerealiseerd
2020-2021	S808	Uitbr.fietsst.Hillegom: beter benutten bestaande stallingsruimte	realisatie stalling	herinrichting 1 fietsstalling
2020-2021	F570	Fietstunnel Melissant (N215): realisatie fietstunnel	realisatie fietstunnel	realisatie 1 fietstunnel
2020-2021	F633	Fietspad Leimuiden: realisatie vrijliggend fietspad	realisatie fietspaden	50 meter fietspad
2020-2021	F640	Fietsstraat Noordbuurtseweg Zoeterwoude: realisatie fietsstraat op Noordbuurtseweg Zoeterwoude	realisatie fietsstraat	1 kilometer fietspad
2020-2021	F641	Fietsonderdoorgang Doesbrug in Leiderdorp: realisatie fietspad en fietsonderdoorgang Doesbrug	realisatie fietspaden	160 meter fietspad
2020-2021	F696	Aanbrengen kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland: realisatie kantmarkering op 200 kilometer fietspad	200 km fietspad kantmarkering	200 km kantmarkering
2020-2021	F700.10	tegelfietspad langs de N207: realisatie van gesloten verharding op voorheen betegeld fietspad	realisatie gesloten verharding ipv tegel fietspad	1 kilometer fietspad
2020-2021	F690	Wielerrotte: alternatieve fietsroute voor wielrenners in Rotte gebied	gedragsproject	gedragsproject

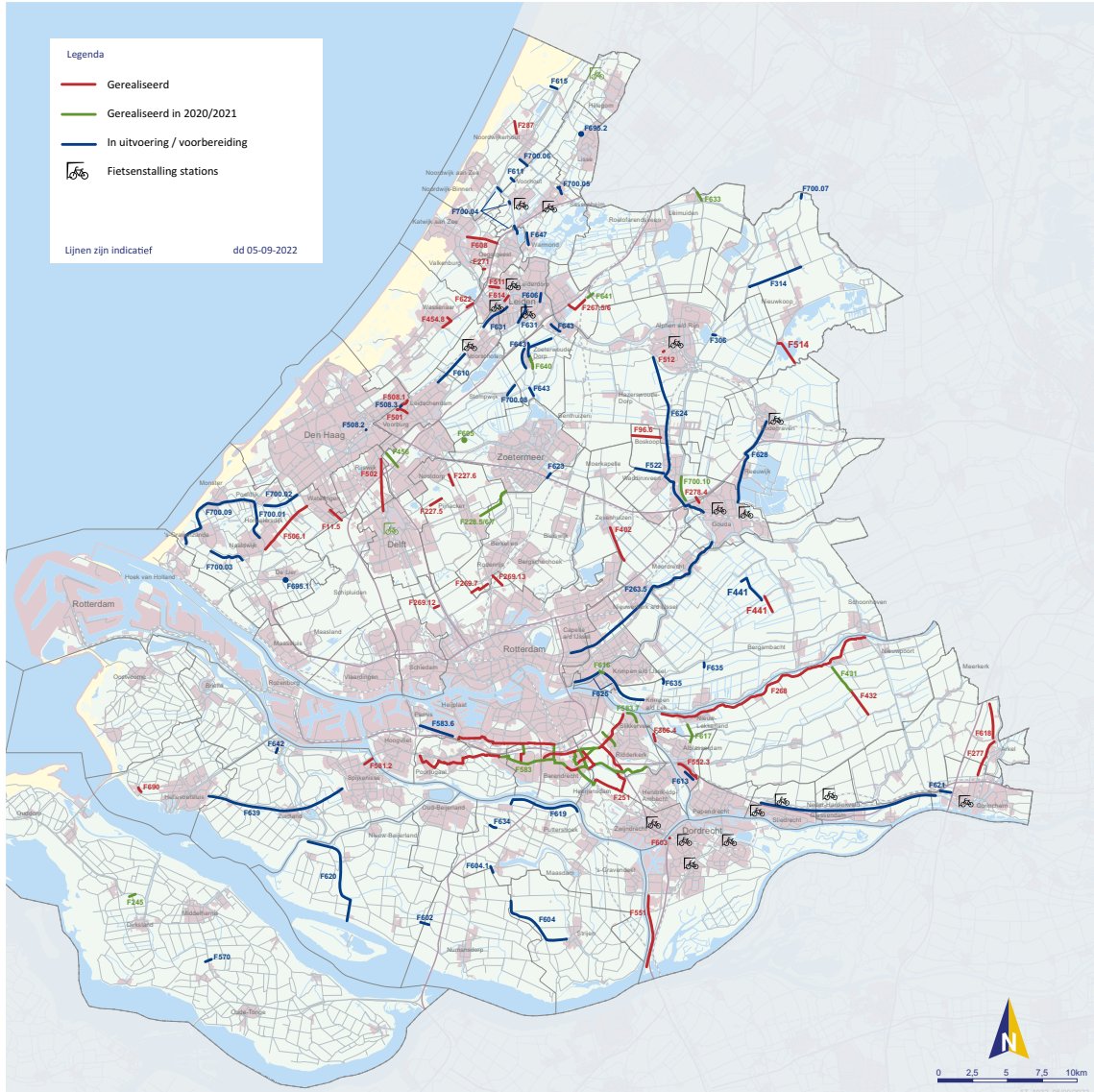
Grafiek 1



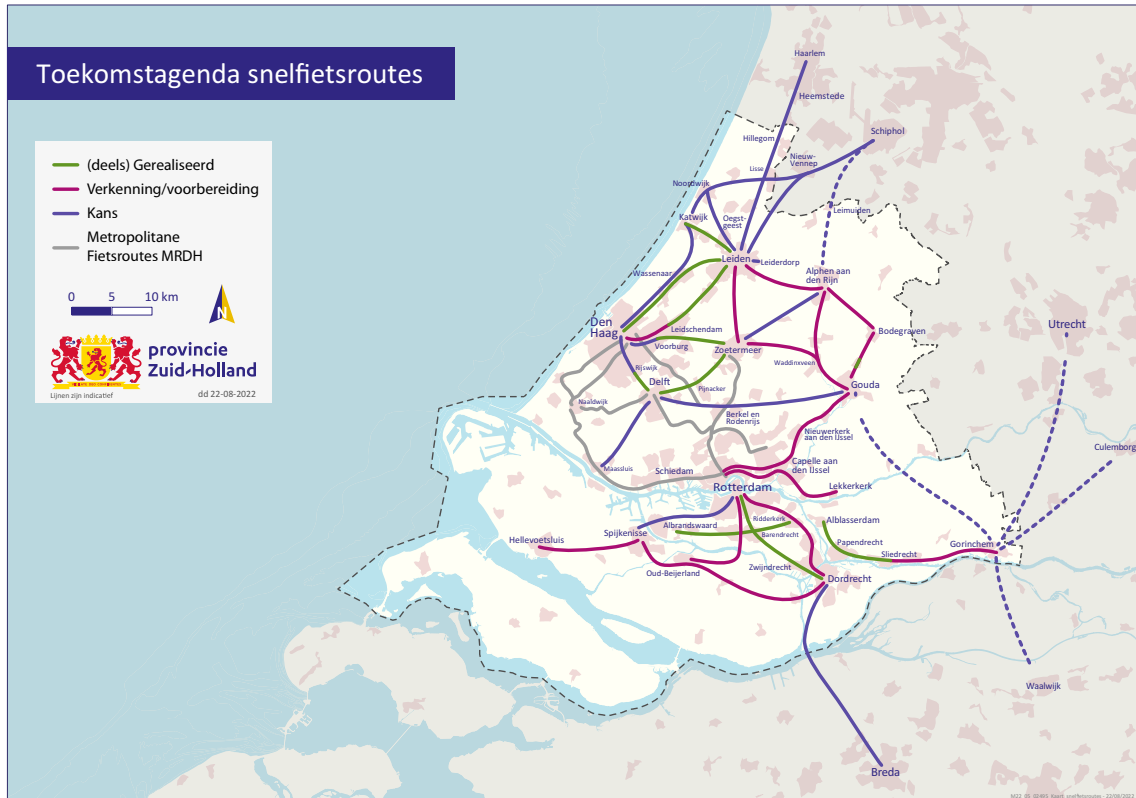
Grafiek 2



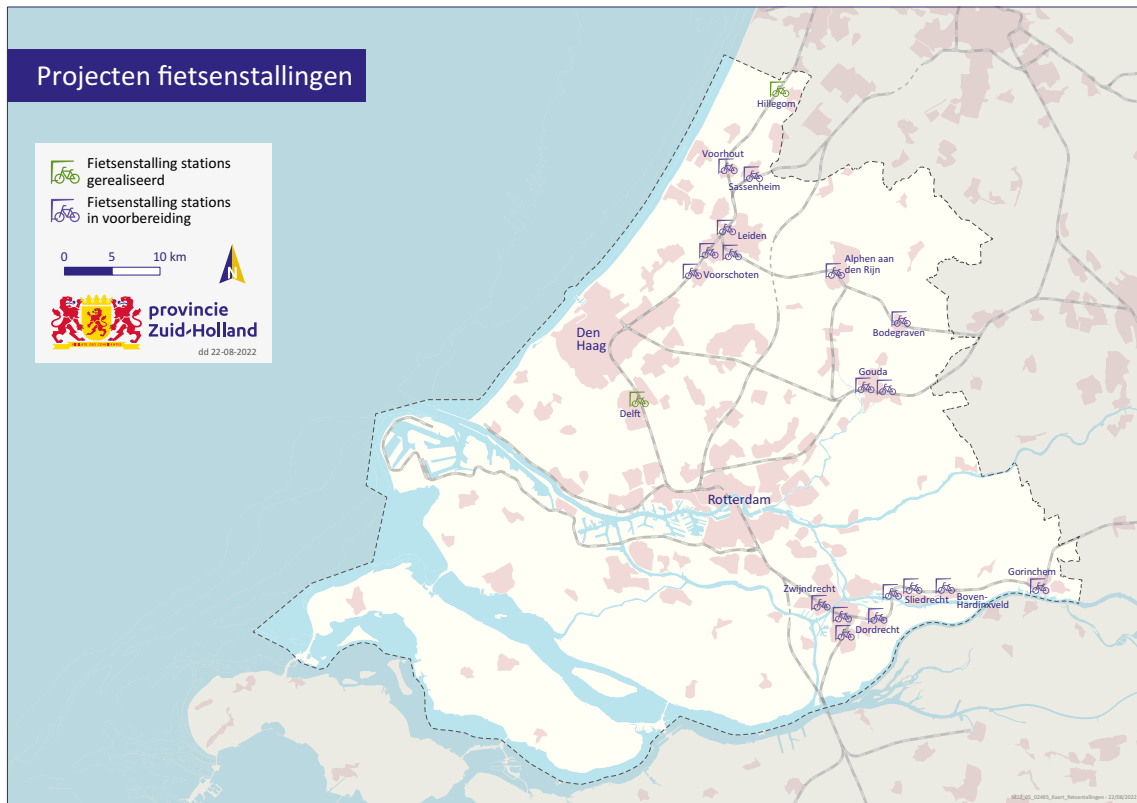
Bijlage 5. Kaart projecten



Bijlage 6. Kaart doorfietsroutes



Bijlage 7. Kaart fietsenstallingen



Bijlage 8. Subsidies voor fietsprojecten en het afwegingskader

Subsidieregeling Mobiliteit

Zuid-Holland verstrekt subsidies voor mobiliteitsprojecten via de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM). De doelstelling van de regeling is het realiseren van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau in samenhang met het beleid op landelijk niveau. Voor fietsprojecten zijn er twee relevante onderdelen:

- Paragraaf 2: de regionale gebiedsagenda
- Paragraaf 14: fietsbeleid

-Subsidieproces en doorlooptijd van subsidieaanvragen (Subsidieregeling Mobiliteit, paragraaf 14)

Gemeenten (en andere wegbeheerders) kunnen subsidie aanvragen voor maatregelen die bijdragen aan meer en veiliger fietsverkeer. Het proces kent twee fasen:

In de eerste fase wordt het project getoetst aan de criteria van het afwegingskader dat hierna toegelicht wordt. Voor zover er financiële middelen beschikbaar zijn wordt (meestal 1x per jaar) een besluit genomen door de gedeputeerde over de reservering van middelen per project in bijlage 2.1 van de 'Uitvoeringsagenda Fiets'.

Gemeenten kunnen hun project verder uitwerken en in de tweede fase een formele subsidieaanvraag indienen. Daarvoor is een digitaal loket beschikbaar. De doorlooptijd tot een beschikking is ongeveer drie maanden. Daarbij is wel van belang dat alle informatie zoals de ontwerptekeningen en kostenramingen beschikbaar zijn. Vanuit het programmateam wordt als dat nodig is ondersteuning gegeven aan de collega's die de subsidieaanvraag behandelen en de gemeenten. Zo hebben we met de collega's van subsidieverlening in de verschillende regio's informatie gegeven aan de gemeenten en andere wegbeheerders over het hele proces.

-Verschillende subsidies inzetten voor de fiets

(Subsidieregeling Mobiliteit paragraaf 2 en paragraaf 14)

Sinds kort is vastgelegd dat een gecombineerde aanvraag in het kader van de gebiedsagenda die ook bijdraagt aan het Zuid-Hollands fietsbeleid kan worden ingediend op basis van paragraaf 2.

-Afwegingskader paragraaf 14

In hoofdstuk 8 van de Uitvoeringsagenda is het afwegingskader opgenomen dat het kader vormt voor de beoordeling van fietsprojecten.

Inleiding

Door het vastleggen van de netwerken en het daarop toepassen van een afwegingskader kunnen de wensen van wegbeheerders en anderen geprioriteerd worden. In dit afwegingskader wordt van elk aangevraagd project of aangemeld knelpunt gekeken hoe belangrijk het is en met wat voor prioriteit het opgepakt zou moeten worden. Daarmee krijgen ze een rangschikking ten opzichte van elkaar. Hierin wegen inhoudelijke kenmerken mee (zoals ernst knelpunt) maar ook procesmatige zaken (hoe kansrijk is het dat de lokale wegbeheerder een project gaat opstarten). Op deze manier wordt de beslissing aan welke projecten de provincie bijdraagt, zo veel mogelijk geobjectiveerd.

Aspecten

In het afwegingskader tellen de volgende 5 aspecten altijd mee:

- 1) Ernst: hoe erg is het knelpunt, of eigenlijk: hoe erg wijkt de huidige situatie op straat af van de kwaliteitseisen? De eisen hebben vooral betrekking op verkeersveiligheidskenmerken, maar ook het comfort van de fietsers is van belang. In dit aspect telt ook de 'omrijfactor' mee, dus hoe goed het netwerk als geheel op een bepaalde locatie functioneert.
- 2) Mate van verbetering: zeker bij concrete projecten kan worden aangegeven hoe de situatie ná het uitvoeren van het project zal zijn. Is het knelpunt dan helemaal verdwenen, of is het 'alleen maar' minder erg geworden.
- 3) Belang: het is nuttig om geld daar te besteden waar meer mensen er profijt van hebben. We streven echter tegelijkertijd naar een balans tussen het besteden van middelen waar de meeste mensen er profijt van hebben én het belang van het hele netwerk. Ook is dit punt een check of de aangedragen knelpunten/projecten wel op het netwerk liggen.
- 4) Kans: bij dit aspect gaat het om de inschatting of en wanneer het project daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Aan de score draagt vooral bij of de betreffende wegbeheerder ook aangeeft een project te willen gaan 'trekken'. Verder kunnen benodigde moeizame grondverwingen of andere zaken buiten het verkeersdomein om zorgen voor een lagere score op dit aspect.
- 5) Doelen Fietsplan: uiteraard wordt ook gekeken in welke mate een project bijdraagt aan de doelen en speerpunten van het Fietsplan.

Daarnaast wordt ook meegewogen in hoeverre het betreffende project een positieve bijdrage levert aan de doorstroming van het autoverkeer, het realiseren van een snelfietsroute, vervoer in de keten, verbeteren van het recreatieve fietsroutenetwerk / bereikbaarheid erfgoedlijnen, innovatie.

Afhankelijk van de benodigde investering, kan er met deze punten eventueel nog een 'effect per euro' berekend worden. Dit kan helpen bij het verder kiezen binnen de hoog scorende projecten.

Bijlage 9. Overzicht voortgang amendementen en moties

Motie 517

Uitgevoerd

- fietspad Molenkade, Molenwaard
- pilot Overstapplaats Auto-Fiets-Auto

Hiervoor is een provinciebrede verkenning uitgevoerd. Met een aantal gemeenten is gesproken over mogelijke projecten. Recent is met gemeente Leiden gesproken over een aantal hub's dat de gemeente op logische locaties aan de rand van de stad wil realiseren.

- extra inzet fietsveiligheid: budgetten besteed aan diverse infra en gedragsprojecten

In uitvoering

- fietspad Loetbos - Gouda, Krimpenerwaard

In voorbereiding

- fietspad Oeverbos-Krabbeplas, Midden-Delfland

Gestopt

- fietspad Zevenhovenseweg, Nieuwkoop

Amendement 577 cofinanciering rijksmiddelen fietsparkeren bij stations

Er is 8 miljoen euro beschikbaar voor realisatie van stallingen bij stations

- De eerste twee locaties zijn gerealiseerd, waaronder 2400 fietsparkeerplekken bij station Delft.
- vier locaties zijn in uitvoering
- veertien locaties hebben een Definitief Ontwerp
- Van één locatie is Voorlopig Ontwerp beschikbaar.

Een groot deel van de locaties zal naar verwachting in 2023 gerealiseerd worden.

Motie 812 / Amendement 650

- 3,5 miljoen voor doorfietsroutes Rotterdam - Zoetermeer en Spijkenisse – Hellevoetsluis. In het PZI zijn middelen voor beide routes gereserveerd. Voor Rotterdam-Zoetermeer is er inmiddels een samenwerkingsovereenkomst waarmee de gemeenten de uitvoering kunnen oppakken. Er is een Definitief Ontwerp voor het provinciale deel. Uitvoering daarvan vindt plaats zodra de werkzaamheden aan de nieuwe A16 dat mogelijk maken. We willen voorkomen dat het nieuwe pad beschadigd wordt door bouwverkeer.
- Voor Spijkenisse - Hellevoetsluis geldt dat er een verkenning is opgesteld. Daarna is vertraging ontstaan door wisseling van trekkerschap van het project bij de gemeente.
- 3,5 miljoen voor het vervangen van tegelfietspaden: Er zijn ontwerpen en ramingen opgesteld. Nutsbedrijven staan afwijzend ten opzichte van asfalt of betonplaten. Met hen vindt overleg plaats om tot een oplossing te komen.

Bijlage 10. Provinciale inzet voor de fiets: ‘taken en rollen’

De tussenevaluatie 2020 was aanleiding voor vragen over (de inhoud van) de daarin genoemde rollen. Hieronder volgt een korte beschrijving van die rollen. Om het overzicht te completeren volgt eerst een korte toelichting op het verschil tussen taken en rollen.

Provinciale taken t.a.v. het thema ‘fiets’

Provinciaal fietsbeleid en de uitvoering ervan in projecten is gebaseerd op wettelijke taken. In het omgevingsbeleid wordt bepaald waar onder andere woonwijken en werkgebieden komen en worden de plannen opgenomen hoe deze gebieden worden ontsloten, ook voor de fiets. Als uitvoering daarvan hebben wij fietspaden en wegen in beheer.

Binnen de uitvoering van deze taken kunnen activiteiten verder worden opgesplitst. Daarbij is een belangrijk kenmerk van de routes in het provinciale hoofdnet fiets dat ze vaak in beheer zijn van gemeenten. Dus in plaats van één provinciale N-weg voor autoverkeer die twee plaatsen verbindt, loopt de fietsroute over de wegen die in beheer zijn van een paar gemeenten. De Velostrada van Leiden naar Den Haag loopt via wegen van vier gemeenten...

Toelichting op de provinciale rollen zoals genoemd in de tussenevaluatie 2020¹⁹

• Initiëren

Is Zuid-Holland (pro-)actief? Gaan we op partners af om na te gaan of zij knelpunten of oplossingen zien en doen we voorstellen voor verbeteringen? Deze rol is voor veel gemeenten van belang omdat vaak één medewerker alle verkeersbelevingsvragen moet oppakken. Een actieve houding kan helpen bij de totstandkoming van verbeteringen.

• Coördineren

Projecten zoals doorfietsroutes komen tot stand in samenwerking tussen verschillende wegbeheerders. Soms ook met betrokkenheid van de rijksoverheid. Zulke projecten vragen om gemeenschappelijke oplossingen op de weg, en afgestemde communicatie over het project. Dit vraagt om coördinatie. Vaak wordt deze functie belegd bij provincies.

• Financierieren

Een aanzienlijk deel van het fietsprogramma wordt gerealiseerd op wegen van gemeenten en soms ook wegbeherende waterschappen. Vanuit programma Fiets dragen wij met subsidies bij aan projecten die door die wegbeheerders worden uitgevoerd. De beschikbaarheid van subsidie is vaak een sterke stimulans voor gemeenten om tot uitvoering te komen.

• Uitvoeren

Al dan niet op ‘eigen’ wegen bevat het programma Fiets ook uitvoeringsprojecten. Bijvoorbeeld als onderdeel van een doorfietsroute. Daarnaast kan uitvoering ook betrekking hebben op onderzoeken.

• Kennis (verzamelen, bewerken en) verspreiden

De meeste gemeenten hebben geen ‘fietsspecialist’. Ervaring en kennis van het fietsteam kan andere overheden steunen in hun beleid en projecten. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het verzamelen van fietsdata. Het zal voor een gemeente relatief veel tijd en geld kosten om een paar fietstelpunten in te richten (waar het aantal passerende fietsen gemeten wordt). Op een provinciale schaal kunnen tellingen beter en efficiënter georganiseerd worden en zijn er mogelijkheden om die kennis beschikbaar te stellen.

19 blz 2 onder ‘beleidsprocessen’



220402148