

Tussenevaluatie 2024 ‘Samen verder fietsen’

Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025



Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland.
Najaar 2024.

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

Eindredactie
Provincie Zuid-Holland.

Vormgeving en productie
Vakteam Grafimedia, provincie Zuid-Holland.

Fotografie
Provincie Zuid-Holland.

240502687

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	28
Bijlage 1A Doorfietsroute Alphen aan den Rijn - Leiden	29
Bijlage 1B Doorfietsroute Dordrecht - Zwijndrecht - Hendrik Ido Ambacht	30
Bijlage 1C Doorfietsroute Gouda - Alphen aan den Rijn	31
Bijlage 1D Doorfietsroute Gouda - Bodegraven	32
Bijlage 1E Doorfietsroute Rotterdam - Gouda	33
Bijlage 1F Doorfietsroute Rotterdam - Krimpenerwaard	34
Bijlage 1G Doorfietsroute Leiden - Den Haag	35
Bijlage 1H Doorfietsroute Papendrecht - Gorinchem	35
Bijlage 2 Verslag uitwisseling doorfietsroutes	36
Bijlage 3 Aandeel verplaatsingen van vervoerwijze tot 15 kilometer	38
Bijlage 4 Verkeersveiligheidscijfers fiets	39
Bijlage 5 Fietsgebruik	40
Bijlage 6 Uitgevoerde projecten 2016-2023	42
Bijlage 7 Afgevallen fietsprojecten	44
Bijlage 8 Amendementen en moties	45



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. Deze tussenevaluatie beschrijft de periode van 2016 tot en met 2023, en in het bijzonder de projecten die gerealiseerd zijn in 2022 en 2023.



Het Fietsplan bevat drie ambitieuze doelen voor 2025 ten opzichte van 2016:

- **25% hoger fietsaandeel op afstanden tot 15 kilometer**

Tot aan de coronapandemie was er sprake van groei van het fietsaandeel. De coronaperiode nam de groei weer weg. Inmiddels is er weer sprake van een lichte groei ten opzichte van 2016.

- **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 gewonden per 100.000 km sterk stijgt. Dit is ook de landelijke trend. De oorzaak hiervan ligt in een combinatie van factoren die betrekking hebben op infrastructuur, voertuigen en gedrag.

- **30% CO₂ reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden**

Door toepassing van innovatief, lage temperatuur asfalt wordt een reductie behaald. Er is hierover geen data beschikbaar die specifiek betrekking heeft op fietspaden.

Bereikte resultaten in deze periode

In 2022 en 2023 is voor bijna 12,5 miljoen euro besteed aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Zo'n 8,5 miljoen daarvan is geïnvesteerd in het aantrekkelijker en veiliger maken van fietspaden en kruispunten. Daarnaast is er 4 miljoen besteed aan fietsparkeervoorzieningen bij stations. Veel projecten uit de inventarisatie bij de start van het Fietsplan in 2016 zijn inmiddels onderzocht en waar mogelijk opgelost.

Lopende inzet

We ontwikkelen nieuwe GIS-data om prioriteiten te kunnen stellen voor nieuwe en resterende opgaven. Innovaties leiden al tot aanzienlijke CO₂-reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van provinciale wegen.

Naast investeringen in infrastructuur zetten we ook in op gedragsverandering: fietsstimulering maakt deel uit van de ontwikkeling van doorfietsroutes. We ondersteunen het 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. We spelen echter wel een wezenlijke rol in de ondersteuning van gemeenten. Met het ontwikkelen en 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, is er 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.

We zien verschillende opgaven voor stedelijk 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 vrachtverkeer kan fietsen.

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

1. Door bij te dragen aan de ontwikkeling van doorfietsroutes;
2. Door bij te dragen aan de oplossing van bovenlokale (veiligheids-) knelpunten op het provinciaal hoofdnet fiets, ook in relatie tot de verstedelijkingsopgave;
3. Door het beschikbaar maken van data en het stimuleren van een integrale planontwikkeling door gemeenten;
4. Door extra inzet op fietsstimulering, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar.

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, 2020 en 2022 tussen-evaluaties uitgevoerd. Voor u ligt de vierde tussen-evaluatie. Deze tussen-evaluatie beschrijft de periode van 2016 tot en met 2023, en in het bijzonder de projecten die gerealiseerd zijn in 2022 en 2023.

1.2 Rekenkamer onderzoek fiets-beleid

De Randstedelijke Rekenkamer heeft eind 2022 een rapport uitgebracht waarin het fietsbeleid en de doorfietsrouteprojecten van de aangesloten provincies¹ onderzocht is. Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 8 maart 2023 een vijftal aanbevelingen van de Rekenkamer vastgesteld. Hieronder worden deze benoemd en staat erachter vermeld hoe invulling gegeven wordt aan deze aanbevelingen.

1. Verzamel data voor het monitoren en evalueren van het fietsbeleid.
Met het lopende programma van telpunten bieden we gerichte informatie over het fietsgebruik in de regio's. De telpunten hebben verder als doel om te zien wat het resultaat van uitgevoerde infraprojecten is. De uitkomsten van tellingen zijn gebruikt als onderbouwing voor paragraaf 1.4 over fietsgebruik.
Wel zijn er meer telpunten nodig voor een compleet beeld van het effect van de aanleg van een doorfietsroute op het fietsgebruik.
2. Breng middelen en ambities voor het fietsbeleid met elkaar in evenwicht.
Deze beleidsmatige, toekomstgerichte vraag vormt de basis voor de actualisatie van het

fietsbeleid, die in samenspraak met Provinciale Staten begin 2025 wordt uitgevoerd.

3. Stel SMART geformuleerde doelen en prestaties op voor de te realiseren doorfietsroutes, zodat het mogelijk wordt om de voortgang en de realisatie te monitoren en indien nodig bij te sturen. De stand van zaken en plannings van doorfietsroutes die begeleid worden door provinciale projectleiders is opgenomen in de bijlagen (1a t/m 1g).
4. Leg de ervaringen vast en documenteer de gevonden oplossingen van obstakels bij de realisatie van doorfietsroutes om soortgelijke obstakels in de toekomst sneller op te lossen. Verzamelde ervaringen vormen de basis voor een analyse door provinciale projectleiders van risico's bij de ontwikkeling van doorfietsroutes.
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.

De risicoanalyse is besproken met de andere Randstadprovincies, waarbij zij hun ervaringen hebben ingebracht. Een kort verslag hiervan is opgenomen als bijlage 2.

1.3 Ambities van het Fietsplan

Het Fietsplan heeft drie ambities: vaker fietsen, veiliger fietsen en innoveren. Voor deze ambities is een drietal ambitieuze doelen opgenomen als streven voor het jaar 2025 ten opzichte van 2016:

- 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.

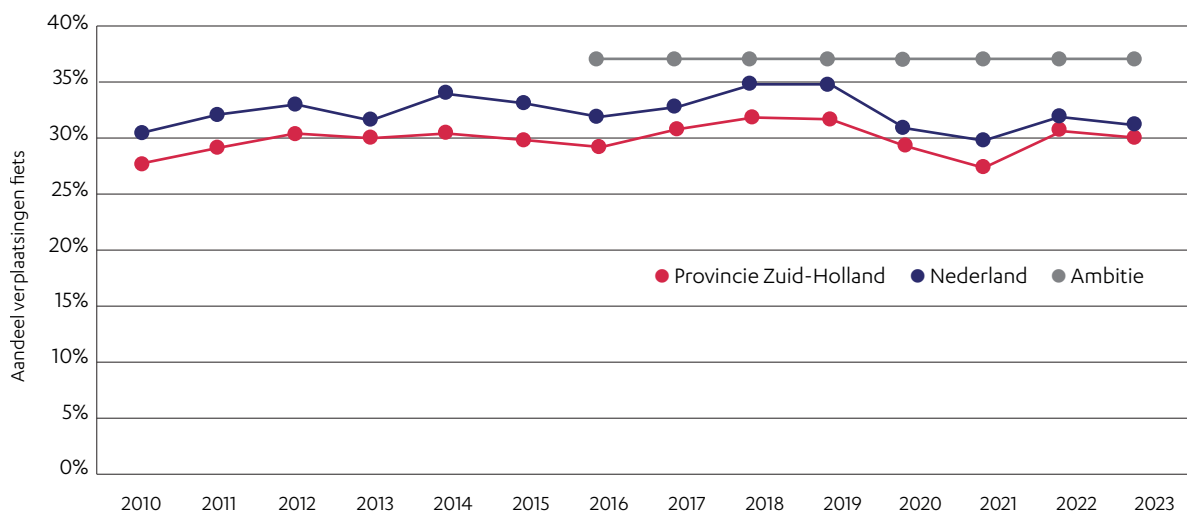
We lichten ze hieronder toe en geven de trend van de afgelopen jaren weer om te beschrijven waar we nu staan.

1.4 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.

¹ Noord-Holland, Flevoland, Utrecht en Zuid-Holland.

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



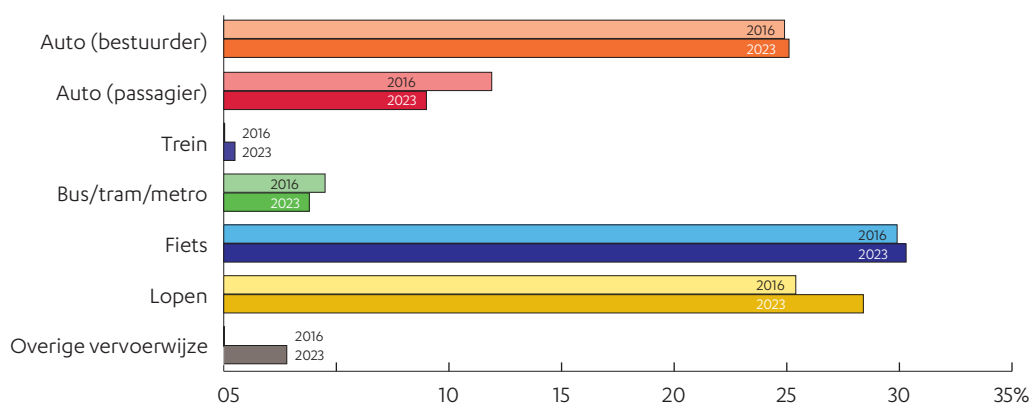
Bron: CBS Statline OVIN (2010-2017) CBS Statline ODIN (2018 - 2023)

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

Aandeel verplaatsingen van vervoerwijze in totaal aantal verplaatsingen tot 15 kilometer in Zuid-Holland 2016 en 2023



Bron: CBS Statline OVIN (2010-2017) CBS Statline ODIN (2018 - 2023)

1.4.2 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 voor de korte ritjes, bijvoorbeeld om boodschappen te doen. Het is een duidelijk meetbare gedragsverandering. De lat ligt (heel) hoog.

1.4.3 Ontwikkeling

Tussen 2010 en 2019 was er sprake van een toename van het fietsaandeel, zowel nationaal als in Zuid-Holland. De coronapandemie leidde tot een afname naar het niveau van 2010. Sindsdien herstelt het fietsaandeel zich weer, en komt het Zuid-Hollandse aandeel dichterbij het nationaal gemiddelde. De grafiek laat zien dat de geformuleerde doelstelling van 25% groei nog ver weg is.

Om het beeld compleet te maken volgt op de volgende pagina een staafgram die het fietsaandeel binnen de totale mobiliteit tot 15 kilometer laat zien, in 2016 en 2023. Het meest opvallende van de andere vervoerwijzen is de toename van het aandeel van lopen sinds de coronapandemie.

1.4.4 Ontwikkeling in delen van Zuid-Holland

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

- Een forse groei van het fietsgebruik in de grote steden. De coronapandemie leidde tot een aanzienlijke daling, maar het fietsgebruik komt sindsdien weer 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 sindsdien meer thuisgewerkt en daarmee is er een afname van het woon-werkverkeer.
- Een lichte afname van het fietsgebruik op 'landelijke' routes.
- Ook de doorfietsroutes laten over een langere periode groei zien met een gedeeltelijke terugval door de impact van de coronapandemie. Daarbij moet worden opgemerkt dat de grootste groei op doorfietsroutes in de eerste vijf jaar na verbetering plaatsvindt. De routes van onze index zijn gereed gekomen in de periode 2010-2012. Hun hun grootste groei ligt dus ook voorafgaand aan de start van het Fietsplan (voor de grafieken over fietsgebruik zie bijlage 5).
- Een ander belangrijk aandachtspunt is de invloed van het weer. 2018, 2019 en 2022 worden door het KNMI gekenmerkt als bijzonder zonnig en droog.



Fietstelpunt

Deze jaren kennen ook een hoger fietsgebruik. 2023 wordt gekenmerkt als nat en kent een lager fietsgebruik.

1.5 Fietsveiligheid

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

1.5.1 Waarom dit doel?

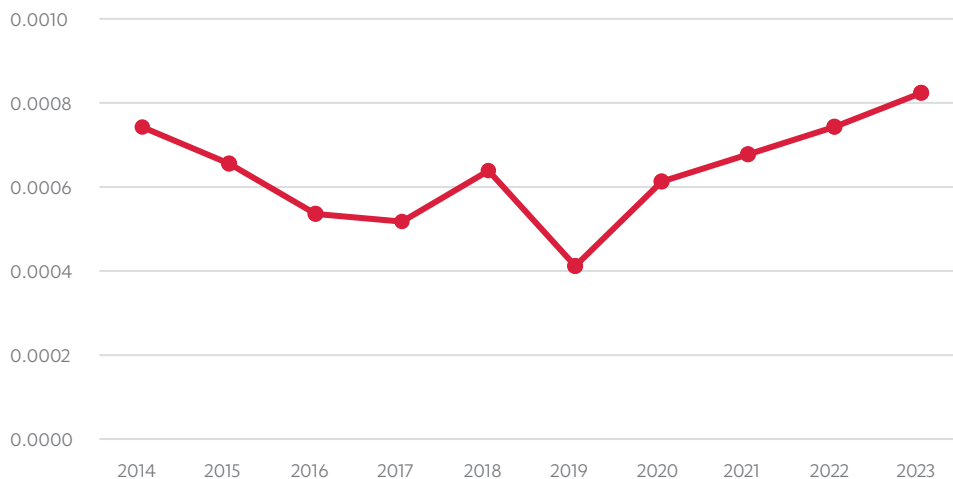
Een belangrijke randvoorwaarde voor meer fietsgebruik is dat mensen veilig kunnen fietsen. Uitgangspunt van het Fietsplan is dat de routes snel, comfortabel, duidelijk en vooral veilig moeten zijn. Zuid-Holland streeft naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers. Daar dragen we aan bij door wegen en fietspaden 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.

1.5.2 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

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



Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

maken. In Zuid-Holland zien we de grootste veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom op 50 km/h wegen zonder fietspaden (of -stroken). Buiten de bebouwde kom gaat het om 60 km/h wegen².

In 2021 heeft de Fietzersbond een risicoanalyse uitgevoerd voor het provinciaal hoofdnet fiets en de overige fietsinfra dat in beheer is bij de provincie. Uit de eerste inventarisatie blijkt dat het overgrote deel van het hoofdnet fiets een laag risico heeft en dus relatief veilig is.

Als verdieping op dit onderzoek heeft SWECO een risicoanalyse uitgevoerd, speciaal gericht op provinciale infrastructuur: provinciale wegen waar fietsers rijden en de provinciale fietspaden. Hierbij was de vraag om inzichtelijk te maken waar fietsers het grootste risico lopen, en dus waar de wegbeheerder provincie Zuid-Holland als eerste inzet zou moeten plegen om fietsen veiliger te maken. Daarbij zijn ook de financiële gevolgen van het ongeval en de kosten voor de verkeersveiligheidsmaatregel in beeld gebracht. Het rapport geeft aanbevelingen waarmee provinciale infrastructuur zo efficiënt mogelijk veiliger gemaakt kan worden. De uitkomsten zijn als volgt samen te vatten:

Geef prioriteit aan:

- infrastructuur met veel fietsverkeer;
- kruispunten en oversteekplaatsen boven fietspaden;
- maatregelen op fietspaden (markering, verbreding).

Geef lagere prioriteit aan:

- Oversteken van rotondes. Deze zijn veiliger dan kruispunten;
- Realisatie van tunnels, omdat er vaak sprake is van hoge inpassingskosten.

1.5.3 Ontwikkeling

In Zuid-Holland laten de grafieken zien dat het aantal doden onder fietsers per 100.000 kilometer stijgt. Dat geldt ook voor het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 kilometer. Deze ontwikkeling is vergelijkbaar met de landelijke trend.

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).

Conclusies SWOV onderzoek (2012):

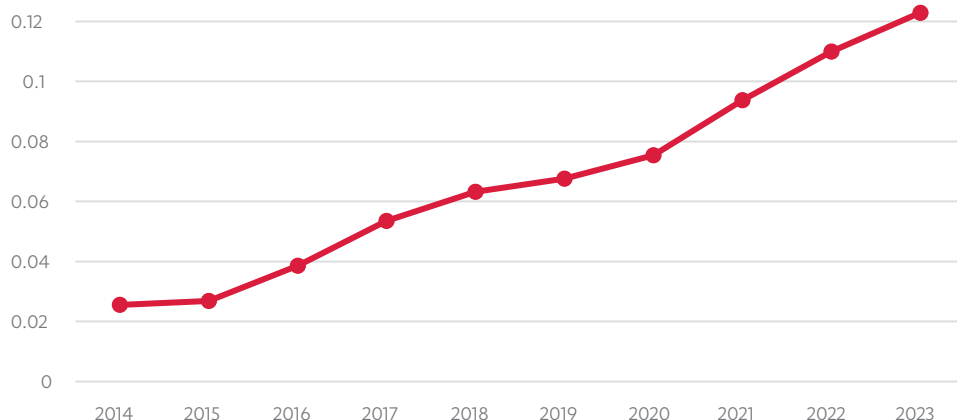
Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig stijgt al sinds begin jaren negentig. In dit soort ongevallen komen echter nauwelijks fietsers om het leven, waardoor we geen vergelijking kunnen maken met de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden.

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.

² Bron: Sweco 2019 en 2024.

Aantal gewonden onder fietsers per 100.000 gefietste kilometers in Zuid-Holland



Bronnen: Viastat en CBS (Odin/Ovin)

- 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

Ook recente publicaties van SWOV wijzen op de combinatie van factoren (infrastructuur, voertuig en gedrag) als oorzaak voor ongevallen³.

1.6 CO₂-reductie fietsinfrastructuur

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

1.6.1 Waarom dit doel?

Fietspaden waarvan aanleg, beheer en onderhoud minder CO₂ uitstoot veroorzaakt, 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.

1.6.2 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 de 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 en niet specifiek beschikbaar voor fietsinfrastructuur. Daarom kunnen we op dit moment nog geen trendlijn tonen. Indien dan beschikbaar, sluiten we bij de eindevaluatie van het Fietsplan aan bij de provinciebrede monitoring.

1.7 Samenvatting: waar staan we nu?

Fietsgebruik

Als we het fietsgebruik toetsen aan de gestelde ambitie, dan zien we een kleine 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 de coronapandemie) een groei van het fietsverkeer. In landelijk gebied zien we eerder een gelijkblijvend fietsgebruik. Niet alleen de coronapandemie, ook het weer is in de afgelopen jaren bepalend geweest. Droge en zonnige jaren laten een hoger fietsgebruik zien, het natte 2023 juist een wat lager fietsgebruik.

³ Bron: SWOV (2023). Fietsers. SWOV-factsheet, januari 2023. SWOV, Den Haag).

Fietsveiligheid

Bij fietsveiligheid volgt Zuid-Holland de landelijke trend. Voor de gewonden 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

De CO₂-reductie van fietsinfra heeft vooral betrekking op de temperatuur waarmee asfalt gemaakt wordt, en loopt gelijk op met de ontwikkeling van asfalt voor wegen waar ook auto's gebruik van maken. Steeds vaker wordt asfalt bij een lagere temperatuur gemaakt. In het kader van het provinciaal verduurzamingsbeleid wordt hierover op het niveau van alle infrastructuur gerapporteerd. Daarom is het niet mogelijk om hierover specifiek voor fietspaden te rapporteren.

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”



Programma	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Uitgaven PZH	785.210	6.367.132	8.353.292	6.488.203	5.574.098	2.524.228	8.607.757	3.919.510
Waarvan fietsroutes (optimalisatie fietsnetwerken, energie neutrale fietspaden)	99%	90%	88%	83%	95%	52%	83%	36%
	774.050	5.706.596	7.373.689	5.367.307	5.268.927	1.324.646	7.155.892	1.414.961
Waarvan fietsparkeer- voorzieningen	1%	10%	12%	17%	5%	48%	17%	64%
	11.160	660.536	979.603	1.120.896	305.171	1.199.582	1.451.865	2.504.549

Tabel 2A Investerings programma Fiets 2016 – 2023 (PZI, Programma fiets + Uitvoeringsagenda samen verder fietsen)

2.1 Van doelen naar uitvoerings-thema's

Naast het beleidsplan is er ook een uitvoeringsagenda opgesteld. De uitvoeringsagenda bevat vooral de infrastructurele projecten. Die zijn er in twee soorten:

- Projecten op 'provinciale' fietspaden. Dat zijn fietspaden in beheer van domein 'Uitvoering'.
- Projecten waarvoor we subsidie verlenen. Dat zijn projecten op wegen van gemeenten en wegbeheerders waterschappen.

In dit hoofdstuk komen alle infrastructurele projecten aan de orde. Het zijn vaak projecten die tegelijkertijd bijdragen aan bereikbaarheid en veiligheid. De besteding van financiële middelen van het fietsprogramma staat in bovenstaande tabel.

Hieruit blijkt dat het grootste deel van de investeringen is ingezet voor het verbeteren van fietsnetwerken. Het gaat daarbij om het veiliger, aantrekkelijker en duurzamer maken van fietspaden en wegen voor

fietsers. In de laatste jaren is er een toename zichtbaar van fietsparkeerprojecten bij stations. Het totaal aantal projecten en het soort projecten is opgenomen in onderstaande grafiek. In de volgende paragrafen volgt een bespreking per thema.

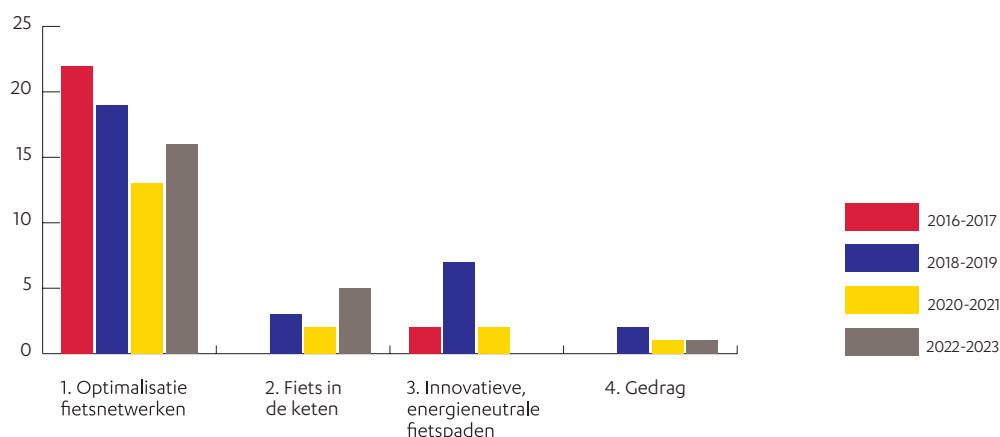
2.2 Thema Optimalisatie fietsnetwerken

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 provincie Zuid-Holland ligt onder 10%. Het gemeentelijk aandeel ligt juist hoog.

Thema's uitvoeringsprojecten programma fiets 2016-2023



Gerealiseerde projecten	Aantal
Fietspad (km)	11
Doorfietsroute	1
Fietsparkeerplekken	3400
Optimalisatie vri's	14
Kantmarkering (km)	50
Veilige fietsoversteken	2
Gedragsmaatregelen	1

Tabel 2B Realisatie projecten 2022-2023

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 het fietsplan aan bijgedragen is. De grootste onderdelen daarvan zijn:

- Opening van de doorfietsroute F15 IJsselmonde;
- De fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten op provinciale fietspaden;
- Aanbrengen van kantmarkering op 50 kilometer fietspad die (onverlichte) fietspaden veiliger maakt.

In de kaart aan het einde van dit hoofdstuk (pagina 18) zijn alle projecten opgenomen die bijdragen aan de verbetering van fietsroutes en die sinds 2016 zijn gerealiseerd.

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.

In de ontwikkeling van een systematisch beeld van de kwaliteit van het provinciaal hoofdnet fiets is prioriteit gegeven aan de verkeersveiligheid van provinciale fietspaden en wegen.

In 2019 is de Toekomstagenda Snelfietsroutes vastgesteld. In de afgelopen twee jaar is een verkenning van de route Rotterdam - Dordrecht gemaakt. Dit brengt het totaal aantal uitgevoerde verkenningen naar doorfietsroutes op 8⁴.

⁴ Bijlage 1 bevat plannings van deze routes.

Dit biedt de wegbeheerders een basis om deeltuiterwerkingen per tracé te maken.

2.2.5 Waar staan we in relatie tot het Rekenkamerrapport?

Een overzichtskaart van doorfietsroutes die met betrokkenheid van provincie Zuid-Holland zijn- en worden ontwikkeld is staat aan het einde van dit hoofdstuk (zie pagina 19). De kaart toont de fases waarin de doorfietsroutes zich bevinden. In de bijlagen zijn per route plannings opgenomen.

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 combinatie van de fiets met de 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 fietsparkeerplekken 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

De Zuid-Hollandse 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 fietsparkeerplekken of -stallingen. 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.

2.3.3 Output

- In de afgelopen twee jaar zijn er 3400 extra fietsparkeerplekken bij stations (o.a. Zwijndrecht, Gouda, Sassenheim en Leiden Lammenschans) beschikbaar gekomen dankzij een bijdrage vanuit programma Fiets.

Fietsparkeren bij het busvervoer

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

- De fietsenstalling bij de veerpont in Nieuw-Lekkerland is uitgebreid en voorzien van nieuwe fietsparkeervoorzieningen.

2.3.4 Waar staan we nu?

De uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken is echt zichtbaar. Inmiddels is al meer dan de helft van de afgesproken uitbreidingen gerealiseerd. Een aantal projecten is in nog in voorbereiding of uitvoering, zoals bij station Dordrecht. ProRail kan de komende twee jaar het grootste deel van het restant opleveren.

Deze kaart toont de stand van zaken met betrekking tot de uitbreiding van fietsparkeren bij stations.

Thema Innovatie en Duurzaamheid

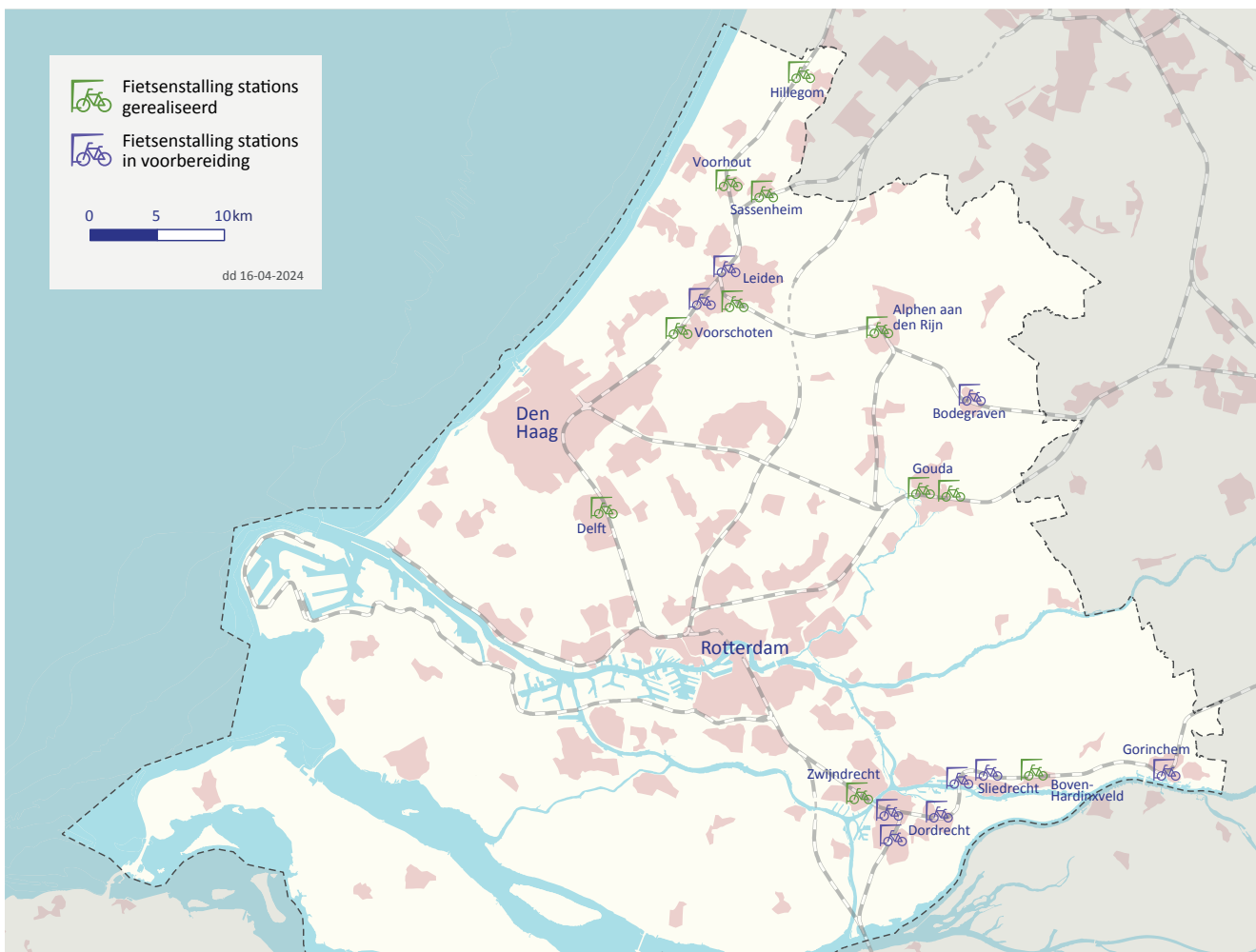
2.4.1 Introductie

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.

2.4.2 Globale aanpak

Om de doelstelling te behalen werken we o.a. aan het stellen van eisen aan producten, gunnen we meer aanbestedingen op CO₂-besparing, maken we meer afwegingen op levenscycluskosten en monitoren we de voortgang en effecten van maatregelen. Ten slotte zijn voor de ontwikkeling van innovatieve 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.

Projectenkaart fietsparkeren



2.4.3 Output

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

2.4.4 Waar staan we nu?

De CO₂-reductie van fietsinfra heeft vooral betrekking op de temperatuur waarmee asfalt gemaakt wordt, en loopt gelijk op met de ontwikkeling van asfalt voor wegen waar ook auto's gebruik van maken. Steeds vaker wordt asfalt bij een lagere temperatuur gemaakt. In het kader van het provinciaal verduurzamingsbeleid wordt hierover op het niveau van alle infrastructuur gerapporteerd. Daarom is en wordt het niet mogelijk om hierover specifiek voor fietspaden te rapporteren.

2.4 Fietsstimulering

2.5.1 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.

2.5.2 Globale aanpak

De opening van een doorfietsroute biedt een goede aanleiding om mensen met een werkgeversaanpak en 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.

2.5.3 Output

De afgelopen twee jaar is gewerkt aan een hernieuwde samenwerking met andere provincies en het rijk om te komen tot een vorm van fietsstimulering die past bij de provinciale opgaven. In 2023 heeft dat nog niet tot tastbare resultaten geleid.

2.5.4 Waar staan we nu?

Fietsstimulering is onderdeel van onze aanpak bij doorfietsroutes. Daarnaast kijken we naar andere vormen van fietsstimulering. Een nieuw interprovinciaal initiatief om met een app fietsen te stimuleren is in voorbereiding. In de landelijke samenwerking 'Tour de Force' werken we aan monitoring van het gebruik van doorfietsroutes.

2.5 Gedragsbeïnvloeding veiliger fietsen

2.6.1 Introductie

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

2.6.2 Globale aanpak

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

2.6.3 Output

Op fietspaden in de duinen hebben we een pilot-project uitgevoerd om fietsers, kruisend autoverkeer en wandelaars zich bewust te maken van elkaars aanwezigheid. Ondanks dat nog niet alles perfect gaat, zijn mensen positief over de locaties en de interventies. De kustroute blijft nu eenmaal een drukke route met veel gebruikers. Mensen lijken deze drukte te erkennen en begrijpen dat zij dus goed moeten opletten.

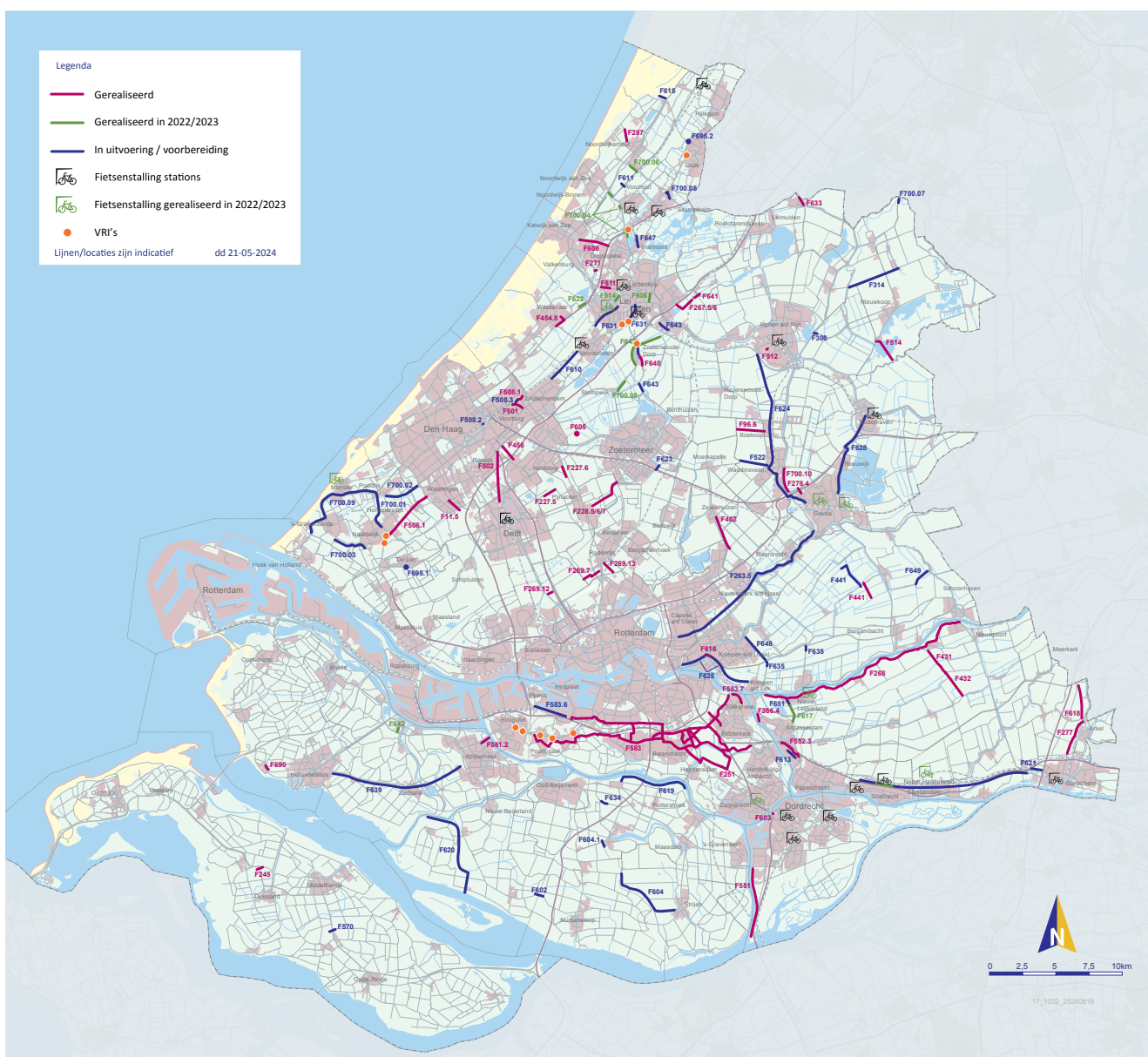
2.6.4 Waar staan we nu?

Het ROV-ZH borgt aandacht voor fietsveilig gedrag

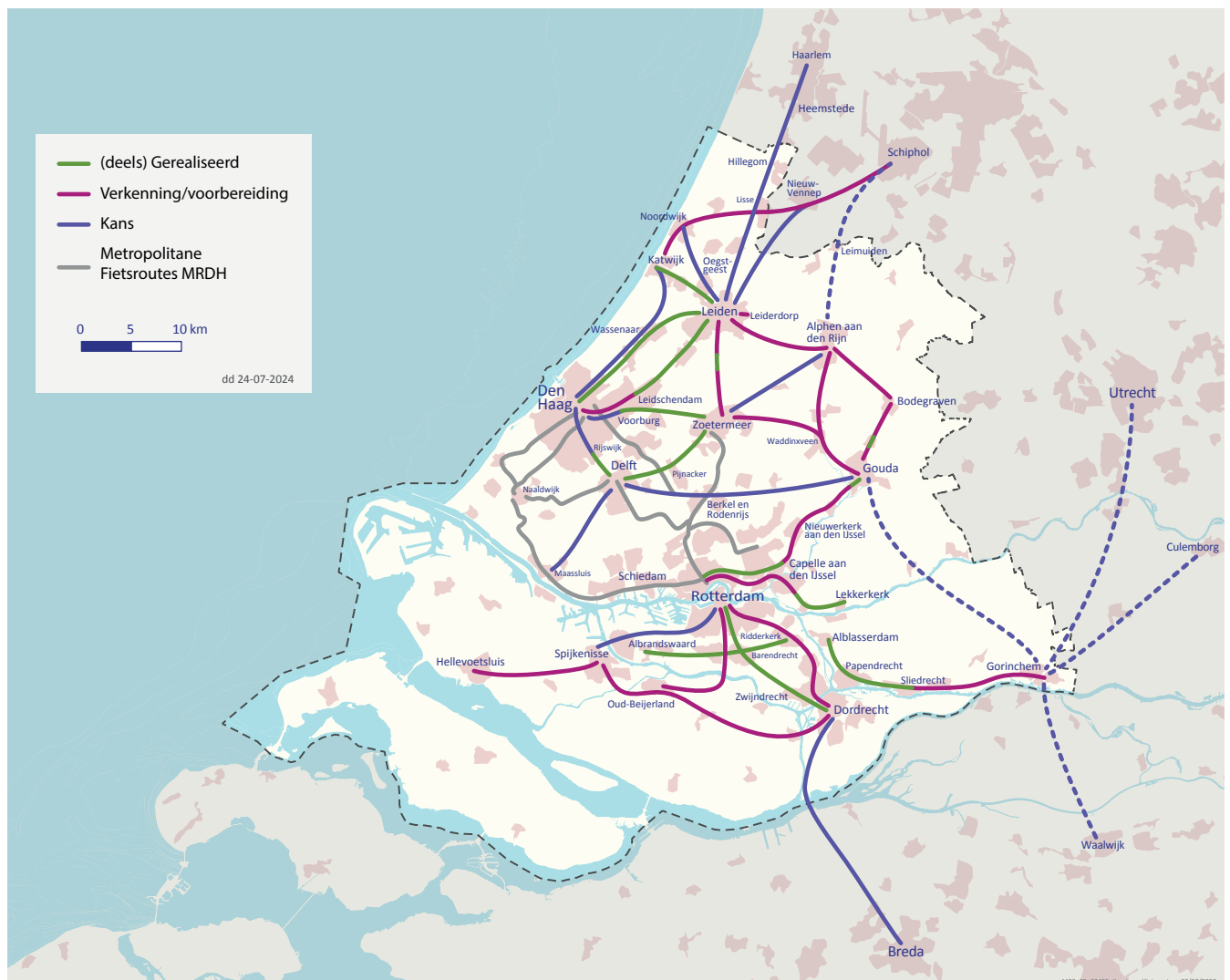
in de educatieprogramma's SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic, Schoolroute, #Impact en Doortrappen. Aan het programma Doortrappen hebben in 2023 in totaal 28 gemeentes uitvoering gegeven en tien gemeenten hebben het uitvoeren ervan in de planning voor 2024. Er is daarnaast ook ruim aandacht voor het gebruik van fietsverlichting in de digitale toolkit AAN, gemeenten en scholen maken

hier gebruik van. Daarnaast is door ROV-ZH verschillende keren ondersteuning geboden aan gemeentes rond knelpunten. Het gaat 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.

Projectenkaart fietsroutes / knelpunten



Overzichtskaart doorfietsroutes Toekomstagenda snelfietsroutes



Projecten in beeld

Ook in 2022 en 2023 zijn er, vaak samen met interne en externe partners, mooie fietsprojecten opgestart of gerealiseerd. Hieronder volgt een overzicht van een aantal in het oog springende projecten.

Sneller fietsen door slimme VRI's

Op twaalf drukke kruispunten zijn detectielussen in het fietspad aangebracht. Een detectielus in het asfalt is een maatregel die ervoor zorgt dat een verkeerslicht de fietser 'opmerkt'. De nieuwe detectielus is richtingsgevoelig en 'weet' ruim van tevoren dat een fietser het kruispunt nadert, waardoor het verkeerslicht sneller op groen springt. Of wat langer groen blijft, als er nog een volgende fietser nadert. De fietser hoeft zo niet of minder lang te wachten totdat hij het kruispunt kan oversteken. In Leiden, waar de N206 de N447 kruist, is ook een thermische camera opgehangen die fietsers in de fietstunnel detecteert en vanuit dat signaal de verkeerslichten tikt dat er een fietser in aantocht is. Door deze maatregelen toe te passen kan de fietser fijn doorfietsen, vrijwel zonder dat het andere verkeer hier hinder van ondervindt.

Kantmarkering

Kantmarkering vergroot de veiligheid voor de fietser, in het donker en in de schemering. Door kantmarkering herkennen fietsers de grens tussen het fietspad en de berm of het trottoir beter en kunnen zij het verloop van het fietspad goed zien. Nadat in 2021 al ongeveer 200 kilometer provinciaal fietspad is voorzien van kantmarkering, is er in 2023 op nog eens 50 kilometer, waarvan bijna 30 kilometer fietspad in de duinen, kantmarkering aangebracht. Bij elkaar is in deze projecten meer dan 60% van de provinciale fietspaden voorzien van kantmarkering.

Fietsparkeren bij stations

Een belangrijk onderdeel van het provinciale fietsprogramma is het uitbreiden van de capaciteit aan fietsparkeerplekken bij stations, om daarmee de 'ketenmobiliteit' te verbeteren: reizigers te verleiden te kiezen voor de combinatie fiets en OV voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer. Een opgave die we realiseren samen met ProRail, NS en gemeenten.

In 2022 is de herinrichting van het Zuidelijk Stationsgebied in Gouda afgerond. Twee nieuwe en een vernieuwde fietsenstalling, een nieuw busstation en een verbouwde stationshal zorgen ervoor dat reizigers makkelijker overstappen van de fiets op het openbaar vervoer. Het nieuwe stationsplein is nu een waardige entree naar de binnenstad. De twee nieuwe fietsenstallingen en de gerenoveerde fietsparkeerkelder bieden nu plek aan ruim 3.000 fietsparkeerplekken aan deze zijde van het station.

In 2023 is er gestart met de bouw van een nieuwe fietsenstalling bij station Dordrecht voor ruim 2.000 fietsen. Ook de ingang van het station en het naastgelegen Weizigtpark worden opgeknapt. Het is de eerste volledig circulaire fietsenstalling in Nederland. Dat betekent dat de materialen die worden gebruikt herbruikbaar zijn, bijvoorbeeld als in de toekomst de stalling moet worden uitgebreid of verplaatst. In de glazen daken van zowel de stalling als de stationsentree komen bovendien flinterdunne zonnepanelen die stroom opwekken voor het station. Ook het vernieuwde stationsgebied van Dordrecht Zuid is in juli 2023 opgeleverd. De capaciteit van deze stalling is uitgebreid met circa 100 extra plekken.

In 2023 is gestart met de realisatie van de nieuwe stalling bij station Leiden Lammenschans. Met het toevoegen van 750 fietsparkeerplekken kunnen er ruim 1.500 fietsen worden gestald.

In 2023 is de nieuwe fietsenstalling op station Sassenheim officieel geopend. Met ruim 1.500 plekken om je fiets te stallen (een toename van 1.000 plekken), is er weer voldoende ruimte voor de reiziger die met de fiets naar het station komt. Ook aan de veiligheid is gewerkt. Er zijn hekken geplaatst, bewakingscamera's geïnstalleerd en toezichthouders (mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt) zijn overdag aanwezig in de beheerdersruimte.

Nieuwe fietsstraat in Sliedrecht in gebruik genomen

De fietsstraat Achterom zorgt ervoor dat fietsers niet meer over de drukke Stationsweg hoeven te fietsen, maar veilig en comfortabel van het station naar het centrum of de doorfietsroute Sliedrecht - Gorinchem kunnen fietsen. Het is daarom zowel lokaal als regionaal een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Ook is er in het verlengde van de fietsstraat een fietsbrug naar het station gerealiseerd.

Doorfietsroute F15 IJsselmonde gerealiseerd

De doorfietsroute 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 de verkeersveiligheid van de route verbeterd. Net als de aansluiting op het openbaar vervoer bij station Barendrecht en de waterbushalte bij Ridderkerk.

Fietsstraat Haagweg-Zuid geopend

De fietsstraat Haagweg-Zuid legt de verbinding van de doorfietsroute Velostrada naar de Leidse binnenstad, zodat fietsers ook vlot en veilig tot in het centrum kunnen doorfietsen. Door de nieuwe inrichting van de weg is de route comfortabeler geworden voor de duizenden fietsers die hier dagelijks passeren. Bewoners van de Haagweg hebben tijdens het maken van het ontwerp actief en positief meegedacht.

Uitbreiding fietsenstalling veerhalte Nieuw-Lekkerland

Bij de vernieuwde veerhalte Nieuw-Lekkerland is, naast een nieuwe loopbrug en een nieuw ponton, ook de fietsenstalling flink uitgebreid. Het voetveer Nieuw-Lekkerland-Lekkerkerk is een belangrijke schakel tussen Lekkerkerk en Nieuw-Lekkerland. Het verbindt fietsroutes, waardoor toeristen en fietsliefhebbers langs de Lek naar de molens van Kinderdijk of naar Nieuwpoort kunnen fietsen, en forensen en scholieren sneller naar hun bestemming kunnen reizen.

De Grote Kruising gereed: betere doorstroming en veiliger fietsen

De werkzaamheden aan De Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel zijn afgerond. In de nieuwe situatie kan het verkeer veel beter doorstromen. Ook zijn de fietspaden verbeterd. De fietspaden bij De Grote Kruising, tussen de Algerabrug en de Krimpenerwaard, zijn onderdeel van de doorfietsroute van Krimpenerwaard naar Rotterdam. Op een doorfietsroute moet je veilig en comfortabel kunnen fietsen. De afslag voor autoverkeer naar het Wilhelminaplein is komen te vervallen zodat de fietser rechtdoor kan rijden, wat bijdraagt aan de veiligheid en het comfort. Ook zijn de Rotterdamseweg, de Oude Tiendweg/Lekdijk en Treviso/Verbindingsweg vanaf het Koningin Wilhelminaplein ingericht als fietsstraat. Zo ontstaat een lange fietsroute richting de Krimpenerwaard.

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. Zo hebben we kennis van data vanuit onze beheertaak voor provinciale autowegen en als opdrachtgever voor het openbaar vervoer maar ook vanuit onze rol als kennishouder op het thema mobiliteit. 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 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.

Tegelijkertijd is het van belang dat alle wegbeheerders op dezelfde wijze data inwinnen en dat er eenduidige criteria ontstaan. Dit ontwikkelingsproces doorlopen we met andere overheden, het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en Tour de Force.

3.3 Output

In 2020 is het provinciaal telprogramma gestart en in 2022 uitgebreid. Er wordt vooral geteld op locaties op het provinciaal hoofdnet fiets. Soms wordt er geteld op (potentiële) doorfietsroutes. Daarmee kan een globaal beeld van fietsgebruik op provinciale wegen gegeven worden. Ons telprogramma bevat inmiddels zo'n 130 locaties met lussen in de weg waar continu fietsdata wordt verzameld. Via het NDW wordt de data beschikbaar gesteld.

Conform de nieuwe nationale aanpak hebben we nulmetingen uitgevoerd waarin onderzocht wordt wat fietsers van de bestaande route vinden als start van het ontwikkelproces voor nieuwe doorfietsroutes.

3.4 Beleidsrelevante fietsdata

Er is inmiddels een provinciale webpagina met fietsdata die voor iedereen toegankelijk is. Deze bevat onder andere schoolroutes, fietsnetwerken, telgegevens en veiligheidsdata. Dit kan bijdragen aan het fietsbeleid van gemeenten en waterschappen⁵.

Met een aantal koplopers op het gebied van fietsdata in Nederland werken we samen onder de naam 'Dutch Cycling Intelligence'. Dit netwerk biedt de gelegenheid om kennis uit te wisselen en beschikbaar te maken. Zo hebben we in 2022 een programma laten ontwikkelen om telgegevens eenvoudig te presenteren.

Op nationaal niveau is een systematiek ontwikkeld om gebruikers vooraf en na oplevering van doorfietsroutes te vragen naar hun mening over de route. Dit levert informatie op over de ervaren kwaliteit van een route, en bij de ontwikkeling van de route kan worden gezocht naar oplossingen voor eventueel ervaren knelpunten.

⁵ <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/samen-verder-fietsen/>

3.4.1 Fietsveiligheidsdata

In 2023 heeft Sweco een fietsveiligheidsstudie uitgevoerd, waarbij verzamelde fietsdata van het eigen areaal van provincie Zuid-Holland is gebruikt om de risico op een ongeval te bepalen. Dit is van belang om de inzet niet alleen te baseren op ernstige ongevallen die hebben plaatsgevonden, maar ook te zien op welke type locatie er een grotere kans is op een ernstig ongeval. Door in deze studie de kosten van ongeval en slachtoffers af te zetten tegen de kosten voor het verkeersveiliger maken van de locatie kunnen kosten en baten van de maatregel in beeld worden gebracht. Daarmee biedt de studie een basis om prioriteiten te stellen tussen verschillende typen maatregelen.

Voor de regio's Holland Rijnland en Metropoolregio Rotterdam - Den Haag is een pilot uitgevoerd met "Movemeter", een programma waarin fietsdata wordt gecombineerd met landelijke en regionale verkeers- en vervoermodellen. Daarbij zijn verschillende doorfietsroutes doorgerekend op potentie en reistijdwinst als onderbouwing voor prioritering en tracékeuze.

3.4.2 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.

Op het vlak van verkeersveiligheid is er een basis om typen maatregelen te prioriteren. Deze globale uitkomst moet nog wel worden uitgewerkt om tot een geprioriteerd programma van infrastructurele veiligheidsmaatregelen te kunnen komen.

Ondanks de stappen die zijn gezet, is de kennis over bereikbaarheidsvraagstukken nog beperkt. Met programma's zoals Movemeter kan voor een bepaalde route op een globaal niveau inzicht gekregen worden in de vertragingstijd. Maar om te weten waar fietsfiles zijn, of op welke kruispunten fietsers lang moeten wachten, is alleen data uit de fietstelweken van 2015 tot en met 2017 beschikbaar. Dit bemoeilijkt de prioriteitstelling van projecten die bijdragen aan een verbeterde fietsbereikbaarheid.

Ook informatie die wel beschikbaar is, vraagt om een extra inspanning. Er zijn verschillende bronnen voor de telgegevens. Echter, niet alle bronnen worden gecontroleerd. Bij het verwerken van de data

voor deze tussenevaluatie blijkt dat in sommige gevallen data ontbreekt of er een onverklaarbaar groot verschil tussen teljaren bestaat. Nationale afspraken over systematische controle van telgegevens is noodzakelijk, maar nog niet afgesproken.

3.4.2 Waar staan we – in relatie tot het Rekenkamerrapport?

Er is een basis van telpunten die inzicht geeft in de ontwikkeling van het fietsverkeer in Zuid-Holland. Het lopende provinciale telprogramma is daarbij gericht op de doorfietsroutes die opgenomen zijn in de Toekomstagenda Snelfietsroutes. Zowel onderzoek van de Katholieke Universiteit Nijmegen, als ervaringen met de doorfietsroute F15 IJsselmonde laten zien dat er meer nodig is om een goed beeld te krijgen van de effecten van de opening van doorfietsroutes. Meer telpunten en een drietal jaren voorafgaand aan de opening tellingen uitvoeren zijn nodig om een beeld te krijgen van de o-situatie. Dit is alleen mogelijk met extra menskracht en middelen.

3.5 Fiets (-netwerken) en verstedelijking

3.5.1 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".

3.5.2 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.

3.5.3 Output

Het provinciaal hoofdnet fiets als onderdeel van het omgevingsbeleid vormt het toetsingskader voor nieuwe plannen. Ontwerpen voor woonwijken en bedrijfsterreinen toetsen we op hun gevolgen voor het provinciaal hoofdnet fiets. Wordt het hoofdnet goed en veilig bereikbaar vanuit de nieuwe ontwikkeling? Daarnaast steunen we gemeenten met tips om nieuwe plannen fietsvriendelijk te maken.

3.5.4 Waar staan we nu?

We hebben basisinformatie om mogelijkheden en knelpunten in ruimtelijke plannen inzichtelijk te maken. Deze informatie is nog niet 'volledig' maar vooral beschikbaar voor stedelijke gebieden. Toepassing van toetsing en advisering is beperkt tot grotere plannen en de relatie met het provinciaal hoofdnet fiets.

4 Hoe groot is de resterende opgave?



Uitvoering projectenprogramma

Er is tussen 2023 en de start van het Fietsplan in 2016 veel gebeurd: er zijn 99 projecten (inclusief 11 deelprojecten van F15 IJsselmonde) uitgevoerd⁶ en er is 42,6 mln. euro⁷ geïnvesteerd.

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.

Bereikbaarheid van Zuid-Holland

Om files te voorkomen en nieuwe woningen voor onze inwoners te kunnen realiseren is het van belang om een netwerk van veilige en aantrekkelijke doorfietsroutes te blijven realiseren. Met de groei van het fietsverkeer wordt tevens bijgedragen aan de gezondheid van de fietsers en inwoners en de verduurzaming van mobiliteit.

Groei fietsverkeer in de stad

De tellingen bevestigen dat het fietsverkeer in de (grote) steden toeneemt. Een trend die waarschijnlijk door zal zetten als gevolg van alle nieuwbouw en verdichting 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) zijn⁸.

Fietsveiligheid buiten de bebouwde kom

Het verkeersveiligheidsonderzoek wijst buiten de bebouwde kom op verhoogde risico's van 60 km/h wegen. De omvang van deze risico's is overigens veel kleiner dan de risico's op 50 km/h binnen de bebouwde kom. Het gaat dan onder andere om wegen die veel gebruikt worden door scholieren.

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. Wij zien de volgende mogelijkheden:

- 1 Door bij te dragen aan de ontwikkeling van doorfietsroutes;
- 2 Door bij te dragen aan de oplossing van bovenlokale (veiligheids-) knelpunten op het provinciaal hoofdnet fiets, ook in relatie tot de verstedelijkingsopgave;
- 3 Door het beschikbaar maken van data en het stimuleren van een integrale planontwikkeling door gemeenten, waaronder uitbreiding van het telprogramma conform de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer
- 4 Door extra inzet op fietsstimulering, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar.

In het kader van de actualisatie van het fietsbeleid worden deze elementen verder uitgewerkt.

⁶ Projecten uitvoeringsagenda fiets, met uitzondering van verkenningen en onderzoeken en beleidsprojecten.

⁷ Netto uitgaven PZH.

⁸ Quickscan verkeersveiligheidsrisico's provincie Zuid-Holland 2019 en 2024.

5 Bijlagen

Bijlage 1A Doorfietsroute Alphen aan den Rijn - Leiden

Bijlage 1B Doorfietsroute Dordrecht - Zwijndrecht - Hendrik Ido Ambacht

Bijlage 1C Doorfietsroute Gouda - Alphen aan den Rijn

Bijlage 1D Doorfietsroute Gouda - Bodegraven

Bijlage 1E Doorfietsroute Rotterdam - Gouda

Bijlage 1F Doorfietsroute Rotterdam - Krimpenerwaard

Bijlage 1G Doorfietsroute Leiden - Den Haag

Bijlage 1H Doorfietsroute Papendrecht - Gorinchem

Bijlage 2 Verslag uitwisseling doorfietsroutes

Bijlage 3 Aandeel verplaatsingen van vervoerwijze tot 15 kilometer

Bijlage 4 Verkeersveiligheidscijfers fiets

Bijlage 5 Fietsgebruik

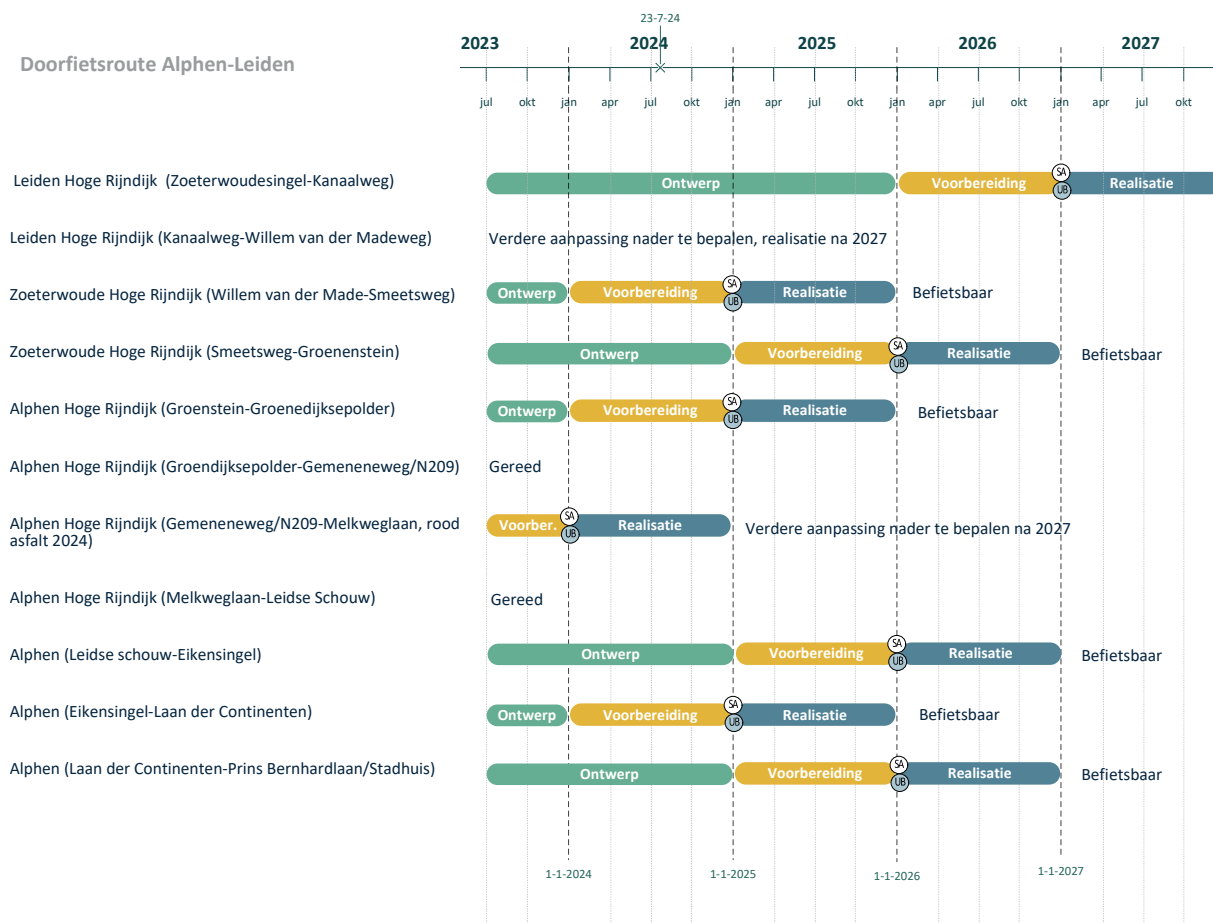
Bijlage 6 Uitgevoerde projecten 2016-2023

Bijlage 7 Afgefallen fietsprojecten

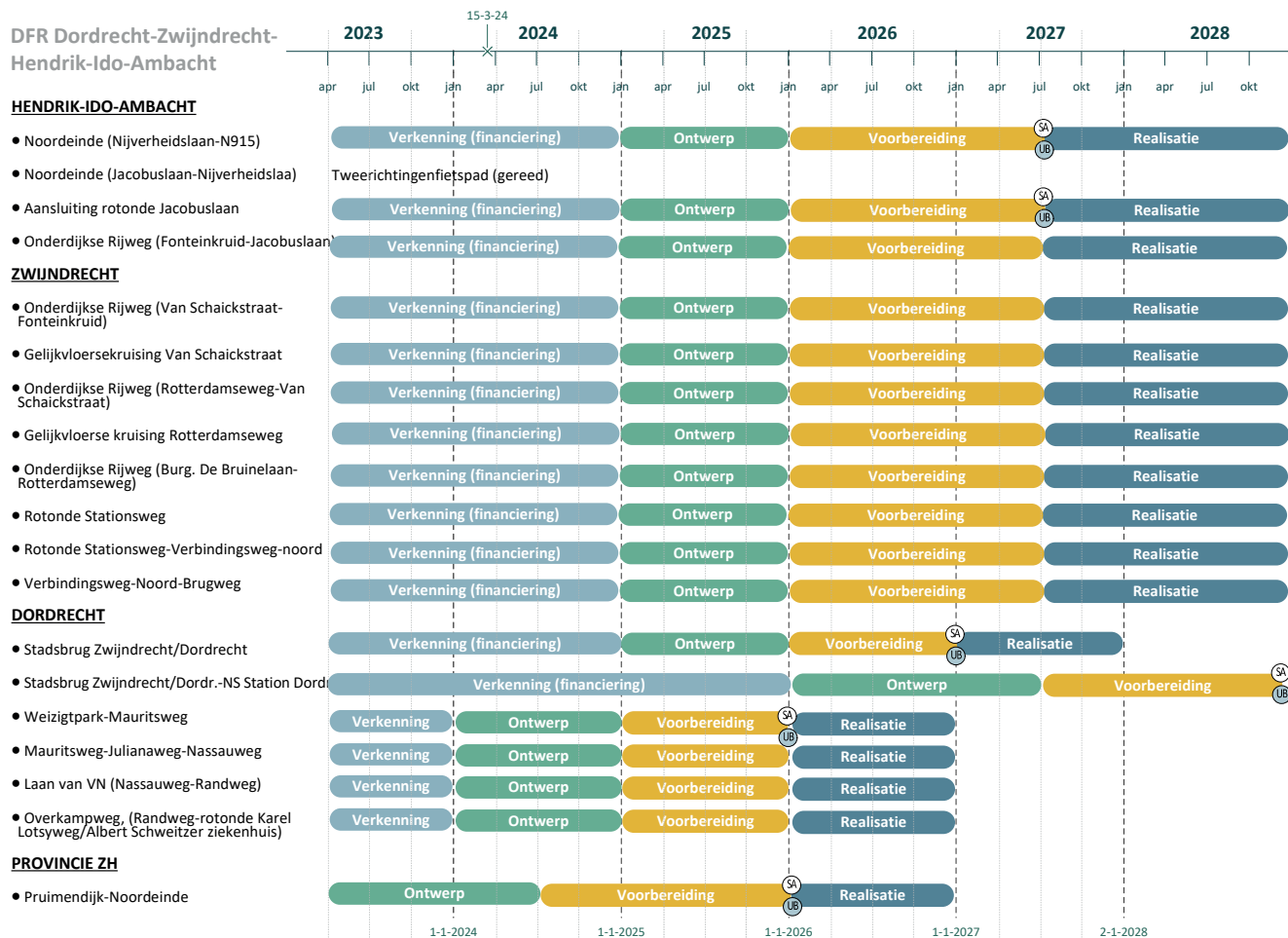
Bijlage 8 Amendementen en moties



Bijlage 1A Doorfietsroute Alphen aan den Rijn - Leiden



Bijlage 1B Doorfietsroute Dordrecht - Zwijndrecht - Hendrik Ido Ambacht



Bijlage 1C Doorfietsroute Gouda - Alphen aan den Rijn

DFR Gouda-Alphen

GOUDA

- Burgemeester Jamessingel

- Nieuwe Gouwe Oostzijde

WADDINXVEEN

- Fietsbrug Kanaaldijk - Coenecoop

- Spoorpad (ten westen Dreef)

- Spoorpad (ten oosten Dreef)

- Prinses Beatrixlaan

- Zuiveringspad

- Tesselschadelaan

- Staringlaan

- Bosboom Toussaintsingel / Alberdingk Thijmlaan

- Wilgenlaantje

ALPHEN

- Linaeusweg, Mendelweg, Wilhelminalaan, Boezemlaan

- Fietspad (nieuwe woonwijk)

- Parklaan

- Paddegat

- De Oude Wijk/ Jagerspad

- Jagerspad / Baanwegsekade

- Westgouweweg

- Goudse Schouw

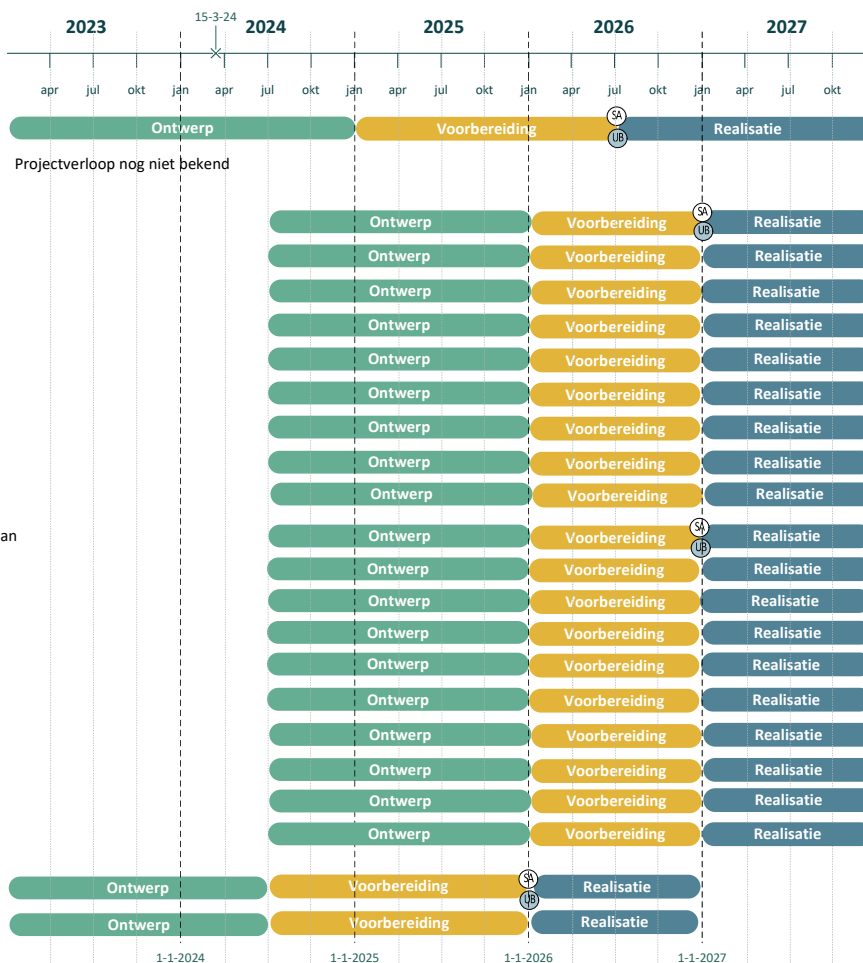
- Prins Bernhardlaan (Goudse Schouw-NS station)

- Prins Bernhardlaan (NS-station-gemeentehuis)

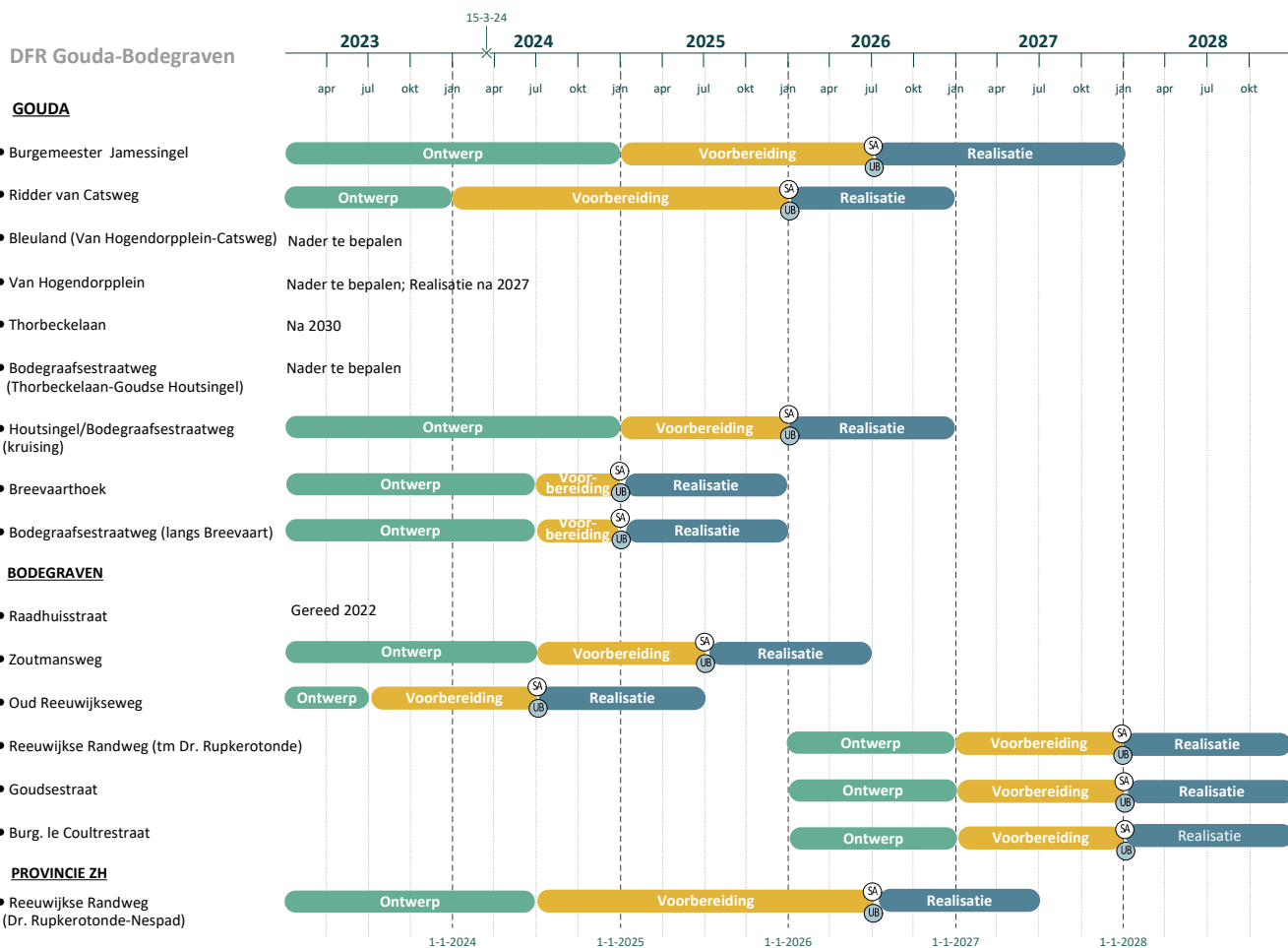
PROVINCIE ZH

- Coenecoopbrug, westzijde Kanaaldijk

- Kanaaldijk-rotonde Coenecoop/Apollolaan



Bijlage 1D Doorfietsroute Gouda - Bodegraven



Bijlage 1E Doorfietsroute Rotterdam - Gouda

DFR Rotterdam-Gouda

Rotterdam

06. Oostplein tot Willem Ruyslaan (Oostzeedijk Beneden)

11. 'S Gravenweg tussen A16 en Lilian Ngoyiweg

12. Lilian Ngoyiweg

13. 'S Gravenweg (van Ngoyiweg t/m gemeentegrens, excl. spoorwegovergang)

Capelle

13. 'S Gravenweg (t/m gemeentegrens, EXCL. spoorwegovergang)

14. 'S Gravenweg van grens Rotterdam tot aan grens Zuidplas

Zuidplas

15. 'S Gravenweg tussen grens Capelle en de 'spoorboom-rotonde'

16. Kruising 's Gravenweg/ N219 (spoorboom-rotonde)

17. 'S Gravenweg tussen 'spoorboom-rotonde' en Kerklaan

100. Schielands Hoge Zeedijk

Provincie ZH

33. Nieuwe Broekweg - Sluisdijk (Michel)

Gouda

36. Oranjeplein

38. Ruige Weteringpad (Nachtegaalstraat-Speelbrug)

40a. Nachtegaalstraat

40b. Aansluiting Oranjeplein

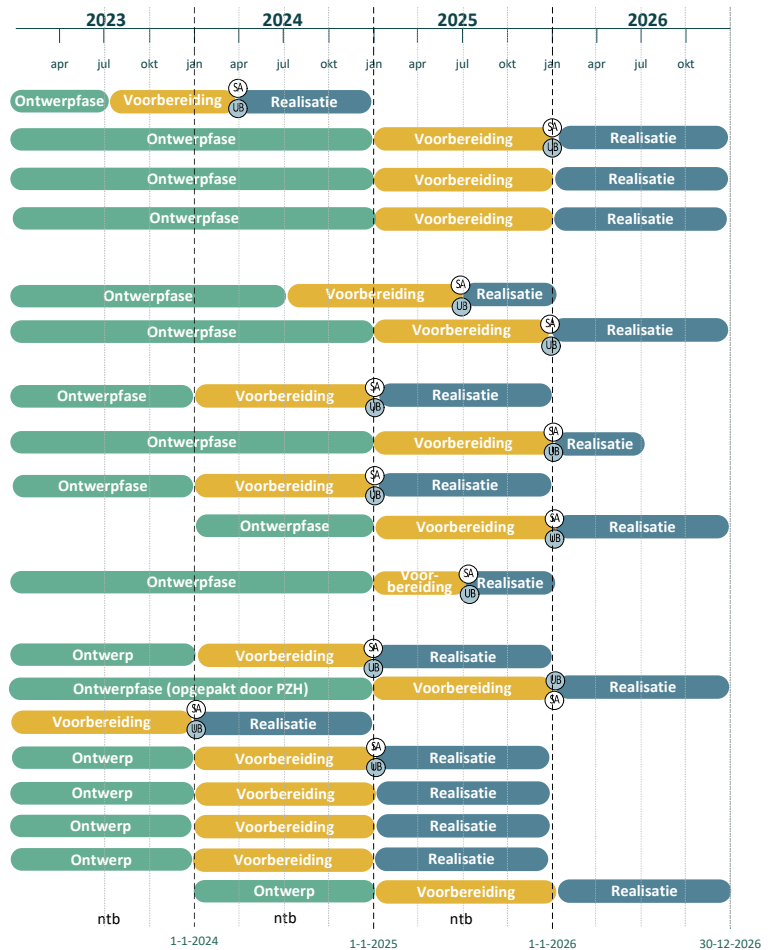
42. Rotterdamseweg

34. J. van Lennepkade - K. Wilhelminaweg

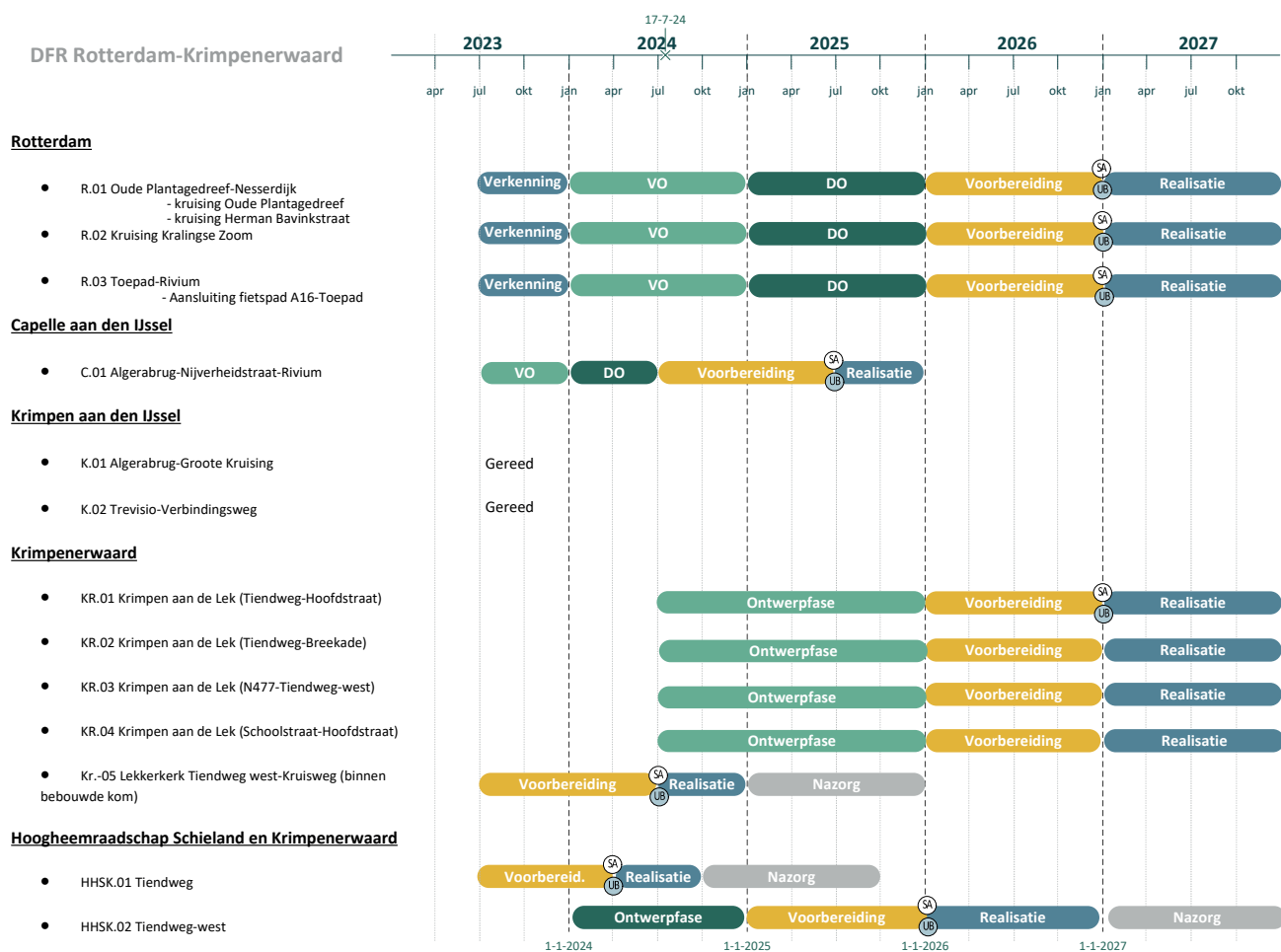
Jacob van Lennepkade en Herenstraat

Reigerstraat

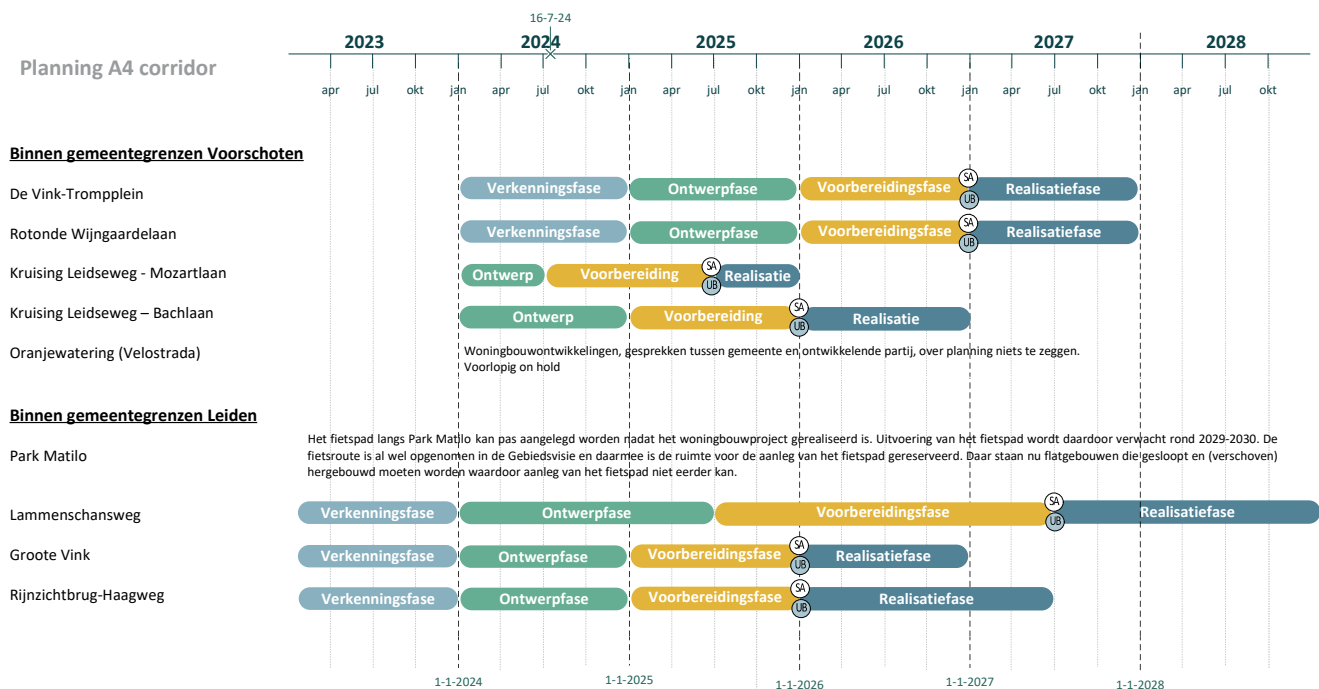
Herenstraat en Veerstraat



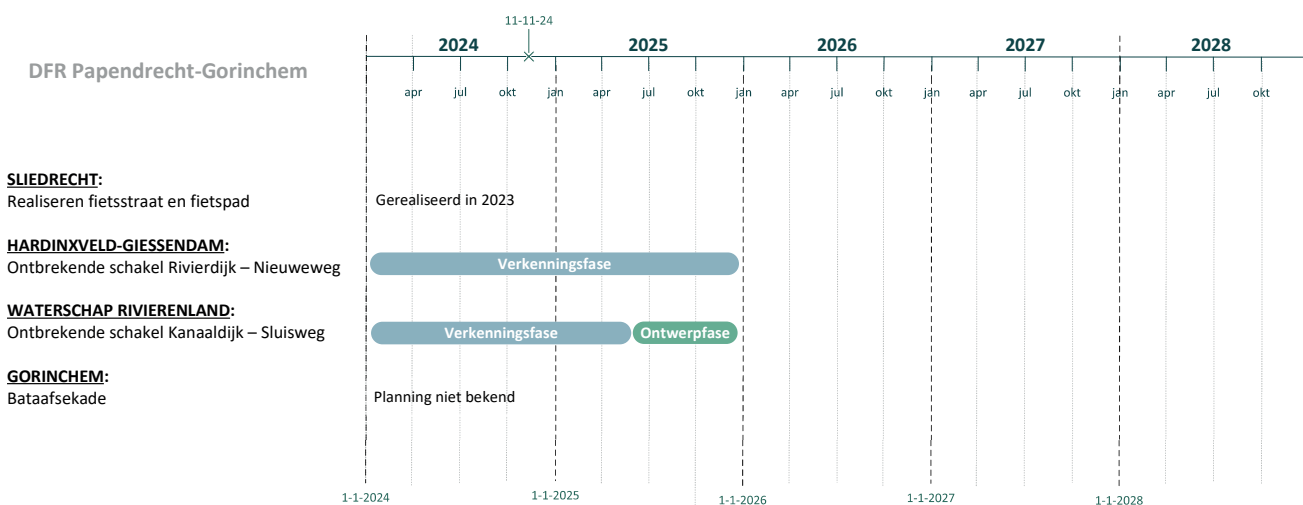
Bijlage 1F Doorfietsroute Rotterdam - Krimpenerwaard



Bijlage 1G Doorfietsroute Leiden - Den Haag



Bijlage 1H Doorfietsroute Papendrecht - Gorinchem



Bijlage 2 Verslag uitwisseling doorfietsroutes



Verslag bijeenkomst ervaringen doorfietsroutes

De Randstedelijke Rekenkamer heeft een onderzoek uitgevoerd naar het fietsbeleid van de aangesloten provincies en in het bijzonder naar hun inzet voor de realisatie van doorfietsroutes. De Ten aanzien van het ontwikkelproces van doorfietsroutes adviseert de Rekenkamer alle provincies om knelpunten en gevonden oplossingen vast te leggen en deze ervaringen met elkaar uit te wisselen.

Op 16 mei 2024 zijn vertegenwoordigers van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland, en Utrecht in Den Haag bijeen geweest om hun ervaringen met het fietsbeleid en de ontwikkeling van doorfietsroutes te delen. Er is vooral stil gestaan bij de volgende onderwerpen:

-Organisatievormen van het planproces.

Provincies gaan verschillend om met het maken van afspraken met de partners in een doorfietsroute. Dat varieert van het benutten van kansen wanneer die zich voordoen in combinatie met minimale bestuurlijke afspraken tot een strakker georganiseerd proces met een vooraf beschikbaar budget. Als er vooraf een groot budget beschikbaar is voor de aanpak van doorfietsroutes, dan biedt dat ook de gelegenheid om gemeenten (en andere wegbeheerders) uit te nodigen om deel te nemen aan een proces om doorfietsroutes te realiseren en dat proces te structureren met een intentieovereenkomst en een samenwerkingsovereenkomst.

-Voldoende draagvlak organiseren bij gemeenten (en andere wegbeheerende overheden)

Provincie Utrecht werkt met een intensieve organisatorische begeleiding die vastgelegd wordt in een intentie en een samenwerkingsovereenkomst. Daarbij wordt planvoorbereiding in mandaat uitgevoerd voor gemeenten met capaciteitsproblemen en minder belang bij de route. Het subsidiepercentage ligt bij 65%.

Provincie Noord-Holland werkt met regionale opdrachtgevers, vooraf vastgelegde uitgangspunten en een subsidiepercentage van 90%

-Voldoende draagvlak organiseren bij belanghebbenden (omwonenden en gebruikers)

Om te voorkomen dat omwonenden zich 'overvallen' voelen door een bijna kant en klaar plan dat in hun ogen tot een aantasting van hun leefomgeving leidt, zijn er een paar mogelijkheden:

-Een gemeenschappelijk verhaal over het nut en het gebruik van de route, gebruik makend van de Tour de Force Toolkit Communicatie Doorfietsroutes. Bij het ontwerp niet alleen aandacht geven aan de fietsroute, maar ook aan de inrichting van de omgeving en interesses van de omwonenden. En wellicht los je met de fietsroute ook ander (circulatie-) problemen op?

Naast deze inhoudelijke aspecten zijn er ook procesmatig mogelijkheden om de omgeving op een positievere manier te betrekken:

-Ga (met de visie) de straat op om met mensen te praten in plaats van af te wachten wie er komen op een inloopavond

-Betrek de omgeving bij de tracékeuze van een doorfietsroute (advies Utrechtse adviesraad doorfietsroutes). Dus niet alleen de Fietzersbond, maar ook andere organisaties en of belanghebbenden.



Dit leidt tot de vraag waar zo'n aanpak toegepast, gemonitord en geëvalueerd kan worden.

-Nieuwe ontwerprichtlijnen CROW

Provincie Utrecht is betrokken bij het opstellen van nieuwe richtlijnen voor Doorfietsroutes.

Afgesproken wordt deze te delen zodat een reactie gegeven kan worden. Noord-Holland deelt hun interne lijst met (kwaliteits)eisen.

-Noord-Holland werkt aan een voortgangsrapportage op basis van een netwerk in GIS waaraan kwaliteitskenmerken gekoppeld worden. Dit biedt een overzicht van de voortgang van de verbeteringen van het fietsnetwerk.

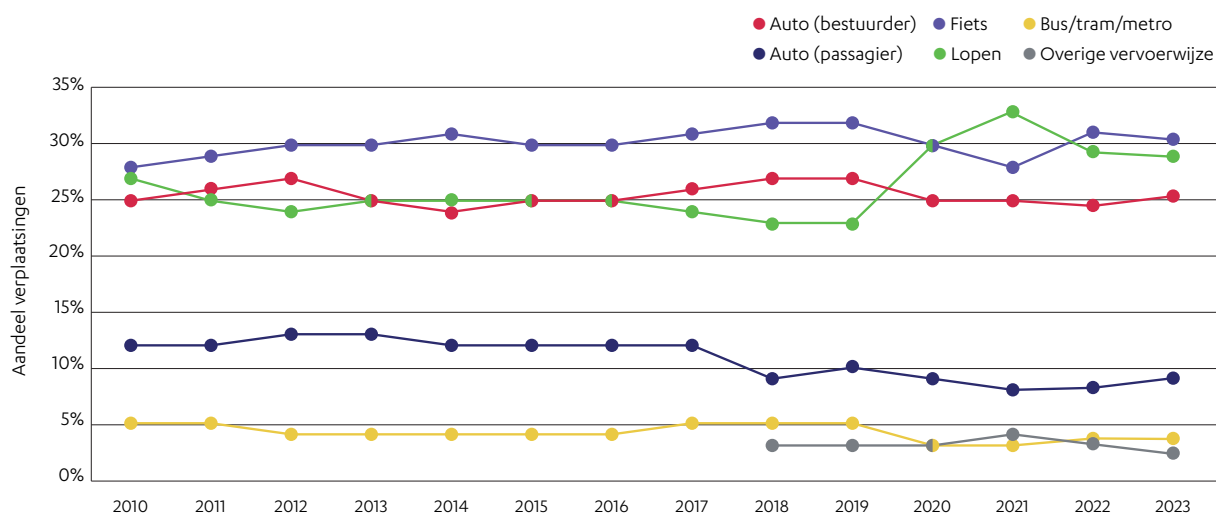
Vervolgafspraken:

-route bepalen waar belanghebbenden bij routekeuze betrokken worden (als pilot / onderzoeksproject)

-workshop strategie en doelstellingen door provincie Utrecht

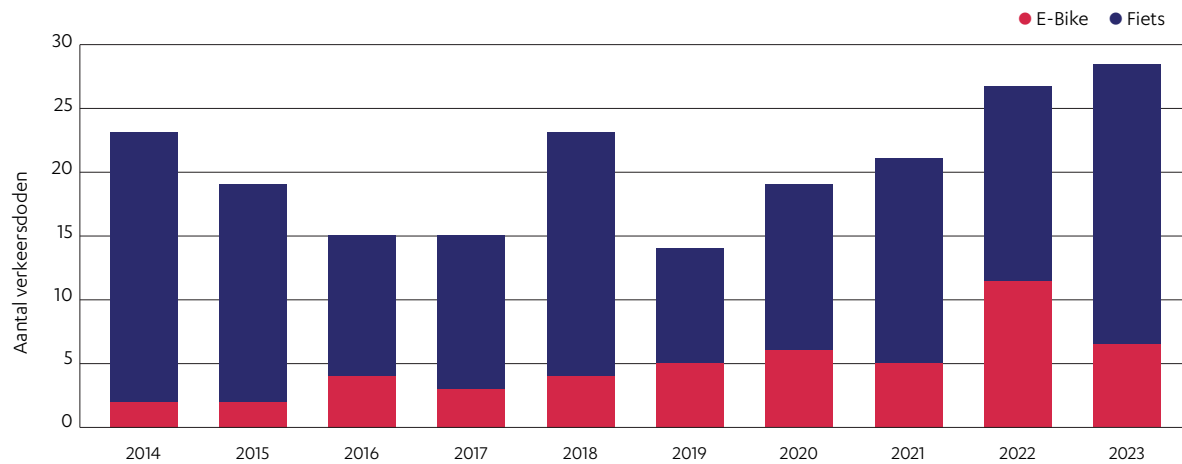
-workshop ontwerprichtlijnen door provincie Noord-Holland

Bijlage 3 Aandeel verplaatsingen van vervoerwijze in totaal aantal verplaatsingen tot 15 kilometer in Zuid-Holland



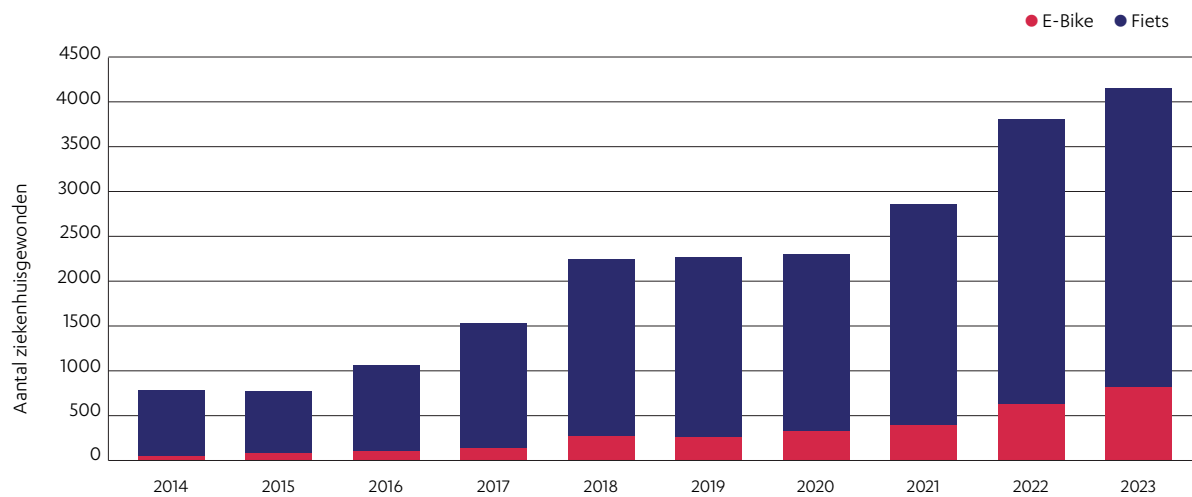
Bijlage 4 Verkeersveiligheidscijfers fiets

Verkeersdoden onder fietsers in ZH



Bron: Viastat

Verkeersgewonden onder fietsers in Zuid-Holland

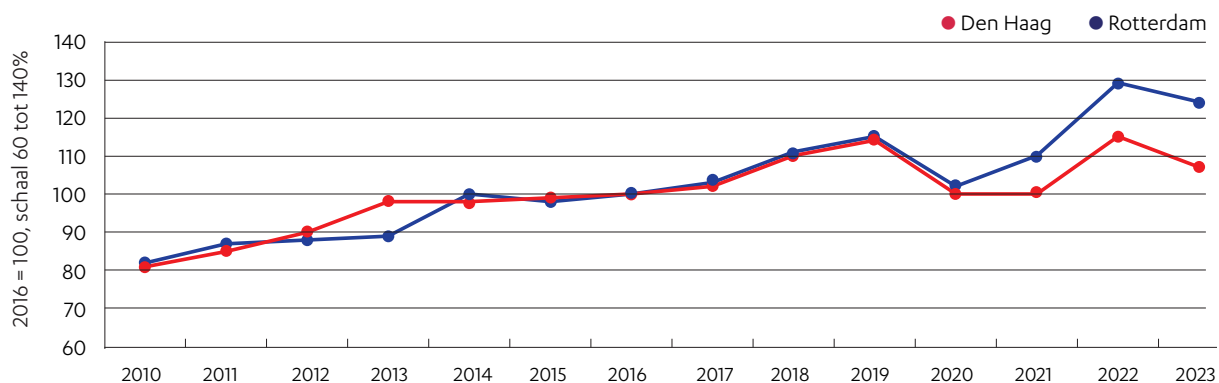


Bron: Viastat

Bijlage 5 Fietsgebruik

Fietsgebruik stedelijk gebied

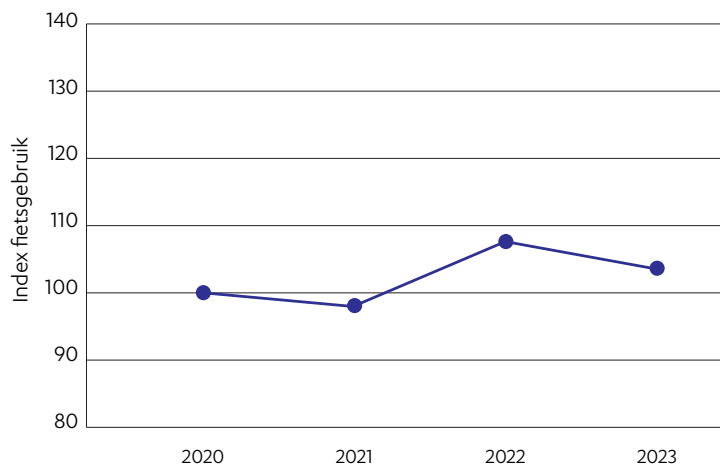
Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Den Haag	81	85	90	98	98	99	100	102	110	114	100	100	115	107
Rotterdam	82	87	88	89	100	98	100	103	111	115	102	110	129	124



Fietsgebruik landelijk gebied jaarcijfers index

Gebied	2020	2021	2022	2023
Voorne-Putten Totaal	104	96	478	460
Krimpenerwaard Totaal	100	100	1163	1153
Groene Hart Totaal	101	99	1051	943
Rest Landelijk gebied Totaal	100	100	784	754
Landelijk gebied Totaal	101	99	869	827
Landelijk gebied Totaal (Index)	100%	98%	109%	104%

Jaarcijfers index landelijk gebied

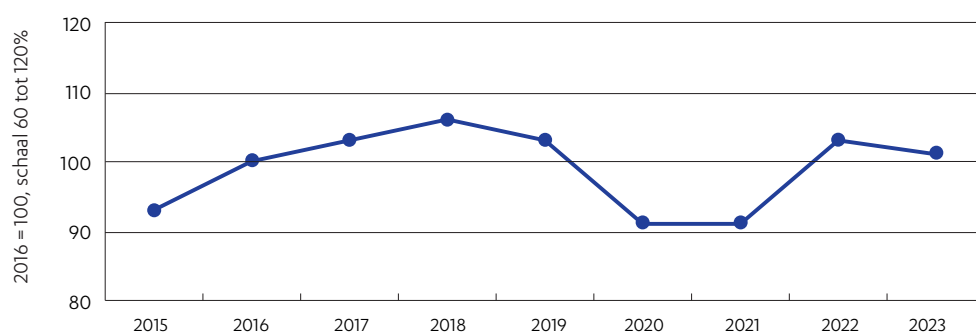


Bijlage 5 Fietsgebruik (vervolg)

Fietsgebruik van en naar de Stad jaarcijfers index

Locatie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	1591	1668	1751	1762	1672	1472	1425	1706	1726
Den Haag	1826	1999	2118	2134	1977	1727	1641	1827	1789
Leiden	2646	2840	2820	3032	3033	2733	2854	3172	3086
Totaal	2021	2169	2230	2309	2227	1977	1973	2235	2201
Index	93	100	103	106	103	91	91	103	101

Fietsgebruik van en Naar de Stad jaarcijfers index

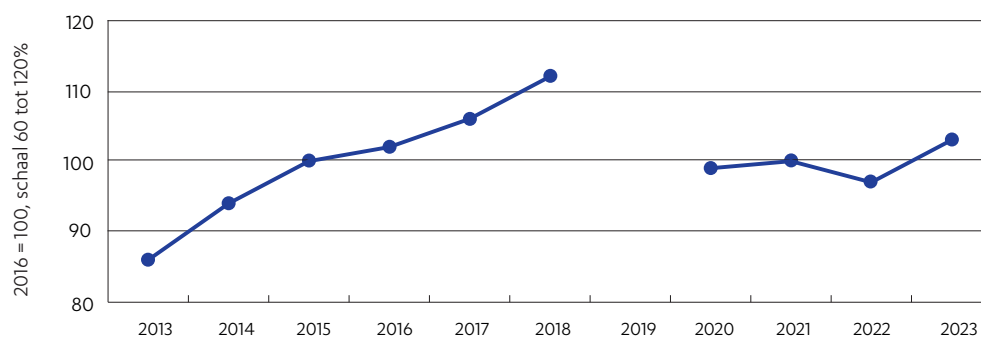


Fietsgebruik doorfietsroutes totaal index

Jaar	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Index	86	94	100	102	106	112	*	99	100	97	103

* Gegevens ontbreken vanwege onvolledige meetresultaten

Jaarcijfers index doorfietsroutes



Bijlage 6 Uitgevoerde projecten 2016-2023

Realisatieperiode	Projectnummer	Projectnaam
2016	F512	Weteringpad
2016	F227.6	Fietspad Laakweg, Pijnacker-Nootdorp
2016	F432.2	Ottoland (fase 2)
2016	F514	Meijepad, Nieuwkoop
2016	F582.2	Velocomfort brug over de Noord Alblasserdam
2016	F581	Fietspad Hongerlandsedijk tramdijk
2016	F251	Waalbos
2016	F454.8	Wassenaar Lange Kerkdam
2016	F277.3	Stationsomgeving Arkel
2016	F269.7	Westelijk Deel Vlinderstrik
2016	F269.12	Tempelweg
2016	F441/320	Het Beijerse-Achterwetering
2017	F287	Noordwijk-Noordwijkerhout
2017	F551	Dordtse Kil
2017	F402	Zuideinde Zevenhuizen
2017	F11.5	Zwethzone Woudse- en Groeneveldsepolder
2017	F502	Rijswijk langs de Vliet hoornkade
2017	F96.6	Bentwoud-Oost
2017	F267.5	Ruige Kade
2017	F430	Diefdijk
2017	F583	Rijksstraatweg Ridderkerk
2017	F278.4	Winterdijk Gouda Parallelstructuur A12
-	F552.3	Kruispunt Edisonweg-A15
-	F583.21	Barendrecht Verlengde Voorweg (BAR)
2018	F268.7	Nieuw Lekkerland-Schoonhoven
-	F405	Van Pallandtpolder Middelharnis Stad aan 't Haringvliet
2018	F501	Sterroute Voorburg
2018	F220	Nieuwe Dordtse Biesbosch
2018	F603	Fietstransportsysteem Dokbrug
2019	F267.6	Leiderdorp - infocentrum Munnikenpolder
2018	F366.4	Oost Kinderdijk
2018	F608	Fietspad Oegstgeesterkanaal
2019	F271	Brug Katwijk
2019	F267.06	Munnikenpolder-infocentrum HSL
2019	F227.5	Virulypad
2020	F228.5	P. Bregmanlaan - Kleihoogt
2020	(B522705) - F227.05; Zoetermeer- Delft (Virulypad)	Hoogseweg - Pijnacker (SFR)
2019	F228.07	Kleihoogt - Pijnacker (SFR)
2018	F511.01	Plesmanlaan noordzijde / Bio Science Park (SFR)
2018	F502.1	Delftweg (Broekmolenweg-Thijssenweg) (SFR)
2018	F580.1	Mariahoeve-Schipholboog (LV) (SFR)

Bijlage 6 Uitgevoerde projecten 2016-2023 (vervolg)

Realisatieperiode	Projectnummer	Projectnaam
2018	F506	Middelbroekweg
2019	F506.2	Churchillaan
2019	F690	Haringvlietweg
2019	F693	Bankjes provinciale fietsroutes
2019	F618	Fietspad Bazeldijk
Doorlopend ROV	F695	Doortrappen Hoeksche Waard
2018	F695	Zeker op de Fiets
2018	R-net	Deelfietsproject Nextbike Drechtsteden
2019		OV-fietskluizen bij stations
2018	S813	Stalling station Voorschoten
2020	F456	Viaduct Ypenburg
2020	F504.00	Delft Zuid-TU-wijk Gelatinebrug (stalling Delft CS)
2021	F605	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder
2020	F616	Fietsgeleidingssysteem Algerakering
2021	F431.01	Achterland-Groot Ammers-Molenkade
2021	F583.7	Ringdijk
2022	F617	Fietspad Kerkweg/Middelweg
2021	F583	F15 IJsselmonde - (SFR). Hierbij zijn de volgende fietsmaatregelen gerealiseerd: Vlasstraat, Mauritsweg Rsw fase 1, Voordijk, Heulweg/Smitshoek, Provinciaal fietspad Waterschap, Gebroken Meeldijk/Tuindersweg, Verkeerslichten Dierenstein; Heulweg; Vrijenburgviaduct; Zuidpad; Rijksweg Fase 2
2021	S808	Uitbreiding fietsstalling Hillegom: beter benutten bestaande stallingsruimte
2020	F570	Fietstunnel Melissant (N215): realisatie fietstunnel
2021	F633	Fietspad Leimuideren: realisatie vrijliggend fietspad
2021	F640	Fietsstraat Noordbuurtseweg Zoeterwoude: realisatie fietsstraat op Noordbuurtseweg Zoeterwoude
2021	F641	Fietsonderdoorgang Doesbrug in Leiderdorp: realisatie fietspad en fietsonderdoorgang Doesbrug
2021	F696	Aanbrengen kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland: realisatie kantmarkering op 200 kilometer fietspad
2021	F700.10	Tegelfietspad langs de N207: realisatie van gesloten verharding op voorheen betegeld fietspad
2021	F690	Wielerroute: alternatieve fietsroute voor wielrenners in Rotte gebied
2022	F614	Haagweg zuid
2022	S807.1	Fietsenstalling Gouda Goverwelle
2022	F583	F15 IJsselmonde doorfietsroute
2022	F622	Oude Trambaan Wassenaar
2022	F642	Fietsoversteek Welleweg
2022	S807	Fietsenstalling Gouda CS
2022	S814	Fietsenstalling Zwijndrecht
2022	F505	Verbindingsweg Stompwijk
2022	F580	Polderpad
2022	F617	Fietspad Kerkweg/Middelweg
2022	F694	Optimalisatie VRI's areaal PZH

Bijlage 6 Uitgevoerde projecten 2016-2023 (vervolg)

Realisatieperiode	Projectnummer	Projectnaam
2023	F820	Fietsparkeren veerpont Nieuw Lekkerland
2023	F370.1	Fietsmaatregelen Kijkduin - Hoek van Holland
2023	F606	Lage Rijndijk - Hoge Rijndijk
2023	F583.8	Fietsoversteek Rijksstraatweg
2023	F696	Aanbrengen kantmarkering
2023	F700.04	N444a Oranje Nassaulaan - Vinkeweg
2023	F700.06	N443a Noordwijkerhout HM 0,9-1,6
2023	F700.08	N206a Stompwijk N206a HM 4,8-5,5
2023	S812	Fietsenstalling Voorhout
2023	F643	Fietspadenplan Zoeterwoude - Balkenpad
2023	F643	Fietspadenplan Zoeterwoude - Molenpad
2023	F612	Slidrecht-Gorinchem fietsstraat en brug
	<i>Innovatieve projecten</i>	
		Intelligente ledverlichting in wegdek langs fietspad
		Lichtgevende belijning
		Reflection white (Bazeldijk)
		Fietstunnel met verwarmd fietspad
		Alternatieve bodemstabilisatie
		3D geprinte bankjes gerecycled kunststof
		Bamboe verkeersborden
		Easypath
		Verweglussen
		Velocomfort (geleiding fiets trap op/af)
		Bikescout
		Koudplast kantmarkering

Bijlage 7 Afgevalen fietsprojecten

Projectnaam	Toelichting
F691 Overstapplaats Auto Fiets auto	Onderzoek gedaan naar geschikte locaties. Over meerdere locaties met gemeenten in gesprek geweest. Uiteindelijk geen projecten uit voortgekomen door onvoldoende interesse.
F 583.6 Vondelingenweg	Deze schakel bleek alleen te realiseren met financiële bijdragen van andere partijen. Dat lukte niet waardoor de wegbeheerder (het Havenbedrijf) besloten heeft ermee te stoppen.
F700.01 N213 Nieuwe Dijkweg – Voorstraat	Er is groot onderhoud gepleegd op de N213. Mogelijk zou hierin het vervangen van tegels door een gesloten verharding meegenomen worden. Dit lukte niet vanwege bezwaren nutsbedrijven.
F695.1 Fietstunnel de Lier	Dit is één van de locaties geweest waarvan is onderzocht of er een tunnel kon worden gerealiseerd. Dit bleek inpasbaar. Echter na onderzoek bleken de kosten te hoog.

Bijlage 8 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. Met gemeente Leiden is gesproken over een aantal hub's dat de gemeente op logische locaties aan de rand van de stad wil realiseren. Ook hier zijn geen projecten uit voortgekomen.
- Extra inzet fietsveiligheid:
Het budget is besteed aan diverse infra en gedragsprojecten.

In voorbereiding

- Fietspad Loetbos - Gouda, Krimpenerwaard
In maart 2021 is het project gegund. In de voorbereiding bleek de ondergrond instabieler dan was aangenomen. Hierop is het ontwerp aangepast, met de toepassing van Plastic Road. Uiteindelijk bleek dit niet realiseerbaar aangezien Plastic Road niet meer leverbaar was. Daarop is het contract met de aannemer ontbonden. Momenteel wordt onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven.
- Fietspad Oeverbos-Krabbeplas, Midden-Delfland
De beoogde route van deze verbinding bleek niet haalbaar. De gemeente heeft onderzocht wat nog wel mogelijk was. Dit heeft geleid tot een nieuwe routekeuze. Delen daarvan zijn in uitvoering, overige delen in voorbereiding.

Gestopt

- Fietspad Zevenhovenseweg, Nieuwkoop.

Amendement 577 cofinanciering rijksmiddelen fietsparkeren bij stations

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

- 11 locaties zijn gerealiseerd;
- 9 locaties zijn nog in voorbereiding of uitvoering.

Motie 812 / Amendement 650

- 3,5 miljoen voor doorfietsroutes Zoetermeer en Spijkenisse – Hellevoetsluis.
 - 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. Het Waterschap heeft hiervoor het initiatief genomen. De uitvoering is in voorbereiding.
- 3,5 miljoen voor het vervangen van tegelfietspaden:

Er zijn ontwerpen en ramingen opgesteld. De plannen zijn nagenoeg uitvoeringsgereed. Uitvoering is afhankelijk van afspraken met de nutsbedrijven over het type verharding. Met hen vindt overleg plaats om tot een oplossing te komen.



240502687