

EINDRAPPORT

Fietsbeleid

Onderzoek naar het fietsbeleid en doorfietsroutes

Provincie Noord-Holland | november 2022



| Voorwoord |

Naar schatting zijn er in Nederland meer dan 23 miljoen fietsen op zo'n 17,8 miljoen inwoners. Hiermee is Nederland het enige land ter wereld dat meer fietsen dan inwoners heeft.¹ Van het totaal aantal fietsen zijn er zo'n 3,4 miljoen elektrische fietsen. Dit aantal is de laatste 7 jaar verdrievoudigd.²

Provincies hebben op fietsgebied een rol als wegbeheerder. Deze provinciale rol is de afgelopen jaren verbreed: Provincies zijn ook regievoerder en aanjager van snelfietsroutes (ook wel doorfietsroutes genoemd) geworden, onder andere door de opkomst van de elektrische fiets en de bijdrage die fietsen biedt aan milieu-, gezondheids- en bereikbaarheidsvraagstukken.

In alle vier de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland worden plannen ontwikkeld voor nieuwe snelfietsroutes. Het kan dan gaan om het aanleggen van nieuwe tracés, maar ook om het opwaarderen van bestaande routes. Het proces van tekentafel naar realisatie verloopt niet in elke provincie hetzelfde. Zowel qua invulling als qua voortgang zijn er verschillen tussen de provincies. Dit onderzoek geeft inzicht in waar de provincies staan.

Voor de uitvoering van dit onderzoek zijn documenten opgevraagd en gesprekken gevoerd met de ambtelijke organisaties. We danken de provinciale medewerkers voor de geleverde informatie en de medewerking gedurende het onderzoek.

Het onderzoek is uitgevoerd door Decisio en Studio Bereikbaar onder verantwoordelijkheid van de Randstedelijke Rekenkamer. Beide onderzoeksbureaus willen we danken voor de professionele samenwerking.

dr. ir. Ans Hoenderdos-Metselaar MBA
bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer

¹ <https://www.immaterieelerfgoed.nl>

² www.bovag.nl

Inhoudsopgave

BESTUURLIJKE NOTA

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 	4
PROVINCIEVERGELIJKING 	8
REACTIE GEDEPUTEERDE STATEN 	14
NAWOORD REKENKAMER 	19

NOTA VAN BEVINDINGEN

 1 INLEIDING	20
1.1 Aanleiding.....	20
1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen.....	21
1.3 Afbakening	22
1.4 Onderzoeksaanpak	22
1.5 Beoordelingskader.....	24
1.6 Leeswijzer	25
 2 PROVINCIAAL FIETSBELEID.....	26
2.1 Inleiding.....	26
2.2 Provinciale rol.....	27
2.3 Doelen, prestaties en instrumenten	29
2.4 Beschikbare middelen	32
2.5 Beleidsontwikkeling	35
2.6 Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven	36
2.7 Landelijke ambities en doelen	37
2.8 Betrokkenheid PS.....	39
 3 DOORFIETSRoutes.....	41
3.1 Doelen, prestaties en instrumenten	41
3.2 Provinciale rol.....	43
3.3 Middelen.....	44
3.4 Obstakels	46
3.5 Informatievoorziening PS	49
BIJLAGE A – AMBITIEBEELD DOORFIETSRoutes.....	53
BIJLAGE B – FIETSPROJECTEN ACTIEPROGRAMMA FIETS	54
BIJLAGE C – PMI PROJECTEN MET RAAKVLAK ACTIEPROGRAMMA FIETS.....	55
BIJLAGE D – OVERZICHTSKAARTEN DEELREGIO'S	56
BIJLAGE E – GERAADPLEEGDE BRONNEN	59
BIJLAGE F – GERAADPLEEGDE PERSONEN	60

| Conclusie en aanbevelingen |

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

Centrale onderzoeksvraag

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

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

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

Conclusie

Het doel van de provincie Noord-Holland is dat de fiets in het jaar 2050 een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland: “Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden”. De doelen en te behalen prestaties zijn grotendeels SMART-geformuleerd. Het is duidelijk welke instrumenten de provincie inzet om de doelen te bereiken. Het monitoren van de doelen is net van start gegaan. De invulling van de provinciale rollen is concreet opgenomen per actielijn. Er zijn middelen beschikbaar/ gereserveerd, maar deze middelen zijn niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen. De onderbouwing van het fietsbeleid is duidelijk en er wordt een duidelijke relatie gelegd met andere mobiliteitsopgaven. Het fietsbeleid is in lijn met de landelijke ambities, maar wordt vanuit een andere invalshoek benaderd. PS zijn actief betrokken geweest bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

De realisatie van de doorfietsroutes bevindt zich gedeeltelijk nog in de opstartfase. Het is onduidelijk of de doelen en te behalen prestaties voor de doorfietsroutes op schema liggen. De rollen van de provincie in de uitvoering van de doorfietsroutes passen grotendeels bij de doelen. De provincie pakt de regierol en is subsidieverlener. Voor diverse doorfietsrouteprojecten zijn er middelen beschikt/gereserveerd. Obstakels bij de realisatie van doorfietsroutes zijn duidelijk in beeld en er wordt actie ondernomen om deze te overkomen. De informatievoorziening aan PS vindt deels tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak plaats.

Fietsbeleid

1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

Het onderwerp fiets maakt deel uit van coalitieakkoorden, de omgevingsvisie en de actieagenda. Op het thema fiets wordt met name in het Perspectief Fiets en de Actieagenda Actieve Mobiliteit ingegaan. In dit onderzoek is gekeken naar de provinciale rolinvulling, doelen, te halen prestaties en instrumenteninzet, beschikbare (financiële) middelen, beleidsonderbouwing, de relatie met andere mobiliteits- en maatschappelijke opgaven, de relatie met landelijk beleid en de betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het beleid.

De provincie heeft verschillende rollen gedefinieerd en per actielijn concreet aangegeven vanuit welke rollen de provincie opereert. De rollen passen bij de actielijnen. De doelen en te behalen prestaties zijn grotendeels SMART geformuleerd. Er wordt geen koppeling gelegd met de bijdrage van de fietsroutes aan de doelstellingen op het gebied van de groei van actieve verplaatsingen.

Aanbeveling 1

Concretiseer in hoeverre de fietsroutes een bijdrage leveren aan het aandeel actieve verplaatsingen en formuleer deze meetbaar, zodat nagegaan kan worden of deze prestatie wordt behaald.

Het is duidelijk welke instrumenten de provincie inzet om de doelen te bereiken. Het monitoren van de doelen is net van start gegaan. Er is een overzicht van beschikbare middelen voor fiets in de Actieagenda Actieve Mobiliteit tot 2027, maar deze middelen zijn niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen.

Aanbeveling 2

Breng middelen en ambities voor het regionale doorfietsroutenetwerk met elkaar in evenwicht.

De provincie onderbouwt in haar beleidsstukken grotendeels zowel de geformuleerde doelen voor de fiets als de maatschappelijke toegevoegde meerwaarde van de fiets. De beleidsstukken zijn in overeenstemming met elkaar. In de stukken besteedt de provincie aandacht aan de complexiteit en de maatschappelijke baten van de fiets. De provincie bekijkt het fietsbeleid in een breder perspectief van bereikbaarheid en in samenhang met andere mobiliteitsopgaven. Zo koppelt de provincie de fiets aan het openbaar vervoer door het verbeteren van de ketenreis/deur-tot-deur reis. De doelstellingen van de provincie Noord-Holland zijn in lijn met de landelijke ambities (20 procent meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017), maar worden benaderd vanuit een andere invalshoek (realiseren van een groei van het aandeel actieve mobiliteit in alle verplaatsingen tot 15 kilometer). Bij de opstelling van het beleid zijn PS actief betrokken geweest.

Doelen en prestaties bij doorfietsroutes

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

De provincie ligt met betrekking tot het oplossen van 14 fietsknelpunten (die zich gedeeltelijk op doorfietsroutes bevinden) niet op schema. Er zijn delen van 8 doorfietsroutes gerealiseerd of gaan binnenkort in uitvoering. In de provinciale documenten wordt de specifieke vooruitgang per doorfietsroute niet expliciet toegelicht. Hierdoor is onduidelijk wat de actuele status is van de te realiseren doorfietsroutes.

Aanbeveling 3

Stel samen met de betrokken partijen een jaarlijks voortgangsoverzicht per doorfietsroute op.

Toelichting aanbeveling 3

Aan de hand van zo'n voortgangsoverzicht kunnen activiteiten en de inzet van financiële middelen worden gevolgd en kunnen overleggen met betrokken partijen over specifieke vraagstukken worden ingepland.

Rolinvulling bij doorfietsroutes

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

De provincie treedt op als regisseur en subsidieverlener en gaat monitoren en evalueren om de voortgang van de doorfietsroutes bij te houden. De provincie neemt een transparante rol in bij de communicatie over de rollen. Het verschilt per project hoe duidelijk de regierol volgens andere partijen door de provincie wordt uitgedragen. Dit is met name het geval bij doorfietsroutes, omdat delen van de doorfietsroute op provinciaal areaal lopen en andere delen op gemeentelijk areaal (van verschillende gemeenten). Er ontbreekt een 'bewaker van de lange termijn' voor het totale doorfietsroutenetwerk.

Aanbeveling 4

Bewaak als provincie dat op lange termijn het totale doorfietsroutenetwerk gerealiseerd wordt.

Middelen voor doorfietsroutes

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

Vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur is in 2020 en 2021 bijna 3,5 miljoen euro beschikbaar voor doorfietsroutes. Onder voorbehoud komt het totaal wat specifiek is uitgegeven/gereserveerd voor doorfietsroutes uit op ruim 15 miljoen euro. Het is onduidelijk in hoeverre de inzet van de middelen voor de doorfietsroutes op schema ligt en hoeveel er nog besteed moet worden aan de doorfietsroutes om de realisatie af te ronden. De tot nu toe beschikbare middelen zijn onvoldoende om het geambieerde regionale doorfietsroutenetwerk te verwezenlijken.

Aanbeveling 5

Monitor hoeveel besteed wordt aan de afzonderlijke doorfietsroutes en hoeveel in totaal.

Toelichting aanbeveling 5

Door te monitoren wat er aan de huidige doorfietsroutes wordt besteed, kunnen de kosten voor de volgende doorfietsroutes accurater geraamd worden en kan aangescherpt worden hoeveel middelen daadwerkelijk nodig zijn voor het verwezenlijken van het geambieerde regionale doorfietsroutenetwerk.

Aanbeveling 6

Breng middelen en ambities voor het regionale doorfietsroutenetwerk met elkaar in evenwicht.

Obstakels bij doorfietsroutes

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

De provincie bevindt zich in de eerste fase van de realisatie van doorfietsroutes. Er worden in deze fase al diverse obstakels ervaren. Op het gebied van *ruimtelijke inpassing* spelen er bijvoorbeeld obstakels bij de inrichting van kruispunten, 'strijd om ruimte' binnen en buiten de bebouwde kom en het toekomstbestendig inpassen van kunstwerken. Bij *organisatie en besluitvorming* kan in de afwezigheid van een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst de doorgang van fietsprojecten bij een bestuurlijke wissel in gevaar komen. Daarnaast

zijn er spanningsvelden tussen belangen van verschillende beleidsvelden en is er onvoldoende ambtelijke capaciteit om projecten aan te jagen en provinciaal beleid uit te voeren (zowel vanuit gemeenten als soms vanuit de provincie).

Aanbeveling 7

Ga met gemeenten in gesprek over prioritering van bepaalde doorfietsroutes als de ambtelijke capaciteit van de provincie of de gemeente ontoereikend is.

Toelichting aanbeveling 7

Als de ambtelijke capaciteit van een gemeente niet toereikend is voor de uitvoering van fietsprojecten, maar de ambtelijke capaciteit van de provincie wel, dan kan het voor de voortgang van de uitvoering van doorfietsroutes wenselijk zijn dat de provincie de uitvoering (in mandaat van de gemeente) overneemt.

Bij *draagvlak* is het vooral lastig om lokale bewoners van het regionale belang te overtuigen en heerst er een NIMBY³-effect rondom doorfietsroutes. Op het gebied van *financiën* is het lastig dat er geen structurele middelen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld voor de exploitatie van de tweede Velserpont). De beschikbare subsidies zijn soms ontoereikend voor de nodige investeringen voor de doorfietsroutes en het is lastig om richting bestuurders en/of de gemeenteraad uit te leggen dat de kosten hoger blijken dan begroot en extra krediet moet worden aangevraagd. Tot slot knelt bij *planning/fasering* de realisatie van de doorfietsroutes soms met de planning van overige ruimtelijke ontwikkelingen en ontbreekt er een prioritering van de doorfietsroutes onderling. De provincie onderneemt samen met de betrokken gemeenten actie om de obstakels te overkomen.

Aanbeveling 8

Leg ervaringen vast en documenteer gevonden oplossingen van obstakels bij de doorfietsroutes, zodat soortgelijke obstakels in de toekomst sneller kunnen worden opgelost.

Aanbeveling 9

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

Informatievoorziening aan PS bij doorfietsroutes

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

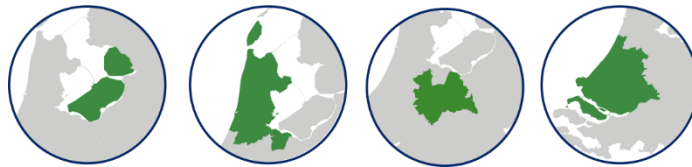
PS zijn tot nu toe via de voortgangsrapportages van het MRA geïnformeerd over de doorfietsroutes. Hierin worden echter niet alle doorfietsroutes besproken die momenteel in uitvoering zijn in Noord-Holland. Er is dus op dit moment geen totaaloverzicht over de voortgang van de doorfietsroutes beschikbaar. De provincie geeft aan dat zij PS vanaf 2023 door middel van tweejaarlijkse voortgangsrapportages wil informeren over de doorfietsroutes. PS worden wel op de hoogte gehouden over de stand van zaken rondom de ingediende moties over doorfietsroutes. De informatievoorziening vindt deels tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak plaats.

Aanbeveling 10

Maak met PS afspraken over de voortgangsinformatie over doorfietsroutes.

³ Not In My BackYard

| Provincievergelijking |



| Rolinvulling fietsbeleid |

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

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

| Doelen, prestaties en instrumenten fietsbeleid |

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

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

| Middelen fietsbeleid |

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

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

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

| Onderbouwing fietsbeleid |

Alle provincies hebben de onderbouwing van het fietsbeleid in hun beleidsstukken opgenomen.

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

| Relatie fietsbeleid met andere (mobiliteits)opgaven |

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

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

| Aansluiting fietsbeleid bij landelijke ambities en doelen |

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

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

| Betrokkenheid PS bij totstandkoming fietsbeleid |

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

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

Stand van zaken snel-/doorfietsroutes

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

Middelen en realisatie snel-/doorfietsroutes

	Begroot totaal	Verkenning	Planuitwerking	Uitvoering	Gerealiseerd	Besteed
FLEVOLAND	€ 54.000.000					€ 2.353.551
NOORD-HOLLAND	€ 71.537.025					€ 3.376.741
UTRECHT	€ 42.525.000					€ 31.000.000
ZUID-HOLLAND	€ 22.513.000 ⁴					€ 5.000.000

Per provincie is weergegeven:

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

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

| Rol provincie bij uitvoering snel-/doorfietsroutes |

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

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

| Informatievoorziening aan PS |

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

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

| Obstakels bij snel-/doorfietsroutes |

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

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

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

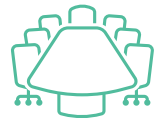
Ruimtelijke inpassing



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

Organisatie & besluitvorming

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



(Gebrek aan) draagvlak



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

Financiën

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



Planning & fasering



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

Reactie Gedeputeerde Staten



POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Randstedelijke Rekenkamer
Mevrouw A.C.W. Hoenderdos-Metselaar
Teleportboulevard 110
1043EJ Amsterdam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

K. Bodewes

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143984

karin.bodewes@noord-holland.nl

1 | 5

Verzenddatum

Betreft: Bestuurlijke reactie Nota 'Fietsbeleid'

Kenmerk

1923595/1923623

Geachte mevrouw Hoenderdos-Metselaar,

Uw kenmerk

2022/AH/119

Op 12 oktober heeft u ons de Bestuurlijke nota 'Fietsbeleid' aangeboden en stelt u ons in de gelegenheid om te reageren op de conclusies en aanbevelingen in deze nota. Voordat wij dit doen danken wij u allereerst voor de zorgvuldige manier waarop het onderzoek door u is uitgevoerd en de tijd en energie die hieraan is besteed. Dit heeft geleid tot waardevolle aanbevelingen, waar wij zeker iets mee kunnen en willen. In het vervolg van deze brief lichten wij onze reactie puntsgewijs toe, op volgorde van de door u in de nota genoemde punten.

Centrale onderzoeksvraag

De vraag die in het onderzoek centraal stond luidde als volgt:

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

Algemene conclusie

Het doel van de provincie Noord-Holland is dat de fiets in het jaar 2050 een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland: "Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden". De doelen en te behalen prestaties zijn grotendeels SMART-geformuleerd. Het is duidelijk welke instrumenten de provincie inzet om de doelen te bereiken. Het monitoren van de doelen is net van start gegaan. De invulling van de provinciale rollen is concreet opgenomen per actielijn. Er zijn middelen beschikbaar/ gereserveerd, maar deze middelen zijn niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen. De onderbouwing van het fietsbeleid is duidelijk en er wordt een duidelijke relatie gelegd met andere mobiliteitsopgaven. Het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.8.08

fietsbeleid is in lijn met de landelijke ambities, maar wordt vanuit een andere invalshoek benaderd. PS zijn actief betrokken geweest bij de totstandkoming van het fietsbeleid. De realisatie van de doorfietsroutes bevindt zich gedeeltelijk nog in de opstartfase. Het is onduidelijk of de doelen en te behalen prestaties voor de doorfietsroutes op schema liggen. De rollen van de provincie in de uitvoering van de doorfietsroutes passen grotendeels bij de doelen. De provincie pakt de regierol en is subsidieverlener. Voor diverse doorfietsrouteprojecten zijn er middelen beschikt/gereserveerd. Obstakels bij de realisatie van doorfietsroutes zijn duidelijk in beeld en er wordt actie ondernomen om deze te overkomen. De informatievoorziening aan PS vindt deels tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak plaats.

Reactie GS: Wij herkennen deze conclusies. Beleidsmatig zijn zaken goed doordacht en vastgelegd. Tegelijkertijd herkennen we ook dat het (nog) ontbreekt aan voldoende middelen om uitvoering te geven aan de ambities en dat de monitoring van de doelen zich in de opstartfase bevindt.

Aanbevelingen per deelvraag

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van zes deelvragen. In het onderstaande worden de aanbevelingen per deelvraag weergegeven, voorzien van een reactie van Gedeputeerde Staten.

1. Fietsbeleid: Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

Aanbeveling 1: Concretiseer in hoeverre de fietsroutes een bijdrage leveren aan het aandeel actieve verplaatsingen en formuleer deze meetbaar, zodat nagegaan kan worden of deze prestatie wordt behaald.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we in gewijzigde vorm over. Het concretiseren van de bijdrage van alleen de fietsroutes aan het aandeel actieve verplaatsingen zien we niet als haalbaar. Veelal hangen maatregelen zoals fietsroutes, voorzieningen en gedragsbeïnvloeding met elkaar samen en neemt het aandeel actieve verplaatsingen toe door het samenspel daarvan. In de periodieke voortgangsrapportages zal op een meetbare manier verslag worden gedaan van de voortgang op al deze maatregelen en over de behaalde prestatie.

Aanbeveling 2: Breng middelen en ambities voor het regionale doorfietsroutenetwerk met elkaar in evenwicht.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we over. De looptijd van de Actieagenda Actieve Mobiliteit is 2022–2027. Omdat er in 2023 provinciale Statenverkiezingen plaatsvinden, bestrijkt de Actieagenda twee bestuursperiodes. De opgenomen financiën beperken

zich tot de eerste bestuursperiode (2022 & 2023). Voorstellen voor de middelen die nodig zijn voor de ambities uit de Actieagenda vanaf 2024 worden in de tweede bestuursperiode bepaald. Dat is ook het moment waarop wordt besloten over de manier waarop de middelen en de ambities met elkaar in evenwicht worden gebracht. Dit kan worden gedaan door (deels) meer middelen ter beschikking te stellen of de ambities (deels) naar beneden bij te stellen of een combinatie daarvan.

2. Doelen en prestaties bij doorfietsroutes: In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de doorfietsroutes gerealiseerd?

Aanbeveling 3: Stel samen met de betrokken partijen een jaarlijks voortgangsoverzicht per doorfietsroute op.

Toelichting aanbeveling 3: Aan de hand van zo'n voortgangsoverzicht kunnen activiteiten en de inzet van financiële middelen worden gevolgd en kunnen overleggen met betrokken partijen over specifieke vraagstukken worden ingepland.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we in iets gewijzigde vorm over. Vanuit onze regierol op doorfietsroutes bewaken we de voortgang en jagen we deze aan (stap 7 in de doorfietsrouteaanpak, zie p. 11 van de Actieagenda Actieve Mobiliteit). Dit doen we o.a. door monitoring. We doen dit niet per specifieke route, maar per deelregio. Op die manier wordt ook meteen duidelijk wat de effecten van de voortgang zijn op het totale (door)fietsroutenetwerk in de regio.

3. Rolinvulling bij doorfietsroutes: In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de doorfietsroutes bij de doelen?

Aanbeveling 4: Bewaak als provincie dat op lange termijn het totale doorfietsroutenetwerk gerealiseerd wordt.

Reactie GS: Deze aanbeveling is al geborgd in onze doorfietsrouteaanpak. Hierin staat bij stap 7 'de provincie bewaakt de voortgang van de aanpak door monitoring, stimuleren en agenderen.' Dit geldt niet alleen voor de delen van de doorfietsroute op provinciale infra, maar ook voor de delen op areaal van anderen, zoals gemeenten.

4. Middelen voor doorfietsroutes: In hoeverre zijn de beschikbare middelen voor doorfietsroutes besteed, dan wel gereserveerd?

Aanbeveling 5: Monitor hoeveel besteed wordt aan de afzonderlijke doorfietsroutes en hoeveel in totaal.

Toelichting aanbeveling 5: Door te monitoren wat er aan de huidige doorfietsroutes wordt besteed, kunnen de kosten voor de volgende doorfietsroutes accurater geraamd worden en kan aangescherpt worden hoeveel middelen daadwerkelijk nodig zijn voor het verwezenlijken van het geambieerde regionale doorfietsroutenetwerk.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we over.
We nemen dit op in de voortgangsrapportages.

Aanbeveling 6: Breng middelen en ambities voor het regionale doorfietsroutenetwerk met elkaar in evenwicht.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we over (zie ook reactie bij aanbeveling 2).

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

Aanbeveling 7: Ga met gemeenten in gesprek over prioritering van bepaalde doorfietsroutes als de ambtelijke capaciteit van de provincie of de gemeente ontoereikend is.

Toelichting aanbeveling 7: Als de ambtelijke capaciteit van een gemeente niet toereikend is voor de uitvoering van fietsprojecten, maar de ambtelijke capaciteit van de provincie wel, dan kan het voor de voortgang van de uitvoering van doorfietsroutes wenselijk zijn dat de provincie de uitvoering (in mandaat van de gemeente) overneemt.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we over.

Wij interpreteren de aanbeveling zo dat wij in gesprek gaan met gemeenten over prioritering van bepaalde (onderdelen van) doorfietsroutes. Niet alleen vanuit het vraagstuk van capaciteit van gemeenten en provincie, maar ook vanuit andere vraagstukken, zoals financiën en meekoppelkansen. Het eventueel overnemen van de uitvoering (in mandaat van de gemeente) door de provincie als de capaciteit bij gemeenten niet toereikend is (wat in de toelichting bij de aanbeveling wordt genoemd), zien wij niet als kansrijk. Bij de provincie is hiervoor (ook) beperkte capaciteit aanwezig.

Aanbeveling 8: Leg ervaringen vast en documenteer gevonden oplossingen van obstakels bij de doorfietsroutes, zodat soortgelijke obstakels in de toekomst sneller kunnen worden opgelost.

Reactie GS: deze aanbeveling nemen we over in combinatie met aanbeveling 9.

Aanbeveling 9: Ga op basis van de provincievergelijking na hoe van andere provincies geleerd kan worden bij het oplossen van obstakels bij de realisatie van doorfietsroutes.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen wij over.

We werken graag samen met andere provincies en we zien mogelijkheden om dit op te pakken binnen Tour de Force. Dit samenwerkingsverband van overheden (waaronder alle provincies), kennisinstituten, marktpartijen en maatschappelijke organisaties is gericht op een sterker fietsbeleid in Nederland en heeft ook een ploeg

'hoogwaardige fietsroutes'. Van hieruit kunnen activiteiten worden opgepakt om van elkaar te leren. Dit gebeurt nu overigens ook al.

6. Informatievoorziening aan PS bij doorfietsroutes: Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van doorfietsroutes?

Aanbeveling 10: Maak met PS afspraken over de voortgangsinformatie over doorfietsroutes.

Reactie GS: Deze aanbeveling nemen we over.

Gekoppeld aan de eerste voortgangsrapportage doen we hiervoor een voorstel aan PS.

Wij vertrouwen erop dat we met de hiervoor genoemde werkwijze invulling geven aan uw aanbevelingen en wachten met belangstelling op uw definitieve rapport.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris



voorzitter

| Nawoord Rekenkamer |

Wij danken Gedeputeerde Staten (GS) voor hun reactie op de conclusie en aanbevelingen van dit rapport. GS geven op inzichtelijke wijze weer hoe ze opvolging willen geven aan alle aanbevelingen. De reactie van GS geeft voor aanbeveling 1 en aanbeveling 3 nog aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen.

Aanbeveling 1 heeft betrekking op het concretiseren van de bijdrage van fietsroutes op het aantal actieve verplaatsingen. GS geven aan dat het concreet maken van deze prestatie niet haalbaar is. Wel willen GS in de periodieke voortgangsrapportages op een meetbare manier verslag doen. We zijn benieuwd naar deze meetbare manier van verslag doen en of dit inzicht biedt in hoeverre de prestatie wordt behaald.

Bij aanbeveling 3 gaat het om het opstellen van een jaarlijks voortgangsoverzicht per doorfietsroute. In plaats van monitoring van doorfietsroutes willen GS monitoren op deelregio. We willen daarover aangeven dat dit in lijn is met de aanbeveling van de Rekenkamer, als het niet leidt tot minder inzicht in de realisatie van doorfietsroutes.

De behandeling van het rapport in Provinciale Staten zien we met belangstelling tegemoet.

| 1 | Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Fietsgebruik en snelheidsverschillen nemen toe

Het maatschappelijk nut van 'de fiets' is de afgelopen jaren steeds nadrukkelijker in beeld gekomen bij de politiek. Overheden en andere partijen zien steeds meer kansen om mensen vaker op de fiets te krijgen. De opkomst van de elektrische fiets is een stimulerende factor gebleken voor de toename van het fietsgebruik. In 2020 zijn bijna 1,1 miljoen nieuwe fietsen verkocht. De helft hiervan betrof elektrische fietsen. Het aantal verkochte elektrische fietsen lag een jaar eerder nog 30 procent lager.⁵ Tot 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Ook op de middellange afstanden (10-25 km) is sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik in de modaliteitenmix.⁶ Mede door toenemend gebruik van elektrische fietsen wordt het aannemelijker dat mensen vaker de fiets pakken. Langere afstanden worden namelijk aantrekkelijker omdat de elektrische fiets sneller is.

Vaker fietsen en de auto laten staan heeft positieve effecten op onder andere het milieu (minder fijnstof en CO₂-uitstoot), mobiliteit (minder files), volksgezondheid (meer bewegen) en is ruimte-efficiënt (de fiets heeft minder ruimte nodig dan de auto, voornamelijk in de stad). Het toenemende fietsgebruik heeft ook een keerzijde. Het wordt drukker op de fietspaden en met (elektrische) fietsen in alle soorten en maten nemen de snelheidsverschillen toe. Deze combinatie komt de verkeersveiligheid niet ten goede en zorgt voor een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Een derde van het aantal verkeersslachtoffers is een fietser. Volgens het CBS waren van de 610 verkeersdoden in 2020 299 fietsers. Dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar. Bijna de helft van de verkeersdoden was dus fietser. Op de spoedeisende hulp zijn twee op de drie verkeersslachtoffers fietsers.⁷

Het provinciale fietsbeleid verbreedt zich

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

⁵ Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl

⁶ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p.10

⁷ CBS (2021), www.cbs.nl & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 10

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

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling

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

Centrale onderzoeksvraag

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

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

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

1.3 Afbakening

Het onderzoek richt zich op:

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

Het onderzoek richt zich **niet** op:

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

Het onderzoek richt zich voor wat betreft de uitvoering in principe op snelfietsroutes. Dit zijn de hoogwaardige routes met de hoogste eisen (zie hoofdstuk 3).

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

1.4 Onderzoeksaanpak

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

Vraag 1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

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

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

- De betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Beoordelingskader

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

Tabel 1.1 Beoordelingskader

Onderzoeksvragen	Criteria
1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven? - Provinciale rol - Doelen, prestaties en instrumenten - Middelen - Beleidsonderbouwing - Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven - Verhouding tot landelijke ambities en doelen - Betrokkenheid PS	- De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. - De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en de inzet van instrumenten op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. - Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid en deze middelen passen bij de gestelde doelen en te behalen prestaties. - De provincie heeft de onderbouwing van het fietsbeleid in de beleidstukken opgenomen. - In het fietsbeleid wordt een relatie gelegd met andere mobiliteitsopgaven en daaraan gerelateerde opgaven (zoals ruimtelijke opgaven). - Het provinciale fietsbeleid sluit aan op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden. - PS worden betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor de snelfietsroutes gerealiseerd?	Het behalen van de doelen en prestaties met betrekking tot de snelfietsroutes ligt op schema.
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?	De rol van de provincie bij de uitvoering van de snelfietsroutes past bij de doelen.
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?	De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?	De obstakels in de realisatie van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld en de provincie onderneemt actie om deze te overkomen.
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?	De informatievoorziening aan PS is tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak.

1.6 Leeswijzer

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

| 2 | Provinciaal fietsbeleid

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

2.1 Inleiding

Bij de provincie Noord-Holland komt de fiets terug in verschillende beleidsdocumenten. Zo maakt de fiets deel uit van coalitieakkoorden, de omgevingsvisie en de Actieagenda Actieve Mobiliteit. Hieronder volgt een overzicht van de (beleids)documenten die zijn bestudeerd in het kader van dit onderzoek.

In 2016 maakte de Fietzersbond in opdracht van de provincie Noord-Holland een inventarisatie van de knelpunten op het fietsnetwerk.⁸ Hierbij is gekeken naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort en vervoerswaarde. Ook definieerde de Fietzersbond het gewenste regionale fietsnetwerk. In het kader van het *Coalitieakkoord "Ruimte voor de Groei"* spreekt de provincie de ambitie uit om een impuls te geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland.⁹ Hierbij is ingezet op mogelijk snel op te lossen fietsknelpunten uit de inventarisatie van de Fietzersbond, met primair de focus op provinciaal areaal. Vervolgens is in 2018 de *Omgevingsvisie NH2050* (verder: Omgevingsvisie) vastgesteld, waarin de ambities en ontwikkelprincipes voor Noord-Holland staan.¹⁰ De Omgevingsvisie is het kader voor het *Perspectief Mobiliteit* dat in 2021 is vastgesteld als de uitwerking van de Omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit.¹¹ Het Perspectief Mobiliteit geeft een uitwerking van de principes voor verstedelijking en bereikbaarheid en van de opgave duurzame verstedelijking en mobiliteit uit het *Coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!'* (zie paragraaf 2.6).¹²

Tegelijkertijd ging de provincie naar aanleiding van motie 31-2017¹³ aan de slag met het opstellen van een nieuwe koers voor de fiets: het *Perspectief Fiets* (zie paragraaf 2.3 en 2.5).¹⁴ Vooruitlopend op de uitwerking van dit beleidskader is ook het *Actieprogramma Fiets 2019-2021* (verder: Actieprogramma) opgesteld. Dit bevat een overzicht van de projecten die vanuit de fietsreserve en de aangevraagde middelen vanuit de Kaderbrief 2019 in uitvoering genomen zijn.¹⁵ Het betreft onder andere projecten die uit de fietsknelpuntenkaart van de Fietzersbond zijn voortgekomen. Het Perspectief Fiets is vervolgens verbreed naar andere vormen van actieve mobiliteit en concreter uitgewerkt binnen de Actieagenda Actieve Mobiliteit (verder: Actieagenda). Deze Actieagenda is de

⁸ Fietzersbond (2016), Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016

⁹ Provincie Noord-Holland (2015), Coalitieakkoord 2015-2019: Ruimte voor de Groei

¹⁰ Provincie Noord-Holland (2018), Omgevingsvisie NH2050: Balans tussen economische groei en leefbaarheid

¹¹ Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig

¹² Provincie Noord-Holland (2019), Coalitieakkoord 2019-2023: Duurzaam doorpakken!

¹³ M31-2017, Jaarrekening 2016; hoofdfietsnetwerk, 10 juli 2017,

<https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/7f998bfb-92ca-486d-a68f-0db5dd2b050f>

¹⁴ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland

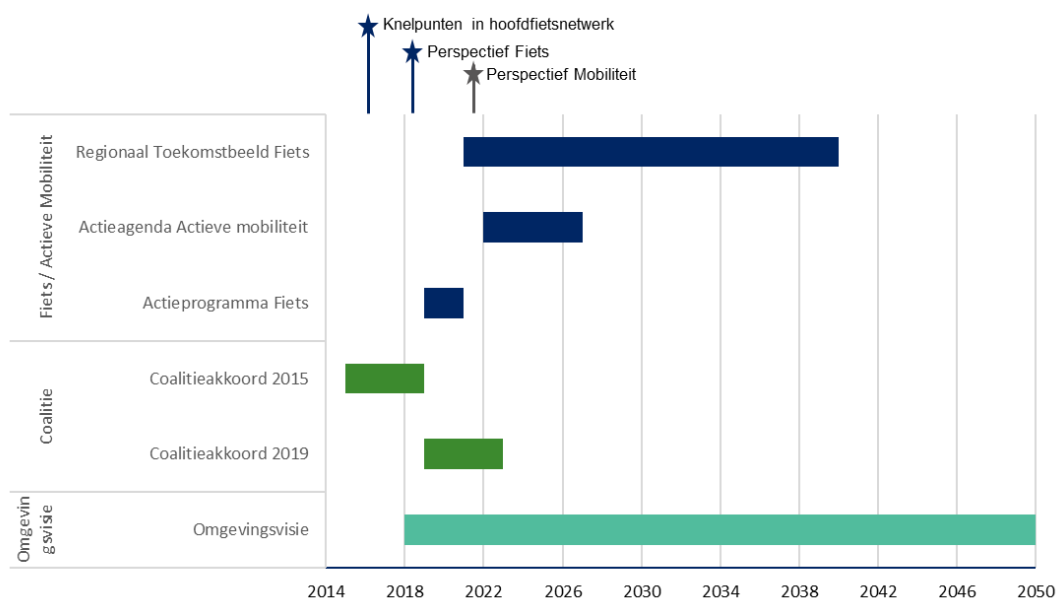
¹⁵ Provincie Noord-Holland (2018), Actieprogramma Fiets 2019-2021: Perspectief in Actie

uitwerking van het Perspectief Mobiliteit voor een mobiliteitstransitie naar duurzame en actieve vervoerwijzen en het koersdocument voor de provincie op het gebied van actieve mobiliteit.¹⁶

In 2020 spraken Rijk en regionale overheden af om de positie en het belang van de fiets steviger te verankeren en ontwikkelen daarom het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* (verder: NTF).¹⁷ Daarin staan met name de infrastructurele maatregelen voor de fiets die aanspraak kunnen maken op landelijke en Europese financiering. Het *Regionaal Toekomstbeeld Fiets* (verder: RTF) is de gezamenlijke inbreng van de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam (zie paragraaf 2.7) (Kader 1).¹⁸ Een van de belangrijkste ambities is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Het RTF is in september 2021 opgeleverd (Figuur 2.1).

Kader 1 – Regionaal Toekomstbeeld Fiets

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



Figuur 2.1 Tijdlijn van de voornaamste geraadpleegde stukken

2.2 Provinciale rol

Beoordelingscriterium 1a:

¹⁶ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

¹⁷ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

¹⁸ Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (2021), Regionaal Toekomstbeeld Fiets: Noord-Holland, Flevoland en Vervoerregio Amsterdam

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

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

Korte uitleg: De provincie heeft verschillende rollen gedefinieerd en per actielijn concreet aangegeven vanuit welke rollen de provincie opereert. De rollen zijn passend bij de actielijnen.

Toelichting

De provincie heeft haar rollen nader uitgewerkt op zes vlakken:¹⁹

1. De provincie heeft als wegbeheerder een directe rol in de aanleg en onderhoud en verbetering van het provinciale netwerk van fietsroutes en -paden.
2. De provincie heeft een belangrijke rol in het faciliteren van regionale verplaatsingen.
3. De provincie heeft een belangrijke rol in de ruimtelijke ordening en in de verstedelijkingsopgave. De provincie ondersteunt gemeenten door bij gebiedsontwikkelingen aandacht voor de fiets te waarborgen en de gemeentelijke plannen te toetsen.
4. De provincie heeft een coördinerende rol voor en tussen gemeenten (en de Vervoerregio) met betrekking tot gemeentegrensoverstijgende fietsprojecten. In deze rol neemt de provincie ook het voortouw als belangenbehartiger van de regio bij het Rijk.
5. De provincie heeft een rol op het gebied van natuur en recreatie.
6. De provincie heeft een rol als opdrachtgever van het regionaal openbaar vervoer.

Er wordt aangegeven dat door voortschrijdend inzicht de rollen indien nodig op termijn kunnen veranderen.²⁰ In de Actieagenda zijn de opgaven en rollen uit het Perspectief Fiets aangescherpt en verbreed.²¹ Dit heeft geresulteerd in acht actielijnen die zijn opgesteld binnen de rollen en taken die de provincie vervult (Tabel 2.1). Vervolgens is per actielijn aangeduid vanuit welke rollen de provincie de uitvoering van de Actieagenda vormgeeft (Tabel 2.2). De Rekenkamer constateert dat de rollen nader zijn uitgewerkt en per actielijn duidelijk is aangegeven vanuit welke rollen de provincie opereert.

Tabel 2.1 Acht actielijnen van de Actieagenda

Actielijn		
1	Doorfietsroutes	Regionale netwerken van doorfietsroutes verbeteren en nieuwe doorfietsroutes realiseren.
2	Provinciale infrastructuur	Verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.
3	Data op orde	Data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit professionaliseren.
4	Overige netwerken	Verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.
5	Ketenreis	Versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.
6	Stimulering gebruik	Stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding.
7	Kennis en innovatie	Innovatieve toepassingen ontwikkelen en kennis over actieve mobiliteit vergroten en uitwisselen.
8	Recreatieve netwerken	Versterken van netwerken van recreatieve wandel- en fietsroutes in de provincie.

¹⁹ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland

²⁰ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

²¹ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

Tabel 2.2 Rollen en verantwoordelijkheden van de provincie per actielijn

	Doorfiets- routes	Provinciale infrastruc- tuur	Data op orde	Overige netwerken	Ketenreis	Gedrag	Kennis en innovatie	Recrea- tieve net- werken
Ruimtelijke ordening	X	X		X	X			X
Regionale mobiliteit	X		X	X	X	X	X	X
Wegbeheerder	X	X	X		X		X	X
Concessies OV			X		X		X	
Natuur en recreatie	X	X		X	X	X		X
Milieu en klimaat	X	X		X		X		
Regionale economie	X	X		X	X		X	X

2.3 Doelen, prestaties en instrumenten

Beoordelingscriterium 1b:

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

Bevinding: De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en in te zetten instrumenten grotendeels duidelijk opgenomen in haar fietsbeleid.

Korte uitleg: De doelen en te behalen prestaties zijn grotendeels SMART geformuleerd. De hoofd- en subdoelen zijn geconcretiseerd en sluiten aan bij het RTF. Er wordt geen koppeling gelegd tussen de bijdrage van de fietsroutes aan de doelstellingen van de groei van actieve verplaatsingen. De te behalen prestaties zijn gekwantificeerd. Voor de totstandkoming van het beleid zijn gesprekken gevoerd met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Fietzersbond. De doelen en prestaties zijn dus acceptabel. Hoe realistisch de doelen en prestaties zijn hangt af of alle partijen hun deel van de schaa sprong voor de fiets oppakken. De doelen en te behalen prestaties zijn tijdgebonden. Het is duidelijk welke instrumenten ingezet worden om de doelen te bereiken. Het monitoren van de doelen is net van start via de actielijn 'data op orde'.

Toelichting

Doelen en prestaties

Het doel van de provincie is dat de fiets in het jaar 2050 een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland: "Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden".²² Er zijn vervolgens twee concrete te behalen prestaties gesteld:²³

- Een groei naar 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer in 2027;
- Een groei naar 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027.

Om deze doelen te bereiken zijn acht actielijnen opgesteld (Tabel 2.1) die gericht zijn op twee hoofddambities: een infrastructurele schaa sprong en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze hoofddambities zijn terug te leiden naar de geformuleerde opgaven in het Perspectief Fiets en Perspectief Mobiliteit, maar worden niet expliciet aan deze opgaven gekoppeld. Hierbij wordt door de provincie aangegeven dat de fietsinfrastructuur eerst op orde

²² Provincie Noord-Holland (2018), Omgevingsvisie NH2050: Balans tussen economische groei en leefbaarheid, p. 35

²³ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027, p. 6

moet zijn voordat er ingezet wordt op groei, om verkeersonveilige situaties zo veel mogelijk te voorkomen²⁴. Om de infrastructurele schaa sprong vorm te geven is in het Perspectief Fiets op hoofdlijnen een netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes uitgewerkt, het ambitiebeeld doorfietsroutes (bijlage A).²⁵ Dit doorfietsrouten netwerk is met de komst van het RTF geüpdatet.²⁶ Als basis hiervoor zijn (o.a.) de MRA-fietsroutes, die in 2018 in MRA-verband zijn vastgesteld en het ambitiebeeld doorfietsroutes gebruikt. In het RTF is weergegeven wat er in de periode tot 2027 moet gebeuren om de infrastructurele schaa sprong in 2040 te realiseren. De projecten in het RTF richten zich op:

- Realisatie van doorfietsroutes, binnenstedelijke hoofdfietsroutes en schoolroutes;
- Realisatie van fietsenstallingen bij OV-knooppunten en bij binnenstedelijke voorzieningen;
- Fietsstimulering (gedragsbeïnvloeding).

Er is inzichtelijk gemaakt wat de schaa sprong voor de fiets oplevert aan nieuwe en opgewaardeerde (door)fietsroutes, ervan uitgaande dat alle partijen hun deel oppakken. De inschatting voor Noord-Holland is uitgesplitst naar realisatie tot 2027 en tot 2040 (Tabel 2.3). Verder zijn er kwaliteitseisen voor het doorfietsrouten netwerk vastgelegd, die aansluiten bij de eisen zoals opgesteld ten behoeve van het MRA-fietsrouten netwerk.^{27 28}

Tabel 2.3 Inschatting resultaat schaa sprong Fiets volgens het RTF

Regio	Nieuwe fietsroutes		Opwaarderen bestaande fietsroutes	
	Tot 2027	Tot 2040	Tot 2027	Tot 2040
Gooi en Vechtstreek	98 km	28 km	229 km	37 km
Zuid-Kennemerland en IJmond	20 km	23 km	193 km	118 km
Noord-Holland Noord	49 km	86 km	205 km	564 km

De Rekenkamer constateert dat de doelen en te behalen prestaties grotendeels SMART geformuleerd zijn. De hoofd- en subdoelen zijn geconcretiseerd en sluiten aan bij het RTF. Er wordt echter geen koppeling gelegd tussen de bijdrage van de fietsroutes aan de doelstellingen van de groei van actieve verplaatsingen. De te behalen prestaties zijn gekwantificeerd. Voor de totstandkoming van het beleid zijn gesprekken gevoerd met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond.²⁹ De doelen en prestaties zijn dus acceptabel. Hoe realistisch de doelen en prestaties zijn hangt af of alle partijen hun deel van de schaa sprong voor de fiets oppakken. Het doel van 75 procent actieve verplaatsingen van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer in 2027 lijkt in ieder geval realistisch. Uit het bestuurlijk gesprek met de gedeputeerde kwam namelijk naar voren dat dit aandeel momenteel al 67 procent bedraagt. Daarnaast wordt er groei in dit aandeel waargenomen die zijn oorsprong vindt in meerdere factoren. Als voorbeelden worden het groeiende aanbod aan fietsinfrastructuur en groeiende diversiteit in het aanbod van fietsen genoemd.³⁰ De doelen en te behalen prestaties zijn daarnaast tijdgebonden met 2027 als tussenresultaat en 2040 als eindpunt.

²⁴ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

²⁵ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland, p. 4

²⁶ Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (2021), Regionaal Toekomstbeeld Fiets: Noord-Holland, Flevoland, en Vervoerregio Amsterdam

²⁷ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

²⁸ Provincie Noord-Holland (2022), Bijlage Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

²⁹ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets

³⁰ Provincie Noord-Holland, bestuurlijk gesprek, 26 augustus 2022

Instrumenten

In de beleidsstukken staat duidelijk welke instrumenten ingezet worden om de doelen te bereiken. De instrumenten sluiten aan bij de rollen van de provincie (zie paragraaf 2.2). Voorbeelden zijn het pakken van de regie in het samenbrengen van verschillende partijen als het gaat om regionale samenwerking, het delen van kennis en het verlenen van subsidies voor gemeenten. De provincie verdeelt de beschikbare gelden over de verschillende rollen en onderwerpen en verleent subsidies aan derden.^{31 32} Specifiek voor doorfietsroutes heeft de provincie een doorfietsrouteaanpak opgesteld zodat duidelijk is welke stappen tot aan realisatie worden doorlopen.

Doorfietsrouteaanpak

In alle deelregio's werken we aan het doorfietsroutenetwerk volgens deze stappen:

1. *Verkennen: met de regio wordt verkend waar de kansen liggen voor doorfietsroutes in de regio.*
2. *Inventariseren: welke routes/tracés zijn geschikt om op te waarderen en welke onderdelen zijn daarvoor nodig?*
3. *Bestuurlijke intentieverklaring: met betrokken wegbeheerders wordt door middel van een intentieverklaring de intentie uitgesproken om te werken aan een doorfietsroute en ontwikkelen we een gezamenlijke communicatieboodschap.*
4. *Gezamenlijke bekostiging benodigde onderzoeken: naar inpassing en voorkeurstracé(s).*
5. *Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst: vóór wanneer voeren we welke tracés uit en wie is daarvoor verantwoordelijk?*
6. *Realisatie: subsidieverlening en uitvoering provinciale projecten: op basis van de bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst stelt de provincie subsidie beschikbaar en gaat het aan de slag met haar eigen projecten.*
7. *Voortgang bewaken en aanjagen: de provincie bewaakt de voortgang van de aanpak door monitoring, stimuleren en agenderen.*
8. *Gezamenlijke regionale stimulering & monitoring: na oplevering van (delen van) de doorfietsroute wordt het gebruik van de doorfietsroute gestimuleerd, wordt de route voorzien van bewegwijzering, besteden we aandacht aan de beleving van de route en wordt de effectiviteit van de maatregelen gemonitord.*

Monitoring

De provincie geeft aan dat tot op heden is bijgestuurd in het beleid door de leerpunten uit de voortgangsrapportages van de MRA³³ en over de fietsknelpunten³⁴ mee te nemen bij de ontwikkeling van de Actieagenda Actieve Mobiliteit³⁵. In de actieagenda is een actielijn 'data op orde' opgenomen waarin "[de provincie streeft] naar hoogwaardige data(voorzieningen) die stevig zijn verankerd in [hun] beleidscyclus en een compleet en actueel beeld geven van het gebruik van actieve vervoerwijzen en de prestaties van de (regionale) voetgangers en fietsnetwerken in de provincie".³⁶ Om dit te bereiken is de provincie van plan om het volgende te doen:

- Samen met o.a. de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten een datastrategie ontwikkelen waarmee structureel wordt gezorgd voor het verbeteren, ontsluiten en uitwisselen van data over (netwerken voor) actieve mobiliteit.
- Het uniform opslaan en ontsluiten van (historische) fietstellingen van de provincie en partners.

³¹ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

³² Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig, p. 34

³³ MRA (2021), Voortgangsrapport 2020: metropolitane fietsroutes

³⁴ Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

³⁵ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

³⁶ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027, p. 13

- Uitbreiden van het aantal meetpunten voor fietstellingen op doorfietsroutes en op de overige routes binnen het Regionaal Fietsnetwerk.
- Rond OV-knooppunten data verzamelen over voetgangersstromen, o.a. voor het optimaliseren van de ketenmobiliteit.
- Fietsen op een zodanige manier in regionale verkeersmodellen verwerken, dat deze binnen het provinciaal mobiliteitsbeleid op een vergelijkbare wijze te gebruiken zijn als voor het wegverkeer en OV.
- Ontwikkelen en beheren van indicatoren voor de prestaties van de netwerken voor actieve mobiliteit in provinciaal beheer. Die worden opgenomen in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI). De INHI is een integraal afwegingsinstrument dat wordt gebruikt bij investeringen in en het monitoren van de provinciale infrastructuur.
- Ontwikkelen en beheren van indicatoren waarmee de kwaliteit en verkeersveiligheid van alle fietspaden in Noord-Holland wordt gemonitord en verbeteringen veel gericht gestimuleerd kunnen worden.

De gemeente Haarlem geeft aan dat zij (nog) niet actief betrokken is bij monitoringsbeleid van de provincie, maar van tijd tot tijd gevraagd wordt om de voortgang van bepaalde Haarlemse projecten door te geven.³⁷ De provincie is bezig met het toegankelijk maken van data uit verkeerslussen zodat deze vervolgens ingezet kunnen worden voor de Haarlemse Fietsmonitor.³⁸ Op basis hiervan wordt door de Rekenkamer gesteld dat de provincie door middel van het opslaan en ontsluiten van data uit verkeerslussen al een eerste invulling aan de actielijn geeft.

2.4 Beschikbare middelen

Beoordelingscriterium 1c:

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

Bevinding: Het is duidelijk welke middelen beschikbaar/gereserveerd zijn voor het fietsbeleid. De middelen zijn niet toereikend om de gestelde doelen en prestaties te behalen. De middelen zijn ook niet passend bij het wensbeeld uit het RTF.

Korte uitleg: Er is een overzicht van beschikbare middelen voor fiets voor de periode 2022-2027. De beschikbare middelen zijn niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen. Het wensbeeld vanuit het RTF vraagt om meer middelen dan momenteel beschikbaar zijn.

Toelichting

Beschikbare middelen voor het huidige fietsbeleid

In maart 2018 is door PS besloten om 16 miljoen euro te investeren in 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal en 7 miljoen euro via subsidies in 39 fietsknelpunten op gemeentelijk areaal. Bij de Kaderbrief 2019 is 3,5 miljoen euro toegekend voor doorfietsroutes. In het coalitieakkoord (2019-2023) is 6 miljoen euro uitgetrokken voor de fiets. Deze gelden zijn belegd in verschillende projecten, o.a. uit het Actieprogramma (bijlage B en C). In totaal is voor de periode 2022-2027 ruim 71 miljoen euro beschikbaar (Tabel 2.4), waarvan ca.10 miljoen euro onder voorbehoud. Na 2023 zijn er geen specifieke middelen meer begroot voor fiets. Er is in die periode wel een jaarlijks budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze middelen kunnen ook ten gunste vallen aan fiets. Bijvoorbeeld door het uitkeren van subsidies voor doorfietsroutes of andere fietsinfra.³⁹

³⁷ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

³⁸ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

³⁹ Provincie Noord-Holland, mail, 20 juli 2022

Tabel 2.4 Overzicht van beschikbare middelen voor de Fiets voor de periode 2022-2027

	Fiets	Actieve Mobiliteit ⁴⁰	Verkeersveiligheid ⁴¹	Kadernota 2023 ⁴²	Totaal
IMPI: fietsknelpunten provinciale infra	€ 16.000.000				€ 16.000.000 ⁴³
IMPI: Ontbrekende schakel doorfietsroute Velsen – Haarlem ⁴⁴	€ 2.500.000				€ 2.500.000 ⁴⁵
Subsidieregeling Kleine Infra: fiets ⁴⁶	€ 6.925.000			€ 3.100.000	€ 10.025.000
Subsidieregeling Kleine Infra: Verkeersveiligheid			€ 24.000.000 ⁴⁷		€ 24.000.000
Subsidieregeling Buiten Uitvoerings-regeling diverse doorfietsrouteprojecten	€ 3.520.000			€ 5.900.000	€ 9.420.000 ⁴⁸
Ketenreisvoorzieningen	€ 280.000	€ 2.000.000		€ 600.000	€ 2.880.000 ⁴⁹
Onderzoek (studie en data)	€ 983.633			€ 200.000	€ 1.183.633 ⁵⁰
Recreatie netwerken	€ 98.392	€ 550.000		€ 200.000	€ 848.392 ⁵¹
Kennis & innovatie (o.a. Smart Mobility toepassingen)		€ 960.000			€ 960.000 ⁵²
Stimulering gebruik ⁵³			€ 3.520.000	€ 200.000	€ 3.720.000
Totaal	€ 30.510.000	€ 3.510.000	€ 27.520.000	€ 10.200.000	€ 71.537.025

Benodigde middelen voor het huidige fietsbeleid

In de Actieagenda wordt aangegeven dat de meeste activiteiten worden gedekt uit de beschikbare middelen voor de fiets, zoals de subsidieregeling Kleine Infrastructuur (6.925.000 euro), onderzoeksgeld (800.000 euro) en uit geld voor subsidies buiten uitvoeringsregeling (1.030.000 euro, waaronder 245.000 euro voor

⁴⁰ Niet uit te splitsen.

⁴¹ Ten gunste van de fiets.

⁴² Is onder voorbehoud.

⁴³ Gereserveerd (maart 2018) voor 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal.

⁴⁴ Is een provinciaal project.

⁴⁵ Kaderbrief 2019: reservering als eigen bijdrage voor SPUK-subsidie Rijk.

⁴⁶ Voor doorfietsroutes en alle overige netwerken.

⁴⁷ Subsidieverlening die ten gunste kan vallen aan fiets/voetganger, maar ook ingezet kan worden voor verbeteringen van uitsluitend weginfrastructuur. Per jaar in totaal ca. € 8 miljoen. Periode 2022-2027: totaal € 48 miljoen. 50% van dit bedrag is in de tabel opgenomen ten gunste van fiets.

⁴⁸ Kaderbrief 2019: reservering voor Corridor Amsterdam-Hoorn, F200 (A'dam-Haarlem) en Kadernota 2023 (onder voorbehoud): 2e elektrische pont Velsen, verbeteren fietstunnel onder station Uitgeest en fietsverbinding Heilooërbos.

⁴⁹ Bedrag onder fiets is voor fietsparkeren bij R-Net haltes en deelfietspilot, € 2M is binnen programma OV-knooppunten wat ook ten gunste valt aan voetgangers. Kadernota 2023 (onder voorbehoud) is t.b.v. R-net fietsparkeren.

⁵⁰ Voorbereidende studies, dataverzameling en -strategie.

⁵¹ Valt ook ten gunste aan voetgangers. Kadernota 2023 (onder voorbehoud) is t.b.v. veerpontenbeleid/aanpak.

⁵² Valt ook t.g.v. voetganger.

⁵³ Verkeerseducatie, gedragscampagnes, fietsbewegwijzering.

ketenreisvoorzieningen (in tegenstelling tot de 280.000 euro die in het overzicht staat)).⁵⁴ ⁵⁵ Deze middelen zijn incidenteel en bedragen voor de periode tot 2023 8.755.000 euro. Voor de periode na 2023 zijn geen middelen opgenomen in de begroting voor actieve mobiliteit. In de Actieagenda wordt een schatting gegeven van de benodigde provinciale middelen om de ambities uit de Actieagenda in de periode 2024 t/m 2027 te kunnen verwezenlijken. De financiële middelen hiervoor zijn ingeschat op in totaal ca. 100 miljoen euro en zijn gedeeltelijk nog niet gedekt (Tabel 2.5).⁵⁶ De provincie Noord-Holland geeft aan dat er aanvullende financiering nodig is om de ambities waar te kunnen maken.⁵⁷

Tabel 2.5 Inschatting benodigde provinciale middelen voor de periode 2024 t/m 2027

Activiteiten	2024	2025	2026	2027
Beleid & voorbereiding	€ 1.300.000	€	€	€
		1.500.000	1.600.000	1.600.000
Subsidies	€ 21.500.000	€	€	€
		21.900.000	22.300.000	22.700.000
Samenwerkingsprojecten	€ 1.100.000	€	€	€
		1.200.000	1.200.000	1.200.000
<i>Totale investeringen eigen areaal⁵⁸</i>	<i>€ 18.500.000</i>	<i>€</i>	<i>€</i>	<i>€</i>
		<i>18.800.000</i>	<i>19.100.000</i>	<i>19.400.000</i>
<i>Verhoging kapitaallasten</i>				€
				365.000 ⁵⁹
Totaal begroting	€ 23.900.000	€	€	€
		24.600.000	25.100.000	25.865.000

Benodigde middelen voor het RTF

In het RTF wordt aangegeven dat de investeringsbehoefte in totaal 629,7 miljoen euro tot 2027 en 816,4 miljoen euro in de periode 2028-2040 is (Tabel 2.6).⁶⁰ De te behalen prestaties uit het RTF blijven een wensbeeld en spelen voor een groot deel op de lange termijn waardoor ze niet te vergelijken zijn met beschikbare middelen.

Tabel 2.6 Overzicht van de investeringsbehoefte uit het RTF

Deelregio	2022-2027	2028-2040
Gooi en Vechtstreek	€ 213.100.000	€ 44.200.000
Zuid-Kennemerland en IJmond	€ 191.000.000	€ 246.600.000
Noord-Holland Noord	€ 213.100.000	€ 525.600.000
Totaal	€ 629.700.000	€ 816.400.000

⁵⁴ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

⁵⁵ Provincie Noord-Holland, mail, 20 juli 2022

⁵⁶ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

⁵⁷ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027.

⁵⁸ Investerings in eigen areaal worden uitgedrukt in kapitaallasten die over 50 jaar worden gespreid. Een jaar na oplevering van een investering, worden de kapitaallasten die met de investering gepaard gaan opgenomen in de begroting. Anders gezegd: pas een jaar na oplevering van een project op eigen areaal, gaat de teller van investering/50 jaar tellen. Omdat de provincie verwacht dat de eerste projecten op eigen areaal op zijn vroegst pas in 2026 opgeleverd kunnen worden, zullen de kapitaallasten pas in 2027 gaan drukken op de provinciale begroting. Om deze reden zijn de totale investeringen eigen areaal wel getoond, maar niet in de opsomming meegenomen.

⁵⁹ De kapitaallasten zijn berekend door de investering te verdelen over 50 jaar en corresponderen met de waarde van de projecten die zijn gestart in de studiefase in 2023. De hoogte van de kapitaallasten kan variëren afhankelijk van de daadwerkelijke opgeleverde projecten in voorafgaande jaren.

⁶⁰ Provincie Noord-Holland, Flevoland en Vervoerregio Amsterdam (2021), Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Ambtelijke capaciteit

Met betrekking tot ambtelijke capaciteit geeft de provincie Noord-Holland aan dat er momenteel vier personen bezig zijn met het onderwerp fiets binnen de directie beleid/sector mobiliteit. Bij de directie beheer en uitvoering zijn er meer medewerkers met het onderwerp fiets bezig, maar niet uitsluitend. De fiets vormt hierbij vaak een onderdeel van een groter project. Verder zijn er nog een drietal projectleiders van initiatief- en studiefaseprojecten (en dus niet van uitvoering) op het thema fiets. Deze projectleiders houden zich niet *full time* bezig met fiets.⁶¹

2.5 Beleidsonderbouwing

Beoordelingscriterium 1d:

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

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

Korte uitleg: De provincie onderbouwt in haar beleidstukken grotendeels zowel de geformuleerde doelen voor de fiets als de maatschappelijke toegevoegde meerwaarde van de fiets. De beleidstukken bouwen op elkaar voort. Er wordt aandacht besteed aan de complexiteit en maatschappelijke baten van de fiets.

Toelichting

In het interview met de provincie Noord-Holland is aangegeven dat het fietsbeleid jaren onderbelicht en onderschat is geweest. Er leefde volgens de provincie een beeld dat de beleidsdoelen voor de fiets veel minder geld behoeften om te kunnen realiseren. Op basis van deze misvatting is de afgelopen jaren getracht om met beleidsonderbouwing de complexiteit en maatschappelijke baten van de fiets beter in beeld te brengen.⁶² Zo wordt in de Omgevingsvisie NH2050 (2018) op hoofdlijnen het belang van de fiets aangegeven voor de verbinding met het OV, verplaatsingen van forenzen (alternatief voor de auto) en scholieren (veilige routes) en met natuurgebieden (recreatie en toerisme).

In het Perspectief Fiets wordt de rol van de fiets binnen mobiliteit onderbouwd.⁶³ Hierbij zijn er cijfers en onderzoeken van het CBS, het Fietsberaad, de Stichting Landelijk Fietsplatform en het Kennisinstituut voor Mobiliteit (Fietsfeiten KiM) gebruikt. Daarnaast is er ook wetenschappelijke literatuur als onderbouwing voor de positieve invloed van fietsen op gezondheid gebruikt. Verder is er ook inzicht gegeven in motieven voor fietsgebruik en worden er ook tekortkomingen aangegeven zoals het feit dat CBS naar hoofdvervoerwijze kijkt en de treinfietsers daardoor niet in beeld is. Daarnaast wordt de fiets ook in het perspectief van externe ontwikkelingen geplaatst, zoals de elektrische fiets, speedpedelecs en de lease-fiets, zelfrijdende voertuigen en e-deelfietsen. Voor elke externe ontwikkeling is een korte reflectie van de provincie Noord-Holland beschreven hoe zij acht hiermee om te gaan binnen het provinciale fietsbeleid. Hetzelfde geldt ook voor de regionale verschillen binnen de provincie.

In het Perspectief Mobiliteit worden de mobiliteitsontwikkelingen beschreven, zoals de ontwikkeling in het gebruik van de verschillende vervoerswijzen, de samenhang met verstedelijking, klimaatverandering en de leefomgeving.⁶⁴ Daarnaast baseert het Perspectief Mobiliteit zich op keuzes die samen met partners zijn en

⁶¹ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

⁶² Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

⁶³ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland

⁶⁴ Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig

worden gemaakt in diverse samenwerkingsprogramma's. Op basis van de ontwikkelingen zijn de hoofdpogaven voor mobiliteit bepaald waarvan lopen en fietsen er twee zijn. In de Actieagenda wordt de hoofdpogave nader uitgewerkt in concrete actielijnen. De beleidsonderbouwing van het Perspectief Fiets, de samenhang met het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en het Perspectief Mobiliteit liggen hieraan ten grondslag.⁶⁵

De provincie geeft aan dat het fietsbeleid op hoofdlijnen staat maar tegelijkertijd ook continu in beweging is. Op basis van nieuwe onderzoeken en voortschrijdend inzicht wordt het beleid volgens de provincie steeds een stap verbeterd.⁶⁶

2.6 Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven

Beoordelingscriterium 1e:

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

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

Korte uitleg: Het provinciale fietsbeleid wordt in een breder perspectief en in samenhang met andere opgaven bekeken. Hierbij wordt ingegaan op duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Daarnaast wordt de fiets gekoppeld aan de fiets-ov combinatie in relatie tot de ketenreis/deur-tot-deur reis.

Toelichting

Het Perspectief Mobiliteit vormt de kapstok voor het provinciale fietsbeleid.⁶⁷ Hierin wordt de fiets in een breder perspectief en in samenhang met andere opgaven bekeken. In de hoofdpogave 'lopen en fietsen' komt de fiets het meest prominent naar voren. Daarnaast is de koppeling met de fiets nog terug te zien in de volgende hoofdpogaven:

- **(3) Goede dagelijkse deur-tot-deur reis, (5) De ketenreis en (6) Veilig en toegankelijk reizen.** Het openbaar vervoer, (deel/e-)fiets, lopen en (deel)auto worden in de toekomst gezien als een duurzaam, toegankelijk en naadloos mobiliteitssysteem dat inwoners en bezoekers in Noord-Holland van deur-tot-deur brengt. Hierbij wordt ingezet op de uitbreiding van de fietsenstallingen en wordt een breed regionaal OV-knooppuntennetwerk nagestreefd waar wonen, werken en reizen geconcentreerd samenkomen en makkelijk bereikbaar zijn met onder andere de (deel)fiets.
- **(7) Voorkomen negatieve effecten van mobiliteit en (9) Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur.** De provincie wil met mobiliteitsmanagement en inzet op (o.a.) fiets de groei van de automobilititeit zodanig beperken dat het niet of nauwelijks nodig is om de capaciteit van het provinciale (auto)wegennet uit te breiden. Hierbij wordt nagestreefd om op termijn een optimale multimodale reis met de auto – OV/fiets te faciliteren en zo een duurzaam en veilig provinciaal wegennet te creëren.

Daarnaast wordt in hoofdpogave 4 'lopen en fietsen' de samenhang tussen deze actieve mobiliteitsvormen gelegd: "Zo krijgen lopen en fietsen in het multimodaal netwerkmanagement kader (MM NMK) voor (centrum) stedelijke gebieden de hoogste prioriteit".⁶⁸

⁶⁵ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

⁶⁶ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

⁶⁷ Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig

⁶⁸ Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig, p. 26

In het Perspectief Fiets wordt de koppeling met verstedelijking, OV en recreatie eveneens gelegd:⁶⁹

- "We zetten onder andere via het Programma OV-Knooppunten in op verstedelijking op fietsafstand van de knooppunten van het openbaar vervoer. Bij uitbreiding van stedelijke gebieden en de aansluiting van deze gebieden op het mobiliteitsnetwerk moet meer aandacht zijn voor de fiets".
- De fiets is een uitstekend vervoermiddel als voor- en/of natransport. "We gaan dan ook inzetten op een nog betere, naadloze koppeling tussen fiets en openbaar vervoer om zo het ov-netwerk te versterken".
- "Omdat een goede/groene inpassing bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het fietsen (woon/werk en recreatief), benutten we kansen op het gebied van een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing".

Zowel de gemeente Haarlem als de regio-organisatie Gooi en Vechtstreek geven aan dat er door de provincie verbindingen worden gelegd tussen de fiets en andere mobiliteitsopgaven⁷⁰. Hierdoor is het tegelijkertijd soms lastig te bepalen wat de scope van fietsbeleid daadwerkelijk is. Daarbovenop zijn de gemeenteraad en bewoners zich niet altijd bewust van deze samenhang, bijvoorbeeld het spanningsveld tussen fiets- en parkeerbeleid.⁷¹ Met dergelijke spanningsvelden is het vervolgens niet altijd even duidelijk waar vanuit het beleid prioriteit aan wordt gegeven door de provincie: "wordt er ingezet op doorstroming van het OV of van de fiets wanneer het één het ander in de weg zit? Dit is vaak niet duidelijk. Wat wel steeds duidelijker wordt is dat het belang van de auto ten opzichte van de fiets en het OV af lijkt te nemen".⁷²

2.7 Landelijke ambities en doelen

Beoordelingscriterium 1f:

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

Bevinding: Het fietsbeleid van de provincie Noord-Holland sluit gedeeltelijk aan bij de landelijke ambities en doelen.

Korte uitleg: De Tour de Force ambities worden onderschreven door de provincie, maar de toename van het aantal fietskilometers van 20% tot 2027 wordt vanuit een andere invalshoek benaderd. De provincie draagt, ondanks de andere invalshoek, bij aan deze Tour de Force ambitie. Met betrekking tot de 1.000 kilometers wordt niet benoemd hoeveel kilometer – van de ingeschatte hoeveelheid nieuwe fietsroutes en opwaardering van bestaande fietsroutes - doorfietsroutes (lees: snelfietsroutes) betreft. De provincie heeft een inschatting van het aantal kilometers fietsroute, maar niet hoeveel hiervan doorfietsroutes betreft. De opgaven in het gezamenlijke RTF van de provincies Flevoland en Noord-Holland met betrekking tot de hoofdfietsroutes en fietsparkeren zijn ten opzichte van Nederland als geheel aanzienlijk.

Toelichting

Tour de Force

⁶⁹ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland, p. 28

⁷⁰ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022; Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek, ambtelijk gesprek, 23 mei 2022

⁷¹ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

⁷² Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek, ambtelijk gesprek, 23 mei 2022

Op landelijk niveau werken de provincies samen met de gemeenten, het Rijk en belangenorganisaties in het initiatief Tour de Force⁷³. In de *Agenda Fiets* uit 2017 is een groei van het aantal fietskilometers met 20 procent (periode 2017- 2027) als ambitie opgenomen. In 2019 is het ambitiesdocument *2e etappe Schaalsprong Fiets* verschenen. De ambitie is om 1.000 kilometer snelfietsroute te realiseren voor 2030.⁷⁴ De samenwerking en ambities binnen Tour de Force zijn vrijwillig en niet bindend, maar volgens Tour de Force niet vrijblijvend.⁷⁵ De doelstelling van 20 procent meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017 is in lijn met de doelstelling van de provincie Noord-Holland, maar de provincie gebruikt een andere invalshoek waarbij de koppeling met de Tour de Force expliciet wordt gelegd. Vanuit de pijler 'verminderen' zet de provincie in op het voorkomen van (de groei van) mobiliteit door minder te reizen, door slimme ruimtelijke ordening en het verminderen van piekdruk door meer buiten de spits te reizen (onder andere werkgeversaanpak, mogelijk prijsbeleid).⁷⁶ Hierbij wordt niet benoemd dat het om minder autoreizen gaat, maar de Rekenkamer leidt dit wel af uit de koppeling met de spits. Met de doelstelling van de provincie om het aandeel actieve mobiliteit in de dagelijkse verplaatsingen in 2027 te laten groeien naar 75% op afstanden tot 7,5 kilometer en naar 25% op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer⁷⁷ draagt de provincie bij aan de doelstelling van de Tour de Force. Met betrekking tot de 1.000 kilometers snelfietsroutes is er door de provincie een inschatting gemaakt van de hoeveelheid kilometers nieuwe fietsroutes en de opwaardering van bestaande fietsroutes. De Rekenkamer constateert dat er niet wordt benoemd hoeveel kilometer hiervan doorfietsroutes (lees: snelfietsroutes) betreft.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De Tour de Force bracht in maart 2021 het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen* (verder: NTF) uit.⁷⁸ Hierin brengen het Rijk en decentrale overheden in beeld welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is hiervoor de gezamenlijke inbreng van de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Een van de belangrijkste ambities uit het RTF is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Bij de opgaven voor de provincies Noord-Holland en Flevoland valt op dat er voor de hoofdfietsroutes zowel tot en met 2027 als in de periode 2028-2040 een relatief grote opgave in financiële zin is opgenomen voor de hoofdfietsroutes en dat voor fietsparkeren een grote opgave in het absoluut aantal fietsparkeerplekken staat benoemd. De Rekenkamer constateert dat de opgaven in Flevoland en Noord-Holland met betrekking tot de hoofdfietsroutes en fietsparkeren ten opzichte van Nederland als geheel aanzienlijk zijn (Tabel 2.7).

Tabel 2.7 Opgaven hoofdfietsroutes en fietsparkeren volgens NTF

	t/m 2027		2028-2040	
Hoofdfietsroutes	# kilometer	euro (mln)	# kilometer	euro (mln)
Noord-Holland en Flevoland (excl. VRA)	2.400 (16%)	1.601 (24%)	770 (11%)	1.289 (25%)
Nederland	14.300	6.600	6.500	5.100
Fietsparkeren	# plekken (incl. vervanging)	euro (mln)	# plekken (incl. vervanging)	euro (mln)

⁷³ Tour de Force is in 2015 ontstaan toen Utrecht (stad) bezig was met de voorbereidingen van de start van de Tour de France. De naam 'Tour de Force' is hiervan afgeleid. Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau vinden overleggen plaats. Tour de Force heeft daarnaast een eigen programmamanagement. Bron: Fietsberaad (2021), www.fietsberaad.nl

⁷⁴ Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 23

⁷⁵ Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 27

⁷⁶ Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig, p. 18

⁷⁷ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027, p. 5

⁷⁸ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

	t/m 2027		2028-2040	
Noord-Holland en Flevoland (incl. VRA) ⁷⁹	124.800 (36%)	55 (9%)	235.100 (66%)	88 (18%)
Nederland	342.000	600	356.000	500

Verkeersveiligheid en fietsparkeren bij stations

Zowel landelijk als provinciaal is het doel om de verkeersveiligheid te vergroten. In het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* – een gezamenlijke uitgave van het Rijk, provincies en gemeenten – is een gezamenlijke ambitie voor het minimaliseren van het aantal verkeersslachtoffers geformuleerd.⁸⁰ Ook de ambities in het Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations zijn gezamenlijke ambities van het Rijk en decentrale overheden waaronder de provincie Noord-Holland.⁸¹

Verhouding tussen het Rijk en de provincie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft aan dat fietsbeleid – en in het speciaal de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur – voornamelijk een provinciale en gemeentelijke zaak is. Toch wordt er ook samengewerkt tussen het ministerie en de provincies. Het ministerie ervaart de samenwerking met provincies positief.⁸² In de Kamerbrief bij de aanbidding van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de ambities van het Rijk voor de periode 2022-2025 uitgesproken.⁸³ Het Rijk zet in op meer fietsbewegingen en trekt onder andere 50 miljoen euro uit voor nieuwe en betere fietsenstallingen bij stations en structureel 6 miljoen euro per jaar voor doorfietsroutes in Nederland. Daarnaast draagt het Rijk bij aan het bereikbaar maken van gebieden waar woningen worden gebouwd, onder andere door een financiële bijdrage van infrastructuurprojecten met een rol voor de fiets.

Uit het bestuurlijk gesprek met de gedeputeerde kwam naar voren dat er meer van het Rijk verwacht wordt. In het gesprek werd kenbaar gemaakt dat het Rijk op het gebied van fietsbeleid te makkelijk problemen bij lagere overheden neerlegt. Er wordt meer van het Rijk verwacht in situaties waar het ook om Rijksinfrastructuur gaat. Als voorbeeld wordt de tweede pont in Velsen genoemd.⁸⁴

2.8 Betrokkenheid PS

Beoordelingscriterium 1g:

Provinciale Staten worden betrokken bij de totstandkoming van het fietsbeleid.

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

Korte uitleg: Op verzoek van PS en mede-initiatief van de Fietzersbond werd in 2016 een inventarisatie door de Fietzersbond gemaakt van de belangrijkste fietsknelpunten van het hoofdfietsnetwerk in alle gemeenten van de provincieregio's. Op basis hiervan is door PS besloten in maart 2018 om te investeren in het oplossen van

⁷⁹ De stallingsbehoefte in en rond Amsterdam (veelal op de stations) zorgt voor een groot deel van de gestelde opgave op fietsparkeren. Dit valt qua verantwoordelijkheid niet binnen de provincie, maar binnen de vervoerregio Amsterdam.

⁸⁰ Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018), Veilig van deur tot deur, Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid

⁸¹ (2016) Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations

⁸² Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Interview met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

⁸³ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Kamerbrief IENW/BSK-2022/172740

⁸⁴ Provincie Noord-Holland, bestuurlijk gesprek, 26 augustus 2022

fietsknelpunten op provinciaal en gemeentelijk areaal. PS zijn verder betrokken geweest bij de totstandkoming van de diverse beleidsstukken.

Toelichting

Provinciale Staten hebben een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van het fietsbeleid. Op verzoek van PS en mede-initiatief van de Fietzersbond is in 2016 een inventarisatie door de Fietzersbond gemaakt van de belangrijkste fietsknelpunten van het hoofdfietsnetwerk in alle gemeenten van de provincieregio's.⁸⁵ Dit betreft knelpunten in de infrastructuur op provinciaal areaal en op andere fietsroutes. In de PS-Voordracht 2018-26 is een lijst gepresenteerd van de meest urgente knelpunten in zowel het regionale als het lokale fietsnetwerk. Deze lijst is een selectie uit de inventarisatie van fietsknelpunten uitgevoerd door de Fietzersbond in 2016. Op 13 maart 2018 is door PS besloten te investeren in 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal en via subsidies te investeren in 39 fietsknelpunten op gemeentelijk areaal.⁸⁶ Tot dan toe werd fiets hoogstens meegenomen als onderdeel binnen grotere verkeersprojecten. Het concept Perspectief Mobiliteit en de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit zijn beide besproken met PS en de definitieve versies van beide documenten zijn vervolgens door PS vastgesteld.^{87 88}

⁸⁵ Fietzersbond (2016), Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016

⁸⁶ Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

⁸⁷ Provincie Noord-Holland, PS-vergadering, agendapunt 12, 13 september 2021

⁸⁸ Provincie Noord-Holland, PS-vergadering, agendapunt 13, 23 mei 2022

| 3 | Doorfietsroutes

In dit hoofdstuk gaan we specifiek in op de uitvoering van het fietsbeleid met betrekking tot doorfietsroutes. Dit gebeurt aan de hand van de volgende onderwerpen:

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

Doorfietsroutes zijn als volgt gedefinieerd door de provincie Noord-Holland:

“Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute is voldoende ruimte voor alle typen fietsen [...] en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes hebben een comfortabele ondergrond en zijn extra breed. Zo kunnen zowel gewone als snelle fietsers er veilig gebruik van maken en elkaar veilig inhalen. Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen ze bij voorkeur niet langs drukke autowegen en hebben de fietsers voorrang op het kruisende verkeer. Bovendien zijn doorfietsroutes klimaatbestendig en goed ingepast in het landschap. In de praktijk gaat het om het verknopen van bestaande (goede) fietspaden aan rustige straten door stad en land. Doorfietsroutes kennen een variatie aan [...] wegprofielen”.⁸⁹

Bij de realisatie van het doorfietsroutenetwerk gaat het zowel om het verbeteren van bestaande fietsinfrastructuur als het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur. Op dit moment zijn er nog geen volledige doorfietsroutes gerealiseerd door de provincie Noord-Holland en haar partners. Het fietsnetwerk uit het RTF is het gedeelde kaartbeeld van de belangrijkste doorfiets-, stads- en recreatieve routes van de provincies Flevoland, Noord-Holland en de Vervoerregio. Op het onderdeel doorfietsroutes is het RTF de actualisatie van het ambitiebeeld doorfietsroutes uit het Perspectief Fiets. Het (fijnmaziger) Regionale Fietsnetwerk binnen de provincie, opgedeeld in de Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en IJmond, en Noord-Holland Noord blijft echter ook gelden. Alle routes uit het RTF staan ook in het fijnmazige Regionale Fietsnetwerk. Het RTF brengt echter focus aan op het landsdelige MIRT niveau, als input voor het NTF.⁹⁰

3.1 Doelen, prestaties en instrumenten

Beoordelingscriterium 2:

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

Bevinding: Het is onduidelijk of de doelen en te behalen prestaties voor de doorfietsroutes op schema liggen.

Korte uitleg: De provincie ligt met betrekking tot het oplossen van 14 fietsknelpunten (die zich gedeeltelijk op doorfietsroutes bevinden) niet op schema. Er zijn delen van 8 doorfietsroutes gerealiseerd of gaan binnenkort in uitvoering. In de provinciale documenten wordt de specifieke vooruitgang per doorfietsroute niet expliciet

⁸⁹ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

⁹⁰ Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland

toegelicht. Hierdoor is onduidelijk wat de status is van de benoemde doorfietsroutes. De prioritering van de doorfietsroutes is nog onduidelijk voor de gemeente Haarlem.

Toelichting

In het RTF staat de actualisatie van het ambitiebeeld doorfietsroutes uit het Perspectief Fiets. De routes zijn opgedeeld in de deelregio's Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en IJmond, en Noord-Holland Noord. De geprioriteerde (en overige) routes per deelregio zijn terug te vinden in bijlage D. Er wordt aangegeven in het RTF dat de kernen door doorfietsroutes worden verbonden, maar er wordt niet teruggegrepen op de 8 doorfietsroutes uit het Actieprogramma. In het Actieprogramma zijn namelijk 14 fietsknelpunten en 8 doorfietsroutes benoemd, die in 2021 afgerond hadden moeten zijn.⁹¹ Een deel van de fietsknelpunten overlapt hierbij met de realisatie van de doorfietsroutes. In de brief aan PS uit 2022 over de voortgang van het oplossen van de fietsknelpunten is aangegeven dat 2 knelpunten gerealiseerd zijn (lees: verholpen), 2 knelpunten in de realisatiefase, 1 knelpunt in de planfase en 9 in de studiefase zitten.⁹² Het doel is om er nu voor te zorgen dat eind 2022 de meeste studiefasen afgerond zijn of een voorstel voor het vervolg gereed is. De provincie benoemt drie hoofdredenen voor het achterblijven van de realisatie:⁹³

1. **Matig regionaal draagvlak:** Omdat nog geen bestuurlijke afspraken waren gemaakt over aanpak van de knelpunten, bijvoorbeeld binnen een regionale samenwerking, een doorfietsrouteaanpak, of als onderdeel van intentie- en uitvoeringsverklaringen, wordt nut- en noodzaak van de projecten regelmatig ter discussie gesteld. Dit leidt tot vertraging, scopewijzigingen etc. Zie ook punt 2. Aanvullend lagen de prioriteiten bij gemeenten door de Coronacrisis de afgelopen twee jaar niet bij deze knelpunten.
2. **Complexiteit:** In eerste instantie leken de knelpunten eenvoudig en snel op te lossen. Echter, de specifieke situaties bleken toch complexer dan aanvankelijk ingeschat. Dit komt bijvoorbeeld door extra benodigde afstemming, procedures en de verschillende opgaven in het projectgebied, zoals natuur, landschap, omgevingsprojecten, grondaankoop of waterhuishouding.
3. **Onvoldoende ambtelijke capaciteit:** Bij het inschatten van de capaciteit is gerekend op eenvoudige oplossingen. Zodoende was er onvoldoende rekening gehouden met de hierboven genoemde complexiteit en draagvlakproblematiek. Er was daardoor onvoldoende capaciteit beschikbaar voor het uitvoeren van de projecten, van studiefase tot en met realisatiefase.

Over de doorfietsroutes uit het Actieprogramma wordt geen terugkoppeling gegeven.⁹⁴ In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023⁹⁵ en 2019-2025⁹⁶ wordt ook niets over de doorfietsroutes vermeld. Hierover geeft de provincie aan dat het 'laaghangend fruit' in het verleden is gerealiseerd en dat er omvangrijkere investeringen nodig zijn voor de realisatie van doorfietsroutes, met name om barrières als auto, spoor en vaarwegen met fietsbruggen en tunnels te kunnen kruisen.⁹⁷ Verder wordt in de Actieagenda aangegeven dat met het RTF de eerste twee stappen uit de doorfietsrouteaanpak (verkennen en inventariseren) voor alle deelregio's van Noord-Holland zijn doorlopen en dat in sommige gevallen er ook al meer stappen uit de aanpak zijn doorlopen. Er wordt niet gespecificeerd welke routes hierin verder zijn.

⁹¹ Provincie Noord-Holland (2018), Actieprogramma Fiets 2019-2021: Perspectief in Actie

⁹² Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

⁹³ Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten, p. 2

⁹⁴ Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

⁹⁵ Provincie Noord-Holland (2018), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023

⁹⁶ Provincie Noord-Holland (2019), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2019-2025

⁹⁷ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

In het voortgangsrapport 2020 van de MRA wordt wel ingegaan op enkele doorfietsroutes, die ook door de provincie Noord-Holland zijn benoemd:⁹⁸

- *F200 Haarlem – Amsterdam*. Er zijn in totaal 4 van 6 deeltrajecten opgeleverd in 2019 en 2020. Deeltraject 2 (Zoete Inval tot station Halfweg) bevindt zich in de planuitwerkingsfase, waarbij de uitvoering voorzien was in 2021. Deeltraject 5 (station Halfweg tot Dubbele Buurt/Daveren) bevindt zich nog in de verkenningfase.
- *Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer*. Er zijn nog geen deeltrajecten gerealiseerd. Deeltraject 1 (langs busbaan HOVASZ) zou als onderdeel van het project HOVASZ in 2020-2021 uitgevoerd worden. De deeltrajecten 3, 4 en 6 bevinden zich in de realisatiefase en zouden in de periode 2021-2024 gerealiseerd moeten worden. De deeltrajecten 5, 7 en 8 bevinden zich in de planuitwerkingsfase en zijn voor uitvoering voorzien in de periode 2021-2025. Deeltraject 9 bevindt zich in de studiefase met voorziene uitvoering in 2023. Deeltraject 2 bevindt zich in de initiatieffase.
- *Gooi en Vechtstreek*. In de Gooi en Vechtstreek zijn 3 deeltrajecten benoemd die alle drie nog in de verkenningfase zitten. Dit betreft onder andere het traject tussen Hilversum – Bussum – Muiden – Amsterdam.
- *Kennemerland*. Er zijn in totaal 6 van 20 deeltrajecten gerealiseerd in de periode 2018-2020. Deeltraject 1 (fietspad westelijke randweg langs N208), 7 (fietspaden Hagelingerweg), 13 (Westerhoutweg) bevinden zich in de realisatiefase. Deeltraject 2 (ontbrekende schakel Ringvaart), 3 (ontbrekende schakel kruising N205 – N232), 4 (inprikker Julianalaan), 5 (fietstraat Lodewijk van Deijssellaan), 6 (ontbrekende schakel langs N208 Jan Gijzenkade), 9 (Pontplein/Minister van Houtenlaan), 10 (Pont, hogere frequentie), 11 (Pontweg Velsen), 14 (Ronde Zeestraat Beverwijk), 15a (oversteek Plesmanweg en Kuijkensweg), 16 (fietspaden Warande/Wijk aan Duinerweg) bevinden zich in de planuitwerkingsfase.

De Rekenkamer constateert dat uit het voortgangsrapport 2020 van de MRA naar voren komt dat delen van de 8 doorfietsroutes gerealiseerd zijn of binnenkort in uitvoering gaan, maar dat in de provinciale documenten de voortgang per doorfietsroute niet expliciet wordt toegelicht. Hierdoor is onduidelijk wat de status is van de doorfietsroutes die buiten de MRA liggen.

De gemeente Haarlem geeft aan ook dat de plannen voor het geambieerde doorfietsroutenetwerk waren (geformuleerd in het RTF), maar dat onduidelijk is hoe tussen de verschillende doorfietsroutes werd geprioriteerd. Zo blijft het (vooralsnog) moeilijk te onderbouwen waarom de ene doorfietsroute belangrijker is dan een andere doorfietsroute. Verder wordt er door provincie ingezet op doorfietsroutes vanuit een regionaal perspectief. Echter, vanuit het gemeentelijke perspectief zijn er ook veel binnenstedelijke fietsroutes die ook als belangrijk of zelfs belangrijker worden gezien dan de doorfietsroutes. Op basis hiervan geeft de gemeente Haarlem aan dat het belangrijk is om gezamenlijk een uitvoeringsplan te maken bestaande uit provinciale en stedelijke routes.⁹⁹

3.2 Provinciale rol

Beoordelingscriterium 3:

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

⁹⁸ Metropoolregio Amsterdam [MRA] (2021), voortgangsrapport 2020

⁹⁹ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

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

Korte uitleg: De provincie pakt de regierol en verleent subsidies. Het verschilt per project hoe duidelijk de regierol volgens andere partijen door de provincie wordt uitgedragen.

Toelichting

In de Actieagenda staat dat de provincie als regisseur en subsidieverlener optreedt en gaat monitoren en evalueren om de voortgang van de doorfietsroutes te bepalen.¹⁰⁰ De regierol staat hierbij centraal. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de juiste partijen aan tafel krijgen en het voeren van het gesprek op het juiste bestuursniveau. Verder fungeert de provincie als ‘doorgeefluik’ van rijkssubsidies.¹⁰¹

De gemeente Haarlem geeft aan dat in de praktijk niet altijd duidelijk is wat ieders rol is en wie het project trekt. Dit is met name het geval bij doorfietsroutes, omdat delen van de doorfietsroute op provinciaal areaal lopen en andere delen op gemeentelijk areaal (van verschillende gemeenten). Daarnaast vindt de gemeente Haarlem dat er een ‘bewaker van de lange termijn’ voor het totale fietsnetwerk ontbreekt. Kansen om werk-met-werk te maken worden zo niet/minder snel gezien en er ontbreekt een prioritering van fietstrajecten. Het proces wordt nu geleid door ‘waar initiatief genomen wordt, daar gebeurt iets’. Een voorbeeld hiervan is een onderdeel van de doorfietsroute in Haarlem-Zuidwest waar het tracé nog discussie oproept over hoe een gewenste fietstunnel het beste kan aansluiten op een fietsbrug, waar de provincie al mee bezig is. Zowel binnen de provincie als binnen de gemeente leven er onderling belangentegenstellingen waardoor het opstellen van een haalbaarheidsstudie voor de fietstunnel een moeizamer proces werd.¹⁰²

De regio-organisatie Gooi en Vechtstreek geeft aan dat de rol als subsidieverlener duidelijk is. Met betrekking tot doorfietsroutes is een regierol weggelegd voor de provincie en neemt de provincie in de communicatie over de rollen volgens geïnterviewde een transparante rol in. Verder ontstaat soms de situatie dat een gemeente het belang van een doorfietsroute niet inziet, omdat de herkomst en bestemming buiten de gemeente liggen. Van een dergelijke gemeente worden dan substantiële investeringen verwacht terwijl zij het idee hebben dat de baten niet opwegen tegen de kosten. Een overkoepelende situatie zoals de regio-organisatie en de provincie zijn dan van belang om hierin te kunnen bemiddelen en de baten aan te kunnen tonen. Beide partijen pakken deze rol ook op.¹⁰³

3.3 Middelen

Beoordelingscriterium 4:

De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.

Bevinding: het is onduidelijk of de inzet van de beschikbare middelen op schema ligt.

Korte uitleg: Het is onduidelijk in hoeverre de inzet van de middelen voor de doorfietsroutes op schema ligt en hoeveel er nog besteed moet worden aan de doorfietsroutes om de realisatie af te ronden. De tot nu toe beschikbare middelen zijn onvoldoende om het geambieerde regionale fietsnetwerk te kunnen verwezenlijken.

¹⁰⁰ Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027

¹⁰¹ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹⁰² Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

¹⁰³ Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek, ambtelijk gesprek, 23 mei 2022

Toelichting

Vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur is in 2020 en 2021 € 3.376.741 beschikt voor doorfietsroutes (Tabel 3.1).^{104 105} Informatie vanuit eerdere jaren van subsidies voor doorfietsroutes vanuit Kleine Infra konden niet worden gevonden. Daarnaast staat voor doorfietsrouteprojecten bekostigd uit de Kaderbrief 2019 € 3.520.000 uitgekeerd/gereserveerd. Voor de ontbrekende schakel tussen Velsen en Haarlem staat € 2.500.000 gereserveerd. Tot op heden is er dus € 9.396.741 beschikt of gereserveerd voor specifieke doorfietsrouteprojecten. Bij de begroting voor 2023 worden wellicht nog extra middelen beschikbaar gesteld voor de fiets. Daarvan is € 5.900.000 specifiek bedoeld voor doorfietsroutes. Onder voorbehoud komt het totaal wat specifiek is uitgegeven/gereserveerd voor doorfietsroutes uit op € 15.296.741. De Rekenkamer constateert dat het niet duidelijk is in hoeverre de inzet van de middelen voor de doorfietsroutes op schema ligt en hoeveel er nog besteed moet worden aan de doorfietsroutes om de realisatie af te ronden.

Tabel 3.1 Detailoverzicht subsidies toegekend aan doorfietsroutes in periode 2020-2021

Doorfietsroute	Ingezette middelen
Alkmaar - Koedijkerstraat	€ 392.216
Beverwijk – Aanleg fietsstraat en fietspad Westerhoutweg	€ 200.522
Beverwijk – Aanleg fietsstroken Warande	€ 43.112
Beverwijk – Aanleg rotonde Zeestraat-Warande	€ 548.856
Beverwijk – Wijk aan duinerweg	€ 550.184
Heemskerk – Herinrichting Maerten van Heemskerckstraat tot fietsstraat	€ 53.600
Heemstede – Fietsstraat Leidsevaartweg-Noord	€ 256.054
Heemstede – Reconstructie Cruquiusweg	€ 433.336
Heerhugowaard – Doorfietspaden Middenweg	€ 340.236
Heerhugowaard – Doorfietsroute Westtangent	€ 116.006
Heerhugowaard – Fietsstraat Middenweg	€ 75.769
Heiloo – Kerkelaan – Belieslaan	€ 53.606
Velsen – Fietspad Parkweg/Amsterdamse weg	€ 207.000
Velsen – Wüstelaan nabij spoorwegovergang	€ 106.244
Totaal	€ 3.376.741

De provincie onderschrijft dat de beschikbare middelen niet in de buurt komen bij wat daadwerkelijk nodig is om het gewenste regionale fietsnetwerk te verwezenlijken. Dit komt bijvoorbeeld doordat de opgaven en de daarbij horende kosten niet eerder scherp in beeld waren. Daarnaast werden de kosten onderschat vanwege de onderschatte complexiteit binnen fietsbeleid. De onderschatte complexiteit heeft bijgedragen aan opgelopen vertragingen.¹⁰⁶ Ook geeft de provincie aan dat momenteel gewerkt wordt aan de Integrale Noord-Hollandse Investeringsstrategie (INHI) voor onder andere de fiets. Hierin wordt op basis van indicatoren op termijn bepaald waar het best geïnvesteerd kan worden. De indicatoren zijn gericht op zaken als directheid, veiligheid en comfort.

¹⁰⁴ Metropoolregio Amsterdam [MRA] (2021), voortgangsrapportage 2020

¹⁰⁵ De middelen voor de doorfietsrouteprojecten zijn beschikt. In de begroting van de provincie Noord-Holland gaan de middelen na beschikking in een gereserveerde pot en kunnen niet meer aan andere projecten worden uitgegeven. Hierdoor wordt een beschikking bij de provincie Noord-Holland beschouwd als bestede middelen. Of het door de provincie ook daadwerkelijk is besteed (d.w.z. aan de gemeenten is overgemaakt), hangt af van of er door de gemeenten een voorschot is aangevraagd (van 80%) en of er al een verantwoording is ingediend (voor het totaal of de overige 20%). Onderdeel van de subsidievoorwaarden van de provincie is dat binnen een jaar na de beschikking het project gegund moet zijn. Voor de in 2020 beschikte projecten geldt dat alle projecten daadwerkelijk zijn gerealiseerd (en besteed). Van de in 2021 beschikte projecten is dat voor circa de helft van de projecten het geval. De andere helft is momenteel in aanleg of nog in voorbereiding (Provincie Noord-Holland, mail, 23 september 2022).

¹⁰⁶ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

De INHI is echter alleen gericht op de eigen infrastructuur¹⁰⁷. Door de regio-organisatie Gooi en Vechtstreek wordt onderschreven dat de beschikbare gelden onvoldoende zijn om het voorgenomen fietsnetwerk te realiseren. Dit geldt zowel voor de subsidieregeling als voor de financiële middelen voor de projecten op het provinciaal areaal.¹⁰⁸

Ambtelijke capaciteit en continuïteit

De gemeente Haarlem geeft aan dat het lastig is om subsidies binnen te halen omdat de ambtelijke capaciteit bij de gemeente voor de voorbereiding en uitwerking van plannen ontbreekt. Ook wanneer substantieel meer financiële middelen beschikbaar zouden zijn, is nog steeds capaciteit nodig is om de projecten uit te voeren. Zo zijn er subsidies voor de infrastructurele kosten, maar niet voor de mensen die het project uit moeten voeren. Naast de ambtelijke capaciteit is er ook een tekort aan ambtelijke continuïteit (banenwisselingen waardoor kennis verloren gaat). Hierdoor kunnen gemeenten de ambities van de provincie niet waarmaken.¹⁰⁹ Ook door de provincie wordt benoemd dat de personele beschikbaarheid bij de provincie krap is.¹¹⁰

3.4 Obstakels

Beoordelingscriterium 5:

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

Bevinding: De obstakels in de realisatie van doorfietsroutes zijn duidelijk in beeld en er wordt actie ondernomen om deze te overkomen.

Korte uitleg: De provincie bevindt zich in de eerste fase van de realisatie van doorfietsroutes. Er worden in deze fase al obstakels ervaren op het gebied van ruimtelijke inpassing, organisatie en besluitvorming, draagvlak, financiën en planning/fasering. De provincie onderneemt samen met de betrokken gemeenten actie om deze te overkomen.

Toelichting

Bij het realiseren van een doorfietsroute kunnen zich meerdere obstakels voordoen. Bijvoorbeeld wanneer een partij die wegbeheerder is van een deel van de route niet mee wil doen of er vanuit omwonenden protesten komen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de obstakels die bij de casus 'doorfietsroute F208 Kennemerland' naar voren zijn gekomen. De obstakels zijn geïnventariseerd en besproken tijdens een werksessie waaraan verschillende betrokken partijen deelnamen (gemeenten¹¹¹ en diverse ambtenaren van de Provincie Noord-Holland).¹¹² Daarnaast zijn ook enkele obstakels, die tijdens de interviews met de externe partijen naar voren zijn gekomen, benoemd.

¹⁰⁷ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹⁰⁸ Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek, ambtelijk gesprek, 23 mei 2022

¹⁰⁹ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

¹¹⁰ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹¹¹ Gemeente Velsen, Gemeente Haarlem en Gemeente Beverwijk.

¹¹² Werksessie F208 (1 juni, 2022).

Casus doorfietsroute F208 Kennemerland

Begin 2017 is er een onderzoek uitgevoerd naar het meest kansrijke tracé voor een doorfietsroute door Kennemerland. De doorfietsroute loopt grotendeels door de bebouwde kom over het bestaande fietsnetwerk. Het netwerk is in de huidige situatie van onvoldoende kwaliteit om als doorfietsroute aangemerkt te kunnen worden. Een groot deel van de te plegen ingrepen bestaat uit een kwaliteitsverbetering, zodat de route op alle punten voldoet aan de CROW-richtlijnen. Daarnaast speelt ook een aantal grote(re) barrières nog een rol, zoals het Noordzeekanaal, de Velsertaverse, de A22-zone en de A9-zone.

In 2018 hebben de Provincie Noord-Holland, gemeenten binnen de MRA, VRA en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord een intentieverklaring ondertekend voor een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de MRA. Een van deze fietsverbindingen is de doorfietsroute F208 Kennemerland. Tussen Haarlem en Velsen gaat het om de doorfietsroute die loopt vanaf de pont bij Velsen-Zuid door Driehuis en Santpoort Noord via de Van Den Vondellaan en de Hagelingerweg richting de N208 bij Haarlem tot aan Heemstede (Figuur 3.1). Dit is een onderdeel van een netwerk van bestaande en toekomstige doorfietsroutes.



Figuur 3.1 Tracé F208 Kennemerland

Werksessie F208 Kennemerland

De deelnemers aan de werksessie F208 geven aan dat de complexiteit van doorfietsrouteprojecten in het algemeen wordt onderschat. Men heeft voor de aanleg van ontbrekende schakels vaak te maken met verschillende grondeigenaren en doorfietsroutes lopen regelmatig door beschermde natuurgebieden, waardoor veel verschillende beleidsterreinen betrokken moeten worden om een integrale afweging te kunnen maken. De complexiteit roept daardoor ook de vraag op of de baten wel opwegen tegen de kosten en complexiteit van de projecten. Daarnaast geven de deelnemers aan dat het duidelijk moet zijn of er meer mensen gaan fietsen na de voltooiing van doorfietsroutes en dat het lastig is om de effectiviteit aan te tonen.¹¹³

Ruimtelijke inpassing

- De haakse verbindingen op de F208 zorgen ervoor dat er bij kruispunten vaak gestopt moet worden en dus niet doorgefietst kan worden. Dit speelt bijvoorbeeld aan de westkant van Haarlem.
- De 'strijd om ruimte' binnen de bebouwde kom: een breder fietspad betekent dat op een ander gebied (parkeren, trottoir) ruimte ingeleverd moet worden. Dit speelde bijvoorbeeld in Beverwijk, waarbij het anderhalf meter brede fietspad op bestaande infrastructuur inclusief autoweg, parkeerplekken en trottoir met vaststaande totaalbreedtes hiervoor verbreed moest worden naar twee meter.
- De inpassing van kunstwerken en de voltooiing van doorfietsroutes kost over het algemeen veel tijd en geld. Daarom moet er extra goed worden nagedacht hoe toekomstbestendig de inrichting van het kunstwerk en het tracé is in het licht van verkeers- en gebiedsontwikkelingen. Dit speelt bijvoorbeeld bij de inpassing van het Pontplein in Velsen. Daarom wordt er extra zorgvuldig nagedacht over de vraag of de huidige richting die wordt ingeslagen met de ongelijkvloerse kruising ook de richting is waar in de toekomst nog achter gestaan wordt.

¹¹³ Werksessie F208 (1 juni, 2022)

De deelnemers geven aan dat het realiseren van doorfietsroutes lang duurt en gedurende die periode nieuwe inzichten ontstaan. Hierdoor is het van belang om zorgvuldig na te denken en goed te onderbouwen of de toekomstige inrichting op de lange termijn de inrichting is die men voor ogen ziet.

Organisatie en besluitvorming

- In de afwezigheid van een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst kan de doorgang van fietsprojecten bij een bestuurlijke wisseling in gevaar komen. Bij de F208 zijn volgens de deelnemers namelijk geen bestuurlijke uitvoeringsovereenkomsten gesloten, maar 'alleen' intentieovereenkomsten.
- Spanningsveld tussen beleidsvelden (groen, parkeren, openbaar vervoer) zorgt ervoor dat het lastig is om iedereen binnen de eigen organisatie van de verschillende beleidsafdelingen mee te krijgen.
- Onvoldoende ambtelijke capaciteit om projecten aan te jagen en provinciaal beleid uit te voeren. Dit speelt bijvoorbeeld bij de gemeente Haarlem maar ook bij de provincie zelf. Er is te weinig capaciteit om projecten aan te jagen. Dit komt omdat er aan andere projecten prioriteit wordt gegeven wat leidt tot een gebrek aan middelen, waaronder capaciteit.

De deelnemers geven als mogelijke oplossingsrichting aan dat in een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst duidelijke afspraken gemaakt zouden kunnen worden over welke overheid wat uitvoert en hoe de route precies loopt. Zo kunnen harde voorwaarden worden gesteld. Daarnaast achten ze het belangrijk dat een integrale afweging wordt gemaakt met verschillende beleidsvelden. Hierbij dient dus ook te worden gekeken naar consequenties voor bijvoorbeeld natuur, openbaar vervoer of ruimtelijke ordening in het algemeen. Tot slot heeft de provincie Noord-Holland onlangs de Actieagenda Actieve Mobiliteit aangenomen waarin een stappenplan voor doorfietsroutes is opgenomen en dat de provincie Noord-Holland daar regie op wil voeren. In trajecten waar de gemeentelijke capaciteit beperkt is zou de provincie de regie meer kunnen pakken, als er capaciteit beschikbaar is.

Draagvlak

- Het is lastig om lokale bewoners van het regionale belang van een doorfietsroute te kunnen overtuigen.
- Er heerst een NIMBY-effect rondom doorfietsroutes. Bewoners en gebruikers zijn bang voor het verlies van groen en water, verminderen leefbaarheid en (sociale) veiligheid. Dit speelde bijvoorbeeld 1) in Beverwijk bij de verbreding van het fietspad naar 2 meter, 2) bij een tracédeel in Haarlem en 3) bij een fietsonderdoorgang bij de Velsentraverse in Velsen-Noord.

De deelnemers geven aan dat het van belang is om bewoners en belanghebbenden vanaf de start mee te nemen in het proces. Het beleid moet dus beter uitgedragen en onderbouwd worden.¹¹⁴ Hierbij helpt het als de nadruk ligt op waar de bewoners baat bij hebben en wordt gekeken hoe aan de wensen van de betreffende partijen invulling kan worden gegeven in combinatie met het feit dat er dan een fietsroute wordt aangelegd. Denk aan de afname van het autoverkeer, snelheidsverlaging naar 30 km/u van autoverkeer, parkeerplaatsen formaliseren, meer groen en verbetering van voetpaden om de algehele leefbaarheid te verbeteren waar de fiets dan een onderdeel van is.¹¹⁵ Het verleggen van de route werd bij de gemeente Haarlem niet per se als een oplossing gezien omdat het verplaatsen van de route wellicht meer kost en ook tot weerstand kan leiden.¹¹⁶

Financiën

- Er is geen structureel, maar alleen incidenteel geld beschikbaar voor gemeenten. Dit speelt bijvoorbeeld bij de exploitatie van de tweede pont in Velsen. Het is vooralsnog nog niet gelukt om structurele financiering te vinden voor de tweede pont. Ook voor andere initiatieven zoals het ongelijkvloers maken van het Pontplein in

¹¹⁴ Werksessie F208 (1 juni, 2022)

¹¹⁵ Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek, ambtelijk gesprek, 23 mei 2022

¹¹⁶ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

Velsen blijkt de financiering een heikel punt. De gemeenten Haarlem, Beverwijk en Velsen geven aan dat zij afhankelijk zijn van de verschillende subsidies om financiële middelen te hebben om projecten te kunnen realiseren.

- De gemeente Haarlem gaf in het ambtelijk gesprek aan dat de bestaande provinciale subsidieregeling niet past bij de omvang van de nodige investeringen voor de doorfietsroutes in het algemeen (met name om barrières als auto, spoor en vaarwegen met fietsbruggen en tunnels te kunnen kruisen).¹¹⁷
- De kosten blijken hoger te liggen dan begroot en er moet extra krediet aangevraagd worden. Dit is soms lastig uit te leggen richting bestuurders of de gemeenteraad en leidt tot vertragingen.

In de werksessie zijn er geen voorbeelden van oplossingen met betrekking tot de financiën aan de orde gekomen, maar er wordt wel actie ondernomen om dergelijke financiële obstakels te slechten.

Planning/fasering

- De realisatie van de doorfietsroute knelt met de planning van overige (gebieds)ontwikkelingen binnen gemeenten.¹¹⁸ Dit speelt bijvoorbeeld bij gemeente Beverwijk. Het vastgestelde tracé kruist een doorgaande weg waar binnen enkele jaren een rotonde aangelegd kan worden. Daar is nu een andere oplossing voor benoemd door een oversteek met verkeerslichten aan te passen. Dat zou zonde zijn om nu te doen als over 5 jaar daar een rotonde aangelegd kan worden. Hierdoor kan de realisatie van een doorfietsroute beter nog even wachten.
- De gemeente Haarlem gaf in het ambtelijk gesprek aan dat een prioritering van de doorfietsroutes onderling ontbreekt en de gezamenlijke planning voor de doorfietsroutes in het algemeen.¹¹⁹

De deelnemers geven als een mogelijke oplossingsrichting aan dat het na de vaststelling van het voorkeurstracé nodig zou zijn om in de verschillende gemeentes een studie uit te laten voeren naar welke ontwikkelingen er de komende tijd allemaal langs dit tracé spelen. Op basis van deze informatie kan vervolgens gezamenlijk naar quickwins (met uitvoering op korte termijn) worden gekeken en tegelijkertijd een lange termijn beeld bestuurlijk worden vastgelegd.

Uit het bestuurlijk gesprek met de gedeputeerde werd een aanvullende overkoepelende opmerking gemaakt over de obstakels bij doorfietsroutes. In het gesprek kwam namelijk naar voren dat er vaak veel kleine obstakels moeten worden verholpen voordat er eindelijk tot realisatie kan worden overgegaan.¹²⁰

3.5 Informatievoorziening PS

Beoordelingscriterium 6:

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

Bevinding: De informatievoorziening aan PS vindt deels tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak plaats.

Korte uitleg: PS zijn tot nu toe alleen via de voortgangsrapportages van het MRA geïnformeerd over de doorfietsroutes. Hierin worden echter niet alle doorfietsroutes die momenteel lopen in Noord-Holland besproken. Er is dus op dit moment geen totaaloverzicht over de voortgang van de doorfietsroutes beschikbaar. De provincie geeft aan dat zij PS vanaf 2023 door middel van tweejaarlijkse voortgangsrapportages willen informeren over de

¹¹⁷ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹¹⁸ Werksessie F208 (1 juni, 2022)

¹¹⁹ Gemeente Haarlem, ambtelijk gesprek, 18 mei 2022

¹²⁰ Provincie Noord-Holland, bestuurlijk gesprek, 26 augustus 2022

doorfietsroutes. PS worden wel op de hoogte gehouden over de stand van zaken rondom de ingediende moties over doorfietsroutes.

Toelichting

In de PS-Voordracht 2018-26 is een lijst gepresenteerd van de meest urgente knelpunten in zowel het regionale als het lokale fietsnetwerk. Dit was een selectie uit de inventarisatie van fietsknelpunten van de Fietzersbond in 2016. Op basis van deze lijst is door PS besloten om 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal en 39 fietsknelpunten op gemeentelijk areaal aan te pakken, die gedeeltelijk overlappen met delen van de doorfietsroutes. In de voortgangsrapportage 'voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten' is vervolgens de stand van zaken van de aanpak voor de provinciale knelpunten uiteengezet.¹²¹ Hierin stonden ook leerpunten voor de aanpak van knelpunten en voor de Actieagenda. Over de voortgang van de doorfietsroutes zijn PS tot nu toe alleen via de voortgangsrapportages van de MRA geïnformeerd.¹²² In dit voortgangsrapport worden echter niet alle doorfietsroutes die momenteel lopen in Noord-Holland (namelijk niet degene buiten de MRA) besproken. De Rekenkamer constateert dat hierdoor tot nu toe geen totaaloverzicht over de voortgang van de doorfietsroutes beschikbaar is.

De voortgangsrapportages die tot nu toe voor PS zijn opgesteld gaan dus niet over doorfietsroutes maar voornamelijk over knelpunten die zijn voortgekomen uit de knelpuntenaanpak. In de – onlangs door PS vastgestelde – Actieagenda hebben doorfietsroutes de hoogste prioriteit gekregen. Hierdoor zal volgens de provincie de informatievoorziening over doorfietsroutes richting PS opgestart worden door middel van tweejaarlijkse voortgangsrapportages over de actieagenda (vanaf 2023).¹²³ De tweejaarlijkse voortgangsrapportages zullen vervolgens gebruikt worden om bij te sturen.¹²⁴ Verder worden PS via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) geïnformeerd over projecten die zich (o.a.) op delen van de doorfietsroutes bevinden en worden vragen met betrekking tot de fiets vanuit PS beantwoord en waar nodig aangescherpt in het IMPI.^{125 126 127 128 129}

Tot slot zijn er in de periode 2018-2022 enkele moties door PS ingediend ten aanzien van doorfietsroutes (Tabel 3.2). De Rekenkamer constateert dat de moties grotendeels zijn aangenomen. Alleen de motie over het realiseren van de 2 fietssnelwegen voor 2020 is aanvankelijk aangehouden en in 2019 afgedaan. Dit kwam doordat in het Actieprogramma Fiets een aantal doorfietsroutes op de agenda zijn gezet waardoor het indienen van deze motie niet meer nodig was.¹³⁰ Over de voortgang van M67-2022 en M69-2022 is nog geen update bekend. De Rekenkamer constateert dat PS op de hoogte wordt gehouden over de stand van zaken rondom de ingediende moties.

¹²¹ Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

¹²² Metropoolregio Amsterdam [MRA] (2021), voortgangsrapportage 2020

¹²³ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹²⁴ Provincie Noord-Holland, ambtelijk gesprek, 11 april 2022

¹²⁵ Het IMPI is een samenvoeging van het (voorheen) Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) en Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI)

¹²⁶ Provincie Noord-Holland (2018), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023

¹²⁷ Provincie Noord-Holland (2019), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2019-2025

¹²⁸ Provincie Noord-Holland (2017). Beantwoording openstaande vragen PMI en PMO cie MF 16-10-2017

¹²⁹ Provincie Noord-Holland (2017). [Gewijzigd] Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud 2018-2025

¹³⁰ Provincie Noord-Holland, mail, 22 juli 2022

Tabel 3.2 Overzicht van moties t.a.v. doorfietsroutes

Motie	Jaar	Status	Beschrijving
M45-2017: realiseren van 2 fietssnelwegen voor 2020	2017-2018	Aangehouden	PS verzoeken GS om in de begroting 2018 een beleidsambitie 'realiseren twee extra fietssnelwegen voor 2020' op te nemen, en doen daarbij het voorstel om de kosten daarvan te dekken vanuit de bestaande reserves rondom fietsinfrastructuur/fietsimpuls. November 2019: Presidium 4-11-2019 heeft besloten om de aangehouden moties niet meer op een lijst bij te houden. Derhalve worden alle nog openstaande aangehouden moties afgedaan.
M187-2020: optimaal onderhouden snelfietsroutes	2020	Aangenomen	PS vragen GS om een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst en daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen. 19-04-2022: het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit en verwerkt in de INHI en in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd.
M67-2022: aantrekkelijke doorfietsroutes	2022	Aangenomen	PS roepen GS op bij de verdere uitwerking van het beleid voor actieve mobiliteit, waar mogelijk en gewenst, aandacht te besteden aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes. September 2022: Deze motie is geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door Provinciale Staten vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat op pagina 2 van de bijlage bij 'Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur': <i>"Niet alleen een verkeersveilige maar ook een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing vragen om (innovatieve) maatregelen mee te nemen in het ontwerp"</i>. Deze borging in het beleid zorgt ervoor dat bij de verdere uitwerking, waar mogelijk en gewenst, aandacht wordt besteed aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs (door)fietsroutes.

Motie	Jaar	Status	Beschrijving
M69-2022: geen haaiantanden op Noord- Hollandse fietspaden	2022	Aangenomen	PS vragen GS bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur fietsers op de doorgaande route in principe altijd voorrang te geven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af te wijken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen. September 2022: Deze motie is in de basis geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door Provinciale Staten vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat op pagina 6 van de bijlage bij 'Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur': <i>Op plekken waar de route een weg van ondergeschikt belang kruist, is voorrang voor de fietsroute de voorkeursoptie en onderdeel van de ontwerpopgave.</i> Het aannemen van de motie benadrukt het belang hiervan. Wij zeggen toe dat bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur aan fietsers op de doorgaande route altijd voorrang wordt gegeven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af wordt geweken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers (of andere verkeersdeelnemers) in gevaar zou brengen.

Bijlage A – Ambitiebeeld doorfietsroutes

Toelichting: Kaart van het ambitiebeeld doorfietsroutes uit het Perspectief Fiets.



Bijlage B – Fietsprojecten

Actieprogramma Fiets

Toelichting: overzicht van de fietsprojecten uit het Actieprogramma Fiets 2019-2021

Thema	Project	Budget	Omschrijving	Planning
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL308 kruispunt N208-Leidschevaart Haarlem/Heemstede	€ 3.000.000	fietsonderdoorgang	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL4 ontbrekende schakel N242 tussen Zuid Scharwoude en Heerhugowaard	€ 4.000.000	fietspad en fietsbrug over kanaal	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL2 kruispunt N242 Smuigelweg Heerhugowaard	€ 3.000.000	Fietsbrug	2021
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKop52 Kruispunten N501 Texel	€ 1.000.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL251 N206 Vogelenzangseweg Aerdenhout	€ 700.000	verbreden fietspaden	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL26 Kruispunt N512 Weg naar de Bleek Egmond	€ 600.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL8 Kruispunt N244 nabij pont Akersloot	€ 500.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	GeV11 N524 tussen Hilversum en Bussum	€ 500.000	verbreden fietspaden	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	Nkop2 Kruispunt N239 Westfriesdijk Nieuwe Niedorp	€ 500.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	GeV18 Kruispunt N527 Crailoseweg- Oud Blaricumweg-Oude Naarderweg Hilversum	€ 200.000	oversteek verbeteren	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	Wfr14 Kruispunt N240 Opperdoesenpad-Markenwaardweg-Oosteinde Medemblik	€ 200.000	middengeleiders aanbrengen	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL111 Kruispunt N513/N203 Zeeweg/Provinciale weg Castricum	€ 50.000	verbeteren verkeerslichtenregeling	2019
Fietsknelpunten Eigen areaal	ZKL282 N206 Vogelenzangseweg Vogelenzang	€ 750.000	asfalteren fietspad	2020
Fietsknelpunten Eigen areaal	NKL202 N197 Beverwijk	€ 600.000	fietspad aanleggen	2020
Fietsknelpunten Gemeenten	subsidieregeling	€ 7.000.000		2018/2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Schiphol - Haarlem	€ 1.500.000	Rekening houdend met 70% cofinanciering door de Vervoerregio	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Aalsmeer-Hoofddorp	€ 600.000	Rekening houdend met 70% cofinanciering door de Vervoerregio	2020
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	F200 Amsterdam-Haarlem	€ 1.000.000	Voor oplossing knelpunt Sugar City	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Kennemerland-ontbrekende schakel langs N208	€ 2.500.000	40 % cofinanciering aangevraagd bij Rijk	2019
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Fietstunnel Velsertaverse	€ 4.000.000		2020
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Doorfietsroute Beverwijk-Castricum	€ 1.500.000	Beschikbaar voor subsidie aan lokale wegbeheerders	2021
Doorfietsroutes Kaderbrief 2019	Santpoort-Velsen Zuid-Velsen Noord-Beverwijk	€ 5.750.000	Beschikbaar voor subsidie aan lokale wegbeheerders	2021
	Beverwijk NS - Heemskerk NS - Uitgeest NS (oostelijke route)		Voor westelijke route 40 % cofinanciering aangevraagd bij Rijk	
	Beverwijk - Heemskerk - Uitgeest (westelijke route)			
Doorfietsroutes NHN ivm cofinanciering Rijk	Castricum-Alkmaar	€ 1.000.000	Beschikbaar in geval van 40% cofinanciering doorfietsroute Kennemerland	2020

Bijlage C – PMI projecten met raakvlak Actieprogramma Fiets

Toelichting: projecten PMI met raakvlak fiets uit het Actieprogramma Fiets 2019-2021

Project	Fietsonderdeel
Trajectbenadering N201a Cruquiusbrug	Verkeersveiligheid fiets belangrijk onderdeel van de scope
Bereikbaarheid Waterland	Onderzoek naar een doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Aansluiting A9 Heiloo	Parallele fietsverbinding onderdeel van de scope
Zaanbrug	Verbetering van de fietspaden
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek	fietsverbinding onderdeel van de scope
Bereikbaarheid Den helder	fietsverbinding onderdeel van de scope
trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep	fietsverbinding onderdeel van de scope
HOV Haarlemmermeer-Bollenstreek	fietsverbinding onderdeel van de scope
Wijckerpoort	Fiets tunnel onder velertraverse
Knooppunt N201-A4 Kruisweg-corridor	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verbinding A8/A9	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verdubbeling N205	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verkeersveiligheid fietsers kruising N205 Vijfhuizenweg	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Fietsverbinding N208 tussen Munterslaan en Wagenweg	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Trajectbenadering Franse Kampweg (N236) en N524	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N239a - N242-A7	fietsverbinding onderdeel van de scope
Aanleg rotonde kruispunt N239-N240 en parallelweg N240	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7	fietsverbinding onderdeel van de scope
Noordelijke ontsluiting Agriport op de N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectstudie N242, gedeelte N508-N241	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N243a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N246a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N247a (tussen N244 en A7)	fietsverbinding onderdeel van de scope
Reconstructie Bernhardbrug Monnickendam	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 KANS	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug	Fietsverbinding in onderzoek: doorfietsroute tussen Amsterdam en Edam
Verbreiden Stolperbasculebrug	fietsverbinding onderdeel van de scope
Doorstroming in Den Helder	fietsverbinding onderdeel van de scope
Herinrichting N417 Hilversum	fietsverbinding onderdeel van de scope
Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg Texel	Verkeersveiligheid fietsoversteken
Trajectbenadering N502c	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N245a: deeltraject N504, gedeelte N245-N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N505a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N506a	fietsverbinding onderdeel van de scope
Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242	fietsverbinding onderdeel van de scope
Verbreiden fietspaden N510, gedeelte bebouwde kom Alkmaar-bebouwde kom Bergen	Verkeersveiligheid fiets aanleiding voor het project
Reconstructie kruispunt N515-Zuiderweg	fietsverbinding onderdeel van de scope
Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk	fietsverbinding onderdeel van de scope
Kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg	fietsverbinding onderdeel van de scope
Trajectbenadering N526a Blaricum	fietsverbinding onderdeel van de scope

Bijlage D – Overzichtskaarten deelregio's

Toelichting: overzichtskaarten van de deelregio's Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en IJmond, en Noord-Holland Noord uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

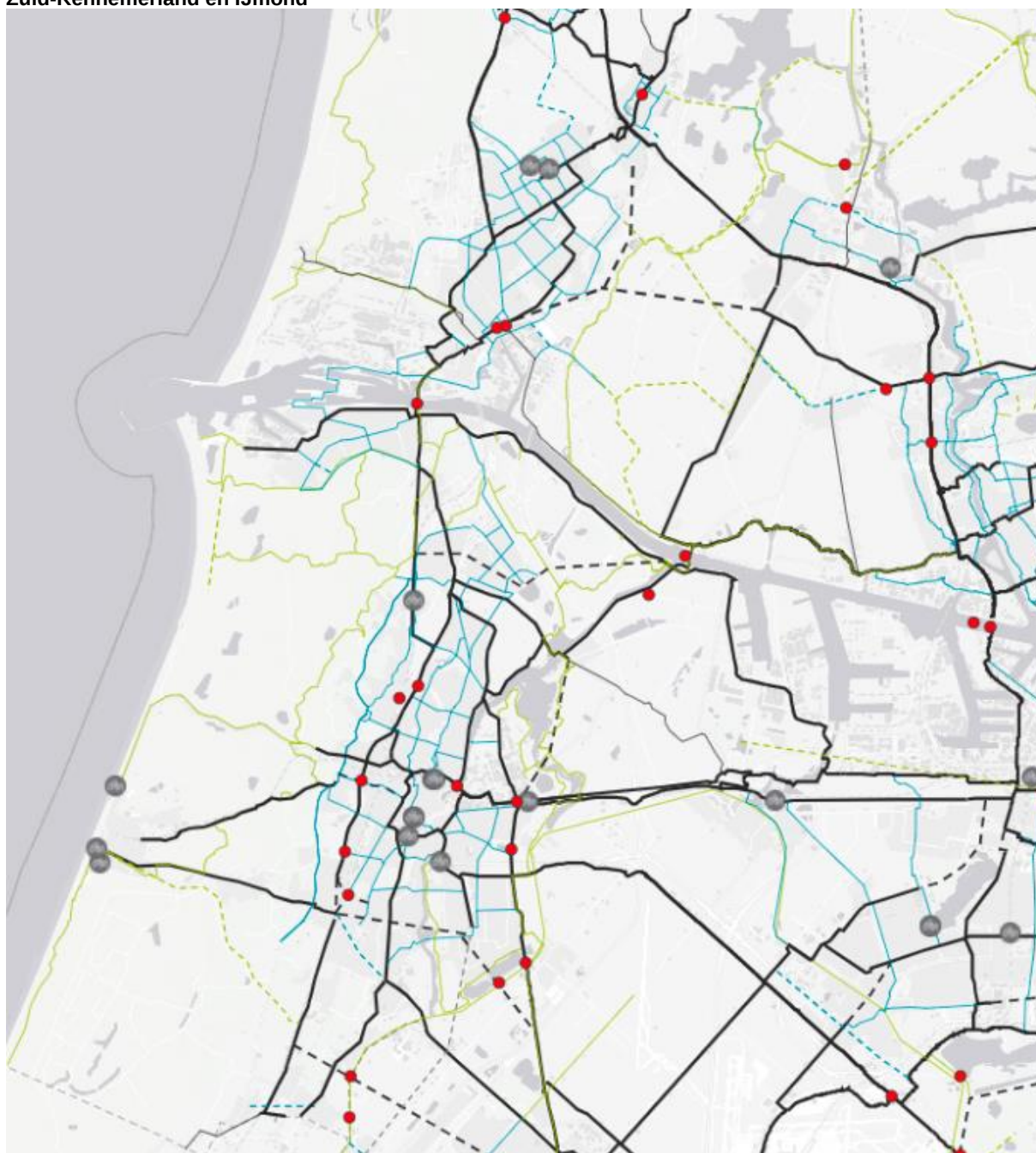
Legenda

- | | |
|--|----------------------|
| — Doorfietsroute | ● Barrière |
| - - Doorfietsroute (tracé onbekend) | ● Fietsparkeeropgave |
| — Verbindingsroute | |
| - - Verbindingsroute (tracé onbekend) | |
| — Stadsroute | |
| - - Stadsroute (tracé onbekend) | |
| — Recreatieve route | |
| - - Recreatieve route (tracé onbekend) | |

Gooi en Vechtstreek



Zuid-Kennemerland en IJmond



Noord-Holland Noord



Bijlage E – Geraadpleegde bronnen

Provincie Noord-Holland

- Provincie Noord-Holland (2015), Coalitieakkoord 2015-2019: Ruimte voor de Groei
- Provincie Noord-Holland (2017). Beantwoording openstaande vragen PMI en PMO die MF 16-10-2017
- Provincie Noord-Holland (2017). [Gewijzigd] Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud 2018-2025
- Provincie Noord-Holland (2018), Actieprogramma Fiets 2019-2021: Perspectief in Actie
- Provincie Noord-Holland (2018), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023
- Provincie Noord-Holland (2018), Omgevingsvisie NH2050: Balans tussen economische groei en leefbaarheid
- Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland
- Provincie Noord-Holland (2019), Coalitieakkoord 2019-2023: Duurzaam doorpakken!
- Provincie Noord-Holland (2019), Kaderbrief 2019-2022
- Provincie Noord-Holland (2019), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2019-2025
- Provincie Noord-Holland (2021), Perspectief Mobiliteit: Slim – Schoon – Veilig
- Provincie Noord-Holland, PS-vergadering, agendapunt 12, 13 september 2021
- Provincie Noord-Holland (2022), Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027
- Provincie Noord-Holland (2022), Bijlage Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027
- Provincie Noord-Holland (2022), Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten
- Provincie Noord-Holland, PS-vergadering, agendapunt 13, 23 mei 2022
- Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (2021), Regionaal Toekomstbeeld Fiets: Noord-Holland, Flevoland en Vervoerregio Amsterdam
- M31-2017, Jaarrekening 2016; hoofdfietsnetwerk, 10 juli 2017, <https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/7f998bfb-92ca-486d-a68f-0db5dd2b050f>

Overige

- CBS (2021), www.cbs.nl
- Fietsersbond (2016), Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016
- Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Kamerbrief IENW/BSK-2022/172740
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018), Veilig van deur tot deur, Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid
- MRA (2021), Voortgangsrapport 2020: metropolitane fietsroutes
- Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets
- Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen
- (2016) Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations

Bijlage F – Geraadpleegde personen

Provincie Noord-Holland

- Beleidsadviseur Actieve Mobiliteit
- Senior Beleidsadviseur Actieve Mobiliteit
- Gedeputeerde fietsbeleid

Vertegenwoordigers van de volgende organisaties

- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Haarlem
- Gemeente Velsen
- Regio-organisatie Gooi en Vechtstreek
- Landelijke afdeling van de Fietzersbond
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

| Colofon |

Randstedelijke Rekenkamer

Teleportboulevard 110

1043 EJ Amsterdam

020 – 58 18 585

info@randstedelijke-rekenkamer.nl

www.randstedelijke-rekenkamer.nl

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