Fryslân | 2024

Ga toch fietsen!

Onderzoek naar het fietsbeleid van de provincie Fryslân

Noordelijke Rekenkamer

Groningen
Fryslân
Drenthe

Provinciaal fietsbeleid Fryslân

Eindrapport

Opstellers	Ingeborgh Petri-Bezemer en Sam Heslinga
Portefeuillehouder	Jan van der Bij
Datum	11 juli 2024

Voorwoord

De Noordelijke Rekenkamer onderzocht het fietsbeleid van de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen over de jaren 2016-2022. Alle reden om daar aandacht aan te besteden: de ‘fietswereld’ is immers de laatste jaren aan veel veranderingen onderhevig, hetgeen gevolgen heeft voor het beleid, zowel met betrekking tot de infrastructuur, de veiligheid als ook de recreatieve doelen die ermee gediend kunnen zijn.

Alle drie de provincies hebben op diverse terreinen van fietsbeleid doelen gesteld vanuit de ambitie een uitstekende fietsprovincie te zijn. Sommige doelen zijn gehaald, andere (nog?) niet. U leest ook terug in ons rapport hoe breed het scala van projecten en samenwerking op het gebied van fietsbeleid is. Er wordt goed samengewerkt, over provinciegrenzen heen en ook met diverse gemeenten. Wij hebben gemeend deze brede beschrijving van elke provincie op te moeten nemen in het rapport, om u daarmee de kans te geven kennis te nemen van de diversiteit van activiteiten op het gebied van fietsbeleid.

We hopen en verwachten dat dit rapport een aanzet is voor het verder ontwikkelen van fietsbeleid in de toekomst, en we wensen u hierbij veel succes.

We danken de gesprekspartners voor de bereidwilligheid onze vragen te beantwoorden.

Namens de Noordelijke Rekenkamer,

Anneke Beukers	Linze Schaap
Voorzitter	Secretaris-directeur

Inhoud

Voorwoord **1**

Conclusies en aanbevelingen **5**

Aanleiding en vraagstelling 5
Conclusies 5
Aanbevelingen 8

1. Inleiding **9**

1.1 Context en aanleiding 9
1.2 Onderzoeksvragen 10
1.3 Onderzoeksmethoden 11
1.4 Leeswijzer 12

2. Stimuleren van het fietsgebruik **13**

2.1 Inleiding 13
2.2 Doelstelling 13
2.3 Uitvoering 14
2.4 Monitoring en resultaten 17
2.5 Vergelijking Noordelijke provincies 18
2.6 Samenvattende bevindingen 18

3. Fietsveiligheid **19**

3.1 Inleiding 19
3.2 Doelstellingen 19
3.3 Uitvoering 20
3.4 Monitoring 24
3.5 Resultaten 25
3.6 Vergelijking Noordelijke provincies 26
3.7 Samenvattende bevindingen 26

4. Waardering voor infrastructuur **28**

4.1 Inleiding 28
4.2 Doelstelling 28
4.3 Uitvoering 28
4.4 Monitoring 30
4.5 Resultaten 30
4.6 Vergelijking Noordelijke provincies 33
4.7 Samenvattende bevindingen 33

5. Internationaal wielerevenement **34**

5.1 Inleiding 34
5.2 Doelstelling 34
5.3 Uitvoering 35
5.4 Monitoring 36
5.5 Resultaten 36
5.6 Vergelijking Noordelijke provincies 36
5.7 Samenvattende bevindingen 36

6. Samenwerken met gemeenten, provincies en waterschappen 37

6.1 Inleiding 37
6.2 Fietsinfrastructuurproject met Drenthe 37
6.3 Fietsinfrastructuurproject met Groningen 38
6.4 Project in het kader van ketenmobiliteit 38
6.5 Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid 39
6.6 Samenvattende bevindingen 39

Bronnenlijst 40

Bijlage 1: Geïnterviewde personen 42

Bijlage 2: Onderzoeksfasen 43

Bijlage 3: Provincievergelijking 44

Bijlage 3: Bestuurlijke reactie Gedeputeerde Staten van Fryslân 45

Conclusies en aanbevelingen

Aanleiding en vraagstelling

De fiets en het fietsen staan in Nederland in de belangstelling. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale infrastructuur en het bepalen van het regionale mobiliteitsbeleid binnen de kaders van de Planwet Verkeer en Vervoer. De fiets krijgt een steeds prominentere rol in provinciaal beleid als het gaat om duurzaamheid, bereikbaarheid en gezondheid. Het doel van het onderzoek is het evalueren van de doeltreffendheid van het fietsbeleid van de provincie.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt:

Hoe geeft de provincie invulling aan het fietsbeleid met betrekking tot fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, recreatie en het stimuleren van fietsgebruik en hoe doeltreffend is zij daarin?

Conclusies

De hoofdconclusie van het onderzoek luidt als volgt:

De provincie heeft doelen gesteld voor verkeersveiligheid, recreatie en het stimuleren van fietsgebruik. Voor fietsinfrastructuur heeft ze geen doelen geformuleerd, wel voor de consumentenwaardering voor fietsinfrastructuur. Ook heeft de provincie zich ten doel gesteld een internationaal wielerevenement te organiseren. Al deze doelen heeft de provincie uitgewerkt in Fryslân Fytslân en Fryslân Feilich Fytslân 2.0. De provincie probeert haar doelen te bereiken door, onder andere, infrastructuurprojecten uit te voeren, in te zetten op educatie, subsidies te verstrekken en evenementen te organiseren. Om te beoordelen of zij haar doelen voor verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsgebruik haalt, gebruikt de provincie gegevens uit landelijke programma's. Uit die gegevens blijkt dat de provincie deze doelen niet behaalt. Voor het monitoren van de doelbereiking voor recreatie maakt de provincie gebruik van onderzoeksresultaten van landelijke consumentenorganisaties. De provincie behaalt dit doel deels.

Hieronder geven wij gedetailleerder antwoord op de deelvragen van het onderzoek: per deelvraag eerst het korte antwoord en daaronder een toelichting.

1. Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?

De provincie formuleert binnen het fietsbeleid vier verschillende doelen:

- Stimuleren van het fietsgebruik. Tussen 2002 en 2015 moet het aandeel fietsverkeer tot 7,5 kilometer behouden blijven en het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer substantieel toenemen. In 2022 is dit doel herzien. Vanaf 2022 moet het aandeel fietsverkeer tot 7,5 kilometer behouden blijven en het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer tot 2030 substantieel toenemen ten opzichte van 2020.
- Verkeersveiligheid voor fietsers. Het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig ziekenhuisgewonden moeten in 2010 met 25% zijn teruggebracht ten opzichte van 2002. In 2022 is dit doel herzien. Vanaf 2022 tot 2030 moet het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisslachtoffers niet stijgen. Provinciale Staten amendeerden dit tot het zoveel mogelijk terugdringen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisslachtoffers.
- Waardering voor infrastructuur. De waarderingscijfers voor fietsmogelijkheden moeten gehandhaafd blijven, vergeleken met de waardering van 7.5 in 2005. Daarnaast moet het fietsen van dagtochten en vakanties minstens zo'n belangrijk motief voor bezoekers blijven. Na 2022 is dit geen provinciaal doel meer.
- Internationaal wielerevenement. De provincie wil een groot internationaal wielerevenement binnenhalen. Vanaf 2022 is dit een doel en in 2023 hebben Gedeputeerde Staten aangegeven dit als financieel onhaalbaar te zien.

2. Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?

De provincie probeert de doelen te realiseren met uiteenlopende maatregelen, zoals infrastructuurprojecten, educatie en subsidies. De uitvoering is vaak niet gekoppeld aan concrete beleidsdoelen. Voor het binnenhalen van een internationale wielerronde heeft ze ingezet op lobby.

De provincie wil haar inwoners motiveren om vaker de fiets te pakken met het aanleggen van infrastructuur, het inzetten op ketenbenadering en het schenken van aandacht aan specifieke doelgroepen, zoals scholieren. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen zet de provincie in op veilige infrastructuur en educatieve programma's. Om deze tot stand te brengen werkt de provincie samen met maatschappelijke partners in het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân.

3. Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?

De provincie monitort de mate van doelbereiking aan de hand van landelijke programma's en onderzoeken van consumentenorganisaties. De provincie gebruikt een monitorprogramma van het CBS om het fietsgebruik te monitoren. Voor het aantal verkeersslachtoffers gebruikt de provincie het landelijke programma BRON. De provincie monitorde de mening van toeristische fietsers niet zelf. In plaats daarvan verzamelt ze onderzoeksresultaten van landelijke consumentenorganisaties. Voor het controleren van de mate van doelbereiking was de provincie dus afhankelijk van deze organisaties.

Het CBS brengt de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking in kaart, waaronder het fietsgebruik. BRON, het Bestand Geregistreerde Ongevallen Nederland, is een landelijk bestand met ongevalsgegevens. De provincie monitort de realisatie van haar beleidsdoelen aan de hand van deze gegevens. Motieven van toeristische fietsers monitorde de provincie niet. Maatschappelijke organisaties publiceerden in 2016 en 2022 kwaliteitsmonitors. De provincie verzamelde deze, maar gebruikte de uitkomsten niet om haar beleid aan te passen.

4. In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?

De provincie haalde haar tot 2022 gestelde doelen met betrekking tot het stimuleren van het fietsgebruik en de verkeersveiligheid voor fietsers niet. Het doel met betrekking tot fietsrecreatie haalde de provincie deels. Voor de in 2022 geactualiseerde en nieuw gestelde doelen is het te vroeg om te bepalen in hoeverre deze behaald zijn.

Het provinciale doel voor het stimuleren van het fietsgebruik was tot 2022 het aandeel fietsverkeer voor een afstand tot 7,5 kilometer te behouden en voor de afstand tot 15 kilometer het aandeel toe te laten nemen. De provincie slaagde hier niet in. Ook de doelen op het gebied van verkeersveiligheid heeft de provincie niet behaald. Zowel het aantal verkeersdoden als het aantal ziekenhuisgewonden zijn niet met 25% teruggebracht. Het oordeel van toeristische fietsers over de infrastructuur in Fryslân steeg, daarmee is het doel om het waarderingscijfer minimaal te handhaven behaald. In hoeverre de motieven van de fietsers gelijk bleven is niet bekend. Het is te vroeg om vast te stellen in hoeverre ze behaald zijn, aangezien de richtdatum hiervoor in 2030 ligt. Gedeputeerde Staten zien het organiseren van een internationale wielerronde inmiddels als ‘financieel onhaalbaar’.

Volgens een door de rekenkamer uitgezette enquête voelen Friese fietsers zich (overdag) veilig. De respondenten zijn ook tevreden over de staat van het wegdek, het rijcomfort en de bewegwijzering.

5. In hoeverre werken de Noordelijke provincies samen met elkaar en met andere buurprovincies en met gemeenten binnen het fietsbeleid, specifiek met betrekking tot provincie overstijgende infrastructuur?

De provincie werkt samen met diverse overheden, terreinbeheerders en maatschappelijke organisaties. Dit doet ze vooral binnen het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Provincie overstijgende infrastructuur is binnen de onderzoeksperiode niet gerealiseerd.

Binnen de ‘Noordelijke Proeftuin voor verkeersveiligheid’ werkt de provincie samen met de twee andere Noordelijke provincies op het gebied van verkeersveiligheid. Afgezien van een voortgangsrapportage in 2018 wordt niet over de samenwerking gerapporteerd.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1: Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, herzie de doelen binnen het fietsbeleid en zorg ervoor dat deze evalueerbaar geformuleerd blijven. Publiceer de resultaten van het beleid in het provinciale monitorsysteem.

Voordat de doelen in 2022 zijn herzien, waren de in 2005 gestelde doelen geldig. De doelen zijn tussentijds niet herzien, waardoor deze en de gekoppelde uitvoering niet meer actueel waren. Bepaal periodiek in hoeverre de uitvoering nog past bij de doelstellingen en herzie de doelstellingen als dat nodig is.

Aanbeveling 2: Gedeputeerde Staten, schep overzicht. Onderzoek of het mogelijk is om alle projecten, subsidies, samenwerkingen en initiatieven die in het kader van fietsbeleid bestaan te combineren en onder te brengen in een specifiek programma.

Binnen het Friese fietsbeleid bestaan meerdere projecten en initiatieven naast elkaar. Een overzicht ervan ontbreekt, waardoor het risico bestaat dan samenhang verdwijnt. De rekenkamer beveelt het college aan dit te voorkomen, door de uitvoering van het fietsbeleid te clusteren.

Aanbeveling 3: Gedeputeerde Staten, versterk de samenwerking met provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties, eventueel naar voorbeeld van de Groningse Fietscommunity.

Tijdens het onderzoek is de rekenkamer weinig samenwerkingsverbanden met gemeenten en aangrenzende provincies tegengekomen. De rekenkamer beveelt het college aan vaker deze samenwerking te zoeken, omdat de provincie voor het behalen van haar doelen afhankelijk is van gemeentelijke infrastructuur en gemeentelijke inzet. De in Groningen opgezette Fietscommunity kan hierbij als voorbeeld dienen. Leg samenwerkingen vast in samenwerkingsovereenkomsten, zodat onderlinge verantwoordelijkheden transparant zijn.

1. Inleiding

1.1 Context en aanleiding

De fiets en het fietsen staan in Nederland in de belangstelling. Verwonderlijk is dit niet. Nederland heeft meer fietsen dan inwoners, er ligt meer dan 32.000 kilometer aan fietspaden en Nederland heeft de meeste en grootste fietsenstallingen ter wereld. In 1885 werd op de Maliebaan in Utrecht het eerste fietspad aangelegd en in 1910 was Nederland het land met het hoogste fietsgebruik ter wereld. Deze ontwikkeling zette zich voort, tot het autobezit in 1950 kwam opzetten.[1]

Door een groeiend milieubewustzijn en de oliecrisis van 1973 won de fiets echter al snel weer aan populariteit. Dit was lang niet terug te zien in de fietspadeninfrastructuur. Mede door de hernieuwde en groeiende belangstelling voor de fiets in de jaren 1980 vond de Rijksoverheid dat wandel- en fietsverkeer meer gewaardeerd moest worden en nam zij het 'langzaam verkeer' op in het 'Structuurschema Verkeer en Vervoer'.[2]

Tijdens de start van de Tour de France in Utrecht in 2015, ontstond het initiatief 'Tour de Force'. Binnen Tour de Force werken bestuurders van IPO, VNG, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vervoerregio's en de tien grootste fietssteden samen aan de Agenda Fiets. In de Agenda Fiets 2017-2020 heeft Tour de Force enkele voor provincies relevante doelstellingen geformuleerd:

- realiseren van een kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- optimaliseren van overstappunten 'fiets-ov-fiets' en 'auto-fiets' (ketenmobiliteit);
- gericht stimuleren van fietsen;
- verminderen van het aantal fietsslachtoffers.[3]

Het onderhoud aan het provinciale deel van de fietsinfrastructuur is een wettelijke uitvoeringstaak evenals het bepalen van het regionale mobiliteitsbeleid binnen de kaders vanuit de Planwet Verkeer en Vervoer. Naast deze wettelijke taken krijgt de fiets een steeds belangrijker rol in provinciaal beleid als het gaat om duurzaamheid, mobiliteit, bereikbaarheid en ook gezondheid van de inwoners.[4] Binnen provinciale, en landelijke kaders kunnen gemeenten zelf bepalen waar zij wegen en fietspaden laten aanleggen. Gemeenten zijn verplicht om de eigen infrastructuur te

[1] IsGeschiedenis: https://isgeschiedenis.nl/nieuws/hoe-nederland-het-fietsland-van-de-wereld-werd, benaderd op 2 februari 2023.
[2] IsGeschiedenis: https://isgeschiedenis.nl/nieuws/hoe-nederland-het-fietsland-van-de-wereld-werd, benaderd op 2 februari 2023.
[3] Tour de Force, (2016). Agenda Fiets 2017-2020. Tour de Force, pp. 17-31.
[4] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/provincies/taken-provincie#:~:text=Daarvoor%20maakt%20de%20provincie%20zogeheten,voor%20vrachtwagens%20met%20gevaarlijke%20stoffen, benaderd op 26 september 2023.

onderhouden.[5] Voor het halen van doelen binnen het fietsbeleid is de provincie afhankelijk van gemeenten.

In de provincie Fryslân stonden de afgelopen jaren twee beleidsnota's centraal binnen het provinciale fietsbeleid. Tussen 2005 en 2021 was dit *Fryslân Fytslân.*[6] Deze nota is in 2022 vervangen voor *Fryslân Feilich Fytslân 2.0.*[7] Hiervoor waren meerdere redenen. Zo was, en is, de elektrische fiets in opkomst, waardoor meer aandacht gegeven moest worden aan fietsveiligheid. Daarnaast groeiden een groot aantal Friese gemeenten door fusies de jaren ervoor uit tot grote gemeenten. Deze hadden, meer dan daarvoor, de wens om meer beleidsvrijheid te hebben in de manier waarop ze invulling geven aan het fietsbeleid. Daarbij paste een minder sturende houding van de provincie. Hiervoor was een nieuw beleidsdocument wenselijk.[8] Het Friese fietsbeleid richt zich hoofdzakelijk op het stimuleren van fietsen, fietsveiligheid, toeristische fietsvoorzieningen en het organiseren van de start van een van de drie grote wielerrondes.[9]

1.2 Onderzoeksvragen

Het doel van het onderzoek is het analyseren van de doeltreffendheid van het fietsbeleid van de provincie Fryslân.

De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

Hoe geeft de provincie invulling aan het fietsbeleid met betrekking tot fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, recreatie en het stimuleren van fietsgebruik en hoe doeltreffend is zij daarin?

Deze centrale onderzoeksvraag valt uiteen in de onderstaande deelvragen:

1. Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?
2. Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?
3. Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?
4. In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?
5. In hoeverre werken de Noordelijke provincies samen met elkaar, met andere buurprovincies en met gemeenten binnen het fietsbeleid, specifiek met betrekking tot provincie overstijgende fietsinfrastructuur?

[5] Lokale politieke partijen: https://www.lokalepolitiekepartijen.nl/dossier/infrastructuur/, benaderd op 2 november 2023.
[6] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005.
[7] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022.
[8] Gebaseerd op een groepsinterview met medewerkers van provincie Fryslân, op 30 juni 2023.
[9] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005 en Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022.

1.3 Onderzoeksmethoden

1.3.1 Afbakening en onderzoeksperiode

Dit onderzoek kijkt hoofdzakelijk terug op de periode 2016 tot en met 2022. We kiezen voor 2016 als beginpunt, omdat de provincie sinds dat jaar met andere overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties samenwerkt aan een intensiever fietsbeleid onder de vlag van Tour de Force.

Wij onderzoeken het fietsbeleid van provincie Fryslân. Onder fietsbeleid verstaan we het beleid met betrekking tot het versterken van de fietspadennetwerken, het verbeteren van de stallingsmogelijkheden en het stimuleren van het fietsgebruik.[10] Verkeersveiligheid vanuit het perspectief van fietsers scharen we hier nadrukkelijk ook onder.

In dit onderzoek analyseren we de maatschappelijke doelen van de Noordelijke provincies met betrekking tot het fietsbeleid. Er is sprake van een maatschappelijk doel wanneer de provincie dit vastgelegd heeft in formele besluiten van Provinciale en/of Gedeputeerde Staten.

1.3.2 De aanpak van het onderzoek

Het onderzoek kende de volgende onderdelen:

- vooronderzoek, waarin we aan de hand van openbare stukken en verkennende gesprekken met betrokken ambtenaren de richting van het onderzoek bepaalden;
- documentenanalyse van uitvoeringsprogramma's, monitoren en andere beleidsdocumenten;
- interviews met ambtenaren en medewerkers van maatschappelijke organisaties;
- enquête onder fietsers in de provincie;
- casusonderzoek voor weergave samenwerking.

1.3.3 Keuzes cases samenwerking

In de provincie Fryslân ligt in totaal ongeveer 2000 kilometer aan fietspaden.[11] Daarvan is 322 kilometer in beheer van de provincie.[12] Het ligt voor de hand dat de provincie samenwerkt met andere partijen om haar doelen te bereiken. Daarbij kan de provincie meerdere rollen op zich nemen. Zo is de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid op provinciale wegen, inclusief fietspaden. Ook kan de provincie trekker, initiatiefnemer en/of financier zijn van een project. Om samenwerkingen binnen het fietsbeleid tussen de provincie en haar partners te onderzoeken, bekeken we enkele cases. Gekeken is of het doel van het project bijdraagt aan de maatschappelijke doelen van de provincie, of de rol(len) van de provincie ook uitvoerend is(zijn) en of er meer dan één ander samenwerkingspartner betrokken is. Tot slot hebben we gekeken naar cases die te vergelijken zijn met cases in de twee andere provincies in het Noorden, zodat een vergelijking tussen de provincies mogelijk is. De cases zijn één fietsinfrastructuurproject met

[10] Tour de Force. (2022). Nationaal Toekomstplan Fiets. Tour de Force. p. 25.
[11] Fietsersbond.nl: https://www.fietsersbond.nl/nieuws/bijna-35-000-km-fietspad-in-nederland/, benaderd op 4 juli 2023.
[12] Antwoord Friese ambtenaar op vraag per mail d.d. 29 september 2023.

de provincie Drenthe en één met de provincie Groningen, project deelfietsen en de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid.

1.3.4 Uitvoering enquête

De enquête onder fietsers in de provincie Fryslân, is uitgevoerd door I&O Research. De enquête heeft plaatsgevonden in oktober 2023 en is grotendeels afgenomen in het I&O Research Panel en aangevuld met respondenten uit het Panel Inzicht en Panelclix.[13] In totaal deden 1231 inwoners van Fryslân van 16 jaar en ouder mee. De panelleden zijn ingedeeld in drie leeftijdsgroepen te weten, 16-34-jarigen, 35-64-jarigen en 65-plussers. Ongeveer 81% van alle respondenten fietst 1 tot 7 dagen per week, 19% fietst incidenteel of nooit. Er zijn geen opvallende verschillen tussen de leeftijdsgroepen. De uitkomsten van deze enquête worden besproken bij de resultaten van doelstellingen waarop deze betrekking hebben. Daar waar relevant zal ook het verschil in respondenten uit stedelijk en niet stedelijk gebied besproken worden.

1.4 Leeswijzer

In dit rapport beschrijven we in elk hoofdstuk één van de beleidsdoelen van de provincie. vervolgens beschrijven we per beleidsdoel wat het doel is, hoe de provincie deze doelen tracht te verwezenlijken en in hoeverre de provincie hierin slaagt. In hoofdstuk 5 beschrijven we enkele projecten waarin de provincie samenwerkt met buurprovincies en maatschappelijke organisaties.

[13] Onderzoeksverantwoording I&O Research, notitie van 31 oktober 2023.

2. Stimuleren van het fietsgebruik

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we in kaart in hoeverre het Friese fietsbeleid het fietsgebruik binnen de provincie beoogt te stimuleren. Dit doen we door eerst het dit beleidsdoel en de uitvoering ervan te beschrijven. Vervolgens analyseren we de monitoring en de mate waarin het beleidsdoel bereikt wordt. We sluiten het hoofdstuk af met een provincievergelijking en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

Met de informatie in dit hoofdstuk beantwoorden we deels de eerste vier deelvragen en deelvraag 6:

- *Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?*
- *Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?*
- *Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?*
- *In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?*

2.2 Doelstelling

De Friese doelstellingen met betrekking tot het stimuleren van fietsgebruik zijn door Provinciale Staten vastgelegd in de beleidsnota's Fryslân Fytslân en in Fryslân Feilich Fytslân. Van 2016 tot 2021 luidde deze doelstelling;

- Het huidige aandeel fietsverkeer (43%) tot een afstand van 7,5 kilometer blijft behouden,
- Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer (18%) neemt tot 2015 substantieel toe ten opzichte van 2002.

Vanaf 2022 luidt de doelstelling; [14]

- Het aandeel fietsverkeer tot 7,5 kilometer blijft behouden,
- Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer moet tot 2030 substantieel toenemen ten opzichte van 2020.

Er was in 2022 geen aanleiding om deze doelen aan te passen. Het doel uit 2005 was niet behaald.[15] De provincie heeft voor 7,5 kilometer gekozen, omdat dit een afstand is die voor

[14] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005 p. 11.
[15] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 7.

normale fietsen haalbaar is. 15 kilometer is dan weer een normale afstand voor een elektrische fiets. In het kader van deze doelen betekent substantieel 'merkbaar'. De provincie kwantificeert deze toename niet in de beleidsdocumenten.[16]

Gedeputeerde Staten hebben deze doelstelling opgenomen met vier argumenten in het achterhoofd. Ten eerste is het de bedoeling dat het stimuleren van fietsgebruik bijdraagt aan het verminderen van de CO^2-uitstoot. Daarnaast moet het de drukte op het autowegennet en de parkeerplaatsen verminderen. Ten derde is voorzien dat fietsen een positief effect heeft op gezondheid en welzijn. Tot slot trachten Gedeputeerde Staten de bereikbaarheid voor inwoners te vergroten, specifiek inwoners die niet over een auto beschikken of geen gebruik maken van het openbaar vervoer.[17]

2.3 Uitvoering

Bij het stimuleren van het fietsgebruik binnen de provincie, nemen Gedeputeerde Staten vooral een faciliterende rol aan. Dat doen ze door het onderwerp te agenderen bij gemeenten en het Rijk en door met maatschappelijke organisaties en vervoerders concrete projecten uit te voeren.[18] De provincie is daarbij co-financierder, waarbij ze ook een bijdrage van andere overheden verwacht.

De inspanningen om het fietsgebruik te stimuleren, zijn te verdelen in drie categorieën. Deze categorieën zijn het aanleggen van infrastructuur, een ketenbenadering en het ondersteunen en informeren van specifieke doelgroepen. De concrete uitwerking van deze inspanningen beschrijven we hieronder. De meeste activiteiten dragen naast het stimuleren van fietsgebruik ook bij aan de andere beleidsdoelen van de provincie. Naast deze drie grotere categorieën stimuleren Gedeputeerde Staten lopende projecten van verschillende maatschappelijke organisaties. Een voorbeeld daarvan is het project 'Ieder kind een fiets', waarbinnen de ANWB gebruikte kinderfietsen verzamelt, herstelt en ter beschikking stelt aan kinderen die in armoede opgroeien.[19]

2.3.1 Aanleg infrastructuur

Gedeputeerde Staten zetten in op het realiseren van een samenhangend netwerk van fietspaden. Daarbij onderscheiden ze recreatieve fietspaden van utilitaire fietspaden. Een recreatief fietspad is een fietspad dat voornamelijk wordt gebruikt door fietsers die voor hun plezier fietsen, een utilitair fietspad is een fietspad dat vooral wordt gebruikt door fietsers die met een doel van A naar B fietsen, bijvoorbeeld woon-werk. In dit hoofdstuk beschrijven we de utilitaire fietspaden, de recreatieve fietspaden komen in hoofdstuk 4 aan bod.

---

[16] Gebaseerd op een groepsgesprek met twee medewerkers van de provincie Fryslân, op 30 juni 2023.
[17] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 34.
[18] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, pp. 34-37.
[19] ANWB: https://www.anwb.nl/over-anwb/anwb-kinderfietsenplan, benaderd op 1 augustus 2023 en gebaseerd op een interview met twee medewerkers van de ANWB, op 13 juli 2023.

Gedeputeerde Staten zetten in op het realiseren van een doorfietsroutenetwerk. Een doorfietsroute heeft als hoofdfunctie een goed een veilige doorstroming van grote aantallen fietsers, vooral in relaties tussen en door kernen (de verbindende functie).[20] Het doorfietsnetwerk is een samenhangend geheel van deze hoofdfietsroutes. Deze fietspaden moeten voldoen aan enkele hoofdeisen, namelijk comfort, veiligheid, aantrekkelijkheid, directheid en samenhang. Deze eisen zijn door het CROW[21] opgesteld en door de provincie overgenomen. In 2005 gaven Gedeputeerde Staten aan dat een deel van de voorzieningen hiervoor aanwezig is, maar dat desondanks van alle overheden een grote inspanning werd verwacht.[22] Toen in 2022 het fietsbeleid werd herzien, is het realiseren van hoofdfietsroutes opnieuw opgenomen.[23]

Gedurende de onderzoeksperiode is de provincie, in samenwerking met enkele Friese gemeenten, begonnen met het (laten) realiseren van twee doorfietsroutes, namelijk een route tussen Drachten en Ureterp en een route tussen Leeuwarden en Heerenveen. De provincie heeft hiertoe een beroep gedaan op een landelijke uitkering vanuit de Specifieke Uitkering Snelfietsroutes 2020-2022. Vervolgens hebben de gemeenten met een incidentele aanvraag, aanspraak gemaakt op deze uitkeringen.[24] De doorfietsroute tussen Drachten en Ureterp is in 2022 opgeleverd. Van de route tussen Leeuwarden en Heerenveen is het tracé binnen de gemeentegrenzen van Leeuwarden opgeleverd. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor deze projecten.

Om de verkeersveiligheid en het fietscomfort te vergroten hebben Gedeputeerde Staten in 2022 de Subsidieregeling Trochfytsrûtes 2022-2023 vastgesteld. Deze kent een subsidieplafond van €8.000.000,00 en Friese gemeenten kunnen deze aanvragen. Per project bedraagt de subsidie ten hoogste 50% van de totale subsidiabele kosten. Alle subsidiegelden zijn sinds begin 2023 vergeven.[25] De aanleg van een doorfietsroute tussen Drachten en Heerenveen loopt vertraging op, omdat het beoogde ontwerp (obv richtlijnen voor trochfytsrûtes) zowel ruimtelijk (bij voorkeur een fietspad en geen combinatie van fiets en auto op landbouwweggetjes) als financieel niet past binnen de contouren zoals vooraf waren beoogd.

2.3.2 Ketenbenadering

Gedeputeerde Staten zetten in op een ketenbenadering. Dat wil zeggen dat naast aandacht voor de fietsroute zelf, ook de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik. De fiets vormt in veel gevallen het voor- of natransport voor de bus en trein. Om het fietsgebruik te stimuleren moeten de fiets- en OV-voorzieningen een aantrekkelijk karakter hebben.[26]

---

[20] CROW-publicatie 2016, Fietsstraten in hoofdfietsroutes, toepassing in de praktijk, oorspronkelijk november 2003, p 4.
[21] CROW ontwikkelt kennis over infrastructuur en mobiliteit in de fysieke leefomgeving. Zie: https://www.crow.nl/over-crow.
[22] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 26-30.
[23] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 34.
[24] Provincie Fryslân, DS-Stik 2020-09-22, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 22 september 2020.
[25] Lokale wet- en regelgeving: file:///Y:/Onderzoek/2023-2026/Fietsbeleid/3.%20Informatie/Fryslan/Levering%2031-03-2023/Subsidieregelingen/Subsidieregeling%20Trochfytsr%C3%BBtes%202022-2023_%20It%20paad%20foar%C3%BAt%20_%20Lokale%20wet-%20en%20regelgeving.html, benaderd op 24 januari 2024.
[26] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 22.

Om uitvoering te geven aan deze ketenbenadering, wilden Gedeputeerde Staten de ketenknooppunten (OV-knooppunten) verbeteren, met onder andere goede stallingsmogelijkheden in de vorm van fietsenrekken en -aanleunhekken. De ketenknooppunten bij provinciale bushaltes zijn verbeterd, maar voor de gemeentelijke bushaltes was samenwerking met gemeenten nodig. Dit onderdeel van het project is vertraagd omdat onder de gemeenten geen animo aanwezig bleek te zijn. De reden hiervoor is een gebrek aan middelen en/of de bereidheid om middelen beschikbaar te stellen bij gemeenten, ondanks dat de provincie een cofinanciering heeft aangeboden van maximaal 50%.[27]

Na het herzien van het fietsbeleid in 2022, is de ketenbenadering een onderdeel van het beleid gebleven, met een sterke focus op het ter beschikking stellen van deelfietsen. Hierbij werkt de provincie samen met ProRail en Arriva. Al in 2021 zijn op 24 locaties binnen de provincie deelfietsen geplaatst, bij treinstations, busstations en bushaltes, aanvullend op de OV-fiets van NS.[28] In hoofdstuk 2 gaan we gedetailleerder in op de samenwerking tussen de provincie en de vervoerders, met betrekking tot het plaatsen van deelfietsen.

2.3.3 Aandacht voor scholieren en senioren

Door extra aandacht te besteden aan specifieke doelgroepen, wil de provincie deze groepen stimuleren vaker de fiets te pakken. Basisschoolleerlingen worden daarbij op een andere manier benaderd en aangesproken dan senioren. De provincie werkt hierin samen met de Friese gemeenten en maatschappelijke organisaties zoals de ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond in het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (afgekort het ROF).[29] Een deel van deze aandacht richt zich op gedragsverandering in het verkeer. Hier gaan we in hoofdstuk 3 uitgebreider op in.

De provincie financiert het promoten van de fiets onder schoolgaande kinderen op twee manieren. Ten eerste moet de omgeving van de school autoluw en veilig zijn. De provincie pakt hier een financierende rol en belegt de uitvoering bij de betrokken gemeente.[30] Ten tweede biedt het ROF voor alle leeftijdscategorieën passend verkeersonderwijs. Deze lessen worden verzorgd door maatschappelijke organisaties, zoals de ANWB of Veilig Verkeer Nederland.[31]

Door senioren aan te spreken, stimuleren Gedeputeerde Staten deze groep langer de fiets te gebruiken. Dit doen ze in het project ‘Doortrappen’.[32] Het ROF voert dit project uit sinds 2019. Dat doen ze onder andere door werksessies te organiseren met alle deelnemers van het ROF, om erachter te komen wat de specifieke wensen zijn van seniore fietsers. De resultaten van het project zijn onder andere de 40 doortraproutes, de Driewielfiets ontdekdagen en de

[27] Gebaseerd op een groepsgesprek met twee medewerkers van de provincie Fryslân, op 30 juni 2023.
[28] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 35.
[29] Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân: https://www.fryslan.frl/verkeersveiligheid, benaderd op 1 augustus 2023.
[30] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 34.
[31] Gebaseerd op een gesprek met twee medewerkers van de ANWB, op 13 juli 2023 en gebaseerd op een gesprek met een medewerker van Veilig Verkeer Nederland, op 18 juli 2023.
[32] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 35.

fietsspiegelactie.[33] Doortraproutes zijn fietsroutes met een lengte van omstreeks 20 kilometer over ruimere paden met weinig obstakels en oversteekplaatsen.[34]

Vanaf 2022 is de provincie vanuit de werkgeversaanpak betrokken bij het project 'Groene Trappers/ Fietsen voor bomen'. In dit project stimuleren de provincie en gemeenten het gebruik van de fiets als woon-werkverkeer door een competitie tussen Friese bedrijven en organisaties mogelijk te maken. Hiertoe zetten ze een app in. Hoe meer werknemers de fiets pakken, hoe meer punten de organisatie verdient. Naast het competitie-element worden op basis van de bij elkaar gefietste punten bomen geplant door Staatsbosbeheer. In 2022 begon het als competitie tussen Friese overheden, waarna in 2023 Friese bedrijven konden participeren.[35]

2.4 Monitoring en resultaten

Gedeputeerde Staten hebben zich doelen gesteld voor het aandeel fietsverplaatsingen, ten opzichte van andere vervoermogelijkheden, voor de afstanden tot 7,5 kilometer én tot 15 kilometer. De provincie zegt de resultaten op twee manieren te monitoren. Ten eerste voert de provincie fietstellingen uit. De resultaten van deze fietstellingen publiceert de provincie op haar monitorsysteem.[36] Aan de hand van deze fietstellingen is het niet mogelijk om het aandeel van de fiets ten opzichte van andere vervoermogelijkheden te bepalen. Ook is het niet mogelijk om de afstanden van de reisbewegingen, specifiek tot 0-7,5 kilometer en 0-15 kilometer, te bepalen.

Ten tweede heeft de provincie een onderzoek laten uitvoeren naar het fietsgebruik in Fryslân. Dit onderzoek kijkt terug op de periode 2010-2017 en gebruikt gegevens van het ODiN.[37] Dit staat voor Onderweg in Nederland en is een van de programma's van het CBS. Het is de opvolger van OViN, wat staat voor Verplaatsingen in Nederland, en de resultaten worden jaarlijks gepubliceerd.[38] De resultaten van ODiN en OViN zelf worden niet door de provincie gebruikt om de ontwikkelingen binnen het aandeel fiets in Fryslân te monitoren. ODiN geeft inzicht in het aandeel van vervoermogelijkheden, waaronder de fiets, ten opzichte van het totaal. Daarbij differentieert het met betrekking tot de afstand van de reisbeweging tussen meerdere afstanden, namelijk 0 tot 1 kilometer, 1 tot 3,75 kilometer, 3,75 tot 7,5 kilometer en 7,5 tot 15 kilometer.

ODiN publiceert het aandeel van de fiets over de afstand 0 tot 7,5 kilometer en over de afstand 0 tot 15 kilometer niet. In het onderzoek naar het fietsgebruik in Fryslân kon hier dus ook geen uitspraken over gedaan worden. Deze gegevens zijn gedurende de looptijd van het fietsbeleid ook niet bekend bij de provincie.

---

[33] Doortrappen Fryslân: https://www.frieslandbeweegt.frl/doortrappen.frl.php, benaderd op 13 december 2023.
[34] Doortrappen Fryslân: https://www.frieslandbeweegt.frl/doortrappen-fietsroutes.php, benaderd op 21 september 2023.
[35] Gemeente Leeuwarden, Fietsstimuleringsactie 'Groene Trappers / Fietsen voor bomen', 25 april 2022.
[36] Provincie Fryslân: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGRlZjNiNjgtYzYyZC00OGU5LThhMzItODA2ZDU4NTJhMzhhIiwidCI6IjQxNGRlYjViLWQ3ZGYtNGFlYS1hMDI1LTM4MGM5MGU0ZTcxNyIsImMiOjl9 , benaderd op 28 juli 2023.
[37] Mobycon. (2020). Onderzoek fietsgebruik Fryslân. In opdracht van Provincie Fryslân.
[38] CBS: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84702NED/table?ts=1692263640380 , benaderd op 17 augustus 2023.

2.5 Vergelijking Noordelijke provincies

Drenthe en Groningen hebben beleidsdoelen voor het stimuleren van het fietsgebruik. Beide provincies willen dat haar inwoners vaker gaan fietsen en dat ze langere afstanden gaan afleggen. Beide provincies geven aan dat alle doelen binnen het fietsbeleid bijdragen aan het doen toenemen van het fietsen. Drenthe zet in op fietsinfrastructuur, met specifieke aandacht voor recreatieve fietspaden. Groningen onderscheidt generieke stimuleringsprojecten en stimuleringsprojecten per type fietser en heeft een Fietscommunity opgezet om koppelkansen vroeg onder de aandacht te brengen. Beide provincies monitoren dit beleidsdoel aan de hand van cijfers van het CBS.

2.6 Samenvattende bevindingen

Gedurende de onderzoeksperiode wilden Gedeputeerde Staten dat het aandeel fietsverkeer tot 7,5 kilometer behouden zou blijven en dat het aandeel tot 15 kilometer substantieel zou toenemen. Om deze doelen te bereiken zet de provincie in op ketenbenadering, infrastructuur en specifieke aandacht voor fietsende scholieren en senioren. Fryslân monitort dit doel niet, dus kan de mate van doelbereiking niet worden vastgesteld.

3. Fietsveiligheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we in kaart in hoeverre het Friese fietsbeleid de verkeersveiligheid voor fietsers stimuleert. Dit doen we door eerst het beleidsdoel en de uitvoering ervan te beschrijven. Vervolgens analyseren we de monitoring en de mate waarin het beleidsdoel bereikt wordt. We sluiten het hoofdstuk af met een provincievergelijking en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

Met de informatie in dit hoofdstuk beantwoorden we deels de eerste vier deelvragen. Deze zijn:

- *Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?*
- *Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?*
- *Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?*
- *In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?*

3.2 Doelstellingen

De Friese doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid voor fietsers zijn door Provinciale Staten vastgelegd in de beleidsnota's Fryslân Fytslân en in Fryslân Feilich Fytslân. Van 2016 tot 2021 luidde deze doelstelling "het aantal verkeersdoden onder fietsers moet met 25% worden teruggebracht in 2010, ten opzichte van 2002. Ook moet het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 onder fietsers met 25% worden teruggebracht ten opzichte van 2002". Vanaf 2022 luidt de doelstelling "het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisslachtoffers onder fietsers mag in 2030 niet verder zijn gestegen, ten opzichte van 2020."[39].

In 2005 kozen Gedeputeerde Staten voor een dalingspercentage van 25%, omdat dit aansloot bij het landelijke programma 'Actie -25%' verkeersdoden in 2000'. In 2022 streefden ze naar het minimaal gelijk blijven van het aantal slachtoffers. De reden hierachter is dat volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse het aantal fietsslachtoffers richting 2030 en 2040 zal toenemen.[40] De sterkste stijging wordt volgens de verkeersveiligheidsprognose verwacht onder 65-plussers en berijders van gemotoriseerde tweewielers.[41] Volgens Gedeputeerde Staten is een afname dus niet

[39] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, Provincie Fryslân, Startnotitie Fiets, voor het proces om te komen tot een beleidsbrief, vastgesteld door Provinciale Staten op 22 juni 2020 en Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022.
[40] Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2021) Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
[41] Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2021) Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, p 5.

realistisch.[42] Provinciale Staten hebben met een amendement het doel aangepast tot “De verkeersveiligheid van fietsers is in 2030 verbeterd, waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers in Fryslân zoveel mogelijk daalt.”[43]

3.3 Uitvoering

De uitvoering van het Friese fietsbeleid met betrekking tot verkeersveiligheid richt zich op drie speerpunten; infrastructuur, educatie en het promoten van fietshelmen. De uitvoering beschrijven we hieronder. Naast deze drie speerpunten zijn er ook kleinere onderwerpen binnen het veiligheidsbeleid.

3.3.1 Infrastructuur

Voor de aanleg, onderhoud en beheer van nieuwe infrastructuur bestaan landelijke (CROW) richtlijnen. Gedeputeerde Staten hebben de bevoegdheid hiervan af te wijken. Principiële afwijkingen van deze landelijke richtlijnen staan gemotiveerd beschreven in de Nota Integraal Wegontwerp 2018. Deze nota bevat een gedetailleerd kader voor het ontwerpen van provinciale infrastructuur. Hierin staat onder andere dat fietspaden vergevingsgezind en seniorproof ontworpen en onderhouden moeten worden.[44] De provincie is ervoor verantwoordelijk dat deze en andere veiligheidseisen worden toegepast in provinciale infrastructuur. De gemeente is verantwoordelijk voor gemeentelijke infrastructuur, waar de provincie zich een ‘enthousiasmerende houding’ aanmeet.[45]

Actieplan Fiets (Coalitieakkoord 2015 – 2019)

Met het Actieplan Fiets is uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord en de Uitvoeringsagenda 2015-2019.[46] In dit actieplan wordt de focus gelegd op drie onderdelen;

- Stimuleren en verbeteren van gemeentelijke fietspaden door het beschikbaar stellen van een subsidie van € 4 miljoen,
- Verbeteren van de fietsvoorzieningen op de eigen provinciale wegen. Hiervoor is € 4 miljoen beschikbaar,
- Het versterken van de aantrekkelijkheid van Fryslân voor de recreatieve fietser (en wandelaar). Hiervoor stellen Gedeputeerde Staten € 1 miljoen beschikbaar.

In overleg met de gemeenten zijn wensen op het gebied van de fietspaden geïnventariseerd en vervolgens is hier prioriteit aan gegeven op basis van het belang van een fietsroute. Per project subsidieert de provincie maximaal 50% van de kosten.[47] In de bijlage van het Actieplan Fiets zijn

[42] Gebaseerd op een schriftelijke toelichting bij een groepsgesprek, geschreven door medewerkers van de provincie, 30 juni 2023.
[43] Notubiz: https://fryslan.notubiz.nl/vergadering/882433, benaderd op 27 maart 2024.
[44] Zie: http://www.vergevingsgezindefietspad.nl/.
[45] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022. pp. 37 & 38 en Provincie Fryslân, Nota Integraal wegontwerp 2018, vastgesteld door Gedeputeerde Staten in 2018.
[46] Provincie Fryslân, Actieplan Fiets- en Wandelpaden, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016.
[47] Provincie Fryslân, Actieplan Fiets- en Wandelpaden, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016, p. 7.

geprioriteerde lijsten toegevoegd met (gemeentelijke) fietsroutes en kruispunten die aangepakt moeten worden. In hoeverre deze projecten zijn gerealiseerd, is niet bekend bij de provincie.[48]

De € 4 miljoen die Gedeputeerde Staten beschikbaar stelt voor het verbeteren van de eigen provinciale fietsroutes is bedoeld voor verbreding, verbetering van de verharding of het invullen van ontbrekende schakels. Maatregelen met betrekking tot fietsoversteken en fietstunnels, waarvoor € 30 miljoen beschikbaar is, worden gedekt binnen het programma van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Trochfytsrûtes (Bestuursakkoord 2019 – 2023)

In het bestuursakkoord 2019 – 2023 is in totaal 10,75 mln. beschikbaar gesteld om minimaal vier trochfietsroutes te realiseren. De uitvoering van deze ambitie ging langzamer dan was beoogd, mede door het ontbreken van de beoogde cofinanciering bij de gemeenten.

Uit de memo "Realisatie doorfietsroutes in Fryslân" uit oktober 2020 valt op te maken dat uit een onderzoek uitgevoerd door Sweco,[49] blijkt dat de ambitie van de provincie met betrekking tot het realiseren van doorfietsroutes groter is dan het beschikbare budget. In de Memo wordt 'middels drie lijnen' adviezen gegeven om toch het maximaal haalbare te bereiken.[50] De drie lijnen zijn bijstellen ambitieniveau qua ontwerp (waaronder de breedte van een trochfytrûte), geldstromen (onder andere op zoek te gaan naar meer geld bij het Rijk of Europa) en een steviger rol te pakken en meer initiatief te nemen. Er wordt voorgesteld de realisatie van twee doorfietsroutes, welke (deels) door Rijksbijdrage worden gerealiseerd, op te nemen in het totaal van vier doorfietsroutes. Er hoeven er dan nog maar twee door de provincie gerealiseerd te worden. Daarnaast wordt geadviseerd het overleg met de gemeenten naar een bestuurlijk niveau te tillen en de plannen vast te leggen in een bestuursovereenkomst. [51]

Ook wordt voorgesteld om fietsroutes niet over de hele lengte hoogwaardig te maken, maar te kijken naar 'quickwins'. Verder wordt geadviseerd om als provincie een steviger rol te pakken en meer zelf initiatief te nemen. Ook zouden volgens de Memo geldstromen anders verdeeld kunnen worden. Wat de status van deze Memo is en wat er met de adviezen is gedaan, is bij de Rekenkamer niet bekend.

3.3.2 Educatie en voorlichting

Het tweede speerpunt omvat educatie en voorlichting. In principe richten deze activiteiten zich op alle fietsende inwoners en specifiek op leerlingen en senioren. In de Strategie Verkeerveiligheid 2010-2025 worden ouderen in de leeftijd van 67 tot 80 jaar 'de grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers van de toekomst' genoemd.[52] Volgens dezelfde Strategie Verkeerveiligheid 2010-2025 zijn daarnaast de jonge fietsers een doelgroep die landelijk veel aandacht krijgt en

[48] Gebaseerd op een mail van de provincie dd. 13 februari 2024.
[49] Sweco, 'Variantenstudie en kostenraming snelfietsroutes Fryslân', dd 1 oktober 2020.
[50] Provincie Fryslân, Memo 'Stand van zaken 'resultaat41': realisatie vier hoogwaardige fietsroutes, opgesteld op 7 oktober 2020.
[51] Provincie Fryslân, Memo 'Stand van zaken 'resultaat41': realisatie vier hoogwaardige fietsroutes, opgesteld op 7 oktober 2020, p 4.
[52] Provincie Fryslân, 'Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025, dd 19 juli 2010, p.14.

waarvoor landelijk ook veel initiatieven worden ontwikkeld. De provincie wil hierop meeliften.[53] Vanuit het ROF kunnen alle schoolgaande kinderen passend verkeersonderwijs krijgen, waarbij de focus onder andere ligt op veilig verkeersgedrag, afleiding in het verkeer en omgaan met verschillende snelheden. Senioren krijgen voorlichting vanuit Doortrappen, waarbij het ROF informatie over spiegels, fietshelmen en driewielers ter beschikking stelt. De uitvoering van educatieve en voorlichtende projecten ligt onder andere bij de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. De provincie en gemeenten zijn beide cofinancier.[54]

3.3.3 Fietshelmen

Het derde speerpunt omvat fietshelmen. Het dragen van een fietshelm is niet verplicht in Nederland, maar het wordt door belangenverenigingen van onder andere trauma artsen en fietsers wel sterk aangeraden. Als je een helm draagt bij een botsing of val, dan is de kans op een ernstig hoofd- of hersenletsel 60% kleiner.[55] Toch draagt slechts 2% van de fietsers in Fryslân een helm. Om dat percentage te vergroten, stimuleert de provincie het dragen van fietshelmen.[56]

In Fryslân Fytslân staan geen projecten voor het stimuleren van fietshelmen beschreven.[57] Fryslân Feilich Fytslân maakt onderscheid tussen basisschoolleerlingen en senioren. Onder leerlingen reikte de Van der Sar Foundation, met cofinanciering van de provincie, in 2021 10.000 helmen uit. Daarnaast is tijdens verkeerslessen aandacht voor nut en noodzaak van fietshelmen. Informatiemateriaal hierover wordt ook vaak beschikbaar gesteld aan ouders. Het project is in ieder geval doorgetrokken tot en met 2023.[58]

Binnen Doortrappen is aandacht voor de fietshelm voor senioren. Onder andere door middel van folders informeert het ROF ouderen over het nut en de aanschaf van een fietshelm.[59] Daarnaast is in 2022 voor Friezen van 55 jaar of ouder een kortingsactie van €25 op fietshelmen georganiseerd.[60] Naast de focus op de hierboven beschreven bevolkingsgroepen, steunt de provincie incidenteel initiatieven van maatschappelijke organisaties.[61] Vóór 2021 zijn geen projecten voor het stimuleren van het dragen van fietshelmen georganiseerd door de provincie. Tijdens de onderzoeksperiode controleerde de provincie niet of inwoners daadwerkelijk de fietshelmen dragen.

3.3.4 Overige onderwerpen

Speed pedelecs

---

[53] Provincie Fryslân, 'Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025, dd 19 juli 2010, p.9.
[54] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022. p. 38, gebaseerd op een interview met een medewerker van Veilig Verkeer Nederland, op 18 juli 2023 en gebaseerd op een gesprek met een medewerker van de Fietsersbond, op 20 juni 2023.
[55] Veilig Verkeer Nederland: https://vvn.nl/files/media/files/VVN%20Factsheet%20Fietshelm%20%281%29.pdf, benaderd op 1 augustus 2023.
[56] Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân: https://www.fryslan.frl/verkeersveiligheid, benaderd op 2 augustus 2023.
[57] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005.
[58] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, pp. 38 en 39.
[59] Provincie Fryslân: https://www.fryslan.frl/fietshelm, benaderd op 13 december 2023.
[60] Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân: https://www.fryslan.frl/verkeersveiligheid, benaderd op 2 augustus 2023.
[61] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, pp. 38 en 39.

Gevaarlijke situaties op fietspaden worden gedeeltelijk veroorzaakt door snelheidsverschillen tussen verschillende weggebruikers en tussen fietsers onderling. Dit verschil is duidelijk zichtbaar in de opkomst van de speed pedelec. Een speed pedelec is een elektrische fiets die snelheden kan bereiken van 45 kilometer per uur. Volgens de wet is een speed pedelec een bromfiets. De provincie volgt de nationale wet- en regelgeving en kent op dit moment geen provinciale richtlijnen. De provincie doet mee aan het landelijk overleg over speed pedelecs.

Verlichting

Openbare straatverlichting kent voor- en nadelen. Zo zorgt licht voor zichtbaarheid en draagt het daarmee bij aan zowel de veiligheidsperceptie als de objectieve veiligheid van verkeersdeelnemers. Aan de andere kant zorgt verlichting in het buitengebied voor lichtvervuiling. Dit is de reden dat de provincie terughoudend is en in principe geen openbare straatverlichting plaatst bij fietspaden in het buitengebied, met uitzondering van locaties die verkeersonveilige kenmerken kennen.[62]

Rotondes

Bij rotondes is de verkeersveiligheid leidend. Binnen het ROF zijn afspraken gemaakt over de plaats van de fiets binnen rotondes. Bij bestaande en nieuwe rotondes hebben fietsers in principe geen voorrang, met uitzondering van enkele stedelijke gebieden, zoals het centrum van Leeuwarden.[63] Dit beleid komt niet overeen met aanbevelingen die het CROW in 2020 heeft gedaan, namelijk dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang zouden moeten krijgen.[64] Deze keuze is gemaakt om de doorstroom van het autoverkeer te bewaken en omdat de verkeerssituatie doorgaans veilig genoeg is.[65]

Landbouwverkeer

In een agrarische provincie als Fryslân is landbouwverkeer veelvuldig aanwezig op de openbare weg. Op autowegen, autosnelwegen en wegen met een geslotenverklaring voor langzaam rijdend verkeer, zijn landbouwvoertuigen niet toegestaan. Dit houdt wel in dat kwetsbaar fietsverkeer mogelijk wordt gecombineerd met zwaar landbouwverkeer, bijvoorbeeld op parallelwegen of het onderliggende (gemeentelijke) wegennet. Om onveilige situaties te voorkomen heeft de provincie ervoor gekozen om waar nodig maatregelen in te zetten om deze menging te voorkomen. Afhankelijk van de situatie kan dit bestaan uit het wegnemen van de geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen, al dan niet m.b.v. landbouwpasseerstroken, de aanleg van landbouwpaden in combinatie met vrij liggende fietspaden of door parallelwegen aan te leggen. [66] De Nota integraal wegontwerp geeft hiervoor de afwegingskaders.[67]

---

[62] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 40.
[63] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 40.
[64] Fietsersbond: https://vrijwilligers.fietsersbond.nl/fiets-op-rotondes-binnen-de-kom-stand-van-zaken-anno-2020/#:~:text=CROW%2DFietsberaad%20houdt%20vast%20aan,fietsers%20mee%20in%20de%20voorrang, benaderd op 1 augustus 2023.
[65] Fietsberaad: https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Leeuwarden-wil-fietser-vaker-voorrang-geven-op-rot, benaderd op 20 maart 2024.
[66] Provincie Fryslân, Product B, plaats op de weg van landbouwverkeer, geen datum.
[67] Provincie Fryslân, Nota Integraal wegontwerp 2018, vastgesteld door Gedeputeerde Staten in juli 2018, pp 49 en 50.

FytsImpuls

Het doel van deze subsidie is de verkeersveiligheid vergroten door gemeentelijke activiteiten te stimuleren waarmee de fietsinfrastructuur wordt verbeterd. De subsidieaanvrager dient in de aanvraag duidelijk aan te geven welke maatregelen worden uitgevoerd. De verdeelsystematiek vindt plaats op basis van het principe “wie het eerst komt, wie het eerst maalt”. Maatregelen die in aanmerking komen voor deze subsidie zijn onder andere kantmarkeringen, het verhelpen van conflictpunten bij kruispunten of het aanleggen van een comfortverbeterende deklaag.[68]

3.4 Monitoring

Gedeputeerde Staten monitoren vanaf 2014 het aantal verkeersslachtoffers door middel van ViaStat. ViaStat is een dashboard app waarmee de stand van zaken per gebied op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid inzichtelijk wordt gemaakt.[69] ViaStat is onderdeel van het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland BRON.[70]

Deze cijfers bevatten gegevens van Politie Nederland, gegevens uit doodsoorzaakformulieren die zijn ingevuld door de schouwend arts en dossiers van arrondissementsparketten. De provincie gaat bij verkeersongevallen uit van een lage registratiegraad, namelijk 85%.[71] De resultaten van deze monitoring staan niet in het monitoringssysteem dat de provincie hanteert, namelijk www.powerbi.com/.[72]

Tot 2014 registreerde BRON slechts het aantal ‘ernstige verkeersslachtoffers’ als gevolg van verkeersongevallen. Het aantal fietsers dat gedurende de periode tussen 2002 en 2014 als gevolg van een ongeval is overleden is dus niet gemonitord. Het aantal ‘ernstige verkeersslachtoffers’ is volgens de registratie minimaal 1 tot maximaal 14 slachtoffers per jaar in deze periode. Dit is het gevolg van een registratietrendbreuk, die leidde tot minder data. Volgens de provincie leidt deze registratietrendbreuk tot betrouwbaardere registratie.[73]

Naast deze ongevalsregistratie, gebruikt de provincie ambulancedata en data van de SEH-afdelingen (Spoedeisende Hulp) van de vier Friese ziekenhuizen. Dit is een project dat in Fryslân, maar ook op nationaal niveau, in ontwikkeling is. Deze gegevens hebben, totdat dit project is uitontwikkeld, slechts een signaalfunctie.[74]

---

[68] Lokale regelgeving: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR639408#nota-toelichting, benaderd op 20 maart 2024.
[69] Verkeerskunde: https://www.verkeerskunde.nl/artikel/gratis-kennismaken-met-viastat-dashboard-app, geraadpleegd op 9 mei 2023.
[70] Overheid.nl: https://data.overheid.nl/dataset/9841-verkeersongevallen---bestand-geregistreerde-ongevallen-nederland, benaderd op 12 juli 2023.
[71] Gebaseerd op een schriftelijke toelichting bij een groepsgesprek, geschreven door medewerkers van de provincie, 30 juni 2023 en Provincie Fryslân, 1.0 verkeersslachtoffers en bronnen, Provincie Fryslân.
[72] Provincie Fryslân: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGRlZjNiNjgtYzYyZC00OGU5LThhMzItODA2ZDU4NTJhMzhhIiwidCI6IjQxNGRlYjViLWQ3ZGYtNGFlYS1hMDI1LTM4MGM5MGU0ZTcxNyIsImMiOjl9, benaderd op 28 juli 2023.
[73] Provincie Fryslân, 1.0 verkeersslachtoffers en bronnen, Provincie Fryslân.
[74] Gebaseerd op een schriftelijke toelichting bij een groepsgesprek, geschreven door medewerkers van de provincie, 30 juni 2023.

3.5 Resultaten

In tabel 1 staat het aantal dodelijke fietsslachtoffers en het aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers in de periode 2002 tot en met 2022 weergegeven.[75] We kiezen voor een terugblik tot en met 2002, omdat het maatschappelijke doel dat tot 2022 gold was zich verhoudt tot dat jaartal.

In de periode 2002 tot 2014 monitorde de provincie het aantal ziekenhuisgewonden op een andere manier. Door een registratiebreuk is de database te klein en niet geschikt voor een vergelijking met de periode 2014-2022. Wij kiezen er daarom voor deze niet in de tabel op te nemen.

Tabel 1 : Aantallenverkeersdoden en ernstig verkeersgewonden / ziekenhuisgewonden

Jaar	Aantal verkeersdoden	Aantal ernstig verkeersgewonden / ziekenhuisgewonden
2002	13	-
2003	11	-
2004	12	-
2005	7	-
2006	7	-
2007	12	-
2008	11	-
2009	7	-
2010	3	-
2011	6	-
2012	12	-
2013	4	-
2014	4	99
2015	9	111
2016	7	130
2017	3	194
2018	5	235
2019	6	181
2020	8	184
2021	7	202
2022	11	223

Het aantal verkeersdoden onder fietsers loopt uiteen tussen 3 en 13. Het aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers wisselt tussen 99 en 235. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende doelgroepen, zoals scholieren of ouderen. Door de jaren heen is een toename zichtbaar, die vanaf 2018 stabiliseert. Na een lichte afname neemt het aantal

[75] Gebaseerd op een schriftelijke toelichting bij een groepsgesprek, geschreven door medewerkers van de provincie Fryslân, 30 juni 2023 en schriftelijke communicatie met vier medewerkers van de provincie Fryslân, op 22 januari 2024.

ziekenhuisgewonden vanaf 2020 weer toe. Deze toename is in andere provincies ook zichtbaar en heeft volgens de provincie te maken met de coronacrisis.[76]

3.5.1 Enquête Noordelijke Rekenkamer

Tussen de 51% en 61% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn over de veiligheid op oversteekpunten, bij busbanen, en het overzicht op kruispunten. Minder tevreden is men met de aanwezigheid van paaltjes, drempels en greppels. Over veiligheid bij spoorwegovergangen is zelfs 82 % tevreden. Over het algemeen is de groep 65+ net iets minder tevreden over de veiligheid op specifieke plekken, behalve over de veiligheid bij spoorwegovergangen, hier zijn de 65-plussers meer tevreden dan de twee jongere leeftijdsgroepen. Tussen stedelijk en niet stedelijk is nauwelijks verschil, behalve met betrekking tot busbanen. Ook over de scheiding tussen andere weggebruikers, verlichting, markeringen op en breedte van de fietspaden is steeds een kleine meerderheid tevreden. Waarbij opvalt dat er meer 16-34 jarigen ontevreden zijn over de verlichting en het bij het breedte van het fietspas net andersom is, daar is de groep 65+ meer ontevreden. Met de veiligheid op de fietsroutes overdag zit het wel goed met een tevredenheid van 91%. Hierbij zijn geen grote verschillen tussen de leeftijdsgroepen en het stedelijke en niet stedelijk gebied. Als redenen voor onveilig gevoel wordt vaak het gedrag van automobilisten genoemd (te hard rijden), de drukte op de fietspaden met voertuigen met veel verschil tussen de snelheden, fietspaden met tweerichtingsverkeer en het verschil in voorrangregels op rotonden.
Hoewel 66% aangeeft tevreden te zijn over de veiligheid op de fietsroutes in het donker, zijn er zeker punten van kritiek. Deze gaan met name over het gebrek aan verlichting, te hard rijden door automobilisten en sociale onveiligheid.

3.6 Vergelijking Noordelijke provincies

Zowel Drenthe als Groningen hebben beleidsdoelen voor het stimuleren van verkeersveiligheid. Drenthe verbetert de verkeersveiligheid aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2022-2026, met daarin onder andere educatieve programma's en faciliteert gemeenten aan de hand van subsidieregelingen. Groningen zet in op educatie en veiligheidsmaatregelen bij nieuwe en oude infrastructuur. Beide provincies hebben zich tot doel gesteld het aantal verkeersdoden en ernstig gewonde fietsers terug te brengen en monitoren dit, net als Fryslân, met BRON.

3.7 Samenvattende bevindingen

Gedeputeerde Staten wilden in 2010 het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisgewonden met 25% terugbrengen, ten opzichte van 2002. Vanaf 2022 willen ze het aantal verkeerdoden en ziekenhuisgewonden handhaven, ten opzichte van 2020. Om de doelen te bereiken, zet de provincie in op ketenbenadering, infrastructuur en educatie en voorlichting. In hoeverre de doelen

[76] Provincie Groningen, Jaarstukken 2022, mei 2023, p. 93.

bereikt worden, bepaalt de provincie aan de hand van BRON. Omdat de provincie pas vanaf 2014 gegevens heeft, kan de mate van doelbereiking niet goed vastgesteld worden.

4. Waardering voor infrastructuur

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we in kaart in hoeverre het Friese fietsbeleid met betrekking tot fietsinfrastructuur de gewenste resultaten behaalt. Dit doen we door eerst het beleidsdoel en de uitvoering ervan te beschrijven. Vervolgens analyseren we de monitoring en de mate waarin het beleidsdoel bereikt wordt. We sluiten het hoofdstuk af met een provincievergelijking en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

Met de informatie in dit hoofdstuk beantwoorden we deels de eerste vier deelvragen. Deze zijn:

- *Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?*
- *Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?*
- *Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?*
- *In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?*

4.2 Doelstelling

De doelstelling met betrekking tot de waardering voor de fietsinfrastructuur is in Fryslân Fytslân door Provinciale Staten vastgesteld. Van 2016 tot 2021 luidde deze doelstelling “de hoge waarderingscijfers voor fietsmogelijkheden in Fryslân moeten gehandhaafd worden. Waar mogelijk worden de cijfers verhoogd. In 2005 was de waardering van dagtoeristen een 7.5. de waardering van verblijftoeristen was een 7.8. Daarnaast moet fietsen voor dagtochten en vakanties minstens zo’n belangrijk motief blijven”.[77]

Vanaf 2022 is dit geen provinciaal maatschappelijk doel meer binnen het fietsbeleid.[78]

4.3 Uitvoering

In Fryslân Fytslân beschrijven Gedeputeerde Staten enkele actiepunten binnen het fietsbeleid voor toerisme en recreatie. Deze punten richtten zich onder andere op bewegwijzering, GPS-

[77] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 7.
[78] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022.

fietsen en het onderhouden van een internet databank.[79] Deze beschrijven we in paragraaf 4.3.1 Daarnaast verstrekt de provincie subsidies voor toeristisch recreatieve fietsprojecten.[80] De Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân beschrijven we in paragraaf 4.3.2. Twee andere subsidies, Fyts!mpuls en Trochfytsrûtes, dragen hier ook aan bij, maar deze hebben een bredere focus op het doen toenemen van fietsgebruik in het algemeen en het versterken van verkeersveiligheid. Deze subsidies beschrijven we in de daartoe bestemde hoofdstukken.

4.3.1 Actiepunten toerisme en recreatie

De provincie heeft in 2005 zes actiepunten voor toerisme en recreatie geformuleerd. Deze beschrijven we hieronder, inclusief de werkzaamheden die gedurende de onderzoeksperiode hieraan bijdroegen. Het eerste actiepunt omvat het realiseren van een fietsknooppuntenbewegwijzering. In Noord West Fryslân begonnen gemeenten met een pilot hiervoor. De provincie wilde onderzoeken of het mogelijk was het knooppuntensysteem over heel Fryslân uit te zetten.[81] In september 2016 hebben Gedeputeerde Staten deze opdracht verleend aan het recreatieschap Marrekrite. Deze hebben het routenetwerk in december 2020 afgerond.[82] Het tweede actiepunt was het GPS-fietsen. In 2005 was het GPS-systeem in ontwikkeling en de provincie wilde onderzoeken welke kansen dit voor Fryslân had. Dit deed ze door concrete projecten rondom GPS-fietsen te stimuleren. Gedurende de onderzoeksperiode maken veel fietsers gebruik van GPS. De provincie speelt geen rol meer in het uitrollen ervan.

Het derde actiepunt was het gebruik van een internet databank. Rond de tijd dat de provincie de zes actiepunten formuleerde, was het internet nog een medium dat nog aan populariteit moest winnen. De provincie wilde hierop inhaken door een algemeen adres voor toeristische informatie over Fryslân te creëren, met daarbij een databank met recreatieve fietsroutes.[83] Met de ontwikkeling van Marrekrite en Merk Fryslân hebben Gedeputeerde Staten uitvoering gegeven aan dit punt. Het vierde actiepunt betreft een stadsrecreatiekaart. Daarmee kunnen geïnteresseerden mogelijke routes voor wandelen, fietsen, varen of paardrijden in een stad in één oogopslag bekijken. Leeuwarden had destijds een dergelijke kaart en de provincie wilde de mogelijkheid onderzoeken deze ook bij andere steden uit te brengen. Gedurende de onderzoeksperiode zijn geen fysieke kaarten door de provincie uitgegeven. Merk Fryslân publiceert wel fietsroutes op haar website.[84] Punt vijf betrof het versterken van fietsmogelijkheden vanaf plaatsen waar pleziervaartuigen aanmeren. Hiervoor realiseert de provincie toeristisch overstappunten. Zeventien hiervan zijn reeds gerealiseerd en de provincie heeft als doel er 40 te plaatsen.[85] Ten zesde wilde de provincie de verschillende gebruikers van fietspaden wijzen op voor hun geschikte fietspaden, zodat conflictsituaties vermeden kunnen worden.[86] Aan dit actiepunt is vanuit toerisme en recreatie geen uitvoering gegeven.

---

[79] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 35.
[80] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, pp. 36 & 37.
[81] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 35.
[82] Provincie Fryslân, Brief van Marrekrite aan Gedeputeerde Staten van Fryslân, 23 september 2020.
[83] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, pp. 35 & 36.
[84] Merk Fryslân: https://www.friesland.nl/nl/plannen/zien-en-doen/activiteiten/1000-routes/alle-routes, benaderd op 31 januari 2024.
[85] Marrekrite: https://marrekrite.frl/fietsen/toeristische-overstappunten/, benaderd op 31 januari 2024.
[86] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, p. 36.

4.3.2 Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân

Toeristisch recreatieve fietsprojecten kwamen in aanmerking voor provinciale subsidie op basis van de Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân.[87] Subsidieverzoeken voor recreatieve fietsverbindingen werden beoordeeld op twee kenmerken. Ten eerste moest de verbinding aantrekkelijk zijn. In deze context bedoelde de provincie afwisseling in het landschap, tussen bijvoorbeeld vaarwegen, boomwallen en langs cultuurhistorische landschapselementen. Ten tweede moest de verbinding een essentiële toevoeging zijn voor de bestaande recreatieve fietsmogelijkheden.[88]

4.4 Monitoring

Gedeputeerde Staten monitoren de waardering van de fietsers voor de infrastructuur niet zelf. ook de motieven waarom mensen de fiets gebruiken, bijvoorbeeld voor dagtochten of vakanties, houden ze niet bij. Wel maakt ze gebruik van de Kwaliteitsmonitor van het Fietsplatform. Met dit onderzoek toetst het Fietsplatsform op concrete kwaliteitsaspecten waar regio's, zoals provincies, in belangrijke mate invloed op kunnen uitoefenen. Deze monitor houdt niet bij welke motieven mensen hebben om de fiets te pakken. De Kwaliteitsmonitor heeft geen invloed gehad op het beleid.

4.5 Resultaten

Het monitorsysteem van de provincie geeft geen inzicht in de waardering van gebruikers voor de fietsinfrastructuur, of de motivatie die de gebruiker heeft om de fiets te pakken. De provincie maakt hiervoor gebruik van onderzoeken van landelijke consumentenorganisaties, zoals de ANWB en de Kwaliteitsmonitor van het Fietsplatform. Deze onderzoeken maken geen onderscheid niet tussen dagtoeristen of verblijftoeristen. In paragraaf 4.5.1 beschrijven we de resultaten van de Kwaliteitsmonitor. In paragraaf 4.5.2 beschrijven we de resultaten van enkele enquetes van de ANWB. In paragraaf 4.5.3 beschrijven we enkele resultaten van onze eigen enquête.

4.5.1 Kwaliteitsmonitor

De provincie gebruikte tot 2022 zes kwaliteitsmonitoren om de kwaliteit van de toeristische fietsregio te controleren. Deze zijn gepubliceerd in 2012, 2013, 2015, 2017, 2019 en 2022. Van deze publicaties vallen er dus vier binnen de onderzoeksperiode. De onderzoeken tot 2019 monitoren de kwaliteit van het routenetwerk en de kwaliteit van de randvoorwaarden. Aspecten die vallen onder de kwaliteit van het routenetwerk zijn te beïnvloeden door netwerkbeheerders, waar de provincie er dus één van is. Voorbeelden zijn de dichtheid van het netwerk of de

[87] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, pp. 36 & 37. en overheid.nl: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/334299/4, benaderd op 22 september 2023.
[88] Provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer, vastgesteld door Provinciale Staten op 20 april 2005, pp. 36 & 37.

bewegwijzering. Aspecten die vallen onder de kwaliteit van randvoorwaarden zijn beleidsmatig, kaderstellend of faciliterend te beïnvloeden door provincies en gemeenten. Voorbeelden hiervan zijn de horecavoorzieningen langs de routes of de aanwezigheid van openbare rustplaatsen.

In tabel 2 beschrijven we de belangrijkste bevindingen van de kwaliteitsmonitoren tot en met 2019. De percentages geven de score van de aspecten aan ten opzichte van de maximale score.[89]

Tabel 1: Belangrijkste bevindingen Kwaliteitsmonitor

Jaar	Kwaliteit routenetwerken	Kwaliteit randvoorwaarden
2015	91,6 %	90,8 %
2017	96,5 %	95,7 %
2019	98,0 %	95,0 %

Volgens de monitoren scoort Fryslân goed op beide aspecten. De goede scores bij de routenetwerken zijn volgens het fietsplatform te danken aan het routebureau Marrekrite. De consumentenwaardering voor de kwaliteit van de routes, de bewegwijzering en het feit dat het niet (te) de druk is op de fietspaden scoren hoog. Volgens de onderzoeken zijn de randvoorwaarden in Fryslân goed. Verbeterpunten zijn het stimuleren van horeca langs de routes en betere verwijzingen naar landelijke routes.[90]

Bij de monitor van 2022 heeft het Fietsplatform gekozen een bredere afbakening en andere indeling te hanteren. In tabel 3 geven we de belangrijkste resultaten van deze kwaliteitsmonitor weer.

Tabel 2: Resultaten Kwaliteitsmonitor 2022

Aspect	Waardering
Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen	68,5 %
Kwaliteit routenetwerk	93,5 %
Kwaliteit ontsluiting aanbod	88,0 %
Organisatie en beleid	100 %

Door de bredere afbakening en de andere indeling, zijn de resultaten moeilijk te vergelijken met de eerdere monitoren. Fryslân scoort op alle onderdelen goed. Met name de kwaliteit van het routenetwerk en de organisatie van het beheer en het onderhoud ervan scoren bovengemiddeld, vergeleken met de overige provincies.

4.5.2 Onderzoek ANWB

De ANWB zette zowel in 2016 als in 2021 een enquête uit onder recreatieve fietsers. Andere maatschappelijke organisaties, zoals de Fietsersbond en Stichting Landelijk Fietsplatform hebben beide keren geholpen met het verspreiden van de enquête.[91] Stichting Landelijk Fietsplatform

[89] Fietsplatform, kwaliteitsmonitoren 2012, 2023, 2015, 2017, 2019 en 2022.
[90] Fietsplatform, kwaliteitsmonitoren 2012, 2023, 2015, 2017, 2019 en 2022.
[91] Blauw Research bv. (2016). Recreatief fietsen in Friesland. ANWB, Fietsersbond, NTFU en Stichting Landelijk Fietsplatform.

heeft de resultaten verwerkt in de Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022.[92] Deze onderzoeken differentieren niet tussen dagtoeristen of verblijftoeristen. Ook onderscheiden ze niet in de motieven van fietsers. In tabel 4 beschrijven geven we de belangrijkste resultaten van deze onderzoeken weer.[93]

Tabel 3: Beoordeling recreatief fietsen in 2016 en 2021

Thema binnen recreatief fietsen	Beoordeling 2016	Beoordeling 2021
Algemeen oordeel	8.0	8.3
Omgeving van de fietstocht	7.9	8.3
Comfort van de infrastructuur	7.0	7.4
Bewegwijzering	7.5	7.9
Route van het parkoers	7.6	7.9
Bezienswaardigheden	7.4	7.3
Plekken om te rusten	6.6	7.2
Aantal weggebruikers op de fietspaden	7.1	7.1
Horeca-aanbod onderweg	6.5	7.0

Zowel het algemene oordeel als de oordelen van alle onderzochte thema's zijn voldoende. Het algemene oordeel stijgt volgens het onderzoek van 8.0 tot 8.3. De thema's binnen het recreatief fietsen kregen in 2016 cijfers tussen de 6.5 en de 7.9. In 2021 was dit tussen de 7.0 en de 8.3. Van de acht thema's stijgt de beoordeling van zes, met minimaal 0.4 punten tot maximaal 0.6 punten. Daarnaast is de perceptie van drukte op de fietspaden gelijk gebleven.

4.5.3 Enquête Noordelijke Rekenkamer

In de enquête zijn eerst een paar vragen gesteld over de tevredenheid over de algemene infrastructuur. Deze behandelen we hier eerst, gevolgd door de resultaten met betrekking tot het recreatief fietsten. Meer dan 60% van de respondenten is tevreden over de staat van het wegdek, het rijcomfort, de directheid van de routes, bewegwijzering, en de mate waarin de fietspaden zijn opgeruimd. Over de stallingsmogelijkheden is men met 51% minder tevreden. Over de aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische fietsen is 33% ontevreden. Slechts 24% is hierover tevreden en 43% heeft geen mening. Opvallend genoeg is hier weinig verschil tussen stedelijk en niet stedelijk gebied. De respondenten geven de fietspaden in het algemeen een 7,3 op een schaal van 1 tot 10. Van de respondenten fiets 45% één tot meerdere keren per week recreatief, het vaakst door de groep 65+. Slechts 19% geeft aan minder dan één keer per maand of helemaal niet recreatief te fietsen. Bij het recreatief fietsten wordt (bijna) even vaak gebruik gemaakt van een elektrische fiets als van een gewone. Er is wel een duidelijk verschil per leeftijdsgroep. Zo fietst maar liefst 68% van de 65-plussers op een elektrische fiets tegen 27% van de 16-34-jarigen. Maar liefst 81% vindt dat er voldoende afwisselende fietsroutes inde provincie

[92] Stichting Landelijk Fietsplatform. (2022). Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022. Stichting Landelijk Fietsplatform, ANWB, Fietsersbond en NTFU.
[93] Blauw Research bv. (2016). Recreatief fietsen in Friesland. ANWB, Fietsersbond, NTFU en Stichting Landelijk Fietsplatform, en Stichting Landelijk Fietsplatform. (2022). Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022. Stichting Landelijk Fietsplatform, ANWB, Fietsersbond en NTFU.

zijn. Ook over het feit of er voldoende informatieborden zijn (met informatie over de omgeving) en of de fietsroutes duidelijk zijn aangegeven is een ruime meerderheid tevreden. Eveneens een ruime meerderheid is van mening dat er voldoende horecagelegenheden zijn. Over de aanwezigheid van openbare toiletten is men een stuk minder positief, maar liefst 69% van alle respondenten vindt dat het er te weinig zijn. Op de vraag of er voldoende onbetaalde rustplaatsen zijn wordt verdeeld gereageerd, ongeveer één derde vindt van wel, ongeveer één derde vindt van niet en één derde heeft geen mening. Maar liefst 97% van de respondenten zou Fryslân als fietsprovincie aanbevelen bij familie en vrienden. Gemiddeld geven zij Fryslân als fietsprovincie een 7,7 als rapportcijfer. Van de recreatieve fietsers geeft 40% aan ook buiten de eigen provincie te fietsen. Bij de respondenten die aangeven ook buiten Fryslân recreatief te fietsten, is Drenthe veruit het populairst met 105 stemmen, gevolgd door Gelderland met 45 stemmen. Overijssel volgt met 43 stemmen en Groningen wordt 37 keer genoemd. 51 respondenten geeft aan overal in Nederland wel te fietsen.

4.6 Vergelijking Noordelijke provincies

Groningen heeft concrete doelen gesteld voor de waardering door haar inwoners voor doorfietsroutes, regionale hoofdfietsroutes en overstappunten. De hiervoor benodigde onderzoeken voert ze zelf uit. De doorfietsroutes en overstappunten bereiken daarin net niet de gestelde normen. Voor regionale hoofdfietsroutes zijn nog geen onderzoeken uitgezet. Drenthe stelde zich tot 2021 ten doel dat de fietsinfrastructuur een goede beoordeling kreeg. De monitoring hiervan leunt op landelijke onderzoeken, zoals die van de ANWB.

4.7 Samenvattende bevindingen

Gedeputeerde Staten wilden tot 2021 de hoge waarderingscijfers voor de fietsmogelijkheden binnen de provincie handhaven. Om het doel te bereiken, zette de provincie in op de subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân. Ook zijn in 2005 zes actiepunten voor toerisme en recreatie opgesteld. De provincie monitort de doelbereiking niet. Wel maakt ze gebruik van landelijke onderzoeken van bijvoorbeeld de ANWB, maar hierin maken ze geen onderscheid tussen dagtochten en toeristen. Het is dus lastig om op basis van deze onderzoeken de mate van doelbereiking te bepalen. Vanaf 2021 waren hoge waarderingscijfers geen maatschappelijk doel meer.

5. Internationaal wielerevenement

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk brengen we in kaart in hoeverre het Friese fietsbeleid met betrekking tot het organiseren van een internationaal wielerevenement het gewenste resultaat behaalt. Dit doen we door eerst het dit beleidsdoel en de uitvoering ervan te beschrijven. Vervolgens analyseren we de monitoring en de mate waarin het beleidsdoel bereikt wordt. We sluiten het hoofdstuk af met een provincievergelijking en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

Met de informatie in dit hoofdstuk beantwoorden we deels de eerste vier deelvragen. Deze zijn:

- *Welke maatschappelijke doelen heeft de provincie met betrekking tot het fietsbeleid geformuleerd?*
- *Op welke manier streeft de provincie deze doelen na?*
- *Op welke manier meet de provincie de behaalde resultaten?*
- *In hoeverre worden de doelen gerealiseerd?*

5.2 Doelstelling

Sinds 2022 hebben Provinciale Staten een nieuw doel toegevoegd aan het fietsbeleid, namelijk het binnenhalen van een groot wielerevenement. Het organiseren van een of enkele openingsetappes van de Tour de France, de Giro d'Italia of de Vuelta a España zou volgens Gedeputeerde Staten namelijk een positief effect hebben op de 'Mienskipssin'. Daarnaast zou het goed zijn voor de wereldwijde promotie van Fryslân, omdat de beelden van de provincie de hele wereld overgaan. Tot slot draagt een dergelijk evenement volgens Gedeputeerde Staten bij aan de fietsveiligheid en fietsstimulering.[94] In tegenstelling tot de andere provinciale doelen die sinds 2022 centraal staan binnen het fietsbeleid, is voor dit doel geen concrete slotdatum opgenomen.

In juli 2023 presenteerden coalitiepartijen BBB, CDA, FNP en ChristenUnie het Bestuursakkoord 2023-2027. Hierin is de volgende passage opgenomen: "De provinciale wens om een internationale wielerronde naar Fryslan te halen, is deze periode vooralsnog financieel onhaalbaar".[95] De kans is dus groot dat Gedeputeerde Staten tijdens de komende Statenperiode geen invulling geven aan dit maatschappelijke doel.

[94] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022.
[95] Provincie Fryslân. (2023) Bestuursakkoord 2023-2027. Provincie Fryslân, p. 25.

Het idee om een internationale wielerronde in Fryslân te organiseren ontstond in 2016, toen, in navolging van de toewijzing voor Leeuwarden-Fryslân 2018, de ambitie in de begroting werd opgenomen. Gedeputeerde Staten hebben destijds laten onderzoeken in hoeverre dit haalbaar is. Dit haalbaarheidsonderzoek is op 23 januari 2018 met Provinciale Staten gedeeld. In het onderzoek concluderen Gedeputeerde Staten dat de voorwaarden voor een internationale wielerronde ruimschoots aanwezig zijn. De houding van de inwoners wordt daarnaast welwillend ingeschat.[96]

Met 'internationaal wielerevenement' bedoelen Provinciale Staten specifiek de Tour de France, de Vuelta a España of de Giro d'Italia. De Tour de France en de Vuelta a España zijn wedstrijden die drie weken duren en worden georganiseerd door de Amaury Sport Organisation, of afgekort de A.S.O.[97] De Giro d'Italia is ook een wedstrijd van drie weken en wordt georganiseerd door RCS Sport.[98]

5.3 Uitvoering

Het binnenhalen van de start van een grote wielerronde is in grote mate afhankelijk van de lobby richting de A.S.O en het R.C.S. In zowel het haalbaarheidsonderzoek als in Fryslân Feilich Fytslan benadrukken zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten dit. Dit lijkt gemakkelijk, maar het opzetten van een lobby kan veel tijd, middelen en inspanningen kosten. Volgens de beleidsnota geven Gedeputeerde Staten deze lobby 'verder vorm'.[99]

Het is de bedoeling dat naast fietsbeleid ook andere relevante beleidsterreinen bij de lobby betrokken worden. Dit project raakt namelijk ook aan gezondheid, vitaliteit, recreatie en toerisme. "Alles wat Fryslân uniek maakt, krijgt een plaats binnen de marketing rondom een internationaal wielerevenement." Wanneer er concreet zicht is op het binnenhalen van één van de drie grote rondes, wordt een separaat voorstel, inclusief financieringsvoorstel, aan Provinciale Staten en betrokken gemeenteraden voorgelegd. De provincie is verantwoordelijk voor de lobby en heeft een aanjagende rol tegenover andere betrokken organisaties, zoals de gemeente Leeuwarden.[100]

Afhankelijk van de wielerronde, en de invulling van het evenement, dient voor de start van een internationale wielerronde 10 tot 18 miljoen euro gereserveerd te worden. Dit bedrag was in 2018 gangbaar voor vergelijkbare projecten. Het staat steden en regio's in de bidfase vrij om de organisator meer geld te bieden, om de concurrentiepositie te versterken. Het budget hoeft niet alleen uit publieke middelen te bestaan. Tijdens de start van de Tour de France van 2010 in

[96] Mulier Instituut, Verkenning haalbaarheid internationale wielerronde in Friesland, januari 2018, p. 33.
[97] A.S.O.: https://www.aso.fr/en/, benaderd op 15 juni 2023.
[98] RCS Sport: https://www.rcssport.it/?lang=it, benaderd op 15 juni 2023.
[99] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 41, en Provincie Fryslân, Altyd priis, beliedsbrief sport 2021-2024, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 juni 2021, p. 52.
[100] Provincie Fryslân, Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby, vastgesteld door Provinciale Staten op 23 maart 2022, p. 41.

Rotterdam was dit wel zo. Bij de Tourstart van 2015 was slechts 20% van het budget afkomstig uit publieke middelen.[101]

De gedeputeerde met sport in de portefeuille is verantwoordelijk voor de lobby. De ambtelijke ondersteuning maakt daarbij gebruik van kennis en expertise uit de wielerwereld. Dit heeft tot op heden onder andere geleidt tot drie kennismakingsgesprekken met het R.C.S.[102]

5.4 Monitoring

Concrete monitoring van de lobby vindt niet plaats. Wel rapporteren Gedeputeerde Staten de voortgangsresultaten, via de bestuursrapportages, aan Provinciale Staten. Concrete afspraken met de organisatie van het internationale wielerevenement leggen Gedeputeerde Staten te zijner tijd voor aan Provinciale Staten, inclusief de aanvragen voor de benodigde middelen.[103]

5.5 Resultaten

Het opzetten van een lobby om wielerwedstrijden te organiseren kost veel tijd, middelen en inspanningen.[104] In het coalitieakkoord 2023-2027 geven Gedeputeerde Staten aan dat het organiseren van een internationale wielerronde vooralsnog financieel onhaalbaar is.[105]

5.6 Vergelijking Noordelijke provincies

Zowel Drenthe als Groningen hebben zich niet als doel gesteld internationale wielerevenementen te organiseren. Drenthe organiseert wel wielerevenementen als middel om de provincie als toeristisch gebied op de kaart te zetten. Een recent voorbeeld hiervan is het EK wielrennen in 2023, op de VAM-berg.

5.7 Samenvattende bevindingen

Gedeputeerde Staten spannen zich sinds 2022 in om een internationaal wielerevenement te organiseren. Hiertoe lobbyt de provincie bij de organisatoren van deze evenementen. De provincie monitort dit doel niet. Er is geen zicht op wanneer of in hoeverre er een internationaal wielerevenement in Fryslân wordt georganiseerd.

[101] Mulier Instituut, Verkenning haalbaarheid internationale wielerronde in Friesland, januari 2018, p. 28.
[102] Gebaseerd op een groepsinterview met medewerkers van de provincie Fryslân, op vrijdag 30 juni 2023.
[103] Gebaseerd op een groepsinterview met medewerkers van de provincie Fryslân, op vrijdag 30 juni 2023.
[104] Gebaseerd op een groepsinterview met medewerkers van de provincie Fryslân, op vrijdag 30 juni 2023.
[105] Provincie Fryslân. (2023) Bestuursakkoord 2023-2027. Provincie Fryslân, p. 25.

6. Samenwerken met gemeenten, provincies en waterschappen

6.1 Inleiding

Een groot deel van de fietspaden binnen de provincie Fryslân is niet in beheer van de provincie, maar in beheer van andere overheden of terreinbeheerders. Voor het aanleggen, verbeteren en onderhouden van deze fietspaden is geregeld samenwerking nodig. In dit hoofdstuk beschrijven wij de samenwerking van de provincie Fryslân met deze overheden en terreinbeheerders. Dit wilden we doen door vier casussen uit te werken, waarvan twee fietsinfrastructuurprojecten, een project binnen ketenmobiliteit en een overlegstructuur binnen verkeersveiligheid. Centraal bij de keuze voor deze cases is de verwachting dat de provincie voor het realiseren van het project afhankelijk is van samenwerking met anderen.

Tijdens het onderzoek bleek dat er in de onderzoeksperiode geen fietsinfrastructuurprojecten met buurprovincies plaatsvonden. Het project dat in het kader van verkeersveiligheid geselecteerd was, bleek bij nadere beschouwing na een enthousiaste start geen vervolg te hebben gehad.

Met de informatie in dit hoofdstuk beantwoorden we deelvraag 5:

- *In hoeverre werken de Noordelijke provincies samen met elkaar, met andere buurprovincies en met gemeenten binnen het fietsbeleid, specifiek met betrekking tot provincie overstijgende fietsinfrastructuur?*

6.2 Fietsinfrastructuurproject met Drenthe

Tijdens de onderzoeksperiode van dit onderzoek vonden geen fietsinfrastructuurprojecten plaats waarbij de provincies Fryslân en Drenthe samenwerkten, of die de grens tussen beide provincies hebben overschreden. Medewerkers van de provincie Fryslân geven aan dat dit te maken heeft met het feit dat dit gedeelte van de provincie relatief dunbevolkt is, waardoor het aanleggen van fietsinfrastructuur tussen kernen geen prioriteit van de provincie is. Het realiseren

van doorfietsroutes tussen Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Drachten is dit wel.[106] De grensoverschrijdende recreatieve fietspaden vallen niet onder het beheer van de provincie maar bijvoorbeeld onder het beheer van Staatsbosbeheer.

6.3 Fietsinfrastructuurproject met Groningen

Tijdens de onderzoeksperiode vonden geen fietsinfrastructuurprojecten plaats waarbij de provincies Fryslân en Groningen samenwerkten, of die de grens tussen beide provincies hebben overschreden. Medewerkers van de provincie Fryslân geven aan dat dit te maken heeft met het feit dat dit gedeelte van de provincie relatief dunbevolkt is, waardoor het aanleggen van fietsinfrastructuur tussen kernen geen prioriteit van de provincie is. Het realiseren van doorfietsroutes tussen Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Drachten is dit wel.[107]

6.4 Project in het kader van ketenmobiliteit

Zoals we in paragraaf 2.3.2 beschrijven, is ketenmobiliteit een belangrijk onderdeel van de inspanningen van de provincie om haar inwoners te stimuleren meer te fietsen. Om de fiets als optie in het natransport te vergroten, zet de provincie in op huur- of leasefietsen. In het PVVP 2006 wordt één zin gewijd aan huurfietsen; “Verder stimuleert de provincie de uitbreiding van het aantal locaties waar de OV-fiets kan worden gehuurd.”. [108] Verder is er in het PVVP 2006 geen aandacht voor de huur-en deelfiets.

In Fryslân Feilich Fytslân uit januari 2022 meldt de provincie dat er in 2021 op 24 locaties deelfietsen zijn geplaatst bij diverse OV-opstapplaatsen. Dit project is een samenwerking tussen de provincie en Arriva.[109] De samenwerking houdt in dat de provincie en Arriva gezamenlijk partijen hebben uitgenodigd om offerte uit te brengen. ‘Deelfiets Nederland’ (voorheen Zwolse deelfiets) heeft de opdracht verkregen. Er zijn deelfietsen geplaatst bij trein- en busstations en bushaltes.

De rol van de provincie in dit project was die van agenderen, participeren en cofinanciering. De provincie stelt hiervoor in het eerste jaar € 100.000 beschikbaar en verwacht dat er in het tweede jaar € 50.000 nodig zal zijn. [110] De pilot is in oktober 2022 geëvalueerd, waarna de pilot is verlengd met één jaar tot 1 februari 2024. Momenteel voeren de provincie en Arriva gesprekken met Deelfiets Nederland over de verdere uitvoering.

[106] Gebaseerd op een groepsinterview met twee medewerkers van de provincie Fryslân, op 25 mei 2023 en gebaseerd op schriftelijke communicatie met vier medewerkers van de provincie Drenthe, op 31 mei 2023.
[107] Gebaseerd op een groepsinterview met twee medewerkers van de provincie Fryslân, op 25 mei 2023.
[108] PVVP 2006, vastgesteld door Provinciale Staten dd. 15 maart 2006, p. 77
[109] Fryslân Feilich Fytslân beleidsnota januari 2022, p. 35.
[110] Fryslân Feilich Fytslân beleidsnota januari 2022, p.47

6.5 Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid

Vanaf 2015 werkt het ROF samen met de Afdeling Verkeer en vervoer van de provincie Groningen en het Team Verkeer en Vervoer van de provincie in Drenthe in een organisatie genaamd 'De Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid'.[111] Het doel van deze samenwerking is te kijken 'hoe er door slimme inzet van middelen, partijen en kennis in de regio, effectiever en efficiënter kan worden bijgedragen aan verkeersveiligheid'.[112] Een van de concretere uitgangspunten van dit project is de kwaliteit van fietsinfrastructuur. De provincies zijn hierbij betrokken, vanwege de inhoudelijke kennis.

Het SWOV rapporteerde in 2018 over de eerste fase van de proeftuin.[113] In dit rapport beschrijft het SWOV drie thema's waarbinnen de deelnemende provincies stappen gaan zetten. Deze thema's zijn rijden onder invloed van alcohol, de risico's van snelheid en weg- en fietsinfrastructuur. In 2018 heeft de provincie een projectleider aangesteld voor de Proeftuin, mede ten behoeve van alle deelnemende provincies. De Proeftuin heeft geen formele status en sinds 2018 ontvangen zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten geen voortgangsrapportages.[114]

6.6 Samenvattende bevindingen

De provincie werkt samen met gemeenten, buurprovincies en maatschappelijke organisaties om haar doelen te behalen. Provinciegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur tussen Fryslân en Drenthe of Groningen is tijdens de onderzoeksperiode niet gerealiseerd. Binnen de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid werken de drie provincies wel samen, om bij te dragen aan verkeersveiligheid. Samen met Arriva werkt de provincie aan het verbeteren van provinciale knooppunten, waar ze ook deelfietsen ter beschikking stellen.

[111] SWOV: https://swov.nl/nl/publicatie/noordelijke-proeftuin-verkeersveiligheid, benaderd op 27 april 2023.
[112] SWOV 'Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid', 2018 p. 3.
[113] SWOV staat voor Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en heeft als missie om met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan een veiliger wegverkeer. Zie: https://swov.nl/nl/over-swov
[114] Gebaseerd op een groepsinterview met twee medewerkers van de provincie Fryslân op 30 juni 2023.

Bronnenlijst

Literatuur en beleidsstukken:

- Blauw Research bv. (2016). Recreatief fietsen in Friesland. ANWB, Fietsersbond, NTFU en Stichting Landelijk Fietsplatform
- CROW. (2016) (oorspronkelijk 2003). Fietsstraten in hoofdfietsroutes, toepassing in de praktijk
- Fietsplatform, kwaliteitsmonitoren 2012, 2023, 2015, 2017, 2019 en 2022
- Gemeente Leeuwarden. (2022). Fietsstimuleringsactie 'Groene Trappers / Fietsen voor bomen'
- I&O Research. (2023). Onderzoeksverantwoording
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2021). Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
- Mobycon. (2020). Onderzoek fietsgebruik Fryslân
- Mulier Instituut. (2018). Verkenning haalbaarheid internationale wielerronde in Friesland
- Provincie Fryslân. (2005). Fryslân Fytslân, nota voor het fietsverkeer
- Provincie Fryslân. (2006). PVVP 2006
- Provincie Fryslân. (2010). Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025
- Provincie Fryslân. (2016). Actieplan Fiets- en Wandelpaden
- Provincie Fryslân. (2018). Nota Integraal wegontwerp 2018
- Provincie Fryslân. (2020). Brief van Marrekrite aan Gedeputeerde Staten van Fryslân
- Provincie Fryslân. (2020). Memo Stand van zaken resultaat41: realisatie vier hoogwaardige fietsroutes
- Provincie Fryslân. (2020). Startnotitie Fiets
- Provincie Fryslân. (2021) Altyd priis, beliedsbrief sport 2021-2024
- Provincie Fryslân. (2022). DS-Stik 2020-09-02
- Provincie Fryslân. (2022). Fryslân Feilich Fytslân, in toskje derby
- Provincie Fryslân. (2023). Bestuursakkoord 2023-2027
- Provincie Fryslân, Product B, plaats op de weg van landbouwverkeer, geen datum
- Provincie Fryslân. (z.d.). 1.0 verkeersslachtoffers en bronnen
- Provincie Groningen. (2023). Jaarstukken 2022
- Stichting Landelijk Fietsplatform. (2022). Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022. Stichting Landelijk Fietsplatform, ANWB, Fietsersbond en NTFU
- Sweco. (2020). Variantenstudie en kostenraming snelfietsroutes Fryslân
- SWOV. (2018). Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid
- Tour de Force, (2016). Agenda Fiets 2017-2020
- Tour de Force. (2022). Nationaal Toekomstplan Fiets

Websites:

- ANWB: https://www.anwb.nl/
- A.S.O.: https://www.aso.fr/
- CBS: https://opendata.cbs.nl/
- Doortrappen Fryslân: https://www.frieslandbeweegt.frl/
- Fietsberaad: https://www.fietsberaad.nl/
- Fietsersbond.nl: https://www.fietsersbond.nl/
- IsGeschiedenis: https://isgeschiedenis.nl/
- Lokale politieke partijen: https://www.lokalepolitiekepartijen.nl/
- Lokale regelgeving: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/
- Marrekrite: https://marrekrite.frl/
- Notubiz: https://fryslan.notubiz.nl/vergadering/882433
- Overheid.nl: https://data.overheid.nl/
- Provincie Fryslân: https://app.powerbi.com/
- Provincie Fryslân: https://www.fryslan.frl/
- Rijksoverheid: https://www.rijksoverheid.nl/
- Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân: https://www.fryslan.frl/verkeersveiligheid
- Royal HaskoningDHV, Rijks universiteit Groningen: http://www.vergevingsgezindefietspad.nl/
- RCS Sport: https://www.rcssport.it/
- SWOV: https://swov.nl/
- Veilig Verkeer Nederland: https://vvn.nl/
- Verkeerskunde: https://www.verkeerskunde.nl/

Bijlage 1: Geïnterviewde personen

Functie

Adviseur Public Affairs ANWB
Beleidsadviseur fiets Fietsersbond Fryslân
Medewerker gemeente Smallingerland
Opgavemanager mobiliteit Provincie Fryslân
Regiomanager Belangenbehartiging Noord-Nederland ANWB
Senior Projectleider Regio Noord Veilig Verkeer Nederland
Strategisch beleidsadviseur mobiliteit provincie Fryslân

Bijlage 2: Onderzoeksfasen

Deze tabel bevat de fases van de onderzoeksprojecten van de Noordelijke Rekenkamer. De meeste projecten maken deel uit van het onderzoeksprogramma van de rekenkamer (https://www.noordelijkerekenkamer.nl/onderzoek/onderzoeksprogrammas). Daarnaast verricht de rekenkamer onderzoek op verzoek van Statenleden (zie het Onderzoeksprotocol van de NRK, https://www.noordelijkerekenkamer.nl/over-ons, onder 'Werkwijze').

Fase	Activiteit
Onderzoeksopzet	De rekenkamer zoekt informatie en verkent welke richtingen het project kan ingaan. Dat doet zij onder andere door zich in te lezen en door (informeel en oriënterend) in gesprek te gaan met medewerkers van de provincie(s) en andere inhoudelijk betrokkenen. Resultaat: onderzoeksplan, vastgesteld door het college van de NRK. De rekenkamer stuurt deze onderzoeksopzet naar de provinciesecretaris, met het verzoek een inhoudelijke contactpersoon aan te wijzen.
Uitvoering: Empirisch onderzoek /Nota van Bevindingen + Ambtelijk hoor en wederhoor	De rekenkamer voert vervolgens een startgesprek met de vaste provinciale contactpersoon en de aangewezen inhoudelijke contactpersoon. De provincie levert daarna binnen een maand de gevraagd documenten.
	De rekenkamer verzamelt gegevens, deels van de provincie, deels van andere instanties. Soms zet zij een enquête uit.
	De relevante gegevens en de antwoorden op de feitelijke onderzoeksvragen krijgen een plekje in de conceptnota van Bevindingen, vast te stellen door het college van de NRK.
	Aan de provincie vraagt de rekenkamer het concept van de Nota van Bevindingen te controleren op feitelijke correctheid (de provincie krijgt vijf weken om dit te doen). De rekenkamer stelt vervolgens een reactienota op en bespreekt die met de provincie (vaste contactpersoon en inhoudelijke contactpersoon). Feitelijke onjuistheden in de Nota van Bevindingen corrigeert de rekenkamer.
Uitvoering: Analyse en beoordeling	Op basis van alle gegevens formuleert de rekenkamer conclusies en aanbevelingen. Die vormen, met de inhoud van de Nota van Bevindingen, het eindrapport. Het college van de NRK stelt het eindrapport vast.
Afronding Bestuurlijke reactie	Vervolgens stuurt de rekenkamer het vastgestelde eindrapport aan het college van Gedeputeerde Staten, met het verzoek een bestuurlijke reactie te geven (binnen vijf weken). De rekenkamer biedt aan de desbetreffende gedeputeerde(n) een toelichting te geven op de conclusies en aanbevelingen. NB. Het rapport verandert door dat gesprek niet meer. De bestuurlijke reactie wordt als bijlage bij het rapport opgenomen.
	Naar aanleiding van de bestuurlijke reactie van het college van Gedeputeerde Staten kan de rekenkamer besluiten een nawoord te schrijven; ook dat is een bijlage bij het rapport.
Nawoord Openbaarmaking	Daarna presenteert de rekenkamer het eindrapport in een besloten bijeenkomst aan de leden van Provinciale Staten; daarna is het rapport openbaar. Daarna licht zij het rapport nog eens toe in een bijeenkomst (zoals een commissievergadering) van PS. NB. Dat betekent dus, dat alle voorgaande stappen vertrouwelijk zijn en dat de provincie geen van de stukken die zij van de rekenkamer ontvangt aan derden mag geven.

Bijlage 3: Provincievergelijking

Onderzoeksvraag	Provincie Drenthe	Provincie Fryslân	Provincie Groningen
Doelstelling	De provincie formuleerde doelen voor het stimuleren van fietsgebruik, de verkeersveiligheid voor fietsers, het infrastructuurnetwerk en de waardering van toeristische fietsers. Deze doelen zijn in 2014 aangenomen en herzien in 2021	De provincie formuleerde doelen voor het stimuleren van fietsgebruik, de verkeersveiligheid voor fietsers, de waardering voor infrastructuur en het organiseren van een internationaal wielerevenement. Deze doelen zijn aangenomen in 2002 en herzien in 2022.	De provincie formuleerde doelen voor het stimuleren van fietsgebruik, verkeersveiligheid voor fietsers en de waardering voor infrastructuur. Deze doelen zijn in 2016 aangenomen.
Uitvoering	Drenthe zet in op infrastructuurprojecten, subsidies, educatieve programma's en het organiseren van sportevenementen.	Fryslân zet in op infrastructuurprojecten, subsidies en educatieve programma's.	Groningen zet in op infrastructuurprojecten, educatieve programma's en ketenmobiliteit. Ook zoekt ze binnen de Fietscommunity veel samenwerking met gemeenten en maatschappelijke organisaties.
Monitoring	Drenthe monitort aan de hand van de landelijke programma's BRON en OViN en gebruikt consumentenonderzoeken van maatschappelijke organisaties.	Drenthe monitort aan de hand van de landelijke programma's BRON en OViN en gebruikt consumentenonderzoeken van maatschappelijke organisaties.	Groningen monitort aan de hand van de landelijke programma's BRON en OViN en zet zelf consumentenonderzoeken uit om fietsinfrastructuur te beoordelen.
Resultaten	Drenthe haalde de doelen voor het stimuleren van fietsgebruik en de verkeersveiligheid voor fietsers deels. Gebruikers zijn positief over de Drentse fietsinfrastructuur. Voor de in 2021 gestelde doelen is doelbereiking nog niet bekend.	Fryslân haalde de doelen voor het stimuleren van fietsgebruik en de verkeersveiligheid voor fietsers niet. Gebruikers zijn positief over de Friese fietsinfrastructuur. Voor de in 2022 gestelde doelen is doelbereiking nog niet bekend.	Doelbereiking van Groningse doelen kan in 2025 worden vastgesteld. De doelen voor het stimuleren van fietsgebruik en verkeersveiligheid voor fietsers lijken gehaald te gaan worden. De oordelen over fietsinfrastructuur zijn positief, maar halen niet het door het provincie gestelde doel.

Bijlage 3: Bestuurlijke reactie Gedeputeerde Staten van Fryslân

Op 1 mei 2024 heeft u ons college een brief gestuurd, waarin u namens de Noordelijke Rekenkamer het eindrapport van het onderzoek naar het provinciale fietsbeleid in Noord-Nederland vertrouwelijk aanbiedt. In uw aanbiedingsbrief verzoekt u tevens ons college om een bestuurlijke reactie te geven op dit eindrapport, middels een inhoudelijke reflectie op de conclusies en aanbevelingen.

Het college heeft met belangstelling kennis genomen van de rapportage. Het onderzoek biedt een nader en bruikbaar inzicht van eventuele verbeterpunten. Daarvoor spreken wij onze waardering uit.

Hieronder vindt u onze reflectie op de hoofdconclusie, alsmede op de drie aanbevelingen uit uw rapport. De teksten die 1-op-1 uit uw rapport zijn overgenomen, zijn daarbij cursief weergegeven.

Hoofdconclusie

De provincie heeft doelen gesteld voor verkeersveiligheid, recreatie en het stimuleren van fietsgebruik. Voor fietsinfrastructuur heeft ze geen doelen geformuleerd, wel voor de consumentenwaardering voor fietsinfrastructuur. Ook heeft de provincie zich ten doel gesteld een internationaal wielerevenement te organiseren. Al deze doelen heeft de provincie uitgewerkt in Fryslân Fytslân en Fryslân Feilich Fytslân 2.0. De provincie probeert haar doelen te bereiken door, onder andere, infrastructuurprojecten uit te voeren, in te zetten op educatie, subsidies te verstrekken en evenementen te organiseren. Om te beoordelen of zij haar doelen voor verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsgebruik haalt, gebruikt de provincie gegevens uit landelijke programma's. Uit die gegevens blijkt dat de provincie deze doelen niet behaalt. Voor het monitoren van de doelbereiking voor recreatie maakt de provincie gebruik van onderzoeksresultaten van landelijke consumentenorganisaties. De provincie behaalt dit doel deels.

We kunnen ons vinden in de conclusies die de Noordelijke Rekenkamer trekt. Wel wijzen wij er op dat onze doelen uit 2005 én uit 2022 meer naar de hogere doelen kijken, gericht op de maatschappelijke effecten en minder naar de behaalde concrete resultaten en activiteiten. Dat maakt bijvoorbeeld ook dat wij geen concrete doelen voor fietsinfrastructuur hebben geformuleerd, omdat dit een bijdrage moet leveren aan het maatschappelijke effect (meer mensen op de fiets).

Onze focus op het maatschappelijke effect is meteen ook een verklaring voor waarom we onze doelen ten dele niet hebben gehaald; wij hebben geen invloed op externe ontwikkelingen, die wel mede bepalend kunnen zijn voor het uiteindelijke maatschappelijke effect. Denk daarbij aan

de opmars van de elektrische fiets: enerzijds zorgt dat voor het vergroten van de gemiddeld afgelegde afstand op de fiets. Voordeel is dat oudere mensen met minder inspanning kunnen blijven fietsen en zo langer zelfstandig deel kunnen nemen aan het verkeer. Dat is goed voor de mobiliteit, echter wel met als keerzijde van de medaille dat de verkeersveiligheid afneemt. Deze landelijke trend wordt mede verklaard doordat de oudere fietsers vaker bij (eenzijdige) ongevallen betrokken zijn, ook gelet op hun fysieke gesteldheid.

Daarnaast kan de politieke en financiële situatie binnen de overheden ook bepalend zijn voor prioritering van onze doelen. Dit is ook naar voren gekomen in onze doelstelling rondom het organiseren van een internationaal wielerevenement (start of etappe). Overigens was dat laatste geen doelstelling, maar een resultaat uit het vorige Bestuursakkoord 2019 – 2023.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1: Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, herzie de doelen binnen het fietsbeleid en zorg ervoor dat deze evalueerbaar geformuleerd blijven. Publiceer de resultaten van het beleid in het provinciale monitorsysteem.

Onze doelen in het fietsbeleid zijn in maart 2022 nog geactualiseerd; daarin focussen wij ons vooral op het maatschappelijke effect. We houden vast aan deze focus; wel gaan wij kijken hoe we invulling kunnen geven aan de aanbeveling om meer duidelijkheid aan brengen in de relatie tussen maatregelen/activiteiten en het maatschappelijke effect. Daarin nemen wij meteen mee of en hoe wij de monitoring kunnen verbeteren, zo nodig gevolgd door tussentijdse bijstelling van maatregelen/activiteiten.

Aanbeveling 2: Gedeputeerde Staten, schep overzicht. Onderzoek of het mogelijk is om alle projecten, subsidies, samenwerkingen en initiatieven die in het kader van fietsbeleid bestaan te combineren en onder te brengen in een specifiek programma.

Het creëren van meer overzicht in alle fietsgerelateerde maatregelen is een aanbeveling die wij ter harte nemen. Wel vragen wij ons af of een specifiek ‘fietsprogramma’ daarbij het meest passende instrument is. Vanuit de recent ingezette mobiliteitstransitie (van modaliteit naar mobiliteit) is een dergelijke ‘sectorale’ benadering minder voor de hand liggend.

Richting het Uitvoeringsprogramma RMP (Regionaal Mobiliteits Programma) voor 2025 (vast te stellen in het najaar van 2024) gaan we kijken hoe het gewenste overzicht is te realiseren.

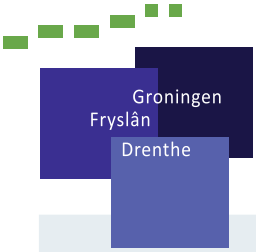
Aanbeveling 3: Gedeputeerde Staten, versterk de samenwerking met provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties, eventueel naar voorbeeld van de Groningse Fietscommunity.
Vooropgesteld: we willen benadrukken dat in onze ogen op het vlak van fietsveiligheid de samenwerking met de gemeenten en maatschappelijke partijen reeds goed is georganiseerd vanuit het ROF (Regionale Orgaan verkeersveiligheid Fryslân).

Daarentegen is de afgelopen jaren gebleken dat met name het realiseren van de beoogde (co)financiering van de fietsinfrastructuur vaak niet eenvoudig is, ook gelet op de steeds hoger wordende kosten van infrastructurele maatregelen. We gaan kijken hoe we de samenwerking met de gemeenten op dat vlak nog meer kunnen versterken. Dilemma daarbij is wel dat de financiële positie van de gemeenten richting de toekomst ongewis is. Een meer structurele programmering en (co)financiering van fietsmaatregelen vanuit zowel het Rijk als de provincie is daarbij wenselijk, echter ontbreekt deze nog.

Een vergelijking met de eind 2022 opgerichte Groningse fietscommunity is niet geheel passend; zowel het fietsnetwerk (alles is gericht op de stad Groningen) als de huidige financiële positie (vanuit het Nationaal Programma Groningen) maken dat deze vergelijking op het eerste gezicht niet helemaal op gaat. Welke vorm wel bij Fryslân past, gaan we samen met de gemeenten onderzoeken.

Kort gezegd nemen wij uw aanbevelingen over, waarbij we nog op zoek gaan wat een passende invulling hiervan kan zijn.

Noordelijke
Rekenkamer



Dr Nassaulaan 5 | 9401 HJ Assen | 0592 304 790 | www.noordelijkerekenkamer.nl