

Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl/contact

Datum
7 juli 2026

Ons kenmerk
PZH-2026-890329599
DOS-2015-0005312

Bijlagen
1

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:

Afronding beleidsverkenning fiets en afdoen toezegging BW/T2025.004

Geachte Statenleden,

Bij de bespreking van de [Tussenevaluatie 2024 fietsbeleid 'Samen verder fietsen'](#) (PZH-2024-864186848) in de commissie Bereikbaarheid en Wonen (15 januari 2025) heeft voormalig gedeputeerde Zevenbergen toegezegd om een menukaart te ontwikkelen van de verschillende beleidsopties die mogelijk zijn met betrekking tot stimulering en facilitering van fietsbeleid en deze te delen met Provinciale Staten (BW/T2025.004). De kosten en baten van de verschillende beleidsopties zouden hier ook in worden opgenomen.

Met deze brief bieden wij u de beleidsverkenning fiets aan met daarin de mogelijke bouwstenen voor een nieuw fietsbeleid inclusief de kosten en baten van deze bouwstenen. In deze brief zullen wij ingaan op de aanleiding, mogelijkheden voor toekomstig fietsbeleid en het vervolg. In een bijlage geven we aanvullende informatie over de inzet in de periode 2016-2025 en 2026-2031.

Aanleiding voor beleidsverkenning

Het huidige fietsbeleid en [fietsplan \(2016-2025\)](#) is in 2016 gestart en bevat drie ambitieuze doelen voor 2025 ten opzichte van 2016:

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

In 2022 heeft de Randstedelijke Rekenkamer [onderzoek](#) (PZH-2022-815791295) gedaan naar het fietsbeleid van de aangesloten provincies waaronder de provincie Zuid-Holland. Hieruit bleek dat helder is geformuleerd wat de opgaven, doelen en uitgangspunten zijn, wat de rol van de provincie is en welke instrumenten en financiële middelen (Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen') zij beschikbaar heeft. De middelen zijn echter ontoereikend om alle ambities te behalen en de provincie heeft geen specifieke doelen geformuleerd voor te realiseren doorfietsroutes.

De belangrijkste aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer waren:

- Zorg voor de benodigde data voor het monitoren en evalueren van het fietsbeleid;

- Breng de middelen en ambities voor het fietsbeleid met elkaar in evenwicht;
- Stel SMART-geformuleerde doelen en prestaties op voor de te realiseren doorfietsroutes, zodat het mogelijk wordt om de voortgang van de realisatie te monitoren en indien nodig bij te sturen.

Op 8 maart 2023 stelden Provinciale Staten de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer vast ([7534](#)). Voor data en monitoring zijn de activiteiten structureel (financieel) geborgd. Sinds 2023 zetten we hier extra op in als onderdeel van de onderzoeksagenda bereikbaarheid. In 2024 is een tweejaarlijkse [tussenevaluatie](#) (PZH-2024-864186848) opgesteld over de periode 2016 tot en met 2023. Hierin stond dat met name de doelen voor fietsgebruik en de fietsveiligheid, om uiteenlopende redenen, niet worden gehaald.

Op 15 januari 2025 is in de commissie Bereikbaarheid en Wonen daarom gesproken over het opstellen van nieuw fietsbeleid en een bijbehorend fietsplan. Daarbij is toegezegd dat er een menukaart ontwikkeld wordt met verschillende beleidsopties (bouwstenen) inclusief kosten en baten. In april 2025 ontving u een [actualisatie doorfietsroutes](#) (PZH-2025-871399324). Via twee technische sessies haalden we vervolgens bij u de ambities en wensen op en informeerden we u over het proces en de mogelijke bouwstenen voor het nieuwe fietsbeleid. Met behulp van adviesbureau Haskoning werkten we de bouwstenen vervolgens uit en rekenden deze door. De resultaten vindt u terug in de bijgevoegde rapportage 'Datagedreven fietsbeleid Zuid-Holland' en de bijbehorende managementsamenvatting. In de technische sessie van 27 mei jl. zijn de bouwstenen aan u gepresenteerd en toegelicht.

Mogelijkheden voor toekomstig fietsbeleid

Met de huidige financiële inzet (zie Aanvullende informatie over inzet fiets in periode 2016-2025 en 2026-2031) zorgen we voor continuïteit in de uitvoering van het fietsbeleid en blijven we de komende jaren inzetten op betere en veiligere fietspaden en meer fietsgebruik. Om te bepalen wat de gewenste doelstellingen en ambities voor de lange termijn zijn werkten we in de beleidsverkenning aan:

- Datagedreven fietsbeleid;
- Bouwstenen ingericht naar thema en ambitieniveau;
- Bouwstenen zoveel mogelijk doorgerekend op effecten via Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA);
- Ambitieniveaus en doelen in balans met financiële middelen en personeelscapaciteit.

In het 'Fietskompas provincie Zuid-Holland management samenvatting' en het bijbehorende 'Rapport Datagedreven fietsbeleid Zuid-Holland' is te zien welke uitgangspunten, methodieken, en informatie(bronnen) we gebruikten om de bouwstenen voor een nieuw fietsbeleid vorm te geven. In de beleidsverkenning is de fietspotentie in Zuid-Holland als centraal uitgangspunt genomen en is voor de bouwstenen gekeken naar drie ambitieniveaus (laag, gemiddeld, hoog).

Met name (auto)verplaatsingen op de korte afstanden (tot 7,5 km voor fiets en tot 20 km voor e-bike) zijn kansrijk om met de fiets af te leggen (verschuiving aantal autoritten naar

fietsritten). Met behulp van het provinciale fietsmodel bepaalden we de effecten van de verschillende bouwstenen op diverse indicatoren waaronder het aantal extra fietsverplaatsingen en fietskilometers. Hierbij gebruikten we scenario's van het Centraal Planbureau voor de leefomgeving voor hoge en lage economische groei. Hiermee konden we in de bouwstenen rekening houden met de invloed van onzekere ontwikkelingen op opgaves en effecten van beleidsmaatregelen. Met behulp van de landelijke standaardmethodiek voor MKBA zetten we de effecten van elke bouwsteen vervolgens om in baten en zetten deze af tegen de kosten. De volgende bouwstenen werkten we uit:

- Doorfietsroutes;
- Utilitair fietsnet (woon-werk-school);
- Recreatief fietsnet;
- Sociale veiligheid;
- Bewegwijzering;
- Openbaar vervoer knooppunten;
- Deelfietsen.

Verkeersveiligheid is geen aparte bouwsteen, omdat dit een integraal onderdeel is van de bouwstenen. In de verkenning is een uitgebreide analyse gedaan naar de verkeersveiligheid van fietsroutes. Bij het doorrekenen van de bouwstenen namen we de effecten op de verkeersveiligheid mee.

De conclusie is dat de verwachte baten van de verschillende bouwstenen bijna allemaal ruim hoger zijn dan de kosten. Per bouwsteen en ambitieniveau (laag, gemiddeld, hoog) verschilt de score. Met name het verbeteren van doorfietsroutes, bewegwijzering, OV-knooppunten en sociale veiligheid hebben substantieel hogere maatschappelijke baten dan de kosten. De hoogte van de baten verschilt per ambitieniveau. Landelijk is nog geen overeenstemming over maatregelen die de sociale veiligheid, van in dit geval fietspaden, verbeteren. We hebben daarom alleen de maatregel verlichting van fietspaden meegenomen. Een andere kanttekening is dat recreatief fietsen in het gebruikte fietsmodel (dat uitgaat van ritten van herkomst naar bestemming) door het beschikbare fietsmodel waarschijnlijk wordt onderschat (recreatieve ritten hebben vaak geen duidelijke bestemming).

De effecten en de maatschappelijke kosten en baten hangen af van de gekozen maatregelen en de ambitieniveaus. De bouwstenen en de ambitieniveaus kunnen worden gecombineerd tot een op hoofdlijnen kosteneffectieve mix van maatregelpakketten als basis voor het nieuwe fietsbeleid. NB: maatschappelijke kosten en baten van afzonderlijke maatregelen (projecten) zijn in het fietskompas niet berekend.

Het Fietskompas is conform de toezegging opgesteld om de verschillende beleidsopties te laten zien inclusief de kosten en de baten. Het is niet geschikt om projecten mee te identificeren en te beoordelen. Hiervoor is nadere uitwerking nodig. De daadwerkelijke kosten en baten van projecten kunnen hoger of lager uitpakken door diverse (omgevings)factoren zoals bijvoorbeeld grondgesteldheid, ruimtelijke beperkingen, of het een nieuw- of uitbreiding van bestaand fietspad is en of een fietsmaatregel onderdeel uitmaakt van een grotere gebiedsontwikkeling.

Vervolg

De afronding van deze beleidsverkenning is slechts een eerste stap om te komen tot een nieuw fietsbeleid. Met het toesturen van de rapportage met de bouwstenen en de begeleidende brief ronden we deze fase af. Aangezien de volgende collegeperiode nadert (voorjaar 2027), doen Gedeputeerde Staten nu nog geen inhoudelijk voorstel voor een volgende stap, zodat het volgende college hier invulling aan kan geven. Wel willen we graag de voortgang behouden. Daarom verzoeken we u om de rapportage met de bouwstenen tijdens de huidige Statenperiode inhoudelijk te bespreken en daarbij kaders en prioriteiten te bepalen. Voor de volgende stap is het belangrijk om te weten welk ambitieniveau u nastreeft en welke bouwstenen voor u prioriteit hebben. Uw keuzes vormen dan de kaders voor verdere uitwerking en besluitvorming rondom nieuw fietsbeleid door het nieuwe college en de nieuwe Provinciale Staten.

Hierbij is een realistische benadering van belangrijk. Het ambitieniveau en de prioriteit kunnen namelijk gevolgen hebben voor de rol van de provincie, de benodigde arbeidscapaciteit en benodigde financiering. De huidige begroting laat maar beperkte financiële ruimte zien in de toekomst. De huidige (financiële) inzet t/m 2031 komt overeen met een gemiddeld ambitieniveau voor de bouwstenen Doorfietsroutes en OV-knooppunten (deel Uitvoeringsagenda uitbreiding fietsstallingen bij treinstations is afgerond), en een laag ambitieniveau voor de andere bouwstenen (Utilitair fietsnet, Recreatief fietsnet, Bewegwijzering, Sociale veiligheid en Deelfietsen). Dit is conform het huidige beleid wat vooral gericht is op doorfietsroutes. Dit blijft het uitgangspunt voor de komende jaren tenzij u bij de volgende planning en control producten andere financiële keuzes maakt.

Daarbij vragen we ook graag uw richting voor het vervolgproces. Voor het vaststellen van nieuw fietsbeleid zijn diverse routes mogelijk. Het is mogelijk om de algemene principes ten aanzien van fiets in het Omgevingsbeleid aan te scherpen en uit te breiden via de jaarlijkse herziening (in 2027). Het is ook mogelijk om een nieuw fietsplan (met bijbehorend uitvoeringsprogramma) te maken als aanvulling op het huidige Omgevingsbeleid of om alleen een nieuw uitvoeringsprogramma op te stellen (met specifieke speerpunten). Tot slot is het ook mogelijk om vooralsnog geen aanpassingen te doen en eerst de huidige programmering t/m 2031 uit te voeren.

De beleidsverkenning heeft veel bruikbare informatie opgeleverd over de effecten en maatschappelijke kosten en baten van fietsmaatregelen. Dit is vormgegeven in een interactief instrument genaamd het Fietskompas. Dit is opgezet en vormgegeven voor ambtelijk gebruik en wordt daarom niet openbaar beschikbaar gemaakt. Ongeacht het vervolgproces gaan we dit Fietskompas benutten voor de prioritering en programmering van toekomstige provinciale projecten en voor de borging van fietsbelangen in toekomstige projecten van andere overheden.

Indien gewenst kunnen we een technische sessie organiseren om met ambtelijke begeleiding het Fietskompas in te zien en te gebruiken.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en adviseren u om de toezegging BW/T2025.004 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

M.E. van Leeuwen

Bijlagen

- Aanvullende informatie over inzet fiets in periode 2016-2025 en 2026-2031
- Fietskompas provincie Zuid-Holland management samenvatting
- Rapport Datagedreven fietsbeleid Zuid-Holland