provincie Zuid-Holland

**Statenvoorstel**

Vergaderdatum GS: 10 november 2026
Portefeuillehouder: Dijken van
Uiterlijke beslistermijn: n.v.t.
Documentnummer: PZH-2026-898694308

**Onderwerp**

Programmabesluit Continuering
Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen

**Bestuurlijke samenvatting van het voorstel**

Dit voorstel betreft het nemen van een programmabesluit voor de continuering van de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' en de inzet van de beschikbaar gestelde middelen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het betreft een gecombineerd voorbereidings – en uitvoeringsbesluit voor het verkennen en uitvoeren van verbetermaatregelen op provinciale fietspaden, doorfietsroutes, het hoofdnet fiets en fietsoversteken. Het gaat hierbij om de inzet van de volgende middelen:

- Voor de continuering van de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' hebben Provinciale Staten eerder financiële middelen beschikbaar gesteld via het PZI. Het betreft €30,0 mln investeringsmiddelen, deels via de Investeringsagenda 2026-2030 (€10,0 mln) en deels via de Voorjaarsnota 2026 (€20,0 mln). Hiervan is via de Voorjaarsnota 2026 € 2,5 mln gereserveerd voor het project Nieuwe Tolbrug (verkenningsfase).
- Tevens is bij de Begroting 2025 eerder €12,4 mln in de reserve bereikbaarheid gereserveerd voor (bijdragen aan) fietsmaatregelen (specifiek voor projecten van derden).

Hiermee worden verbetermaatregelen gerealiseerd op het fietsnetwerk en wordt invulling gegeven aan het behalen van provinciale ambities voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Holland. Het voorstel sluit aan bij de doelstellingen van het huidige beleid om inwoners vaker, verder en veiliger te laten fietsen. Voor het bereiken van genoemde beleidsdoelstellingen zijn verschillende maatregelen geformuleerd:

- Het veiliger inrichten van 20 fietsoversteken,
- 13 kilometer tegelfietspad comfortabeler en veiliger inrichten,
- Verbetering op 4 doorfietsroutes en het Hoofdnet fiets.

Voorgesteld wordt om de maatregelen op het fietsnetwerk als één programma te beschouwen met een totale financiële omvang van € 39,9 mln. Provinciale Staten worden gevraagd om in te stemmen met dit programmabesluit. Dit betekent dat er geen losse besluiten aan Provinciale Staten worden voorgelegd, en dat uitvoering van het programma plaatsvindt conform de PZI-spelregels. De

provincie Zuid-Holland

provinciale bijdrage per individuele maatregel zal in alle gevallen minder zijn dan € 10 mln. Op basis van de Regeling projecten zijn daarom geen expliciete voorbereidings- en uitvoeringsbesluiten per maatregel nodig van Provinciale Staten. Over de voortgang van het totale programma wordt gerapporteerd via de reguliere Planning en Control producten.

**Maatschappelijke opgave**

Zuid-Holland is met 3,8 miljoen inwoners en veel bedrijvigheid de drukste provincie van Nederland en van groot belang voor de Nederlandse economie. Tot 2030 komen daar nog eens honderdduizenden nieuwe inwoners bij. Het huidige mobiliteitssysteem is hier niet op berekend en de beschikbare ruimte in de provincie is schaars. De modaliteit van de fiets kan hier op verschillende punten positief aan bijdragen. Fietsen neemt veel minder ruimte in dan andere modaliteiten, kent zeer weinig uitstoot, is gezond en bovenal: fietsen draagt bij aan betere nabijheid tussen mensen en functies (wonen, werken, winkelen, zorglocaties, recreëren, etc.). Fietsen scoort daarmee hoog op de aspecten van Brede Welvaart. Tegelijkertijd laat recent onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zien dat fietsers de grootste groep verkeersslachtoffers vormen in Nederland: 37% van de verkeersdoden en ongeveer 7 op de 10 ernstig gewonden. Er dient dus aandacht te zijn voor de verkeersveiligheid voor deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers.

Het huidige provinciale fietsbeleid (fietsplan (2016-2025)) heeft als doelstelling inwoners vaker, verder en veiliger te laten fietsen. Daarnaast is er het doel om minder CO2 uit te stoten bij aanleg en beheer van fietspaden. De provincie Zuid-Holland stimuleert de ontwikkeling van technieken en producten die het CO2-gebruik bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden beperken en past deze zoveel mogelijk toe waar dit financieel rendabel is. Verder draagt de provincie bij aan goede en veilige (inter-)lokale fietsverbindingen, zowel op eigen areaal als op gemeentelijk areaal (bijvoorbeeld door de aanleg van doorfietsroutes). Daarnaast draagt de provincie bij aan goede voorzieningen voor fietsparkeren, met name bij OV-knooppunten. Bij de verdichting en woningbouw opgave zorgt de provincie ervoor dat lopen en fietsen wordt meegenomen in ontwerpen, om zo schaarse ruimte beter te benutten.

De in dit voorstel opgenomen investeringen lopen tot en met 2031. De voorgestelde maatregelen komen overeen met de prioriteiten van het huidige fietsbeleid. De maatregelen hebben betrekking op zowel het verbeteren van de veiligheid op fietspaden, als het verbeteren van de bereikbaarheid en comfort per fiets, conform de beleidsdoelstellingen in het Fietsplan 2016 - 2025. Met deze investeringen wordt er een upgrade gedaan aan de huidige infrastructuur. Onder het volgende kopje “Maatregelen” worden de beleidsmatige keuzes voor de geselecteerde maatregelen toegelicht.

Het is belangrijk om te noemen dat met deze investeringen de fietsopgave voor de provincie niet voltooid is. Doordat Zuid-Holland economisch en demografisch blijft groeien, zal de druk op infrastructuur en de fietspaden blijven toenemen. Nieuw fietsbeleid (2026-2040) en bijhorende middelen zijn nodig voor het oplossen van grote (toekomstige) strategische knelpunten. Daarom zijn de afgelopen periode verschillende beleidsmatige 'bouwstenen' uitgewerkt en doorgerekend op maatschappelijke kosten en baten. Provinciale Staten zijn over de uitkomsten geïnformeerd op 8 juli 2026 (PZH-2026-890329599). De keuzes en ambities van PS ten aanzien van deze bouwstenen worden op 25 november 2026 besproken in de commissie B&W. Richtinggevende keuzes worden vervolgens waar mogelijk vertaald naar nieuw fietsbeleid voor de periode tot 2040, inclusief bijhorende financiële dekking. De in dit voorstel opgenomen maatregelen zijn reeds conform de bouwstenen uit het bovengenoemde rapport. Daarmee dragen de maatregelen zowel bij aan nieuw fietsbeleid, als aan een renderend, samenhangend en toekomstbestendig doorfietsroutenetwerk.

**Maatregelen**
Voor de continuering van de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' hebben Provinciale Staten eerder financiële middelen beschikbaar gesteld via het PZI. Het betreft €30,0 mln investeringsmiddelen, deels via de Investeringsagenda 2026-2030 (€10,0 mln) en deels via de Voorjaarsnota 2026 (€20,0 mln). Hiervan is via de Voorjaarsnota 2026 € 2,5 mln gereserveerd voor het project Nieuwe Tolbrug (verkenningsfase). Tevens is bij de Begroting 2025 eerder €12,4 mln in de reserve bereikbaarheid gereserveerd voor (bijdragen aan) fietsmaatregelen (specifiek voor projecten van derden).

Het voorstel is om te investeren in de volgende maatregelpakketten:
- Het veiliger inrichten van 20 fietsoversteken;
- 13 kilometer tegelfietspad comfortabeler en veiliger inrichten;
- Verbetering op 4 doorfietsroutes en het hoofdnet fiets.

Hieronder wordt nader toegelicht waarom voor deze set aan maatregelen is gekozen, op basis van de doelstellingen fietsveiligheid en meer mensen op de fiets. Ook wordt er een programmaplanning op hoofdlijnen gegeven.

*Fietsveiligheid*
Voor de fietsveiligheid is een onderzoek door ingenieursbureau Sweco uitgevoerd in opdracht van de provincie, genaamd Prioritering infrastructurele fietsveiligheidsprojecten (PZH-2024-852816143). Hierbij is op een risicogestuurde manier bekeken waar middelen het meest effectief kunnen worden ingezet. Deze risicogestuurde aanpak bestaat uit een combinatie van een beknopte literatuurstudie en een kosten-batenanalyse, waarbij de maatschappelijke kosten van het voorkomen van ongevallen is afgewogen tegen de kosten van het aanleggen van infrastructuurmaatregelen. Dit onderzoek concludeert dat het nemen van maatregelen op fietsoversteken om de verkeersveiligheid te vergroten een kosteneffectieve maatregel is. Het veiliger

inrichten van kruispunten en gelijkvloerse oversteekplaatsen door het realiseren van middeneilanden is een effectieve maatregel om de veiligheidsrisico's te verkleinen.

Om de fietsveiligheid te verbeteren wordt geïnvesteerd in het veiliger inrichten van 20 fietsoversteken. Deze fietsoversteken zijn afkomstig uit het rapport van Sweco en zijn geselecteerd op basis van het gebruik, wat resulteert in een selectie van de 20 meest gebruikte fietsoversteken.
Uit het eerder genoemde Sweco onderzoek blijkt dat het omzetten van tegelfietspaden naar een gesloten verharding een zeer (kosten)effectieve maatregel is voor het behalen van doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Op basis van onderzoek blijkt dat alle wegdeksoorten, anders dan asfalt en beton, een hoger risico hebben op onregelmatigheden en daarmee ongevallen. Daarom wordt er geïnvesteerd in het omzetten van tegelfietspaden naar een gesloten verharding, en waar mogelijk wordt het fietspad verbreed. De geselecteerde fietspaden liggen op drukke fietsroutes langs provinciale wegen zoals de N208, N211, N467 en N213.

*Meer mensen op de fiets*
Om de provinciale doelstellingen om mensen vaker, verder en veiliger te laten fietsen te bereiken, worden er maatregelen voorgesteld voor het realiseren van (aanvullende) onderdelen van doorfietsroutes en het verbeteren van het hoofdnet fiets.
Het realiseren en verder ontwikkelen van doorfietsroutes maakt reeds deel uit van het staande beleid, zoals vastgelegd in de Toekomstagenda Snelfietsroutes (PZH-2019-676860674). De inzichten en geleerde lessen uit de bouwstenen voor nieuw fietsbeleid (PZH-2026-890329599) ondersteunen de keuze voor verdere inzet op doorfietsroutes en het hoofdnet fiets. Er wordt geïnvesteerd in onderdelen van doorfietsroutes omdat dit essentiële verbindingen zijn tussen steden en kernen. Doorfietsroutes dragen bij aan economische ontwikkeling, verbeterde bereikbaarheid en nabijheid, en verminderde uitstoot. Voor de maatregelen op doorfietsroutes is gekozen voor een kwaliteitsimpuls op bestaande doorfietsroutes of voor doorfietsroutes waar momenteel een financieel tekort bestaat. Hierdoor kunnen binnen enkele jaren extra projecten worden uitgevoerd.

De doorfietsroutes zijn geselecteerd op basis van een analyse in 'Breder perspectief op doorfietsroutes (PZH-2025 871399324). In dit rapport is een analyse gemaakt van welke doorfietsroutes het hoogste scoren op rendement en potentie – op basis van strategische doelen zoals bijdrage aan de verstedelijkingsopgave, meeste potentiële gebruikers, bevorderen van het huidige fietsnetwerk, stimuleren van fiets-OV combinaties en het maken van de fiets tot een goed alternatief voor de auto.

Er wordt een investering op de volgende doorfietsroutes voorgesteld:

- Leiden-Alphen aan den Rijn: De bebouwde komgrenzen van de gemeenten groeien naar elkaar toe en daardoor wordt de (elektrische) fiets aantrekkelijker. Er is hierdoor veel fietspotentie als onderdelen van deze doorfietsroute worden verbeterd.
- Papendrecht-Sliedrecht-Gorinchem: Biedt veel kansen om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Deze route heeft namelijk veel potentiële fietsers (inwoners, werknemers en bezoekers) en bestemmingen, plus de ligging nabij andere modaliteiten, zoals verschillende vormen van OV en wegennetwerk.
- Rotterdam-Dordrecht: Met de ligging nabij grotere verstedelijkingslocaties, dichtbevolkte gebieden en mogelijke multimodale verknoping heeft de route potentieel veel gebruikers. De route scoort hoog op de strategische doelen.
- Verlengde Velostrada: Deze route scoort het hoogste in de eerder genoemde rapportage ‘Breder perspectief op doorfietsroutes’ en draagt bij aan alle vier de strategische doelen. De route is tactisch gelegen in dichtbevolkte gebieden met veel arbeidsplaatsen en (maatschappelijke) bestemmingen.

**Financiën en dekking**

Voor de continuering van de Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’ hebben Provinciale Staten eerder financiële middelen beschikbaar gesteld via het PZI. Het betreft €30,0 mln investeringsmiddelen, deels via de Investeringsagenda 2026-2030 (€10,0 mln) en deels via de Voorjaarsnota 2026 (€20,0 ml). Hiervan is via de Voorjaarsnota 2026 € 2,5 mln gereserveerd voor het project Nieuwe Tolbrug (verkenningsfase). Tevens is bij de Begroting 2025 eerder €12,4 mln in de reserve bereikbaarheid gereserveerd voor (bijdragen aan) fietsmaatregelen (specifiek voor projecten van derden).

Voor de realisatie van de voorgestelde maatregelen is in totaal € 39,9 mln benodigd. Dit is als volgt verdeeld over de genoemde doelen:

- Veiliger inrichten 20 fietsoversteken € 6 mln
- Tegelfietspaden veiliger en comfortabeler € 10,5 mln
- Ontbrekende schakels 4 doorfietsroutes € 9 mln
- Bijdragen aan projecten van derden op hoofdnet fiets € 12,4 mln

Daarnaast is een bedrag van € 2 mln benodigd voor de kosten van het projectmanagement. Dit betreft de doorbelasting van loonkosten. Deze worden niet gedekt vanuit het algemene budget voor loonkosten, maar vanuit het investeringskrediet. Deze kosten worden mee geactiveerd conform het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV).

**Betrokken partijen/participatie**

Voor wat betreft de aanpak van de fietspaden en de fietsoversteken wordt samengewerkt met de betreffende gemeenten, conform bestaande werkwijze

voor de huidige Uitvoeringsagenda Fiets. Ook wordt input gevraagd van de Fietsersbond. Voor de fietsoversteken wordt ook input gevraagd aan de Wandelvereniging te Voet, aangezien de oversteken mogelijk ook door wandelaars worden gebruikt. Voor de tegelfietspaden worden daarnaast bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, bedrijven en andere stakeholders. Voor zover mogelijk wordt deze input meegenomen in het ontwerp en/of aanpak. De maatregelen op doorfietsroutes zijn voornamelijk op het areaal van de gemeenten. De participatie wat die maatregelen betreft ligt daarom bij de betreffende gemeenten, in samenwerking met de provincie.

**Aanpak/planning**
Met het bepalen van de doelen, de daarbij behorende maatregelen, keuzes voor varianten, benoemen van risico's en stakeholders en kostenschattingen is de initiatieffase voor dit totaalpakket aan voorgestelde maatregelen afgerond. We vragen aan u dit voorliggend programmabesluit vast te stellen. Met deze werkwijze worden geen losse uitvoeringsbesluiten aan u voorgelegd, aangezien de projecten kleiner zijn dan €10 mln en omdat de planning en fasering van de projecten uiteenlopen (zie ook planning).

Hierna start de verkenningsfase en worden de maatregelen op gebied van de fietsoversteken en tegelfietspaden voor het provinciaal areaal concreet uitgewerkt.

Voor de doorfietsroutes en maatregelen op het hoofdnet fiets worden afspraken gemaakt met de betreffende gemeenten over de planning, aangezien deze maatregelen zich grotendeels op gemeentelijk areaal bevinden. De bijdrage van de provincie wordt geleverd in de vorm van een subsidie. Afspraken worden vastgelegd bij het indienen van de subsidieaanvragen conform de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) paragraaf 2.3.3 fietsprojecten en fietsparkeervoorzieningen. Conform de PZI-spelregels wordt na afronding van een fase per maatregel of cluster van maatregelen een besluit genomen door GS, mits deze passen binnen het financieel - en planningskader.

In grote lijnen ziet de planning er als volgt uit:

| | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| **Tegelfietspaden** | | | | | | |
| **Verkenning** | x | x | | | | |
| **Planuitwerking** | | x | x | x | | |
| **Realisatie** | | | x | x | x | x |
| | | | | | | |
| **Fietsoversteken** | | | | | | |
| **Verkenning** | x | x | | | | |
| **Planuitwerking** | | x | x | x | | |
| **Realisatie** | | x | x | x | x | |
| | | | | | | |
| **Doorfietsroutes** | | | | | | |
| **Verkenning** | x | x | | | | |
| **Planuitwerking** | | x | x | x | x | |
| **Realisatie** | | | x | x | x | x |
| | | | | | | |
| **Hoofdnet fiets** | | | | | | |
| **Verkenning** | x | x | | | | |
| **Planuitwerking** | | | x | x | x | |
| **Realisatie** | | | x | x | x | x |

Aangezien het hier een pakket van maatregelen betreft, loopt de planning per maatregel uiteen. Redenen hiervoor zijn dat niet op alle plekken tegelijkertijd de kabels en leidingen kunnen worden verlegd, de planuitwerking per locatie kan verschillen, de voortgang per gemeente verschilt, de combinatie met onderhoud voor vertraging kan zorgen, etc. Hierdoor kunnen sommige projecten al worden gerealiseerd in 2028, en sommige projecten in de jaren erna.

**Risico's**

Hieronder staan de belangrijkste risico's opgenomen met betrekking tot de voortgang van de maatregelen zoals voorgesteld.

| Ongewenste gebeurtenis | Maatregelen |
|---|---|
| Kabels en leidingen zijn niet tijdig verlegd. | 1. Gespecialiseerd bureau inhuren.<br>2. Escalatie op directieniveau bij discussie met nutsbedrijven. |
| Projecten krijgen te maken met stikstofproblematiek. | 1. Aerius berekeningen uit laten voeren voor alle fietsprojecten.<br>2. Inzetten elektrisch materieel tijdens uitvoering. |
| Planning projecten wordt niet gehaald. | 1. Actief in overleg blijven met wegbeheerders, partners, andere stakeholders.<br>2. Subsidieverstrekkingen scherp bewaken op doorlooptijd. |
| Niet alle gronden zijn tijdig in bezit. | 1. Vroegtijdig inzicht verkrijgen in grondposities.<br>2. Vroegtijdig in gesprek gaan met de grondeigenaren. |
| Er ontstaan onveilige situaties voor werknemers en weggebruikers tijdens de realisatie. | 1. Veiligheid & Gezondheidsplan opstellen.<br>2. Veiligheid in ontwerpproces een plek geven.<br>3. Veiligheid constant punt van aandacht tijdens uitvoering. |

**Organisatie/besluitvorming**
Volgens de Regeling projecten en de daarop gebaseerde PZI-spelregels nemen Provinciale Staten een besluit als het gaat over een provinciale bijdrage van meer dan
€ 10 mln. Hoewel de maatregelen op zichzelf geen besluitvorming vereisen van Provinciale Staten, aangezien geen individuele maatregel de grens van € 10 mln. passeert, wordt wel een besluit voorgelegd voor het totale programma. De besluiten per maatregel/project worden vervolgens genomen door GS conform de PZI-spelregels.

Het is mogelijk dat een maatregel uiteindelijk niet realiseerbaar is om welke reden dan ook. In dat geval zal een andere maatregel worden ingevoerd die voldoet aan de genoemde doelen (fietsoversteken, tegelfietspaden, doorfietsroutes, hoofdnet fiets) en past binnen de beschikbare middelen. Provinciale Staten worden jaarlijks via de reguliere Planning en Control producten op de hoogte gehouden van de voortgang en over mogelijke alternatieve maatregelen.

**Ontwerp-Besluit**

Provinciale Staten van Zuid-Holland,
Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 10 november 2026, met het besluitnummer: PZH-2026-898694308
Gelet op Artikel 143, lid 2 van de Provinciewet;
Gelet op Artikel 2.2.1 Regeling Projecten Zuid-Holland;

Besluiten:

1. Vast te stellen het Programmabesluit:
    a. Veiliger inrichten 20 fietsoversteken;
    b. 13 kilometer provinciale tegelfietspaden veiliger en comfortabeler inrichten;
    c. Maatregelen op 4 doorfietsroutes, namelijk Leiden-Alphen aan den Rijn, Rotterdam-Dordrecht, Verlengde Velostrada, Papendrecht-Sliedrecht-Gorinchem;
    d. Maatregelen op hoofdnet fiets.
2. Te bepalen dat er voor de genoemde projecten in het programmabesluit € 27,5 mln investeringskrediet beschikbaar te stellen en € 12,4 mln exploitatiebudget voor de periode 2027-2033
3. Te bepalen dat Gedeputeerde Staten binnen het financieel en planningskader de programmering mogen wijzigen wanneer maatregelen niet realiseerbaar zijn.

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier, voorzitter,

drs. B.S.M. Sepers mr. A.W. Kolff

Den Haag, 16 december 2026

**Bijlagen:**

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

| | |
|---|---|
| secretaris, | voorzitter, |
| drs. M.J.A. van Bijnen MBA | mr. A.W. Kolff |

Den Haag, 10 november 2026