

## **1 Inleiding**

### **1.1 Introductie**

Zuid-Holland is de dichtstbevolkte provincie van Nederland en groeit flink de komende 20 jaar. Het leeuwendeel van die mensen wil wonen en werken in steden. Deze verdere verstedelijking biedt kansen voor de (economische) ontwikkeling van de regio, maar zorgt ook voor een enorme opgave voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Niet alleen voor deze stedelijke gebieden, maar ook voor het landelijk gebied staat de bereikbaarheid onder druk.

De provincie streeft naar sterke dorpen en steden en daarmee naar een levendige meerkernige metropool, waarbij samenhang tussen de economische ontwikkeling, de bereikbaarheid en de ruimtelijke vraagstukken van groot belang zijn. Daarnaast vragen klimaatdoelstellingen om een mobiliteitstransitie. Hierin speelt de fiets een belangrijke rol. De fiets is niet alleen een instrument dat bijdraagt aan de oplossing van problemen, fietsen is ook steeds vaker de keuze van inwoners en bezoekers. In de grote steden, door de beperkende coronamaatregelen en door de opmars van de elektrische fiets wordt er vaker en verder gefietst. Overigens niet alleen om mensen te verplaatsen, ook steeds meer pakketjes bereiken hun bestemming met een bakfiets.

Een toename van fietsverkeer is niet alleen een Zuid-Hollands doel. Overheden, maatschappelijke organisaties en de fietsindustrie werken samen in 'Tour de Force' om het fietsen in Nederland te stimuleren. Zij hebben een gemeenschappelijke ambitie benoemd om te komen tot meer en veiliger fietsgebruik in Nederland: 20% meer fietskilometers in 2027 (t.o.v. 2017).

Deze ambitie was de aanleiding voor een afspraak tussen de rijksoverheid en de provincies om in 2021 het fietsbeleid en de samenwerking te versterken. In dit kader worden door provincies en vervoerregio's de fietsopgaven tot aan 2040 in beeld gebracht, zodat de overheden afspraken met elkaar kunnen maken over een structurele financiering van fietsprojecten. Dit rapport, het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets, beschrijft de beleidsmatige aanpak van Zuid-Holland. In de bijlage (die na besluitvorming door GS later wordt toegevoegd), worden de projecten opgenomen die Zuid-Holland, gemeenten Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee, waterschappen en de gemeenten van de regio's Alblasserwaard, Drechtsteden, Midden-Holland en Holland-Rijnland hebben verzameld met het oogmerk om bij te dragen aan de gemeenschappelijke groeidoelstelling. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft met de aangesloten gemeenten een eigen Toekomstbeeld gemaakt.

Het rapport en het bijgevoegde projectenprogramma vormen samen de Zuid-Hollandse bijdrage voor de MIRT-bespreking eind 2021. Het vormt de eerste aanzet voor afspraken met het Rijk over een gemeenschappelijk fietsprogramma.

### **1.2 Totstandkoming**

Dit Toekomstbeeld is opgesteld in samenwerking met gemeenten en waterschappen in de regio's en in afstemming met de MRDH en omliggende provincies. Daarnaast is gesproken met de Fietzersbond, de ANWB, de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), het Fietsplatform, Rijkswaterstaat en Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH).

### **1.3 Inhoudelijke basis en uitgevoerde analyses**

Dit rapport is opgesteld op basis van bestaand (vastgesteld) beleid, zoals het provinciaal 'Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016-2025'. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd, zoals een verkeersveiligheidsanalyse van het provinciaal hoofdnet fiets door de Fietsersbond. Dit onderzoek geeft een beeld van het risico op ongevallen met fietsers.

Kansrijke verbeteringen van fietsroutes heeft Breda University of Applied Sciences (BUAS) onderzocht. Hun fietspotentiescan laat zien waar fietsers veel moeten omrijden of relatief vaak stilstaan en brengt in beeld waar er veel korte autoritten worden gemaakt die ook op de fiets kunnen worden afgelegd.

We hebben een concept-recreatief hoofdnetwerk fiets ontwikkeld op basis van de studies Landschapspark Zuidvleugel, Hollandse Banen en de Landschapsstrategie Nationaal Park Hollandse Duinen.

Deze onderzoeken zijn met onze partners besproken en afgestemd in een aantal regionale workshops en overleggen.

### **1.4 Resultaat**

Dit rapport beschrijft hoe Zuid-Holland, regio's, gemeenten en waterschappen inzetten op het benutten van het fietspotentieel voor de belangrijkste maatschappelijke opgaven. Zoals afgesproken tijdens het MIRT-overleg in 2020 beschrijven we hoe we verschillende typen maatregelen willen inzetten om bij te dragen aan de groei van het fietsverkeer.

De afgesproken maatregelen zijn:

- A. Een geactualiseerd provinciaal hoofdfietsnetwerk voor alledaags gebruik;
  - een nieuw provinciaal recreatief hoofdfietsnetwerk;
  - regionale en stedelijke hoofdroutes;
- B. Een geactualiseerde opgave van fietsparkeer en -overstapvoorzieningen;
- C. Een doelgroepgerichte stimulering van fietsen;
- D. En een doelgroepgerichte benadering van verkeersveilig gedrag.

### **1.5 Algemene conclusies:**

1. Om de groei van het fietsverkeer te faciliteren ligt er voor alle typen maatregelen tot 2040 een enorme opgave die de bestaande fietsbudgetten ver overstijgt. Een gemeenschappelijke inzet van Rijk, provincie, regio's, gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat is nodig om tot zo'n schaa sprong te komen.
2. Met dit rapport is het Toekomstbeeld nog niet compleet. Het is een basis voor beleid op de korte en de lange termijn, maar moet verder worden uitgewerkt, zowel globaal als voor specifiek benoemde projecten.
3. Meer fietsen draagt bij aan veel van de provinciale beleidsdoelen, zoals 'Snel van A naar B', duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid, gezondheid, verstedelijking, vestigingsklimaat, leefkwaliteit, landschapskwaliteit en recreatieve kwaliteit. In de uitwerking van het Toekomstbeeld geven we bijzondere aandacht aan de wisselwerking tussen het fietsbeleid en ander beleid.
4. Wegen, spoorwegen en waterwegen vormen ingrijpende barrières voor zowel recreatief als utilitair fietsverkeer. Vaak gaat dat gepaard met een hoog autogebruik op korte afstanden. Vooral in de stedelijke gebieden zijn er kansen om deze barrières te slechten in combinatie met verdichting en/of gebiedsontwikkeling.
5. Naast grote opgaven voor de lange termijn zijn er ook veel projecten die nagenoeg klaar zijn om tot uitvoering te worden gebracht. MIRT-afspraken kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan de (versnelde) uitvoering van fietsprojecten.

### **1.6 Vervolgproces:**

Dit rapport beschrijft de gemeenschappelijke ambitie voor de fiets en daarmee de noodzakelijke inzet voor de komende jaren. Benoemde projecten en onderzoeken worden betrokken in Zuid-Hollandse activiteiten om zoveel mogelijk ervan tot uitvoering te brengen. Het vormt tevens de Zuid-Hollandse bijdrage voor de MIRT-gesprekken die eind dit jaar plaatsvinden.

### **1.7 Leeswijzer:**

- H2 Fiets als onderdeel van provinciaal beleid
- H3 netwerken, brede opgaven en concrete projecten
- H4 Implementatie en financiering

## H2 Fiets als onderdeel van provinciaal beleid

### 2.1 Fiets en maatschappelijke doelen

Het bijzondere van het gebruik van de fiets als vervoer- en transportmiddel is dat het bijdraagt aan veel maatschappelijke doelen:

- Bereikbaarheid: afstanden tot 15 km zijn goed per fiets af te leggen. Juist in Zuid-Holland zijn de afstanden tussen wonen en werken korter dan gemiddeld en kan een groot deel van het woon-werkverkeer op de (elektrische) fiets afgelegd worden.

- Leefbaarheid: minder overlast van geluid en vervuiling door uitlaatgassen:

- Jaarlijks maken Nederlanders veel korte autoritten. Wanneer deze ritten met de fiets zouden worden afgelegd, heeft dit een positief effect op het milieu. Fietsen gaat immers niet gepaard met uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub>).
- Wanneer mensen gaan fietsen in plaats van de auto te nemen, bespaart dit gemiddeld 138 g CO<sub>2</sub>, 0,13 g NO<sub>x</sub> en 4 mg fijnstof per km.
- Jaarlijks worden er 3,6 miljard autoritten korter dan 7,5 km gemaakt. Wanneer al deze korte autoritten met de fiets zouden worden afgelegd, bespaart dit 1,8 Mton CO<sub>2</sub>, 1,8 kton NO<sub>x</sub> en 0,05 kton fijnstof per jaar.
- Wanneer alle autoritten tot 15 km (4,9 miljard) met de fiets zouden worden afgelegd, bespaart dit 3,8 Mton CO<sub>2</sub>, 3,7 kton NO<sub>x</sub> en 0,11 kton fijnstof per jaar.

*Bron: fietsfeiten KIM, 2020*

- Gezondheid: fietsen draagt bij aan het verbeteren van conditie en weerstand en voorkomt ziekte. Overstappen van de auto op de fiets levert gemiddeld 213 extra levensdagen op (IRAS2010).

- Verdichting van stedelijke gebieden: een rijdende fiets neemt 28 keer minder ruimte in beslag dan een rijdende auto. Een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto. Die parkeerruimte is, zeker in steden, niet goedkoop en drukt vaak zwaar op de kosten van gebiedsontwikkeling. Met de aanleg van fietsvriendelijke wijken zal de behoefte aan parkeerplaatsen veel lager zijn.

- Fietsen is een goedkope vorm van vervoer, zowel voor de fietser als voor de overheid. Bij de aanleg van infrastructuur is de fietsinfrastructuur bovendien veel goedkoper per gereisde kilometer dan andere vormen van infrastructuur (met uitzondering van wandelpaden). Het is daarmee niet verrassend dat fietsen op meerdere wijzen wordt genoemd in het provinciale coalitieakkoord 2019-2023:

- We investeren in alle vormen van vervoer. Oplossingen vragen om integraal maatwerk, waarbij we per locatie kijken welke mix van hoogwaardig openbaar vervoer (ov), fietsverkeer, wandelwegen en automobilititeit passend is.
- We maken ons hard voor meer overstappunten en ov-hubs. Bij ov-knooppunten kun je je eigen fiets stallen en bij de regionale hoofdknooppunten ook (ov-)fietsen huren (deelfietsen).
- We zorgen dat ons aanbod van (vaar)wegen, fietspaden, ov en reizigersinformatie goed past bij de behoefte van onze inwoners, waarbij we oog hebben voor specifieke doelgroepen als ouderen, sociale minima en mensen met een beperking.
- Eenvoudige verbeteringen aan wegen, busbanen, fietspaden en spoor voeren we alvast uit.
- Fietsen en wandelen zijn een gezonde en duurzame manier van vervoer. We zetten in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden en

fietssnelwegen en hebben oog voor de landschappelijke inpassing ervan. We stimuleren de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes.

-Bij nieuwbouw benutten we de bestaande ruimte slimmer. Bij voorkeur bouwen we binnen bewoond gebied op locaties die goed bereikbaar zijn per ov, fiets en weg. Hierbij kijken we ook naar mogelijkheden op oude bedrijventerreinen.

## **2.2 Actualisatie omgevingsvisie**

Provinciaal beleid is samengebracht in het omgevingsbeleid. Daarin wordt integraal beschreven hoe de thema's 'wonen en werken', 'verplaatsen' en 'recreëren in stad en land' met elkaar in evenwicht worden ontwikkeld. De fiets heeft daarin een belangrijke plaats, zeker om de groei van Zuid-Holland mogelijk te maken:

### Nabijheid en verstedelijking

Zuid-Holland zet met de verstedelijkingsstrategie in op nabijheid door woningen, werkplekken en voorzieningen binnenstedelijk toe te voegen. Op transformatielocaties, stationslocaties en in naoorlogse wijken komen veel nieuwe inwoners. Hierdoor kunnen bestaande voorzieningen worden benut, op korte afstand van de woningen. Door deze nabijheid kunnen inwoners veel dagelijkse voorzieningen te voet en per fiets bereiken op korte afstand. Deze verdichting van de steden waar de woonvraag hoog is, is wederkerig met de inzet op langzaam verkeer en nabijheid. Ook het creëren van minder parkeerplekken bij stations en voor corporatiewoningen dragen hieraan bij.

### Wegen beter benutten

Zuid-Holland kent een hoge bevolkingsdichtheid. De capaciteit van de infrastructuur in de stedelijke gebieden loopt op veel plekken tegen de grenzen aan van wat het aan kan. Zowel op het wegennet als op het spoor. Er liggen juist kansen op het gebied van de fiets. Door elektrische fietsen kan een grotere afstand worden afgelegd door een bredere doelgroep. Er is nog veel potentie om fietsen te faciliteren. Dit is niet alleen gezond en duurzaam, het helpt ook om de beschikbare ruimte optimaal te benutten. Kortom, een hoger aandeel fietsers betekent ook dat minder opstoppingen en een betere doorstroming voor het overige (vracht)verkeer dat geen alternatief heeft.

### Financieel aspect van de fiets in mobiliteit

Bijkomend voordeel is dat fietsinvesteringen relatief een hoog rendement hebben in vergelijking met de andere vervoersmogelijkheden. Waar andere vervoersmogelijkheden maatschappelijke kosten vragen, levert fietsen zelfs maatschappelijk rendement op. De overstap van auto naar fiets levert in maatschappelijke kosten en baten 41 cent per kilometer. Veel fietsers combineren hun fietsrit ook met het openbaar vervoer. Vaak is dat de trein voor hun reis naar een andere stad. Fietsparkeren is daarom ook belangrijk. Door intensiever gebruik van het bestaande stedelijk netwerk, verspreid over de provincie, voorkomen wij dat de mobiliteitsvraag en daarmee de kosten, verder oplopen. Daarnaast zal het intensiever gebruik van de fiets in de praktijk leiden tot een lagere behoefte aan parkeren, waarmee (binnenstedelijke) gebiedstransformatie betaalbaarder wordt.

### Metropolitane schaa sprong

Met de fietsprogramma's van een aantal grote steden is de verwachting dat er 'fietssteden' zullen ontstaan waarin de fiets het snelste vervoersmiddel is en de maximumsnelheid voor de auto teruggaat naar 30km/uur. Met de toename van het aantal elektrische fietsen is deze schaa sprong ook buiten de 'fietssteden' te maken, naar gebieden als de noordkant van de Rotterdamse stadsregio, Schiedam-Vlaardingen, Capelle a/d IJssel en Ridderkerk-Barendrecht. Er kan een transitie plaatsvinden waarin het fietsgebruik als dominante vervoersvorm steeds verder uitbreidt vanaf de centra, met fietsgeoriënteerde wijken die ook op een afstand van 3 tot –10 km van de centra kunnen

liggen. Dit kan op termijn een uitrol betekenen van de wijken waar het autobezit laag is en de fiets niet alleen het snelste vervoersmiddel is, maar ook het prettigste. Daarvoor is het nodig om aaneengesloten aantrekkelijke gebieden en routes te hebben. Dit kan worden bereikt door in te zetten op het wegnemen van barrières, het verbeteren van routes via bedrijventerreinen en het verbeteren van routes. Op deze plekken is een integrale aanpak wenselijk.

#### Stedenbouwkundige opgaven in samenhang met knelpunten fiets bekijken

Als vervolg op de studie van het CRa ('Naar een schaa sprong voor de fiets') kan worden ingezet op een studie naar de **fietsmetropool**. Welke ingrepen versterken het gebruik en de beleving van het fietsen op metropolitane schaal? Zijn er stedenbouwkundige ingrepen mogelijk die knelpunten voor de fiets kunnen omtoveren tot aantrekkelijke en afwisselende routes?

Daarbij kan ontwerpend onderzoek worden gedaan naar een aantrekkelijke fietsmetropool waarmee ook de meer suburbane gebieden tot 15 km uit de centra worden aangesloten op de fietsstad. Bijvoorbeeld: hoe ziet een aantrekkelijke hoofdas voor de fiets eruit van noord naar zuid door de Drechtsteden? Dat gaat wat verder dan de fietspaden zelf. Door wat voor stedelijke ruimtes zou de as versterkt kunnen worden? En hoe zou deze as kunnen bijdragen aan de verstedelijkingsopgaven?

Een meer specifiek onderdeel van ontwerpend onderzoek kan zich richten op knooppunten die nu nog worden gezien als knelpunt. Dit onderzoek kan in samenhang met de mogelijkheden voor transferia bekeken worden.

#### Schaalsprong fiets en de verbindingen tussen landschappen, groengebieden en steden

De verstedelijkingsopgave hangt nauw samen met het verbeteren van de leefkwaliteit en de groenblauwe opgaven in landelijk en stedelijk gebied. Denk daarbij aan klimaatadaptatie, verhogen van de biodiversiteit, bieden van mogelijkheden voor (water)recreatie en beleving van historische steden en waardevolle (cultuur)landschappen. Voor de centraal stedelijke zone is dit uitgewerkt in de verkenning Landschapspark Zuidvleugel. Belangrijke historische waterstructuren en dijken vormen de basis van het groenblauwe netwerk en de verbindingen tussen de historische steden, het DNA van Zuid-Holland.

Het is daarbij van belang dat belangrijke groenstructuren worden verbonden tot en worden beleefd als één samenhangend netwerk. De fiets kan daarin, naast wandelen en varen, een belangrijke rol spelen. De provincie stelt daarom een schaa sprong voor in het fietsnetwerk als verbindend systeem tussen landschappen, groengebieden en steden. Een provinciaal hoofdnetwerk fiets geeft aan wat voor de provincie en regio's de belangrijkste recreatieve fietsverbindingen zijn. Lokale en regionale netwerken sluiten aan op dit hoofdnetwerk. Het hoofdnetwerk fiets betekent in de praktijk dat er tegelijkertijd voldoende ruimte moet zijn voor wandelen en varen langs deze hoofdroutes. Vanwege de samenhang tussen de groenblauwe opgaven en de opgaven voor de fiets kiest de provincie waar mogelijk voor een integrale aanpak om de doelen te bereiken. Het hoofdnetwerk nemen we op in ons omgevingsbeleid.

### **2.3 Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016-2025**

De ambitie van het Zuid-Hollands fietsplan is om:

- het aandeel fiets in de reizen van mensen toe te laten nemen;
- het aantal ernstige fietsongevallen per gereden kilometer af te laten nemen.

Met een langlopend uitvoeringsprogramma worden projecten ontwikkeld en uitgevoerd die bijdragen aan veiligere en aantrekkelijkere fietsroutes, worden wegbeheerders ondersteund en worden innovaties bevorderd.

#### **2.4 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2030:**

Ook het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid beschrijft het streven om fietsverkeer te laten toenemen en constateert dat extra inzet nodig is om fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstraten, snelfietsroutes) te kunnen realiseren. Het aantal enkelvoudige (eenzijdige) fietsongevallen groeit landelijk door toenemend aantal fietsers. De infrastructuur zou in de toekomst veiliger moeten worden door een inrichting die ongevallen voorkomt, waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers - voetgangers, fietsers en ouderen - maatgevend zijn.

#### **2.5 OV Transitieplan**

De combinatie fiets-ov speelt ook een belangrijke rol in de aanstaande veranderingen van het openbaar vervoer. Voor aantrekkelijk, snel en betaalbaar ov worden fietsroutes van en naar ov-haltes en voorzieningen zoals stallingen bij de haltes verder verbeterd. Het gaat dus zowel om het faciliteren van 'eigen' fietsen als het aanbieden van deelfietsen.

#### **2.6 Regionale Mobiliteitsprogramma's**

De fiets levert een belangrijke bijdrage aan de reductie van verkeersemissies en is daarmee onderdeel van de zogenaamde Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's), één van de afspraken onder het thema verduurzaming personenmobiliteit in het Klimaatakkoord. In een RMP staan diverse maatregelen die bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden waaronder fietsmaatregelen.

## H3 Oplossingsrichtingen, opgaven en concrete projecten

### 3.1 Aanpak van infrastructuur en gedrag

De gemeenschappelijke doelen van nationaal en provinciaal beleid om te komen tot groei van het fietsgebruik zijn uitgewerkt in vier typen oplossingsrichtingen:

- Fietsnetwerken verbeteren en uitbreiden
- Ketenvoorzieningen/ fietsparkeren verbeteren en uitbreiden
- Fietsen stimuleren
- Mensen in staat stellen om veilig te fietsen

### 3.2 Fietsnetwerken verbeteren en uitbreiden

Voor groei van het fietsgebruik moeten wegen en fietspaden veilig en aantrekkelijk zijn. Als we deze uitgangspunten een concrete invulling geven voor Zuid-Holland, dan volgen daaruit de volgende opgaven van nu tot aan 2040:

- 1 Fietspaden zijn veilig, in het bijzonder geldt dit voor schoolroutes. Ze voldoen aan recente richtlijnen zoals breedte en belijning. Veiligheid is onderdeel van alle fietsinfraprojecten.
- 2 Druk op het fietspad verminderen in de stad en daarbuiten, door fietspaden te verbreden, nieuwe fietspaden te realiseren en snelle fietsers te verleiden de voor hen geschikte en veilige routes te kiezen.
- 3 Infrastructurele barrières (wegen, spoorwegen en waterwegen) worden weggenomen zodat fietsers minder hoeven om te fietsen.
- 4 Zuid-Hollandse steden aansluiten op hoogwaardige routes waar fietsers zonder knelpunten de stad in komt, bij voorkeur in een afwisselende omgeving.
- 5 De groengebieden en landschappen in en rond de steden zijn goed bereikbaar en beleefbaar voor de fietser.
- 6 Openbare ruimte in steden en dorpen nodigt uit tot lopen en fietsen en wordt heringericht om de toename van fietsverkeer veilig te kunnen verwerken, van omafiets tot speed pedelec en van kinderfiets tot bakfiets.

Om met meer fietsverkeer bij te dragen aan de bereikbaarheid van steden en landelijke gebieden zijn voor dit Toekomstbeeld de volgende netwerken ontwikkeld:

- provinciaal utilitair hoofdnetwerk fiets (incl. snelfietsroutes)
- provinciaal recreatief hoofdnetwerk fiets
- regionale en fijnmazigere netwerken
- stedelijke hoofdroutes

Het provinciaal utilitair hoofdnetwerk fiets bevat veelgebruikte interlokale fietsroutes en verbindt daarmee bijna alle dorpen en steden. Een deel van deze verbindingen waarden we op tot hoogwaardige (snel-)fietsroutes. Het afgelopen jaar is recreatief fietsen nog belangrijker en populairder geworden. Al lang werken we aan het verbeteren van de mooiste recreatieve routes die het mogelijk maken het landschap en de bijzondere steden en de cultuurhistorie van Zuid-Holland te beleven. Op basis van bestaande plannen hebben we de belangrijkste recreatieve routes bijeengebracht in een provinciaal recreatief hoofdnetwerk. Samen met het bestaande utilitaire netwerk (voor dagelijks fietsen) vormt dit een provinciaal hoofdnetwerk fiets.



Fietsen doen we niet alleen interlokaal over grotere afstanden, maar juist ook lokaal. Ter ondersteuning van het provinciale netwerk hebben verschillende regio's en gemeenten hun eigen regionale netwerk ontwikkeld of geactualiseerd.

Tour de Force heeft expliciet gevraagd om de netwerken van grote steden op te nemen in het Toekomstbeeld. Het gaat om belangrijke en drukke binnenstedelijke routes.

Door deze netwerken verder te verbeteren, werken we aan de hierboven genoemde opgaven. De kenmerken van het gebied en het fietsgebruik bepalen de omvang en het doel van de inzet: in de landelijke gebieden zal verkeersveiligheid voorop staan, bijvoorbeeld van schoolroutes en de ontwikkeling van recreatieve routes waar veel ouderen gebruik van maken. Bij de grote steden zal de focus liggen op de aanpak van snelfietsroutes en het wegnemen van barrières. En overal geldt dat de toename van het fietsverkeer en veiliger verkeer vraagt om meer ruimte voor de fiets.

Naast de vraag vanuit Tour de Force om netwerken onder een globale noemer te brengen, zien we ook een tegengestelde beweging. Zo leidt het vraagstuk van drukte op recreatieve fietspaden juist tot de wens om snelle en langzamer rijdende recreatieve fietsers op sommige plekken hun eigen, veilige route te geven. Het ontwikkelen van specifieke routes voor verschillende doelgroepen is feitelijk een vervolg op de uitgebreide 'health check' van het recreatieve netwerk dat Zuid-Holland in 2018 heeft uitgevoerd.

Tijdens de workshops is het onderwerp 'landbouwverkeer en fiets' veel genoemd als een belangrijke opgave in het landelijk gebied. Afhankelijk van de regio zal een actualisatie van netwerken voor landbouwverkeer en bijvoorbeeld schoolroutes moeten worden uitgevoerd.

### **Maatregelen en (MIRT-)vervolgacties**

Welk type maatregelen komt naar voren uit onze analyse van de infranetwerken?

#### Opgave 1 en 2: veilige, aantrekkelijke routes en het voorkomen van drukte op het fietspad

Deze zijn van toepassing op fietsroutes in de hele provincie. Provincie, waterschappen en gemeenten dienen hun inzet te continueren en waar mogelijk te intensiveren. Regionaal en lokaal is ook aandacht nodig voor landbouwverkeer en het maken van onderscheid van routes voor specifieke doelgroepen zoals snelle fietsers. De aantrekkelijkheid van fietsroutes kan worden verbeterd door mee te koppelen met groenblauwe opgaven, zoals de aanleg van natuur- en recreatiegebieden en de versterking van de stedelijke groen- en waterstructuren.

#### Opgave 3: Infrastructurele barrières wegnemen

Het onderzoek heeft een aantal grote barrières inzichtelijk gemaakt. Het zijn vooral de waterwegen nabij steden die mogelijk bepalend zijn voor de keuze tussen auto en fiets. Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht worden gescheiden door waterwegen, De Gouwe vormt een barrière ten westen van Gouda. Nieuwe verbindingen kunnen veel winst opleveren voor de fiets maar ook voor de versterking van steden en hun centra. Meer fietsgebruik leidt ook tot minder behoefte aan autoparkeerplekken en creëert daarmee meer ruimte in de stad. Het zijn niet alleen grote steden die hinder ondervinden van infrastructuurle barrières. Ook de fietsbereikbaarheid van Oud-Beijerland wordt aanzienlijk beperkt door waterwegen. Het aanstaande MIRT-traject kan inzicht geven in kosten, baten en de technische mogelijkheden van het oplossen van deze knelpunten. Hetzelfde geldt voor de al bekende barrières zoals autosnelwegen en spoorwegen.

#### Opgave 4 en 5: van stad naar land en omgekeerd

De ontwikkeling van hoogwaardige (snel-)fietsroutes is in de afgelopen jaren vooral gericht op een snelle realisatie van maatregelen die het fietspad veiliger en aantrekkelijker maken. De ontwikkeling van het recreatief hoofdnet, de toename van het aantal mensen dat thuiswerkt en de klimaatadaptatie-opgave bieden aanleiding om na te gaan waar zulke routes vanuit dit brede perspectief ontwikkeld kunnen worden. Hoe zetten we deze opgaven om in maatregelen? Het lopende programma voor het ontwikkelen van snelfietsroutes zetten we voort. Bij iedere route onderzoeken we of deze kan samenvallen met de recreatieve hoofdroute. Een afwisselende omgeving, die waar mogelijk bijdraagt aan biodiversiteit, maakt dan ook deel uit van het project.

### **3.3. Ketenvoorzieningen / Fiets in andere netwerken**

De combinatie van fiets met (hoogwaardig) ov en in het bijzonder met de trein maakt veel bestemmingen bereikbaar, zowel in onze provincie, in de Randstad, in Noord-Brabant en in andere provincies. Voldoende, veilige overstapvoorzieningen zorgen voor de koppeling tussen flexibel vervoer aan het begin en het einde van de ov-reis. Veranderingen in steden en leefstijl zal leiden tot proeven met hubs: overstappunten die ook andere combinaties mogelijk maken, zoals de overstap van fiets op een (deel-)auto. Als verbinding met andere netwerken zijn de volgende fietsparkeer- en overstappunten opgenomen:

- Fietsparkeren bij treinstations;
- Fietsparkeren bij HOV-haltes;
- Fietsparkeren in centra.

#### **Opgaven ketenvoorzieningen**

In dit Toekomstbeeld beschrijven we de opgaven die voor de komende jaren om een aanpak vragen, zodat deze ketenvoorzieningen kunnen blijven functioneren bij een substantiële toename van het fietsgebruik. In algemene zin gaat het om de volgende opgaven:

1. Fietsparkeervoorzieningen bij alle vormen van ov laten meegroeien met het gebruik. We zien momenteel een afname van het ov-gebruik, maar dit zal naar verwachting van tijdelijke aard zijn. Bij HOV-lijnen en treinstations is sprake van een continue groei van het aantal geparkeerde fietsen.
2. Fiets en ov-netwerk optimaal op elkaar laten aansluiten om de reistijd te verkorten. Lijnen strekken en goede fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van voor- en natransport leiden tot een snellere reis en leiden in de regel tot reizigersgroei.
3. Fietsparkeren in centra (verder) ontwikkelen zodat fietsgebruik verder kan groeien, zonder ruimtelijke kwaliteit aan te tasten.
4. Belangrijke bestemmingen zoals winkelcentra, scholen/kenniscentra, sportlocaties, musea en pretparken moeten ook goede en veilige fietsparkeervoorzieningen bieden.
5. Comfort voorzieningen voor fietsers verbeteren (rust- en schuilplekken, terrassen, informatievoorzieningen, oplaadvoorzieningen etc.).
6. De beschikbaarheid van deelfietsen vergroten, waar mogelijk in combinatie met het ov.

#### **Maatregelen en MIRT-vervolgacties**

Ad 1: Fietsparkeren en ov

De inventarisatie toont al veel plannen en projecten om veilige, comfortabele fietsparkeer- en overstapvoorzieningen te realiseren bij HOV-haltes en treinstations. Bij HOV-haltes is Zuid-Holland

vaak trekker van projecten, bij stations ondersteunen we gemeenten en ProRail om de extra fietsparkeerplekken te maken die (binnenkort) nodig zijn.

#### Ad 2: Fiets en ov aansluiten (ov-transitie)

Het strekken van buslijnen heeft op veel plaatsen tot vervoergroei geleid, zoals op lijn 400 van Leiden naar Zoetermeer. In sommige gevallen is het niet voldoende om alleen fietsparkeren te verbeteren, maar vraagt ook de route 'naar huis' om verbeteringen. Zulke verbeteringen onderzoeken we momenteel op Goeree-Overflakkee.

#### Ad 3: Fietsparkeren in centra

Toenemend fietsgebruik naar de centra van grote en kleinere steden als vervanger van autoritten levert veel lege parkeerplaatsen op, maar ook fietsen moeten geparkeerd kunnen worden. Dit toekomstbeeld biedt ook kleinere gemeenten de gelegenheid om het fietsparkeervraagstuk in de centra te onderzoeken en te verbeteren.

#### AD 4: Fietsparkeren bij private instellingen

Voor het aantrekkelijker maken van fietsgebruik zijn ook de fietsparkeervoorzieningen bij (private) instellingen en musea van belang. Denk aan het veilig stallen (en opladen) van elektronische fietsen. Het is vooral bewustwording bij die instellingen om ook te denken aan de bezoeker die op de fiets komt. De rol van overheden is daarbij vooral informierend.

#### Ad 5: Comfort

Met gebruikersgroepen voor de recreatieve hoofdverbindingen vindt nadere uitwerking van het element 'comfort voor de recreatieve fietser' plaats. Dit betreft bij voorbeeld het type wegdek en weginrichting die op de specifieke doelgroep is afgestemd. En op eventueel aanwezige voorzieningen als verlichting, rustplekken en schuilvoorzieningen, watertappunten en oplaadvoorzieningen.

#### Ad 6: Deelfietsen en OV

Voor een optimale verbinding van fiets en ov ondersteunen we initiatieven waarbij deelfietsen aansluiten op het ov.

### **3.4 Fietsstimulering**

De mooiste fietsroute zie je niet vanuit de auto. Ook fietsstimulering is onderdeel van het provinciaal fietsbeleid. Bij snelfietsroutes maakt het deel uit van het bekendmaken van de nieuwe routes. Dat gebeurt vaak met een lokale werkgeversaanpak. Via de werkgever worden de werknemers geïnformeerd over de mogelijkheden om te fietsen.

De komende jaren staat de bereikbaarheid van Zuid-Holland onder druk door de uitvoering van een groot aantal reconstructies van bruggen, tunnels en wegen. Zonder maatregelen leidt dat tot meer files. Met de oprichting van Bereikbaar Zuid-Holland werken we aan maatregelen zoals fietsstimulering die de mobiliteit gaande houden.

Alweer een paar jaar geleden zijn de 'fietstelweken' gehouden. Die hebben een schat aan informatie opgeleverd over de routekeuze van fietsers en de plekken waar zij veel last hebben van vertraging of waar ze om moeten fietsen. Deze data uit 2015, 2016 en 2017 hebben we gebruikt in de analyse van dit Toekomstbeeld. Actuele data is zeer gewenst.

Het provinciaal fietsbeleid is niet alleen gericht op forenzen. Bij de opstelling in 2016 werd geconstateerd dat het relatief lage fietsgebruik in onze provincie ook wordt veroorzaakt door heel laag fietsgebruik in delen van de grote steden. De afgelopen jaren hebben we projecten ondersteund die kinderen in die steden stimuleren om te fietsen.

#### Opgaven:

Welke rol speelt fietsstimulering voor toekomstbestendige/substantiële toename van het fietsgebruik?

Of het nu om forenzen of kinderen gaat: fietsstimulering is een heel goedkope maatregel in verhouding tot de aanleg van fietspaden. En in de inzet om mensen gezonder te laten leven en meer te bewegen is het de meest voor de hand liggende maatregel. Fietsen kost de fietser zelf bijna niets en levert veel gezondheidswinst op.

Door een provinciebrede inzet van Zuid-Holland bereikbaar en nationale initiatieven zoals 'Talking Bikes'<sup>1</sup> kunnen we meer mensen bereiken en zijn er kansen om meer fietsdata in te winnen, bijvoorbeeld met apps die in verbinding staan met verkeerslichten.

#### **Maatregelen en MIRT-vervolgacties:**

Samen met het Rijk, de MRDH en andere wegbeheerders geven we invulling aan fietsstimulering en dataverzameling in Bereikbaar Zuid-Holland. Onze wens is om tot een opschaling te komen naar het landelijk niveau, en 'Talking Bikes' verder uit te breiden als maatregel om fietsen te stimuleren.

#### **3.5 Fietsveilig gedrag**

Veilig fietsverkeer vraagt niet alleen om een veilige infrastructuur maar ook om een veilig gebruik daarvan. In Zuid-Holland werkt het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) aan dit doel.

#### Opgaven:

Welke rol speelt fietsveilig gedrag voor toekomstbestendige/substantiële toename van het fietsgebruik?

Verkeersveilig gedrag begint met de juiste kennis over verkeersregels en over wat veilig gedrag is. Daarnaast heeft iedere verkeersdeelnemer de vaardigheden nodig om het veilige gedrag te kunnen vertonen, zoals motorische vaardigheden om stabiel te fietsen en het kunnen inschatten van risico's. Tot slot is ook het aanleren van een veilige, verantwoordelijke houding belangrijk. Je kunt er niet vroeg genoeg mee beginnen dit alles aan te leren en dat leren duurt een leven lang. ROV-ZH faciliteert daarom diverse doelgroepgerichte educatieve programma's voor alle leeftijden.

ROV-ZH heeft een Programma Fietsveiligheid ontwikkeld waarin gedragsbeïnvloeding van fietsers centraal staat. Het programma bestaat uit ideeën voor activiteiten die het mogelijk maken levenslang te blijven leren als fietser. In het programma wordt een aantal leeftijdsgroepen onderscheiden, van zeer jonge tot zeer ervaren weggebruikers, met elk hun eigen leerdoelen.

#### **Maatregelen en MIRT-vervolgacties**

- Voortzetting van bestaande educatieprogramma's inclusief het Programma Fietsveiligheid vormen de basis voor inzet om veilig gedrag te stimuleren.
- De uitvoering van pilots uit om drukte op het (recreatieve) fietspad en daarmee de (gevoelde) onveiligheid aan te pakken: snelle recreatieve fietsers proberen we waar dat nodig te verleiden om een andere, veiliger route te volgen.
- Onderzoek naar de mogelijkheid om een "Doortrappen" aanpak ook voor forenzen op te zetten, zo mogelijk in afstemming met de fietsstimuleringsaanpak.

---

<sup>1</sup> Talking bikes is een landelijk onderzoeksprogramma waarin fietsdata ontwikkeld wordt

- Onderzoek naar de wisselwerking tussen infrastructurele oplossingen en de wijze waarop automobilist en fietser daarmee omgaan. Gebruiken mensen de infra zoals gedacht of moeten we meer doen om het gewenste gedrag te bereiken?

## H4 Implementatie en financiering

### 4.1 Beleidsontwikkeling Toekomstbeeld en implementatie

Wij zien een belangrijke rol voor de fiets in de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling van Zuid-Holland. Als dagelijks vervoermiddel dat onze steden bereikbaar en leefbaar houdt, en als middel om het landschap te ontdekken. Het opstellen van het Toekomstbeeld is een aanjager voor een systematische analyse van het fietsnetwerk in Zuid-Holland. Kijkend naar de ambitie van Tour de Force en onszelf zijn er nog veel opgaven in de beleidsuitwerking en realisatie van fietsprojecten, zoals:

- stedelijke opgaven in samenhang bekijken met een robuuster fietsnetwerk op de schaal van de stedelijke regio, dat een toename van het fietsverkeer veilig kan verwerken als onderdeel van verstedelijking tussen nu en 2040. Biedt dit tevens kans voor meer verstedelijking?
- De analyse van de netwerken verder uitwerken, daarbij de behoeften van dagelijks en recreatief fietsen betrekken om de netwerken zo veilig en aantrekkelijk mogelijk te kunnen maken.
- De wisselwerking van fiets en ov optimaliseren, van woning tot aan de halte en van de halte tot de bestemming.

Deze onderwerpen kunnen alleen gefaseerd worden aangepakt. We agenderen ze intern en extern, zodat ze betrokken kunnen worden bij de opzet van (gebiedsgerichte) studies. Veel onderzoek en netwerk-informatie hebben we in GIS kunnen plaatsen. Daarop bouwen we verder, bijvoorbeeld om de breedte van fietspaden systematisch te inventariseren en te toetsen.

### 4.2 Opzet programma

In korte tijd hebben we analyses gemaakt en nieuwe instrumenten ingezet. Dat heeft geleid tot een provinciaal fietsprogramma met heel uiteenlopende projecten, van nieuwe ideeën tot projecten die 'morgen' gerealiseerd kunnen worden. Om recht te doen aan de aard van deze projecten hebben we ze ingedeeld in een programma met een verkenningsfase, een planstudiefase en een realisatiefase:

- Verkenningsfase: bevat globale (vaak gebiedsgerichte) studies, en nieuw ontdekte knelpunten.
- Planstudiefase: bevat plannen met concrete infrastructuurvoornemens.
- Realisatiefase: plannen die (bijna) uitvoeringsgereed zijn.

### 4.3 Financieringsstrategie

Ook bij de financiering is er een onderscheid tussen beleidsuitwerking en projectrealisatie. Beleidsuitwerking maken wij mogelijk door middelen beschikbaar te stellen binnen bestaande budgetten. Hierbij ligt de nadruk op integrale planvorming die bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven.

De ambitie dat mensen verder en vaker fietsen is niet nieuw voor Zuid-Holland. Binnen Programma Fiets en andere programma's zoals R-net ontwikkelen we projecten waarvoor vanuit het PZI (Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur) middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij investeren wij niet alleen in onze eigen infrastructuur, we stellen ook subsidie beschikbaar aan andere wegbeheerders.

Wanneer het bestaande budget naast de geïnventariseerde opgaven wordt geplaatst, blijkt er een groot verschil. De mate waarin Rijk en gemeenten onze ambities delen en daarvoor middelen vrijmaken bepaalt de omvang van de projecten die wij, met gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat op kunnen pakken.