



## Tussenevaluatie *Samen Verder Fietsen*

### Fietsplan Zuid-Holland 2016 - 2025

Juni 2020

# 1. Inleiding

## Aanleiding en uitvoering

Bij de vaststelling in 2016 van het provinciale Fietsplan *Samen Verder Fietsen* is afgesproken om tweejaarlijks een tussenevaluatie uit te voeren. In 2018 vond de eerste plaats. Door de tweede vroegtijdig in 2020 uit te voeren, kan de tussenevaluatie zinvolle input bieden voor het nieuwe mobiliteitsprogramma van de provincie Zuid-Holland (PZH).

Deze tweede tussenevaluatie is ter hand genomen door een interne projectgroep, die alle gegevens over inhoud en kosten van lopende en uitgevoerde projecten, plus provinciale rollen en samenwerkingen verzamelde. De projectgroep is bijgestaan door adviesbureau TRIDÉE voor het ordenen en analyseren van het materiaal en voor het schrijven van dit document.

## Breedte en diepte van het Zuid-Hollands fietsbeleid

In de tussenevaluatie wordt gepoogd voor de belangrijkste elementen van het fietsbeleid een stand van zaken te geven. Elementen die de diepte en de breedte van het PZH-fietsbeleid tonen. Wat de **breedte** betreft: Het Fietsplan benoemt zes inhoudelijke **ambities of thema's**, van uiteenlopend karakter en uiteenlopende omvang, waar in de *Uitvoeringsagenda* vervolgens 21 meer concrete **opgaven** aan gekoppeld zijn. In de tussenevaluatie zijn de zes thema's tot vier teruggebracht:<sup>1</sup>

Tabel 1: Overzicht van thema's en opgaven, onderscheiden in Fietsplan en Uitvoeringsagenda PZH 2016-25

Thema	Opgave	Thema	Opgave
1. Optimalisatie fietsnetwerken	1. Aanpak grote knelpunten 2. Aanpak kleine knelpunten 3. Snelfietsroutes en <i>slow lanes</i> 4. Aanvullende voorzieningen Fietsknooppunten 5. Duurzaam beheer recreatief fietsroutenetwerk 6. Onderzoek waarde van recreatief fietsen 7. Evaluatie project Stad-Land fietsverbindingen 8. Realiseren Thema- of Icoonroutes	3. Innovatieve, energieneutrale fietspaden	14. Innovatief, duurzaam aanbesteden 15. Energieopwekkende fietspaden 16. Slimme, duurzame verlichting
2. Fiets in de keten	9. Uitrol deelfietsen 10. Park+Bike langs stadsranden 11. Fietsparkeren bij treinstations en bushaltes 12. Online informatievoorziening fiets in keten 13. Fietsparkeernorm	4. Gedrag (fietsgebruik en veiligheid) en overig	17. Continu leren 18. Doelgroepgerichte fietsstimulering 19. Agenda ROV 20. <i>Practice what you preach</i> 21. Inventariseren kans EU subsidies

Wat de **diepte** betreft: In de tussenevaluatie onderscheiden we drie niveaus van beleidsuitvoering: via **(a)** beleidsprocessen worden **(b)** beleidsresultaten bereikt die opgeteld **(c)** effecten hebben op het systeem van fietsverkeer.

- a. **Beleidsprocessen:** Hoe verliep de samenwerking met andere actoren? En welke rollen vervulde provincie Zuid-Holland in uitvoeringsprocessen van fietsbeleid? Vijf mogelijke provinciale rollen worden hierbij onderscheiden:
- initiëren;
  - coördineren;
  - financieren;
  - uitvoeren;
  - kennis (verzamelen, bewerken en) verspreiden

<sup>1</sup> De oude thema's 4 t/m 6 waren onderling gerelateerd en omvatten erg weinig opgaven en projecten; samenvoeging maakt het simpeler en het aantal projecten per thema wat gelijkmatiger.

- b. **Beleidsresultaten:** Wat is er, via die rollen en processen, gerealiseerd op de onderscheiden thema's en opgaven – en tegen welke kosten (budgetten)?
- c. **Effecten:** Wat is uiteindelijk in het verkeer terug te zien van het gevoerde fietsbeleid, als het gaat om fietsgebruik en fietsveiligheid? Of anders gezegd: Wat is de tussenstand op de twee door Zuid-Holland geformuleerde (eind-)doelen: een 25% hoger aandeel van de fiets in verplaatsingen tot 15 km en 2% minder doden en zwaargewonden per 100.000 fietskilometers?

### Inhoud van deze evaluatienotitie

Met bovenstaande vragen in drie niveaus peilt deze evaluatienotitie, kort en efficiënt, de stand van zaken na vier jaar Fietsplan *Samen Verder Fietsen*. Bijna halverwege de periode 2016-2025 dus. Dat bepaalt het type conclusies. Na vier jaar gaat het niet over wel of niet bereikt hebben van doelen, maar om de vraag **of Zuid-Holland op koers ligt**. Met dat perspectief wordt in hoofdstuk 2 - 4 gekeken naar de stand van zaken in samenwerking, in beleidsresultaten en in effecten.

In de drie hoofdstukken hierna komen de drie niveaus in beleidsuitvoering aan de orde in de volgorde zoals hierboven gehanteerd: eerst beleidsprocessen en rollen, dan directe beleidsresultaten en bestede budgetten en tot slot de ontwikkelingen op effectniveau. In elk hoofdstuk wordt gestart met een overzichtje van gebruikte bronnen.

## 2. Samenwerkingsprocessen en PZH-rollen

**Bronnen:** Dit hoofdstuk is enerzijds gebaseerd op interviews met externe partners van de provincie. Gesproken is met fietscontactpersonen van 6 gemeenten en van 4 andere organisaties: MRDH, Prorail, Fietsersbond en VVN. Ook met ambtenaren uit het PZH-fietssteam is gesproken over de grote lijnen in realisatieprojecten. Anderzijds zijn enkele meer kwantitatieve bronnen gebruikt. Door het fietsteam zijn lijsten aangeleverd met per project (zowel uitgevoerd als lopend) o.a. aanduiding van de inhoud, van partijen waarmee is samengewerkt en van de rol die PZH vervulde.

### Rollen van Provincie Zuid-Holland

Zeker in fietsbeleid kan een provincie sterk verschillende rollen kiezen. Natuurlijk, als het om fietspaden gaat langs de eigen provinciale wegen, is de rol duidelijk. De provincie beslist en voert uit. Maar als het om andere delen van een provinciaal fietsroutenetwerk gaat en zeker ook als het om iets anders dan verbetering van infrastructuur gaat, zijn verschillende posities mogelijk. In de analyse worden vijf rollen onderscheiden:

- initiëren
- coördineren
- financieren
- uitvoeren
- kennisdeling.

Deze rollen kunnen deels ook gecombineerd worden: bijv. initiëren en financieren. Kijkend naar de 164 vanaf 2016 gerealiseerde, lopende en geplande projecten, wordt daarbinnen 235 keer een vervulde rol benoemd (soms dus 2 rollen in 1 project):

Tabel 2: Provincie-rollen in 164 projecten, onderscheiden naar projecttype

	Infrastructuur-projecten	Verkenningen, onderzoeken, stimulering en kennisdeling	totaal
Initiëren	46	15	<b>61</b>
Coördineren	20	8	<b>28</b>
Financieren	97	8	<b>105</b>
Uitvoeren	31	6	<b>37</b>
Kennisdeling	0	4	<b>4</b>
Totaal	<b>194</b>	<b>41</b>	<b>235</b>

Tabel 2 toont een grote verscheidenheid in rollen. Zuid-Holland is vaak financier van fietsprojecten (105 van de 164 projecten: 64%), maar ook vaak initiator (bij 37% van de projecten). Het laat de actieve opstelling van de provincie zien, zowel in infrastructurele als niet-infra projecten.

### Samenwerkingspartners

De afgelopen jaren is in de fietsprojecten samengewerkt met een groot aantal organisaties:

Tabel 3: Samenwerkingspartners in 164 projecten

Gemeenten	134
MRDH	29
Waterschappen	23
Prorail	17
DBI	10
IenW/RWS	6
ROV-ZH	2
8 partijen elk 1 keer (Groenalliantie, HbR, professionals, stakeholders, universiteit, werkgevers, ODMH, Recreatieschap)	8 x 1

Het overgrote deel van de fietsprojecten (134 van de 164: 82%) gaat in samenwerking met minstens één gemeente. Breder is te zien dat in de vele infraprojecten bijna altijd met een wegbeheerder wordt samengewerkt: een gemeente, een waterschap of DBI (de Dienst Beheer Infrastructuur van Zuid-Holland, partner als het om wegen in beheer van de provincie gaat). Veel projecten kennen overigens een samenwerking met meer dan één externe partner (daarom telt tabel 2 ook op tot 229 partners in 164 projecten).

## Opinies van samenwerkingspartners

Veel samenwerking – dus ook veel inzichten bij deze externe partners over hoe Zuid-Holland opereert in de uitvoering van het Fietsplan 2016-2025. Door TRIDÉE is met tien externe partners een kort interview gehouden. Tien partners die in één of meerdere projecten met Zuid-Holland samenwerken in de uitvoering van het fietsbeleid. Hier een overzicht van de belangrijkste bevindingen in deze korte telefonische interviews:

- a. De partners zijn eigenlijk zonder uitzondering **erg tevreden** over inhoud en verloop van contacten en processen met het *fietsteam* van de provincie Zuid-Holland. Gehanteerde kwalificaties: prima contacten (soepel, makkelijk), coöperatieve opstelling. En regelmatig ook: initiatiefrijk en proactief.
- b. Dit laatste zegt iets over ervaren **rollen** van de provincie. De partners benoemen en waarderen vooral bij Zuid-Holland:
  - een *initiërende* rol.
  - in latere projectfasen een *procesbewakende* rol van Zuid-Holland. Procesbewaking die sterk gerelateerd is aan *financiering* van infraprojecten: Zuid-Holland wil vertraging in de projecten tegengaan en zo onderuitputting in subsidiebudgetten voorkomen. Deze procesbewakingsrol kan gezien worden als een soort *coördinatie*-rol zoals in deze paragraaf eerder onderscheiden: coördinatie, om de vaart erin te houden. Een benaming *regie*, als een zwaardere, meer sturende aanduiding dan coördinatie, vinden de partners zelden passend voor de werkwijze van de provincie. Daarvoor is er gedurende projectprocessen te weinig nabije aansturing vanuit de provincie.
- c. Als het gaat om **budgetten** in het provinciaal fietsbeleid, hebben de externe partners geen commentaar op de situatie van de laatste jaren. Natuurlijk, meer middelen en hogere subsidies zullen niet afgewezen worden, maar bijna niemand denkt dat de scope van het fietsbeleid en de verbetering van fietsnetwerk en -voorzieningen sterk begrensd werd door de budgetten van Zuid-Holland. Relatief gezien, vergeleken met andere provincies, is de Zuid-Hollandse inzet groot. Vooruitkijkend zijn er wel zorgen. Want eigenlijk iedereen acht het nodig dat de inzet in de toekomst min of meer gelijk blijft, maar weet ook dat de budgetten onder druk staan.<sup>2</sup> Daarnaast pleiten sommigen voor meer maatwerk (meer of minder hoge medefinancieringen, afhankelijk van projectkenmerken), maar anderen juist voor duidelijker en eenduidiger subsidievoorwaarden.<sup>3</sup>
- d. De positieve woorden over het fietsteam en alle tevredenheid over budgetten en over de provinciale rollen zijn de overheersende uitkomsten van de gespreksronde. Daarnaast zien verschillende partners ook **verbeterpunten** in provinciale rollen – al krijgen die snel te veel gewicht wanneer ze hier benoemd worden:

<sup>2</sup> Dit knelt temeer nu duidelijk is dat diverse steden hun budgetten voor fietsvoorzieningen sterk verhogen, wat kan leiden tot de roep om evenredig stijgende provinciale subsidies.

<sup>3</sup> Rond infraprojecten uiten enkele externe partners opinies die gezien kunnen worden als suggesties voor een wijziging van inhoudelijke accenten. Eén gemeente vraagt meer flexibiliteit in het uitvoeringsprogramma: nieuwe ontbrekende schakels opnemen in het routenetwerk; sneller en beter reageren op nieuwe ontwikkelingen als speed pedelecs. Eén andere gemeente pleit ervoor aandacht en subsidies nu (meer) te richten op delen van het provinciaal fietsnetwerk die binnen bebouwde kommen liggen.

- Helemaal aan de voorkant mag de informatieverstrekking naar gemeenten beter: niet overal is bekend wat er in subsidies mogelijk is en hoe gemeenten ervoor kunnen zorgen dat hun fietsprojecten kans maken op subsidie. Dit kan natuurlijk ook te maken hebben met een hoog verloop onder gemeenteambtenaren.
  - Soms is er te weinig overleg, zo vindt men, en worden gemeenten te weinig betrokken bij verkenningen.
  - Een sterkere *coördinatie* mag soms ook wel, zeker als er meerdere partijen betrokken zijn.
  - De meeste externe partners zien de *kennisfunctie* van de provincie graag verder uitgebouwd. Er is -misschien wel opvallend- behoefte aan, hoezeer natuurlijk kennis ook via andere wegen bij fietsambtenaren terecht kan komen.
- e. Eén verbeterpunt kan beter apart gezet worden, omdat het niet primair het fietsteam betreft en over het geheel van de Zuid-Hollandse organisatie gaat. Verschillende partners ervaren een zekere bureaucratische **stroperigheid** in processen bij de provincie: afdelingen die onderling niet optimaal communiceren en samenwerken. Subsidiedossiers kunnen intern bij de provincie op onverwachte momenten sterk vertraagd worden – en de communicatie daarover is dan soms onvoldoende. Tegelijk wordt ook wel erkend dat het wat flauw is om perfectie in ambtelijke processen als norm te nemen.

### Wat goed gaat, kan wellicht ook nog beter

De meer kwantitatieve gegevens over provinciale rollen en over het aantal samenwerkingspartners sluiten goed aan op de uitkomsten van de interviews met een aantal externe partners. *Het loopt goed*, kan de kortste samenvatting zijn. Bij de rollen die Zuid-Holland vervult -vooral initiëring en financiering van infraprojecten- gedijt de samenwerking met externe partners en worden in het fietsbeleid stappen gezet. Tegelijk zijn er de nodige suggesties voor zaken die wellicht verbeterd kunnen worden. Suggesties die passen bij deze *mid-term review*. Meer informatie, meer coördinatie (of misschien zelfs *regie*) en een uitbreiding van de kennisfunctie. Daarnaast zijn de opmerkingen over interne processen en communicatie bij de provincie Zuid-Holland relevant.

### 3. Beleidsresultaten

**Bronnen:** Dit hoofdstuk is grotendeels gebaseerd op informatie van het fietsteam van PZH over wel en niet uitgevoerde projecten/activiteiten en de kenmerken daarvan: projecttypen, thema's, opgaven, budgetten, samenwerkingen, rollen. Vanuit het fietsteam is ook veel toelichting op de cijfers gegeven, die in dit hoofdstuk gebruikt wordt.

#### Algemeen overzicht van projectkenmerken en kosten

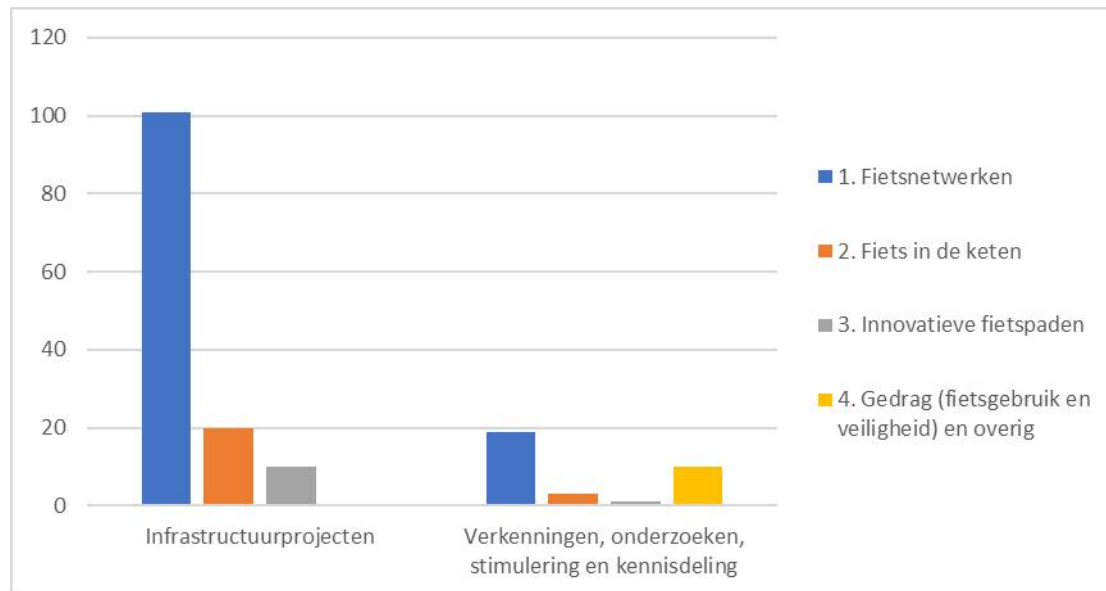
De afgelopen jaren zijn in het kader van het Fietsplan 2016-2025 in totaal 164 projecten gerealiseerd of ingepland. Uiteenlopende projecten, ook in omvang.

Tabel 4: Fietsplan-projecten naar type

	gerealiseerd of lopend	ingepland	totaal
Infrastructuurprojecten	61	70	131
Verkenningen, onderzoeken, stimulering en kennisdeling	33	0	33
Totaal	94	70	164

Begin 2020 zijn 94 projecten gerealiseerd of lopend en 70 ingepland. Dat laatste zijn alleen infrastructuurprojecten, die natuurlijk een langere voorbereidingstijd hebben dan niet-infra projecten. Belangrijker is de constatering dat 80% van de Fietsplan-projecten infrastructureel van aard is. Dat is ook terug te zien in de verdeling van de projecten over de vier thema's:

Grafiek 1: Fietsplan-projecten naar projecttype en beleidsthema<sup>4</sup>



Het provinciaal fietsbeleid wordt in aantal projecten gedomineerd door infraprojecten ter verbetering van de routes in het provinciaal fietsnetwerk. Ook in de kosten van uitvoering van het Fietsplan domineren deze infrastructurele projecten. Het overzicht in tabel 5 geeft een algemeen beeld van de bestedingen:

<sup>4</sup> Enkele projecten passen bij meerdere thema's. Ze zijn toegedeeld aan het hoofdthema.

Tabel 5: Kosten voor PZH van Fietsplan-projecten, 2016-2019 (in EUR)

	2016	2017	2018	2019	totaal
<b>uitgaven PZH aan fietsprojecten</b>	<b>785.210</b>	<b>6.367.132</b>	<b>8.353.292</b>	<b>6.349.847</b>	<b>21.855.481</b>
<b>waarvan fietsroutes (thema 1 en 3)</b>	99%	90%	88%	89%	89%
	774.050	5.706.596	7.373.689	5.672.502	19.526.836
<b>waarvan fietsparkeer-voorzieningen (thema 2)</b>	1%	10%	12%	11%	11%
	11.160	660.536	979.603	677.345	2.328.645

In vier jaar tijd besteedde de provincie Zuid-Holland per saldo bijna 22 mln EUR aan fietsinfra, waarvan gemiddeld 11% aan fietsstallingen en 89% aan fietsroutes.<sup>5</sup> Uitgaand van 131 infraprojecten (zowel gerealiseerd als lopend), komt dit neer op gemiddeld ruim € 205.000 per project aan kosten en bijna € 167.000 aan netto-kosten voor Zuid-Holland. Voor de ingeplande 70 projecten is € 52,4 mln in het programma fiets gereserveerd.

### **Meer fietsbeleid dan het Fietsplan**

Zuid-Holland doet meer voor de fiets dan alleen de activiteiten die nadrukkelijk uit het Fietsplan voortvloeien. Ook vanuit andere programma's binnen het mobiliteitsbeleid is er regelmatig een rol voor de fiets. Enkele voorbeelden:

- In het R-Net programma werden en worden nieuwe fietsparkeervoorzieningen bij haltes geplaatst. In totaal gaat het, verspreid over de haltes van zeven buscorridors, om zo'n 3000 plaatsen.
- Vanuit mobiliteitsmanagement is er grote aandacht voor de stimulering van fietsgebruik naar het werk, vooral via Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming.
- Het ROV-Zuid-Holland stimuleert verkeersveiligheid via vooral educatieve programma's en verkeersveiligheidscampagnes. Veilig fietsen is daarin vaak een onderwerp, ook als een specifiek project geen directe relatie met het Fietsplan heeft.

<sup>5</sup> De kosten van verkenningen en onderzoeken zitten niet in dit overzicht, evenmin als die van stimuleringsprojecten en kennisdeling. Nu zijn die kosten ook zeer beperkt ten opzichte van de 21 mln EUR aan infraprojecten. De 2 ROV-projecten die vanuit het Fietsplan expliciet medegefinancierd zijn, kostten samen € 27.825.



## Thema 1: Optimalisatie fietsnetwerken

De meeste projecten vallen onder thema 1 en de meeste uitgaven zijn aan dit thema besteed. Ook de meeste opgaven horen bij dit thema. Momenteel zijn 122 projecten die bij dit thema horen, uitgevoerd/lopend of ingepland.

Tabel 6: Opgaven en uitgevoerde/lopende of geplande projecten voor thema 1, Optimalisatie fietsnetwerken

	uitgevoerd	gepland
Opgave 1. Aanpak grote knelpunten	41	28
Opgave 2. Aanpak kleine knelpunten	6	15
Opgave 3. Snelfietsroutes en slow lanes	19	10
Opgave 4. Aanvullende voorzieningen Fietsknooppuntennetwerk	1	0
Opgave 5. Duurzaam beheer recreatief fietsroutenetwerk	>	
Opgave 6. Onderzoek waarde van recreatief fietsen	> zie tekst onder de tabel	
Opgave 7. Evaluatie project Stad-Land fietsverbindingen	>	
Opgave 8. Realisatie concept Thema- of Icoonroutes	>	

Voor de opgaven 5 t/m 8 zijn of worden specifieke projecten uitgevoerd, soms vanuit andere onderdelen dan het provinciale fietsteam. Opgave 5: Duurzaam beheer is opgepakt. Opgave 6: Er is een mkba opgemaakt voor het Trambaanpad. Opgave 7: Evaluatie heeft plaatsgevonden. Opgave 8: Is in uitvoering.

De uitgevoerde en ingeplande projecten zijn deels niet-infrastructurele stimuleringsprojecten en onderzoeken (19), maar vooral infraprojecten (101). Het geeft aan dat Zuid-Holland een cruciale rol speelt in realisatie, in verbetering van het provinciebrede fietsnetwerk. Verder valt op dat snelfietsroutes een werkelijk provinciaal (sub)thema zijn geworden, in de projectenpraktijk.

Wat deze getallen niet laten zien is dat (logischerwijs) Zuid-Holland eerst met het 'laaghangende fruit' aan de slag ging: projecten die snel tot realisatie kunnen komen. In die zin is het de komende jaren misschien lastiger. Tegelijk zijn er nu veel projecten 'in planning': 53 projecten. Er staat het nodige op stapel dus!

## Thema 2: Fiets in de keten

Naast thema 1 over infrastructuur voor de rijdende fiets, gaat thema 2 vooral over infrastructuur voor de stilstaande, geparkeerde fiets – specifiek bij haltes/stations van openbaar vervoer. Momenteel zijn zes projecten volledig uitgevoerd.

Tabel 7: Opgaven en uitgevoerde/lopende of geplande projecten voor thema 2, Fiets in de keten

	uitgevoerd	gepland
Opgave 9. Uitrol deelfietsen	2	0
Opgave 10. Park+Bike langs stadsranden	1	0
Opgave 11. Fietsparkeren bij treinstations en bushaltes	3	17
Opgave 12. Online informatievoorziening fiets in de keten	-*	-
Opgave 13. Fietsparkeernorm	-*	-

\* Opgave 12: Voorlopig zal in de grootste reisplanner 9292.nl niet de optie van aanvullende fietsroutes worden opgenomen, wel staan andere fietsvoorzieningen opgenomen. Er zijn andere reisplanners die wel de aanvullende fietsroute aanbieden bij het reisadvies. Opgave 13: Landelijk is de aandacht voor fietsparkeernormen toegenomen; PZH sluit zich hierbij aan.

Rond deelfietsen en vooral rond Park+Bike worden op kortere termijn geen nieuwe projecten/initiatieven verwacht. Voor fietsenstallingen op stations en bij bushaltes is veel in gang gezet; de komende jaren zullen veel van de zeventien geplande infraprojecten gerealiseerd worden.

### Thema 3: Innovatieve, energieneutrale fietspaden

In dit wat afwijkende thema, met een accent op *technisch beproeven*, zijn diverse projecten uitgevoerd – en staat er niets meer gepland:

Tabel 8: Opgaven en uitgevoerde/lopende of geplande projecten voor thema 3, Innovatieve, energieneutrale fietspaden

	uitgevoerd	gepland
Opgave 14. Innovatief, duurzaam aanbesteden	5	-
Opgave 15. Energieopwekkende fietspaden	-*	-
Opgave 16. Slimme, duurzame verlichting	6	-

\* Opgave 15: Langs de N211 ligt 25 meter zonnefietspad in het kader van de Weg van de Energietransitie.

De elf uitgevoerde projecten zijn nogal unieke proefprojecten, infrastructureel van aard.

### Thema 4: Gedrag (fietsgebruik en veiligheid) en overig

De verkeersveiligheid van fietsers verbeteren door veilige infrastructuur, hoort bij thema 1 en 2. Bij thema 4 gaat het over gedragsgerichte educatie en campagnes, waarvoor in Zuid-Holland primair het ROV-ZH (samenwerking van PZH en Metropoolregio Rotterdam Den Haag) aan de lat staat. Het fietsteam PZH is daar beperkt bij betrokken, vooral in financiering. Verder hoort ook non-infrastructurele stimulering van fietsgebruik bij dit thema.

Tabel 9: Opgaven en uitgevoerde/lopende of geplande projecten voor thema 4, Gedrag (fietsgebruik en veiligheid) en overig

	uitgevoerd	gepland
Opgave 17. Continu leren	5	-
Opgave 18. Doelgroepgerichte Fietsstimulering	4	-
Opgave 19. Agenda ROV-ZH	1	-
Opgave 20. Practice what you preach	-*	-
Opgave 21. Inventariseren mogelijkheden EU subsidies	-**	-

\* Opgave 20: PZH neemt deel in het project *Fietsvriendelijk bedrijf* (vervolg van het Europese *Bike2work*-project) van de Fietzersbond. Er is op het Provinciehuis tweemaal een Fiets naar je werkdag georganiseerd. De provincie heeft van de Fietzersbond als eerste provincie een bronzen plak ontvangen.

\*\* Opgave 21: De beoogde subsidie-inventarisatie is wel verkend, maar vervolgens niet systematisch uitgevoerd: een inschatting van grote inspanning versus weinig rendement.

De provincie heeft de programma's 'Doortrappen Hoeksche Waard' en 'Zeker op de Fiets' en het project 'Deltacycling racefietsers Rotte gebied' meegefinancierd.

Zuid-Holland heeft de afgelopen jaren in tal van sessies meegewerkt aan ontwikkeling en verspreiding van kennis over fietsbeleid en fietsverkeer. Hier worden die activiteiten tezamen als één project gezien: zeven keer een Nieuwsbrief Fiets verspreid, twee sessies met de Fietzersbond, vier bijeenkomsten in Tour de Force-verband en twee keer een CROW Ontwerperscafé.

### Veel gebeurd en veel in de startblokken – bij fietsroutes en stallingen

Het overzicht in dit hoofdstuk 3 van wat het Fietsplan 2016-2026 na vier jaar bereikt heeft op resultaatniveau, geeft drie heldere conclusies:

- De eerste jaren is er al veel gedaan: 94 projecten gerealiseerd, voor een belangrijk deel infrastructurele verbeteringen aan fietsroutes (thema 1). De benodigde budgetten waren ook aanzienlijk: bijdrage van Zuid-Holland bijna 22 mln EUR.
- Er is ook veel voorbereid, deels via nu afgeronde verkenningen. Veel infraprojecten zijn voorbereid en ingepland, binnen thema 1 (53 projecten) en evenzeer thema 2

(fietsenstallingen: zeventien projecten). Een goede uitgangspositie voor de komende jaren.

- Tegelijk is duidelijk dat de structuren in het Fietsplan, met vijf of zes 'thema's' en in eerste instantie 21 'opgaven' weinig toevoegen. In omvang en aandacht zeer uiteenlopende onderwerpen worden er op papier mee gelijkgeschakeld – maar uiteindelijk doet die gelijkschakeling geen recht aan de werkelijkheid.

## 4. Ontwikkelingen in fietsgebruik en veiligheid

**Bronnen:** Dit hoofdstuk is vooral gebaseerd op landelijke cijfers van CBS, over fietsgebruik (en mobiliteit in het algemeen) en over verkeersveiligheid (verkeersslachtoffers). Daarnaast is gebruik gemaakt van cijfers uit tellingen, die verschillende overheden in Zuid-Holland op een groot aantal locaties laten uitvoeren.

In het Fietsplan 2016-2025 heeft PZH twee heldere doelen op effect-niveau geformuleerd:

- A. *Vaker en verder op de fiets:* verhoging van het aandeel fietsers (met 25%) op afstanden tot 15 km.
- B. *Veilig op de fiets:* 2% minder doden en zwaargewonden per 100.000 fietskm's.

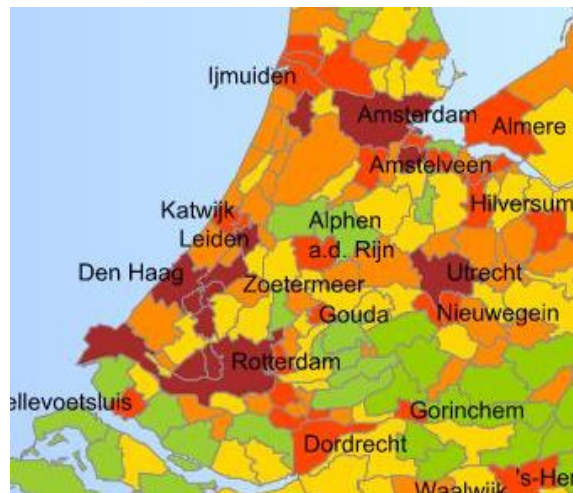
### Vaker en verder: het fietsaandeel, specifiek op afstanden tot 15 km

De geformuleerde doelstelling "verhoging van het aandeel fietsers (met 25%) op afstanden tot 15 km" is erg ambitieus, kijkend naar de fietsbeleid-doelen van andere overheden en kijkend naar realistisch mogelijke ontwikkelingen. Vervoerwijze-aandelen wijzigen namelijk niet snel.

#### Provinciale beleidsinvloed

Hierbij moet ook bedacht worden dat ontwikkelingen in het fietsgebruik in alle delen van Zuid-Holland en door alle Zuid-Hollanders, slechts in beperkte mate beïnvloed worden door het provinciale fietsbeleid. Andere wegbeheerders (Rijk, waterschappen en vooral gemeenten) hebben opgeteld een grotere invloed. Verder zijn er invloeden van buiten het fietsbeleid: o.a. demografie, economie/werkgelegenheid en vooral ruimtelijk beleid, dat reisafstanden beïnvloedt en daarmee de markt voor fietsgebruik.

In Nederland is de laatste jaren een trend zichtbaar van een sterk groeiend fietsgebruik in de grootste steden, tegenover stabilisatie op het platteland. De groei in fietsgebruik sinds 2010 is in 'zeer sterk stedelijk gebied' (donkerrood op de kaart) liefst twee keer zo groot als in minder verstedelijkt gebied. In sterk verstedelijkt Zuid-Holland is dit een trend die de cijfers opstuwt, ook buiten alle daden in fietsbeleid om.



#### Meest recente fietsgebruikcijfers op provinciaal niveau

Om te beoordelen hoe het in Zuid-Holland gaat met het fietsverkeer, geeft de landelijke CBS-enquête over mobiliteit de best bruikbare cijfers. Op de schaal van een gehele provincie, zijn deze steekproefcijfers betrouwbaar. De tijdreeks kan vanaf 2014 t/m 2017 weergegeven worden. De cijfers over 2019 en ook die over 2018 zijn echter nog niet beschikbaar. Het maakt dat we nog weinig kunnen zeggen over de ontwikkeling tussen 2016 (start van het Fietsplan) en nu.

Tabel 10: Modalsplit - fietsaandeel in verplaatsingen tot 15 km, in Zuid-Holland

2014	30,9%
2015	30,2%
2016	29,7%
2017	30,9%

Bron: CBS-Statline; OVI/N

### Lokale en regionale fietstellingen

Om meer zicht te krijgen op de laatste jaren, is ook gekeken naar de trends in tellingen die binnen Zuid-Holland worden uitgevoerd: telcijfers van de steden Rotterdam, Den Haag en Leiden (samen zo'n 36% van het aantal inwoners van Zuid-Holland) en van regionale tellingen op het provinciale hoofd fietsnetwerk. Tezamen laten deze telcijfers in ieder geval zien dat er een groei is in aantallen fietsers, groter dan de toename van het aantal inwoners in Zuid-Holland (laatste 10 jaar gemiddeld 0,5% bevolkingsgroei per jaar). De **gemiddelde groei in fietsintensiteiten per jaar** is misschien wel 2 procentpunt.

### Ontwikkeling van de fietsveiligheid: 2<sup>e</sup> beleidsdoel in het Fietsplan

Het Zuid-Hollandse fietsplan wil ook bereiken dat er 20% minder doden en zwaargewonden zijn, per 100.000 gefietste kilometers. Uitgangspunt zijn de cijfers over 2010-2014 die in het Fietsplan zijn opgenomen, met 23 dodelijke slachtoffers onder fietsers in 2014 (2,6 per mln fietskm) en 132 'zwaargewonden' (132 per mln fietskm). Het is echter moeilijk om aan deze tijdreeksen nieuwe cijfers voor 2015-2019 toe te voegen. Bestaande datasets kampen bij aantallen 'zwaargewonden' (gespecificeerd naar vervoerwijze fiets en provincie Zuid-Holland) met grote en wisselende onderregistratie en zijn daarom niet beschikbaar. Bij 'doden' zijn de cijfers er wel, zij het dat de dataset (BRON: Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) de nodige vervuiling kent.<sup>6</sup> De cijfers over doden aangevuld tot 2018:

Tabel 11: Doden onder fietsers in Zuid-Holland, 2010-2018, afgezet tegen fietskilometrage

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
# fietsdoden absoluut	19	23	14	20	23	19	15	15	25
# doden / 1.000.000 km	2,3	2,5	1,6	2,3	2,3	2,1	1,7	1,7	

Bron: SWOV (BRON) en CBS

<sup>6</sup> Over doden is er ook een andere tijdreeks die bijv voor 2017 een aantal van 28 geeft, in plaats van 15. Deze tijdreeks van CBS, "gebaseerd op rechtbankverslagen, de door een arts vastgelegde doodsoorzaak 'verkeersongeluk' en BRON", is echter niet elk jaar beschikbaar voor specifiek 'fiets' en 'Zuid-Holland'.

## 5. Kort overzicht van bevindingen

De uitgevoerde tussenevaluatie is te zien als een *mid-term review* van het provinciale Fietsplan *Samen Verder Fietsen 2016-2025*: ligt Zuid-Holland op koers in het fietsbeleid? In de tussenevaluatie wordt de situatie in beeld gebracht op drie niveaus van beleidsactiviteit.

### Beleidsprocessen

Bij de rollen die Zuid-Holland vervult -vooral initiëring en financiering van infraprojecten- **gedijt** de **samenwerking** met externe partners en worden in het fietsbeleid **stappen gezet**. De externe partners zijn erg tevreden over het functioneren van het fietsteam PZH. Voor zover hierover discussies ontstaan, gaan het over de vraag of Zuid-Holland voldoende actief is in alle fasen van projecten: *initiërend* en vervolgens ook *coördinerend*, waar relevant.

### Beleidsresultaten

Na vier jaar uitvoering is er veel gedaan: 94 projecten gerealiseerd, voor een belangrijk deel infrastructurele verbeteringen aan fietsroutes (thema 1). De benodigde budgetten waren ook aanzienlijk: bijdrage van Zuid-Holland bijna 22 mln EUR. Veel infraprojecten staan nu ingepland in thema 1 (53 projecten) en evenzeer in thema 2 (fietsenstallingen: 17 projecten).

### Beleids effecten

In fietsgebruik is als doel gesteld: verhoging van het aandeel fietsers met 25% op afstanden tot 15 km. Een tijdreeks op provinciaal niveau die precies aansluit bij deze doelformulering, bestaat (nog) niet voor de laatste jaren. Beschikbare gegevens wijzen wel op een duidelijke toename in het fietsgebruik en indirect het fietsaandeel.

Wat verkeersveiligheid betreft, lijkt het effectdoel helder (2% minder doden en zwaargewonden per 100.000 fietskm's), maar zijn er in de praktijk lastige kwesties rond terminologie en data. Betrouwbare tijdreeksen over 'zwaargewonde' fietsers zijn er niet, zeker op provinciale schaal niet. En tijdreeksen over de aantallen dodelijk gewonde fietsers laten zulke schommelingen zien, dat een trend moeilijk te bepalen is.