



Op naar maatwerk voor de fiets

Evaluatie 'Fietsplan 2001'

Eindrapport

Een onderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland

Jasper Dijkema
Susan van Klaveren
André Oostdijk

Projectnummer: B3222
Leiden, 17 oktober 2006

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Research voor Beleid. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Research voor Beleid. Research voor Beleid aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Voorwoord

In opdracht van de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR) van de provincie Zuid-Holland voert Research voor Beleid een evaluatie uit van het provinciale 'Fietsplan 2001'. Het accent in de evaluatie ligt op het bepalen van de mate van doelbereiking en effectiviteit.

Het rapport is als volgt opgebouwd. Het eerste hoofdstuk beschrijft kort de achtergrond van het Fietsplan en geeft het doel en de opzet van het onderzoek weer. Hoofdstuk 2 schetst de doelen en maatregelen die in het Fietsplan zijn vastgelegd. Hoofdstuk 3 gaat aan de hand van ervaringen uit het veld in op de uitvoering van het provinciale fietsbeleid en hoofdstuk 4 behandelt de mate van doelbereiking en effectiviteit. Hoofdstuk 5 sluit af met een algemene beschouwing en enkele aanbevelingen.

Het onderzoek is uitgevoerd door Jasper Dijkema en Susan van Klaveren, onder begeleiding van ondergetekende. Wij bedanken de COR voor de genoten samenwerking en de respondenten voor hun medewerking aan het onderzoek.

André Oostdijk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond	7
1.2	Doel- en vraagstelling	8
1.3	Onderzoeksopzet	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Fietsbeleid in theorie	11
2.1	Strategische en tactische doelen en maatregelen	11
2.2	Aanleg en onderhoud van fietsverbindingen	12
2.3	Aanleg fietsenstallingen	14
2.4	Fiets meenemen in openbaar vervoer	16
2.5	Flankerende maatregelen	17
3	Fietsbeleid in de praktijk	19
3.1	Uitvoering binnen provincie	19
3.2	Samenwerking met andere actoren	19
3.3	Uitvoering maatregelen	22
3.4	Financiering uitvoering	27
4	Doelbereiking en effectiviteit	31
4.1	Doelbereiking	31
4.2	Effectiviteit	33
5	Conclusies en aanbevelingen	35
Bijlagen		
Bijlage 1	Onderzoeksvragen	41
Bijlage 2	Overzicht respondenten	43
Bijlage 3	Checklist betrokken organisaties	45
Bijlage 4	Checklist provincie	47
Bijlage 5	Tabel motieven fietsgebruik	49

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Medio 2001 hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland het Fietsplan 2001 vastgesteld¹. Dit plan bestaat uit een beleidsdeel waarin het fenomeen 'fietsverkeer' vanuit verschillende invalshoeken wordt verkend, de provinciale visie op het fietsbeleid aan de orde komt en de beleidsdoelstellingen worden geïntroduceerd en onderbouwd. Verder gaat het beleidsdeel in op de relatie van het provinciale fietsbeleid met het beleid van andere wegbeheerders en andere relevante Rijks, provinciale en gemeentelijke beleidsplannen. Met andere woorden, de beleidscontext en de ruimte die de provincie heeft om het fietsverkeer te bevorderen komen aan de orde.

In het uitvoeringsdeel van het Fietsplan zijn de te leveren beleidsprestaties omschreven. De aan te leggen bovenregionale en regionale fietsverbindingen (circa 400 kilometer) zijn benoemd en geprioriteerd. Ook zijn financieringsbronnen aangegeven. Verder is een inventarisatie gemaakt van knoop- en overstappunten van openbaar vervoer (bushaltes en veerdiensten) en transferia waar een kwalitatief goede fietsenstalling ontbreekt. Het streven is bij ongeveer 165 locaties een fietsparkeervoorziening aan te leggen. Tenslotte zijn een aantal actiepunten opgenomen om het fietsverkeer te stimuleren. Deze lopen uiteen van "de fiets meenemen in de trein, de bus en in light-railvoertuigen", "bevordering fietsvaardigheid", "promotie van het fietsgebruik" tot het via Internet aanbieden van "informatie over fietsvoorzieningen". Het uitvoeringsdeel sluit af met een overzicht van de financiële middelen en een paragraaf over de monitoring van het beleid.

Positionering Fietsplan 2001

Het Fietsplan 2001 is gebaseerd op een aantal beleidstukken.

- Collegeprogramma 1999-2003 'Duurzaam en gedurfd'
- Statenbesluit 'De Fiets' uit 1998
- Beleidsnota 'Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeerveiligheid'
- 'Fietspadenplan' van 1986.

Daarnaast heeft het Fietsplan 2001 raakvlakken met ander provinciaal beleid:

- ruimtelijk beleid (streekplannen)
- recreatiebeleid (nota Recreatie 2000+)
- milieu (beleidsplan Milieu en Water)
- Strategisch MobiliteitsPlan (overkoepelende beleidsstuk voor mobiliteit in de provincie).

Het College van Gedeputeerde Staten (GS) heeft inmiddels een geactualiseerde versie van het Fietsplan uitgebracht². Aan dit plan waarin een aantal speerpunten is benoemd, ligt een evaluatie van het Fietsplan 2001 ten grondslag. Zo worden uitspraken gedaan over de mate van doelbereiking, nieuwe ambities geformuleerd en benodigde financiële impulsen benoemd.

¹ Fietsplan 2001 Provincie Zuid-Holland, Den Haag, 25 april 2001.

² Fietsplan 2006 – 2012, Actualisatie Fietsplan 2001 – 2015.

1.2 Doel- en vraagstelling

De Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR) heeft – aanvullend op de door de provincie uitgevoerde evaluatie - eveneens een onderzoek uit laten voeren naar de effecten van het Fietsplan 2001. De doelstelling van dit onderzoek is tweeledig. In de eerste plaats heeft het de effecten van het Fietsplan 2001 (beperkt tot de doelstellingen 'toename van het fietsgebruik' en 'versterking van de ketenmobiliteit') in kaart gebracht. In de tweede plaats wenste de COR ervaring op te doen met het uitvoeren van effectevaluaties.

Op basis van het voorgaande hebben we de volgende vraagstelling geformuleerd:

Wat zijn de effecten van de uitvoering van het Fietsplan 2001? Welke leer- en verbeterpunten zijn daaruit af te leiden voor toekomstig beleid?

Uit bovenstaande doelstelling van het onderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen afgeleid.

Evaluatief / beoordelend

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende hoofdvragen.

- 1 In hoeverre zijn de in het Fietsplan 2001 genoemde beleids- en maatschappelijke doelen bereikt? Welke bijdrage heeft het beleid van de provincie daaraan geleverd?
- 2 Heeft de provincie de juiste instrumenten op de juiste wijze ingezet? Had het beleid aan effectiviteit kunnen winnen?
- 3 Welke aanbevelingen zijn hieruit af te leiden voor de optimalisatie van het fietsbeleid?

Om deze hoofdvragen te beantwoorden, zijn onderzoeksvragen opgesteld. Deze staan vermeld in bijlage 1.

1.3 Onderzoekopzet

Het onderzoek bestaat uit de onderstaande vier fasen.

Analyse provinciaal fietsbeleid

De analyse van het Fietsplan 2001 bestaat uit twee onderdelen. In de eerste plaats is aan de hand van tekstuele analyse het plan schematisch uiteengelegd in doelenbomen. Hierin zijn de maatschappelijke doelen gerelateerd aan de beleidsdoelen en de te nemen maatregelen. Naast de doelenbomen is er aandacht voor de verschillende actoren die een rol spelen in de ontwikkeling en uitvoering van het Fietsplan 2001. Aan de doelenbomen zijn ook de betrokken actoren gerelateerd. Op grond van de doelenbomen is vervolgens nagegaan in welke mate sprake is van een samenhangend beleidspakket en in hoeverre het beleid meetbaar en afrekenbaar is.

Bepalen doelbereik en effectiviteit

Aan de hand van het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland, de opvolger van het Onderzoek VerplaatsingsGedrag) zijn de ontwikkelingen in het fietsverkeer over de periode 2001 – 2005 in kaart gebracht. Op basis van de resultaten is bepaald of de gestelde doelen zijn bereikt. Vervolgens is aan de hand van het *Verklaringsmodel voor fietsgebruik* van Research voor Beleid bepaald hoe groot de invloed van het beleid is geweest op de wijzigingen in de omvang van het fietsverkeer en of het beleid op de juiste aangrijpingspunten was gericht.

Hiertoe is het model gevuld met gegevens uit *CBS Statline* en de *Monitor Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)*.

Fietsbeleid in de praktijk

In totaal zijn 12 gesprekken gevoerd met betrokkenen bij de uitvoering van het provinciaal fietsbeleid. Naast de provincie zelf gaat het onder meer om enkele gemeenten, een waterschap, de Fietzersbond en een openbaar vervoerbedrijf. Een overzicht van respondenten staat in bijlage 2.

De gesprekken zijn aan de hand van een checklist (zie bijlage 3 en bijlage 4) gevoerd, waarbij de doelen en maatregelen stuk voor stuk aan de respondenten zijn voorgelegd en besproken. De gesprekken zijn deels telefonisch en deels persoonlijk gevoerd.

Analyse en rapportage

Tot slot is de informatie die voortkwam uit de analyse van het provinciaal fietsplan, de uitwerking van het fietsmodel en de interviewronde in het licht van de gestelde onderzoeksvragen bestudeerd. Dit heeft geleid tot inzicht in de mate van doelbereiking en effectiviteit van de uitvoering van het 'Fietsplan 2001' en aanbevelingen ter verbetering van (de uitvoering van) het provinciale fietsbeleid.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het 'fietsbeleid in theorie'. Het gaat in op de doelen en maatregelen die de provincie Zuid-Holland in het Fietsplan 2001 heeft vastgelegd. Hoofdstuk 3 behandelt de uitvoering van het beleid. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder meer de ingezette beleidsinstrumenten, de bekendheid en draagvlak voor het provinciaal fietsbeleid en de samenwerking met andere partijen. Hoofdstuk 4 gaat in op de mate waarin de gestelde doelen zijn bereikt en in hoeverre het provinciale beleid daarop van invloed was. Hoofdstuk 5 sluit af met conclusies en aanbevelingen.

2 Fietsbeleid in theorie

Dit hoofdstuk beschrijft de doelen en maatregelen die de provincie heeft geformuleerd in het Fietsplan 2001. Paragraaf 1 behandelt de strategische en tactische doelen uit het Fietsplan. In de volgende paragrafen werken we deze doelen nader uit door aandacht te besteden aan de mate waarin de uitvoering is omschreven en is toebedeeld aan actoren, de planning en de financiering.

2.1 Strategische en tactische doelen en maatregelen

Doelen

In het Fietsplan 2001 staat de wens fietsen te stimuleren centraal. Dit is het strategische doel. Concreet heeft men zich in dit kader de volgende tactische doelen gesteld.¹

- Stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 1% per jaar in de periode 2001 – 2015
- Afname van in het verkeer gedode of gewonde fietsers en bromfietsers met 2% per jaar tot 2015
- Versterken van de positie van de fiets in de ketenmobiliteit.

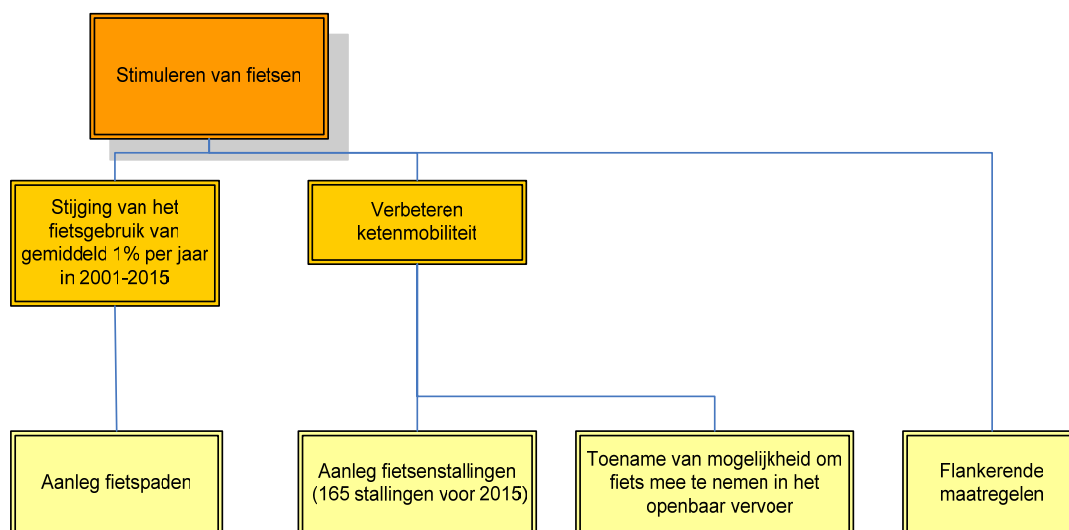
Maatregelen

De tactische doelen zijn uitgewerkt in een aantal maatregelen. De provincie wil het fietsgebruik stimuleren door meer fietspaden aan te leggen. Ketenmobiliteit moet worden gestimuleerd door kwalitatief goede fietsenstallingen aan te leggen bij haltes van bussen en (snel)veerdiensten. Daarnaast moeten fietsers hun fiets mee kunnen nemen in het openbaar vervoer. Tot slot is er een pakket aan flankerende maatregelen geformuleerd die de eerdere maatregelen moeten ondersteunen.

De genoemde doelen en maatregelen staan als doelenboom in figuur 2.1 weergegeven.

¹ In deze analyse worden alleen de tactische doelen 'toename van het fietsgebruik' en 'versterking van de ketenmobiliteit' betrokken. Verbetering van de fietsverkeersveiligheid wordt niet behandeld.

Figuur 2.1 Doelenboom: strategisch doel, tactisch doel, streefwaarden en maatregelen



Research voor Beleid, 2006

De maatregelen die in het figuur staan vermeld, worden in de volgende paragrafen nader uitgewerkt.

2.2 Aanleg en onderhoud van fietsverbindingen

De provincie wil het fietsgebruik stimuleren door het aanleggen van bovenlokale en regionale fietsverbindingen.

Planvorming

Deze verbindingen zijn in het kader van het Fietsplan 2001 gepland aan de hand van een aantal bronnen.

- Nog aan te leggen fietspaden uit het plan van 1986
- Fietsplannen van de regio's
- Belevingsonderzoek fietsende gebruikers
- Overzicht van gemeentegrensoverschrijdende fietsverbindingen van de Fietzersbond
- Provinciale strategische projecten
- Plannen voor landinrichting, uitwerking van de provinciale nota Recreatie 2000+ en Integraal OntwikkelingsPlan Westland
- Wensen van gemeenten, waterschappen, natuur- en recreatieschappen en het Landelijke Fietsplatform.

De meeste geplande fietspaden komen uit de fietsplannen van de zes regio's in Zuid-Holland. Gemeenteraden, verenigde vergaderingen en regiobestuur hebben deze plannen vastgesteld. Hierbij is een methode gebruikt waarbij de afstand over wegen en fietspaden tussen twee kernen (ook bijvoorbeeld bedrijventerreinen, carpoolplaatsen en scholen) niet meer mag zijn dan de hemelsbrede afstand keer 1,2. Op deze manier zijn er honderden aan te leggen verbindingen en routes geïdentificeerd. Als fietsverbindingen ontbrekende schakels zijn in verbindende routes hebben de fietsverbindingen prioriteit gekregen voor aanleg. Deze en de andere input hebben geleid tot een plankaart en een lijst met nieuwe verbindingen.

Acties

De provincie dient 200 nieuwe fietsverbindingen aan te leggen met een totale lengte van 400 kilometer. Het gaat hier om de aanleg van zogenoemde “bovenlokale ontbrekende schakels” in het fietsroutenetwerk in de provincie Zuid-Holland. Er worden drie soorten fietsverbindingen aangelegd:

- Fietspaden langs een weg dan wel fietsers op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer of op de parallelweg
- Nieuwe vrijliggende fietspaden met een eigen tracé buiten de bebouwde kom
- Nieuwe vrijliggende fietspaden met een eigen tracé binnen de bebouwde kom.

Uitvoering

Deze drie soorten fietsverbindingen worden door verschillende actoren aangelegd.

- Fietspaden langs een weg dan wel fietsers op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer of op de parallelweg zijn de verantwoordelijkheid van de bewuste wegbeheerder (gemeente, provincie of waterschap).
- Vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom worden door de gemeente of waterschappen aangelegd. De provincie tracht het projectmanagement bij deze partijen neer te leggen. Indien dit niet lukt, magent de provincie zelf de aanleg van het fietspad.
- Binnen de bebouwde kom is de gemeente altijd verantwoordelijk voor de aanleg.

Financiering

Om de voorgestelde kilometers fietspad met een eigen tracé te realiseren is een totaalbedrag van circa 400 miljoen euro nodig. Dit is inclusief de verwachte bijdragen van derden. In het provinciaal mobiliteitsbudget heeft de provincie circa 3,5 miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld voor de aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden met een eigen tracé en voor fietspaden langs de eigen wegen¹. Ook via het recreatiebudget is een niet in het Fietsplan vermeld budget beschikbaar voor de aanleg van fietspaden. Per project wordt in samenwerking met Landinrichtingscommissies, gemeenten, waterschappen en natuur- en recreatieschappen de financiering rond gemaakt. In totaal is volgens het Fietsplan 2001 zicht op circa 135 miljoen euro voor het aanleggen van fietspaden in de periode 2001-2015.

Voor provinciale wegen zal de provincie de realisatie en het onderhoud financieren. Voor wegen en fietspaden van andere wegbeheerders zijn de andere wegbeheerders verantwoordelijk. Er zijn ook subsidiemogelijkheden vanuit het rijk en de EU (Investerings stedelijke Vernieuwing (ISV), Gebundelde Doeluitkering (GDU), Kwaliteitsimpuls Groene Hart, Landinrichtingsbudgetten en Plattelandsontwikkelingsplannen (POP)).

Voor de realisatie van nieuwe fietspaden met een eigen tracé buiten de bebouwde kom dekt de provincie 100% van de kosten mits de fietspaden openbaar zijn in de zin van de Wegenwet en voldoen aan de aanbevelingen, normen en uitgangspunten van de CROW publicatie ‘Tekenen voor de fiets’. Het beheer en onderhoud van deze fietspaden is in handen van gemeenten en wegbeherende waterschappen. Voor het onderhoud van nieuw aan te leggen fietspaden verleent de provincie een gewenningsbijdrage van 11,363 euro². Voor fietspaden die binnen de landinrichtingsgebieden vallen worden eigendom, beheer en onderhoud via de Landinrichtingswet toegedeeld/toegewezen aan de gemeenten en/of waterschappen.

Nieuwe vrijliggende fietsverbindingen met een eigen tracé binnen de bebouwde kom worden aangelegd door de gemeente. Deze dient de realisatie te financieren. De provincie kan,

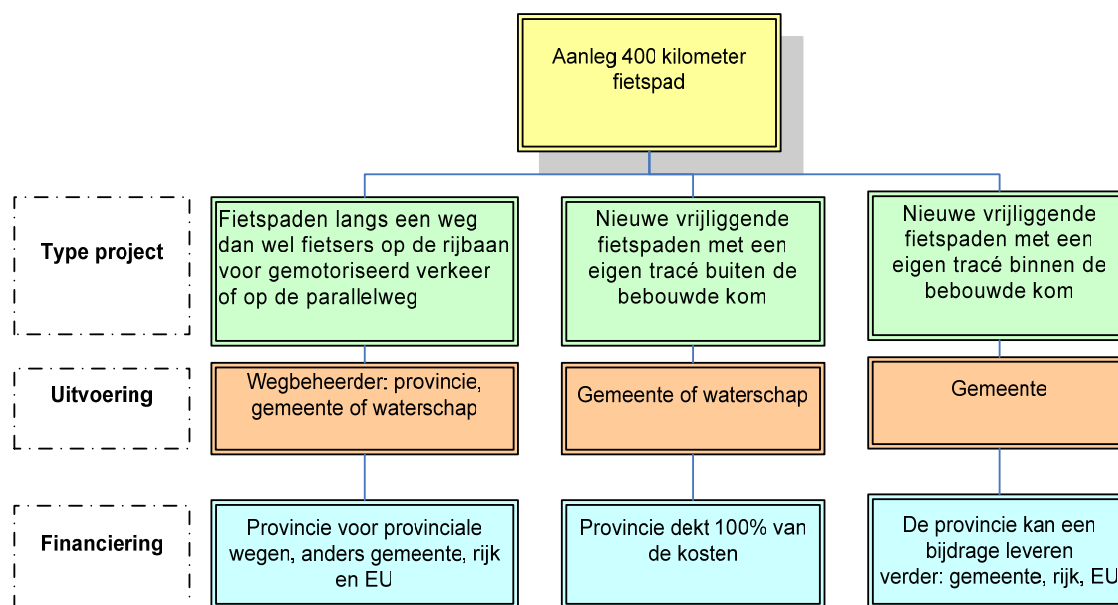
¹ Het mobiliteitsbudget meldt een bijdrage van 3,5 miljoen euro.

² De provincie merkt op dat de gewenningsbijdrage is verhoogd naar 14.000 euro. Hierbij gaat het om een eenmalige bijdrage voor beheer en onderhoud. (Email d.d. 25.09.2006)

als de verbinding een ontbrekende schakel in een regionale route is, de gemeente een bijdrage in de kosten verstrekken.

Figuur 2.2 toont per type fietspad de verantwoordelijke uitvoerder en de financier.

Figuur 2.2 Doelenboom: aanleg fietspaden



Research voor Beleid, 2006

Tot slot merken we ten aanzien van de fietspaden op dat het Fietsplan – zij het beknopt – meldt dat de fietspaden dienen te voldoen aan de kwaliteitcriteria van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en Verkeerstechniek (CROW). De provincie ziet een rol voor zichzelf weggelegd in het garanderen van de kwaliteit van zowel de vrijliggende fietspaden uit het Fietsplan als van de fietspaden gelegen langs de wegen waar de provincie de eigenaar/beheerder is. Het Fietsplan beschrijft echter niet de wijze waarop de borging dient plaats te vinden.

2.3 Aanleg fietsenstallingen

In het fietsplan 2001 is geformuleerd dat ketenmobiliteit verbeterd kan worden door, onder andere, het plaatsen van kwalitatief goede fietsenstallingen bij openbaar vervoerslocaties.

Planvorming

De locaties van de fietsenstallingen zijn medio 1999 door verschillende instanties in de provincie aangedragen (m.n. gemeenten, Fietsersbond, Connexxion, waterschappen). Fietsenstallingen in de kaderwetgebieden (stadsregio Rotterdam en stadsgewest Haaglanden) worden niet meegenomen in het Fietsplan. Van de overgebleven 165 locaties voor fietsenstallingen hebben de locaties buiten de bebouwde kom met een directe relatie met de provinciale weg en het provinciaal openbaar vervoer prioriteit gekregen. Daarnaast worden er fietsenstallingen aangelegd bij pontons van (snel) veerdiensten.

Acties

- Bushaltes buiten de bebouwde kom gelegen aan een provinciale buslijn langs de provinciale weg worden voorzien van nieuwe, overdekte fietsenstallingen.
- Er zijn locaties aangewezen aan een provinciale buslijn en niet langs een provinciale weg waar nieuwe en overdekte fietsenstallingen worden geplaatst.
- Bij pontons van (snel) veerdiensten zijn locaties geïdentificeerd waar fietsenstallingen gerealiseerd moeten worden.

Uitvoering

- De bushaltes buiten de bebouwde kom aan een provinciale buslijn en langs de provinciale weg worden door de provincie gerealiseerd.
- De locaties aan een provinciale buslijn en niet langs een provinciale weg worden door de provincie gerealiseerd maar dient na overdracht door de gemeente of het waterschap te worden beheerd en onderhouden.
- De fietsenstallingen bij de pontons worden door de gemeente of het vervoersbedrijf gerealiseerd.

Financiering

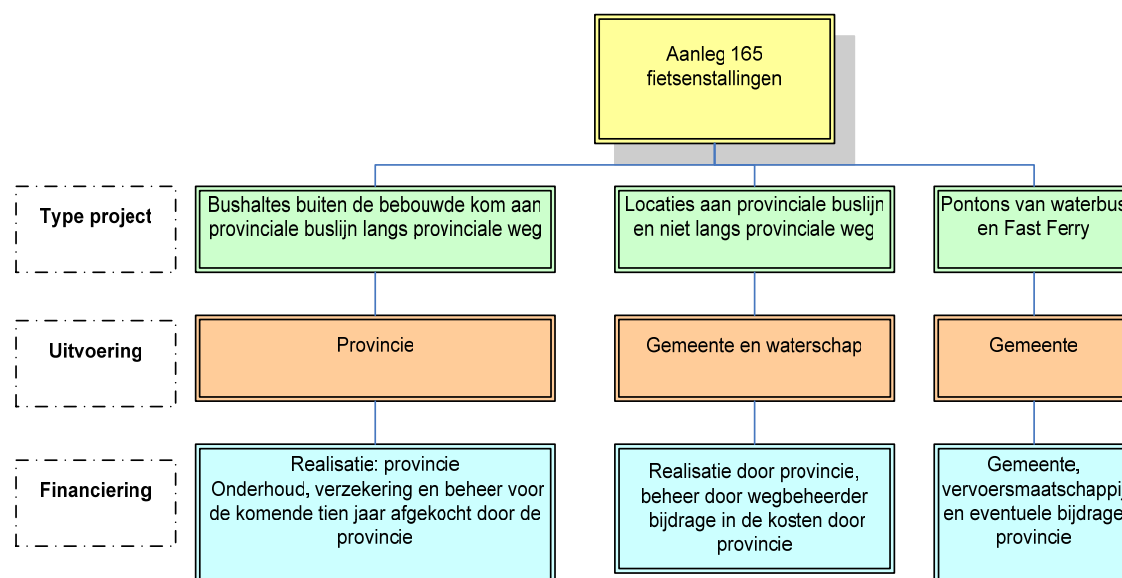
Fietsenstallingen buiten de bebouwde kom met een directe relatie met de provinciale weg en het provinciaal openbaar vervoer worden onder verantwoordelijkheid van de provincie aangelegd en gefinancierd. De aanleg van de overige fietsenstallingen wordt door de provincie gefinancierd. De wegbeheerder (gemeente/waterschap) dient na overdracht het onderhoud, de verzekering en het beheer zelf te bekostigen. Bij pontons van waterbussen en (snel) veerdiensten kunnen gemeenten de provincie vragen om een bijdrage in de kosten van realisatie van fietsenstallingen¹.

Voor de uitvoering van de fietsenstallingen aan de provinciale buslijnen en langs provinciale wegen (in totaal 0,6 miljoen euro) is financiële dekking geregeld in het besluit 'De Fiets' van Provinciale Staten. De aanleg van de overige fietsenstallingen (kosten 1,9 miljoen euro) is niet volledig financieel gedekt. In het Fietsplan 2001 wordt over een tekort van 1,1 miljoen euro gesproken. De provincie streeft ernaar ook na 2003 een investeringsritme van circa 0,5 miljoen euro per jaar voor investeringen en onderhoud voort te zetten.

¹ Bij realisatie van stallingen bij de waterbus en de snelveerdienst kan door de bijzondere ligging vaak geen gebruik worden gemaakt van de provinciale modelfietsenstalling. De gemeentelijke subsidieaanvragen komen vanwege het grote provinciale belang voor een aanmerkelijke vergoeding van de realisatiekosten in aanmerking.

Figuur 2.3 toont per type locatie van de stallingen de voor de realisatie van de stallingen verantwoordelijke partij en de financier ervan.

Figuur 2.3 Doelenboom: aanleg fietsenstallingen



Research voor Beleid, 2006

2.4 Fiets meenemen in openbaar vervoer

Het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer draagt bij aan ketenmobiliteit omdat het meer mogelijkheden biedt voor fietsers en verschaling van lijnen tegengaat.

Planvorming

In het Fietsplan 2001 zijn de toenmalige mogelijkheden tot het meenemen van fietsen in het openbaar vervoer beschreven. Bij treinen en metro's is deze mogelijkheid redelijk tot goed geregeld, maar in het busvervoer zijn de mogelijkheden beperkt.

Acties en uitvoering

De provincie voert overleg met exploitanten/opdrachtgevers/fabrikanten en gebruikers of de (vouw)fiets ook mee kan in het huidige materieel van de Hofplein- en Zoetermeerlijn¹. Dit zijn de enige trajecten in Nederland waarop geen fietsen meegenomen mogen worden in de trein.

Ten aanzien van het busvervoer wordt in het beleidsdeel van het Fietsplan 2001 een pilot genoemd uit 1999 waarbij een 'vouwfietsbus' Zoetermeer en Rijswijk verbond. Er zijn echter geen vervolgacties in het uitvoeringsdeel van het Fietsplan opgenomen.

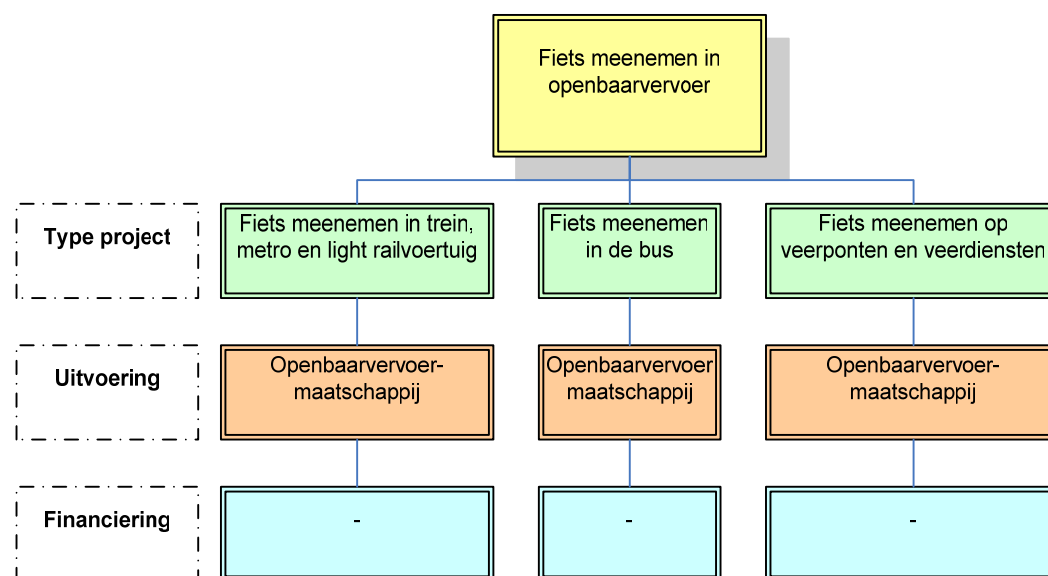
Financiering

Voor het meenemen van fietsen is in het Fietsplan 2001 geen afzonderlijke financiële dekking opgenomen. Activiteiten in dit kader worden uit de algemene middelen gefinancierd.

¹ De Hofpleinlijn gaat van Den Haag via Pijnacker naar Rotterdam. De Zoetermeerlijn verbindt Den Haag en Zoetermeer.

Figuur 2.4 toont per type openbaar vervoer de partij die het meenemen van de fiets mogelijk dient te maken en de financierende partij.

Figuur 2.4 Doelenboom: fiets meenemen in openbaar vervoer



Research voor Beleid, 2006

2.5 Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen bevatten een zevental kleinere actiepunten die dienen bij te dragen aan het stimuleren van fietsgebruik. Het gaat hierbij niet om acties die betrekking hebben op infrastructurele werken.

Planvorming

De flankerende maatregelen maken onderdeel uit van de 14 actiepunten die in het Statenbesluit 'de Fiets' zijn vastgelegd¹.

Acties en uitvoering

De provincie dient aan te sluiten bij initiatieven van de NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ter verbetering van de fietsvoorzieningen bij stations.

Bij de actualisering van de Nota Planbeoordeling is het opnemen van eisen en aanbevelingen rondom fietsen niet langer noodzakelijk.

De provincie verstrekt actuele informatie over fietsvoorzieningen, door het ontwikkelen en op verschillende manieren verspreiden van een 'fietsrouteplanner'. Daarnaast onderzoekt de provincie of er voldoende informatie beschikbaar is over fietsen in Zuid-Holland voor werkenden, inwoners en toeristen. Op basis van de uitkomsten dient de provincie een 'doelgericht actieplan' op te stellen.

¹ De overige actiepunten zijn onder meer het uitvoeren van gebruikerstesten voorafgaand aan het nieuwe fietsplan, een programma voor stallingen bij bushaltes, en het uitdragen van het fietsbeleid. Deze actiepunten zijn reeds uitgevoerd of zijn als maatregel onder één van de tactische doelstellingen in het Fietsplan 2001 opgenomen.

Ook dient de provincie overleg te voeren met de 'Adviespunten Mobiliteit op Maat' over de wijzen waarop het fietskilometrage kan worden verhoogd. De adviespunten adviseren bedrijven hoe het fietsgebruik aantrekkelijker gemaakt kan worden.

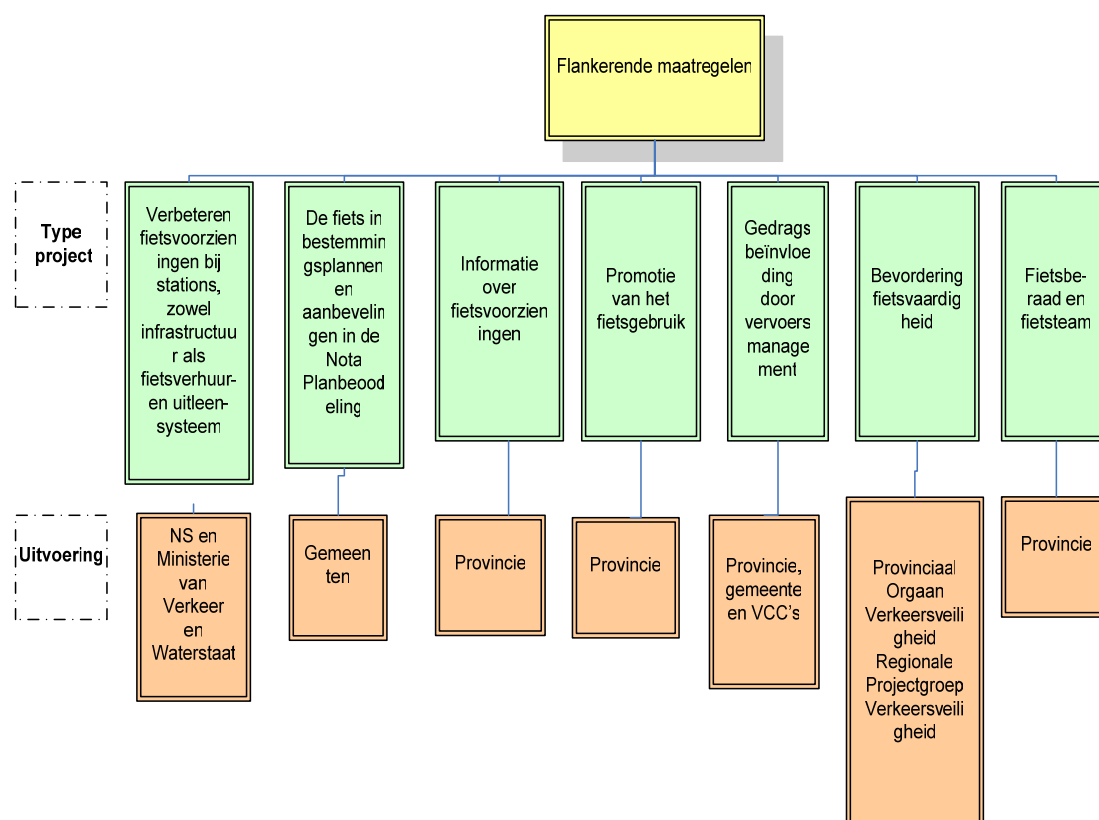
Tot slot dient de provincie een ambtelijke verkenning uit te voeren naar de voor- en nadelen van een provinciaal gebruikersplatform, 'het Fietsberaad' en de instelling van een provinciaal fietsteam.

Financiering

Voor bovengenoemde activiteiten is in het Fietsplan 2001 geen financiële dekking opgenomen maar worden vanuit verschillende bronnen gefinancierd. Hierbij gaat het om de doeluitkering Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (POV), de Brede Doeluitkering (BDU) en via een separaat voorstel aan Gedeputeerde Staten.

Figuur 2.5 toont per flankerende maatregel de partij die verantwoordelijk is voor realisatie. Duidelijk is dat de verschillende doelen van verschillende aard zijn. Waar bevordering fietsvaardigheid een vrij concreet doel is, laat gedragsbeïnvloeding door vervoersmanagement nog veel aan de verbeelding over. Daarnaast is in het de figuur ook naar voren dat aan de verschillende flankerende maatregelen geen concrete financiering is gekoppeld.

Figuur 2.5 Doelenboom: flankerende maatregelen



Research voor Beleid, 2006

3 Fietsbeleid in de praktijk

Dit hoofdstuk schetst aan de hand van de uitkomsten van de interviewronde de wijze waarop het provinciale fietsbeleid in de praktijk vorm krijgt. De eerste paragraaf gaat in op de wijze van uitvoering binnen de provincie. De tweede paragraaf besteedt aandacht aan voor de uitvoering van het beleid relevante actoren, hun onderlinge relaties en hun verhouding tot het Fietsplan 2001. Paragraaf 3 behandelt de ingezette middelen en de resultaten die hiermee zijn bereikt. Ook het oordeel van de betrokken partijen over de uitvoerbaarheid van het plan wordt hierbij meegenomen. De laatste paragraaf behandelt de financiering van de uitvoering.

3.1 Uitvoering binnen provincie

Binnen de provincie is de uitvoering van het Fietsplan aan verandering onderhevig. Aanvankelijk werd de uitvoering van het fietsplan de eerste jaren (tot 2005) voornamelijk door één persoon gedaan. Uit de interviews blijkt dat betrokken organisaties hierdoor een goede ingang hadden binnen de provincie. Het was voor hen duidelijk wie zij met betrekking tot de uitvoering van het fietsbeleid dienden te benaderen.

Aangezien de realisatie van vooral de fietspaden achterbleef¹ bij de doelstellingen is in 2005 een extra impuls gegeven aan de uitvoering van het fietsbeleid. Op initiatief van gedeputeerde Norder is in 2005 ambtelijk vastgesteld dat voor 2007 80 kilometer aan nieuwe fietspaden gerealiseerd diende te worden. De afdeling verkeer en vervoer stelde op dat moment vast dat in de organisatie de aandacht versnipperd was en dat ook de prioritering van fietspadprojecten de realisering van 80 kilometer binnen een collegeperiode in de weg stond. Ter bundeling van de kennis, korte lijnen, planning en budgettering, regie, voorbereiding en uitvoering van fietspadprojecten is in 2005 de Task Force Fiets (TFF) opgericht. In de TFF nemen medewerkers van het bureau Verkenningen & Planstudies (VP) en het bureau Realisatie Infrastructuur (RI) deel, waardoor de afstemming tussen beide bureaus beter moet verlopen. Verder zijn de medewerkers volledig vrijgemaakt voor de ontwikkeling en realisatie van de voorgestelde 80 kilometer. De bezetting van de TFF hangt af van de middelen die aanwezig zijn om fietsvoorzieningen mee te realiseren. Zijn er veel middelen, dan werken er meer mensen bij de Task Force. In 2005 is het onderdeel voorbereiding- en planstudie van de TFF terug gebracht tot 2 FTE (was 4 FTE) in verband met beschikbare middelen.

3.2 Samenwerking met andere actoren

Afhankelijkheid van derden

Voor de uitvoering van het Fietsplan 2001 – zeker ten aanzien van fietspaden – is de provincie sterk afhankelijk van derden, zoals gemeenten, waterschappen of landinrichtingscommissies. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de verdeling van het management van projecten, dat in twee-

¹ Fietsplan 2006 – 2012, Actualisatie Fietsplan 2001 – 2015.

derde van de gevallen bij betrokken partijen ligt¹. Wel levert het bureau Realisatie Infrastructuur van de provincie in deze gevallen (technische/inhoudelijke) begeleiding, tenzij het project de financiële afwikkeling van al gerealiseerde fietspaden betreft.

De afhankelijkheid van de provincie van andere partijen verschilt per type project. De realisatie van fietspaden langs provinciale wegen kan de provincie meestal alleen uitvoeren net als het plaatsen van fietsstallingen bij provinciale wegen. Hierbij is de organisatie niet of nauwelijks afhankelijk van andere partijen. Dit geldt specifiek voor de fietspaden uit het 80-kilometerprogramma omdat die allemaal langs provinciale wegen zijn/worden aangelegd. Door zich op deze wijze minder afhankelijk van derden op te stellen, probeert de provincie de aanleg van paden te versnellen.

De aanleg van vrijliggende fietspaden met een eigen tracé buiten de bebouwde kom is een ander verhaal. Deze fietspaden liggen altijd op grond van gemeenten of waterschappen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur in deze gebieden. Wil de provincie hier een fietspad realiseren, dan is samenwerking en goedkeuring van de gemeente of het waterschap essentieel. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van fietsstallingen, omdat ook dan een bouwvergunning noodzakelijk is.

Uit de gesprekken met de gemeenten en de waterschappen blijkt dat zij de aanwezigheid van bovenregionale fietspaden in het buitengebied waarderen omdat de fietspaden van recreatieve waarde zijn en het buitengebied ontsluiten. Tegelijkertijd merken enkelen van hen op dat de aanleg van deze fietspaden in hun eigen beleid desondanks geen hoge prioriteit heeft. De gemeente of het waterschap heeft een impuls nodig vanuit de provincie wil men overgaan tot realisatie van een dergelijk fietspad. In de meeste gevallen wordt de planning, voorbereiding en uitvoering door de gemeente of het waterschap uitgevoerd, maar volledig gefinancierd door de provincie (zie §2.2). Deze financiering door de provincie lijkt noodzakelijk om gemeenten en waterschappen daadwerkelijk aan te zetten tot de aanleg van de genoemde fietspaden. Voor het onderhoud van deze paden geeft de provincie een gewenningsbijdrage.

Afstemming tussen actoren

De samenwerking van de provincie met de andere partijen is overwegend positief beoordeeld. Binnen de samenwerking zijn enige afzonderlijke verbanden te herkennen. In de initiële planningsfase van het Fietsplan 2001 zijn gemeenten, waterschappen en regio's intensief betrokken geweest. De waardering voor deze samenwerking is hoog. De partijen zijn van mening dat zij hun wensen goed hebben kunnen inbrengen en dat hieraan ook gehoor is gegeven in het Fietsplan. Over de realisatiefase van het Fietsplan 2001 zijn de partijen minder positief. Twee aspecten komen duidelijk naar voren.

In de eerste plaats heeft de provincie de plannen onvoldoende opgevolgd. De gemeenten, waterschappen en regio hebben na het opstellen van de plannen weinig gehoord van de provincie. De respondenten geven aan dat er onvoldoende is gecommuniceerd met de andere partijen over de mogelijkheden tot realisatie van de verschillende voorgestelde fietsvoorzieningen. Zij hadden verwacht dat de provincie een actief communicatiebeleid zou voeren om de partijen die zo hard nodig zijn voor de realisatie van het Fietsplan 2001, aan

¹ Het projectmanagement van 44 van de 61 projecten van de Task Force Fiets ligt bij gemeenten, waterschappen en landinrichtingscommissies.

zich te binden en te informeren. De regio merkt op dat een ambtenaar van de provincie in de beginjaren wel aanwezig was bij relevante regionale ambtelijke overleggen, maar dat dit de laatste twee jaar niet meer is voorgekomen¹. Verder vertelt een gemeente dat de provincie zonder overleg met de gemeente een fietsenstalling heeft gebouwd die van invloed is op het gebruik van de gemeentelijke fietsvoorzieningen.

Daarnaast merken de partijen op dat de realisatie van de fietspaden erg lang duurt, zelfs als men in ogenschouw neemt dat infrastructurele projecten over het algemeen gekenmerkt worden door een lang uitvoeringstraject. De traagheid die door de respondenten wordt geconstateerd leidt tot enige scepsis bij sommige partijen. Wil de provincie wel echt zo snel mogelijk fietspaden aanleggen? De respondenten geven aan dat men probeert snel een voorstel voor een traject van een fietspad te maken, maar dat de beschikking door de provincie lang op zich laat duren. Na het indienen van een beschikkingsaanvraag is het voor gemeenten en waterschappen niet duidelijk wat er precies met de aanvraag gebeurt en wanneer zij de beschikking kunnen verwachten. De provincie merkt op dat de lange proces-tijd mede te wijten is aan de vertraging van de inwerkingstelling van de Algemene Subsidie Verordening (ASV)².

Bij een deel van de respondenten bestaat de indruk dat de provincie de uitvoering van het Fietsplan minder prioriteit geeft dan voorheen. Steeds meer lijkt de gemeente of het waterschap zelf het initiatief te moeten nemen om fietspaden gerealiseerd te krijgen. In het begin van de uitvoering van het Fietsplan was er meer initiatief en pressie vanuit de provincie dan nu wordt ervaren. Hierbij is niet duidelijk wanneer deze verandering heeft plaatsgevonden. De schattingen lopen uiteen van 0,5 tot 2 jaar geleden. Aansluitend merken de respondenten op dat door wisselingen in het personeel en organisatorische wijzigingen de juiste personen binnen de provincie moeilijk zijn te achterhalen. Dit, ondanks dat er meer medewerkers bijdragen aan de uitvoering van het fietsbeleid.

Gezien de vele ontwikkelingen in het fietspadennet vinden de partijen het belangrijk dat de provincie meer aandacht besteedt aan het fietsbeleid en in gezamenlijk overleg het Fietsplan 2001 actualiseert.

Bekendheid Fietsplan 2001

Aangezien de provincie voor een deel afhankelijk is van derden voor de uitvoering van het Fietsplan, is het van groot belang dat dit plan ook bij relevante partijen bekend is. Uit het onderzoek blijkt dat de partijen bekend zijn met het plan maar dat de kennis over het algemeen beperkt blijkt tot onderdelen die van direct belang zijn voor de eigen organisatie. Gemeenten en waterschappen zijn vooral op de hoogte van de kaarten met daarop de "wenslijnen" voor fietstrajecten die tussen belangrijke bestemmingspunten liggen. Dat het Fietsplan ook aandacht heeft voor fietsenstallingen en flankerend beleid is veel minder bekend. Dit heeft mogelijk ook te maken met het feit dat het Fietsplan in 2001 inmiddels een verouderd plan is. Een actualisatie van het Fietsplan 2001 zou de aandacht weer op de inhoud van het Fietsplan kunnen richten, aldus de respondenten.

¹ Op projectbasis is er wel overleg tussen de regio's/gemeenten/waterschappen en de provincie.

² Email provincie, d.d. 25.09.2006.

Gebruik Fietsplan / Verhouding tot eigen beleid

Het Fietsplan 2001 komt in grote lijnen overeen met het beleid van gemeenten, regio's en waterschappen. De voorgestelde fietspaden uit het Fietsplan 2001 zijn door de genoemde partijen aangedragen en in veel gevallen integraal overgenomen. In dat opzicht werkt het provinciale beleid versterkend voor het lokale beleid. Eén van de respondenten merkt wel expliciet op dat de provincie ten aanzien van fietspaden zich vooral richt op zo kort mogelijke schakels, terwijl er vanuit de regio behoefte is aan het verbinden van kernen, zoals scholen en stations, en men vanuit die optiek langere tussenschakels wenselijk acht.

De toegevoegde waarde van het Fietsplan 2001 is voor de genoemde partijen vooral de regionale coördinatie van aanleg van fietspaden en fietsenstallingen. Zij merken op dat zonder de initiërende en stimulerende rol van de provincie de aanleg van regionale fietspaden lastig is en dat de financiële ondersteuning door de provincie van essentieel belang is.

3.3 Uitvoering maatregelen

In deze paragraaf geven we per maatregel de mate weer waarin deze is gerealiseerd. Afsluitend behandelen we de uitvoerbaarheid van het Fietsplan.

Realisatie maatregel 1: Aanleg en onderhoud fietsverbindingen

In het Fietsplan 2001 is vastgelegd dat de provincie voor 2015 400 km fietspad realiseert en/of bijdraagt aan de realisatie ervan. Omgerekend gaat het dus om de aanleg van circa 27 kilometer per jaar.

Op dit moment is 63 kilometer fietspad aangelegd¹. Met een gemiddelde van 12,6 kilometers per jaar ligt de realisatie van de doelstelling niet op schema en is een inhaalslag noodzakelijk om het gestelde doel te bereiken. Overigens worden er ook fietspaden gerealiseerd die buiten het Fietsplan 2001 vallen, zoals fietskruisingen en wegvlakken bij provinciale wegen. Deze fietspaden zijn niet opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Gerealiseerd aantal km fietspad 2001/2005

	<i>(Gerealiseerde) kilometers</i>	<i>Kilometers cumulatief</i>
2001	8,4	8,4
2002	3,2	11,6
2003	22,5	34,1
2004	13,0	47
2005	16,2	63,3
Totaal	63,3	

Bron: Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015

Binnen de provincie was men zich vroegtijdig bewust van de vertraging in de uitvoering, die vooral werd veroorzaakt doordat in het Fietsplan 2001 de financiële bijdragen van derden hoger waren ingeschat dan in de praktijk bleek. Om die reden is in 2003 het gestelde doel

¹ Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015, Provincie Zuid-Holland, 2006.

aangescherpt. In het collegeprogramma 2003-2007 is vastgelegd dat er 80 kilometer aan fietspad gerealiseerd dient te worden voor 2007. Dit wordt het programma "Task Force Fiets 80 kilometer" genoemd (zie paragraaf 3.1).

De Task Force heeft een lijst van kansrijke projecten met een totale lengte van ongeveer 115 kilometer opgesteld. Hierbij is vanwege onvoorziene omstandigheden uitgegaan van een 'overplanning'. Vervolgens zijn de beschikbare gelden gelabeld (ofwel aan de projecten gekoppeld). Bij het selecteren van de aan te leggen fietspaden is geen afstemming met de regio's geweest.

Van het programma van de Task Force Fiets is eind 2005 ruim de helft voltooid en daarmee ligt het programma op schema. Opmerkelijk is dat het gerealiseerde aantal kilometers niet overeenkomt met de in de actualisatie van het Fietsplan 2001 genoemde aantallen¹. Dit komt doordat in onderstaande tabel alleen de projecten uit het 80-kilometerprogramma zijn opgenomen en niet alle fietspaden die onder het Fietsplan 2001 zijn gerealiseerd.

Tabel 3.2 Overzicht '80 kilometer fietspadprogramma' per 31 december 2005

	<i>Aantal Fietspaden</i>	<i>(Gerealiseerde) Kilometers</i>	<i>Kilometers cumulatief</i>
Tot en met 2004 gerealiseerd	24	36,5	36,5
2005 gerealiseerd	7	15,5	52
2006 (prognose)	24	31	83
2007 (prognose)	7	15	98
Na 2007 (prognose)	9	17	115
Totaal	71		

Bron: Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2005

Om te garanderen dat de Task Force Fiets de gestelde taak kan waarmaken (bij eventuele vertragingen) en fietspaden ook direct ná 2007 worden gerealiseerd, heeft het bureau Verkenningen & Planstudies nieuwe fietspaden in ontwikkeling genomen. Het gaat hierbij vooral om projecten die door het (grotendeels) ontbreken van maatschappelijke weerstand relatief snel gerealiseerd kunnen worden. Voor deze fietspaden is echter alleen geld gereserveerd voor de verkenning- en planstudiefase. Daar financiering voor de aanleg van deze fietspaden ontbreekt bestaat de kans dat er stagnatie optreedt op de afdeling verkenning en planstudie².

Wat de kwaliteit van de fietspaden betreft, meldt de provincie dat de borging daarvan een integraal onderdeel is bij de aanleg van vrijliggende fietspaden die in provinciaal beheer zijn. Tevens worden deze fietspaden periodiek getoetst door een onafhankelijk bureau. De borging vindt plaats door het toepassen van de CROW-richtlijnen voor fietsvriendelijke fietspaden (zie §2.2). Dit zijn eveneens de richtlijnen waarop de fietspaden eens in de twee jaar worden getoetst. De laatste toetsing heeft in 2004 plaatsgevonden. Hieruit bleek dat er bij 25% van het fietspadenoppervlak sprake is van achterstallig onderhoud³.

¹ In tabel 3.2 zijn fietsprojecten (namelijk Fietspad 10 en Fietspad 227.1) niet meegenomen. Deze twee projecten zijn namelijk in 2005 door de afdeling verkenning & planstudie overgedragen aan de ambtelijke opdrachtgever van de realisatiefase.

² Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015, Provincie Zuid-Holland, 2006.

³ Van het totale oppervlak aan provinciale wegen was er bij 17% sprake van achterstallig onderhoud.

Realisatie maatregel 2: Aanleg fietsenstallingen

In het Fietsplan 2001 is vastgelegd dat de provincie 165 overdekte fietsenstallingen wil plaatsen bij bushaltes en eventueel bij haltes van andere vormen van openbaar vervoer. Het is niet bekend of dit doel is behaald. Evenals bij de aanleg en het onderhoud van fietspaden is er onduidelijkheid over het aantal stramienen dat in de periode 2001-2005 zijn geplaatst¹.

De actualisatie van het Fietsplan gaat uit van 185 geplaatste stallingen in de periode 2000-2004. Opmerkelijk is dat de actualisatie geen volledig overzicht biedt van de geplaatste stallingen in de periode 2001-2005. De tabel maakt echter wel aannemelijk dat het gestelde doel (grotendeels) is gerealiseerd.

Tabel 3.3 Gerealiseerd aantal overdekte fietsenstallingen

	<i>(Gerealiseerde) stallingen</i>
2000	40
2001	26
2002	42
2003	35
2004	42
2005	0
Totaal	185

Bron: Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015; email provincie d.d. 25.09.2006.

In de voortgangsrapportage Infrastructuur 2005 is van een andere indeling uitgegaan. Hierbij is gewerkt met trances die niet overeenkomen met de jaartelling. Dit heeft tot gevolg dat niet is aangegeven hoeveel stallingen per jaar zijn gerealiseerd. Daarmee is het niet duidelijk hoeveel stallingen in de periode 2001-2005 zijn gerealiseerd. De tabel toont dat de afdeling Verkeer en Vervoer verwacht het gewenste aantal stallingen reeds in 2006 te hebben gerealiseerd.

Tabel 3.4 Aantal geplaatste stramienen per 31 december 2005

	<i>Aantal stramienen</i>	<i>Locaties</i>	<i>Jaar</i>
1 ^e trance	30	13	2000
2 ^e trance, 1 ^{ste} deel	26	10	2000
2 ^e trance, 2 ^{de} deel	40	8	2001
3 ^e trance	35	10	2003
4 ^e trance (nog te realiseren)	37	11	2006
4 ^e trance (nog te realiseren)	n.t.b.	n.t.b.	2007
Totaal	168	52	

Bron: Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2005

Ondanks dat op basis van bovenstaande gegevens niet is vast te stellen hoeveel stallingen in de periode 2001-2005 daadwerkelijk zijn gerealiseerd, kan worden vastgesteld dat het plaatsen van stallingen voorspoedig verloopt².

¹ Een stramien biedt stallingmogelijkheid voor zeven fietsen. Een stalling bestaat minimaal uit twee stramienen.

² De provincie merkt op dat in 2005 geen nieuwe stallingen zijn gebouwd (email d.d. 25.09.2006).

Realisatie maatregel 3: Meenemen fiets in het OV

De actualisatie van het Fietsprogramma meldt dat ten aanzien van de doelstelling 'het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer' enkele positieve resultaten zijn geboekt. Hierbij gaat het om:

- het gratis meenemen van de (brom)fiets in de snelveerdienst
- het opnemen van een regel in de nieuwe DAV concessie, die 1 januari 2007 moet ingaan, dat vervoerders op de Merwede Lingelijn de mogelijkheid moeten bieden om minimaal 12 fietsen per treinstel te vervoeren
- concessieverlening met betrekking tot de treindienst RijnGouwelijn waarin is bepaald dat over vijf jaar een intermodale concessie wordt overeengekomen. In het aanbestedingstraject zal expliciet van de vervoerder een bod gevraagd worden dat ingaat op voldoende ruimte en mogelijkheden om zowel de aansluiting van de fiets op het openbaar vervoer te vergemakkelijken als ook de fiets mee te nemen in de trein.

Aangezien in het Fietsplan 2001 niet concreet is vastgelegd welke maatregelen de provincie wil nemen en wat de organisatie daarmee wil bereiken, kan niet worden vastgesteld of het doel is bereikt en de maatregelen naar behoren zijn uitgevoerd.

Realisatie Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen bestaan uit ondersteunende maatregelen die een stimulans moeten betekenen om te gaan fietsen. In dit kader zijn verschillende activiteiten ondernomen (zie §2.5 voor een overzicht van de maatregelen). De belangrijkste daarvan zijn de ontwikkeling van de fietsrouteplanner en de uitgifte van de Fietswijzer. Daarnaast is er onder meer aandacht besteed aan bewegwijzering, vervoersmanagement en fietsvaardigheid.

De digitale fietsrouteplanner helpt mensen een geschikte route te vinden en is ontwikkeld door de Fietserbond in samenwerking met de Zuid-Holland en een ICT-bedrijf. De website met de plannen behoort volgens de provincie tot de top 10 best bezochte sites van de organisatie.

De Fietswijzer is een boekje met in kaartvorm informatie over (toekomstige) fietsverbindingen, stallingen en andere fietsvoorzieningen in de provincie. Het boekje is in samenwerking met onder andere de Fietserbond uitgegeven en wordt verspreid via gemeentehuizen, bibliotheken en bij relevante optredens van de Gedeputeerde.

Gelijktijdig met deze twee acties heeft de provincie onderzoek gedaan naar de beschikbaarheid van informatie over fietsen in Zuid-Holland voor werkenden, inwoners en toeristen. Op basis van de uitkomsten heeft de provincie geen 'doelgericht actieprogramma' opgesteld maar wel ambtelijke fietsactieplannen.

Ten aanzien van de bewegwijzering heeft de provincie een adviserende rol. Bij de ontwikkeling van fietspaden uit het Fietsplan wordt de bebording (utilitaire bewegwijzering) als integraal onderdeel meegenomen. Wat de toeristische bewegwijzering betreft ligt de verantwoordelijkheid geheel bij derden.

De Vervoerscoördinatie centra (VCC) Zuid-Holland-Zuid, die advies verstrekken met betrekking tot fietsen en vervoersmanagement, worden voor 95% door de provincie gefinancierd. Zij ondernemen verschillende activiteiten om fietsen te stimuleren. De jaarlijkse fietsactie "Op de fiets werkt beter" bijvoorbeeld heeft er volgens de provincie toe geleid dat in 2005 97.000 'autokilometers' zijn vervangen door 'fietskilometers'. De actie is met subsidie van

de provincie georganiseerd voor gemeenten en bedrijven. Naast financier is de provincie ook adviseur. De provincie is vertegenwoordigd in het regionale bestuur van de VCC's.

Een bijdrage aan de verkeersveiligheid heeft de provincie geleverd door samen met de kaderwetgebieden via het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) fietsvaardigheidslessen aan te bieden aan bijvoorbeeld leerlingen in het basisonderwijs of allochtone vrouwen.

Ten aanzien van de aansluiting bij de initiatieven van de NS en het Ministerie van V&W met betrekking tot fietsenstallingen kan gesteld worden dat de provincie - in het kader van het programma Stedenbaan - met de NS een intentieovereenkomst (28 maart 2006) afgesloten met afspraken over het ketenvervoer. In dit kader is overleg over het fietsparkeren bij stedenbaanstations gaande en worden eventuele knelpunten onderzocht. Met betrekking tot de motie 'Fietsparkeren bij OV-knooppunten', die eind juni 2006 is ingediend bij Provinciale Staten, wordt onderzocht wat de rol van de provincie bij dergelijke stallingen kan zijn en hoe een eerste uitvoeringsprogramma eruit kan zien.

De Nota Planbeoordeling is in april 2005 herzien onder de naam 'Regels voor Ruimte'. Zoals in het Fietsplan 2001 is vastgesteld zijn de eisen en aanbevelingen rondom fietsen in de vernieuwde nota niet langer opgenomen. Wel moet in ruimtelijke plannen ten behoeve van omvangrijke ontwikkelingen met bedrijven, woningbouw en voorzieningen inzicht worden gegeven in de invloed van de ontwikkeling op onder meer de verkeersveiligheid, ontsluiting en bereikbaarheid.

Het 'Fietsberaad' en het provinciale fietsteam zijn niet gerealiseerd omdat er te weinig draagvlak voor was vanuit de regio. De provincie merkt op dat de rol van deze organisaties wordt vervuld door de VCC's.

Aangezien in het Fietsplan 2001 niet voor alle flankerende maatregelen concreet is vastgelegd welke maatregelen de provincie wil nemen en wat de organisatie daarmee wil bereiken, kan niet worden vastgesteld of de gestelde doelen zijn bereikt en de maatregelen naar behoren zijn uitgevoerd.

Uitvoerbaarheid

De provincie stelt dat het Fietsplan 2001 ambitieus van karakter is. Vooral het aantal voorgestelde kilometers zijn, mede door de afhankelijkheid van derden, moeilijk te realiseren. Daarbij speelt ook dat een koppeling tussen de maatregelen en middelen ontbreekt waardoor bij de uitvoering blijkt dat de benodigde middelen niet beschikbaar zijn. Ook merkt de provincie op dat het wenselijk is dat de te realiseren fietspaden worden geprioriteerd. Het Fietsplan 2001 classificeert de fietspaden niet. De provinciale medewerker merkt echter op dat in een geactualiseerd Fietsplan een classificatie gewenst is, omdat naast het voor de kwaliteit van het beleid belangrijk is rekening te houden met de effecten van het pad op onder meer de ketenmobiliteit, de luchtkwaliteit, multiplier effecten en dergelijke.

Door het ontbreken van inzicht in de inhoud van het Fietsplan 2001 kunnen de gemeenten, waterschappen en de regio geen uitspraak doen over de uitvoerbaarheid van het plan. Hun focus is gericht op de projecten die in het plan beschreven staan en betrekking hebben op hun eigen werkgebied. Zij hebben geen beeld (van de uitvoering) van de overige maatregelen.

3.4 Financiering uitvoering

Algemeen

In het College Werkprogramma (CWP) is vastgelegd dat de provincie voor de uitvoering van het Fietsplan in totaal circa 50 miljoen euro (inclusief bijdragen van derden) ter beschikking stelt¹. In sommige gevallen dragen derden, zoals Landinrichtingscommissies, gemeenten, waterschappen en natuur- en reactieschappen, bij. De grootste financieringsbronnen in dat geval zijn GDU/BDU en BOR, maar ook dragen gemeentes en waterschappen eigen middelen bij. Bij de vaststelling van het CWP is de provincie uitgegaan van een bijdrage van deze partijen van circa 50%. Deze bijdragen dienden te worden gefinancierd vanuit onder meer het Landinrichtingsbudget, de Gebundelde Doeluitkering, de Investeringsprogramma's Stedelijke Vernieuwing, recreatieve en ecologische verbindingen, het Mobiliteitsfonds, de Groene Hart Impuls, het Plattelands Ontwikkelingsplan en dergelijke.

Gaandeweg bleek de bijdrage van deze fondsen aan de financiering van projecten overschat. Over het algemeen kan gesteld worden dat de bijdragen van gemeenten en waterschappen en dergelijke in het verleden gering was (inschatting 5%), maar nu voor begrote projecten in het MPI wel wat hoger is (inschatting ca. 10-15%)². Ten aanzien van de '80-kilometer fietspad projecten' dragen zij meer dan 22,5% van de totale investeringen bij. Van dit budget is echter circa 90% uit de bijdrage GDU en BOR afkomstig³. Vanwege de tegenvallende bijdragen van derden heeft de provincie in 2005 besloten het eigen budget voor het fietsprogramma bij te stellen naar 38 miljoen euro bruto⁴. Dit budget was naar het inzicht van de provincie haalbaar indien volledig aanspraak werd gedaan op de netto provinciale bijdrage, aangevuld met de thans gelabelde 'Bereikbaarheids Offensief Randstad'-subsidies.

Een totaaloverzicht van de begrootte en besteedde middelen is niet te geven aangezien bij de realisatie van het Fietsplan gebruik wordt gemaakt van een onbekende hoeveelheid subsidies van derden. Om desondanks een indicatie te krijgen van de provinciale bijdrage biedt onderstaande tabel een overzicht van de in de Meerjarenprogramma's Infrastructuur (MPI) vrijgemaakte middelen voor de uitvoering van het fietsbeleid. De bedragen in de tabel betreffen de provinciale investeringsniveaus voor de aanleg van vrijliggende fietspaden, wegvakken fietsverkeer en fietskruisingen per jaar. Fietsenstallingen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten⁵.

¹ Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2005, pag. 54. Hierin is niet weergegeven aan welk College Werkprogramma wordt gerefereerd.

² Email van de provincie, d.d. 12 september 2006.

³ Interview met de provincie, d.d. 6 september 2006.

⁴ Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2005, pag. 54.

⁵ De financiering van de aanleg van fietsenstallingen is in de Meerjarenprogramma's opgenomen onder de noemer 'Openbaar vervoer'.

Tabel 3.5 Budget Fietsbeleid per Meerjarenprogramma (in miljoenen euro)¹

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
MPI 1999-2003	4,7	4,6	4,6	4,3	4	
MPI 2000-2004	4,7	5,2	5,2	4,9	4,6	3,9
MPI 2001-2005		4,9	5	5,5	5,2	4,6
MPI 2003-2007					1,5	1,5

In het Meerjarenprogramma 2003-2007 merkt het College op dat het – naast de ontvangsten vanuit de Gebundelde Doeluitkeringen/Samenwerken aan Bereikbaarheid - rekening houdt met de verdubbeling van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR)². Doordat het Rijk bij deze laatste subsidievorm elke geïnvesteerde euro verdubbelt, kan de provinciale bijdrage omlaag.

In totaal is van de start van het programma tot en met medio 2006 22 miljoen euro geïnvesteerd³. De openstaande verplichtingen zijn circa 19 miljoen.

De provincie meldt dat er – gekeken naar het volledige fietsprogramma - sprake is van een onderbesteding van middelen. In elk geval kan gesteld worden dat de beginfase van een infrastructureel plan vaak nog lage rendementen laat zien doordat dergelijke projecten veel voorbereidingstijd vragen. De onderbesteding in 2005 en 2006 is volgens de provincie vooral te wijten aan de vertraging van de inwerkingstelling van de ASV, vertraagde grondaankoop en ruimtelijke inspraakprocedures.

Tactisch doel 1: Aanleg en onderhoud fietspaden

Begroting

In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur 2001/2005 is voor het aanleggen, beheren en onderhouden van fietspaden circa 4 miljoen euro per jaar opgenomen in de begroting⁴. In 2005 is dit – met de komst van de Task Force Fiets - toegenomen tot 9 miljoen euro. De apparaatskosten zijn vanaf 2005 ook inbegrepen in de begroting. Naast dit provinciale budget dragen derden bij aan de realisatie van fietspaden.

Besteding

In de jaren 2001 tot en met 2005 is circa € 17 miljoen euro besteed aan de aanleg van fietspaden. Hierbij gaat het zowel om verkenning en planstudies van fietspaden als de daadwerkelijke aanleg ervan. De provinciale besteding aan fietspaden gelijk is aan de besteding voor alle fietsprojecten die onder het Fietsplan 2001 vallen. Dit betekent dat vrijwel alle fietspaden uit het Fietsplan 2001 voor 100% door de provincie zijn gefinancierd.

¹ Het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2001-2005 is niet ontvangen. De provincie heeft drie andere MPI's aan het onderzoeksteam verzonden.

² Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2003-2007, provincie Zuid-Holland, 2003

³ Interview met de provincie, d.d 6 september 2006

⁴ Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015, Provincie Zuid-Holland, 2006.

Tabel 3.6 Besteding provinciale middelen 2001 t/m 2005

	<i>Bestede middelen in €</i>
2001	2.261.629
2002	1.375.621
2003	3.597.000
2004	4.285.956
2005	5.290.389
Totaal	16.810.595

Bron: Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015

De herkomst van deze middelen zijn niet vermeld in de actualisatie van het Fietsplan. Hierdoor kan het aandeel van het MPI in de uiteindelijke besteding niet worden bepaald. Opmerkelijk is dat de daadwerkelijke besteding beduidend lager uitvalt dan het voor fietspaden begrote budget.

Tactisch doel 2: Aanleg fietsenstallingen

Begroting

In het MPI 2001-2005 is voor het aanleggen en onderhouden van fietsenstallingen bij bushaltes circa 1,5 miljoen euro beschikbaar gesteld¹.

Besteding

In de jaren 2001 tot en met 2004 is circa € 1,2 miljoen euro besteed aan de aanleg van overdekte stallingen bij haltes van het openbaar vervoer. In onderstaande tabel staan de jaren 2000 t/m 2005 gemeld.

Tabel 3.7 Besteding provinciale middelen 2000 t/m 2004

	<i>Bestede middelen in €</i>
2000	336.200
2001	235.000
2002	348.500
2003	296.500
2004	336.200
2005	0
Totaal	1.552.400

Bron: Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015; email provincie d.d. 25.09.2006.

Volgens de actualisatie van het Fietsplan 2001 is deze besteding van middelen in lijn met het door de provincie begrote budget. Omdat de gegevens over 2005 ontbreken kan echter de totale besteding aan het aanleggen van fietsenstallingen niet worden vastgesteld.

Tactisch doel 3: Fiets meenemen in het Openbaar Vervoer

In de actualisatie van het Fietsplan 2001 zijn geen financiële gegevens opgenomen over de maatregelen die zijn ondernomen om de mogelijkheden tot het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer te stimuleren.

¹ Fietsplan 2006-2012, Actualisatie Fietsplan 2001-2015, Provincie Zuid-Holland, 2006.

Flankerende Maatregelen

Ook ten aanzien van de flankerende maatregelen zijn in de actualisatie van het Fietsplan 2001 geen financiële gegevens opgenomen. Deze maatregelen worden gefinancierd uit de middelen van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).

4 Doelbereiking en effectiviteit

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens het behalen van de gestelde doelen (doelbereik) en de mate waarin de realisatie het gevolg is van de door de provincie ingezette beleidsinstrumenten (effectiviteit) aan de orde.

4.1 Doelbereiking

Deze paragraaf beschrijft in hoeverre de in het Fietsplan 2001 vastgestelde doelen (al dan niet door het beleid) zijn bereikt.

In het Fietsplan 2001 staat de wens fietsen te stimuleren centraal. Dit is uitgewerkt in de volgende tactische doelen.

- Stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 1% per jaar in de periode 2001 – 2015
- Afname van in het verkeer gedode of gewonde fietsers en bromfietsers met 2% per jaar tot 2015
- Versterken van de positie van de fiets in de ketenmobiliteit

In deze paragraaf richten wij ons op het eerste tactische doel (zie ook §2.1). Stijgingen in het fietsgebruik kunnen zichtbaar gemaakt worden door in te zoomen op het aantal verplaatsingen per persoon per dag, de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde reisdur. Deze variabelen zullen we achtereenvolgens aan de hand van grafieken in kaart brengen¹.

Actualisering Fietsplan

De realisatie van de beleidsdoelstellingen is ook beschreven in de actualisatie van het Fietsplan 2001-2015. De toename van het fietsgebruik lag volgens de actualisatie boven de gewenste 1%; voor de periode 2001 – 2004 was de geaccumuleerde toename van het fietsgebruik 5%². De provincie is dan ook van mening dat het tactische doel wordt gerealiseerd.

Bron: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Fietsplan 2006-2015, actualisatie Fietsplan 2001-2015.

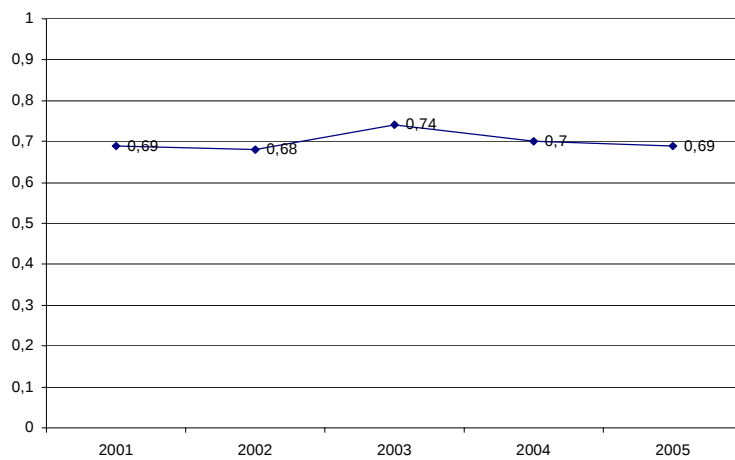
Grafiek 4.1 toont het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag voor de provincie Zuid-Holland³. Het gemiddelde aantal verplaatsingen per dag is minder dan één. Uit de grafiek blijkt dat het aantal verplaatsingen met de fiets niet is toegenomen.

¹ De grafieken geven het gemiddelde weer van de hele bevolking van Zuid-Holland; d.w.z. zowel personen die fietsen als zij die andere vervoersmiddelen gebruiken. Deze laatste categorie wordt gekenmerkt door het ontbreken van verplaatsingen. Deze methode geeft de ontwikkelingen in het fietsgebruik van de totale bevolking weer en beperkt zich niet tot de groep die fietste. Verder kan door het ontbreken van inzicht in de achterliggende databestanden niet worden vastgesteld of verschillen in fietsgebruik significant zijn.

² De provincie baseert zich hierbij op gegevens uit het OVG 2001-2003 en MON 2004.

³ De grafieken in dit hoofdstuk gaan uit van de totale provincie Zuid-Holland, d.w.z. inclusief de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden.

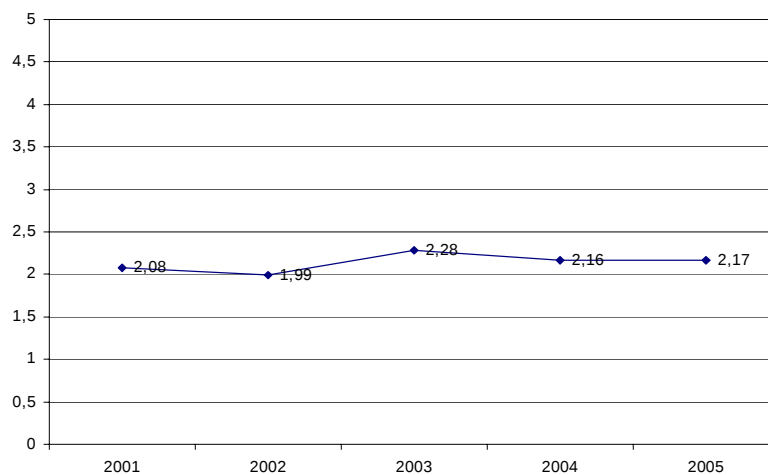
Grafiek 4.1 Gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag



Bron: CBS Statline 2001-2003; tabellenboek MON over 2004 en 2005

Grafiek 4.2 toont de gemiddelde afstand die per persoon per dag op de fiets wordt afgelegd in de provincie Zuid-Holland. Het gemiddelde ligt echter net boven de 2 kilometer per persoon per dag. Uit de grafiek blijkt dat de gemiddelde afstand per persoon door de jaren enigszins varieert. In 2005 is het gemiddelde 4,3% hoger dan in 2001. Er is echter geen sprake van een duidelijk stijgende lijn.

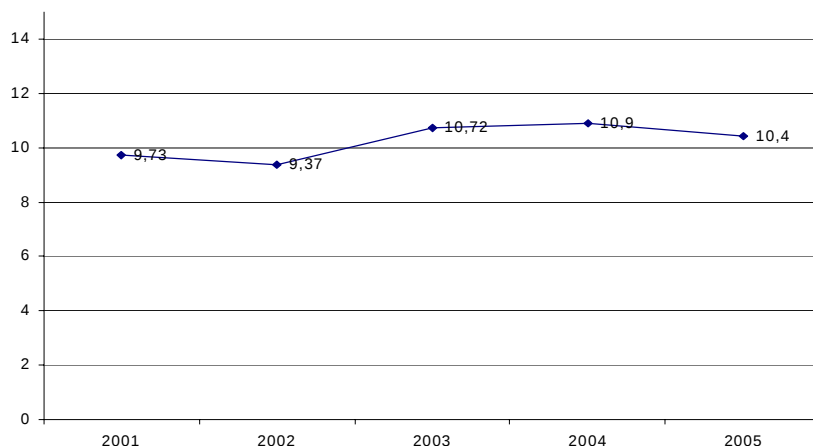
Grafiek 4.2 Gemiddelde afstand per persoon per dag (in kilometers)



Bron: CBS Statline 2001-2003; tabellenboek MON over 2004 en 2005

Grafiek 4.3 toont de gemiddelde reisduur op de fiets per persoon per dag in de provincie Zuid-Holland. De gemiddelde reisduur per dag varieert tussen de 9-11 minuten. Uit de grafiek blijkt dat er in 2005 gemiddeld 6,9% meer werd gefietst per persoon dan in 2001. De grafiek toont echter geen duidelijk stijgende lijn.

Grafiek 4.3 Gemiddelde reisduur per persoon per dag (in minuten)



Bron: CBS Statline 2001-2003; dataset MON 2004-2005

4.2 Effectiviteit

Naast het bepalen van de mate van doelbereik is in het onderzoek aandacht besteed aan de mate van effectiviteit van het gevoerde beleid, ofwel in hoeverre het provinciale beleid een bijdrage heeft geleverd aan het behalen van de gerealiseerde doelen. Het gemeentelijke 'Verklaringsmodel Fietsgebruik' en de in het Fietsplan 2001 beschreven aangrijpingspunten voor het beleid zijn daarbij het uitgangspunt.

Verklaringsmodel Fietsgebruik

Aan de hand van diverse achtergrondstudies heeft Research voor Beleid een verklaringsmodel voor fietsgebruik ontwikkeld dat verschillen in fietsgebruik tussen gemeenten verklaart. Allereerst zijn mogelijke factoren onderzocht die van invloed zijn op het fietsgebruik. Daarbij gaat het om ruimtelijke en ruimtelijk-economische kenmerken, bevolkingskenmerken, fysische factoren en het verkeer- en fietsbeleid. Deze factoren zijn geoperationaliseerd in een omvangrijke set van indicatoren. Vervolgens is door een regressie-analyse bepaald in hoeverre deze indicatoren het fietsgebruik verklaren. De indicatoren met de grootste verklaringskracht zijn vervolgens ondergebracht in het verklaringsmodel. Dit model verklaart 73% van de variatie van het fietsgebruik tussen gemeenten. In vergelijking met andere statistische modellen is de verklaringskracht daarmee hoog.

Per maatregel uit het Fietsplan is onderzocht in hoeverre deze beleidsrelevant is, d.w.z. een positieve invloed uitoefent op het fietsgebruik in de provincie. Hiertoe hebben we onderzocht welke maatregelen de provincie op grond van het Fietsplan 2001 inzet en in welke mate deze volgens het verklaringsmodel 'beleidsrelevant' zijn. Deze werkwijze heeft tot de volgende resultaten geleid.

Aanleggen fietspaden

Zowel de dichtheid van wegen als het beperken van de omrijdfactor hebben een positieve invloed op het fietsgebruik. Aangezien de provincie bij de aanleg van fietspaden streeft naar een maximale omrijdfactor van 1,2 kunnen we stellen dat deze maatregel in principe een positief effect heeft op het fietsgebruik.

Comfortabele en veilige fietspaden zijn volgens het Verklaringsmodel 'sterk beleidsrelevant'. In het Fietsplan 2001 zien we het aspect 'comfortabel' deels terug in het hanteren van de kwaliteitseisen van het CROW. Naast het ontbreken van trillinghinder, bevorderen echter ook een lage stopfrequentie, ontbreken van verkeershinder en geluidshinder, voorrang bij kruispunten en een beperkt aantal maal dat men moet afslaan om een locatie te bereiken, het comfort dat de gebruiker van de fietspaden ervaart. Deze factoren zijn echter niet expliciet meegenomen in het Fietsplan 2001, bijvoorbeeld als criteria bij het ontwerpen van fietspaden.

'Veiligheid' is in onderhavig onderzoek buiten beschouwing gelaten. Het vergroten van de verkeerveiligheid is een doelstelling uit het Fietsplan 2001. Deze doelstelling is echter niet zozeer in het Fietsplan uitgewerkt maar vooral in het Tweede Structuurschema Verkeer- en Vervoer en het Mobiliteitsplan Zuid-Holland. Uit het Verklaringsmodel Fietsgebruik blijkt dat een hoge verkeerveiligheid (= laag aantal verkeersongevallen per 100 miljoen kilometer en/of per 10.000 inwoners) bijdraagt aan meer fietsgebruik in de provincie. Meer expliciete aandacht voor de veiligheid van fietsers in het Fietsplan met betrekking tot het aanleggen van fietspaden is vanuit die optiek dan ook gewenst.

Aanleggen fietsenstallingen

Tevredenheid van inwoners over de fietsenstallingen heeft eveneens een positieve invloed op het fietsgebruik. De flankerende maatregel die gericht is op het verbeteren van fietsvoorzieningen bij stations, is derhalve een goed gekozen aandachtsgebied.

Fiets meenemen in openbaar vervoer

Er zijn in het Verklaringsmodel Fietsgebruik geen indicatoren die betrekking hebben op het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer. Uit het model blijkt wel dat het aantal stations een positieve invloed heeft op het gebruik van de fiets. Het is aannemelijk dat voldoende en goede fietsvoorzieningen bij haltes en stations het gebruik van fietsen stimuleert.

Flankerende maatregelen

Ook de flankerende maatregelen zijn niet te relateren aan indicatoren in het Verklaringsmodel, tenzij uitgegaan wordt van de indicatoren 'ambities van het fietsbeleid' en het 'algemene oordeel m.b.t. fietsbeleid'. Hierdoor is niet vast te stellen welke invloed de flankerende maatregelen op het fietsbeleid hebben gehad. Logischerwijze is het wel aannemelijk dat vooral het verstrekken van actuele informatie over fietsvoorzieningen en routes, het stimuleren van bedrijven om het fietsgebruik onder hun werknemers te vergroten en het oprichten van een fietsberaad een positieve invloed op het fietsgebruik kunnen hebben. Niet al deze maatregelen zijn echter ook daadwerkelijk uitgevoerd (zie §3.3).

Bij bestudering van het Verklaringsmodel vallen enkele indicatoren op die een positieve invloed hebben op het fietsgebruik maar die niet in het Fietsplan 2001 zijn uitgewerkt. Naast de indicatoren die betrekking hebben op het fietscomfort (zie 'aanleg fietspaden'), gaat het hierbij vooral om de aanpak van fietsendiefstal en het vergroten van de sociale veiligheid van fietspaden of de beleving daarvan¹.

¹ Door fietskluizen te bouwen of bewaakte fietsvoorzieningen voorkomt de provincie reeds fietsendiefstal. In het Fietsplan 2001 is echter geen aandacht besteed aan het tegengaan van fietsendiefstal.

5 Conclusies en aanbevelingen

De conclusies bestaan uit drie onderdelen. In de eerste plaats gaan we in op de analyse van het Fietsplan, gevolgd door enkele conclusies over de uitvoering ervan. We sluiten af met conclusies over het doelbereik en de efficiency.

I. Fietsplan 2001

1. De doelen zijn onvoldoende realistisch, specifiek en nauwelijks meetbaar

Passend in de toenmalige tijdsgeest is het Fietsplan 2001 een zeer uitgebreid verhaal waarin de doelstellingen van het beleid niet helder naar voren komen. Voor het onderzoeken van de doelmatigheid en efficiency van (de uitvoering van) het beleid is het echter essentieel dat het beleidsplan elke lezer duidelijk maakt wie, wat, wanneer gaat doen en met welke middelen.

Om grip te krijgen op de te bereiken doelen, dienen deze SMART te worden gesteld, d.w.z. specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. De doelen en maatregelen uit het Fietsplan 2001 voldoen hier niet aan. De onderstaande tabel maakt duidelijk waarom de verschillende doelstellingen niet aan de SMART-criteria voldoen.

<i>Doel</i>	<i>Opmerking</i>
Stimuleren van fietsen voor 2015	Niet specifiek, niet meetbaar maar wel tijdgebonden
Stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 1% per jaar in 2001-2015	Wel meetbaar, tijdgebonden, mogelijk realistisch, maar niet specifiek. Eventuele stijging in het gebruik kan ook door andere factoren zijn beïnvloed.
Versterken positie fiets in ketenmobiliteit voor 2015	Niet specifiek, niet meetbaar. Wel tijdgebonden
Aanleg 400 kilometer fietspad voor 2015	Specifiek, meetbaar en tijdgebonden maar wel zeer ambitieus
Aanleg 165 fietsenstallingen voor 2015	Specifiek, meetbaar en tijdgebonden, mogelijk wel te weinig ambitieus
Toename mogelijkheden om fiets mee te nemen in openbaar vervoer voor 2015	Niet specifiek, wel meetbaar en tijdgebonden
Flankerende maatregelen, als een routeplanner, fietsvaardigheidstrainingen etc voor 2015	Niet specifiek, niet meetbaar. Wel tijdgebonden

Doordat de doelstellingen niet scherp zijn gesteld, kan de mate van doelbereik lastig worden vastgesteld. Zeker indien bij de realisatie samenwerking met andere partijen gewenst is, is het van belang dat de doelen helder geformuleerd zijn.

De doelstelling om vierhonderd kilometer fietspad aan te leggen is verder te ambitieus geweest. De eerste 4 jaar is 63 kilometer fietspad gerealiseerd. Hiermee loopt de realisatie beduidend achter op de planning. Enerzijds kan dit worden verklaard doordat de planning en voorbereiding van de aanleg van fietspaden enige tijd duurt. Anderzijds bleek het draag-

vlak onder de verschillende partijen lager dan vooraf door de provincie was ingeschat. De partijen zijn nauwelijks bereid in de aanleg van fietspaden te investeren. Maar ook indien dit draagvlak wel aanwezig was geweest, blijft de aanleg van 400 kilometer in 15 jaar een weinig realistische doelstelling.

Opmerkelijk is verder dat de samenhang tussen de doelstellingen niet duidelijk in het Fietsplan is aangegeven. Doelenbomen, zoals verwerkt in hoofdstuk 2 van deze rapportage, geven de doelen en maatregelen overzichtelijk weer.

Aanbeveling 1: Zorg dat doelstellingen voldoen aan de criteria van SMART

Bij de actualisatie van het Fietsplan 2001 is het raadzaam de doelen te herzien, zodat ze meer houvast bieden voor de uitvoering. De doelstellingen dienen te voldoen aan de criteria van SMART en/of de drie w's die binnen de provincies worden gebruikt.

Aanbeveling 2: Zorg dat de doelstellingen goed zichtbaar zijn

Bij de actualisatie van het Fietsplan 2001 is het van belang dat de doelstellingen op zodanige wijze in de tekst worden geplaatst dat ze makkelijk te vinden zijn. De doelstellingen zijn immers de kapstok van het beleidsplan. Doelenbomen bieden hierbij uitkomst.

2. Financiële dekking Fietsplan 2001 onvoldoende uitgewerkt

Het beleidsplan dient de financiële dekking van de te nemen maatregelen inzichtelijk te maken. Het valt op dat de maatregelen uit het Fietsplan vanuit verschillende bronnen moeten worden gefinancierd maar dat deze financieringsstructuur niet transparant wordt weergegeven. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk uit welke middelen de flankerende maatregelen dienen te worden gefinancierd.

Opmerkelijk is dat de provincie uitgaat van een aanzienlijke bijdrage van vooral gemeenten, waterschappen en Landinrichtingscommissies. Een onderbouwing van de omvang en de realiteitsgehalte van de geschatte bijdragen van derden blijft achterwege. Doordat de bijdragen van betrokken partners te hoog zijn ingeschat, blijken de budgetten voor de aanleg van fietspaden en de stallingen uit het Fietsplan 2001 niet toereikend te zijn.

Het Fietsplan 2001 heeft onvoldoende draagvlak gehad bij vooral gemeenten en waterschappen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat gemeenten en waterschappen in geringe mate bereid zijn mee te betalen aan de realisatie van de fietspaden en stallingen uit het Fietsplan 2001. Een mogelijke verklaring voor het gematigde enthousiasme van de gemeenten en waterschappen is de manier waarop het Fietsplan is ontstaan. Hoewel de samenwerking tussen de partijen in de regio's gewaardeerd wordt, lijkt het erop dat de wenslijnen vooral vanuit de provincie zijn geïntroduceerd. In overleg met de gemeenten en waterschappen zijn de wenslijnen op de provinciale kaarten gezet. Het is niet duidelijk in welke mate gemeenten en waterschappen zich werkelijk hebben gecommitteerd aan deze plannen.

Aanbeveling 3: Koppel de middelen aan de maatregelen

In de actualisatie van het Fietsplan dient een financieel dekkingsplan op te worden genomen. Per doelstelling dienen de beschikbare middelen inzichtelijk gemaakt te worden. De financiële bijdragen van andere partijen dienen inzichtelijk te worden gemaakt en reëel te worden ingeschat. Het is raadzaam eventuele financiële risico's kenbaar te maken.

Aanbeveling 4: Onderzoek het draagvlak

Voor de uitvoering van het Fietsplan is de provincie in hoge mate afhankelijk van andere partijen. Draagvlak voor het plan is dan ook van groot belang. Het Fietsplan 2001 heeft echter onvoldoende draagvlak gehad bij gemeenten en waterschappen. Bij de actualisering van het Fietsplan is het dan ook van belang het draagvlak te onderzoeken en de maatregelen af te stemmen op de te verwachten inzet van de overige partijen.

3. Meer aandacht voor kilometers dan voor kwaliteit

Het Fietsplan 2001 is sterk gefocust op het aanleggen van nieuwe fietspaden maar gaat nauwelijks in op de kwaliteit ervan. In dit verband wordt enkel gerefereerd aan de richtlijnen van CROW met betrekking tot fietspaden. Uit de controle van vrijliggende fietspaden blijkt echter dat bij 25% van het oppervlak sprake is van achterstallig onderhoud. Volgens het Verklaringsmodel Fietsgebruik is 'comfort' en daarmee de kwaliteit van de fietspaden, een sterk beleidsrelevante indicator.

Aanbeveling 5: Ook aandacht voor kwaliteit fietspaden

Bij de actualisatie van het Fietsplan is het raadzaam meer aandacht te besteden aan de kwaliteit van de fietspaden bijvoorbeeld door hier specifiek middelen aan te koppelen **en** het een herkenbaar onderdeel te laten zijn van de beheer en onderhoudplannen van de provincie.

4. Ondersteunende maatregelen relatief weinig aandacht

Het Fietsplan 2001 is sterk gericht op de 'harde' maatregelen, zoals fietspaden en fietsenstallingen. De flankerende maatregelen zijn in het plan maar in beperkte mate uitgewerkt. Het is in sommige gevallen onduidelijk hoe de maatregelen dienen te worden uitgevoerd. Ondanks dat de aandacht voor andere zaken dan de infrastructuur groeit en hier ook succes worden geboekt (denk aan de Fietsrouteplanner), blijven de flankerende maatregelen onderbelicht. Opvallend is bijvoorbeeld dat de actualisatie van het Fietsplan 2001 de resultaten die geboekt zijn met betrekking tot de flankerende maatregelen, maar in beperkte mate meldt, terwijl het aantal gerealiseerde stallingen en fietspaden wel uitgebreid worden genoemd.

Aanbeveling 6: Verlies de flankerende maatregelen niet uit het oog

Indien de provincie hecht aan de realisatie van de flankerende maatregelen dan dienen deze zowel in het beleid als de uitvoering beter tot hun recht te komen. Hiertoe dient, zowel intern als extern, helder te zijn wie verantwoordelijk is voor de uitvoering van deze maatregelen. In de actualisatie van het Fietsplan dient – naast een beeld van de uitgevoerde activiteiten - per maatregel te worden aangegeven wie, wat, wanneer en met welke middelen uit gaat voeren.

II. Uitvoering Fietsplan 2001

5. Afstemming tussen partijen is afgenomen

Regio's, gemeenten en waterschappen hechten – net als de provincie - veel waarde aan afstemming van (de uitvoering van) het fietsbeleid. De genoemde partijen zijn zeer tevreden over de afstemming die heeft plaatsgevonden met betrekking tot de ontwikkeling van het

Fietsplan 2001. Zij vinden het dan ook erg jammer dat in de daarop volgende periode nauwelijks contact was met de provincie over de realisatie van de provinciale fietspaden.

De laatste 1 à 2 jaar vindt er nauwelijks uitwisseling van informatie met de provincie plaats. De provinciale ambtenaar neemt niet langer deel aan de regionale ambtelijke overleggen over (de uitvoering van) het fietsbeleid en tegelijkertijd merken regio's, gemeenten en waterschappen op een duidelijke ingang in de provinciale organisatie te missen. Door de doorstroom en veranderingen in de provinciale organisatie hebben zij geen zicht op wie hun contactpersoon is. Dit is opmerkelijk aangezien de provincie afhankelijk is van deze partijen voor de uitvoering van het eigen beleid. De genoemde partijen geven aan behoefte te hebben aan een afstemmingsoverleg ter actualisatie van het Fietsplan 2001.

Aanbeveling 7: Versterk de afstemming met regio's, gemeenten en waterschappen

In de uitvoering van het Fietsplan is de provincie afhankelijk van onder meer regio's, gemeenten en waterschappen. Om die reden is het belangrijk deze partijen betrokken te houden bij de uitvoering van het fietsbeleid. Hierbij is een goede onderlinge communicatie van groot belang.

Ter bevordering van de communicatie stellen wij de volgende activiteiten voor:

- organiseren afstemmingsoverleg met partijen over actualisatie Fietsplan
- op structurele basis deelnemen aan ambtelijke overleggen regio's
- verspreiden contactpersonenlijst fietsbeleid/-uitvoering aan relevante partijen.

6. Uitvoerbaarheid kan beter

De uitvoering van het provinciale fietsbeleid stuit op enkele knelpunten die de voortgang ervan belemmeren. Hierbij gaan we afzonderlijk in op de visie van de provincie als van de betrokken overige partijen.

De provincie merkt op dat het aanleggen van fietspaden vertraging oploopt doordat de fietspadprojecten in het Fietsplan 2001 niet zijn geprioriteerd. Er wordt gesteld dat een adequate prioritering bijdraagt aan het realiseren van fietspaden. Door bijvoorbeeld fietspaden die makkelijk te realiseren zijn voorrang te geven op fietspaden waar onteigeningsproblemen spelen, kan meer voortgang worden geboekt.

Daarnaast heeft de provincie de slagkracht van de organisatie met betrekking tot het aanleggen van fietspaden vergroot door een aantal medewerkers hiervoor vrij te maken, meer middelen vrij te geven en de te ontwikkelen fietspaden te 'overplannen' (waardoor bij vertragingen toch het gewenste aantal kilometers kan worden ontwikkeld).

De regio's, gemeenten en waterschappen hebben geen zicht op de uitvoerbaarheid van het plan omdat zij zich alleen richten op de projecten die voor hun werkgebied relevant zijn. In principe zijn zij tevreden over de uitvoering van de fietsprojecten maar vinden het wel belangrijk dat de provincie de voortgang van projecten niet belemmert. Sommige fietsprojecten blijven volgens de partijen steken in de uitvoering doordat binnen de provincie de vergunningverlening traag verloopt en qua procesgang niet duidelijk is. De partijen zijn er ontevreden over dat de provincie in eerste instantie stimuleert tot de aanleg van fietspaden en vervolgens zelf zorgt voor vertraging.

Aanbeveling 8: Stel prioriteiten

Bepaal in het Fietsplan op hoofdlijnen de prioriteiten van de verschillende uit te voeren activiteiten, zoals ten aanzien van de aanleg van fietspaden bijvoorbeeld in het 80-kilometerprogramma reeds is gedaan. In principe volstaat hierbij een puntensysteem op basis waarvan in de uitvoering de aan te leggen fietspaden kunnen worden geprioriteerd.

Aanbeveling 9: Zorg voor een voorspoedig verloop van provinciale processen

Aangezien de provincie afhankelijk is van regio's, gemeenten en waterschappen bij de uitvoering van het fietsbeleid is het belangrijk dat de provincie zelf het goede voorbeeld geeft. De provincie dient ernaar te streven initiatieven van derden die voortvloeien uit het Fietsplan, niet te belemmeren door bijvoorbeeld een trage verstrekking van de benodigde vergunningen. In elk geval moeten de genoemde partijen inzicht hebben in de procesgang zodat zij zich daarbij betrokken voelen en hun interne processen daarop kunnen afstemmen. Andersom moet de provincie ook rekening houden met de processen binnen de organisaties waarmee het samenwerkt.

III. Doelbereik en efficiency

7. Doelen zijn deels behaald

De mate waarin de in het Fietsplan gestelde doelen zijn bereikt, is niet eenduidig vast te stellen. In het onderstaande geven wij per doelstelling de mate waarin deze is bereikt.

De tactische doelstelling 'toename van het fietsgebruik met 1%' is – wanneer deze wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen – niet bereikt. Aan de andere kant zijn de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde reisduur per fiets wel toegenomen. Het is echter niet bekend of deze verschillen significant zijn. In elk geval kan gesteld worden dat de grafieken geen duidelijke stijgende lijn vertonen. Afhankelijk van de keuze voor een indicator kan derhalve wisselend worden geoordeeld over de doelbereiking.

Aangezien met betrekking tot de verbetering van de ketenmobiliteit - het tweede tactische doel - geen norm is gesteld, kan niet worden bepaald of het doel is bereikt.

Met betrekking tot het operationele doel 'aanleggen van fietspaden' blijkt dat de gestelde norm van 400 kilometer te hoog is. Door een gebrek aan middelen en een versnipperde verantwoordelijkheid bleef de uitvoering sterk achter op het gewenste aantal gerealiseerde kilometers per jaar. Met de komst van de Task Force Fiets zijn een aantal medewerkers vrijgemaakt voor het fietsprogramma, zijn er extra middelen gekomen en zijn fietspaden die naar verwachting goed te realiseren zijn, geselecteerd. Daarmee is het aantal aangelegde kilometers per jaar omhoog gegaan. Desondanks blijft staan dat de doelstelling te ambitieus gesteld is en dat - ook wanneer deze wijzigingen eerder waren doorgevoerd – deze niet gerealiseerd had kunnen worden.

Ten aanzien van de aan te leggen fietsenstallingen blijkt dat, ondanks dat het aantal gerealiseerde stallingen niet met zekerheid is vast te stellen, het plaatsen van de stallingen voorspoedig verloopt en het doel mogelijk al gerealiseerd is. Deze doelstelling had – in tegenstelling tot de voorgaande – met meer ambitie vastgesteld mogen worden.

Ten aanzien van het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer en de flankerende maatregelen zijn geen concrete doelen gesteld. Daardoor is niet vast te stellen of de doelen zijn behaald en/of de maatregelen naar behoren zijn uitgevoerd.

8. Effectiviteit kan groter

Uit het Verklaringsmodel Fietsgebruik blijkt dat het aanleggen van fietspaden en – voorzieningen bij kan dragen aan het fietsgebruik. Het model geeft geen inzicht in de effectiviteit van het bevorderen van het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer en de flankerende maatregelen. Wel zijn er belangrijke beleidsbepalende indicatoren die niet of nauwelijks in het Fietsplan 2001 zijn uitgewerkt. Hierbij gaat het om factoren die betrekking hebben op het fietscomfort, de aanpak van fietsendiefstal en het vergroten van de sociale veiligheid van fietspaden. Door deze factoren in het nieuwe Fietsplan uit te werken, kan het plan aan effectiviteit winnen.

Aanbeveling 10: Vergroot de effectiviteit

Op basis van het Verklaringsmodel Fietsgebruik adviseren wij de provincie in de actualisatie van het Fietsplan expliciet aandacht te schenken aan de volgende factoren:

- tegengaan van verkeers- trillings en geluidshinder
- beperken omrijdfactor
- beperken aantal maal dat fietsers moeten afstappen bij kruispunten
- vergroten (sociale) veiligheid van fietspaden en fietsvoorzieningen
- tegengaan van fietsendiefstal.

9. Inzicht in efficiency ontbreekt

Er zijn geen uitspraken te doen over de efficiency van het provinciale beleid. Doordat de bestede middelen niet transparant zijn, ontbreekt inzicht in de efficiency van de uitvoering. Er kan niet worden vastgesteld of de provincie ook met minder middelen dezelfde resultaten had kunnen bereiken.

10. Monitoring

Adequate monitoring is van belang bij het bepalen van de doelmatigheid en efficiency van (de uitvoering van) het beleid. Uit het onderzoek blijkt echter dat het lastig is inzicht te krijgen in de gerealiseerde maatregelen en de gedane bestedingen. Het aantal aangelegde fietspaden en stallingen is niet eenduidig vast te stellen. Naast dat cijfers uit de voortgangsrapportage van de provincie en de evaluatie van het fietsbeleid (zie actualisatie Fietsplan 2001) van elkaar verschillen, blijkt ook dat fietspaden worden aangelegd op grond van het Fietsplan 2001, het 80-kilometer fietsprogramma en het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan. Een totaaloverzicht ontbreekt, zowel wat betreft de resultaten van de uitvoering en als de financiering daarvan.

Aanbeveling 11: Toon het werk van de provincie

Ondanks dat de uitvoering het fietsbeleid door de samenwerking met andere partijen complex van aard is, is het raadzaam het werk van de provincie (integraal) meer inzichtelijk te maken. Zorg voor overzichten waarin de activiteiten/projecten uit het Fietsplan naar fase van uitvoering worden gemeld. Met een dergelijk overzicht kan de provincie het belang dat het aan fietsen hecht, laten zien aan de hand van daden.

Eenduidige informatie over de toegekende middelen, de behaalde resultaten en de gemaakte kosten is eveneens van belang bij het bewaken van de voortgang van de uitvoering en het actualiseren van het Fietsplan.

Bijlage 1 Onderzoeksvragen

Om de hoofdvragen van het onderzoek (zie §1.2) te kunnen beantwoorden, zijn de onderstaande onderzoeksvragen opgesteld.

Maatschappelijke doelen / effecten

- 1 Welke maatschappelijke doelen zijn in het Fietsplan opgenomen?
 - stimuleren fietsverkeer
 - ...
- 2 Welke beleidsdoelen zijn daarvan afgeleid?
 - aanleggen regionale/bovenregionale fietsverbindingen
 - plaatsen van fietsparkeervoorzieningen (met het oog op optimaliseren ketenmobiliteit)
 - flankerend beleid
 - ...

Input

- 3 Welke middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering van het beleid?
- 4 In hoeverre zijn de middelen besteed zoals was voorzien? Welke oorzaken liggen aan eventuele afwijkingen ten grondslag (zie ook antwoorden op onderstaande vragen)?

Instrumenten / beleidsprestaties

- 5 Welke instrumenten zijn volgens de beleidsstukken ingezet teneinde de doelen te verwesenlijken? Wat waren de overwegingen voor de keuze voor deze instrumenten?
- 6 Welke beleidsprestaties zijn in het Fietsplan voorzien?
 - 400 kilometer fietspad
 - stallingen op 165 locaties
 - ...
- 7 Zijn de instrumenten daadwerkelijk ingezet en de beoogde beleidsprestaties ook geleverd? Zo nee, waarom niet?
- 8 Is in de loop der jaren een verschuiving van instrumenten / beleidsprestaties te constateren (intensivering)? Zo ja, waarom? Heeft dat ook effect gehad?

Uitvoeringspraktijk (procesvragen)

- 9 Welke actoren spelen een rol in de context waarbinnen de provincie haar Fietsbeleid uitvoert (bijvoorbeeld andere afdelingen, Rijksoverheid, waterschappen, gemeenten, maatschappelijke organisaties)?
- 10 Welke relaties zijn er tussen deze partijen (zoals samenwerking, aansturing, afstemming, draagvlakbevordering)?
- 11 Wat zijn de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de actoren in deze relaties? Wat is de feitelijke positie van de provincie in de uitvoering van het Fietsbeleid?
- 12 Op welke wijze wordt de voortgang van het beleid gevolgd (monitoring)?

Bijlage 2 Overzicht respondenten

De tabel geeft een overzicht van de respondenten waarmee tijdens de interviewronde is gesproken.

Tabel Respondenten

Organisatie	Naam
Gemeente Alphen aan den Rijn	Dhr. Luijk
Gemeente Bodegraven	Dhr. Koot
Gemeente Leiden	Dhr. Swank
Gemeente Middelharnis	Dhr. Mol
Waterschap Hollandse Delta	Dhr. Nelemans; Dhr. Van Galen
Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee (ISGO)	Mw. Rentes
Regio Leiden	Mw. de Bruijne
Connexxion	Dhr. Henstra
Fietzersbond	Dhr. Nederpelt
ANWB	Dhr. Nieuwenhout
Provincie Zuid-Holland	Mw. Iding; Dhr. Ruytenbeek

Bijlage 3 Checklist betrokken organisaties

Introductie

- Uitleg onderzoek + opbouw gesprek
- Naam en functie
- Betrokkenheid bij het provinciale fietsbeleid

Algemeen

- Wat is de rol van uw organisatie in het (provinciale) fietsbeleid?
- Hoe beziet u de relatie tot de provincie in deze? (Is er sprake van samenwerking?)
- Is het provinciaal fietsbeleid bekend en in hoeverre is er draagvlak voor?
 - Is het doel reëel?
 - Leidt het beleid ook tot het gewenste doel?
- Hoe verhoudt het fietsplan 2001 zich tot het eigen beleid (conflicterend, versterkend, etc)
- Is het provinciaal beleid volgens u uitvoerbaar?

Uitvoeringspraktijk, input en beleidsprestaties

- Hoe is de aanmelding van locaties voor fietsenstallingen en fietspaden verlopen?

Fietspaden

- Welke fietspaden zijn aangemeld?
- Welke zijn aangelegd?
- Waarom zijn deze aangelegd?
- Wie heeft de uitvoering gedaan?
- Wie heeft de uitvoering en het beheer gefinancierd?
- Wat heeft het opgeleverd?

Stallingen

- Zie boven

Overig

- Zijn er nog andere instrumenten/acties door uw organisatie in de periode 2001-2006 ingezet? Was dit in overleg / in samenwerking met de provincie?
 - Waarom is dit uitgevoerd?
 - Wie heeft de uitvoering gedaan?
 - Wie heeft de uitvoering en het beheer gefinancierd?
 - Wat heeft dit opgeleverd?
- Is er een vorm van monitoring op het gevoerde beleid? Kijkt uw organisatie en/of de provincie of projecten wel volgens plan worden uitgevoerd?
- Verschuiving van instrumenten / beleidsprestaties in de loop der jaren? Wat is de achtergrond daarvan?

Beoordelend

- Wat is uw oordeel over de toegevoegde waarde van het Fietsplan 2001 voor uw organisatie? Voor fietsen in de provincie?
- Wat is de mening over de effectiviteit van het provinciaal beleid?
- Aanbevelingen voor de optimalisatie van het fietsbeleid?

Bijlage 4 Checklist provincie

Introductie

- Uitleg onderzoek + opbouw gesprek
- Naam en functie
- Betrokkenheid bij het provinciale fietsbeleid

Input

- Welke middelen zijn gereserveerd voor de uitvoering van het beleid?
- Wat is de feitelijke besteding geweest?
- Oorzaken van eventuele afwijkingen tussen gereserveerde en feitelijke besteding?
- In hoeverre hebben andere actoren ook middelen ter beschikking gesteld? (gemeente, waterschap, Connexxion)

Instrumenten / beleidsprestaties

- Welke instrumenten (acties) zijn ingezet? (aanleg fietspad, fietsenstalling, etc)
- Wat heeft dit opgeleverd?
- Verschuiving van instrumenten / beleidsprestaties in de loop der jaren? Wat is de achtergrond daarvan?

Uitvoeringspraktijk

- Hoe ziet de provincie zelf de eigen rol in de uitvoering van het beleid?
- Hoe verloopt de uitvoering binnen de provincie? (Coördinatie, organisatie uitvoering projecten etc)
- Zijn er wijzigingen doorgevoerd in de organisatie van de uitvoering binnen de provincie?
- Is er een vorm van (tussentijdse) monitoring op het gevoerde beleid? (Wordt er gekeken of projecten wel volgens plan worden uitgevoerd?) Hoe wordt dit uitgevoerd?
- Hoe kijkt de provincie aan tegen de samenwerking met partijen in het veld aan?
 - Met welke partijen is er contact?
 - Hoe vaak is er contact?
 - Waaruit bestaat dit contact?
- Wat is de bekendheid van het provinciaal fietsbeleid onder andere partijen?
- In hoeverre ervaart de provincie dat er draagvlak is voor het provinciale beleid?
- Hoe is de aanmelding van locaties voor fietsenstallingen en fietspaden verlopen?
- Hoe kijkt de provincie aan tegen de uitvoerbaarheid van het beleid? Zijn er t.a.v. verbeterpunten te noemen?

Beoordelend

- Wat is de toegevoegde waarde van het Fietsplan 2001?
- Wat is de mening over de effectiviteit van het provinciaal beleid?
- Zijn er aanbevelingen voor de optimalisatie van het fietsbeleid en/of de uitvoering daarvan?

Bijlage 5 Tabel motieven fietsgebruik

De onderstaande tabel vermeldt de motieven om te fietsen voor de jaren 2001-2005. Hierbij is ook het belang van dit motief voor alle verplaatsingen in totaal (d.w.z. onafhankelijk van het vervoerstype) vermeld.

	2001		2002		2003		2004		2005	
	Fiets	Totaal	Fiets	Totaal	Fiets	Totaal	Fiets	Totaal	Fiets	Totaal
Van en naar het werk	0,11	0,51	0,12	0,52	0,13	0,53	0,12	0,5	0,11	0,51
Zakelijk bezoek in werksfeer	0,01	0,1	0,01	0,09	0,01	0,09	0,01	0,09	0,01	0,09
Diensten/persoonlijke verzorging	0,02	0,13	0,02	0,14	0,03	0,14	0,02	0,13	0,02	0,11
Winkelen, boodschappen doen	0,17	0,66	0,15	0,64	0,17	0,65	0,16	0,66	0,15	0,64
Onderwijs/cursus volgen	0,11	0,28	0,11	0,27	0,12	0,28	0,12	0,26	0,12	0,28
Visite/logeren	0,07	0,44	0,08	0,42	0,09	0,45	0,07	0,44	0,07	0,41
Sociaal recreatief overig	0,09	0,36	0,08	0,35	0,1	0,37	0,11	0,47	0,11	0,41
Toeren/wandelen	0,03	0,2	0,03	0,19	0,04	0,22	0,04	0,23	0,04	0,26
Recreatief	0,12	0,56	0,11	0,54	0,14	0,59	-	-	-	-
Overige	0,07	0,33	0,07	0,32	0,07	0,34	0,05	0,21	0,06	0,22

Bron: CBS Statline voor de jaren 2001-2003 en tabellenboek MON 2004 en 2005.

Research voor Beleid
Schipholweg 13-15
Postbus 985
2300 AZ Leiden
tel: 071 525 37 37
fax: 071 525 37 02
e-mail: info@research.nl
www.research.nl



Research voor Beleid
onderdeel van Panteia

SCHIPHOLWEG 13-15

POSTBUS 985

2300 AZ LEIDEN

T. 071 525 37 37

F. 071 525 37 02

INFO@RESEARCH.NL

WWW.RESEARCH.NL