

Fietsplan

Provincie Zuid-Holland 2016-2025

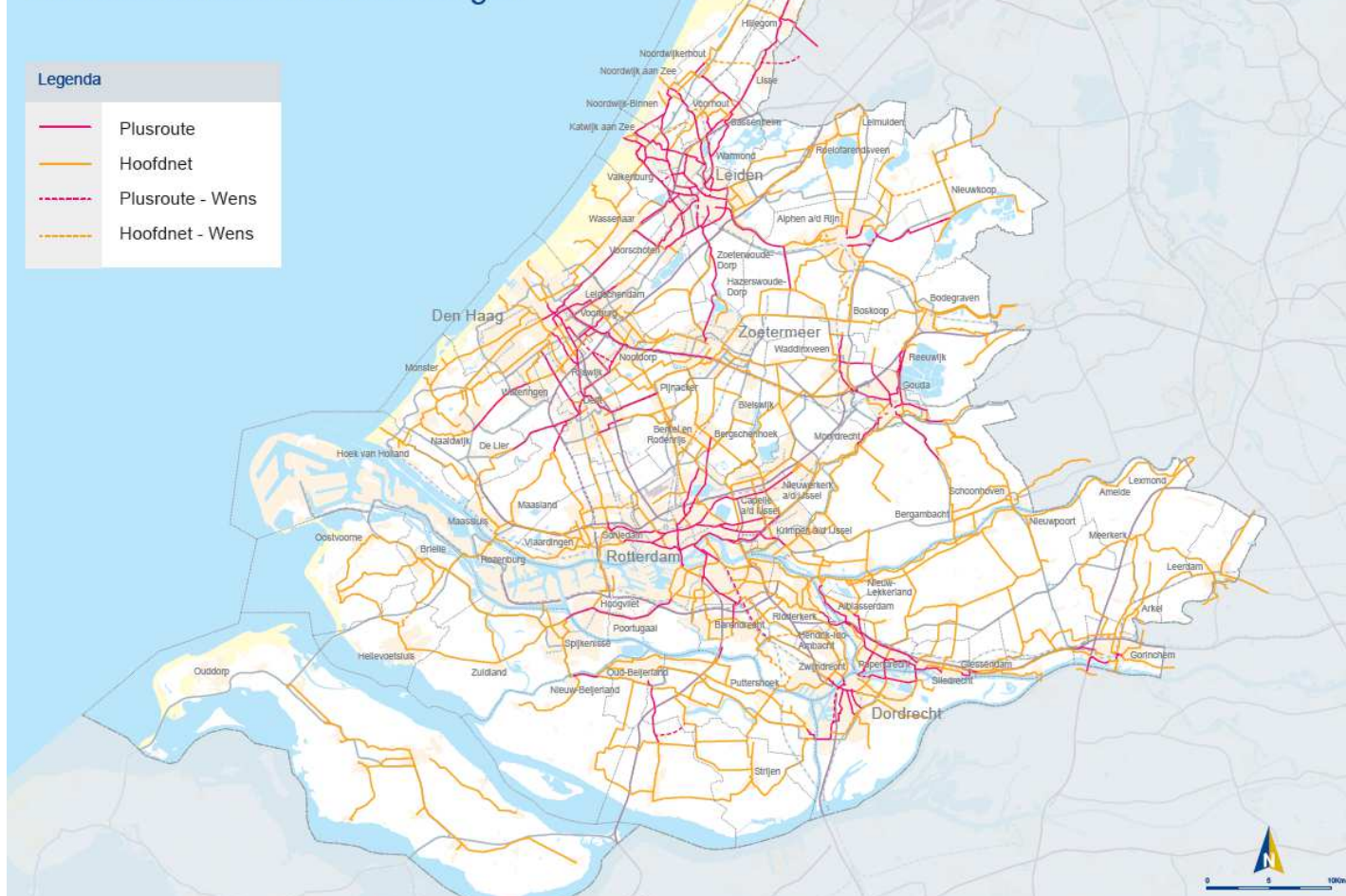
“Samen verder fietsen”



februari 2016



Hoofdnet utilitaire fietsverbindingen



Deze kaart toont het fietsnetwerk van Zuid-Holland.

Het betreft het zogeheten 'utilitaire netwerk'

gebruikt voor fietsen van A naar B (doelgericht fietsen naar bijv. werk, school, winkels, familie)

Plusroute betreft >1.500 fietsers per etmaal. Het Hoofdnet betreft > 500 fietsers per etmaal

Een actuele versie is online te vinden op staatvan.zuid-holland.nl



Deze kaart toont het recreatief fietsnetwerk van Zuid-Holland.

Het netwerk bestaat uit twee onderdelen:

LF-routes (ca. 350 km.) en het Fietsknooppuntennetwerk (ca. 3.000 km).

LF-routes zijn langeafstand fietsroutes waarvan het Landelijk Fietsplatform beheerder is.

Het Fietsknooppuntennetwerk is een fijnmazig stelsel van routes dat in beheer en onderhoud is bij regio's of gemeenten.

Het LF-net en het knooppuntennetwerk vullen elkaar aan, ze zijn complementair.

Een actuele versie is online te vinden op staatvan.zuid-holland.nl

Uiteraard loopt het recreatief en het utilitair net soms samen;

recreatieve routes zijn daar ook gunstig voor de fietser die van A naar B wil en andersom.



Voorwoord

[Volgt na vaststelling in PS]

Inhoudsopgave

1.	In het kort	- 5 -
2.	Waarom aandacht voor fiets?	- 6 -
3.	Fietsgebruik in Zuid-Holland	- 7 -
4.	Wat is het streven voor 2025?	- 8 -
5.	Waar zetten we op in?	- 10 -
	5.1 Optimalisatie fietsnetwerken	- 10 -
	5.2 Fiets in de keten	- 13 -
	5.3 Innovatieve, energieneutrale fietspaden	- 14 -
6.	Hoe gaan we aan de slag?	- 15 -
	6.1 Samenwerking	- 15 -
	6.2 Continu leren	- 15 -
	6.3 Gedrag en fietsveiligheid	- 17 -
	6.4 Leveren van regie, kennis of middelen	- 18 -
	6.5 Practice what you preach	- 18 -
	Bijlage 1. Potentie (e-)fiets op korte afstanden	- 19 -
	Bijlage 2. Fietsveiligheid	- 20 -
	Bijlage 3. Hoofdlijn netwerkanalyse Fiets	- 22 -



Fietstraat langs de Vliet in Rijswijk
De fietser gaat voor; de auto is te gast.



De snelfietsroute Velostrada tussen Leiden en Den Haag wordt niet alleen gebruikt voor woon-werk verkeer, maar ook recreatief.



1. In het kort

Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets. Daarom investeerden wij de afgelopen jaren in meer en betere fietspaden, voor school- en werkverkeer en recreatief fietsen.

De afgelopen jaren is een verschuiving ingezet van kwantiteit (veel kilometers fietspad aanleggen) naar kwaliteit. Het gaat hierbij ook om meer benutting van bestaande fietspaden. Deze koerswijziging wordt voortgezet.

Met mede-overheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen, bedrijven en inwoners van Zuid-Holland is besproken wat er nodig is voor het fietsen in Zuid-Holland. Hiervoor zijn 'Fietstafelbijeenkomsten' en sessies met wegbeheerders georganiseerd en zijn één-op-één gesprekken gevoerd. Ook hebben bijna duizend inwoners een digitale enquête ingevuld, die onder andere via de Fietzersbond werd verspreid. Daaruit zijn de volgende drie ambities voortgekomen: vaker en verder fietsen, fietsveiligheid en innovatieve en energieneutrale fietspaden.

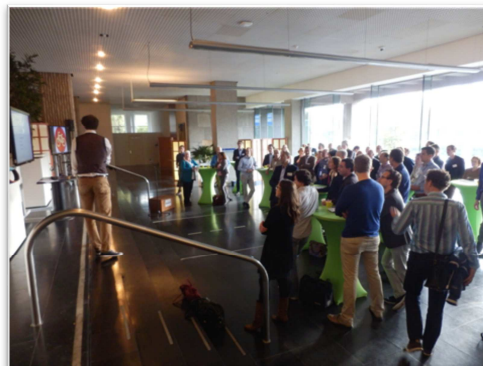
Wij willen vanuit onze eigen rol aan deze ambities bijdragen door ons in te zetten voor de volgende speerpunten:

- 1) Optimalisatie fietsnetwerken¹;
- 2) Fiets in de keten²;
- 3) Innovatieve, energieneutrale fietspaden.

Zo werken we aan veilige én aantrekkelijke, logische routes die de fietser faciliteren om verder te fietsen. Het afwegingskader fiets is uitgangspunt bij het afwegen van initiatieven en knelpunten. Op basis van dit Fietsplan maken we samen met stakeholders een Uitvoeringsagenda. Bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda en de uitvoering daarvan staat vanuit de provincie de volgende werkwijze centraal: samenwerking, continu leren en aandacht voor gedrag en fietsveiligheid.

¹ Dit speerpunt draagt bij aan de ambities 'vaker en verder fietsen' én 'fietsveiligheid'.

² Dit speerpunt draagt bij aan de ambitie 'vaker en verder fietsen'.



Één van de Fietstafelbijeenkomsten met o.a. gemeenten, waterschappen, ANWB, VVN, bedrijven en inwoners van Zuid-Holland.

Nederland staat internationaal bekend als fietsland. Nergens ter wereld is de fiets onderdeel van de samenleving zoals hier. Wereldwijd wordt inmiddels de potentie van de fiets ontdekt.

Met omvangrijke stimuleringsprogramma's worden steden zoals Kopenhagen internationaal geprofileerd als aantrekkelijke leefomgeving en wordt de bevolking aangezet om meer te fietsen. Op landelijk niveau kan echter niemand aan Nederland tippen. Maar omdat dit voor ons normaal is, zijn we er niet trots op en laten we het na nieuwe ambities te formuleren!

Nederland Fietsland (2014)
onderzoek Artgineering, in opdracht van
het College van Rijksadviseurs

Raakvlakken met andere
provinciale doelen

- Betere bereikbaarheid, ketenmobiliteit, slimme logistieke oplossingen;
- Recreatie, erfgoed, groen;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Minder CO2 uitstoot;
- Verbeteren luchtkwaliteit;
- Verbeteren economisch vestigingsklimaat;
- Innovatiepotentieel van Zuid-Holland beter benutten.

2. Waarom aandacht voor fiets?

Veel voordelen

Fietsen hoort bij Nederland. In ons dagelijks leven is de fiets niet meer weg te denken en Nederlanders vinden fietsen vaak fijn. De fiets wordt gepakt om fris op het werk aan te komen, te genieten van het landschap of juist om te sporten. De fiets verhoogt de belevingswaarde van onze provincie door steden, landschappen en cultuurhistorische plekken beter te verbinden.

De fiets speelt bovendien een belangrijke rol in de oplossing van veel hedendaagse uitdagingen. Fietzen is goed voor de gezondheid en zorgt ervoor dat mensen langer vitaal blijven. Als mensen vaker fietsen (met name voor woon-werkreizen) zorgt dat voor minder vertragingen en files van het autoverkeer en ook minder uitstoot van uitlaatgassen, waaronder CO₂. Dit is gunstig voor de luchtkwaliteit en het tegengaan van klimaatopwarming.

Fietsen is (samen met lopen) de smeerolie van onze mobiliteit.³ Langzaam maar onophoudelijk is de fiets vanzelfsprekend onderdeel van de hele mobiliteitsketen⁴ geworden. Ook worden steeds meer oplossingen voor stadsdistributie van goederen gevonden door gebruik te maken van de (bak)fiets. Dat geldt zeker voor dichtbevolkte gebieden, waar mensen en goederen zich vaak over relatief kleine afstanden verplaatsen. De fiets draagt meer dan ooit bij aan de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en aan de ruimtelijke kwaliteit van verschillende regio's. Dit geldt zeker voor (economisch) drukke punten, zoals stedelijke knooppunten en kenniscentra (bijv. de campussen van Delft en Leiden). Vooral op de weg van én naar het station (de zogehete "first en last mile") is nog veel mobiliteitswinst te halen met de fiets. En o.a. door de elektrische fiets wordt het steeds gebruikelijker om de fiets te nemen voor verplaatsingen tot vijftien kilometer. Dit komt de mobiliteit in heel Zuid-Holland ten goede.

Eind 2014 verscheen het rapport Nederland Fietsland. Uit het onderzoek – uitgevoerd door Artgineering in opdracht van het College van Rijksadvi-

seurs – blijkt dat de bijdrage van de fiets aan een concurrerend, bereikbaar en leefbaar Nederland niet alleen positief, maar ook kostenefficiënt is. De fiets draagt bij aan een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat. Ook vormen innovaties op het gebied van fiets een interessant exportproduct. Ook zijn fietsende werknemers productiever dan niet-fietsende werknemers en zijn recreërende fietsers goed voor de lokale economie. Tot slot fietsen veel mensen omdat ze het simpelweg leuk vinden.⁵

En enkele aandachtspunten

De genoemde voordelen van fietsen geven aan waarom wij aandacht voor de fiets hebben. Maar er zijn ook enkele zorgpunten die extra aandacht rechtvaardigen. Denk hierbij aan drukke fietspaden, stallingsproblematiek bij stations en niet in de laatste plaats 'fietsveiligheid'. Ruim de helft van de mensen in Nederland die jaarlijks zeer ernstig gewond raakt, betreft fietsers.⁶ Er zal veel moeten gebeuren om de landelijke doelstelling van maximaal 10.600 zeer ernstig gewonden in 2020 te halen. De provincie streeft naar nul verkeersslachtoffers en ziet in dat extra inspanningen voor fietsveiligheid nodig zijn. Het effect van de drukte op de fietspaden dient hier zeker ook in meegenomen te worden.

Daarom nu doorpakken

In Nederland lopen we op fietsgebied nog steeds voorop in de wereld. Van alle wereldburgers fietsen we het vaakst; we hebben aandacht voor de fiets in beleid en we profiteren van de enorme voordelen van de fiets. Toch, juist nu en juist in Zuid-Holland, is het van belang om door te pakken. Samen aan de wereld laten zien hoe 1) de fiets door innovatieve oplossingen nog beter onderdeel kan worden van de mobiliteitsketen 2) de fiets zorgt voor ruimtelijke kwaliteit en een beter vestigingsklimaat en 3) het beste ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen (zoals de elektrische fiets) en uitdagingen (zoals fietsveiligheid).

⁵ Dit blijkt o.a. uit de reacties op de afgenomen enquête 'Wat vinden fietsers ervan?' onder inwoners van Zuid-Holland.

⁶ De categorie 'zeer ernstig gewonden' betreft personen die minimaal één nacht in het ziekenhuis zijn opgenomen. Bij fietsers betreft het vaak zogehete éézijdige ongevallen, waarbij geen motorvoertuig betrokken is.

³ Zie rapport 'Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit'. (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015)

⁴ Ketennobiliteit gaat om (goede) combinatiemogelijkheden tussen vervoer via auto, water, fiets en OV.

3. Fietsgebruik in Zuid-Holland

Zoals weergegeven in nevenstaande afbeelding, is het fietsgebruik de afgelopen jaren flink toegenomen, ook in Zuid-Holland. Het fietsgebruik in Zuid-Holland is wel lager dan gemiddeld in Nederland. Zuid-Hollanders fietsen gemiddeld 2,49 km per persoon per dag. Met name in Rotterdam en Den Haag wordt verhoudingsgewijs minder gefietst (en dit telt in Zuid-Holland zwaar mee in het totaal). Dit komt onder meer omdat sommige bevolkingsgroepen minder fietsen en het openbaar vervoer van hoge kwaliteit is.

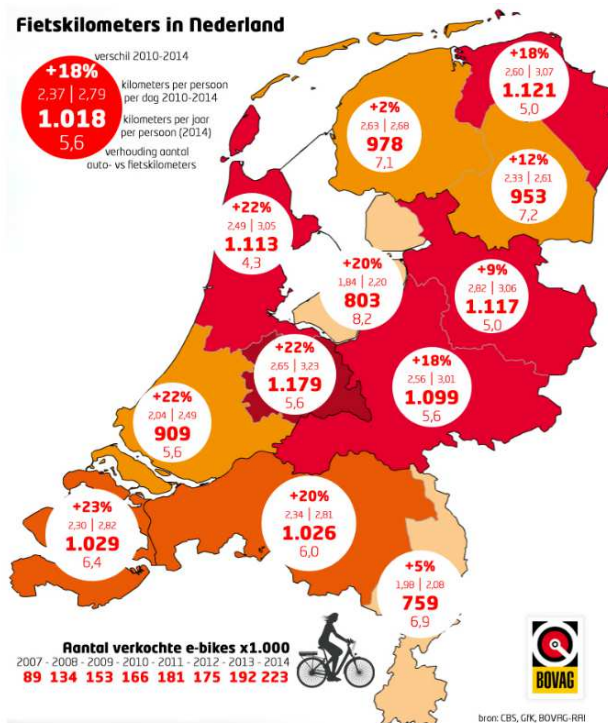
Welke rol de fiets speelt in dagelijkse mobiliteit is nog beter te beoordelen met de zogenaamde 'modal split'; het aandeel van het aantal fietsverplaatsingen in het totaal aantal verplaatsingen. Oftewel: in hoeveel van de gevallen dat men het huis uit gaat om 'een verplaatsing' te maken, gebeurt die verplaatsing met de fiets?⁷

In Zuid-Holland maken mensen gemiddeld 2,61 verplaatsingen per persoon per dag. Daarvan is 0,67 met de fiets; oftewel 26%. Ook dit is niet hoog in vergelijking met de rest van Nederland. Alleen Limburg (20%) en Flevoland (24%) scoren lager; Noord-Brabant scoort ook 26%. Noord-Holland scoort 31%. Behalve een stijging naar het gemiddelde in Nederland, denken we dat het fietsgebruik in Zuid-Holland verder kan stijgen door de impact van de elektrische fiets (ook voor woon-werkverkeer) en de aanleg en verbetering van infrastructuur, geschikt voor de elektrische fiets.

Wat betreft fietsveiligheid is bekend dat er Zuid-Holland 23 fietsdoden vielen in 2014. Dit aantal is relatief gezien laag. Het aantal fietsgewonden (132 zwaargewonden) is echter hoog in vergelijking met andere provincies.⁸

⁷ Indien een ketenverplaatsing wordt gemaakt (met meerdere vervoermiddelen van A naar B), dan telt alleen het dominante vervoermiddel. Hierdoor worden veel fietsritjes in deze methodiek 'vergeten' omdat de fiets vaak slechts wordt gebruikt als voor- of natransport naar het station.

⁸ Zie bijlage 2 'fietsveiligheid' voor meer informatie.



Afbeelding: Fietskilometers in Nederland
Toont toename van fietsgebruik in Nederland

Betere fietsdata zijn nodig

Al met al is er helaas nog veel onbekend over fietsgebruik. Waar fietsen mensen? Hoeveel verkeersongevallen vinden er plaats en wat is de oorzaak? Welke fietsstimuleringsmaatregel werkt en welke niet? En hoe zorgen we ervoor dat fietsen veiliger wordt? Welke innovaties zijn succesvol? Vaak weten we het niet. De data zijn niet beschikbaar en ook worden pilots niet altijd geëvalueerd.

De gegevens waarop de fietsverplaatsingen zijn gebaseerd (bron: CBS Statline) zijn relatief onnauwkeurig. De data zijn gebaseerd op vragenlijsten uit een landelijk onderzoek; mensen worden gevraagd een mobiliteitsdagboek bij te houden. Kijk je op de schaal van een stad of provincie (bv. Zuid-Holland), dan is de vragenlijst weinig representatief, omdat het aantal afgenomen vragenlijsten laag is. Toch geeft het, omdat de data in heel Nederland op dezelfde manier worden verzameld, wel een vergelijkbaar beeld. Ook de data van fietsongevallen zijn niet optimaal. De laatste jaren is de (landelijke) registratie van fietsongevallen sterk achtergebleven.

4. Wat is het streven voor 2025?

De fietsambities voor 2025 zijn tot stand gekomen in een proces met mede-overheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen, bedrijven en inwoners van Zuid-Holland. In het najaar van 2015 is de vraag gesteld “Wat is er voor nodig om fietsen in Zuid-Holland te verbeteren? En waar is behoefte aan?” Via diverse kanalen hebben we antwoord gekregen op deze vragen. Er zijn zogeheten ‘Fiets-tafel-bijeenkomsten’ geweest, sessies met weg-beheerders en één-op-één gesprekken. Ook hebben bijna duizend inwoners een digitale enquête ingevuld, die onder andere via de Fietsersbond is verspreid.

Op basis van deze gesprekken hebben we drie fietsambities geformuleerd voor de periode tot 2025:

1. vaker en verder op de fiets;
2. veilig op de fiets;
3. innovatieve, energieneutrale fietspaden.

1) Vaker en verder op de fiets

Het fietsgebruik en de afgelegde afstanden nemen de laatste jaren toe. Ook in Zuid-Holland. Vanwege de genoemde voordelen ziet de provincie dit als een positieve ontwikkeling en wil zij het fietsgebruik verder stimuleren. We zien veel potentie in toename van het fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer. [zie ook bijlage 1] Door het fietsgebruik op deze afstand te stimuleren zetten we een stap in de goede richting om de best bereikbare provincie van Nederland te worden.

Doel	Vaker en verder op de fiets
Doelgroep	Alle inwoners van Zuid-Holland. Met extra aandacht voor forenzen en doelgroepen die minder gebruik maken van de fiets
Meetbare effect	Verhoging van het aandeel fietsers (met 25%) op afstanden tot 15 kilometer
Inspanningen	De projecten die wij uitvoeren dienen erop gericht te zijn om mensen vaker en verder te laten fietsen. Zie met name 5.1, 5.2 en 6.3.

2) Veilig op de fiets

Om mensen te stimuleren om vaker te gaan fietsen moet er aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan. De route van en naar de bestemming moet snel, comfortabel, duidelijk en vooral veilig zijn. We zorgen voor veilige infrastructuur zodat onze ambitie ‘vaker en verder fietsen’ ook op een veilige manier gerealiseerd kan worden. De provincie ziet het als haar taak om bij te dragen aan een significante vermindering van het aantal (zwaar)gewonde fietsers en dodelijke slachtoffers. Daarom zijn wij ook aangesloten bij het initiatief Maak van de Nul een Punt en streven we naar nul verkeersslachtoffers.⁹

Doel	Veilig op de fiets
Doelgroep	Alle inwoners van Zuid-Holland. Extra aandacht is er voor fietsende ouderen en jongeren
Meetbare effect	20 % minder doden en zwaar gewonden per 100.000 gefietste kilometers.
Inspanningen	Verkeersveiligheid nemen we mee in alle inspanningen die we ondernemen. We investeren in veilige infrastructuur, registratie en onderzoek van fietsongevallen en veilig fietsgedrag. Zie met name 5.1, 6.2 en 6.3.

3) Innovatieve, energieneutrale fietspaden

Er liggen kansen om fietsen nóg duurzamer te maken. De provincie wil bijdragen aan energietransitie en wil innovatieve ontwikkelingen die hieraan bijdragen, stimuleren. De provincie stimuleert innovatie bij aanleg, beheer en onderhoud van provinciale fietspaden.

Doel	Innovatieve, energieneutrale fietspaden realiseren
Meetbare effect	30% CO2 reductie bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden
Inspanningen	Wensen/ eisen voor CO2 reductie opnemen bij aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur, ruimte bieden voor pilots. Zie met name 5.3.

⁹ Zie www.maakvandenuleenpunt.nl.



Monitoren voortgang

De uitdaging is om steeds ook meetbaar te maken wat de inspanningen bijdragen aan het behalen van onze doelen. Hierbij maken we onderscheid tussen een prestatie die PZH levert (we gaan project X uitvoeren) en een effect dat het leveren van zo'n prestatie moet hebben (mensen gaan vaker fietsen, minder verkeersslachtoffers of realisatie van CO2 reductie). Vaak is het niet mogelijk om beide één op één aan elkaar te relateren, maar er zijn natuurlijk wel sterke aanwijzingen dat de prestatie bijdraagt aan het beoogde effect.

De resultaten van deze metingen worden opgenomen in de voortgangsrapportages voor het doel 'instandhouding, betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid op orde' in de Staat van Zuid-Holland.

5. Waar zetten we op in?

Met de fietsambities in kaart is de vraag welke acties nodig zijn. Tijdens de fietstafelbijeenkomsten is geconstateerd dat vele partijen nodig zijn om de fietsambities te realiseren, waarbij ieder bijdraagt vanuit zijn eigen rol en kracht. Wij willen vanuit onze eigen rol aan de fietsambities bijdragen door ons in te zetten voor de volgende speerpunten:

- 1) Optimalisatie fietsnetwerken;
- 2) Fiets in de keten;
- 3) Innovatieve, energieneutrale fietspaden.



5.1 Optimalisatie fietsnetwerken

Kwaliteit en veiligheid zijn belangrijke voorwaarden voor een goed functionerend en aantrekkelijk fietsnetwerk. Op dit moment ligt er een behoorlijk fijnmazig netwerk, zowel voor de fietser die van A naar B wil (bijv. naar school, werk, winkels of familie) als voor de recreatieve fietser.¹⁰

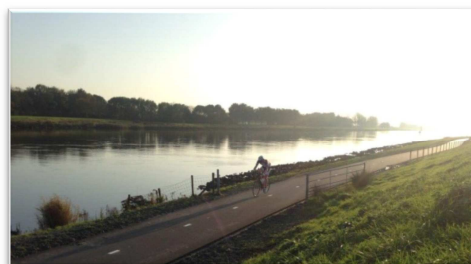
Op allerlei plekken is het fietspad nog onvoldoende breed. Met name op de drukke corridors bij werklocaties valt dat op, maar op een mooie zondagmiddag zijn populaire recreatieve routes ook overvol. Het grootste deel van de verkeersongevallen betreft fietsers. Daarvan is ook nog eens het grootste aandeel eenzijdige ongelukken, waarbij geen motorvoertuig betrokken is. Al met al pleit dit voor een gezamenlijke aanpak van allerlei onveilige situaties. Tevens streven we naar een verbetering van comfort en doorstroming, omdat dát ook zorgt dat meer mensen op de fiets stappen.¹¹

¹⁰ Op pagina 2 en 3 zijn het utilitaire en het recreatieve fietsnetwerk weergegeven en omschreven. Wat betreft het recreatieve fietsnetwerk geldt dat het lange afstand fietsnetwerk en de knooppuntnetwerken elkaar in het gebruik aanvullen. Daarom blijft het streven dat de LF-routes volledig samenvallen met de routes van de knooppuntnetwerken. Zo kunnen fietsers eenvoudig overstappen van het ene op het andere soort netwerk.

¹¹ Uit de vragenlijst 'wat vinden fietsers ervan?' blijkt dat 60 procent van de respondenten doorstroming

Daarbij vindt er een verschuiving plaats van kwantiteit (veel kilometers fietspad aanleggen) naar kwaliteit en de benutting van fietspaden. Dit betekent vooral het oplossen van knelpunten en het toevoegen van maatregelen die de belevingswaarde van het recreatief fietsen verbeteren. Op deze manier willen we Zuid-Holland als fietsprovincie meer bekendheid geven.

De focus ligt op gebieden en corridors waar het fietsgebruik het hoogste is. Hier bedien je de meeste fietsers én hier zijn vaak de problemen het meest pregnant. Denk bijvoorbeeld aan knooppunten en toplocaties (bijv. de campussen van Leiden en Delft), waar de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen op de first en last mile. Daar is de meeste potentie om de doelstelling 'tot 15 km meer mensen op de fiets' te realiseren en is de meeste kans op ongelukken. Dit geldt ook voor de recreatieve routes. Er zijn weliswaar minder recreatieve dan utilitaire ritten, maar deze gaan gemiddeld wel over grotere afstand. Ook zit hier juist veel rek in; de toename van het aantal elektrische fietsen zorgt ook voor extra recreatieve fietsritten en mensen die tot op hogere leeftijd blijven fietsen, doen dit vaak recreatief. Tenslotte zijn grote delen van het recreatieve netwerk ook utilitair van belang (en andersom). Een project dat zowel voor utilitair als recreatief gebruik van belang is, scoort beter in het afwegingskader dat de provincie gebruikt.¹²



Wielrenner bij de opening van de F252 (Rondje Putten, Spijkenisse, Oud Beijerland)

van belang te vinden, 24% geeft aan dan meer te gaan fietsen.

¹² Zie bijlage 3 voor meer informatie over het afwegingskader.



De volgende onderwerpen zijn van belang bij het optimaliseren van de fietsnetwerken:

1) *Snelfietsroutes*

Snelfietsroutes zijn interlokale routes waar fietsers met relatief hoge gemiddelde snelheid over grotere afstanden kunnen rijden. Snelfietsroutes bieden comfort voor de gebruiker, maar geven ook concreet invulling aan de ambitie om meer mensen tot 15 kilometer op de fiets te krijgen. Zo kan de fiets ook bijdragen aan betere doorstroming op de weg.

Er is groot draagvlak voor snelfietsroutes, bij fietsers en veel van onze partners. Dit betekent dat het als provincie ook slim is hierop in te zetten. Doordat veel andere partijen hieraan ook willen bijdragen, kan er met de investering van de provincie veel effect bereikt worden.

Om deze routes te realiseren moeten er knelpunten worden opgelost, vaak door verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. Verder moet een route als geheel herkenbaar en comfortabel gemaakt worden.

De snelfietsroutes lopen tussen steden en dorpen, maar het is van groot belang om ze ook binnen de stad door te trekken tot de uiteindelijke bestemming. Immers, niemand wil van stadsrand naar stadsrand fietsen en een route wordt door de gebruiker beoordeeld op zijn zwakste punt.

2) *Betere verbinding tussen stad en buitengebied (slow lanes)*

In deze drukbevolkte provincie kan het recreatief fietsen aangenamer worden als er betere verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied worden gemaakt. De provincie heeft zich daarom samen met gemeenten ingezet voor het verbeteren van de koppeling van 70 fijnmazige binnenstedelijke fietsroutes en het fietsknooppuntennetwerk via het programma Stad-Land fietsverbindingen. Daarnaast is nog veel winst te boeken door de doorgaande verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied beter in te richten. Een voorbeeld hiervan zijn *slow lanes*. Dit zijn brede verbindingen waar zowel langzame als snelle fietsers en wandelaars elkaar ruim kunnen passeren en veilig kunnen fietsen. Door deze verbindingen te combineren met aantrekkelijke verblijfsplekken, cultureel erfgoed en een landschappelijke groenstructuur wordt het fietsen afwisselender. Ook wordt het fietsers leuker en gemakkelijker gemaakt om direct vanuit huis de fiets te pakken. Slow lanes kunnen een kwaliteitswinst voor het fietsen van A naar B betekenen. Op slow lanes wordt ook inge-

zet door partijen waarmee we willen samenwerken zoals bijvoorbeeld de MRDH.¹³

3) *Aanpak grote veiligheidsknelpunten*

Verkeersveiligheid is een samenspel tussen mens, voertuig en infrastructuur. De provincie werkt vooral aan gedrag en infrastructuur. In het Zuid-Hollandse fietsnetwerk zitten nog veel punten die niet voldoen aan de verkeersveiligheidsnorm en die daardoor onaangenaam en gevaarlijk zijn voor fietsers. Vaak gaat het om grote kruisingen of lange, drukke wegvakken waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is. Aanpak van dit soort knelpunten vereist vaak een herprofilering en/of de aanleg van een alternatieve route. Een grote inspanning voor één geïsoleerd knelpunt. Toch is het van belang deze inspanning wel te leveren, juist ook omdat zonder provinciale inzet de middelen en/of de kennis vaak niet voldoende beschikbaar zijn om zo'n knelpunt op te lossen.

4) *Thema- of iconroutes*

Aan de regionale knooppuntnetwerken kan recreatieve én toeristische belevingswaarde worden toegevoegd door de aanleg van themaroutes of iconroutes. Samenwerkingspartners bevelen dit ook aan. Langs bestaande infrastructuur kan een extra bewegwijzering worden gerealiseerd om de fietser langs bijzondere punten in Zuid-Holland te leiden.¹⁴ Bijvoorbeeld langs kenniscentra, natuurgebieden, de provinciale erfgoedlijnen of de molens bij Kinderdijk en in de Krimpenerwaard. Deze thema- of iconroutes kunnen tevens een bijdrage leveren aan het op de kaart zetten van Zuid-Holland als fietsprovincie. Dit is van belang vanuit toeristisch-economisch oogpunt.

Goede (recreatieve) bewegwijzering draagt bij aan een betere bereikbaarheid op de fiets van natuur- en groengebieden. Een betere bereikbaarheid vanuit de stad geeft een impuls aan de economische ontwikkeling van het landelijk gebied.¹⁵

¹³ Het concept *slow lanes* is geïntroduceerd in het advies van West8 'landschap als vestigingsfactor in de MRDH'. De principes van *slow lanes* komen in hoge mate overeen met de geadviseerde 'metropolitane parkroutes' van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit.

¹⁴ Naast bewegwijzering gaat het hierbij ook om de vindbaarheid via bijv. digitale routeplanners en apps.

¹⁵ Het aanbieden van goede recreatieve fietsverbindingen draagt ook bij aan andere beleidsdoelen, zoals opgave Stad en Land verbonden en een bijdrage aan een goed woon- en vestigingsklimaat.



5) *Aanpak kleine veiligheidsknelpunten*

Veel fietsongevallen zijn eenzijdige ongevallen. De oorzaak daarvan is vaak gelegen in de infrastructuur. De oplossing voor dit soort ongevallen is vaak simpel: aanpassen van een stoepband, een boogstraat iets verruimen, een paaltje weghalen. In tegenstelling tot de situatie bij de grote verkeersveiligheidsknelpunten gebeuren deze ongevallen echter niet op één plek. Daarom is de maatregel vaak het aanpassen van 'alle' ongewenste situaties. Denk bijvoorbeeld aan alle paaltjes in een gemeente inventariseren en zo veel mogelijk verwijderen of vervangen door fietsvriendelijke exemplaren.¹⁶

6) *Aantrekkelijk, recreatief fietsroutenetwerk*

Aantrekkelijkheid, afwisseling, veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen zijn en blijven de belangrijkste criteria voor een aantrekkelijk recreatief fietsroutenetwerk. Goed onderhoud van de bewegwijzering is enorm belangrijk.

De provincie streeft daarbij naar efficiencywinst door het onderhoud van de LF-bewegwijzering (verantwoordelijkheid PZH) onder te brengen bij het onderhoud van de bewegwijzering van de knooppuntnetwerken (verantwoordelijkheid regio's). Dit is mogelijk doordat de LF-routes samenvallen met de knooppuntnetwerken.

7) *Realisatie grote nieuwe wensen*

Behalve veiligheid zijn er ook qua doorstroming en/of comfort wensen voor het fietsnetwerk. Het gaat om ontbrekende schakels, of het passeren van barrières (waterwegen, spoorlijnen, snelwegen) met een kleinere omrijfactor. De oplossing kan vaak de aanleg van een nieuwe fietsbrug of tunnel zijn.

Behalve deze soorten projecten, is de provincie ook buiten het netwerk verantwoordelijk voor een areaal aan 'eigen' fietsinfrastructuur. Fietspaden, tunnels en viaducten langs provinciale wegen. Deze infrastructuur wordt beheerd en onderhouden en maakt onderdeel uit van de cyclus van het onderhoud.¹⁷

¹⁶ Hier wordt in 2016 op verzoek van de provincie onderzoek naar gedaan door de Fietsersbond.

¹⁷ Ook voor functionele verbetering aan de eigen fietsinfrastructuur geldt dat de verschillende soorten verbeter-projecten uitgevoerd kunnen worden. Financiering hiervoor dient onder het "aanleg en verbetering" deel van het PZI bij het programma Fiets geregeld te worden.

Uit het participatieproces zijn de volgende onderwerpen gekomen om verder te verkennen voor de Uitvoeringsagenda Fiets:

- verbeteren kwaliteit/veiligheid erfgoedlijnen;¹⁸
- onderzoek verbetering marketing en communicatie van het bestaande routenetwerk.

Afwegingskader

Om te beoordelen welke projecten we willen uitvoeren (binnen de financiële mogelijkheden), worden er twee stappen gezet:

Stap 1) inventariseren gewenste projecten (voor fietsen van A naar B én recreatief fietsen)

Stap 2) beoordelen projecten d.m.v. een afwegingskader

Dit afwegingskader is ontwikkeld in de netwerk-analyse fiets en is 'de meetlat' om bestaande projecten in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) en nieuwe knelpunten te scoren. In dit afwegingskader worden de projecten getoetst aan de volgende criteria:

- ernst van het knelpunt;
- kans dat het project op korte termijn gerealiseerd kan worden;
- mate waarin het project het knelpunt oplost;
- belang van het knelpunt (hoeveel fietsers hebben er belang bij);
- bijdrage aan doelen en speerpunten van het Fietsplan.

Een project wordt daarbij ook hoger gewaardeerd wanneer:

- een project ook waarde heeft voor het recreatieve netwerk en beleefbaarheid erfgoedlijnen;
- een project ook bijdraagt aan de doorstroming van het autoverkeer;
- het knelpunt op een aangewezen snel-fietsroute ligt;
- het knelpunt ook bijdraagt aan ketenmobiliteit;
- het een innovatief project is.

De bestaande, herprioriteerbare fietsprojecten en nieuwe knelpunten en wensen van dit Fietsplan, zullen tegen elkaar afgewogen worden aan de hand van dit afwegingskader. Dit zal leiden tot een definitieve lijst van fietsprojecten in de Uitvoeringsagenda Fiets. [zie ook bijlage 3]

¹⁸ Bijvoorbeeld de fietsroute langs de LIMES.



5.2 Fiets in de keten

In steden is de fiets een goede manier om van A naar B te komen. Faciliteiten voor de fiets zijn daarbij belangrijk, naast goede infrastructuur zoals snelfietspaden. De fiets is ook een goede aanvulling op OV, en soms ook in combinatie met de auto (bij een P+R kan je dan bijvoorbeeld je auto parkeren en een leenfiets pakken). Illustratief hiervoor is het succes van de OV-fiets. Als de fiets vaker wordt gebruikt (met name in de 'last mile'), scheelt dat een hoop bij het bereikbaar houden van binnenstedelijk gebied met de auto en alle bijbehorende parkeervoorzieningen. De zogehete deel- en leenfietsen zouden naar meer stations en andere plekken uitgerold kunnen worden.

Veel haltes van het OV zijn nu op loopafstand. Als gekozen wordt voor minder haltes op een busroute is het van belang dat de fietsroute naar de bushalte goed is. Belangrijk punt bij ketenmobiliteit is uiteraard het fietsparkeren bij stations en haltes. Hierbij kijkt de provincie integraal naar het vraagstuk van (volle) fietsenstallingen. Als voorwaarde voor medefinancieren geldt niet alleen dat de bezettingsgraad hoog moet zijn (en er dus een groot tekort aan fietsplekken is), de handhaving dient ook op orde te zijn en nieuwe stallingen moeten op een logische plek gerealiseerd worden.

Naast fysieke maatregelen is ook de informatievoorziening voor fietsers van belang. Zo is bijvoorbeeld de fiets nog niet opgenomen in het reisadvies van 9292ov.nl. Maar ook informatie over de aankomsttijd van de bus, beschikbaarheid van parkeerplekken en aanwezigheid van deelfiet-

sen helpt de fietser om de reis van A naar B te kunnen maken met behulp van de fiets.

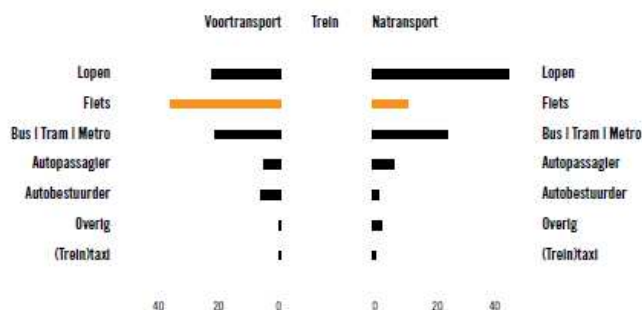
Fiets in de keten sluit nadrukkelijk aan op de volgende beleidsdoelen:

- Vaker en verder op de fiets;
- Groei gebruik OV;
- Bussen vaker met gestrekte lijnen vormen;
- Bevorderen doorstroming op autowegen;
- Beter benutten recreatieve en culturele parels.

Uit het participatieproces zijn de volgende onderwerpen gekomen om verder te verkennen voor de Uitvoeringsagenda:

- huidig en toekomstig tekort fietsparkeren bij stations, bushaltes en P+R aanpakken;
- deelfietsen op meer plekken;
- bus en fiets beter op elkaar aansluiten (toegankelijkheid, fietsparkeren);
- routes naar stations (bus en trein) verbeteren;
- fietsparkeernorm bij ontwikkelingen (woningbouw, kantoren);
- handhaving gemeenten/ fietsdepots;
- aanpak kleine stations/bushaltes/P+R;
- fiets in de keten informatievoorziening;
- Park & Bike langs stadsranden en bij snelfietsroutes (gecombineerd met recreatieve insteek);
- houd ook rekening met (mensen die) lopen.

De potentie van de fiets blijft vooral in het natransport onderbenut



Nederland Fietsland, 2014





5.3 Innovatieve, energieneutrale fietspaden

De provincie wil zich inzetten voor innovatie, energietransitie en duurzame inkoop. Ook uit de fiets-tafelbijeenkomsten en de vragenlijst 'wat vinden fietsers ervan' bleek er veel draagvlak te zijn om te investeren in duurzame fietspaden. Het gaat hierbij ook om het toevoegen van functies aan het fietspad en slim ruimtegebruik. Onze ambitie is om ook energietransitie in fietsinfrastructuur te realiseren en te zorgen voor infrastructuur waar het ook prettig en veilig fietsen is.¹⁹ Hiervoor zijn innovaties uit de markt nodig. Samen met een coalitie van gemeenten en waterschappen willen we innovatieve fietspaden realiseren die aan deze doelstelling bijdragen. Voor de innovaties stellen we de fietspaden ter beschikking die wij zelf in beheer hebben. Zo maken we van de provincie 'a real life testing ground'.

De provincie heeft o.a. het plan om in 2016/2017 op een aantal trajecten te testen met glow-in-the-dark wegmarkering; een duurzame manier om fietsen prettiger en veiliger te maken. Dit project zal geëvalueerd worden, waarbij ook de ervaring van fietsers wordt meegenomen.



Uit het participatieproces zijn de volgende onderwerpen gekomen om verder te verkennen voor de Uitvoeringsagenda:

- de Aanpak Duurzaam Grond-Weg-Water toepassen bij alle fietsprojecten en mogelijkheden voor energieneutrale fietspaden opnemen in trajectstudies;
- een update uitvoeren van CO₂-nulmeting voor fietspaden;
- CO₂ doelstellingen opnemen in onze aanbestedingen en bij subsidies;
- realiseren van pilots bij o.a. de 'N211 geeft energie' en de 'N470 geeft energie';
- verkennen optie bijvriendelijke berm;
- verkennen optie wegdekreflectie;
- starten van een leergroep van wegbeheerders met een zelfde duurzaamheidsambitie;
- verkennen van de innovatieve EXPO-slow lane.²⁰



Fietsbrug de Snelbinder in het Westland met anti-vriesasfalt. Op deze brug hoeft net gestrooid te worden tot een temperatuur van -6 graden Celcius. Hiermee wordt de fietsveiligheid vergroot en energie bespaard bij beheer en strooi beleid.

¹⁹ Hierbij streven we naar een verlaging van de total cost of ownership, waarbij zowel de directe als indirecte kosten worden meegenomen.

²⁰ Met kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden in gesprek om fietsinnovaties (o.a. voor energietransitie) toe te passen op de route van Zandmotor naar Maritiem cluster (Hoek van Holland – Dordrecht).

6. Hoe gaan we aan de slag?

Op basis van dit Fietsplan maken we samen met stakeholders een Uitvoeringsagenda. Bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda en de uitvoering daarvan staat vanuit de provincie de volgende werkwijze centraal: samenwerking, continu leren en aandacht voor gedrag en fietsveiligheid. We brengen (binnen de financiële en personele ruimte) regie, kennis en/of middelen in. En laten onze fietsambities ook terugkomen in onze eigen acties; practice what you preach.

6.1 Samenwerking

Meer dan voorheen werken we met diverse partijen samen om fietsambities te realiseren. Zowel intern als met andere overheden, belangenorganisaties en terreinbeherende organisaties, als met private partijen, kennisinstellingen en inwoners van Zuid-Holland. Wij brengen deze partijen samen, gaan in gesprek, delen kennis en ervaring en zoeken naar gezamenlijke belangen en projecten.

Fietsbeleid is in Nederland sterk gedecentraliseerd en daarmee grotendeels terechtgekomen bij de gemeenten. Het fietsnetwerk in Zuid-Holland is in beheer bij gemeenten, de waterschappen en de provincie. Ook het recreatieve fietsroutenetwerk is in beheer bij deze organisaties. Samenwerking, contact en afstemming tussen deze partijen is van groot belang om het fietsnetwerk in Zuid-Holland compleet en beter te maken, zodat in heel Zuid-Holland comfortabel en veilig gefietst kan worden.

Daarom zijn alle wegbeheerders (provincie, gemeenten en waterschappen) nodig en betrokken bij het vormgeven van het fietsbeleid. In de MRDH – en andere regio's – zien we een belangrijke samenwerkingspartner om onze ambities te bereiken. Met het Rijk (met name ministerie I&M) en andere provincies trekken we op om ontwikkelingen en ervaringen te delen. Met name op het gebied van veiligheid, fietsgedrag en fietsinnovatie zien we veel kansen in samenwerking met kennisinstellingen, zoals SWOV, Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland, TNO, TU Delft en de Erasmus Universiteit. De kennis, ervaring en het netwerk van partijen als ANWB, Landelijk Fietsplatform en de Fietsersbond zijn van groot belang om fietsgebruik te stimuleren en fietsveiligheid te bevorderen. We zijn benieuwd naar oplossingen die de markt biedt en

we kijken uit naar initiatieven van burgers om het fietsen in Zuid-Holland te verbeteren.

Het merendeel van deze partijen is betrokken geweest bij de totstandkoming van dit Fietsplan. We kijken ernaar uit om gezamenlijk over te gaan tot uitvoering van dit plan.

6.2 Continu leren

Continu leren bestaat uit twee pijlers:

1. Inspelen op ontwikkelingen en ruimte voor pilots
2. (fiets) data en evaluatie

1. Inspelen op ontwikkelingen / ruimte voor pilots

De ontwikkeling van innovaties gaat in een steeds sneller tempo en de wisselwerking tussen technologie en samenleving wordt intensiever. Dat geldt voor de fietsen zelf en voor de fietspaden. De ontwikkeling van bv. de elektrische fiets, apps, tracking, (open) data, slimme sensoren, duurzame wegmaterialen en nieuwe (zelfsturende) voertuigen is relevant, maar onvoorspelbaar.²¹ De snelheid waarmee de technologie zich ontwikkelt en op de markt komt is hoog. Voortdurend worden nieuwe oplossingen en nieuwe opgaven opgeleverd. Dit stelt het adaptief vermogen van de overheid op de proef. Het is niet meer de markt of de overheid. Overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers zullen op mobiliteitsgebied veel vaker *samen* in netwerken aan de slag gaan en afwisselend initiatief en verantwoordelijkheid nemen.²²

De provincie wil innovaties die bijdragen aan de fietsambities een kans bieden. Daarbij hebben we ook oog voor de potentie van de stedelijke logistiek in dichtbevolkte stedelijke regio's. De provincie is zelf wegbeheerder en wil met het eigen inkoopbeleid fietsinnovaties aanjagen. Via het netwerk van mede-overheden gaan we op zoek naar testlocaties voor fietsinnovaties.

²¹ Zie kader volgende pagina.

²² Verkenning technologische innovaties in de leefomgeving, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2015)



2. (fiets)data en evaluatie

Metten is weten. Een belangrijke stap in het leerproces. Helaas is veel fietsdata niet beschikbaar. De behoefte aan betere fietsdata is groot, zo bleek ook in de gesprekken met partners. Ook voor de provincie is dit van belang. Als we beter weten welke routes mensen fietsen, hoe ze gebruik maken van verschillende vormen van vervoer en hoe verkeersongelukken gebeuren, kunnen we effectievere maatregelen nemen. Door toepassing van nieuwe technologieën en het slim delen van gegevens zou het mogelijk moeten zijn meer data op het gebied van fietsgedrag te verkrijgen. Een recent voorbeeld van een data-impuls is de deelname van de provincie aan de Nationale Fietstelweek. Dit initiatief toont welke routes mensen fietsen en hoe lang ze moeten wachten bij kruispunten.²³ Veel partijen zien de potentie en het belang van dit soort informatie om beter te kunnen beslissen waarin geïnvesteerd moet worden.

Met mede-overheden, bedrijven en kennisinstellingen willen we samenwerken om het effect van nieuwe initiatieven (pilots/ field labs) te testen en kennis te delen. Zo willen we een leergroep oprichten voor Zuid-Hollandse wegbeheerders, Rijkswaterstaat en andere provincies op het thema innovatieve en energieneutrale fietspaden.

Uit het participatieproces zijn de volgende onderwerpen gekomen om verder te verkennen voor de Uitvoeringsagenda:

- onderzoek noodzaak aanpassing infrastructuur door opkomst nieuwe (snelle) voertuigen, zoals de elektrische fiets;
- met samenwerkingspartners opties verkennen van faciliteren elektrische op-laadpunten bij eigen vastgoed;
- onderzoek koppeling elektrische oplaadpunten en fietspaden die energie opwekken;
- verken o.a. met SWOV de optie om ambulancegegevens te gebruiken om (fiets)ongevallen te bestuderen;
- gebruik innovatieve methoden van tracking om zicht te krijgen op de (keten)mobiliteit van met name forenzen;
- stimuleer een 'datapool voor fietsdata' - breng fietsdata samen en maak die (mogelijk via open data) beschikbaar;
- organiseer een werksessie 'zicht op gedrag' voor Zuid-Hollandse wegbeheerders.

Inspelen op nieuwe ontwikkelingen, snelheden en voertuigen

Door technologische ontwikkelingen komen er andere voertuigen op de markt. Er is een grote stijging in de verkoop en gebruik van elektrische fietsen. En er zullen de komende jaren ontwikkelingen (bijv. voor stadslogistiek) zijn die tot aanpassingen of zelfs nieuwe voertuigen zullen leiden. De provincie heeft aandacht voor technologische en sociale ontwikkelingen en wil hier slim op inspelen. Moet het fietspad bijvoorbeeld breder? Of is dat niet nodig? En hoe zit het met scooters, brommers en wielrenners op het fietspad? Duurzaam Veilig en de landelijke richtlijnen van de CROW zijn voor de provincie het uitgangspunt, maar er moet ruimte zijn voor maatwerk en discussie. Bijvoorbeeld door twee basisprincipes mee te laten wegen zijn in de ordening van verkeer, namelijk 'snelheid' en 'massa en afmeting' van voertuig. De basis hiervoor is recent onderzoek van de ANWB 'Verkeer in de Stad' (2015)

In de verkenning die wij hebben uitgevoerd bleek ook duidelijk een grotere behoefte om n.a.v. elektrische fietsen de infrastructuur aan te passen dan bijvoorbeeld elektrische laadpalen te plaatsen. Er is weinig behoefte aan laadpalen omdat thuisladen vaak voldoende is en op locatie opladen via stekker vaak ook een optie is. Bij aanpassing van de infrastructuur gaat het – met name door de snelheid – om minder scherpe bochten.

²³ Een ander voorbeeld is schoolroute.nl.



6.3 Gedrag en fietsveiligheid

Gedrag speelt een bepalende rol in het realiseren van de fietsambities en bij alle drie de speerpunten. Wat beweegt mensen ertoe om vaker en verder te fietsen? En hoe ontstaat veiliger fietsgedrag? Uit de fietstafelbijeenkomsten kwam naar voren dat het een combinatie is van omgeving (infrastructuur) en gedrag.

Keuze vervoersmiddel is gewoontegedrag

Uit onderzoek van het RIVM, TU Eindhoven en TU Amsterdam²⁴ blijkt dat gewoontegedrag een belangrijke rol speelt in de keuze van vervoermiddel en route. De vervoermiddelkeuze hangt sterk samen met de beleving van de bereikbaarheid van de voorzieningen. Hieruit volgt het advies dat het stimuleren van fietsen niet alleen gericht moet zijn op de omgeving, maar ook op de individuele beleving van die omgeving.²⁵ Met andere woorden; 'maatwerk is van belang'. Dit advies kwam ook uit de fietstafelbijeenkomsten die we als provincie organiseerden.

Doelgroepbenadering

Fietsstimuleringsprojecten zijn meestal effectiever als voor een duidelijke doelgroep is gekozen. Zo blijkt uit analyse van projecten uit het programma Beter Benutten 1, dat de effecten met een SMART geformuleerde doelgroep twee keer zo groot zijn dan projecten waarbij de doelgroep niet SMART geformuleerd is.²⁶ Volgens het onderzoek van het RIVM, TU Eindhoven en TU Amsterdam blijkt dat er ten aanzien van fietsgedrag nog winst te halen valt bij diverse groepen personen tussen de 25 en 44 jaar oud, laag -en middelhoog opgeleide personen en personen die in landelijke en stedelijk-groene gebieden wonen. Uit de fietstafelbijeenkomsten kwam naar voren dat nog winst valt te behalen bij de groep forenzen (met name bij het MKB).

Veilig fietsgedrag

Uit onderzoek (SWOV, 2015) van de Haagse en Amsterdamse fietspaden blijkt dat een vijfde van de (snor)fietsforenzen tijdens de ochtendspits bezig is met zijn of haar mobiel. Dat is gevaarlijk. Dat circa 80 procent van de forenzen bovendien niet over de schouder kijkt bij het inhalen, helpt de verkeersveiligheid ook al niet. Uit de Fietstafelgesprekken kwam naar voren dat ook voor het realiseren van veilig fietsgedrag maatwerk van belang is. De jongere en oudere fietsers verdienen hierbij extra aandacht vanwege het hoge ongevalpercentage in die categoriën. Om fietsveiligheid de aandacht te geven die het verdient, zullen we dit aspect meenemen bij alle besluiten en projecten rondom fiets en verkeersprojecten die hier invloed op hebben. Zo maken we van de nul een punt en streven we naar nul verkeersslachtoffers.

Uit het participatieproces zijn de volgende onderwerpen gekomen om verder te verkennen voor de Uitvoeringsagenda:

- focus bij fietsveiligheid op eenzijdige ongevallen, jongeren en senioren (e-bike);
- ondersteun (landelijke) fietsveiligheids-campagnes;
- continueer projecten als Schoolroute.nl;
- bied ruimte voor pilots. Kies hierbij voor een duidelijke doelgroepbenadering. Verken de optie om bedrijven (met name MKB) te helpen met mobiliteitsmanagement;
- vorm coalities met andere regio's of provincies in aanpak gedragsmaatregelen;
- werk samen met onderwijs- en kennisinstellingen op het gebied van gedragswetenschappen²⁷ om te bepalen wat kansrijke interventies zijn. Op dit gebied kan de provincie bijvoorbeeld een kennis en regierol vervullen naar andere overheden;
- pas deze kennis ook toe in eigen communicatie (zo zorg je ervoor dat bijv. een nieuwe fietsroute beter benut wordt).

²⁴ Kansen om actief transport te stimuleren, Eline Scheepers (RIVM) in samenwerking met TU Eindhoven en TU Amsterdam. (2016).

²⁵ "Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat de aanleg van een tunneltje als oplossing voor een druk kruispunt op papier een goede oplossing lijkt, maar dat in gesprek met de doelgroep naar voren komt dat dit tunneltje juist niet aansluit bij de wensen van de doelgroep omdat het bijvoorbeeld als onveilig wordt ervaren". Eline Scheepers, 2016

²⁶ Change is Cool, inzichten uit fietsstimuleringsprojecten, XTNT, & Morgen en MuConsult (2016)

²⁷ O.a. TU Delft, TNO, Erasmus Universiteit en Leyden Academy on Vitality and Aging.



6.4 Leveren van regie, kennis of middelen

In lijn met de Visie Ruimte en Mobiliteit zijn er drie mogelijke rollen die de provincie op zich neemt bij het uitvoeren van projecten:

- Regie: de provincie neemt het op zich om samenwerking te initiëren en te faciliteren. De provincie houdt daarbij het overzicht over projecten waar meerdere partijen bij betrokken zijn. Het gaat hierbij met name over regio-overstijgende vraagstukken.
- Kennis: de provincie komt zaken vaker tegen op verschillende plekken. Om te voorkomen dat iedereen zelf het wiel moet uitvinden, verzamelt en ontwikkelt de provincie kennis, die vervolgens ook weer verspreid wordt en op het juiste moment bij de verschillende partijen terechtkomt. Op dit punt werken we samen met andere provincies, CROW en het Fietsberaad.
- Middelen: de provincie heeft eigen inkomsten en verdeelt Rijksgeld. Door te werken met cofinanciering kan gezorgd worden dat geld terechtkomt bij projecten waar veel commitment voor is, maar die zonder hulp 'van buitenaf' niet van de grond kunnen komen.

De komende jaren zullen we met name de regie- en kennisrol nog verder ontwikkelen. In de Uitvoeringsagenda zal dit worden geconcretiseerd.

6.5 Practice what you preach

Het belang van fiets en de fietsambities laten we terugkomen in onze eigen acties. Zo maken we onze eigen fietspaden comfortabel, veilig en duurzaam. Ook stimuleren we als werkgever op een positieve manier dat werknemers de fiets gebruiken.

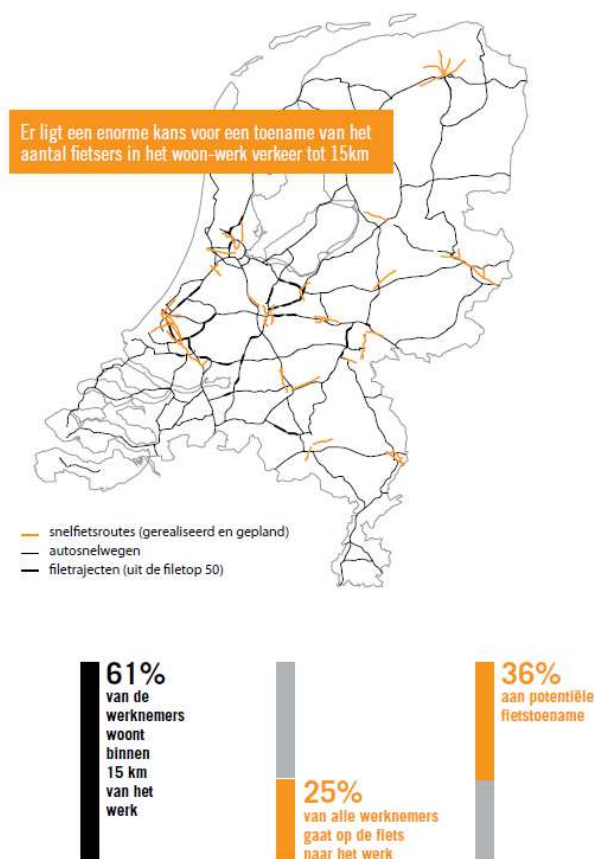
"Terwijl beleidsmaatregelen vaak gebaseerd zijn op de aanname dat personen rationele keuzes maken, laat onderzoek zien dat personen niet zo rationeel zijn als aangenomen. Het alleen verstrekken van informatie is niet genoeg om personen te stimuleren hun gedrag te veranderen, zeker aangezien we weten dat ze niet alle informatie verwerken wanneer ze een keuze maken.

Als gevolg van het feit dat transportgedrag gewoontegedrag is, kan iemand er niet in slagen om nieuwe en betere alternatieven te ontdekken simpelweg omdat zijn/haar verwachtingen de oplettendheid voor dergelijke informatie doet afnemen. Deze vertekening vermindert dan ook de impact van informatie campagnes en helpt hiermee bestaande gedragspatronen te handhaven."

Kansen om actief transport te stimuleren, Eline Scheepers (RIVM) in samenwerking met TU Eindhoven en TU Amsterdam, 2016



Bijlage 1. Potentie (e-)fiets op korte afstanden



Bron: Fietsersbond (2013)

Veel korte verplaatsingen niet op de fiets

Nederlanders verplaatsen zich per dag gemiddeld drie keer. Ongeveer 70% van al deze verplaatsingen is korter dan 7,5 km. Wanneer we een rit van 7,5 km op de fiets maken, komt dit overeen met ongeveer 30 minuten fietsen. Kortom, een makkelijke manier om aan de beweegnorm te voldoen. De praktijk is anders: slechts een derde van deze ritten wordt met de fiets gedaan. Het stimuleren van fietsen en lopen in plaats van het gebruik van de auto heeft niet alleen een positieve invloed op onze gezondheid, maar ook op het milieu, als gevolg van een afname in luchtverontreiniging en broeikasgassen.

Kansen om actief transport te stimuleren, Eline Scheepers (RIVM) i.s.m. TU Eindhoven en TU Amsterdam, 2016

Effect van fietsen

Wie overstapt van de auto naar de fiets verhoogt de levensverwachting met 3 tot 14 maanden. De mogelijke verlaging van de levensverwachting door luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersongelukken (5-9 dagen) valt hierbij in het niet. Werknemers die regelmatig fietsen verzuimen elk jaar 1 dag minder dan hun collega's die niet fietsen. Op dit moment fietst 25% van de mensen naar het werk. Als dat met 1% toeneemt, levert dat Nederland 27 miljoen euro op, nog los van de besparing op filekosten en lagere CO2 uitstoot.

Nederland Fietsland (2014)

Hogere actieradius met e-fiets

Uit marktonderzoek blijkt dat bij gebruik van de elektrische fiets de gemiddelde fietsafstand toeneemt van 6,3 naar 9,8 kilometer. De actieradius van de fiets wordt bovendien vergroot door kwaliteitsverbetering van het netwerk, zoals de aanleg van snelfietsroutes. Het totale fietsverkeer in stedelijke regio's kan hierdoor met twintig procent toenemen. De fiets wordt daarmee een belangrijkere schakel in de regio. Dit geldt zeker voor de stedelijke regio's waar een steeds groter deel van het stedelijk netwerk tot de dagelijkse bestemmingen behoort.

Nederland Fietsland (2014)



Bijlage 2. Fietsveiligheid

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland is na een sterke daling de laatste twee jaar gestabiliseerd. Het ziet ernaar uit dat - met voldoende inspanning – de nationale doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 haalbaar is. De doelstelling van maximaal 10.600 zeer ernstig gewonden zal waarschijnlijk niet worden gehaald. Onderstaande grafiek geeft het stijgende aandeel fietsergewonden weer.²⁸

Het blijkt dat een heel groot deel van de zeer ernstige fietsongevallen de 'eenzijdige ongevallen' betreft²⁹ is. En onder de ernstige fietsslachtoffer is het aandeel oudere en jongere fietsers hoog.³⁰ De ongunstige ontwikkeling van het aantal fietsongevallen komt mede door de groei in mobiliteit van vooral oudere fietsers.³¹

Bij de provincie

Het uitgangspunt van de provinciale infrastructuur is dat fietspaden vrijliggend zijn, comfortabel en conform de eisen van het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie Zuid-Holland. Het handboek is een nadere uitwerking van de landelijke normen (CROW-richtlijnen) en provinciaal beleid. Er kunnen bijzondere omstandigheden zijn waarbij uitzonderingen gerechtvaardigd zijn. We zoeken naar een afweging die zowel de fietsveiligheid, als het comfort als het aantrekkelijk fietsen tegemoet komt.

De provincie blijft alert op de gestelde normen. Zo kijken we naar de impact van bijvoorbeeld elektrisch fietsen op veiligheid. Met andere wegbeheerder delen we onze bevindingen en zullen waar nodig een signaal afgeven aan o.a. het CROW en het ministerie van I&M om fietsen comfortabeler, veiliger en duurzamer te maken.

Zuid-Holland	2010	2011	2012	2013	2014
gefietsde afstand per inwoner per dag	2,04	2,25	2,27	2,4	2,49
# inwoners	3.505.611	3.528.324	3.552.397	3.563.935	3.577.032
totaal gefietsde km	7.151.446	7.938.729	8.063.941	8.553.444	8.906.810
# fietsdoden absoluut	21	23	14	20	23
# doden / 1.000.000 km	2,9	2,9	1,7	2,3	2,6
# zwaargewond absoluut	241	97	166	187	132
# zwaargewond / 1.000.000 km	33,7	12,2	20,6	21,9	14,8

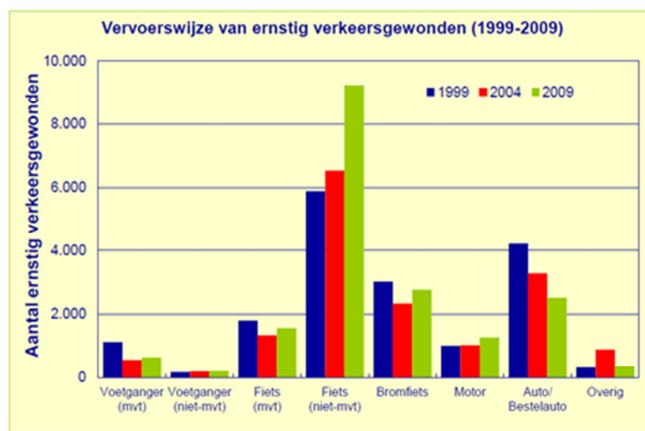
* Fietsgebruik en ongevallen in Zuid-Holland (CBS Statline)

²⁸ Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers kan voor de jaren 2010 en verder niet goed bepaald worden, doordat de gegevens onvoldoende betrouwbaar zijn. Wel kan gekeken worden naar het aandeel fietsers in alle verkeersslachtoffers in de Landelijke Medische Registratie.

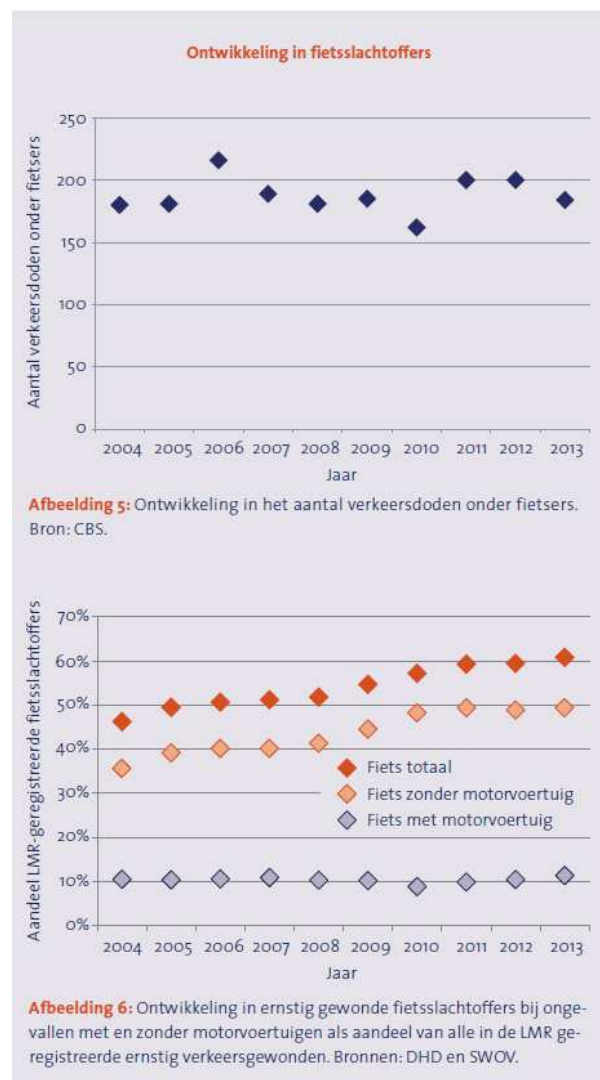
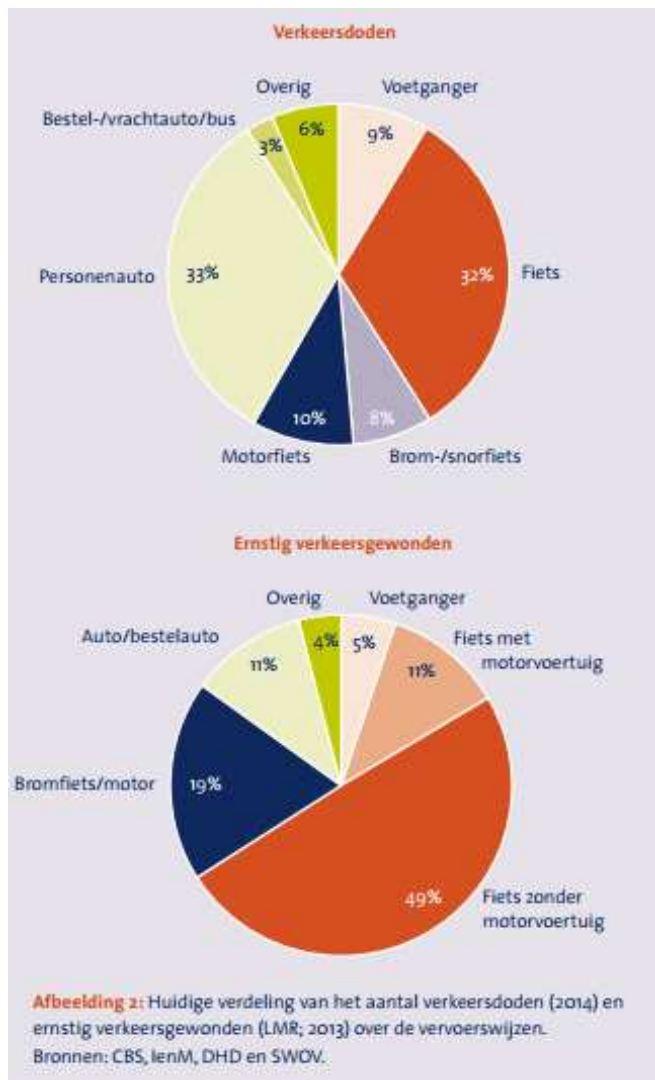
²⁹ Ook lijkt op lange termijn het aantal dodelijke slachtoffers door enkelvoudige fietsongevallen (en fiets-fietsongevallen) toe te nemen. (SWOV - Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014)

³⁰ Meer dan de helft van de 'fietsdoden' en ruim een kwart van de in de LMR geregistreerde ernstig verkeersgewonden onder fietsers is 70 jaar of ouder. (SWOV - Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014)

³¹ SWOV - Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014



Bron: factsheet SWOV (2013)



Bron: SWOV, De Verkeersveiligheid in 2020 en 2030 (2015)



Bijlage 3. Hoofdlijn netwerkanalyse Fiets

Net als voor de andere modaliteiten (weg, OV, vaarweg) is voor Fiets ook een netwerkanalyse uitgevoerd. Deze netwerkanalyse bestaat voor de modaliteit fiets uit de volgende stappen:

Stap 1. Vaststelling hoofdnet

In samenspraak met de andere wegbeheerders is in 2013 een Hoofdnet Fiets opgesteld. Dit is vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie. Voor het opstellen van dit interlokale utilitaire hoofdnetwerk zijn drie uitgangspunten gehanteerd: 'druk-utilitair-interlokaal'.

Druk: Het belangrijkste uitgangspunt was de zwaarte van de fietsverbindingen. Het bepalen welke wegen wel en niet tot het hoofdnet horen is dan ook zoveel mogelijk gebeurd op basis van beschikbare feitelijke informatie over aantallen interlokale fietsers. Als ondergrens is uitgegaan van 500 fietsers per etmaal. Echter lang niet alle wegen met 500 fietsers behoren tot het netwerk.

Utilitair: Het ging bij deze vaststelling om het utilitair fietsnetwerk. Dit omvat dus alleen verbindingen die vanuit functionele overwegingen gewenst zijn, verbindingen tussen A en B, doelgericht fietsen tussen herkomst en bestemming.

Interlokaal: De provincie zet met name in op fietsverkeer op afstanden tot 15 kilometer. Dit zijn vaak verplaatsingen tussen twee kernen. Interlokaal fietsverkeer betekent daarom niet dat het provinciale hoofdnet tot doel heeft uitsluitend lange afstandsverbindingen te faciliteren, maar ook niet dat de provincie elke drukke route binnen de kern in het netwerk opneemt. Het gaat om het faciliteren van verplaatsingen tussen kernen. Fietsroutedelen met veel interlokale fietsers die binnen de kom zijn gelegen zijn ook opgenomen in het interlokale hoofdnet.

Dit alles leidde tot een kaart [zie pag. 2] waar we nog steeds mee werken. De kaart wordt wanneer nodig herzien. De laatste versie van de kaart is steeds te vinden via staatvan.zuid-holland.nl.³² Een uitzonderingscategorie vormen de routes die niet tot het hoofdnet behoren, maar waar de provincie wel wegbeheerder is. Uiteraard blijven we daar verantwoordelijk voor de kwaliteit en veiligheid van de fietspaden.

Ook is er voor Fiets een (apart) recreatief net. [zie pag. 3] Dit bestaat uit de knooppuntenroutes en de LF-routes. Uiteraard loopt het recreatief en het utilitair net soms samen; recreatieve routes zijn daar ook gunstig voor de fietser van A naar B en andersom. Dat is voordelig, omdat met verbeteringen op zulke plekken twee vliegen in één klap geslagen kunnen worden.

Stap 2: Kwaliteitsambities voor het hoofdnet

Bij het Hoofdnet Fiets zijn kwaliteitsrichtlijnen beschreven. In de basis zijn er twee verschijningsvormen: vrijliggende fietsinfrastructuur (fietspaden, al dan niet naast autowegen of solitair) en wegen met gemengd gebruik. Voor beide vormen, en voor de kruisingen met het wegennetwerk, zijn richtlijnen gemaakt bij het opstellen van het netwerk. De richtlijnen zijn gebaseerd op de landelijke normen die het CROW stelt voor fietsinfrastructuur. Dit gebeurt onder meer in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, in de ASVV (Aanbevelingen voor Verkeervoorzieningen binnen de bebouwde kom) en het Handboek Wegontwerp (buiten de bebouwde kom). Binnenkort komt er een nieuwe Ontwerpwijzer Fietsverkeer uit.

De kwaliteitsrichtlijnen zoals die gesteld zijn bij het opstellen van het netwerk, zijn hieronder nog eens opgesomd voor fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom. Voor binnen de bebouwde kom is het niet aan de provincie om eisen te stellen; daar volstaan we met verwijzen naar de (nieuwe) ontwerpwijzer fietsverkeer en andere CROW-normen.

³² Zie bijv. <http://goo.gl/5M7KEv>



omschrijving	gewenste minimale kwaliteit
directheid	omrijfactor < 1,3
breedte	fietsvoorziening: hoofdnet: 350 cm of 2x200 cm plusroute: 400 cm of 2x250 cm ETW: minder dan 250 of meer dan 380 cm, maar niet breder dan 530 cm
intensiteit autoverkeer (wanneer toegestaan)	ETW: tot 2.000 mtv/etm. Bij fietsintensiteiten $I_{\text{fiets}} > 3.000$ alleen fietspad toegestaan. GOW: gescheiden voorzieningen
landbouwverkeer	zo mogelijk gescheiden
kruising met erftoegangsweg (ETW)	gelijkwaardig wanneer fietsroute over ETW of solitair fietspad; vrijliggend fietspad: hetzelfde voorrangregiem als de hoofdweg plusroute: voorrang fietsroute
kruising met gebiedsontsluitingsweg (GOW)	rotonde met middengeleider; VRI acceptabel (wachttijd beperkt); turborotonde ongewenst, mits nodig fietsroute ongelijkvloers
kruising met stroomweg (SW)	fiets ongelijkvloers, mits niet mogelijk bij rotonde middengeleider vereist, en VRI acceptabel (wachttijd beperkt); turborotonde ongewenst, mits nodig fietsroute ongelijkvloers
verharding	asfalt
asmarkering	bij plusroute
kantmarkering	indien veiligheid verhogend b.v. in buitenbochten
obstakelvrije zone / afstand bermsloten	incidentele obstakels (bv. lantaarnpalen) < 0,30 m gesloten obstakels; bermsloten < 0,60 m
paaltjes en hekken	uiterst minimaal; perfect verlicht en ingeleid; egaal verzonken
hellingspercentage	max. 4% (in geval van korte helling kan met hoger percentage worden volstaan)
verlichting	gehele route bij verstoring natuurgebieden aangepaste verlichting
beheer en onderhoud	vlak asfalt in goede staat van onderhoud
gladheidbestrijding	prioritair
bewegwijzering	ja

Waar de ontwerpnormen voor fiets, gecombineerd met de beschikbare ruimte en de benodigde ruimte voor andere modaliteiten niet nageleefd kunnen worden, treden we in overleg met de wegbeheerder en/of de Dienst Beheer Infrastructuur van de provincie over de beste ('minst slechte') oplossing. Als dat betekent dat er afgeweken moet worden van de normen voor fietsinfrastructuur, moet er binnen dat project een motivatie geleverd worden voor deze afwijking.

Stap 3. Opstellen afwegingskader

Door het vastleggen van de netwerken en het daarop toepassen van een afwegingskader kunnen de wensen van wegbeheerders en anderen geprioriteerd worden. In dit afwegingskader wordt van elk aangevraagd project of aangemeld knelpunt gekeken hoe belangrijk het is en met wat voor prioriteit het opgepakt zou moeten worden. Daarmee krijgen ze een rangschikking ten opzichte van elkaar. Hierin wegen inhoudelijke kenmerken mee (hoe ernstig is het knelpunt, ...) maar ook procesmatige zaken (hoe kansrijk is het dat de lokale wegbeheerder een project gaat opstarten). Op deze manier wordt de beslissing aan welke projecten de provincie bijdraagt, zo veel mogelijk geobjectiveerd.

In het afwegingskader tellen de volgende 5 aspecten altijd mee:

1) Ernst: hoe erg is het knelpunt, of eigenlijk: hoe erg wijkt de huidige situatie op straat af van de kwaliteitseisen? [zie stap 2] De eisen hebben vooral betrekking op verkeersveiligheidskenmerken, maar ook het comfort



van de fietsers is van belang. In dit aspect telt ook de 'omrijfactor' mee, dus hoe goed het netwerk als geheel op een bepaalde locatie functioneert.

2) Mate van verbetering: zeker bij concrete projecten kan worden aangegeven hoe de situatie ná het uitvoeren van het project zal zijn. Is het knelpunt dan helemaal verdwenen, of is het 'alleen maar' minder erg geworden.

3) Belang: het is nuttig om geld daar te besteden waar meer mensen er profijt van hebben. We streven echter tegelijkertijd naar een balans tussen het besteden van middelen waar de meeste mensen er profijt van hebben én en het belang van het hele netwerk. Ook is dit punt een check of de aangedragen knelpunten/projecten wel op het netwerk liggen.

4) Kans: bij dit aspect gaat het om de inschatting of en wanneer het project daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Aan de score draagt vooral bij of de betreffende wegbeheerder ook aangeeft een project te willen gaan 'trekken'. Verder kunnen benodigde moeizame grondverwervingen of andere zaken buiten het verkeersdomein om zorgen voor een lagere score op dit aspect.

5) Doelen Fietsplan: uiteraard wordt ook gekeken in welke mate een project bijdraagt aan de doelen en speerpunten van het Fietsplan.

Daarnaast wordt ook meegewogen in hoeverre het betreffende project een positieve bijdrage levert aan de doorstroming van het autoverkeer, het realiseren van een snelfietsroute, vervoer in de keten, verbeteren van het recreatieve fietsroutenetwerk / bereikbaarheid erfgoedlijnen, innovatie.

Afhankelijk van de benodigde investering, kan er met deze punten een 'effect per euro' berekend worden. Dit kan helpen bij het verder kiezen binnen de hoog scorende projecten.

Stap 4. Inventarisatie projecten

Dit afwegingskader wordt ingezet om de projecten en knelpunten tegen elkaar af te wegen:

- Herprioriteerbare projecten uit het vorige fietsplan
- Aangedragen nieuwe wensen door wegbeheerders, de Fietssbond, onszelf als provincie of via de land-schapstafels (Groen) of erfgoedstafels (Cultuur).

Hieronder zijn bestaande projecten en nieuwe knelpunten opgenomen.

BESTAANDE PROJECTEN IN DE PARAGRAAF FIETS VAN HET PZI

Onderstaande tabel geeft de projecten weer die in het PZI 2016 – 2030 zijn opgenomen.

Projectomschrijving	Netto PZH 2016-2030 (x €1.000)	Toelichting: onderbouwing en mogelijke risico's
Fietsprojecten - Bestuurlijk toegezegd		
F504.0 Delft Zuid-TU-wijk Delft (Gelatinebrug)	800	Bestuurlijk toegezegd
F210 Leimuiden-Oude Wetering	958	Bestuurlijk toegezegd
F456 Viaduct Ypenburg	1.253	Bestuurlijk toegezegd
F541 Kruispunt Lingebrug - Leerdam	900	Bestuurlijk toegezegd
F267.1 Zoeterwoude - Laan van Oud Raadwijk	600	Bestuurlijk toegezegd
F267.2 Leiderdorp-Koudekerk; gedeelte Zoeterwoude Dorp - Leiderdorp	4.536	Bestuurlijk toegezegd
F267.5 Ruige Kade - Leiderdorp	300	Bestuurlijk toegezegd
F267.6 Munnikenpolder - HSL infocentrum	1.900	Bestuurlijk toegezegd
F271.2 Oude Rijn - Nieuwhijngaest	253	Bestuurlijk toegezegd
F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop)	2.812	Een deel (€ 0,9 mln.) van de totale projectkosten is reeds via BDU-besluiten beschikt.
F580 Fietspad bochtafsnijding Schie	338	Bestuurlijk toegezegd
Subtotaal Fietsprojecten - Bestuurlijk toegezegd	14.650	



Fietsprojecten – vergevorderd in de voorbereiding		
F560.0 Klaaswaal-Strijen	300	Geen verplichtingen aangegaan. Realisatie op korte termijn mogelijk.
F561.0 Goudswaard - Piershil	300	Geen verplichtingen aangegaan. Realisatie op korte termijn mogelijk
F244 Klaaswaal - Westmaas / Mijnsheerenland	1.463	Geen verplichtingen aangegaan. Realisatie op langere termijn mogelijk
F340 Fietspad Moordrecht Zevenhuizen	606	Geen verplichtingen aangegaan. Realisatie lange termijn ivm ontwikkeling Zuidplaspolder.
F228.5 P. Bregmanlaan - Kleihoogt	215	Bestemmingsplanprocedure loopt; medefinanciering Rijk
F251.0 Fietspad Waalbos	278	Realisatie op korte termijn gepland; onderdeel van ontwikkeling Waalbos
F402 Zuideinde-Zevenhuizen	850	Realisatie op korte termijn gepland; in januari jl. informatie-avond omgeving
F522.0 Kleikade Waddinxveen - Moerkapelle	944	Realisatie op korte termijn mogelijk
F501.0 Den Haag - Voorburg (Sterroute)	799	Realisatie op korte termijn mogelijk; medefinanciering MRDH
F446 Fietspad Voorhout - Sassenheim (Vijf gemeenten)	608	Bestuurlijk groot draagvlak bij gemeente; verwerking nog niet rond
F227.5 Virulypad Zoetermeer-Delft	864	Realisatie op korte termijn gepland; medefinanciering MRDH en UPG
F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard)	291	Onderdeel snelfietsroute
Subtotaal Fietsprojecten - vergevorderd in de voorbereiding	7.518	
Snelfietsprojecten + Fiets in de keten		
Uitbereiding stallingen (dekking vanuit BDU)	4.388	Fiets in de keten
Snelfietsroutes (dekking vanuit BDU)	4.000	Snelfietsroutes
Subtotaal snelfietsprojecten + Fiets in de keten	8.388	
TOTAAL	30.556	

PROJECTEN EN KNELPUNTEN DIE (NOG) NIET ZIJN OPGENOMEN IN DE PARAGRAAF FIETS VAN HET PZI

Er zijn ruim 300 projecten en knelpunten naar voren gebracht in het proces van het Fietsplan. Onderstaande tabel geeft projecten en knelpunten weer die hoog scoren in het afwegingskader, maar die (nog) niet in het PZI zijn opgenomen. Dit varieert van projecten uit de overprogrammering van het programma Fiets (projecten waar al langere tijd aan is gewerkt en soms ook intenties zijn uitgesproken) tot geheel nieuwe knelpunten die uit de netwerkanalyse fiets naar voren zijn gekomen.

NB: de onderstaande lijst is ongerangschikt.

Project
Uitbreiding stallingen bij NS-stations, aanvullend op de post 'uitbreiding stallingen' in het PZI. Het betreft een aantal grote stations, waaronder Leiden, Gouda en Dordrecht.
Een aantal belangrijke recreatieve fietsprojecten in de overprogrammering. Het betreft:
- F297.5 Fietspaden nieuwe Driemanspolder
- F96: Bentwoud Oost
- F441: Krimpenerwaard fase 2
- F431.1: Groot Ammers molenkade
Tot op heden zijn hier geen middelen voor gereserveerd, maar is er een dusdanige provinciale betrokkenheid, dat externe partners wel een provinciale bijdrage verwachten.
Vanuit Cultureel erfgoed wordt aandacht gevraagd voor de koppeling met de Erfgoedlijnen. Met name maatregelen op de route langs de LINES staat hoog op de lijst van gewenste projecten.
Fietsbrug naast Algerabrug: Doorstroming en veiligheid fiets én meer ruimte scheppen voor auto/OV
Lange brug en aanliggende rotondes Gorinchem: Doorstroming en veiligheid
Fietsplan Westergouwe mogelijk 3 nieuwe turbotorondes in de N207. Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute.
Turbotronde Leiderdorp: Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute.
Rotonde Bergambacht: Voorrangssituatie fietsers op rotonde.
Turbotronde Lekkerkerk; Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute.



Fietsbrug bij station Bleizo over de A12; creëren doorgaande verbinding.
Rotonde Haastrecht: Voorrangssituatie fietsers op rotonde.
Trap Dokbrug Dordrecht: Innovatieve oplossing die vele meters omrijden scheelt.
Aanrijroutes en fietsparkeren Zuidzijde station Dordrecht: Keten fiets-trein.
De oost west passage aan noordzijde van de binnenstad van Gorinchem: krappe en drukke doorgaande route.
Fietsroute langs Boterdorpseweg – Klapwijkseweg (Berkel en Rodenrijs). Fietsers vs. doorstroming op de (turbo)rotondes.
N208/Hoofdstraat Sassenheim. Fietsers vs. doorstroming op (turbo)rotonde.
Verkeersveiligheid fietsroute De Lier-Den Hoorn-Delft
Dorpsstraat te Hazerswoude-Dorp: Drukke binnenkomse weg met gemengd verkeer.
Kruising A44/N444 - Ongeregelde kruising met hoge snelheden.
De verbinding Molendijk-Stougjesdijk Klaaswaal. Geen vrijliggende fietsinfra vs. hoge snelheid auto's.
Oostmolendijk (Ridderkerk): Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer.
Nieuwe Zevenhovenseweg van Korteraar naar Zevenhoven: Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer.
Nieuw Reijerwaard/IJsselmondse Knoop (Ridderkerk/Barendrecht). Aandacht voor fietsnetwerk in ruimtelijke ontwikkeling.
N218/Welleweg: Ongeregelde kruising met hoge snelheden.
Fietspad langs Zierendeweg. Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer.
N217 – Eerste Kruisweg ('s Gravendeel): Oversteek over (voorrangs)kruising met slecht zicht.
N444-Rijksstraatweg. Route van Rijsburg naar Sassenheim. Geen vrijliggende fietsinfra vs. hoge snelheid auto's.
Groeneweg-Vockestaertpad. Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer.
Snelfietsroute Leiden - Alphen a/d Rijn (noord/midden): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Leiden - Zoetermeer (oost/west): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Leiden - Katwijk (noord/zuid): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Zoetermeer - Lansingerland- R'dam: diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer (noord/midden/zuid): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Leidschendam-Voorburg-Den Haag HS (Verlengde Velostrada): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen (Middelbroekweg: tunnel+easypath): diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Rotterdam – Gouda: diverse maatregelen op deze snelfietsroute
Snelfietsroute Rotterdam – Spijkenisse: diverse maatregelen op deze snelfietsroute