

ONDERZOEKSOPZET

Fietsbeleid

Flevoland
Noord-Holland
Utrecht
Zuid-Holland

| maart 2022



| Inhoudsopgave |

1.	AANLEIDING EN ACHTERGROND	3
2.	PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN	7
3.	AFBAKENING.....	7
4.	WERKWIJZE.....	8
5.	BEOORDELINGSKADER.....	10
6.	ORGANISATIE, RAPPORTAGE, PLANNING EN PROCEDURE	10
	BIJLAGE A – VOORTGANG REALISATIE SNELFIETSRUTES	12

1. Aanleiding en achtergrond

Nederland fietsland

Naar schatting zijn er 22,3 miljoen fietsen in Nederland, dit komt neer op ongeveer 1,3 fiets per inwoner. Nederland zou hiermee het enige land ter wereld zijn dat meer fietsen heeft dan inwoners.¹ Fietsen is een vast onderdeel van het dagelijks leven. De fiets wordt gebruikt als transportmiddel om naar het werk te gaan en om boodschappen te doen. Tevens wordt er veel recreatief gefietst en wordt fietsen als sport beoefend. Ook kinderen groeien ermee op. Ze zitten vaak al op jonge leeftijd in kinderzitjes en gaan op de fiets naar school als ze iets ouder zijn. In Nederland heeft zich een innovatieve fietseconomie kunnen ontwikkelen en kennis over de fiets en fietsinfrastructuur wordt met het buitenland gedeeld. In heel veel andere landen is 'even de fiets pakken' veel minder normaal. Zie ter illustratie Kader 1.

Kader 1 – De Nederlandse fietscultuur

Het Holland Expat Center South in Eindhoven 'waarschuwt' nieuwe expats over fietsen in Nederland: *"Fietsen is het nationale tijdverdrif van de Nederlanders en dankzij de meedogenloze vlakheid van het land vinden de locals dit de perfecte manier om zich voort te bewegen. Fietsers in Nederland hebben meestal hun eigen, goed onderhouden paden. Ze hebben de neiging om veel vrijheden te nemen en rijden vaak drie rijen dik als er geen fietspaden zijn. Ook als er wél fietspaden zijn. Je zult achter hen moeten wachten tot het veilig is om te passeren, omdat ze niet opzij gaan. Fietsers zijn niet verplicht om verkeersregels van ander verkeer te volgen en je zult merken dat ze bij eenrichtingsverkeer ook in de tegenovergestelde richting fietsen, en verwachten dat je ze doorlaat. Op kruispunten hebben fietsers hun eigen verkeerslichten om aan te gehoorzamen, maar ze testen deze regels graag uit. Wees voorzichtig bij het oversteken van oversteekplaatsen voor voetgangers. Auto's en ander verkeer stoppen voor u, maar fietsers niet."*²

De afgelopen jaren is de belangstelling voor de fiets toegenomen. Dit heeft vooral te maken met de opkomst van de elektrische fiets. Overheden en andere partijen zien kansen om meer mensen (vaker) aan het fietsen te krijgen. Als er gefietst wordt en de auto vaker wordt ingewisseld voor de fiets heeft dit positieve effecten op onder andere het milieu (minder CO₂-uitstoot), mobiliteit (minder files) en de gezondheid (meer bewegen). In 2020 zijn er in vergelijking met 2019 30% meer elektrische fietsen verkocht. In 2020 zijn bijna 1,1 miljoen nieuwe fietsen verkocht, de helft hiervan betrof fietsen met elektrische ondersteuning.³ Tot 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Ook op de middellange afstanden (10-25 km) is sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik.⁴ Mede door de groei van het gebruik van de elektrische fiets is de afstand die te overbruggen is met de fiets steeds groter geworden.

De ontwikkelingen op het gebied van fiets hebben ook een keerzijde. Door een groeiend fietsgebruik wordt het drukker op de fietspaden en door de opkomst van de elektrische fiets is er sprake van toenemende snelheidsverschillen op het fietspad. Deze combinatie komt de verkeersveiligheid niet ten goede en zorgt voor een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Een derde van het aantal verkeersslachtoffers is een fietser. Volgens het CBS waren er in 2020 van de 610 verkeersdoden 299 fietsers, dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar. Onder de verkeersslachtoffers bij de spoedeisende hulp is het aandeel fietsers twee derde.⁵

¹ Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021), www.immaterieelerfgoed.nl

² Fietsersbond (2021), www.fietsersbond.nl

³ Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl

⁴ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p.10

⁵ CBS (2021), www.cbs.nl & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 10

Provinciale rol en ambities

Tot enkele jaren terug lag de focus van de provincies vooral op de aanleg en het onderhoud van fietspaden die het in eigen beheer heeft. De afgelopen jaren zijn de ambities van de provincies als het gaat om de fiets toegenomen. Belangrijk onderdeel van het provinciale beleid is het realiseren van snelfietsroutes. Andere onderdelen die geregeld terugkomen zijn het realiseren van fietsvoorzieningen, zoals stallingen bij het station, en het verzamelen van data over fietsgebruik.

Door de toegenomen ambities is de rol van de provincie veranderd. Snelfietsroutes doorkruisen vaak verschillende gemeenten en een route kent over het algemeen meerdere beheerders. Ook het realiseren van fietsvoorzieningen en het verzamelen van data gebeurt op plekken waar andere partijen (weg)beheerder zijn. De provincie heeft daardoor naast de rol van wegbeheerder ook een regie- en aanjaagrol gekregen. Om de provinciale ambities te realiseren is overleg met andere partijen van groot belang. Voor de vier provincies verschilt het stadium waarin de ontwikkeling van het fietsbeleid zich bevindt en de grootte van hun inzet op fietsbeleid. Zie Bijlage A voor een kaart met gerealiseerde en geplande hoogwaardige regionale snelfietsroutes.

Op landelijk niveau werken de provincies samen met de gemeenten, het Rijk en belangenorganisaties in het initiatief Tour de Force.⁶ De afgelopen jaren zijn in dit verband veel ambities op papier gezet. In de *Agenda Fiets* uit 2017 is een groei van het aantal fietskilometers met 20% (periode 2017- 2027) als ambitie opgenomen. In 2019 is het ambitiesdocument *2e etappe Schaalsprong Fiets* verschenen. Aangegeven is dat alle partners een sterke verbondenheid met 'de fiets' voelen en daarvoor hun eigen ambitie hebben geformuleerd. Het IPO en de Vervoerregio's geven aan zich in te zetten voor een kwaliteitssprong van het bestaande routenetwerk. De ambitie is om 1000 kilometer snelfietsroute te realiseren in 2030.⁷ De samenwerking en ambities binnen Tour de Force zijn vrijwillig en niet bindend, maar volgens Tour de Force niet vrijblijvend.⁸

Vanuit het samenwerkingsverband Tour de Force is in maart 2021 het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* verschenen. Hierin brengen het Rijk en decentrale overheden in beeld welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is per provincie en vervoerregio vertaald naar een *Regionaal Toekomstbeeld Fiets*. Hierin wordt de opgave van de *Schaalsprong Fiets* op regionaal en lokaal niveau in beeld gebracht. Het Rijk en de regio's hebben de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen. Net als bij andere modaliteiten is fietsgebruik geen doel op zich, maar wordt het gezien als een oplossing voor verschillende maatschappelijke opgaven.⁹ Zie ook Kader 2.

Kader 2 - Ambitie Nationaal Toekomstbeeld Fiets

'De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.'¹⁰

⁶ Tour de Force is in 2015 ontstaan toen Utrecht (stad) bezig was met de voorbereidingen van de start van de Tour de France. De naam 'Tour de Force' is hiervan afgeleid. Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau vinden overleggen plaats. Tour de Force heeft daarnaast een eigen programmamanagement. Bron: Fietsberaad (2021), www.fietsberaad.nl

⁷ Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 23

⁸ Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 27

⁹ Rijk (2021), Brief: Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, pp. 6 en 8

¹⁰ Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 6

Het Rijk geeft aan dat ondanks dat het fietsbeleid vooral iets is van provincies, vervoerregio's en gemeenten ook de eigen betrokkenheid van groot belang is. Het Rijk voert de regie op de uitvoering van de gemaakte afspraken en investeert in de maatregelen. Het Rijk heeft vanuit het regeerakkoord (2017) € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de stimulering van fietsgebruik. Hiervan is € 74 miljoen bestemd voor de aanleg en aanpassingen van fietsenstallingen, en € 26 miljoen voor de aanleg en aanpassingen van snelfietsroutes in de 12 provincies en twee vervoerregio's.¹¹

Snelfietsroutes

Snelfietsroutes zijn een belangrijk onderdeel van het provinciale fietsbeleid. Vanwege het bovenlokale karakter van de routes zijn ze bij uitstek een provinciale aangelegenheid. Snelfietsroutes zijn regionale fietsroutes waarop comfortabel en zonder oponthoud gefietst kan worden. Snel fietsen kan, maar hoeft niet. Ook langzamer verkeer is welkom. Het uitgangspunt is dat fietsers zonder veel barrières kunnen doorfietsen. De routes worden daarom ook wel aangeduid als doorfietsroutes. Zie Kader 3 voor een overzicht van gehanteerde definities. Aan snelfietsroutes worden andere eisen gesteld dan aan gewone fietsroutes. Zo is een snelfietsroute bijvoorbeeld breder en heeft het geen scherpe bochten. Begin 2021 is de bewegwijzering voor snelfietsroutes¹² vastgesteld. In alle vier de provincies zijn delen van snelfietsroutes aangelegd en/of worden plannen ontwikkeld voor nieuwe routes. In veel gevallen betreft het aanleggen van snelfietsroutes het opwaarderen van bestaande routes. Bij het realiseren van een snelfietsroute kunnen zich meerdere obstakels voordoen. Bijvoorbeeld wanneer een partij die beheerder is van een stuk van de route niet mee wil doen of er vanuit omwonenden protesten komen.

Programmaraad

In de gesprekken die de Rekenkamer in 2019 voerde met verschillende fracties is het onderwerp fiets naar voren gebracht. Zo is gevraagd naar het verloop van de aanleg van snelfietsroutes en de kosten die hiermee gepaard gaan. Ook zijn er vragen gesteld over de onderbouwing van het fietsbeleid en of het fietsbeleid daadwerkelijk het mobiliteitsgedrag beïnvloedt. De Rekenkamer heeft het fietsbeleid van de provincies vervolgens verder verkend. Eind 2019 is door de Programmaraad gesproken over deze verkenning en is de Rekenkamer geadviseerd om onderzoek uit te voeren naar het provinciale fietsbeleid. In 2020 en de eerste helft van 2021 gingen andere onderzoeken voor vanwege het actuele belang van de betreffende onderwerpen. Het onderwerp fietsbeleid is minder tijdsgebonden en komt daarom nu aan de orde.

¹¹ Rijk (2017), Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force & Rijk (2021), www.rijksoverheid.nl

¹² De Nationale Bewegwijzeringdienst (NBd) hanteert de term 'hoogwaardige regionale fietsroutes'

Kader 3 – Definitiekader

Er is geen uniforme definitie van een snelfietsroute en er zijn geen wettelijke richtlijnen waar snelfietsroutes aan moeten voldoen. Wel zijn er breed gedragen, algemene hoofdeisen aan snelfietsroutes. Deze zijn uitgewerkt in het *Inspiratieboek snelle fietsroutes* uit 2014 van het CROW-Fietsberaad. De vijf hoofdeisen zijn als volgt.¹³

- Samenhang: snelfietsroutes vormen de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk, en zijn ingebed in het totale utilitaire en recreatieve net en vormen daarbinnen het hoogste niveau.
- Directheid: snelfietsroutes verzorgen directe verbindingen tussen de voornaamste herkomsten en bestemming op regionale schaal.
- Aantrekkelijkheid: snelfietsroutes zijn aantrekkelijk ingepast in de omgeving.
- Veiligheid: conflicten met andere verkeersdeelnemers worden geminimaliseerd, de verdere inrichting dient zo veel mogelijk enkelvoudige ongevallen te voorkomen.
- Comfort: de snelfietsroute is herkenbaar, voldoende breed, en voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen wat betreft verharding en doorstroming op wegvlakken en kruispunten.

Er zijn wisselende benamingen voor een snelfietsroute, zoals snelle fietsroute, fietsnelweg, doorfietsroute, slimme route, regionale hoofdfietsroute en hoogwaardige fietsroute. De provincies maken in meer of mindere mate onderscheid tussen snelle fietsroutes die aan de hoogste criteria voldoen, en routes die ook hoogwaardig zijn maar aan net iets minder hoge eisen voldoen. De benamingen voor deze twee categorieën hoogwaardige fietsroutes verschillen per provincie, zie Tabel 1.

Tabel 1 - Overzicht van benamingen voor hoogwaardige fietsroutes per provincie

	Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Hoogwaardige route met de hoogste eisen	Snelfietsroute	Doorfietsroute A	Snelfietsroute	Snelfietsroute
Hoogwaardige route met hoge eisen	Doorfietsroute	Doorfietsroute B	Hoofdfietsroute	Hoofdfietsroute

In deze opzet gebruikt de Rekenkamer, in navolging van drie van de vier provincies, de term 'snelfietsroute' om te verwijzen naar een hoogwaardige snelle fietsroute die voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen.

¹³ Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes, p. B2-1

2. Probleemstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling

Met dit onderzoek willen we Provinciale Staten van Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol. Het doel van het onderzoek is inzichtelijk maken op welke wijze het provinciale fietsbeleid is vormgegeven en in hoeverre voor het onderdeel snelfietsroutes de uitvoering aansluit op het behalen van de doelen. Een vergelijking van de werkwijze van de vier provincies biedt de mogelijkheid om van elkaar te leren.

Centrale onderzoeksvraag

Op welke wijze hebben de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hun fietsbeleid vormgegeven en in hoeverre sluit de uitvoering van de snelfietsroutes aan op het behalen van de doelen?

De centrale onderzoeksvraag is uitgewerkt in zes onderzoeksvragen, waarvan de eerste vraag is uitgesplitst in acht deelvragen:

1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?
 - a. Wat verstaat de provincie onder fietsbeleid?
 - b. Hoe is de rol van de provincie op fietsbeleid de afgelopen 5 tot 10 jaar¹⁴ ontwikkeld? Hoe verhoudt de rol van de provincie zich tot de rol van het rijk en de gemeenten?
 - c. Wat zijn de doelen, prestaties en instrumenten binnen het fietsbeleid?
 - d. Welke middelen zijn beschikbaar voor realisatie van het fietsbeleid?
 - e. Hoe is het fietsbeleid onderbouwd? Welke literatuur en/of data ligt ten grondslag aan het fietsbeleid?
 - f. Hoe verhoudt de inzet op fiets zich tot de inzet op de andere mobiliteitsonderdelen openbaar vervoer en auto?
 - g. Hoe verhouden de provinciale doelen en ambities in het fietsbeleid zich tot de landelijke ambities en doelstellingen?
 - h. Op welke wijze zijn PS betrokken bij de totstandkoming van het beleid?
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

3. Afbakening

Het onderzoek richt zich op:

- De totstandkoming en onderbouwing van het fietsbeleid in het algemeen.
- De specifieke uitvoering van snelfietsroutes en de bovenlokale rol van de provincie hierin.
- Het in beeld brengen van obstakels om daarmee inzicht te krijgen in de doeltreffendheid van de uitvoering van snelfietsroutes.
- De afstemming met het Rijk, gemeenten en andere wegbeheerders in het aanwenden van middelen en aanleggen van bovenlokale fietsroutes.

¹⁴ In het onderzoek zal de periode per provincie nader worden bepaald.

- Het inzichtelijk maken van de werkwijze van de vier provincies om de *best practices* te kunnen vergelijken en het mogelijk te maken van elkaar te leren.
- Onderzoeken en evaluaties van fietsbeleid en fietsroutes voor zover die aanwezig zijn.

Het onderzoek richt zich niet op:

- Het uitvoeren van tellingen en metingen om de effectiviteit en het gebruik van fietsroutes in kaart te brengen.
- Specifiek stedelijke vraagstukken op fietsgebied zoals ketenmobiliteit en stallingsproblematiek.
- Het reguliere beheer en onderhoud van fietspaden op provinciaal areaal.
- Obstakels bij de aanleg van recreatieve fietspaden.
- Gedragsbeïnvloeding om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Het onderzoek richt zich voor wat betreft de uitvoering in principe op snelfietsroutes. Dit zijn de hoogwaardige routes met de hoogste eisen. Bij provincies die minder snelfietsroutes realiseren worden mogelijk ook andere hoogwaardige routes meegenomen.

4. Werkwijze

Deze paragraaf bevat een uitwerking van de centrale onderzoeksvraag en beschrijft op welke wijze de beantwoording van de vragen zal plaatsvinden.

Vraag 1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

Bij de beantwoording van deze vraag kijkt de Rekenkamer naar de manier waarop de provincies hun fietsbeleid hebben vormgegeven. Hierbij komen aan bod:

- De provinciale rol binnen het thema fiets, hoe deze de afgelopen jaren is ontwikkeld en de wijze waarop de rol van de provincie zich verhoudt tot de rol van het Rijk en de gemeenten.
- De doelen, prestaties en instrumenten binnen het provinciale fietsbeleid en de beschikbare middelen voor de realisatie van het fietsbeleid.
- De onderbouwing van het fietsbeleid. Hierbij is ook aandacht voor de literatuur en/of data die ten grondslag ligt aan het fietsbeleid.
- De inzet van de provincie op fiets in verhouding tot de provinciale inzet op andere mobiliteitsonderdelen zoals openbaar vervoer en auto. Hierbij gaat het om een grove schets. De bedoeling is om inzichtelijk te maken welke plek het fietsbeleid in het gehele mobiliteitsbeleid heeft.
- De verhouding van het provinciale fietsbeleid met de landelijke ambities en doelstellingen die in het Tour de Force samenwerkingsverband zijn afgesproken.
- De betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het beleid.

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer in de eerste plaats gebruik maken van beleidsdocumenten, zoals provinciale mobiliteitsvisies en programma's, actie- en uitvoeringsprogramma's gericht op fiets en begrotingen en jaarstukken. Aanvullend zullen interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie en betrokken partijen.

Vraag 2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer gebruik maken van beschikbare gegevens uit onder andere jaarstukken, evaluaties en voortgangsrapportages. Het beantwoorden van deze vraag maakt inzichtelijk in hoeverre de doelen en prestaties voor wat betreft de realisatie van snelfietsroutes reeds gerealiseerd zijn.

Zoals eerder aangegeven zijn niet alle vier de provincies even ver met het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid. In het onderzoek houdt de Rekenkamer hier rekening mee. Als het gaat om het behalen van de doelen en prestaties is er mogelijk nog weinig te melden. De vragen zullen in dat geval beknopt beantwoord worden. Dit geldt ook voor de vragen 3, 4 en 6.

Vraag 3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?

Deze vraag gaat over de rol die de provincie inneemt bij de uitvoering van de snelfietsroutes. Aan de hand van voortgangsrapportages over de uitvoering en interviews wordt inzichtelijk gemaakt hoe de rol van de provincie bij uitvoering van de snelfietsroutes wordt ingevuld en in hoeverre deze invulling past bij de doelen.

Vraag 4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?

De beantwoording van deze vraag resulteert in een overzicht van de beschikbare middelen die daadwerkelijk zijn besteed aan de realisatie van snelfietsroutes. Ook de middelen die nog niet zijn besteed, maar al wel voor specifieke snelfietsroutes zijn gereserveerd worden inzichtelijk gemaakt. Om de vraag te beantwoorden zal de Rekenkamer onder andere gebruik maken van beschikbare (management)rapportages.

Vraag 5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?

Deze vraag gaat in op de uitvoering van snelfietsroutes. Aan de hand van een of meerdere casussen per provincie worden obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes in beeld gebracht. Obstakels kunnen zich op verschillende vlakken voordoen, bijvoorbeeld financieel (onvoldoende middelen), organisatorisch (onvoldoende samenwerking) en maatschappelijk (onvoldoende draagvlak). Ook wordt duidelijk gemaakt hoe obstakels zijn overkomen en wat de provincies daarin van elkaar kunnen leren.

In de uitwerking van de casussen is in ieder geval aandacht voor de aspecten:

- Verkeersveiligheid,
- Ruimtegebruik op zowel het fietspad zelf als in de bebouwde omgeving,
- Uniformiteit van snelfietsroutes, en
- Afspraken over beheer en onderhoud snelfietsroutes.

Inzichtelijk wordt gemaakt op welke wijze de provincie aandacht heeft voor deze aspecten en hoe de provincie hier in de uitvoering mee omgaat. De aspecten uniformiteit en beheer en onderhoud betreffen onder meer de betrokkenheid van en afstemming met meerdere partijen die een (deel van) de snelfietsroute in beheer hebben.

Om een beeld te krijgen van de uitvoering zal de Rekenkamer een analyse maken van beschikbare voortgangsrapportages en evaluaties. Ook zullen er interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie, gemeenten en andere betrokken partijen, zoals mogelijk de Fietzersbond en de ANWB.

Vraag 6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer gebruik maken van begrotingen, jaarstukken en documenten in het stateninformatiesysteem. Indien nodig zullen voor dit onderdeel aanvullende interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie.

5. Beoordelingskader

Om tot bevindingen te kunnen komen wordt een beoordelingskader gehanteerd. In Tabel 2 is het voorlopige beoordelingskader opgenomen. De Rekenkamer zal dit voorlopige beoordelingskader bespreken met ambtelijk betrokkenen. Mede op basis van inzichten uit deze bespreking, wordt het beoordelingskader definitief gemaakt.

Tabel 2 - Voorlopig beoordelingskader

Onderzoeksvragen	Criteria
1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven? <ul style="list-style-type: none">Provinciale rolDoelen, prestaties en instrumentenMiddelenBeleidsonderbouwingVerhouding tot andere mobiliteitsopgavenVerhouding tot landelijke ambities en doelenBetrokkenheid PS	<ul style="list-style-type: none">De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen.De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en de inzet van instrumenten op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen.De provincie heeft de onderbouwing van het fietsbeleid in de beleidstukken opgenomen.Het provinciale fietsbeleid sluit aan op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden.De overige deelvragen zijn beschrijvend van karakter en zijn daarom niet gekoppeld aan een criterium.
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?	Het behalen van de doelen en prestaties met betrekking tot de snelfietsroutes ligt op schema.
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?	De rol van de provincie bij de uitvoering van de snelfietsroutes past bij de doelen.
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?	De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?	De obstakels in de realisatie van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld en de provincie onderneemt actie om deze te overkomen.
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?	De informatievoorziening aan PS is tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak.

6. Organisatie, rapportage, planning en procedure

Organisatie

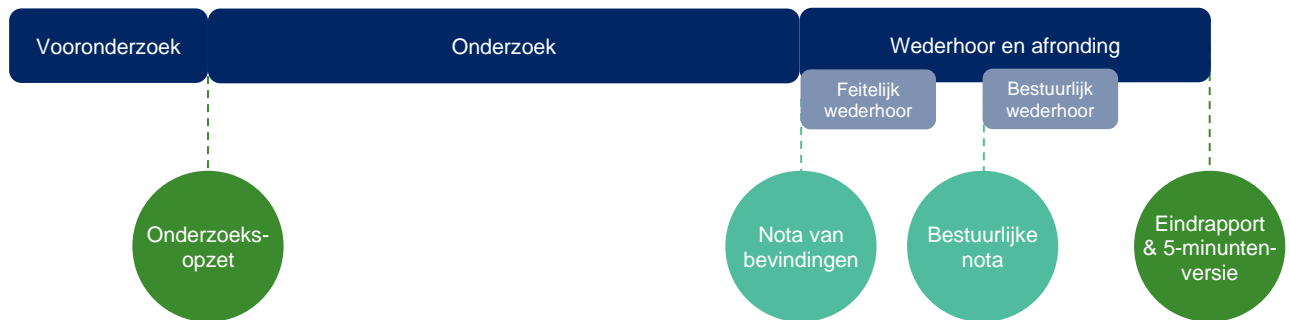
In opdracht van de Rekenkamer voeren Decisio en Studio Bereikbaar gezamenlijk het onderzoek uit. Het onderzoeksteam bestaat uit:

- Martijn Lelieveld (Decisio, projectleider/onderzoeker)
- Mick Koopman (Decisio, onderzoeker)

- Isabel Liedtke (Studio Bereikbaar, onderzoeker)
- Jaap Broer (Decisio, onderzoeker)
- Wieger Savenije (Studio Bereikbaar, onderzoeker)

Rapportage, planning en procedure

Het streven is om het rapport in het derde kwartaal van 2022 te publiceren. In figuur 1 zijn de fasen van het onderzoek en de verschillende producten weergegeven.



Figuur 1 Onderdelen en producten onderzoek

Nadat de onderzoeksopzet is verschenen stelt de Rekenkamer een rapport op waarin de bevindingen staan uitgeschreven. Deze (concept) Nota van bevindingen zal bij de provinciesecretaris worden voorgelegd voor feitelijk wederhoor. Na ontvangst van de feitelijke reactie wordt de Bestuurlijke nota opgesteld. In deze nota zijn naast de bevindingen ook de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek opgenomen. De Bestuurlijke nota zal bij GS worden voorgelegd voor bestuurlijk wederhoor. Voorafgaand aan het bestuurlijk wederhoor vindt over de resultaten van het onderzoek eventueel een gesprek plaats met de verantwoordelijk gedeputeerde. De Bestuurlijke nota, de reactie van GS en het nawoord van de Rekenkamer vormen samen het eindrapport.

Slotopmerkingen

- Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een globale verkenning van het onderwerp. Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. Indien dit naar het oordeel van de Randstedelijke Rekenkamer tot majeure aanpassingen van de opzet leidt, wordt dit schriftelijk kenbaar gemaakt.
- De Rekenkamer deelt aan PS en GS alle opmerkingen en bedenkingen mee die zij naar aanleiding van haar bevindingen van belang acht. Ook als dit niet expliciet onderdeel is van de onderzoeksopzet.
- Voor de uitvoering van het onderzoek is het van belang dat de Rekenkamer inzage heeft in alle relevante stukken waarover de provincie beschikt.

Bijlage A – Voortgang realisatie snelfietsroutes¹⁵



De hierboven weergegeven routes betreffen de hoogwaardige, snelle fietsroutes die aan de hoogste eisen voldoen, zoals gedefinieerd in Tabel 1.

¹⁵ Fietsersbond (2021), www.fietsersbond.nl

| Colofon |

Randstedelijke Rekenkamer

Teleportboulevard 110

1043 EJ Amsterdam

020 – 58 18 585

info@randstedelijke-rekenkamer.nl

www.randstedelijke-rekenkamer.nl

Volg ons op twitter via: [@rekenrandstad](https://twitter.com/rekenrandstad)