



Stimuleren fietsvervoer in Gelderland en Overijssel

Onderzoeksplan

Colofon

De Rekenkamer Oost-Nederland is een onafhankelijk orgaan dat onderzoek doet naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gevoerde bestuur van de provincies Gelderland en Overijssel.

De bestuursleden van de Rekenkamer zijn: de heer drs. M.M.S. Mekel (voorzitter), de heer ir. T.J.A. Gies (plv. voorzitter) en mevrouw drs. S.C. van der Haagen. De secretaris-directeur is mevrouw drs. S.W. Mathijssen RO.

Dit onderzoeksplan is voorbereid door de heer T. Schaaf, MSc, MA.

Rekenkamer Oost-Nederland
Achter de Muren Zandpoort 6
7411 GE Deventer
Telefoon: 0570 – 66 58 00
info@rekenkameroost.nl
www.rekenkameroost.nl
Twitter: @RekenkamerOost

De foto is afkomstig van Pixabay.

Stimuleren fietsvervoer in Gelderland en Overijssel

Onderzoeksplan

Deventer, mei 2022

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Achtergrond	6
1.3	Focus	9
2	Onderzoeksopzet	10
2.1	Doel- en vraagstelling.....	10
2.2	Normenkader	11
2.3	Onderzoeksmethodiek.....	12
2.4	Planning.....	12
2.5	Slotopmerkingen	13
Bijlage 1:	Geraadpleegde bronnen	14

1 Inleiding

In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de aanleiding voor en achtergrond bij het onderzoek naar het stimuleren van fietsvervoer. Tot slot benoemen we de focus van het onderzoek.

1.1 Aanleiding¹

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.² 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 vanzelfsprekend.

De afgelopen jaren is in Nederland de belangstelling voor de fiets verder toegenomen. Dit heeft onder andere 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) en de gezondheid (meer bewegen, schonere lucht). Daarnaast wordt de fiets gezien als onderdeel van de oplossing voor het grotere mobiliteitsvraagstuk en noemen de provincies Overijssel en Gelderland ook in samenhang met diverse andere beleidsvelden zoals economie en leefbaarheid. In 2020 zijn er 30% meer elektrische fietsen verkocht dan in 2019.

¹ In hoofdstuk 1 van dit onderzoeksplan is gebruik gemaakt van: de Randstedelijke Rekenkamer (2022). *Onderzoeksopzet fiets*.

² Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021). www.immaterieelerfgoed.nl.

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. En op de middellange afstanden (10-25 km) is op dit moment sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik.⁴ Mede door de groei van het gebruik van de elektrische fiets overbruggen fietsers steeds grotere afstanden. De ontwikkelingen op het gebied van fiets hebben ook een keerzijde: veiligheid is een punt van zorg. In 2020 waren de [meeste verkeersdoden fietser](#) en het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers neemt toe.

Omdat het belang van het thema fiets de afgelopen jaren gegroeid is en het thema ook nadrukkelijk genoemd wordt als bijdrage aan verschillende provinciale beleidsdoelen zoals klimaat, mobiliteit en gezondheid is, is het voor de Rekenkamer relevant om te onderzoeken. Ook de aandacht voor het thema bij Provinciale Staten in beide provincies bleek groot.

1.2 Achtergrond

Provinciale rol

De provincie heeft een uitvoeringstaak voor het beheer en onderhoud van het provinciale deel van de fietsinfrastructuur. In Gelderland beheert de provincie ongeveer een derde van het hoofdfietsnet. Gemeenten beheren het overige deel. Naast het beheer en onderhoud zetten provincies in op het verbeteren van de infrastructuur om haar ambities voor de fiets te behalen. Daarvoor is de provincie mede afhankelijk van de samenwerking met gemeenten.

Voor 2014 lag de focus van de provincies vooral op de aanleg en het onderhoud van fietspaden die het in eigen beheer heeft. Daarnaast was de provincie betrokken bij een enkele snelfietsroute, zoals Overijssel bij de F35 (een snelfietsroute van Nijverdal naar de Duitse grens). De afgelopen jaren zijn de ambities van de provincies als het gaat om de fiets uitgebreid. Onderdelen die geregeld terugkomen om dit voor elkaar te krijgen zijn een verhoogde inzet op fietsinfrastructuur, het realiseren van meer fietsvoorzieningen zoals stallingen bij het station en het verzamelen van data over fietsgebruik. De provincies zetten subsidie in op cofinanciering van gemeentelijke fietsinfrastructuur en hebben een coördinerende rol tussen gemeenten, andere provincies en Rijk. Hiernaast willen beide provincies het fietsgebruik stimuleren door gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld door contact te hebben met werkgevers. Het gaat er voor de provincies niet alleen om dat er voldoende asfalt ligt, maar ook dat mensen de auto laten staan en in plaats daarvan gebruik maken van de fietsroutes.

Ambities provincie Gelderland

Gelderland heeft in 2014 een 'fietskoers' opgesteld.⁵ Directe aanleiding daarvoor was een motie 'de fiets verdient beter' van Provinciale Staten (PS), waarin PS vroegen het

³ Fietsplatform (2021). www.fietsplatform.nl.

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

⁵ Provincie Gelderland (PS2014-728). *Fietskoers*.

fietsbeleid tegen het licht te houden. Daarnaast kwam in een evaluatie van het Gelders Fietsnetwerk naar voren dat er naar nieuwe vormen van samenwerking gezocht moest worden. Deze fietskoers is in de volgende jaren verder uitgewerkt.⁶ In 2017 stelden PS het huidige kader voor het fietsbeleid vast.⁷ Gelderland focust op het realiseren van het Hoofd fietsnet Gelderland, waarbij het accent ligt op hubs (knooppunten waar verschillende modaliteiten samen komen) en verkeersveiligheid.⁸ **De ambitie uit de Gelderse Omgevingsvisie is om in 2030 35% van vervoersbewegingen per fiets te laten zijn.** De provincie trekt samen op met gemeenten bij het realiseren van deze ambitie, met name als het gaat om de infrastructuur. Een aantal actuele thema's uit het Gelders fietsbeleid zijn: hoogwaardige fietsroutes, aansluiting op OV, veiligheid, gedrag, innovatie en recreatieve fietsroutes. In de Gelderse visie op een bereikbaar Gelderland worden de verschillende modaliteiten ook in samenhang beschouwd. Hier komt fiets terug bij de bouwstenen 'korte afstanden' en 'veiligheid'.⁹ Daarbij wordt er tot een afstand van 15 kilometer actieve mobiliteit gestimuleerd, waarna er bij een hub overgestapt kan worden op slim en schoon vervoer (OV of deelauto).

Ambities provincie Overijssel

In Overijssel stelden PS in 2016 een koersdocument Fiets¹⁰ vast. Fietsbeleid is samen met de andere modaliteiten onderdeel van de integrale regionale mobiliteitsaanpak Overijssel.¹¹ **Het doel is 20-30% groei van het aantal fietsverplaatsingen op afstanden tot 15 km.** De provincie licht toe dat het hierbij gaat om 'utilitaire' verplaatsingen en niet om recreatieve verplaatsingen. De provincie zet in op fietsgebruik op afstanden tot 15 km omdat dit kan bijdragen aan vermindering van de druk op het auto en OV-netwerk.¹² Daarvoor is in 2018 en 2021 het kernnet met 4.500 kilometer aan belangrijkste fietsroutes in Overijssel geactualiseerd.¹³ De provincie zet in op het stimuleren van fietsgebruik via de pijlers infrastructuur, gedrag en techniek.¹⁴ Bij het onderdeel infrastructuur werkt de provincie nauw samen met gemeenten via een mobiliteitsaanpak. Provincie en gemeenten bepalen daarin samen de koers. Via een vast stramien kunnen gemeenten in dit kader ook jaarlijks aanvragen doen voor cofinanciering van projecten voor fietsinfrastructuur. De provinciale bijdrage voor snelle fietsroutes is hoger dan voor normale fietsinfrastructuur. Bij de pijler techniek gaat het onder andere om het verzamelen van data. Dit moet helpen bij het maken van doelgericht, effectief beleid.

Om de voortgang van het fietsgebruik te monitoren worden in beide provincies fietstellingen uitgevoerd. Daarnaast zijn er CBS-data beschikbaar die inzicht geeft in het gebruik van de fiets ten opzicht van andere modaliteiten. De provincie Overijssel heeft in

⁶ Provincie Gelderland (PS2015-72). *Uitwerking fietskoers, Provincie Gelderland (PS2016-712) Impuls fiets- en autoparkeren bij stations en bushaltes aan het vastnet, Provincie Gelderland (PS2016-481). Notitie snelfietsroutes ter voltooiing snelfietsroutenetwerk.*

⁷ Provincie Gelderland (PS2017-766). *Focus op hoofd fietsnet.*

⁸ Provincie Gelderland (2021). *Mededelingenbrief GS maart 2021.*

⁹ Provincie Gelderland (PS2020-289). *Visie voor een bereikbaar Gelderland.*

¹⁰ Provincie Overijssel (2015). *Koersdocument fiets, Provincie Overijssel (2016). Uitwerking koersdocument fiets.*

¹¹ Provincie Overijssel (2018). *Integrale Netwerkvisie Overijssel.*

¹² Provincie Overijssel (2020). *Investeringsvoorstel fiets.*

¹³ Provincie Overijssel (2018). *Nota GS mandaat, actualisatie kernnet fiets en schriftelijke reactie provincie 17 mei 2022..*

¹⁴ Provincie Overijssel (2020). *Investeringsvoorstel.*

2019 een monitoringsrapportage van het fietsgebruik opgesteld. De provincie Gelderland heeft een dashboard op basis van de CBS-data met gegevens tot en met 2020. Bij de informatie vanaf 2020 is corona een factor die invloed heeft op (de beschikbaarheid van) de data.

Tour de Force

Op landelijk niveau werken de provincies samen met de gemeenten, het Rijk en belangenorganisaties in het initiatief Tour de Force.¹⁵ 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 ambitiedocument *2e etappe Schaalsprong Fiets* verschenen. Hierin staat dat de partners een sterke verbondenheid met 'de fiets' voelen en daarvoor hun eigen ambitie formuleren. Zo zetten het IPO en de Vervoerregio's zich in voor een kwaliteitssprong van het bestaande routenetwerk. De ambitie is om 1.000 kilometer snelfietsroute te realiseren in 2030.¹⁶ In 2020 lag er 500 kilometer aan fietssnelweg.¹⁷ De samenwerking en ambities binnen Tour de Force zijn vrijwillig en niet bindend, maar volgens Tour de Force niet vrijblijvend.¹⁸

Vanuit het samenwerkingsverband Tour de Force is in maart 2021 het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) verschenen. Hierin brengen het Rijk en decentrale overheden in beeld welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Uit deze inventarisatie blijkt dat de provincie Overijssel de ambitie heeft om ca. 850 km hoofdfietsnetwerk te verbeteren of te realiseren tot 2027, eerste kostenindicatie ca. € 300 miljoen. Deze ambitie is een verdrievoudiging van de huidige ambitie van ca. 300 km via de snelle fietsroutes en F35.¹⁹ Gelderland geeft aan dat het Nationaal Toekomstbeeld Fiets aansluit bij de doelstelling uit de Omgevingsvisie. Daarnaast staat in het Toekomstbeeld Fiets de ambitie om in Gelderland voor 2040 3.620 kilometer fietsinfrastructuur te verbeteren en te realiseren. Hiervoor is een investering van € 1.5 miljard nodig.²⁰ Ook staan er in het NTF per provincie een opgave voor fietsparkeren geformuleerd.

Het Rijk en de regio's sprake de ambitie uit 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.²¹ 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 stelde vanuit het regeerakkoord (2017) € 100 miljoen beschikbaar voor de stimulering van fietsgebruik.

¹⁵ *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.*

¹⁶ *Tour de Force (2019). 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 23.*

¹⁷ <https://cycledata.nl/fietssnelwegen-wat-levert-het-op/>.

¹⁸ *Tour de Force (2019). 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 27.*

¹⁹ *Provincie Overijssel (april 2021). Stand van zaken Nationaal Toekomstbeeld Fiets PS.*

²⁰ *Rijksoverheid (maart 2021). Nationaal Toekomstbeeld op hoofdlijnen, inventarisatie van de opgave voor de schaalsprong fiets.*

²¹ *Rijksoverheid (maart 2021). Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, pp. 6 en 8.*

Hiervan is € 74 miljoen bestemd voor de aanleg en aanpassingen van fietsenstallingen en € 26 miljoen voor de aanleg en aanpassingen van snelfietsroutes in de twaalf provincies en twee vervoerregio's.²²

1.3 Focus

Centrale focus in dit onderzoek is het stimuleren van het gebruik van de fiets. De doelen die de provincies daarvoor stellen en de inzet die ze willen plegen zijn daarbij het uitgangspunt. We bekijken de doeltreffendheid van het gevoerde beleid.

In dit onderzoek besteden we aandacht aan de totale inzet van de provincie op het stimuleren van fietsvervoer, dus zowel via infrastructuur als via gedragsbeïnvloeding en techniek. De focus bij infrastructuur ligt bij beide provincies, en dus ook in dit onderzoek, op het hoofdfietsnet/kernnet. Daar vallen onder andere snelfietsroutes onder, maar ook andere belangrijke fietsroutes. We kijken terug vanaf het moment beide provincies hun koers voor het fietsbeleid hebben vastgesteld, respectievelijk in 2014 en 2016.

²² Rijksoverheid (2017). Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force & Rijksoverheid (2021), www.rijksoverheid.nl.

2 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk beschrijven we de opzet van ons onderzoek. Daarbij komen doel- en vraagstelling, het normenkader en onderzoeksmethodiek aan de orde. Ook geven we de planning van het onderzoek weer.

2.1 Doel- en vraagstelling

Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is:

PS Gelderland en Overijssel ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol door inzicht te geven in de inzet en de resultaten van het provinciale beleid gericht op het stimuleren van gebruik van de fiets.

Centrale vraag

De volgende vraag staat centraal in dit onderzoek:

Draagt inzet van de provincies Gelderland en Overijssel bij aan de gewenste toename van het fietsgebruik?

Onderzoeksvragen

Doelen

1. Welke onderbouwing ligt er ten grondslag aan de doelen, ambities en beoogde prestaties in het fietsbeleid?
2. Hoe relateren deze doelen zich tot andere modaliteiten zoals auto en OV?

Inzet

3. Wat is de inzet van de provincies voor het realiseren van doelen?
 - a. Welke rol pakt de provincie en welke rol ziet zij voor gemeenten en het Rijk?
 - b. Welke instrumenten zet de provincie in?
 - c. In hoeverre zet de provincie in op een voorbeeldrol voor de eigen organisatie?
 - d. Hoeveel (financiële) middelen zijn daarmee gemoeid?

Resultaten

4. Hoe houden de provincies zicht of de gestelde doelen worden gerealiseerd?
5. In hoeverre zijn de provinciale doelen voor wat betreft fietsgebruik gerealiseerd?
 - a. Neemt het gebruik van de fiets toe?
 - b. Hoe verhoudt dit zich tot andere modaliteiten?
 - c. Welke verklaringen zijn voor het al niet halen van de doelen?

Informatievoorziening PS

6. Hoe worden PS over de inzet op en resultaten van het fietsgebruik geïnformeerd?

2.2 Normenkader

Voor het opstellen van onze bevindingen hanteren we een normenkader. Het voorlopige normenkader voor dit onderzoek naar het provinciale fietsbeleid ziet u in tabel 1.

Tabel 1: Normenkader onderzoek fiets

Thema	Normen
Doelen	<ul style="list-style-type: none">• De provincie heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik duidelijk in haar beleid geformuleerd.• Zij heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik onderbouwd.
Inzet	<ul style="list-style-type: none">• De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fietsgebruik duidelijk beschreven in haar beleid.• Zij heeft in haar beleid omschreven welke instrumenten zij hiervoor inzet.• De provincie heeft zich aantoonbaar ingespannen om haar doelen op het gebied van fietsgebruik te realiseren.• Zij benut de instrumenten die zij hiervoor tot haar beschikking heeft.• Zij heeft een overzicht welke middelen hiervoor ingezet zijn.
Resultaten	<ul style="list-style-type: none">• De provincie heeft zicht in hoeverre haar doelen gerealiseerd worden.• De provincie heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik gerealiseerd.
Informatievoorziening PS	<ul style="list-style-type: none">• PS zijn geïnformeerd over de inzet op het gebruik van de fiets en de resultaten van deze inzet.

2.3 Onderzoeksmethodiek

Methoden

Het onderzoek zal door middel van interviews en documentenanalyse plaatsvinden. De interviews zullen plaatsvinden met beleidsmedewerkers van de provincie, gemeenten, belangenorganisaties en eventueel werkgeversorganisaties.

Aan de hand van data maken we het fietsgebruik visueel inzichtelijk. Hiervoor gebruiken we data van de provincies en van het CBS. Mocht dit niet voldoende zijn, dan kunnen we zelf data gaan verzamelen en analyseren.

Betrokkenheid Staten

Voor de feitelijke start van het onderzoek voerden we een startgesprek met Statenleden in beide provincies. Doel van dit gesprek was om te achterhalen waar hun belangstelling naar uitgaat. In voorliggend onderzoeksplan is hun inbreng meegewogen.²³

Experts

Gedurende het onderzoek zal bepaald worden of experts worden betrokken en of externe inhuur voor dit onderzoek gewenst is, bijvoorbeeld voor de data-analyses.

2.4 Planning

Rekenkameronderzoek kent een vast aantal stappen, die nader beschreven zijn in ons [onderzoeksprotocol](#). De globale planning voor dit onderzoek is opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: Planning onderzoek fietsbeleid

Fase	Periode
Vorbereiding	April - mei 2022
Uitvoering	Juni - augustus 2022
Rapportage	September - oktober 2022
Publicatie	Vierde kwartaal 2022

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

Voor het realiseren van deze planning zijn wij afhankelijk van een tijdige aanlevering van materiaal door de provincies. Daarnaast zijn we afhankelijk van de beschikbaarheid en kwaliteit van de data. Wanneer de beschikbare data veel bewerking nodig heeft, kan dit de planning beïnvloeden.

²³ De startgesprekken vonden plaats op 18 mei 2022. In Overijssel waren mw. Nijhof-Leeuw (PVV), mw. Hanskamp (PvdD) en dhr. van Moorsel (CDA) aanwezig. In Gelderland waren dhr. van Ark (CDA), mw. Tenbusch (PvdA) en mw. Braam (D66) aanwezig.

2.5 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. Als deze bijstelling naar ons oordeel tot majeure aanpassingen van de opzet leidt, zal dit door ons worden gecommuniceerd.
- De Rekenkamer deelt aan PS en GS alle opmerkingen en bedenkingen mee die wij naar aanleiding van onze bevindingen van belang achten. Ook als dit niet expliciet onderdeel is van de onderzoeksopzet.
- Voor de uitvoering van het onderzoek is de Rekenkamer bevoegd alle documenten van het provinciebestuur op te vragen en mee te nemen in het onderzoek. Het provinciebestuur verstrekt desgevraagd alle inlichtingen die de Rekenkamer ter vervulling van haar taak nodig acht.²⁴

²⁴ Artikel 184 Provinciewet.

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

Rijksoverheid (2017). Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force.
Tour de Force (2019). 2e etappe Schaalsprong Fiets.
Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021). www.immaterieelerfgoed.nl.
Fietsplatform (2021). www.fietsplatform.nl.
Tour de Force (2021). Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen.
Rijksoverheid (2021). Nationaal Toekomstbeeld op hoofdlijnen, inventarisatie van de opgave voor de schaalsprong fiets.
Fietsberaad (2021). www.fietsberaad.nl.
De Randstedelijke Rekenkamer (2022). Onderzoeksopzet fiets.
Provincie Overijssel (2015). Koersdocument fiets.
Provincie Overijssel (2016). Uitwerking koersdocument fiets.
Provincie Overijssel (2018). Integrale Netwerkvisie Overijssel.
Provincie Overijssel (2018). Nota GS mandaat, actualisatie kernnet fiets.
Provincie Overijssel (2020). Investeringsvoorstel fiets.
Provincie Overijssel (2021). Geactualiseerde Omgevingsvisie.
Provincie Overijssel (april 2021). Stand van zaken Nationaal Toekomstbeeld Fiets PS.
Provincie Gelderland (PS2014-728). Fietskoers.
Provincie Gelderland (PS2015-72). Uitwerking fietskoers.
Provincie Gelderland (PS2016-712). Impuls fiets- en autoparkeren bij stations en bushaltes aan het vastnet.
Provincie Gelderland (PS2016-481). Notitie snelfietsroutes ter voltooiing snelfietsrouten netwerk.
Provincie Gelderland (PS2017-766). Focus op hoofdfietsnet.
Provincie Gelderland (PS2020-289). Visie voor een bereikbaar Gelderland.
Provincie Gelderland (2021). Mededelingenbrief GS maart 2021.
Provincie Gelderland (2021). Geactualiseerde Omgevingsvisie.