

# Stimuleren fietsgebruik Overijssel

Nota van bevindingen

## 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 rapport is voorbereid door een onderzoeksteam bestaande uit T. Schaaf MSc, MA en M. Kervel MA.

Rekenkamer Oost-Nederland  
Achter de Muren Zandpoort 6  
7411 GE Deventer  
Telefoon: 0570 – 66 58 00  
[info@rekenkameroost.nl](mailto:info@rekenkameroost.nl)  
[www.rekenkameroost.nl](http://www.rekenkameroost.nl)  
Twitter: @RekenkamerOost

# Stimuleren fietsgebruik Overijssel

Nota van bevindingen

*Deventer, februari 2023*

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Aanleiding en achtergrond .....</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Achtergrond .....	6
1.3	Focus .....	7
1.4	Opbouw van het rapport.....	7
<b>2</b>	<b>Beleid voor stimuleren fietsgebruik.....</b>	<b>8</b>
2.1	Ambities .....	10
2.1.1	Ambities voor het stimuleren van fietsvervoer .....	11
2.1.2	De fiets als onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid .....	13
2.1.3	Rol provincie .....	15
2.2	Instrumenten .....	16
2.3	Budget .....	18
<b>3</b>	<b>Uitvoering pijler infrastructuur .....</b>	<b>19</b>
3.1	Werkwijze.....	21
3.2	Inzet.....	23
3.2.1	Subsidiereregelingen .....	24
3.2.2	Verstrekke subsidies voor fietsroutes.....	27
3.3	Resultaten .....	29
<b>4</b>	<b>Uitvoering pijler gedrag .....</b>	<b>31</b>
4.1	Werkwijze.....	33
4.2	Inzet.....	35
4.3	Resultaten .....	39
<b>5</b>	<b>Uitvoering pijler techniek - monitoring en effecten .....</b>	<b>41</b>
5.1	Uitvoering pijler techniek en monitoring.....	43
5.2	Doelbereik .....	45

# 1 Aanleiding en achtergrond

*Dit eerste hoofdstuk bevat de aanleiding voor en de achtergronden en focus van het onderzoek naar het stimuleren van fietsgebruik door de provincie.*

## 1.1 Aanleiding

5

Stimuleren fietsgebruik Overijssel

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.<sup>1</sup> 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. Kinderen 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 dan in Nederland.

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. In 2020 zijn er 30% meer elektrische fietsen verkocht dan in 2019. Overheden en andere partijen zien kansen om meer mensen (vaker) aan het fietsen te krijgen. Als er meer gefietst wordt en de auto vaker wordt ingewisseld voor de fiets, heeft dit positieve effecten op onder andere het milieu (minder CO<sub>2</sub>-uitstoot) en de gezondheid (meer bewegen, schonere lucht).

In 2020 zijn er bijna 1,1 miljoen nieuwe fietsen verkocht, de helft betrof fietsen met een elektrische ondersteuning.<sup>2</sup> Tot 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Op de middellange afstanden (10-25 km) is op dit moment sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik.<sup>3</sup> Mede door de groei van het gebruik van de elektrische fiets

<sup>1</sup> Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021). [www.immaterieelerfgoed.nl](http://www.immaterieelerfgoed.nl)

<sup>2</sup> Fietsplatform (2021). [www.fietsplatform.nl](http://www.fietsplatform.nl)

<sup>3</sup> Tour de Force (2021). Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p.10.

overbruggen fietsers steeds grotere afstanden. Deze ontwikkelingen 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 het voor ons een relevant onderwerp om te onderzoeken.

## 1.2 Achtergrond

### Provincie

De provincie heeft een wettelijke uitvoeringstaak voor het beheer en onderhoud van het provinciale deel van de fietsinfrastructuur. Daarnaast heeft de provincie een wettelijke taak vanuit de Planwet Verkeer en Vervoer om binnen landelijk vastgestelde beleidskaders het regionale mobiliteitsbeleid te bepalen en samen met partners uit te voeren. De provincie ziet een belangrijke rol voor de fiets bij vraagstukken op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid. Daarom zet de provincie naast haar uitvoerende taak in op het verbeteren van de fietsinfrastructuur op belangrijke routes (ook waar zij geen wegbeheerder is) en op het stimuleren van fietsgebruik. Het provinciale beleid hiervoor beschrijven we in hoofdstuk 2.

### Rol van gemeenten, Rijk

Het grootste deel van de fietsroutes in de provincie zijn gemeentelijke routes. Zij zijn hier de verantwoordelijke partij voor het beheer en onderhoud en de aanleg van nieuwe infrastructuur. De provincie is voor het realiseren van haar doelstellingen afhankelijk van de samenwerking met gemeenten. Het Rijk geeft aan dat ondanks dat het fietsbeleid vooral iets is van provincies, vervoerregio's<sup>4</sup> 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 (2017-2021) € 100 miljoen beschikbaar 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 twaalf provincies en twee vervoerregio's.<sup>5</sup> Daarnaast stelde het Rijk in 2022 € 780 miljoen beschikbaar voor de fiets om nieuwe woonwijken beter bereikbaar te maken.<sup>6</sup> Het gaat hierbij om maatregelen zoals doorfietsroutes, waar fietsers snel en veilig van en naar kunnen huis fietsen. Ook komen er veel nieuwe fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Het Rijk geeft aan dat deze investeringen samen met gemeenten en provincies gedaan worden, waarmee de totale investering op ruim € 1,1 miljard komt.

<sup>4</sup> In de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag is een vervoerregio verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid. In de rest van Nederland is dit een taak van de provincies.

<sup>5</sup> Rijksoverheid (2017). Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force & Rijksoverheid (2021), [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/11/14/miljardeninvesteringen-voor-bereikbaarheid-woonwijken-in-heel-nederland>

## 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 de provincie Overijssel, en dus ook in dit onderzoek, op het Kernnet. Daar vallen onder andere snelfietsroutes onder, maar ook andere belangrijke fietsroutes. We kijken terug vanaf 2015, het moment dat de provincie haar koers voor het fietsbeleid heeft vastgesteld. Vanwege de focus op het stimuleren van fietsgebruik wordt in dit onderzoek alleen uitgebreid ingegaan op de inzet van de provincie om infrastructuur te verbeteren met als doel het fietsgebruik te stimuleren en niet op het reguliere beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur door de provincie. Ook de inzet van de provincie op het gebied van recreatieve fietsroutes maakt geen deel uit van het onderzoek.

## 1.4 Opbouw van het rapport

7

Stimuleren fietsgebruik Overijssel

In hoofdstuk 2 geven we een overzicht van het beleid van de provincie Overijssel om het fietsgebruik te stimuleren. Hierbij besteden we ook aandacht aan de ambities en instrumenten van de provincie. In de hoofdstukken 3, 4 en 5 beschrijven we de uitvoering van dit beleid voor de pijlers infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en techniek. In hoofdstuk 5 over de pijler techniek staan ook de activiteiten van de provincie op het gebied van monitoring van fietsgebruik. We beschrijven we wat er aan de hand van de beschikbare data gezegd kan worden over het doelbereik van de provinciale fietsstimulering.

## 2    **Beleid voor stimuleren fietsgebruik**

*In dit hoofdstuk beschrijven we welke doelen de provincie Overijssel in haar beleid stelt voor het stimuleren van het fietsgebruik, welke rol zij voor zichzelf ziet en welke instrumenten ze daarvoor wil inzetten.*



### Normen

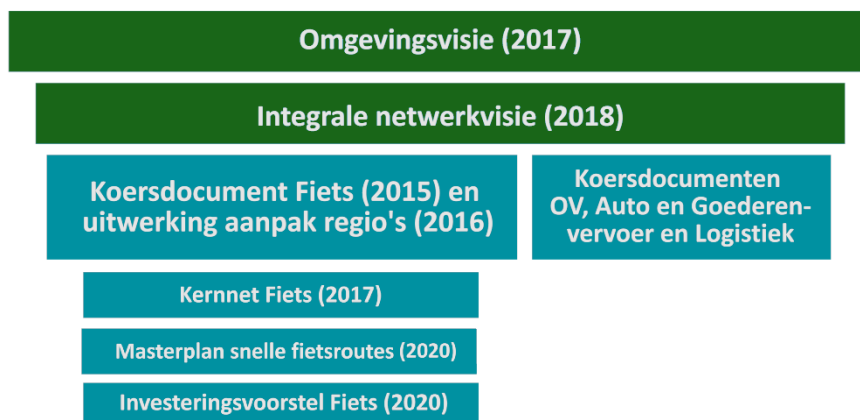
- De provincie heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik duidelijk in haar beleid geformuleerd.
- Zij heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik onderbouwd.
- De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fietsgebruik duidelijk beschreven in haar beleid.
- Zij heeft in haar beleid omschreven welke instrumenten zij hiervoor inzet.

### Bevindingen

- De provincie Overijssel zet in op een toename van het aantal fietsbewegingen van 20 tot 30%.
- Waarom voor deze doelstelling is gekozen en niet voor andere opties, is niet onderbouwd. In ambtelijke interviews wordt toegelicht dat deze doelstelling vooral een 'stip op de horizon' is. Er is geen referentiejaar ten opzichte waarvan deze groei gemeten wordt.
- Achterliggend beoogd effect van de doelstelling is met name het wegennet te ontlasten en in mindere mate het OV-net. In de doelstelling is geen streefwaarde opgenomen voor het auto- en OV-gebruik ten opzichte van de fiets.
- De doelstelling komt in diverse beleidsdocumenten in verschillende bewoordingen naar voren, waarbij delen van de doelstellingen veranderen (de 15 kilometer, het percentage, de wisselwerking met het OV). De rode draad blijft wel hetzelfde: groei van het aantal fietsbewegingen om het wegennet te ontzien.
- Sinds 2015 is de rol die de provincie inneemt uitgebreid naar het agenderen, stimuleren, coördineren en faciliteren van fietsprojecten. Eerder lag de nadruk vooral op de rol als wegbeheerder.
- De provincie heeft in haar beleid omschreven welke instrumenten zij inzet om deze ambitie te realiseren. Dat is vormgegeven via drie pijlers: infra, gedrag en techniek.
- De provincie heeft geregeld overleg met de gemeenten over de inzet van mobiliteitsgelden. De snelle fietsroutes en fietssnelweg ontwikkelt de provincie samen met de gemeenten.

De provincie omschrijft haar ambities voor de fiets, de provinciale rol en inzet in verschillende beleidsdocumenten. Figuur 1 geeft de belangrijkste weer.

**Figuur 1:** Belangrijkste documenten voor de fiets in het provinciale mobiliteitsbeleid



Bron: Provincie Overijssel, samengesteld door Rekenkamer Oost-Nederland

In de Omgevingsvisie (geactualiseerd in 2021) en de Integrale Netwerkvisie Overijssel is de inzet op de fiets in samenhang met andere modaliteiten beschreven. Een aantal onderdelen van het fietsbeleid, zoals verkeersveiligheid en technische innovatie, maken deel uit van programma's die niet alleen voor de fiets, maar voor de hele inzet van de provincie op mobiliteit gelden. De basis van het huidige fietsbeleid is het Koersdocument Fiets dat PS in 2015 en 2016 in twee etappes vaststelden. Eerst stelden PS in 2015 een koersdocument vast. Vervolgens werd dit Koersdocument uitgewerkt in een aanpak voor vier regio's (Salland, Vechtdal, Twente en Noordwest Overijssel). Met deze uitwerking besloten PS voor de periode 2016-2020 € 9,3 miljoen te reserveren voor de fiets. In de praktijk is dit koersdocument nog het uitgangspunt voor de huidige inzet en latere investeringen, maar niet meer leidend voor concrete acties. Voor de uitvoering wordt teruggegrepen op besluiten die voor deze latere investeringen genomen zijn: In 2020 stelden PS een Investeringsvoorstel fiets vast en besloten ze € 8.5 miljoen beschikbaar te stellen voor de fiets. Daarnaast werd het beleid vertaald naar beleidsstukken gericht op de uitvoering: een Kernnet fiets (voor het laatst door GS geactualiseerd in 2021), een Masterplan Snelle fietsroutes (2020), een inventarisatie fietsparkeren (2021) en een Masterplan fietscorridor Zwolle-Enschede-Munster (2021).

## 2.1 Ambities

De provincie Overijssel heeft als ambitie het gebruik van de fiets te laten toenemen. De fiets is belangrijk voor de provincie omdat het bijdraagt aan diverse opgaven<sup>7</sup>:

- Voorkomen dat het autonetwerk en ov-netwerk vastlopen (bereikbaarheid).
- Een vlotte verbinding tussen steden, stadsdelen, dorpen en nieuwbouw; tussen alle mogelijke bevolkingsgroepen in de samenleving (sociale functie).
- Steden, dorpen en recreatieve bestemmingen verbinden (recreatieve en toeristische functie).

<sup>7</sup> Investeringsvoorstel 2020 en masterplan snelle fietsroutes (2020).

- Een vlotte verbinding naar de centrumgebieden waar de meeste mensen werken en wonen en waar de meeste openbare voorzieningen zijn (economische functie).
- Bijdrage in vermindering van broeikasgas (CO<sub>2</sub>) en geluid (milieufunctie).
- Stimuleren van beweging per fiets (gezondheidsfunctie).
- Verlagen van het aantal verkeersslachtoffers (verkeersveiligheidsfunctie).
- Een zichtbaar project, waar Overijssel mee op de kaart wordt gezet (PR-functie).

In deze paragraaf beschrijven we de doelen voor het stimuleren van het fietsvervoer en welke plek de ambities voor de fiets hebben binnen het bredere mobiliteitsbeleid.

### 2.1.1 Ambities voor het stimuleren van fietsvervoer

In de beleidsstukken van de provincie worden de ambities van de provincie voor het stimuleren van het fietsvervoer op verschillende manieren beschreven.

**Tabel 1:** Ambities voor de fiets per beleidsdocument

Document	Ambitie	Relatie andere modaliteiten
Koersdocument Fiets (2015)	<p>Het stimuleren van het gebruik van de fiets. De ambitie moet nog concreet gemaakt worden. Een vijftal mogelijke ambities wordt genoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Groei van het aandeel van de fiets in de modal split (aandeel van de fiets ten opzichte van OV, auto en andere modaliteiten);</li> <li>2. Groei van het aandeel in de bevolking dat de fiets regelmatig gebruikt;</li> <li>3. Groei van het aantal fietskilometers;</li> <li>4. Het verwerven van de titel 'Fietsprovincie van het jaar' gedurende een of meerdere jaren en/of het bereiken van de titel 'Fietsstad van het jaar' door een Overijsselse stad.</li> </ol> <p>Toename van bestedingen door fietsende recreanten.</p>	<p>Voor het Koersdocument Fiets vormen de ontwikkelingen in het openbaar vervoer een belangrijk aangrijpingspunt. Fiets en openbaar vervoer moeten immers goed met elkaar samenwerken om als ketenvervoer een goed alternatief voor de auto te vormen. Door bezuinigingen op het OV krijgt de fiets een belangrijkere rol in de bereikbaarheid in het landelijk gebied. De fiets is een belangrijk middel om de bereikbaarheid van stad en platteland te verbeteren.</p>
Uitwerking Koersdocument Fiets (2016)	<p>Het fietsgebruik in de vier regio's Salland, Twente, Vechtdal en Noordwest Overijssel verhogen:</p>	<p>De fiets biedt voor de relatief korte afstanden (tot ca. 15 km.)</p>

	per regio 30% meer ritten op de fiets. Hierbij is niet aangegeven per wanneer of ten opzichte van welk jaar.	een goed alternatief voor de auto en het openbaar vervoer.
Omgevingsvisie (2017)	Vergroten van de rol, positie en het gebruik van de fiets. De fiets is het meest duurzame en gezondste vervoermiddel en verdient voor de provincie de voorkeur op de directe verbindingen tot 15 kilometer.	Mensen stimuleren vaker de auto te laten staan en op de fiets te stappen (al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer).
Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) (2018)	Verwijst voor het inhoudelijke fietsbeleid naar Koersdocument Fiets. Focust verder op relatie fiets/ auto/OV.	Op de kortere afstanden stimuleert de provincie het gebruik van OV en/of fiets. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het lange-afstandsverkeer op de drukke locaties waarvoor fiets en OV geen volwaardig alternatief bieden.
Investeringsvoorstel (2020)	20-30% groei van het aantal fietsverplaatsingen op afstanden tot 15 km.	Auto en OV-netwerk ontlasten.
Masterplan snelle fietsroutes (2020)	De fiets is het primaire vervoermiddel voor afstanden tot ca. 15 km. Het realiseren van een netwerk van snelle fietsroutes draagt bij aan de bereikbaarheid en diverse andere beleidsdoelen.	Vanwege het vermijden van drukte, is de fiets steeds vaker te kiezen boven het OV. De snelle fietsroutes hebben de potentie om knelpunten in het auto- en OV-netwerk te ontlasten. Ze hebben een relatie met de belangrijkste economische corridors uit de INO.
P&C-documenten	Stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets op afstanden tot ongeveer vijftien kilometer.	Als alternatief voor de auto en het openbaar vervoer en ook als vervoermiddel van en naar stations of carpoolplaatsen.

### Doelstelling

In de verschillende beleidsdocumenten worden de doelen voor het stimuleren van het fietsgebruik in verschillende bewoordingen weergegeven. Rode draad is een procentuele groei van het aantal fietsbewegingen en het ontlasten van het wegennet. Andere elementen komen wisselend naar voren: het genoemde percentage (eerst 30%, later 20 - 30%), de relatie met het openbaar vervoer en de focus op afstanden tot 15 kilometer. De 15 kilometer werd in 2015/2016 genoemd in de Koersdocumenten, maar kwam nog niet terug in de doelstelling. In 2020 is dit wel onderdeel van de doelstelling.

In ambtelijke interviews wordt aangegeven dat in de uitvoering van het beleid de doelstelling 20 tot 30% groei van het aantal fietsverplaatsingen op afstanden tot 15 km het uitgangspunt is. De doelstelling is gericht op de procentuele groei van het aantal fietsers, zonder dit af te zetten tegen andere modaliteiten. Deze doelstelling staat in het Investeringsvoorstel voor de fiets (2020).

Uit ambtelijke interviews blijkt dat de doelstelling van 20 tot 30% groei van het aantal ritten wordt gebruikt als 'stip op de horizon'. Dit wordt ook als zodanig beschreven in het concept programmaplan voor 2022/2023. Het is alleen niet duidelijk wanneer de doelstelling gerealiseerd moet zijn of wat het referentiejaar is, waarom voor deze percentages is gekozen of waarom er gekozen is voor een groei van het aantal fietsverplaatsingen zonder dit af te zetten tegen andere modaliteiten. Ambtelijk wordt aangegeven dat hier bij het opstellen van het beleid wel over nagedacht is, maar dat de onderbouwing niet terug te vinden is. In de interviews wordt toegelicht dat de ambitie wel duidelijk is: meer mensen aan het fietsen krijgen. In een brief van GS aan PS over 'de stand van zaken van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets' wordt 2016 als referentiejaar genoemd. Maar dit komt in het beleid verder niet terug en wordt ambtelijk ook niet herkend.

#### Utilitair en recreatief fietsvervoer

De doelstelling van de provincie omvat zowel utilitair en recreatief fietsvervoer. De focus van het beleid ligt op een toename van het utilitaire fietsvervoer.<sup>8</sup> Bij utilitair fietsvervoer gaat het om verplaatsingen van A naar B die vaak in een regelmatig patroon plaatsvinden, bijvoorbeeld naar school of werk. De routes die ondersteund worden, zijn routes die voor utilitair gebruik van waarde zijn. Dit kan ervoor zorgen dat het op de weg of in het OV minder druk is. Daarnaast beschrijft de provincie dat dagelijks naar het werk fietsen zorgt voor minder verzuim.<sup>9</sup> In de fietsnetwerken zit wel een overlap tussen utilitair en recreatief gebruik. Belangrijke fietsroutes waarmee mensen doordeweeks naar werk of school kunnen fietsen, kunnen in het weekend gebruikt worden om naar het buitengebied te fietsen voor recreatieve tochten.<sup>10</sup> In interviews wordt aangegeven dat mensen die recreatieve tochten maken ook eerder geneigd zijn om voor utilitaire verplaatsingen de fiets te gebruiken in plaats van andere modaliteiten.

### 2.1.2 De fiets als onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid

Om goede bereikbaarheid van (met name) de stedelijke netwerken in Overijssel te kunnen garanderen zet de provincie in op drie samenhangende speerpunten:

- Verminderen of vermijden van mobiliteit: de provincie zet in op het verminderen van het aantal fysieke verplaatsingen (en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof) door in te zetten op bijvoorbeeld spits mijden en thuiswerken.

<sup>8</sup> Masterplan snelle fietsroutes 2020.

<sup>9</sup> Koersdocument 2015.

<sup>10</sup> INO 2018.

- Veranderen van mobiliteit: onder andere door in te zetten op het fietsgebruik en de focus op ketenmobiliteit (waarbij bijvoorbeeld fiets en OV op elkaar aansluiten).
- Schoner maken van mobiliteit, bijvoorbeeld door elektrificatie.<sup>11</sup>

### Integrale Netwerkvisie Overijssel

Fietsbeleid is samen met de andere modaliteiten onderdeel van de integrale regionale mobiliteitsaanpak Overijssel.<sup>12</sup> In de uitwerking van het fietsbeleid beschrijft de provincie de relatie tussen het gebruik van de fiets en de andere modaliteiten. De fiets is voor de provincie niet alleen een gezonde vervoersvorm, maar biedt ook oplossingen voor uitdagingen binnen het mobiliteitsbeleid. Uit tabel 1 blijkt dat het beoogde effect van de inzet op de fiets op andere modaliteiten op verschillende manieren beschreven wordt. Rode draad is dat de provincie wil dat mensen de fiets in plaats van de auto gebruiken op afstanden tot 15 kilometer. De relatie tussen fiets en openbaar vervoer wordt op verschillende manieren beschreven. Soms ligt de nadruk op de fiets als een alternatief voor het openbaar vervoer, en soms worden openbaar en de fiets beschreven als combinatie die samen een alternatief zijn voor de auto.

In 2018 stelden PS de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) vast waarin de provincie uitgebreid beschrijft hoe de ambities voor fiets bijdragen aan het mobiliteitsnetwerk. In de INO staat dat de fiets in het mobiliteitsnetwerk op afstanden tot 15 km bijdragen aan vermindering van de druk op het auto en OV-netwerk. Fietsen is gezond en belast het milieu minimaal en het zorgt voor minder mensen in de auto, bus en trein. Daarom stimuleert de provincie het fietsgebruik. De provincie wil met behulp van de INO beleidskeuzes voor de economische bereikbaarheid en mogelijke investeringsbeslissingen integraal kunnen afstemmen en afwegen.

### De fiets als alternatief voor de auto en het OV

De provincie ziet de fiets als deel van de oplossing voor mobiliteitsvraagstukken op het gebied van autovervoer en OV. Om de fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto in te zetten wil de provincie in het fietsnetwerk prioriteit geven aan de plekken waar knelpunten in het autonetwerk zijn. Op korte afstanden dient de fiets als alternatief, OV is een alternatief voor de auto op langere afstanden. Daarnaast wil de provincie bij de fietsroutes prioriteit geven aan routes die als alternatief kunnen dienen voor relatief grote drukte in het OV. Dit zal met name zijn in en rond de stedelijke netwerken. Grote piekvragen over korte afstanden maken de OV-exploitatie duur. Gebruik van de fiets voor deze verplaatsingen is voor de provincie daarom wenselijk.<sup>13</sup>

### De fiets in combinatie met openbaar vervoer

Fiets en OV moeten voor de provincie goed met elkaar samenwerken om als ketenvervoer een goed alternatief voor de auto te vormen. Bij het OV geldt, met name in het landelijk gebied, dat haltes op grotere afstanden van (kleinere) woonkernen liggen en dat sommige kernen geen eigen halte meer hebben. De provincie wil stimuleren dat bij het reizen van en naar OV-haltes zo veel mogelijk de fiets gebruikt wordt.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Omgevingsvisie.

<sup>12</sup> Provincie Overijssel (2018). Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO).

<sup>13</sup> INO 2018 en koersdocument.

<sup>14</sup> INO 2018 en koersdocument.

### 2.1.3 Rol provincie

Vóór 2015 was de inzet van de provincie Overijssel met name gericht op de wettelijke taak als wegbeheerder van haar eigen infrastructuur.<sup>15</sup> Ook was ze als cofinancier betrokken bij de fietssnelweg F35 (een snelfietsroute van Nijverdal naar de Duitse grens) en andere fietsprojecten binnen de regio Twente. Daarnaast had de provincie vooral een organiserende en regisserende rol voor de overige fietsverbindingen. De rol van de provincie Overijssel is met de vaststelling van het koersdocument in 2015 veranderd. In het Koersdocument beschrijft de provincie haar rol als het agenderen, stimuleren, coördineren en faciliteren van het stimuleren van het fietsvervoer.<sup>16</sup> Het kader wordt hierbij gevormd door de Omgevingsvisie. De provincie vervult bij projecten de rol van partner, toetsers, wegbeheerder, initiatiefnemer, regisseur, financier, aanjager en uitvoerder.<sup>17</sup> Afhankelijk van het beleidsdeel, het project en de fase waarin dit project zich bevindt neemt de provincie verschillende rollen in, waarbij sommige rollen tegelijk aan de orde kunnen zijn. De regisserende rol van de provincie komt vooral terug bij de regionale aanpak en de rol van uitvoerder vooral bij de fietsverbindingen die in eigen beheer zijn.

Als de provincie een snelfietsroute ondersteunt waarbij meerdere gemeenten en/of het Rijk betrokken zijn en die soms ook nog langs de provinciale weg loopt, is de provincie zowel regisseur, wegbeheerder, financier als toetsers. Als een route de provinciegrens raakt moet naast gemeenten ook met de provincies Gelderland, Flevoland en Drenthe samengewerkt worden. Met alle 12 provincies werkt de provincie samen via het IPO en in de landelijke Tour de Force.<sup>18</sup> Bij de totstandkoming van het beleid heeft de provincie ook maatschappelijke partners betrokken, zoals CROW, ANWB en de Fietsersbond.

#### Samenwerking met gemeenten en regio's

De provincie werkt zowel op regioniveau als op gemeenteniveau samen binnen Overijssel. De samenwerking tussen de provincie en regio's vindt voornamelijk plaats via bestuurlijk overleg met de regio's Twente en West-Overijssel over de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. Voor deze regio's zijn twee bestuurlijk trekkers Fiets aangesteld. Dit zijn wethouders van een gemeente uit de regio die in het bestuurlijk overleg de portefeuille fiets vertegenwoordigen.

De snelle fietsroutes en fietssnelweg ontwikkelt de provincie samen met de gemeenten. Daarvoor is in 2020 een Masterplan snelle fietsroutes vastgesteld door de betrokken wegbeheerders. Per route worden de vervolgstappen afgesproken, evenals welke overheid het voortouw neemt. In het Masterplan is aangegeven dat per route een routetrekker wordt aangewezen.

Het Kernnet fiets en de bijbehorende beoordelingsmethodiek zijn in overleg met de gemeenten vastgesteld. Accounthouders (van de provincie) voeren jaarlijks gesprekken met gemeenten over projecten die op de planning staan en of deze

<sup>15</sup> Koersdocument 2015.

<sup>16</sup> Koersdocument 2015.

<sup>17</sup> Uitwerking koersdocument 2016.

<sup>18</sup> Investeringsvoorstel 2020.

eventueel subsidie vanuit het Uitvoeringsprogramma kunnen ontvangen. Er is daarvoor een provinciale accounthouder voor West-Overijssel en een voor Twente. In het eerste kwartaal kijkt de provincie in gezamenlijkheid en in afstemming met de 25 gemeenten in Overijssel, of het inhoudelijke meerjarenprogramma per koersdocument of beleidsimpuls gewijzigd moet worden (dus ook fiets). Daarin worden de accenten die gelegd worden binnen het bredere mobiliteitsbeleid besproken. Per thema wordt besproken: waar ligt de focus, welke acties en maatregelen worden uitgevoerd, door wie en tegen welke kosten?

In het tweede kwartaal gaat het gesprek over de verdeling van de beschikbare regionale mobiliteitsgelden over de thema's en doelen. De gesprekken (en projecten) gaan over het mobiliteitsbeleid van de gemeente in bredere zin, de ambities voor de komende jaren en de projecten die het volgend jaar/jaren worden uitgevoerd. Fietsprojecten maken hier deel van uit.

## 2.2 Instrumenten

In 2016 heeft de provincie een programma 'Uitwerking Koersdocument Fiets' opgesteld om haar ambities te realiseren. Bij het opstellen van de programma's werden naast gemeenten ook andere stakeholders betrokken.<sup>19</sup> Voor vier Overijsselse regio's Noordwest Overijssel, Salland, Twente en het Vechtdal zijn per gebied programma's opgesteld met maatregelen voor de korte (1-2 jaar), middellange (2-3 jaar) en lange termijn (4 jaar en langer).<sup>20</sup> De looptijd van het programma is van 2016 tot 2020.

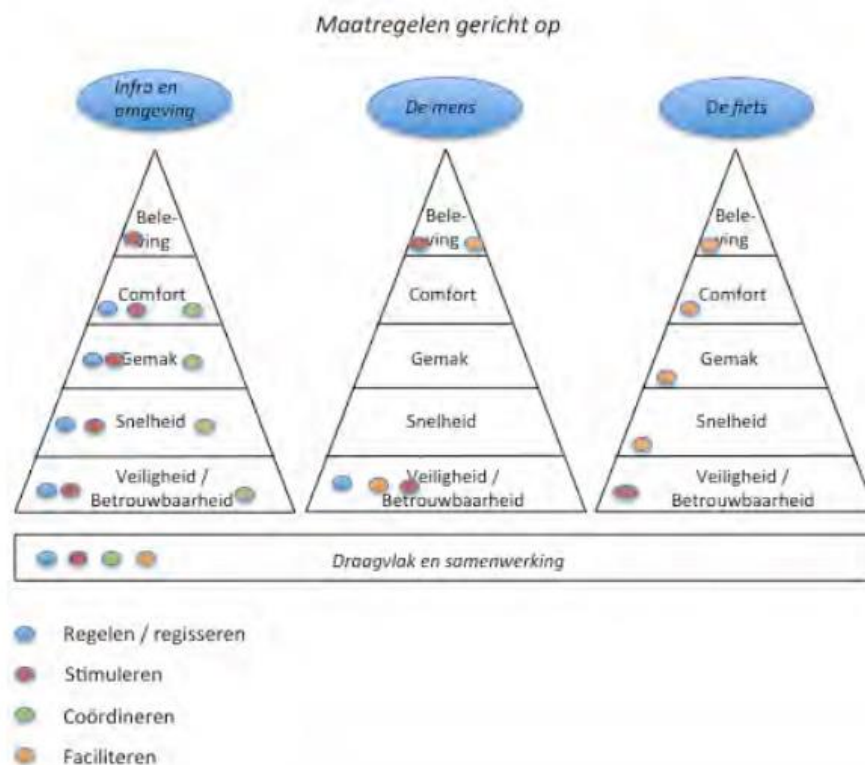
In het Koersdocument Fiets wordt de fietskroon geïntroduceerd. Hiermee wordt de behoefte van fietsers in kaart gebracht voor maatregelen gericht op infrastructuur, de mens en de fiets. Aan de hand van dit model beschrijft de provincie de rol die zij voor zichzelf ziet.

<sup>19</sup> Genoemd worden: Fietsersbond, Veilig Verkeerd Nederland, ANWB, Nederlandse Toer Fiets Unie, GGD, CROW, Routepunt Oost, Marketing Oost en ondernemers uit -horeca, -recreatie en fietsbranche.

<sup>20</sup> Uitwerking fietskoers 2016.



**Figuur 2: De fietskroon**



Bron: Provincie Overijssel, Koersdocument Fiets.

17

De fietskroon dient als basis voor de regionale programma's van 2016. In recentere beleidsdocumenten komen ze in (soms licht aangepaste vorm) terug. Dit houdt in dat er drie soorten maatregelen genomen worden.

1. maatregelen met betrekking tot infrastructuur
2. met betrekking tot de fietser (gedragsmaatregelen):
3. en met betrekking tot de fiets zelf (techniek). In het investeringsvoorstel van 2020 wordt deze maatregel verbreed naar de inzet op data en innovaties.

Daarnaast geeft de provincie in haar eigen Koersdocument nog een vierde soort maatregel:

4. onderzoek, proces en (nieuwe) vormen van samenwerking (bijv. in netwerkverband).

De provincie geeft aan dat de uitvoering van deze pijlers wel integraal plaats moet vinden: infrastructuur, techniek, data en fietsstimulering moeten in samenhang opgepakt worden.<sup>21</sup> Hoe de provincie in de praktijk invulling geeft aan de drie pijlers geven we in de volgende hoofdstukken weer.

<sup>21</sup> Jaarverslag 2020.

## 2.3 Budget

De provincie heeft voor de fiets een budget dat bestaat uit:

- Structureel budget van circa € 7,5 miljoen per jaar beschikbaar voor de fiets. Dit zijn middelen die van het Rijk ontvangen worden, eerst vanuit de Decentralisatie Uitkering Verkeer en Vervoer (DUVV) en tegenwoordig vanuit het provinciefonds. Dit zijn middelen voor de financiering van lokale verkeer en vervoertaken door provincies.
- Dit bedrag wordt aangevuld met het incidentele budget dat PS beschikbaar hebben gesteld voor de fiets om extra in de fiets te investeren. Voor de maatregelen in het programma 2016-2020 stelden PS € 9,2 miljoen beschikbaar.<sup>22</sup> In 2020 stelden PS via een investeringsvoorstel € 8.3 miljoen beschikbaar voor de periode tot en met 2023.
- En incidenteel in 2021<sup>23</sup> € 2 miljoen specifiek voor de eigen provinciale (fiets)infrastructuur.

Voor de maatregelen in het programma 2016-2020 stelden PS € 9,2 miljoen beschikbaar. De provincie schrijft dat de maatregelen in de programma's ambitieus zijn en de totale kosten globaal zijn berekend op € 125 miljoen, dus dat er nadere keuzes nodig zijn en ook gezocht wordt naar 'multipliers om de provinciale inzet te verhogen'. Bij het besluit om de € 8,3 miljoen beschikbaar te stellen geeft de provincie aan dat zij hierdoor met cofinanciering (van Rijk en gemeenten) voor circa € 40 miljoen aan fietsmaatregelen wil realiseren.

---

<sup>22</sup> Koersdocument 2015.

<sup>23</sup> Perspectiefnota 2022.

### 3 Uitvoering pijler infrastructuur

*Dit hoofdstuk gaat over de inzet die de provincie pleegt voor het stimuleren van fietsvervoer in het kader van de pijler infrastructuur. We beschrijven de manier waarop de provincie inzet op het stimuleren van fietsgebruik, de resultaten van de inzet en de wijze waarop PS over de inzet en resultaten geïnformeerd worden.*

### Normen

- 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.
- Zij heeft inzicht in de resultaten.
- PS zijn geïnformeerd over de inzet op het gebruik van de fiets en de resultaten van deze inzet.

### Bevindingen

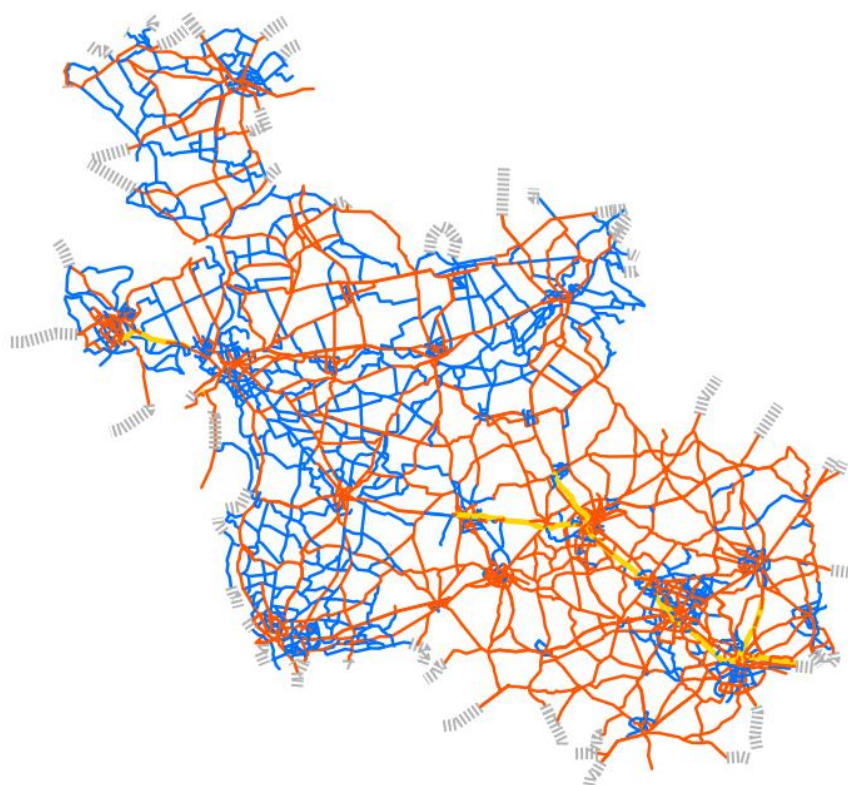
- De provincie heeft samen met gemeenten een Kernnet fiets vastgesteld dat het uitgangspunt moet zijn van de verbetering van fietsroutes. Daarin is een prioritering aangebracht met snelfietspaden, regionale en lokale fietsroutes.
- Er is sinds 2020 een Masterplan snelle fietsroutes, waarin negen (nieuw aan te leggen) snelle fietsroutes worden beschreven. Daarnaast werkt de provincie mee aan het aanleggen van een fietssnelweg (F35) in de regio Twente.
- Binnen de Mobiliteitsaanpak is jaarlijks een budget voor fietsinfrastructuur voor de regio West Overijssel (€ 2 mln.) en Twente (€ 1,5 mln. + € 4 mln. voor de F35).
- Gemeenten worden via de provinciale Mobiliteitsaanpak jaarlijks minimaal twee keer per jaar op vaste punten betrokken bij de provinciale investeringen in gemeentelijke infrastructuur. Zowel provincie als gemeenten zijn tevreden over deze structurele aanpak.
- Er is meer vraag van gemeenten naar cofinanciering door de provincie, dan dat er budget is. Aan de hand van een uitgewerkte prioriteringssysteem bepaalt de provincie per jaar welke projecten gesubsidieerd worden. In 2020 is afgesproken het toepassen van de beoordelings- en prioriteringsmethodiek voor de aangemelde fietsprojecten na afloop van 2021 te evalueren. Dit is op dit moment nog niet gebeurd. De provincie is nog wel voornemens dit te doen.
- Tussen 2018 en 2022 heeft de provincie in het kader van het Uitvoeringsprogramma mobiliteit € 8 mln. bijgedragen aan de snelle fietsroutes uit het Masterplan, € 26,5 mln. aan de F35 en € 18,8 mln. aan regionale en lokale routes. Het grootste deel hiervan betreft subsidies aan gemeenten, voor een klein deel gaat het om fietspaden in beheer van de provincie.
- Met de subsidies die de provincie verstrekt zijn diverse provinciale en gemeentelijke fietsroutes verbeterd. De provincie houdt een overzicht bij welke snelle fietsroutes gereed zijn: twee snelle fietsroutes zijn gereed, twee deels gereed en zes in uitvoering.
- De subsidies voor regionale en lokale routes dienen vaak voor het verbeteren van specifieke knelpunten. De provincie houdt geen overzicht bij van de status van die routes.
- GS houden PS via de jaarstukken op de hoogte van de projecten die jaarlijks met cofinanciering van de provincie gestart worden. Ook worden PS geïnformeerd over andere belangrijke ontwikkelingen.

### 3.1 Werkwijze

Als startpunt voor het ontwikkelen van de fietsinfrastructuur in de provincie Overijssel is in 2018<sup>24</sup> het Kernnet Fiets Overijssel vastgesteld: 4.500 kilometer aan belangrijke regionale en lokale hoofd fietsverbindingen, binnen een straal van 15 kilometer van stads- en dorpskernen.<sup>25</sup> Binnen dit Kernnet heeft, in overleg met alle gemeenten, een prioritering plaatsgevonden van circa 1.100 kilometer (circa 25% van het Kernnet) zodat een nadere focus is aangebracht in de fietsroutes binnen het Kernnet Fiets.<sup>26</sup>

Het Kernnet is de basis geweest van de provinciale beleidsvoering rondom Fiets en het uitgangspunt voor subsidieverstrekking. GS stelden in 2021 een geactualiseerde versie van het Kernnet Fiets vast.<sup>27</sup> Het Kernnet fiets is ook opgenomen in de (geactualiseerde) Omgevingsvisie. Door wijzigingen in fietsbeleid van gemeenten, nieuwe fietsroutes en toevoeging van recreatieve hoofd fietsroutes (in lijn met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets), is er in 2021 300 kilometer aan nieuwe hoofd fietsroutes opgenomen in het Kernnet.

*Figuur 3: Kernnet fiets anno 2022*








<sup>24</sup> Het Kernnet fiets is vastgesteld als onderdeel van de Integrale Netwerkvisie Overijssel (PS/2018/576).

<sup>25</sup> GS-notitie actualisatie Kernnet 2021.

<sup>26</sup> Integrale netwerkvisie 2018.

<sup>27</sup> GS-notitie actualisatie kernnet 2021.

## Kernet fiets

- Type\_Verbinding
-  Fietssnelweg
-  Regionale hoofdroute
-  Regionale hoofdroute, nieuw aan te leggen verbinding
-  Lokale hoofdroute
-  Buiten provincie

Bron: Provincie Overijssel, *Atlas van Overijssel, laatst geraadpleegd 27 september 2022.*

Het Kernet Fiets is onderverdeeld in:

1. netwerk van regionale hoofdroutes rondom mobiliteits- en functionele knooppunten voor afstanden tot circa 15 kilometer;
2. aansluitend hierop de lokale hoofdroutes in de gemeenten (als toevoer voor het regionale net).<sup>28</sup>

De kaart van het Kernet laat zien dat in de regio Twente meer regionale hoofdroutes zijn opgenomen dan lokale routes. In West-Overijssel is dit andersom. De provincie licht toe dat dit verschil voortkomt uit de manier waarop de regio's voor het Kernet hun routes definieerden. Op de kaart zijn twee gele routes (fietssnelwegen) te zien: de F35 in Twente en het tracé tussen Zwolle en Kampen. Ambtelijk wordt toegelicht dat gezien de kenmerken van de routes alleen de F35 helemaal aan de definitie van een fietssnelweg voldoet. Met name de inrichting van kruisingen wijkt bij Zwolle-Kampen op enkele plekken af van de standaard.<sup>29</sup>

### Masterplan snelle fietsroutes en F35

De provincie Overijssel heeft in 2020 een Masterplan snelle fietsroutes opgesteld. In Twente zetten gemeenten en provincie al sinds 2009 in op het realiseren van de fietssnelweg F35. Dit is een snelle, veilige en non-stop fietsverbinding van 62km. De snelle fietsroutes en fietssnelwegen in de provincie zijn samen 300 kilometer lang.<sup>30</sup> Snelle fietsroutes zijn niet hetzelfde als een fietssnelweg, maar zijn in de praktijk doorfietsroutes. Beide typen routes zijn gericht op een snelle en veilige doorstroming van het fietsverkeer maar er worden andere eisen aan de inrichting gesteld. Een fietssnelweg dient in principe non-stop te zijn, voor een doorfietsroute geldt dat niet. Het tracé van de F35 kent daarmee een hogere ambitie ten aanzien van de fietsinfrastructuur, met voldoende breedte, hoge kwaliteit asfalt en minimalisering van kruispunten. Voor de potentie van de snelle fietsroutes zijn verkenningen uitgevoerd door een extern bureau waarbij de kansen, uitdagingen en keuzes in beeld zijn gebracht. Met het Masterplan willen de partners de basis leggen voor samenwerking voor deze routes en elkaar ook op de verantwoordelijkheden daarvoor kunnen aanspreken. Figuur 4 geeft de beoogde snelle fietsroutes en het F35-tracé weer.

<sup>28</sup> INO 2018 aangevuld met ambtelijke interviews.

<sup>29</sup> Schriftelijk antwoord provincie op vragen Rekenkamer Oost.

<sup>30</sup> Investeringsvoorstel 2020.

**Figuur 4:** Geselecteerde snelle fietsroutes



Rood = F35, Geel = Snelle Fietsroute

Bron: Provincie Overijssel (2020). Masterplan snelle fietsroutes.

### 3.2 Inzet

Een groot deel van het beschikbare budget wordt gebruikt voor de pijler infrastructuur. De provincie investeert zowel in het ontwikkelen van de fietssnelwegen en snelle fietsroutes als in de overige fietspaden die deel uitmaken van het Kernnet. Bij het investeringsvoorstel dat in 2020 is aangenomen geeft de provincie aan dat zij met de beschikbaar gestelde middelen ongeveer 75 km (verbeterde) snelle fietsroute en fietssnelweg wil realiseren.

Bij infrastructuur hadden de investeringen de afgelopen jaren met name betrekking op fietspaden. De inzet op fietsparkeren is de afgelopen jaren beperkt geweest tot een aantal incidentele subsidies. In 2021 hebben GS een inventarisatie fietsparkeren uitgevoerd<sup>31</sup> en in 2020 zijn PS door GS geïnformeerd over een Toekomstbeeld Knoopunten. Er is gewerkt aan een visie op hubs voor mobiliteit en een routekaart voor de implementatie daarvan.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> Schriftelijke reactie provincie Overijssel.

<sup>32</sup> Jaarverslag 2020.



### 3.2.1 Subsidieregelingen

De provincie Overijssel verleent voornamelijk cofinanciering aan gemeenten via de subsidieregeling mobiliteit Overijssel (paragraaf 5.1 van het Uitvoeringsbesluit Subsidies Overijssel). Daarnaast zijn er van 2017 tot september 2022 drie subsidies voor fietsinfrastructuur verstrekt op basis van de Algemene Subsidieverordening. In deze drie gevallen ging het om projecten waar het Rijk een subsidiebijdrage verstrekke en waarvan de provincie dit bedrag 'doorbeschikte' voor de specifieke projecten.

Paragraaf 5.1 van het Uitvoeringsbesluit subsidies is een bredere regeling voor mobiliteitsprojecten van gemeenten, waarbinnen een vast budget voor fietsinfrastructuur gereserveerd is. Er zijn twee afzonderlijke budgetten voor infraprojecten in West Overijssel en Twente. Voor Twente is er in 2023 circa € 1,5 miljoen beschikbaar en daarnaast € 4 miljoen voor de F35. Voor West-Overijssel is het budget € 2 miljoen.<sup>33</sup>

Gemeenten kunnen 50% financiering krijgen voor een route die in het Kernnet is opgenomen. De snelle fietsroutes en fietssnelwegen kunnen<sup>34</sup> vanaf 2020 bovenop de 50% nog eens 25% extra provinciale cofinanciering krijgen uit incidentele budget dat PS in 2020 beschikbaar stelden. Deze 75% geldt zolang er nog middelen zijn uit dit incidentele budget. De F35 kan 80% subsidie krijgen. De 5% extra is afkomstig uit het voormalige Regionaal Mobiliteitsfonds Twente en is beschikbaar zolang er nog middelen in dat fonds zitten. Dit fonds wordt niet meer aangevuld.<sup>35</sup>

24

Stimuleren fietsgebruik Overijssel

#### Proces subsidieverlening en prioritering

In de periode 2020-2023 verwacht de provincie voor maximaal € 64 miljoen aan projectaanvragen. De beschikbare middelen zijn daarmee kleiner dan de verwachte subsidieaanvragen. Daarom moet de provincie een prioritering aanbrengen in de investeringen. De provincie heeft de basis van deze prioritering beschreven in het Investeringsvoorstel 2020 dat door PS is vastgesteld. De werkwijze voor prioritering is verder uitgeschreven in ambtelijke documenten: één document met de spelregels en één met prioriteringssystematiek.

De prioritering van projecten gebeurt in de zogenoemde Regionale mobiliteitsaanpak waarin gemeenten jaarlijks via een vast stramien aanvragen doen voor cofinanciering van projecten voor fietsinfrastructuur. De provincie benadrukt de wens om samen met de gemeenten koers te bepalen. De prioritering vindt in dit stramien plaats aan de hand van vier basisvragen:

1. Zijn er meekoppelkansen voor een project met onderhoud of andere opgaven (bijvoorbeeld verkeersveiligheid)?
2. Heeft onze partner zelf prioriteit voor het project?
3. Kunnen we het project samen financieren?

<sup>33</sup> Ambtelijk interview provincie.

<sup>34</sup> Masterplan fiets.

<sup>35</sup> Interview provincie en gemeente.



4. Welke projecten kunnen worden versneld om het economisch herstel te stimuleren?<sup>36</sup>

De prioriteringssysteematiek is verder uitgewerkt in een notitie waarin criteria zijn opgesteld waaraan getoetst wordt. Aan de verschillende onderdelen van de criteria worden puntenscores toegekend op basis waarvan de provincie beoordeeld welke projecten het meeste effect hebben. De hoofdcriteria zijn:

1. De bijdrage aan de totstandkoming van het Kernnet Fiets, hoe meer een project bijdraagt aan de verbetering van het Kernnet, hoe hoger het scoort. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de verschillende categorieën F35/snelle fietsroutes, regionale schakels en bovenlokale schakels. De snelle fietsroutes scoren hoger dan de regionale en de lokale schakels.
2. De potentie van een fietsverbinding die bepaalt hoeveel fietsers er (theoretisch gezien) gebruik van kunnen maken. De beleidsfocus ligt op de rol van de fiets voor de totale bereikbaarheid. Voor het bepalen van de potentie wordt gebruik gemaakt van de beoordeling die ten grondslag heeft gelegen bij de totstandkoming van het geprioriteerde netwerk. Daarnaast wordt tevens gekeken naar de bijdrage aan het recreatief gebruik en verkeersveiligheid.
3. De bijdrage die het project levert aan andere beleidsthema's. Fietsprojecten kunnen ook verbeteringen met zich meebrengen voor andere verkeersdeelnemers, zoals een fietstunnel de doorstroming van autoverkeer kan verbeteren of de bereikbaarheid van een OV knooppunt. Uitgangspunt daarbij zijn de vastgestelde netwerken die in de verschillende beleidsvisies zijn vastgelegd.<sup>37</sup>

In 2020 is afgesproken het toepassen van de beoordelings- en prioriteringsmethodiek voor de aangemelde fietsprojecten in het kader van het Uitvoeringsprogramma 2021 na afloop van dat jaar te evalueren.<sup>38</sup> Dit is op dit moment nog niet gebeurd. De provincie is nog wel voornemens dit te doen.<sup>39</sup>

Jaarlijks wordt aan de hand van de beoordelingsmethodiek een selectie van projecten gemaakt. Dit proces is weergegeven in figuur 5.

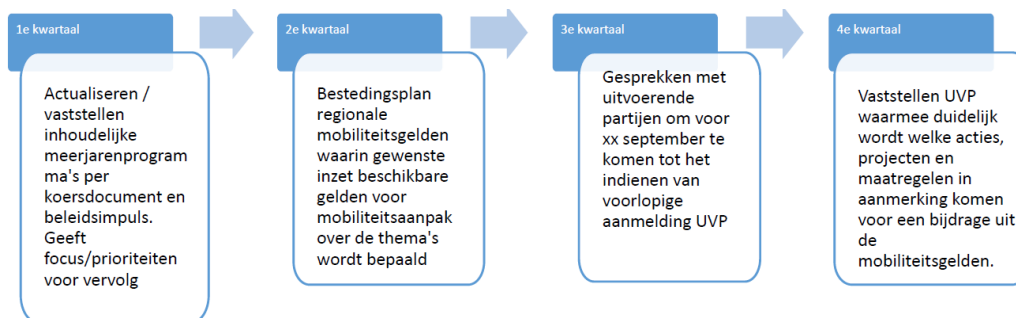
<sup>36</sup> *Investeringsvoorstel 2020.*

<sup>37</sup> *Notitie prioriteringsmethodiek (2020).*

<sup>38</sup> *Notitie prioriteringsmethodiek (2020).*

<sup>39</sup> *Ambtelijk interview.*

**Figuur 5: Proces subsidieverdeling**



*Bron: Provincie Overijssel, spelregels regionale mobiliteitsaanpak.*

In het eerste kwartaal kijkt de provincie in gezamenlijkheid en in afstemming met de 25 gemeenten in Overijssel naar het bredere mobiliteitsbeleid. In het tweede kwartaal spreekt de provincie met haar partners over de verdeling van de beschikbare regionale mobiliteitsgelden (West-Overijssel en Twente) over de thema's en doelen. De gesprekken gaan over het mobiliteitsbeleid van de gemeente in bredere zin, de ambities van de gemeenten voor de komende jaren en de projecten die het volgend jaar/jaren worden uitgevoerd. Fietsprojecten maken hier deel van uit.

In het derde en vierde kwartaal krijgt het Uitvoeringsplan verder vorm en bepaalt de provincie welke projecten cofinanciering kunnen krijgen. Er volgt dan nog een gespreksronde waarin de gemeenten en de provincie ingaan op de inhoud van de projecten die kansrijk zijn. In West-Overijssel gebeurt dat voordat projecten formeel zijn ingediend. In Twente wordt dit gesprek gevoerd als de aanvraag binnen is. De informatie uit deze gesprekken wordt gebruikt voor de beoordeling van deze projecten in het kader van de subsidieaanvragen. De aangemelde projecten worden getoetst aan de prioriteringsmethodiek. Wanneer de aangemelde projecten voldoen aan de criteria van de bestaande beleidskaders, worden ze opgenomen in het Uitvoeringsplan met projecten voor het eerstvolgende jaar. Het Uitvoeringsplan (UVP) wordt vervolgens ook in de regionale bestuurlijke overleggen mobiliteit in West-Overijssel en Twente behandeld. De opbrengst is een gezamenlijk bestuurlijk advies aan Gedeputeerde Staten vanuit de bestuurlijke overleggen mobiliteit West-Overijssel en Twente ter vaststelling van het bestedingsplan regionale mobiliteitsgelden. Na vaststelling van het UVP door GS weten alle uitvoerende partijen definitief waarvoor en welke financiële bijdrage kan worden ontvangen uit de gelden voor de regionale mobiliteitsaanpak Overijssel.

Ook wordt er een zogenoemde doorkijktabel vastgesteld met projecten die voor de langere termijn (komende vier jaar) voldoende potentie hebben om mogelijk in aanmerking te komen voor cofinanciering. Doel hiervan is om, als provincie en gemeenten samen, een beeld te krijgen voor de totale mobiliteitsopgaven in die periode.

In de praktijk komt een groot deel van de subsidies terecht bij de snelle fietsroutes. Een kleiner deel gaat naar regionale routes en lokale routes komen meestal niet aan bod, tenzij er een kwestie van verkeersveiligheid speelt. De provincie wil de investeringen spreiden over de regio's Twente en West-Overijssel. Voor beide regio's heeft de provincie afzonderlijk subsidiebudget. In een interview werd aangegeven dat bij de projecten voor fietssnelwegen soms flexibel wordt omgegaan met de standaarden als dat de aanleg verzekert. Bijvoorbeeld de eis dat alle kruisingen in een traject ongelijkvloers moeten zijn. Als een project daardoor niet haalbaar is wordt zo'n eis in een enkel geval losgelaten.

### *Ervaringen van gemeenten*

Gemeenten zijn over het algemeen positief over de aanpak van de provincie. Ze vinden het een gestructureerde aanpak en een prettige benadering, waarbij voor de gemeente ook duidelijk wordt hoe de provincie erin staat. Er wordt wederzijds begrip gecreëerd voor de plannen. Zo kom je als gemeente ook niet voor een verrassing te staan als je een (tijdrovende) aanvraag doet. Als er een aanvraag gedaan wordt, is de kans ook groot dat deze goed wordt gekeurd. Gemeenten ervaren dat zij geraadpleegd worden en dat de provincie uiteindelijk de keuzes maakt.

Ook worden er enkele aandachtspunten genoemd. Een gemeente noemt dat de terugkoppeling hoe uiteindelijk tot een bepaalde selectie gekomen wordt en waarom een project er niet binnen valt beter kan. De uitkomst van de prioritering wordt ondanks de gespreksrondes soms ervaren als een 'black box'. Zij geeft aan dat daar in de communicatie nog meer aandacht aan kan worden gegeven. De provincie geeft aan dat de prioriteringsscore van een bepaald project wordt teruggekoppeld aan de gemeenten, maar dit wordt dus nog niet herkend door alle gemeenten.

## 3.2.2 Verstrekte subsidies voor fietsroutes

Tabel 2 geeft een overzicht van investeringen die de provincie in de betreffende jaren voor fietsinfrastructuur gedaan heeft. Het betreft hier voornamelijk bedragen die als cofinanciering voor projecten beschikbaar is gesteld. In lijn met de subsidieregels is er bij de F35 sprake van 80%, bij de snelle fietsroutes voor maximaal 75% en de overige routes maximaal 50% van het totale en werd de rest aangevuld door gemeenten. In de praktijk viel het percentage cofinanciering een enkele keer lager uit. Bij een deel van de projecten was provincie zelf wegbeheerder en nam 100% van de kosten op zich, zoals bij de route van Zwolle naar Deventer. Daar investeerde provincie in 2022 in een snelle fietsroute langs de provinciale weg. In deze gevallen worden de provinciale projecten wel net zoals de gemeentelijke projecten getoetst volgens de prioriteringsmethodiek. De provincie is dan 'aanvrager' en moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als gemeenten om aanspraak te maken op budget dat vanuit de mobiliteitsaanpak beschikbaar is voor het stimuleren van fietsgebruik.

In tabel 2 staan bij een aantal routes geen bedragen. In de meeste gevallen is dat omdat de routes nog niet in de uitvoeringsfase zitten. In de route Zwolle – Kampen is al voor 2018 geïnvesteerd.

**Tabel 2:** Door de provincie gereserveerde bedragen voor fietspaden (x €1000)

Route	Regio	2018	2019	2020	2021	2022
Zwolle – Kampen	West-Overijssel					
Zwolle – Genemuiden	West-Overijssel					255
Zwolle – Meppel	West-Overijssel				311	570
Zwolle - Hardenberg	West - Overijssel	134	725	268	2.640	788
Zwolle – Nijverdal	West – Overijssel				375	
Zwolle – Deventer	West – Overijssel					1.160
Deventer – Raalte	West – Overijssel				37	
Deventer – Wierden	West – Overijssel					
Vriezenveen – Vroomshoop	Twente					
F35	Twente	4.015	5.820	4.592	7.829	4.228
Hengelo – Oldenzaal	Twente					
Enschede – Oldenzaal	Twente					
Enschede – Haaksbergen	Twente				727	
ASV-subsidie	West-Overijssel	2.983		5.809 <sup>40</sup>		
Overige fietsroutes Kernnet	West-Overijssel	986	2.183	2.270	971	3.882
Overige fietsroutes Kernnet	Twente	1.396	2.231	3.588	1.146	153
<b>Totaal</b>	<b>Alle regio's</b>	<b>9.514</b>	<b>10.959</b>	<b>16.527</b>	<b>14.036</b>	<b>11.036</b>

Bron: Provincie Overijssel, openbaar subsidieregister / schriftelijk overzicht van de provincie (september 2022).

<sup>40</sup> Investering optimalisatie fietspaden in de gemeente Steenwijkerland, valt onder kerntaak 5 en niet onder mobiliteit.

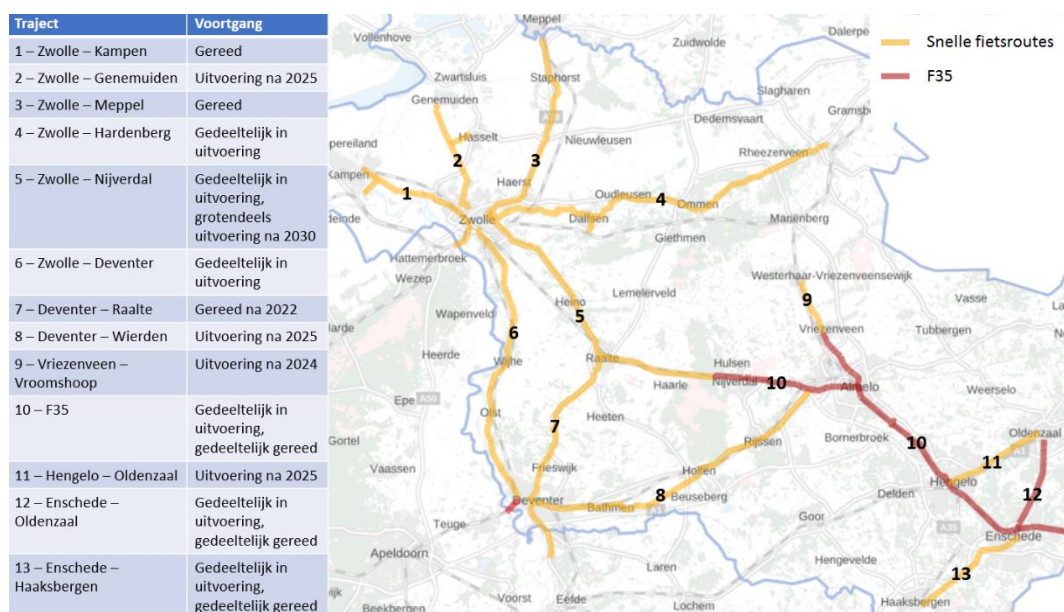
### 3.3 Resultaten

De provincie houdt van de F35 en de snelle fietsroutes de status bij, in hoeverre deze gerealiseerd zijn. Van de regionale en lokale routes worden de investeringen bijgehouden.

#### Realisatie snelle fietsroutes

Onderstaande kaart (figuur 6) laat de voortgang van de snelle fietsroutes zien. De meeste routes zijn nog in planning of in uitvoering. Twee routes zijn volledig gereed.

Figuur 6: Voortgang snelle fietsroutes



Bron: Provincie Overijssel.

#### F35

In de atlas van Overijssel wordt de voortgang van de F35 bijgehouden. Verschillende trajecten van de fietssnelweg zijn inmiddels gereed. Van de delen die nog niet gereed zijn wordt bijgehouden in hoeverre de voorbereiding gevorderd is (zie figuur 7).

**Figuur 7: Voortgang aanleg F35**



Bron: Provincie Overijssel, Atlas van Overijssel.

### Informatie aan PS

PS worden via de P&C-cyclus geïnformeerd over de voortgang van de snelle fietsroutes en de F35. In de jaarverslagen van de provincie is te lezen dat sinds 2016 voor negen snelle fietsroutes een verkenning is uitgevoerd, en dat er cofinancieringsmiddelen beschikbaar zijn gesteld voor het uitvoeren van planstudies voor de snelle fietsroutes en F35. PS worden ook (met name de laatste jaren) op de hoogte gehouden van de projecten die jaarlijks met cofinanciering van de provincie gestart worden op regionale routes. Ook informeren GS PS over andere belangrijke ontwikkelingen, zoals de actualisatie van het Kernnet, de stand van zaken van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de activiteiten op het gebied van fietsenstallingen en mobiliteitshubs.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Jaarverslag 2021 en brief over nationaal toekomstbeeld fiets.

## 4 Uitvoering pijler gedrag

*Dit hoofdstuk gaat over de inzet die de provincie pleegt voor het stimuleren van fietsvervoer in het kader van de pijler gedrag. We beschrijven de manier waarop de provincie inzet op het stimuleren van fietsgebruik, de resultaten van de inzet en de wijze waarop PS over de inzet en resultaten geïnformeerd worden.*

### Normen

- 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.
- Zij heeft inzicht in de resultaten.
- PS zijn geïnformeerd over de inzet op het gebruik van de fiets en de resultaten van deze inzet.

### Bevindingen

- De provincie zet in op het veranderen van het reisgedrag van inwoners met als doel minder, schoner en ander vervoer. Het stimuleren van fietsgebruik is daar onderdeel van. De inzet verloopt voornamelijk via de werkgeversaanpak (WGA) maar er vindt ook inzet plaats via subsidies, netwerken en veiligheidsprojecten.
- Voor de WGA huurt de provincie twee mobiliteitsmakelaars in die werkzaam zijn in de regio's West Overijssel en Twente. Er zijn een tiental bedrijventerreinen geselecteerd waar bedrijven benaderd worden. Ook worden in het kader van de WGA enkele breder gerichte acties uitgevoerd zoals e-bike probeeracties en het project Fietsmaatjes.
- Er zijn enkele subsidieregelingen in het kader van de gedragsaanpak, die deels betrekking hebben op het stimuleren van fietsgebruik.
- De provincie verstrekt jaarlijks tussen de € 200.000 en € 320.000 subsidie aan de organisatie '365 dagen fietsen in Overijssel'. Deze heeft als doel om bewegen en gezondheid aan het fietsroutenetwerk in Overijssel te koppelen en te laten zien dat Overijssel de fietsprovincie van Nederland is.
- Bij subsidies voor infraprojecten vraagt de provincie om aandacht voor gedragsverandering door de aanvrager. Dit komt sinds 2020 ook terug in de in de richtlijnen voor subsidies, maar weegt niet mee in de prioritering van projecten.
- De provincie streeft ernaar om als organisatie een voorbeeldrol te vervullen. Zij heeft voor haar eigen organisatie daarom een mobiliteitsscan uit laten voeren en deelgenomen aan het project Fietsmaatjes.

*Vervolg bevindingen op de volgende pagina*



### Vervolg bevindingen

- Bij de resultaten van de inzet op gedrag wordt met name de doorwerking van specifieke acties gemonitord. Hierbij is ook aandacht voor vitaliteit en besparing op de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- Bij de subsidieregeling slimme mobiliteit vraagt de provincie in de subsidieregeling de aanvrager om een plan waarin de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt beschreven. Deze plannen en eveneens gevraagde rapportages over de gerealiseerde resultaten ontbreken echter.
- Gemeenten ervaren de afstemming van de gedragsaanpak met de provincie als beperkt. Er is geen structureel contact om deze aanpak met elkaar af te stemmen waardoor acties volgens gemeenten soms door elkaar lopen.
- In interviews wordt aangegeven dat de fiets nog niet vanzelfsprekend als volwaardige mobiliteitsoplossing wordt gezien bij infraprojecten. Er wordt nog steeds vaak naar het aanleggen van auto-infrastructuur gekeken als oplossing bij knelpunten.
- PS worden over de voortgang van fietsstimulering geïnformeerd via de jaarverslagen. Deze informatie gaat over de projecten die zijn gestart, resultaten van projecten (zoals het beschikbaar maken van deelfietsen) die zijn afgerond en de activiteiten van de stichting 365 dagen fietsen in Overijssel.

De tweede pijler waarmee de provincie fietsgebruik wil stimuleren, is het inzetten op het veranderen van het reisgedrag. Door het beïnvloeden van het gedrag van reizigers wil de provincie meer mensen op de fiets krijgen. Dat doet de provincie op verschillende manieren: door contact met werkgeversorganisaties, door bij infrastructurele projecten aandacht te besteden aan gedrag, door subsidies te geven, door in te zetten op veiligheid (veilige fietspaden zijn een voorwaarde voor fietsers om de fietsinfrastructuur te gebruiken), door in te zetten op netwerken en door fietsgebruik onder de aandacht te brengen binnen de eigen provinciale organisatie. Hieronder gaan we in op deze onderdelen en de resultaten van deze acties.

## 4.1 Werkwijze

### Werkgeversaanpak

De inzet op gedrag verloopt in de provincie Overijssel voornamelijk via de werkgeversaanpak. De acties worden per jaar in een ambtelijk werkdocument vastgelegd. Via de werkgeversaanpakken voor de twee regio's Twente Mobiel en regio Zwolle Mobiel helpt de provincie werkgevers met hun mobiliteitsbeleid. De provincie schrijft met diverse acties en maatwerkoplossingen te werken aan minder files, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, meer vrijheid in werk- en reistijden en vitalere medewerkers. Zo wil ze samen met haar partners Overijssel aantrekkelijk en bereikbaar houden, ook vanuit het perspectief van werkgevers en hun medewerkers.

De provincie wil daarin een belangrijke voorbeeldfunctie vervullen en ook samenwerken met het bedrijfsleven. Ze gelooft dat de werkgevers van Overijssel een belangrijke rol spelen bij meer hybride werken en duurzaam reisgedrag. De provincie zet daarom met haar aanpak in op minder, andere en schonere mobiliteit.

**Figuur 8: Inzet van de provincie voor minder, andere en schonere mobiliteit**



Bron: Provincie Overijssel (2022). Uitvoeringsplan werkgeversaanpak 2022.

Bij de werkgeversaanpak (WGA) heeft de provincie een aanjaagrol, waarbij ze door kennisdeling, bewustwording en adviezen bij werkgevers een gedragsverandering wil bewerkstelligen. Uitgangspunten en doelen hierin zijn het gezamenlijk realiseren van spitsmijdingen, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, meer spreiden in werk- en reistijden en vitalere medewerkers.

Naast de bredere werkgeversaanpak wil de provincie ook specifiek inzetten op onderwijsinstellingen, via de onderwijsaanpak. Samenwerking met onderwijsinstellingen rondom het verlichten van de hyperspits, onder andere door middel van spreiden van onderwijstijden, slim roosteren en het vasthouden van E-learning.

### Netwerk

De provincie zet in haar koersdocument in op onderzoek en (nieuwe) vormen van samenwerking, door het opzetten en organiseren van overleggen met gebruikers/inwoners rondom de projecten die plaatsvinden. Er moest daarvoor ook een samenwerkingsinfrastructuur Fiets met en tussen de vier O's (Overheden, Organisaties, Ondernemers en Onderwijs/onderzoek) gecreëerd worden.<sup>42</sup>

### Aandacht voor gedrag bij infraprojecten

Ook bij subsidies voor infraprojecten vraagt de provincie om aandacht te hebben voor gedragsverandering. Dit is sinds 2020 ook terug te zien in de interne richtlijnen voor beoordelingsmethodiek voor infrasubsidies. De gedragscomponent wordt besproken en

<sup>42</sup> Uitwerking koersdocument 2016.

in ogenschouw genomen, maar is nog geen onderdeel van de prioriteitscores. De wens is wel om de gedragscomponent integraal onderdeel laten zijn van de fysieke investeringsprojecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Daar zijn in 2020 ook afspraken over gemaakt in interbestuurlijk overleg. De daadwerkelijk invoering daarvan is geleidelijk vanaf 2021 en wordt tot nu toe nog niet hard afgedwongen.<sup>43</sup>

### Veiligheid

Veiligheid ziet de provincie als voorwaarde voor mensen om de fiets te pakken. In de P&C-cyclus worden de prestaties 4.3.1 stimuleren fietsgebruik en 4.3.2 goed en veilig fietsnetwerk onderscheiden. Bij beide bestaat de inzet van de provincie uit zowel het (mede) financieren van gemeentelijke en provinciale fietsinfrastructuur om te komen tot een kwalitatief goed en veilig fietsnetwerk en uit gedragscampagnes.

Maatregelen in de infrastructuur te verbeteren en zo fietsgebruik te stimuleren gaan vaak hand in hand met veiligheid. Fietspaden moeten voldoende breed zijn om meer en snellere fietsers aan te kunnen. Ook zijn gevaarlijk kruisingen knelpunten. Bij het verbeteren van fietsinfrastructuur worden financiële middelen vanuit 'veiligheid' soms gecombineerd met de financiële middelen die zijn bestemd om het fietsgebruik te stimuleren.<sup>44</sup>

## 4.2 Inzet

### Uitvoering werkgeversaanpak

De uitvoering van de werkgeversaanpak (WGA) gebeurt door twee mobiliteitsmakelaars die ingehuurd worden door de provincie en werkzaam zijn in de twee regio's. De WGA werkt volgens een gebiedsgerichte benadering. Er zijn een tiental bedrijventerreinen geselecteerd waar bedrijven door de mobiliteitsmakelaar benaderd worden om het fietsgebruik te stimuleren. Bij een bedrijf wordt dan een mobiliteitsscan gedaan op basis van postcodegegevens en vragen aan medewerkers via een enquête. Zo wordt bekeken wat de kansen zijn (en vervolgens wat er nodig is) om mensen die dichtbij wonen van de auto op de fiets te krijgen. Bedrijven buiten deze gebieden vallen buiten de WGA maar kunnen wel subsidie krijgen voor de regelingen van de provincie.

Bij de werkgeversbenadering wordt gewerkt volgens een mobiliteitsprotocol met drie uitgangspunten:

1. Stimuleer thuiswerken verspreid over de week
2. Stimuleer tot 15 km afstand woon-werk verkeer het gebruik van de fiets (e-bike)
3. Stimuleer boven de 15 km afstand woon-werkverkeer reizen buiten de spits

Op het protocol sluit een provinciale subsidieregeling aan voor de uitvoering van activiteiten op het gebied van spitsmijding en CO<sub>2</sub>-reductie in de provincie Overijssel.

<sup>43</sup> Notitie bestuurlijk overleg prioriteringsmethodiek 2020.

<sup>44</sup> Interviews provincie en gemeenten.

## Subsidierelingen

De provincie heeft een aantal subsidieregelingen (gehad) waarbij (onder andere) het doel is fietsvervoer te stimuleren. Op dit moment zijn er drie regelingen waarbij dit het geval is. Twee daarvan horen bij de werkgeversaanpak.

### *Subsidierегeling 5.5 Slimme en duurzame mobiliteit Overijssel*

Deze regeling is vanaf 2019 onderdeel geworden van de werkgeversaanpak. Met deze subsidieregeling wil de provincie bijdragen aan duurzame mobiliteit in Overijssel. De subsidie wordt verleend voor maatregelen die spitsmijding en CO<sub>2</sub>-reductie als doel hebben. Aanvragers moeten daarvoor bij aanvraag een plan voor monitoring van de resultaten van de spitsmijding en de CO<sub>2</sub>-reductie bijvoegen. De subsidieontvanger is verplicht na afronding van de activiteiten (moet binnen 12 maanden) een verslag te schrijven waarin ook het aantal spitsmijdingen en de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-reductie per bespaarde kilometer beschreven wordt.<sup>45</sup>

In de praktijk blijken er geen plannen voor de monitoring van de resultaten ingediend te zijn door subsidieontvangers. Evenmin zijn er verslagen van resultaten. De provincie licht toe dat de belangrijkste reden hiervan is dat de subsidies vaak kleinere (arrangement 1) subsidies zijn waarover achteraf geen verantwoording gegeven hoeft te worden, tenzij het binnen een steekproef van de provincie valt. Een grotere subsidie die onder arrangement 2 valt is inmiddels 12 maanden verstreken, maar nog niet afgerond. Daarvan is nog geen verslag ontvangen door de provincie.

**Tabel 3:** *Aantal subsidies slimme en duurzame mobiliteit Overijssel per jaar.*

Jaar	Aantal subsidie(s)	Bedrag
2017	2 subsidies, beide niet aan fiets	
2018	2 subsidies, waarvan 1 aan de aan deelfietsen in Zwolle	€ 130.145
2019	2 subsidies, beide fietsprojecten van bedrijven (fietspool en fietsregeling)	€ 10.110
2020	16 subsidies aan bedrijven en onderwijsinstellingen. Inzet variërend van stimuleren fietsen, carpoolen, mobiliteitsplan en een mobiliteitshub tot een aantal keer de aanschaf deelfietsen van bezorgrestaurants	€ 122.834
2021	1 subsidie aan een garagebedrijf	€ 2.500

Bron: Provincie Overijssel, openbaar subsidieregister 2017-2022.

### *5.8 Thuiswerkplannen/hybride-werkenplannen*

Bij de werkgeversaanpak hoort ook een regeling gericht op thuiswerkplannen/hybride-werkenplannen voor bedrijven groter dan 50 werknemers. Met deze subsidieregeling wil

<sup>45</sup> Uitvoeringsbesluit Subsidies 2022.

de provincie bijdragen aan het verminderen van het autogebruik en verandering van het mobiliteitsgebruik door in te zetten op bewustwording door beloning. Het plan beschrijft welke maatregelen een werkgever neemt voor:

- het spreiden van thuiswerken over de werkweek;
- het spreiden van het reizen naar het werk over de dag heen, en
- het spreiden van het reizen via verschillende vervoermiddelen;

Deze regeling is in 2022 door een externe partij geëvalueerd. In de evaluatie wordt het stimuleren van het fietsgebruik tot 15 kilometer genoemd, maar of/hoe de regeling hieraan bijdraagt staat niet in het rapport.<sup>46</sup>

### *Elektrische vrachtfiets*

Een regeling die buiten de werkgeversaanpak valt, maar wel vervoer via de fiets stimuleert is de regeling voor elektrische vrachtfietsen: een elektrische fiets voor bedrijfsmatig gebruik met daarop een bak om bedrijfsmatig goederen in te vervoeren of een elektrische fiets met een aanhanger om bedrijfsmatig goederen in te vervoeren. Met deze subsidieregeling wil de provincie bijdragen aan het verduurzamen van het vervoeren van goederen.

### *Overige subsidies gedrag*

Naast de drie bovengenoemde regelingen worden er ook subsidies voor gedragsbeïnvloeding verstrekt via de algemene regeling '5.1 mobiliteit', waar ook de subsidies voor infrastructurele projecten onder vallen. Hierbij gaat het met name om projecten die dienen om de verkeersveiligheid te verbeteren en niet om het stimuleren van fietsgebruik in directe zin.

## **Pilots in het kader van de werkgeversaanpak**

Er vinden op dit moment twee pilots fietsstimulering plaats vanuit de werkgeversaanpak;

- *Pilot A28 corridor aanpak*

Een pilot waarin een wijkaanpak wordt ontwikkeld voor inzet fietsstimulering. Er is daarin een onderzoek uitgevoerd onder personenverkeer dat van of naar een gebied rijdt via een geselecteerd knelpunt. In een aanvullend onderzoek is de fietspotentie, het bewonersprofiel en wenselijk aanbod van de betrokken wijken in kaart gebracht. Op basis daarvan wordt bepaald welke soort fietsstimuleringsmaatregelen per wijk het beste kunnen worden ingezet. Dit moet in het derde en vierde kwartaal van 2022 tot inzet leiden. Doel is om 20% meer mensen in die wijk te laten fietsen.

- *Pilot in de Zorgsector*

Samen met een grote zorgaanbieder in Twente is een fietsstimuleringsproject gestart met als doel om de thuiszorgmedewerkers huisbezoeken per e-bike af te laten leggen. Hierbij is de hoop dat zij als ambassadeur fungeren zodat dit ook helpt om bij de cliënten van de thuiszorgmedewerkers fietsgebruik te stimuleren.

<sup>46</sup> Eindrapportage subsidieregeling thuiswerkplannen.

### Netwerk 365 dagen fietsen in Overijssel

Onder de titel “365 dagen fietsen” is door een netwerk van fietsverenigingen en andere sport- en maatschappelijke (fietsgerelateerde) partijen een projectvoorstel ontwikkeld om het fietsen in Overijssel in de breedte te stimuleren. Het initiatief heeft als doel praktische handvatten te bieden en initiatieven te lanceren waarmee aan de doelstelling achter de integrale fietsaanpak – meer mensen op de fiets – wordt bijgedragen. Het programma koppelt bewegen en gezondheid aan het fietsroutenetwerk in Overijssel en moet laten zien dat Overijssel de fietsprovincie van Nederland is. Afgelopen jaren kreeg de organisatie jaarlijks tussen de € 200.000 en € 320.000 subsidie van de provincie voor deze activiteiten.<sup>47</sup>

De stichting zet zich vooral in op contacten met scholen en verenigingen, om als aanvulling op de werkgeversaanpak te dienen. De stichting is op dit moment in de praktijk de voornaamste wijze waarop (buiten de werkgeversaanpak) invulling wordt gegeven aan de netwerkrol. De stichting organiseert een jaarlijks symposium waarbij verschillende partijen uit het veld hun kennis kunnen delen. De stichting organiseert ook sessies en symposia om netwerken op te zetten. Het gaat hierbij om ontmoeting én om inhoud. Er zijn bijvoorbeeld veel contacten met verenigingen in de provincie. Het aantal bezoekers van de evenementen neemt wel af. Onderzocht wordt hoe deze trend veranderd kan worden.<sup>48</sup> In een aantal interviews wordt aangegeven dat de rol van de stichting en de bijdrage aan het fietsgebruik niet helemaal duidelijk is.<sup>49</sup>

### Voorbeeldfunctie

De provincie wil zelf ook een voorbeeldrol vervullen bij het stimuleren van het fietsgebruik.<sup>50</sup> Daar worden binnen de provinciale organisatie acties voor georganiseerd. Binnen de provinciale organisatie is er een intern mobiliteitsonderzoek (postcodescan en aanvullende vragenlijst werknemers) uitgevoerd vanuit de werkgeversaanpak om de potentie van het aantal fietsers binnen de provinciale te verkennen. De resultaten hiervan zijn besproken in het directieoverleg.

Om werknemers te stimuleren op de fiets te komen is het Fietsmaatjes project georganiseerd. Doel was om te experimenteren met verschillende vervoersopties om zo te kijken hoe medewerkers zo duurzaam, gezond en veilig mogelijk van en naar werk kunnen reizen. Daarbij was er de mogelijkheid om e-bike te testen voor mensen die (als advies) maximaal 15 kilometer van het provinciehuis wonen. In de toekomst wil de provincie ook gaan testen met speedpedelecs. Dit is mogelijk aantrekkelijk voor collega's die verder van het provinciehuis wonen.<sup>51</sup>

### Ervaringen partners van de provincie

Aandachtspunt volgens enkele gemeenten is dat de samenwerking wat betreft de mobiliteitsaanpak weliswaar als goed ervaren wordt, maar een bredere meer integrale betrokkenheid voor het thema fiets gewenst is. Er zijn nu overleggen over het bredere

<sup>47</sup> Openbaar subsidieregister.

<sup>48</sup> Interview.

<sup>49</sup> Interviews provincie en gemeenten.

<sup>50</sup> Werkplan werkgeversaanpak 2022.

<sup>51</sup> Provincie Overijssel, Artikel intranet over inzet deelfietsen 21 februari 2021..

thema mobiliteit en over de investeringen, maar er is behoefte aan meer structurele overleggen over de aanpak van het thema fiets. Daarin kan dan niet alleen over investeringen in infra gesproken worden, maar ook de aansluiting op andere onderdelen van het fietsbeleid zoals de gedragsaanpak. Gemeenten ervaren dat de gedragsaanpak van de provincie niet altijd wordt afgestemd met gemeenten. En gemeenten zijn betrokken bij de totstandkoming van het beleid en het Kernnet, maar ook daarbuiten zou meer structureel overleg over de te varen koers voor enkele gemeenten wenselijk zijn. De provincie wil gedragsaanpak onderdeel laten zijn van een integrale inzet op toename van fietsgebruik. Bij infraprojecten moet gedrag ook een vast onderdeel zijn van de inzet. Dit gebeurt op dit moment bij enkele projecten, maar is nog niet altijd vanzelfsprekend. In interviews wordt aangegeven dat de fiets nog niet vanzelfsprekend als volwaardige mobiliteitsoplossing wordt gezien. Er wordt nog steeds vaak naar het aanleggen van auto-infrastructuur gekeken als oplossing bij knelpunten.

### 4.3 Resultaten

Er is geen overzicht van de resultaten over het totaal van de inzet op gedrag en de werkgeversaanpak. Wel zijn bij enkele projecten gegevens verzameld over deelname en effecten. Zo worden naar acties waar e-bikes of speedpedelecs geprobeerd kunnen worden enquêtes uitgevoerd. In de jaarverslagen wordt over resultaten van acties voor fietsstimulering gerapporteerd.

#### Project fietsmaatjes

De provincie organiseert samen met werkgevers het project Fietsmaatjes voor werknemers in de provincie Overijssel. Zij worden gestimuleerd om een half jaar lang de auto in te ruilen en de fiets te pakken voor hun woon-werkverkeer. Deelname levert een financiële vergoeding op. In 2019 hebben ruim 5.000 medewerkers van 334 verschillende bedrijven meegedaan aan Fietsmaatjes, waardoor 462 ton minder CO<sub>2</sub> is uitgestoten. In 2022 waren er 523 deelnemers namens 49 bedrijven. Fietsmaatjes werd in 2017 al eens in de regio Twente georganiseerd. Toen deden 1.900 medewerkers van 250 verschillende bedrijven mee. Uit onderzoek onder deze deelnemers blijkt dat na twee jaar 85% van de medewerkers nog steeds meerdere keren per week naar het werk fietst. Ruim 60% fietst 3 keer of meer per week naar hun werk.

In 2022 is ook een onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van het fietsen bij deelnemers aan Fietsmaatjes. Hieruit bleek dat zij na afloop hun gezondheid als significant beter beoordeelden dan in de periode voorafgaand aan de deelname. Bij een geselecteerde groep deelnemers werd, door middel van een voor- en nameting ook een duidelijke vooruitgang gemeten op indicatoren als BMI, bloeddruk en cholesterol. Naarmate deelnemers de positieve effecten van het fietsen meer ervaren, wordt de financiële prikkel minder belangrijk, aldus het onderzoek, waardoor het project ook op de lange termijn effect heeft.

#### Informatievoorziening aan PS

PS worden over de voortgang van fietsstimulering geïnformeerd via de jaarverslagen. Deze informatie gaat over de projecten die zijn gestart, resultaten van projecten (zoals

het beschikbaar maken van deelfietsen) die zijn afgerond en de activiteiten van de stichting 365 dagen fietsen in Overijssel. In 2020 gaf de provincie aan dat door de Covid-19 pandemie stimuleringsprogramma's en projecten met directe contacten, acties en campagnes met verkeersdeelnemers, bedrijven, werknemers etc. slechts beperkt zijn uitgevoerd. In 2021 wordt wel weer over de resultaten van diverse acties gerapporteerd.



## 5 Uitvoering pijler techniek - monitoring en effecten

*Dit hoofdstuk gaat over de inzet die de provincie pleegt voor het stimuleren van fietsvervoer in het kader van de pijler techniek. We beschrijven de manier waarop de provincie techniek inzet voor het stimuleren van fietsgebruik, de resultaten van de inzet en de wijze waarop PS over de inzet en resultaten geïnformeerd worden. Ook beschrijven we wat de beschikbare monitoringsgegevens zeggen over het bereik van de doelen die de provincie gesteld heeft.*

41

Stimuleren fietsgebruik Overijssel

### Norm

- 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.
- Zij heeft inzicht in de resultaten.
- De provincie heeft haar doelen op het gebied van fietsgebruik gerealiseerd.
- De provincie heeft zicht in hoeverre haar doelen gerealiseerd worden.
- PS zijn geïnformeerd over de inzet op het gebruik van de fiets en de resultaten van deze inzet.

### Bevindingen

- De pijler techniek bestaat uit een drietal aspecten: slimme(re) fietsen, een slimmer fietspad en het verzamelen van data.
- De provincie zet via drie manieren in op dataverzameling CBS-data, fietstellingen en een Cycling Data Hub. Dataverzameling moet leiden tot effectiever beleid. De beschikbare data kent beperkingen, zowel qua meetmethode, vergelijkbaarheid en door de invloed van Corona.
- In de monitor Overijssel staan indicatoren om het fietsgebruik te monitoren: het percentage verplaatsingen op de fiets ten opzichte van andere modaliteiten (auto/overig) tot 7,5 kilometer en tot 15 kilometer. Deze indicatoren sluiten niet aan op de doelstellingen van de provincie waarin ingezet wordt op groei van 20 tot 30% verplaatsingen, zonder dit af te zetten tegen andere modaliteiten.
- Het aantal fietsbewegingen is niet gegroeid ten opzichte van 2014 en ook niet ten opzichte van 2016. Het doel van 20 tot 30% groei is daarmee niet binnen bereik. Ook blijkt het aandeel van fietsbewegingen ten opzichte van de auto op afstanden tot 15 kilometer af te nemen.
- Anderzijds laten de CBS-gegevens wel een toename zien van het aandeel fietsbewegingen van en naar het werk (2021 ten opzichte van 2018).
- Ook laten de fietstellingen op snelle fietsroutes een stijging van het aantal fietsers zien in 2018 ten opzichte van 2019. Daarnaast laat een onderzoek van de Radboud Universiteit zien dat snelle fietsroutes bijdragen aan het verminderen van autogebruik in de directe omgeving van de route.
- In de P&C-documenten staat een inhoudelijke terugkoppeling over de inzet die GS plegen voor het stimuleren van het fietsgebruik voor de drie pijlers. Op deze manier worden PS geïnformeerd over de inzet op en resultaten van het gebruik van de fiets. Ook zijn PS sinds 2016 geïnformeerd via drie informatiesessies. In het Koersdocument Fiets (2016) werd het voornemen geuit om elk half jaar een informatiesessie voor PS te houden.

De eerste paragraaf van dit hoofdstuk beschrijft de uitvoering door de provincie van de pijler techniek en de monitoring van het fietsgebruik. In de tweede paragraaf koppelen

we de monitoringsgegevens aan de doelstelling en de ambities die de provincie heeft voor het fietsgebruik.

## 5.1 Uitvoering pijler techniek en monitoring

### Slimmere fietsen en een slimmer fietspad

De provincie zet in op slimme(re) fietsen en een slimmer fietspad. Dit gebeurt voornamelijk via het project Bicycle & ITS (intelligente transportsystemen). De provincie is hier lead partner in. Via het project worden meer dan 30 pilots in 5 landen uitgevoerd met als doel het fietsen te stimuleren door het veiliger en comfortabeler te maken met behulp van slimme technieken. Toepassingen in Overijssel vinden o.a. plaats in Zwolle waar fietskoeriers voorrang krijgen bij verkeerslichten en dynamische verlichting is toegepast in het buitengebied. In Hengelo wordt de fietsketting toegepast, waar fietsers als ze in groepen fietsen voorrang krijgen bij het verkeerslicht.

### Het verzamelen van data

Een ander aspect van de pijler techniek is het verzamelen van data. Dat moet voor de provincie ICT-toepassingen mogelijk maken en helpen bij het maken van een doelgericht, effectief beleid. De provincie wil deze data op een drietal manieren verzamelen. Er is CBS-data beschikbaar die inzicht geeft in het gebruik van de fiets ten opzichte van andere modaliteiten. Daarnaast worden er fietstellingen uitgevoerd. Bij de informatie vanaf 2020 is corona een factor die invloed heeft op (de beschikbaarheid van) de data. Ten derde wordt er gewerkt aan een Cycling Data Hub.

### CBS-data

Het CBS voert jaarlijks een onderzoek uit naar de mobiliteit in Nederland, waarbij ook per provincie gegevens worden verzameld. Dit gebeurt op basis van enquêtes. Hiermee wordt onder meer het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon, de vervoerswijze per verplaatsing en het aantal reizigerskilometers berekend. Deze gegevens vormen de basis voor het bijhouden van de ontwikkeling in het fietsgebruik ten opzichte van andere modaliteiten. In een interview met de provincie wordt aangegeven dat er ook kanttekeningen te plaatsen zijn bij de CBS-data. Het levert zicht op op de ontwikkeling van het fietsgebruik, maar niet in hoeverre dit aan de inzet van de provincie te danken is. Ook externe omstandigheden spelen een rol. Ook is in 2018 de meetmethode veranderd. Deze trendbreuk speelt volgens het CBS met name op korte afstanden een rol, omdat de enquête is aangepast om de verplaatsingen op korte afstanden beter in beeld te krijgen. Daarnaast vindt de CBS-enquête op landelijk niveau plaats, waardoor de methode niet altijd toegesneden is op het niveau van de provincie. De provincie gebruikt de data indicatie. Ze heeft de wens om de ontwikkelingen bij het fietsgebruik nog preciezer in beeld te krijgen, maar een betere optie dan de CBS-data heeft ze op dit moment niet.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Interview provincie Overijssel.

Kanttekening bij de cijfers van het CBS is dat in 2018 de meetmethode is veranderd. Deze trendbreuk speelt volgens het CBS met name op korte afstanden een rol, omdat de enquête is aangepast om de verplaatsingen op korte afstanden beter in beeld te krijgen.

### Fietstellingen

Jaarlijks worden er in opdracht van de provincie op ongeveer 500 locaties fietstellingen gehouden om een beter beeld te krijgen van het fietsgebruik in de provincie. In 2018, 2019 en 2020 zijn deze tellingen uitgevoerd. De telling die in 2021 gedaan zou worden is wegens Covid uitgesteld naar 2022. De provincie werkt momenteel aan een nieuw monitoringsprogramma. Fietstellingen zijn onderdeel van de aanbesteding die daarvoor plaatsvindt. De (nieuwe) methode wordt met voorwaarden overgelaten aan de inschrijvende partijen.

### Cycling Data Hub

Via het B-ITS project wil de provincie vanaf 2020 met haar partners een Cycling Data Hub opzetten: een plek waar fietsdata wordt verzameld, geanalyseerd en opengesteld voor iedereen die geïnteresseerd is. Een voorbeeld is slimme sensoren in het wegdek die informatie doorgeven over het wegdek en het aantal fietsers. Dit helpt de wegbeheerder ook om te bepalen wanneer onderhoud nodig is. De Cycling Data Hub wordt momenteel vooral gevuld met data die de partners al ter beschikking hebben. Zo heeft de provincie Overijssel data over het Kernnet fiets, fietstellingen en invloedscirkels van het openbaar vervoer bijgedragen.

### Resultaten

De data die de provincie verzamelt wordt vooral intern gebruikt voor het monitoren van het fietsgebruik. Daarnaast wordt een groot deel openbaar gemaakt via de Atlas van Overijssel. Resultaten van de provinciale fietstellingen worden gedeeld met gemeenten. 365 dagen fietsen in Overijssel heeft in 2019 een monitoringsrapportage van het fietsgebruik opgesteld. Die rapportage bestaat grotendeels uit gegevens uit de Atlas van Overijssel. Aanvullend werd onderzoek gedaan naar de mening over de fietsinfrastructuur in Overijssel. Deze werd in 2019 gemiddeld met een 7,7 beoordeeld. Dit onderzoek is niet herhaald.

### Informatievoorziening aan PS

GS hebben PS toegezegd om de sturing, bewaking en monitoring van de inzet op fiets te laten verlopen via de reguliere P&C-cyclus.<sup>53</sup> Er wordt over de voortgang van inhoudelijke infra-, gedrags- en techniekprojecten gerapporteerd.<sup>54</sup> Tot 2018 werden PS in de P&C-cyclus ook geïnformeerd via indicatoren 'aandeel fietsgebruik in verplaatsingen tot 7,5 kilometer' en aandeel verplaatsingen tot 15 kilometer (zie volgende pagina voor de cijfers). Daaraan was per jaar een streefwaarde en gerealiseerd percentage gekoppeld. In 2017 was de streefwaarde 36%. Sinds 2018 worden deze indicatoren niet meer gebruikt. Het percentage verplaatsingen per fiets per jaar staat nog in 'Overijssel in cijfers', maar zonder streefwaardes. Deze rapportages waarin een

<sup>53</sup> *Uitwerking Koersdocument Fiets (2016) en Investeringsvoorstel (2020).*

<sup>54</sup> *Jaarverslagen 2017 tm 2021.*

percentage van het fietsgebruik ten opzichte van andere vervoerswijzen gebruikt wordt, laat niet zien of de doelstelling van 30% meer fietsverplaatsingen gehaald wordt.

PS zijn sinds de vaststelling van het Koersdocument ook betrokken door het Investeringsvoorstel fiets in 2020 vast te stellen. In het voorjaar 2021 stuurden GS aan PS een informerende brief over de stand van zaken van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de provincie Overijssel. Aan deze brief was een technische informatiesessie gekoppeld.<sup>55</sup> In het najaar 2021 stuurden GS nog een brief, over de stand van zaken van het stimuleren van de fiets. Hierin werden PS geïnformeerd over het beschikbare en het besteedde budget en de resterende opgave.

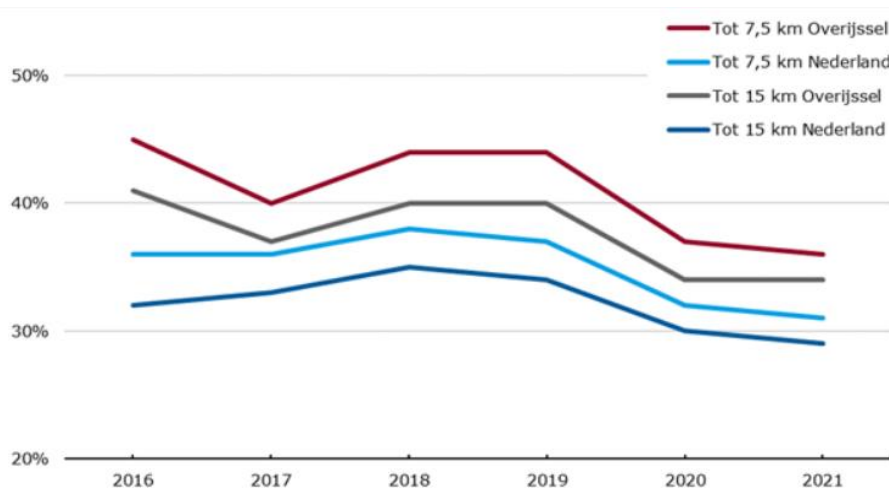
In 2016 is het voornemen geuit om jaarlijks in het voorjaar en in het najaar een informatiesessie te organiseren om PS bij te praten over de ontwikkelingen bij het fietsbeleid.<sup>56</sup> Er hebben drie informatiesessies plaatsgevonden, in oktober 2018, maart 2021 en oktober 2022.

## 5.2 Doelbereik

In de monitor van Overijssel in cijfers wordt op basis van de CBS-gegevens een indicator van het fietsgebruik bijgehouden. Deze laat zien dat het fietsgebruik op de korte afstanden in Overijssel hoger is dan in de rest van Nederland maar dat het sinds 2016 niet stijgt maar afneemt.

45

**Figuur 9: Monitor fietsgebruik**



Bron: *Overijssel in Cijfers*.

Naast het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen is ambtelijk de ontwikkeling van het absolute aantal fietsbewegingen bijgehouden, met als referentiejaar 2014 (Tabel 4).

<sup>55</sup> Provincie Overijssel, stand van zaken toekomstbeeld fiets.

<sup>56</sup> Koersdocument Fiets (2016).

Afgezet tegen het doel van 20 tot 30% groei van het aantal fietsverplaatsingen blijkt dat dit doel ook in de jaren vóór 2020 nog ver uit beeld was, hoewel 2018 en 2019 wel een lichte groei laten zien.

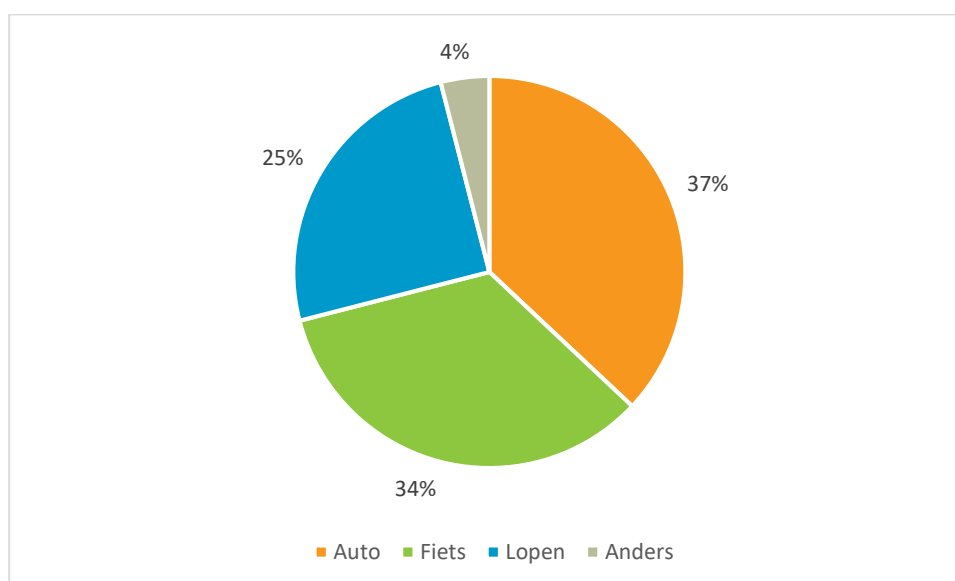
**Tabel 4:** Jaarlijks aantal fietsverplaatsingen (gemiddeld per persoon) in Overijssel

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
312	306	295	264	319	328	257
t.o.v. 2014	-2%	-5%	-15%	+2%	+5%	-18%

Bron: Provincie Overijssel op basis van CBS.

Het aandeel van fietsbewegingen in het geheel van verplaatsingen hangt samen met andere soorten vervoer. Op de afstanden tot 15 kilometer maakt het OV slechts een klein deel van de verplaatsingen uit. Na auto en fiets vindt het grootste deel van de verplaatsingen te voet plaats. Figuur 10 illustreert het aandeel van verplaatsingen te voet. Het is wel goed om hierbij voor ogen te houden dat deze cijfers voor alle typen verplaatsingen gelden, dus ook voor recreatieve verplaatsingen en bijvoorbeeld winkelen en boodschappen doen.

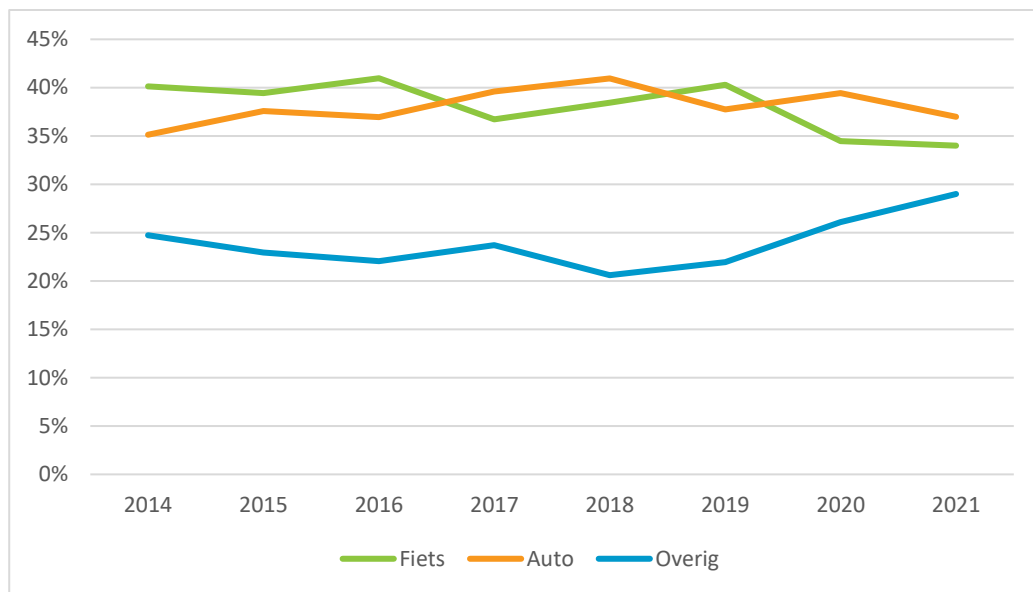
**Figuur 10:** Aandeel in verplaatsingen tot 15 kilometer in 2021 in Overijssel



Bron: CBS

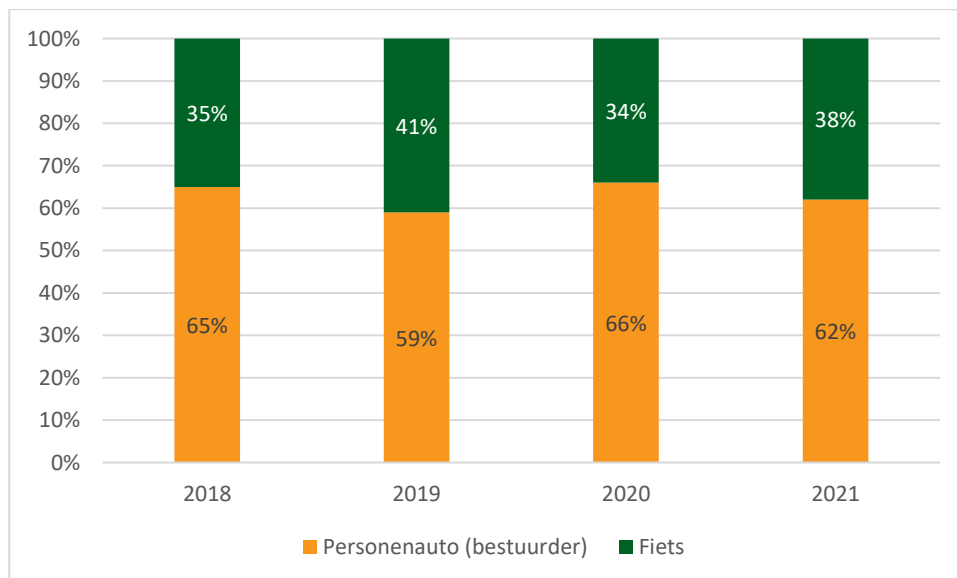
Het aandeel 'lopen' (in figuur 11 onderdeel van 'overig') steeg in 2020 en 2021 behoorlijk. Hierdoor daalt het percentage fietsbewegingen.

Het doel van de provincie is met name om de fiets als vervanging voor de auto in te zetten. Sinds 2014 is echter ook het aandeel van de fiets ten opzichte van de auto afgenomen, zoals Figuur 11 illustreert.

**Figuur 11:** Verdeling fiets, auto en overig bij verplaatsingen tot 15 kilometer in Overijssel

Bron: Provincie Overijssel op basis van CBS.

Met de werkgeversaanpak en projecten als Fietsmaatjes richt de provincie zich op het stimuleren van fietsvervoer in plaats van de auto van en naar het werk. Uit de CBS-gegevens blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen van en naar het werk wisselt, maar in 2021 iets hoger is dan in 2018 (zie figuur 12).

**Figuur 12:** Aandeel fiets ten opzichte van auto van en naar het werk in Overijssel

Bron: CBS.

### Snelle fietsroutes

De Radboud Universiteit heeft in 2021 een analyse uitgevoerd om de effecten van snelle fietsroutes op de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen (de modal split) wetenschappelijk te onderbouwen.<sup>57</sup> Het onderzoek betreft een eerste verkennende analyse. De onderzoekers bekeken in het bijzonder in welke mate de realisatie van snelle fietsroutes de kans vergroot dat personen voor een bepaalde verplaatsing de fiets pakken dan wel de auto laten staan. Deze kennis is nodig om een inschatting te kunnen maken van het effect op het toekomstige aandeel fietsers en automobilisten – en daarmee de vermindering in de stikstofuitstoot – als gevolg van de aanleg van *nieuwe* snelle fietsroutes. De Overijsselse routes Zwolle-Meppel en F35 (traject Hengelo-Enschede) zijn in het onderzoek betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat het aandeel fiets gemiddeld stijgt van 28,9% voor aanleg naar 32,7% als de route in zijn geheel is opgeleverd. Er is dus sprake van een verschil van 3,8% voor en na aanleg van de route: een significante toename. Het gaat hier om het *gemiddelde* effect van een snelle fietsroute voor de *gemiddelde* respondent.

Fietstellingen laten zien dat op de meeste snelle fietsroutes (gereed of in uitvoering) in 2019 het aantal fietsers toeneemt ten opzichte van 2018, maar dat het in 2020 ten opzichte van beide jaren afgenomen is. De verklaring hiervoor is dat de tellingen plaatsvonden in mei en juni, op momenten dat thuiswerken en thuisonderwijs verplicht waren tijdens de Covid-pandemie.

**Tabel 5:** Provinciale fietstellingen op bestaande snelle fietsroutes (drukste punt). Oranje routes zijn nog in uitvoering.

Route	2018	2019	2020
1. Zwolle-Kampen	7.442	8.806	4.668
3. Zwolle-Meppel	2.285	2.976	1.118
4. Zwolle-Hardenberg	3.730	7.229	3.022
5. Zwolle-Nijverdal	2.851	4.988	3.896
6. Zwolle-Deventer	8.288	12.792	5.538
7. Deventer-Raalte	7.709	6.716	6.609
10. F35	11.774	12.109	9.081
12. Enschede-Oldenzaal	3.631	1.754	1.111
13. Enschede-Haaksbergen	4.802	10.077	2.216

Bron: Provincie Overijssel.

<sup>57</sup> Rapportage onderzoek vervoermiddelkeuze, Radboud Universiteit, januari 2021.



# Bijlage 1: Bronnenlijst

## Geraadpleegde personen / organisaties

- 4 ambtelijk medewerkers provincie Overijssel
- 4 ambtelijk medewerkers van 3 Overijsselse gemeenten
- Fietsersbond Overijssel
- Stichting 365 dagen fietsen Overijssel

## Geraadpleegde documenten

- CBS.nl
- Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021). [www.immaterieelerfgoed.nl](http://www.immaterieelerfgoed.nl)
- Fietsplatform (2021). [www.fietsplatform.nl](http://www.fietsplatform.nl)
- Tour de Force (2021). Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen.
- Rijksoverheid (2017). Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force & Rijksoverheid (2021), [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).
- <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/11/14/miljardeninvesteringen-voor-bereikbaarheid-woonwijken-in-heel-nederland>.
- Provincie Overijssel, P&C-documenten: van 2015 tot begroting 2023.
- Provincie Overijssel, Omgevingsvisie.
- Provincie Overijssel (2015). Koersdocument Fiets.
- Provincie Overijssel (2016). Uitwerking Koersdocument Fiets.
- Provincie Overijssel (2018). Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO).
- Artikel 'Deelnemers Fietsmaatjes fietsen ruim vier keer op en neer naar de maan' 2019.
- Provincie Overijssel (2020). Investeringsvoorstel Fiets.
- Provincie Overijssel (2020). Masterplan snelle fietsroutes.
- Provincie Overijssel (2020). Notitie prioriteringsmethodiek voor bestuurlijk overleg regio Twente.
- Rapportage onderzoek vervoermiddelkeuze, Radboud Universiteit, januari 2021
- Provincie Overijssel (2021). Spelregels regionale mobiliteitsaanpak.
- Provincie Overijssel (2021). GS-nota actualisatie Kernnet.

- Provincie Overijssel (maart 2021). Statenbrief stand van zaken Nationaal Toekomstbeeld fiets.
- Provincie Overijssel (2021). Statenbrief stand van zaken fietsstimuleren.
- Provincie Overijssel (2022). Eindrapportage vitaliteitsonderzoek Fietsmaatjes.
- Sira Consulting (2022). Eindrapportage subsidieregeling thuiswerkplannen.
- Provincie Overijssel (2022). Uitvoeringsbesluit subsidies.
- Werkplan verkeersveiligheid en gedrag 2022.
- Uitvoeringsplan werkgeversaanpak 2022.
- Provincie Overijssel, Atlas van Overijssel.
- Provincie Overijssel, subsidieregister.
- Resultaten enquêtes diverse probeeracties.

# Bijlage 2: Onderzoeksplan

## 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.

51

Stimuleren fietsgebruik Overijssel

### 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?

### 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 14.

**Tabel 6:** Normenkader onderzoek fiets

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

### Onderzoeksmethoden

Het onderzoek vond plaats door middel van interviews en documentenanalyse. De interviews vonden plaats met beleidsmedewerkers van de provincie, gemeenten en een belangenorganisatie.

Aan de hand van data is het fietsgebruik visueel inzichtelijk gemaakt. Hiervoor gebruikten we data van de provincies en van het CBS.