

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0501216/34

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door: S.A.W.J. Lauret

doorkiesnummer: (0118) 63 13 91

onderwerp: aanbieden concept Actieplan Fiets

De voorzitter van Provinciale Staten
t.a.v. de statengriffier,
Mevrouw B. Allewijn

verzonden:

Middelburg, 5 april 2005

Geachte Voorzitter,

Hierbij zenden wij u bijgevoegd concept Actieplan Fiets. Voorgesteld wordt om dit concept ter informatie en gelet op de inspraakprocedure toe te sturen aan de commissie Economie en Mobiliteit

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,
namens dezen,

ir. J.W. Stalknecht MBA,
directeur Directie Infrastructuur en Vervoer.

Fietsen door Zeeland

Fietsbeleid op maat: van infra naar beleving

Fietsen door Zeeland

Een fietser moet hier sterk en stug,
én licht krankjorum zijn.
Niet bang voor regen: heen én terug:
Zelfs storm geeft geen chagrijn.
Een échte bandenvreter,
die elke weg, elk dijkje kent,
zal na een rit van kilometers
tegenwind en zadelpijn;
bemodderd en verregend
en stik gelukkig zijn!

Margreet Hessels



Colofon:

Opgesteld door:

Provincie Zeeland
Postbus 524
4330 AM MIDDELBURG

telefoon : 0118 – 63@@
telefax : @@
e-mail : @@

“Fietsen door Zeeland” is opgenomen met toestemming van de auteur.

Auteur:

@@

Inhoudsopgave

Samenvatting (optie)	?	
1. Van dekkend fietsnetwerk tot fietsend Zeeland	6	
1.1	Waarom een nieuw Actieplan Fiets?	6
1.2	Het belang van de fiets	6
1.3	Filosofie “Mobiliteit op maat”	7
1.4	Evaluatie Actieplan Fiets 1995	7
1.5	De uitdaging	8
1.6	Uitleg afgeleide doelstelling	9
1.7	Taak- en rolverdeling provincie en partners	10
1.8	Leeswijzer	10
1.9	...en waar het uiteindelijk om gaat.....	10
2. De visie op de fiets	11	
2.1	Inleiding: de fiets in het PVVP	11
2.2	Doorvertaling	11
2.3	Elementen Fietsbeleid	12
2.3.1	Netwerk	12
2.3.2	Verkeersveiligheid	12
2.3.3	Barrièrewerking	12
2.3.4	Comfort	12
2.3.5	Fiets als onderdeel van een (keten)verplaatsing	12
2.3.6	Gedragscomponenten	13
2.4	Accenten vanuit gebiedsprofielen	13
2.4.1	Stedelijk gebied	13
2.4.2	Dagrecreatie	13
2.4.3	Verblijfsrecreatie	14
2.4.4	Cultuurlandschap	14
2.4.5	Natuurlandschap	14
2.4.6	Zeehavens en Industrie	14
2.5	Conclusies uit de gebiedsprofielen	14
2.6	Het beleidsveld	15
3. Uitwerking van het basisbeleid	16	
3.1	Inleiding	16
3.2	Netwerk	16
3.2.1	Kernnetwerk	16

3.2.2	Recreatief netwerk	17
3.2.3	Nat netwerk: Fiets een rondje met een pontje	18
3.3	Verkeersveiligheid (infrastructureel)	18
3.4	Barrièrewerking	19
3.4.1	Utilitair fietsverkeer	21
3.4.2	Recreatief fietsverkeer	21
3.5	Comfort	22
3.6	Ketenmobiliteit	23
3.6.1	De overstap van en naar de fiets	23
3.6.2	Overstap fiets-openbaar vervoer	23
3.6.3	Overstap OV-fiets	23
3.6.4	Overstap fiets-auto	24
3.6.5	Overstap auto naar de fiets	24
3.6.6	De overstap van fietsen naar lopen: stallingen	24
3.7	Gedragscomponenten	25
4.	Accenten vanuit gebiedsprofielen	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Stedelijk gebied	26
4.3	Overige gebiedsprofielen: kwaliteitssprong recreatief “fietsklimaat”	27
4.3.1	Basisconcept van Infra naar Beleving	27
4.3.2	Opschalen	28
4.3.3	Versterken ketenmobiliteit/fietsbeschikbaarheid	28
4.4	Verdere accenten vanuit gebiedsprofielen	29
4.4.1	Dagrecreatie	29
4.4.2	Verblijfsrecreatie	29
5.	Naar een meerjarenprogramma	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Ambitieniveaus	31
5.2.1	Ambitieniveau 0: afstappen.	32
5.2.2	Ambitieniveau 1: rustig toeren.	33
5.2.3	Ambitieniveau 2: de vaart er in	34
5.2.4	Ambitieniveau 3: alleen op kop	35
5.3	Afweging	35
6.	Het vermarkten van beleid: Marketing communicatie	36
6.1	Inleiding: De metafoor	36
6.2	Verkoopondersteuning en de aanbiedingen	36
6.3	Imagoversterking	37
6.4	Imago in vier componenten	38
6.5	Geïntegreerde marketing-communicatiestrategie	39

BIJLAGEN

Bijlage 1: Barrièrewerking

Bijlage 2: <Typ naam bijlage 2>

Bijlage 3: <Typ naam bijlage 3>

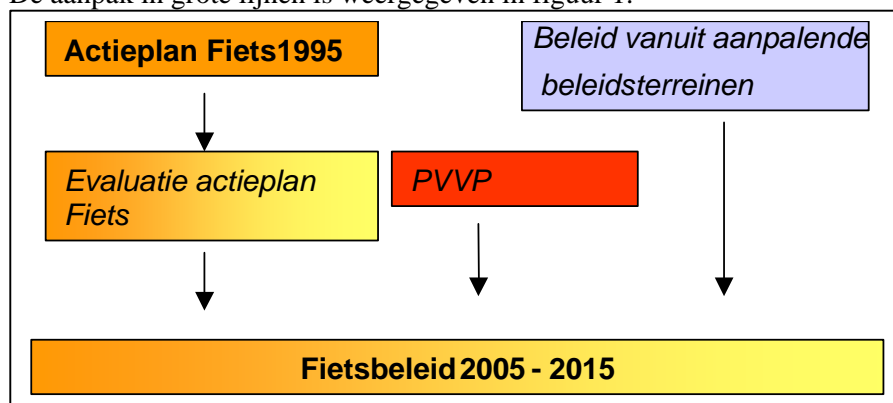
Bijlage 4: <Typ naam bijlage 4>

1. Van dekkend fietsnetwerk tot fietsend Zeeland

1.1 Waarom een nieuw Actieplan Fiets?

In “Mobiliteit op maat”, het provinciale verkeers- en vervoerplan van de provincie Zeeland is aangegeven dat er een herijking van het bestaande Actieplan Fiets uit 1995 nodig is. Daarvoor zijn twee redenen aan te geven. In de eerste plaats de visie op gebiedsprofielen in het PVVP (zie ook 1.2). Gecheckt moet worden in hoeverre het netwerk van fietspaden voldoet aan de visie die uit de gebiedsprofielen naar voren komt. Daarnaast is in het PVVP gesteld dat de fiets meer “verkocht” zou moeten worden. In de afgelopen jaren heeft het accent gelegen op het verwerven van draagvlak bij de medeoverheden voor fietsbeleid. Nu moet de slag gemaakt worden om samen met de partners in het beleid de fiets ook meer onder de aandacht van de doelgroepen te brengen.

De aanpak in grote lijnen is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1-1: @@

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het belang van de fiets, de filosofie van het PVVP, de evaluatie van het oude Actieplan Fiets en de uitdaging voor het nieuwe fietsbeleid.

1.2 Het belang van de fiets

Wat rechtvaardigt nu al deze aandacht voor de fiets? Als vervoermiddel heeft de fiets een aantal belangrijke voordelen: de milieubelasting is nagenoeg nihil, het ruimtebeslag (zowel infrastructuur als stalling) is zeer beperkt vergeleken met andere vervoermiddelen, de kosten per kilometer liggen in de orde van enkele centen per km, daarnaast is fietsen gezond en een uitstekende manier om een landschap te beleven. Mede vanwege deze voordelen is zeker het toeristische fietsen ook in economisch opzicht zeer interessant: een recreatieve fietser blijkt ca €10-13 uit te geven tijdens zijn fietstocht. (bron: onderzoek Limburg/Antwerpen)

Uiteraard staan daar beperkingen tegenover: voor utilitaire verplaatsingen (dus voor reizigers die zo snel mogelijk naar hun bestemming willen) ligt de kracht van de fiets op de korte afstanden: tot 2,5 km is de fiets voor nagenoeg iedereen die gezond van lijf en leden is het ideale vervoermiddel, boven de 7,5 km neemt het aantal mensen dat bereid is te fietsen sterk af.

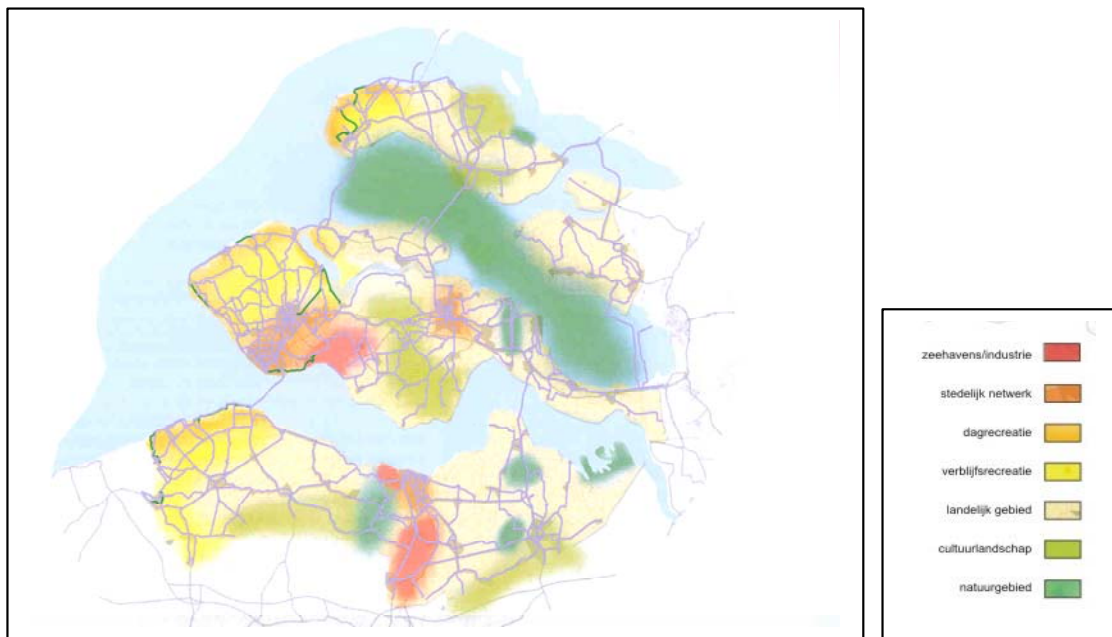
Daarnaast is de fietser een kwetsbare verkeersdeelnemer (ongevallen met personenauto's maar zeker met vrachtverkeer zijn al snel fataal) en vormt het blootgesteld zijn aan wind en regen voor sommige reizigers een belemmering om voor de fiets te kiezen.

Kortom: voor de korte afstand (utilitair), voor het recreatieve toertochtje is de fiets het ideale vervoermiddel, waarvan de voordelen evident zijn en de nadelen met goed beleid ingeperkt kunnen worden.

1.3 Filosofie “Mobiliteit op maat”

De basisgedachte achter het PVVP “mobiliteit op maat” is dat het systeem van verkeer en vervoer - dus de rol die auto, fiets en openbaar vervoer in relatie tot elkaar vervullen in een zeker gebied - bepaald moet worden door de kenmerken van dat gebied. Een optimaal verkeerssysteem voor de Kop van Schouwen ziet er anders uit dan voor het Sloegebied.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen “basisbeleid”, gebaseerd op het landelijk gebied, dat de hoofdmoot van Zeeland vormt, en specifieke accenten (gebiedsprofielen) die daaraan toegevoegd worden in bepaalde gebieden. In de gebiedsprofielen is een impliciete doorvertaling van het beleid van de aanpalende beleidsvelden opgenomen. In hoofdstuk 2 worden de gebiedsprofielen nader uitgewerkt met betrekking tot de fiets.



Figuur 1-2: gebiedsprofielen in het PVVP

Het basisbeleid voor de fiets is in het PVVP als volgt geformuleerd:

“Voor de fiets wordt gestreefd naar kwaliteit: veilige en comfortabele routes, zowel voor het schoolverkeer als het recreatieve verkeer en de andere fietsers”.

1.4 Evaluatie Actieplan Fiets 1995

De bedoeling van het Actieplan Fiets was om het fietsen te bevorderen

"Energijds door de overheden, wegbeheerders, bedrijven en instanties meer aandacht te laten besteden aan de fiets, de fietsinfrastructuur, de regels en de omgeving.

Anderzijds door potentiële fietsers vaker de fiets te laten pakken voor een verplaatsing".

Ook in dat Actieplan was gedrag naast infrastructuur opgenomen. De nadruk lag echter op de infrastructuur. Gedragsbeïnvloeding was voor een belangrijk gedeelte gericht op bestuurders en ambtenaren. Mede daarom is het Zeeuws Coördinatiepunt Fiets (ZCF) ingesteld.

Uit de evaluatie uit 2003 bleek dat het Zeeuws Coördinatiepunt Fiets (ZCF) een belangrijke ontwikkel- en aanjaagfunctie voor het fietsbeleid in de provincie heeft. Geadviseerd wordt dan ook het ZCF te continueren en het Actieplan Fiets te actualiseren. Enkele opvallende conclusies en aanbevelingen van het onderzoek zijn:

- verzorg meer maatwerk in de samenwerking met wegbeheerders
- het ZCF als organisatie beter promoten
- de doelgroep van het ZCF binnen gemeenten verbreden, zoals b.v. ruimtelijke ordening
- Door de gepleegde inspanning tezamen met de werkgroep Actieplan Fiets heeft ca. 25% van de Zeeuwse gemeenten beleid voor de fiets geformuleerd en zijn de overige daarmee bezig of hebben plannen daartoe
- Het ZCF en het Actieplan Fiets hebben zich nog te weinig kunnen richten op gedragsbeïnvloeding, hoewel er al wel een aantal projecten in Zeeland is gestart (fiets naar je werk, anders naar school).
- Gedragsbeïnvloeding moet zich richten op de (potentiële) fietser en op intermediairen, zoals wegbeheerders, belangenorganisaties en maatschappelijke instellingen
- Het recreatieve fietsen zal in het bijgestelde actieplan meer aandacht moeten krijgen; samenwerking met recreatie- en horecabedrijven is daarbij gewenst
- Het infrastructureel netwerk verdient nog de nodige aandacht

Om te komen tot *meer fietsen* is volgens het onderzoek een accentverschuiving nodig in de beleidsaandacht, van:

- wegbeheerder naar (potentieel) gebruiker,
- infrastructuur naar gedrag en
- utilitair fietsen naar recreatief fietsen.

Het fietsbeleid moet de gebruiker, de *mobilst*, stimuleren tot het maken van een bewuste keuze tussen fiets en andere vervoerswijzen

1.5 De uitdaging

De uitdaging voor het nieuwe Actieplan Fiets is daarmee:

Vertaal de visie uit het PVVP door naar de fiets, waarbij wordt voortgeborduurd op het bereikte draagvlak om samen met de andere wegbeheerders tot een impuls voor het fietsverkeer te komen. (zie figuur)

Dat is vertaald in de volgende doelstellingen, waarin de kleuren aangeven dat het om zowel het **netwerk** als om **gedrag** gaat:

Hoofddoelstelling PVVP

Zeeland biedt aan iedereen een optimaal verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan de verschillende functies in de gebieden.

Hoofddoelstelling Fietsbeleid

Het realiseren van integraal Zeeuws fietsklimaat dat er voor zorgt dat het huidige aantal fietserst enminste behouden blijft en de concurrentiepositie van de fiets –vooral ten opzichte van de auto - utilitair en recreatief wordt versterkt.

Afgeleide doelstelling Netwerk

Het aanbieden van een zodanig compleet en veilig fietsnetwerk dat de fiets een aantrekkelijk vervoersalternatief is.

Afgeleide doelstelling Gedrag

Het zodanig beïnvloeden van het gedrag dat de bewoners en de bezoekers van de provincie meer gaan fietsen.

Figuur 1-3: doelstellingen

1.6 Uitleg afgeleide doelstelling

Het aanbieden van een veilig, compleet en comfortabel fietsnetwerk spreekt voor zich. De gedragscomponent vereist wellicht enige toelichting.

De ambitie van dit plan is om verder te gaan dan alleen het aanbieden van infrastructuur (aanbodgericht) en ook verder te gaan dan een vraagvolgende benadering. Het ambitieuze streven is om de vraag naar het fietsen te versterken of anders gezegd, om de fiets beter te “verkopen”.

Vandaar dat na het vaststellen van de acties naar aanleiding van dit plan een afzonderlijk marketing-/communicatieplan dient te worden opgesteld.

Het marketing-/communicatieplan beschouwt de zeven gebiedsprofielen als de “markten” waarop het beleid gerealiseerd moet worden. De beleidsdoelstellingen worden vertaald in communicatiedoelstellingen, die gericht worden op doelgroepen. Het gaat dan om organisaties, overheden, stakeholders of personen die activiteiten ondernemen, gericht op het behouden en verbeteren van de omstandigheden voor de fiets, fietsers en infrastructurele werken binnen elk gebiedsprofiel. De doelgroep voor dit beleidstraject is die van de fietsers zelf, maar die doelgroep wordt benaderd via intermediairen die hen kunnen bereiken. De realisering van de communicatiedoelstellingen worden uitgewerkt in termen van kennis, houding en gedrag binnen gestelde termijnen.

1.7 Taak- en rolverdeling provincie en partners

Het fietsbeleid kan niet door de provincie alleen worden uitgevoerd. In de rol als wegbeheerder kan de provincie eigenlijk alleen fietsvoorzieningen langs (of over) de provinciale wegen realiseren.

In de Nota Mobiliteit wordt aan de provincie echter ook een rol als mobiliteitsregisseur toebedeeld. Zoals het PVVP niet alleen beleid van het provinciaal bestuur vormt, maar ook een kader geeft voor het beleid van gemeenten en waterschappen, heeft ook het actieplan Fiets een bredere strekking dan de wegbeheerdersrol van de provincie. Een rol als regisseur betekent echter niet dat de provincie in bevoegdheden van de andere overheden kan of wil treden. Veel van het beleid zal door de partners, met name gemeenten en waterschappen moeten worden opgepakt. Daarbij gaat het bij het beleid zoals dat nu wordt voorgesteld niet alleen om infrastructuur, maar vooral ook om de meer gedragsgerichte elementen. Bij de daadwerkelijke uitvoering zal veel afhangen van de afspraken die daarover gemaakt kunnen worden in het provinciaal overleg verkeer en vervoer (POVV) en in de regionale overleggen over verkeer en vervoer. In dit plan is zoveel mogelijk aangegeven wat de provincie zelf doet en welke inspanningen er van de partners verwacht worden.

Overigens bestaan er al diverse lokale initiatieven (onder meer in Zeeuwsch-vlaanderen) die naadloos aansluiten op het beleid zoals verwoord in het PVVP en dit Actieplan Fiets.

Naast de mede-overheden spelen ook organisaties een belangrijke rol. Het ROVZ in de relatie naar de verkeersveiligheid van de fietser, het Bureau voor Toerisme en de Recron als het gaat om het benaderen van de recreatieve fietser, maar ook de Fietsersbond is een belangrijke partner in het beleid.

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden elementen van het fietsbeleid en de accenten voor het fietsbeleid vanuit de gebiedsprofielen beschreven

In hoofdstuk 3 wordt dit verder ingevuld met concrete acties of maatregelen op het snijvlak van elementen van het fietsbeleid en accenten uit gebiedsprofielen.

In hoofdstuk 4 worden de gevonden maatregelen geprioriteerd in een aantal pakketten, waaruit bij de behandeling door PS een keuze van het ambitieniveau gemaakt zal moeten worden.

In hoofdstuk 5 tenslotte wordt aangegeven hoe de “beleidsmarketing” wordt uitgevoerd in het daartoe op te stellen marketingcommunicatieplan. Het marketingcommunicatieplan zelf is dus een afzonderlijk document.

1.9 ...en waar het uiteindelijk om gaat.....

Fietsen door Zeeland

Een fietser moet hier sterk en stug,
én licht krankjorum zijn.
Niet bang voor regen: heen én terug:
Zelfs storm geeft geen chagrijn.
Een échte bandenvreter,
die elke weg, elk dijkje kent,
zal na een rit van kilometers
tegenwind en zadelpijn;
bemodderd en verregend
en stik gelukkig zijn!

Margreet Hessels

2. De visie op de fiets

2.1 Inleiding: de fiets in het PVVP

Het PVVP geeft een drietal ingangen voor het fietsbeleid. In de eerste plaats in het basisbeleid, dat betrekking heeft op het netwerk, veiligheid en comfort. Daarnaast geven de gebiedsprofielen extra accenten op het algemene verkeersbeleid aan. Tenslotte zijn speerpunten voor het nieuwe fietsbeleid geformuleerd:

- Accent op recreatief fietsverkeer en bijbehorend netwerk;
- Herdefiniëring bestaand utilitair fietsnet;
- Stimulering fietsverkeer op korte afstanden;
- Verkeersveiligheid bevorderen met als eerste realisering van vrijliggende fietsvoorzieningen of alternatieve routes langs alle provinciale 80 km/h-wegen;
- Vergroting ketenmobiliteit en met name in het landelijke gebied realiseren van stallingmogelijkheden bij OV-haltes.

2.2 Doorvertaling

In dit plan worden de bovengenoemde drie ingangen voor het beleid vertaald in een matrix, waarin verticaal elementen van het fietsbeleid zijn aangegeven, en horizontaal de accenten op die elementen vanuit de gebiedsprofielen. De speerpunten kunnen in de cellen van de matrix worden aangegeven.

De elementen van het fietsbeleid zijn behalve op het PVVP ook gebaseerd op een inhoudelijke verkenning, interviews en een SWOT-analyse, namelijk een infrastructurele component (netwerk, barrièrewerking, veiligheid en comfort), ketenmobiliteit ofwel de uitwisseling van de fiets met andere vervoerwijzen en een gedragscomponent. Die laatste ingang heeft niet zozeer betrekking op het gedrag van de reiziger als hij onderweg is, maar grijpt meer in op de vervoerswijzekeuze, ofwel: hoe kan meer gebruik van de fiets gemaakt worden als vervoermiddel.

De combinatie van enerzijds elementen van het fietsbeleid en anderzijds de accenten uit de gebiedsprofielen is weer te geven in een matrix, waarbij de speerpunten accenten leggen in bepaalde cellen:

	basisbeleid	stedelijk gebied	dagrecreatie	verblijfsrecreatie	cultuurlandschap	natuurlandschap
netwerk						
veiligheid						
barrièrewerking						
comfort						
ketenverplaatsingen						
gedragsbeïnvloeding						

Figuur 2-1:

Het basisbeleid is het beleid dat is afgeleid voor het landelijk gebied. Vandaar dat “landelijk gebied” in dit plan niet mee als afzonderlijk gebiedstype wordt meegenomen. In dit hoofdstuk worden de randen van deze matrix (de visie op hoofdlijnen van het fietsbeleid) kort beschreven; in hoofdstuk 3 wordt de matrix verder ingevuld.

2.3 Elementen Fietsbeleid

2.3.1 Netwerk

Het streven is uiteraard gericht op het realiseren van een goed netwerk. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden tussen het utilitaire fietsnetwerk en het recreatieve netwerk. De utilitaire fietser wil vooral snel van A naar B langs de kortste route: veiligheid en directheid zijn van groot belang, net als comfort (verharding, gladheidbestrijding) en korte wachttijden bij het stoplicht. De utilitaire fietser zal de kortste weg kiezen, wat vaak neerkomt op de fietspaden langs de bestaande wegen.

De recreatieve fietser zal juist niet langs drukke wegen willen fietsen, maar liever gebruik maken van rustige binnenwegen waar prettiger in groepjes (gezinsverband) te fietsen is. Omdat fietsen een doel op zich is, is directheid niet direct van belang. Wel een veilige positie op de weg en de belevingswaarde van een route.

In Zeeland verdient het “natte” netwerk aparte aandacht.

2.3.2 Verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsbeleid voor de fietsers lift mee met het algemene veiligheidsbeleid zoals dat in “veiligheid op maat” is weergegeven. In het verkeersveiligheidsbeleid is het scheiden van verkeerssoorten met verschillen in massa en snelheid nog steeds uitgangspunt. Op wegen met een regime van 100 km/u mag nu al niet meer gefietst worden. Op wegen met een regime van 80 km/u kan dat hier en daar nog wel, maar is het verschil in snelheid eigenlijk te groot. Op wegen met een regime van 60 km/u is bij niet al te hoge intensiteiten menging mogelijk, maar zijn soms vrijliggende voorzieningen wenselijk.

2.3.3 Barrièrewerking

Een gevolg van het veiliger inrichten van wegen, met name de stroom- en gebiedsontsluitingswegen, is het saneren van gelijkvloerse kruisingen. Juist op deze kruisingen gebeuren immers de ongevallen. Het weghalen van kruisingen betekent echter ook het verminderen van de oversteekmogelijkheden voor zowel de utilitaire als de recreatieve fietser en doorsnijding van de netwerken. In hoofdstuk 3 wordt een voorzet gegeven hoe met deze problematiek om te gaan.

2.3.4 Comfort

Buiten de kom wordt onder comfort vooral de vlakheid van fietsvoorzieningen verstaan. Op gezette tijden worden daarvan metingen verricht. Via de fietsbalansen is er redelijk zicht op het comfort voor de fietsers binnen de steden. Goede bewegwijzering evenals rustpunten zijn (als “gebruiksgemak”) ook als onderdeel van het comfort te zien maar zijn voornamelijk van belang voor het recreatieve fietsverkeer.

2.3.5 Fiets als onderdeel van een (keten)verplaatsing

Bij ketenmobiliteit wordt in het PVVP het accent gelegd op de fiets als voorttransportmiddel voor het openbaar vervoer. De fiets kan echter ook in rol spelen als voorttransport voor de auto, en als natransport van auto- en OV-verplaatsingen. Omdat lopen ook als onderdeel van een verplaatsingsketen kan worden gezien, vallen ook fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen onder deze noemer.

2.3.6 Gedragscomponenten

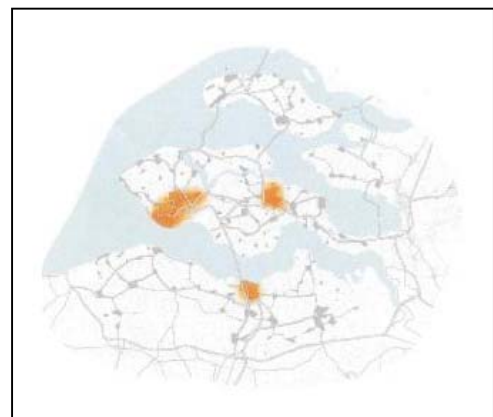
De hiervoor genoemde elementen liggen vooral in de infrastructurele of de voorzieningsfeer. Goede infrastructurele voorzieningen zijn ook een noodzakelijke, maar onvoldoende voorwaarde om de rol van de fiets te versterken. Uiteindelijk maakt de reiziger immers de afweging welke vervoerwijze hij kiest. En het is juist dat afwegingsniveau waar op ingespeeld moet worden om de positie van de fiets daadwerkelijk te versterken. Het gaat dan om zaken als imago en belevingswaarde, waarbij communicatie en informatievoorziening belangrijke instrumenten zijn.

2.4 Accenten vanuit gebiedsprofielen

In het PVVP wordt aangegeven dat de verschillende type gebieden in Zeeland verschillende accenten in het beleid vragen. Het beleid voor het “gewone” landelijke gebied is als basisbeleid meegenomen. Hieronder worden de andere gebiedsprofielen doorvertaald naar de fiets.

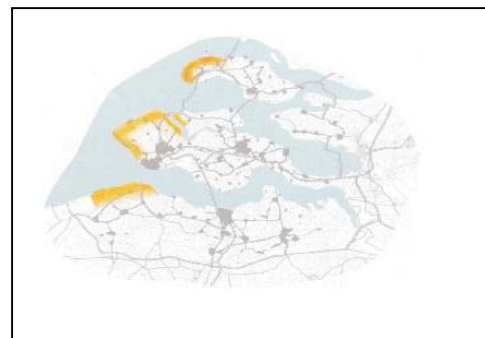
2.4.1 Stedelijk gebied

In hoofdstuk 1 is al aangegeven dat de kracht van de fiets vooral op de korte afstand ligt, tot ca 7,5 km. Nog steeds is 52% van de autoritten korter dan 7,5 km (bron: asvv 2004). Bij dat soort afstanden gaat het bijna per definitie om verplaatsingen in stedelijk gebied. Dat betekent dat vooral in het stedelijk gebied de fiets een direct alternatief voor korte autoritten is. Naast de concentraties van werkgelegenheid en woningen zijn ook (middelbare) scholen in de steden geconcentreerd, zodat er vanuit de omliggende gebieden relatief zware scholierenstromen optreden.



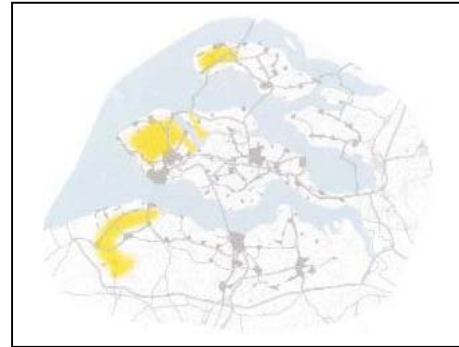
2.4.2 Dagrecreatie

De essentie van het profiel dagrecreatie ligt in de afwikkeling van het strandgeoriënteerde verkeer. In een beperkte zone vlak onder de kust ligt de bestemming van fietsers, van automobilisten, van voetgangers (dwz automobilisten die al een parkeerplaats gevonden hebben), terwijl ook recreatieve fietsers het gebied doorkruisen. De gedachte is om de auto te weren, en de fiets c.q. het OV die rol over te laten nemen.



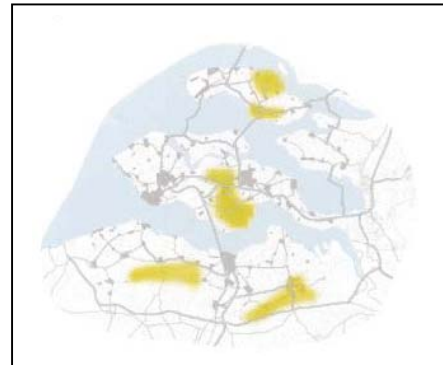
2.4.3 Verblifsrecreatie

Toegesplitst op de fiets gaat het er in het gebiedsprofiel verblifsrecreatie om dat de verblifsrecreant een rondje gaat fietsen in zijn (tijdelijke) woonomgeving, en niet een rondje gaat autorijden om het gebied te verkennen. Veelal gaat het dan om het onderliggend wegennet, waar autoverkeer vanuit veiligheidsoverwegingen toch al beperkt zou moeten worden. Ook voor verplaatsingen naar kernen zou de fiets het alternatief kunnen zijn. Cruciaal daarin is de rol van de gastheer ofwel de recreatie-ondernemer: die kan als intermediair zijn gasten uitleggen dat fietsen in Zeeland veel leuker is dan autorijden en verhuurt dus ook fietsen.



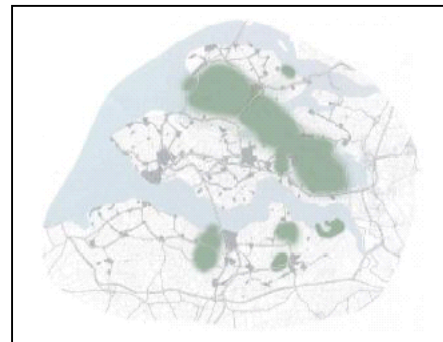
2.4.4 Cultuurlandschap

In het profiel verblifsrecreatie gaat het om de directe leefomgeving van de recreant. De cultuurlandschappen zijn eigenlijk veel mooier om doorheen te fietsen, maar daarvoor is wel een verplaatsing nodig: dat is immers niet de plek waar de verblifsrecreant al is. Hier loont een extra investering om de recreatieve fietser te lokken, door aanvullende schakels in het fietsnetwerk te zoeken, rustpunten/pleisterplaatsen en voorzieningen voor de overstap van auto naar fiets (twinny-load-plaatsen, fietstransferia, wisselpunten) te maken.



2.4.5 Natuurlandschap

De gebieden met het profiel natuur zijn sterk vergelijkbaar met het cultuurlandschap: grotere belevingswaarde, maar er is (veelal) wel een verplaatsing van de recreatieve fietser voor nodig. Vooral het buitendijks fietsen is de charme van dit type gebied. Daarbij biedt het profiel potentie in het voortransport bij een fiets-voet ketenverplaatsing.



2.4.6 Zeehavens en Industrie

Het woon-werkverkeer zal hier voor de fiets vooral de dominante factor zijn. Dit profiel behoeft, buiten het bereikbaar zijn voor het utilitair verkeer, verder geen specifieke aandacht. Het basisbeleid is als onderlegger hiervoor voldoende.

2.5 Conclusies uit de gebiedsprofielen

Hoewel in de voorgaande paragraaf alle gebiedsprofielen kort zijn toegelicht, blijkt dat er in de doorvertaling naar de fiets twee duidelijke hoofdlijnen te ontdekken zijn.

De eerste hoofdlijn is die van het stedelijk gebied, waar met name kansen liggen voor het utilitaire fietsverkeer.

De tweede hoofdlijn is die van de gebiedsprofielen dagrecreatie, verblifsrecreatie, cultuurlandschap en natuurgebied. De rode draad is dat in al deze gebieden er kansen liggen voor

het recreatieve fietsen, hoewel de accenten in elk gebiedsprofiel net weer wat anders liggen.

2.6 Het beleidsveld

In grote lijnen zijn er dus drie hoofdclusters binnen de matrix te herkennen, namelijk het basisbeleid, gebaseerd op het landelijk gebied, waarmee de basis voor zowel recreatief als utilitair fietsen wordt gelegd, het stedelijk gebied als nadrukkelijk aandachtspunt voor het utilitair fietsen op de korte afstand, en tenslotte de overige gebiedsprofielen, waarin het accent ligt op de kansen voor recreatief fietsen:

	basisbeleid	stedelijk gebied	dagrecreatie	verblijfsrecreatie	cultuurlandschap	natuurlandschap
netwerk						
veiligheid						
barrièrewerking						
comfort						
ketenverplaatsingen						
gedragsbeïnvloeding						

Figuur 2-2: @@

Per cel kan aangegeven worden hoe een bepaalde ingang van het beleid in een bepaald type gebied ingevuld kan worden. Uiteraard hoeven niet alle cellen gevuld te worden: de filosofie is immers dat de gebiedsprofielen bepaalde accenten toevoegen aan het basisbeleid. Toch blijken er bij deze benadering wel ideeën te ontstaan voor de invulling van vrijwel alle cellen, omdat de invulling van het beleid in verschillende gebieden net weer anders zou moeten zijn. In verband met de leesbaarheid van het rapport is er van afgezien om al die nuances in beeld te brengen.

Daarnaast blijkt dat er complexen van maatregelen ontstaan die tegelijkertijd ingrijpen in meerdere cellen, en dat gedragsbeïnvloeding in de zin van imagoverbetering niet los is te zien van voorzieningen. Het toedelen van activiteiten aan cellen is daarom vrijwel per definitie arbitrair.

De hierboven aangegeven elementen worden in twee hoofdstukken uitgewerkt. In hoofdstuk 3 worden de elementen van het basisbeleid, ofwel het beleid voor het landelijk gebied, afzonderlijk uitgewerkt. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de accenten in het stedelijk gebied en in de overige gebiedsprofielen.

3. Uitwerking van het basisbeleid

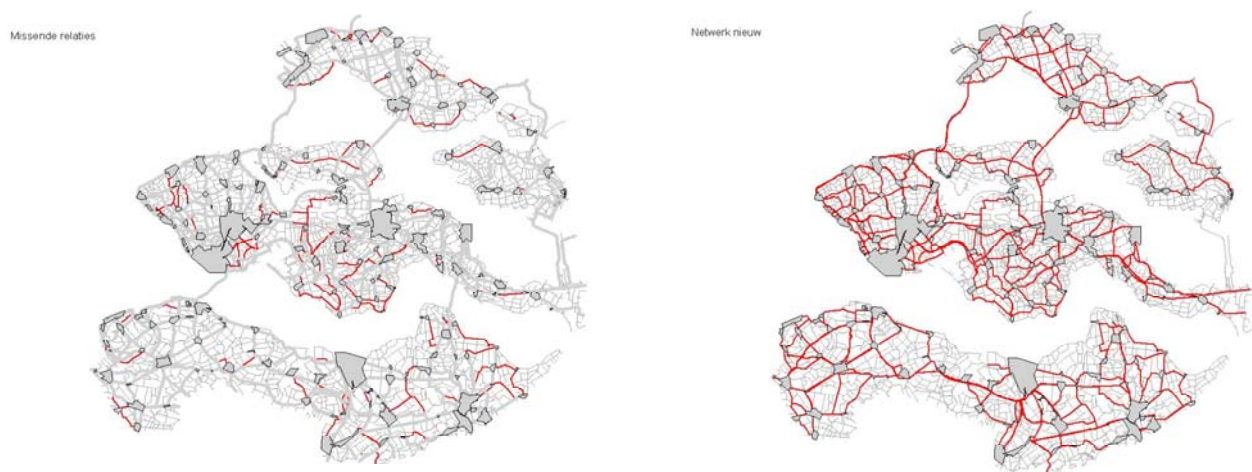
3.1 Inleiding

Het basisbeleid bestaat uit de elementen netwerk, met een onderscheid naar het utilitaire netwerk, het recreatieve netwerk, en het natte netwerk; barrièrewerking; comfort; ketenmobiliteit en gedragsbeïnvloeding.

3.2 Netwerk

3.2.1 Kernnetwerk

Het utilitaire fietsnetwerk uit het vorige Actieplan Fiets (1995) is voor een groot deel gerealiseerd. Gedeeltelijk is dit netwerk echter gedateerd door wijzigende inzichten. Er heeft een herijking plaatsgevonden in twee slagen. In de eerste plaats een primair net, gericht op verplaatsingen tot 7,5 km vanaf kernen en verzorgingscentra voor woon-werk en woon-school-relaties. Op dit primaire net zal veelal sprake zijn van eigen infrastructuur voor de fiets. Waar de fietser die infrastructuur toch moet delen met ander verkeer, heeft de fiets echter de eerste prioriteit en zal dus ook letterlijk de ruimte moeten krijgen, bijvoorbeeld door doorgaand autoverkeer actief te weren.



Figuur 3-1: (grotere weergave zie bijlage)

Het primaire net is aangevuld met een secundair net, met name om het netwerk logisch en compleet te maken. Voor deze schakels geldt dat ook van een rustige (binnen-)weg gebruik gemaakt kan worden. Een regime van 60 km/u en fietsstroken wordt daarbij als voldoende gezien.

Het totale netwerk ziet er dan als volgt uit, met zowel het primaire als secundaire utilitaire netwerk (figuur links). In de figuur rechts is aangegeven welke schakels er ten opzichte van het netwerk van 1995 zijn toegevoegd.

Rol ZCF/wegbeheerder:	Realiseren fietsnetwerk
Rol provincie:	reserveren deel BDU voor ontbrekende schakels

3.2.2 Recreatief netwerk

Op dit moment bestaat het recreatieve fietsnetwerk vooral uit de bewegwijzerde fietsroutes. Het is echter de bedoeling om in heel Zeeland toe te werken naar een systeem van knooppuntbewegwijzering. Dat houdt in dat de recreatieve fietsers zelf zijn route bepaalt van knooppunt naar knooppunt .

Het systeem werkt met een eenvoudig maar doordacht principe. In het buitengebied zijn verschillende routes uitgezet, waar twee of meer routes samenkomen ontstaat een knooppunt. Vanuit een fietsknooppunt kan de recreant naar twee of meer andere fietsknooppunten. Door het fietsen van en naar verschillende knooppunten (welke voorzien zijn van een cijfer) kan een recreant zelf zijn route samenstellen. Het samenstellen van een route kan, door de recreant, vooraf worden gedaan aan de hand van een routekaart.



De ervaringen met dit systeem in Vlaanderen, Brabant en Limburg zijn zeer positief. In verschillende delen van Zeeland worden routenetwerken ontwikkeld. Het ZCF speelt hierbij een coördinerende en afstemmende rol, met partners als de VVV, bureau voor toerisme en ondernemers. Voor Walcheren is er inmiddels overeenstemming over de op te nemen routes. Rond de zomer zou voor geheel Zeeland het netwerk in beeld moeten zijn. Ook voor dit netwerk geldt dat de fietser nadrukkelijk de ruimte dient te krijgen, voornamelijk door autoverkeer te weren van deze routes.

Als voorbeeld is het routenetwerk voor “Rondom het Veerse Meer” opgenomen.



Figuur 3-2: @@

Rol ZCF/wegbeh.	Uitontwikkelen en implementeren knooppuntbewegwijzeringssystemen.
-----------------	---

3.2.3 Nat netwerk: Fiets een rondje met een pontje

In aanvulling op het “droge” fietsnetwerk bestaan er tussen de verschillende voormalige eilanden diverse fiets-voetveren, die eigenlijk natte schakels in het recreatieve netwerk vormen. Ooit waren er meer dan 100 verschillende veerdiensten en pontjes in Zeeland. Op dit moment varen er 12 van dergelijke veerdiensten, en worden uitbreidingen onderzocht over de Westerschelde. Juist deze pontjes maken het unieke karakter van Zeeland, de combinatie van land en water, tastbaar voor de recreatieve fietser. De stichting “Fiets een rondje met een pontje” is de beheerder van dit netwerk. De provincie verleent vanuit verschillende invalshoeken (recreatie, fietsbeleid) subsidie aan deze pontjes.

Van een andere orde is de fast ferry, die ook een functie als natte verbindende schakel vervult. Het ligt niet in de bedoeling nog meer OV te water in te voeren, wel kan het ZCF in samenwerking met de Stichting rondje pontje bezien of een versterking of uitbreiding van het produkt mogelijk is.

Rol ZCF/BTZ:	bezien mogelijkheden voor versterking of uitbreiding van recreatieve veerverbindingen
--------------	---

3.3 Verkeersveiligheid (infrastructureel)

Voor wat betreft de verkeersveiligheid lift het fietsbeleid mee met het categoriseringsplan en “Veiligheid op Maat”. Het categoriseringsplan van Zeeland schetst een eindbeeld van de inrichting van wegen in 3 types: stroomwegen (regime 120/100 km/u), gebiedsontsluitingswegen (80 km/u) en erftoegangswegen (60 km/u). Bij de eerste twee zou het fietsverkeer via een vrijliggend fietspad of een parallelweg afgewikkeld moeten worden, bij de erftoegangswegen kan een fietspad wenselijk zijn afhankelijk van de fiets- of autointensiteit.

De bedoeling is om het verkeer te concentreren op hoofdwegen, waardoor het onderliggende wegennet ontlast wordt en er ruimte voor de (recreatieve) fietser ontstaat.

Tegelijkertijd is duidelijk dat het ideale eindbeeld voor de inrichting van wegen nog ver weg is, mede gezien de financiële en landschappelijke consequenties daarvan. Daarnaast komt steeds meer de vraag op of het wel ideaal is om fietsverkeer en landbouwverkeer op parallelwegen te combineren, vanwege de grote verschillen in massa.

Voorlopig is het beleid van de provincie er op gericht om in 2007 geen fietsers meer op een hoofdrijbaan toe te laten waar een regime van 80 km/u geldt. Dat betekent dat er of een fietspad wordt aangelegd, of een route via het onderliggende wegennet wordt gecreëerd. In uitzonderlijke gevallen kan de snelheid worden aangepast.

Voor de provinciale wegen is in dit verband een fietspad langs de N286 (Aansluiting Langeweg-Scherpenisse) in uitvoering; gepland zijn nog een fietspad langs de N654 (Noordgouwe-Zonnemaire), de N665 Nisse-N666), de N656 (Oud-Vossemeer-Broekse Dijk) en de N252 (H.H. Dowweg). Langs de N666 (Ovezande-’s Heerenhoek) wordt gezocht naar een alternatieve oplossing in het kader van de Brede verkeersvisie Zuid-Beveland. Tenslotte hebben PS uitgesproken dat er ook een fietspad langs de N687 (Koewacht-Bontekoe) aangelegd moet worden. De financiële afwikkeling van deze projecten verloopt overigens niet via het Actieplan Fiets, maar via het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ).

De provincie adviseert de andere wegbeheerders met 80 km-wegen om een vergelijkbare doelstelling te hanteren. Dit wordt in de regionale overleggen en het POVV geagendeerd. Voor de uitvoering zal een gedeelte van de BDU gereserveerd worden.

Rol provincie:	realiseren fietsvoorzieningen langs provinciale 80 km/u-wegen;
Rol provincie:	reserveren budget BDU voor fietspaden overige wegbeheerders;
Rol overige wegbeheerders:	realiseren fietsvoorzieningen langs 80 km-wegen.

Langs de erftoegangswegen is er nu nog een grote verscheidenheid aan inrichtingsvormen. Er bestaan brede kantmarkeringszones in grijs asfalt, die de indruk wekken van een fiets(suggestie)strook en er komen stroken rood asfalt voor van zeer geringe breedte. Daarnaast spelen er juridische discussies over de plaats van auto's op de weg. Zeer strikt genomen dient een automobilist bij fietssuggestiestroken (dwz geen fietssymbool in de fietsstrook) uiterst rechts te rijden, dwz op de suggestiestrook.

Vandaar dat de provincie in "Veiligheid op maat" voorstelt om de fietsstroken verder te uniformeren: geen fietssuggestiestroken meer, maar alleen nog fietsstroken toepassen (dus met een fietssymbool) met een minimale breedte van 1m en altijd in rood asfalt.

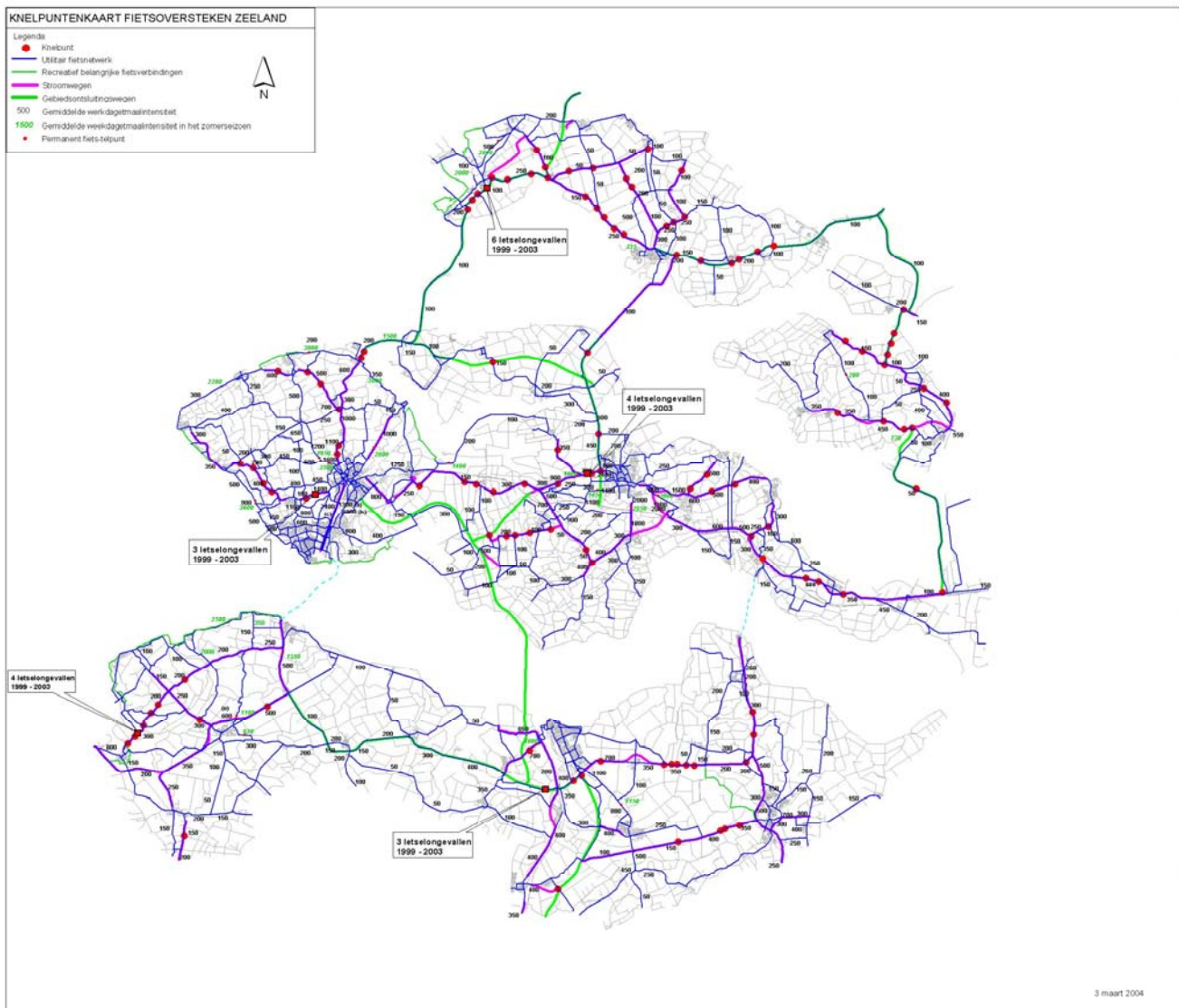
Rol provincie:	in het kader van "Veiligheid op maat" met mede-wegbeheerders afspraken maken over uniformering beleid fietsstroken
----------------	--

3.4 Barrièrewerking

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen wordt het aantal kruisingen op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen teruggebracht, maar daarmee wordt tevens het aantal mogelijkheden voor fietsers om deze wegen over te steken ingeperkt.

Vanuit de fiets gezien is het ideaalbeeld uiteraard om alle oversteken in stand te houden. Vanuit de veronderstelling dat de beschikbare middelen niet toe zullen staan om elke fietsoversteek in stand te houden, en dat ook niet elke fietsoversteek even belangrijk is, is een afwegingskader ontwikkeld om enige grip te krijgen op de vraag hoe om te gaan met de spanningen tussen de wensen vanuit het veiligheidsbeleid en het fietsbeleid.

Op de kaart is aangegeven welke knelpunten er nu bestaan. De kaarten zijn gemaakt op basis van een theoretische benadering, die vervolgens is getoetst aan de praktijkkennis van de beheersregio's van de provincie. Het resultaat is daarmee een goede benadering van de plaatsen waar er nu in de praktijk wordt overgestoken over stroom- en gebiedsontsluitingswegen. In totaal gaat dat om ca 130 locaties. Hierbij zijn voor zover bekend de fietsintensiteiten aangegeven (groen voor recreatieve pieken, zwart voor wekdaggemiddelden) en de 5 locaties met de meeste letselongevallen met fietsers op oversteken in de periode 1999-2003.



Figuur 3-1: knelpunten in fietsoversteeken

In principe zijn er twee basisoplossingen: het realiseren van een ongelijkvloerse oversteek (voetgangersbrug, fietsbrug of fietstunnel), of het afleiden naar een andere oversteekvoorziening (hetzij via parallelwegen/aanliggende fietspaden, hetzij via een alternatieve route).

De factoren die een rol spelen bij de afweging zijn in grote lijnen de volgende:

- de aard van het verkeer (recreatief/utilitair),
- de samenhang met het fietsnetwerk,
- de intensiteit,
- de omrijfactor indien geen voorziening wordt getroffen,
- de kosten van een voorziening.

De kosten van een voorziening liggen ongeveer in de volgende orde van grootte (afgezien van lokale factoren zoals kabels/leidingen, etc):

Voorziening	Globale kosten
1 km fietspad	€250.000
voetgangersbrug	€250.000
befietsbare brug	€500.000
tunnel (nieuwe situatie)	€1.000.000
tunnel (bestaande situatie)	€1.250.000

Tabel 3-1: kosten voor infrastructurele maatregelen

3.4.1 Utilitair fietsverkeer

Bij het utilitaire verkeer is de eerste vraag of de oversteek onderdeel uitmaakt van het gedefinieerde netwerk of niet. Als de oversteek onderdeel uitmaakt van het netwerk, is het eerste uitgangspunt dat de route befietsbaar moet zijn en dat in beginsel een fietsbrug of fietstunnel aangelegd zal moeten worden. Omfietsen is een uitzondering, die gebruikt kan worden als er op korte afstand een alternatieve oversteekmogelijkheid is. Op korte afstand wil zeggen dat de directheid van de route maar beperkt wordt aangetast. Uitgaande van een maximale fietsafstand van 7,5 km, wordt voorgesteld om 10% daarvan (750 m) als maximale omrijafstand aan te houden. In de praktijk zal die afstand voor de individuele fietser een omrij-factor van ergens tussen de 1,1 en 1,3 betekenen

De keuze tussen een fietsbrug en tunnel is van veel factoren afhankelijk. Een tunnel is duurder (een factor 2 a 2,5), prettiger voor fietsers maar wellicht sociaal onveiliger; een fietsbrug zal meestal een groter hoogteverschil moeten overbruggen, en is daarnaast gevoeliger voor aanrijdingen. Voorlopig wordt voorgesteld om bij intensiteiten vanaf 500 fietsers gemiddeld per dag in beginsel uit te gaan van een tunnel, bij lagere intensiteiten van een fietsbrug.

Wanneer de oversteek geen onderdeel uitmaakt van het utilitaire netwerk, is het uitgangspunt dat er omgefietst kan worden. Uitzonderingen daarbij kunnen grote intensiteiten (> 250 fietsers) of grote omrijafstanden (> 1500m) zijn. Als omfietsen geen optie is, kan gedacht worden aan een voetgangersbrug. Overigens is het dan de vraag of de betreffende schakel niet ten onrechte buiten het utilitaire net is gebleven.

3.4.2 Recreatief fietsverkeer

Bij de recreatieve fietsers gaat het niet zozeer om de directheid, als wel om de beleving van het landschap en om het ontsluiten van de attractieve gebieden van Zeeland.

De vraag is daarom in eerste instantie of er sprake is van een "parel" in het recreatieve netwerk, of dat de route via een andere oversteek gelegd kan worden. Als de alternatieve route te veel mist, zal een ongelijkvloerse oversteek gecreëerd moeten worden; afleiden naar een oversteek via parallelwegen of aanliggende fietspaden is hooguit over korte afstand (max 250 m is ca 1 minuut fietsen) te overwegen. Ook hier zal de intensiteit een rol spelen bij de afweging tussen fietsbrug en tunnel. Voorgesteld wordt om uit te gaan van 80% van de grootste piek in weekenden en vakanties. Ligt die boven de 1000 fietsers, dan gaan de gedachten in eerste instantie uit naar een tunnel.

Overigens is dit afwegingskader nog niet toegepast op de praktijk, en is dus nog niet te zeggen wat de consequenties precies zullen zijn. Het ligt in de bedoeling om het beleid inzake barrièrewerking verder uit te werken, onder meer door het afwegingsmodel toe te passen op een aantal locaties en te beoordelen of de uitkomsten werkbaar zijn.

In ieder geval zal voordat een besluit genomen wordt over hoe om te gaan met een fietsoversteek eerst onderzoek naar de omvang van de fietsstromen gedaan moeten worden.

Rol ZCF:	proces opstarten adv Inventarisatie Fietsoversteken
Rol provincie/wegbeh:	bij reconstructies vooraf fietsonderzoek
Rol provincie:	model hanteren als eerste afwegingskader
Rol ZCF/provincie:	beter in beeld brengen totale recreatieve stromen.

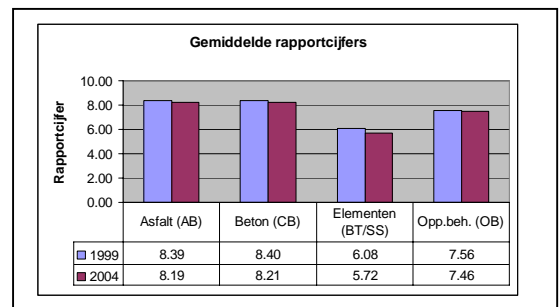


Figuur 3-2 Barrièrewerking voor fietsers door grootschalige infrastructuur [Fietsersbond]

3.5 Comfort

Er zijn verschillende aspecten die onder de noemer comfort gebracht kunnen worden. Buiten de bebouwde kom wordt comfort vooral betrokken op de vlakheid van het wegdek. Periodiek worden op de provinciale wegen vlakheidsmetingen uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom is uit de fietsbalansen het een en ander af te leiden over de beoordeling van het comfort. Dit komt verder aan de orde onder de beschrijving van het stedelijk gebied.



Rol ZCF:	opzetten provinciaal themaproject comfort, rapportage uitzetten
Rol ZCF/provincie:	in beeld brengen comfortaspecten provinciale fietsvoorzieningen, bepalen kwaliteitsniveau.
Rol ZCF/overige wegbeh.:	in beeld brengen comfortaspecten eigen fietsvoorzieningen onder wegbeheerders

In de afgelopen jaren heeft het accent gelegen op het completeren van het netwerk. Het aanvullen van ontbrekende schakels was belangrijker dan de kwaliteit van de bestaande. In de komende jaren zou het accent kunnen verschuiven naar een kwaliteitsslag, waarbij fietspaden (en fietsstroken) aan minimum kwaliteitseisen van (bruikbare) voldoen. Daarbij speelt mee dat het aantal (typen) gebruikers van fietspaden toeneemt. Buiten de kom is op rustige wegen de bromfietser veelal verplaatst naar de hoofdrijbaan (ook vanwege duidelijke veiligheidsfactoren), maar dan nog gebruiken toerende gezinnen met kleine kinderen, wielrenners, mountainbikers, snorfietsers, skeelers, invalidervoertuigen en af en toe ruiters en wandelaars allemaal dat ene fietspad.



Figuur 3-2: de meetfiets van de fietsersbond

Op parallelwegen komt daar nog landbouwverkeer en bestemmingsverkeer bij. De oplossing zal

vermoedelijk niet gezocht moeten worden in nieuwe of extra infrastructuur, maar meer in informatie over veilig en “sociaal” gebruik van het fietspad/parallelweg, of wellicht in een gedragscode voor verschillende gebruikers van de fietsinfrastructuur.

Rol ZCF/provincie:	kwaliteitsinventarisatie fietsinfrastructuur;
Rol ZCF/ROVZ:	onderzoek omvang probleemmedegebruik fietsinfrastructuur plus vervolgtraject.

3.6 Ketenmobiliteit

3.6.1 De overstap van en naar de fiets

Bij ketenmobiliteit waarbij de fiets wordt gebruikt gaat het uiteindelijk om twee dingen, namelijk de beschikbaarheid en de stallingsmogelijkheden.

Als de fiets voor in de keten zit moeten er goede stallingen zijn, als de fiets achteraan in de keten zit gaat het veel meer om het kunnen huren of lenen van een fiets. Dat wordt hieronder voor verschillende overstappen uitgewerkt. Overigens wordt hierbij uitgegaan van een “enkele reis”; voor de terugweg geldt immers mutatis mutandis hetzelfde. Achtereenvolgens komen de overstappen fiets-OV, OV-fiets, fiets-auto, auto-fiets en fiets-lopen aan de orde.

3.6.2 Overstap fiets-openbaar vervoer

De fiets wordt veel gebruikt als voortransportmiddel voor de trein (zie verder onder “stedelijk gebied”), maar mede als gevolg van het strekken van lijnen ook steeds meer als voortransportmiddel voor de bus. In het provinciale halteplan wordt aangegeven dat fietsenstallingen bij bushaltes naar behoefte (vooral af te leiden uit het “wild parkeren” van fietsen) moet worden ingevuld. Uit een eerste inventarisatie blijkt bij een groot aantal bushaltes een tekort aan stallingplaatsen. De volgende stap is nu om voldoende fietsparkeerruimte te creëren. Overigens is dat in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.



Figuur 3-3: Halte bij Oud-Vossemeer
[Bron: Halteplan]

Voor de uitvoering kan wel een beroep gedaan worden op de BDU voor cofinanciering.

Rol ZCF/provincie:	pilot opzetten fietsparkeren haltes (Schouwen-Duiveland);
Rol ZCF:	stimuleren verdere invullen stallingen bij OV-Haltes;
Rol wegbeheerders:	realiseren stallingmogelijkheden bij OV-haltes.

3.6.3 Overstap OV-fiets

Er zijn nog veel meer mogelijkheden voor ketenverplaatsingen met de fiets. Op veel NS-stations kan nu een fiets gehuurd worden. De drempel daarvoor is echter vrij hoog. Mede daarom is het concept van de OV-fiets ontwikkeld, een systeem waarmee een huurfiets met behulp van een chipkaart uit een automatische (onbemande) stalling kan worden gehaald. Dit systeem is op de stations van Goes, Middelburg en Vlissingen beschikbaar.

Rol ZCF:	evaluatie product OV-Fiets bij NS-stations, aanbevelingen ten uitvoer brengen, productversterking doorvoeren.
----------	---

Specifiek voor Zeeland is de mogelijkheid om de fiets mee te nemen in de bus door de

Westerscheldetunnel, waardoor een keten fiets-OV-fiets ontstaat. Het gebruik van deze mogelijkheid bewoog zich in het afgelopen jaar tussen de gemiddeld ca 1 per dag in maart/april, oplopend naar ruim 2 per dag in juni en gemiddeld 4 a 5 per dag in de zomermaanden. Hierbij moet opgemerkt worden dat de routing voor fietsers naar de opstapplaatsen niet optimaal was. Het is derhalve mogelijk dat het gebruik van deze voorziening nog zal groeien.

Rol ZCF: verbeteringen voorzieningen monitoren, effecten inzichtelijk maken fiets-bus gebruik, i.s.m. OV product evalueren

3.6.4 Overstap fiets-auto

De fiets kan ook gebruikt worden als voortransport voor de auto, bijvoorbeeld door carpoolplaatsen in te richten met fietsstallingen. Carpoolplaatsen zijn, de een meer dan de ander, geschikt voor overstap van fiets naar auto en omgekeerd. Kansrijke carpoolplaatsen zijn die plaatsen die met de fiets vanuit stedelijk gebied goed bereikbaar zijn.



Figuur 3-3: Kaart met carpoolplaatsen
[BRON: www.carpooldate.nl]

Rol ZCF: met partners realiseren pilot fietsenstalling bij carpoolterreinen

3.6.5 Overstap auto naar de fiets

Sinds de komst van de fietsendrager wordt de fiets ook als natransportmiddel voor de auto gebruikt, bijvoorbeeld om ergens een rondje te gaan fietsen. Wellicht kunnen carpoolplaatsen in dat verband een dubbelfunctie krijgen: naast de reguliere functie voor woon- werk-verkeer ook als opstappunt voor een fietstocht. Maar ook het parkeerterrein bij de kerk, zoals dat in veel dorpen aanwezig is, kan een goed overstappunt zijn. Deze plaatsen moeten dan wel in het knooppuntbewegwijzeringssysteem worden opgenomen.

Rol ZCF: onderzoek inpassen carpool-/parkeerterreinen in knooppuntbewegwijzeringssysteem

3.6.6 De overstap van fietsen naar lopen: stallingen

In zekere zin is er bij bijvoorbeeld stadsbezoek, waarbij men op de fiets naar een stad of kern gaat en daar vervolgens rondwandelt of winkelt ook sprake van een verplaatsingsketen. In 2002/2003 heeft het ZCF een stimuleringsactie "Klem op maat" uitgevoerd, waarbij wegbeheerders subsidie konden krijgen voor het plaatsen van enkele goedgekeurde (Fietsparkeur) fietsparkeerplaatsen. De indruk bestaat dat er in de steden een spin-off is ontstaan, waardoor het aantal fietsparkeerplaatsen is toegenomen. Het ligt in de bedoeling om ook in een aantal kleinere kernen en bij rustplaatsen (zie cultuurlandschap) een volgende stimuleringsactie op te zetten. (Zie verder ook onder stedelijk gebied en dagrecreatie).

Rol ZCF: stimuleringsactie fietsparkeren kleinere kernen opzetten

3.7 Gedragscomponenten

Op dit moment lopen er verschillende gedragsgerichte projecten. Bekend in Zeeland is “Fiets naar je werk” ofwel “Trap naar je baas”. Via sponsoring werd hiermee geld ingezameld voor een ontwikkelingsproject in Bhutan. Daarnaast is nu “Trappers” in opkomst, een systeem dat gericht is op woon-werk-verkeer en vergelijkbaar is met air-miles. De werknemer verzamelt punten die ingewisseld kunnen worden. Dit jaar worden de eerste pilots verwacht. Het ZCF ondersteunt bij de invoering en evaluatie van pilots.

Verder loopt het project “Anders naar school”, gericht op het verminderen van het halen en brengen van schoolkinderen met de auto. In ontwikkeling is een project gericht op sporters die nu nog per auto naar hun sport gaan. Deze opsomming is niet volledig. Er zijn tal van ideeën voor vergelijkbare acties die in de loop van de tijd uitgevoerd kunnen worden.

Rol ZCF: Doorontwikkelen instrumentarium fietsstimuleringsacties, nieuwe projecten introduceren.

In samenwerking met het ROVZ is een projectenboek ontwikkeld met mogelijke projecten op het raakvlak van gedrag, verkeersveiligheid en fiets.

Kansrijk lijken in ieder geval voortzetting en uitbreiding van de van de schoolgerichte projecten (“de scholen zijn weer begonnen”, begeleiding door ouderen van jongeren, voortzetting fietsverlichtingscampagnes). Daarnaast kan gedacht worden aan fietstoetsen en fietseffectrapportages bij infrastructurele plannen. In overleg tussen ROVZ en ZCF zal een voorstel worden gedaan voor op te pakken acties, die vervolgens in de werkplannen van ROVZ en ZCF worden opgenomen.

Rol ZCF: tezamen met het ROVZ uitvoering geven aan verkeersveiligheidscampagnes en het stimuleren van het gedrag omtrent verkeersveiligheid.

4. Accenten vanuit gebiedsprofielen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een tweedeling aangebracht tussen de accenten voor het stedelijk gebied, en de accenten in het recreatieve fietsverkeer zoals dat uit de andere gebiedsprofielen naar voren komt.

4.2 Stedelijk gebied

Hiervoor is al aangegeven dat de kansen voor met name het utilitaire fietsgebruik bijna per definitie in het stedelijk gebied liggen. Waar in de voorgaande paragrafen de provincie ook als wegbeheerder een rol speelt, is dat in het stedelijk gebied niet zo. De formele rol van de provincie ligt vooral in het beoordelen van gemeentelijke verkeersplannen op grond van de Planwet verkeer en vervoer (vooral de doorwerking van de gebiedsprofielen in het gemeentelijke beleid) en in het toetsen van bestemmingsplannen via het ruimtelijke spoor. Wel ligt het in de bedoeling om via het overleg in het kader van het stedennetwerk en via de regionale overleggen verkeer en vervoer tot een betere wederzijdse afstemming en synergie te komen.

Specifiek op het terrein van de fiets ligt er voor het ZCF een rol om partijen bij elkaar te brengen. Bovendien bieden de fietsbalansen die door de Fietsersbond zijn uitgevoerd goede ingangen voor het beleid.

In het PVVP zijn de gebiedsprofielen als “essentiële onderdelen” van het beleid benoemd. Consequentie daarvan is dat gemeenten gehouden zijn aandacht te besteden aan die gebiedsprofielen in hun beleid.

Van de gemeenten in het algemeen, maar vooral van de steden wordt verwacht dat aandacht wordt besteed aan het vastleggen van een visie op de rol/positie van de fiets in het stedelijke verkeerssysteem, de hoofdroutestructuur voor de fiets (die aansluit op de fietsroutes vanuit het omliggende gebied), ontbrekende schakels, de verknoping van netwerken van fiets, auto en OV, het beleid voor fietsenstallingen (zowel bij OV-knooppunten als winkelcentra), de concurrentieverhouding tussen auto en fiets (ontsluiting van woonwijken per fiets, maar ook parkeerbeleid) en de veiligheid van fietsers (met name ook schoolroutes).

Deze elementen zullen ook aan de orde komen bij bilateraal overleg over de verhouding tussen het gemeentelijke beleid en het PVVP.

Rol ZCF/Gemeenten:	binnenstedelijk hoofdroutestructuur inzichtelijk maken;
Rol ZCF/Gemeenten:	analyse van knelpunten en ontbrekende schakels in dit net;
Rol ZCF/Gemeenten:	gezamenlijk oplossing formuleren voor verbetering positie van de fiets;
Rol ZCF/Gemeenten:	imago bevorderen door inzet mobiliteitsmanagement;
Rol ZCF/ROVZ:	aanpak verkeers(on)veiligheid schoolgaande jeugd;
Rol ZCF:	verknoping van netwerken (ketenmobiliteit)

4.3 Overige gebiedsprofielen: kwaliteitssprong recreatief “fietsklimaat”

Het gemeenschappelijke kenmerk van de aanvullingen van de profielen dagrecreatie, verblijfsrecreatie, cultuurlandschap en natuurgebieden is dat ze zich allemaal richten op de recreatieve fietser of, in samenhang met het economische recreatiebeleid en vitaal platteland op het recreatieve fietsproduct van Zeeland. Door een groot aantal acties/projecten in onderlinge samenhang uit te voeren (in plaats van losse acties of experimenten) ontstaat er synergie en een kwaliteitssprong. Het uitdragen van dat totaalconcept biedt nu ook net de imagooversterking die gezocht wordt voor het fietsen.

Ook binnen dat totaalconcept liggen er gebiedsgerichte accenten. Bij de verblijfsrecreatieve gebieden gaat het om het faciliteren van het recreatieve fietsen rondom de plaats waar de recreant al is. Bij het cultuurlandschap komen daar versterkingen van de beleving en het faciliteren van de verplaatsing van de verblijfsplaats naar het gebied bij. Bij natuurgebied gaat het vooral om het verder uitbreiden of toegankelijk maken van het buitendijkse fietsen.

4.3.1 Basisconcept van Infra naar Beleving

Wisselpunten

Voortbordurend op het gebiedsproject Veerse Meer en het knooppuntbewegwijzingssysteem is een netwerk van wisselpunten in voorbereiding. Deze wisselpunten worden ingevuld door zeven ondernemers, die inmiddels een stichting aan het vormen zijn. De bedoeling is het creëren van een netwerk van recreatieve verplaatsingsmogelijkheden. De gebruiker komt binnen (per auto of OV) bij een wisselpunt. Daarvandaan kan hij per fiets, of per kano, of per OV naar een ander wisselpunt waar hij de kano weer inruilt voor een fiets of andersom. Wellicht dat dan per OV naar het volgende wisselpunt gaat. Bij de wisselpunten is gelegenheid of wat te drinken of te eten. Uiteindelijk heeft de recreant zo een afwisselende dag gehad, waarbij hij Zeeland op verschillende manieren heeft ervaren. Uiteraard zijn deze wisselpunten zijn opgenomen in het systeem van knooppuntbewegwijzing.

Rustpunten

Op mooie plaatsen langs het knooppuntensysteem zouden rustpunten moeten worden aangebracht: een bankje of picknicktafel; een informatiepaneel dat gaat over het gebouw of bos of water dat de rustplaats nu juist zo aantrekkelijk maakt. Deze speciale punten worden opgenomen op de routekaart die verkocht wordt voor het knooppuntenbewegwijzingssysteem.

Pleisterplaatsen

Wellicht zijn in relatie tot het knooppuntbewegwijzingssysteem aanliggende agrariërs bij wijze van nevenverdienste te interesseren in een beperkte horecafunctie in de terrassfeer: wat drinken, een ijsje en dergelijke. En reparatiemateriaal voor lekke banden.

Hulpmaterialen

Op Schouwen-Duiveland wordt gewerkt aan een systeem van een toeristische fietswegenwacht. Wellicht is dat ook elders op te pakken. Anders is op een aantal rustpunten, maar in ieder geval ook bij de wisselpunten en pleisterplaatsen een rijwielkist aanwezig, met materialen waarmee een fietser met pech zelf reparaties kan uitvoeren.

Rol ZCF/Partners:	project “van infra naar beleving” oppakken: fiets inzetten ter versterking economie achterland, gebieden onsluiten en door vermarkten voor fietsgebruik;
Rol ZCF/Partners:	systeem van wisselpunten selfsupporting en breder inzetbaar maken.

4.3.2 Opschalen

Extra invulling cultuurgebieden

Het ligt voor de hand om een dergelijk systeem te “exporteren” naar vooral de gebieden met het profiel cultuurlandschap: de staats-spaanselinies op de grens met België, de Zak van Zuid-Beveland.

Bovenop het implementeren van het hierboven beschreven product komt dan de versterking van de beleving. Net als in de verblijfsrecreatieve gebieden wordt het onderliggend wegennet autoluw gemaakt, maar daarnaast wordt gezocht naar nieuwe schakels, “olifantpaadjes” door weilanden of boomgaarden die exclusief voor de fiets de charme van dit gebiedstype benadrukken. Wellicht zijn er mogelijkheden voor handbediende pontjes, die een attractie op zich zijn en de combinatie van land en water benadrukken.

Extra invulling natuurgebieden

In dezelfde sfeer van het versterken van de beleving ligt het verder mogelijk maken van buitendijks fietsen of de fiets te gebruiken als voortransport voor een wandeling in binnen- of buitendijkse natuur. Die extra invulling zou in de gebieden met het natuurprofiel gegeven kunnen worden.

Rol ZCF/Partners:	mogelijkheden voorzieningenniveau opschalen/imago promoten onderzoeken en uitvoeren
-------------------	---

Kenmerk van de gebieden met het profiel cultuurlandschap of natuur is dat de recreant er meestal nog niet is. Een eerste stap is om een overstap van auto naar fiets te faciliteren: parkeerplaatsen (te combineren met wisselpunten of pleisterplaatsen) waar de auto gestald wordt en de fietsen van de fietsendrager gehaald worden. Wellicht zijn er ook carpoolplaatsen die hiervoor gebruikt kunnen worden.

Rol ZCF/Partners:	onderzoek toe te voegen parkeerplaatsen voor overstap van de auto naar de fiets
-------------------	---

4.3.3 Versterken ketenmobiliteit/fietsbeschikbaarheid

Een verdere versterking van dit product wordt mogelijk gemaakt door de toepassing van automatische fietsverhuurpunten. In 2004 is in Middelburg een showcase van de mogelijkheden van automatische fietsverhuur/stallingspunten geopend. Dergelijke systemen grijpen in op de diefstalpreventie, maar ook op de beschikbaarheid van de fiets (niet elke toerist heeft immers een auto met fietsendrager).

De toepassing in het recreatieve product ligt bij de wisselpunten (waar het administratie scheelt en dus een drempel wegneemt) maar ook op de randen van de cultuur- en natuurgebieden: reizigers komen per OV of per auto aan, halen uit een onbemande stalling een fiets en verkennen van daaruit het gebied.

Daarnaast kunnen dergelijke systemen passen in het dagrecreatieve profiel: als stalling voor dagrecreanten die met de fiets komen, of op andere plaatsen waar strandtoeristen die per auto komen worden opgevangen (zoals de beoogde parkeeronthaalkamers) en of op de fiets naar het strand gaan, of kiezen voor een combinatie van fietsen langs de kust en tussendoor even naar het strand.

Overigens ligt er ook een toepassing naar stedelijke bestemmingen: in plaats van transferia aan de rand van de stad die met OV worden bediend kan een automatisch fietsverhuurpunt worden aangebracht, zodat bezoekers de fiets in het natransport gebruiken.

Rol ZCF/Partners:	opschalen showcase naar praktijkexperiment
Rol ZCF/Partners:	integreeren met “van infra naar beleving”

4.4 Verdere accenten vanuit gebiedsprofielen

In de vorige paragraaf zijn een groot aantal maatregelen en projecten op verschillende aangrijpingspunten gecombineerd tot één samenhangend project. Hieronder wordt ingegaan op enkele elementen die afzonderlijk bij de invulling van bepaalde gebiedsprofielen behoren.

4.4.1 Dagrecreatie

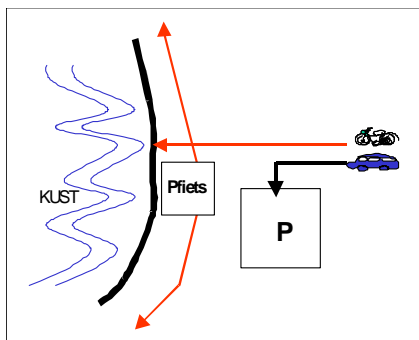
Stallingen

In de dagrecreatieve gebieden verdienen de stallingmogelijkheden extra aandacht. Het gaat dan vooral om stallingmogelijkheden bij duinovergangen en boulevards, zoals in Vlissingen. Naast (bij goede aanbindmogelijkheden) minder kans op diefstal verbetert ook het aanzicht bij een nette stalling en is er minder kans op beschadigingen van de fiets.

Rol ZCF/Partners:	inventariseren behoefte, opstellen kwaliteitseisen, strandstallingenplan opzetten en uitvoeren
-------------------	--

Fietsverhuur bij parkeeronthaalkamers

Verder dient de fiets een deel van de rol van de auto over te nemen in deze gebieden. Naast een verschuiving naar de fiets als hoofdvervoermiddel (voor Zeeuwse burgers en verblijfsrecreanten) kan de fiets ook een rol vervullen als natransportmiddel vanaf parkeervoorzieningen op enige afstand van het strand. De al eerder genoemde onbemande fietsverhuurinrichtingen kunnen daar een rol bij spelen, bijvoorbeeld in het concept van de parkeeronthaalkamers dat in Zeeuws Vlaanderen is ontwikkeld.



Rol ZCF/Partners:	bezien mogelijkheden fietsverhuur bij parkeeronthaalkamers
-------------------	--

4.4.2 Verblijfsrecreatie

Netwerk uitbouwen

De verblijfsrecreant is af en toe ook dagrecreant: hij komt immers ook mede voor het strand. Idealiter zou er per verblijfsrecreatieve concentratie gezien moeten worden of de fietsroutes naar het strand voldoende direct, maar toch ook voldoende aantrekkelijk zijn. Datzelfde geldt ook voor routes naar de dichtstbijzijnde kern, voor de boodschappen die de campingwinkel niet heeft. Daarnaast zou in dit type gebied, net als in het cultuurlandschap en de gebieden met natuurfuncties het autoluw maken van de binnenwegen hogere prioriteit moeten hebben dan de “gewone” landelijke gebieden.

Rol ZCF:	initiëren onderzoek naar directheid van schakels tussen verblijfsaccommodaties en strand
Rol wegbeheerders:	met voorrang autoluw maken onderliggend wegennet in profielen verblijfsrecreatie, cultuur- en natuurlandschap

Ambassadeursfunctie MKB

De ondernemers in de recreatiesector en de horeca zijn de eerste aanspreekpunten voor de verblijfstoerist die naar Zeeland komt. De toerist begint ook met daar naar informatie te zoeken. Zij zijn dus ook belangrijkste intermediairs waarmee de toerist bereikt kan worden.

In de eerste plaats gaat het dan om het verspreiden van informatie over het recreatieve fietsen in Zeeland, maar daarnaast is meer mogelijk.

Te denken is aan het aanbieden van fietsarrangementen, fietsvriendelijke hotels, verhuurmogelijkheden (bijvoorbeeld via een automatisch systeem), of korting op tarieven voor fietsende recreanten (korting per dag dat de auto niet is gebruikt, slagboom niet op een pasje maar op euro's, fietsverhuur inclusief bij tarieven).

Ter stimulering hiervan zou een prijs voor de fietsvriendelijkste camping kunnen worden uitgereikt (vergelijkbaar met de milieuprijs), of kan een ZCF-fietsvriendelijkheidskeurmerk worden verleend, dat de ondernemer in zijn eigen promotie kan gebruiken.

Naast het effect dat recreanten hierdoor wellicht wat meer gaan fietsen, is op de langere termijn denkbaar dat hiermee ook een andere doelgroep wordt aangesproken, die uit zichzelf al wilde fietsen maar voortaan naar Zeeland komt omdat hij daar zo veel voorzieningen aantreft.

Rol ZCF:	onderzoeken/uitvoeren versterken rol intermediairs in communicatie met verblijfsrecreant, door diverse acties
----------	---

5. Naar een meerjarenprogramma

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 zijn een groot aantal acties geformuleerd om het beleid ook daadwerkelijk uit te voeren. In dit hoofdstuk worden deze acties geprioriteerd en in pakketten ondergebracht. Vervolgens zal door Provinciale Staten een keuze gemaakt moeten worden uit de ambitieniveaus die bij die pakketten horen.

In het vorige Actieplan Fiets werden twee hoofdlijnen onderscheiden: het realiseren van een goed netwerk en het bevorderen/stimuleren van het gebruik van dat netwerk. In de afgelopen jaren is voor wat betreft die tweede doelstelling, het bevorderen van het gebruik van de fiets in eerste instantie gefocust op het creëren van draagvlak bij de medeoverheden. In tweede instantie moet de slag gemaakt worden naar het samen met de medeoverheden en andere partners beïnvloeden van de burgers en toeristen in Zeeland.

In de evaluatie van het ZCF is gebleken dat die eerste fase, het verwerven van draagvlak bij de partners, goed op koers lag maar nog niet afgerond was. Mede daarom is in het PVVP aangegeven dat extra formatieruimte nodig zou zijn om naast het verder aanjagen en stimuleren van de partners ook de slag naar het daadwerkelijk stimuleren van het fietsgebruik te kunnen zetten. Op dat moment is besloten om de ambitie wel vast te houden, maar geen formatieruimte toe te kennen.

Dit Actieplan Fiets borduurt verder op de ambities voor het fietsbeleid zoals die in het PVVP zijn verwoord, en vertaalt die nader in nieuwe ambitieniveaus. Tegelijkertijd wordt nu een nadrukkelijke relatie gelegd naar de financiële en personele consequenties daarvan.

5.2 Ambitieniveaus

De acties uit hoofdstuk 3 zijn onder te verdelen in een aantal hoofdcategorieën, die aansluiten bij de werkwijze van het ZCF in de afgelopen jaren. De eerste categorie is de rol van de provincie als wegbeheerder, de tweede de rol als afstemmer van het beleid van de wegbeheerders (waarbij het ZCF een aanjagende en stimulerende rol vervult) en de derde de rol als mobiliteitsregisseur, waarin gezamenlijk met de partners in het beleid wordt ingezet op een impuls voor het versterken van de fiets. De verschillende ambitieniveaus vertalen zich in meer of minder inzet in elk van die drie rollen. De invulling van de ambitieniveaus is meer indicatief dan een exact werkprogramma.

5.2.1 Ambitieniveau 0: afstappen.

Provincie als wegbeheerder

- realiseren fietsvoorzieningen langs N666, N656 en N654

Activiteiten medewegbeheerders, provincie voor afstemmen/stimuleren

- beperkte beoordeling gemeentelijk beleid
- reserveren budget BDU voor fietspaden overige wegbeheerders
- met voorrang autoluw maken onderliggend wegennet in profielen verblijfsrecreatie, cultuur- en natuurlandschap
- in het kader van “Veiligheid op maat” met medewegbeheerders afspraken maken over uniformering beleid fietsstroken

Provincie als mobiliteitsregisseur

Geen acties

Naast een extern gerichte functie vormt het ZCF ook de eigen provinciale beleids capaciteit voor de fiets. In beginsel loopt het ZCF tot en met 2007. Bij ongewijzigd beleid betekent dit dat na 2007 het fietsbeleid gedecentraliseerd wordt naar gemeenten en waterschappen en dat ook de uitvoering van dit Actieplan fiets daarna zal stokken. In de resterende anderhalf jaar zal dan het accent liggen op het afronden van lopende projecten en worden geen nieuwe zaken meer opgestart. Het fietsbeleid is dan klaar en beperkt zich tot de wettelijk verplichte taken en taken die ook zonder aparte fiets capaciteit kunnen worden uitgevoerd, zoals fietspaden langs provinciale wegen en het subsidiëren vanuit de BDU van projecten van anderen en het toetsen van het beleid van de medeoverheden.

5.2.2 Ambitieniveau 1: rustig toeren.

Toevoegingen ten opzichte van ambitieniveau 0:

Provincie als wegbeheerder

- opstarten project barrierewerking (bij reconstructies vooraf fietsonderzoek; model hanteren als eerste afwegingskader)
- kwaliteitsinventarisatie provinciale fietsinfrastructuur (beperkt tot breedte)

Activiteiten mede-wegbeheerders, provincie voor afstemmen/stimuleren

- Doorvertaling eigen beleid naar andere wegbeheerders (voorbeeldfunctie op projecten genoemd onder provincie als wegbeheerder)
- herdefiniëring fietsnetwerk, uitwerken met de partners.
- pilot opzetten fietsparkeren haltes (Schouwen-Duiveland); stimuleren verder invullen stallingen bij OV-Haltes (reserveren BDU)
- stimuleringsactie fietsparkeren kleinere kernen opzetten

Provincie als mobiliteitsregisseur

- uitontwikkelen en implementeren knooppuntbewegwijzeringssysteem
- Doorontwikkelen instrumentarium fietsstimuleringsacties, nieuwe projecten introduceren
- samen met het ROVZ uitvoering geven aan verkeersveiligheidscampagnes en het

Bij dit ambitieniveau gaan de inspanningen van het ZCF door zoals nu. Dat wil zeggen: een aantal projecten in de sfeer van “Anders naar school” of verkeersveilig gedrag van fietsers, het verder implementeren van het knooppuntenbewegwijzeringssysteem. Grote nieuwe projecten kunnen in zeer beperkte mate worden opgepakt. De keuze blijft gaan tussen enerzijds ondersteunen/aanjagen/stimuleren van de medewegbeheerders en in beperkte mate projecten om de fiets daadwerkelijk te promoten.

Consequenties hiervan zijn dat de personele inzet van het ZCF structureel wordt en dat de nu beschikbare budgetten gehandhaafd blijven.

5.2.3 Ambitieniveau 2: de vaart er in

Toevoegingen ten opzichte van ambitieniveau 1:

Provincie als wegbeheerder

- beter in beeld brengen totale recreatieve stromen
- opstarten comfort-project (in beeld brengen comfort fietsvoorzieningen, bepalen kwaliteitsniveau)

Activiteiten mede-wegbeheerders, provincie voor afstemmen/stimuleren

- samenwerken met gemeenten aan verder uitbouwen beleid:
 - binnenstedelijk hoofdroutestructuur inzichtelijk maken.
 - analyse van knelpunten en ontbrekende schakels in dit net
 - gezamenlijk oplossingen formuleren voor verbetering positie v/d fiets
 - verknoping van netwerken (ketenmobiliteit)
 - imago bevorderen door inzet mobiliteitsmanagement
 - aanpak verkeers(on)veiligheid schoolgaande jeugd

Provincie als mobiliteitsregisseur

- onderzoek omvang probleem medegebruik fietsinfrastructuur plus vervolgtraject
- bezien mogelijkheden voor versterking of uitbreiding van recreatieve veerverbindingen
- evaluatie product OV-Fiets bij NS-stations, aanbevelingen ten uitvoer brengen, productversterking doorvoeren
- met partners realiseren pilot fietsenstalling bij carpoolterreinen
- verbeteringen voorzieningen monitoren, effecten inzichtelijk maken fiets-bus gebruik, i.s.m. OV product evalueren
- project “van infra naar beleving” oppakken: fiets inzetten ter versterking economie achterland, gebieden onsluiten en door vermarkten voor fietsgebruik
 - systeem van wisselpunten self-supporting en breder inzetbaar maken
 - mogelijkheden voorzieningenniveau opschalen/imago promoten onderzoeken en uitvoeren
 - onderzoek toe te voegen parkeerplaatsen voor overstap auto-fiets
 - mogelijkheden fietsverhuur bij wisselpunten
 - opschalen showcase naar praktijkexperiment integreren met “van infra naar beleving”

De essentie van dit ambitieniveau is een tijdelijke extra impuls om een kwaliteitssprong in met name het recreatieve fietsen te maken. De hoofdmoot is het opzetten van een proefgebied voor “van infra naar beleving”, gevolgd door het exporteren van dat systeem naar andere kansrijke gebieden, zoals de Zak van Zuid-Beveland en Zeeuwsch-Vlaanderen. Een periode van 4 jaar lijkt redelijk om die sprong te maken. In de komende collegeperiode zou het bovenstaande programma dan grotendeels uitgevoerd moeten kunnen worden.

Consequenties: 1 fte structureel, 1 fte tijdelijk

5.2.4 Ambitieniveau 3: alleen op kop

Toevoegingen ten opzichte van ambitieniveau 2:

Activiteiten mede-wegbeheerders, provincie voor afstemmen/stimuleren en als mobiliteitsregisseur

- Opzetten projectbureau Fiets
 - Kennisbron
 - Informatieuitwisseling
 - Beleidsadvisering
 - Projectontwikkeling (ook ten behoeve van derden)
 - Structurele impuls op gedragsprojecten
 -

De essentie van dit ambitieniveau is een structurele kwaliteitssprong. In de komende jaren worden alle activiteiten uit de andere ambitieniveaus uitgevoerd. Bovendien worden steeds nieuwe projecten ontwikkeld (op basis van de gedachten uit dit Actieplan Fiets), zodat ook op termijn een grote inspanning geleverd kan worden.

Het ZCF wordt uitgebouwd tot een projectbureau fiets, waar alle kennis rondom fietsen verzameld wordt en waar wegbeheerders terecht kunnen voor ondersteuning en advies.

5.3 Afweging

Uiteraard is de keuze tussen deze ambitieniveaus een keuze van PS.

Bij deze afweging is wel van belang dat er de afgelopen jaren veel in gang is gezet. De contacten met de medewegbeheerders en andere betrokken partners zijn uitstekend en het ZCF heeft zich een plaats verworven in de Zeeuwse fietswereld. Dat betekent dat er ook veel verwachtingen liggen bij de partners, gelet ook op het ambitieniveau zoals dat in het PVVP wordt verwoord.

Een keuze voor ambitieniveau 0 zou hiermee strijdig zijn. In redelijkheid zal de keuze derhalve moeten gaan tussen de ambitieniveaus 1, 2 en 3.

6. Het vermarkten van beleid: Marketing communicatie

6.1 Inleiding: De metafoor

Beleid vermarkten betekent denken in producten, markten en markt doelgroepen. Aan PR, reclame, verkoop, campagnes. Vanaf dit punt in deze tekst beschouwen we het Actieplan Fiets dan ook als een product. Een product dat verkocht moet worden via marktkramen, te weten de zeven gebiedsprofielen uit het actieplan (zie hoofdstuk 2). De kramen worden bemand door kooplui zoals maatschappelijke organisaties, overheden, stakeholders of personen die activiteiten ondernemen gericht op het behouden en verbeteren van de omstandigheden voor de fiets, fietsers en infrastructurele werken.

Als de fietsomstandigheden op orde zijn, kan de verkoop flink stijgen mits de fietsende klanten ervan overtuigd zijn dat hun euro op de fietsmarkt een daalder waard is. Dat vraagt om enerzijds ‘directe verkoopondersteuning’ bij de uitvoering van het beleid maar ook om door indirecte verkoopondersteuning via ‘een krantje met de aanbiedingen’ voor het winkelende fietspubliek. En de marktbaas? Die kijkt toe op een gelikte verkoop. En wie dat is? Het ZCF. Als een spin in het web koppelt hij vraag en aanbod vanuit een consistente marketingstrategie. Enerzijds richt hij zich op de marktkoopmannen en anderzijds op het winkelende publiek.

6.2 Verkoopondersteuning en de aanbiedingen

De wijze waarop de hiervoor beschreven metafoor in de praktijk gebracht wordt is ter illustratie schematisch uitgewerkt in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** De uitwerking betreft de beleidsdoelstelling ‘Verhoog het fietsgebruik onder verblijfsrecreanten uit het gebiedsprofiel Verblijfsrecreatie. Kenmerkend voor deze aanpak is de concrete uitwerking van beleid in marketingcommunicatiebeleid. Deze uitwerking biedt een overzichtelijke beeld van te nemen acties die het beleid resultaatgericht ondersteunen.

In de werksessies tussen WAF en Provincie wordt op deze manier elke – door GS vastgestelde - beleidsdoelstelling uitgewerkt. Op die manier ontstaat een geïntegreerd marketingcommunicatieplan als logisch uitvloeisel van het Zeeuwse Fietsbeleid.

Verblifsrecreatie	Sub	Doelstellingen		K/H/G	Instrumenten	Middelen	Organisatie	Budget	planning	Evaluatie + aanbevelingen
		Resultaat	Communicatie							
Verhoog het fietsgebruik verblifsrecreanten	A: Actieve promote fietsgebruik bij verbliflocaties	1: in 2008 is het percentage met xx procent toegenomen		<p>KENNIS: medio 2005 weet de te de doelgroep op de hoogte van het doel</p> <p>HOUDING: In najaar 2005 gaat doelgroep in gesprek om actieplan op te stellen</p> <p>GEDRAG: actieve promote fietsgebruik bij verbliflocaties, zorg voor hoogwaardige informatie op verbliflocaties, ontwikkel keurmerk fietsvriendelijke verblifsrecreatievoorzieningen</p>	<p>Voorlichting</p> <p>Marketing PR</p> <p>Website ZCF</p> <p>Intermediairen</p> <p>Voorlichting</p> <p>Website ZCF</p> <p>Persoonlijke verkoop</p> <p>Marketing PR</p> <p>Intermediairen</p> <p>Voorlichting</p> <p>Marketing PR</p> <p>Promotie</p> <p>Website ZCF</p> <p>Persoonlijke verkoop</p>	<p>formale informatie via bestuurlijke kanalen</p> <p>persbericht naar hal-bladen, PZC en BN</p> <p>interview organiseren over fietsbeleid</p> <p>persoonlijke verkoop</p> <p>informerende doelgroep door contactpersonen</p> <p>vanuit ZCF van doelgroep</p> <p>ZCF zoekt brengt doelgroep bijeen</p> <p>Persbericht over samenwerking</p> <p>stellen via VVV</p> <p>gezamenlijk Persbericht naar landelijke, provinciale en recreatieve media</p> <p>speciale fietsarrangementen</p>				
	B: Zorg voor hoogwaardige informatie op verbliflocaties	Voorbeeld	Voorbeeld	Voorbeeld	Voorbeeld					
	C: Ontwikkel keurmerk fietsvriendelijke verblifsrecreatievoorzieningen	Voorbeeld	Voorbeeld	Voorbeeld	Voorbeeld					

Figuur 6-1 Uitwerking van beleid in marketingcommunicatiebeleid

6.3 Imagooversterking

Het imago van de fiets is niet in te schalen in een uitdrukking. Vanuit diverse doelgroepen kent de fiets verschillende imago's. Dit is ook duidelijk terug te zien in de uitvoering van de fiets. Een student met een afgetrapt barrel, een recreant met een hybride, een trimmer met een racefiets, voor boodschappen..... kortom voor iedere stijl of motief een specifieke uitvoering. De status van de fiets is echter wel onder te brengen in een uitdrukking....**Gewoon**. Het is een oer-Hollands verplaatsingsinstrument dat na lopen wordt aangeleerd en aangewend.

Deze tweede natuur van verplaatsen wordt daarom niet als speciaal gevonden en kent voor vele geen toegevoegde waarde. Luxe, comfort, prestige in materiele zin is niet direct gelieerd aan dit instrument en verliest daardoor zijn waarde bij mensen in bepaalde periode van de levenscyclus. Kinderen die lopen zien de fiets als een versterking van hun mobiliteitsbehoefte omdat de actieradius en snelheid in een verplaatsing enorm toeneemt tov van lopen. Deze behoefte, het vergroten van de actieradius en tijdverkorting, groeit alleen maar naarmate men ouder wordt en de verplaatsingsafstanden die gemaakt moeten worden. Een scholier die dagelijks 15 km heen en dezelfde afstand terug moet afleggen om naar school te gaan zal op 16 jarige leeftijd geïnteresseerd raken in een brommer of scooter. De bus vormt ook een alternatief mits de verbinding in tijd hetzelfde of korter is. Daarna zal de auto snel aan terrein winnen. Dit vervoermiddel blijft dominant tot de leeftijd dat de aspecten tijd en verplaatsing minder prevaleren. Dan komt de fiets weer om de hoek kijken in de verplaatsingsbehoefte. Dit is duidelijk te constateren bij de doelgroep 55+ die voor hun recreatieve verplaatsing de fiets herontdekken en tragsgewijs dit ook gaat gebruiken voor de verplaatsing rondom het huis.

Binnen de utilitaire verplaatsingen betekent dit dat de doelgroep waarbinnen een imagoslag ter versterking van het fietsgebruik het meest succesvol kan zijn, voorzichtigheidshalve geduid kan worden als de categorie 18 t/m 45 jaar, die een verplaatsing maakt van maximaal 7,5 km voor woon-werkverkeer. Door deze doelgroep wordt 52% van de verplaatsingen gemaakt met de auto.

6.4 Imago in vier componenten

Voor een stevige (her)positionering van het Zeeuwse Fietsbeleid redeneert het Imago op vier componenten:

- product: Fietsen in Zeeland
- toegevoegde waarde: concurrentiepositie, economie, bereikbaarheid, etc.
- bewijsvoering: effectief beleid genereert betrokkenheid en meer fietsverplaatsingen met als opbrengst de toegevoegde waarde
- continuïteit: vele stakeholders gaan onder leiding van ZCF voor gezamenlijk resultaat.

Door de vier componenten consistent en in balans met elkaar regelmatig te communiceren wordt de zeggingskracht en betekenis van het fietsbeleid versterkt.

De hierna beschreven componenten geven de denkrichting aan van waaruit fietsbeleid gepositioneerd wordt. Ook deze denkrichting dient verder uitgewerkt te worden in werksessies met WAF, Provincie en eventueel overige betrokkenen.

Component 1: product Fietsen in Zeeland is aantrekkelijk voor recreatief en utilitair

Kenmerkend van het Zeeuwse Fietsbeleid is de samenwerking tussen Provincie, wegbeheerders en private partijen. Dat blijkt bij de ontwikkeling van het Actieplan Fiets, maar ook bij de uitvoering ervan door organisaties, overheden, stakeholders of personen. Alle fietsgerelateerde activiteiten vinden bovendien in afstemming plaats.

Regelmatige interne en externe communicatie over de samenwerking versterkt het onderlinge commitment voor het beleid.

Component 2: Toegevoegde Waarde: concurrentiepositie, economie, bereikbaarheid, etc.

Fietsbeleid biedt het kader waarbinnen de Zeeuwse samenleving veel opbrengsten kan genereren. Die opbrengsten kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer er bekendheid is onder de doelgroepen van de mogelijkheden die de fietser heeft in Zeeland. Een strategisch marketingbeleid om het fietsen in Zeeland neer te zetten is hierbij noodzakelijk zo dat actief de vraag van de fietser opgepakt kan worden.

Fietsen draagt onder andere bij aan:

- betere bereikbaarheid;
- economische groei;
- gezondheid;
- veiligheid;
- milieuvriendelijkheid.

Voor elke doelgroep liggen opbrengsten in het verschiet. Regelmatige communicatie over de (potentiële) beleidseffecten inspireert, motiveert en creëert ruimte voor verbreding van het fietsbeleid naar andere beleidssectoren.

Component 3: Bewijsvoering : effectief beleid genereert betrokkenheid en meer fietsverplaatsingen met als opbrengst de toegevoegde waarde

Wat levert fietsbeleid op? Geboekte successen in kader van Fietsbeleid die door samenwerking tot stand komen, verdienen extra aandacht. Toegevoegde waarde als bewijsvoering leent zich ook voor algemene publiciteit naar publieksdoelgroepen. Op die manier krijgt fietsbeleid ook vanuit de publieke opinie waardering, wat de beleidsdoelgroepen motiveert.

Component 4: continuïteit

Onder de doelgroepen leven veel vragen en ontstaan voortdurend wisselende vragen, is te lezen in de bestuursopdracht. Daarnaast ervaart het Zeeuws Coördinatiecentrum Fiets (ZCF) zijn aanjagersrol als bepalend voor het draaiende houden van fietsbeleid in uitvoering. Voor veel leden van de beleidsdoelgroepen is Fietsbeleid een in omvang beperkt onderdeel van hun portefeuille. Men is bereid zich in te spannen als er ondersteuning is. Het is te veronderstellen dat dit ook geldt voor andere beleidsterreinen die kunnen aansluiten op het fietsbeleid (bijvoorbeeld economie en gezondheid). In de communicatie zal op elk niveau dan ook voortdurend het ZCF de rol krijgen van motor van het fietsbeleid moeten krijgen.

6.5 Geïntegreerde marketing-communicatiestrategie

Een geïntegreerde marketing-communicatiestrategie draagt bij aan succesvolle ondersteuning van het Actieplan Fiets en het Zeeuwse Fietsbeleid in het algemeen. De provincie zal daarvoor een budget moeten alloceren om die strategie uit te voeren onder aanvoering van het ZCF. Op basis daarvan kunnen de instrumenten bepaald worden, alsmede de keuze voor de hieruit voortkomende middelen.

De middelen die worden ingezet moeten de doelstellingen uit dit plan ondersteunen en de vernieuwingen en huidige mogelijkheden van het fietsen in Zeeland belichten.

Eerst worden er concrete en meetbare doelstellingen benoemd waarna hiervan een marketingcommunicatiestrategie wordt afgeleid met passende communicatiemiddelen. Deze middelen kunnen variëren van persberichten, website ZCF, publiciteitsacties bij het gereedkomen van het fietsknooppuntensysteem tot het motiveren van de intermediaire doelgroepen om de fiets actief mee te nemen in hun acties.

Ook zal de Provincie zelf het goede voorbeeld moeten geven om zo op te kunnen treden als ambassadeur voor het fietsbeleid.

6.6 Hoe verder?

Zodra het Actieplan Fiets Zeeland door GS is vastgesteld wordt aansluitend de marketingcommunicatiestrategie uitgewerkt in een werksessie van het WAF-overleg. Ter voorbereiding hiervan worden voorstellen gedaan voor communicatiedoelstellingen. Deze worden bediscussieerd en uitgewerkt tijdens de werksessie in subwerkgroepen met plenair terugkoppeling. Vervolgens worden de doelstellingen uitgewerkt in een deel-marketing-communicatieplan van aanpak met vermelding van in te zetten instrumenten en middelen, planning en organisatie (taakverdeling provincie en doelgroepen) in relatie tot het beschikbare budgetten.

Bijlage 1: Barrièrewerking

De uitgangspunten zoals die in Duurzaam Veilig zijn geformuleerd komen kortweg neer op het volgende:

Snelheid km/uur	Aantal rijstroken	Wegcategorie	Oversteek op wegvakken	Oversteek op/nabij kruispunten
120	2*2	Nationale stroomweg	nee	nee
100	2*2	Regionale stroomweg	nee	nee
100	2*1	Regionale stroomweg	nee	nee
80	2*2	Gebiedsontsluitingsweg	nee	nee

Vanuit de verkeersveiligheidsoptiek is het derhalve gewenst om een aantal (fiets)oversteken te saneren. Op dit moment is het beleid in grote lijnen samen te vatten als het concentreren van fietsoversteken op plaatsen waar dat vanuit veiligheidsperspectief toelaatbaar is. Dat betekent dat op wegvakken de oversteken gesaneerd worden en dat fietsers (en landbouwverkeer) via een parallelstructuur (fietspad of parallelweg) naar de dichtstbijzijnde kruising gedirigeerd wordt. In de praktijk blijkt dat een te grote omrij-afstand kan leiden tot illegaal oversteken, wat uiteindelijk tot wellicht nog onveiligere situaties leidt.

Nuancerings uitgangspunten Duurzaam Veilig

De tabel hierboven gaat er, conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig van uit dat kruisingen op stroomwegen altijd ongelijkvloers worden uitgevoerd. In Zeeland bestaan er ook rotondes en VRI's op stroomwegen. Bij VRI's (met roodlicht-/snelheidscamera's) op stroomwegen zou gelijkvloers oversteken te overwegen zijn; bij rotondes hangt dat af van de dimensionering van de rotonde, met name van de vraag hoe ver de snelheid van het (vracht) autoverkeer wordt teruggebracht. Bij een ruime rotonde liggen fietsers op de rotonde minder voor de hand dan bij een krappe (vergelijkbaar met gebiedsontsluitingsweg) rotonde.

Bij lagere intensiteiten van fiets- en autoverkeer zou gezien kunnen worden of ook op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen gelijkvloers overgestoken kan worden. Het ligt in de bedoeling om in de noordelijke rondweg Serooskerke bij wijze van experiment een gelijkvloerse oversteek toe te passen. Voorlopig is het niet de bedoeling dat op grotere schaal in te voeren.

Bijlage 2: @@