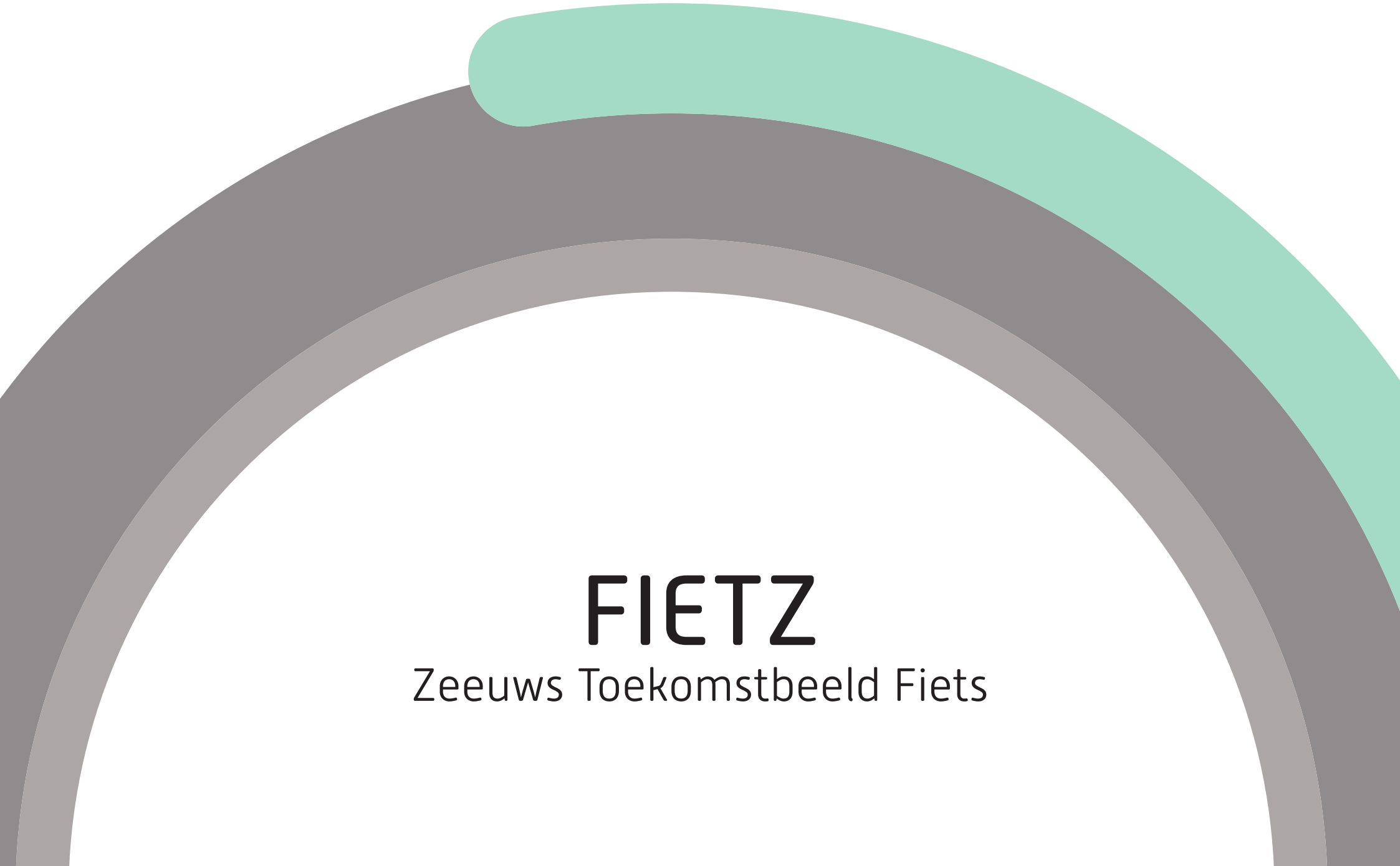




FIETZ

Zeeuws Toekomstbeeld Fiets



Inhoud

Voorwoord	4
Inleiding	6
Ambitie	16
De fiets is cruciaal	20
De fiets in Zeeland (2022)	28
Zeeuws Toekomstbeeld Fiets	36
Plan van aanpak	44
Organisatie	52

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

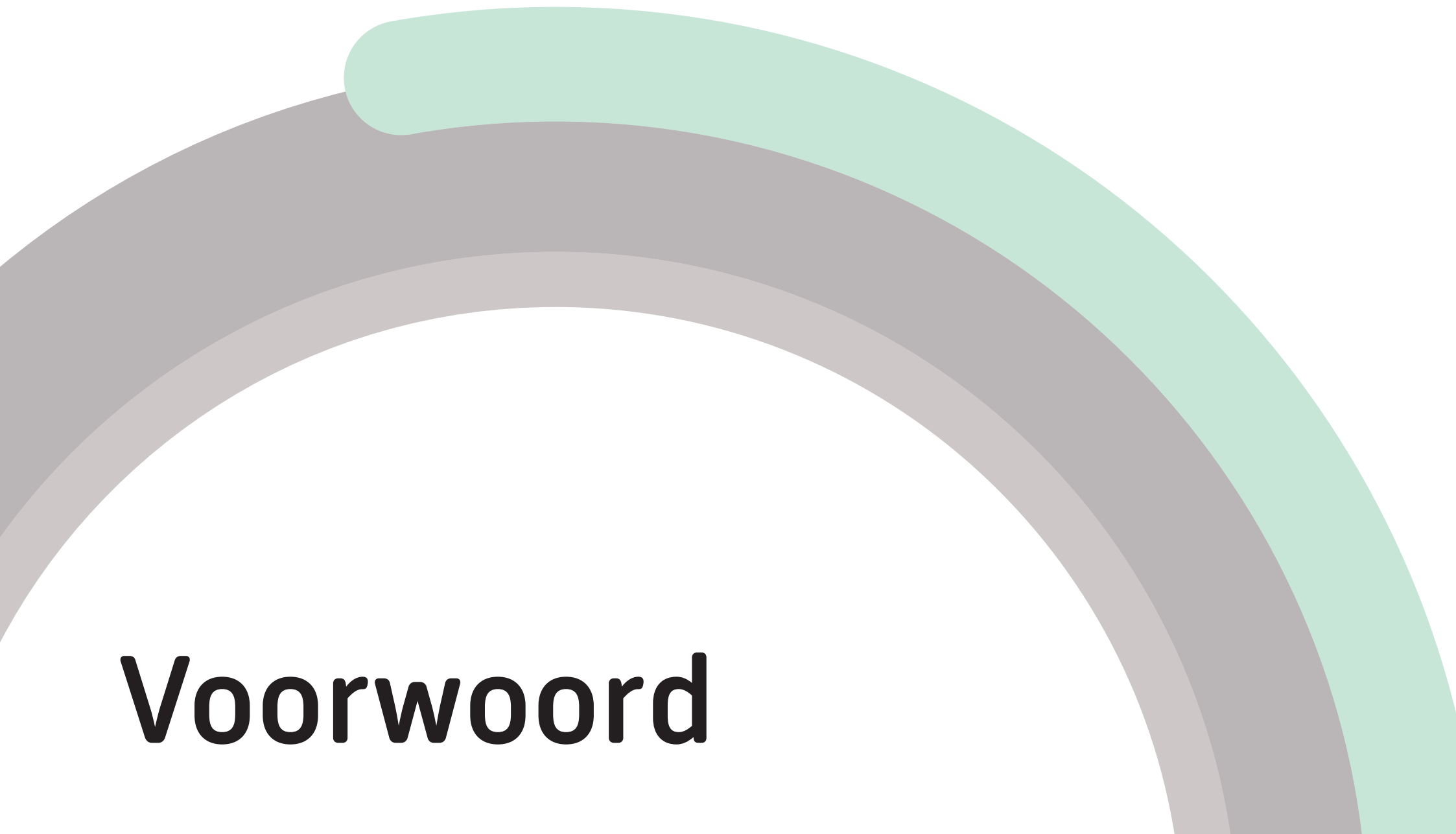
Titel	Zeeuwse Toekomstbeeld Fiets
Rapportnummer	000804.R01.D1
Datum	04.04.2023
Status	Definitief

OPDRACHTGEVER

Naam	Provincie Zeeland
Contactpersoon	

OPDRACHTNEMER

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421 AD KAPELLE 0113 - 405051 info@juust.nl
Auteur[s]	Jan d'Haens Joep Steijart Fabian van Beek
Contactgegevens	



Voorwoord

VOORWOORD

Nederland staat wereldwijd bekend als fietsland. We hebben samen meer dan 23 miljoen fietsen en leggen meer dan 15 miljard kilometer per jaar af. Dat betekent bijna 900 fietskilometers per persoon per jaar. Ook Zeeland wordt makkelijk geassocieerd met de fiets. Het tegenwind door de polder naar school fietsen, maar ook de vele toeristen en recreanten die gebruik maken van de mooie routes langs de kust en door de binnenlanden.

Van oudsher maken we al veel gebruik van de fiets. Hoe mooi is het dan dat dit vervoersmiddel ons ook in de toekomst kan blijven helpen. We staan de komende jaren voor heel wat ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen. Met de Regionale Energie Strategie (RES) en de Strategische Aanpak Stikstof zetten we ons in Zeeland in voor klimaatverbetering. De Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) geeft een nieuwe visie op (openbaar) vervoer in de provincie. Met het Zeeuws Sport Akkoord krijgen we meer inwoners aan het bewegen en met Bestemming Zeeland 2030 zetten we nog meer en beter in op toerisme en recreatie. Om al deze visies en wensen te realiseren is een belangrijke rol weggelegd voor de fiets. De transitie die we voor ogen hebben kan gewoonweg niet zonder dat we meer gaan fietsen. De fiets is een sportieve manier van reizen, goed voor de gezondheid. Een fiets zorgt niet voor uitstoot en past zo perfect in onze klimaatambities.

Gelet op de Zeeuwse ambities dus een logische stap dat we de landelijke aanpak om in te zetten op 40% meer fietskilometers in 2040 omarmen. Als eerste ijkpunt streven we naar 20% meer fietskilometers in 2030. Daarmee willen we een essentiële bijdrage leveren aan de maatschappelijke en ruimtelijke doelen, zoals o.a. opgenomen in de hiervoor genoemde strategieën. We hebben daarbij tevens de ambitie om parallel aan het meer fietsen ook de verkeersveiligheid te verbeteren.

Een fikse uitdaging, die we samen in Zeeland aan gaan. We zetten dan ook vooral in op samenwerking. De fiets komt in veel beleidsplannen en visies terug. Altijd als onderdeel van, maar nooit het hoofdonderwerp. Met dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets leggen we bewust de focus wél op de fiets. We brengen in beeld welke rol de fiets in diverse processen heeft en dragen er zorg voor dat de juiste acties worden ondernomen om hier uitvoering aan te geven. Op die manier bieden we extra ondersteuning richting uitvoering en houden we vinger aan de pols met de blik gericht op de fiets. Door verbindingen te leggen en mensen bij elkaar te brengen zorgen we ervoor dat we onze energie goed besteden. We werken samen met een scala aan projectpartners, van wegbeheerders tot belangenverenigingen. Juist door kennisoverdracht en samenwerking kunnen we nog meer bereiken en de gewenste schaalsprong maken. Dit toekomstbeeld fiets vormt daar de basis voor. De opzet om in Zeeland de samenwerking concrete vorm te geven en ons nog meer te profileren als fietsprovincie.

De noodzaak om meer te fietsen is er. De kansen liggen er. Het Planbureau voor de Leefomgeving (publicatie toegang voor iedereen) benadrukt dat mensen met toegang tot een auto, juist ook in landelijke gebieden, een veel hogere bereikbaarheid hebben. De fiets kan een alternatief zijn die ook een hoge mate van bereikbaarheid biedt, maar momenteel is de fietsbereikbaarheid van banen en (bovenlokale) voorzieningen vaak beperkt. Dit gaat ook op voor Zeeland. De afstanden waar we het over hebben maken het mogelijk om de fiets te pakken, een e-bike of een combinatie van fiets en openbaar vervoer. Daarmee maken we Zeeland bereikbaar, voor iedereen. Dan moeten we wel de fietsinfra op orde hebben, goede stallingen aanbieden op de juiste locaties en mensen stimuleren. Een handschoen die we samen op moeten pakken, waarbij dit toekomstbeeld de basis vormt voor een mooie toekomst.



01 Inleiding

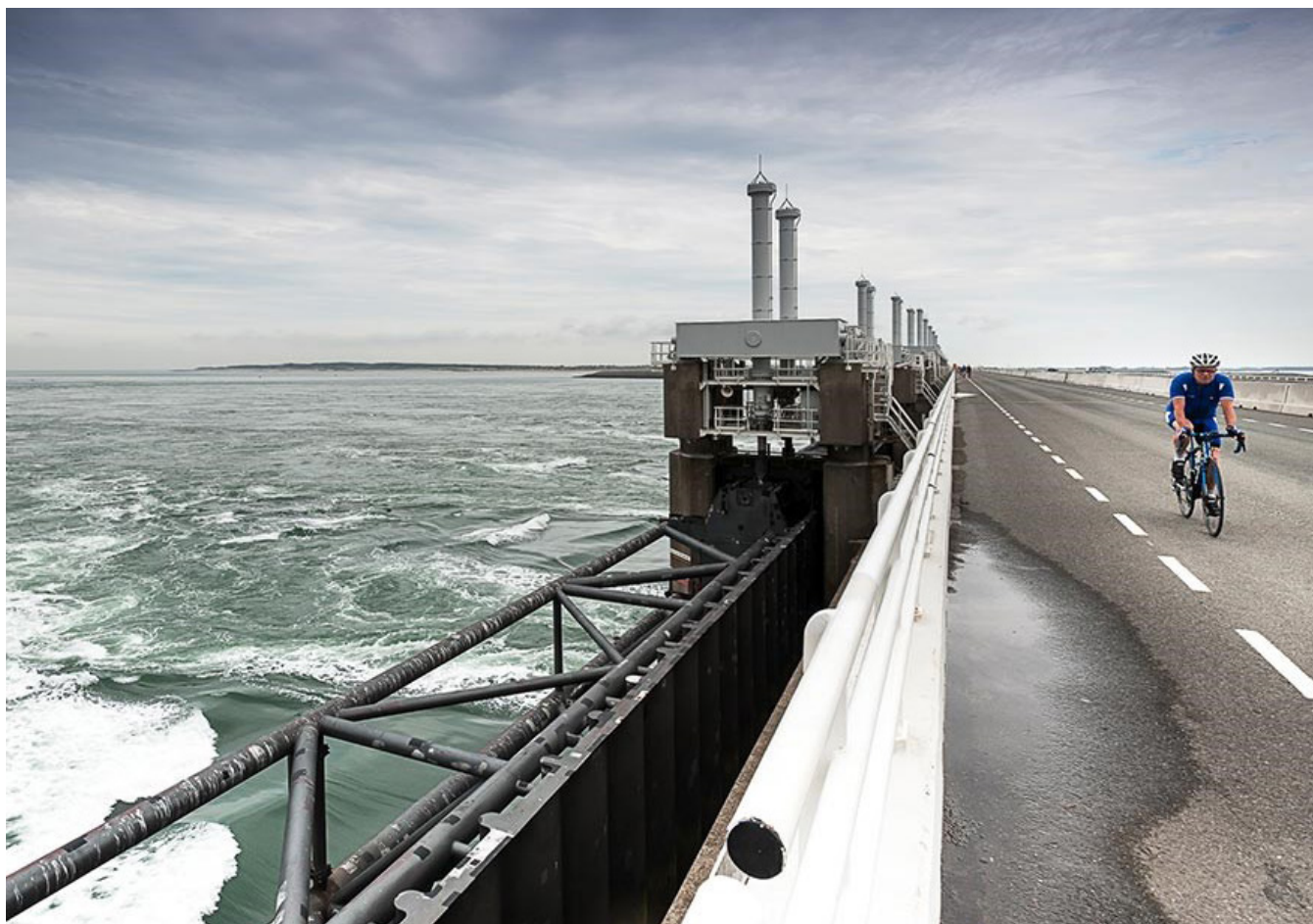
INLEIDING

Achtergrond

Fietsen is onlosmakelijk verbonden met Nederland. In ons land bezitten we samen zo'n 23 miljoen fietsen, oftewel gemiddeld 1,3 fiets per inwoner. Samen leggen we jaarlijks zo'n 15 miljard kilometer op de fiets af. Dit betekent ongeveer 880 kilometer per jaar per persoon, verdeeld over 250 tot 300 fietsritten. In geen enkel ander land wordt zoveel gefietst. En toch zijn we nog niet uitgefietst. We willen meer én beter, waarom?

De ontwikkeling van de fiets biedt steeds weer nieuwe mogelijkheden. Met de komst van snellere fietsen zoals de e-bike en speed pedelec is het bereik van de fiets vergroot. Waar we 7,5 km aanhouden als acceptabele fietsafstand tot voorzieningen verdubbelt deze afstand wanneer we gebruik maken van een elektrisch ondersteunde fiets. Ook spelen er diverse maatschappelijke ontwikkelingen die het fietsgebruik een duwtje in de rug geven of waarvoor de fiets juist een ideale oplossing vormt. Denk hierbij aan de maatschappelijke behoefte aan een gezondere levensstijl en onze wensen op het gebied van duurzaamheid, klimaat en leefbaarheid.

Ook in Zeeland zijn er kansen voor de fiets. Misschien moeten we wel zeggen: juist in Zeeland. Het is hier dat jaarlijks het NK Tegenwindfietsen plaatsvindt [Oosterscheldekering]. Wij Zeeuwen fietsen gemiddeld het hardst van alle Nederlanders (16,6 km/u). In vergelijking met andere regio's kent Zeeland een beperkt aanbod aan (openbaar) vervoer waardoor inwoners al snel aangewezen zijn op de auto. Zolang een Zeeuw nog niet over een rijbewijs beschikt is deze gewend om te fietsen. De Zeeuw weten niet anders. Maar ook na het behalen van een rijbewijs is de fiets nog steeds een ideaal vervoermiddel. Het is gewoon heel fijn om in deze provincie te fietsen. Dat weten ook de niet Zeeuwen. Dagelijks rijden auto's met fietsdragers Zeeland in voor een heerlijk dagje fietsen of zien we groepen wielrenners op de plattelandswegen. Fietsen in Zeeland geeft energie, en dat mag best nog meer gestimuleerd worden.



Meer fietsen draagt echter ook bij aan tal van maatschappelijke opgaven. We willen ons het liefst verplaatsen zonder uitstoot. Een fiets is dan een perfect vervoersmiddel. We willen ook graag (nog) gezonder zijn en een leefomgeving die groener en vriendelijker is. Ook daar kan de fiets bij helpen. Dat vraagt echter om goede afstemming, elkaar stimuleren, coördineren en

controleren. Met dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets bieden we de basis voor deze afstemming. We brengen in beeld waarom we inzetten op de fiets en op welke wijze we dit gaan doen. Hiermee geven we richting aan het fietsbeleid tot 2040. Richtinggevend, met ruimte om waar en wanneer nodig bij te sturen. Een tandje bij, of juist even afremmen om in fietstermen te blijven.

INLEIDING

Via een Zeeuwse Omgevingsvisie naar eerlijke verdeling: de rol van de fiets

'Een eerlijke verdeling. De aarde biedt de mogelijkheid om al haar bewoners van schoon water en goed voedsel te voorzien. Maar in de praktijk lijkt dat een utopie. Welvaart, voedsel, een goede infrastructuur... Iedereen zou het binnen bereik moeten hebben. De Verenigde Naties hebben erover nagedacht en gaven een aanzet, die ook door Nederland wordt gevolgd'. Zo begint de Zeeuwse Omgevingsvisie. Misschien niet direct een tekst die je verwacht terug te zien in een inleidend hoofdstuk van een rapport over fietsen in Zeeland. En toch is het logisch. Want juist de Zeeuwse Omgevingsvisie laat duidelijk het belang en de potentie van de fiets zien. De rol van de fiets als schakel in een grotere maatschappelijke opgave. Deze opgave in Zeeland wordt gevormd door internationale doelen en afspraken (de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties) en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)). In de Zeeuwse Omgevingsvisie is dit vertaald in een visie op 2050 aan de hand van vier centrale ambities:

- Uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland.
- Balans in de grote wateren en het landelijk gebied.
- Een duurzame en innovatieve economie.
- Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland.



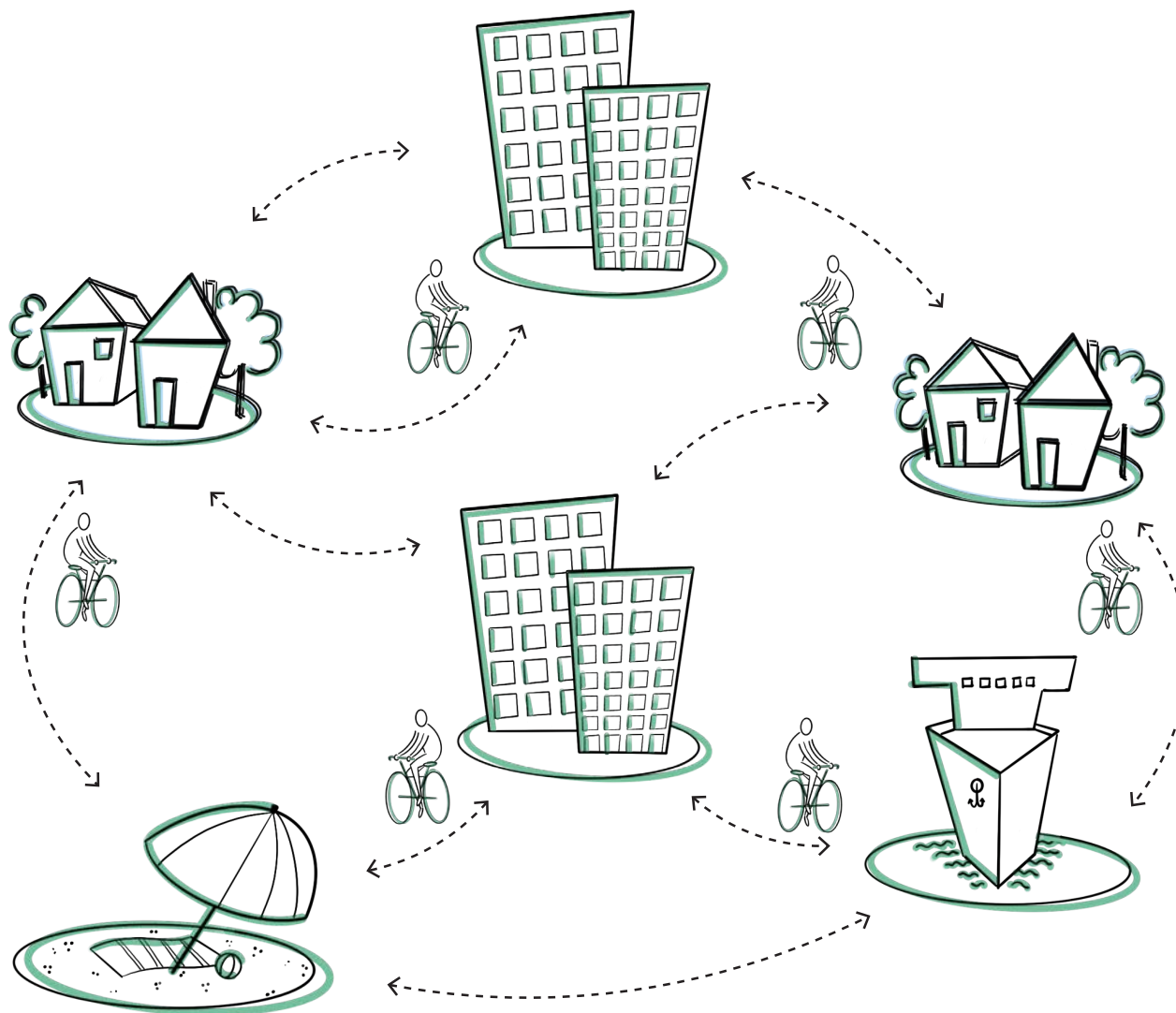
INLEIDING

Deze 4 ambities zijn uitgewerkt in 17 bouwstenen. Als onderdeel van de ambitie "uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland" is het onderwerp "mobiliteit" één van de bouwstenen. Specifiek voor de fiets is een concrete actie opgenomen onder het subdoel "schone mobiliteit is een gemakkelijke keus":

Actie 4.1 Inzetten op gebruik van fiets en e-bike voor kortere afstanden

Meer gebruik van fiets en e-bike heeft een positief effect op de zelfstandige mobiliteit van groepen die geen auto hebben. Door gebruik van de auto te vervangen door de fiets of e-bike levert dit een bijdrage aan CO2-doelstellingen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt de ambitie en het uitvoeringsprogramma voor versterking van het hoofdfietsnetwerk in Nederland, vanuit het samenwerkingsverband Tour de Force. Het doel is om zowel voor dagelijks als voor recreatief fietsverkeer een kwalitatief hoogwaardig fietsnet te realiseren in 2040. In Zeeland zetten we in op de realisatie van doorfietsroutes. Dit zijn de drukke routes die kernen verbinden en voldoen aan een aantal kenmerken van een snelfietsroute (o.a. breedte fietspaden, verharding, breedte (tussen) bermen, ontbreken van paaltjes en/of andere obstakels). Veilig, comfortabel en vlot is het motto.

Fietsen is geen doel op zich. Fietsen is een middel dat bijdraagt aan Zeeland als uitstekende woon-, werk- en leefgebied. In het kader van actie 4.1 wordt opgeroepen om dit gezamenlijk met alle Zeeuwse wegbeheerders en stakeholders aan te pakken. Het opstellen van een Zeeuwse fietsvisie door gemeenten, waterschap en provincie wordt hierbij vermeld. De gevraagde Zeeuwse Fietsvisie is inmiddels beschikbaar. Het resultaat van een gezamenlijk proces van o.a. de Zeeuwse wegbeheerders en maatschappelijke- en belangenorganisaties.



INLEIDING

Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar.

In de Zeeuwse Omgevingsvisie wordt het belang van goede mobiliteit (inclusief de fiets) beschreven als voorwaarde voor een uitstekend woon-, werk en leefklimaat. Willen we de leefbaarheid in Zeeland op peil houden of juist verbeteren, dan moet bereikbaarheid gegarandeerd zijn. Om dit vorm te geven is de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) opgesteld. Hierin is een gezamenlijke strategie bepaald voor het mobiliteitssysteem voor 2025 en verder. De reiziger komt hierin nog meer centraal te staan. Er wordt ingezet op een mix van mobiliteit. Bijvoorbeeld door flexibele fijnmazige oplossingen te combineren met een netwerk van vaste snelle verbindingen (grote bus en trein). Om korte verplaatsingen goed te kunnen faciliteren zijn goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers nodig. De fiets als vervoermiddel voor een korte(re) afstand of als first en/of last mile oplossing van een multimodale verplaatsing.

Naast een goed netwerk is ook het goed en veilig kunnen stallen van fietsen een belangrijk onderdeel van de gevraagde goede voorzieningen. In de strategie wordt ingezet op mobiliteitshubs en haltes op diverse schaalniveaus waar overstappen van bijvoorbeeld de fiets op bus of trein mogelijk wordt. Er zijn menukaarten opgesteld waaraan deze voorzieningen moeten voldoen. Hierin zijn ook aspecten opgenomen als stallingsmogelijkheden voor fietsen, maar ook laadmogelijkheden elektrische fietsen en de beschikbaarheid van deelfietsen.

Zeeuws Sportakkoord

Voldoende lichaamsbeweging klinkt als iets heel logisch. Als we echter geen verandering bewerkstelligen is dit in 2030 zeker nog niet vanzelfsprekend. We zijn, en als het zo doorgaat blijven, Europees kampioen zitten. Dat begint al op jonge leeftijd. De bewegingsvaardigheid van basisschoolleerlingen is de afgelopen 10 jaar afgenomen. In 2017 voldeed slechts 47% van de bevolking ouder dan 4 jaar aan de beweegrichtlijn. En dan is er ook nog steeds sprake van groepen die belemmering ervaren om überhaupt te kunnen sporten. Meer dan voldoende redenen voor actie. Op Nationaal niveau heeft dit in 2018 geleid tot het Nationaal Sportakkoord. Hierin zijn 6 ambities opgenomen en wordt de oproep gedaan om het plan lokaal, regionaal of provinciaal op te pakken. De provincie Zeeland heeft dit met diverse partners waaronder de Zeeuwse gemeenten omgezet in een Zeeuws Sportakkoord. Hierin zijn 5 ambities naar Zeeland vertaald:

- Inclusief sporten en bewegen.
- Functionele, goede en duurzame sportinfrastructuur.
- Iedereen moet overal met plezier, veilig, eerlijk en zorgeloos kunnen sporten.
- Positieve sportcultuur.
- Van jongs af aan vaardig in bewegen.

De 6e ambitie, 'Topsport die inspireert' was bij het opstellen van het Zeeuws akkoord nog niet uitgewerkt. Hieraan wordt invulling gegeven door te richten op sportevenementen en de impact die ze hebben op de profilering van Zeeland en het inspireren van de jeugd om in beweging te komen. De Zeeuwse ambitie 'Sportevenementen die inspireren'.

De fiets is een prima middel om meer te bewegen of meer bewegen te stimuleren. De fiets kan ingezet worden bij sporten, maar de fiets kan er ook voor zorgen dat de woon-werkreis ineens ook een beweging wordt. In plaats van het zitten in een auto. Er ligt dan ook veel verbinding en potentie in wat we willen met het sportakkoord en wat we met dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets willen bereiken.

INLEIDING

Regionale Energie Strategie

In 2015 is in Parijs een akkoord gesloten waarbij bijna 200 landen de afspraak hebben gemaakt aan de slag te gaan met klimaatdoelen. Ook Nederland was één van deze landen. We hebben afgesproken per regio actie te ondernemen. Ook Zeeland is actief aan de slag gegaan. Vernieuwend kijken naar Zeeuwse energie, samen op weg naar een energieneutraal 2050, duurzaam wonen en leven. Hoe we dit gaan doen is opgepakt in de Regionale Energie Strategie (RES). Hierin is in drie sectoren (Gebouwde omgeving, elektriciteit, mobiliteit) gekeken naar mogelijkheden, kansen en belemmeringen. Per sector is een ambitie vastgesteld. In de sector mobiliteit is specifiek aandacht besteed aan de fiets. De ambitie is om met mobiliteit de CO2 reductie met 49% terug te brengen (in 2030). De fiets is bij uitstek een klimaatvriendelijke wijze van verplaatsen. Belangrijk dus om in dit toekomstbeeld fiets aandacht te besteden aan fietsstimulering waarmee we ook de gewenste bijdrage aan de RES in Zeeland, maar eigenlijk voor de gehele wereld, leveren.

Strategische aanpak stikstof in Zeeland

Door een grote hoeveelheid aan economische ontwikkelingen komen er steeds meer stikstofvormen in de lucht die belastend zijn voor de natuur. Maatregelen zijn dan ook nodig om het neerslaan van belastende stikstofvormen af te laten nemen. Tegelijkertijd willen we ruimte behouden/maken voor economische ontwikkelingen. Dit vraagt om een aanpak, ook in onze provincie: Strategische aanpak stikstof in Zeeland. Bij deze aanpak staat een goede ecologische toestand van onze natuur centraal. We werken met twee tussendoelen. Voor de middellange termijn (2020-2030) het bewerkstelligen van een daling in de stikstofdepositie om hiermee de kwaliteit van gevoelige gebieden te versterken en ontwikkelruimte te creëren. Op korte termijn (2020-2022) zetten we in op stikstofruimte genereren en een systeem te ontwikkelen waarmee vergunningen kunnen worden verleend voor nationale en regionale projecten, passend bij Zeeland. In onze provincie een lastige opgave. Zeeland is een provincie die stikstof importeert, terwijl Nederland als geheel juist stikstof exporteert. Door onze ligging ontvangen we veel stikstof uit het buitenland en van de scheepvaart. Gemiddeld in Zeeland is het verkeer voor 6% de herkomst van stikstof. Landelijk ligt de nadruk bij de stikstofaanpak op de agrarische sector. In Zeeland is het streven benadrukt om ook voor andere sectoren maatregelen te nemen. Voor de sector verkeer is hier zeker een rol voor de fiets weggelegd. Fietsen levert geen negatieve bijdrage aan de stikstofproblematiek. Sterker nog, als we meer gaan fietsen en daardoor vervuilende vervoersmiddelen links laten liggen dragen we zelfs ons steentje bij aan de stikstofaanpak.

INLEIDING

Bestemming Zeeland 2030

Zeeland is onlosmakelijk verbonden met toerisme. Jaarlijks geven gasten bijna 2 miljard euro uit in onze provincie. Toerisme is dan ook een belangrijk onderdeel van de Zeeuwse economie, en de samenleving. De komende jaren staat de vrijetijdssector voor grote uitdagingen. Met 'Bestemming Zeeland 2030' is een gezamenlijk toekomstbeeld op toerisme in 2030 ontwikkeld waarin de belangen van toerisme, de omgeving en het Zeeuwse landschap samen komen. De Zeeuwse ambitie is zorgen voor een vrijetijdssector die in balans met de samenleving en de omgeving bloeit. Hiervoor zijn drie pijlers van belang:

1. Toerisme draagt positief bij aan de omgeving en de samenleving.
2. De vrijetijdssector is toekomstbestendig.
3. Inwoner en gast hebben een optimale beleving.

Om o.a. de ambitie om te zetten in concrete acties zijn dertien thematische ambities uitgewerkt. Één van deze thema's is 'Toeristische mobiliteit is duurzaam'. Overheden en ondernemers ontmoedigen het autogebruik van hun gasten tijdens hun verblijf in Zeeland. Momenteel zijn er nog (te) veel vervoersbewegingen met eigen, niet duurzaam vervoer van en naar toeristische en recreatieve bestemmingen in Zeeland. We willen er juist voor zorgen dat er voldoende duurzame vervoersmogelijkheden zijn om Zeeland te ontdekken. Zo kan iedereen de auto zoveel mogelijk laten staan. Op dit punt kan de fiets een belangrijke rol spelen. Het beschikbaar stellen van huurfietsen maar ook deelfietsen en deel e-bikes maakt de fiets ook voor bezoekers die geen fiets meenemen naar Zeeland een potentieel vervoersmiddel. Goede, aantrekkelijke en veilige fietsinfra nodigt dan weer uit om de fiets ook daadwerkelijk te gebruiken. Een goede aansluiting van de fiets op de bus en trein maakt het dan weer interessant om ook bij langere verplaatsingen de auto te laten staan. Kortom, reden genoeg om ook in het kader van Bestemming Zeeland 2030 in te zetten op meer fietsen.

INLEIDING

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Hiervoor hebben we samengevat waarom meer fietsen in Zeeland gewenst is. Zowel in de Zeeuwse Omgevingsvisie als in de Regionale Mobiliteitsstrategie is een expliciete rol voor de fiets weggelegd. Die rol gaan we in dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets verder vormgeven. Een verdere detaillering van de weg die we met de Zeeuwse Fietsvisie reeds zijn ingeslagen. Op landelijk niveau is een dergelijke doorvertaling ook gedaan, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Naast de Zeeuwse Omgevingsvisie en de Regionale Mobiliteitsstrategie is ook dit een pijler waarop we het Zeeuwse toekomstbeeld gaan vormen.

De aanleiding voor dit NTF is niet anders dan de redenen die we voor de Zeeuwse situatie hebben opgesomd. Om het groot aantal maatschappelijke uitdagingen het hoofd te kunnen bieden vormt de fiets één van de oplossingen. Om de kracht van de fiets goed te benutten in de mobiliteit van Nederland is een Schaa sprong Fiets nodig: een forse ontwikkeling van de fietsnetwerken, fietsenstallingen en fietsstimulering. In eerste instantie is aan deze schaa sprong een concreet doel gekoppeld: 20% meer fietskilometers in 10 jaar tijd (2017-2027). Dit vormde een mooie basis voor een gezamenlijke aanpak en heeft in ieder geval de aandacht voor de fiets verder doen groeien. De Schaa sprong Fiets kan alleen worden bereikt als we anders te werk gaan. Anders denken, anders financieren en anders ruimte delen. Dit vraagt heldere keuzes die richting geven aan een koerswijziging voor meer “fiets”.

Alles bij elkaar gaat dit nationaal bezien om een investering van zo'n 12-13 miljard euro. Hiervoor zijn Rijks-overheid, provincie, vervoerregio en gemeente samen aanzet. Om alle partijen op één lijn te krijgen is het NTF opgesteld. In maart 2021 is het NTF op Hoofdlijnen verschenen. Inmiddels ligt er een volledige uitwerking in



de vorm van het NTF. Om de gewenste schaa sprong te bereiken wordt ingezet op drie pijlers:

- Versterken van de fietsnetwerken.
- Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te tallen.
- Stimuleren van het fietsgebruik.

Daarbij wordt de nadruk op samenwerking gelegd. Een doorvertaling van het NTF in een provinciale/regionale versie en in een regionaal uitvoeringsprogramma is dan ook gewenst. Het NTF is een optelsom van alle regionale plannen.

INLEIDING

Samen aan de slag in Zeeland

In Zeeland wordt al veel gefietst. Maar het kan (nog) meer. Niet alleen vanuit persoonlijk gewin omdat fietsen (relatief) goedkoop en gezond is. Juist ook omdat fietsen bijdraagt aan bredere doelstellingen die Zeeland breed zijn afgesproken. Dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets (ZTF) biedt het kader hoe hiermee gezamenlijk aan de slag kan worden gegaan in Zeeland. Een kader dat tevens de uitwerking vormt van de NTF op Zeeuwse schaal en handen en voeten geeft aan de opdrachten die in de Zeeuwse Omgevingsvisie, de RMS, Strategische aanpak stikstof in Zeeland, het Zeeuws Sportakkoord en Bestemming Zeeland 2030 zijn opgenomen. Hoog tijd dus om op de fiets te stappen! In lijn met de landelijke opgave, maar wel met een Zeeuws tintje. Hier fietZen we.

Proces

Om te komen tot de Fietz, oftewel het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets, zijn we gestart waar de Zeeuwse Fietsvisie eindigde. Deze visie kwam tot stand onder begeleiding van een kerngroep en in nauw overleg met wegbeheerders en stakeholders. Eind 2021 is aan de hand van het NTF op hoofdlijnen en de Zeeuwse Fietsvisie per Zeeuwse regio een digitale bijeenkomst georganiseerd. Oorspronkelijk met de bedoeling om de Zeeuwse Fietsvisie te vertalen in een concreet maatregelenpakket voor de onderwerpen netwerk en stallen. Er bleek behoefte aan meer. Uiteindelijk heeft dit dan ook geresulteerd in een proces waarbij we de NTF doorvertalen op Zeeuwse schaal. Niet alleen een visie, maar een concrete aanpak voor de fiets in Zeeland. In een eerste fase is een kapstok opgesteld. Een aanpak op hoofdlijnen. Deze is vervolgens doorvertaald in een rapportvorm. Voor de begeleiding van het proces is de volgende structuur gehanteerd:

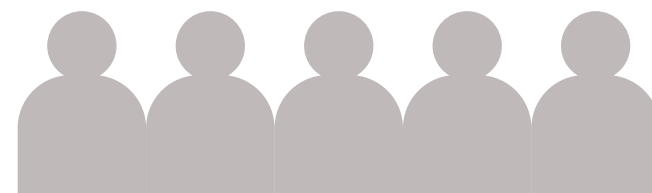
Kernteam

Het kernteam bestaat uit de samenwerkende wegbeheerders. Gemeente Goes vertegenwoordigt hierin de Zeeuwse gemeenten.



Kopgroep

Gedurende het proces heeft afstemming plaatsgevonden op bestuurlijk overleg. In eerste instantie is 1 op1 met bestuurders gepolst hoe men tegen de voorgestelde aanpak aankijkt. Daarna is het concept rapport in een kopgroep-overleg besproken.



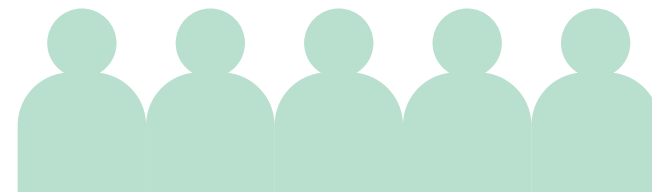
Projectgroep

Om alle wegbeheerders tijdig te betrekken is enkele malen het kernteam uitgebreid tot een grotere projectgroep. Hierdoor zijn partijen als Rijkswaterstaat en North Sea Port ook tijdig aangehaakt en is de gemeentelijke vertegenwoordiging per deelregio voorzien.



Klankbordgroep

Naast wegbeheerders is het van belang dat ook alle stakeholders aangehaakt zijn en zich kunnen scharen achter het opgestelde toekomstbeeld. Via een klankbordgroep hebben zij de mogelijkheid om mee te denken en te reageren.

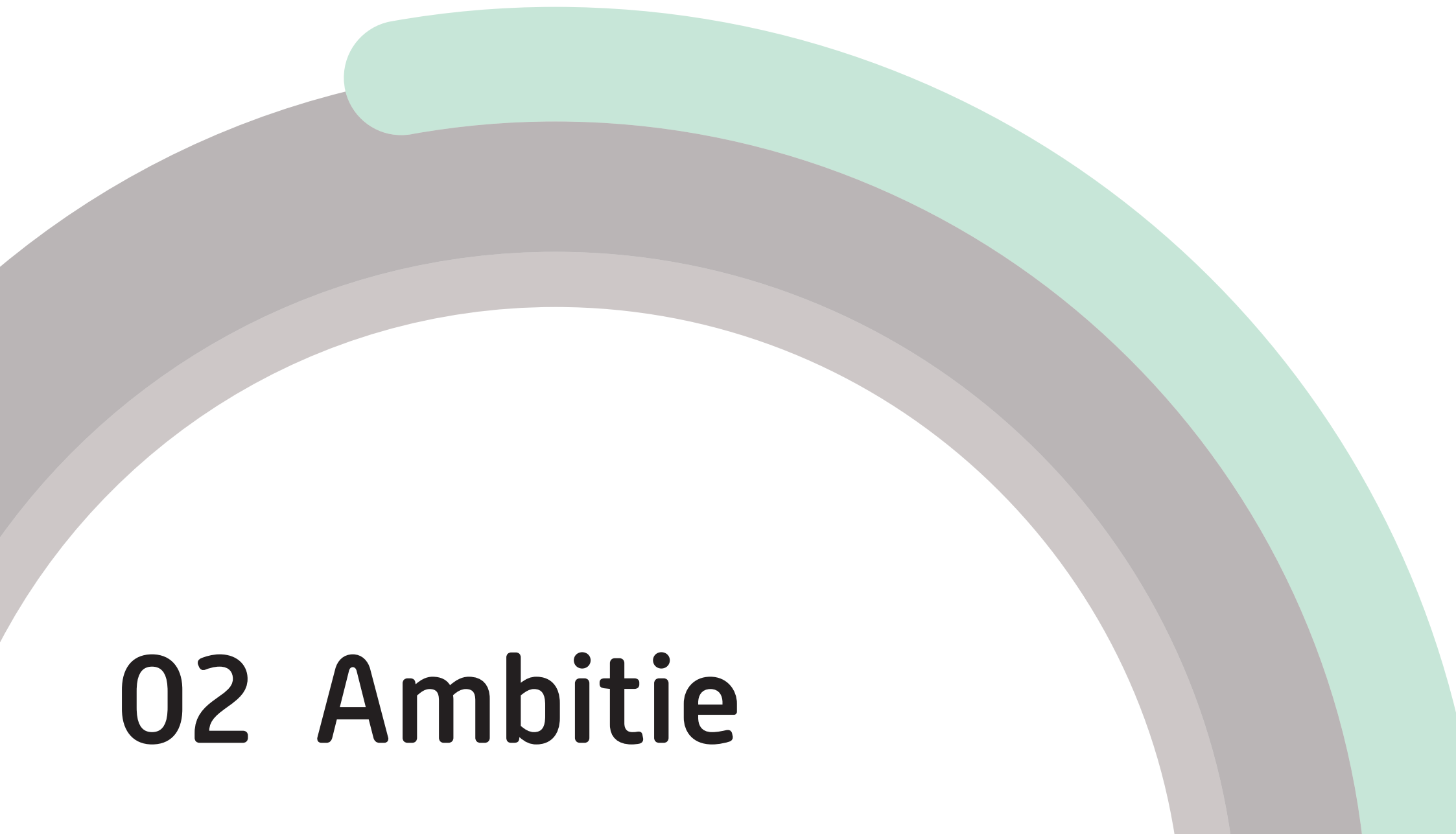


INLEIDING

Met de gehanteerde werkwijze heeft nagenoeg iedereen die een rol heeft bij of interesse in fietsen in Zeeland mee kunnen denken. Met de ondertekening van een intentieverklaring geven zij aan ook daadwerkelijk samen aan de slag te gaan. Met de ondertekening hiervan wordt geborgd dat dit toekomstbeeld de basis is voor de samenwerking. Partijen zijn vervolgens vrij om dit intern op eigen wijze vast te leggen. Een gemeente kan bijvoorbeeld de uitvoering hiervan prima borgen in een GVVP of fietsbeleidsplan. Als alle partijen het er maar over eens zijn dat we vanuit deze gezamenlijke ambitie aan de slag gaan.

Leeswijzer

We starten het toekomstbeeld met het formuleren van onze ambitie. Daarna volgt een samenvatting waarom fietsen ook alweer zo belangrijk is. Op hoofdlijnen hebben we dit al aangestipt in de inleiding. In hoofdstuk 3 leggen we concreter uit waarom juist de fiets zo cruciaal is. In hoofdstuk 4 gaan we in op het fietsen in Zeeland anno nu, 2022. Een schaalsprong is een mooie ambitie. Om te kijken hoe ver je kunt komen moet je echter wel weten waar je vandaan komt. Hoofdstuk 5 omvat het daadwerkelijke toekomstbeeld voor Zeeland. Hoe kunnen we concreet de ideeën voor de fiets zoals verwoord in de Zeeuwse Omgevingsvisie en de Regionale Mobiliteitsstrategie realiseren. Dit doen we o.a. aan de hand van de 3 pijlers uit het NTF. In hoofdstuk 6 leggen we uit hoe we dit gezamenlijk gaan vormgeven in Zeeland. Hoofdstuk 7 omvat vervolgens de organisatie/samenwerking die nodig is om het ZTF vorm en inhoud te geven.



02 *Ambitie*

AMBITIE

Inleiding

Met Fietz willen we ervoor zorgen dat we (nog) meer gaan fietsen in Zeeland. In lijn met de landelijke opgave willen we inzetten op maximalisatie van het fietsgebruik. Maar hoe gaan we dat doen en wanneer zijn we tevreden? In dit hoofdstuk leggen we aan de hand van doelen en de ambitie uit wat we met Fietz willen bereiken.

Wat willen we bereiken?

Samenwerken is het sleutelwoord. Net als in de grote wielerrondes kan de winnaar het niet alleen. Er is een team nodig. Dat kan alleen succesvol zijn wanneer er ook sprake is van een goede rolverdeling. Met Fietz willen we de richting in Zeeland bepalen. Een gezamenlijke ambitie. We leveren allemaal een bijdrage aan die ambitie, iedere organisatie op basis van de eigen capaciteiten en mogelijkheden. Fietz moet dan ook een gezamenlijke basis vormen voor hoe we de komende jaren aan de slag gaan. Belangrijk daarbij is ook dat we dezelfde ambitie nastreven. De een mag best wat harder fietsen dan de ander, maar allemaal wel in dezelfde richting op weg naar hetzelfde doel (of ambitie). Daarnaast geven we met Fietz ook duidelijk aan hoe we in Zeeland samen de landelijke ambitie vormgeven. Wij staan klaar voor de start. Als het Rijk de landelijke ambitie echt vorm gaat geven hebben we ons huiswerk gereed en kunnen we nog meer werk met werk maken. Dit geldt ook voor de samenwerking met onze burens. De provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, en onze Vlaamse zuiderburen. Vanuit Fietz kunnen we met hen samenwerken om ook grensoverschrijdend bij te dragen aan meer fietsen.

Ambitie

Het doel van de Zeeuwse Toekomstvisie is helder: maximalisatie van fietsgebruik. Maar wat is maximaal? Landelijk is vastgesteld dat we inzetten op 40% meer fietskilometers in 2040 en 20% meer fietskilometers in 10 jaar tussen 2017 en 2027. Hoe realistisch een dergelijk toename is hangt van meerdere factoren af. Wat is het groeipotentieel? In een gemeente of gebied waar al heel veel wordt gefietst zal het lastiger zijn om veel extra kilometers te bereiken. In een gebied waar nu weinig wordt gefietst maar waar wel kansen liggen zal dit eenvoudiger zijn. Met maatregelen om fietsen te stimuleren dragen we bij aan extra fietskilometers. Externe factoren zijn echter ook van belang. Stel dat de stijging van de brandstofprijzen doorzet. In dat geval zal autogebruik sterk geremd worden en is er automatisch, zonder dat er vanuit fietsbeleid iets voor gedaan hoeft te worden, een extra stimulans voor het fietsgebruik.

Maximalisatie van het fietsgebruik is alleen geslaagd als de gebruiker ook tevreden is. Dit betekent dat er naast het fietsgebruik ook in beeld moet worden gebracht hoe tevreden de gebruiker/fietsers is. Daarmee kan ook informatie worden verzameld om de maatregelen af te stemmen op de wensen van deze gebruikers, zodat men ook blijft fietsen, misschien zelfs nog wel meer.

Voorgaande geeft aan dat het lastig is om ons te conformeren aan een concrete doelstelling. Fietsen is immers geen doel op zich maar een middel om andere doelen te bereiken. Insteek is dan ook dat we in Zeeland inzetten op maximalisatie van het fietsgebruik. Of de bereikte "maximalisatie voldoende is stemmen we af met andere beleidsvelden, bijvoorbeeld de doelstellingen zoals verwoord in de Regionale Energie Strategie.

Er is sprake van een ambitie, niet van een keiharde doelstelling die koste wat kost behaald dient te worden. De ambitie is het streven naar maximalisatie van het fietsgebruik. Als kader wordt hiervoor de landelijk toename van 40% meer fietskilometers in 2040 gehanteerd. De start in Zeeland is in principe in 2023, dus een fikse opgave in 17 jaar. Eerste ijkpunt is 2030, dan is bij voorkeur de eerste 20% al bereikt. De monitoring gaat uit van 20% toename in 2030 en 40% toename in 2040. Aan de hand van deze indicator wordt het effect van de inspanningen getoetst. Zo kan jaarlijks gezien worden of het goed gaat óf dat er noodzaak is om een extra stapje te zetten.

Naast het aantal afgelegde kilometers zijn ook andere indicatoren relevant. Meer fietsgebruik leidt tot hogere intensiteiten. Nogmaals: we willen de vinger aan de pols houden. Voorstel is dan ook om na de nulmeting in 2023 jaarlijks de voortgang in beeld te brengen. Zo kunnen we de jaren met elkaar vergelijken en na verloop van tijd trends vaststellen. In de meeste gevallen is een stijging positief. Meer fietskilometers, meer fietsers, meer fietsbezit. Alleen voor het onderdeel diefstal en ongevallen zetten we in op een afname of minimaal een gelijk niveau. Maximalisatie van fietsgebruik mag immers niet ten koste gaan van verkeersveiligheid.

AMBITIE

Verder vinden we het ook belangrijk dat meer fietsen bijdraagt aan een groter doel. Fietsen is immers niet zozeer een doel op zich. We willen dat hierdoor ruimte ontstaat voor een fraaiere leefomgeving, de leefbaarheid beter beoordeeld wordt en we op weg zijn naar meer duurzaamheid. Om dit te kunnen toetsen leggen we een link met de Regionale Energiestrategie (RES). De Zeeuwse ambitie voor wat betreft mobiliteit is vastgesteld op een CO2 reductie van 49% (in 2030). Wanneer we een fikse toename van het fietsen waarnemen en we de gewenste CO2 reductie behalen of in ieder geval in de buurt komen daarvan kunnen we globaal aannemen dat we op de goede weg zijn. Als we wel veel meer fietsen maar de CO2 reductie in mobiliteit lukt niet is dat een teken dat er ergens iets toch niet helemaal goed gaat.

Naast CO2 reductie willen we met fietsstimulering ook een bijdrage, hoe klein dan ook, leveren aan de stikstofaanpak. In de “strategische aanpak stikstof in Zeeland” geven provincie en Rijk aan hoe we in Zeeland samen de verantwoordelijkheid om de natuurkwaliteit te verbeteren en economische ontwikkelingen mogelijk te maken. In deze aanpak wordt gewerkt met de volgende tussendoelen:

- Middellange termijn (2020-2030): bewerkstelligen van daling in stikstofdepositie om ontwikkelruimte te creëren en de kwaliteit van gevoelige gebieden te versterken. Dat doen we zoveel mogelijk in samenhang met transities en integrale gebiedsontwikkeling.
- Korte termijn (2020-2022): stikstofruimte genereren en een systeem ontwikkelen waarmee vergunningen kunnen worden verleend voor nationale en regionale projecten, passend bij Zeeland.

Een andere pijler waarom meer fietsen gewenst is betreft het streven naar meer beweging onder onze inwoners. We willen graag een gezondere samenleving. Provincie Zeeland geeft hier vorm aan met het Zeeuwse Sportakkoord. Partijen die dit akkoord steunen geven gezamenlijk vorm aan de uitvoering door zich in te willen spannen voor optimale sport- en beweegmogelijkheden voor iedere inwoner van Zeeland.

Voorgaande leidt tot de volgende ambitie en bijbehorende controlemiddelen:

Om met de fiets een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan de Zeeuwse ruimtelijke en maatschappelijke opgaven zetten we in op een maximalisatie van het fietsgebruik in Zeeland, waarbij de fietsveiligheid behouden blijft en bij voorkeur verbeterd.

In hoeverre we deze ambitie waar maken toetsen we aan de hand van de volgende twee doelen:

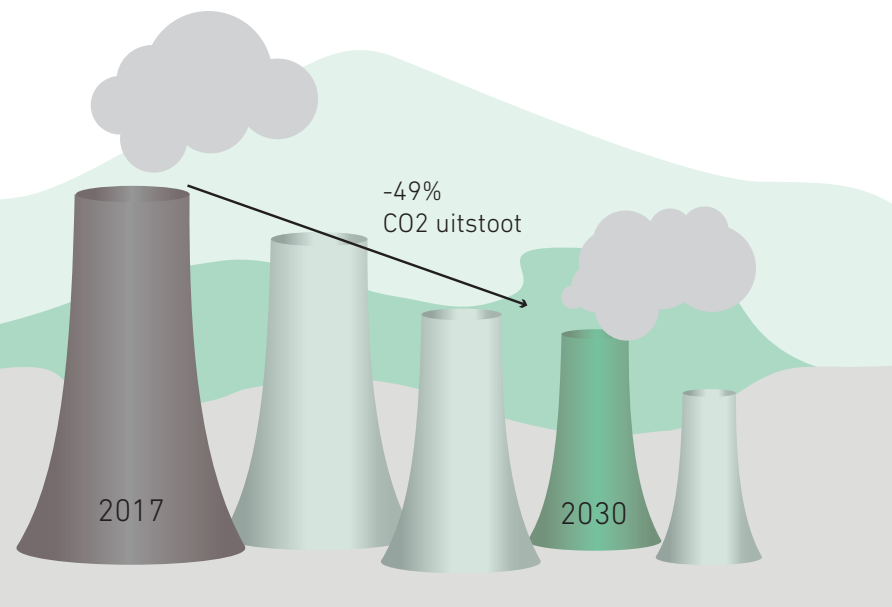
- Toename van aantal fietskilometers (t.o.v. 2023) met 20% in 2030 en 40% in 2040.
- Afname van CO2 uitstoot met 49% in 2030 (t.o.v. 2017, conform RES Zeeland).

De doelstellingen ten aanzien stikstof en gezondheid/meer bewegen zijn niet eenvoudig in een getal of percentage uit te drukken. Beide onderwerpen moeten wel steeds betrokken worden bij de bepaling van het effect van onze fietsaanpak.

Maximalisatie Fietsgebruik

Ruimtelijke & maatschappelijke opgave

Aantal fiets km





03 De fiets is cruciaal

DE FIETS IS CRUCIAAL

Inleiding

Fietsers zijn gelukkiger, vitaler, productiever en minder vaak ziek. Alleen al voor je eigen gezondheid is regelmatig fietsen een logische keuze. Met de maatschappelijke uitdagingen waar we momenteel voor staan is de fiets echter ook een onmisbare schakel in heel wat opgaven. Om te zorgen dat dit ook de komende periode werkend blijft moeten we nog meer inzetten op de fiets. In dit hoofdstuk leggen we aan de hand van enkele thema's uit waarom de fiets ook alweer die cruciale schakel is. Waarom gaan we in Zeeland nog meer fietsen? Na het doornemen van dit hoofdstuk is het voor een ieder helder, daarom!

Bereikbaar en aantrekkelijk Zeeland

Qua maat en schaal zijn Nederlandse steden geschikt voor verplaatsingen per fiets. De meeste voorzieningen/bestemmingen bevinden zich namelijk op fietsafstand. In het kader van de woningbouwopgave staan steden voor een enorme opgave. Om het open landelijk gebied te ontzien wordt in Nederland gestreefd naar een verdichting van de steden. Dit resulteert in de bouw van 96% van de nieuwe woningen in stedelijk gebied. In dichtbevolkte delen van Nederland kan dit niet zonder de potentie van de fiets optimaal te benutten. Verdichting betekent dat het nog belangrijker wordt hoe omgegaan wordt met de beschikbare ruimte. Een fiets neemt 28 keer minder ruimte in beslag dan een rijdende auto. Een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto. Voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de steden zelf is de fiets dus ideaal. En in combinatie met bijvoorbeeld de trein kan de fiets ook zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen steden onderling en steden en het buitengebied.

Zeeland is vanuit Nederlands oogpunt een minder dichtbevolkt gebied. Op landelijke schaal zijn de uitdagingen in de 4 grotere Zeeuwse steden (Middelburg, Vlissingen, Goes, Terneuzen) uiteraard niet vergelijkbaar met de opgaves waar men in bijvoorbeeld de Randstad voor staat. Toch is juist ook voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Zeeland de fiets ideaal. De meeste voorzieningen in Zeeland zijn ook in de centrumsteden te vinden. In de 4 eerder genoemde steden, maar ook regionale centra als Oostburg, Hulst, Tholen en Zierikzee. Wanneer er vanuit deze verschillende centra het fietsbereik (7,5 km) en het e-fietsbereik (15 km) in beeld wordt gebracht is te zien dat er een bijna volledig bedekt Zeeland is. Dit toont aan dat ook in onze provincie veel voorzieningen per fiets bereikbaar zijn. Uiteraard kan het water een fikse barrière vormen. In dergelijke gevallen kan de fiets dan weer een belangrijke schakel zijn in de nieuwe ov-structuur zoals verwoord in de RMS. De fiets kan ook prima de verbinding maken met voorzieningen bij onze burens, of het nu Vlaanderen, Noord Brabant of Zuid Holland betreft. Vanuit het centrum van Tholen sta je in minder dan 10 km in Bergen op Zoom. Vanuit centrum Hulst bedraagt de afstand tot aan het station van Sint Niklaas amper 15 km.

Het is niet voor niets dat in de Zeeuwse Omgevingsvisie een specifieke actie is opgenomen om meer in te zetten op de (e)fiets voor kortere afstanden. Zo proberen we Zeeland bereikbaar te houden voor iedereen. Ook diegenen die zich geen auto kunnen veroorloven. De impact van een fiets op de omgeving is veel minder groot dan bijvoorbeeld een personenauto. Klinkt aantrekkelijk toch? In binnensteden zien we al veel langer een beweging dat autogebruik wordt ontmoedigd. De auto verdwijnt her en der zelfs al uit het straatbeeld. Dit komt het gebruik en de aantrekkelijkheid van deze gebieden ten goede. De dominantie van de auto in woonstraten staat inmiddels onder druk. Ook hier zien we de potentie van de straat als verblijfsgebied. Naast bereikbaarheid dus een extra reden om in te zetten op alternatieven, zoals de fiets.

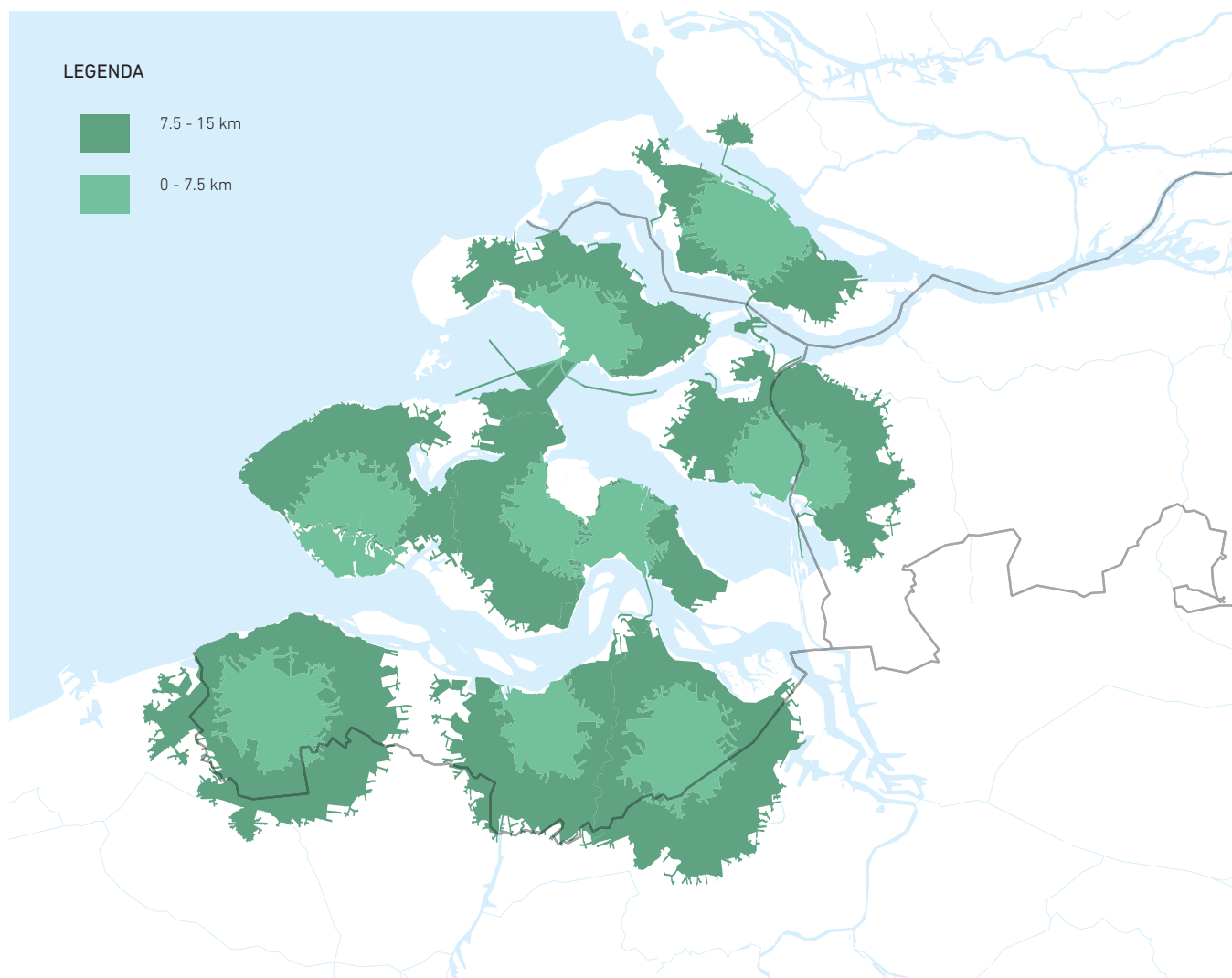
Meer nog dan voor het meer stedelijk gebied is bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied in Zeeland belangrijk. En ook hierin kan de fiets een belangrijke rol spelen. Het buitengebied heeft te kampen met het verdwijnen van voorzieningen. Juist in een landelijk gebied zoals Zeeland zien we dit effect sterk naar voren komen. Een goede verbinding tussen buitengebied, dorpen en het (stedelijk) gebied met voorzieningen is belangrijk. Vaak hebben we het dan over verbindingen die meer dan 7,5 km bedragen. Te veel dus eigenlijk voor de gewone fiets. De komst van de e-fiets biedt hierin een oplossing. Want binnen een afstand van 15 km zijn met een e-bike veel voorzieningen wel bereikbaar. Kijken we bijvoorbeeld naar de locaties van voortgezet onderwijs in Zeeland. Met een maximale (e-)fietsafstand van 15 km bedekken we nagenoeg de gehele provincie.

DE FIETS IS CRUCIAAL

Vanuit bijna geheel Zeeland is een grotere stad of centrumstad te bereiken binnen 15 of 7,5 km. Om de bereikbaarheid van het landelijk gebied te toetsen hebben we deze oefening ook toegepast op een specifieke voorziening, scholen (VO). Ook hier zien we dat dit een bijna volledige dekking voor Zeeland oplevert. Daar komt bij dat de combinatie fiets/ov voor extra bereikbaarheid kan zorgen. Op de fiets naar een mobiliteitshub en vanaf daar met de (snel) bus naar je eindbestemming. Dat is het beeld wat we met de RMS hopen te bereiken. Belangrijk dus dat de hubs gekoppeld zijn aan goede en veilige routes én dat er goede en veilige stallingsmogelijkheden worden aangeboden.

Vanuit de brede welvaart gedachte is het vertrekpunt om mobiliteit voor de hele samenleving mogelijk te maken om zo gebruik te kunnen maken van (dagelijkse) voorzieningen. Uit “Toegang voor Iedereen” (Planbureau voor de Leefomgeving, oktober 2022) blijkt dat in landelijke gebieden juist heel veel met de auto gedaan wordt. Voorgaande toont aan dat er wel degelijk kansen liggen om dit ook met de (e) fiets te doen zodat de autoafhankelijkheid afneemt. Een extra stimulans dus om niet alleen in theorie de voorzieningen op fietsafstand te krijgen, maar ook in de praktijk.

Behalve bereikbaarheid behouden/verbeteren is ook de aantrekkelijkheid van het landelijke buitengebied essentieel. Dat het Zeeuwse buitengebied aantrekkelijk is blijkt wel uit de vele toeristen die jaarlijks onze provincie bezoeken en massaal op de fiets stappen om van onze provincie te genieten. Zaak dus dat we onze fietsinfra zo inrichten dat we van hiervan profiteren. Niet alleen onze bezoekers, maar ook de eigen inwoners. Een belangrijke fietsverbinding hoeft niet altijd gekoppeld te zijn aan de autostructuur. Vanuit aantrekkelijkheid bezien kunnen we misschien wel stellen: juist niet. Zaak is om een ideale afstemming te vinden tussen directheid/bereikbaarheid enerzijds en aantrekkelijkheid anderzijds.



Voor de bereikbaarheid van het buitengebied in Zeeland is het belangrijk dat een goede afstemming plaats blijft vinden tussen het openbaar vervoer en het fietsnetwerk. Mobiliteitshubs moeten goed bereikbaar zijn per fiets. Een koppeling met bij voorkeur doorfietsroutes is gewenst.

DE FIETS IS CRUCIAAL

Woningbouw

Landelijk hangt dit thema erg nauw samen met bereikbare en aantrekkelijke steden. Het verdichten van stedelijk gebied is alleen mogelijk wanneer de auto-afhankelijkheid terug gebracht wordt. Vanuit ruimte gebruik, maar ook in relatie tot klimaat, duurzaamheid (denk o.a. ook aan stikstof) is inzetten op alternatieven pure noodzaak. Voor Zeeland is dit op een ander schaalniveau ook wel van toepassing en kan bijvoorbeeld de fiets bijdragen een versnelling. Echter in veel mindere mate dan in echt stedelijk gebied het geval zal zijn. Op basis van bereikbaarheid en aantrekkelijkheid (zie eerder thema) is er uiteraard nog genoeg reden om dit zeker wel te doen. Daarnaast moeten we ook omdenken bij het ontwikkelen van woonlocaties. Juist in de voorbereidende fase kunnen we hier keuzes maken die fietsgebruik stimuleren. Denk daarbij aan direct verbindingen tussen nieuwe locaties en voorzieningen. Directe verbindingen voor de fiets, maar omrijden met de auto. Maar ook de vormgeving van wooneenheden en parkeerlocaties kan een rol spelen. Traditioneel staat de auto min of meer bij de voordeur en de fiets ergens achter in een schuurtje. Je moet dus nu vaak meer moeite doen om de fiets te pakken dan de auto. Dat kan anders. Dat vraagt wel een andere benadering van bijvoorbeeld de locatie waar we auto's en fietsen parkeren. Maar ook zaken als de aanwezigheid van een hub in een nieuwbouwlocatie kan stimulerend werken. Als deze er direct bij realisatie van een woongebied is zal het gebruik hoger zijn dan wanneer deze als sluitstuk wordt toegepast. Kortom, optimaal inzetten op fiets en de combinatie fiets-ov bij het ontwerp van nieuwe gebieden kan een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van fietsgebruik.



We zien ook dat de aandacht bij de inrichting van woongebieden steeds meer gaat naar de kwaliteit van de leefomgeving. Waar tot voor kort de auto (zowel de rijbaan als parkeerplaatsen) het ontwerp van de buitenruimte domineerde komt er gelukkig steeds meer aandacht voor duurzame kwaliteit. Ruimte voor groen die uitnodigt om te bewegen. Mensen, de toekomstige bewoners, zijn steeds meer bezig met gezondheid en duurzaamheid. Dat kan betekenen dat we de auto wat meer naar de rand van de wijk, centrum of stad verbannen. Kijk bijvoorbeeld naar de Toekomstvisie 2040 Vlissingen.

Daarin is dit principe opgenomen. De woningen die we nu bouwen staan in wijken die onderdeel uitmaken van die visie op 2040. Zaak dus om nu al in beweging te komen en deze toekomstbeelden net zo belangrijk te maken als de CROW richtlijnen voor auto-parkeren. En dat is prima uit te leggen, want we vervangen een deel van de auto-afhankelijkheid door de fiets.

DE FIETS IS CRUCIAAL

Gezonde en gelukkige bevolking

Zoals we in de inleiding van dit hoofdstuk al aangeven: fietsers zijn gelukkiger, productiever en minder vaak ziek. Meer fietsen heeft op twee manieren effect op de gezondheid. De gezondheidsraad adviseert om minimaal 150 minuten per week aan matig intensieve inspanning te doen. Dat kan dus prima op de fiets, bijvoorbeeld als woon-werk verkeer. Ook sportief en recreatief fietsgebruik draagt bij aan een betere gezondheid. Wanneer extra fietsen betekent dat dit ter vervanging van autokilometers is snijdt het mes aan twee kanten. Minder (vervuilende) auto's betekent minder uitstoot van fijnstof. De aanwezigheid hiervan in de lucht is juist weer een belangrijk gezondheidsprobleem. In Zeeland zetten we al langere tijd in op meer bewegen. Zo is er sinds 2019 het Zeeuws Sportakkoord waarmee ingezet wordt op bijvoorbeeld inclusieve sport maar ook op het stimuleren van bewegen. Via diverse programma's werkt Sport Zeeland hiermee aan een gezonde en gelukkige bevolking, ook op de fiets.

Reisafstanden korter dan 15 km maar zeker korter dan 7,5 km kunnen prima met de (e-) fiets afgelegd worden. Toch gebeuren deze nog vaak met de auto. Hier kunnen we met fietsstimulering nog veel bereiken. De sleutel hiertoe ligt bij diverse partijen. Allereerst op individueel niveau. Ga gewoon ervaren dat fietsen je gezonder en gelukkiger maakt en het wordt een logisch gevolg. Vaak hebben mensen hier wel een eerste zetje voor nodig. Die kan gegeven worden door de aanwezigheid van de juiste voorzieningen of via werkgevers. Stimuleer als werkgever dat medewerkers de korte ritten op de fiets doen. Belangrijk is dat voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets en het stallen van fietsen goed geregeld is. Voor de auto mogen we het dan best wat lastiger maken. Zo ervaar je, naast dat je je al gelukkiger en gezonder voelt, ook een voorkeursbehandeling!



DE FIETS IS CRUCIAAL

Klimaat

Conform het Akkoord van Parijs moeten we ook in Nederland in 2050 klimaatneutraal zijn. In 2050 stoten we dus geen broeikasgassen meer uit. Ook de uitstoot van stikstof en CO2 moet fors terug gebracht worden. Om dit te bereiken kunnen we uiteraard ons vervoer verschonen. Een elektrische auto als vervanging van een vervuilende diesel of benzinewagen. Voorkomen van het autogebruik is nog een betere oplossing. De fiets kan veel verplaatsingen per auto overnemen. Sowieso voor de korte afstanden. Voor de langere afstanden in combinatie met bijvoorbeeld de bus of trein. In Zeeland hebben we onze klimaatdoelstellingen vormgegeven in o.a. de Regionale Energie Strategie (RES). Daarin wordt opgeroepen om meer in te zetten op de fiets, door het fietsgebruik te stimuleren en de aanleg van het juiste netwerk (o.a. doorfietsroutes). Precies twee van de drie pijlers die later in dit rapport aan bod komen.



DE FIETS IS CRUCIAAL

Inclusieve samenleving

Gemiddeld hebben we 1,3 fiets per inwoner. Wanneer we deze vergelijking maken voor autoverkeer heeft gemiddeld elke inwoner een halve auto, oftewel 1 op de 2 Nederlanders. De fiets is dan ook, zeker in vergelijking met de auto, een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel. Wanneer we er in Zeeland in slagen dat voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets of in een combinatie tussen fiets en openbaar vervoer dan voldoen we dus ook aan de eis van een inclusieve samenleving. Dit vergt nog wel een aantal stappen en een andere manier van denken. Niet meer alleen denken vanuit de auto, maar juist ook vanuit andere modaliteiten. Hoe klein dat aandeel momenteel dan ook is in de totale verplaatsingen.

Bij gebrek aan een acceptabel alternatief kiezen veel Zeeuwen toch voor een auto. In gezinnen vaak meer dan één auto. In de huidige periode is zo'n tweede auto vaak een dure oplossing. Wanneer deze alleen voor boodschappen en halen/brengen (school, sport, etc.) gebruikt wordt zeker. Vaak weten we niet wat in dergelijke gevallen een gereden kilometer kost. Met de huidige brandstofprijzen worden we ons daar steeds meer van bewust. Laten we dit benutten om een verandering te bewerkstelligen. Inzetten op de fiets, al dan niet in combinatie met (fijnmazig) openbaar vervoer, zorgt voor alternatieven. Maar ook een deelauto kan hieraan bijdragen. Door daaraan de kosten van autogebruik te koppelen ontstaat een stimulans van twee kanten.

Met de fietspotentie om iedereen deel te laten nemen aan de samenleving is het ook van belang om iedereen kennis te laten maken met de fiets. De diversiteit aan fietsen (bakfiets, e-bike, etc.) zorgt ervoor dat er inmiddels voor iedereen wel een passende fiets is. Dat fietsen in Nederland in het DNA is ingebakken wil niet zeggen dat dit net zo'n automatisme is voor nieuwe Nederlanders. Ook deze groep moet gestimuleerd worden.

De fiets als economische impuls

Investeren in de fiets levert veel op. We worden bijvoorbeeld gezonder als er meer gefietst wordt. Wanneer we autoverplaatsingen inruilen voor de fiets dragen we bij aan een beter klimaat en leggen we een minder grote claim op het ruimtebeslag. Fietsen is echter ook een product. Zeker in Zeeland kunnen we ook verdienen aan de fiets. Investeren in fietsvoorzieningen en fietsinfra in Zeeland betekent dat onze provincie nog uitnodigender en toegankelijker wordt als recreatief product. Een dagje fietsen in Zeeland als "verdienmodel", daar is helemaal niets mis mee. Per recreatieve fietstocht besteed een fietser in Nederland gemiddeld 3,30 euro. Laat staan als men enkele dagen in de provincie verblijft in plaats van enkel een fietstocht van enkele uren. Fietsen nog meer neerzetten als reden om naar Zeeland te komen dus. In het Toekomstbeeld Bestemming Zeeland 2030 wordt hier al fraai vorm aan gegeven. Zorgdragen voor goede recreatieve fietsinfra, maar ook uitdragen hoe mooi en fijn fietsen in Zeeland is. Ervaringen delen dus!

DE FIETS IS CRUCIAAL



PREMIUM

▲ Hulst wordt de komende vier jaar nog meer gepromoot als fietsgemeente. © Frank Peters

Vier opvallende dingen die de komende vier jaar op de agenda staan in Hulst: fietswalhalla op komst

HULST - Wat gaat er de komende vier jaar gebeuren in Hulst? Dat staat in het bestuursakkoord van coalitiepartijen Algemeen Belang Groot Hulst, CDA, Groot Hontenisse-Hulst en VVD. De nieuwe Hulster gemeenteraad mag er volgende week haar mening over geven. Wat valt er op?

Sophie Stockman 17-05-22, 17:00

Middelburg zet fietsers en voetgangers op 1 en wil culturele hoofdstad worden

10 mei, 20:04 • 3 minuten leestijd

Een zelfbewoningsplicht voor huiseigenaren, een rem op de groei van hotels en B&B's, de menselijke maat terug in de zorg, een ruimhartiger minimumbeleid en Middelburg culturele Europese hoofdstad in 2033. Dat zijn enkele opvallende plannen uit het coalitieakkoord 'Een frisse wind' dat GroenLinks/PvdA, de LPM, D66 en de ChristenUnie dinsdagavond hebben gepresenteerd. Donderdag wordt het nieuwe college van Middelburg geïnstalleerd.

© Omroep Zeeland



PREMIUM

▲ Uitzicht over het Schelde-Rijnkanaal. Aan de overkant van de brug ligt Nieuw-Vossemeer. De fietsroute Linie van de Eendracht voert hier langs. © Timo van de Kastele

Ruim een miljoen van gemeenten voor fietsroute Linie van de Eendracht: Tholen grootste geldschieter

HALSTEREN - De gemeenten Tholen, Steenberg en Bergen op Zoom trekken gezamenlijk 1,1 miljoen euro uit voor de fietsroute Linie van de Eendracht. Ze hopen hetzelfde bedrag aan Europese subsidie te krijgen. De route voert langs plekken waar oude forten stonden langs het Schelde-Rijnkanaal.

Mariëtte den Engelse 18-05-22, 12:01 Laatste update: 18-05-22, 12:06 Bron: BNDeStem

North Sea Port wil jouw fietservaringen kennen: vul als werknemer of werkgever onze fietsenquête in

Gepubliceerd op di 28 jun 2022

Veilig fietsen van en naar het werk in het havengebied, daar maakt North Sea Port verder werk van. Werk je in de haven of ben je een bedrijf dat er gevestigd is, vul dan onze enquête in. Jouw ervaringen zijn immers van groot belang om fietsen in het havengebied veiliger te maken en te verbeteren.

North Sea Port werkt steeds verder aan een betrouwbare en kwaliteitsvolle infrastructuur in het hele havengebied, van Vlissingen over Terneuzen tot Gent. Goede infrastructuur moet immers de veiligheid en mobiliteit mee verbeteren. De haven zet in op veilige wegen en fietspaden en een uitgebreid fietsnetwerk voor het toenemende belang van het fietsverkeer in het woon-werkverkeer.

Voor veilige en aangename fietsinfrastructuur

Om het fietsen maximaal te stimuleren, dient te worden nagegaan of de infrastructuur op jouw fietstraject wel veilig en comfortabel genoeg is. Daarom wil North Sea Port luisteren naar jouw ervaringen om die fietsvoorzieningen veiliger en toekomstbestendiger te maken.

Met behulp van een korte enquête wordt nagegaan welke trajecten het meest bereden worden en welk potentieel er op die trajecten aanwezig is. Bovendien kun je knelpunten doorgeven.





04 De fiets in Zeeland (2022)

DE FIETS IN ZEELAND

Inleiding

Om fietsgebruik te maximaliseren is het wel noodzakelijk om te weten hoeveel en waar er wordt gefietst. In dit hoofdstuk brengen we in beeld hoe het er anno 2022 voor staat in Zeeland. Enerzijds om te kijken welke positie de fiets nu reeds inneemt. Anderzijds om in beeld te brengen over welke gegevens we beschikken of ontbreken. Op basis hiervan kunnen we in 2023 zorgen dat we alle benodigde gegevens verzamelen zodat we beschikken voor een goede nulmeting die tevens de basis vormt voor verdere monitoring. Zo kunnen we het effect van onze inzet meten.

Ambitie

In hoofdstuk 2 hebben we aan de hand van diverse thema's uiteengezet waarom het belangrijk én logisch is om fietsgebruik te stimuleren. Reden ook waarom landelijk de Schaalsprong Fiets is omarmd en heeft geleid tot het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Voor de provincie Zeeland reden om dit weer door te vertalen in een Zeeuws beeld. Maar hoe zit het met de ambitie en het draagvlak onder onze partners? In maart 2022 zijn gemeenteraadsverkiezingen gehouden. Bij het opstellen van dit document beschikken we dus over kersverse coalitieprogramma's van de 13 gemeenten. Programma's zijn doorgenomen op de aanwezigheid van fietsbeleid (of de aanwezigheid van de fiets in gemeentelijke plannen). Hieruit kunnen we opmaken dat de fiets ook op dit schaalniveau aan een opmars bezig is. We merken bij alle gemeenten een positieve insteek voor wat betreft de fiets. Er lopen ook al veel concrete projecten. Tholen investeert bijvoorbeeld fors in de fietsroute Linie van de Eendracht. Hulst wordt de komende jaren gepromoot als fietsgemeente en Terneuzen heeft de fiets op 1 gezet in het in begin 2022 vastgestelde GVVP.

De conclusie is dan ook dat er bij nagenoeg alle wegbeheerders reeds een ambitie aanwezig is om in te zetten op de fiets. Een belangrijk signaal. Dit betekent ook dat dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets vooral een verbindende functie moet hebben. De insteek om het echt gezamenlijk aan te pakken in Zeeland. Niet opleggen wat, waar door wie gedaan moet worden, maar juist inzetten op een gezamenlijk ambitie en aanpak waarin een ieder op eigen wijze en eigen tempo invulling kan geven. Een eigen insteek, maar wel bijdragend aan het grotere (Zeeuwse) geheel.

Data

Als onderdeel van het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets besteden we veel aandacht aan data. Met behulp van data bepalen we of er inderdaad sprake is van een schaal-sprong in het fietsgebruik. Zo kunnen we ook nagaan of dit vervolgens ook bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen. Om onze ambitie te toetsen hebben we uiteraard een vertrekpunt nodig. In 2023 zorgen we ervoor dat we alle data die nodig is verzamelen. Dat jaar wordt op die manier het referentiejaar. Binnen de provincie Zeeland is een datateam actief dat mobiliteitsdata verzamelt. Vanuit dat team vergaren we ook de benodigde data over fietsen en fietsgebruik.

Welke data is nu reeds beschikbaar? Zo zijn er routes waar permanent dan wel regelmatig fietstellingen gehouden worden. Er zijn echter ook veel routes waar nog veel relevante informatie en data ontbreekt. Om uitspraken te kunnen doen over een toename van het aantal fietsers en fietskilometers moet ook hier gemeten worden. Verder zien we ook dat op veel fietsroutes incidenteel geteld wordt. In het kader van een bepaalde studie of ontwikkeling. Deze cijfers worden niet centraal gedeeld en die zouden wel centraal beschikbaar moeten komen.

Kijken we naar het fietsgebruik in Zeeland dan zien we relatief grote verschillen tussen de 13 gemeenten. Op Walcheren, Zuid Beveland en Tholen is het aandeel fiets gemiddeld hoger dan in de andere Zeeuwse regio's. Wanneer we het fietsgebruik in Zeeland monitoren belangrijk dus om ook op regionaal of gemeentelijk niveau te meten. Fietsen stimuleren lijkt op basis van deze cijfers eenvoudiger in Noord-Beveland en Sluis dan in de andere Zeeuwse gemeenten. Aan de andere kant zal er ook een reden zijn waarom de score hier lager uitvalt.

DE FIETS IN ZEELAND

Fietstellingen



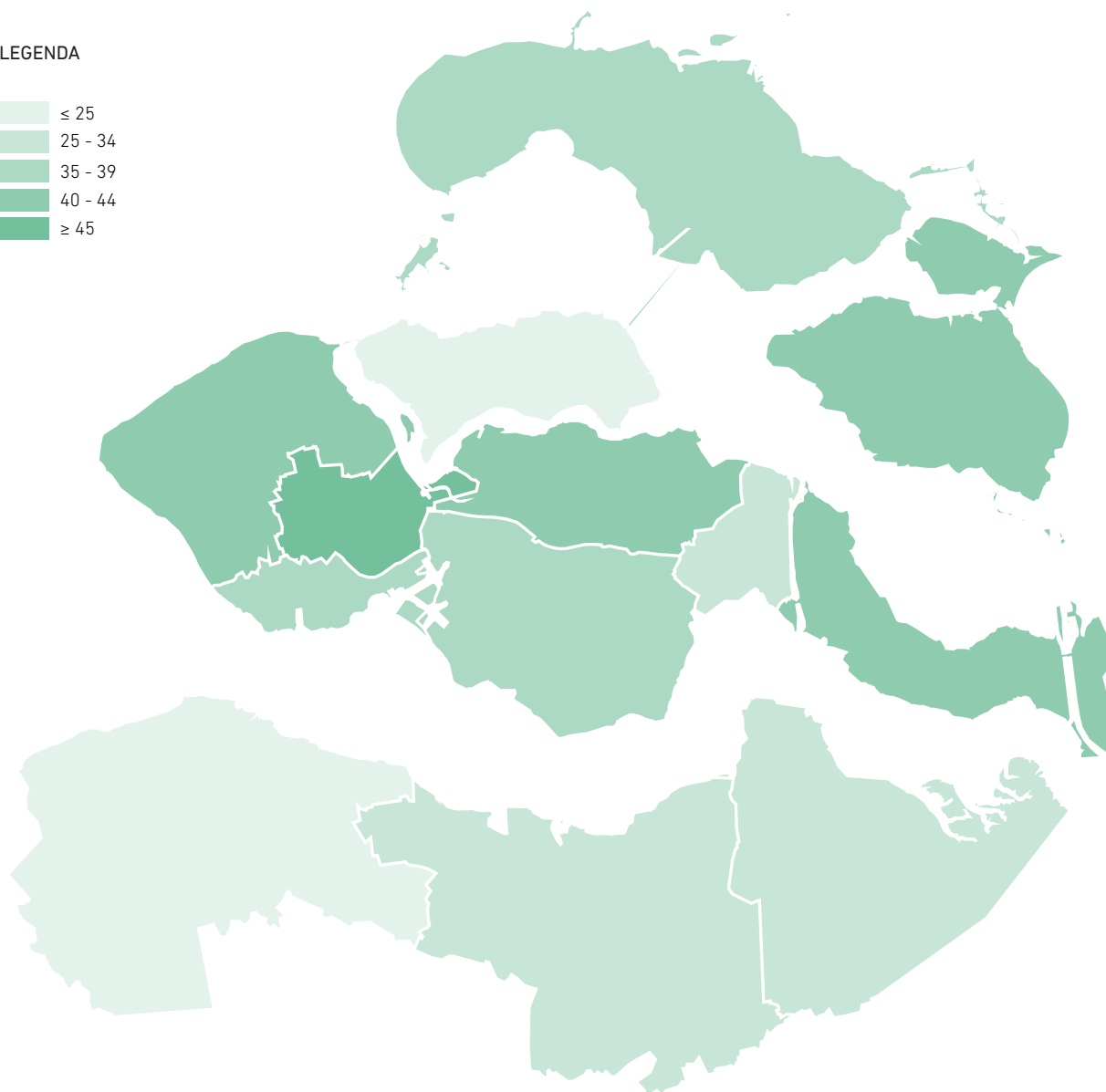
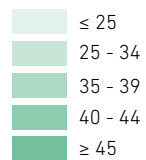
DE FIETS IN ZEELAND

Aandeel fiets in modal split (<7,5 km)

Middelburg	48%
Kapelle	30%
Goes	41%
Veere	42%
Vlissingen	40%
Borsele	36%
Tholen	43%
Reimerswaal	42%
Sluis	22%
Schouwen-Duiveland	35%
Hulst	34%
Terneuzen	34%
Noord-Beveland	20%

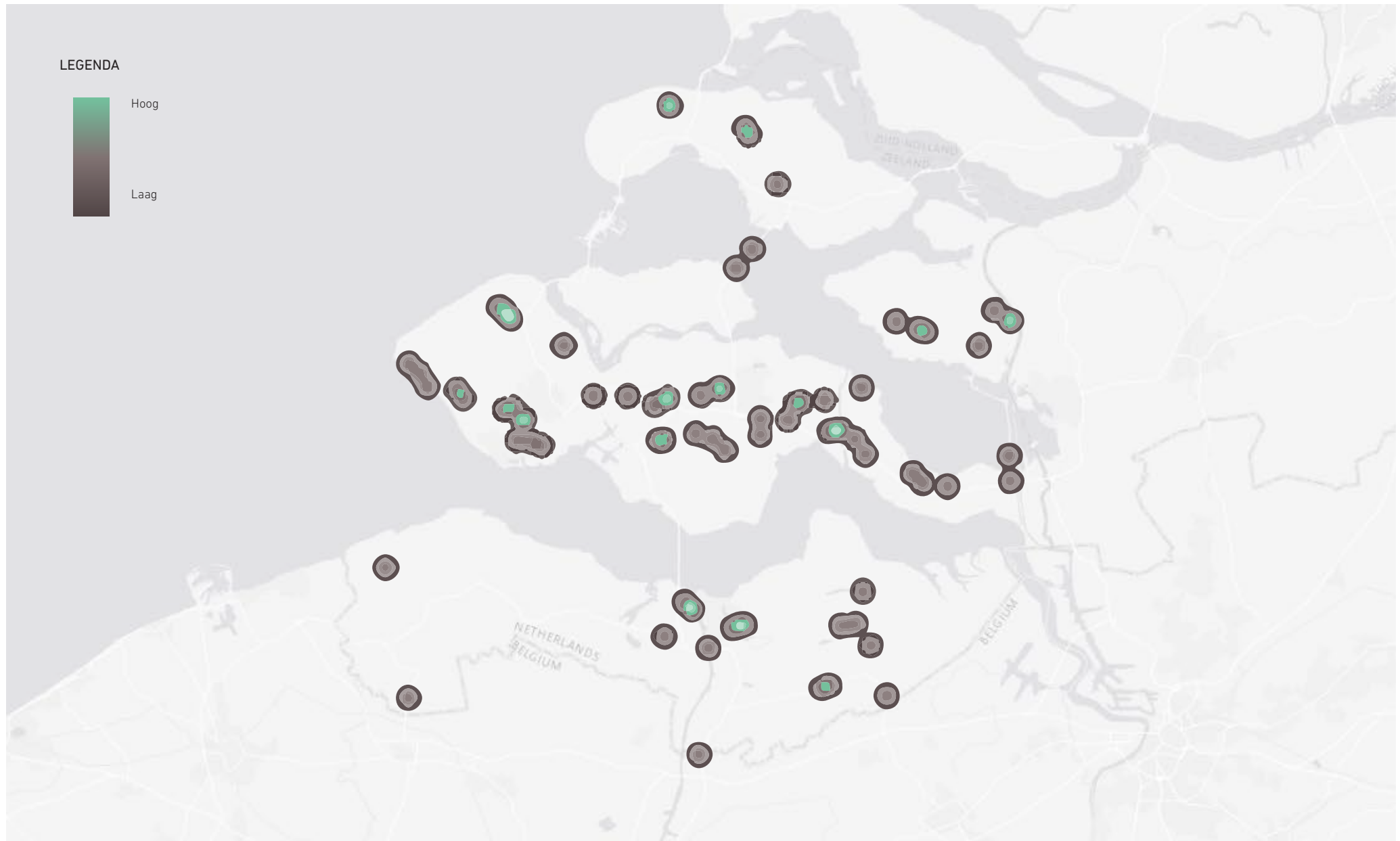
Fietsgebruik 2015-2017

LEGENDA



DE FIETS IN ZEELAND

Ongevallen analyse



DE FIETS IN ZEELAND

Fietsdiefstal



Nederland

gemiddeld per persoon per dag

verplaatsingen

afstand

reisduur

2018

2019

2020

2021

2018

2019

2020

2021

2018

2019

2020

2021

aantal

reizigerskilometers

minuten

Fiets	totaal	0,76	0,72	0,60	0,61	3,21	3,05	2,63	2,71	16,24	15,99	14,45	14,75
	van en naar het werk	0,15	0,14	0,11	0,11	0,73	0,70	0,47	0,48	2,92	2,78	1,98	2,08
	winkelen, boodschappen doen	0,17	0,16	0,16	0,15	0,37	0,33	0,33	0,31	2,09	1,99	1,87	1,81
	uitgaan, sport, hobby	0,15	0,15	0,10	0,10	0,65	0,61	0,49	0,52	3,21	3,25	2,84	2,88
	toeren, wandelen	0,03	0,03	0,04	0,04	0,60	0,54	0,69	0,69	3,86	3,81	4,48	4,43



Zeeland (PV)

gemiddeld per persoon per dag

verplaatsingen

afstand

reisduur

2018

2019

2020

2021

2018

2019

2020

2021

2018

2019

2020

2021

aantal

reizigerskilometers

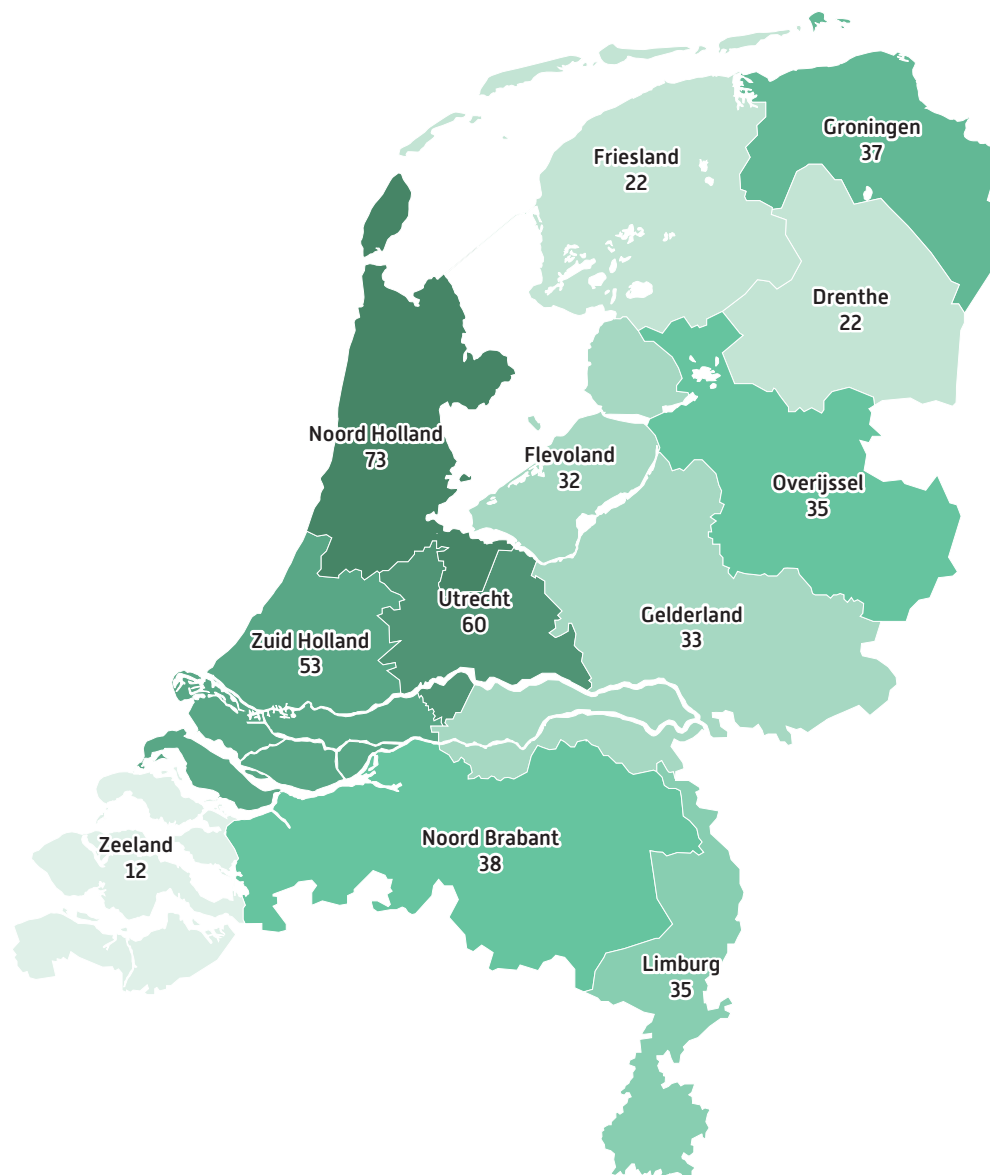
minuten

Fiets	totaal	0,70	0,69	0,64	0,59	3,34	3,12	3,42	2,90	16,02	15,46	17,95	16,19
	van en naar het werk	0,16	0,14	0,12	0,14	0,65	0,72	0,49	0,56	2,58	2,60	-	2,21
	winkelen, boodschappen doen	0,15	0,16	0,18	0,14	0,32	0,29	0,36	0,25	1,67	1,70	2,01	1,44
	uitgaan, sport, hobby	0,15	0,09	0,10	-	0,68	-	0,83	-	3,29	-	4,29	-
	toeren, wandelen	0,05	-	0,05	0,06	0,94	-	1,06	1,13	5,28	-	5,83	6,94

DE FIETS IN ZEELAND

Fietsdiefstal

Aantal fietsendiefstallen per 1000 inwoners.



Aantal kilometers fietspad

	2019	2020	+/-
totaal Nederland*	273.418	276.285	1,0%
Groningen	13.918	13.978	0,4%
Friesland	18.584	18.717	0,7%
Drenthe	15.794	15.825	0,2%
Overijssel	28.129	28.223	0,3%
Flevoland	8.163	8.227	0,8%
Gelderland	42.067	42.298	0,5%
Utrecht	14.320	14.509	1,3%
Noord-Holland	26.975	27.330	1,3%
Zuid-Holland	31.654	32.243	1,3%
Zeeland	13.718	13.820	0,7%
Noord-Brabant	39.935	40.621	1,7%
Limburg	20.162	20.496	1,7%

Met dubbeltelling van tweerichtingswegen.
Bron: CBS (Lengte van Fietspaden per gemeente, wijk en buurt 2020), bewerking BOVAG

DE FIETS IN ZEELAND

Wat missen we?

Onder het kopje data hebben we een overzicht gegeven van enkele fietsdata waarover we nu reeds beschikken. Op het gebied van intensiteiten en snelheden van fietsers missen we informatie die netwerk dekkend is. We moeten dus op meerdere locaties vaker gaan tellen. Via het provinciale data team kan deze info verzameld en verspreid worden. Het is wenselijk dat ook incidentele tellingen hierin een plaats krijgen.

Belangrijk bij de data is dat we deze kunnen splitsen naar regionaal en gemeentelijk niveau. Zo kunnen we verschillen herkennen en analyseren en kunnen ook wegbeheerders hun eigen beleid of inspanningen toetsen.

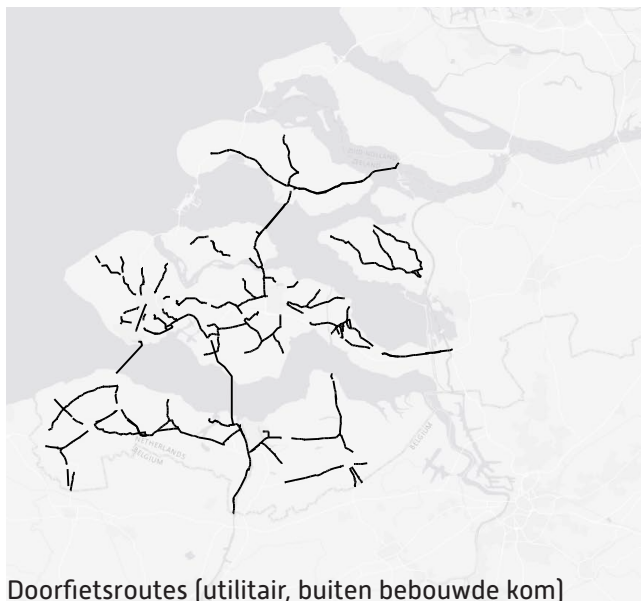


05 Zeeuws Toekomst- beeld Fiets

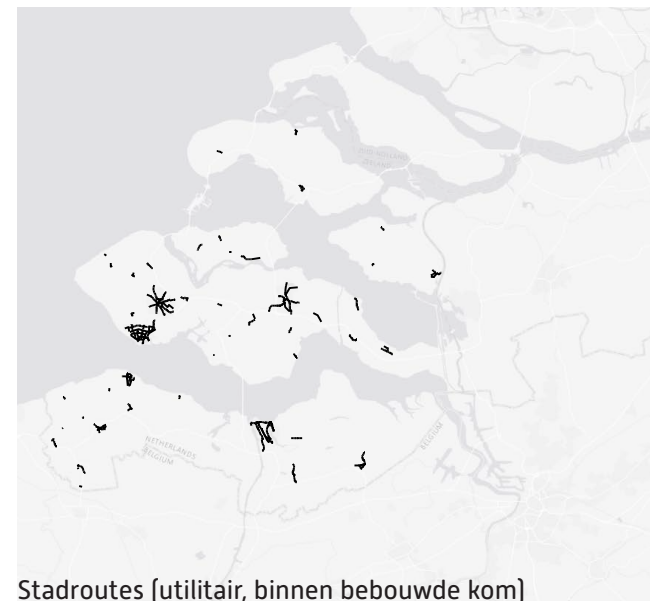
ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

Uitwerking van de ambitie

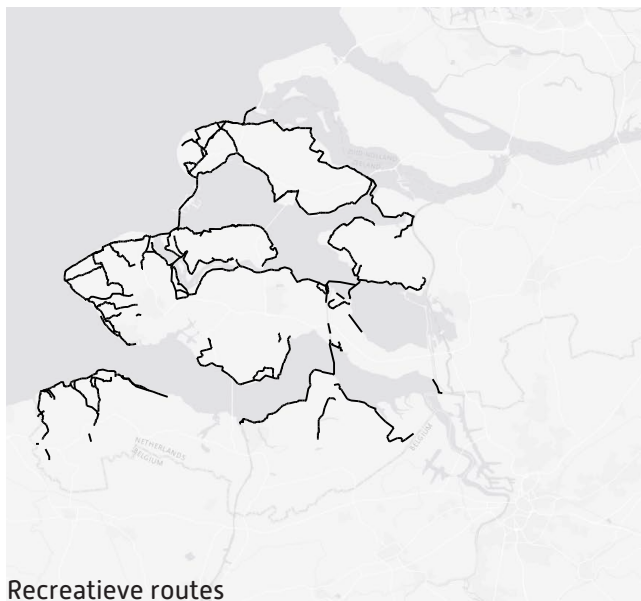
We zetten in op maximalisatie van het fietsgebruik. Door meer te fietsen willen we een bijdrage leveren aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven in Zeeland. Extra fietskilometers mogen niet leiden tot een toename van de verkeersonveiligheid onder fietsers. Hoe gaan we vorm geven aan deze ambitie? We hanteren hiervoor dezelfde aanpak als die landelijk is aangegeven. Ook in Zeeland zetten we in op drie pijlers: netwerkversterking, het verbeteren en uitbreiden van stallingsmogelijkheden en het stimuleren van fietsgebruik. Daarbij geldt veiligheid als een vierde, controlerende pijler. Periodiek checken we of bij het najagen van onze ambitie de verkeersveiligheid op hetzelfde niveau blijft of verbetert. In dit hoofdstuk leggen we aan de hand van de drie pijlers uit hoe we het toekomstbeeld vorm gaan geven. Aansluitend doen we dit ook voor het aspect verkeersveiligheid.



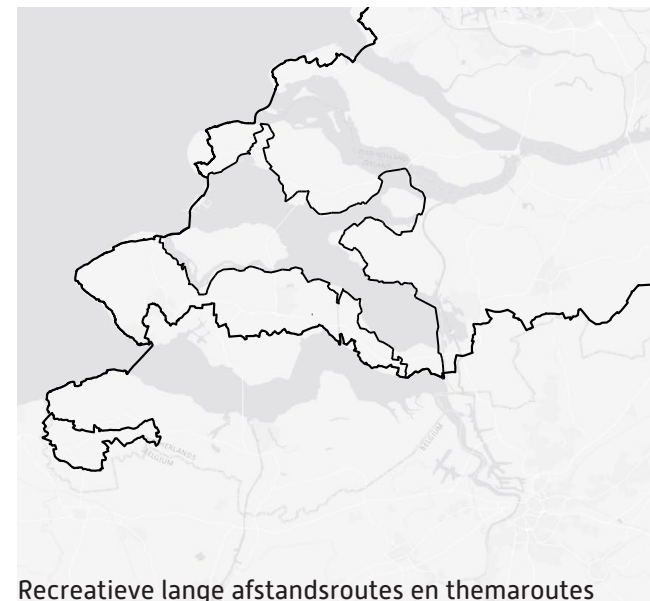
Doorfietsroutes (utilitair, buiten bebouwde kom)



Stadroutes (utilitair, binnen bebouwde kom)



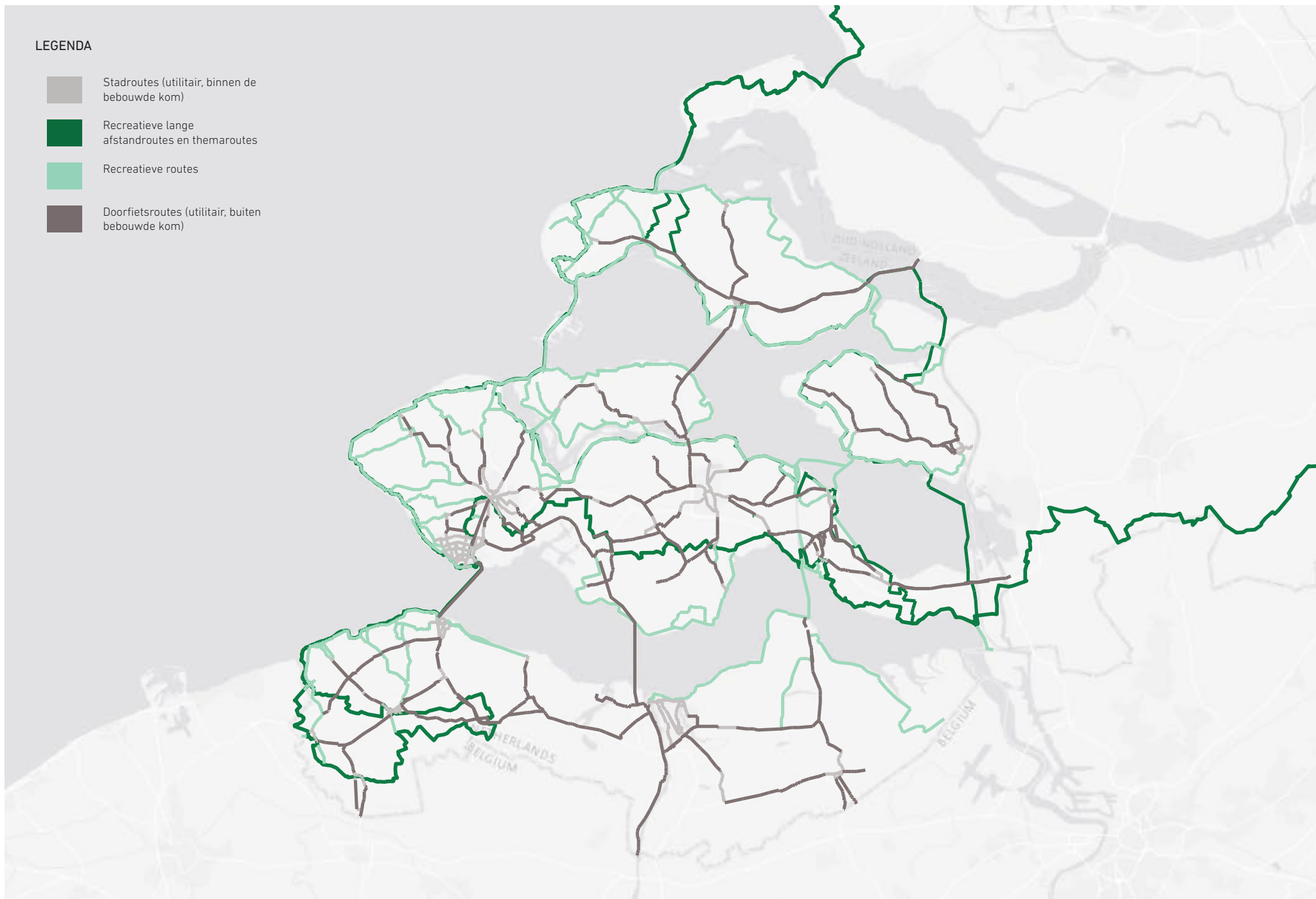
Recreatieve routes



Recreatieve lange afstandsroutes en themaroutes

LEGENDA

-  Stadroutes (utilitair, binnen de bebouwde kom)
-  Recreatieve lange afstandroutes en themaroutes
-  Recreatieve routes
-  Doorfietsroutes (utilitair, buiten bebouwde kom)



ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

01: Versterken van de fietsnetwerken

De Zeeuwse wegbeheerders hebben gezamenlijk een hoofd fietsnetwerk vastgesteld: de belangrijkste routes binnen het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets. Op bijgevoegde kaart is dit netwerk weergegeven.

In het netwerk maken we onderscheid in:

- Doorfietsroutes (utilitair, buiten bebouwde kom).
- Stadsroutes (utilitair, binnen bebouwde kom)
- Recreatieve routes.
- Recreatieve lange afstand routes en themaroutes.

Veiligheid en comfort van fietsroutes is een belangrijk aspect. Het fietsen in Zeeland werd in 2021 gewaardeerd met een 8,4 . Landelijk wordt het fietsen gewaardeerd met een 8,2. Dit cijfer behaalde Zeeland ook tijdens de vorige meting in 2016. We kunnen dus stellen dat over het algemeen tevredenheid heerst. Toch gaf 44% aan verbeterpunten te zien in het aspect veiligheid en comfort op fietspaden en wegen. Ook het aantal en type weggebruikers werd door 42% als verbeterpunt aange-merkt. Dit toont aan dat er zeker nog werk aan de winkel is op het gebied van infrastructuur.

Om de veiligheid en het comfort op het fietsnetwerk in Zeeland te verbeteren wordt, aanvullend aan maximalisatie van het fietsgebruik, ingezet op een maximalisatie van de inrichting. Dit wordt vormgegeven door voor de doorfietsroutes, stadsroutes en recreatieve routes richtlijnen voor de vormgeving vast te stellen. In 2023 toetsen we het gehele netwerk bij wijze van nulmeting aan deze richtlijnen. Op basis daarvan kan een overzicht gemaakt worden van wegvakken die wel/niet voldoen.

Een groot deel van de vastgestelde routes loopt over het beheersgebied van meerdere wegbeheerders. In de praktijk zien we dat dit kan leiden tot vertraging van de realisatie of opwaardering van een route. Wanneer niet alle wegbeheerders dezelfde ambitie/prioriteit aan een route toekennen of verschil van mening hebben over de financiering hiervan kan dit leiden tot stagnatie. Dit zien we momenteel terug op diverse schoolroutes, recreatieve routes én verbindingen tussen woon- en werkgebieden. Ondanks de diversiteit in routes komt het wel neer op een vergelijkbaar knelpunt. Net als voor het onderdeel wegenoverdracht gaan we na of we voor dergelijke routes een oplossing kunnen bieden. Bijvoorbeeld door het vormen van een specifiek projectteam of een vastgestelde werkwijze/afsprak.

Er zijn ook diverse routes die de provinciegrens overgaan. Naast afstemming tussen wegbeheerders in Zeeland is dus ook afstemming buiten de provinciegrenzen belangrijk. In Zeeuws-Vlaanderen lopen enkele doorfietsroutes verder aan de Vlaamse zijde van de grens. We zien bijvoorbeeld een fietsroute Hulst-Sint Niklaas, een fietsroute Terneuzen-Zelzate die doorloopt tot Gent en een verbinding met Brugge vanuit West Zeeuws-Vlaanderen. In Tholen zijn er routes gericht op Bergen op Zoom (provincie Noord-Brabant). Zowel met onze Vlaamse collega's als met die in de provincies Noord Brabant en Zuid Holland zal goede afstemming plaats moeten vinden. We maken immers veelvuldig gebruik van elkaars voorzieningen. Dat doen we, zeker straks, bij voorkeur op de fiets.

In de tabel staan de essentiële kenmerken (richtlijnen) opgenomen per type route.

Doorfietsroute (buiten bebouwde kom)

Onderdeel	Standaard
Voorziening	Vrijliggend fietspad
Breedte [2 richtingen]	4,0 meter
Breedte [1 richting]	3,0 meter
Materiaal	Gesloten verharding
Ontwerpsnelheid	30 km/u
Kruisingen	Ongelijkvloers, Voorrang incl. snelheidsbeperkende maatregel gemotoriseerd verkeer
Verlichting	Ja
Kantmarkering	Ja
Asmarkering [2 richtingen]	Ja

ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

Stadsroute (binnen bebouwde kom)

Onderdeel	Standaard
Voorziening	vrijliggend fietspad
Breedte [2 richtingen]	4,0 meter
Breedte [1 richting]	3,0 meter
Materiaal	gesloten verharding
Ontwerpsnelheid	30 km/u
Kruisingen	voorrang incl. snelheidsbeperkende maatregel gemotoriseerd verkeer
Verlichting	ja
Kantmarkering	ja
Asmarkering [2 richtingen]	ja

Recreatieve route

Onderdeel	Standaard
Voorziening	vrijliggend fietspad
Breedte [2 richtingen]	4,0 meter
Breedte [1 richting]	3,0 meter
Materiaal	gesloten verharding
Ontwerpsnelheid	25 km/u
Kruisingen	voorrang
Verlichting	ja
Kantmarkering	ja
Asmarkering [2 richtingen]	ja

ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

02: Verbeteren van de stallingsmogelijkheden

Het stallen van fietsen krijgt nog lang niet overal de aandacht die het verdient. Enerzijds blijkt dit uit het ontbreken van beleid. In veel Zeeuwse gemeenten is autoparkeerbeleid vastgesteld. Fietsparkeren is in veel gevallen niet meegenomen. Ook ontbreekt het aan beleid waar een goede stalling aan moet voldoen. Op het aspect stallingsmogelijkheden is in Zeeland dan ook nog veel winst te behalen. Daarbij kijken we naar het vertrek, de rit en de aankomst.

Het vertrek is vaak de woning of het woongebied. We focussen ons op nieuwe ontwikkelingen. CROW beschikt naast parkeerkencijfers/normen (publicatie toekomstbestendig parkeren) ook over landelijke kencijfers voor het parkeren van fietsen (Fietsparkeerkencijfers CROW Fietsberaad). Inzet is dat op basis van deze kencijfers alle Zeeuwse gemeenten eigen fietsparkeerkencijfers vaststellen. Hiermee borgen we dat bij nieuwe ontwikkelingen ook de verplichting bestaat om na te denken over fietsparkeren. Aandacht voor het stallen van de fiets in woongebieden dus. Zeker in wooncomplexen kan een goede en veilige stallingsmogelijkheid fietsgebruik stimuleren. Bij de bouw van appartementencomplexen gaat vaak veel aandacht, ook bij de beoordeling door gemeenten, uit naar de parkeerplaats voor de auto. De fiets moet meestal gestald worden in een schuurtje of berging. Door juist hier meer aandacht in te steken kunnen we ervoor zorgen dat fietsgebruik wordt gestimuleerd. Om gemeenten die aanvragen beoordelen hierbij te helpen en om initiatiefnemers te stimuleren hier op de juiste wijze mee om te gaan stellen we een leidraad op met daarin een overzicht van goede voorbeelden én voorbeelden hoe het juist niet moet.



ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

Eenmaal vertrokken fiets je door naar je bestemming. Het kan zijn dat de rit niet volledig per fiets wordt afgelegd. Zeker wanneer we kijken naar de RMS (Regionale Mobiliteitsstrategie) gaan we straks vaker langere afstanden multimodaal afleggen: stukje fietsen, overstappen op de bus, laatste stuk lopen (bijvoorbeeld). Overstappen doen we dan bij NS stations of Mobiliteitshubs. De nieuwe OV concessie gaat in vanaf 2025. Tegen die tijd moeten we over voldoende hubs en opstapplaatsen beschikken waar we over kunnen stappen van de fiets op het ov en omgekeerd. Vanuit het ZTF taak om dit te stimuleren en zorg te dragen voor de juiste voorzieningen, zoals goede stallingsmogelijkheden en een optimale bereikbaarheid per fiets.

Uiteindelijk komen we op onze bestemming. Stimuleren van fietsen betekent ook dat we bij deze bestemmingen goede stallingsmogelijkheden moeten bieden. Als bestemming denken we o.a. aan:

- Strand (drukke strandopgangen).
- Treinstation.
- Ziekenhuizen.
- Winkelcentra (niet de dorps- en stadscentra).
- Attractieparken.
- Zwembaden/Grote sportcomplexen.
- Werklocaties

Belangrijk om na te gaan hoe we hier nu met de fiets parkeren en hoe we dat zouden willen. Hierbij wordt aandacht besteed aan locatie en vormgeving, rekening houdend met de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

03: Stimuleren van fietsgebruik

Om fietsgebruik te stimuleren moeten we voldoen worden aan de volgende voorwaarden:

- De beschikbaarheid van een fiets.
- Het kunnen fietsen.

Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan dan kan iedere deelnemer bewust kiezen voor de fiets, of bewust niet voor de fiets. Om ervoor te zorgen dat de keuze wel op de fiets valt moeten we deze vervoerswijze promoten. Dat kan door de positieve eigenschappen van fietsen te benadrukken. Het is gezond, je voelt je fitter als je fietst, het kan geld besparen, etc.. Belangrijkste is dat we mensen het gewoon zelf laten ervaren. Niet alleen in theorie promoten, maar ook in de praktijk. Om dit vorm te geven zetten we in op een aantal acties.

In Nederland is fietsen bijna net zo logisch als lopen. In onze cultuur beschikt iedereen vroeg of laat over een of meerdere fietsen en leert men hier gebruik van te maken. Voor nieuwe Nederlanders is dit minder relevant. Om fietsgebruik te stimuleren moeten we zorgen dat ook deze doelgroep over een fiets beschikt en leert hoe deze gebruikt kan worden. Statushouders, maar bijvoorbeeld ook buitenlandse medewerkers of studenten die naar Nederland komen moeten naast huisvesting ook beschikken over een fiets. Indien nodig hoort daar ook een gebruikstraining bij. Ook is het belangrijk dat mensen zo lang mogelijk blijven fietsen. Met de opmars van de (e-)fiets zien we dat ouderen tot op latere leeftijd blijven fietsen. Een positieve ontwikkeling waarbij wel de verkeersveiligheid in het oog moeten houden.

ZEEUWS TOEKOMSTBEELD FIETS

Ten aanzien van de beschikbaarheid van fietsen hebben we ook te maken met bezoekers die slechts tijdelijk in onze provincie verblijven. Toeristen en recreanten die met de auto naar Zeeland komen en geen eigen fiets meenemen moeten de mogelijkheid hebben fietsen te huren of gebruik te maken van deelfietsen. In toeristische gebieden wordt dit vaak al aangeboden op of in de directe omgeving van recreatieve verblijfseenheden. In het kader van de RMS streven we naar aanbod van deelfietsen op diverse mobiliteitshubs. Ook in enkele steden en dorpen bestaat de wens om deelfietsen aan te bieden. Ondanks de vele toeristen heeft Zeeland hiervoor niet de massa zoals in grote steden aanwezig is. Om het rendabel te maken is het dan ook benodigd dat initiatieven op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Zo kunnen bijvoorbeeld deelfietsen verhuurd worden aan toeristen maar ook beschikbaar zijn via een MAASapp als onderdeel van een ov-verplaatsing.

De fiets kan ook goed benut worden voor de woon-werk relatie of voor een zakelijke reis. Al dan niet als onderdeel van een combinatie-reis met bijvoorbeeld bus of fiets. Om dit te stimuleren ligt een belangrijke rol bij de werkgever. Een financiële prikkel kan uiteraard stimulerend werken. Maar ook gewoon de voordelen van de inzet van de fiets ervaren kan al voldoende zijn. Het effect van de fiets op gezondheid en fitheid kan ook iemand er toe aanzetten om de fiets meer te gebruiken. Je komt fitter aan op je werk of juist terug thuis. En een groot deel van de partners binnen het ZTF zijn overheden. In het kader van hun werkgeversrol kunnen zij het goede voorbeeld geven. Wanneer dan ook het netwerk op orde is en je gebruik kunt maken van een optimale fietsroute in een inspirerende omgeving is er geen enkele reden meer denkbaar om niet op de fiets te stappen.

Veiligheid

In de drie thema's hiervoor hebben we op hoofdlijnen beschreven waar we ons met het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets op willen focussen. Fietsstimulering en maximalisatie van het fietsgebruik mag niet ten koste gaan van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een onderwerp dat al breed is verankerd in het beleid van de diverse wegbeheerders. In Zeeland werken de partners uit het ZTF ook samen in het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland waar diverse acties lopen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Zo worden projecten in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 opgepakt. Vanuit het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets dus geen reden om hier extra of separaat op in te zetten. Wel hoort verkeersveiligheid een onderdeel te zijn van de monitoring. Indien blijkt dat groei van het fietsgebruik ten koste gaat van de veiligheid zal extra inzet wel benodigd zijn. De link tussen fietsstimulering en verkeersveiligheid moet breed uitgedragen worden. Bij campagnes of acties om de fiets te stimuleren dient hier dan ook altijd aandacht voor te zijn.

Naast verkeersveiligheid maakt ook veilig stallen onderdeel uit van veiligheid. Het aantal fietsdiefstallen is onderdeel van de data en monitoring. Net als voor verkeersveiligheid geldt dat we het aantal diefstallen bij voorkeur tot nul willen reduceren. De ambitie is in ieder geval dat dit, ondanks een toename van fietsgebruik, minimaal gelijk blijft.



06 Plan van aanpak

PLAN VAN AANPAK

Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is uiteengezet waarom het belangrijk is om te investeren in de fiets en beschreven hoe dit kan worden vormgegeven in Zeeland. Dit rapport kan gezien worden als een verbindende schakel tussen diverse visies, beleidsrapportages en ontwikkelingen. De fiets speelt een belangrijke rol in de realisatie van de Zeeuwse Omgevingsvisie en de RMS en draagt bij aan doelen van andere programma's zoals Bewuste bestemming 2030, het Sportakkoord en de Regionale Energie Strategie en is onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Bij de wegbeheerders is er een positieve ambitie ten aanzien van de fiets. De belangrijkste opgave is hoe deze positieve energie omgezet kan worden in de juiste investeringen voor de fiets.

De fiets maakt al een belangrijk onderdeel uit van diverse processen. Binnen de Regionale Mobiliteitsstrategie heeft de fiets een prominente rol gekregen en ook in het recreatieve/toeristische aspect speelt voldoende op het gebied van de fiets. Deze processen mogen zeker niet vertragen of negatief beïnvloed worden. Het fietsen is hierin niet een doel op zich. De fiets is een middel, een onderdeel om een groter doel te bereiken. Binnen de Zeeuwse gemeenten, North Sea Port, Rijkswaterstaat en het waterschap Scheldestromen is er, zeker ook op bestuurlijk niveau, steeds meer aandacht voor de fiets. Het is wenselijk dat zij op hun eigen manier, passend binnen hun eigen aanpak, vorm kunnen geven aan deze ambitie.

Vanuit het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets is er dan ook vooral een rol als aanjager en bewaker van het proces. Om te borgen dat de aanwezige positieve energie omgezet wordt in de juiste investeringen blijft de huidige organisatie/overleggen (kernteam, klankbordgroep, kopgroep) behouden en wordt deze waar nodig uitgebreid. Dit is misschien wel de belangrijkste opgave voor het ZTF. Hoe dit de komende jaren wordt vormgegeven staat in het hoofdstuk "Organisatie" omschreven.



We willen veel, maar daarvoor hebben we niet altijd voldoende mensen. Op dit moment zijn er zowat in iedere branche meer vacatures dan werkzoekenden. Ook in Zeeland merken we dit. Nog meer reden dus om samen te werken waar het kan en elkaar te versterken. Inzetten op samenwerking alleen is niet voldoende. Om een schaa sprong te bereiken is het ook gewenst om enkele acties/projecten Zeeland breed op te pakken. Daar kan iedere organisatie vervolgens van profiteren. Op eigen wijze en afgestemd op de eigen organisatie. Per pijler

hebben we een aantal projecten benoemd welke we de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Het betreft een omschrijving op hoofdlijnen. Het vormt de aanzet tot een concrete uitvoering. In 2023 gaan de partners (wegbeheerders, organisaties) die samenwerken in dit ZTF bepalen op welke wijze en wie er aan de slag gaan met de concretisering en uitvoering van deze projecten. Alvorens we die toelichten starten we met het onderdeel monitoring. We willen zorgen dat 2023 het referentiejaar wordt, oftewel ons nuljaar:

PLAN VAN AANPAK

00: monitoring

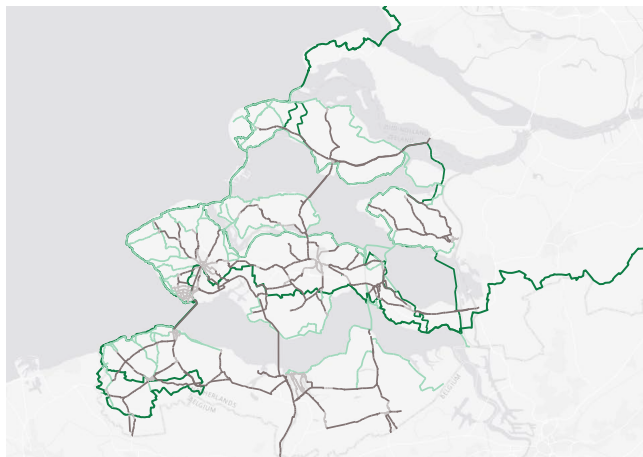
In 2023 zorgen we ervoor dat er voldoende gegevens worden verzameld voor wat betreft aantal fietskilometers, intensiteiten en snelheden op de belangrijkste routes, ongevallen en modal split (fietsgebruik totaal, op afstanden <15 km en op afstanden <7,5 km). De gegevens worden verzameld op provinciaal schaalniveau en kunnen indien nodig uitgesplitst worden op regionaal en op gemeentelijk niveau. Monitoring wordt gekoppeld aan het datateam.

We wachten niet, we zijn al gestart!

In 2023 zoveel mogelijk data verzamelen, zo verkrijgen we een goed referentiejaar. Betekent dit dat we pas in 2024 echt van start gaan? Nee, zeker niet. Sterker nog, we zijn al lang bezig. In het hoofdstuk De fiets in Zeeland [2022] zien we onder ambitie bijvoorbeeld dat zowat alle gemeenten volop inzetten op de fiets. Ook de ANWB is druk bezig met acties ten behoeve van de fiets en de toeristische sector zet ook steeds meer in op het promoten van het fietsen in Zeeland. Dat blijven we volop doen, en met dit toekomstbeeld nog beter. Alle partijen blijven actief met de eigen projecten en initiatieven. Door de samenwerking die we met dit toekomstbeeld aangaan versterken we deze individuele aanpak. We enthousiasmeren elkaar en leren van elkaar. Gelijktijdig vullen we hiaten in, kansen die we nu laten liggen. Aan de hand van de drie pijlers leggen we nu volgend uit welke hiaten we gezamenlijk gaan invullen. Dat geeft de mogelijkheid aan alle partijen om een extra stapje te zetten voor de fiets, bovenop waar we allemaal al mee bezig zijn.

Netwerk

Als onderdeel van het ZTF is een Zeeuws netwerk vastgesteld. De opgave is om dit netwerk op de gewenste wijze in te richten conform de richtlijnen die in dit toekomstbeeld gezamenlijk zijn bepaald. Iedere wegbeheerder draagt verantwoordelijkheid voor zijn eigen deel. Uiteindelijk moet er de beschikking zijn over complete routes in Zeeland. Deze routes gaan vaak over grenzen van verschillende wegbeheerders, waarbij samenwerking en afstemming noodzakelijk is. Naast het op orde brengen van de inrichting van de routes is actualisatie van de routestructuur ook een constante factor. Steeds moet bezien worden of alle relevante bestemmingen goed bereikbaar zijn. In het huidige netwerk is er bijvoorbeeld nog verbetering mogelijk in de structuren van en naar de Zeeuwse havens.



01: Regeling realisatie routes met meerdere wegbeheerders

In Zeeland beheert waterschap Scheldestromen veel wegen en fietspaden buiten de bebouwde kom. Waar we in andere delen van Nederland vaak zien dat gemeenten deze rol hebben is dat hier anders. Veel schoolroutes of woon-werk routes starten en eindigen binnen de bebouwde kom waardoor meerdere wegbeheerders actief zijn. Bedenk dan ook dat North Sea Port een havenschap is dat als wegbeheerder op kan treden en de diversiteit moge duidelijk zijn. Bij het opstellen van dit toekomstbeeld is gebleken dat er voor diverse routes best wel plannen zijn, maar dat het niet lukt om alle wegbeheerders op één lijn te krijgen. Iedereen wil het fietsklimaat verbeteren, maar ondanks de gezamenlijke wil komen we er vaak niet uit. De discussie spitst zich meestal toe op aanlegkosten en/of kosten voor beheer en onderhoud al dan niet op de lange termijn. Deze patstelling zorgt ervoor dat op diverse plaatsen routes niet worden gerealiseerd of niet voldoen aan de gewenste inrichting. We streven naar een Zeeuws breed akkoord tussen wegbeheerders waarin standaard afspraken worden vastgelegd hoe we in dit soort gevallen met elkaar omgaan. Voor bijvoorbeeld wegenoverdracht is ooit ook een standaard afgesproken, dat moet voor fietsroutes met meerdere wegbeheerders ook kunnen. Insteek is dat er een standaard opgave/afpraak wordt vastgelegd waarin we het eens zijn over de te hanteren richtlijnen en financiële basisafspraken maken tussen de verschillende wegbeheerders. Zowel voor bestaande als nieuw aan te leggen routes.

PLAN VAN AANPAK

02: Uitwerken Zeeuwse basis kenmerken

In tabel hebben we de belangrijkste richtlijnen opgenomen voor de inrichting van de fietsroutes in het kader van dit ZTF. De tabel is theoretisch, de praktijk vaak weerbarstig. Hoe pas je deze richtlijnen nu het beste toe? Niet iedere ontwerper of wegbeheerder moet het wiel opnieuw willen uit vinden. Laten we van elkaar leren. Om die reden stellen we voor een doorvertaling van de richtlijnen te maken met goede en minder goede voorbeelden. Zo kunnen we laten zien hoe we het graag willen hebben of hoe het beter zou kunnen. Daarmee gaan de richtlijnen ook leven en wordt voor een ieder duidelijk hoe ze toe te passen zijn. Aanvullend nemen we hierin ook tips op voor fietsvriendelijke inrichtingen in algemene zin. Dit betreft bijvoorbeeld straten die geen onderdeel zijn van het hoofdnetwerk maar waar wel veel gefietst wordt. Hoe passen we dan fietsstroken toe, of een fietsstraat? Uiteindelijk moet dit resulteren in een product dat alle wegbeheerders helpt bij het optimaal inrichten van het fietsnetwerk.

03: projectmatige aanpak top 13 te realiseren routes

In het netwerk selecteren de wegbeheerders de 13 (iedere gemeente één) belangrijkste routes om aan te pakken. Dit kunnen ontbrekende schakels zijn, maar ook drukke routes die een betere inrichting verdienen. We stellen een projectteam samen met (fiets)experts op verschillende niveaus (proces, beleid, voorbereiding uitvoering). Voor iedere route werken we een gewenste inrichting uit met kostenraming en budgetonderbouwing.

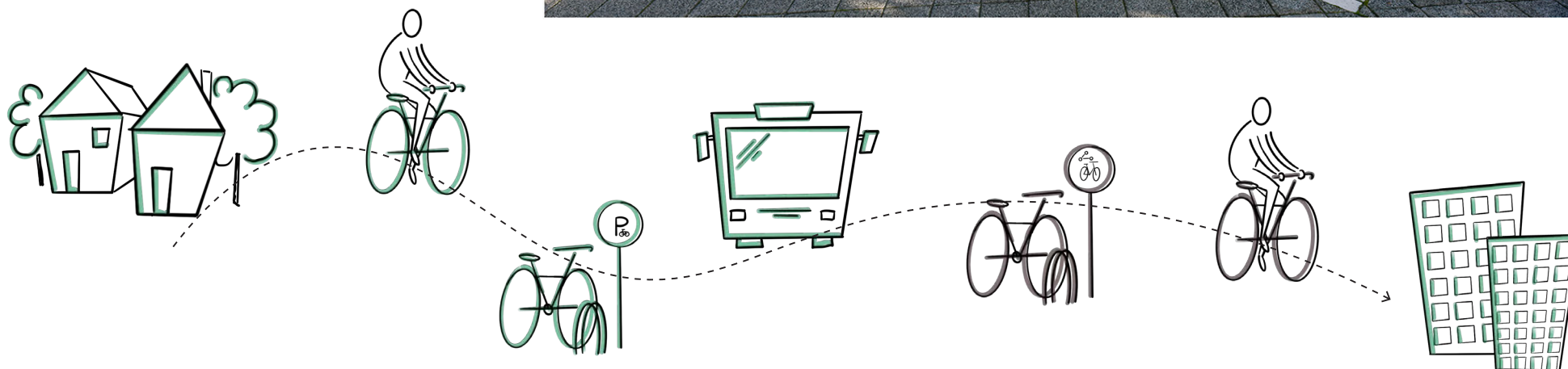
PLAN VAN AANPAK

04: Autoluwe binnengebieden

Zeeland heeft veel potentie als fietsprovincie. Dat zien we nu al en dat kan nog beter. In dit ZTF hebben we een netwerk vastgelegd, maar ook buiten dit netwerk wordt veel gefietst. Vaak op wegen die nog teveel op het autoverkeer zijn gericht. We zien kansen voor bepaalde rustige gebieden om fietsvriendelijker te worden. Juist door deze autoluw te maken. In de Mobiliteitsvisie Walcheren en GGA Borsele West zijn hier al voorbeelden van opgenomen. Autoluwe gebieden aanduiden (Walcheren) of zelfs landschapsbewust routes inrichten (GGA Borsele West). In beide gevallen is dit positief voor de fiets. Reden te meer om ook in de rest van Zeeland na te gaan of en zo ja hoe we extra autoluwe gebieden aan kunnen wijzen.

Stallen

Ook voor het onderdeel stallen hebben we enkele projecten benoemd waar prioriteit aan gegeven dient te worden. Door deze projecten voorrang te verlenen zorgen we ervoor dat we inzetten op de belangrijkste acties waar het om stallen van fietsen gaat.



PLAN VAN AANPAK

05: Toekomstbeeld fiets Regionale Mobiliteitsstrategie

De fiets speelt een belangrijke rol in de Regionale Mobiliteitsstrategie. Het ziet er echter naar uit dat deze strategie langzaam moet groeien. De kans bestaat dat er bij aanvang, januari 2025, slechts enkele Mobiliteitshubs zijn. Vanuit de RMS wordt ingezet op minimaal 12 hubs en 20-30 deelmobiliteitshubs. Een goede basis, maar bij start van de RMS dus nog geen optimale situatie. Dat maakt het combinatiegebruik ov en fiets extra lastig. Op de Zeeuwse NS stations Vlissingen, Middelburg en Goes kunnen reizigers anno 2022 gebruik maken van de ov-fiets. De andere stations kennen deze voorziening niet. Zoiets kan eigenlijk niet meer vanaf januari 2025 gelet op de ambities van de RMS. We willen vanuit de ZTF de aandacht voor de fiets in de RMS verder vorm geven. We zien immers veel potentie in Zeeland voor de fiets, ook in combinatie met openbaar vervoer. Insteek is dat we vanuit het fietsnetwerk nagaan op welke locaties behoefte is aan mobiliteitshubs en welke fietsfaciliteiten daar nodig zijn: stallen of ook deelfietsen? In de regio Bevelanden wordt momenteel een uitwerking gemaakt van hoe en waar hubs moeten komen. Naar onze mening moeten we dit Zeeland breed in iedere regio doen. Daarbij geven we aan wat de minimale opzet is die benodigd is bij aanvang van het nieuwe ov-systeem. We kunnen immers maar één keer een start maken, en die moet goed zijn.

06: Fiets in parkeerbeleid 13 gemeenten

Bij nieuwe ontwikkelingen zal altijd getoetst worden op autoparkeerplaatsen en autobereikbaarheid. Voor de fiets is dit helaas nog niet zo vanzelfsprekend. In diverse Zeeuwse gemeenten ontbreekt de fiets nog in het parkeerbeleid. We toetsen er dan ook niet op. Door de fiets toe te voegen aan het gemeentelijk parkeerbeleid zorgen we ervoor dat in een vroegtijdig stadium nagedacht wordt over nut en noodzaak, hoeveelheid, locatie en vorm van fietsparkeren. We werken aan de hand van de landelijke CROW richtlijnen een Zeeuwse standaard uit. Gemeenten die nog geen fietsparkeernormen of richtlijnen hanteren kunnen deze standaard 1 op 1 in het parkeerbeleid implementeren of gebruiken als basis voor hun eigen insteek.

PLAN VAN AANPAK

07: Zeeuwse basiskenmerken

Ook voor stallen geldt dat goed voorbeeld doet volgen. Waar kun je het beste je fiets parkeren in een appartementencomplex? Waar en hoe stal je de fiets bij het strand? We maken een overzicht van locaties/voorzieningen en geven aan welke stallingsoplossing(en) we daar het beste vinden passen. Dit wordt een richtinggevend en inspirerend document.

Stimuleren

We werken aan een goed netwerk en goede stallingsvoorzieningen. Dat heeft alleen maar nut als er uiteindelijk ook gebruik van wordt gemaakt. We fietsen al veel, maar dat kan en moet eigenlijk altijd meer. Vandaar enkele projecten om het fietsen te stimuleren.

PLAN VAN AANPAK

08: Pilot fietsen werknemers

In de Zeeuws Vlaamse Kanaalzone is door de provincie Zeeland samen met VNO NCW gestart met een pilot-project. Hier willen we graag een vervolg aan geven. Een concreet vervolg waarbij we de opzet in de praktijk gaan brengen. Insteek is om bij minimaal 10 bedrijven, bij voorkeur in diverse sectoren, een pilot te doen om fietsstimulering in de praktijk te brengen.

09: Pilot fietsen werknemers overheid

Ook binnen de overheidsorganisaties is winst te behalen voor wat betreft fietsstimulering. We gaan bij alle participerende overheden na welk beleid zij momenteel hebben (of niet) ten aanzien van fietsstimulering. We leveren iedere overheidsinstantie tips aan om dit, indien nodig, te verbeteren. Met drie instanties voeren we een pilot uit om het stimuleren daadwerkelijk vorm te geven.

10: Fietsen naar scholen

Vanuit de provincie Zeeland wordt al onderzoek gedaan naar het fietsen van en naar het voortgezet onderwijs. Dit willen we doorzetten en uitbreiden naar het MBO en HBO. Op basisscholen vinden ook al acties plaats zoals het ANWB Verkeersplein (ook via ROVZ), JONGleren op kleuterscholen en de VVN campagne wij gaan weer naar school. Ook voor de basisscholen willen we een standaard opzetten, bij voorkeur in samenwerking met organisaties als ANWB en Fietzersbond. Insteek is om ook hier maximalisatie van het fietsgebruik te verkrijgen.

11: Recreatief fietsen

Het recreatief fietsen willen we verder promoten. In Toekomstbeeld Bestemming Zeeland 2030 staat opgenomen dat het belangrijk is dat we onze ervaringen delen. Laten zien dat we in Zeeland zijn geweest en er zo leuk gefietst hebben. Hier is vast een passende campagne (#FietZ Zeeland) voor te maken. Helemaal goed wanneer hier ook veilig fietsen mee onder de aandacht wordt gebracht.

12: Nieuwe Zeeuwen

Er komen ieder jaar nieuwe Zeeuwen bij. Bepaalde doelgroepen kunnen we relatief eenvoudig aan het fietsen krijgen. Denk bijvoorbeeld aan arbeidskrachten die naar Zeeland worden gehaald en hier gehuisvest worden. Naast een (tijdelijke) woning bieden we ze bij voorkeur ook direct een fiets aan. Ditzelfde kan ok voor statushouders. Het loont de moeite uit te zoeken waar kansen liggen en hoe we dit Zeeland breed vorm kunnen geven.

13: Planologisch kader

Het denken over de inrichting van onze omgeving begint al op visie niveau. In de Omgevingsvisie Zeeland zien we terug dat er op dat abstractieniveau al nagedacht wordt over zaken als fietsgebruik. Die visies nemen ons mee naar een planhorizon 20 á 30 jaar verder. De woningen en inrichtingsplannen die we nu voorbereiden en realiseren zijn er ook nog over 20 á 30 jaar. Hoe zorgen we ervoor dat we ook in deze recentere ontwikkelingen al voldoende aandacht aan de fiets besteden? Vaak is een gemeentelijke of provinciale visie hier al op ingericht, maar toetsend beleid zoals parkeerkencijfers/richtlijnen nog niet. We gaan Zeeland breed na hoe we kunnen borgen dat de fiets in deze visies de juiste plaats krijgt én ook nu al in de planvorming die positie kan verwerven.

14: Deelfietsen

Een belangrijke voorwaarde om te kunnen stimuleren is de beschikking hebben over een fiets. In Nederland heeft min of meer iedereen een fiets, dus dat lijkt geen probleem te zijn. Kijken we naar de RMS dan zetten we meer in op de fiets voor de first en last mile. Je kan bijvoorbeeld met een eigen fiets naar een hub rijden en daar overstappen op de bus of trein. Bij het verlaten van de bus/trein heb je dan soms weer een fiets nodig om het laatste stuk af te leggen. Dan biedt een deelfiets uitkomst. Ook toeristen die Zeeland bezoeken nemen niet allemaal een eigen fiets mee. Zij kunnen een fiets huren bij de detailhandel, maar ook voor deze doelgroep biedt deelfietsen kansen. Omgekeerd kunnen ook de verhuurfietsen misschien ingezet worden als deelfiets. Er zijn koppelkansen die wellicht wel noodzakelijk zijn. Het feit dat er op bepaalde NS stations geen ov fiets beschikbaar is en dat we nauwelijks deelfietsen aanbieden in Zeeland bewijst dat het een moeilijke markt is. Goed om in beeld te brengen welke mogelijkheden en koppelkansen er zijn om ook dit product volledig in Zeeland aan te kunnen bieden.

A decorative graphic consisting of three concentric, semi-circular arcs. The outermost arc is a light teal color, the middle arc is a medium grey, and the innermost arc is a light grey. They are all centered horizontally and span most of the width of the slide.

07 Organisatie

ORGANISATIE

FietZ

Alle bij dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets betrokken partijen werken al op verschillende manieren aan fietsbeleid en fietsstimulering. Ieder op eigen wijze en eigen tempo. Er gebeurt dus al het een en ander. Juist samenwerking is cruciaal. We zoeken dan ook niet naar een specifiek op de fiets afgestemde uitvoeringsorganisatie. We gaan ervan uit dat bestaande structuren hier reeds in voorzien. Denk hierbij aan de al aanwezige samenwerkingsverbanden in Gebiedsgerichte Aanpakken [GGA's], het Overleg Zeeuwse Overheden [OZO], maar ook de samenwerking in het kader van de uitvoering van de RMS. Een aparte entiteit of organisatie voor de fiets optuigen zou dit proces kunnen frustreren. Wel is er duidelijk behoefte aan afstemming en sturing om kennis en ervaringen te delen, maar ook om waar nodig net een eerste aanzet te geven of een duwtje in de rug. Geen nieuwe centrale organisatie voor de fiets in Zeeland, maar wel een aantal mensen die zorg gaan dragen voor de juiste verbindingen. Belangrijk daarbij is ook dat meer uitgedragen wordt wat er allemaal gedaan wordt voor de fiets in Zeeland. Stimuleren doen we immers ook door de fiets te promoten. Vanuit de opgave om te verbinden en de fiets nog meer te promoten wordt een netwerk opgetuigd waarin alle partners op eigen wijze meedraaien: FietZ, oftewel Fietsen in Zeeland. De bestaande samenwerkingsvormen blijven behouden met toevoeging van enkele verbindingsofficieren, fietsambassadeurs. Zij krijgen de taak om alle aanwezige positieve energie optimaal te benutten voor de schaalsprong fiets die we in Zeeland willen bereiken. Naast de verbindende functie krijgen zij ook de taak enkele Zeeland brede projecten op te starten. In dit hoofdstuk leggen we uit welke structuur we behouden/versterken en welke rol deze fietsambassadeurs krijgen toebedeeld.

Kernteam Fietz

De Zeeuwse Fietsvisie en dit ZTF is opgesteld onder begeleiding van een kernteam. Daaraan nemen vertegenwoordigers deel van de provincie Zeeland, waterschap Scheldestromen en de Zeeuwse gemeenten. Dit kernteam blijft behouden voor de opzet en aansturing van het gehele proces. Wel stellen we voor het uit te breiden zodat de lijntjes naar alle deelnemende partijen korter zijn. De samenstelling van het Kernteam Fietz is als volgt:

- Voorzitter
- Secretaris
- 3 á 4 regiovertegenwoordigers Zeeuwse gemeenten
- Vertegenwoordiger provincie Zeeland
- Vertegenwoordiger waterschap Scheldestromen
- Vertegenwoordiger North Sea Port
- Optioneel: vertegenwoordigers belangenverenigingen zoals ANWB, Fietzersbond, etc.
- Agendaleden: fietsambassadeurs

Het kernteam krijgt de opdracht om de monitoring te bewaken. De data-inzameling wordt verzorgd door het data-team van de provincie Zeeland. Het kernteam zorgt er jaarlijks voor dat op basis van deze data een monitoring plaatsvindt. Zo houden we vinger aan de pols of de Zeeuwse aanpak leidt tot het gewenste effect; een maximalisatie van het fietsgebruik met behoud of verbetering van de fietsveiligheid. Tevens vormt het kernteam de spil naar de uitvoeringsorganisaties. Die hebben elk hun eigen verantwoordelijkheid om het fietsgebruik te stimuleren. Blijft dit achter binnen een organisatie dan zijn de kernteamleden op ambtelijk niveau de aangewezen personen om als ambassadeur op te treden. Vanuit deze ambassadeursrol hebben de leden twee functies:

- Het stimuleren van fietsgebruik en enthousiasmeren van het onderwerp onder wegbeheerders en stakeholders.
- Het bewaken van de monitoring en ambitie.

Het kernteam zet ook de fietsambassadeurs aan het werk. Voorstel is het kernteam de komende 4 jaar door te zetten, min of meer parallel aan de komende provinciale en waterschaps-bestuursperiode. In die 4 jaar moeten we de fiets echt in beweging krijgen. Als het lukt om een sprong/versnelling te maken zijn we tevreden. Aan het eind van deze periode bepalen we of het noodzakelijk is de organisatie zoals voorgesteld te behouden.

ORGANISATIE

Kopgroep Fietz

Naast samenwerking op ambtelijk niveau willen we ook deze kopgroep op bestuurlijk niveau behouden. Bestuurders werken al op vele manieren samen, denk o.a. aan het OZO (Overleg Zeeuwse Overheden), ROVZ, RMS, etc.. Om de fiets echt de juiste aandacht te geven is het toch gewenst een apart overleg te houden met alleen de fiets op de agenda. De fiets is namelijk onderdeel van heel veel projecten en processen. Dit is positief, maar kan ook betekenen dat deze versnipperde aandacht uiteindelijk tot te weinig gaat leiden. Met af en toe een kopgroep bijeenkomst op bestuurlijk niveau houden we vinger aan de pols en kunnen we zien of en zo ja waar actie benodigd is. De kopgroep functioneert tevens als aansturing/verlengstuk van het kernteam. Zeg maar de bestuurlijke opdrachtgever van dit team.

Ambassadeurs Fietz

De voorgaande onderdelen bestaan reeds en behouden we en/of breiden we uit. Om echt een schaa sprong mogelijk te maken én om optimaal met beschikbare middelen en tijd om te gaan is iets extra's nodig. Geen nieuwe structuur of uitvoeringsorganisatie, maar een ondersteuning aan de bestaande structuren. Zowel die van het ZTF als die van bijvoorbeeld RMS of Bestemming Zeeland 2030.

Om de juiste verbindingen in het samenwerkingsverband, het netwerk, te leggen stellen we fietsambassadeurs aan. Vier "taken", die we ook over de genoemde 4 jaar willen uitrollen. De fietsambassadeurs hebben een aanjaagfunctie, zijn verantwoordelijk voor de deelonderzoeken en onderhouden het netwerk. Zo weten we elkaar nog beter te vinden en ontstaat er (sociale) controle of we overal op de juiste wijze bezig zijn. De vier ambassadeurs samen vormen 1 fte, oftewel 36 uur beschikbaarheid per week. In theorie kan dus 1 persoon alle 4 de rollen vervullen. De voorkeur gaat echter uit naar meerdere personen. Bij voorkeur is deze persoon/zijn deze personen al actief bezig met fietsen én in Zeeland.

01: ambassadeur Fiets Zeeland

Dit is de wegkapitein. Verantwoordelijk voor het totale proces. Goed denkbaar dat deze functie gecombineerd wordt met het voorzitterschap van het kernteam. Hier ligt de verantwoordelijkheid voor het geheel en specifiek ook voor de onderdelen monitoring en de link met verkeersveiligheid. Ook de afstemming met onze burens (Vlaamse provincie, Noord Brabant en Zuid Holland) is een taak van deze ambassadeur.

02: ambassadeur Netwerk

Deze persoon gaat aan de slag met de acties die vallen onder de pijler netwerk.

03: ambassadeur Stallen

Deze persoon gaat aan de slag met de acties die vallen onder de pijler stallen.

04: ambassadeur Stimuleren

Deze persoon gaat aan de slag met de acties die vallen onder de pijler stimuleren.

Alle ambassadeurs starten met de taken en projecten zoals opgenomen in dit Zeeuws Toekomstbeeld Fiets. De functie blijft in ieder geval 4 jaar behouden. De eerste 2 jaar bedoeld om projecten uit te rollen. De volgende 2 jaar aansluitend om het netwerk aan te sporen, te enthousiasmeren en te stimuleren om de acties ook uit te voeren. Op dat moment bepalen we of de missie geslaagd is en dat de samenwerking staat, of dat er extra actie benodigd blijft en een bepaalde mate van FietZ of ambassadeurschap behouden dient te blijven.

ORGANISATIE

Op de FietZ!

Met de in dit ZTF genoemde projecten en het voorstel voor de samenwerking de komende vier jaar zetten we de kaders neer waarbinnen we in Zeeland een schaal-sprong fiets gaan maken. We zijn al erg goed bezig om de fiets een nog betere positie te geven met acties voortkomend uit het Zeeuwse Sportakkoord, de Regionale Mobiliteitsstrategie of de Omgevingsvisie. Ook gemeenten en partijen als ANWB en Fietzersbond doen hier volop aan mee. Met dit ZTF proberen we al deze initiatieven te bundelen zodat we nog meer samen aan dezelfde kar trekken en beter van elkaar weten wat we doen en wanneer dit gebeurt. Er kan iemand demarrereren of een sprint winnen, maar door samen te werken leggen we uiteindelijk de beste route af. We springen dus niet op de fiets, we zitten allemaal al stevig in het zadel. De ambassadeurs zorgen ervoor dat we allemaal dezelfde kant op blijven fietsen en onze energie samenbrengen.



Juust(e) gegevens:

Goessestraatweg 17a
4421 AD Kapelle
info@juust.nl
+31 (0)113 40 50 51