



---

# Fryslân Fytslân

Nota voor het Fietsverkeer



## Colofon

### Uitgave

Provincie Fryslân  
Postbus 20120  
8900 HM Leeuwarden  
E-mail: [provincie@fryslan.nl](mailto:provincie@fryslan.nl)

### Informatie

Voor meer informatie over het beleidsplan Fryslân Fytslân kunt u bellen met Mevr. G.Kluwer van het team Verkeer en Vervoer telefoon 058-2925349 e-mail: [g.kluwer@fryslan.nl](mailto:g.kluwer@fryslan.nl) of Mevr. Femke van Akker, van het team Economie Recreatie en Toerisme telefoon 058-2925827 e-mail: [f.g.vanakker@fryslan.nl](mailto:f.g.vanakker@fryslan.nl)



## Inhoudsopgave

### Samenvatting actiepunten Beleidsnota Fryslân Fytslân

#### Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen	9
1.2 Aanleiding	9
1.3 Leeswijzer	9

#### Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1	Ontwikkeling Fietsverkeer	11
2.1.1	Fietsgebruik in Fryslân	11
2.1.2	Fietsgebruik in Fryslân vergeleken met omliggende provincies	11
2.1.3	Ontwikkelingen Verkeersveiligheid fiets	12
2.1.4	Overige ontwikkelingen	12
2.1.5	Conclusies ontwikkelingen	13
2.2	Rijksbeleid	15
2.2.1	Nota Mobiliteit	15
2.2.2	Duurzaam Veilig	15
2.3	Provinciaal Beleid	17
2.3.1	PVVP	17
2.3.2	Streekplan Friesland 1994	17
2.3.3	Plan recreatieve fietspaden Fryslân	17
2.3.4	Provinciaal Milieubeleidsplan Fryslân 2000-2003	18
2.3.5	Provinciaal Onderhoudsbeleidsplan	18
2.4	Gemeentelijk Beleid	18
2.5	Nederland Fietsland 1998	18
2.6	Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding	19

#### Hoofdstuk 3 Beleidsvisie

3.1	Algemeen	21
3.2	Doelstelling	21
3.3	De pijler ketenmobiliteit	22
3.3.1	Overstap fiets en openbaar vervoer	24
3.4	De pijler Infrastructuur	26
3.4.1	Methodiek vaststelling hoofdfietsrouten netwerk	26
3.4.2	Inrichtingseisen hoofdfietsrouten netwerk	29
3.4.3	Ruimtelijke Ordening en de fietser	30



# 4

3.4.4	Prioritering	30
3.5	De pijler Organisatie	31
3.6	De pijler Communicatie	32

## Hoofstuk 4 Uitvoeringskader

4.1	Uitvoeringsprogramma Actiepunten Toerisme en Recreatie	35
4.2	Beleidsregels voor de toepassing van de Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân	36
4.3	Uitvoeringsprogramma pijler Infrastructuur	37
4.4	Uitvoeringsprogramma Organisatie en Communicatie	41

## Bijlagen

- Kaart 1: Herkomst- en bestemmingspunten hoofdfietsroutenetwerk
- Kaart 2: Hoofdfietsroutenetwerk
- Kaart 3: Knelpunten hoofdfietsroutenetwerk
- Kaart 4: Fietsoversteken in provinciale wegen en knelpunten in gemeentelijke wegen
- Kaart 5: Overzichtskaart diverse routes en rondes
- Kaart 6: Alle fietspaden

## Gebruikte afkortingen:

AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
CBS	Centraal Bureau voor Statistiek
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
BDU	Brede Doeluitkering
GPS	Global Positioning System
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
OV	Openbaar vervoer
OVVF	Overlegorgaan Verkeer en Vervoer Fryslân
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoerplan
ROF	Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Fryslân
SNN	Samenwerkingsverband Noord Nederland
VCC	Vervoer Coördinatie Centrum

Met dank aan alle partijen die hebben bijgedragen aan deze nota:  
Adviesbureau Diepens en Okkema  
VCC Noord-Nederland  
Fietsersbond  
ANWB  
Alle Gemeentes in Fryslân



# Samenvatting actiepunten Beleidsnota Fryslân Fytslân!

## Beleidskader

Cijfers tonen het aan: het gebruik van de fiets neemt toe. In de periode 1990 en 2002 is het fietsgebruik met maar liefst 26% gegroeid. De cijfers laten ook zien dat tussen 1993 en 2002 het aantal dodelijke en letselongevallen met fietsers licht is gedaald. Tussen 1999 en 2003 blijft het ongevallencijfer stabiel, met gemiddeld 10 doden en 267 gewonden per jaar. Dat zijn positieve ontwikkelingen, waar helaas ook negatieve ontwikkelingen tegenover staan. Eén van de bedreigingen is de schaalvergroting in onze samenleving. Daardoor wint de auto aan populariteit ten koste van de fiets. Deze nota speelt in op de positieve ontwikkelingen en oplossingen om bedreigingen te keren.

## Doel van de beleidsnota

De beleidsnota is een bouwsteen voor het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2005 (PVVP), dat nu in ontwikkeling is. Uitgangspunt is dat de fiets in de toekomst van groeiende betekenis zal zijn om de toename van de mobiliteitsproblemen tegen te gaan. Dat is verwoord in de volgende primaire beleidsdoelstelling:

“In 2015 is de fiets als dagelijks vervoermiddel in Fryslân geaccepteerd als een volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15

kilometer en zijn recreatieve fietsmogelijkheden beter bekend, aantrekkelijker en uitgebreider”.

Deze beleidsdoelstelling is vertaald naar een drietal subdoelen op de gebieden gebruik, veiligheid en waardering:

**Gebruik:** “Het huidige aandeel fietsverkeer tot de afstand van 7,5 kilometer blijft behouden. Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer neemt tot 2015 substantieel toe ten opzichte van 2002”.

**Veiligheid:** “De veiligheid van fietsers is in 2010 verbeterd waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers voldoet aan de nieuwe actie -25% verkeersslachtoffers (ten opzichte van 2002)”.

**Waardering:** “De huidige hoge waarderingcijfers voor de fietsmogelijkheden in Fryslân blijven onder dag- en verblijfstoeristen (7.5 en 7.8) behouden en worden waar mogelijk verhoogd, fietsen blijft voor dagtochten en vakanties minstens zo’n belangrijk motief”.

Een vierde subdoelstelling tot slot is niet zozeer een beleidsdoelstelling als wel een communicatiedoelstelling:

Het gebruik van de fiets is synoniem voor een gezond, vlot, veilig en aantrekkelijk vervoermiddel bij dagelijkse en recreatieve verplaatsingen.”

De geformuleerde doelstellingen zijn ambitieus. Dat is naar onze mening gerechtvaardigd gelet op het groeiende belang van een deugdelijk fietsbeleid, zeker met het oog op de belangrijke en groeiende rol van de fiets in het almaar toenemende verkeer.

### Aanpak

De beleidsnota is ontwikkeld in overleg met alle Friese gemeenten en belangrijke maatschappelijke organisaties als Fietzersbond, ANWB en Vervoer Coördinatie Centrum Noord-Nederland. Een breed draagvlak voor de





inhoud van de beleidsnota is daarvan het resultaat.

Bij de ontwikkeling van de beleidsnota is er voor gekozen om uit te gaan van de ketenbenadering. Ketenmobiliteit betekent dat naast aandacht voor bijvoorbeeld de fietsroute, ook de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik.

### Indeling in pijlers

In het kader van de beleidsnota zijn vier specifieke "pijlers" onderscheiden die zich met de bijbehorende ambitie als volgt laten omschrijven:

#### 1. Ketenmobiliteit

De pijler ketenmobiliteit wordt in een vervolg op deze nota uitgewerkt in een gedetailleerd meerjarenuitvoeringsprogramma, inclusief prioritering en begroting. Deze pijler richt zich op het concurrerend maken van fiets en openbaar vervoer aan de auto op de belangrijkste woon-werk en woon-winkelrelaties in de vervoersketen. Alle overstapplaatsen en haltes in Fryslân zijn daarvoor voorzien van goede fietsparkeervoorzieningen. Voorzieningen om de auto te parkeren en vandaar uit recreatief te gaan fietsen zijn beter bekend gemaakt of waar nodig aangelegd. De watertoerist wordt beter bediend om te gaan fietsen vanaf de boot.

#### 2. Infrastructuur

Voor infrastructuur wordt in deze beleidsnota het uitvoeringskader aangegeven. Het richt zich op de kwaliteit van het Friese hoofdfietsrouten netwerk, inclusief de stallingen. Die kwaliteit moet hoger en zoveel mogelijk gecompliceerd worden. Dit betekent dat van alle overheden, dus provincie en gemeenten, een grote inspanning wordt verwacht. De overige infrastructuur is 'fietsvriendelijk' en de mogelijkheden om in de vrije tijd te fietsen beter bekend zijn en goed bewegwijzerd.

#### 3. Organisatie

Ook voor de organisatie geeft de beleidsnota de concrete uitvoeringsacties. Het doel is te komen tot een goede samenwerking tussen overheden en maatschappelijke en belangenorganisaties. Belangrijk daarvoor is de onderlinge afstemming en de uitvoering van het fietsbeleid op regionaal niveau.

#### 4. Communicatie

Voor de communicatie geeft deze nota concrete uitvoeringsacties. Door een gerichte communicatie is de fiets in 2015 een volwaardig en geaccepteerd alternatief voor de auto op de afstanden tot 15 kilometer. Daarmee wordt de fiets gezien als een gezond, vlot, veilig en aantrekkelijk vervoermiddel bij alle inwoners van Fryslân. Er wordt gewerkt op basis van een op doelgroepen gericht communicatie- en marketingplan.

Deze laatste twee pijlers - organisatie en communicatie - scheppen de voorwaarden en zijn essentieel voor het uitvoeren van een succesvol fietsbeleid in Fryslân.

### Actiepunten

Voor iedere pijler zijn concrete actiepunten benoemd. Deze kunnen op korte termijn uitgevoerd worden om het fietsgebruik effectief te stimuleren. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen de voorwaardenscheppende en uitvoeringsgerichte actiepunten. Aanvullend op de vier pijlers is een opsomming gemaakt van actiepunten onder de noemer Toerisme en Recreatie.

### Actiepunten voorwaardenscheppend:

#### Organisatie:

- Opnemen van afspraken rond de uitvoering van de beleidsnota in de bestuursovereenkomsten tussen de provincie Fryslân en de gemeenten.
- Invullen regie- en coördinatierol provincie met als doel dat alle wegbeheerders en



belanghebbenden samenwerken en de uitvoering van de beleidsnota bewaken.

- Waarborgen voldoende capaciteit voor beleidsmedewerker(s) fietsverkeer.

### Communicatie:

- Op basis van een doelgroepenanalyse wordt een marketingplan opgesteld.
- Het marketingplan vormt de basis voor een uitvoeringsgericht communicatieplan.
- Monitoring van het beleidsdoel 'bekendheid fiets' door inzet van enquêtes, monitoring door verkeerstellingen op de belangrijkste fietsroutes door permanente telpunten en deze gegevens gebruiken voor het communicatieproces.
- Stimuleren dat klachten rond fietsvoorzieningen gemeld kunnen worden.
- Verder intensiveren en verbreden van de bestaande vervoermanagement-activiteiten gericht op de fiets.

### Actiepunten uitvoerend:

#### Ketenmobiliteit:

- Opstellen kengetallen voor de bereikbaarheid, inrichting en uitvoering van fietsenstallingen bij diverse typen haltes.
- Het selecteren van een tweetal voorbeeldprojecten voor de inrichting van transferpunten met bijzondere aandacht voor fietsers.
- In overleg met vervoerders en politie maatregelen uitvoeren die fietsendiefstal bij haltes en stations beperken.
- Het doen van onderzoek naar het meenemen van fiets in het OV dan wel het aanbieden van huurfietsen bij haltes.
- Het uitvoeren van een onderzoek om na te gaan hoe het voor- en natransport met de fiets verder bevorderd kan worden en de kwaliteit van de keten kan worden verbeterd.

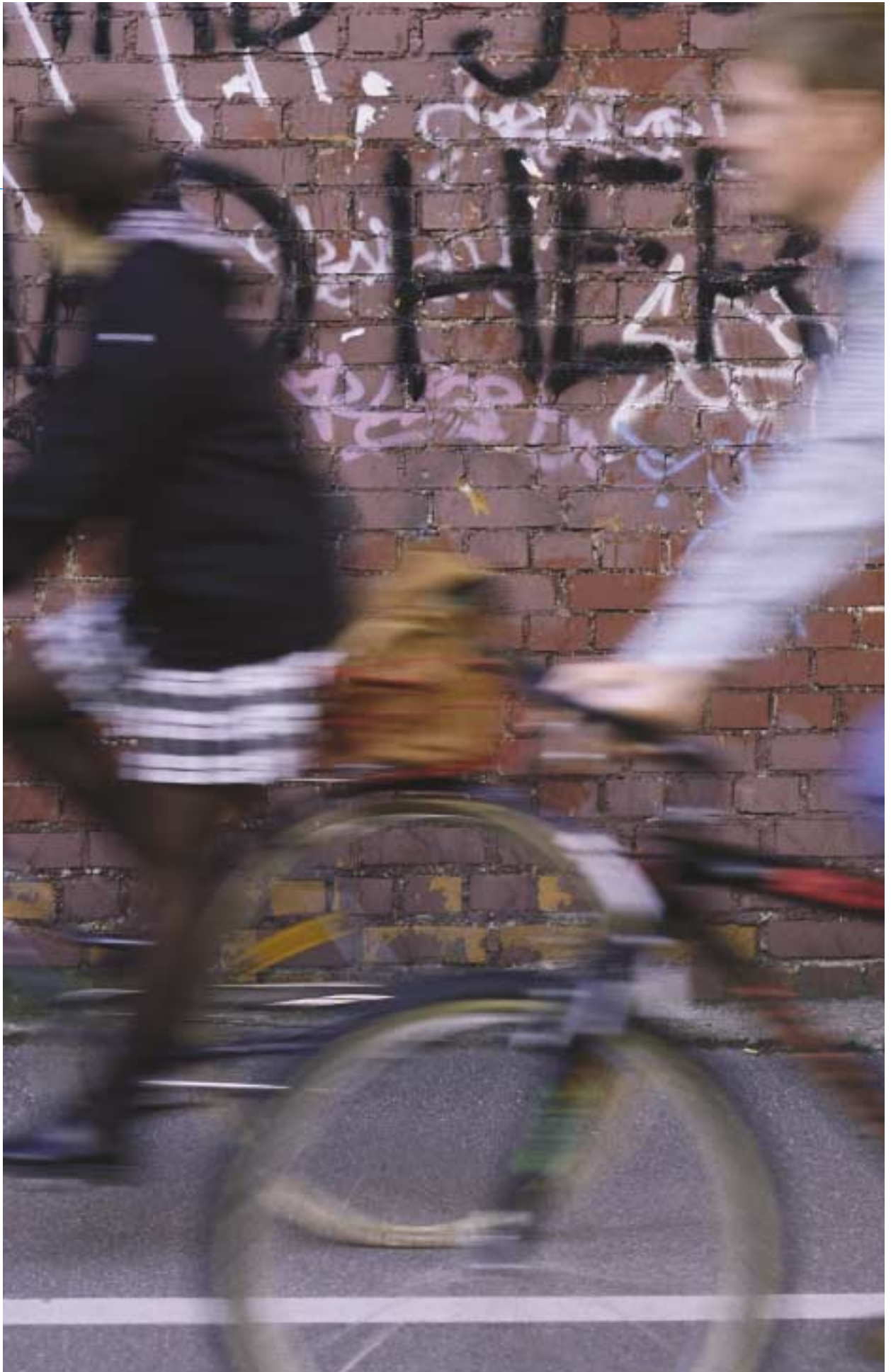
- Het geven van aandacht voor de reistijdverhouding fiets/auto op de belangrijkste relaties. Als de totale reistijd per auto korter is dan de fiets zijn doorstromingsmaatregelen voor de fiets of openbaar vervoer noodzakelijk.

### Infrastructuur:

- Herziening Handleiding gemeentelijke plannen, zodat bij de ruimtelijke toetsing van plannen het fietsverkeer wordt meegenomen.
- Inventariseren en uitwerken van functionele inrichtingseisen voor bewegwijzering, luwtebeplanting en verlichting.
- Ontwikkeling onderhoudsmonitoringsprogramma fietsvoorzieningen en vaststellen van een minimaal kwaliteitsniveau in het Onderhoudsbeleidsplan.
- Onderzoek naar innovatieve oplossingen voor kunstwerken zoals tunnels.

### Actiepunten Toerisme en Recreatie:

- Het onderzoeken van de haalbaarheid van uitbreiding van het knooppuntensysteem over geheel Fryslân.
- Onderzoeken welke kansen GPS fietsen in Fryslân biedt en stimuleren van de ontwikkeling van projecten rondom GPS-fietsen.
- De toeristische promotieorganisatie Fryslân Marketing opdracht geven een internet-database met fietsroutes op te zetten.
- Onderzoeken van de mogelijkheid om een Stadsrecreatiekaart uit te brengen bij steden in Fryslân.
- Het versterken van de fietsmogelijkheden en informatie hierover vanaf plaatsen waar pleziervaartuigen aanmeren.
- Het waar mogelijk in goede banen leiden van verschillende gebruikers van fietspaden en elke gebruikersgroep wijzen op voor haar geschikte paden.







# 1 INLEIDING

## 1.1 Algemeen

De fiets is een populair vervoermiddel. Nederland is dan ook een fietsland bij uitstek, ons vlakke land leent zich er uitstekend voor. Noem het woord fietsen en vraag naar enkele associaties. Gezondheid, beweging, ontspanning en vrijheid worden dan zonder meer genoemd. Fietsen is een goedkope manier van reizen en is goed voor het milieu, ook dat wordt genoemd. De forens zal opmerken dat fietsers niet in files staan en de binnenstadbezoeker ziet dat fietsen aanzienlijk minder ruimte in beslag nemen dan auto's. Positieve associaties voor het vervoermiddel dat altijd klaar staat voor gebruik.

De positieve woorden over de fiets laten zich lezen als een lofzang. Ondanks dat zijn er bedreigingen, zo is en blijft de auto een grote concurrent van de fiets op de vervoersmarkt. Zelfs op korte afstanden wordt vaak voor de auto gekozen, terwijl de fietser vooral in de stedelijke gebieden vaak sneller op zijn bestemming is dan de automobilist.

De fiets is in Nederland het meest voorkomende vervoermiddel. Op afstanden tot vijf kilometer is de fiets zelfs het meest gebruikte vervoermiddel. Er is een sterk potentieel om dit verder uit te breiden, omdat van alle autoverplaatsingen de helft korter is dan 7,5 kilometer. Deze korte autoverplaatsingen zijn relatief het meest vervuilend en veroorzaken de meeste hinder. Om het fietsgebruik op deze afstand te stimuleren is het van belang over kwalitatief goede fietsvoorzieningen te beschikken.



## 1.2 Aanleiding

In de uitvoering van het PVVP uit 1999 is duidelijk geworden dat het op een aantal punten niet meer aansluit bij de beleving van de lokale overheden. Dit geldt voor de inhoud (het fietsnetwerk, de rol van ketenmobiliteit en communicatie) en de organisatie, maar vooral de regierol van de provincie. Dat is een van de aanleidingen om het fietsbeleid te herzien. Ook het Plan Recreatieve Fietspaden Friesland uit 1992 is na 12 jaar aan herziening toe. Met het opstellen van deze een integrale (zowel recreatieve als utilitaire) beleidsnota voor het fietsverkeer, kan het fietsverkeer goed ingebed worden in het PVVP 2005.

## 1.3 Leeswijzer

Het belangrijkste doel van deze beleidsnota is het bepalen van de koers van het fietsbeleid voor de komende jaren. Daarnaast moet deze nota het kader vormen voor de uitvoering door



# 10

de provincie, gemeenten en belangenorganisaties als Fietsersbond en ANWB. Gezamenlijk moet gewerkt worden aan het bevorderen van het fietsgebruik. De beleidsnota bestaat uit de onderdelen:

- Beleidskader: wat zijn de ontwikkelingen en wat is het kader?
- Beleidsvisie: welke koers willen we varen en wat zijn de ambities?
- Uitvoeringskader: wat willen we doen?

De nota vormt de basis voor inbreng in het gedetailleerd meerjaren uitvoeringsprogramma (inclusief prioritering en begroting).



## 2 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen ten aanzien van fietsverkeer en de nationale, provinciale en regionale relevante beleidsstukken op het gebied van fietsverkeer beschreven.

### 2.1 Ontwikkelingen Fietsverkeer

#### 2.1.1 Fietsgebruik in Fryslân

Fryslân is een fietsprovincie. Vooral recreatief wordt de fiets veel gebruikt (zie tabel 2.2), zowel door inwoners als door toeristen. Voor veel Friezen is de fiets het belangrijkste dagelijks vervoermiddel. Enkele feiten op een rij:

- Een derde (30 %) van alle verplaatsingen in Fryslân wordt per fiets afgelegd, tegen 25% in Nederland.
- Tot 5 kilometer neemt bijna de helft (43%) van alle Friezen de fiets, tegen 35% in Nederland.
- Tussen 5 en 15 kilometer wordt door 18% van de Friezen de fiets gebruikt, tegen 16% in Nederland.

Het totaalbeeld ziet er gunstig uit, alleen in 1998 en 2001 is er sprake van een lichte daling in het fietsgebruik (zie tabel 2.1). De fiets wint weliswaar weer terrein, maar ook het aantal autoverplaatsingen neemt toe. Belangrijkste oorzaken zijn de toename van het aantal tweeverdieners en de toenemende schaalvergroting. Daardoor nemen de 'gecombineerde' ritten (kinderen naar school, daarna naar het werk) en de woon-werkritten in aantal en lengte toe. Door de schaalvergroting verdwijnen winkels, scholen en bibliotheken uit wijken en (kleine) kernen: de fietsafstanden nemen toe en daarmee wordt de auto vaker gebruikt.

#### 2.1.2 Fietsgebruik in Fryslân vergeleken met omliggende provincies

Uit de gegevens in tabel 2.1 blijkt dat het fietsgebruik in Fryslân boven het landelijke gemiddelde ligt. Dit geldt voor het aantal verplaatsingen per fiets, voor de afgelegde afstand en voor de reisduur. Uit onderzoek blijkt dat het aantal reizigerskilometers per fiets in de periode tussen 1986 en 1996 vrijwel niet is gewijzigd. Dat is een gevolg van twee tegengestelde ontwikkelingen; een afname van de gemiddelde afgelegde fietsafstand per inwoner tegenover een toename van het aantal inwoners.

In Fryslân is het aantal verplaatsingen per fiets per dag in 2002 gelijk aan het aantal verplaatsingen in 1995, waarmee een eind is gekomen aan de dalende trend. Landelijk is een daling van circa 5% te zien. De Friese situatie komt redelijk overeen met die van de provincies Groningen en Overijssel.

Reistijd en afgelegde afstand hebben een sterke relatie met elkaar. De afname van de afstand is dan ook direct zichtbaar in een afname van de reistijd. In Fryslân is de reisduur iets afgenomen van 13,24 minuten in 1995 tot 12,98 minuten in 2002. Landelijk is een daling van 9% te zien.

Behalve het dagelijkse fietsgebruik is ook het recreatieve fietsgebruik onderzocht. De gegevens staan in tabel 2.2. Uit de gegevens blijkt dat in Fryslân tussen 1990 en 2001 een sterke groei (21%) van het recreatieve fietsen heeft plaatsgevonden. Opmerkelijk is de daling met 33% in de provincie Drenthe.

	Verplaatsingen per persoon per dag				Afstand per persoon per dag (km)				Reisduur			
	1995	1998	2001	2002	1995	1998	2001	2002	1995	1998	2001	2002
Overijssel	1,03	0,97	0,96	0,91	3,10	2,83	2,81	2,54	14,28	12,94	13,05	11,37
Gelderland	0,90	0,86	0,88	0,85	2,63	2,51	2,45	2,40	12,20	11,39	11,32	10,96
Flevoland	0,76	0,64	0,66	0,65	2,09	1,85	1,93	1,60	9,47	8,15	8,30	7,53
Groningen	0,96	0,96	0,89	0,92	2,83	2,79	2,50	2,75	13,28	13,10	11,63	12,15
Drenthe	0,85	0,79	0,81	0,84	2,81	2,45	2,51	2,56	12,76	11,07	11,01	11,72
Fryslân	0,97	0,88	0,91	0,97	2,82	2,42	2,56	2,59	13,24	11,69	11,83	12,98
Nederland	0,83	0,79	0,79	0,78	2,55	2,39	2,34	2,29	11,82	11,01	10,87	10,68

Tabel 2.1: Fietsgebruik (bron: CBS)



Uit het Toerdata Noord Consumentenonderzoek 2002 blijkt dat fietsen in Fryslân de meest populaire activiteit is onder dagtoeristen: 14% van de dagtochten heeft het fietsen als belangrijkste activiteit. In de provincie Drenthe, die veel meer de naam heeft een fietsprovincie te zijn, ligt dit percentage met 16% niet veel hoger.

	Aantal ritten per fiets (x 1000) bij dagrecreatie			% toe/afname 1991-2001
	1990/1991	1995/1996	2000/2001	
Overijssel	2.294	2.753	2.819	+ 23%
Gelderland	4.755	5.875	6.920	+ 46%
Flevoland	322	496	612	+ 90%
Groningen	1.032	909	937	- 9%
Drenthe	2.010	1.525	1.353	- 33%
Fryslân	1.712	2.066	2.065	+ 21%
Nederland	37.516	42.971	47.855	+ 28%

Tabel 2.2: Fietsgebruik dagrecreatie (bron: CBS)

Op de Friese eilanden staat het fietsen op nummer een als activiteit voor dagtochten met liefst 26%. Dit betekent dat een op de vier dagtochten naar de eilanden het fietsen als belangrijkste activiteit heeft. De IJsselmeerkust en Zuidoost Fryslân scoren ook hoog met respectievelijk 15% en 14%. De verblijfstoeristen in Fryslân noemen in 19% van de gevallen fietsen als belangrijkste activiteit, waar dit percentage voor Drenthe op 21% ligt. Binnen Fryslân zijn de percentages voor de IJsselmeerkust 19%, de Waddeneilanden 23% en Zuidoost Fryslân 22%. Als 'fietsmotief-cijfer' willen we voor verblijfs- en dagtoeristen de percentages 19% en 14% behouden.

Ook de waardering voor fietsmogelijkheden in Fryslân is hoog: dagtoeristen geven een 7.5 (in Drenthe en Groningen zijn de waarderingen respectievelijk 7.4 en 7.8). Verblijfstoeristen geven een 7.8 (Drenthe 8.1 en Groningen 7.7). Deze waarderingscijfers zijn hoog: we streven er naar deze cijfers te behouden.

## 2.1.3 Ontwikkelingen Verkeersveiligheid fiets

In de afgelopen negen jaar is in Fryslân een lichte daling te constateren van het aantal dodelijke en letsel ongevallen waarbij de fiets betrokken is. In de periode 1999 t/m 2002 is het aantal ongevallen echter constant gebleven, met gemiddeld 10 doden en 267 gewonden per jaar.

Een derde van het aantal fietsongevallen vindt plaats binnen de bebouwde kom en bij daglicht. Bij 70% van het aantal letsel en dodelijke ongevallen wordt de fietser in de zijkant geraakt. Dit wordt veelal veroorzaakt door een afslaan beweging van de fietser of een situatie waarbij de fiets voorrang heeft.

In tabel 2.3 is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers onder fietsers tussen 1999 en 2002 weergegeven. Hieruit blijkt dat het aantal slachtoffers constant blijft.

	1999	2000	2001	2002
Dodelijk	10	11	8	10
Letsel	269	263	266	270
Totaal	279	274	274	280

Tabel 2.3: Afloop fiets letselongevallen

## 2.1.4 Overige ontwikkelingen

De afgelopen jaren is er een relatief sterke toename van technische en innovatieve ontwikkelingen te zien geweest. Het gaat dan vooral om ontwikkelingen op het gebied van de fiets zelf en om een toename van andere vervoerswijzen.

### Ontwikkeling fiets

Zaken als automatische verlichting, vering, hydraulische remmen, elektrische aandrijvingen worden meer en meer standaard. Hierdoor wordt, naast comfort en rendementsverhoging, het imago van de fiets als vervoermiddel vergroot. Ook op het gebied van vouwfietsen vinden er technische ontwikkelingen plaats.





Daarnaast neemt het gebruik van de vouwfiets, vooral in combinatie met het openbaar vervoer, sterk toe.

### Ontwikkeling vervoerwijzen

De laatste jaren is ook een toename van andere, aan de fiets verwante, vervoerwijzen te zien. Skeelers en skates zijn de laatste jaren ongekend populair geworden. In verschillende gemeenten zijn hiervoor speciale terreinen en routes ontwikkeld. Ook de ontwikkeling en verkoop van ligfietsen en elektrische fietsen is de laatste jaren toegenomen. De ontwikkeling van ligfietsen heeft op een aantal plaatsen in Nederland geleid tot de aanleg van specifieke fietsinfrastructuur voor ligfietsen.

### Andere ontwikkelingen

Naast ontwikkelingen op het gebied van de fiets zijn er ook andere ontwikkelingen die het gebruik van de fiets positief stimuleren, zoals:

- nieuwe stallingsconcepten, zoals verbeterde fietsenrekken en geautomatiseerde bewaakte stallingen;
- ontwikkeling van mobiliteitswinkels in nieuwbouwwijken waar informatie over alternatieven voor autogebruik worden aangeboden;
- fiscaal aantrekkelijke "Fiets van de zaak"-regelingen en fietsgebruikvergoedingen en stimuleringsacties in het woon-werkverkeer als "Trappen naar de baas";
- de toename van fietskoeriersbedrijven en de ontwikkeling van fietstaxi's;
- combineren van parkeergarages en huurfietsen en klantvriendelijke fietsverhuursystemen als de OV-fiets van de NS;
- Nieuwe toeristisch-recreatieve bewegwijzeringssystemen zoals de Knooppuntenbewegwijzering (In Noord West Fryslân al een succes) en fietsen met GPS (Global Positioning System);
- nieuwe modellen vouwfietsen en fietsdragers voor auto's en boten die ervoor zorgen dat fietsen eenvoudiger mee te nemen zijn.

## 2.1.5

### Conclusies ontwikkelingen

De conclusie uit het voorgaande is, dat er in de komende jaren een behoorlijke impuls nodig zal zijn. Alhoewel het gebruiksandeel redelijk stabiel is, moet een daling van het gebruik van de fiets in het dagelijks verkeer worden voorkomen. De belangrijkste bedreigingen hiervoor zijn:

- toename verplaatsingsafstanden en gecombineerde ritten door tweeverdieners;
- minder vrije tijd bevolkingsgroep tussen de 25 en 40 jaar;
- door schaalvergroting grotere afstanden tot winkels en voorzieningen (met name op het platteland);
- door grotere verkeersdruk toename onveiligheidsgevoelens bij met name kwetsbare groepen (ouderen en kinderen) en geen daling van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers;
- de kans dat de fiets wordt gestolen bij bijvoorbeeld bushalte, station of winkels.

Hiernaast zijn ook positieve ontwikkelingen te zien, zoals:

- de stimulering van de fiets in het woon-werkverkeer;
- de toenemende aandacht voor fietsen uit gezondheidsoverwegingen;
- het betere imago van de fiets;
- de toename van recreatief fietsen door o.a. meer vrije tijd en 'grijze golf';
- de technische innovaties en de verbetering kwaliteit van de fiets.

Het is zaak om met het fietsbeleid van de provincie en andere betrokken partijen in Fryslân in te spelen op de positieve ontwikkelingen en de bedreigingen en oorzaken voor de afname van het fietsgebruik weg te nemen.







## 2.2 Rijksbeleid

### 2.2.1 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit heeft als uitgangspunt een versterking van de bijdrage van mobiliteit aan de economische ontwikkeling. In de nota staan als uitgangspunten:

- de mobilist staat centraal;
- burgers en bedrijven kiezen zelf en nemen hun eigen verantwoordelijkheid;
- de overheid grijpt selectief en terughoudend in.

De Nota Mobiliteit gaat in veel hoofdstukken direct dan wel indirect in op fietsbeleid of daar aan gerelateerde onderwerpen. Een beknopte weergave daarvan:

De sociale functie van het verkeerssysteem moet gewaarborgd worden. Noodzakelijk omdat in een vergrijzende samenleving ouderen en ook gehandicapten mobiel moeten zijn. Kinderen moeten zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen. Regionale bereikbaarheidsvraagstukken vragen om een integrale benadering, waarbij de mogelijkheden van openbaar vervoer, langzaam verkeer, mobiliteitsmanagement en stedelijke distributie aan bod komen. Niet alleen het functioneren van de modaliteiten op zich, maar ook de aansluiting tussen de modaliteiten moet verbeteren. Dit zorgt voor meer keuzemogelijkheden voor gebruikers en voor meer betrouwbaarheid van verplaatsingen. De mogelijkheden voor multimodaal transport en ketenmobiliteit moeten worden versterkt. Ook milieuoverwegingen (reductie afvalstoffen) liggen ten grondslag aan het verbeteren van ketenmobiliteit en het stimuleren van lopen, fietsen en kleinschalig openbaar vervoer op afstanden korter dan 7,5 km.

### 2.2.2 Duurzaam Veilig

Eind 1997 hebben rijk, provincies, gemeenten en waterschappen het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' ondertekend. In Duurzaam Veilig is het uitgangspunt het voorkomen van onveiligheid. Bij de inrichting van wegen, de verbetering van voertuigen en het opleiden van verkeersdeelnemers staat de mens centraal.

In het kader van de eerste fase van Duurzaam Veilig zijn de afgelopen jaren vooral 30 km/uur-gebieden en rotondes aangelegd. Verder zijn de maatregel Bromfiets Op de Rijbaan (BOR) en Voorrang Bestuurders van Rechts ingevoerd. De komende jaren zal de aandacht meer uitgaan naar het inrichten van de zogenaamde 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom en de verkeersaders conform Duurzaam Veilig.



# fietsroute netwerk 'Noardwest Fryslân'

KNOOPPUNT

12



**Profielgegevens**

Route lengte in km: 100  
 Gemiddelde snelheid in km/h: 25  
 Hoogteverschillen: 1000

**De route zelf**

- De route is geschikt voor alle fietsers.
- Op de route zijn er voldoende fietswielers en fietsenstallingen.
- De route is geschikt voor de meeste fietsers.
- Op de route zijn er voldoende fietswielers en fietsenstallingen.
- Op de route zijn er voldoende fietswielers en fietsenstallingen.

## 12 INFORMATIE

### Franeke (noord)

De Air Leuweiken, Franeke, Hartigen, de Franeke, Franeke is de laatste maal...  
 De route van de Air Leuweiken, Franeke, Hartigen is de laatste maal...  
 De route van de Air Leuweiken, Franeke, Hartigen is de laatste maal...

De lichte en de wateroverstroom...  
 De route van de Air Leuweiken, Franeke, Hartigen is de laatste maal...  
 De route van de Air Leuweiken, Franeke, Hartigen is de laatste maal...

## 11 Eise Eisinga Planetarium

Eise Eisingastrat 3, Franeke telefoon: (0517) 293 070  
 Knooppunt 15 uitgen: 11 km, 1 km na de brug de tweede weg links in no 200 in links



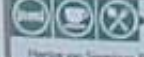
### "De Stadsherberg"

Dijk Kasteel 8, Franeke telefoon: (0517) 293 486  
 Weg de route naar knooppunt 09 in no knooppunt 15



### Pension "De Stjelp"

Kasteelweg 9, Oerjannet telefoon: (0517) 293 302  
 Knooppunt 41 uitgen: 11 km, 1 km knooppunt 41 uitgen



### Tulip Inn "De Valk"

Haring van Smeeten 78, Franeke telefoon: (0517) 299 300  
 Weg de route naar knooppunt 15 in no 100 meter links (route met fietswielers knooppunt)





## 2.3 Provinciaal Beleid

### 2.3.1 PVVP

In maart 1999 is het PVVP Fryslân vastgesteld. Op het gebied van fietsverkeer wordt hierin voor de provincie in hoofdzaak een stimulerende en faciliterende rol beschreven, terwijl de gemeentes vooral een uitvoerende taak ten aanzien van hun eigen fietsnetwerk hebben.

Het fietsbeleid in het PVVP Fryslân 1999 richt zich op het vasthouden van het aandeel in de modal-split (aantal verplaatsingen per fiets en fietskilometers). Waar mogelijk is de inzet dit aandeel te vergroten. Daarvoor moet het gebruik van de fiets over de langere afstanden en als voor- en natransport worden gestimuleerd. Extra aandacht gaat uit naar verbindingen met een bovenstedelijke belang (5 tot 15 kilometers) en ketenmobiliteit (fiets en openbaar vervoer).

Goede voorzieningen, een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk en goede communicatie naar de potentiële fietser zijn de speerpunten om tot bovengenoemde doelstellingen te komen. Het PVVP wordt momenteel herzien, welke volgens planning in 2005 gereed zal zijn. Deze nota fietsbeleid vormt hierin een belangrijke bouwsteen.

### 2.3.2 Streekplan Friesland 1994

Het streekplan Friesland van 1994 wordt momenteel herzien, naar verwachting zal dat in 2005 gereed zijn. Het streekplan benadrukt het belang van de ontwikkeling van regionale kernen en goede regionale verbindingen, waarbij afstemming tussen woon- en werkfunctie een belangrijk instrument vormt. Met name op recreatief gebied is een goed fietsnetwerk van belang om recreatieve gebieden en kernen te kunnen ontsluiten.

### 2.3.3 Plan recreatieve fietspaden Fryslân

Het Recreatieve Fietspadenplan uit 1992 heeft tot doel het recreatief gebruik van de fiets met de aanleg van een geïntegreerd stelsel van fietsverbindingen te bevorderen. Centraal hierin staan de (toenmalige) gemeentelijke wensen voor nieuwe recreatieve fietsverbindingen. Speerpunten van het beleid zijn de benutting van aanwezige fietsvoorzieningen, ontsluiting van aantrekkelijke kernen en gebieden en het creëren van een provinciaal hoofdfietsroutenetwerk en aansluiting daarvan op aangrenzende provincies.

Uit een evaluatie van dit plan blijkt dat er weinig trajecten zijn gerealiseerd die in dit plan zijn opgenomen als wenselijke verbindingen in de recreatieve hoofdroutestructuur. Deze structuur is op basis van herkomstgebieden van fietsers (recreatiegebieden en woonkernen) bepaald. Wel zijn er veel fietspaden aangelegd die geen onderdeel uitmaken van de recreatieve hoofdroutestructuur, maar die wel voldoen aan de uitgangspunten daarvoor. Deze paden hebben ook bijgedragen aan het realiseren van een hoofdfietsroutenetwerk.

Projecten die gericht zijn op de verbetering, ontwikkeling en uitvoering van fietsnetwerken die onderdeel uitmaken van een samenhangend (inter)provinciaal netwerk komen in aanmerking voor een subsidie uit de middelen voor recreatie en toerisme. De toetsingscriteria staan in Hoofdstuk 4.2 van deze nota.



### 2.3.4 Provinciaal Milieubeleidsplan Fryslân 2000-2003

De huidige ontwikkelingen op het gebied van de automobilititeit leiden tot de noodzaak van een trendbreuk, om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Naast bevorderen van technische verbeteringen aan voertuigen en brandstoffen stimuleert de provincie het gebruik van openbaar vervoer, fietsverkeer en een toename van de bezettingsgraad in met name het spitsverkeer. Instrument hiertoe is het vigerende PVVP.

Naar verwachting zal een nieuw Provinciaal Milieubeleidsplan in 2005 gereed zijn.

### 2.3.5 Provinciaal Onderhoudsbeleidsplan

In het concept-Onderhoudsbeleidsplan is een voorstel opgenomen om achterstallig onderhoud aan fietspaden die bij de provincie in beheer zijn, in de periode 2004 – 2008 weg te werken. Hieronder valt ook het vervangen van fietspaden met tegelverharding door asfalt of beton (behalve voor die situaties waar vanuit andere overwegingen voor bijvoorbeeld klinkers of trottoirtegels is gekozen). In het uitvoeringsprogramma bij deze fietsnota is aansluiting gezocht bij dit onderhoudsbeleidsplan. Door niet alleen het achterstallig onderhoud aan te pakken, maar ook andere inrichtingseisen mee te nemen, kan werk met werk worden gemaakt. Hetzelfde geldt als er maatregelen nodig zijn op hoofdrijbaan of parallelweg.

In het kader van dit plan zal een monitoringsprogramma worden ontwikkeld voor het vaststellen van de kwaliteitsniveau's van verhardingen, stallingen en OV-voorzieningen.

## 2.4 Gemeentelijk Beleid

Een groot aantal gemeenten heeft de afgelopen jaren een Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) opgesteld. In deze gemeentelijke plannen is het fietsverkeer vaak onderdeel van het beleid. Een aantal gemeentes kent specifieke beleidsnota's op het gebied van fietsverkeer. In grote lijnen conformeert het gemeentelijk beleid zich aan de nationale en provinciale doelstellingen. Gemeenten vullen dit aan met een aantal concrete maatregelen op het lokale fietsnetwerk. Hieronder vallen onder andere aanleg van ontbrekende schakels en maatregelen op inrichtingsniveau.

## 2.5 Nederland Fietsland 1998

De nota 'Nederland Fietsland 1998' is een nota van De Stichting Landelijk Fietsplatform en geeft een toekomstvisie op het recreatief fietsen. Het aanbod aan recreatieve fietsmogelijkheden en de (verwachte) belangstelling voor het recreatieve fietsen is onder de loep genomen waarna aanbevelingen zijn gedaan. Enkele aanbevelingen uit het rapport zijn:

- Het recreatieve fietsen zou zwaarder meegewogen moeten worden bij het voorbereiden van planologische beslissingen om de bestaande mogelijkheden te beschermen;
- De verbindingen tussen stad-platteland moeten verbeterd worden;
- Vernieuwen van het aanbod: nieuwe productmarktcombinaties zijn wenselijk, nieuwe thema's en producten kunnen nieuw publiek trekken;
- Meer aandacht voor recreatief medegebruik van waterschapswerken en natuurgebieden.



## 2.6 Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding

Het Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslan richt zich op het realiseren van de doelstelling '-25% verkeersslachtoffers in 2010'. De maatregelen richten zich op gedragsbeïnvloeding door handhaving en educatie.

Diverse activiteiten richten zich op de doelgroep schoolgaande kinderen. Als voorbeelden zijn te noemen de handhaving door controle op fietsverlichting en verkeerseducatie aan verschillende leeftijdsgroepen op scholen. Scholen worden gestimuleerd om een verkeersveiligheidslabel te halen.

Duurzaam veilige fietsoversteken zijn niet overal binnen een korte of middellange termijn te realiseren. Aandacht voor permanente verkeerseducatie voor het basisonderwijs is een belangrijk middel om kinderen te leren hoe ze met het verkeer om moeten gaan. Onder meer de verkeersveiligheidsorganisatie 3 VO biedt hiervoor lesmethoden die zich op theoretische en praktijklessen richt.







## 3 BELEIDSVISIE

### 3.1 Algemeen

Het stimuleren van het fietsgebruik kan bijdragen aan het beperken van automobilititeit. Vooral op de afstanden tot 15 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto.



Daarom is ons uitgangspunt dat het aandeel van het fietsverkeer in het aantal verplaatsingen en de omvang van het aantal fietskilometers moet worden vastgehouden of verbeterd. Dit geldt voor recreatieve en utilitaire fietsverplaatsingen. Het is hierbij van groot belang om te weten of dit ook daadwerkelijk mogelijk is. Bij de beschrijving van de ontwikkelingen (Hoofdstuk 2) is namelijk vastgesteld dat er met uitzondering van het jaar 2002, sprake is van een iets dalende trend in het (utilitair) fietsgebruik.

Uit landelijk onderzoek blijkt wat de potentiële groei is voor het fietsgebruik:

- 12% voor het woon-werkverkeer en sociale verkeer;
- 8% voor winkel- en recreatief verkeer;

- tussen 11% en 22% bij autoritten korter dan 10 minuten;
- 10% bij ritten tot 15 minuten.

De haalbaarheid van deze percentages is afhankelijk van het fietsbeleid en het flankerend beleid. De grootste winst kan geboekt worden door de inspanningen te concentreren op de meest kansrijke relaties (bron AVV, 1993).

Verder is bij de ontwikkelingen al vastgesteld dat er voldoende positieve trends zichtbaar zijn, zoals imagoverbetering en toename recreatief gebruik, die benut kunnen worden.

Wanneer de bovenstaande cijfers en de positieve trends vertaald worden naar de Friese situatie dan moet het mogelijk zijn om de stijgende lijn van 2002 door te zetten. De provincie staat hiervoor aan de lat om samen met de betrokken andere partijen als gemeenten en Fietzersbond het fietsgebruik de komende jaren verder te stimuleren.

### 3.2 Doelstelling

Deze beleidsnota is een bouwsteen voor het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2005 (PVVP), dat nu in ontwikkeling is. Uitgangspunt is dat de fiets in de toekomst van groeiende betekenis zal zijn om de toename van de mobiliteitsproblemen tegen te gaan. Dat is verwoord in de volgende primaire beleidsdoelstelling:

“In 2015 is de fiets als dagelijks vervoermiddel in Fryslân geaccepteerd als een volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 kilometer en zijn recreatieve fietsmogelijkheden beter bekend, aantrekkelijker en uitgebreider”.

Deze beleidsdoelstelling is vertaald naar een drietal subdoelen op de gebieden gebruik, veiligheid en waardering:

**Gebruik:** “Het huidige aandeel fietsverkeer tot de afstand van 7,5 kilometer blijft behouden. Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer



neemt tot 2015 substantieel toe ten opzichte van 2002".

**Veiligheid:** "De veiligheid van fietsers is in 2010 verbeterd waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers voldoet aan de nieuwe actie -25% verkeersslachtoffers (ten opzichte van 2002)".

**Waardering:** "De huidige hoge waarderingscijfers voor de fietsmogelijkheden in Fryslân blijven onder dag- en verblijfstoeristen (7.5 en 7.8) behouden en worden waar mogelijk verhoogd, fietsen blijft voor dagtochten en vakanties minstens zo'n belangrijk motief".

Een vierde subdoelstelling tot slot is niet zozeer een beleidsdoelstelling als wel een communicatiedoelstelling:

"Het gebruik van de fiets is synoniem voor een gezond, vlot, veilig en aantrekkelijk vervoermiddel bij dagelijkse en recreatieve verplaatsingen."

De geformuleerde doelstellingen zijn ambities. Dat is naar onze mening gerechtvaardigd gelet op het groeiende belang van een deugdelijk fietsbeleid, zeker met het oog op de belangrijke en groeiende rol van de fiets in het alsmaar toenemende verkeer. Om te komen tot een goed en integraal utilitair en recreatief fietsbeleid, wordt vervolgens gewerkt met de volgende vier pijlers, namelijk:

1. ketenmobiliteit;
2. infrastructuur;
3. organisatie;
4. communicatie.

Voor elk van de vier pijlers zijn afzonderlijke ambities geformuleerd. Hiermee wordt concreet inhoud gegeven aan de geformuleerde doelstelling. De ambities geven aan op welk niveau de kwaliteit en kwantiteit van de uitvoering van de verschillende onderdelen van het fietsbeleid zich in het jaar 2015 zouden moeten bevinden.

### 3.3 De pijler ketenmobiliteit

In deze beleidsnota hebben wij gekozen voor de ketenbenadering. Dit betekent dat naast aandacht voor de fietsroute zelf, ook de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik.

De vervoerketen van de fiets kan beïnvloed worden door de volgende aspecten:

- infrastructuur;
- fiets;
- ruimtelijke ordening;
- ketenmobiliteit;
- communicatie;
- organisatie.

De fiets vormt in veel gevallen het voortransport voor de bus en trein. Maar ook in het natransport kan de fiets een belangrijke rol vervullen. Om het fietsgebruik te stimuleren moeten de fietsvoorzieningen kwalitatief een aantrekkelijk en daarmee wervend karakter hebben.

Of men de fiets gebruikt, wordt bepaald door het motief voor de verplaatsing en het oordeel dat men heeft over de gehele vervoersketen. Met de vervoersketen wordt bedoeld de hele reeks van 'handelingen': vanaf het moment dat men besluit per fiets een verplaatsing te maken tot het moment van het stallen van de fiets op de plaats van bestemming. De kwaliteiten van de vervoersketen fiets worden vanaf het begin afgezet tegen de alternatieve vervoersmogelijkheden.

Ketenmobiliteit is ook van toepassing op het recreatieve fietsen. Veel tochten beginnen vanaf het huisadres. Er zijn echter ook steeds meer recreanten die de fiets achterop de auto meenemen naar een startpunt om van daaruit een route te fietsen. Fietsen worden ook steeds vaker op pleziervaartuigen meegenomen. Informatieverstrekking over route-mogelijkheden in bijvoorbeeld jachthavens kan met het oog op dit toenemend gebruik sterk verbeterd worden.



De toetsing van de bestaande situatie voor fietsers vindt plaats op alle drie de onderdelen van de fietsketen: herkomst, bestemming en route.

#### Herkomst

De keuze voor de fiets wordt genomen op de plaats van herkomst. Het bezit en de beschikbaarheid van de fiets en de verwachtingen die men heeft ten aanzien van de rest van de vervoerketen 'fiets' vormen de belangrijkste keuzebepalende elementen. Hierbij speelt ook de kwaliteit van de overstap van fiets naar openbaar vervoer een rol.

#### Bestemming

Bij de bestemming zijn de bereikbaarheid van de bestemming per fiets en het kort en lang parkeren van de fiets essentiële aandachtspunten. Zowel bij de herkomst als de bestemming zijn gerichte communicatie en een goede overstapmogelijkheid tussen fiets en openbaar vervoer van belang.

#### Route

De kwaliteit van de fietsrit (route) wordt bepaald door alle aspecten die zijn terug te brengen tot de vijf hoofdeisen voor infrastructuur: samenhang, comfort, directheid, veiligheid (verkeers- en sociale veiligheid) en aantrekkelijkheid.





### Speerpunten voor versterken van de ketenmobiliteit zijn:

- versterken van de keten fiets – (in) openbaar vervoer en fiets en auto;
- goede stallingvoorzieningen bij bedrijven, winkelcentra en instellingen;
- standaard fietsvoorzieningenniveau voor stallingen bij haltes en stations;
- realisatie transferpunten, ook recreatief (overstapplaatsen / transferia);
- Verbeteren van de mogelijkheden om vanaf de boot te gaan fietsen;
- verdere vormgeving fiets-in-OV concept onderzoeken.



## 3.3.1 Overstap fiets en openbaar vervoer

### Concurrentiepositie fiets

Om het gebruik van zowel het openbaar vervoer als de fiets te verhogen moet de kwaliteit van de totale keten concurrerend zijn aan de auto. De kans van slagen is afhankelijk van een aantal belangrijke voorwaarden. In de eerste plaats zal de reistijd gelijkwaardig of zelfs korter moeten zijn dan het (vaak) snelste vervoermiddel, de auto. De combinatie van de fiets en de verbindende OV-relaties van het stads en streekvervoer komen hiervoor het meest in aanmerking.

Goede aansluitingen - met voorzieningen die goed bereikbaar zijn, veiligheid, kwaliteit en comfort bieden - zijn een absolute voorwaarde om te kunnen concurreren met de auto. Bij veiligheid kan sprake zijn van subjectieve motieven. De fiets wordt niet gebruikt omdat het gemotoriseerd verkeer als bedreigend wordt ervaren. Sociale veiligheid is extra belangrijk bij voorzieningen die 's nachts veel in gebruik zijn.

Ook autobeperkende maatregelen kunnen er voor zorgen dat de concurrentiepositie van de fiets verbetert. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn maatregelen mogelijk die het gebruik van de auto lastiger maakt. De motivering voor dergelijke maatregelen is niet alleen te vinden in zaken als hinder en overlast, maar ook het simpele feit dat infrastructuur voor de auto meer kosten en ruimtebeslag met zich meebrengt, wat vooral in stedelijke gebieden aanzienlijke problemen met zich meebrengt.

### Actiepunten:

- Het geven van aandacht voor de reistijdverhouding fiets/auto op de belangrijkste relaties. Als de totale reistijd per auto korter is dan de fiets, zijn doorstromingsmaatregelen voor de fiets of openbaar vervoer noodzakelijk;





- Het uitvoeren van onderzoek om na te gaan hoe het voor- en natransport met de fiets verder bevorderd kan worden en de kwaliteit van de keten is te verbeteren;
- het bevorderen van het realiseren van voorzieningen zoals douches en kleedgelegenheid bij bedrijven;
- Invulling geven aan de regierol van de provincie om met alle betrokken partijen tot maatregelen te komen.

### Stallingen bij stations en haltes

De kwaliteit van verbindingen om bij bushaltes te komen (infrastructuur) en de mogelijkheid tot het stallen van de fiets (voldoende fietsvoorzieningen) moet goed zijn. Soms kan door de aanleg van een fietspad als ontbrekende schakel tussen een dorp of woonwijk een veel directere aansluiting ontstaan op een haltevoorziening. Naast voldoende mogelijkheden tot het stallen van de fiets is ook de kans op fietsendiefstal van belang. Door overzichtelijke, al dan niet bewaakte, stallingvoorzieningen komt het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel in beeld.

Tot slot speelt ook comfort een belangrijke rol, waarbij overdekte wachtvoorzieningen, voldoende en comfortabele zitplaatsen en goede informatiedragers van belang zijn. De aansluiting van dienstregelingen tussen trein en bus moeten worden geoptimaliseerd. De overheden kunnen bijdragen aan de diefstalpreventie middels bewaakte fietsenstallingen en overleg met regionale politiekorpsen.

Er dient een standaard voorzieningenniveau bij grotere haltes en stations te worden gerealiseerd. Minimale eisen voor voorzieningen bij haltes in het verbindende en ontsluitende openbaar vervoernet zijn:

- voldoende stallingen;
- overdekte stallingen;
- bewaakte stallingen;
- sociaal veilige haltes;
- overdekte haltes;
- goede reisinformatie;
- goede en veilige routes naar de haltes.

De exacte invulling is afhankelijk van de functie en omvang van de betreffende halte. Hiervoor zullen nadere kengetallen worden opgesteld.

Door het opzetten van voorbeeldprojecten op de meest kansrijke verbindingen wordt een inventarisatie en analyse mogelijk van de wijze waarop transferpunten het beste vormgegeven kan worden, welke doelgroepen in aanmerking komen en waar kansen en bedreigingen liggen. Deze transferpunten voor zowel de combinatie fiets-OV als fiets-auto dienen te voldoen aan een aantal minimeisen met betrekking tot veiligheid, bereikbaarheid, kwaliteit en comfort.

Eisen ten aanzien van de kwaliteit spitsen zich vooral toe op stallingvoorzieningen en de bereikbaarheid. In combinatie met goede communicatie kan tot een uniforme en herkenbare eenheid worden gekomen.

### Actiepunten:

- Opstellen kengetallen voor de bereikbaarheid, inrichting en uitvoering van fietsenstallingen bij diverse typen haltes;
- Het selecteren van een tweetal voorbeeldprojecten voor de inrichting van transferpunten met bijzondere aandacht voor fietsers;
- De provincie zal in overleg met vervoerders en politie een onderzoek naar het beperken van fietsendiefstal bij haltes en stations uitvoeren.

### Fiets in het Openbaar Vervoer

Het aandeel van de fiets in het natransport is nog beperkt. Om dit te vergroten kan de mogelijkheid om de fiets mee te nemen in trein of bus worden gestimuleerd. Hoewel deze mogelijkheid nu al beperkt aanwezig is, is het structureel reserveren van ruimte voor fietsen in deze modaliteiten wenselijk. Een andere mogelijkheid is het verbeteren van de toegankelijkheid van huur- of leasefietsen (al dan niet door de werkgever).



### Actiepunt:

- Het doen van onderzoek naar het meenemen van fiets in het OV dan wel het aanbieden van huurfietsen bij haltes.

### Ambitie ketenmobiliteit

Het is de ambitie om op de belangrijkste woon-werk en woon-winkel-relaties de vervoersketen fiets en openbaar vervoer concurrerend te maken aan de autoverplaatsing. Verder zijn alle overstapplaatsen en haltes in Fryslân voorzien van goede fietsparkeervoorzieningen. Voorzieningen om de auto te parkeren en vandaar uit recreatief te gaan fietsen zijn beter bekend gemaakt of waar nodig aangelegd. De watertoerist wordt beter bediend in zijn wens om te gaan fietsen vanaf de boot.

## 3.4 De pijler Infrastructuur

Het realiseren van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige, veilige en herkenbare recreatieve en utilitaire fietspaden en fietsenstallingen is de grootste uitdaging als het gaat om infrastructuur. Een groot deel hiervan is reeds aanwezig.

De kenmerken van de toekomstige hoofdfietsinfrastructuur in Fryslân zijn:

- kwalitatief hoogwaardig en herkenbaar fietsnetwerk;
- hoofdeisen comfort, veiligheid, aantrekkelijkheid, directheid en samenhang;



- goede stallingsvoorzieningen;
- tweedeling in hoofdfietsroutes en fietssnelwegen;
- passend in een duurzaam veilig verkeerssysteem;
- alle infrastructuur is fietsvriendelijk.

Het geheel leidt tot een hoofdfietsroutenetwerk dat voor recreatieve, omgevingsgerichte verplaatsingen en voor meer doelgerichte (utilitaire) verplaatsingen gebruikt kan worden.

Aan fietspaden die vooral een recreatieve functie hebben worden andere eisen gesteld dan aan de trajecten in het hoofdfietsroutenetwerk. De huidige infrastructuur voor het recreatieve fietsen is vrij compleet. Aanvullingen op het bestaande netwerk wordt aan de hand van vraag en aanbod (aantrekkelijke routes en/of omgeving) bepaald. De bekendheid van de mogelijkheden kan echter wel sterk verbeterd worden evenals de toeristische bewegwijzering. Internet is een steeds belangrijkere bron van informatievoorziening over fietsroutes.

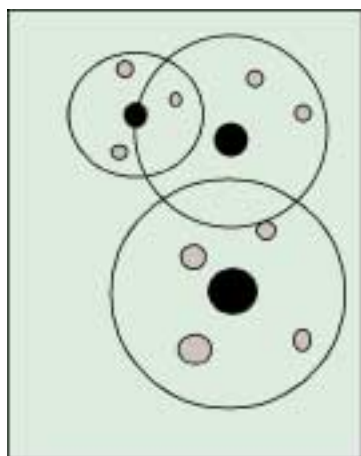
### 3.4.1 Methodiek vaststelling hoofdfietsroutenetwerk

Voor het hoofdfietsroutenetwerk is gebruik gemaakt van het streekplan. In het nieuwe streekplan (vaststelling medio 2005) is voor Dokkum de invloedzone gelijkgesteld met de stedelijke centra. Deze keuze is gemaakt op grond van de geografische ligging van Dokkum en de betekenis van de stad voor de directe omgeving. Wijzigingen in de zogenaamde kernhiërarchie uit het streekplan kunnen leiden tot aanpassingen in de prioriteit van routes.

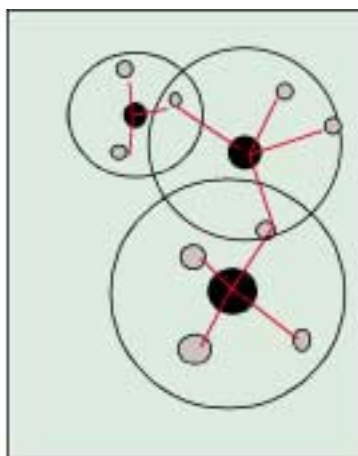
De stedelijke centra hebben voor de fiets een invloedsgedebied van 15 km. Regionale centra hebben een invloedsgedebied van 7,5 km. De meest logische kortste routes zijn in samenspraak met de betrokken gemeenten en organisaties vastgesteld.



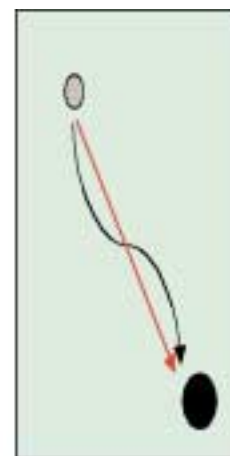
**Figuur 4.1: Het tot stand komen van het basisnetwerk**



Invloedsgebieden  
rondom  
bestemmingspunten



Relaties tussen  
herkomstpunten en  
bestemmingspunten



Relaties worden  
omgezet in di-  
recte routes

Kernen met meer dan 750 inwoners zijn herkomstpunten. Verder worden onder herkomst- en bestemmingspunten verstaan: woon-, werk- en winkelconcentraties, regionale onderwijsinstellingen, openbaar vervoerknooppunten en bovenlokale, recreatieve bestemmingen (basis Streekplan 1994, attractiepunten met meer dan 15.000 bezoekers per jaar en/of locaties voor dagrecreatie (zwemgelegenheden).

Herkomstpunten kunnen binnen meerdere cirkels vallen, daardoor ontstaat een samenhangend net van relaties. In figuur 4.1 is de werkwijze schematisch weergegeven. Op kaart 1 zijn de herkomst- en bestemmingspunten weergegeven, evenals de invloedsgebieden. Het aantal potentiële gebruikers is niet bepalend geweest voor het opnemen van een route in het netwerk. Het resultaat wijkt af van het netwerk uit het PVVP 1999.

Voor stedelijke gebieden is de aansluiting van het hoofdfietsroutenetwerk met het stedelijke netwerk van belang om goede doorgaande routes binnen steden te garanderen. Het hoofdfietsroutenetwerk is waar mogelijk afgestemd op die van omliggende provincies.

Op kaart 2 is het hoofdfietsroutenetwerk weergegeven en in het hierna volgende schema Inrichtingseisen hoofdfietsroutenetwerk staan de eisen die aan dit routenetwerk worden gesteld. Bij de inrichtingseisen is een onderscheid gemaakt tussen het minimale inrichtingsniveau (wat willen we minimaal bereiken) en streefwaardes (wat is de optimale situatie).

Delen van het hoofdfietsroutenetwerk zijn aangeduid als zogenaamde fietssnelwegen. Deze hebben minimaal een gebruik van 1500 fietsbewegingen per etmaal in 2020. Voor het vaststellen van de fietssnelwegen is gebruikgemaakt van het Nieuw Regionaal Model Noord-Nederland en de bij ons bekende fietsintensiteiten. De prognose gaat uit van dagelijks 15% meer verplaatsingen dan nu. Volgens deze prognose zal het autoverkeer in verhouding tot trein, bus en fiets, het meest toenemen.

Bij de opbouw van het netwerk is onderkend dat fietspaden langs autoroutes in de regel wel sociaal veilig zijn, maar niet altijd even aantrekkelijk. Daarom worden - als de situatie het



### Inrichtingseisen hoofdfietsroutenetwerk (geldt niet voor puur recreatieve paden)

Kruispunten	Minimaal inrichtingsniveau Hoofdfietsroutenetwerk		Streefwaarde Hoofdfietsroutenetwerk		Fietssnelwegen	Fietssnelwegen
	Snelheid op kruispunten	Tunnel of brug	Tunnel of brug	Idem		
	Kruispunten stroomwegen	Tunnel of brug	Tunnel of brug	Idem		30
	Voorrang		Voorrang voor de fiets	Voorrang voor de fiets		Idem
Wegvakken	Versrijningsvorm	Afhankelijk van snelheids- intensiteitscombinaties	Vrijliggend of via verkeersluw alternatief	Vrijliggend/parallelweg		
	ontwerp	Binnen bebouwde kom maatwerk	Binnen bebouwde kom maatwerk			
	Breedte	voorkomen krappe boogstralen	voorkomen krappe boogstralen	Idem		Idem
	Enrichting bereiden	Min. 2.0m	Min. 2.5m	Min. 2.5m		Min. 2.5m
	Tweerichtingen bereiden	Min. 2,75m	Min. 3,5m	Min. 3,5m		Min. 3,5m
	Verharding					
	Soort verharding	Asfalt SMA 0.6, beton of vergelijkbaar kwaliteitsniveau	Asfalt SMA 0.6, beton of vergelijkbaar kwaliteitsniveau	Idem		Idem
	Kleur verharding	Licht, met hoge reflectiewaarde	Licht, met hoge reflectiewaarde	Idem		Aanvullend: rode kleur op oriëntatiepunten en binnen stedelijke gebieden
	Verlichting	Aandachtspunten, waaronder kruispunten, bochten en sociaal onveilige locaties	Aandachtspunten, waaronder kruispunten, bochten en sociaal onveilige locaties	Idem		Aandachtspunten en routes naar scholen, avondbestemmingen en met hoge intensiteiten
Overig	Aansluiting stedelijke netwerken	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer = 1	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer = 1	Idem		Idem
	Bewegwijzering	Uniform en voldoen aan kwaliteitseisen ANWB	Uniform en voldoen aan kwaliteitseisen ANWB	Idem		Idem
	Korte wachttijden	Maximaal 1,5 minuut	Maximaal 1 minuut	Maximaal 1 minuut		Maximaal 1 minuut
	Luwte beplanting					Bij aanleg nieuwe infrastructuur





toestaat - twee verschillende routes aangeboden. Deze routes kunnen ook een recreatieve betekenis hebben. Bij de inrichting moet daar rekening mee worden gehouden.

Op kaart 5 staat een overzicht van de belangrijkste bewegwijzerde toeristisch-recreatieve routes:

- De ANWB fietsroutes
- De Lange Afstands Fietsroutes
- Het knooppuntenbewegwijzeringsstelsel Noord West Friesland

Op kaart 6 staat een overzicht van alle fietsmogelijkheden in Fyslân, gemaakt op basis van een inventarisatie bij gemeenten.

### 3.4.2 Inrichtingseisen hoofd-fietsroutenetwerk

Voor de inrichting van een fietsroute en de opbouw van het fietsnetwerk heeft het onderzoekscentrum CROW in haar rapport 'Tekenen voor de fiets' de volgende eisen opgenomen:

- veiligheid;
- directheid;
- comfort;
- aantrekkelijkheid;
- samenhang.

Naast de door het CROW opgestelde eisen zijn ook de richtlijnen uit Duurzaam Veilig van belang. Vooral de categorisering van de wegen is van invloed op de aanleg en inrichting van het fietsroutenetwerk.

Voor het PVVP 2005 zal een provinciale ontwerpbeleidslijn wegen worden opgesteld. Indien deze beleidslijn hier aanleiding toegeeft, kan het bijstellen van de in deze nota opgenomen inrichtingseisen noodzakelijk zijn. In deze ontwerpbeleidslijn zal ook een andere invulling aan parallelwegen worden gegeven. De reden hiervoor is de discussie die steeds weer plaatsvindt over de confrontatie van zwaar landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers. Getracht wordt

om aan de hand van intensiteiten op de weg en van het landbouwverkeer en fietsverkeer een oplossing te bieden.

Bij de inrichting en aanleg van fietsvoorzieningen kunnen stedenbouwkundige, recreatieve, ecologische, archeologische en/of landschappelijke belangen een rol spelen. Voor provinciale wegen worden de landschappelijke belangen getoetst aan de provinciale nota 'Fryske dyken yn 't grien'.

Door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid en de provincie wordt gewerkt aan een cd-rom 'Kennis van verkeer'. Deze cd-rom kan een hulpmiddel zijn bij de concrete uitvoering van projecten.

#### Aandachtspunten

- De voorrangssituatie op rotondes binnen de bebouwde kom

Zowel landelijk als bij de drie Noordelijke provincies is er geen sprake van een uniforme toepassing van de CROW richtlijn 126a. In het OVVF is hierover gesteld dat er in nieuwe situaties per geval wordt bekeken hoe de voorrangregeling wordt uitgevoerd. Bij deze keuze zijn aandachtspunten:

- de zorg voor een uniforme toepassing op een bepaalde route;
- de samenstelling van het verkeer;
- de voorrangregeling blijkt duidelijk uit de vormgeving (CROW richtlijn 126a).
- Functie van een weg voor het openbaar vervoer

Soms is voor een fietsroute geen vrijliggend fietspad nodig, maar volstaat een inrichting tot 60 km/u-gebied. Hierbij is een toets aan de functie van de route voor het verbindende en ontsluitende openbaar vervoer van belang. Het openbaar vervoer dient een bepaald afwikkelingsniveau te halen. Infrastructurele maatregelen kunnen dit verhinderen.



- Routes binnen de bebouwde kom

Voor routes binnen de bebouwde kom is de inrichting afhankelijk van de plaatselijke situatie. In stedelijke gebieden is het voor veel routes logisch om een vrij liggend fietspad te hebben. In dorpen ligt dit minder voor de hand. Van belang is dat op de belangrijkste fietsroutes rekening wordt gehouden met deze doelgroep. De toepassing van bijvoorbeeld verkeersdrempels kunnen in een 30 km/u-gebied ook hinder opleveren voor fietsers. Plaatsing van snelheidsremmers die de fietser ongestoord laat passeren heeft op die routes de voorkeur.

- Minimumbreedte fietspaden

In aanvulling op het PVVP-1999 is een minimum breedte opgenomen voor fietspaden, omdat dit aspect zowel voor de verkeersveiligheid als voor het comfort van belang is. De verharding zal tenminste in asfalt van SMA 0.6 kwaliteit of in beton worden uitgevoerd. Dit biedt een prima kwaliteit voor fietsers en andere medegebruikers zoals skeelers. De kleur van de verharding bij voorkeur in een lichtgrijze tint uitvoeren. Voor beton is dit geen probleem. Bij asfalt is de kleur aan te passen. Een lichte kleur betekent een betere zichtbaarheid in het donker.

- Verlichting langs fietsroutes

Voor verlichting zijn de eisen ten opzichte van het PVVP-1999 versoepeld. De noodzaak van verlichting vanuit sociale veiligheid, hangt af van de mate waarin:

- een locatie als sociaal onveilig is te beschouwen;
- het een route is naar scholen, avondbestemmingen, met hoge fietsintensiteiten;
- dit van invloed is op natuurlijke en landschappelijke waarden.

- Voorrang voor de fietssnelweg

Uitgangspunt is dat de route van de fietssnelweg voorrang heeft ten gunste van kruisend verkeer. Uitzonderingen kunnen zich voordoen

als de functie van de kruisende weg tenminste in de categorie gebiedsontsluitingsweg valt of een belangrijke en drukke invalsweg vormt bij bebouwde kommen.

### 3.4.3 Ruimtelijke Ordening en de fietser

Het stimuleren van de fiets en het beïnvloeden van autoverkeer kan door ruimtelijke ordening beïnvloed worden. Bijvoorbeeld door bij nieuwe locaties voor wonen, werken en voorzieningen een goede bereikbaarheid per fiets als afweging op te nemen. Veel bedrijventerreinen worden aan de rand van de kernen gesitueerd wat tot gevolg heeft dat de fietsafstanden toenemen.

Wij stellen voor om de bestaande "Handleiding gemeentelijke plannen", die bij de toetsing van nieuwe bedrijventerreinen, winkelcentra en woonwijken en herzieningen van bestemmingsplannen wordt toegepast, kritisch te evalueren op de gevolgen voor fietsverkeer. Hierbij kunnen de positieve ervaringen met de VPL-methodiek<sup>2</sup> worden betrokken.

### 3.4.4 Prioritering

Voor de uitvoering is het van belang om tot een goede prioritering te komen. Elke pijler heeft een eigen uitvoeringsprogramma. De maatregelen op het gebied van communicatie en organisatie zijn op korte termijn te realiseren, de maatregelen op het gebied van ketenmobiliteit en vooral infrastructuur zijn in verband met procedures op langere termijn te nemen.

Binnen de pijler infrastructuur is gekozen voor een prioriteringsmethodiek voor fietsoversteken op basis van een aantal basiscriteria zoals verkeersveiligheid, intensiteiten etc. Een andere prioriteringswijze is het werken op basis van de gebiedsgewijze aanpak. Bij deze aanpak prioriteren de gemeenten en provincie in nader te

<sup>2</sup> De VPL-methodiek staat voor Verkeersprestatie op Locatie.

Deze methodiek is ontwikkeld om de effecten van nieuwbouwwijken op de vervoerswijzekeuze in beeld te brengen en een samenwerking tussen verkeers- en stedenbouwkundigen te stimuleren.



bepalen gebieden zelf op basis van eigen criteria. De gebiedsgewijze benadering heeft als voordeel dat maatwerk geleverd kan worden en "werk met werk". Nadeel is dat er geen objectieve criteria worden gehanteerd en dat daardoor het risico ontstaat dat minder effectieve maatregelen worden uitgevoerd.

In het PVVP 2005 zal de prioriteringssysteematiek uitgewerkt worden. Vooruitlopend op dit PVVP zijn in hoofdstuk 4 voor provinciale projecten lijsten met geprioriteerde maatregelen opgenomen voor de fietsoversteken en netwerkmaatregelen.

#### Belangrijke aspecten voor het prioriteren van het fietsnetwerk:

- Realisering van ontbrekende schakels;
- Aanpassen voorrang;
- Aanpassen verharding.

#### Belangrijke aspecten voor het prioriteren van fietsoversteken:

- Ongevallen;
- Onderdeel hoofdfietsroute;
- Fietsintensiteit / intensiteit op de over te steken weg;
- Maximumsnelheid hoofdrijbaan.

De planning van onderhoudswerkzaamheden kan de prioritering beïnvloeden.

#### Aandachtspunt

Zorg ervoor dat binnen een bepaald gebied of route een compleet pakket aan maatregelen wordt gerealiseerd. Dit leidt niet alleen tot besparing in de uitvoeringskosten, maar laat ook duidelijker aan de samenleving zien dat er gewerkt wordt ten gunste van het fietsverkeer.

#### Actiepunten:

- Herziening handleiding gemeentelijke plannen, zodat bij de ruimtelijke toetsing van plannen het fietsverkeer wordt meegenomen;
- Ontwikkeling onderhoudsmonitoringsprogramma fietsvoorzieningen en vaststellen van

een minimum kwaliteitsniveau in het Onderhoudsplan;

- Inventariseren en uitwerken van functionele inrichtingseisen voor bewegwijzering, luwtebeplanting en verlichting;
- Onderzoek naar innovatieve oplossingen voor kunstwerken zoals tunnels.

#### Ambitie infrastructuur

Resumerend is de ambitie om de kwaliteit van het Friese hoofdfietsnetwerk inclusief stallingen te verbeteren en zoveel mogelijk te completeren. Dit betekent dat van alle overheden een grote inspanning wordt verwacht. Er wordt een meerjarenuitvoeringsprogramma voor de realisatie van het hoofdfietsnetwerk vastgesteld. De overige infrastructuur wordt 'fietsvriendelijk' en de mogelijkheden om in de vrije tijd te fietsen zijn beter bekend en goed bewegwijzerd.

## 3.5 De pijler Organisatie

Alle betrokken overheden en organisaties werken optimaal samen in het stimuleren van het fietsgebruik in Fryslân. Dat is de ambitie op het gebied van organisatie. Dit kan bereikt worden door alle relevante organisaties en overheden te betrekken bij de programmering en voorbereiding van projecten. Per partij worden duidelijk de verantwoordelijkheden en verplichtingen vastgelegd.

#### Rol Provincie

De provincie heeft ten aanzien van het fietsbeleid een aantal rollen, deze zijn:

- regisseren en coördineren, waarbij gebruik kan worden gemaakt van het OVVF;
- stimuleren en faciliteren;
- uitvoeren;
- monitoren.

De provincie heeft een stimulerende en faciliterende rol richting belanghebbenden en burgers. Maar zij voert ook de regie over de uitvoering en zijn verantwoordelijk voor een deel van die uitvoering, voor zover dit de provincia-



le taak als wegbeheerder betreft. Afspraken over fietsbeleid moeten onderdeel worden van de bestaande bestuursovereenkomsten tussen gemeentes en provincie.

Om de regierol goed te kunnen uitvoeren moet binnen de provinciale organisatie voldoende capaciteit voor fietsbeleid en de uitvoering beschikbaar zijn.

#### Speerpunten zijn:

- Samenwerking met betrokken overheden en belangenorganisaties, zoals ANWB, Fietsersbond en VVV's, in voorbereiding en uitvoering van het fietsbeleid;
- Waarborgen voldoende capaciteit voor beleidsmedewerker(s) fietsverkeer;
- De uitvoering van het fietsbeleid is onderdeel van de bestuursovereenkomsten tussen gemeentes en provincie;
- Het fietsbeleid dient integraal mee te worden genomen in wegenprojecten en ruimtelijke plannen;
- Afstemming beleid, prioritering, financiering en uitvoering.

#### Actiepunten:

- Invullen regie- en coördinatierol provincie met als doel dat alle wegbeheerders en belanghebbenden samenwerken en de uitvoering van de beleidsnota bewaken;
- Opnemen afspraken rond de uitvoering van de beleidsnota in de bestuursovereenkomsten tussen de provincie Fryslân en de gemeentes;
- Monitoring van de uitvoering door verkeerstellingen en inzet communicatiemiddelen;
- Waarborgen voldoende capaciteit voor beleidsmedewerker(s) fietsverkeer.

#### Ambitie organisatie

Resumerend is de ambitie op het gebied van organisatie om te komen tot een goede samenwerking tussen de verschillende overheden en tussen de overheden en belangenorganisaties, waarbij onderlinge afstemming en uitvoering met betrekking tot het fietsbeleid op regionaal niveau het doel is.

## 3.6 De pijler Communicatie

De ambitie is een optimale informatievoorziening en voorlichting aan de (potentiële) Friese fietser en openbaar vervoergebruiker tot stand te brengen. Op dit moment ontbreekt het aan een doelgerichte strategie op dit gebied. Belangrijk is dat de verantwoordelijkheid neergelegd wordt bij zowel de overheden als belangenorganisaties. Er moet worden besproken in hoeverre samenwerking met het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) Noord-Nederland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF) mogelijk is.

#### Speerpunten hierbij zijn:

- Adviseren OVVF inzake onder andere de promotie van het fietsen in Fryslân;
- Het fietsen in de breedste zin van het woord promoten, stimuleren en in te spelen op toekomstige ontwikkelingen;
- Het (laten) uitvoeren van een doelgroepenanalyse en opstellen van een marketingplan;
- Specifieke aandacht voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen;
- Het versterken van de andere pijlers infrastructuur en ketenmobiliteit.

#### Doelgroepgerichte aanpak

Doel is om het fietsen in de breedste zin van het woord te promoten, te stimuleren en in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Om de doelgroepen optimaal te kunnen motiveren zijn een doelgroepenanalyse en een marketingplan geschikte instrumenten.

Op basis van een marketingplan zal een uitvoeringsgericht communicatieplan moeten worden opgesteld. Instrumenten kunnen bestaan uit een helpdesk, informatienummer, inzet van Internet, radio, televisie en diverse herkenbare uitgaven, waaronder een nieuwsbrief, fietskaart, brochures, etc. De diverse belanghebbende partijen kunnen gezamenlijk het marketingplan en communicatieplan opstellen en ook verantwoordelijk worden gemaakt voor de uitvoering.





Ook dient gestimuleerd te worden dat klachten over fietsvoorzieningen bij wegbeheerders of centraal gemeld kunnen worden.



### Communicatie rond woon-werkverkeer

De doelgroep forens is vanwege het regelmatige reispatroon en de goede benaderbaarheid via de werkgevers een belangrijke doelgroep. Een gespecialiseerde organisatie als het VCC Noord-Nederland kan een belangrijke rol vervullen in de communicatie richting werkgevers en werknemers. Als middel kan gedacht worden aan financiële beloningssystemen voor werknemers. Ook kunnen in de toekomst consumenten rechtstreeks worden benaderd.

#### Actiepunten:

- Verder intensiveren en verbreden van de bestaande vervoermanagement-activiteiten in Fryslân gericht op de fiets.

#### Ambitie:

Een gerichte communicatie ondersteunt de doelstelling "In 2015 is de fiets in Fryslân op afstanden tot 15 kilometer als volwaardig alternatief voor de auto ingeburgerd. De fiets wordt gezien als een gezond, vlot, veilig en aantrekkelijk vervoermiddel" en maakt deze bekend bij alle inwoners van Fryslân. Er wordt gewerkt op basis van een doelgroepen gericht marketingplan. Verantwoordelijk hiervoor zijn overheden en belangengroeperingen.

#### Actiepunten:

- Gezamenlijke verantwoordelijkheid communicatie rond het thema fiets;
- Op basis van een doelgroepenanalyse wordt een marketingplan opgesteld;
- Het marketingplan vormt de basis voor een uitvoeringsgericht communicatieplan;
- Stimuleren dat klachten rond fietsvoorzieningen kunnen worden gemeld;
- Monitoring van het beleidsdoel bekendheid 'fiets' door inzet van enquêtes etc.





## 4 Uitvoeringskader

In dit hoofdstuk zijn de uitvoeringsprogramma's terug te vinden. Paragraaf 4.1 omvat het Uitvoeringsprogramma voor Toerisme en Recreatie. In 4.2 staan de beleidsregels weergegeven zoals wij die hebben vastgesteld voor subsidieverlening voor puur recreatieve paden. In 4.3 is het Uitvoeringsprogramma Infrastructuur opgenomen. Dit programma heeft betrekking op bij de provincie in beheer zijnde objecten. Tenslotte zijn uitvoeringsprogramma's gegeven voor de pijlers Organisatie en Communicatie.

### 4.1 Uitvoeringsprogramma Actiepunten Toerisme en recreatie

Specifiek voor de toeristisch-recreatieve fietsers worden enkele concrete actiepunten en projecten geformuleerd. Als algemeen speerpunt van het toeristisch-recreatieve fietsbeleid willen we de bestaande fietsmogelijkheden beter bekend maken, via onder andere nieuwe 'bewegwijzeringssystemen', internet en kaartmateriaal en ons daarnaast richten op enkele specifieke doelgroepen.

#### Fietsknooppuntenbewegwijzering

In Noord West Fryslân is in de zomer van 2003 gestart met knooppuntenbewegwijzering voor de recreant. De fietser kan aan de hand van een kaart of de infopanelen in het veld zijn eigen route en de lengte hiervan bepalen door een reeks van knooppunten te onthouden. De knooppunten zijn met bordjes aangegeven. Tot nu toe zijn de ervaringen goed. Noord West Fryslân zou als pilot dienen om het systeem vervolgens uit te breiden naar andere plaatsen

in Fryslân. Onderzoek heeft inzicht verschaft in de projectomvang, investering en effecten van invoering van het fietsrouten netwerk in geheel Fryslân. Gezien de goede ervaringen met het systeem, ook op andere plaatsen in Nederland, wordt hier het volgende actiepunt genoemd.

#### Actiepunt:

- Het onderzoeken van de haalbaarheid van uitbreiding van het knooppuntensysteem over geheel Fryslân.

#### GPS fietsen

GPS, het Global Positioning System, is een hulpmiddel om routes te volgen, onder andere op de fiets. Via een apparaatje ter grootte van een mobiele telefoon heeft de fietser contact met satellieten en het apparaat geeft precies aan waar de fietser links of rechts moet gaan en hoe de route loopt.

In Fryslân kan meer ontwikkeld worden rond het GPS-fietsen, er kunnen meer GPS-routes op Internet aangeboden worden, er kunnen arrangementen (fietsuur + GPS apparaat en GPS route) en andere producten ontwikkeld worden. GPS systemen kunnen ook gebruikt worden om (toeristische) informatie aan te bieden, eventueel gekoppeld aan mobiele telefonie.

#### Actiepunt:

- Onderzoeken welke kansen GPS fietsen in Fryslân biedt en stimuleren van de ontwikkeling van concrete projecten rondom GPS-fietsen.

#### Internet databank

Het gebruik van Internet neemt een steeds groter wordende vlucht. Mensen willen graag thuis vanachter hun PC routes kunnen bekijken en uitprinten. Er zijn zeer bekende Nederlandse sites waar men wandelroutes kan uitprinten ([www.wandelzoekpagina.nl](http://www.wandelzoekpagina.nl)).



Dergelijke sites voor fietsroutes zijn ook in opkomst zij het meer regionaal gericht. Voor Fryslân is er geen algemeen adres waar toeristen en recreanten fietsroutes kunnen downloaden. Hieraan is zeker behoefte.

#### Actiepunt

- De toeristische promotieorganisatie Fryslân Marketing opdragen om een internet-database met fietsroutes op te zetten

#### Stadsrecreatiekaart

De Stichting Landelijk Fietsplatform is de landelijke initiatiefnemer van het concept "Stadsrecreatiekaart". Een dergelijke kaart laat zien wat de mogelijkheden in de directe woonomgeving zijn om te wandelen, te fietsen, te varen, te skeeleren of paard te rijden. Verder bevat zo'n kaart tips voor attracties en bezienswaardigheden.

In navolging van Leeuwarden zou ook voor andere steden in Fryslân zo'n kaart een goed hulpmiddel zijn om duidelijk te maken welke schitterende fietsmogelijkheden er bestaan. Vaak hebben mensen hier geen weet van, ook niet als het hun eigen woonomgeving betreft.

#### Actiepunt:

- Onderzoeken van de mogelijkheden om een Stadsrecreatiekaart uit te brengen bij steden in Fryslân.

#### Fietsen vanaf de boot

Steeds meer watersporters nemen de fiets mee op de boot om er op de wal boodschappen mee te doen of om mooie tochten te fietsen. De aansluiting van fietspaden op plaatsen waar boten aanmeren is echter niet overal optimaal. Ook de informatieverstrekking over fietsmogelijkheden aan de watersporter kan sterk verbeterd worden. Nu de provincie veel geld steekt in de opwaardering van de watersportmogelijkheden middels het Friese Meren Project, is het een uitgelezen kans om ook aandacht te besteden aan de koppeling watersport - fietsen. Dit gebeurt al wel in het Friese Meren

Project, maar kan nog meer aandacht krijgen.

#### Actiepunt

- Het versterken van de fietsmogelijkheden en informatie hierover vanaf plaatsen waar pleziervaartuigen aanmeren.

#### Medegebruikers van fietspaden

Fietspaden worden niet alleen door fietsers gebruikt. Ook recreanten in rolstoelen maken gebruik van fietspaden net als de skeelers en brommers. Dit leidt soms tot conflictsituaties tussen fietsers en de andere gebruikers (bijvoorbeeld brommers). Waar mogelijk zullen wij ons als provincie inspannen om deze vormen van medegebruik in goede banen te leiden en de bewuste doelgroepen te wijzen op voor hen meest geschikte paden.

Wij erkennen dat de bewuste doelgroepen zoals gehandicapten en skeelers ook recht hebben op voorzieningen en dat ook zij een bijdrage kunnen leveren aan de economische effecten van recreatie.

#### Actiepunt

- Het waar mogelijk in goede banen leiden van verschillende gebruikers van fietspaden en elke gebruikersgroep wijzen op voor haar geschikte paden.

## 4.2 Beleidsregels voor de toepassing van de Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân

Toeristisch Recreatieve fietsprojecten kunnen provinciale subsidie verkrijgen op basis van de Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân. Het gaat dan om:





- projecten die het gebruik van het fietsroutenetwerk stimuleren zoals bedoeld in het uitvoeringsprogramma actiepunten toerisme en recreatie;
- projecten gericht op kwaliteitsverbetering van het recreatieve fietsroutenetwerk;
- nieuwe recreatieve fietsverbindingen die geen onderdeel vormen van het hoofdfietsroute netwerk.  
Nieuwe recreatieve fietspaden die wel een onderdeel vormen van het hoofdfietsroute-netwerk komen in aanmerking voor middelen via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

#### Subsidieverzoeken voor recreatieve fietsverbindingen worden beoordeeld op:

- De aantrekkelijkheid van de verbinding.  
Deze zal vooral beoordeeld worden op de recreatieve belevingswaarde van het tracé en de situering van het fietspad. Vooral de afwisseling in het landschap speelt hierbij een rol. Onder aantrekkelijke verbindingen moet in dit verband in het bijzonder gedacht worden aan: langs vaarwegen/kanalen/vaarten, langs boomwallen/-singels, langs cultuur-historische landschapselementen, als verbinding tussen sterk wisselende landschapselementen. Intensief gebruikte recreatieve paden zouden bij voorkeur uitgevoerd moeten worden met een verhardingsbreedte van minstens 2 meter en gezien het vereiste comfort met een gesloten verharding (asfalt en beton).
- De mate waarin de verbinding iets essentieels toevoegt aan de bestaande recreatieve fietsmogelijkheden vanuit woonkernen en verblijfsrecreatieve centra.  
Dit aspect zal met name worden bekeken op de rondrijfunctie van de betreffende verbindingen.  
Bij een subsidieverzoek dient een kaart te worden overgelegd waarop te zien is hoe het traject waarvoor subsidie wordt aangevraagd zich verhoudt tot het totale netwerk van recreatieve fietsmogelijkheden in de omgeving van het traject.

Om in aanmerking te komen voor subsidie uit

de toeristisch-recreatieve pot, zal een project aan beide criteria moeten voldoen.

Vanuit landschap, natuur, landbouw en milieu worden bij de beoordeling van nieuwe of te verbeteren recreatieve fietspaden de volgende uitgangspunten gehanteerd, die als randvoorwaarden moeten worden gezien en ook al in het Recreatieve Fietspadenplan van 1992 stonden:

- Bij de tracékeuze van een fietspad moeten gebieden met belangrijke natuurwaarden zoveel mogelijk worden ontzien. Vooral rustverstoring is hierbij een belangrijk aspect (bijv. weidevogels en ganzen). Wanneer ecologische belangen in het geding zijn, moet een natuurtoets worden uitgevoerd (in het kader van de Natuurbeschermingswet wanneer het gaat om Vogel- en Habitatrictlijngebieden en om natuurmonumenten en/of de Flora- en Faunawet wanneer het gaat om beschermde planten en diersoorten).
- Een fietspad moet, zowel wat betreft de tracékeuze als aankleding, maatvoering en verhardingsconstructie goed in het landschap worden ingepast. Rekening moet worden gehouden met de huidige en toekomstige functies in de omgeving, zoals bijvoorbeeld de landbouw.
- Werkzaamheden bij de aanleg, de verhardingsconstructie en het feitelijke gebruik van fietspaden mogen geen achteruitgang van het (natuurlijk) milieu veroorzaken.
- Waar mogelijk moeten bij de tracékeuze in onbruik geraakte voet- of kerkepaden worden gevolgd.

### 4.3 Uitvoeringsprogramma pijler Infrastructuur

Kaarten 3 en 4 geven een overzicht van de nog te nemen maatregelen bij oversteekpunten en op het routenetwerk. Zowel provincie als gemeenten kunnen voor de financiering van



projecten een beroep doen op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Voor 2004 is door ons een extra stimuleringsbijdrage beschikbaar gesteld van  $\approx$  600.000,-. Een continuering van deze regeling lijkt gewenst. Voor nieuwe recreatieve fietsverbindingen die geen onderdeel vormen van het hoofdfietsroute netwerk is subsidie te verkrijgen op grond van de Subsidieverordening Toerisme en Recreatie Fryslân. Nieuwe recreatieve fietspaden die wel een onderdeel vormen van het hoofdfietsroute netwerk komen in aanmerking voor middelen via de BDU.

### Provinciale projecten

De paden en oversteken die bij de provincie in beheer zijn, zijn getoetst aan de inrichtingseisen zoals opgenomen in het overzicht in hoofdstuk 3. Duidelijk is dat er vooral bij oversteekvoorzieningen nog de nodige investeringen nodig zijn. De verschillende infrastructurele maatregelen zijn moeilijk met elkaar te vergelijken. Vandaar dat een eerste splitsing is gemaakt in fietsoversteken (tunnel, brug, rotonde) en de overige routemaatregelen (aanleg nieuw pad, verbreding en overige functionele eisen zoals verharding, beplanting etc.).

De wijze waarop in de toekomst met de combinatie parallelweg en hoofdfietsroute wordt omgegaan, kan er toe leiden dat er meer ontbrekende schakels ontstaan doordat bijvoorbeeld een alternatieve route moet worden aangeboden of doordat een andere inrichting gewenst is. Dit zal bekend zijn bij de vaststelling van het PVVP. De financiering van de provinciale fietsprojecten wordt daarin ook geregeld en afgewogen tegen andere maatregelen.

Voor luwtebeplanting, bewegwijzering en verlichting is een aanpak ineens voor alle routes aan te bevelen. Na inventarisatie van knelpunten kunnen voorstellen tot financiering en realisering worden gedaan, waarbij het gehele programma van maatregelen als één project kan worden uitgevoerd.

De maatregelen voor de fietsoversteken en het

routenetwerk zijn op eenvoudige wijze geprioriteerd. Een gebiedsgewijze aanpak kan tot wijzigingen leiden in de prioritering.

### Fietsoversteken in provinciale wegen

Op kaart 4 staan alle fietsoversteken in provinciale wegen. Het betreft haakse oversteken van zowel fietspaden als zijwegen waar fietsverkeer op zit. Incidenteel wisselt een fietspad van de ene naar de andere kant van de weg. Deze oversteken vallen hier ook onder. Van bebouwde kommen zijn alleen de oversteken in wegvakken met een maximumsnelheid van 70 km/u opgenomen. Gerealiseerde en geprojecteerde maatregelen (Meerjarenplan Infrastructuur) zijn niet opgenomen. Een complete beschrijving per weg is verkrijgbaar bij team Verkeer en Vervoer van de provincie.

De wegcatégorisering is bepalend voor de aard van de maatregel. Bij stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen hoort in principe een tunnel of brug. In het PVVP 2005 kunnen hierin veranderingen worden aangebracht, zowel in de categorie-indeling van een weg, als in het ontwerp van wegen.

Ook voor fietsoversteken verdient een gebiedsgewijze benadering de voorkeur. Het is niet doenlijk om voor elk oversteekpunt voorzieningen te treffen. Concentratie op de meest logische punten is door een gebiedsgewijze aanpak te bepalen. Voor de in het hierna volgende schema geselecteerde oversteken is de locatie geen discussiepunt.

Per kruispunt is nog geen maatregel ingevuld, omdat dit onder meer zal afhangen van de in het PVVP 2005 te stellen uitgangspunten en inrichtingseisen.

Kunstwerken in wegen zijn duur. Het is van belang om te onderzoeken of innovatieve oplossingen of innovatieve aanbestedingsmethoden tot goedkopere oplossingen kunnen leiden.



### Prioritering

Op de volgende wijze zijn punten toegekend aan oversteken:

a. Fietsintensiteit:

0	- 100	=	1 punt
100	- 250	=	3 punten
250	- 500	=	5 punten
> 500		=	7 punten

b. Ongevallen: elk letselongeval over de periode 1998 t/m 2002 telt voor 1 punt.

c. Hoofd fietsroutenetwerk 1 punt; aanduiding fietssnelweg 2 punten.

d. Intensiteit hoofdrijbaan:

0	- 5000	=	1 punt
5000	- 8000	=	2 punten
8000	- 12000	=	3 punten
> 12000		=	4 punten

e. Maximumsnelheid hoofdrijbaan:

70	=	1 punt
80	=	2 punten
100	=	3 punten

Deze wijze van prioriteren leidt tot de volgende lijst, waarin de hoogst scorende oversteken zijn opgenomen. Het achter het wegnummer genoemde getal correspondeert met de oversteekpunten op kaart 4.

Wegnummer	Fietsintensiteit	Aantal ongevallen	Hoofd fietsroutenetwerk	Intensiteit hoofdrijbaan	Maximumsnelheid	Totaal aantal punten
N358.5	5	4	1	1	2	13
N357.8	5	4	-	2	1	12
N354.4	5	2	1	2	2	12
N355.6	7	-	2	2	1	12
N359.11	5	-	1	3	3	12
N359.13	5	1	1	2	3	12
N359.1	7	1	-	2	1	11
N359.2	7	1	-	2	1	11
N358.4	5	1	1	1	2	10
N359.12	3	2	-	2	3	10
N354.1	3	1	-	3	2	9
N355.3	3	1	-	3	2	9
N355.4	5	-	-	3	1	9
N356.1	5	-	1	1	2	9
N358.10	5	-	1	1	2	9
N359.6	3	1	-	2	3	9
N355.7	3	1	-	2	2	8
N356.2	5	-	-	1	2	8
N359.3	1	2	-	2	3	8
N359.5	1	2	-	2	3	8
N359.15	3	-	-	2	3	8
N361.2	3	-	1	1	3	8



### Maatregelen hoofdfietsrouten netwerk

Op de bestaande fietsroutes die binnen provinciaal beheer vallen, zijn de in het volgende schema genoemde maatregelen nodig. Vooral voor de maatregel vervangen trottoirtegels door asfalt is in 2004 een inhaalslag gemaakt. In dat jaar is de incidentele vrijval benut voor onder meer deze werkzaamheden.

Bij ontbrekende schakels is de gebiedsgewijze aanpak het proces dat zichtbaar maakt of er inderdaad een fietsrelatie bestaat en waar een voorziening het beste gesitueerd kan worden. Tijdens de inventarisatie van maatregelen zijn

er slechts enkele ontbrekende schakels aangegeven.

Een inventarisatie zal nog moeten worden uitgevoerd voor verlichting, bewegwijzering en beplanting.

Overigens kan de invulling van beleid ten aanzien van parallelwegen tot een ander maatregelenpakket leiden.

### Prioritering

Functie Fiets snelweg 2 punten  
Hoofdfietsroute 1 punt

### Intensiteit

0 - 250 per etmaal : 1 punt

Wegvak	Functie fietsroute	Intensiteit	Voorrang	Asfalt	Breedte	60/km-u	Score
N917 Selmien - Siegerswoude	2	6	4		2		14
N354 Sneek - afslag Heeg	2	6	4			1	13
N358 Buitenpost - Surhuisterveen (afstemmen Oosflank)	2	4	4		2		12
N384 Franeker - Dongjum	2	4	4		2		12
N924 Heerenveen - afslag Rohel	2	4	4		2		12
N356 Burgum - N31	2	4		3	2	1	12
N356 Damwoude - Broeksterwoude	2	4		3	2		11
N393 Stiens-St Jacobiparochie	2	4	4			1	11
N393 Sexbierum - Harlingen	2	4	4				10
N356 Broeksterwoude - Burgum	1	2		3			5
N355 Hurdegaryp - Buitenpost	1	2				1	4
N356 Holwerd - Dokkum	1	2				1	4
N354 Oosterwierum - Scharnegoutum	1	1				1	3
N354 Afslag Heeg - Woudsend	1	1				1	3
N358 Kwelderweg - afslag Kollumerpomp	1	1				1	3





250	- 500 per etmaal	: 2 punten
500	- 750 per etmaal	: 4 punten
750	- 1.000 per etmaal	: 6 punten
1.000	- 1.500 per etmaal	: 8 punten
1.500	- 3.000 per etmaal	: 10 punten

#### Maatregel

Voorrang		: 4 punten
Asfalt i.p.v. elementen		: 3 punten
Breedte		: 2 punten
Inrichten 60 km/u		: 1 punt

## 4.4 Uitvoeringsprogramma pijlers Organisatie en Communicatie

Bij organisatie hoort ook het monitoren van beleid. Dit kan onder meer door met verkeerstellingen op de belangrijkste fietsroutes het gebruik permanent te tellen. Hiervoor is in 2004 door ons geïnvesteerd in meetapparatuur.

Ook de doelstelling: kenbaarheid van de fiets als vervoermiddel moet worden gemeten. Hiervoor moeten andere communicatiemiddelen worden ingezet. Daarnaast is communicatie nodig voor het uitdragen van het beleid. De inzet en mate waarin middelen nodig zijn, hangt af van de afwegingen die in het kader van het PVVP 2005 zullen worden gemaakt.

