

Fietsambities van de provinciebesturen

2019 – 2023



Fietsambities van de provinciebesturen

in de bestuursprogramma's voor de periode 2019-2023

Laurent Theunissen *fiets en ruimte*

Afbeelding titelpagina: fietsviaduct over de N274 bij Schinveld (foto: Laurent Theunissen *fiets en ruimte*)

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2019.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918171

E-mail info@fietsersbond.nl



Inhoud

Inleiding.....	4
1 De thema's voor de provinciale fietspolitiek.....	5
2 Onderzoek van de bestuursprogramma's	6
2.1 Overzicht van thema's en een globale rangorde.....	6
2.2 Beschrijvingen per provincie.....	8
2.2.1 Drenthe: Mooi voor elkaar.....	8
2.2.2 Flevoland: Ruimte voor de toekomst.....	8
2.2.3 Friesland: Geluk op 1. Vernieuwen in vertrouwen	8
2.2.4 Gelderland: Samen voor Gelderland	9
2.2.5 Groningen: Verbinden Versterken Vernieuwen	10
2.2.6 Limburg: Vernieuwend Verbinden.....	10
2.2.7 Noord-Brabant: 'Kiezen voor kwaliteit' voor de Brabanders van nu en van de toekomst	11
2.2.8 Noord-Holland: Duurzaam doorpakken!	11
2.2.9 Overijssel: Samen bouwen aan Overijssel.....	12
2.2.10 Utrecht: Nieuwe energie voor Utrecht	12
2.2.11 Zeeland: Samen verschil maken	14
2.2.12 Zuid-Holland: Elke dag beter.....	14
2.2.13 Enkele constatering en	15
3 Overeenkomsten en verschillen.....	16
Bijlage 1: Overzicht van de bestuursakkoorden	20
Bijlage 2: Doelstellingen uit Fietsvisie 2040.....	21
Bijlage 3: Checklist partijprogramma's.....	25

Inleiding

Een van de methoden om de doelen van de Fietsersbond te bereiken, is het vergroten van de aandacht voor de fiets in de provinciale politiek. Daarom heeft de Fietsersbond in de aanloop naar de Provinciale Statenverkiezingen van 20 maart 2019 een ambitiedocument voor deze verkiezingen opgesteld en naar nagenoeg alle politieke partijen op het provinciale niveau gestuurd. De kernvraag aan de politieke partijen was om in het verkiezingsprogramma een volwaardige, ambitieuze paragraaf over fietsbeleid op te nemen en in te zetten op meer en betere fietsvoorzieningen. De titel van het ambitiedocument luidde dan ook 'Kies voor de fiets'.

De volgende stap was om te onderzoeken in hoeverre fietsbeleid onderdeel uitmaakte van de programma's. De conclusies van dat onderzoek werden kort voor de verkiezingen gebruikt voor communicatieactiviteiten, vooral richting de kiezer.

Samen met Natuur & Milieu, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Reizigersvereniging Rover, Longfonds en Wandelnet heeft de Fietsersbond in die periode ook een agenda voor duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling aan de fracties en lijsttrekkers aangeboden. De maatschappelijke organisaties wezen op de sleutelrol van de provincies bij de transitie naar duurzame mobiliteit. De zes thema's stonden alle in verbinding met de fiets: 'groei duurzame mobiliteit in mobiliteitsmix, leiderschap voor veel gezondere lucht, ruimte voor lopen en fietsen, investeren in slimme ruimtelijke ordening samen met gemeenten, duurzaam vervoer voor iedereen en een emissievrije provincie'.

Na afloop van de verkiezingen werd onderzocht in hoeverre fietsthema's deel uitmaken van de provinciale bestuursakkoorden en werd voor het eerst een vergelijking van alle bestuursakkoorden gemaakt. Dit rapport beschrijft het resultaat.

In dit rapport wordt in plaats van de term coalitieakkoord de term bestuursakkoord gebruikt omdat in een van de provincies (Limburg) geen coalitie is gevormd.

Een overzicht van de bestuursakkoorden met bijbehorende coalities is opgenomen als bijlage 1.

1 De thema's voor de provinciale fietspolitiek

Voor de Provinciale Statenverkiezingen van 2019 heeft de Fietsersbond in 2018 een programma opgesteld met als titel 'Kies voor de fiets'. Hierin werden vijf thema's onderscheiden:

1. De rol van de provincies (omgevingsvisie, ruimer budget, ruime subsidies, innovatie, stimulering eigen personeel)
2. Fietsinfrastructuur (beleid hoofdrouthenetwerk, snelfietsroutes, toepassing richtlijnen, bewaken van integraliteit, beheer)
3. Ketenverplaatsing fiets en OV (fietsparkeervoorzieningen, aanbestedingseisen)
4. Fietsrecreatie (goede voorzieningen, meer autoluwe gebieden, ommetjes in stadsranden)
5. Fietsverkeersgezondheid en –veiligheid (integraal beleid voor mobiliteit en gezondheid, provinciaal actieplan verkeersveiligheid)

Iets later (in februari 2019) heeft de Fietsersbond een nieuwe ambitie voor de fiets in het Nederland van de toekomst vastgesteld. De Fietsersbond ziet mogelijkheden om de positie van de fiets nog verder te vergroten en om de fiets als oplossing met nog meer maatschappelijke opgaven te verbinden. Deze 'Fietsvisie 2040' onderscheidt 4 thema's:

1. Ruimte en leefbaarheid (STOP-principe, nabijheidsprincipe, klimaat, gezondheidsnormen, emissievrije fietsinfra)
2. Mobiliteit (fietsaandeel binnen de bebouwde kom naar 50%, structurele en ruime budgetten, fietsnetwerken op 3 niveaus, lagere maximumsnelheden)
3. Gezondheid en veiligheid (75% bevolking beweegt, geen dode fietsers door aanrijdingen, fietsnetwerken hebben veiligheidsnorm)
4. Fietsplezier/fietsgeluk (participatie door de hele bevolking mogelijk, vanaf 8 jaar zelfstandig fietsen, veilig voor senioren, nachtveilig, minimale kans fietsdiefstal, organisatie fietsactiviteiten)

Nieuw in de Fietsvisie 2040 is de verbreding door de begrippen ruimte, leefbaarheid, mobiliteit en fietsplezier. De Fietsersbond gaat zich meer dan voorheen richten op het betrekken van groepen in de samenleving bij de fietscultuur. Verbreding is er ook naar de omgevingskwaliteit zoals de luchtkwaliteit op fietsroutes en nabijheid van voorzieningen inclusief recreatiemogelijkheden. Ook is er nog meer aandacht voor de samenhang van fietsgebruik en gezondheid. Fietsvisie 2040 werd nog niet concreet toegepast in het Fietsersbond programma voor de Provinciale Statenverkiezingen 2019.

De gedetailleerde uitwerking van de thema's uit Fietsvisie 2040 is opgenomen als bijlage 2.

2 Onderzoek van de bestuursprogramma's

Allereerst zijn de bestuursprogramma's op dezelfde manier geïnventariseerd als de provinciale partijprogramma's. Daardoor ontstaat een globaal overzicht van belangrijke thema's en kan tevens een vergelijking worden gemaakt met de beoordeling van de partijprogramma's.

Voor de inventarisatie van provinciale verkiezingsprogramma's werd in 2014 een globale methode bedacht. Dit puntensysteem is ook in 2018 toegepast. De omschrijvingen van de criteria staan in bijlage 3.

In paragraaf 2.2 wordt de relevante inhoud van de bestuursprogramma's bondig omschreven. Ook bijzonderheden worden vermeld.

2.1 Overzicht van thema's en een globale rangorde

Het volgende schema laat globaal zien welke fietsthema's in de programma's aan de orde komen en hoe uitgebreid:

Bestuursakkoorden 2019-2013: fietsthema's in de bestuursprogramma's												
	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	N-Brabant	N-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Z-Holland
Ambitie voor de fiets	2	1	1	2	2	1	1	1	1	3	1	1
Fietsbudget	1	1	1	1	0	1	0	1	2	0	1	0
Beheer en ontwikkeling provinciale fietsroutenetwerken	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1
Uitbreiding van snelfietsroutes	1	1	0	3	1	1	1	2	2	2	0	1
Verbetering keten mobiliteit fiets-OV / fiets-auto	2	2	0	0	2	0	1	1	0	2	0	1
Verkeersveiligheid	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1
Voorkomen en tegengaan barrièrevorming	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Recreatie	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Fiets vanaf begin bij nieuwbouw/ontwikkeling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1
Fietsstimulering	2	1	1	0	0	1	1	0	0	2	0	0

Het puntensysteem is een methode om globaal een zekere rangorde aan te brengen in de aandacht voor de fiets. De cijfers zijn als volgt toegedeeld:

0 = geen aandacht

1 = genoemd in het programma

2 = uitgebreide aandacht in het programma

3 = uitzonderlijk goede aandacht, bijvoorbeeld met concreet tijdspad, specifiek budget of originaliteit.

Alle provinciale programma's geven positieve aandacht aan de fiets. Daarbij stellen sommige programma's de fiets ongeveer gelijk met andere vervoerswijzen, terwijl andere er een hoger belang aan toekennen en/of een ambitie voor de groei van het gebruik verwoorden.

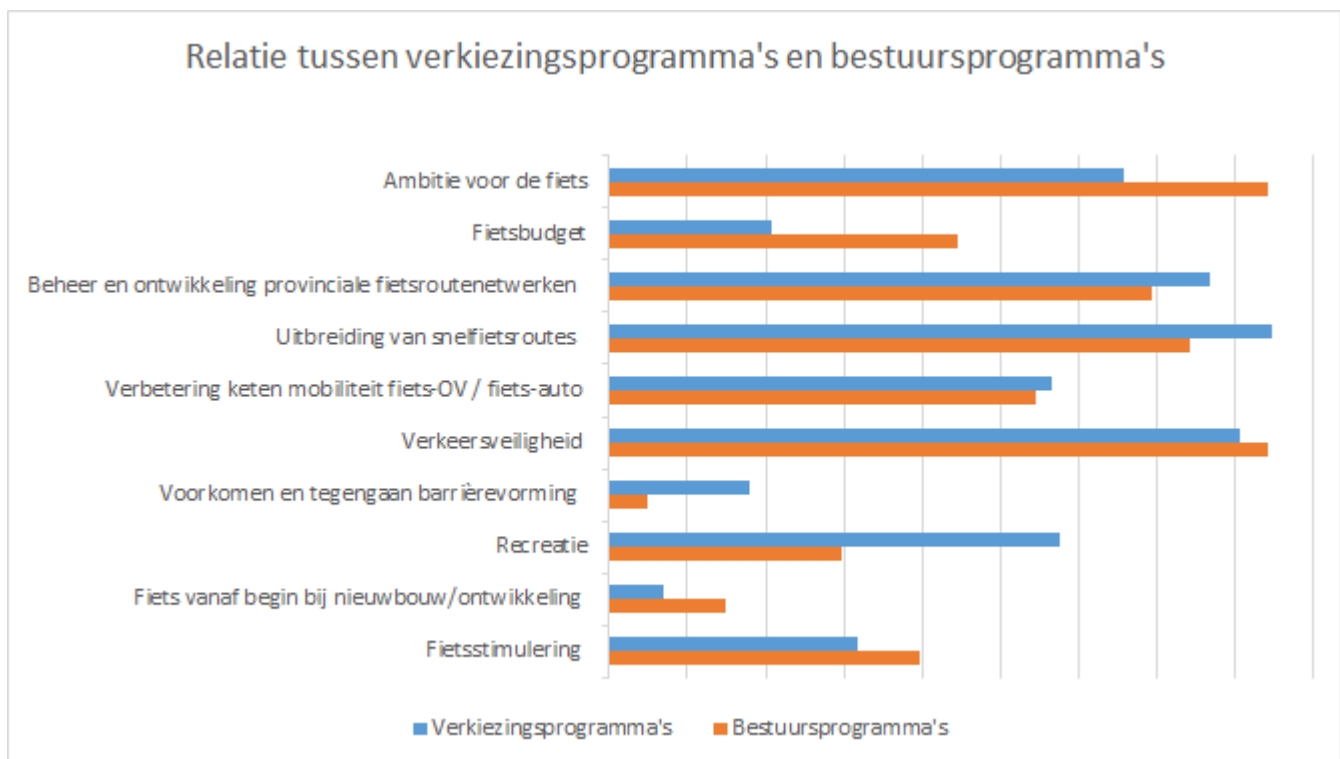
Verder is in de tabel te zien dat alle programma's ambities bevatten met betrekking tot verkeersveiligheid en fietsroutenetwerken. Snelfietsroutes zijn bijna in alle programma's een ambitie. Het verbeteren van de ketenmobiliteit is in ruim de helft van de programma's opgenomen. Weinig aandacht krijgen fietsgerichte ruimtelijke ontwikkeling en het tegengaan van barrières. Ook de ontwikkeling van recreatieve fietsvoorzieningen en stimuleringsacties zijn in de programma's wat minder vaak aanwezig.

Bekeken is of ook de positie van de fiets in de omgevingsvisies en het gezondheidsbeleid kon worden geïnventariseerd. Dat bleek vanuit de bestuursakkoorden onmogelijk omdat de inhoud van deze dossiers daarvoor vaak onvoldoende aan de orde komt.

De programma's van de provincies Utrecht en Drenthe scoren het hoogst doordat ambitie gepaard gaat met uitgebreidere uitwerking van fietsthema's. Gelderland en Groningen zijn ook ambitieus, maar in het programma gericht op een beperkter aantal thema's. Flevoland en Zuid-Holland vallen wat minder op, maar benoemen wel een tamelijk breed spectrum ambities. Opvallend is dat de provincies Groningen, Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland géén inzicht geven in de inzet van financiële middelen voor de fiets. Het provinciebestuur van Overijssel geeft budgettair het beste inzicht door ook het structurele fietsbudget in het financieel overzicht op te nemen.

Bestuursprogramma's geven primair nieuwe richtingen of accentverschuivingen aan. Dit onderzoek geeft dus geen beeld van de totale middelen en programma's voor de fiets van de provinciale overheden. Dat kan zeker een groot verschil uitmaken.

Hieronder is de relatie te zien tussen de gemiddelde scores van de verkiezingsprogramma's uit 2018 en de bestuursprogramma's:



De grote aandacht in de bestuursprogramma's voor verkeersveiligheid, snelfietsroutes, fietsroutenetwerken en ketenmobiliteit komt overeen met de aandacht in de verkiezingsprogramma's. In de bestuursprogramma's is logischerwijze meer aandacht voor de financiële aspecten van de fietsambitie maar opvallend minder voor fietsrecreatie. De recreatieve ambities in de bestuursprogramma's zijn vaak wat algemeen of gebiedsgericht geformuleerd, niet toegespitst op fietsrecreatie (ook bij gezondheidsbevordering door het stimuleren van bewegen is dat vaak het geval). De agendering van barrièrevorming en fietsgerichte ruimtelijke ontwikkeling lijkt op politiek niveau niet aan te slaan.

2.2 Beschrijvingen per provincie

Hieronder wordt per provincie een beknopt overzicht gegeven van achtereenvolgens de belangrijkste algemene thema's of speerpunten, de stand van ontwikkeling van de omgevingsvisie, een karakterisering van het fiets- en mobiliteitsbeleid en het financiële kader.

2.2.1 *Drenthe: Mooi voor elkaar*

Het programma van Drenthe is beknopt verwoord. De ambities zoals die in de hoofdstuktitels naar voren komen zijn "Besturen en samenwerken: kijkend over grenzen heen, Stad en platteland: ruimte bieden en richting geven, Regionale economie en werkgelegenheid: kansen benutten, Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig, Klimaat en energie: op zoek naar ruimte en draagvlak, Levendig en sociaal: gezond, gelukkig en veilig".

In 2018 is een Omgevingsvisie vastgesteld.

Drenthe noemt zichzelf "dé fiets- en wandelprovincie" en dat niet alleen in toeristische of recreatieve zin. Kort en bondig worden nagenoeg alle fietsthema's aangestipt, inclusief verbanden met het Nationaal Preventieakkoord en het Klimaatakkoord. De provincie ondersteunt 'Drenthe Beweegt' en ondersteunt de inrichting van buitengebied voor bewegen en sporten, waaronder (expliciet) fietsen en wielrennen.

De coalitie realiseert de meeste ambities binnen de begroting en wil over een incidentele investeringsagenda van 50 miljoen in gesprek gaan met Provinciale Staten.

2.2.2 *Flevoland: Ruimte voor de toekomst*

Flevoland heeft relatief veel ruimte en relatief veel ruimteclaims. Het eerste hoofdstuk is niet toevallig "Ruimtelijke ontwikkeling, wonen en water". De Omgevingsvisie 'FlevolandStraks' is al vastgesteld in 2017. Het bestuursakkoord verwijst naar deze omgevingsvisie voor een aantal strategische opgaven: "Landbouw Meerdere Smaken, Duurzame Energie, Krachtige Samenleving en Circulaire Economie". Het akkoord voegt daar nog aan toe: gebiedsontwikkeling, "het verhaal van Flevoland" en vernieuwend bestuur. De coalitie zoekt naar verbinding, draagvlak en samenwerking met andere partijen.

De mobiliteitsthema's van deze dynamische provincie zijn navenant groot; wegen en spoorlijnen, maar de fiets ontbreekt niet. Een beweegvriendelijke omgeving is echter geen issue. Het provinciebestuur spreekt ook geen ambitie voor het fietsgebruik uit. Zou dat samenhangen met wat elders in het akkoord staat: de grote afstanden in de provincie?

Er is een overzicht van de financiële consequenties gemaakt waarin staat dat 3 jaar op rij 1,1 miljoen uit de structurele middelen is gereserveerd voor aanleg van het snelfietspad Almere-Lelystad. Er is bijna 38 miljoen aan incidentele middelen, waarbij geen fietsprojecten worden genoemd.

2.2.3 *Friesland: Geluk op 1. Vernieuwen in vertrouwen*

De omslag heeft een veelzeggende foto van een vader met kind op de fiets, en een vooruitwijzende vinger. Het bestuursakkoord is sterk gericht op de bevolking. In het stuk wordt voortdurend verwezen naar 'brede welvaart', omdat leefbaarheid bij alle

besluiten een leidend principe moet zijn. De coalitie geeft ook veel aandacht aan de verbetering van samenwerking tussen overheden en maatschappij en aan verschillende rollen van de provincie, om zo te “vernieuwen in vertrouwen”. Het bestuur benoemd als grote thema’s klimaatverandering, demografische ontwikkeling en voortzetting van de sociaal-culturele ontwikkeling vanuit Culturele Hoofdstad 2018.

Een omgevingsvisie moet nog worden vastgesteld.

Betere gezondheid door meer bewegen wordt niet expliciet genoemd, maar onder mobiliteit is gezondheid wel een reden om het fietsgebruik te stimuleren. De coalitie wil bijdragen aan de groei van het fietsgebruik in combinatie met daling van het aantal fietsslachtoffers. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt geïntensiveerd door het budget voor veiliger weginrichting structureel te maken. Friesland spreekt niet over snelfietsroutes maar wel over de realisatie van minimaal vier fietsroutes over langere afstand. Een interessante brede aanpak kan voortkomen uit de ambitie voor betere benutting van fiets en OV bij dagrecreatie. Hetzelfde geldt voor integrale projecten als een plan voor de hele waddenkust. Voor een slimme groei van recreatie en toerisme is 13 miljoen euro beschikbaar.

Het document geeft 61 genummerde eindresultaten geformuleerd en de financiering daarvan staat in een helder overzicht. Als incidentele middelen is bijna 185 miljoen beschikbaar, waarvan 5,5 voor de langeafstandsfietsroutes. Het beleid om de Friese wegen veiliger te maken krijgt incidenteel én structureel 1 miljoen extra. Het hoogste aandeel, bijna 37 miljoen, is gekoppeld aan projecten met Europese subsidiemiddelen.

Bijzonder is een provinciaal leefbaarheidsfonds van 12 miljoen euro waar honderden initiatieven in dorpen en wijken een beroep op kunnen doen (het “Iepen Mienskipfûns”).

2.2.4 Gelderland: Samen voor Gelderland

Ook in het uitgebreide, nogal ambtelijk overkomende programma van Gelderland is veel aandacht voor het bestuur. Het bestuur wil integraler en gebiedsgericht gaan werken, externe partijen beter betrekken bij het beleid, innoveren en vaker regie nemen. Het ‘Right to Challenge’ wordt ingevoerd. Duurzame energie en klimaat is het tweede hoofdthema, gevolgd door landschap, leefbaarheid en economie met mobiliteit.

De Gelderse Omgevingsvisie heeft een gezonde, veilige, schone en welvarende omgeving als belangrijke ambitie.

Gelderland gaat een integrale visie mobiliteit opstellen met aandacht voor goederenstromen, personenvervoer, toegankelijkheid, innovatie en toekomstige ontwikkelingen gerelateerd aan de economie. Tegelijk wordt het in Fietskoers vastgelegde fietsbeleid voortgezet. Dit fietsbeleid staat in het kader van economische mobiliteit. Gelderland maakt er een duidelijke keuze voor regionale fietspaden en snelfietsroutes en stelt dat recreatieve paden en verbindingen binnen steden en dorpen een gemeentelijke verantwoordelijkheid zijn. Echter in de paragraaf over gezondheid staat toch de ambitie om gemeenten te stimuleren om fiets- en wandelpaden aan te leggen zodat hun inwoners dagelijks in de nabijheid van hun woning kunnen fietsen en wandelen. En dat voor ruimtelijke besluiten gezondheid een expliciet toetsingskader gaat vormen, wat moet leiden tot ruimtelijke plannen waarin het aspect gezondheid integraal is meegenomen en meegewogen.

Er is een groot investeringsbudget beschikbaar: 790 miljoen. Dit is €140 miljoen uit de begroting 2019, €100 miljoen uit incidentele ruimte, €200 miljoen vrijval en €350 miljoen uit het stamkapitaal. Extra middelen voor mobiliteit zijn ten behoeve van investering in (vaar)wegen, verkeersveiligheid, Openbaar Vervoer en fiets. Daarnaast was er in het kader van de meerjarige toewijzing voor mobiliteit circa €56 miljoen nog niet bestemd.

2.2.5 Groningen: Verbinden Versterken Vernieuwen

Het eerste twee hoofdstukken zijn niet toevallig “Groningen verbindt” en “Groningen veilig”: bestuur en veiligheid zijn de belangrijkste items als antwoord op het lage vertrouwen in de overheid en politiek als gevolg van het algemene maatschappelijke klimaat en de negatieve gevolgen van aardgaswinning in het bijzonder.

De provincie Groningen heeft een omgevingsvisie voor de periode 2016 - 2020 die in het bestuursprogramma niet wordt benoemd.

De fiets wordt het eerst genoemd in het derde hoofdstuk “Groningen duurzaam”. Voor deze coalitie is de eerste stap naar duurzame mobiliteit: meer fietsen. Het vijfde hoofdstuk “Groningen doet mee” verwoordt dat mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, leefbaarheid, natuurbeleving, economie en toerisme “beweeg- en sociaal inclusief” moeten zijn. Groningers moeten op een betaalbare en veilige manier op hun bestemming kunnen komen. Er wordt geïnvesteerd in fietsverbindingen, waaronder doorfietsroutes. Ketenmobiliteit wordt verder ontwikkeld met verbeterde hubs waar fietsnetwerken op aansluiten en een dekkend netwerk van laadpunten voor e-bikes wordt aangebracht. Gemeenten worden geholpen bij het sluiten van onbeveiligde overwegen, maar barrièrevorming wordt niet genoemd. Bijzonder is de provinciale fietsmakelaar die gemeenten in fietsbeleid blijft ondersteunen met kennis en kunde.

De ambities van het Groningse bestuur vereisen een investering van 102,1 miljoen euro. 46,5 miljoen daarvan maakt deel uit van de meerjarenbegroting. Het financieel overzicht is niet dermate gedetailleerd dat er fietsmaatregelen worden benoemd.

2.2.6 Limburg: Vernieuwend Verbinden

Limburg is de enige provincie waar Forum voor Democratie deel neemt in het bestuur. Het college van Gedeputeerden wordt extraplementair genoemd omdat er geen coalitieakkoord tussen partijen is gesloten. Er is een lijvig collegeprogramma opgesteld. Het begint met een door Provinciale Staten ondertekende verklaring over politieke houding en omgang. Het programma is verwoord in 10 zakelijke hoofdstukken waarvan de eerste drie betrekking hebben op bestuurlijke vernieuwing, de internationale situatie en economische structuurversterking.

Limburg heeft nog geen provinciale omgevingsvisie.

In het vijfde hoofdstuk ‘Mobiliteit, infrastructuur en ruimte’ geeft het bestuur aan meer focus en prioriteit aan te willen brengen binnen een (te) groot aantal ambities en opgaven. Het resultaat daarvan zal worden vastgelegd in de nieuwe Provinciale Omgevingsvisie. Het ‘Mobiliteitsplan Limburg. Slim op weg naar morgen’ uit 2018 wordt voortgezet. Dit is gebaseerd op gebiedsopgaven met vijf mobiliteitsdoelen: “wij houden onze stedelijke gebieden aantrekkelijk”, “wij houden ons platteland vitaal dankzij goede fysieke en digitale bereikbaarheid”, “wij versterken onze economie dankzij de ontwikkeling van economische clusters”, “wij willen een internationale koploper blijven in de logistiek en agri-business”, “wij versterken de

vrijtijdseconomie". Hieruit blijkt dat economie (ook) een nadrukkelijke positie heeft in het Limburgse provinciale mobiliteitsbeleid. Gezondheid krijgt daarentegen opvallend weinig aandacht. Bewegingsstimulering komt alleen impliciet aan de orde in relatie tot bewegingsonderwijs op gezonde scholen en sportparticipatie. Voor de fiets is geen specifieke ambitie geformuleerd. Het aantal fietsthema's in het Limburgse programma is derhalve beperkt. De belangrijkste elementen zijn dat er opnieuw 25 miljoen euro ter beschikking komt voor intensivering van het fietsbeleid en de voortzetting van het fietsprogramma dat daarmee deels gefinancierd wordt. Verder ondersteunt de provincie Beter Benuttenprogramma's van het Rijk waarmee in delen van de provincie fietsstimuleringscampagnes worden gehouden.

Het totale investeringsbudget is voor vier jaar samen bijna 405 miljoen euro. Het grootste bedrag, 100 miljoen euro is voor mobiliteit en infrastructuur, waarvan dus een kwart specifiek voor fietsmaatregelen is bestemd.

2.2.7 Noord-Brabant: 'Kiezen voor kwaliteit' voor de Brabanders van nu en van de toekomst

Het Brabantse bestuur constateert dat de afgelopen 30 jaar succesvol is gewerkt aan verhoging van de welvaart, maar dat aanpassing nodig is om groeiende maatschappelijke ongelijkheden en de druk op de omgeving te verminderen. Er zijn minder middelen dan in de laatste jaren en daarom worden gerichtere keuzes gemaakt met kwaliteit als criterium. De uitgewerkte thema's zijn achtereenvolgens kwaliteit van leven, van economie, mobiliteit, omgeving, veiligheid, bestuur en financiën.

Er is in 2018 een Brabantse omgevingsvisie vastgesteld.

De fiets komt voor onder gezondheid (kwaliteit van leven) waar het gaat om mensen uit te dagen en te faciliteren om gezond te leven door bijvoorbeeld aanleg van snelfietspaden voor woon-werkverkeer. En verder komt de fiets voor onder mobiliteit. Er wordt een grote toename van mobiliteit verwacht en daarom een grote investeringsopgave en afstemmingsopgave. Afweging zal plaatsvinden met de Brabantse Mobiliteitsladder. Er komt een nieuw strategisch verkeersveiligheidsplan. OV-knooppunten worden verder ontwikkeld, evenals snelfietsroutes, andere fietsroutes en veerdiensten. Voor het treinsysteem ambieert de coalitie een serieuze schaa sprong en voor de auto capaciteitsuitbreiding. Beide kunnen consequenties hebben voor het fietssysteem. Brabant heeft ook een grote woningbouwopgave. Uitgangspunt is zorgvuldig ruimtegebruik door bijvoorbeeld locatiekeuzes, mobiliteitsbeleid en verduurzaming aan elkaar te koppelen, maar die ambitie is niet inzichtelijk uitgewerkt op fietsniveau.

Het bestuur heeft 225 miljoen vrije begrotingsruimte beschikbaar. Maar de bedragen worden op enkele uitzonderingen na pas toegeedeeld bij de behandeling van de eerstvolgende begroting.

2.2.8 Noord-Holland: Duurzaam doorpakken!

Dit is een akkoord op hoofdlijnen met ook concrete items. Niet genoemd bestaand beleid wordt voortgezet. De hoofdthema's zijn klimaat, duurzame verstedelijking en bereikbaarheid, leefbaarheid en economie, vitaal landelijk gebied, openbaar bestuur, financiën.

Noord-Holland heeft sinds 2018 een Omgevingsvisie met 2050 als horizon.

Woningbouw en bedrijvigheid worden gestimuleerd rondom de 60 treinstations en vier grote busstations die zijn aangewezen als OV-knooppunt. Om Noord-Holland in de toekomst bereikbaar te houden wordt geïnvesteerd in alle vervoersmodaliteiten. Vanwege de druk op de ruimte krijgen openbaar vervoer en vervoer per fiets extra aandacht. Voor de fiets is 6 miljoen euro extra beschikbaar. Er wordt geïnvesteerd in nieuwe snelfietsroutes in de regio's Alkmaar, Haarlem-IJmond en Gooi- & Vechtstreek. De coalitie spant zich in voor behoud van de spitspont bij Velsen. Vraag en aanbod naar fietsenstallingen bij belangrijke OV-locaties worden in beeld gebracht en middelen worden beschikbaar gesteld om knelpunten op te lossen. Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij aanleg en onderhoud van provinciale infrastructuur. Knelpunten rond fietsveiligheid bij provinciale wegen worden in kaart gebracht en waar mogelijk versneld opgelost, zoals bij de N203. De bereikbaarheid van de kust bij Zuid-Kennemerland is een voorbeeld van een integraal project waar ook fietsbereikbaarheid deel van uitmaakt.

Noord-Holland heeft 207 miljoen euro voor nieuw beleid. Het grootste aandeel, 62 miljoen, is voor bereikbaarheid. Iets lagere aandelen zijn er voor vitaal landelijk gebied en voor klimaat. Van de 62 miljoen voor bereikbaarheid is 6 miljoen voor fietsprojecten.

2.2.9 Overijssel: Samen bouwen aan Overijssel

Het provinciebestuur van Overijssel lijkt op hoofdlijnen tevreden over de koers en spreekt over nieuwe accenten zetten. Het programma benoemt als hoofdoopgaven: krachtige economie, goede bereikbaarheid, hitte, droogte en wateroverlast, energietransitie, aantrekkelijk wonen en ruimte, vitaal landelijk gebied en samenleven in Overijssel.

Overijssel heeft in 2017 een omgevingsvisie vastgesteld. Er wordt een opdracht gesteld om de Omgevingsvisie ter herzien met toevoeging van onder meer gezondheid.

Investerings in mobiliteit worden per verbinding afgewogen middels de 'Integrale Netwerkvisie Overijssel', op basis van de vervoersvraag. Wel wordt deze periode extra geïnvesteerd in fietsinfrastructuur om de bovenregionale fietsroutes tussen kernen en steden te verbeteren en provinciale fietssnelwegen te realiseren. Verkeersveiligheid wordt vooral gericht op de provinciale wegen. Samen met ProRail en de gemeenten worden de onbeveiligde spoorwegovergangen aangepakt, maar er ontbreken opmerkingen over barrièrevorming. Leefbaarheid wordt gestimuleerd met de programma's 'Stadsbeweging', 'Leefbaar Platteland' en 'Overijssel op Streek'.

Overijssel geeft een goed overzicht van de budgetten doordat naast de incidentele budgetten ook de vaste budgetten zijn vermeld. Het structurele budget voor bereikbaarheid is 636 miljoen euro voor vier jaar (de budgetten van andere beleidsterreinen bedragen 10% van of minder dan het budget voor bereikbaarheid). 30 Miljoen daarvan is voor structureel fietsbeleid. Er zijn voor bereikbaarheid ook lopende investeringen voor 228 miljoen, maar niet voor de fiets. En er wordt 305 miljoen euro extra geïnvesteerd. Daarvan is 97 miljoen voor bereikbaarheid waarvan 8 miljoen (extra) voor de fiets.

Opmerkelijk is dat extra inkomsten uit opcenten door stijging autobezit zullen worden geïnvesteerd in verkeersveiligheidsbeleid.

2.2.10 Utrecht: Nieuwe energie voor Utrecht

Het programma van Utrecht opent met de volgende leidende waarden: "Wij bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons. We gaan voortvarend aan de slag met duurzame energie

en energiebesparing. We leiden de groei van het aantal inwoners, woningen en de economie in goede banen. We kiezen voor samenwerking en geven ruimte aan initiatieven uit de samenleving. We zijn een open en eerlijk bestuur en gaan transparant en ruimhartig om met informatie. Wij staan voor een provincie die voor iedereen is en die diversiteit omarmt. Wij brengen in deze bestuursperiode onze financiële werkprocessen en de organisatie op orde.”

In 2020 gaat de provincie Utrecht een Omgevingsvisie vaststellen.

Opvallend is dat het eerste uitgewerkte programmapunt ‘Fijne en gezonde leefomgeving’ is, gevolgd door natuur, energie, levendige dorpen en steden. Mobiliteit komt op de vijfde en economie op de zesde plaats. Het hoofdstuk mobiliteit heeft een veelzeggende titel: “Gezonde, veilige en duurzame mobiliteit”.

De ambitie omvat een substantiële verandering van de modal split, milieu en verkeersveiligheid: “Inwoners en bezoekers van de provincie nemen vaker de fiets en het openbaar vervoer. In 2023 zijn 50% van alle ritten onder de 15 kilometer op de fiets. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit met 20%. Om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren rijden in 2023 dagelijks 10.000 automobilisten de spits die dit in 2018 niet deden. Meer mensen met een fysieke beperking of kleine beurs gebruiken het openbaar vervoer. De totale CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer is met minstens 15% gedaald en het aandeel elektrische auto’s ligt boven het landelijk gemiddelde. We verbeteren de verkeersveiligheid en leefbaarheid van provinciale wegen door woonkernen. In 2023 vallen er in de provincie minder slachtoffers in het verkeer dan gemiddeld in de laatste vijf jaar.”

De fietsambitie is torenhoog: “Als provincie nemen wij het voortouw om van Utrecht dé fietsregio van Europa te maken.” De bekende middelen worden genoemd maar ook innovatie: “We zetten in op innovaties om fietsgebruik te bevorderen. Daarvoor maken we concreet ruimte, op het fietspad van de toekomst. We doen die samen met gemeenten en bedrijven en gaan hier regievoeren en meer investeren.” En elders ligt de koppeling met het Programma Gezonde Leefomgeving: “Via innovaties in de fysieke leefomgeving willen we inwoners aanmoedigen zich gezonder te gedragen.” Verder in het programma wordt gesteld “We gaan met gemeenten in gesprek over een provinciaal sportakkoord gericht op sport in de openbare ruimte, ...”. Voor nieuwe woningen wordt een omgeving met ruimte voor ontspanning, beweging en ontmoeting belangrijk gevonden. De Ladder van Duurzame Verstedelijking wordt gehanteerd, met fietsambitie: “Nieuwe grote woningbouwlocaties buiten de bestaande steden en dorpen moeten goed bereikbaar zijn met fiets en hoogwaardig openbaar vervoer.” Dat zou voor Utrecht het ‘Ringpark-concept’ kunnen zijn. Meer algemeen wordt gestreefd naar ontwikkeling van nieuwe knooppunten van wonen, werken en vervoer samen. Voor meer verkeersveiligheid op provinciale wegen wordt een nieuw afwegingskader ontwikkeld om waar nodig de maximumsnelheid te verlagen. En er wordt een proef overwogen met beprijzing van wegverkeer.

Het programma van de provincie Utrecht komt heel sterk bij de ambities van de Fietsersbond. De participatie van verschillende groepen, de fietsfamilie en fietsgeluk worden niet expliciet genoemd, maar zijn wel met de fietsambities verbonden via begrippen als “alle” en “fijne leefomgeving”.

Bij de programmering van de provincie Utrecht past de aantekening dat het aanzienlijk meer dan de andere op stedelijke vraagstukken is gericht.

Financieel geeft het programma van de Utrechtse Staten weinig concrete informatie. De tekst gaat over uitgangspunten. De plannen en de dekking daarvan moeten nog worden uitgewerkt. De bedoeling is om de plannen grotendeels te financieren vanuit de structurele begrotingsruimte. Belangrijke stukken worden de Begroting 2020 en de Kadernota 2021.

2.2.11 Zeeland: Samen verschil maken

Het Zeeuwse provinciebestuur ziet een aantal grote, strategische opgaven: energietransitie, klimaatadaptatie, slimme mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en “Zeeland zichtbaar maken” (dit is de promotie van Zeeland als een aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en studeren).

Het vaststellen van een omgevingsvisie staat gepland voor 2021.

Zeeland besteedt in het coalitieprogramma ruime aandacht aan de fiets, vooral onder mobiliteit, maar de doelen zijn wel beperkt: vooral veilige fietsvoorzieningen en ontwikkeling van recreatieve fietspaden. De opgave ‘slimme mobiliteit’ bevat voor de fiets vooralsnog alleen experimenten met deelfietsen, wellicht zijn er meer perspectieven denkbaar. Een nieuwe visie op het openbaar vervoer moet nog ontwikkeld worden, daar kan de fiets misschien een rol bij spelen. Het thema gezondheid is beperkt tot gezondheidszorg.

Bijzonder is dat topsportevenementen een relatie moeten hebben met breedtesportactiviteiten die passen bij het Zeeuwse DNA (fietsen, lopen, strand- en watersporten), bijvoorbeeld het NK Tegenwindfietsen.

Zeeland werkt met een investeringsagenda en daarin worden de strategische opgaven opgenomen waardoor ze (financieel) prioriteit krijgen. Voor deze strategische opgaven is 68 miljoen euro beschikbaar.

2.2.12 Zuid-Holland: Elke dag beter

Ook dit bestuursprogramma begint met aandacht voor samenwerking, voor processen en voor de verschillende rollen van de provincie. De Zuid-Hollandse coalitie ziet belangrijke rollen voor de provincie bij bovenregionale vraagstukken en bij het stimuleren van de afstemming en verbinding tussen gemeenten. Als uitdagingen worden genoemd: voldoende werkgelegenheid, voldoende woningen, gezonde lucht, bodemdaling, bereikbaarheid, betaalbare overgang naar schone energie en de uitstoot van schadelijke stoffen.

De omgevingsvisie heeft Zuid-Holland in 2019 vastgesteld.

De fiets is in Zuid-Holland vooral een onderdeel van integrale benaderingen. In Zuid-Holland ontbreken algemene fietsdoelen, stimuleringscampagnes en specifieke budgetten voor het fietsgebruik. Het algemene mobiliteitsdoel wordt gedefinieerd als “efficiënt, veilig en duurzaam”. Een belangrijk thema is er de grote woningbouwopgave, voor de ruimtelijke planvorming wordt (ook weer in het algemeen) bereikbaarheid als voorwaarde gesteld. Het gezondheidsthema wordt wat bewegen betreft alleen richting recreatievoorzieningen (zonder specifieke benoeming van de fiets) en sport uitgewerkt.

De coalitie beschikt over 160 miljoen vrije middelen. Economie ontvangt daarvan het grootste aandeel (40 miljoen). Ook is bijna 20 miljoen beschikbaar voor verlaging van de opcenten. Voor de fiets zijn geen extra middelen beschikbaar. Er is een vast financieringssysteem voor mobiliteit en een langlopende financiering voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur.

2.2.13 Enkele constatering

Sommige bestuursprogramma's hebben bijna het karakter van een handboek voor bestuurders en ambtenaren, andere zijn meer politiek-maatschappelijke visiestukken met veel open einden. Lang niet altijd is al duidelijk welke keuzes m.b.t de fiets werkelijk in het verschiep liggen. Het vaststellen van het bestuursprogramma is een fase in een proces waarin nog allerlei ontwikkelingen volgen.

In de titels van de bestuursprogramma's vallen de woorden samen, elkaar, verbinden en vertrouwen op. Samenwerking is een algemeen voorkomend thema in deze programma's. Dat zal een antwoord zijn op het verlies van vertrouwen in de gevestigde orde en de politieke tegenstellingen die bij de voorafgaande verkiezingen sterker dan voorheen aan de dag kwamen.

De meeste aandacht naar de fiets gaat uit via mobiliteit. Het gaat dan om de hoofdlijnen of om innovaties. Bij recreatie en toerisme wordt soms wel, soms niet toegespitst op de fiets. De relatie tussen klimaat of milieu en fiets wordt zelden gelegd. Vanuit gezondheid gaat het meestal over bewegen en niet specifiek over bewegen per fiets. Leefbaarheid behoort tot de belangrijke thema's van de programma's, maar ook dat blijft dermate algemeen dat de fiets niet genoemd wordt op het programmaniveau. De fiets kan bij de praktische uitwerking van deze thema's, op lokaal niveau, alsnog een plaats krijgen.

Utrecht staat duidelijk aan de top wat fietsprogrammering betreft. De ambitie is uitdrukkelijk hoog: "De (elektrische) fiets moet in de provincie hét vervoermiddel worden voor de kortere afstanden." Fietsambitie, fietscultuur, goede ruimtelijkheid, verstedelijkingsopgaven en deskundige kaders vallen in Utrecht samen. Maar de financiering moet nog goed geregeld worden.

Ten slotte nog een typerende opmerking over het visuele beeld van de programma's: nagenoeg alle provinciebesturen tonen foto's van fietsers of fietsen, soms zelfs prominent op de voorkant of meerdere keren. Slechts twee programma's hebben geen enkele visuele voorstelling m.b.t. de fiets.

3 Overeenkomsten en verschillen

De aanloop naar deze verkiezingen werd gekenmerkt door gebrek aan vertrouwen in het bestuur, de stormachtige opkomst van een nieuwe rechtse partij en polarisatie. Veel programma's zijn erop gericht om het vertrouwen te herstellen. Ze richten zich meer op de burger en zoeken naar bestuursstijlen die worden gekenmerkt door een open houding en samenwerken. Bijna alle provinciebesturen willen de provinciale opcenten beperken, wat ook ingegeven lijkt door de wens om de tevredenheid van de bevolking te vergroten.

In heel Nederland was ook het klimaat, en daarmee samenhangend energiebeleid, een belangrijk thema. Echter, een koppeling met vervoerswijzekeuze wordt daarbij weinig gemaakt. Als het gebeurt, zoals in Flevoland en Groningen, is het een argument om te investeren in de fiets, niet om beperkingen op te leggen aan niet-duurzaam vervoer.

Fietsbeleid is in alle provinciale bestuursprogramma's een item. Ook in de provincies zit de fiets tussen de oren van bestuurders. Alle provincies noemen de fiets en vaak worden er foto's van fietsers geplaatst, soms zelfs meerdere. Het afbeelden van fietsen lijkt te worden gebruikt als een positief middel om de bevolking te laten zien dat het om hun leefbaarheid gaat.

De fiets is een prominent onderdeel van de strategische opgaven/speerpunten in Utrecht (dé fietsregio) en Groningen (de eerste stap naar duurzame mobiliteit).

De rol van de provincies

Naast de taakstelling van de provincies voor het regionaal wegennet en openbaar vervoer hebben de provincies afgelopen jaren gemeenten ondersteunt met integrale projecten en leefbaarheidsfondsen. In meerdere programma's wordt gesteld dat het wenselijk is dat de provincie een regierol neemt en goed samenwerkt met partners.

De omgevingsvisies krijgen op dit politieke niveau weinig inhoudelijke aandacht. Overijssel was er in 2017 tamelijk vroeg bij en benoemt nu de behoefte aan actualisatie met meer aandacht voor gezondheid.

Groningen valt op met een provinciale fietsmakelaar die gemeenten in fietsbeleid ondersteunt met kennis en kunde.

Voor de fiets én voor de provincie kan de aanwezigheid van regionale samenwerkingsverbanden zoals de Metropoolregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag, een groot verschil maken. In die provincies is immers extra slagkracht voor regionaal fietsbeleid beschikbaar.

Fietsinfrastructuur

Het regionaal fietsroutenet is bij uitstek een opgave voor het provinciale fietsbeleid en op dat vlak zijn alle provincies ook actief. In de meeste provincies wordt gestaag doorgewerkt aan snelfietsroutes, in Zeeland nog niet. Friesland kiest voor "hoofdroutes over langere afstand".

Sommige provincies zetten in hun mobiliteitsbeleid niet het systeem centraal, maar de vervoersvraag (Limburg, Overijssel). Dit is een begrijpelijke benadering vanuit ontwikkeling, maar het systeem als geheel moet wel permanent worden bewaakt en

beheerd. Dat geldt niet alleen voor verhardingen of voorzieningen als wegwijzers maar ook voor fietsroutes die door nieuwe projecten doorkruist of anderszins geraakt kunnen worden.

Opvattingen over de ambities van het mobiliteitsbeleid zijn terug te vinden in de indeling van de programma's en in de ambtelijke organisatie. Mobiliteit kan in een economisch kader worden gezet, of, wat nieuw is, in een gezondheidskader. Eenzijdigheid die daar een gevolg van is kan worden voorkomen door een ruimtelijk kader te hanteren. Een gebiedsgerichte aanpak en integraal werken lijkt in opkomst (als praktijk of als ambitie). Dat is inhoudelijk een positieve ontwikkeling maar onduidelijker voor wat de fietsambitie betreft. Brabant hanteert de Brabantse Mobiliteitsladder en ook Limburg heeft een multimodaal afwegingsinstrument.

Het inrichtingsniveau van fietsvoorzieningen krijgt in de bestuursprogramma's alleen aandacht als er bijzonder issue speelt, bijvoorbeeld conflicten tussen wandelaars en fietsers in Drenthe.

Ketenverplaatsing fiets en OV

Dit is een breed gedragen thema, waarmee zeker wat fietsparkeervoorzieningen betreft over lange tijd al veel progressie gemaakt is. Hoewel deze ontwikkeling om voortzetting vraagt, zitten niet alle provinciebesturen er bovenop. Relatief nieuw zijn de mobiliteitshubs, d.w.z. overstappunten voor verschillende vervoersmodi, waar de provincie Groningen op inzet. Die worden bijvoorbeeld voorzien van laadpunten voor auto's en e-bikes. Het is wellicht goed om over deze innovatie mee te denken, met issues als deelfietsen, goederenoverslag en vrachtfietsen.

Fietsrecreatie

Fietsrecreatie is in heel Nederland een gegeven. Een beperkt aantal provinciebesturen zet er op in. De teksten in de programma's hebben echter meestal doelstellingen voor recreatievoorzieningen in het algemeen, waarbij onduidelijk is of de fiets daar plaats in heeft. Drenthe richt zich vooral op paden in het buitengebied. Zuid-Holland wil boer en stedeling met elkaar in contact brengen door een betere ontsluiting van landbouwgebieden. Utrecht koppelt groei van het aantal inwoners met groei van recreatievoorzieningen in de omgeving. Ook Zuid-Holland en Gelderland vinden recreatievoorzieningen "om de hoek" belangrijk. Bij de voorzieningen in de leefomgevingen overlapt recreatiebeleid met gezondheidsbeleid.

Een andere invalshoek heeft Friesland waar ook wordt gestreefd naar een betere benutting van de fiets (en OV) bij dagrecreatie. Zuid-Holland wil dat toeristische trekpleisters goed bereikbaar zijn per fiets, wandelend en voor mindervaliden. Dit zijn ambities die wel eens vergeten worden.

Gezondheid en verkeersveiligheid

Hoewel het streven naar meer verkeersveiligheid en minder slachtoffers algemeen is zijn er toch grote verschillen tussen provincies. Sommige besturen richten hun verkeersveiligheidsambities specifiek op provinciale wegen, andere op de hele provincie. Friesland richt zich op fietsers door groei van het fietsgebruik samen te willen laten gaan met afname van het aantal slachtoffers. Utrecht valt op met de ambitie om waar nodig voor de veiligheid of leefbaarheid de maximumsnelheid van provinciale wegen te verlagen. De ROV's worden niet altijd genoemd. Van grote innovaties is nog nergens sprake.

Gezondheidsbevordering is in de bestuursprogramma's vaak een abstract issue. Bij de ambitie om bewegen te stimuleren blijft doorgaans open hoe dat gebeurt. Flevoland geeft aan allerlei organisaties en initiatieven te ondersteunen, maar daaruit valt niet op te maken of fietsen daar deel van zal uitmaken. Drenthe is concreter door de fiets te verbinden met het Nationaal Preventieakkoord en het toekomstig Klimaatakkoord, met voortzetting van het programma 'Drenthe Beweegt' en met stimuleren van de inrichting van buitengebied voor mogelijkheden om te bewegen of te sporten: wandelen, hardlopen, fietsen, wielrennen etc. Gelderland heeft een exemplarische 'QuickScan Gezonde Leefomgeving' ontwikkeld: "Gezondheid gaat voor onze ruimtelijke besluiten een expliciet toetsingskader vormen ... De GGD is voor ons daarbij een gewaardeerde partner. Dit moet leiden tot ruimtelijke plannen waarin het aspect gezondheid integraal is meegenomen en meegewogen. De wijze van implementeren kan daarbij per regio verschillen. Als we hierom wordt verzocht door gemeenten, ondersteunen we dit ook op gemeentelijk niveau." Ook Groningen formuleert het goed: "Bewegen draagt bij aan het welzijn van mensen. Bewegende mensen voelen zich gelukkiger, worden weerbaarder en gezamenlijk sporten versterkt de sociale cohesie in dorpen en wijken. Het belang van en het bevorderen van de sociale cohesie in buurten en dorpen vinden wij belangrijk. Daarbij willen wij dat ons beleid 'beweeg- en sociaal inclusief' moet zijn, zowel in mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, leefbaarheid, natuurbeleving, economie en toerisme."

Ruimte en leefbaarheid

Er gaat een grote invloed van provincies uit via ondersteuning van leefbaarheidsplannen of ruimtelijke ontwikkelingsplannen op het niveau van dorpen, steden of stadsdelen en andere gebieden. De programma's verschillen onderling in de verdeling van aandacht voor leefbaarheid en andere thema's. En de ambities voor ruimtelijke ontwikkeling worden doorgaans erg globaal omschreven, kwantitatief maar ook in termen als 'zorgvuldig'. Voor bestaande gebieden kan het in kaart brengen van 'daily urban systems' nuttig zijn, daar is Gelderland in geïnteresseerd. Ook regionale uitvoeringsprogramma's (RUP's) bieden een goede kapstok voor het realiseren van verschillende ambities binnen een gebied, een methode die Brabant gaat toepassen.

Utrecht benoemt als enige het hanteren van de Ladder van Duurzame Verstedelijking. Leefbaarheid is in het beleid van Utrecht dan ook een van de belangrijkste ambities en de fiets krijgt een belangrijke rol toegedeeld: "Wij willen een provincie Utrecht waarin alle inwoners nu en in de toekomst goed en gezond kunnen leven, wonen, werken en ontspannen. Schone lucht en stilte zijn belangrijk voor mensen, net als voldoende ruimte en groen om te wandelen, fietsen en sporten. In de provincie zijn veel fiets- en wandelpaden door prachtige landschappen en dicht bij de steden en dorpen. Veel mensen maken gebruik van de verschillende recreatievoorzieningen om te ontspannen en elkaar te ontmoeten."

Voor barrières is in de programma's weinig aandacht, ondanks de stormachtige groei van provinciale wegen en de omvang van het bebouwd gebied in het algemeen in de afgelopen 25 jaar. Enkele provinciebesturen spreken steun uit voor de sluiting van onbewaakte overwegen, uitsluitend vanuit een puntgericht verkeersveiligheidsperspectief.

Meer aandacht is er voor de nabijheid van voorzieningen voor dorpsbewoners. De bereikbaarheidsproblematiek van basis- en middelbaar onderwijs in krimpgebieden wordt echter niet specifiek benoemd.

Mobiliteit

De bestuursakkoorden zetten doorgaans niet in op het bereiken van veel hogere fietsaandelen, noch in een veel sterkere positie van organisatie en financiering van het fietsbeleid. Het provinciebestuur van Groningen valt echter op met de stelling dat meer fietsen de eerste stap is naar duurzame mobiliteit. Het provinciebestuur van Utrecht is het meest ambitieus: “als provincie nemen wij het voortouw om van Utrecht dé fietsregio van Europa te maken” en “in 2023 zijn 50% van alle ritten onder de 15 kilometer op de fiets”. Maar meestal is de invalshoek het faciliteren van alle verkeersmodaliteiten en praktisch verder gaan. Snelfietsroutes behoren daar inmiddels ook toe: de ambitie ligt op enkele snelfietsroutes per provincie. Doorontwikkeling tot netwerken van snelfietsroutes is geen issue.

De provincies benoemen veel andere mobiliteitsopgaven, groter dan fietsbeleid: spoor-, weg- en waterinfrastructuur. Daarbij is onderscheid tussen provincies met grote ontwikkelingsopgaven en perifere provincies met veel buitengebied, krimp en vergrijzing. Succes wordt verwacht van nieuwe digitale middelen (slimme mobiliteit) bij de organisatie van mobiliteit.

Een goed voorbeeld voor de sturing van mobiliteit met ruimtelijk beleid is de verdichting van de omgeving van 60 treinstations en 4 busstations in Noord-Holland, met woningen en bedrijven. Zuid-Holland, dat ook een grote opgave heeft om de woningbouw te versnellen, is met een voorkeur voor bouwlocaties die goed bereikbaar zijn per OV, fiets en weg wat minder kieskeurig.

Fietsplezier/fietsgeluk

Participatie, beschikbaarheid van voorzieningen en een goede leefomgeving vallen onder leefbaarheid. Daarbij wordt in de programma's doorgaans geen koppeling met de fiets gelegd.

Het bestuur van Zuid-Holland schrijft: “We zorgen dat ons aanbod van (vaar)wegen, fietspaden, OV en reizigersinformatie het beste past bij de behoefte van onze inwoners, waarbij we oog hebben voor specifieke doelgroepen als ouderen, sociale minima en mensen met een beperking.”

Groningen valt op omdat mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, leefbaarheid, natuurbeleving, economie en toerisme “beweeg- en sociaal inclusief” moeten zijn.

Het programma van Utrecht is doordrenkt van fietsdenken. Veiligheid is een voorwaarde voor participatie: “Veilig kunnen rijden, fietsen en lopen is van groot belang. Door de toename van snelheidsverschillen, vooral tussen fietsers, zijn mensen uit kwetsbare groepen te vaak slachtoffer. Denk aan ouderen en fietsende scholieren. We geven daarom prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid.”

Als het gaat om criminaliteit is ondermijning van het bestuur het actuele thema, fietsdiefstal wordt niet benoemd.

De ontwikkeling van fietscultuur door evenementen en activiteiten is in de programma's nog geen thema. Een kleine uitzondering daarop is Zeeland waar topsportevenementen een relatie moeten hebben met breedtesportactiviteiten die passen bij “het Zeeuwse DNA”: fietsen lopen, strand- en watersporten (concreet genoemd wordt het NK Tegenwindfietsen).

Bijlage 1: Overzicht van de bestuursakkoorden

Drenthe: 'Drenthe, mooi voor elkaar!'

PvdA, VVD, CDA, GL, CU

Flevoland: 'Flevoland: ruimte voor de toekomst'

VVD, GL, CDA, PvdA, CU, D'66

Friesland: 'Geluk op 1, vernieuwen in vertrouwen'

CDA (2), PvdA, VVD, FNP

Gelderland: 'Samen voor Gelderland'

VVD, CDA, GL, PvdA, CU

Groningen: 'Verbinden, versterken, vernieuwen'

GL, PvdA, CU, VVD, CDA, D'66

Limburg: 'Vernieuwend Verbinden'

"Extraparlementair" college, binnen PS geen coalitie. Alle gedeputeerden van politieke afkomst: CDA (2), FvD, VVD, PVV, exGL, lokale partijen (2).

Noord-Brabant: "Kiezen voor kwaliteit" voor de Brabanders van nu en van de toekomst'

VVD (2), CDA (2), D66, GroenLinks en PvdA

Noord-Holland: 'Duurzaam doorpakken!'

VVD (2), GL (2), PvdA, D'66

Overijssel: 'Samen bouwen aan Overijssel'

CDA (2), VVD, PvdA, ChristenUnie, SGP

Utrecht: 'Nieuwe energie voor Utrecht'

GL, CDA, D'66, PvdA, CU

Zeeland: 'Samen verschil maken'

CDA, SGP, VVD en PvdA

Zuid-Holland: 'Elke dag beter'

VVD, CU/SGP, GL, PvdA, CDA

Bijlage 2: Doelstellingen uit Fietsvisie 2040

7. Hoe komen we in 2040?

2040 lijkt nog ver weg, maar de tijd gaat snel. Er moet de komende jaren nog veel gebeuren om onze ambitie – fietsgeluk voor alle fietsers, altijd en overal – waar te maken. De Fietsersbond zet alles op alles voor een infrastructuur, voorzieningen en stimuleringsbeleid dat optimaal is voor fietsers. Hoe meer mensen de fiets pakken, hoe gezonder en duurzamer onze samenleving zal zijn. Alles wat we de komende jaren ondernemen, samen met onze maatschappelijke partners, concentreert zich op vier thema's:

1. Ruimte en leefbaarheid
2. Mobiliteit
3. Gezondheid en veiligheid
4. Fietsplezier

7.1 Doelstellingen per thema

Een autovrije stad waar de fiets het straatbeeld bepaalt. Een fiets voor iedereen, ook voor elk kind in Nederland. Met dit droombeeld begonnen we dit visiedocument. Het is een ambitieus beeld, en daarbij horen ambitieuze doelstellingen.

1. Ruimte en leefbaarheid

- In stedelijke ontwikkeling, zowel nieuwbouw als herstructurering, zijn het STOP-principe en gezondheidsnormen het uitgangspunt.
- Vrij liggende fietsinfrastructuur is vanaf 2030 emissievrij.
- Alle gemeenten hebben:
 - in 2025 de drie fietsnetwerken ontworpen;
 - in 2040 de drie fietsnetwerken gerealiseerd.

2. Mobiliteit

- In 2040 neemt de fiets in alle Nederlandse gemeenten meer dan 50 procent van alle verplaatsingen binnen de bebouwde kom voor zijn rekening.
- De fiets is in 2040 structureel onderdeel van de investeringsopgaven van rijk, provincies, regio's en gemeenten. Het aandeel van fietsinvesteringen in de totale investeringen in mobiliteit is minimaal gelijk aan het aandeel fietskilometers op het totaal.
- In 2040 wordt minimaal 40 procent van de stedelijke logistiek met cargobikes gedaan.



24

3. Gezondheid en veiligheid

- In 2040 haalt 75 procent van de Nederlanders de dagelijkse beweegnorm, onder meer doordat ze meer zijn gaan fietsen.
- Er overlijden geen fietsers meer door een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig. Het aantal ernstig gewonde fietsers is in 2040 gehalveerd.
- Het totale fietsnetwerkscoort in 2040 op het hoogste Fietsersbond Safety Performance Index-niveau of twee niveaus hoger dan in 2018.

4. Fietsplezier

- Alle Nederlanders kunnen deelnemen aan het fietsgeluk.
- Alle mensen hebben een fiets waarmee ze veilig en comfortabel kunnen fietsen.
- Elk kind heeft een fiets en heeft op achtjarige leeftijd genoeg fietservaring opgedaan om zelfstandig en veilig te kunnen fietsen.
- Alle ouderen kunnen blijven fietsen doordat ze hun fiets(gedrag) kunnen aanpassen naar eigen behoefte.

- Iedereen durft ook in Nederland dag en nacht te fietsen.
- Fietsdiefstal is radicaal teruggebracht door gebruik van technische hulpmiddelen in en op de fiets en door anti-diefstalplannen van gemeenten en politie.

7.2 Hoe bereiken we deze doelstellingen?

De Fietsersbond speelt voortdurend in op nieuwe ontwikkelingen en trends. Dat is nodig omdat demografische en technologische ontwikkelingen in de mobiliteitswereld zich snel voltrekken en omdat hun impact op verschillende gebieden uiteenloopt. We weten wat we willen bereiken, maar de weg ernaartoe zal nog vaak van richting veranderen en regelmatig per gemeente verschillen. We hebben daarom naar een richtsnoer aan activiteiten gezocht waarmee de Fietsersbond de komende jaren kan werken aan het realiseren van zijn doelstellingen.

Ruimte en leefbaarheid

- We maken samen met anderen een strategisch plan



25

om bestaande barrières in het fietsnetwerk op te heffen. Er komen geen nieuwe barrières voor fietsers en wandelaars bij kruisingen met weg, spoor en water. De richtlijnen van de CROW voor maaswijdte en omrijden zijn daarbij het uitgangspunt.

- We pleiten ervoor dat nabijheid van voorzieningen wordt meegenomen als ontwerpopdracht en uitgangspunt voor omgevingsvisies.
- We pleiten ervoor dat klimaat en gezondheidsnormen worden meegenomen als leidraad in de omgevingsplannen.
- We pleiten voor een verbod op snorscooters per 2025 en voor een verbod op fossiele verbrandingsmotoren in de fietsinfrastructuur. We pleiten voor sloopregelingen, waardoor mensen hun bestaande snorscooter kunnen vervangen door een (elektrische) fiets.
- We presenteren tweejaarlijks een ranglijst van fietsgemeenten met onze Fietsstadverkiezing. Hiermee stimuleren we gemeenten om zichzelf (verder) te verbeteren en zich te onderscheiden op verschillende onderdelen van het fietsbeleid.
- Omgevingsplannen bevatten ambitieuze stallingsnormen voor fietsen en lage autoparkeernormen.
- Autoparkeerplaatsen bij nieuwbouwwoningen worden optioneel, ook in de openbare ruimte.
- Er is een systeem van verhandelbare autoparkeer-rechten: wie liever de fiets of deauto gebruikt, houdt geld over.
- We komen op voor goede fietsvoorzieningen (fietsparkeerders, douches, omkleedruimtes) bij alle bedrijven.
- We creëren draagvlak bij zorgverzekeraars, werkgevers en andere partners om hun middelen in te zetten voor fietspromotie en fietsvriendelijk werkgeverschap.

Op het gebied van infrastructuur zetten we ons in voor strategisch en doelgroepgericht ontworpen fietsnetwerken:

- We pleiten binnen de bebouwde kom voor minimaal drie herkenbare niveaus in het fietsnetwerk:
 - een '8-80'-netwerk dat geschikt is voor kwetsbare fietsers, inclusief vrijliggende fietspaden op drukke en '30 kilometer per uur'-routes;
 - een hoofdnet fiets dat geschikt is voor alle fietsers, piekdrukke aankomst en minimaal voldoet aan alle (aangepaste) CROW-eisen;
 - een FietsFamilie-netwerk: een nieuw netwerk dat geschikt is om snelle en zware fietsen snel en veilig door het stedelijk gebied te brengen.
- We pleiten voor een nieuwe snelheidsnorm binnen de bebouwde kom van 30 kilometer per uur in het stedelijk gebied (op enkele invalswegen/rondwegen na) en 60 kilometer per uur op wegen waar auto's en fietsers elkaar ontmoeten. Deze maximum-snelheden gelden voor heel Nederland.
- In CROW-verband zetten we ons in voor aanpassing van de ontwerpnormen aan de toenemende drukte en aan de diversiteit binnen de FietsFamilie als het gaat om gewicht en snelheid.
- We pleiten ervoor dat alle fietsinfrastructuur, te beginnen met het hoofdnet fiets en het 8-80-netwerk, sociaal veilig, comfortabel en vergevingsgezind wordt ingericht, zonder paaltjes en gevaarlijke bermen of hoge stoepranden.
- Buiten de bebouwde kom pleiten we voor een landelijk dekkend netwerk van snel-fietsroutes en/of FietsFamilie-paden van extra kwaliteit, die non-stop tussen stedelijke centra en naar binnenstad en werkgebieden lopen.
- In 2040 zijn er geen grijze wegen (50 kilometer per uur-wegen met een belangrijke verblijfsfunctie) en geen gevaarlijke kruisingen meer.
- We pleiten voor een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur op onverplichte fietspaden die naast 30 kilometer per uur-wegen liggen en gebruikt worden door kwetsbare groepen.
- In woonerven en plaatsen waar verblijven de belangrijkste functie is, bedraagt de maximum-snelheid 15 kilometer per uur en zetten we ons in voor het aanpassen en/of handhaven van de snelheid.
- We ondersteunen gemeenten en provincies bij het verbeteren van de veiligheid van het fietsnetwerk in

Mobiliteit

- We zetten ons in voor een verschuiving van budgetten van Rijk, provincies en gemeenten voor de fiets totdat er een rechtvaardige verdeling van middelen is.
- We zetten ons structureel in voor fietsinvesteringen door Rijk, provincies, regio's en gemeenten. We pleiten daarbij voor besluitvorming op basis van een integraal ruimtelijk afwegingskader.
- We zetten ons in voor het beprizen van inactieve en vervuilende mobiliteit, omdat het fietsen stimuleert en onnodige investeringen voorkomt.
- We zetten ons in voor een gelijk fiscaal speelveld voor fietsers en de FietsFamilie, gelijk aan andere zero-emissievoertuigen, met gelijke leaseregelingen, gelijke fiscaliteit en gelijke stimuleringsmaatregelen.
- We pleiten voor een verhoogde reiskostenvergoeding van 30 cent per fietskilometer en een verlaging van de autovergoeding naar 10 cent.
- We maken ons sterk voor het mee kunnen nemen van fietsen in streekbussen en voor het verhogen van de capaciteit voor het meenemen van fietsen in alle treinen.

Nederland zodat in 2040 alle onderdelen van het fietsnetwerk op de Fietsersbond Safety Performance Index twee schalen opgeschoven zijn dan wel op het hoogste niveau zijn gebracht.

- We pleiten voor een fietsvriendelijke afstemming van verkeerslichten: waar ze nodig zijn worden ze zo ingericht dat fietsers en voetgangers voorrang krijgen.

Veiligheid en gezondheid

- In de helft van de Nederlandse gemeenten (190) schrijft de huisarts 'fietsen op recept' uit in plaats van medicijnen.
- We organiseren of ondersteunen activiteiten die invulling geven aan het recht van alle kinderen op een fiets en helpen kinderen om voor hun twaalfde verjaardag zo'n 10.000 kilometer te hebben gefietst om ervaring op te doen.
- We zetten ons in voor het recht van alle Nederlanders op een fiets, een veilig fietsnetwerk en schone lucht.
- We pleiten bij gemeenten voor een veilige schoolomgeving en -routes, waardoor alle kinderen vanaf acht jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen.
- We zorgen voor advies op maat voor alle fietsers over hoe zij hun fiets beter kunnen gebruiken en afstellen om hun fietsplezier te vergroten.
- We zorgen voor cursussen waarmee fietsers hun fiets en fietsstijl kunnen verbeteren waardoor ze veiliger en comfortabeler de weg op gaan.

- We helpen mensen die nog niet of niet meer zelf kunnen fietsen om er met een fietsriksja op uit te gaan om sociaal isolement tegen te gaan.
- We pleiten er bij overheid en verzekeraars voor om bewegen als integraal onderdeel van het preventiebeleid te zien, concrete fietsproducten voor hun klanten te ontwikkelen en een beloningsbeleid op te zetten om mensen te stimuleren om meer te gaan fietsen.

Fietsplezier

- We zetten ons bij scholen, gemeenten en werkgevers in voor beloningsprojecten voor ouders die met hun kinderen naar school en sportclubs fietsen.
- Vanaf 2020 organiseren we samen met anderen een grootse nationale fietsdag om het geluk van Nederland vieren.
- We pleiten er bij overheden voor dat mensen vanuit hun woonplaats altijd binnen tien minuten een groene fietsroute kunnen bereiken om lekker recreatief te kunnen fietsen.
- We pleiten er bij recreatieve organisaties voor om veel meer toegankelijke en 'beleefbare' fietsroutes te ontwikkelen.
- We organiseren activiteiten die fietsen voor iedereen mogelijk maken, zoals fietscursussen en het stimuleren van fietsriksja's, duofietsen, fietsbuddy's en fietsclubs. Zo kan iedereen die dat wil er samen met anderen op uit trekken.



27

Bijlage 3: Checklist partijprogramma's

De partijprogramma's werden in 2014 en 2018, voorafgaand aan de verkiezingen, op de volgende 11 kenmerken getoetst:

Ambitie

Hoe prominent is de fietsparagraaf in het programma aanwezig? Is er een expliciet streven naar verbetering van het fietsbeleid? Streeft de partij expliciet naar hoger fietsgebruik? Wordt de brede betekenis van fietsbeleid onderkend (leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid, maatschappelijke ontplooiing, milieu, werkgelegenheid)? Is de inhoud vernieuwend, streeft de partij naar innovatie?

Budget

Heeft de partij geld over voor fietsbeleid? Moet het budget voor aan de fiets gerelateerd beleid misschien groter worden?

Beheer en ontwikkeling provinciale fietsroutenetwerken

Is in het programma aandacht voor fietsroutes? Alleen voor provinciale wegen of ook voor andere routes? Is er aandacht voor beheer (behoud bestaande kwaliteiten) en voor ontwikkeling (uitbreiding of verbetering)? Is er specifieke aandacht voor actuele onderwerpen, bijvoorbeeld een meerjarenprogramma, subsidies voor gemeenten, gladheidsbestrijding, maatvoering of technische kwesties (als hanteren CROW-normen)?

Uitbreiding van snelfietsroutes

Dit actuele onderwerp verdient deze verkiezing een aparte beoordeling. Is de partij voor de ontwikkeling van regionale fietsroutes voor woon-werk- en zakelijke verplaatsingen van 5 tot zo'n 20 kilometer? Wordt in het programma de term snelfietsroute of een vergelijkbaar woord gebruikt? Geeft de partij aan te streven naar het faciliteren van snelle fietsen (E-bikes, ligfietsen, speed-pedelec, enz) voor verplaatsingen over langere afstand?

Verbetering keten mobiliteit fiets-OV / fiets-auto

Is dat een streven? Wordt dat concreet gemaakt, denk aan meefinancieren van stallingen bij stations (uitbreiden, gratis bewaakt stallen), fietsparkeerplaatsen bij belangrijke bushaltes, OV-fiets (uitbreiden) en bij nieuwe concessies fiets mee in het OV? Is er aandacht voor de overstap tussen de auto en de fiets bij bijv. P&R locaties?

Verkeersveiligheid

Is verkeersveiligheid een issue? Is er aandacht voor het terugdringen van het aantal fietsslachtoffers? Is er een focus op verbetering van verkeersveiligheid van fietsers, ouderen, schoolroutes en/of schoolomgevingen? Zijn er wensen voor infrastructuur (gescheiden fietspaden, vergevingsgezinde infrastructuur)? Ook voor sociale gedragsbeïnvloeding (campagnes, educatie)? Is de partij voor een provinciaal actieplan verkeersveiligheid? Geeft de partij aandacht aan actuele kwesties als snelheidsverschillen op het fietspad, landbouwverkeer, scooters?

Voorkomen en tegengaan barrièrevorming

Geeft de partij aandacht aan de positie van langzaam verkeer bij de ontwikkeling van grote projecten? Hecht de partij waarde aan het betrekken van fietsers en voetgangers bij de planontwikkeling? Heeft de partij geld over voor ondersteuning van fietsveren? Is de partij voor medegebruik van ecoducten?

Recreatie

Wordt in het programma aandacht besteed aan de fiets bij de recreatiepolitiek en/of plattelandsontwikkeling? Is er aandacht voor beheer, ontwikkeling en promotie van de recreatieve/toeristische fietsvoorzieningen? Zal de partij zich inzetten voor eenvoudig toegankelijke recreatiegebieden voor stedelingen? Is de partij bereid tot autobeperkende maatregelen om gebieden aantrekkelijker te maken?

Fiets vanaf begin bij nieuwbouw/ontwikkeling

Wordt er in het programma aandacht besteed aan de fiets bij nieuwe bouwontwikkelingen en andere ruimtelijke plannen?

Fietsstimulering

Wordt er in het programma gesproken over het stimuleren van de fiets binnen de provincie? Is er aandacht voor het fiscaal aantrekkelijke maken van fietsen? (Lease fiets/kilometer vergoeding) Is er aandacht voor campagnes om mensen op de fiets te krijgen? Worden werkgevers aangespoord om werknemers meer gebruik te laten maken van de fiets?

Overig

Zijn er andere onderwerpen in het partijprogramma genoemd die niet onder de bovenstaande punten vallen maar wel een positieve werking hebben op het fietsen in de provincie noem deze dan hier. Denk hierbij aan belangrijke en of interessante punten/maatregelen die indirect aan fiets gerelateerd zijn. Hierbij kun je ook zaken noemen die een negatieve uitwerking hebben op het fietsgebruik.