

provinsje fryslân
provincie fryslân 

Fryslân Feilich Fytslân 2.0

In toskje derby



Inhoud

Foarwurd	4
Ynliding	5
1 Proloog: De uiteenzetting met korte terugblik	7
1.1 Startnotitie Fiets	7
1.2 Samenwerking en open planproces	8
1.3 Fryslân Fytslân uit 2005	10
1.4 Alle doelstellingen en ambities in het kort	11
2 Soigneur: Fietsontwikkelingen en -activiteiten	12
2.1 Doelgroepen fietsers	12
2.2 Demografische ontwikkelingen	13
2.3 De fiets	15
2.4 Het fietspad	17
2.5 De fietsveiligheid	21
3 Reglement: Aanwelke regels heeft de wielrenner zich te houden?	25
3.1 Omgevingsvisie	25
3.2 Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)	26
3.3 Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)	26
3.4 Friese Strategie Verkeersveiligheid	27
3.5 Uitvoeringsplan Verkeer en Vervoer (UPV &V)	27
3.6 Regionaal Uitvoerings Plan SPV2030 (RUP)	27
3.7 ROF Werkplan	28
3.8 Nota Integraal Wegontwerp	28
3.9 Brede welvaart	30
3.10 Bloeizones	31
3.11 Friese Preventieaanpak (FPA)	31
3.12 Beliedsbrief Sport	32
3.13 Beleidsbrief Gastvrijheidseconomie	32
3.14 De zorg om het milieu en klimaat	34
3.15 De Friese economie	35
4 Klasbak: Toekomst van het fietsen door de ogen van experts	38
4.1 Fietsersbond	38
4.2 Rijwielabrikanten	39
4.3 Expertmeeting fietshelmen	40
4.4 Verlagen snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur	40
4.5 Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden	42
5 Peleton: De fiets in Fryslân	44
5.1 Veilige, voordelige en gezonde verbinder	44
6 Demarrage: versnellen om doelen te halen	55
7 Meesterknecht: Rol van de provincie en andere overheden	58
7.1 Rol provincie	58
7.2 Rollen andere overheden en partijen	59
8 Premiesprint: Financiële beloning	62
9 Klassement: Het beleid in verhouding tot Duurzame Ontwikkelingsdoelen	64
Bijlagen	

Fryslân Feilich Fytslân 2.0

In toskje derby



Foarwurd

De fiets werd lang in beleidsstukken beschouwd als een vervoermiddel. Een fiets is echter veel meer. Het is een evenwichtsvoertuig, een sportinstrument en een manier om buiten te komen. Aan de fiets kleven vele positieve neveneffecten die we tot voor kort minder prominent beschouwd hebben. Het ging vooral om meer en veilige fietspaden, meer mensen op de fiets krijgen en het verminderen van de fietsonveiligheid. Dit nieuwe beleid gaat dan wat minder over de 'hardware', maar meer over de 'software'. Hoe staat het met de neveneffecten?

Deze gedachte past goed in de brede welvaart. We kijken niet naar geld, maar naar het geluk van onze inwoners. Fietsen zorgt voor vrijheid. Vrijheid om te bewegen, te gaan en staan waar je wilt. Genieten van de natuur die Fryslân rijk is. Het brengt je ook op je werk of bij het onderwijs, maar ook naar de zorg. Het draagt bij op verschillende manieren aan onze welvaart. Bovendien is fietsen een sociale activiteit. Samen opfietsen! Het haalt mensen wellicht uit hun eenzaamheid en het geeft een gevoel van ergens bij horen. De fiets is meer dan een vervoermiddel. Het is een middel om kleine steentjes bij te kunnen dragen aan gezondheid, bereikbaarheid, tegengaan van eenzaamheid en de economie.

Het nieuwe fietsbeleid steekt daarom veel steviger in op al deze kleine schakeltjes waar de fiets invloed op kan hebben. En dat hoeven we als provincie niet alleen te doen. We kunnen dat samen doen met de Friese gemeenten, het Rijk en organisaties die er verstand van hebben. Natuurlijk kunnen we ook een beroep doen op onze Friese inwoners die graag vrijwilliger zijn. Gezamenlijk investeren we in Fryslân Feilich Fytslân: in toskje der by!

Friso Douwstra Avine Fokkens-Kelder
Deputearre Deputearre



Ynlieding

Fryslân Fytslân. Niet alleen allitereert het goed, het past en hoort ook bij elkaar. Het was met reden de naam van de vorige nota voor het fietsverkeer, die alweer uit 2005 stamt.

De ambitie van Fryslân is dé fietsprovincie van Nederland te worden en te blijven. Met gezonde, gelukkige mensen die over aantrekkelijke en veilige fietspaden naar school en werk fietsen, boodschappen doen, elkaar opzoeken of naar de sportclub gaan. Sportieve en stoere mensen die Friezen, die zich door een beetje wind of regen niet van de fiets laten jagen.

Kinderen leren al vroeg dat de fiets het eerste vervoermiddel is waaraan ze denken als ze op pad willen. En als de situatie het toelaat, pakken de volwassenen veel liever de fiets dan de auto. Ook in het weekend, als ze de natuur in gaan of op bezoek gaan bij pake en beppe.

Fietsen is zoveel meer dan enkel je verplaatsen. Het is bewegen, sportief en gezond, duurzaam en emissievrij, goedkoop en laagdrempelig. De link met andere thema's zoals brede welvaart, gezondheid, preventie en sport (de beleidsbrief Altijd Priis) ligt voor de hand. En toch is het de afgelopen jaren niet gelukt méér mensen op de fiets te krijgen. Zoals het ook niet gelukt is het aantal fietsslachtoffers in het verkeer terug te dringen. Dat vormt een belangrijke aanleiding voor nieuw beleid, met oog voor nieuwe kansen, maar ook uitdagingen.

De kansen zijn er door bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec. Het is opeens mogelijk zonder veel inspanning een grotere afstand in korte tijd af te leggen. En Corona zorgde weliswaar voor minder woon-werk en woon-school kilometers, maar dit werd weer enigszins goedgehaakt door de toename in het

recreatief gebruik van de fiets. Toeristen die in eigen land bleven, ontdekten Fryslân vanaf de fiets en dat beviel hen goed.

De uitdaging vinden we in het terugdringen van het aantal fiets-slachtoffers, vooral onder senioren. Waar we enerzijds senioren zo lang mogelijk willen laten doortrappen, zien we anderzijds wat dat voor nu en in de toekomst betekent. Meer senioren die meer fietskilometers maken, zullen we meer in de ongevallenstatistieken tegenkomen. Voor senioren is fietsen belangrijk; ze genieten ervan, het geeft vrijheid en het voorkomt dat mensen buitengesloten worden, niet meer kunnen participeren en eenzaam worden. Door te kunnen blijven meedoen, kunnen mensen betekenisvol oud worden.

In deze Beleidsnota zit nog een uitdaging van een geheel andere orde; het binnenhalen van een internationaal wielerevenement. Dat zal Fryslân op de kaart zetten als fietsprovincie én biedt kansen om in de randprogrammering alles wat Fryslân uniek maakt uit te dragen. De prima fietsinfrastructuur door een variëteit aan landschapstypen en langs de mooie Friese steden en meren. Maar we hebben het ook over het 'Mienshipsgefoel', de Friese taal, de Fries-eigen sporten en tot slot de Afsluitdijk, die in 2026 gereed is na een grote onderhoudsbeurt.

De Beleidsnota Fiets verbindt een aantal relevante beleidsvelden zoals sport, gastvrijheidseconomie en klimaatakkoord én zet de fiets hierbij in de schijnwerper.



Proloog: De uiteenzetting met korte terugblik

Een proloog is een korte individuele tijdrit in een etappekoers. Het zet de boel op scherp om te kijken hoe de renners zijn en welke prestaties zij leveren. In het hoofdstuk 'Proloog' wordt teruggegrepen op de doelen die gesteld zijn in Fryslân Fytslân uit 2005, het oude provinciale fietsbeleid.

1.1 ■ Startnotitie Fiets

Provinciale Staten hebben in oktober 2020 de Startnotitie Fiets vastgesteld. Diverse ontwikkelingen geven aanleiding tot het actualiseren van het Friese fietsbeleid. De startnotitie beschrijft het proces om te komen tot een nieuw provinciaal fietsbeleid, volgend op Fryslân Fytslân dat dateert van 2005. Op Fryslân Fytslân wordt in paragraaf 1.2 verder ingegaan.

Deze Beleidsnota Fiets is de uitwerking van de Startnotitie Fiets. Deze gaat in op relevante ontwikkelingen, fietsveiligheid, koppelkansen met gezondheid, toerisme en economie en de rol van de provincie hierin. Naast infrastructuur, gaat het in de beleidsnota vooral om de 'zachte' kant van verkeersbeleid.

De aandachtspunten die door Provinciale Staten en betrokken instanties en personen zijn genoemd, zijn hier zoveel mogelijk in verwerkt. De focus ligt op het stimuleren van het fietsen, de fietsveiligheid en het 'binnenhalen' van een internationaal wielerevenement.

'Fiets' is een breed begrip en raakt tal van andere beleidsterreinen en ontwikkelingen. In Hoofdstuk 3 (Reglement), lopen we hierbij langs en leggen waar mogelijk verbindingen.

Tijdens de vergadering voorafgaand aan de behandeling van de startnotitie zijn door de Statenleden vragen gesteld en moties ingediend. Deze zijn opgenomen onder Hoofdstuk 9. Belangrijke aandachtspunten zijn de aanleg van snelfietsroutes, rol en plaats op de weg van speed-pedelecs en het verbeteren van de fietsveiligheid door maatregelen op zowel infrastructureel gebied als op het gebied van gedrag, waaronder een onderzoek naar de mogelijkheden een fietshelmencampagne uit te voeren voor kwetsbare fietsers.

Relevante resultaten uit het bestuursakkoord Lok op Ien, waar we met het nieuwe fietsbeleid aan willen voldoen zijn:

- Resultaat 26: In het te voeren beleid houden we integraal rekening met de demografische veranderingen, waarbij de Staten zullen worden geïnformeerd over de uitvoering.
- Resultaat 31: Er zijn projecten uitgevoerd die de sociale leefbaarheid in Fryslân versterkt hebben.
- Resultaat 34: Fryslân zet zich in voor het binnenhalen van internationale topsportevenementen, waaronder een internationale wielerronde.
- Resultaat 40: Het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt.

Andere resultaten uit het bestuursakkoord die de doelstellingen in de Beleidsnota Fiets raken:

- Resultaat 12: We betrekken de gevolgen voor het landschap in al onze (beleids-) keuzes.
- Resultaat 32: Er is duidelijkheid over de betekenis van Blue zone voor Fryslân.
- Resultaat 41: Er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd.
- Resultaat 50: De groei in het Friese recreatie en toerisme is bijgebogen naar 'slimme groei'.

Vier hoofdfietsroutes

Voor het realiseren van resultaat 41 uit het Bestuursakkoord 2019- 2023 is met de Friese gemeenten in 2020 en 2021 een proces doorlopen om tot een concrete invulling te komen. De aanleg van deze hoofdfietsroutes maakt onderdeel uit van het realiseren van een provinciaal netwerk en draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik, één van de doelstellingen in de Beleidsnota Fiets. In december 2021 is Gedeputeerde Staten tot het besluit gekomen dat dit een separaat proces betreft, met daarbij een beoogde herformulering van het resultaat 41.

1.2 ■ Samenwerking en open planproces

Het schrijven van beleid doen we met elkaar. We zoeken de samenwerking met interne en externe stakeholders om tot een integrale visie te komen. Dit zorgt voor draagvlak en biedt kansen in de uitvoering. Hierbij is het belangrijk te benoemen waar de (wettelijke) taken van de provincie liggen.

Daar waar geen regierol voor de provincie is weggelegd, kunnen we andere stakeholders, waaronder gemeenten, inspireren en motiveren. Dit kan bijvoorbeeld door kennis en goede voorbeelden te delen.

In januari 2020 is een breed overleg, Kopgroep Fiets, gevoerd met collega's van onderstaande provinciale beleidsterreinen.

- Economie
- Leefbaarheid en krimp
- Mobiliteit
- Onderwijs
- Openbaar vervoer
- Provinciale Waterstaat
- Recreatie en Toerisme
- Sport
- Verkeersveiligheid en gedrag

Uit dit overleg kwamen onderstaande doelstellingen naar voren, die in de Beleidsnota Fiets uitgewerkt dienen te worden.

- Vergroten, behouden en verbeteren mobiliteit ouderen (Resultaat 26)
- Dorpen en steden op de fiets verbinden (Resultaat 41)
- Elke Fries kan beschikken over een fiets en kan veilig fietsen (Resultaat 31 & 40)
- In Fryslân is de fiets een veilig en schoon alternatief voor de auto, ook naar school of werk
- De fiets verbindt mensen tegen eenzaamheid (Resultaat 26)
- De fiets is het middel bij uitstek om te genieten van het landschap (Resultaat 12)
- Friezen met de fiets dagelijks dertig minuten te laten bewegen (Resultaat 32)
- De fiets heeft een positieve impact op de Friese economie (Resultaat 50)
- Inzet om een internationale wielerronde naar Fryslân te halen (Resultaat 34)

Vervolgens is in de afgelopen periode met veel partijen gesproken over wat de ambities zijn voor het fietsbeleid, immers voor een open planproces is afstemming en instemming nodig. De provincie doet het niet alleen. Zo is daar de verantwoordelijkheid van het Rijk en van de gemeenten, maar ook van de 'markt'. Zijn fietshandelaren, aanbieders van toeristische activiteiten en belangenorganisaties bereid mee te doen en wat kunnen we verwachten van werkgevers en onderwijsinstellingen? Omarmen zij de ambitie om meer en veiliger te fietsen?

De opbrengst van gesprekken met diverse organisaties vindt zijn weerslag in deze beleidsnota.

Naast koppelkansen op het gebied van beleidskeuzes en beoogde resultaten wordt gekeken naar welke financiën (regionaal, landelijk of Europees) beschikbaar zijn om de ambitie waar te maken.

Als klankbordgroep voor het proces rondom de beleidsnota is afgestemd met de wethouders Verkeer van de gemeenten Súdwest-Fryslân, De Fryske Marren, Weststellingwerf en Achtkarspelen. Tijdens het gezamenlijke overleg van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) en het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (OVVF) op 3 december 2020 hebben deze wethouders bij de bespreking van de Startnotitie Fiets aangeboden als Klankbordgroep mee te willen lezen met de beleidsnota. Vier typische plattelandsgemeenten waarvan een aantal beschikt over een belangrijke kern. Er is met name gekeken naar de rol en verantwoordelijkheid van de gemeenten versus de provincie op het gebied van fietsbeleid.

1.3 ■ Fryslân Fytslân uit 2005

In 2005 stelden de Provinciale Staten van Fryslân 'Fryslân Fytslân' vast. Deze 'nota voor het fietsverkeer' – bouwsteen voor het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (2005) - onderscheidde vier pijlers:

- Uitwerken van ketenmobiliteit, met als doel de combinatie fiets en openbaar vervoer concurrerend te maken ten opzichte van de auto op de belangrijkste woon-werk en woon-winkelrelaties in de vervoersketen.
- Verhogen van de kwaliteit van de Friese fietsinfrastructuur.
- Goede samenwerking tussen overheden en maatschappelijke en belangenorganisaties.
- Communicatie gericht op de doelstelling dat de fiets in 2015 een volwaardig alternatief is voor de auto op afstanden tot 15 kilometer.

Aan deze pijlers wordt door provincie, gemeenten en Rijk nog steeds gewerkt.

In Fryslân Fytslân werden drie doelen gesteld:

Doel 1 Toename van het fietsverkeer in Fryslân

"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".

In de praktijk lijkt er een daling te zijn geweest in het gebruik van de fiets naar werk en/of school, zo blijkt uit cijfers van het CBS. Deze doelstelling wordt opnieuw meegenomen in de Beleidsnota Fiets.

Doel 2 Verbetering fietsveiligheid

"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)".

De doelstelling is niet gehaald. Met name het aandeel fietsers onder verkeersslachtoffers is hoog. Deze doelstelling wordt opnieuw meegenomen in de Beleidsnota Fiets.

Doel 3 Positieve waardering recreatief fietsen

"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".

Waardering van fietsers op het gebied van recreatief fietsen wordt beoordeeld met een 8,4 voor een fietsvakantie tegen een 8,2 landelijk, zo blijkt uit onderzoek van het Landelijk Fietsplatform in 2020. Daarnaast scoort Fryslân al jaren achterelkaar vijf van de vijf sterren op de beoordeling van het recreatieve dagnetwerk. Die positieve score hebben wij mede te danken aan het werk dat de Marrekrite doet op het gebied van bebording en informatievoorziening. Totaal krijgt bij de Friese Fietsenquête uit 2021 de fietsbeleving gemiddeld een 7,5.

1.4 ■ Alle doelstellingen en ambities in het kort

De hoofddoelen van het toekomstige fietsbeleid voor de periode tot en met 2030 laten zich omschrijven als:

- Het stimuleren van het fietsgebruik door extra fietsinfrastructuur, doorbouwen aan het netwerk van hoofdfietsroutes, extra aandacht voor specifieke doelgroepen, beschikbaar stellen fiets voor iedereen en kansen benutten bij beleidsvelden sport, recreatie, leefbaarheid.

Het aandeel fietsverkeer tot de afstand van 7,5 kilometer blijft behouden.
Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer neemt tot 2030 substantieel toe ten opzichte van 2022.

- Het verbeteren van de fietsveiligheid door maatregelen die de fietsinfrastructuur veiliger maken, educatie en voorlichting voor alle doelgroepen, door het dragen van beschermingsmiddelen (fietshelmen) door kwetsbare fietsers te stimuleren, door duidelijkheid te krijgen over de rol plaats op de weg van speed pedelecs en andere LEVs (Light Electric Vehicles) en door mogelijkheden die innovaties op de verkeersveiligheid kunnen hebben nauwlettend te volgen.

De verkeersveiligheid van fietsers is in 2030 verbeterd, waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers in Fryslân zoveel mogelijk daalt.

- Het binnenhalen van een internationaal wielerevenement om Fryslân als fietsprovincie nog beter op de kaart te zetten.

Provinciale Staten hebben in juni 2019 een motie aangenomen waarbij zij zich committeren aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelen. De fiets heeft de potentie aan veertien van de zeventien Duurzame Ontwikkelingsdoelen een bijdrage te leveren. (Hoofdstuk 9 Klassement)

Op 23 maart 2022 hebben Provinciale Staten deze beleidsnota Fryslân Feilich Fytslân 2.0 vastgesteld.

2

Soigneur: Fietsontwikkelingen en -activiteiten

Een soigneur is een verzorger in een wielerploeg. Deze persoon staat de renners bij, masseert ze en geeft ze de juiste voeding. In het kader van dit beleid gaat het hoofdstuk 'Soigneur' over alle ontwikkelingen die rondom fietsen spelen, omdat de persoon die deze rol bekleedt goed op de hoogte moet zijn.

2.1 ■ Doelgroepen fietsers

Om beleid te maken voor fietsers, is het goed te beseffen dat fietsers in verschillende doelgroepen in te delen zijn. Zo kunnen we een indeling maken op basis van

- het gebruik van de fiets: utilitair (woon-werk/woon-school/woon-winkel), sportief of recreatief;
- leeftijdscategorie: voorschools, basisschool, middelbaar onderwijs, (jong) volwassenen en senioren;
- het soort fiets waarop men zich verplaatst: gewone fiets, elektrische fiets, speed pedelec; racefiets, mountainbike, driewielers, bakfiets, cargofiets etc.

Voor elke doelgroep zijn andere zaken belangrijk. De ene groep fietsers wil zo snel mogelijk van A naar B, de ander kiest voor aantrekkelijke, recreatieve routes. Voor kwetsbare fietsers spelen daarnaast andere aandachtspunten dan voor bijvoorbeeld de sportieve fietser. In de Beleidsnota Fiets houden we met alle belangen rekening. Zo

ook met de groep fietsers die zichtbare en niet-zichtbare beperkingen heeft. Deze groep wordt in sommige gemeenten vertegenwoordigd door een Werkgroep Toegankelijkheid, maar op andere plaatsen zal dit door andere organisaties worden gedaan. Vanuit deze werkgroepen worden verschillende handvatten meegegeven, waarbij belangrijk is te denken vanuit de gebruiker. In hoofdstuk 4 Klasbak wordt hier verder op ingegaan.

Voor de Beleidsnota Fiets zullen we vooral inzoomen op de doelgroepen die worden onderscheiden naar het gebruik van de fiets en de indeling op leeftijdscategorie. De veelsoortigheid van wat valt onder de 'fiets', komt terug onder paragraaf 2.4., waarin het gebruik van het fietspad wordt beschreven. De sportieve fietser komt aan bod onder paragraaf 3.12 (Beleidsbrief Sport) en in hoofdstuk 5. Peloton.

Binnen de doelgroepen naar leeftijdscategorie is speciale aandacht nodig voor de kwetsbare groepen; kinderen en senioren.

2.2 ■ Demografische ontwikkelingen

Bevolkingsopbouw

De bevolking in de provincie Fryslân gaat de komende twintig jaar veranderen. Ontgroening (minder jongeren) en vergrijzing (meer ouderen), samen met een geleidelijke bevolkingsdaling zijn structurele trends waar Fryslân al langere tijd mee te maken heeft. Waar in 2020 nog net geen 650.000 Friezen zijn, wordt verwacht dat dat aantal in 2040 ca. 630.000 zal zijn. Het aantal huishoudens groeit iets langer door dan het aantal inwoners. Vooral de samenstelling van de Friese bevolking zal wijzigen.

Het aantal 65-plussers zal toenemen tot bijna 188.000 in 2040. Daarmee maken zij dan 30% uit van de totale Friese bevolking. Binnen deze groep zijn het vooral de oudste groepen die relatief gezien de grootste groei kennen: het aantal 80-plussers zal in 2040 ca. 10% van de totale Friese bevolking uitmaken tegenover ca. 5% in 2020.

Alle leeftijdsgroepen jonger dan 65 jaar nemen tot 2040 af in aantal. De groep 40 tot 65 jaar kent tot 2040 de grootste afname. Het aantal kinderen van 4 tot 12 jaar zal tot 2030 met 6% afnemen; daarna stabiliseert dit aantal zich. De leeftijdscategorie van de leerlingen van het voortgezet onderwijs en MBO loopt met een kleine 16% terug naar 54.254. De omvang van de potentiële beroepsbevolking (20 tot 65 jarigen) gaat met 15% afnemen van ruim 365.103 in 2020 tot 309.585 in 2040. *(Bron: Friese Bevolkingsprognose 2020 – Provincie Fryslân - Microsoft Word - Factsheet uitkomsten Prognose 2020 versie 29-6 (databank.nl))*

(Zie voor meer informatie in de vorm van een tabel Bijlage 1)

Wat de invloed van de mogelijke aanleg van de Lelylijn zal zijn op de bevolkingsontwikkelingen in Fryslân is nog onzeker. Zeker is wel dat de bouw van de gewenste 40.000 woningen ongetwijfeld een grote toestroom nieuwe inwoners tot gevolg zal hebben.

Invloed demografische ontwikkelingen op het Friese verkeer.

De afname van het aantal basisschoolleerlingen heeft gevolgen voor het aantal basisscholen. Sinds 2009 hebben meer dan honderd basisscholen de deuren moeten sluiten. Dat betekent dat de afstand tussen wonen en basisschool voor veel kinderen

groter wordt, met als gevolg dat een deel van de kinderen niet meer op de fiets naar school zal gaan. Naast afstand spelen bij ouders ook zaken als het gemak van de auto, doorrijden naar werk en de subjectieve verkeersonveiligheid een rol. Kinderen worden tot op steeds hogere leeftijd met de auto naar school, sport en vriendjes gebracht.

De terugloop in het aantal kinderen wordt nu ook zichtbaar in het voortgezet onderwijs. Een aantal onderwijsinstellingen voor voortgezet onderwijs is al gesloten, wat betekent: langere afstanden. De elektrische fiets vangt een deel van de extra tijd voor het fietsen op, maar een deel van de leerlingen stapt over op het openbaar vervoer. Vanaf 2030 blijft het aantal 12 – 20-jarigen op hetzelfde peil.

(Bron: Monitor onderwijs sept. 2021 - Fries Sociaal Planbureau - Onderwijs in Fryslân - Fries Sociaal Planbureau (fsp.nl))

Een afname van de beroepsbevolking betekent een afname van het aantal fietsers dat naar het werk fietst. Daarbij speelt sinds 2013 ook de wens de stad te verruilen voor een groter huis met tuin op het platteland een rol. Sinds Corona is die trend alleen maar versterkt. Hoewel de reisafstand daarmee groter wordt, speelt dit door het vele thuiswerken een minder belangrijkere rol. Wat dat in Fryslân voor het woon-werkverkeer gaat betekenen is nog niet duidelijk, evenals de trend meer thuis te werken.

(Bron: VastgoedActueel – 12 oktober 2020 Coronacrisis versnelt de trek uit de stad naar het platteland - Vastgoed Actueel)

De grootste toename zien we bij de groep senioren. Senioren blijven tot op hoge leeftijd fietsen en fietsen met de komst van de elektrische fiets vaker en meer kilometers. Fietsen lijkt een positief effect te hebben op de fysieke gesteldheid van ouderen als het gaat om balans, kracht, fysieke conditie en zelfvertrouwen *(Bron: CROW, Mirjam Pijnappels, hoogleraar mobiliteit veroudering, afdeling bewegingswetenschappen aan de VU)*. Dat pleit ervoor ouderen zo lang als (veilig) mogelijk is te laten fietsen. En advies en begeleiding te bieden op het moment dat het niet meer vertrouwd of veilig kan bij de overstap naar een andere vervoersmodaliteit. Want er komt onherroepelijk een moment dat vaardigheden achteruit gaan. Het gaat dan om fysieke (gezichtsvermogen, gehoor, motorische vaardigheden) en cognitieve functies (tragere informatieverwerking, verdelen en vasthouden van aandacht).

Dit heeft bijvoorbeeld invloed op de mate waarin ouderen verkeerssituaties kunnen overzien en tijdig de juiste beslissing kunnen nemen. Het afnemende reactievermogen en de snelheid van (kunnen) handelen worden moeilijker. Fysieke beperkingen, zoals minder goed nek en romp kunnen bewegen en afnemende spierkracht en conditie, maken verkeersdeelname risicovoller. Daar komt bij dat het verkeer steeds drukker en daarmee complexer is geworden en regelgeving is veranderd. Kennis van de nieuwe wet- en regelgeving wordt meestal niet actueel gehouden. Tenslotte is ook de attitude van de oudere verkeersdeelnemer vaak zo, dat de fout bij anderen wordt gezocht, in plaats van te kijken naar eigen (veilig) verkeersgedrag. Dat alles bij elkaar maakt dat het ongevalsrisico voor ouderen veel groter is dan voor andere leeftijdsgroepen. Problemen die ouderen ervaren in het verkeer met de (elektrische) fiets zijn veelal terug te voeren op de inrichting van de fietsinfrastructuur, drukte op het fietspad en eigen onzekerheid en kwetsbaarheid.

Daarbij moeten we niet uit het oog verliezen dat leeftijd een belangrijke graadmeter is voor ongevalsrisico, maar dat er binnen leeftijdsgroepen veel onderscheid gemaakt kan worden op basis van gezondheid en fitheid. *(Bron: Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit (R-2015-16) – SWOV)*

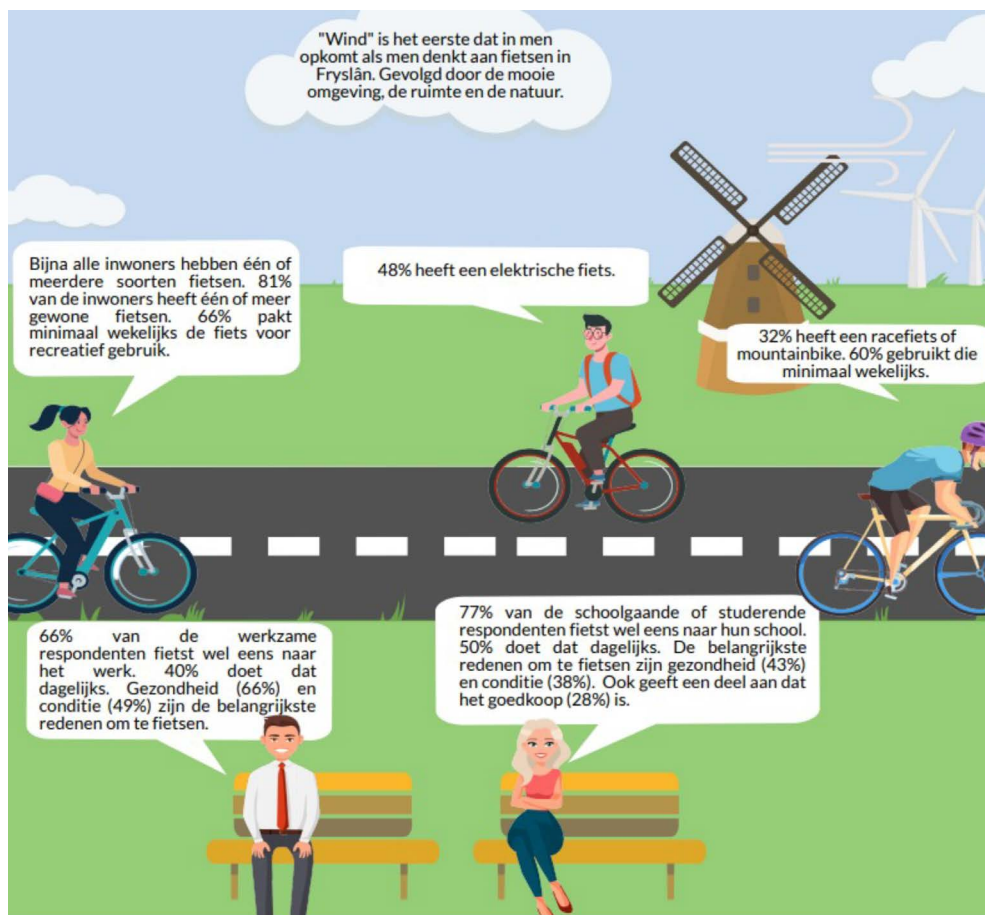
Lok op len

Resultaat 26: In het te voeren beleid houden we integraal rekening met de demografische veranderingen waarbij de Staten zullen worden geïnformeerd over de uitvoering.

2.3 ■ De fiets

Fietsbezit- en gebruik

In Fryslân heeft 81% van de inwoners één of meerdere gewone fietsen in hun huishouden en 48% een elektrische fiets, die door resp. 56% en 57% van de inwoners dagelijks wordt gebruikt. Van de werkzame inwoners gebruikt 40% de fiets dagelijks als vervoermiddel naar het werk. Voor afstanden tot tien km wordt vooral de gewone fiets gebruikt, voor grotere afstanden vooral de elektrische fiets en de speed pedelec, waarbij moet worden opgemerkt dat slechts 1% van de inwoners een speed pedelec bezit.



[Rapportage Fietsonderzoek Fryslân, Moventem i.o.v. provincie Fryslân, april 2021.](#)

50% van de Friese leerlingen en studenten fietst dagelijks naar school/opleiding. Om kinderen naar de basisschool te brengen wordt in 40% van de ritten de fiets dagelijks gebruikt en in 16% wekelijks.

De verschillen in het gebruik van de (elektrische) fiets naar het werk in de winter en zomer is groot. In de zomer wordt de gewone fiets in 57% van de ritten altijd gebruikt ten opzicht van 41% in de winter. Voor de elektrische fiets is dit resp. 58% en 28%.

Overigens zien we ook een toename van het gebruik van de elektrische fiets door leerlingen van het voortgezet onderwijs. Het is relatief goedkoop en als fietser ben je flexibel en niet afhankelijk van OV-tijden.

De redenen die aangegeven worden om niet te kunnen of willen fietsen naar het werk zijn: de te grote afstand woon-werk (gemiddeld 12,2 km), werken op verschillende locaties, werkspullen die mee moeten, de auto nodig hebben voor andere werkafspraken en geen prettige/veilige fietsroute naar het werk. Hiervan is afstand de belangrijkste factor: 75% van de ondervraagde Friezen die nooit met de fiets naar het werk gaan geven dit hiervoor als reden. *(Bron: Friese Fietsenquête 2021 – Moventem)*

Onderzoek onder bezoekers van een aantal steden in Nederland leert dat de keuze voor fiets of auto voor supermarktbezoek vooral wordt bepaald door de afstand en de hoeveelheid boodschappen die gedaan wordt. Fietsers besteden per supermarktbezoek minder dan automobilisten, maar komen wel vaker. De belangrijkste reden om met de fiets te gaan is het gezondheidsaspect. 36% van de fietsers legt minder dan 1 km af om bij de supermarkt te komen; 24% tussen 1 en 2,5 kilometer en 13% fietst verder dan 2,5 kilometer. Overigens zijn supermarktbezoekers vaak én automobilist – voor de wekelijkse boodschappen – én fietser – voor de dagelijkse boodschappen tussendoor. *(Bron: Benchmark Vervoerwijzekeuze supermarktbezoekers)*

Elektrische fiets en speed pedelec

De technologie heeft de afgelopen jaren niet stilgestaan. Sinds het verschijnen van Fryslân Fytslân in 2005 zien we een enorme opkomst van de elektrische fiets: een fiets met trapondersteuning met een maximumsnelheid van 25 km/uur en de speed pedelec die maximaal 45 km/uur haalt. Deze laatste valt volgens de wet onder de bromfiets. Dat betekent dat de bestuurder minimaal zestien jaar moet zijn, een bromfietscertificaat moet bezitten en een goedgekeurde helm moet dragen. De speed pedelec moet een gele bromfietskentekenplaat hebben om op de openbare weg te mogen rijden.

De elektrische fiets is populair, zowel onder jongeren die ermee naar het voortgezet onderwijs fietsen als onder forensen. Maar ook senioren hebben de elektrische fiets ontdekt en maken er graag en veelvuldig gebruik van.

In het ongevalbeeld zien we dat de meeste ongevallen met elektrische fietsen gebeuren bij het opstappen en wegrijden (op gang komen) en bij het afstappen. Dat heeft vooral te maken met balans houden: elektrische fietsen zijn zowel sneller als zwaarder dan gewone fietsen. Het ongevalsrisico is het grootst bij ouderen vanaf 75 jaar *(Bron: Fietsberaad, 2013)*. Dit komt wellicht deels doordat juist ouderen met een sterk teruglopende spierkracht kiezen voor een elektrische fiets, terwijl met de afname van de spierkracht bijvoorbeeld ook het evenwichtsgevoel of de reactiesnelheid afnemen. *(Bron: Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit (R-2015-16) – Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid - SWOV)*

Laadvoorzieningen

Uit de Friese Fietsenquête van 2021 komt een zekere behoefte naar voren voor openbare laadvoorzieningen voor de elektrische fiets. Door de fabrikanten van de elektrische fiets wordt dit echter tegengesproken. De actieradius van een doorsnee elektrische fiets ligt zo tussen de 75 en 125 kilometer. Een accu volledig opladen duurt ongeveer een halve dag. Snelladen is een optie, maar bevordert de levensduur van de accu niet. Investeren in openbare oplaadpunten loont daarom niet.

Als werkgevers hun werknemers willen stimuleren vaker de fiets voor woon-werkverkeer te gebruiken, loont het wel te investeren in laadpunten in de fietsstallingen. Een elektrische fiets kan dan gedurende de werkdag worden opgeladen.

Corona-effect

Een vergelijking van het aantal fietskilometers over de afgelopen jaren is door Corona slecht te maken. Corona zorgde tijdelijk voor een grote afname van het aantal fietskilometers naar werk, school, verenigingen en uitgaansgelegenheden. De fiets als vervoermiddel voor winkelbezoek nam licht af. Daar staat tegenover dat door Corona de fiets als recreatief vervoermiddel razend populair werd. Landelijk zien we dan ook dat het totale fietsgebruik is gedaald, maar het recreatieve fietsgebruik juist is toegenomen. In Nederland leidde dat tot de verkoop van 547.000 nieuwe en 116.000 tweedehands elektrische fietsen, de helft van alle verkochte fietsen. (Bron: *Cijfers en trends - Landelijk Fietsplatform*)

In Fryslân daalde in 2020 ten opzichte van 2019 het totale fietsgebruik met ca. 6% tot 950 kilometer per persoon en het woon-werkverkeer met ca. 10% tot 157 kilometer. (Bron: *Totaal fietsgebruik gedaald, recreatief gegroeid - NieuwsFiets.nu*) Opvallend is de grote daling die werd genoteerd voor het fietsen naar winkels: een min van bijna 21%, van 149 naar 118 kilometer per persoon per jaar. (Bron: *Nieuws uitgelicht, 9 augustus 2021*) Het recreatieve fietsgebruik daarentegen steeg ruim 18% tot 234 kilometer. Alles opgeteld is er een daling in het fietsgebruik in Fryslân over de jaren 2018 – 2020, waarbij alleen het recreatief gebruik – vooral in 2020 – van de fiets is gestegen.

2.4 ■ Het fietspad

Utilitaire en recreatieve routes

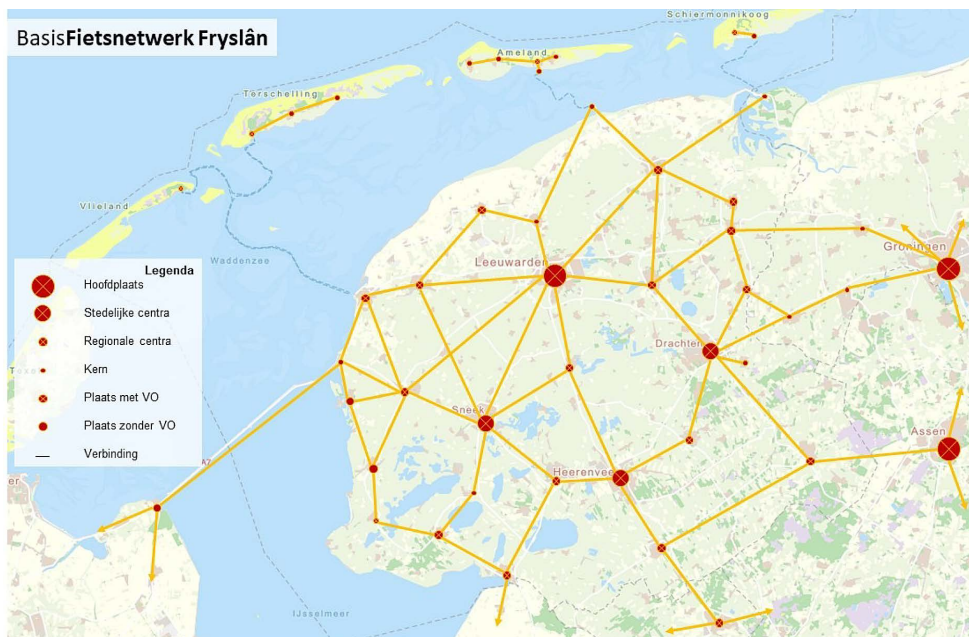
Fietsvoorzieningen zijn er in verschillende variaties. Grofweg kunnen we het fietsnetwerk indelen in utilitaire en recreatieve netwerken. Maar de scheiding is niet hard: recreatieve fietsers maken ook gebruik van utilitaire routes en omgekeerd kan dit ook het geval zijn. Aan de inrichting van beide netwerken worden vaak andere eisen gesteld. Denk hierbij aan soort verharding, breedte, markering en verlichting, maar ook aan hoe de voorrangssituaties geregeld zijn.

In Fryslân willen we werken aan een netwerk van hoofdfietsroutes (voorheen ook wel snelfietsroutes genaamd) dat op een interlokale schaal de verbinding van regionale kernen van belang beoogt. Op de kaart (pagina 18) is het wensbeeld geschetst, mede in consultatie met de Friese gemeenten. De opwaardering van bestaande routes en zo nodig aanleg van nieuwe routes moet dit fietsnetwerk vervolmaken.

Binnen het recreatieve netwerk doet Fryslân het goed!

Fryslân kent een veelheid aan specifieke, thematische routes, zoals routes door de natuur of langs cultuurhistorische bezienswaardigheden. Het bekendst is waarschijnlijk het fietsknooppuntennetwerk.

Met een score van vijf punten (97% van de maximale score) in de verkiezing Fietsregio 2019 staat Fryslân op de eerste plaats in Nederland. Gekeken wordt hierbij onder andere naar bewegwijzering en informatiepanelen, aantrekkelijkheid van de fietsroutes, kwaliteit van de paden en wegen en verkeershinder. Verder worden de fietsroutes beoordeeld op de aanwezigheid van voorzieningen langs de routes, zoals horeca, bezienswaardigheden, maar ook openbare rustpunten. Ook hierop scoort Fryslân prima.



Wensbeeld netwerk hoofdfietsroutes in Fryslân – eerder aangeduid als BasisFietsnetwerk Fryslân (Bron: provincie Fryslân)

De Marrekrite is in Fryslân verantwoordelijk voor de bewegwijzering en informatiepanelen; de provincie en gemeenten zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de infrastructuur. (Bron: *Kwaliteitsmonitor fietsregio's | Landelijk Fietsplatform*)



Kwaliteitsmonitor 2019; totaalscore (op basis van gegevens 2018)		max aantal punten		
		Friesland		
		2019	2017	2015
1. Kwaliteit routenetwerk (knooppunt- en LF-routes)				
totaalscore routenetwerken (punten)	400	392		
percentage van de maximale score		98,0%	96,5%	91,6%
omgerekend: subresultaat routenetwerken (0-5 sterren)		4,90	4,83	4,58
2. Kwaliteit randvoorwaarden				
totaalscore randvoorwaarden (punten)	200	190		
percentage van de maximale score		95,0%	95,7%	90,8%
omgerekend: subresultaat randvoorwaarden (0-5 sterren)		4,75	4,78	4,54
totaalscore (punten)	600	582		
percentage van de maximale score		97,0%	96,2%	91,3%
omgerekend naar sterren (schaal 0-5)		4,85	4,81	4,56
Totaalscore, sterren (schaal 0-5)		5,0	5	5



(Bron: *Kwaliteitsmonitor fietsregio's | Landelijk Fietsplatform*)

Nieuw is de ontwikkeling van de Doortraproutes. Deze routes zijn aantrekkelijk en speciaal getoetst aan kenmerken die oudere fietsers meer comfort en veiligheid bieden. Doortraproutes voldoen aan drie eisen: voldoende ruimte voor de fietser, vergevingsgezinde inrichting en een duidelijk wegverloop. In 2020 hebben 600 senioren de Doortraproutes getest op comfort, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid.



Blijf in beweging! Om zo lang mogelijk veilig te blijven fietsen, moet je blijven fietsen! Dat kan met de Doortraproutes. Dat zijn rondjes van ongeveer 20-25 km, mooi, groen, over redelijk ruime paden, met weinig obstakels en relatief veilige kruisingen. Het zijn routes in eerste instantie bedoeld voor oudere fietsers, maar iedereen kan ze natuurlijk fietsen. Doortraproutes horen bij het landelijke programma Doortrappen, veilig fietsen tot je 100-ste. De overige fietsroutes, tot wel 260 km, vind je op [kaart](#) en op [afstand](#).



(Bron: Doortrappen.frl – Friesland Beweegt)

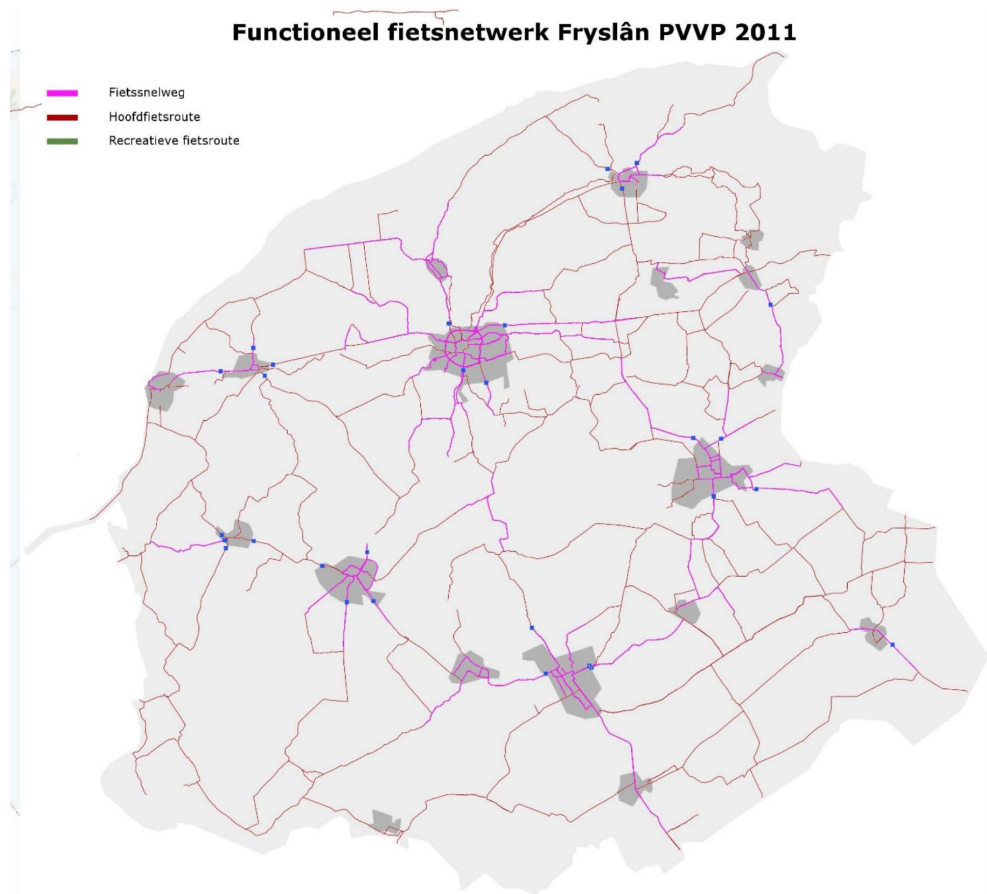
Intensiteiten

De provincie Fryslân heeft 29 tellocaties op zowel provinciale (5) als gemeentelijke (24) fietsvoorzieningen. Daarvan staan er drie op parallelwegen (combi fiets + gemotoriseerd verkeer) en zesentwintig op fietspaden.

De telpunten worden in 2022 allemaal vervangen door modernere techniek, namelijk piezo-systemen. Momenteel wordt het nieuwe systeem gevalideerd en gecheckt, waarna naar verwachting in de loop van 2022 een fietsdashboard gebouwd kan worden.

Er wordt geteld volgens het 'cordon om grotere kernen'- systeem, waardoor inzicht wordt verkregen op bovenlokaal fietsverkeer.

Op onderstaande kaart staan de 29 telpunten, die op hoofd fietsroutes en fietssnelwegen staan. De kaart dateert uit 2011 maar is nog steeds actueel.



[Telpunten fietsnetwerk Fryslân \(Bron: provincie Fryslân\)](#)

Veranderend gebruik fietspaden

Naast de elektrische fiets en speed pedelec, vinden steeds meer voertuigen hun weg naar het fietspad, met onderlinge snelheidsverschillen én verschillen in massa en afmetingen. Denk hierbij aan de driewiel-, bak- en cargofietsen. Door hun afmetingen nemen ze meer plaats in op het fietspad en in fietsstallingen. Dit vraagt om een heroverweging op de inrichting van de fietsvoorzieningen: voldoende breedte van fietsvoorzieningen en fietsenstallingen en voldoende opstelruimte bij oversteekplaatsen.

Een deel van deze nieuwe fietssoorten valt onder de LEVs: lichte elektrisch aangedreven voertuigen.

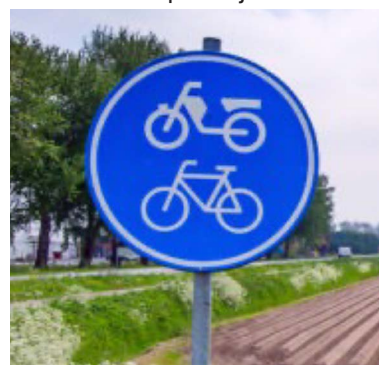
Het Friesch Dagblad berichtte op 10 augustus 2021 over de zorg van de Fietsersbond Fryslân dat het fietspad niet het afvoerputje moet worden van allerlei typen 'fietsen'. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een toelatingskader voor de LEVs. Deze groep voertuigen maakt onderdeel uit van kleine lichte gemotoriseerde voertuigen, zoals de e-step en de snorscooter, maar ook grotere voertuigen van elektrische bakfietsen tot kleine overdekte elektrische vrachtwagentjes. Voor een deel zijn deze LEVs nog niet toegelaten op de openbare weg.

De provincie zal samen met de andere wegbeheerders in Nederland de discussie hierover voeren. Ten tijde van het proces rondom de Beleidsnota Fiets is er nog geen besluit genomen. In Bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de verschillende LEVs.

De plaats op de weg van de speed pedelec vraagt bijzondere aandacht. Hoewel het qua uiterlijk een fiets lijkt, is de speed pedelec, met een maximum snelheid van 45 km/

uur, gecategoriseerd als bromfiets en hoort daarmee sinds 2017 thuis op de rijbaan of op het fiets/bromfietspad in plaats van op het fietspad. Veel gebruikers voelen zich echter niet veilig tussen de snellere en zwaardere voertuigen. Ook bij automobilisten ontstaat soms verwarring over de status en snelheid van het voertuig.

Dit leidt landelijk tot klachten en onveilige situaties. Daarom wordt gekeken naar een oplossing. Een landelijke regeling heeft de voorkeur, waarbij bijvoorbeeld de speed pedelec op het fietspad wordt toegestaan, waarbij dan een maximum snelheid geldt. De provincie Fryslân is aangesloten bij de landelijke werkgroep vanuit Tour de Force*) om met het ministerie te kijken naar een geschikte en logische oplossing.



[Fiets/bromfietspad \(foto: Fietserbond\)](#)

*) *Tour de Force is een samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. (Tour de Force - Fietsberaad)*

2.5 ■ De fietsveiligheid

In de cijfers van het CBS is in de periode van 2005 tot en met 2010 een afname te zien in het aantal dodelijke verkeersongevallen in Fryslân. In 2005 vielen 48 verkeersdoden op de Friese wegen. In 2010 waren dit er 27. Die afname zet zich echter niet door naar 2020. Juist tussen 2010 en 2020 is gemiddeld genomen een stabiele lijn ontstaan met jaarlijks rond de 30 verkeersdoden.

Kijken we naar het aandeel fietsers, dan ziet het beeld er veel zorgelijker uit. In 2020 was in Nederland het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar te betreuren en vielen voor het eerst meer dodelijke slachtoffers onder fietsers dan onder automobilisten.

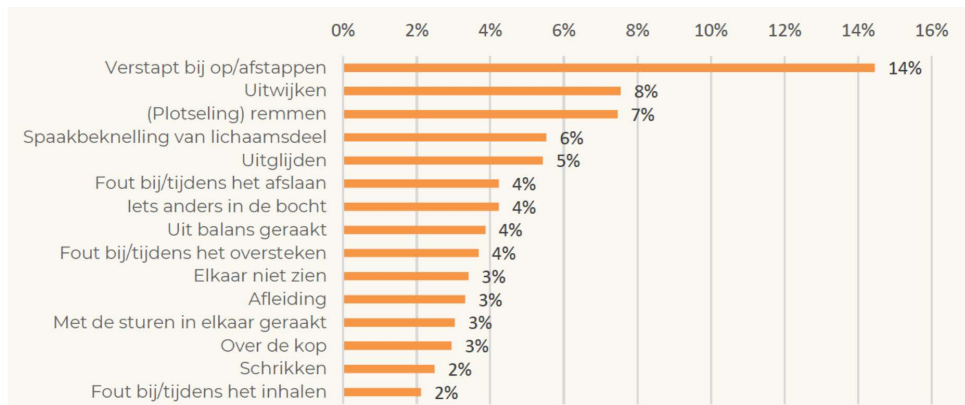
In Fryslân zien we die trend terug; meer dan de helft van de verkeersslachtoffers dat de spoedeisende hulp bezoekt en 60% dat opgenomen wordt in een Fries ziekenhuis betreft fietsers. (Bron: *Dashboard VeiligheidNL, 2020*)

[Verdeling slachtoffers binnengebracht bij de Spoedeisende Hulp - SEH na een verkeersongeval naar verkeerswijze in Fryslân in 2020 \(Bron: *Dashboard VeiligheidNL, 2020*\)](#)

Vervoerswijze	Aantal slachtoffers	% slachtoffers
Fiets	1.530	58%
Personenauto	598	23%
Brommer/scooter	234	9%
Motor	89	3%
Voetganger*)	47	2%
Bestelauto/bus	33	1%
Vrachtauto	15	1%
Bus/trein	6	0%
Overig/onbekend	92	3%
TOTAAL	2.644	100%

*) *betrokken bij een ongeval met een ander vervoermiddel, dus geen eenzijdige ongevallen (verstappen, struikelen e.d.) In 2020 ging het daarbij om 432 voetgangersongevallen.*

Onder voorbehoud van een correcte registratie op de spoedeisende hulp (SEH) of door de Regionale Ambulancevoorziening (RAV), reed het overgrote deel van de fietsslachtoffers ten tijde van het ongeval op een gewone fiets (ca. 80%), gevolgd door de elektrische fiets (ca. 12%) en daarna racefiets en mountainbike. Fietsslachtoffers op een elektrische fiets waren vooral ouderen in de leeftijd 80-89 jaar. Het overgrote deel van de fietsongevallen (63%) betreft eenzijdige ongevallen, gevolgd door een botsing (29%) met een andere deelnemer en een botsing met een obstakel (8%). (Bron: *Verdiepend onderzoek fietsslachtoffers Fryslân – VeiligheidNL januari 2021*)

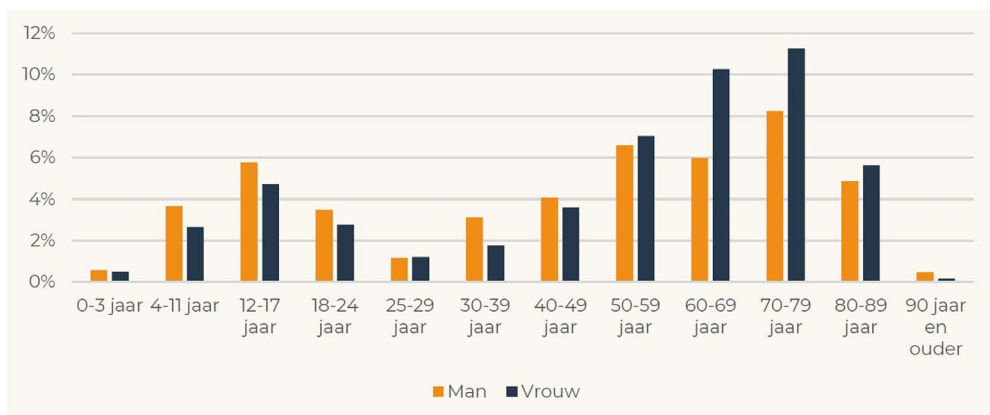


[Ongevalsemechanisme fietsslachtoffers Fryslân, 2019 t/m Q3 2020 \(Bron: *Verdiepend onderzoek fietsslachtoffers Fryslân – VeiligheidNL januari 2021*\)](#)

Bovenstaande tabel laat zien wat het 'ongevalsemechanisme' was, oftewel wat er precies gebeurde ten tijde van het ongeval. Het gaat om 1.086 geregistreeerde fietsslachtoffers.

Een hoog aantal ziekenhuisbezoeken is te wijten aan verstoppingen bij het op- en afstappen van de fiets. Verder vallen oorzaken zoals het plotseling remmen en het moeten uitwijken onder de top drie van ziekenhuisbezoeken.

Uit hetzelfde onderzoek van VeiligheidNL leren we dat het vooral oudere fietsers betreft die opgenomen worden in het ziekenhuis, met vanaf 60 jaar beduidend meer vrouwen dan mannen.



[Ziekenhuisopnamen fietsslachtoffers in Fryslân, jaarlijks gemiddelde naar leeftijd en geslacht, 2015 – 2019 \(Bron: *Verdiepend onderzoek fietsslachtoffers Fryslân – VeiligheidNL januari 2021*\)](#)

Uit eerder onderzoek (VeiligheidNL; Fietsongevallen in Nederland – SEH-behandelingen, 2016) voor heel Nederland weten we:

- Dat ouderen vaker ernstig letsel oplopen.
- Dat bij een derde van de fietsongevallen bij kinderen het om ongevallen gaat waarbij zij als passagier op de fiets zitten en dat 80% daarvan letsel oploopt door spaakbeknelling.
- De meeste slachtoffers die op een elektrische fiets reden ouderen zijn; vier van de vijf slachtoffers op een elektrische fiets zijn ouder dan 55 jaar.

Gecorrigeerd naar de hoeveelheid gebruik (meer kilometers) van de elektrische fiets blijkt de kans op een ongeval op de elektrische fiets niet hoger dan op de gewone fiets en het letsel is gemiddeld niet ernstiger. Doordat het aantal ouderen groot is, ouderen langer vitaal en actief blijven en vaker en meer kilometers fietsen, maar ook fysiek kwetsbaarder zijn, maakt dat we ouderen oververtegenwoordigd zien bij de fietsslachtoffers. Daartegenover staat dat door vooral veel te fietsen de vaardigheid én daarmee de veiligheid gebaat is. Safety by kilometers. Wat overigens ook voor kinderen geldt!

Aandachtspunt bij het duiden van verkeersongevallen is de registratiegraad. Uit een lopend project van het ROF en VeiligheidNL (vanaf 2019) blijkt dat de politie 75% minder fietsongevallen registreert dan daadwerkelijk hebben plaatsgevonden. In de ziekenhuizen komen meer patiënten binnen die onder andere na een val met de fiets toch een bezoek aan de spoedeisende hulp brengen.

Daarnaast is het BRON-bestand (BestandgeRegistreerde Ongevallen Nederland) in 2020 niet meer toegankelijk gemaakt vanwege de kans op herleidbaarheid vanwege de AVG-wet.

Toekomstverkenning van de belangrijkste ontwikkelingen

(Bron: Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 - SWOV)

In opdracht van het ministerie van I&W heeft de SWOV een verkeersveiligheidsprognose opgesteld voor 2030, 2040 en 2050 op basis van mobiliteitsprognoses en vigerend verkeersveiligheidsbeleid tot 2030. Voor de Beleidsnota Fiets zijn de prognoses voor de vervoerswijze fiets relevant.

Voor fietsers geldt dat er een grote stijging in het aantal slachtoffers voorzien wordt. Hierbij lijkt voor alle vervoerswijzen over de periode 2020 – 2040 het aantal verkeersdoden vooral onder de groep 65+ relatief hoog te blijven en onder de ernstig verkeersgewonden zien we meer dan een verdubbeling in deze doelgroep (tegenover stabilisering voor de totale populatie).

Bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig tot 2040 wordt een sterke stijging verwacht: MAIS2+*) ca. 80% en voor MAIS3+ 100%.

Bij de prognoses is rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen; meer ouderen, meer fietsers en meer gemotoriseerde tweewielers (brom-, snor- en motorfietsen). Deze ontwikkelingen hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid van fietsers in het algemeen en van oudere fietsers in het bijzonder.

Samenvattend kunnen we zeggen dat het relatief hoge risico van fietsen en het feit dat de groep ouderen relatief veel gebruik maakt van de fiets zorgen voor een sterke stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden binnen deze groter wordende doelgroep. Het slechte nieuws is dat dit ongevalsrisico ook geldt voor de scootmobiel.

Voor ouderen is de auto het veiligste vervoermiddel. Echter, de voordelen van blijven bewegen, de beschikking hebben over een actieve vervoerswijze voor recreatief gebruik, boodschappen of voor noodzakelijke of sociale redenen, maken de fiets voor senioren tot een geliefd vervoermiddel.

Deze paradox stemt tot nadenken. Stimuleren van fietsgebruik bij senioren moet weloverwogen worden genomen; doortrappen is fijn en gezond, maar overstappen op bijvoorbeeld een driewielers of helemaal afstappen zal ook onderdeel moeten uitmaken van de adviezen die aan deelnemers van dit (landelijke) programma gegeven worden. Daarnaast is het aan wegbeheerders, provinciaal en gemeentelijk, hierop voldoende te anticiperen met betrekking tot het vergevingsgezind en seniorproof inrichten van de openbare ruimte.

(*)MAIS: maximum abbreviated injury score – beschrijft de letselernst. MAIS 1 is licht letsel, MAIS 6 is dodelijk letsel. MAIS 2 of hoger noemen we ernstig verkeersgewonden, opgenomen in ziekenhuis)

Lok op Ien

Resultaat 40: Het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt

Reglement: Aan welke regels heeft de wielrenner zich te houden?

Reglementen zijn er niet voor niets. Ze zorgen voor een eerlijke wedstrijd. Waaraan heeft de wielrenner zich te houden? Pas als dat duidelijk is, kun je starten met de wedstrijd. In het hoofdstuk Reglement wordt gekeken naar vigerend beleid binnen de provincie.

Provinciaal beleid in relatie tot mobiliteit

3.1 ■ Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie 'De Romte Diele' is op 23 september 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. Dit is één van de instrumenten van de nieuwe Omgevingswet, gericht op de integratie van alle aspecten van de Friese leefomgeving waarin we wonen, werken, ontspannen en ontmoeten. Verkeer en vervoer en infrastructuur zijn thema's die hierin aan bod komen.

Onder de Omgevingsvisie vallen verschillende Programma's, waaronder het Regionaal Mobiliteitsprogramma (zie 3.2).

Voor de Beleidsnota Fiets relevante aandachtspunten uit de Omgevingsvisie zijn:

- Gezondheid in relatie tot duurzame mobiliteit: de fiets als lifestyle en als duurzaam vervoermiddel en als onderdeel van ketenmobiliteit.
- Leefbaarheid in stedelijke kernen, maar ook in perifere plattelandsgebieden.
- Energietransitie in mobiliteit: verduurzamen en actief vervoer stimuleren (wandelen en fietsen). De fiets als duurzaam alternatief voor automobility in woon-werkverkeer.

- Verplaatsingen per fiets integreren in infrastructurele, recreatieve ontwikkelingen en bij herstructurering van bestaand bebouwd gebied.
- Verbeteren interne en externe bereikbaarheid: stimuleren fietsgebruik, combineren met andere vervoersmiddelen (multimodaal vervoer/mobilityhubs).
- Versterken van de positie van Fryslân als dé recreatieve fietsprovincie; koppelen aan beleving van het landschap, cultuur en natuur.
- Integreren van fietsgebruik en daarmee fietsnetwerken in gebiedsontwikkelingen, met aandacht voor eventuele negatieve effecten op natuur (verstoring weidevogelgebieden en kwetsbare natuurgebieden).

Actief vervoer is gezond, milieuvriendelijk, relatief goedkoop en het bevordert de sociale samenhang. Daarmee is veel gezondheidswinst – zowel fysiek als mentaal – te boeken. Daarnaast kan dit het wegennet ontlasten. Aantrekkelijke en vlotte fietsverbindingen dragen zo bij aan duurzame mobiliteit, gezondheid en de gastvrijheids-economie.

Samen met gemeenten is het van belang de mogelijkheden na te gaan om regionale fietsnetwerken te versterken en nut en noodzaak van fietsnelwegen te onderzoeken. Dit doen we in een gezamenlijke aanpak die zoveel mogelijk aansluit op lopende trajecten voor hoofdfietsroutes.

Met snelle en comfortabele fietspaden kan het fietsgebruik toenemen, met name in woon-school en woon-werkverkeer, maar ook recreatief. Voor woon-school en woon-werkverkeer geldt dat daar het realiseren van voldoende en veilige fietsstallingen bij werk, school, centra en hubs bij hoort.

3.2 ■ Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) uit 2006 (herzien in 2011) wordt geactualiseerd en vervangen door het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Het RMP is de provinciale en gemeentelijke uitwerking van de Omgevingsvisie en het Klimaatakkoord en beschrijft op welke wijze de provincie het operationele beleid, inclusief acties en maatregelen op het gebied van mobiliteit, vorm gaat geven. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1-7-2022) is het RMP aan te merken als een Omgevingsprogramma.

Voor het fietsonderwerp zal de provincie een stevigere rol pakken als aanjager om gemeenten te motiveren te investeren in goede, veilige en logische fietsinfrastructuur. Ook als provincie zal hieraan worden bijgedragen. Investeringen zijn niet alleen in infrastructuur. De Beleidsnota Fiets richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de fietsveiligheid. Voor wat betreft de fietsveiligheid sluit dit aan bij de Friese Strategie Verkeersveiligheid (3.4).

3.3 ■ Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Justitie en Veiligheid hebben plannen gemaakt voor het terugdringen van het aantal verkeersdoden en – slachtoffers, samen met gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten nemen concrete acties en maatregelen

in hun eigen uitvoeringsplannen op. In het SPV is specifiek aandacht voor veilige (fiets-) infrastructuur en voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Hiertoe behoren kinderen en oudere verkeersdeelnemers, beide groepen die zich vaak op de fiets verplaatsen. In het toekomstbeeld van het SPV wordt aangegeven dat in het ontwerp de kenmerken van kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld ouderen) als ontwerpcriterium moeten gelden en dat kwetsbare verkeersdeelnemers zichzelf beschermen, waarbij de helm voor kinderen en ouderen genoemd wordt. Verder wordt gewezen op het geven van voorlichting over veilige verkeersdeelname aan kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Onder de laatste categorie vallen kinderen en jongeren, maar ook volwassenen die een nieuw vervoersmiddel gaan gebruiken. De elektrische fiets of de driewiel-fiets zijn hiervan voorbeelden die vooral voor senioren gelden.

3.4 ■ Friese Strategie Verkeersveiligheid

Begin 2010 is de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 vastgesteld. De strategie gaat uit van een gezamenlijke aanpak om verkeersonveiligheid tegen te gaan. Dat betekent ook samenwerking met andere beleidsterreinen als bijvoorbeeld jeugd, ouderen en volksgezondheid en samenwerking met andere overheden, organisaties en (kennis)instellingen. Doelstelling is in 2025 niet meer dan 14 dodelijke en niet meer dan 154 ziekenhuisgewonden in het verkeer. Er wordt gewerkt vanuit de 3 E's (Engineering, Education en Enforcement) plus innovatie. Voor fietsers ligt de nadruk op de leeftijdsgroepen 12-17 en ouderen. Deze verdienen speciale aandacht vanwege de hoge ongevalsbetrokkenheid.

3.5 ■ Uitvoeringsplan Verkeer en Vervoer (UPV &V)

Met het UPV & V wordt uitvoering gegeven aan de beleidskaders zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsvisie, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Bestuursakkoord en de begroting 2022. Daarnaast geeft het ook uitvoering aan de afspraken zoals gemaakt binnen het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) met het Rijk en de regionale samenwerkingspartners over veilige, slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij is niet langer de modaliteit leidend, maar staat mobiliteit centraal, met de nadruk op de behoefte aan ontmoeting en contact in plaats van de wijze van verplaatsen. Via het Ferkearsoerlis OVVF wordt een aantal keer per jaar overleg gevoerd met de Friese gemeenten en het Rijk. Het Openbaar Vervoer, het werkplan ROF en Fietsverkeer zijn standaard thema's die daar behandeld worden. Voor 2022 komen de Beleidsnota Fiets en de hoofdfietsroutes aan de orde. In het UPV&V komen we terug op de programmering voor een deel van de acties voortvloeiend uit de uitvoeringsplannen van de Beleidsnota Fiets.

3.6 ■ Regionaal Uitvoerings Plan SPV2030 (RUP)

Het RUP is de regionale uitwerking van het landelijk SPV 2030 en betreft de plannen van provincie en gemeenten. Het maakt onderdeel uit van het UPV&V. De provincie heeft hierin een trekkende rol. Het RUP bestaat uit de Risicoanalyses Verkeersveiligheid en Uitvoeringsprogramma's die zowel door gemeenten als door de provincie worden gemaakt en die gebaseerd zijn op de negen thema's van het SPV. Voor de provinciale

wegen is een Risicoanalyse inclusief uitvoeringsprogramma (het RYP 2.0) toegevoegd aan het RUP. Het RYP 2.0 geeft de prioritering in maatregelen weer. Van de negen thema's zien twee op infrastructuur; één op technologische ontwikkelingen; de zes anderen vallen onder het ROF Werkplan.

3.7 ■ ROF Werkplan

Voor de inzet op het gebied van educatie en voorlichting (de hoofdstukken 4 tot en met 9 uit het SPV2030) wordt jaarlijks het ROF Werkplan opgesteld. Door verschillende uitvoeringspartners, zoals ANWB, Fietsersbond, Stichting Bevordering Verkeerseducatie, Veilig Verkeer Nederland en vele anderen, worden praktische projecten voor alle leeftijdscategorieën en op alle verkeersveiligheidsthema's uitgevoerd. Hierbij is speciale aandacht voor fietsveiligheid bij kinderen (basisschool en onderbouw voortgezet onderwijs) en bij senioren. Projecten als Fietsvaardigheidslessen, Praktisch Verkeersexamen, Van8Naar1 (voorbereiding op de fietsroute van basis- naar voortgezet onderwijs), Dode Hoek en vele andere richten zich op veilig (leren) fietsen. Daarnaast is veel aandacht voor thema's als afleiding op de fiets en specifiek voor de jongeren het gebruik van middelen op de fiets en groepsdruk. Voor het basisonderwijs is een aanpak ontwikkeld waarbij scholen voor een Basispakket kunnen kiezen en zo in elke groep elk jaar aandacht besteden aan praktische verkeersprojecten. Leerlingen hebben na groep acht alle belangrijke verkeersveiligheidsthema's behandeld en zijn dan goed voorbereid op de overstap naar het voortgezet onderwijs. Ook daar is gekozen voor een Basispakket. Hiermee worden scholen gemotiveerd om goed geïnformeerd een Basispakket verkeerseducatie af te nemen en voort te bouwen op de verkeerseducatie die de leerlingen eerder hebben gehad. Zowel de basisscholen als de scholen van het voortgezet onderwijs worden geadviseerd in hun keuzes door een vaste contactpersoon van resp. Veilig Verkeer Nederland en Stichting Bevordering Verkeerseducatie. De Friese gemeenten hebben zich gecommitteerd aan het Manifest Verkeersveiligheid 2011 - 2025, waarbij zij jaarlijks een Verkeersveiligheidsplan opstellen en kiezen op basis van een risicoanalyse voor relevante projecten, waaraan zij financieel bijdragen.

3.8 ■ Nota Integraal Wegontwerp

De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor 526 kilometer aan wegen, 136 kilometer aan parallelwegen en 207 kilometer aan fietspaden. Voor het ontwerp van deze wegen en paden volgen wij zoveel mogelijk de landelijke richtlijnen, met daarbij aandacht voor de provinciale situatie. Algemene afwijkingen en verbijzonderingen ten opzichte van de landelijke richtlijnen zijn vastgelegd in de Nota Integraal Wegontwerp. In deze nota beschouwen we sinds 2016 het ontwerp vanuit een integrale benadering. Innovaties en aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid zijn daarbij belangrijke aandachtsgedebieden. De Nota wordt geactualiseerd als daar aanleiding toe bestaat.

In deze Nota zijn onder andere de ontwerpeisen voor de provinciale fietsinfrastructuur vastgelegd. In de Nota is aandacht voor multifunctionaliteit, of het vergroten van de gebruiksmogelijkheden van recreatieve fiets- en wandelroutes en het met elkaar verbinden van verschillende netwerken. Belangrijke inrichtingsprincipes gerelateerd aan de fiets betreffen verkeersveilige fietsoversteken in provinciale wegen en de voorrangspositie van fietsers.

Netwerk van hoofdfietsroutes

De belangrijkste fietsverbindingen in onze provincie vormen de hoofdfietsroutes (voorheen ook wel snelfietsroutes genoemd), die op een logische wijze kernen en regio's met elkaar verbinden. Dit betreft vaak bovenlokale routes die een fietsnetwerk over langere afstand vormen, over zowel provinciale als gemeentelijke infrastructuur.

Een actualisatie van het hoofdfietsroutenetwerk in de provincie Fryslân is gewenst, mede naar aanleiding van het toenemende gebruik van de elektrische fiets. Dat vraagt namelijk om aanvullende eisen vanuit veiligheid en comfort. Besluitvorming over de actualisatie van dit netwerk is voorzien in het eerste kwartaal van 2022, mede vanuit resultaat 41 uit het Bestuursakkoord 2019-2023.

Overige fietsroutes

Daarnaast vinden we fietsers op provinciale hoofdrijbanen, parallelwegen of fietspaden. Per verschijningsvorm geldt maatwerk voor het gebruik in relatie tot de verkeersveiligheid voor fietsers. Met name op parallelwegen is aandacht voor veiligheidsrisico's vanwege medegebruik door landbouwverkeer.

Seniorproof ontwerpen

In de meest actuele versie van de Nota Integraal Wegontwerp (vastgesteld naar verwachting in 2022) wordt specifiek seniorproof wegontwerp meegenomen. Op basis van landelijke inzichten en onderzoeksresultaten worden ook richtlijnen voor fietsvoorzieningen opgenomen, die senioren helpen langer veilig te kunnen blijven fietsen. Verder zal in deze nota een verdiepingsslag worden gemaakt voor het functioneel verbeteren van fietsoversteken en de zorg voor vergevingsgezinde fietspaden.

Openbare verlichting

Ook openbare verlichting wordt beschreven in de Nota. Uitgangspunt is dat deze alleen wordt geplaatst vanuit het verkeersveiligheidsbelang. Hierbij gaat het – uitgaande van fietsers - om conflict- en uitwisselpunten zoals kruispunten en solitaire oversteken. Soms wordt uit het oogpunt van sociale veiligheid verlichting langs fietspaden geplaatst als een locatie als sociaal onveilig is te beschouwen; het een route is naar scholen of avondbestemmingen, zoals sportscholen, activiteitencentra etc.; als het een fietspad betreft met hoge fietsintensiteiten en de invloed op natuurlijke en landschappelijke waarden beperkt is. Daar waar geen verlichting is, wordt door robuuste markering de zichtbaarheid van het fietspad verbeterd. Alternatief is het fietspad uit te voeren in beton of lichtgekleurd asfalt.

De opgave is en blijft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer en het vertalen hiervan naar actuele richtlijnen.

Lok op len:

Resultaat 26: In het te voeren beleid houden we integraal rekening met de demografische veranderingen, waarbij de Staten zullen worden geïnformeerd over de uitvoering.

Resultaat 40: Het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt.

Resultaat 41: Er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd.

Fiets in relatie tot andere beleidsterreinen

Als we fietsen stimuleren, dragen we bij aan het behalen van vele doelstellingen uit andere beleidsterreinen.

Dat betekent dat de opgave moet zijn elkaar zowel binnen het provinciehuis als ook daarbuiten weten te vinden en samen te werken aan het stimuleren van het fietsgebruik met de noodzakelijke aandacht voor de verkeersveiligheid van de fietsers. Koppelkansen zijn er bijvoorbeeld in het delen van kennis, het vinden van de doelgroepen en het verbinden van educatie en voorlichting aan activiteiten op het gebied van fietsen die buiten het directe zicht van mobiliteitsbeleid gebeuren.

3.9 ■ Brede welvaart

In het Bestuursakkoord 2019-2023 is Lok op Ien de rode draad. Beoogd doel is dat Friezen minstens even gelukkig blijven als nu, maar dat dit ook voor de generaties na ons zo zal zijn. Brede welvaart is hiervan de drager en gaat ervan uit dat naast geld en groei andere factoren van belang zijn om de ontwikkelingen op waarde te schatten. In dit kader valt de Friese paradox op; Friezen scoren hoog op welzijn en geluk, maar laag op welvaart. Binnen brede welvaart is het doel de werelden van welvaart en welzijn bijeen te brengen. Sterke sociale structuren, sociale gelijkheid en hoge leefbaarheid spelen daarin een belangrijke rol. Fryslân kent een bloeiend verenigingsleven en een hechte 'mienskip' en Friezen staan landelijk op de hoogste plaats als het gaat om het doen van vrijwilligerswerk.

De bereikbaarheid van voorzieningen en de beschikking over mobiliteit zijn hiervoor belangrijke indicatoren. Dat geldt zeker op het Friese platteland. Naast de auto en het openbaar vervoer is de fiets een goedkoop en gezond vervoermiddel voor afstanden tot vijftien kilometer. In combinatie met het gebruik van het openbaar vervoer kunnen grotere afstanden worden overbrugd. Daar waar openbaar vervoerverbindingen onder druk staan maakt met name de elektrische fiets het mogelijk werk, school en voorzieningen te blijven bereiken. Veel Friezen maken daarnaast volop recreatief gebruik van de elektrische fiets, vooral senioren. In sommige gevallen maakt fietsen het mogelijk te (blijven) participeren in de maatschappij, te genieten van het Friese landschap, maar ook voorzieningen als winkels, (sport)vereniging, vrienden en familie te bereiken. Inzetten op een toegankelijk en veilig fietsnetwerk is dan ook voorwaarde. Hiermee wordt niemand uitgesloten en is de kans op gebruik ervan het grootst. Daarmee stimuleren we de brede welvaart in Fryslân.

Lok op Ien:

Resultaat 26: In het te voeren beleid houden we integraal rekening met de demografische veranderingen, waarbij de Staten zullen worden geïnformeerd over de uitvoering.

Resultaat 31: Er zijn projecten uitgevoerd die de sociale leefbaarheid in Fryslân versterkt hebben.

Resultaat 40: Het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt.

Resultaat 41: Er zijn minimaal vier hoofd fietsroutes over langere afstand gerealiseerd.

3.10 ■ Bloeizones

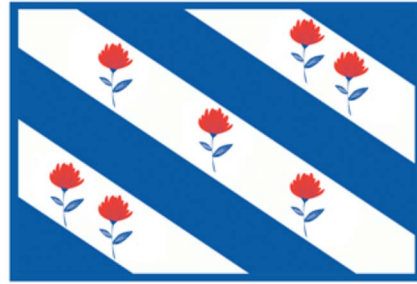
Vertaald naar Fryslân spreken we in plaats van over Bluezones over Bloeizones. Actief ontspannen en gezonde mobiliteit zijn aandachtspunten binnen deze beweging. De fiets is dé laagdrempelige manier om actief te bewegen en te werken aan conditie en gezondheid.

Mensen die regelmatig fietsen voelen zich fitter en verzuimen minder. Mobiliteit draait om grip op je eigen leven. Het gaat dan om

zelf kunnen komen waar je wilt via veilige routes, maar ook over de beschikbaarheid van hulp en advies om veilig te kunnen blijven fietsen. Ontmoeting en gezondheid zijn cruciaal voor leefbaarheid. De fiets draagt hieraan bij doordat het een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel is.

Het Healthy Aging Network Noord Nederland zet zich in om in Fryslân, vooral door het ondersteunen van lokale initiatieven, het aantal bloeizones te laten groeien. Initiatieven rondom het stimuleren van het fietsgebruik passen goed binnen de doelstellingen van de Bloeizones.

In het voorjaar van 2022 organiseert de HANNN in Fryslân de Bloeizone Fryslân Driedaagse. Hiermee wordt een koppeling gemaakt tussen topsport en maatschappelijke activering en inhoudelijke profilering van de provincie. In de randprogrammering wordt aandacht besteed aan gezondheid, leefstijl, van jong tot oud. (Bron: *Bloeizones in Fryslân* > Healthy Ageing Network (hannn.eu))



Lok op len:

Resultaat 32: Er is duidelijkheid over de betekenis van Blue zone voor Fryslân.

3.11 ■ Friese Preventieaanpak (FPA)

In lijn met de Bloeizones kennen we de Friese Preventieaanpak als doorontwikkeling van het Nationale Preventie Akkoord. De gezamenlijke ambitie hiervan is een goede gezondheid en een gelukkig leven met gelijke kansen

voor iedereen in Fryslân. Hierin werkt een groot aantal partijen in Fryslân (gemeenten, provincie, GGD, zorgaanbieders, verzekeraars, belangenorganisaties, sportinstellingen) samen. Het programma is zoals de naam al aangeeft gericht op preventie, wat leidt tot een gezondere samenleving, meer gezonde jaren voor iedereen, wat leidt tot minder en minder zware zorg en daarmee minder kosten. Dat heeft ook weer een positieve invloed op de brede welvaart.



De aanpak richt zich op alle levensfasen en diverse thema's die van invloed zijn op een goede gezondheid en welzijn. Het stimuleren van het fietsgebruik kan een positieve bijdrage leveren aan de thema's leefstijl, psychosociale gezondheid en leefomgeving. Zo kan (meer) fietsen de gezondheid in positieve zin veranderen en een gezond gewicht bevorderen; (blijven) fietsen op een veilige fietsinfrastructuur (veilige leefomgeving) inclusie bevorderen en eenzaamheid helpen tegengaan. (Bron: *Home - Friese Preventieaanpak*)

Lok op len:

Resultaat 31: Er zijn projecten uitgevoerd die de sociale leefbaarheid in Fryslân versterkt hebben.

3.12 ■ Beliedsbrief Sport

De Beliedsbrief Sport 2021-2024 "Altyd Priis" legt de focus op sport en bewegen. De ambitie is: 'Een vitale gemeenschap, waarin iedereen in Fryslân iedere dag met plezier kan sporten en bewegen. 'Fryslân als brede en bijzondere sportprovincie, als sportregio van Europa.'

De Beliedsbrief Sport beschrijft dat 52% van de Friezen voldoet aan de landelijke beweegrichtlijn (voor Nederland is dit 49%). Daar staat tegenover dat slechts 47% (landelijk 51%) wekelijks aan sport doet en er een trend is dat steeds meer mensen individueel of in zelfgeorganiseerde groepen sporten, veelal in de openbare ruimte. Deze ruimte beweegvriendelijk in te richten helpt om meer mensen te verleiden tot bewegen en sporten en maakt ondanks individualisering ontmoeten vanzelfsprekender. Dit is vooral een gemeentelijke taak.

Sport Fryslân wordt door de provincie Fryslân ingezet om voor diverse doelgroepen passende sportactiviteiten aan te bieden. Naast activiteiten op scholen en in sportzalen wordt door Sport Fryslân ook gebruik gemaakt van de openbare ruimte. Dat is daarmee de grootste en meest toegankelijke sportruimte die er is!

Aan bovengenoemde ambitie wordt vorm gegeven door doelen, waarvan een aantal verband houden met het stimuleren van de fiets:

- Sport bereikbaar te maken voor iedereen, zowel in verenigingsverband als individueel.
- Stimuleren dagelijkse toename van beweegmomenten op en rond de school.
- Het ontwikkelen van een servicepunt waar o.a. senioren terecht kunnen en het aanbieden van projecten waarmee met name Friese ouderen gestimuleerd worden om te gaan bewegen, waaronder fietsgroepen.
- Het stimuleren van een sportieve inrichting van de bebouwde omgeving en openbare ruimte.
- Verder vorm geven aan de lobby richting organiserende partijen van een internationale wielerronde.

Lok op len:

Resultaat 34: Fryslân zet zich in voor het binnenhalen van internationale topsport-evenementen, waaronder een internationale wielerronde.

3.13 ■ Beleidsbrief Gastvrijheidseconomie

Recreatie en toerisme maken een wereldwijde groei door en ook Fryslân krijgt hiermee te maken. CH2018 heeft Fryslân bij een breed publiek op de kaart gezet, maar ook Corona heeft bijgedragen aan de besteding van vakanties in eigen land en het ontdekken en waarderen van al het moois dat Nederland en daarbinnen Fryslân te bieden heeft. Fryslân richt zich daarbij voor een groot deel op buitenactiviteiten als wandelen, fietsen en varen.

Fryslân heeft daartoe uitstekende wandel- en fietsknooppuntennetwerken die al het mooie dat onze provincie heeft, voor zowel de liefhebber van natuur als van cultuur, goed bereikbaar maken. De Marrekrite voert voor provincie en gemeenten het beheer van het fietsknooppuntennetwerk uit, inclusief de Toeristische overstappunten (TOPs). Dit netwerk beslaat maar liefst 3.000 kilometer aan fietsinfrastructuur met 860 knooppunten. Gemeenten en provincie zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de infrastructuur, maar de Marrekrite zorgt voor duidelijke bebording en routeinformatie.

Informatie over de route wordt daarnaast ook door kaarten (zowel fysiek als digitaal) verzorgd. Merk Fryslân zorgt vervolgens voor de promotie van de routes. En dit met veel succes; het fietsnetwerk Fryslân wordt al jaren als beste van Nederland beoordeeld door het Landelijk Fietsplatform.

Bij de TOPs past ook de voor Fryslân unieke waterrecreatie. Het gaat dan enerzijds om de mogelijkheden die de fiets biedt voor het bereiken en ontdekken van het Friese vasteland vanaf het water en anderzijds om fietsend van de waterwegen, meren en het toeristische aanbod daar te kunnen genieten.

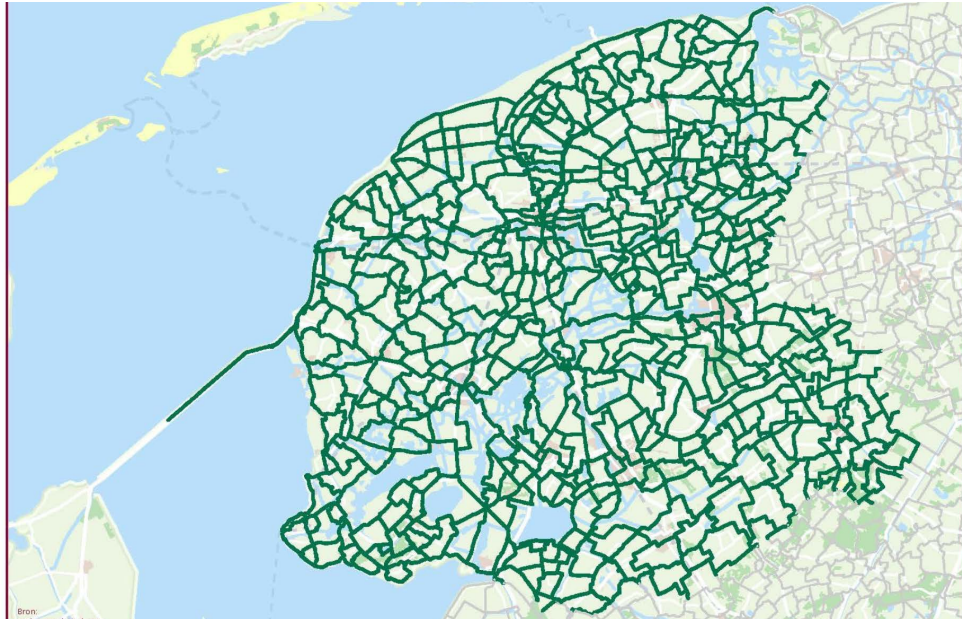
Alle ontwikkelingen vanuit de Gastvrijheidseconomie komen ook ten gunste van de Friese bewoners zelf.

In de Beleidsnota Gastvrij Fryslân is slimme groei hét begrip voor de komende jaren: groei in kwaliteit van het toeristisch aanbod, in de hele provincie en gedurende het hele jaar (destinatiemanagement). Dit moet bijdragen aan een prettige en gezonde woon- leefomgeving; het behoud en ontwikkeling van cultuur- en natuur erfgoed en het moet zorgen voor toekomstbestendige banen. Eén van de opgaven hierin is het koppelen van infrastructuurprojecten aan doelen op het gebied van toerisme.

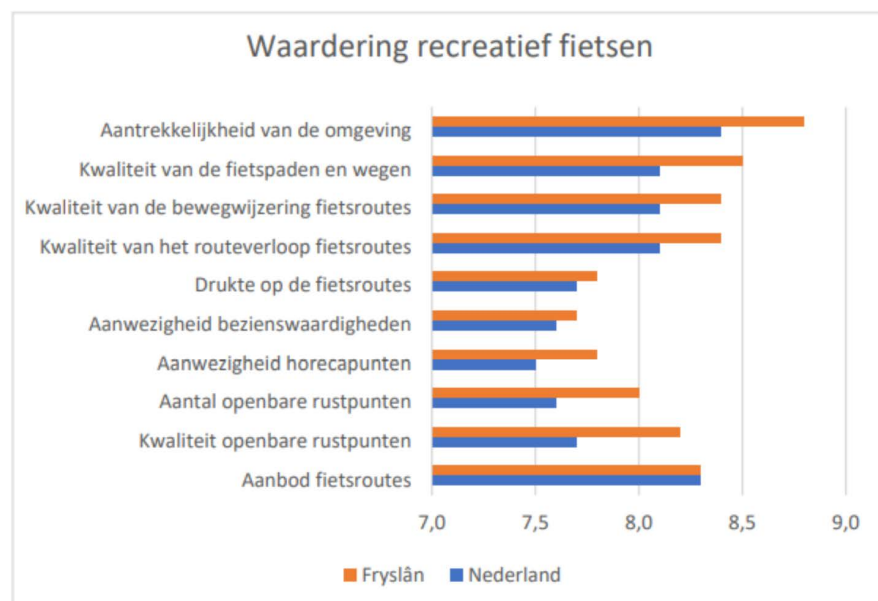
Voor dagrecreatieve netwerken liggen er kansen in het beter benutten van de wandel- en fietsknooppuntnetwerken. Dit richt zich op zowel de fysieke verbinding tussen belevingspunten als op de samenwerking tussen stakeholders: het gezamenlijk vindbaar, beleefbaar, beheersbaar en vermarktbaar maken van uniforme en digitale routestructuren. Door routes te verrijken met Point of Interest (POI's), thema's, verhaal-lijnen en de communicatie te verbeteren door evenementenagenda's en (toeristische) arrangementen worden deze aantrekkelijker voor een breed publiek.

Een voorbeeldproject is de digitale kansenkaart IJsselmeerkust, onderdeel van de Opgave IJsselmeerkust, waarbij de talloze verborgen schatten langs de IJsselmeerkust in kaart zijn gebracht, van informatie worden voorzien en waar wandel- en fietsroutes dit toeristisch kansrijk gebied ontsluiten. De kansenkaart is met de mienskip ontwikkeld. Zo worden koppelkansen gezocht in het voor fietsers en wandelaars ontsluiten van onderhoudswegen van het Wetterskip en wordt gekeken naar mogelijkheden auto-, landbouw- en fietsverkeer te ontvlechten, zodat veilige en aantrekkelijke routes ontstaan. Via deze themaroute wordt het cultureel erfgoed in deze kuststrook ontsloten.

Het optimaliseren van de dagrecreatieve netwerken zoals hierboven omschreven kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambitie om te komen tot slimme groei en spreiding van recreatie door toeristen en eigen bewoners over de provincie en de seizoenen.



Het recreatieve fietsnetwerk van Fryslân, exclusief de Waddeneilanden. (Bron: Ondergrond kadaster; fietsnetwerk: Landelijke routedatabank - Fietsplatform)



Bronnen: NBTC: Continu Vakantieonderzoek 2019 – 2020 en St. Landelijk Fietsplatform: Provinciale rapportage Recreatief fietsen Friesland, 2021

Met zulke prachtige waarderingcijfers voor fietsen in Fryslân, verdient dit een stevige rol in de marketing. Fryslân als topbestemming voor mensen die van fietsen houden!

Lok op Ien;

Resultaat 50: de groei in het Friese recreatie en toerisme is bijgebogen naar 'slimme groei'

3.14 ■ De zorg om het milieu en klimaat

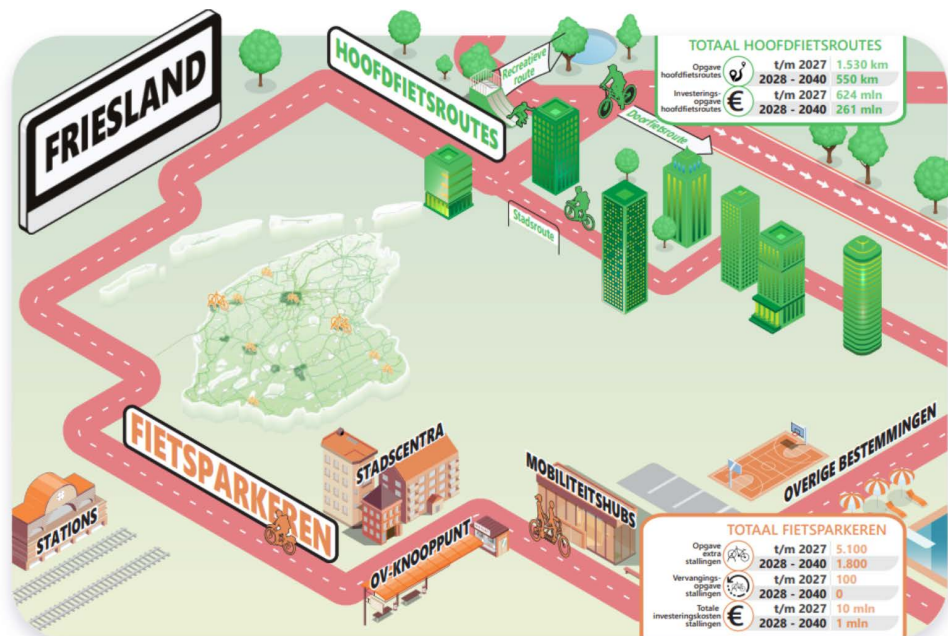
Op 30 oktober 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met de afspraken in het Klimaatakkoord. In 2030 wil Fryslân 49% minder broeikasgassen uitstoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet dit minimaal 95% minder zijn. Het verkeer en vervoer moet hier een significante bijdrage aan leveren. Door mensen te verleiden de overstap te maken van de auto naar bijvoorbeeld de fiets en/of het openbaar vervoer ontstaan mogelijkheden de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Landelijk houdt Tour de Force zich bezig met de doelstelling 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Hierin werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms samen.

In Nederland was in 2019 twee derde van de autoverplaatsingen korter dan vijf kilometer, bijna de helft korter dan zeven en een halve kilometer, en 64% korter dan vijftien kilometer. Dit zijn afstanden waarvoor de (elektrische) fiets een goed alternatief is. (Bron: Tour de Force, Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, 8 maart 2021)

Zeker binnen steden is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto en voor het openbaar vervoer. Het is goedkoop, praktisch, efficiënt en het geeft vrijheid. Daarnaast heeft regelmatig fietsen een positief effect op de gezondheid. Bovendien draagt het bij aan stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid en aan het terugdringen van de CO₂ uitstoot.

Om het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer te stimuleren, zijn aantrekkelijke en veilige stallingsvoorzieningen een vereiste. De fiets wordt in de keten voornamelijk gebruikt vanaf de woning naar de OV-locatie. Aan de bestemmingskant kunnen dan deeltijdfietsen bijdragen, maar ook stimuleert dit de combinatie auto-fiets.



(Bron: Tour de Force, Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, 8 maart 2021)

Om een toename van het fietsgebruik te realiseren is inzet gericht op specifieke doelgroepen nodig. Campagnes en voorlichting alleen zijn veelal niet voldoende om mensen de overstap naar de fiets te laten maken. Sturing vanuit scholen, parkeerbeleid in steden, fiscale regelingen en fietsstimuleringsregelingen vanuit werkgevers kunnen bijdragen aan de overstap. Voorwaarde is een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk.

Dit begint op de basisschool: het stimuleren van fietsen maakt dat schoolomgevingen autoluwer en daarmee veiliger worden, het leert kinderen van jongs af aan de vaardigheden en verkeersregels van het fietsen en het heeft een positieve invloed op gezondheid en het ontwikkelen van zelfstandigheid. Veilige fietsroutes, een verkeersveilig ingerichte schoolomgeving en vanuit scholen actief beleid op het stimuleren van lopen en fietsen zijn nodig om structureel verplaatsingsgedrag van ouders en kinderen te veranderen.

Voor woon-werkverkeer zijn goede voorbeelden te vinden in het project Werk Slim, Reis slim. Dit stimuleert werkgevers een actief beleid te voeren in het stimuleren van fiets- in plaats van autogebruik. Juist na Corona zullen werknemers opnieuw bewust nadenken over hoe zij naar hun werk willen reizen. Om gedrag te veranderen is zo'n verandermoment kansrijk, maar ook als er nieuwe werknemers in dienst komen, of als werknemers verhuisd zijn. Maar ook de opening van een nieuw fietspad kan aanleiding zijn de overstap naar de fiets te overwegen.

3.15 ■ De Friese economie

Werkgelegenheid

Een half procent van de Friese werkenden verdient inkomen uit werkzaamheden gelieerd aan de fiets. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel personen dat in Fryslân zijn.

Directe werkgelegenheid in de fietsbranche in Fryslân

	2000	2010	2015	2020
Industrie/groothandel	919	888	808	921
Fietswinkels/fietsverhuur	352	368	406	425
Totaal	1.271	1.256	1.214	1.346

(Bron: Werkgelegenheidsregister, provincie Fryslân 2020)

Het is niet mogelijk inzichtelijk te maken wat de totale omzet is gerelateerd aan de fiets in Fryslân. Dat heeft er deels ook mee te maken dat uitgaven verweven zitten in andere branches. Denk bijvoorbeeld aan horecabezoek tijdens een fietstochtje. Onder 3.15.2 gaan we hier voor wat betreft recreatie en toerisme verder op in.

3.15.1 ■ MKB/Retail

In 2020 zijn landelijk 547.000 elektrische fietsen verkocht, een toename van 30% ten opzichte van een jaar eerder. *(Bron: Nieuws maart 2021 - Rai vereniging 30 Procent meer elektrische fietsen verkocht in 2020 | RAI Vereniging)* Zie ook Bijlage 2: Fietsen in de statistiek 2010 – 2020.

Naast de gezondheidswinst staan de economische voordelen voor winkels op de tweede plaats. Bezoekers aan de stad willen vooral de stad beleven en komen minder

om een dagje te winkelen. Bij beleven horen horeca, musea en evenementen en een aantrekkelijk winkelaanbod. Een autoluw centrum is een aantrekkelijk centrum. Gaat het om koopgedrag, dan blijkt dat bestedingen in supermarkten door mensen op de fiets uiteindelijk niet lager zijn dan door mensen in de auto, Fietzers komen vaker en de bestedingen zijn over meer bezoeken aan de winkel verdeeld. (Bron: Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Vervoer naar Retail okt. 2013)

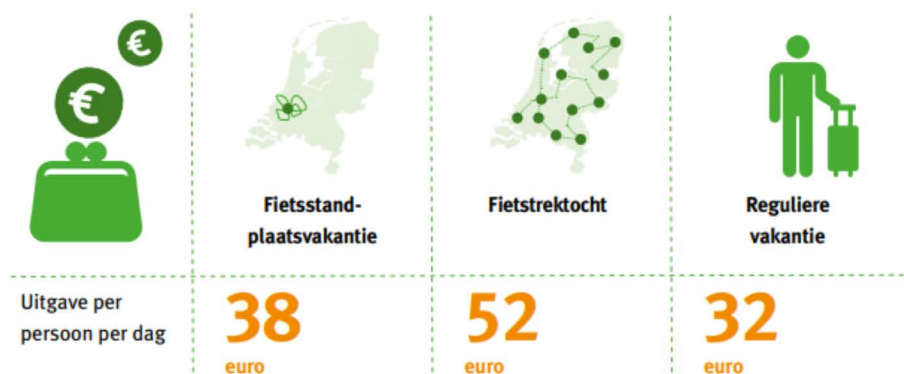
Door in te zetten op hoogwaardige fietsinfrastructuur wordt het vestigingsklimaat voor bedrijven aantrekkelijker, maar ook worden steden daardoor aantrekkelijker om er zich te vestigen voor jonge, hoogopgeleide mensen.

3.15.2 ■ Recreatie en toerisme

Buitenlandse toeristen die in Fryslân hun vakantie vieren, geven gemiddeld € 180 per dag uit. 26% van de Nederlandse en buitenlandse toeristen die in eigen land op vakantie gaan, noemen fietsen als vakantieactiviteit.

Nederlanders besteden hun vrije tijd vooral aan buitenrecreatie en kiezen dan voor sport of sportieve recreatie. Fietsen staat bij hen op nummer vijf in de top tien van populaire vrijetijdsactiviteiten. In 2020 gingen vanwege Corona meer Nederlanders in eigen land op fietsvakantie. Ruim de helft van de Nederlanders van 16 jaar en ouder heeft in 2020 tijdens één of meerdere vakanties gefietst. (fietsvakanties en recreatief fietsen of fietsen ten behoeve van vervoer). Bij 17,5% was dit een fietsvakantie of fietstrektocht. Desgevraagd geeft 60% van deze groep aan dat in 2021 weer te doen en 34% overweegt dit. Van alle fietsvakantiegezers met een vaste standplaats (2.1 mln), verbleef 11.4% (bijna 240.000 Nederlanders van 16 jaar en ouder) in Fryslân. Hiermee staat Fryslân op de vierde plaats van fietsvakantiebestemmingen, na Gelderland (24,9%), Overijssel (14,2%) en Drenthe (11.8%).

Per persoon wordt binnen een fietsvakantie per dag ca. € 38 uitgegeven als ze op één adres verblijven en € 52 als ze een trektocht maken. (Bron: St. Landelijk Fietsplatform – kerncijfers Fietsvakanties 2020 – 2021) Alle 240.000 fietsvakantiegezers in Fryslân in 2020, die vanaf een vaste standplaats fietsen, gaven tijdens hun verblijf van gemiddeld 3,2 dagen dan bijna 31 miljoen euro uit. (Bron: Fietsplatform Cijfers en trends | Landelijk Fietsplatform)



Bron: NBTC-NIPO CVO 2020-okt.2019-sept. 2020 obv vragen Fietsplatform en de Afdeling Onderzoek iov Fietsplatform, Fietstrektochten in Nederland 2018/2019



Klasbak: Toekomst van het fietsen door de ogen van experts

Een klasbak wordt gekenmerkt als een slimme en goede wielrenner. Mensen die doorhebben hoe het spel werkt. Als overheid heeft de provincie een bepaalde rol, maar heeft zij niet altijd overal kennis van. In het hoofdstuk 'Klasbak' worden partijen uit het veld gevraagd te reflecteren op het onderwerp fietsen.

4.1 ■ Fietsersbond

In Nederland is de Fietsersbond als belangenorganisatie specifiek gericht op het wel en wee van de fietser. Op verschillende manieren stimuleren zij overheden, belangenorganisaties en andere instanties om meer aandacht te creëren voor zaken die spelen rondom de fiets. Op diverse fronten is de Fietsersbond een partij die goed aandacht weet te vragen om kwesties te agenderen, zoals het inzetten op verbetering van de fietsveiligheid. Daarnaast voert de Fietsersbond ook een sterke lobby richting de politiek om ook op dat niveau aandacht te vragen voor bepaalde kwesties.

Recent heeft de Fietsersbond haar nieuwe Fietsvisie 2040 gepubliceerd: het document waarin de organisatie beschrijft hoe zij de toekomst van het fietsen ziet. 'Heel Nederland fietst in 2040', stelt de Fietsersbond. De fiets zou het allerbelangrijkste vervoermiddel moeten zijn voor de korte tot middellange afstanden met als doel daarmee meer te bewegen en gezonder te zijn dan in 2018. Daarbij stelt de Fietsersbond dat er meer gewerkt moet worden met het STOP-principe*). De fiets moet in al z'n verschijningsvormen als fietsfamilie worden gezien, fietsers moeten gelukkig zijn, er moet

worden ingezet op verlaging van de snelheden voor betere interactie, de fiets moet gezien worden als middel op de duurzaamheidsagenda van de VN en tot slot moet de organisatie er voor alle fietsers zijn. (Bron: *Fietsvisie 2040 – Fietsersbond Fietsvisie 2040 - Fietsersbond*)

Daarnaast heeft de Fietsersbond Fryslân een top twaalf gemaakt van maatregelen waar alle wegbeheerders in Fryslân direct mee aan de slag kunnen gaan. In Fryslân wordt de Fietsersbond namelijk ook als klankbord en vraagbaak gebruikt. Zij heeft contact met haar leden, waaruit bepaalde wensen of klachten naar voren komen.

1. Veilig maken van gelijkvloerse oversteken in 80-km wegen
2. 30 km/h als standaard binnen de bebouwde kom
3. Fietsstroken verbeteren en verbreden
4. Van 80 naar 60 buiten de kom
5. Beperken van het autoverkeer in centra
6. Verwijderen fietspaaltjes en obstakels
7. Verbreden van fietspaden
8. Verwijderen verhoging tussen fiets- en voetpaden
9. Gladheidsbestrijding? Prioriteit bij fietser!
10. Gedragscampagne verkeersveilig gedrag
11. Brommers en scooters op rijbaan
12. Spiegels bij onoverzichtelijke plekken

Het opnemen van deze top twaalf wil niet zeggen dat hiermee de kous af is. Het zou onderwerp van gesprek kunnen zijn tussen de Friese wegbeheerders om hier mee aan de slag te gaan. De gremia als het OVVF, AVVF (Ambtelijk overleg Verkeer en Vervoer Fryslân) en het ROF zijn de gremia om het gesprek op ambtelijk en bestuurlijk niveau te voeren.

**) STOP-principe: visie op het mobiliteitsbeleid waarbij eerst stappen, dan trappen (fietsen), dan openbaar vervoer en pas dan naar personenauto's wordt gekeken. Actueel: ook Mobility As A Service is toegevoegd aan dit principe, waarmee het nu STOMP wordt.*

4.2 ■ Rijwielfabrikanten

Rijwielfabrikanten beleven hectische tijden. Er was al een run op (elektrische) fietsen en de coronacrisis heeft de vraag nog vergroot. De elektrische fiets neemt daarbij de laatste jaren een steeds grotere vlucht. Mensen zijn bereid om meer te betalen voor een accu als deze een grotere actieradius heeft. Maar ook andersoortige fietsen als cargofiets en bakfiets worden populairder.

Vanuit deze branche wordt aangegeven dat de rol van de overheid vooral als facilitator van goede en verkeersveilige infrastructuur gezien moet worden. Inzetten op laadvoorzieningen bij publieke plaatsen is vanwege de grotere actieradius van de huidige elektrische fietsen niet nodig. Accu's kunnen tegenwoordig een goede dag mee en bovendien kost het volledig opladen toch al zo'n zes uur. Te lang om tijdens een bezoek aan winkel of gelegenheid op te laden.

4.3 ■ Expertmeeting fietshelmen

Tijdens de behandeling van de Startnotitie Fiets (21 oktober 2020) hebben Provinciale Staten een motie aangenomen waarin gevraagd wordt te onderzoeken in hoeverre de provincie kan bijdragen aan het stimuleren van het dragen van de fietshelm. Om te bepalen of dit effectief is, draagvlak heeft en om te onderzoeken op welke wijze dat zou kunnen, is in februari 2021 een expertmeeting georganiseerd. Diverse experts gingen in gesprek met Statenleden. Onder de experts waren artsen, vertegenwoordigers van belangenorganisaties, waaronder de Fietzersbond en de St. Friese Ouderenbonden, onderzoekers en een verkeerspsycholoog.

De gedeelde conclusie is dat het stimuleren van de fietshelm als positief wordt gezien. Het dragen van een fietshelm kan ernstig hersenletsel voorkomen. De aanwezige artsen zijn groot voorstander van een helmplicht, maar daarvoor ontbreekt breed draagvlak. Dit heeft vooral te maken met de gedachte dat hiermee de vrijheid van het fietsen wordt beperkt en met de zorg dat fietsen hierdoor minder aantrekkelijk wordt. Bovendien voorkomen fietshelmen geen ongevallen, maar beperkt het dragen ervan bij een ongeval (de ernst van) het letsel. Het is daarmee belangrijk dat de drie-eenheid in het verkeer in evenwicht is: veilige en comfortabele infrastructuur, een deugdelijke fiets en een bekwame fietser.

Conclusie was dat er een rol ligt voor de provincie om een campagne te ontwikkelen waarmee het gebruik van de fietshelm met name door kwetsbare groepen stijgt. Uit de Friese Fietsenquête 2021 blijkt één derde van de respondenten voorstander van gebruik van de fietshelm te zijn, één derde weet het niet en één derde is tegen. Er is dus zeker draagvlak voor het stimuleren van het helmgebruik, maar van verplichting kan geen sprake zijn. Het dragen van de fietshelm voorkomt hoofdletsel, maar is een eigen keuze. Dat zal ook de strekking moeten zijn van de campagne.

Bij de behandeling van de kadernota 2021 (30 juni 2021) is een motie van de Christen-Unie en FNP aangenomen om een half miljoen euro beschikbaar te stellen over de periode 2022 – 2029 voor het bevorderen van de fietsveiligheid, waaronder het stimuleren van het dragen van de fietshelm.

4.4 ■ Verlagen snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur

Vanuit verschillende kanten klinkt de roep om een verlaging van de maximum snelheid van 50 naar 30 kilometer/uur binnen de bebouwde kom. In het recent gepubliceerde regeerakkoord (dec. 2021) lezen we: 'Samen met gemeenten wordt bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/uur.' Snelheid is een belangrijke indicator voor (de afloop van) verkeersongevallen. Verlagen van de maximum snelheid kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verhogen van het leefklimaat in kernen en het kan verkeersdeelnemers stimuleren in de keuze voor de fiets in plaats van de auto.

Maar het verlagen van de snelheid naar een geloofwaardige limiet van 30 km/uur vraagt grote investeringen in de herinrichting van de wegen en is een afweging die op gemeentelijk niveau gemaakt moet worden.

Onderstaand een aantal zienswijzen op verkeer in de stad, c.q. binnen de bebouwde kom:

4.4.1 ■ De compacte stad

De compacte stad is een stedenbouwkundig en planologisch concept dat gericht is op een relatief hoge woningdichtheid en het mengen van ruimtelijke functies in stadswijken. Er wordt uitgegaan van een efficiënt openbaar-vervoersysteem en een inrichting van de openbare ruimte die lopen en fietsen bevordert. Dit zou leiden tot een lager energieverbruik, minder uitstoot van broeikasgassen, meer sociale interactie op straat en een hogere sociale veiligheid.

4.4.2 ■ 30 het nieuwe 50

Het gedachtegoed hierachter is de maximaal toegestane snelheid op alle wegen en straten binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 k/uur. In Fryslân kiezen we voor 30 km/u, tenzij.... Met als aandachtspunt dat inrichting en gebruik van de weg in overeenstemming moet zijn met de maximum snelheid. Hierbij zijn de bewoners de ambassadeurs van dit snelheidsregiem; zij houden zich aan de limiet en dragen de boodschap uit. Eventuele aanvullende maatregelen zijn mogelijk, maar worden beperkt uitgevoerd. Wel wordt gewezen op de wenselijkheid de Duurzaam Veilig aanpak af te maken. Deze aanpak werkt in het voordeel van de fietser. De snelheid van de fiets komt dicht bij die van de auto, wat het fietsen veiliger, de tijdswinst van de auto kleiner en daarmee fietsen aantrekkelijker maakt.

4.4.3 ■ Green paper (Walraad Verkeersadvisering, 2020)

Deze visie bouwt voort op de succesvolle aanpak van Duurzaam Veilig, met een wegategorisering die vooral is bedacht vanuit autoverkeer. In plaats daarvan wordt uitgegaan van bestemmingsplaatsen, waar verblijven voor de fiets met een maximum snelheid van 15 km/u de start is en doorgebouwd wordt via fiets ontsluiten, fiets verbinden naar de huidige categorisering vanaf 50 km/uur. Hierbij weer je autoverkeer uit de eerste categorie, fietsverblijven, en de fiets uit de categorie van 50 km/uur en sneller.

Consequentie is het elimineren van zgn. grijze wegen binnen de bebouwde kom, wegen met een onduidelijk gebruik, functie en inrichting en daarmee onveilig.

Hiermee ontstaan de voorwaarden om 30 km/uur in de bebouwde kom de norm te maken.

Verder wordt geadviseerd fietspaden te ontvlechten van drukke en onveilige routes, aangezien op kruispunten en bij uitritten juist onveilige situaties ontstaan. Bovendien zijn het vaak ook geen aantrekkelijke routes.

4.4.4 ■ Verkeer in de stad

Dit ontwerpprincipe geeft handvatten voor veilige keuzes door het voorkomen van grote verschillen in snelheid of massa. Keuzes worden gemaakt op basis van participatie. De inrichting van de openbare ruimte wordt vormgegeven op basis van het gebruik door de voertuigfamilies. Uitgangspunt is dat afwikkeling van alle voertuigen veilig kan en dat elke verkeersdeelnemer zijn gedrag aanpast aan de maximumsnelheid die

geldt in het betreffende domein. Deze aanpak maakt het mogelijk de groeiende diversiteit aan voertuigen in te delen naar snelheid en massa.

(Bron: *Verkeer in de stad* - ANWB, Awareness, Bart Egeter Advies en Mobycon)

4.4.5 ■ Shared Space / Dielde Romte - Kenniscentrum Share Space

De openbare ruimte is van iedereen. Het is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten en is daarmee het hart van de samenleving. Vanuit de visie van het inrichtingsconcept shared space (in het Fries: Dielde Romte) is op veel plaatsen de verblijfsfunctie leidend en dat geeft aanleiding om daar bij de inrichting uit te gaan van de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Dat betekent dat er een goede balans gevonden moet worden tussen



verkeer, verblijf en andere functies. En dat er niet gekozen wordt voor een verkeers-technische inrichting met verkeersborden, verkeerslichten en voor iedere verkeersdeelnemer een aangewezen plek. Juist anticiperen en rekening houden met elkaar, elkaar de ruimte geven en daarmee sociaal en veilig gedrag stimuleren is leidend in plaats van verkeersgedrag. Daar hoort automatisch bij dat gemotoriseerd verkeer de snelheid aanpast aan mensen die lopen of fietsen. Dit komt de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte ten goede, ook voor fietsers.

Met een toenemende verkeersdruk op met name steden, zien we de wens om tot lagere snelheden te komen. Daar is het langzaam verkeer bij gebaat. Shared space past daar goed in, mits er aandacht voor uitbreiding van verblijfsgebieden en erftoegangswegen is. Hoe fietssnelwegen zich verhouden tot de verblijfsfunctie - en de daarbij behorende inrichting - van wijken en dorpen wordt de komende tijd een aandachtspunt.

Daarnaast zien we de toename van anders types fiets. (Hfd. 2.4, Veranderend gebruik fietspaden) Door af te zien van fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden en de verschillende verkeersdeelnemers toe te laten op één rijbaan, voorkom je problemen met conflicten tussen de diverse fiets-achtigen, met verschillende afmetingen en snelheden.

4.5 ■ Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden

Overleg met de Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden heeft een aantal inzichten opgeleverd, die van belang zijn voor de inrichting van de openbare ruimte en meer specifiek voor fietsvoorzieningen.

De Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden maakt zicht sterk voor een leefomgeving die voor iedereen onafhankelijk en gelijkwaardig bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is. De beperkingen waar deze doelgroep mee te maken heeft, zijn bijvoorbeeld slechthorendheid, slechtziendheid of gevoeligheid voor teveel prikkels van buitenaf. Het verkeer kan voor deze groep lastig en ingewikkeld zijn, dus is extra inzet nodig om deze groep niet uit te sluiten. De werkgroep geeft verschillende handvatten mee, waarbij de belangrijkste is te denken vanuit de gebruiker die niet alleen op de fiets zit, maar ook bijvoorbeeld een driewielers of scootmobiel gebruikt. De werkgroep biedt zich graag aan als klankbord voor de provincie.

Voor de inrichting van fietsvoorzieningen is het belangrijk dat:

- gebruikers duidelijk hun plaats op de weg kunnen onderscheiden;
- de voorziening obstakelvrij is;
- de ondergrond comfortabel is;
- de verkeerstekens en -borden duidelijk leesbaar en te begrijpen zijn en
- speciale aandacht is voor openbaar vervoer, de toegankelijkheid hiervan en de stallingsmogelijkheden van bijvoorbeeld de driewielers.

5

Peleton: De fiets in Fryslân

Het peloton is de grote groep met wielrenners in de wedstrijd. Verschillende ploegen, verschillende renners, verschillende kwaliteiten. In het hoofdstuk 'Peloton' wordt beschreven waar de provincie de komende jaren op het gebied van fietsen op wil inzetten, eigenlijk het nieuwe fietsbeleid.

5.1 ■ Veilige, voordelige en gezonde verbinder

Op basis van de door Provinciale Staten ingediende moties, de aandachtspunten vanuit het brede overleg tussen stakeholders binnen de provincie én de doelen die zijn blijven staan uit Fryslân Fytslân, is er veel werk te verzetten.

De hoofddoelen van het toekomstige fietsbeleid voor de periode tot en met 2030 en verder laten zich omschrijven als:

- Het stimuleren van het fietsgebruik,
- het verbeteren van de fietsveiligheid en
- het binnenhalen van een internationaal wielerevenement.

5.1.1 ■ Stimuleren van het fietsgebruik

DOELEN STIMULEREN FIETSGEBRUIK

Het aandeel fietsverkeer tot de afstand van 7,5 kilometer blijft behouden. Het aandeel fietsverkeer tot 15 kilometer neemt tot 2030 substantieel toe ten opzichte van 2020.

Met deze doelstelling dragen we bij aan

- het stimuleren van het verminderen van de CO₂-uitstoot,
- verminderen van drukte op het autowegennet en parkeerplaatsen;
- het bevorderen van bewegen en daarmee van gezondheid en welzijn,
- het bereikbaar maken van voorzieningen voor de inwoners die niet beschikken over een auto of over de middelen om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Dit wordt gerealiseerd door:

1. Aanleg extra fietsinfrastructuur (hoofd fietsroutes, verbindingen tussen dorpen en steden, aandacht voor parallelwegen)

Voor het stimuleren van het utilitaire gebruik van de fiets, dus naar werk en school, is een veilige, goede en aantrekkelijke infrastructuur een voorwaarde. Door de komst van de elektrische fiets kost dat nu ook nog eens minder moeite en wordt het afleggen van grotere afstanden mogelijk.

Binnen het bestuursakkoord 'Lok op 1' in de periode 2019-2023 zijn stevige ambities neergezet, dit met financiën daarbij. Resultaat 41 waarin gesproken wordt over realisatie van een aantal hoofd fietsroutes als onderdeel van het netwerk valt niet onder de Beleidsnota Fiets, maar draagt zeker bij aan de doelstelling 'stimuleren fietsgebruik'.

2. Extra aandacht voor specifieke doelgroepen zoals scholieren, werkgevers/ werknemers en senioren

Sturing vanuit scholen, parkeerbeleid in steden, fiscale regelingen en fietsstimuleringsregelingen vanuit werkgevers kunnen bijdragen aan de overstap van auto naar fiets. Voorwaarde is een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk.

Basisscholen

Dit begint op de basisschool: het stimuleren van fietsen maakt dat schoolomgevingen autoluwer en daarmee veiliger worden, het leert kinderen van jongs af aan de vaardigheden en verkeersregels van het fietsen en het heeft een positieve invloed op de gezondheid en op het ontwikkelen van zelfstandigheid. Veilige fietsroutes, een verkeersveilig ingerichte schoolomgeving en vanuit scholen een actief beleid op het stimuleren van lopen en fietsen zijn nodig om structureel verplaatsingsgedrag van kinderen (en hun ouders) te veranderen.

Acties STIMULEREN FIETSGEBRUIK - basisscholen

- We gaan door met projecten die basisschoolleerlingen en hun ouders stimuleren de auto te laten staan en te fietsen naar en van school. (o.a. Op voeten en fietsen, fietsvaardigheidslessen, aandacht voor een verkeersveilige schoolomgeving)
 - o Rol provincie: agenderen, faciliteren, financieren projecten voor basisscholen.
 - o Rol gemeenten: aandacht voor locatiekeuze nieuwbouw; aandacht voor de

inrichting van een verkeersveilige schoolomgeving; aandacht voor verkeersveilige schoolhuisroutes.

Werkgevers en onderwijs

Voor het stimuleren van woon-werkverkeer op de fiets zijn goede voorbeelden te vinden in het project Werk Slim, Reis Slim. De gemeente Leeuwarden is hiervan penvoerder en werkt vanaf 2022 samen met de andere Friese gemeenten, bedrijven en andere organisaties als onderwijsinstellingen en vervoerders. Werk Slim, Reis Slim voert projecten uit als 'Ga toch fietsen!', waarbij werknemers van aangesloten bedrijven de e-bike kunnen uitproberen en "Slimme reisformule", met duurzaam vervoersadvies op maat voor werknemers.

Juist na Corona zullen werknemers opnieuw bewust nadenken over hoe zij naar hun werk willen reizen. Om gedrag te veranderen is zo'n verandermoment kansrijk, maar ook als er nieuwe werknemers in dienst komen, of als werknemers verhuisd zijn. Ook de opening van een nieuw fietspad is een moment om de overstap van auto naar fiets te promoten.

Acties STIMULEREN FIETSGEBRUIK – werkgevers en onderwijs

- We zetten actief in op het stimuleren van woon-werkverkeer op de fiets, gaan door met het uitvoeren van de projecten in het kader van Werk Slim, Reis Slim. De Nationale Fietsagenda geeft de doelstellingen weer van Tour de Force. De ambitie is 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Wij dragen aan deze ambitie bij.
 - o Rol provincie: agenderen, participeren, co-financieren.
 - o Rol gemeenten: doorgaan met ingezette acties Werk Slim, Reis Slim.
 - o Rol rijk: co-financiering.

Ketenmobiliteit

Om het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer te stimuleren, zijn aantrekkelijke en veilige stallingsvoorzieningen een vereiste. Dit geldt vooral bij haltes/stations waar men vanuit huis naartoe gaat om gebruik te maken van het OV (first mile). De provincie werkt samen met ProRail om de fietsstallingen bij treinstations uit te breiden en te verbeteren en daarnaast dragen provincie en gemeenten zorg voor goede stallingsmogelijkheden bij busstations en -haltes. Verder kan het nuttig zijn om fietsvoorzieningen te treffen voor het afleggen van de last mile: het traject van de OV uitstaphalte naar de eindbestemming.

In 2021 zijn op 24 locaties deelfietsen geplaatst bij treinstations, busstations en bushaltes. De provincie werkt hierin samen met Arriva in het project Deelfiets Nederland. Bij de grote treinstations (Leeuwarden, Heerenveen en Sneek) zijn al langer OV fietsen beschikbaar van NS. Daarnaast heeft Arriva het project Arriva Bike & Go, waarbij 8 elektrische vouwfietsen in Leeuwarden en 8 in Groningen kunnen worden gehuurd en meegenomen worden in de trein in heel Fryslân. Deze deelfietsen kunnen ook heel goed gebruikt worden voor toeristische doeleinden.

Acties STIMULEREN FIETSGEBRUIK - ketenmobiliteit

- We gaan door met het ingezette beleid rondom deelfietsen en stallingsmogelijkheden. Het gebruik van de stallingen en deelfietsen wordt jaarlijks gemonitord. Daarnaast gaan we samen met de partners uit het BO-MIRT Noord-Nederland door met de regionale uitwerking van 'Slimme en Duurzame Mobiliteit' ('Samen (op) fietsen!').

- o Rol provincie: agenderen, participeren, co-financieren
- o Rol gemeenten: doorgaan met realiseren goede stallingsmogelijkheden busstations/-haltes
- o Rol rijk: co-financiering

Senioren

We stimuleren senioren vooral te blijven fietsen. Dit doen we door in te zetten op het sociale aspect van het samen fietsen, volgens de aanpak van Doortrappen. Door te blijven fietsen, behouden senioren de mogelijkheid mee te blijven doen, te participeren, deel te kunnen blijven nemen aan het verenigingsleven en sportactiviteiten en maatschappelijke functies te blijven uitoefenen, zoals vrijwilligerswerk, verlenen van mantelzorg en oppassen. Hiermee dragen we bij aan het tegengaan van vervoersarmoede en het ontstaan van eenzaamheid. Aandachtspunt is de verkeersveiligheid. We helpen senioren daarom met de juiste keuzes voor de (elektrische) fiets, we geven advies over afstelling zadel en stuur, over fietsspiegels, over veilige routes en geven fietstrainingen. En we adviseren over overstappen (bijvoorbeeld op de driewielers) of, als het niet meer veilig kan: afstappen.

Acties STIMULEREN FIETSGEBRUIK - senioren

- We zetten in op het vormen van fietsgroepjes voor senioren, met behulp van Sport Fryslân.
 - o Rol provincie: faciliteren, financieren
 - o Rol gemeenten: participeren in project Doortrappen
- We gaan door met het laten ontwikkelen van Doortraproutes: veilige, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes voor met name senioren.
 - o Rol provincie: faciliteren, financieren
 - o Rol gemeenten: participeren in project Doortrappen
 - o Rol partnerorganisaties (Friesland Beweegt, Fietsersbond): promoten fietsroutes

Onderhoud en beheer fietsinfra

Het toegenomen recreatief fietsgebruik zorgde in 2020, tijdens Corona, ervoor dat het totaal aantal afgelegde fietskilometers slechts gering daalde ten opzicht van 2019. Een hoge beoordeling van het uitstekend bewegwijzerd en onderhouden fietsknooppuntennetwerk werkt hieraan mee. Dit netwerk wordt door de Marrekrite beheerd, inclusief de toeristische overstappunten, TOPS. Hiermee wordt het eenvoudig van de ene modaliteit over te stappen op de andere, waarvan de fiets een belangrijke schakel is. Doel is de hoge waarderingcijfers voor de fietsmogelijkheden in Fryslân onder dag- en verblijfstoeristen (7,5 en 7,8) te behouden en waar mogelijk te verhogen en fietsen voor dagtochten en vakanties minstens zo'n belangrijk motief te laten zijn.

Acties STIMULEREN FIETSGEBRUIK – onderhoud en beheer fietsinfra

- We houden de kwaliteit van onderhoud en beheer van de fietsinfrastructuur op een hoog niveau.
 - o Rol provincie: onderhoud en beheer provinciale fietsinfrastructuur
 - o Rol gemeenten: agenderen en stimuleren onderhoud en beheer gemeentelijke fietsinfrastructuur
- We gaan door met de Marrekrite voor wat betreft (het onderhoud van) bewegwijzering en onderhoud knooppunten, alsmede promotie ervan.
 - o Rol provincie: agenderen en financieren (Rol Gastvrijheidseconomie)

3. Agenderen fiets op Burgertop

In 2021 is geen Burgertop gehouden. Om toch de input van de mienskip mee te nemen in het door-ontwikkelen van het fietsbeleid is de Friese Fietsenquête uitgevoerd. Hieraan hebben 1200 respondenten meegewerkt. De resultaten zijn verwerkt in hoofdstuk 2.

4. Beschikbaar stellen fietsen voor elke Fries

Voor werknemers zijn financiële regelingen mogelijk via personeelsbeleid voor de aanschaf en/of gebruik de (elektrische) fiets.

In Fryslân zijn organisaties als ANWB, Stichting Leergeld, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland bezig met een aanpak om tweedehands fietsen van particulieren te verzamelen en deze – na een controle en eventuele opknopbeurt – ter beschikking te stellen aan kinderen die niet over een fiets beschikken.

Acties STIMULEREN FIETSGBEBRUIK – iedereen een fiets

- We enthousiasmeren initiatieven als 'Ieder kind een fiets', maar laten de uitvoering over aan organisaties die daar al mee bezig zijn, zoals ANWB, Stichting Leergeld, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. In Leeuwarden is een Fietsregeling voor gezinnen met een laag inkomen; initiatieven die navolging verdienen.
 - o Rol provincie: stimuleren lopende projecten.

5. Kansen benutten in toeristisch segment – Beleidsbrief Gastvrijheidseconomie

Binnen dit beleidsveld neemt de fiets een belangrijke plaats in. De kwaliteit van de fietsvoorzieningen op hoog niveau houden is daarvoor belangrijk. Het verbinden van routes, aandacht voor verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van fietsroutes raakt de Beleidsnota Fiets. Ook medegebruik van recreatieve routes door utilitair fietsverkeer is relevant.

Acties STIMULEREN FIETSGBEBRUIK – recreatie en toerisme

- Deze taak ligt binnen het beleidsveld Gastvrijheidseconomie: de kwaliteit van de recreatieve fietsmogelijkheden in Fryslân op orde houden, de toeristische mogelijkheden vermarkten,
 - o Rol provincie vanuit Beleidsnota Fiets: agenderen belang van de fiets, faciliteren, kwaliteit van de fietsinfrastructuur behouden of verbeteren;
 - o Rol provincie vanuit beleidsveld Gastvrijheidseconomie: financieren Marrekrite, kwaliteit van het fietsnetwerk behouden, promotie van fietstoerisme.
 - o Rol gemeenten: agenderen belang van de fiets, faciliteren, financieren Marrekrite. Kwaliteit van de fietsinfrastructuur behouden of verbeteren.

6. Kansen benutten in beleidsveld sport – Beleidsbrief Sport.

Het stimuleren van het fietsgebruik heeft een relatie met een aantal thema's uit de Beleidsbrief Sport.

Acties STIMULEREN FIETSGBEBRUIK - sport

- De doelen geformuleerd in de Beleidsbrief Sport met een relatie tot de Beleidsnota Fiets vinden we in: het bereikbaar maken van sport voor iedereen, in georganiseerd verband of individueel, ook in de openbare ruimte; het stimuleren van de dagelijkse toename van beweegmomenten op en rond de school past goed binnen het

- streven kinderen op de fiets naar school te laten gaan; het ontwikkelen van een servicepunt waar o.a. senioren terecht kunnen en het aanbieden van projecten waarmee met name Friese ouderen gestimuleerd worden om te gaan bewegen
- o Rol provincie vanuit Beleidsnota Fiets: agenderen belang van de fiets en verkeersveilige routes ten behoeve van beoefening van sport;
 - Het stimuleren van fietsen door senioren, door het initiëren van fietsgroepen
 - o Rol gemeenten: verkeersveilige fietsroutes naar sportvoorzieningen en scholen, beweegvriendelijke openbare ruimte

5.1.2 ■ Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers.

Verbeteren van de verkeersveiligheid gebeurt naast de aanleg van veilige infrastructuur door verkeerseducatie en voorlichting en door handhaving. Deze vatten we samen als de 3 x E aanpak: Engineering, Education en Enforcement.

DOELEN FIETSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid van fietsers is in 2030 verbeterd, waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers in Fryslân zoveel mogelijk daalt.

Voor de infrastructuur zijn onderstaande doelen van belang:

De Nota Integraal Wegontwerp geeft de leidraad voor het proces en de uitgangspunten voor aanleg en (groot) onderhoud aan provinciale infrastructuur. Met de demografische ontwikkelingen in het achterhoofd, wordt de geactualiseerde Nota in 2022 vastgesteld. Nieuw hierbij is met name de aandacht voor vergevingsgezind en seniorproof wegontwerp.

Acties verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers

- Aanleg, onderhoud en beheer worden uitgevoerd op basis van vergevingsgezind en seniorproof wegontwerp zoals beschreven in de Nota Integraal Wegontwerp
 - o Rol provincie: voor provinciale fietsinfrastructuur is vergevingsgezind en seniorproof ontwerp van fietsvoorzieningen leidend. Dit geldt voor de provinciale fietspaden inclusief de parallelwegen. Voor gemeentelijke infrastructuur geldt dat de provincie agendeert, informeert en enthousiasmeert om dit beleid te volgen.
 - o Rol gemeenten: verantwoordelijk voor de gemeentelijke fietsinfrastructuur

Blijvend inzetten op educatie en voorlichting voor alle doelgroepen in Fryslân

Educatie is naast infrastructuur en handhaving (de 3 x E-aanpak) een belangrijke schakel in verkeers(veiligheids)beleid. Door verkeerseducatie als doorgaande leerlijn met de nadruk op praktische projecten, uit te voeren, komen de belangrijke thema's die het ontwikkelen en aanleren van veilig verkeersgedrag herhaaldelijk terug.

- We zetten onverminderd in op verkeerseducatie voor alle fietsende inwoners van Fryslân. Zo faciliteren we projecten voor een goede fietsvaardigheid van leerlingen van het basis- en voortgezet onderwijs. De Fietsschool (Fietsersbond) en VVN hebben voor alle groepen in het basisonderwijs praktische projecten gericht op veilig verkeersgedrag op de fiets. Hierbij vormen thema's als de dode hoek van groot verkeer, afleiding (smartphonegebruik) en snelheid de basis. Dit wordt in de bovenbouw op zoveel mogelijk scholen afgesloten met het Praktisch Verkeersexamen.
- Voor de groep senioren zijn projecten voorhanden die zich richten op het brede spectrum van veilige verkeersdeelname, met daarin middels het landelijke project

Doortrappen de focus op veilig blijven fietsen. Ook is aandacht voor bewustwording van afnemende vaardigheden die hun weerslag hebben op het fietsen en wordt daaropvolgend advies gegeven over afstelling van de fiets, het gebruik van een spiegel, fietshelm en het uitproberen van de driewielers.

Het doel van Doortrappen Fryslân is om zoveel mogelijk ouderen zo lang mogelijk, het liefst tot hun 100ste, veiliger te laten blijven fietsen. De wens is dat ouderen met plezier blijven bewegen, andere mensen (blijven) ontmoeten en gezond blijven. Oudere mensen fietsen graag, maar zijn kwetsbaar in het verkeer. Het project Doortrappen zet in op ondersteuning in bewustwording en ontwikkeling van fietsvaardigheden. Daarbij zijn in Fryslân ook speciale Doortraproutes ontwikkeld. Deze fietsroutes zijn met zorg uitgezet, waarbij rekening is gehouden met routes met weinig obstakels, brede paden en veilige kruisingen. Doortrappen Fryslân is een samenwerking binnen het ROF, tussen gemeenten en diverse belangenorganisaties.

- o Rol provincie: we gaan door met de verkeersveiligheidsaanpak vanuit het ROF. Binnen het palet aan verkeerseducatieve projecten, ligt veel nadruk op fietsgerelateerde projecten voor zowel kinderen en jongeren als senioren. Voor een volledig overzicht zie www.rof.frl
- o Rol gemeenten: middels afspraken vastgelegd in het Manifest, waarbij zowel gemeenten als provincie financieel bijdragen aan verkeerseducatie en -voorlichting, hebben gemeenten een actieve rol in het laten uitvoeren van voor hun gemeente relevante projecten.

Door het dragen van de fietshelm door kinderen, senioren, fietsers op een elektrische fiets te stimuleren door een gerichte campagne en voucherregeling

Leerlingen van de groepen 3 en 4 waarvan de basisschool meedoet aan het basispakket en het project Streetwise van de ANWB uitvoert, krijgen tot en met 2022 in totaal 10.000 helmen uitgereikt door de Van der Sar Foundation (onderdeel van de Hersenstichting), met financiering via het ROF. Deze helmen worden in de verkeersles van groep 3/4 gebruikt, waarbij nut en noodzaak hiervan zowel aan de leerlingen als ook via informatiemateriaal aan de ouders wordt duidelijk gemaakt. In 2022 wordt een nieuwe partner gezocht ten behoeve van een helmenproject voor basisschoolleerlingen.

Acties VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSERS - fietshelm

- We onderzoeken de mogelijkheid om na 2022 opnieuw een helmenproject te starten voor de basisschoolleerlingen, dat zich in de communicatie naast de kinderen vooral richt op de rol en verantwoordelijkheid van ouders.
 - o Rol provincie: onderzoek mogelijkheden effectieve campagne voor helmgebruik

Voor de leeftijdscategorie 25 – 60 komt een aanzienlijk deel van de slachtoffers voor rekening van de racefiets. Van iets meer dan de helft van deze groep is bekend of zij een helm droegen. Bij 88% van deze groep was dat inderdaad het geval. Onder mountainbikers lijkt dat aandeel nog groter. In deze groep is nog een geringe winst te behalen.

De SWOV heeft onderstaande schatting gemaakt van slachtofferreductie door het (altijd) dragen van de fietshelm voor alle fietsers.

Doelgroep	Effect op verkeersdoden (reductie per jaar)	Effect op ernstig verkeersgewonden (reductie per jaar)
Alle fietsers	85	2.500 – 2.600
Kinderen (< 12)	< 5	200
70-plussers	45 - 50	900

(Bron: *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm, SWOV 2019*)

Acties **VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSERS - fietshelm**

- We onderzoeken in 2021-2022 de mogelijkheid en vorm van een campagne, waarbij we ons richten op het gebruik van een fietshelm voor kwetsbare verkeersdeelnemers. We maken onderscheid tussen kinderen en senioren. Een mogelijkheid kan een Voucher-regeling zijn.
- We gaan mogelijk in 2022, op basis van het onderzoek in 2021, een campagne uitzetten om het fietshelmgebruik te stimuleren.
- We stimuleren mogelijke acties van andere partijen die het dragen van de fietshelm stimuleren.
- We gaan de detailhandel (fietswinkels) aan de campagne verbinden met POS-materiaal, flyers en mogelijk een voucher-regeling en ze voorzien van objectieve informatie over nut en noodzaak van helmgebruik. Op deze wijze worden ze ambassadeur van de fietshelm en krijgen ze de juiste verkoopinformatie. Daarnaast ontvangen ze informatie over juiste afstelling van de fiets en over fietsspiegels.
- In alle uitingen van uitvoeringsorganisaties en van de provincie worden fietsers op elektrische fiets, speed-pedelec en kinderen in de basisschoolleeftijd mét helm getoond.

Definiëren rol en plaats op de weg van de speed pedelec, evenals knelpunten in beeld brengen

De provincie Fryslân is aangesloten bij de landelijke werkgroep vanuit Tour de Force om met het ministerie te kijken naar een geschikte en logische oplossing omtrent de plaats op de weg van de speed pedelec. Een landelijke regeling heeft de voorkeur, waarbij bijvoorbeeld de speed pedelec op het fietspad wordt toegestaan, waarbij dan een maximum snelheid geldt. Voor andere LEVs geldt dat ontwikkelingen en het effect daarvan aanleiding kunnen zijn voor het bijstellen van beleid.

Acties **VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSERS – speed pedelec**

- Binnen de landelijke werkgroep werkt de provincie Fryslân mee aan het bepalen van een geschikte en logische oplossing voor de plaats op de weg van de speed pedelec.
 - o Rol provincie: deelname aan landelijk overleg.
 - o Rol rijk: wetgeving.
- Als overeenstemming is bereikt over de plaats op de weg van de speed pedelec, is het van belang dat de inrichting van de infrastructuur daarop aansluit.
 - o Rol provincie: in kaart brengen knelpunten, inrichtingseisen vertalen naar lokale situatie en maatregelen uitvoeren indien noodzakelijk, agenderen bij gemeentelijke wegbeheerders.

- o Rol gemeenten: in kaart brengen knelpunten, inrichtingseisen vertalen naar lokale situatie en maatregelen uitvoeren indien noodzakelijk.
- o Rol rijk: wetgeving en richtlijnen
- We houden de ontwikkelingen van de typen fietsen in de gaten en passen waar nodig de ontwerprichtlijnen aan.
 - o Rol provincie: in kaart brengen knelpunten, inrichtingseisen vertalen naar lokale situatie en maatregelen uitvoeren indien noodzakelijk, agenderen bij gemeentelijke wegbeheerders.
 - o Rol gemeenten: in kaart brengen knelpunten, inrichtingseisen vertalen naar lokale situatie en maatregelen uitvoeren indien noodzakelijk
 - o Rol rijk: wetgeving.

Verlichting, maabeleid en veiligheid fietsers op rotondes in kaart brengen

Openbare verlichting (straatverlichting) biedt hulp in het donker. De discussie voor het plaatsen van openbare verlichting in het landelijke gebied staat echter wel onder druk. Verlichten van fietspaden heeft voordelen voor de zichtbaarheid van de fietser, maar ook nadelen. Fietsers worden juist zichtbaar, wat kan zorgen voor subjectieve onveiligheid en de natuur wordt verstoord als de lichtbronnen onjuist zijn afgesteld. De provincie Fryslân is daarom terughoudend met het plaatsen van openbare verlichting op fietspaden in het buitengebied. (zie hoofdstuk 3.8 Nota Integraal Wegontwerp).

Bij het maabeleid is het versterken van de biodiversiteit in de bermen een belangrijk uitgangspunt, maar dit mag nooit een negatieve invloed op de verkeersveiligheid hebben. Zo wordt langs provinciale fietspaden en parallelwegen twee keer per jaar gemaaid, in juni en september. Het gaat dan om de naastgelegen berm of alleen de zichtstroken van ca. één meter breed. Langs veel wegen worden de zichthoeken op kruisingen/fietsoversteken in mei nog een extra keer gemaaid, al naar gelang de hoogte van het gras dit nodig maakt. Inspecteurs van de provincie schouwen daarnaast vrijwel dagelijks de wegen en grijpen in wanneer er onvoldoende zicht is op een kruising. De zichthoeken zijn in het beheersysteem ingetekend.

Bij rotondes in provinciale wegen die ook door fietsers worden gebruikt, is de verkeersveiligheid leidend. Op rotondes binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een eenduidige voorrangregeling voor fietsers. Afspraken met gemeenten in het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân heeft het volgende opgeleverd:

Op bestaande rotondes wordt fietsverkeer 'uit de voorrang' afgewikkeld met uitzondering van enkele gemeentelijke, stedelijke gebieden. Bij nieuwe rotondes worden fietsers in de regel 'uit de voorrang' afgewikkeld op vrijliggende fietspaden langs rotondes. Hierop zijn uitzonderingen mogelijk, die in de Nota Integraal Wegontwerp worden beschreven. (zie hoofdstuk 4.3 Nota Integraal Wegontwerp)

Acties VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSERS – beheer & inrichting infra

- We zetten in op het onder de aandacht brengen en stimuleren van goede fietsverlichting middels projecten op basis- en voortgezet onderwijs. Dit door o.a. fietscontroles op scholen.
 - o Rol provincie: doorgaan met projecten om fietsverlichting op basis- en voortgezet onderwijs onder de aandacht te brengen.
- We zetten in op goede markering en/of lichtgekleurd asfalt op de zijanten van fietsvoorzieningen.
 - o Rol provincie: richtlijnen liggen vast in Nota Integraal Wegontwerp; agenderen en informeren gemeenten en stimuleren dit beleid te volgen.
 - o Rol gemeenten: verantwoordelijk voor zichtbaarheid op fietsvoorzieningen.
- Op plaatsen waar de verkeersveiligheid dit noodzakelijk maakt (bochten, kruispunten e.d.) wordt verlichting geplaatst.

- o Rol provincie: richtlijnen vaststellen en toepassen. Agenderen beleid bij gemeenten.
- o Rol gemeenten: verantwoordelijk voor beleid op gemeentelijke infrastructuur.

Handhaving m.b.t. verkeersveiligheid bespreken met gemeenten

In het OVVF van 3 december 2020 is dit onderdeel besproken. De politie roept op dit op te nemen in de driehoeksoverleggen van de gemeenten.

Acties VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSERS - handhaving

- o Rol gemeenten: opnemen in driehoeksoverleg

Innovatie

We volgen nieuwe ontwikkelingen, wegen af wat voor Fryslân relevant kan zijn en faciliteren dit waar mogelijk. Een voorbeeld hiervan is de fietssimulator die door de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) in samenwerking met TU Delft ontwikkeld wordt. Deze moet inzicht verschaffen in hoe in de toekomst fietsongevallen zoveel mogelijk voorkomen worden.

Acties VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID VOOR FIETSERS - innovatie

- o Rol provincie: financieel ondersteunen onderzoek fietssimulator

5.1.3 ■ Inzet om een internationale wielerronde naar Fryslân te halen.

WIELERAMBITIE FRYSLÂN

Jaarlijks starten meerdere grote wielerevenementen in Europa, denk aan de Tour de France, de Giro d'Italia en de Vuelta. Het zijn rondes die wereldwijd veel publiek trekken en veel aandacht krijgen in de media. Geen van deze rondes is ooit door Fryslân gegaan of is in Fryslân gestart of gefinisht.

Met LF2018 hebben wij aan Europa laten zien dat Fryslân als provincie veel te bieden heeft. Een prachtig landschap, idyllische wegen, iconische plaatsen en enthousiaste Friezen. Om verschillende redenen kan het binnenhalen van één van de etappes van een groot wielerevenement bijdragen leveren aan Fryslân. In de eerste plaats draagt het bij aan de 'mienskipssin' van Fryslân door met vrijwilligers een evenement mogelijk te maken, zoals zij dat ook konden bij LF2018 en bij vele andere evenementen. Daarnaast is het goed voor de wereldwijde promotie van Fryslân waardoor mensen mogelijk uitgedaagd worden om hun vakantie te vieren in Fryslân na het zien van de beelden. Niet voor niets stond Fryslân in 2018 op nummer drie van de tien 'Best of Europe' plekken, uitgeroepen door Lonely Planet. Bovendien kan een wielerevenement bijdragen aan de fietsveiligheid en fietsstimulering door er speciale 'weken' van de maken en allerlei side-events te organiseren.

Op dit moment loopt de lobby om een grote ronde naar Fryslân te halen. In de aanloop daarnaartoe laten we met verschillende evenementen (zoals bijvoorbeeld de Benelux Tour) zien wat we in huis hebben. Wanneer er concreet zicht is op het binnenhalen van één van de drie grote rondes wordt een separaat voorstel, inclusief financieeringsopzet, voorgelegd aan Provinciale Staten en de betrokken gemeenteraden.

Verder vormgeven aan de lobby richting organiserende partijen van een internationale wielerronde (doel 16) uit Beliedsbrief Sport.

Acties LOBBY VOOR INTERNATIONAAL WIELEREVENEMENT IN FRYSLAN

- We zetten ons in om een start of etappe van een internationaal wielerevenement naar Fryslân te halen. Dit overstijgt het beleidsveld sport, omdat de spin-off hiervan vele malen ambitieuzer is dan alleen gericht op sport. Zoals genoemd heeft het een relatie met de mienskip, met sport, gezondheid en vitaliteit, recreatie en toerisme etc. Alles wat Fryslân uniek maakt, krijgt een plaats binnen de marketing rondom een internationaal wielerevenement. Het evenement moet Fryslân opnieuw op de kaart zetten, niet in het minst omdat Fryslân dé fietsprovincie van Nederland is. Een etappe in Fryslân, met de start in Leeuwarden, een route langs de elf steden en tenslotte over de iconische Afsluitdijk, die in 2026 geopend wordt, kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Leeuwarden om binnen tien jaar bij de top 3 fietssteden te behoren. (*Bron: Gemeente Leeuwarden Visie Fiets op 1*)
 - o Rol provincie: lobby, aanjager andere organisaties

6

Demarrage: versnellen om doelen te halen

Een demarrage is een versnelling om een voorsprong te krijgen op het peloton of kopgroep. Na het maken van beleid is het de taak om de gestelde doelen te halen. In het hoofdstuk 'Demarrage' wordt ingezoomd op de doelen die gesteld worden in het fietsbeleid. Hoe gaan we die waarmaken en wie is verantwoordelijk?

In onderstaand overzicht staan de doelen/acties die voortvloeien uit de ambitie met betrekking tot het nieuwe fietsbeleid. Deels gaan we door met wat succesvol is. Daar vinden we onder 'TERMIJN' de opmerking 'vigerend provinciaal beleid'. De financiën die hiervoor beschikbaar zijn staan in het overzicht in hoofdstuk 8.

Nr.	THEMA/ DOELGROEP	DOEL/ACTIE	TERMIJN	VERANTWOORDELIJK
1	Prov. en gem. infrastructuur	We realiseren samen met gemeenten een netwerk van hoofdfietsroutes in Fryslân, waarbij de fiets een goed alternatief wordt voor de auto voor verplaatsingen tussen de regionale kernen. Hieronder vallen de 4 doorfietsroutes, te realiseren in 2023.	- 2023	Provincie en gemeenten (wegbeheerders)
2	Prov. en gem. infrastructuur	We houden de kwaliteit van onderhoud en beheer van de provinciale fietsinfrastructuur op een hoog niveau en stimuleren gemeenten dit ook te doen.	vigerend prov. beleid/ stimuleren gemeenten	Provincie en gemeenten (wegbeheerders)
3	Prov. en gem. infrastructuur	We gaan door met de Marrekrite voor wat betreft (het onderhoud van) bewegwijzering en onderhoud knooppunten, alsmede promotie ervan.	vigerend prov. beleid	Gastvrijheidseconomie en gemeenten

Nr.	THEMA/ DOELGROEP	DOEL/ACTIE	TERMIJN	VERANTWOORDELIJK
4	Basisscholen	We gaan door met projecten die basisschoolleerlingen en hun ouders stimuleren de auto te laten staan en te fietsen naar en van school.	vigerend prov. beleid	ROF
5	Werknemers/-gevers	We zetten actief in op het stimuleren van woon-werkverkeer op de fiets en gaan door met het project Werk Slim, Reis Slim.	vigerend prov. en gemeentelijk beleid	Provincie, gemeenten e.a.
6	Ketenmobiliteit	We realiseren goede fietsenstallingen en -kluizen bij bushaltes en treinstations t.b.v. de ketenmobiliteit fiets-OV. Daarnaast zijn op diverse plaatsen huurmogelijkheden van deelfietsen/ deelvouwfietsen gerealiseerd.	vigerend prov. beleid	Provincie/ProRail/Arriva
7	Senioren	We zetten in op het vormen van fietsgroepjes voor senioren, door Sport Fryslân.	vigerend prov. beleid	ROF
8	Iedereen een fiets	We enthousiasmeren initiatieven als 'Ieder kind een fiets', maar laten de uitvoering over aan andere organisaties.		Derden
9	Toerisme	We houden de kwaliteit van de recreatieve fietsmogelijkheden in Fryslân op orde en promoten de toeristische mogelijkheden.	vigerend prov. beleid	Gastvrijheidseconomie
10	Sport	We agenderen het belang van met fiets verkeersveilig bereikbare sportvoorzieningen en het belang van een beweegvriendelijke openbare ruimte.		Provincie en gemeenten (wegbeheerders)
11	Prov. en gem. infrastructuur	We leggen fietspaden vergevingsgezind en seniorproof aan of passen dit toe bij groot onderhoud of herinrichtingen. We agenderen het thema bij gemeenten en stimuleren hen dit beleid te volgen.	vigerend prov. beleid	Provincie en gemeenten (wegbeheerders)
12	Leerlingen BO, VO en senioren	We gaan door met verkeerseducatie voor kwetsbare fietsers.	vigerend prov. beleid	ROF i.s.m. gemeenten
13	Fietshelm	We onderzoeken de mogelijkheid voor kinderen een helmproject op te zetten.	2021-2022	ROF
14	Fietshelm	We onderzoeken de mogelijkheid en vorm van een effectieve helmencampagne.	2021-2022	ROF
15	Fietshelm	We zetten extra in op fietsveiligheid, waaronder wellicht (afhankelijk van onderzoek) d.m.v. een campagne voor het gebruik van fietshelmen, eventueel met een voucherregeling i.s.m. fietswinkeliers.	2022-2029	ROF
16	Speed pedelec	We participeren in landelijk overleg over de plaats op de weg van de speed pedelec.		Provincie
17	Speed pedelec	Als wetgeving hieromtrent geregeld is, brengen we knelpunten in kaart, stellen ontwerprichtlijnen vast en treffen we maatregelen.		Provincie
18	Fiets-achtigen	We houden de ontwikkelingen van de typen fietsen in de gaten, passen waar nodig de ontwerprichtlijnen aan en treffen maatregelen.		Provincie
19	Senioren	We blijven inzetten op het programma Doortrappen voor seniore fietsers, waaronder de ontwikkeling van doortraproutes.	vigerend prov. beleid 2022-2025	ROF i.s.m. gemeenten
20	Wielerevenement	We voeren een actieve lobby om een internationaal wielerevenement naar Fryslân te halen.		Provincie
21	Verbinden	We stemmen doelstellingen en beleid af met relevante provinciale beleidsvelden.		Provincie

Nr.	THEMA/ DOELGROEP	DOEL/ACTIE	TERMIJN	VERANTWOORDELIJK
22	Rol provincie	We sluiten aan bij landelijke overlegvormen om op de hoogte te blijven van ontwikkelingen en kansen op het gebied van fietsen.		Provincie
23	Rol Rijk	We zetten in op goede contacten met het Rijk door onze ambities kenbaar te maken en proberen het maximaal mogelijke te bereiken.		Provincie
24	Rol Europa	We dienen voor het Europese Herstelfonds (RRF) i.s.m. de gemeenten plannen in ter bevordering van de fietsinfrastructuur en het stimuleren van het fietsgebruik. Dit geldt ook voor de Beleidsnota Fiets.		Provincie
25	Rol Markt	We gaan in gesprek met de fietsproducenten en rijwielherstellers om ervaringen op te halen en informatie omtrent fietsveiligheid uit te wisselen.		Provincie
26	Rol Mienskip	Daar waar relevant en gewenst zoeken wij de Friese bewoners op, vragen hun mening en inbreng. Uitvoeringsorganisaties faciliteren wij bij het inzetten van vrijwilligers bij de ontwikkeling en/of uitvoering van projecten.		Provincie



Meesterknecht: Rol van de provincie en andere overheden

De meesterknecht is in de wielersport de renner die andere renners helpt om te winnen, denk aan het kopwerk of het aantrekken van de sprint. Een andere renner wordt dan in een betere positie gebracht. In het hoofdstuk 'Meesterknecht' wordt de rol van de provincie beschreven voor de komende jaren: kopman of ergens in het peloton?

7.1 ■ Rol provincie

In het bestuursakkoord Lok op len is vastgelegd dat bewuster dan voorheen nagedacht zal worden over de rol(len) die de provincie bij specifieke vraagstukken of onderwerpen wil en kan spelen. Dat betekent dat de provincie verschillende rollen kan aan nemen, waarbij ook vooral initiatieven overgelaten worden aan andere overheden, andere organisaties of de mienskip. Daartussen kunnen rollen bestaan uit stimuleren en faciliteren, als loslaten mogelijk is.

In de rol van wegbeheerder is de provincie verantwoordelijk voor haar eigen infrastructuur. Voor de fietsinfrastructuur hebben we het dan over ongeveer 180 kilometer fietspad en ongeveer een gelijke lengte aan parallelwegen waar fietsers ook gebruik van maken. De provincie is verantwoordelijk voor een veilig onderhoudsniveau om zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor de veiligheid van zo'n 540 (inventarisatie uit 2017) fietsoversteken met provinciale wegen. Hierbij gaat het om oversteken in de vorm van tunnels, rotondes en gelijkvloerse oversteken.

Verder heeft de provincie een belangrijke taak in het verbeteren van de verkeersveiligheid door educatie, voorlichting en het voeren van campagnes. Zij doet dat door voor alle leeftijdscategorieën, op alle belangrijke thema's en voor alle vervoersmiddelen educatieprojecten te laten uitvoeren. Dit onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid (ROF). Diverse uitvoeringorganisaties als Veilig Verkeer Nederland, Stichting Bevordering Verkeerseducatie en Fietsersbond en vele andere voeren hiertoe jaarlijks projecten uit die door de provincie en deels met cofinanciering van gemeenten worden uitgevoerd. Daarnaast volgt de Verkeersveiligheidsgroep ontwikkelingen in binnen- en buitenland, geeft ruimte aan innovatie en verbindt, faciliteert en financiert partijen die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid.

De provincie heeft een verbindende rol tussen Rijk en lagere overheden. Richting gemeenten heeft de provincie een regierol als het gaat om het borgen van bovenlokale belangen en het stimuleren van investeringen ten bate van de fiets. Zij is vertegenwoordigd in diverse overlegstructuren waar verkeersveiligheid besproken wordt, verzamelt informatie en kennis en draagt dit uit binnen de provincie. Dit delen doet zij in verschillende gremia, als AVVF, het OVVF, het ROF en in de contacten met uitvoeringsorganisaties, onderwijsinstellingen en andere stakeholders. Deze laatste groep bevindt zich niet alleen binnen de wereld van verkeer, maar ook bijvoorbeeld van sport, welzijn en zorg. Hiermee vervult de provincie de rol van regisseur, verbinder en aanjager.

Richting het Rijk en Europa heeft de provincie een belangrijke rol als het gaat om gebruik te maken van landelijke en Europese financieringsmogelijkheden.

Daarnaast hebben diverse maatschappelijke organisaties, instellingen en eventueel bedrijven eigen doelstellingen, ook op het gebied van fietsstimulering en fietsveiligheid. Daar waar de provincie geen opdrachtgever is, is er wel de mogelijkheid dat initiatieven ondersteund worden, zonder opdracht of financiële verplichtingen. We hebben het dan over de rollen stimuleren en waar mogelijk loslaten.

7.2 ■ Rollen andere overheden en partijen

Naast de provincie zijn er andere overheden en partijen waarvan een bepaalde rol wordt verwacht.

7.2.1 ■ Gemeenten

Als het om fietsen gaat, zijn de gemeenten qua beheer verantwoordelijk voor het grootste areaal aan fietspaden/-stroken in de provincie. Daarnaast begint of eindigt het fietsen vaak op een weg van de gemeente. De gemeente heeft dus een belangrijke taak in het aanleggen, onderhouden en beheren van haar (fiets-) infrastructuur. De provincie neemt gemeenten mee in de (landelijke) ontwikkelingen, agendeert bepaalde thema's en stimuleert en/of faciliteert – o.a. door cofinanciering – verkeersveilige (fiets)infrastructuur.

Daarnaast dragen gemeenten en provincie beide voor 50% een deel van de kosten voor uitvoering van verkeerseducatie projecten. Dit is geregeld in het Manifest. Daarbij adviseert het ROF over relevante ontwikkelingen en risico's waarop door de gemeente keuzes kunnen worden gemaakt uit het aanbod van projecten.

7.2.2 ■ Het Rijk

De rol van het Rijk op het gebied van fiets was de afgelopen jaren beperkt. Het Rijk stelde vaak een incidenteel budget beschikbaar voor bijvoorbeeld fietsenstallingen bij stations en in een enkel geval voor hoogwaardige fietsinfrastructuur.

Door de aandacht voor het klimaat kwam daar verandering in. In aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen van 2021 werd aan de decentrale overheden gevraagd te komen tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets om de ambities uit het land op het gebied van fietsen aan te geven. De hoop is dat er bij de kabinetsformatie en het Recovery and Resilience Facility (Europese Herstelfonds, RRF) financiën beschikbaar komen om het fietsen een impuls te geven. Dit sluit aan bij de ambitie van de vorige staatssecretaris Van Veldhoven om 200.000 meer forenzen op de fiets te krijgen. De coronacrisis gooide enerzijds roet in het eten, maar liet aan de andere kant zien dat thuiswerken ook een oplossing is.

Nederland heeft in ieder geval voor de zomer van 2021 nog geen claim ingediend en laat dat over aan het nieuwe kabinet. De deadline van het RRF is halverwege 2022. Dit biedt nog kansen om met het Rijk in gesprek te gaan over wat wordt ingediend bij Europa op het gebied van fietsen. Daarnaast is op het moment van schrijven van dit nieuwe fietsbeleid nog niet duidelijk welke plannen het nieuw te vormen kabinet heeft voor fietsen. Het is in ieder geval een pluspunt dat het Rijk zich heeft laten informeren over de plannen van de fiets door de regio's van de decentrale overheden. Daarnaast kent het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook weer een ambtelijk team Fiets.

Naar verwachting zal ingezet worden op het creëren van een modal shift door meer mensen de overstap te laten maken van de auto naar de fiets. Dit kan gecreëerd worden door goede en hoogwaardige verbindende infrastructuur tussen de kernen en in te zetten op fietsstimulering. Eigenlijk de projecten die vanuit het BO MIRT door het Rijk ook al mogelijk worden gemaakt. De kansen die het Rijk mogelijk creëert, worden door de provincie benut.

We zetten in op goede contacten met het Rijk door onze ambities kenbaar te maken en proberen het maximaal mogelijke te bereiken.

7.2.3 ■ Europa

Vanuit de Europese Unie zijn er diverse programma's waarop de fiets aansluiting vindt. Denk bijvoorbeeld op de inzet rondom het klimaat en schonere verplaatsingen. Het zijn generieke beleidsstukken die landelijk en regionaal verder uitgewerkt worden, waardoor er op lokaal niveau aandacht voor is. Actueel is de inzet voor het Europese Herstelfonds (RRF) waarbij lidstaten plannen kunnen indienen om Europa na de coronacrisis er weer bovenop te helpen en de economie een impuls te geven. Vanwege het ontbreken van een missionair kabinet in Nederland op het moment van schrijven van deze notitie, heeft Nederland echter nog geen 'bid' aangeleverd. Op zich is dat niet erg, maar de termijn verstrijkt in 2022.

Naast het Europese Herstelfonds heeft de Europese Unie ook diverse subsidies en andere impulsen. Het is ook de ambitie van het huidige college van de provincie om meer financiën uit Brussel op te halen. Om dit te bewerkstelligen is het verstandig om de SNN meer in positie te brengen, evenals de lobbyisten. Om die reden wordt dit document na vaststelling ook gedeeld met deze partijen in Brussel om te onderzoeken

of er koppelkansen zijn in het verbeteren van de fietsinfrastructuur, het stimuleren van het fietsgebruik en/of het verbeteren van de verkeersveiligheid..

7.2.4 ■ De markt

Fryslân telt twee fietsfabrikanten en heel veel fietswinkels. Zij kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van veilige fietsen en fietsaccessoires. Fietswinkeliers zijn dé ambassadeurs van het fietsen. Het is in hun belang dat mensen prettig en veilig fietsen en de stap naar het worden van ambassadeur voor fietsveiligheid ligt voor de hand. Wij zien deze verkoopadviseurs als belangrijke schakel in het geven van de juiste adviezen als het gaat om afstelling van de fiets, advies over veilige snelheden op de elektrische fiets en over spiegels en helmen.

Een ander belangrijk marktsegment is de toeristische sector. Fietsers geven tijdens fietsvakanties gemiddeld rond de € 45 per dag uit. Bovendien wordt het fietsen in Fryslân hoog gewaardeerd. Voor de toeristische sector en daarbij de horeca, winkeliers, musea en andere voorzieningen biedt het daarmee goede kansen fietsen in Fryslân te promoten.

7.2.5 ■ De mienskip

Fryslân staat bekend om haar vrijwilligers. Bijna de helft van de Friese bevolking doet vrijwilligerswerk. Vrijwilligers zijn de motor van verenigingen om zaken te organiseren en mogelijk te maken, zoals fietstochten en evenementen. Daarom geven we de mienskip de mogelijkheden om fietsevenementen te organiseren.

Naast de kracht van de vrijwilliger, is de mienskip natuurlijk ook de gebruiker en ervaringsdeskundige van de fietsinfrastructuur en het beleid. Ruim 1200 Friezen hebben hun mening geuit in de Friese Fietsenquête en meer dan 600 senioren fietsers hebben de Doortraproutes getest. Tientallen vrijwilligers helpen bij fietsactiviteiten zoals fietslessen, verkeersexamens, het controleren van fietsen van kinderen en fietsevenementen. Waardevolle input waar de provincie mee verder kan. Het is daarom belangrijk om ook in de toekomst de Friezen en specifiek de Friese fietsers te betrekken bij de uitvoering van het fietsbeleid. Een voorbeeld, waard om genoemd te worden, is de Fietselfstedentocht, die door de Stichting Friese Elfsteden Rijwieltocht al meer dan honderd jaar op Pinkstermaandag georganiseerd wordt. Met dan 15.000 deelnemers een prachtig fietsevenement langs de Friese elf steden, mogelijk gemaakt door vele honderden vrijwilligers.

Premiesprint: Financiële beloning

Een premiesprint is de vergoeding die een renner krijgt wanneer diegene een tussen-tijdse sprint wint. Dit om de koers te versnellen. Welke middelen zijn er beschikbaar om de doelen te halen? In het hoofdstuk 'Premiesprint' worden de financiën rondom het fietsbeleid besproken.

Financiële middelen

- a. Met welk geld gaan we wat uitvoeren?
- b. Waar zien we kansen geld op te halen?

a. Beschikbare financiële middelen

Binnen de provinciale begroting zijn middelen opgenomen bestemd voor fiets. Daarnaast zijn via andere wegen ook budgetten beschikbaar. Onderstaande tabel maakt inzichtelijk wat de provincie in de huidige bestuursperiode beschikbaar heeft en welk doel wordt gediend.

Titel	Doel	Type	Soort	Ontvanger	Bedrag	Looptijd
Subsidierегeling Fyts!mpuls	Gemeenten stimuleren tot treffen verkeersveiligheids-maatregelen voor de fietser. Max. € 200.000 per gemeente	Subsidierегeling, 50% cofinanciering	Infra	Friese gemeenten	€ 2.000.000 voor gehele periode	2020-2021 (uitvoering tot in 2022)
Fietsstimulering	Ontvangen Rijksbijdrage t.b.v. fietsstimulering: gemeente Leeuwarden is penvoerder – betreft aanpak provinciebreed Werk Slim, Reis Slim	Bijdrage per jaar	Gedrag	Gemeente Leeuwarden	€ 27.000 per jaar	2021, 2022
Deelfietsen	Op 24 locaties (treinstation, busstations en bushaltes) zijn deelfietsen geplaatst: stimuleren ketenmobiliteit fiets-OV	Provincie betaalt 100% aan uitvoerende partijen en ontvangt vergoeding van Arriva voor een aantal locaties	Gedrag	Deelfiets Nederland	Ca. € 100.000 (1ste jaar) en ca. € 50.000 (2de jaar). Kosten verlenging nntb	01/02/ 2021-01/02/2023 met mogelijkheid tot verlenging met 2 jaar.
Deelvouwfietzen	Arriva Bike & Go	In concessie middels offerte Noordelijke Treindiensten	Gedrag			2020-2035
Landelijk Fietsplatform	Promotie fietsen in Fryslân op landelijke schaal, jaarlijkse bijdrage aan landelijke langeafstandsfietsroutes	Bijdrage	Promotie		€ 18.500 per jaar	2021
ROF Werkplan structureel	Fietsgebonden verkeersveiligheidsprojecten	Subsidies		Uitvoeringspartners	€ 490.063 per jaar	2022-2025
ROF Werkplan incidenteel	Verkeerseducatie - Bestuursakkoord	Subsidies		Uitvoeringspartners	€ 250.000 per jaar	2020-2023
Fietsveiligheid uitvoering	Fietsveiligheid o.a. Doortrappen en onderzoek campagne stimuleren fietshelm		Voorlichting	Uitvoeringspartners	€ 300.000 (nieuw)	2021-2023
Fietsveiligheid	PS Motie de Vries (CU) (21/10/2020) Aandacht voor fietsveiligheid, waaronder Doortrappen en stimuleren helm jong en oud incl. campagne.		Voorlichting	€ 500.000 (nieuw)		2022 e.v.
Fietsveiligheid	Fietssimulator RUG en TU Delft Ontwikkelen fietssimulator		Innovatie	RUG en TUD	€ 498.000 voor 3 jaar	2021-2023

9

Klassement: Het beleid in verhouding tot Duurzame Ontwikkelingsdoelen

Het klassement geeft inzicht in de score in een overzicht. Provinciale Staten hebben gevraagd alle beleidsstukken die nieuw worden gemaakt te reflecteren aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelen van de VN. In het hoofdstuk 'Klassement' worden de 17 Duurzame Ontwikkelingsdoelen besproken en beschouwd op het nieuwe fietsbeleid.

Duurzame Ontwikkelingsdoelen

Provinciale Staten hebben in juni 2019 een motie aangenomen waarbij zij zich committeren aan de Duurzame Ontwikkelingsdoelen.

De doelen in de Beleidsnota Fiets dragen bij aan onderstaande doelen:



Geen armoede

Fietsen is na lopen de goedkoopste manier om je te verplaatsen. Een fiets geeft vrijheid en zorgt voor aansluiting in de maatschappij. Het maakt plezier, sociale contacten, onderwijs en werk bereikbaar. Voorwaarde is dat voor iedereen een fiets beschikbaar is.



Goede gezondheid en welzijn

Fietsen is goed voor de gezondheid en het welzijn. Onderzoek toont aan dat wanneer werknemers naar hun werk fietsen dat jaarlijks 1 tot 2 ziekte-dagen scheelt.



Kwaliteitsonderwijs

De fiets is een belangrijk vervoermiddel om te komen op een onderwijslocatie. Het is belangrijk dat leerlingen en studenten beschikken over een goedkoop en praktisch vervoermiddel.



Gendergelijkheid

De fiets is er voor iedereen zonder onderscheid naar leeftijd, gender, afkomst, arm of rijk. Zie ook onder 1.



Betaalbare en duurzame energie

Fietsverplaatsingen zorgen voor een geringe claim op fossiele brandstoffen en veroorzaken weinig tot geen uitstoot op de aarde, mits elektrische fietsen groen opgewekte stroom gebruiken. Daarbij past aandacht voor het productieproces van fietsen en bijvoorbeeld de accu's van elektrische fietsen.



Eerlijk werk en economische groei

Fryslân kent twee fietsfabrieken en tientallen fietswinkels. Daarnaast levert de fiets inkomsten op voor de toeristische sector en de horeca. Het is belangrijk dat de fiets een bijdrage levert aan de Friese economie.



Industrie, innovatie en infrastructuur

Het stimuleren van fietsgebruik en aandacht voor veilige fietsinfrastructuur stimuleert de fietsverkoop en innovatie en levert daarmee werkgelegenheid op. Voorwaarde is bij de productie in te zetten op gebruik van recyclebare materialen en/of hergebruik ervan.



Ongelijkheid verminderen

Een fiets discrimineert niet. Wel wanneer mensen onvoldoende financiën hebben om een fiets te kopen. Fryslân kent initiatieven waarbij oude fietsen opgeknapt worden en kosteloos ter beschikking worden gesteld aan minima.



Duurzame steden en gemeenschappen

Het stimuleren van het fietsgebruik in plaats van autogebruik levert inclusieve, veilige, gezonde en duurzame dorpen en steden op. Duurzaam veilige infrastructuur in en tussen onze steden en dorpen is hiervoor een voorwaarde.



Verantwoorde consumptie en productie

Nederland heeft meer fietsen dan inwoners. Ongebruikte fietsen kunnen opnieuw gebruikt worden. Dit sluit aan bij SDG 1 en 10: schenk ongebruikte fietsen aan mensen die ze kunnen gebruiken, maar niet kunnen betalen. Fietsen levert daarbij een bijdrage aan een groenere leefstijl



Klimaatactie

Fietsen is een duurzame manier van verplaatsen. Als meer mensen de overstap maken van de auto naar de fiets, levert dat een vermindering van de klimaatbelasting op. Dat is waar wij met fietsstimulering naar toe willen.



Leven op het land

Een fiets neemt veel minder ruimte in dan een auto, zowel tijdens de verplaatsing als tijdens het stallen/parkeren ervan. Fietspaden worden goed ingepast in het landschap. Daarnaast zorgt het beperken van de uitstoot voor een prettige leefomgeving.



Vrede, veiligheid en sterke publieke diensten

Fietsen verbindt. Het brengt mensen op plaatsen waar zij kennis kunnen opdoen en onderhouden, elkaar kunnen ontmoeten of problemen kunnen oplossen. De fiets maakt onderdeel uit van een sterke en veilige leefomgeving.



Partnerschap om doelstellingen te bereiken

Het verbeteren van de fietsveiligheid en meer mensen op de fiets krijgen is een actie die wordt uitgevoerd door de Friese overheden, maatschappelijke - en belangenorganisaties en het bedrijfsleven voor zover deze relevant zijn voor fietsbeleid.

Verwerking moties en toezeggingen

Motie ID	Korte inhoud Motie/Toezegging	Status	Toelichting op motie/toezegging
2.716	Indien de betrokken Friese gemeenten in 2022 meer geld kunnen vrijmaken voor de fietssnelwegen zal het college hierover met betreffende gemeenten spreken en zal het college hier volgend jaar bij de Provinciale Staten op terugkomen.		De provincie is hierover in gesprek met de gemeenten. Dit valt niet onder de Beleidsnota Fiets.
2.490	Bij het opstellen van de Beleidsnota Fiets worden de mogelijkheden onderzocht om te komen tot een voucherregeling, waarbij het gebruik van de fietshelm bij basisschoolleerlingen en ouderen wordt gestimuleerd.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.731	Enmalig een bedrag van € 500.000 toe te voegen aan de beleidsbrief fiets voor preventie en voorlichting in het kader van fietsveiligheid		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.489	Het college gaat erop aandringen bij het Rijk om, in samenwerking met andere provincies, meer duidelijkheid te geven over de rol en plaats van de speedbike.		De provincie Fryslân is aangesloten bij de landelijke werkgroep met het Rijk en enkele andere provincies en gemeenten om de positie van de speed pedelec te verbeteren.
2.484	Deputearre De Rouwe docht de neikommende tasizzing: Zodra er een compleet beeld is voor wat betreft de fietsroutes die worden aangelegd, worden de Staten hieromtrent geïnformeerd.		De routes zijn opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.480	Wanneer er een Burgertop plaatsvindt binnen het proces omtrent de Beleidsnota Fiets, gaat het college het onderwerp 'fietsen' aanreiken aan de organisatie van de Burgertop.		Er heeft vanwege de coronacrisis geen Burgertop plaatsgevonden. In plaats daarvan vond de Friese Fietsenquête plaats met 1200 respondenten.
2.479	In de Beleidsnota Fiets komt het college specifiek terug op het punt over de speedbikes. Hierbij wordt o.a. gekeken naar waar in Fryslân de knelpunten zitten en waar dit met maatwerk aangepast kan worden.		Zie ook 2489, afhankelijk van de uitkomsten van de positie van de speed pedelec worden knelpunten in kaart gebracht.
2.477	In de Beleidsnota Fiets zullen diverse aspecten meegenomen worden, waaronder onverlichte fietspaden, het maaibeleid en de veiligheid van rotondes.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.476	Er wordt onderzoek gedaan naar het feit of bepaalde trajecten van gemeenten mogelijk overgenomen kunnen worden door de provincie voor wat betreft onderhoud en/of aanleg. De Staten worden hierover geïnformeerd in de Beleidsnota Fiets.		De routes zijn opgenomen in de Beleidsnota Fiets. Dit valt niet onder de Beleidsnota Fiets.
2.467	verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: bij de verdere uitwerking van de Beleidsnota Fiets naast de doelen ook de middelen te beschrijven die voortvloeien uit het open planproces met de markt, mienskip, belangenorganisaties en politiek		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.466	verzoeken het college van Gedeputeerde Staten de provinciale fietspaden en parallelwegen onderdeel te maken van de verdere uitwerking van de Beleidsnota Fiets		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.465	verzoeken het college van Gedeputeerde Staten een actieve campagne te onderzoeken, tijdens het open proces van de startnotitie Fiets, om het dragen van een fietshelm op de (elektrische) fiets te stimuleren.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.431	Het college neemt de werkgroep toegankelijkheid mee in de stakeholders.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.430	In de Beleidsnota Fiets komt een paragraaf over de fietsveiligheid terug.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.429	In de gesprekken met de Friese gemeenten zal gesproken worden over de handhaving m.b.t. verkeersveiligheid.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.
2.428	Onderwijsinstellingen en OV-bedrijven zullen worden betrokken bij het proces om te komen tot de Beleidsnota Fiets.		Geen specifieke gesprekken met instellingen geweest vanwege coronacrisis. Wel zijn aandachtspunten meegenomen.
2.427	Dit najaar wordt in de gesprekken met wethouders van Friese gemeenten gesproken over de mogelijkheden m.b.t. het eventueel overnemen van het beheer van fietspaden door de provincie.		Onderdeel opgenomen in de Beleidsnota Fiets.

Bijlage 1

Ontwikkeling bevolkingsopbouw 2020 – 2040 in Fryslân						
Alle leeftijden	2020	649.947	100%			
	2030	644.862	100%			
	2040	631.345	100%			
0-4 jaar	2020	24.333	4%			
	2030	26.761	4%			
	2040	25.080	4%			
4-12 jaar	2020	55.367	9%	0-12 jaar	79.700	12%
	2030	51.997	8%		78.758	12%
	2040	54.696	9%		79.776	13%
12-20 jaar	2020	64.428	10%			
	2030	54.417	8%			
	2040	54.254	9%			
20-40 jaar	2020	144.621	22%			
	2030	143.270	22%			
	2040	130.133	21%			
40-65 jaar	2020	220.482	34%	20-65 jaar	365.106	56%
	2030	198.481	31%		341.751	53%
	2040	179.452	28%		309.585	49%
65-80 jaar	2020	106.586	16%			
	2030	117.985	18%			
	2040	122.843	19%			
> 80 jaar	2020	34.130	5%	>65 jaar	140.716	22%
	2030	51.951	8%		169.936	26%
	2040	64.887	10%		187.730	30%

Ontwikkeling bevolkingsopbouw 2020 – 2040 Fryslân (Bron: Fries Sociaal Planbureau)

FIETSEN IN DE STATISTIEK 2010 - 2020 NEDERLAND

(bron: RAI/BOVAG/GIK)

A. Aantallen en waarde gekochte nieuwe fietsen door consumenten

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% +/-
Aantal (x 1.000)	1.215	1.198	1.035	1.008	1.051	983	928	957	1.011	1.007	1.098	9,0%
Waarde (x € 1.000)	€ 884.326	€ 879.240	€ 769.159	€ 797.264	€ 886.805	€ 899.020	€ 936.829	€ 976.034	€ 1.220.291	€ 1.252.448	€ 1.646.355	31,5%

B. Aandeel nieuwe fietsen verdeeld naar prijsklasse (aantallen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% +/-
tot 300	25%	22%	22%	18%	14%	12%	11%	11%	12%	9%	10%	10%
300 t/m 499	20%	18%	11%	15%	17%	17%	16%	19%	14%	11%	9%	9%
500 t/m 699	14%	14%	17%	21%	22%	21%	22%	21%	19%	17%	14%	14%
700 t/m 899	20%	21%	20%	18%	20%	16%	15%	13%	13%	13%	12%	12%
>= 900	21%	25%	30%	30%	27%	33%	35%	36%	42%	49%	55%	55%
								10%	11%	12%	11%	11%
								12%	12%	15%	14%	14%
900 t/m 1499								6%	7%	8%	8%	8%
1500 t/m 2099								4%	5%	6%	9%	9%
2100 t/m 2399								4%	7%	8%	13%	13%
2400 t/m 2699								4%	7%	8%		
>=2700												

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% +/-
gem. aankoopbedrag	€ 728	€ 734	€ 743	€ 791	€ 844	€ 914	€ 1.010	€ 1.020	€ 1.207	€ 1.243	€ 1.499	20,6%
gem. aankoopbedrag vakhandel	€ 920	€ 960	€ 964	€ 989	€ 974	€ 1.058	€ 1.091	€ 1.086	€ 1.222	€ 1.323	€ 1.548	17,0%


C. V.d. nieuw aangeschafte fietsen vonden de aankopen plaats bij

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019*	2020
Vakhandel	71%	69%	66%	68%	71%	70%	76%	79%	74%	73%	71%
Branche-vreemd (w.o. warenhuizen)	29%	31%	34%	32%	29%	30%	24%	21%	26%	27%	29%

D. Aandeel nieuwe fietsen verdeeld in categorieën obv aantallen

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% +/- volume
Gewone toer- of stadsfiets	53%	53%	51%	50%	51%	42%	43%	42%	34%	33%	26%	-13,6%
Hybride fiets	10%	9%	8%	8%	7%	5%	6%	5%	4%	4%	3%	-9,7%
Kinder- of jeugdfiets	14%	14%	14%	13%	12%	14%	12%	12%	11%	11%	10%	0,0%
Elektrische fiets	14%	15%	17%	19%	21%	28%	29%	31%	41%	42%	50%	30,1%
MTB / ATB											5%	
Sports Hybride / Racefietsen											4%	
Overig (w.o. race-, MBT- en vouwfietsen)	9%	9%	10%	10%	9%	11%	10%	10%	11%	10%	1%	

Bijlage 3

Voertuigsoort	Voorbeelden van voertuigen	Max. snelheid en goedkeuring via...
Bromfiets-achtigen tot 45 km/u	Bromfiets Brombakfiets Brommobiel Motorstep E-step met zadel Speed pedelec	45 km/u Geel kenteken Goedkeuring via Europese verordening (EU) 168/2013
Snorfiets-achtigen tot 25 km/u	Snorfiets Brombakfiets Elektrische vouwscooter Motorstep E-step met zadel Elektrische driewieler met zadel E-bike met vermogen > 250 watt (en max. 1kw)	25 km/u Blauw kenteken Goedkeuring via Europese verordening (EU) 168/2013
Gehandicaptenvoertuigen	Gesloten gehandicapten voertuig Scootmobiel	45 km/u (afhankelijk van plaats op de weg) Verzekeringsplaatje/sticker Vrijgesteld van goedkeuring Toegelaten via Wegenverkeerswet 1994
Fiets-achtigen met trapondersteuning	E-fiets E- bakfiets E-cargobike	Trapondersteuning tot 25 km/u – fietspad Vrijgesteld van goedkeuring Toegelaten via Wegenverkeerswet 1994
Innovatieve voertuigen/Bijzondere bromfiets	Segway-achtigen E-step met grote wielen Elektrische driewieler Elektrische bolderkar (BSO-bus) Elektrisch eenpersoonsvoertuig (LEF)	25 km/u – fietspad Aanwijzing via Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen
Innovatieve elektrische vervoersmiddelen/niet toegestaan	Overige e-steps zonder zadel E-skateboard Hoverboard Overige Segway-achtigen Monowheel (EUC) Onewheel	Niet toegestaan op de openbare weg in Nederland 

LEVs in Nederland (Bron: Lichte elektrische voertuigen (LEV) door de ogen van de wegbeheerder, juli 2021 - DTV i.o.v. Ministerie van I&W)

Geraadpleegd:

- *GGD en Friese Preventie Aanpak*
- *Kenniscentrum Shared Space*
- *Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden*

Provincie Fryslân

- *Saskia van der Kamp Beliedsbrief Sport*
- *Christa Eringa Beliedsbrief Sport*
- *Geert Kluwer Infrastructuur - Nota Integraal Wegontwerp*
- *Arjan Hoks - Omgevingsvisie*
- *Harm Dijkstra – Infrastructuur*
- *Sipke van der Meulen – Mobiliteit*
- *Nynke Wilbrink - Bloeizones*
- *Age Kramer - Gastvrijheidseconomie*
- *Judith Porsius – Regionaal Mobiliteits Programma*
- *Sjoerd Vrieswijk – Provinciale Waterstaat en lobby Internationale wielerronde*
- *Jack van der Wal – Klimaat en Energie*
- *Klasina Jepma – OV deelfietsen en fietskluizen*

Klankbordgroep:

Achtkarspelen – Max de Haan

Fryske Marren - Ilona Groeneveld

Súdwest-Fryslân - Mirjam Bakker

Weststellingwerf – Jack Jongebloed

