



2014/611

6-1-2014

GRIF

25-3-2014

provincie limburg



Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 6 JAN. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 89 99
Ons kenmerk 2013/69599
Bijlage(n) 2

Behandeld N. Oroz
Doorkiesnummer (043) 389 75 86
Uw kenmerk
Maastricht 17 december 2013

Onderwerp
Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

VERZONDEN - 6 JAN. 2014

Geachte commissie,

Bijgaand treft u het informerende stuk Provinciaal Beleidsplan Fiets aan. Provincie Limburg is het laatste kwartaal met haar partners bezig geweest om het Provinciaal Beleidsplan Fiets op te stellen. Daarvoor is een startdocument opgesteld dat op 5 september 2013 in uw commissie is behandeld en de basis heeft gevormd voor de verdere uitwerking. Het **Provinciaal Beleidsplan Fiets** is als bijlage bij deze nota toegevoegd.

Na dit kaderstellende plan, zal gewerkt worden aan het **Uitvoeringsprogramma Fiets**. Dit uitvoeringsprogramma bestaat uit een lijst van fietsprojecten voor de komende jaren, inclusief uitvoeringstermijn, inspanningsverplichtingen van betrokkenen en totale projectkosten. Het uitvoeringsprogramma wordt afgestemd met alle relevante interne clusters en externe partijen.

Wij bieden u de gelegenheid om eventuele op- en of aanmerkingen betreffende dit beleidsplan fiets aan ons door te geven.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2013/69593

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informierend stuk

1 Onderwerp

Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

2 Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Provincie Limburg is met haar partners bezig om het Provinciaal Beleidsplan Fiets op te stellen. In het Provinciaal Beleidsplan Fiets zijn de kaders gesteld voor het stimuleren van het fietsgebruik de komende jaren. Na de vaststelling zal aansluitend een uitvoeringsprogramma worden opgesteld met de kansrijke projecten die binnen de gestelde kaders vallen.

In september is het startdocument Beleidsplan Fiets in de commissie RIF behandeld. De portefeuillehouder heeft toegezegd rekening te zullen houden met de door de commissie aangereikte aandachtspunten inzake:

- grensoverschrijdend fietsverkeer,
- veerpontjes,
- (sociale) veiligheid,
- langeafstandsroutes
- en snelfietsroutes.

Vervolgens is het startdocument met de gekozen actielijnen in oktober in de commissie PCOL aan bod gekomen. Er is opgemerkt dat:

- de veiligheid van fietsers met name in relatie tot landbouwverkeer aandacht verdient en de LLTB en CUMELA Limburg hierbij betrokken moeten worden;
- de betrokkenheid van en afstemming met de gemeenten als belangrijk wordt gezien;
- een relatie moet worden gelegd met ketenmobiliteit en de rol van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer.

Tijdens het planontwerp zijn drie bijeenkomsten met interne clusters en externe partijen georganiseerd. Alle betrokken actoren onderkennen de meerwaarde van de fiets en dragen deze gezamenlijk breed uit. In samenspraak met alle actoren is de meerwaarde van de fiets benoemd en is de conclusie getrokken dat de fiets tot waardecreatie leidt op velerlei gebied:

- economisch
- toerisme, recreatie en sport (gezondheid)
- verkeerskundig: bereikbaarheid en verkeersveiligheid
- leefomgeving en duurzaamheid
- aantrekkelijkheid: sfeer en beleving.

Vanuit deze waardecreatie is de allesomvattende ambitie geformuleerd: *'Het realiseren van een kwalitatief hoogstaand netwerk en klimaat voor de fiets, waarbij aandacht is voor de verschillende beweegredenen, om het aandeel fiets te verhogen.'*

Om dit te bereiken, zijn de volgende werkdoelstellingen vastgesteld:

- Veiliger fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- Makkelijker fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.

- Leuker fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.
- Sneller fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten
- Slimmer fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.

Bij alle voornoemde doelen geldt dat investeren in het hoogwaardig netwerk én het fietsklimaat essentieel is. Om de doelstellingen te bereiken, wordt gebruik gemaakt van een aantal actielijnen:

- Utilitair fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en sneller
- Snelfietsroutes: veiliger, makkelijker en sneller
- Recreatief fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en leuker
- Comfort: makkelijker en leuker
- Verkeersveiligheid
- Ketenmobiliteit: makkelijker en slimmer
- Educatie en voorlichting: veiliger, leuker en slimmer
- Innovatie, promotie en marketing: slimmer

Ten slotte is het noodzakelijk om organisatorisch rollen, taken en verantwoordelijkheden van alle relevante belanghebbenden (interne clusters en externe partijen) op provinciaal, regionaal en lokaal niveau af te stemmen. Intern streeft de Provincie naar meer integraliteit en afstemming, zodat het thema 'fiets' goed verankerd wordt in verschillende (boven)sectorale beleidsprogramma's. Het doel van het Uitvoeringsprogramma is inzichtelijk krijgen welke fiets gerelateerde projecten uitgevoerd dienen te worden binnen de reguliere bestaande budgetten.

3. Bevoegdheid

Niet van toepassing.

4. Voorstel aan Provinciale Staten en/of Statencommissie

Het voorstel is dit Provinciaal Beleidsplan Fiets ter informatie toe te zenden naar de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën.

Er zal rekening gehouden worden met de verwerking van eventuele opmerkingen en bevindingen van uw zijde in het einddocument en het nog op te stellen Uitvoeringsprogramma Fiets.

5. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Bij het uitvoeringsprogramma zal de dekking voor het beleidsplan binnen de reguliere, bestaande budgetten worden gevonden.

6. Bijlagen ter inzage en/of meegezonden

Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

Provincie Limburg

Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

Samen aan de slag voor meer fietsgebruik in Limburg

Provincie Limburg

Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

Samen aan de slag voor meer fietsgebruik in Limburg

Provincie Limburg
cluster Mobiliteit
Versie: 19 december 2013

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	5
2.	De meerwaarde van fietsen (Waarom).....	7
2.1	Waardecreatie.....	7
2.2	Waardecreatie vertaald naar ambitie en doelen.....	8
2.3	Grensoverschrijdende samenwerking.....	10
2.4	Beweegredenen.....	10
3.	Robuuste inhoud en aanpak (Werkwijze).....	12
3.1	Actielijnen.....	12
3.2	Afstemming van de actielijnen op beweegredenen.....	14
3.3	Regievoering, monitoring en evaluatie.....	14
4.	Inhoud en aanpak via de actielijnen (Wat).....	17
4.1	Utilitair fietsroutenetwerk.....	18
4.2	Snelfietsroutes.....	19
4.3	Recreatief fietsroutenetwerk.....	21
4.4	Comfort.....	23
4.5	Veiligheid.....	24
4.6	Ketenmobiliteit.....	25
4.7	Educatie en voorlichting.....	27
4.8	Innovatie en marketing/ promotie.....	28
4.9	Fietsbeleid, van buiten naar binnen.....	30
Bijlage 1	Streefcriteria ten aanzien van fietsinfrastructuur.....	3
Bijlage 2	Bestaand utilitair fietswegennet met ontbrekende schakels.....	5
Bijlage 3	De rollen en verantwoordelijkheden per participant.....	8
Bijlage 4	De opzet Uitvoeringsprogramma Fiets.....	9

Voorwoord

'Fietsen is booming', 'Fietsen is hip', 'Fietsen is business', 'Fietsen is onderscheidend', 'Fietsen is gezond'. Zomaar enkele veelgehoorde kreten die we de laatste tijd steeds meer horen. Niet zo vreemd natuurlijk, want we worden steeds ouder en vitaler en zijn meer en langer in staat om te fietsen. Dat wordt nog versterkt door de vlucht die de e-bike de laatste jaren genomen heeft. Met behulp van elektrische ondersteuning wordt de reikwijdte van de fiets vergroot en wordt zelfs geaccidenteerd terrein voor een brede doelgroep bereikbaar. Nederland dient wereldwijd als grote voorbeeld over hoe om te gaan met fietsers en fietsbeleid.

Limburg loopt echter achter ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde fietsgebruik en met name in Zuid Limburg dient een slag geslagen te worden.

Het provinciale fietsbeleid wordt daarom nieuw leven ingeblazen. Provincie Limburg heeft met medewerking van verschillende partijen gewerkt aan dit Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022. Het betreft de volgende partijen:

- De Fietsersbond
- de Mobiliteitsregio's (RMO)
- Routebureau Noord en Midden Limburg
- Routepunt VVV Zuid Limburg
- ROVL
- RWS (Ministerie I&M)
- LLTB
- CUMELA Limburg
- Maastricht Bereikbaar
- ANWB
- VVN
- Vereniging Kleine Kernen Limburg

Dit plan en dit samenwerkingsverband is een begin en een kans om op deze ingeslagen weg voort te zetten. Vele sectoren hebben op de een of andere manier het fietsen en alles er omtrent in hun portefeuille. Dit heeft Provincie Limburg meegenomen in het formuleren van haar fietsambitie en de verdere uitwerking van dit Beleidsplan Fiets.

Het Beleidsplan Fiets biedt de kaders om de relevante projecten te inventariseren en te prioriteren. Na vaststelling van dit plan is het Uitvoeringsprogramma Fiets, als afgeleide van dit Beleidsplan Fiets, opgesteld.

Samenvatting

In dit Beleidsplan Fiets is het fietsbeleid voor de periode 2014-2022 weergegeven. Het Beleidsplan Fiets heeft een kaderstellend karakter voor het Uitvoeringsprogramma Fiets.

Kernwoorden in dit beleidsplan zijn 'waarderecreatie' en 'robuust'. Waarderecreatie als uiting van de regionale meerwaarde en het gemeenschappelijk belang welke door alle betrokken partijen aan het stimuleren van fietsen worden toegekend. Robuust om het fietsbeleid toekomstvast uit te voeren. De wijze waarop we in samenspraak met alle belanghebbenden het fietsbeleid organiseren vatten we samen in de term 'projectmatig creëren': van buiten naar binnen gebruik maken van kennis en initiatieven van derden, waarbij we als Provincie waar nodig de coördinerende regierol op ons nemen.

Ambitie en doelstellingen

Met dit Beleidsplan Fiets hebben wij de volgende ambitie:

Het realiseren van **een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat**, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende *beweegredenen* om te fietsen.

Daarbij wordt ernaar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren.

	Korte afstand verplaatsingen tot 7,5 km	Totale verplaatsing per fiets
Nederland:	35,8%	26,9%
Limburg:	27,2%	21,6%

Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)

Het primaire doel is om mensen meer te laten fietsen. Om dit te realiseren heeft de Provincie Limburg de volgende werkdoelstellingen geformuleerd die de komende jaren bereikt dienen te worden:

- *Veiliger* fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- *Makkelijker* fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- *Leuker* fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.
- *Sneller* fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten
- *Slimmer* fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.

Voornoemde ambitie en doelen zijn in dit beleidsplan nog kwalitatief geformuleerd en daardoor nog beperkt 'afrekenbaar'. Bij de uitwerking van dit beleidsplan in het uitvoeringsplan zijn voor zover mogelijk de beoogde effecten van ons beleid ook gekwantificeerd en indicatoren benoemd om het welzijn van het beleid te monitoren.

Werkwijze

We willen bovenstaande doelen bereiken via een aantal actielijnen gericht op netwerkqualiteit en fietsklimaat. Het gaat daarbij om de volgende actielijnen:

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| - Utilitair fietsroutenetwerk | - Veiligheidsvoorzieningen |
| - Snelfietsroutes | - Ketenmobiliteit |
| - Recreatief fietsroutenetwerk | - Educatie en voorlichting |
| - Fietscomfort | - Innovatie, promotie en marketing |

De *beweegredenen* om te fietsen zijn divers en vragen vaak om bijzondere beleidsaandacht. We hebben daarom onze actielijnen afgestemd op de volgende *beweegredenen*: van mensen om van A naar B te gaan.

- *Woon-werk*

De (dagelijkse) fietser die van huis naar werk maximaal 15 à 20 km aflegt.

- *Naar school*

Schoolgaande kinderen leggen dagelijks vaak een redelijke afstand af tussen huis en school, al dan niet in groepsverband.

- *Winkelen*

Onder winkelen vallen diegene die naar de supermarkt gaan voor de dagelijkse boodschappen (runshoppers), maar ook diegene die op de fiets op zaterdagmiddag naar de stad gaat voor de gezelligheid (funshoppers).

- *Recreatie*

Recreatief fietsverkeer neemt een belangrijk en groeiend aandeel in het totale fietsgebruik in. De vrijetijdseconomie is groeiende.

- *Sport*

Lokale sportieve fietsers maken, al dan niet in groepsverband, hun wekelijkse fietskilometers en ook veel sportievelingen komen voor een dag, weekend en langer naar Limburg om te fietsen.

In onderstaande tabel hebben we gemarkeerd op welke *beweegrede*nen we onze actielijnen met welke soort van maatregelen in het bijzonder met betrokken partijen in de komende jaren willen richten.

<i>Beweegrede</i> nen	<i>Woon-werk</i>	<i>Naar school</i>	<i>Winkelen</i>	<i>Recreatie</i>	<i>Sport</i>
Actielijnen					
<i>Utilitair netwerk, compleet, samenhangend en hoogwaardig</i>	Actualisatie utilitair netwerk				
<i>Snelfietsroutes, hoogwaardig en snel</i>	Conform toekomstagenda				Conform toekomstagenda
<i>Recreatief netwerk, afstemming</i>				Optimaliseren recreatief netwerk	
<i>Comfort, kwaliteit fietspaden, doorstroming,</i>	Kwaliteit utilitair netwerk		Kwaliteit fietsvoorzieningen		
<i>Veiligheid, maak van de nul een punt</i>	Verkeersveilige infrastructuur				
<i>Ketenmobiliteit</i>	Afstemming met overstappunten	Fietsvoorzieningen			
<i>Educatie en voorlichting</i>		Leven lang leren, gedragsbeïnvloeding		Gedrag	
<i>Innovatie, marketing en promotie</i>	Gedragsbeïnvloeding			Fietsrouteplanners, apps, gebruiksaanbevelingen	

De tabel laat zien waar de maatregelen/ projecten zich binnen de verschillende actielijnen op dienen te richten. In het Uitvoeringsprogramma dat naar aanleiding van dit Beleidsplan Fiets is opgesteld, zijn projecten opgenomen die de komende jaren gerealiseerd dienen te worden en die passen binnen de bovengenoemde kaders. In het Uitvoeringsprogramma wordt ook aangegeven hoe de monitoring van de verschillende projecten zal plaatsvinden. Vermeld dient te worden dat het Uitvoeringsprogramma elk jaar besproken, geëvalueerd en vastgesteld wordt voor het daaropvolgende jaar. De vastgestelde projecten in het Uitvoeringsprogramma zoals deze nu is opgesteld, passen binnen de bestaande, reguliere budgetten.

Bij het opstellen van het Beleidsplan Fiets heeft afstemming plaatsgevonden met relevante plannen, te weten:

- Het ontwerp PVVP (incl. ontwerp POL 2014)
- Verkeers- en Vervoersmanagement
- het Regionaal Verbindend WegenNet
- de OV Nota van Uitgangspunten

- Agenda voor Gezondheid en Zorg
- het Wielerplan
- en Routestructuren.

Ook bij het Uitvoeringsprogramma is rekening gehouden met de inhoud van deze plannen.

Er is vervolgens ook inzicht verkregen in de bovensectorale plannen. Voor zover mogelijk is rekening gehouden met de inhoud hiervan.

Ten slotte krijgt grensoverschrijdende samenwerking nadrukkelijk de aandacht binnen de uitwerking van het Beleidsplan Fiets.

Taken, rollen en verantwoordelijkheden

Het beleidsplan Fiets is ontstaan in samenwerking met verschillende partijen die zich hebben gecommitteerd aan de inhoud ervan en het bijbehorende Uitvoeringsplan. Het betreft de partijen:

- De Fietsersbond
- de Mobiliteitsregio's (RMO)
- Routebureau Noord en Midden Limburg
- Routepunt VVV Zuid Limburg
- ROVL
- RWS (Ministerie I&M)
- LLTB
- CUMELA Limburg
- Maastricht Bereikbaar
- ANWB
- VVN
- Vereniging Kleine Kernen Limburg

Voor het effectief en efficiënt ten uitvoer brengen van de projecten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma, is het van belang dat de taken, rollen en verantwoordelijkheden van deze partijen duidelijk zijn. In samenwerking met de partijen is daarom bepaald hoe de taken, rollen en verantwoordelijkheden over de partijen verdeeld moeten worden binnen de betreffende actielijnen. De volgende vijf rollen worden onderscheiden:

1. regie,
2. ontwikkeling,
3. faciliteren,
4. implementeren en beheren
5. en (co)financier.

In de meeste gevallen voeren de Provincie Limburg, ROVL en de RMO's (gemeenten) de regie binnen de bovengenoemde actielijnen. Navolgend treft u een tabel met een compleet overzicht van de rollen per samenwerkende partij.

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureau's/VVV	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Utilitair netwerk	O	O		O	O							R
	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F
		IB										IB
		FM										FM
Snelfietsroutes		O										R
		F	F				F					F
		IB										IB

		FM					FM			FM
Recreatief netwerk	R									
	O		O	O						O
	F	F	F	F	F	F	F			F
	IB			IB						
	FM			FM						FM
Comfort	R									R
	O									O
	F	F				F				F
	IB									IB
	FM									FM
Veiligheid	R									R
	O	O	O			O				O
	F	F	F		F	F				F
	IB	IB								IB
	FM	FM								FM
Ketenmobiliteit										R
	O	O					O	O		O
	F	F	F	F	F		F	F	F	F
	IB							IB	IB	IB
	FM					FM	FM	FM		FM
Educatie en voorlichting	R									R
	O	O								O
	F	F	F	F	F	F	F	F		F
	IB	IB		IB				IB		IB
	FM	FM					FM	FM		FM
Innovatie, marketing en promotie										R
	O	O	O	O		O		O	O	O
	F	F	F	F	F	F		F		F
		IB	IB	IB		IB		IB		IB
	FM	FM	FM	FM		FM		FM		FM

Legenda

Regie	R
Ontwikkeling	O
Faciliteren	F
Implementeren/beheren	IB
(Co)financier	FM

Regievoering, monitoring en evaluatie

Ten aanzien van de uitvoering van het fietsbeleid zal de Provincie Limburg de overall regie voeren voor wat betreft de gewenste uitvoering van het Uitvoeringsprogramma. Er wordt echter nadrukkelijk gesteld dat het succes van de uitvoering een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van alle partners. Het Uitvoeringsprogramma zal jaarlijks met de betrokken partners afgestemd worden. Er zal nog in samenspraak met de betrokken partners bepaald moeten worden in welke vorm deze afstemming zal plaatsvinden.

Ook voor het Provinciaal Beleidsplan Fiets, dat tevens een PVVP-onderdeel is en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma zal – als onderdeel van een integraal programmabeheer – aan beleidsmonitoring worden gedaan. Via beleidsmonitoring kunnen de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) worden bijgehouden. Waar relevant dan wel uitvoerbaar zal dit gebeuren op het niveau van individuele projecten én gecumuleerd tot op het niveau van het totale beleids-/ programmakader. Via hanteerbare meetbare indicatoren kan zo een tijdige en periodieke monitoring van de uitvoering van het beoogde beleid worden bijgehouden. Ook kan aldus in partnerschap met relevante stakeholders eventueel worden overwogen tot tussentijdse inhoudelijke, financiële en/ of procedurele aanpassingen van beleid en/ of uitvoeringsprogramma. Er is zowel een tussentijdse evaluatie als een eindevaluatie voorzien.

1. Inleiding

Limburg staat landelijk bekend als een waar fietsparadijs. Veel recreanten zoeken de Zuid-Limburgse heuvels op, al dan niet geïnspireerd door sportieve evenementen zoals de Amstel Gold Race. Of men rijdt via de fietsknooppunten prachtige (grensoverschrijdende) routes door het Limburgse landschap. Paradoxaal is echter dat het fietsgebruik bij de dagelijkse verplaatsingen in Limburg ver achter blijft ten opzichte van de rest van het land.

Verder is in 2009 het Programma Fiets opgesteld dat een horizon heeft tot 2015. In dit Programma Fiets vormen de volgende vier thema's het uitgangspunt:

1. Fietsbeleid steden
2. Fietsnetwerk
3. Ketenmobiliteit
4. en imago versterking.

In het coalitieakkoord 2012-2015 krijgt fietsinfrastructuur de nodige aandacht. Er zijn tevens ambities op het gebied van gezondheid, sport, recreatie/ toerisme, milieu en veiligheid.

De Provincie werkt momenteel nog te weinig samen met de aangrenzende landen en aangrenzende provincies aan het completeren van de fietsinfrastructuur en fietsstimulering. Dit kan beter. Behalve de provincie voeren ook andere partijen fietsprojecten uit of zetten fietsinitiatieven op met vergelijkbare doelen. Vaak echter zonder dat partijen hiervan onderling op de hoogte zijn, waardoor een betere afstemming door meerdere partijen noodzakelijk wordt geacht.

Bovenstaande benadrukt de noodzaak voor Provincie Limburg om het fietsbeleid te actualiseren en actiever aan de slag te gaan met de fiets en vooral het dagelijkse fietsgebruik een boost te geven. Dit wil Provincie Limburg realiseren in samenwerking met relevante partijen, maar ook door afstemming te zoeken met relevante plannen, te weten:

- Het PVVP
- Verkeers- en vervoersmanagement
- het Regionaal Verbindend WegenNet
- de OV Nota van Uitgangspunten
- Agenda voor Gezondheid en Zorg
- het Wielerplan
- en Routestructuren.

Er is ook inzicht verkregen in de bovensectorale plannen. Voor zover mogelijk is rekening gehouden met de inhoud hiervan.

Kernwoorden in dit beleidsplan zijn 'waardecreatie' en 'robuust'. Waardecreatie als uiting van het gemeenschappelijk belang en de meerwaarde die door alle betrokken partijen aan fietsen wordt toegekend en robuust om toekomstvastheid mee uit te drukken. De wijze waarop we in samenspraak met alle belanghebbenden het fietsbeleid willen organiseren vatten we samen in de term 'projectmatig creëren': van buiten naar binnen gebruik maken van kennis en initiatieven van derden, waarbij we soms de regierol vervullen, maar soms ook alleen faciliterend en ondersteunend zijn. Provincie Limburg wil met dit plan komen tot een breed gedragen ambitie, doelen en kaders. Nadat dit plan vastgesteld is, wordt samen met betrokken interne en externe actoren gewerkt aan een Uitvoeringsprogramma Fiets dat elk jaar gezamenlijk geactualiseerd dient te worden. Het betrekken van partners betekent inzicht in elkaars belangen en initiatieven, maar ook het gebruik maken van elkaars draagvlak, inspiratie, wensen en waar mogelijke gezamenlijke inzet.

Ten slotte beogen we naast de beleidsinhoudelijke kaders ook de organisatorische kaders inzichtelijk weer te geven.

In hoofdstuk twee wordt de meerwaarde van fietsen toegelicht. Er wordt uitgelegd waarom een actualisatie noodzakelijk is, welke ambitie wordt nagestreefd en de doelstellingen die bereikt dienen te worden. De meerwaarde van fietsen ten aanzien van de verschillende beweegredenen en de doelgroepen wordt nader uitgewerkt. In hoofdstuk drie wordt vervolgens ingegaan waarop de betrokken partijen zich willen richten. Hiervoor zijn actielijnen vastgelegd die als uitgangspunt dienen voor de afbakening van de projecten die worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Als financieel kader voor het uitvoeringsprogramma gelden de huidige reguliere financiële middelen. De daadwerkelijke inhoud en aanpak via de actielijnen wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk vier.

2. De meerwaarde van fietsen (Waarom)

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal waarom het zo belangrijk is dat we samen investeren en waarom we samen sterker zijn. Onder de noemer 'waardecreatie' gaan we in op de (meer)waarde van fietsen vanuit verschillende invalshoeken. Met waardecreatie wordt het gemeenschappelijk belang en de meerwaarde van wederkerigheid bedoeld.

2.1 Waardecreatie

We willen het fietsen in Limburg voor de toekomst structureel op de kaart zetten door te zorgen voor een breed gezamenlijk belang. Samen met de betrokken actoren hebben we de meerwaarde van fietsen benoemd. Fietsen leidt tot waardecreatie op uiteenlopende thema's:

- *Mobiliteit en bereikbaarheid*
- *Economie en toerisme*
- *Leefbaarheid en duurzaamheid*
- *Recreatie, sport en gezondheid*
- *Sfeer en beleving.*

Onze visie op 'waardecreatie' toegespitst op deze thema's.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Door de toegenomen automobilititeit in de laatste decennia is de bereikbaarheid van de economische locaties en diverse voorzieningen in de steden steeds meer onder druk komen te staan. We willen de regionale bereikbaarheid voor de toekomst blijven garanderen door ook stevig in te zetten op de fiets. De fiets op de verplaatsingen tot 15 à 20 km wordt in toenemende mate concurrerend voor de auto. De e-bike met zijn toegenomen reikwijdte versterkt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, doordat fietsen ook over grotere afstand en in heuvelachtige omgeving aantrekkelijker wordt. In het kader van ketenmobiliteit zien we voor de fiets in relatie met openbaar vervoer een sterke rol weggelegd.

Economie en toerisme

Fietsen is tegenwoordig big business. Op het gebied van bijvoorbeeld lifestyle, sport, gezondheid, recreatie en toerisme valt er veel geld te verdienen aan fietsers. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de stijgende verkoop van hippe nieuwe fietstypen als de e-bike of de bakfiets en het verminderen van ziekteverzuim door fietsende werknemers. Voor de toeristische sector is fietstoerisme in de Provincie Limburg een relevante toeristische trekker, wat nog versterkt wordt door het wielertoerisme met jaarlijks terugkerende fietsevenementen (Amstel Goldrace, Limburgs mooiste).

Leefbaarheid en duurzaamheid

We willen duurzame vormen van verplaatsen stimuleren en de omvang van automobilititeit op de verplaatsingen tot 15 km beheersbaar houden. Met een verbeterde bereikbaarheid van het langzaam verkeer dragen we bij aan de leefbaarheid in stedelijke gebieden en dorpen. Ook willen we de uitstoot van geluid en fijnstof verminderen in het belang van de kwaliteit en duurzaamheid van het leefgebied.

Recreatie, sport en gezondheid

Recreatie en Leisure zijn een steeds grotere rol gaan spelen in de leefstijl van mensen. Fietsen vormt hiervan een essentieel onderdeel. Mensen zijn op zoek naar prikkels, hetzij in de vorm van sportieve uitdaging, hetzij in de vorm van recreatieve beleving. De fiets kan hier optimaal aan bijdragen. We worden met zijn allen steeds ouder en nemen tot op late leeftijd deel aan het maatschappelijk verkeer. Dit gaat samen met een duidelijke toename van het (recreatieve) fietsgebruik onder ouderen. Fietsen wordt ook in het kader van een toenemend gezondheidsbesef steeds belangrijker gevonden. Zo worden lifestyle

en gezondheid gecombineerd. Binnen de gezondheidssector is eveneens steeds meer sprake van een gezonde ondernemer en de werkgevers worden geprikkeld binnen het vervoersmanagement om woon-werk fietsen adequaat te faciliteren om zo ook het ziekteverzuim door fietsende werknemers te verminderen.

Sfeer en beleving

Sfeer en beleving worden in toenemende mate belangrijk gevonden. Voor veel fietsers staat genieten van de omgeving centraal. De fiets is het geëigende vervoermiddel om een stedelijke en landelijke regio optimaal te beleven. In relatief korte tijd kan een afstand worden afgelegd waarbij de diversiteit van een regio 'live' kan worden beleefd. Met goede fietsvoorzieningen in ruime betekenis willen we bijdragen aan sfeer- en belevingsaspecten van het fietsen. Dit kan nog verder worden versterkt door het leggen van een verbinding tussen fietstoerisme en andere vormen van recreatieve beleving, bijvoorbeeld cultuur. Vooral ook in de Limburgse krimpregio's zien we kansen om een kwaliteitslag te maken door te investeren in de fiets.

Trends in fietsen

We onderkennen dat onze fietsinfrastructuur door een meer gevarieerdere groep fietsers wordt gebruikt: e-bikes, ligfietsen, bakfietsen en (groepen) tour- en racefietsers claimen allemaal een deel van de (soms beperkte) ruimte. De e-bike blijkt te zorgen voor een impuls op het gebied van woon-werkverkeer door de grotere actieradius en de hogere gemiddelde snelheid. Daarnaast fietsen we in onze vrije tijd meer op race- en tourfietsen of brengen de kinderen naar school met de bakfiets. We willen goed inspelen op de technologische ontwikkelingen en fietstrends en daarmee samenhangende wensen van de diverse fietsers.

Schaalsprong

We willen innovatieve ideeën stimuleren om de groeiende stroom utilitaire en recreatieve fietsers in goede banen te leiden. Een schaa sprong in denken over fiets en fietsgebruik is noodzakelijk.

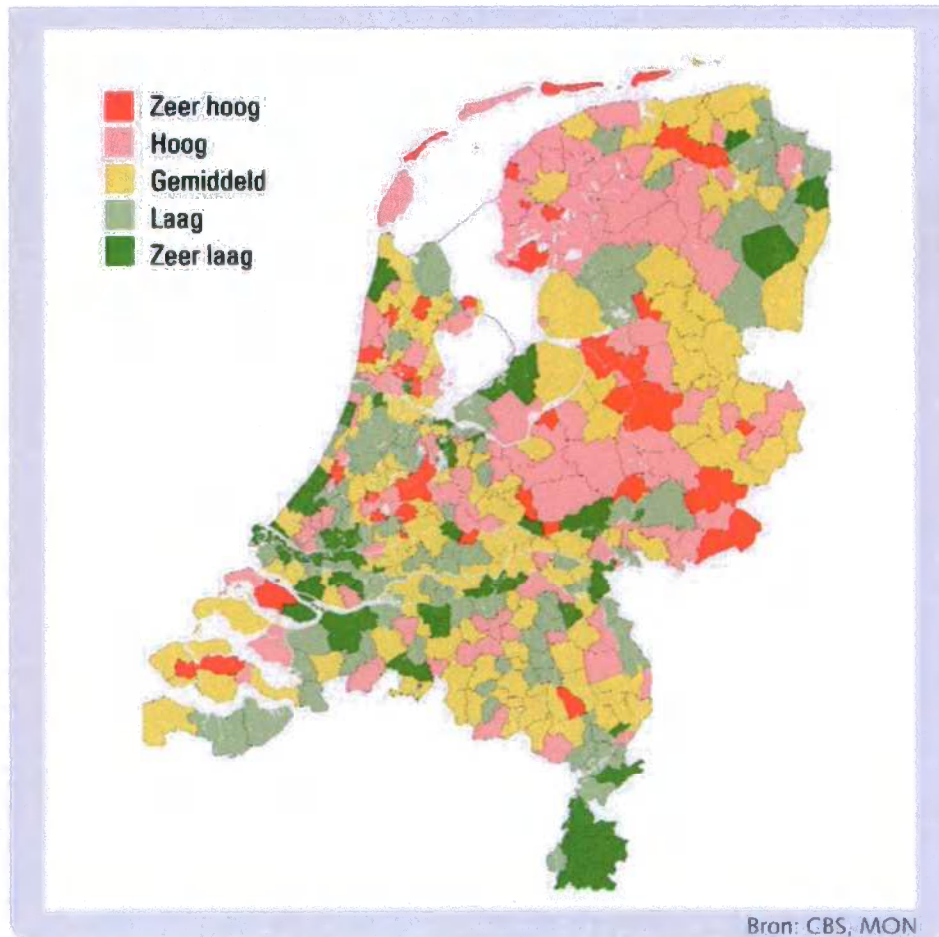
2.2 Waardecreatie vertaald naar ambitie en doelen

De hoofdambitie van ons provinciale mobiliteitsstelsel is een vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame verplaatsing te realiseren. De fiets speelt daarin een prominente rol waarvoor een kwalitatief, hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat een vereiste is en waarbij er aandacht is voor de verschillende beweegredenen om te fietsen. Daarmee willen we het aandeel fiets verhogen, in het bijzonder in het dagelijkse verkeer en bijdragen aan doelstellingen op het gebied van economie, leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Er wordt naar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren.

We zien tevens de gestegen populariteit van de (elektrische) fiets, de rol van de fiets in de ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding. Hierbij zien we de samenwerking met de verschillende actoren als de belangrijkste succesfactor van het provinciale fietsbeleid.

Meer fietsen in Limburg

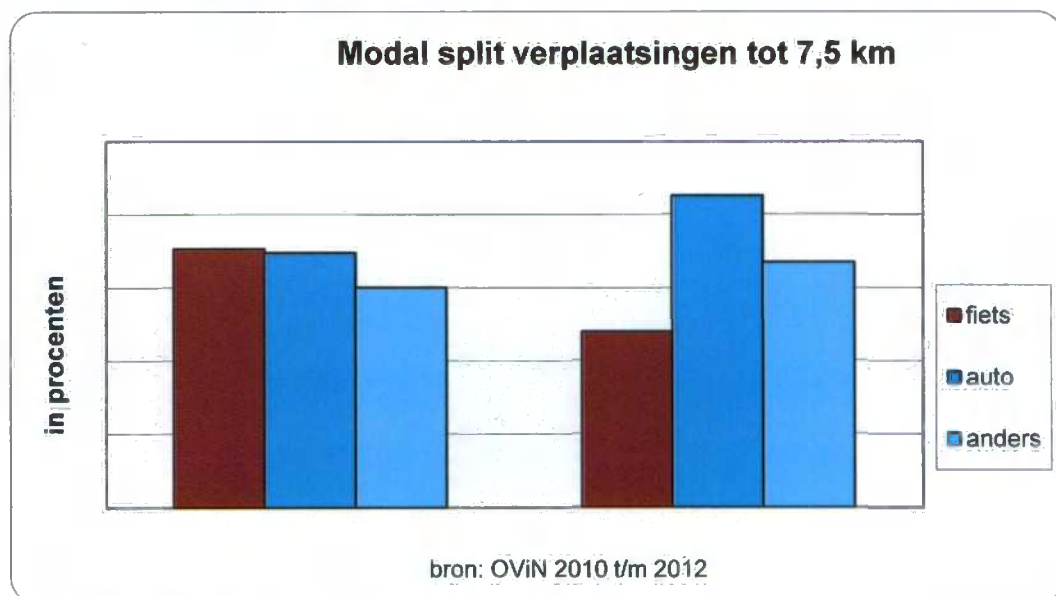
Het aandeel fiets in het totale aantal verplaatsingen in Limburg ligt op 21,6%, in tegenstelling tot 26,9% landelijk. Op de afstand tot 7,5 km ligt het aandeel fiets in Limburg gemiddeld op 27,2%, maar ook dat is nog altijd een stuk lager dan het landelijk gemiddelde van 35,8%. In figuur 1 staat het fietsaandeel tot 7,5 km per gemeente weergegeven. Het fietsaandeel betreft alle verplaatsingen met herkomst en/ of bestemming in desbetreffende gemeente. Het aandeel fiets is gebaseerd op cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland.



Bron: CBS, MON

Figuur 2.1: Aandeel fiets in de provincie Limburg onder de 7,5 km (bron: CBS)

In figuur 2 zijn verplaatsingen tot 7,5 kilometer weergegeven over de jaren 2010 t/m 2012 in Limburg vergeleken met het landelijk gemiddelde. In Nederland op de afstanden tot 5 kilometer heeft de fiets een aandeel van 50%. Op de afstanden tot 10 kilometer is dit 25% en op afstanden tot 15 kilometer 10%. Uit onderzoek blijkt dat 61% van bevolking binnen 15 kilometer van het werk woont.



bron: OViN 2010 t/m 2012

Figuur 2.2: Modal split verplaatsingen tot 7,5 km

We willen de Limburgers stimuleren om meer te fietsen door het provinciale uitvoeringsplan fiets af te stemmen op een vijftal werkdoelstellingen:

- *Veiliger* fietsen: minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- *Makkelijker* fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- *Leuker* fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.
- *Sneller* fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten.
- *Slimmer* fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.

Voor alle werkdoelen geldt dat investeren in het netwerk én het fietsklimaat essentieel is. Het netwerk vraagt om een robuuste inhoud. Daarvoor is een aantal actielijnen geformuleerd. Fietsklimaat vraagt (ook) om een robuuste aanpak. Een goed fietsklimaat vereist dat de organisatorisch rollen, taken en verantwoordelijkheden van alle relevante partijen op regionaal en lokaal niveau goed op elkaar afgestemd zijn.

Voor genoemde ambitie en doelen zijn in dit beleidsplan nog kwalitatief geformuleerd en daardoor nog beperkt 'afrekenbaar'. Dit wordt in het Uitvoeringsprogramma geconcretiseerd.

2.3 Grensoverschrijdende samenwerking

Met name op het gebied van het utilitair fietswegennet leeft de wens om samenwerking te zoeken met grensoverschrijdende partners zoals andere provincies, maar ook met Duitsland en België. Met name in Duitsland (Aken) zijn er op dat gebied al initiatieven opgestart. En ook op interprovinciaal gebied zijn verschillende projecten opgestart, zoals de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen en www.fietsrouteplanner-zuid.nl. Ook wat het recreatief netwerk betreft, zijn er verschillende grensoverschrijdende initiatieven zoals het completeren van de Maasroute, vanaf Parijs tot Arnhem.

Deze en andere grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven komen in het Uitvoeringsprogramma, onder de actielijnen utilitair fietswegennet en recreatief, als ook onder innovatie, marketing en promotie, nadrukkelijk aan de orde en zullen verder ontplooid worden. Gesprekken hierover zijn reeds gaande.

2.4 Beweegredenen

De motieven of de redenen waarom mensen van A naar B, of zomaar een rondje fietsen zijn uiteenlopend. Wat een recreant of sportfietser belangrijk vindt, kan minder van belang zijn voor een woon-werk fietser of iemand die van huis naar school fietst. In deze paragraaf gaan we daar onder het kopje 'beweegredenen' nader op in, omdat we onderscheid in 'beweegredenen' belangrijk vinden voor een effectief fietsbeleid. In dit beleidsplan worden de volgende beweegredenen onderscheiden:

Woon-werk

De (dagelijkse) fietser die van huis naar werk maximaal 15 à 20 km aflegt. Deze fietser heeft behoefte aan een korte, snelle, comfortabele route en hecht wat minder waarde aan sfeer en beleving. Directe, snelle verbindingen, goede stallingsvoorzieningen en aanvullende maatregelen (fietsklimaat op het werk) stimuleren het fietsgebruik voor woon-werk verkeer.

Naar school

Schoolgaande kinderen zijn een bijzondere groep van zorg. Zij leggen dagelijks vaak een redelijke afstand af tussen huis en school, al dan niet in groepsverband. Vanwege de jonge leeftijd zijn zij zich nog niet volledig bewust van alle gevaren die het verkeer met zich mee brengt. Zij vormen hiermee een (extra) kwetsbare doelgroep. Veilige routes van huis naar school zijn letterlijk van levensbelang. Maar ook met de inzet van voorlichting en educatie kan bij deze groep nog veel (aan veiligheid) gewonnen worden. In veel gevallen zullen jongeren kiezen voor de kortste route, tenzij men door een stukje om te

fietsen het merendeel van de route in groepsverband kan afleggen. In het belang van een veilige school-thuisroute vraagt het fietsen in groepsverband dan ook extra aandacht.

Winkelen

Onder winkelen vallen diegene die naar de supermarkt gaan voor de dagelijkse boodschappen (runshoppers), maar ook diegene die op de fiets op zaterdagmiddag naar de stad gaat voor de gezelligheid (funshoppers). Hoewel in eerste instantie onderschat, zijn fietsers verantwoordelijk voor een groot gedeelte van de winkelomzet. Per keer wordt weliswaar minder gekocht, maar de bezoekfrequentie is hoger dan wanneer men met de auto komt. Afstanden zijn vaak kort, vandaar dat met name goede stallingsvoorzieningen en een veilige en directe route van belang zijn.

Recreatie

Recreatief fietsverkeer neemt een belangrijk en groeiend aandeel in het totale fietsgebruik in. De vrijetijdseconomie is groeiende. Ouderen blijven langer vitaal en hebben voldoende financiële middelen om aan deze vrijetijdseconomie deel te nemen. De opmars van de e-bike geeft een extra boost aan het recreatief verkeer. Routes worden langer en heuvels zijn veel minder een barrière. Sfeer en beleving van de route door het landschap en routebewegwijzering spelen een belangrijke rol.

Sport

Fietsen als sport is ook een beweegreden die onze aandacht heeft. Lokale sportieve fietsers maken, al dan niet in groepsverband, hun wekelijkse fietskilometers en ook veel sportievelingen komen voor een dag, weekend en langer naar Limburg om te fietsen. Hoofddoel van deze fietser is de uitdaging op de racefiets of mountainbike. De kenmerken van de route spelen hierbij een belangrijke rol. Ook bewegwijzering via de wegwijk en GPS zijn van belang. Ook is er behoefte aan 'uitdagende' routes over liefst verkeersluwe wegen, zodat enige snelheid gemaakt kan worden.

Een bijzonder punt dat onze aandacht bij deze beweegreden heeft is het tanende imago van de sportfietser ten gevolge van de overlastbeleving bij andere verkeersdeelnemers en bewoners van de Euregio. Grensoverschrijdende fietstoertochten dragen bij aan de populariteit van Limburg als fietswalhalla. Dit is een stimulans voor de lokale economie, maar de massaliteit van deze tochten leidt tegelijkertijd ook tot conflicten. Het is de uitdaging om hierin de juiste balans te vinden, zowel organisatorisch (afstemmen van de evenementenkalender) als op het niveau van de routeplanning. Desondanks zijn het toch ook dergelijke fietsevenementen die ervoor zorgen dat het fietsimago van Limburg een boost krijgt, naast de economische spin off die de wielerevenementen teweeg brengen. Dit alles met als doel om fietsen meer onder de aandacht te brengen. Aandachtspunten zijn de benodigde infrastructuur, zoals routestructuren, lange afstandsroutes, maar ook veilige wielersomgevingen en samenwerking met België. In dat kader bieden ook projecten die de toegankelijkheid van wielerevenementen voor jong en oud vergroten kansen.

3. Robuuste inhoud en aanpak (Werkwijze)

Draagvlak en wederkerigheid worden gezien als de belangrijkste succesfactoren van het Provinciaal Beleidsplan Fiets. Duidelijkheid over de koers die gevaren dient te worden en hoe taken en verantwoordelijkheden tussen de stakeholders het beste kunnen worden georganiseerd, is verkregen door elkaar te informeren over ieders belangen bij het stimuleren van het fietsen.

3.1 Actielijnen

In hoofdstuk 2 hebben we onze ambitie verwoord en aangegeven dat we die willen verwezenlijken door het primaire doel van 'meer fietsen' vorm en inhoud te geven via de 'werkdoelen': veiliger, makkelijker, leuker, sneller en slimmer fietsen. We willen deze doelen realiseren door ons met het Uitvoeringsplan fiets te richten op een aantal specifieke actielijnen. Via deze actielijnen willen we de beoogde kwaliteitsslag in fietsnetwerk en –klimaat waarmaken.

Utilitair fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en sneller

De utilitaire fietser gaat langere afstanden overbruggen waarbij gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur van meerdere wegbeheerders. Het utilitaire fietsgebruik willen we stimuleren ('meer fietsen') door de fietsnetwerken goed op elkaar aan te sluiten. Het fietsnetwerk dient gecompleteerd te worden door het opsporen en oplossen van ontbrekende schakels en het verbeteren van de directheid en veiligheid. Doelstellingen ten aanzien van deze actielijn zijn gericht op omvang, directheid, dichtheid (maaswijdte in relatie tot barrièrewerking) en (veilige) inrichting van het utilitair regionaal fietsnetwerk. Daarbij hebben we ook aandacht voor een goede grensoverschrijdende afstemming.

Snelfietsroutes: veiliger, makkelijker en sneller

Snelfietsroutes zien we als een belangrijke impuls voor met name het utilitair fietsverkeer. Het is een landelijke trend waar we in Limburg ook op willen inspelen. Met snelfietsroutes willen we het fietsen veiliger, makkelijker en sneller maken. Een snelfietsroute zien we als hoogwaardige netwerkaanvulling op het reeds aanwezige utilitaire netwerk, waarmee een kwaliteitsupgrade van dit netwerk tot stand wordt gebracht. Er wordt als het ware een extra infrastructurale laag toegevoegd aanvullend op het bestaande utilitair fietsroutenetwerk.

Recreatief fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en leuker

Recreatieve fietsers zijn erg divers. Van een individuele mountainbiker tot een groep wielrenners en van een gezin op weg naar een attractie tot een natuurliefhebber fietsend door de bossen. Deze diversiteit vraagt om maatwerk in de infrastructuur die bijdraagt aan makkelijker en leuker fietsen. Afstemming op organisatorisch vlak en op netwerkniveau (afstemming tussen wiel-, wandel- en mountainbikeroutes) is nodig om deze toenemende groep fietsers in goede banen te leiden.

Fietscomfort: makkelijker en leuker

Comfort is een belangrijk aspect bij het stimuleren van het fietsgebruik. Bij comfort gaat het om kwaliteit van de fietspaden en doorstroming/ prioritering op kruispunten. Maar ook om fietsersfaciliteiten als stallingen, oplaadpunten en schuilgelegenheden. Een goede bewegwijzering op het utilitaire fietsnetwerk zien we ook als een belangrijk comfortaspect. Met onze aandacht voor fietscomfort willen we het fietsen vooral makkelijker en leuker maken. Een verantwoorde routeverlichting zien we als een comfortaspect dat ook de veiligheid dient.

Verkeersveiligheid

Hoewel het aantal verkeersdoden landelijk en ook in Limburg nog steeds afneemt, blijkt het aantal ernstige gewonden in het verkeer de laatste jaren weer toe te nemen. De 'Monitor verkeersveiligheid 2012' van de SWOV constateert dat het aantal ernstige gewonden landelijk licht daalde in de periode 2000-2006, maar daarna tot 2010 steeg

met ruim 25%. Een toename die vooral te maken heeft met het grote aantal ongevallen met fietsers. Vooral senioren zijn vaker slachtoffer, omdat zij in aantal toenemen, zij meer zijn gaan fietsen en zij kwetsbaarder zijn in het verkeer dan andere verkeersdeelnemers.

Landelijk is recent gewezen op het verslappen van de aandacht voor verkeersveiligheid in het algemeen. De registratie van (fiets)ongevallen gaat hard achteruit. Vanuit het Ministerie van I&M is daarom de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid en de daaruit voortvloeiende Modelaanpak Veilig Fietsen opgezet die decentrale overheden aanspoort maatregelen te nemen voor specifieke doelgroepen. De fiets is hierbij één van de aandachtspunten.

Vanuit onze verkeersveiligheid ambitie 'Maak van de nul een punt' willen we met deze actielijn het fietsen veiliger maken. Duurzaam veilig stelt hoge eisen aan de infrastructuur voor deze kwetsbare groep waaraan we met deze actielijn willen voldoen. Ook hebben we aandacht voor (wijzigingen in) verkeerwetgeving op aspecten die de fietser raken, bijvoorbeeld betreffende het landbouwverkeer. Nadrukkelijk willen we inzetten op gedragsaspecten, omdat verkeersonveiligheid voor een groot deel veroorzaakt wordt door de verkeersdeelnemers zelf. Hiervoor is de actielijn educatie en voorlichting van betekenis.

Bij wegwerkzaamheden is de verkeersveiligheid van de fietser voor ons een extra aandachtspunt. Zaken zoals verkeersdoorstroming, oversteekbaarheid en comfort laten bij de fietser nogal eens te wensen over. Dit leidt voor een toch al per definitie kwetsbare groep tot extra verkeersonveiligheid. Een checklist met criteria ter waarborging van de veiligheid van fietsers bij wegwerkzaamheden zien we als een instrument passend in onze verkeersveiligheidsambitie 'maak van de nul een punt'.

Ketenmobiliteit: makkelijker en slimmer

De fiets is het belangrijkste voor- en natransportmiddel bij ketenmobiliteit, waarbij ook openbaar vervoer gebruikt wordt voor het hoofddeel van de verplaatsing. Het verbeteren van de fietsvoorzieningen op de overstappunten en het afstemmen van beide netwerken op elkaar heeft onze aandacht. In het bijzonder in relatie tot de nieuwe OV-concessie 2016-2031 willen we de potentie van de fiets voor ketenmobiliteit nog beter benutten door ketenmobiliteit makkelijker en slimmer te maken.

Educatie en voorlichting: veiliger, leuker en slimmer

We zetten in op verkeersgedrag en gedragsverandering met educatie, voorlichting (en handhaving). Een groot deel van de verkeersonveiligheid is toe te schrijven aan het gedrag van de verkeersdeelnemers en dan niet alleen van de fietsers. Het (h)erkennen van onveilige situaties en het creëren van begrip voor elkaar is daarbij belangrijk. In het bijzonder richten we educatie op de beweegredenen 'naar school' en 'sport'. De actielijn educatie en voorlichting dient overigens niet alleen de verkeersveiligheid. Voorlichting zien we ook als een belangrijk instrument om slimmer van A naar B te reizen door (gedeeltelijk) van de fiets gebruik te maken.

Innovatie, promotie en marketing: slimmer

Het toegenomen fietsgebruik en de veranderende positie van de fiets in de mindset van mensen leidt tot een veelheid aan fietsgerelateerde innovaties. Denk hierbij aan infrastructurele innovaties zoals andere concepten ten aanzien van fietsinfrastructuur en fietsstallingen. Maar ook technologische doorontwikkeling van de fiets, ICT-innovaties en vernieuwende manieren om de fiets slimmer in de utilitaire, recreatieve, toeristische en sportieve markt te zetten. Hierbij willen we kennis en innovatiekracht van bedrijven in de provincie inzetten.

Met een innovatieve aanpak willen we ook duurzaam fietsgebruik stimuleren. Innovatieve manieren vinden om latente fietsers te verleiden en huidige fietsers te behouden. Hierbij denken we aan campagnes wel of niet gericht op specifieke doelgroepen.

Marketing is tweeledig: enerzijds zien we marketing ter stimulering van het 'product' fiets (het benoemen van alle voordelen en het wijzen op alle gemakken); anderzijds willen we met marketing ook de provincie Limburg op de kaart zetten als dé fietsprovincie van Nederland.

3.2 Afstemming van de actielijnen op beweegredenen

De genoemde werkdoelen willen we bereiken via de actielijnen. In hoofdstuk 2 hebben we aangegeven dat een effectief fietsbeleid vraagt om 'oog' te hebben voor de verschillende beweegredenen. Uiteraard zijn de actielijnen waarlangs we willen werken allemaal in meerdere of mindere mate van betekenis voor alle beweegredenen. In het belang van beleidseffectiviteit willen we de actielijnen waar nodig nog specifiek afstemmen op de beweegredenen.

In tabel 1 is aangegeven op welke beweegredenen we ons met de actielijnen in het bijzonder willen richten bij de concretisering van het Beleidsplan Fiets in het uitvoeringsplan voor de komende jaren.

Beweegredenen	Woon-werk	Naar school	Winkelen	Recreatie	Sport
Actielijnen					
Utilitair netwerk, compleet, samenhangend en hoogwaardig	Actualisatie utilitair netwerk				
Snelfietsroutes, hoogwaardig en snel	Conform toekomstagenda				Conform toekomstagenda
Recreatief netwerk, afstemming				Optimaliseren recreatief netwerk	
Comfort, kwaliteit fietspaden, doorstroming,	Kwaliteit utilitair netwerk		Kwaliteit fietsvoorzieningen		
Veiligheid, maak van de nul een punt	Verkeersveilige infrastructuur				
Ketenmobiliteit	Afstemming met overstappunten	Fietsvoorzieningen			
Educatie en voorlichting		Leven lang leren, gedragsbeïnvloeding		Gedrag	
Innovatie, marketing en promotie	Gedragsbeïnvloeding			Fietsrouteplanners, apps, gebruiksaanbevelingen	

Tabel 3.1: Afstemming actielijnen op beweegredenen

3.3 Regievoering, monitoring en evaluatie

Ten aanzien van de uitvoering van het fietsbeleid zal de Provincie Limburg de overall regie voeren voor wat betreft de gewenste uitvoering van het Uitvoeringsprogramma. Er wordt echter nadrukkelijk gesteld dat het succes van de uitvoering een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van alle partners. Het Uitvoeringsprogramma zal jaarlijks met de betrokken partners afgestemd worden, waarbij het uitgangspunt voor de Provincie de huidige financiële middelen zijn. Er zal nog in samenspraak met de betrokken partners bepaald moeten worden in welke vorm deze afstemming zal plaatsvinden.

Ook voor het Provinciaal Beleidsplan Fiets, dat tevens een PVVP-onderdeel is en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma zal – als onderdeel van een integraal programmabeheer – aan beleidsmonitoring worden gedaan. Via beleidsmonitoring kunnen de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) worden bijgehouden. Waar relevant dan wel uitvoerbaar zal dit gebeuren op het niveau van individuele projecten én gecumuleerd tot op het niveau van het totale beleids-/programmakader. Via hanteerbare meetbare indicatoren kan zo een tijdige en periodieke monitoring van de uitvoering van het beoogde beleid worden bijgehouden. Ook kan aldus

in partnerschap met relevante stakeholders eventueel worden overwogen tot tussentijdse inhoudelijke, financiële en/ of procedurele aanpassingen van beleid en/ of uitvoeringsprogramma. Er is zowel een tussentijdse evaluatie als een eindevaluatie voorzien.

4. Inhoud en aanpak via de actielijnen (Wat)

In paragraaf 3.1 hebben we toegelicht via welke actielijnen we het fietsbeleid in een uitvoeringsprogramma willen concretiseren. In paragraaf 3.2 hebben we in een matrix aangegeven op welke *bewegredenen* we de actielijnen in het bijzonder willen afstemmen en op welke maatregelen/ thema's/ onderwerpen de nadruk gelegd is bij de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma. In dit hoofdstuk wordt de inhoud en aanpak van deze afstemming uitgewerkt. Per actielijn wordt weergegeven hoe de taken, rollen en verantwoordelijkheden over partijen verdeeld zijn. We onderscheiden een vijftal rollen:

1. regie,
2. ontwikkeling,
3. faciliteren,
4. implementeren en beheren
5. en (co)financier.

Ad 1. Regie

De partij die de regie heeft over een bepaalde actielijn, voert in principe de coördinatie van de projecten, initiatieven, maatregelen van de betreffende actielijn. Er moet nadrukkelijk gezegd worden dat de regievoerende partij niet de verantwoordelijkheid heeft over hetgeen dat ten behoeve van een actielijn plaatsvindt. Deze verantwoordelijkheid ligt bij alle betrokken partijen.

Ad 2. Ontwikkeling

De rol van ontwikkelaar heeft die partij die komt met een bepaald project/ initiatief om fietsgerelateerde initiatieven op te pakken. Degene die het project ontwerpt met alle daarbij behorende activiteiten, zoals het maken van een projectplan inclusief kosten, planning en het betrekken van de noodzakelijke partijen.

Ad 3. Faciliteren

De partijen die betrokken worden bij een project/ initiatief/ maatregel zijn dus de partijen met een faciliterende rol. Zij verstrekken alle mogelijke hulp voor de realisatie van een project. Hierbij kan gedacht worden aan mensuren, materieel en kennis, maar een partij kan ook op financieel gebied faciliteren. Daarover meer onder Ad 5.

Ad 4. Implementeren en beheren

De implementerende (aanleg, uitvoering en realisatie) en beherende rol is voor partijen zoals wegbeheerders en gemeenten als het gaat om fietsinfrastructuur. ROVL implementeert projecten op het gebied van voorlichting en educatie. Ook commerciële partijen kunnen op het gebied van marketing en communicatie een rol spelen bij het implementeren en beheren van fietsgerelateerde projecten.

Ad 5. (Co)financiering

Alle betrokken partijen kunnen een financierende rol hebben. Provincie Limburg zal zich inspannen om een financiële bijdrage te leveren voor goedgekeurde, externe projecten ter hoogte van 20% tot 40% van de totale projectkosten. Wat betreft de eventueel inzetbare publieke middelen vanuit budgetten van de EU, rijk, provincie, gemeenten, etc. dan wel privaats van de markt is zeker in de huidige tijd extra oplettendheid nodig. Dit zowel voorafgaand bij de opstart van het beleid/ uitvoeringsprogramma, als wel tussentijds ten tijde van de uitvoering. Ditzelfde geldt ook op individueel projectniveau. Projecten zullen daarom scherp worden beoordeeld op effectiviteit en efficiency onder het motto "werk met werk" maken. Voor wat betreft de financiële bijdrage van Provincie Limburg dient vermeld te worden dat de dekking van deze bijdragen plaats dient te vinden binnen de bestaande, reguliere budgetten.

4.1 Utilitair fietsroutenetwerk

Inhoud

Het utilitair fietsroutenetwerk betreft de infrastructuur die vooral wordt gebruikt om naar werk of school te gaan. Deze infrastructuur wordt beheerd door Provincie Limburg en de Limburgse gemeenten. Het utilitair fietsroutenetwerk vormt de 'ruggengraat' voor de utilitaire fietser in Limburg. Een goed geoutilleerd netwerk is stimulerend om (vaker) gebruik te maken van de fiets gelet op de frequentie waarin de betreffende beweegredenen aan de orde zijn: dagelijks of meerdere keren per week. Het gebruik van dit netwerk is daardoor (in potentie) dan ook intensief. Bij de ontwikkeling van het utilitaire fietsnetwerk streven we daarom naar een optimale afstemming op de beweegredenen 'woon-werk' en 'naar school'.

Allereerst zal het gewenste utilitaire netwerk voor de provincie Limburg geactualiseerd worden. We willen in dat kader ook de gewenste en de huidige situatie van het netwerk in beeld brengen. De huidige situatie zoals deze nu bekend is, dateert uit 2008 en is reeds achterhaald. Waar staan we nu begin 2014 en wat moet er nog aan utilitair netwerk gerealiseerd worden gelet op ambitie en doelen? Op dit moment is in ieder geval bekend dat de totale lengte van het utilitaire fietsnetwerk 1.328 km bedraagt. De Provincie Limburg heeft 530 km aan utilitair fietswegennet in haar beheer, het overige gedeelte valt onder gemeentelijk beheer. De ontbrekende gedeeltes in dit fietsnetwerk bedragen in totaal 319 km.

Een adequaat utilitair netwerk behoort aan de volgende eisen te beantwoorden. Voor de volledigheid zijn comfortverhogende maatregelen hier eveneens meegenomen.

Routeniveau:

- Tracé geschikt voor zowel utilitair als recreatief gebruik;
- Aandacht voor ontsluiting bedrijven en scholen;
- Maximale fietspotentie genereren door belangrijkste attractiepunten met elkaar te verbinden;
- Zoveel mogelijk belangrijke dwarsverbindingen laten aansluiten op de snelfietsroute;
- Zoveel mogelijk conflictvrij
 - Ongelijkvloers;
 - Gelijkvloers: fietsers in de voorrang en minimaliseren wachttijden naar 60 seconden voor fietsers bij oversteken.
- Ontwerpsnelheid: 25 km/u.
- Sluitend netwerk, zodat fietsers niet voor verrassingen komen te staan.
- Maximale directheid, omdat het gaat om frequente verplaatsingen en mensen niet graag omfietsen om naar hun werk of school te gaan. Omrijden voor barrières dient minimaal te zijn.
- Een hoge dichtheid door waar nodig de maaswijdte te verkleinen en ontbrekende schakels te realiseren.
- Grensoverschrijdend aansluitend om de utilitaire fietsstromen te faciliteren.

Inrichtingsniveau:

- Enkelzijdig in twee richtingen te berijden fietspad / dubbelzijdig
- Asfalt of cementbeton;
- Qua vormgeving streven naar uniformiteit en herkenbaarheid ('huisstijl').
- Herkenbaar en samenhangend netwerk, waardoor fietsers netwerklogica ervaren.
- Uniforme bewegwijzering.
- Slimme verlichting.

Aanpak

We willen als Provincie een regierol vervullen door gemeenten en regio's te stimuleren en samen zorg te dragen voor het completeren en actualiseren van het utilitaire fietsnetwerk. Voor wat betreft de provinciale wegen staan we als Provincie aan de lat voor planvorming, realisatie, beheer en onderhoud van de fietsvoorzieningen. Voor het overige

gedeelte van het utilitaire fietsnetwerk zijn de gemeentelijke wegbeheerders verantwoordelijk. Daar waar geen reguliere, utilitaire fietsvoorzieningen mogelijk zijn bij de aanleg van ontbrekende schakels, zullen alternatieve mogelijkheden, zoals het gebruik van een veerpont, in overweging genomen worden.

Rolverdeling	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietzersbond	Routebureau's	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Regie												
Ontwikkeling												
Faciliteren												
Implementeren en beheren												
(Co)financier												

Tabel 4.2: Rolverdeling participanten ten aanzien van utilitair fietsroutenetwerk

De regie ten aanzien van deze actielijn ligt bij de Provincie Limburg. De rol van ontwikkelaar ligt bij ROVL, de Regio's en gemeenten (RMO's), de Routebureau's, LLTB en Cumela en de Provincie Limburg. Alle betrokken partijen hebben in deze actielijn een faciliterende rol behalve de OV-autoriteiten. Het implementeren, beheren en financieren van de projecten die gericht zijn op het utilitaire fietswegennet valt onder de verantwoordelijkheid van de Regio's en gemeenten (RMO's) en Provincie Limburg.

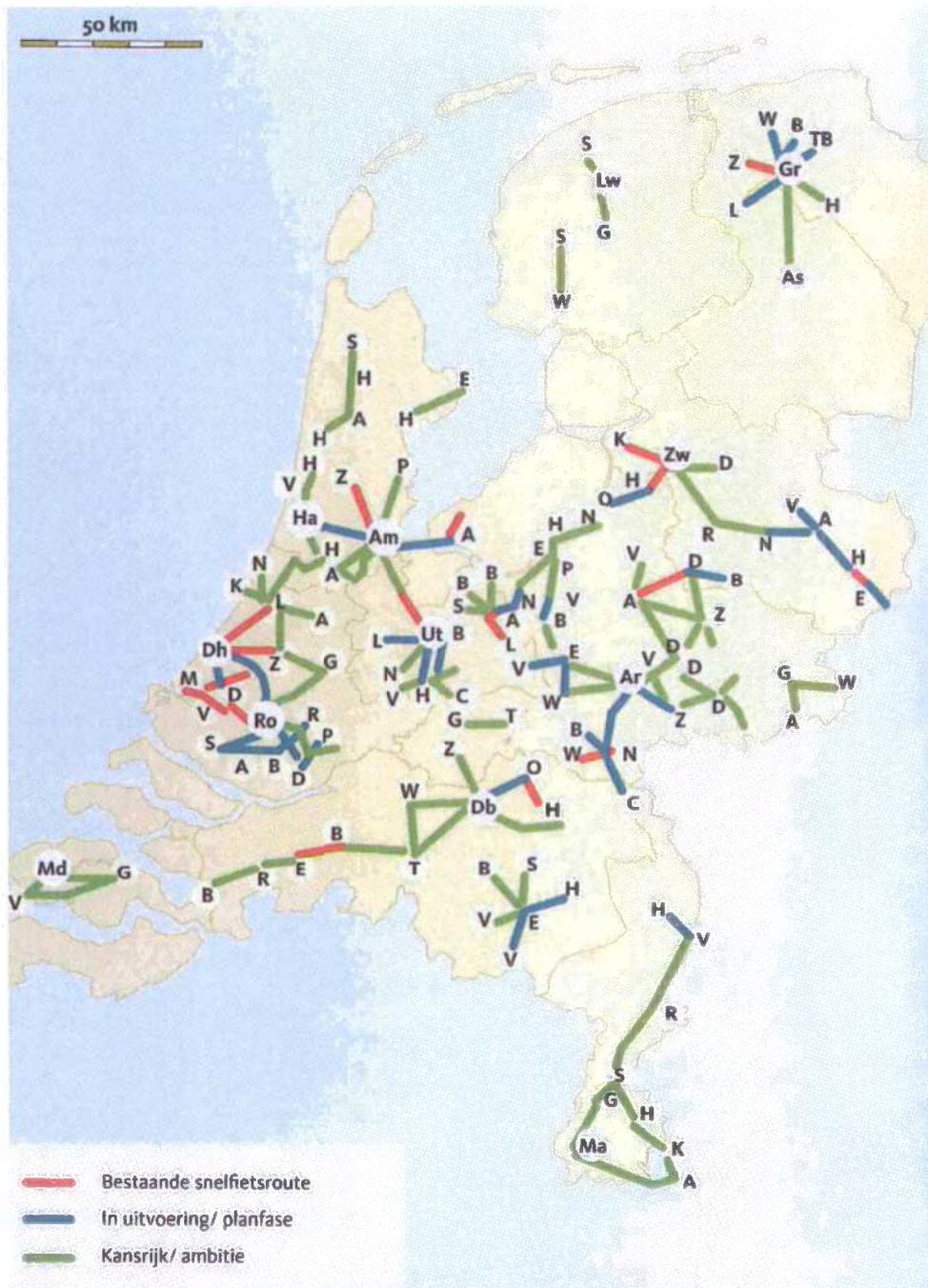
4.2 Snelfietsroutes

Inhoud

Sinds enkele jaren maken snelfietsroutes onderdeel uit van de landelijke beleidsvorming om fietsers over langere afstand beter te faciliteren. Uit de Toekomstagenda voor snelfietsroutes die in september 2013 aan de minister is aangeboden, blijkt dat er landelijk veel snelfietsroutes in voorbereiding of in studie zijn. Zie figuur 3. Dit zijn snelfietsroutes voor de middellange afstand die gemeentegrenzen overstijgen. Soms wordt geheel nieuwe infrastructuur aangelegd, soms voert de route over bestaande infrastructuur en zijn maatregelen noodzakelijk om bestaande fietsvoorzieningen in het tracé ook echt de allure van een snelfietsroute te geven. Deze snelfietsroutes worden in eerste instantie ingezet voor het woon-werk verkeer.

Snelfietsroutes zien we vooral als een voorziening op trajecten waar de fiets een alternatief kan zijn voor het drukke autoverkeer. Hiermee wordt de *bewoegreden* woon-werk gefaciliteerd waar sprake is van drukke forens-relaties. Daarbij is het idee dat de fietser over een afstand van circa 15-20 km een directe, snelle, zo mogelijk conflictvrije en verkeersveilige route wordt aangeboden die over deze afstand qua reistijd kan concurreren met de auto.

In toenemende mate zien provincies, regio's en gemeenten de meerwaarde in van snelfietsroutes, waarbij niet alleen het woon-werk motief wordt bediend, maar ook de sportieve fietser en in mindere mate de recreatieve fietsverplaatsingen die over korte afstand plaatsvinden. Ook in gebieden en op vervoersrelaties waar zich niet direct een bereikbaarheidsprobleem voordoet onderkent men de waarde van snelle, comfortabele, directe en veilige verbindingen voor het langzaam verkeer, temeer omdat met de opkomst van de e-bike de reikwijdte van de fiets wordt vergroot hetgeen de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verder verbetert.



Figuur 4.3: (Gewenste) snelfietsroutes in Nederland (bron: Toekomstagenda)

In Limburg wordt in de periode tot 2015 concreet de route Venlo – Horst (Greenport Bikeway) gerealiseerd en zijn routes als Sittard – Roermond – Venlo, Sittard – Geleen – Maastricht, Sittard – Heerlen – Kerkrade – Aachen en Maastricht – Aachen in studie. Nadrukkelijk wordt hierbij gewezen op mogelijke toekomstige snelfietsroutes over de grenzen heen zoals Maastricht – Lanaken of Weert – Eindhoven. Hiermee wordt als het ware een laag toegevoegd aan het utilitaire fietsrouten netwerk.

Operationele eisen ten aanzien van de fietsinfrastructuur van snelfietsroutes zijn opgenomen in bijlage 1. Deze zijn afkomstig van CROW/ KPVV.

Aanpak

Veelal worden initiatieven ontplooid vanuit de regio's (RMO's). Het initiatief ligt bij de regio die in samenspraak met de gemeenten het tracé kiest en voorstellen doet voor de inrichting en de maatregelen. Het is aan ons om de regio van mogelijke snelfietsroutes in beeld te brengen en in samenspraak met regio's en gemeenten kansrijke routes nader te onderzoeken en te ontwikkelen. Grensoverschrijdende samenwerking in relatie tot snelfietsroutes wordt als belangrijke speerpunt beschouwd en is als dusdanig ook meegenomen in het Uitvoeringsplan.

Om een snelfietsroute letterlijk en figuurlijk op de kaart te zetten en hiervoor van de hogere overheid financiële middelen te verkrijgen kan een gezamenlijke lobby vanuit de regio én de Provincie Limburg bijdragen aan het uitdragen van de route. Ten aanzien van snelfietsroutes vervullen we een in principe een regierol, maar hebben we indien nodig ook een faciliterende en ondersteunende rol en sturen we op kwaliteit (eenheid en uitstraling).

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Rolverdeling												
Regie												
Ontwikkeling												
Faciliteren												
Implementeren en beheren												
(Co)financier												

Tabel 4.3: Rolverdeling participanten ten aanzien van snelfietsroutes

Ook hier heeft de Provincie Limburg de regie in handen. De verantwoordelijkheid ten aanzien van de ontwikkeling van snelfietsroutes ligt bij de Regio's en gemeenten (RMO's) en de Provincie Limburg. De projecten worden gefaciliteerd door de Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietsersbond, Rijkswaterstaat/ Ministerie I&M en de Provincie Limburg. Geïmplementeerd en beheerd worden de projecten/ maatregelen door de Regio's en gemeenten (RMO's) en Provincie Limburg en de financiering van de projecten vindt plaats door Regio's en gemeenten (RMO's), Rijkswaterstaat/ Ministerie I&M en de Provincie Limburg.

4.3 Recreatief fietsroutenetwerk

Inhoud

Het recreatieve fietsroutenetwerk heeft in navolging van België ook in Limburg vorm gekregen door middel van knooppunten. Dit netwerk is provinciebreed en sluit aan op het recreatieve routenetwerk in België en Duitsland. Er wordt opgemerkt dat het aanpassen van de routes een continu proces is, waarbij afstemming nodig is tussen de diverse wegbeheerders en de routepunten. Dit blijft dus een aandachtspunt. Met name aan de Duitse kant valt er nog veel winst te behalen als het gaat om een goede grensoverschrijdende samenwerking. De samenwerkingsverbanden met Kreis Heinsberg en Kreis Kleve verlopen goed, maar een samenwerking met bijvoorbeeld Kreis Viersen biedt nog mogelijkheden om het recreatief fietsnetwerk goed grensoverschrijdend te laten functioneren.

Naast de knooppunten bestaan er nog diverse overige recreatieve fietsroutes. Hier gaat het om landelijke fietsroutes (LF) en regionale (thematische) fietsroutes. Om een wildgroei aan routes en verwijzingen te voorkomen is afstemming tussen het knooppuntennetwerk en deze routes noodzakelijk, waarbij is uitgesproken dat het knooppuntennetwerk leidend is in de routekeuze. Tevens dient waar nodig en mogelijk

aansluiting gezocht te worden met het utilitaire fietsrouten netwerk. Dus ook hier geldt dat een goede afstemming met de grensoverschrijdende regio's gewenst is.

Een aparte doelgroep zijn de mountainbikers. Limburg-breed zijn hiervoor ook diverse routes uitgezet, veelal over onverharde wegen. Deze routes hebben echter geen relatie met de hierboven genoemde recreatieve routes en netwerken.

Hoewel de routes en netwerken in Limburg compleet zijn, moet de nadruk liggen op beheer en onderhoud van de diverse routes. De kwaliteit van het knooppuntennetwerk dient continu geborgd te worden. Denk hierbij aan bewegwijzering, inrichting knooppunten, eventuele wijzigingen in het netwerk en grensoverschrijdende aansluitingen.

Aandachtspunt is het toegenomen recreatief verkeer onder diverse doelgroepen in Limburg. Ouderen, wielrenners, mountainbikers en overige recreanten maken gebruik van de fraaie routes. Niet zelden leidt dit tot conflicten en in toenemende mate helaas ook tot ongevallen. Dit noopt tot het verder nadenken over het scheiden van de diverse doelgroepen en de netwerken zodanig samenstellen dat gebruik wordt gemaakt van wegen die recht doen aan de recreatieve functie.

Evenementen

De sportieve fietser komt in Limburg goed aan zijn trekken. Naast dat men veelal zelf tochten rijdt, al dan niet met overnachting, worden er ook diverse fietsevenementen georganiseerd waar men in sportief of recreatief verband aan deel kan nemen. Denk hierbij aan de Amstel Gold Race, Limburgs Mooiste of diverse mountainbiketochten. Hoewel deze evenementen leiden tot veel bezoek aan de provincie laat het conflict met overige weggebruikers en recreanten tijdens deze evenementen zich bij vlagen extra voelen. Daarom dat er blijvende aandacht nodig is voor de planning en organisatie van grootschalige fietsevenementen. Momenteel hebben we het beleid hieromtrent geactualiseerd en aangescherpt in de zogenaamde Wielernota.

Aanpak

De primaire verantwoordelijkheid voor het recreatief fietsrouten netwerk ligt niet bij ons. Wegbeheer berust bij de betreffende gemeente en het beheer en onderhoud van de route (bewegwijzering, rustpunten, aanvullende voorzieningen, kaartmateriaal, digitale informatie) ligt bij de Routebureaus en de gemeenten. Naast het provinciebrede knooppuntennetwerk bestaan er nog allerlei andere recreatieve routes waarop de fietser in meer of mindere mate wordt gefaciliteerd. Weliswaar ligt de verantwoordelijkheid voor de outillering van de routes bij externe partijen, maar dat neemt niet weg dat we een rol zullen vervullen in het bewaken van de kwaliteit en het sturen op eenheid en uitstraling. Door het realiseren van een hoogwaardig netwerk wordt hoofdzakelijk het recreatieve fietsverkeer gestimuleerd. Uiteraard geldt dit ook voor andere beweegredenen, zoals woon-werk, naar school en sport.

Zonder de verantwoordelijkheid elders weg te nemen vervullen we een ondersteunende of toetsende rol. Tevens ligt hier voor ons een rol weggelegd als cofinancier voor alles dat met de route te maken heeft (dus niet het wegbeheer etc.).

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV- autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Rolverdeling												
Regie												
Ontwikkeling												
Faciliteren												

4.5 Veiligheid

Inhoud

Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol in de kwaliteit van de diverse fietsroutenetwerken en het bedienen van de afzonderlijke motieven. Verkeersveiligheid is van belang voor alle beweegredenen. Aangezien het hier vooral gaat om een verkeersveilige inrichting van de netwerken volgt de Provincie de beleidslijn Duurzaam Veilig. Op inrichtingsniveau betekent dit het volgende:

- Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.
- Streven om de fietsers te scheiden en afwikkelen ten opzichte van het landbouwverkeer.
- Ongelijkvloerse fietsoversteken bij (meerstrooks)rotondes.
- Ongelijkvloerse fietsoversteken van de wegen waar toegestane snelheid maximaal 80 km of meer is.
- Op wegen met een lagere verkeersfunctie die wel een belangrijke schakel vormen in het utilitair fietsroutenetwerk zorgen voor fietsvoorzieningen die de belangrijkheid van de route aangeven en recht doen aan de positie van de fietser.
- Rekening houden met het aspect 'sociale veiligheid', zowel bij bestaande fietsvoorzieningen als nieuwe fietsvoorzieningen.
- Speciale aandacht voor eenzijdige fietsongevallen.
- Focus op verkeersveilig gedrag.

Sinds invoering van het concept Duurzaam Veilig is er op het gebied van verkeersveiligheid veel winst behaald, ook in Limburg. Echter, recent zien we een toename van juist het aantal fietsongevallen met ernstige afloop. Dit vraagt om (hernieuwde) aandacht voor verkeersveiligheid. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft dit onderkent en heeft de zogenaamde 'Beleidsimpuls Verkeersveiligheid' opgesteld. Hierin wordt aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid en wordt specifiek ingezet op de doelgroepen ouderen, jongeren en fietsers. Specifiek is aan gemeenten gevraagd in 2013 fietsknelpunten in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen door middel van de Modelaanpak Veilig Fietsen. Deze maatregelen kunnen in een later stadium worden toegedeeld aan het Uitvoeringsprogramma, waarbij tevens prioriteit en budget aan ieder project kan worden toegekend.

Aanpak

Veiligheid is een aspect dat voor iedere motief van belang is. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) staat als adviesorgaan van de provincie en gemeenten aan de lat om verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen en te houden. Ten aanzien van rollen en verantwoordelijkheden geldt min of meer hetzelfde als bij de actielijn comfort. Primair ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering bij de betreffende wegbeheerder. Gelet op het specialistische karakter van deze actielijn zouden we, meer dan bij comfort, inhoudelijke expertise kunnen inbrengen in de vorm van mede-advisering. Het ROVL heeft momenteel al deze rol. Er dient afstemming plaats te vinden om het thema fiets een prominentere rol te geven en naar gemeenten en andere externe partners het beeld uit te dragen dat initiatieven worden ondersteund en men kan rekenen op inhoudelijke ondersteuning en advisering.

Voor het ROVL geldt dat zij graag inhoudelijk willen participeren in werkgroepen omtrent veiligheidsaspecten in zowel fietsinfrastructuur, gedragsbeïnvloeding, educatie en communicatie.

LLTB en CUMELA Limburg geven zelf aan mee te willen denken over veiligheid, met name gelet op de problematiek van het kwetsbare langzaam verkeer in relatie tot het landbouwverkeer.

Rolverdeling	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Regie	■											
Ontwikkeling	■					■						
Faciliteren	■	■	■		■	■					■	■
Implementeren en beheren	■	■										■
(Co)financier	■	■										■

Tabel 4.6: Rolverdeling participanten ten aanzien van veiligheid

ROVL is verantwoordelijk voor de *regie* als het gaat om projecten binnen de actielijn veiligheid. Het *ontwikkelen* van de projecten vindt plaats door de partijen ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietsersbond, ANWB en de Provincie Limburg. Het *faciliteren* van de uitvoer van de projecten is een verantwoordelijkheid van ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietsersbond, LLTB en CUMELA Limburg, ANWB, VVN en de Provincie Limburg. *Implementeren, beheren* en *financieren* van de projecten vindt plaats door ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's) en de Provincie Limburg.

4.6 Ketenmobiliteit

Inhoud

De fiets speelt bij uitstek een rol in ketenverplaatsingen, waarbij overgestapt wordt op diverse modaliteiten om uiteindelijk de bestemming te bereiken. Om de automobilist voor de middellange afstand te verleiden tot een ander vervoersmiddel is naast de fiets ook het openbaar vervoer een belangrijk vervoersmiddel. Deze twee modaliteiten zullen goed op elkaar aan moeten sluiten om met name de beweegredenen woon-werk en naar school te stimuleren. Met name voor de eerste en/ of de laatste meters van de verplaatsing is de fiets een zeer waardevol vervoermiddel. Om de positie van de fiets in de keten maximaal te benutten is het van belang dat de fietser goed wordt gefaciliteerd. Daarvoor dienen op infrastructureel vlak voorzieningen aanwezig te zijn zoals stallingsvoorzieningen bij stations en bushaltes, de mogelijkheid om de fiets in het openbaar vervoer mee te nemen of bijvoorbeeld het kunnen huren van een fiets om de laatste meters naar de bestemming te overbruggen. Navolgende tabel laat zien de stallingsvoorzieningen vaak onvoldoende aanwezig zijn bij drukbezochte locaties.

	onvoldoende rekken	geen aanbind-mogelijkheid
Winkelgebieden	70%	62%
- Centraal winkelgebied	93%	45%
Trein- en busstations	80%	30%
Onderwijs	54%	97%
- Basisscholen	70%	97%
Sportvoorzieningen	49%	91%
- Sportvelden	63%	97%
Uitgaansgelegenheden	52%	60%
- Horecagebied / discotheek	86%	66%
Overige locaties	54%	70%
Totaal	62%	74%

Bron: Fietsbalans@-2

Tabel 4.7: Overzicht fietsparkeren bij veelbezochte locaties

Slimmer fietsen houdt hier in dat de algehele reis van te voren wordt ingepland en geraadpleegd door een multimodaal informatiesysteem of in de vorm van een persoonlijk reisadvies.

In relatie tot de beweegredenen is ketenmobiliteit vooral van belang voor de utilitaire fietser en de schoolgaande fietser. Die kunnen door middel van goede voorzieningen worden verleid de fiets te kiezen voor een ketenverplaatsing met behulp van de fiets ten faveure van het kiezen voor de auto. Fietsvoorzieningen zoals Park + Bike zijn met name van belang voor woon-werk verkeer maar ook winkelend publiek in drukbezochte, stedelijke gebieden. Het is een prima instrument om ketenmobiliteit te stimuleren en geeft de fietser de mogelijkheid om direct bij de plaats van bestemming te komen.

Openbaar vervoer moet zijn toegesneden op het meenemen van de fiets en op de plek van bestemming moet de mogelijkheid bestaan om een fiets te huren, juist om de laatste meters af te leggen. Tevens is het van belang mensen over deze mogelijkheden goed te informeren en helder uit te leggen wat de 'spelregels' zijn, zodat de weerstand om de fiets te gebruiken in de ketenverplaatsing wordt verlaagd.

Ook in de prijsstelling kan tot uitdrukking worden gebracht de fiets te stimuleren ten opzichte van andere vervoerwijzen. Weliswaar is de combinatie fiets en openbaar vervoer de afgelopen jaren verbeterd (fiets meenemen in de trein, fietsparkeren bij stations en bushaltes), er is echter nog veel winst te behalen.

Naast voorlichting is het ook noodzakelijk dat het utilitaire fietsroutenetwerk aansluit op bijvoorbeeld een treinstation of een bushalte. Wil de fiets een sterkere positie krijgen in de keten is het van belang dat de fietser ook bij de betreffende voorziening kan komen zonder dat dit teveel moeite kost.

Dit vergt een inspanning van alle wegbeheerders in samenspraak met partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer en het bijbehorend vastgoed en terreinen.

Aanpak

Het is van belang dat we, net als bij het utilitair fietsroutenetwerk, erop toezien dat voorzieningen op zodanige locaties worden gerealiseerd dat het min of meer logisch is dat je als fietser hiervan gebruik gaat maken. Daarvoor dient afstemming plaats te vinden tussen het utilitair netwerk en de aanvullende fietsvoorzieningen in het kader van ketenmobiliteit. Hier ligt een rol weggelegd voor ons, waarbij vanuit het netwerk wordt geredeneerd naar voorzieningen in het kader van ketenverplaatsingen.

Ten aanzien van stallingsvoorzieningen bij bushaltes zijn we primair aan zet. In overleg met gemeenten en de vervoerder kan bepaald worden welke bushaltes prioriteit moeten krijgen en om hoeveel stallingsvoorzieningen het gaat. Bij stations zal overleg moeten worden gevoerd met vervoerders (NS en Veolia) en met de vastgoedbeheerder NS Stations. Hierbij vervullen we met name een aanjaagfunctie. Concreet door in de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie voor de periode 2016-2031 hier specifiek op te beoordelen. Het thema fiets en fietsvoorzieningen dienen meegenomen te worden in de Nota van Uitgangspunten en Programma van Eisen voor de nieuwe OV-concessie en dienen duidelijk aan bod te komen bij de onderhandelingen voor de nieuwe periode.

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietserbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Rolverdeling												
Regie												
Ontwikkeling												

Limburg tot nu een sterke rol hierin heeft, leggen wij deze rol nu nadrukkelijk neer bij het ROVL. Wij zullen het ROVL echter wel blijven ondersteunen in alle activiteiten op dit gebied.

Voor de concrete uitvoering ervan kunnen we gebruik maken van bijvoorbeeld lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, scholen en de verkeerscoördinator van de betreffende gemeente. Educatie en voorlichting is voor iedereen van belang. Hierbij gaat het niet alleen om alle fietsmotieven maar ook om andere vervoersmiddelen om hierbij begrip en aandacht te krijgen voor de fietser.

Rolverdeling	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV- autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Regie	■										
Ontwikkeling	■	■									■
Faciliteren	■	■	■	■	■	■	■	■			■
Implementeren en beheren	■	■	■	■			■	■			■
(Co)financier	■	■					■				■

Tabel 4.9: Rolverdeling participanten ten aanzien van educatie en voorlichting

ROVL is voor deze actielijn de meest voor de hand liggende partij als het gaat om het vervullen van de *regierol*. Het *ontwikkelen* van projecten die zich richten op educatie en voorlichting gebeurt door het ROVL, de Regio's en gemeenten (RMO's) en de Provincie Limburg. Veel partijen zullen de projecten *faciliteren*, namelijk ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietsersbond, de Routebureaus, LLTB en CUMELA Limburg, ANWB, Rijkswaterstaat/ Ministerie I&M, Maastricht Bereikbaar en de Provincie Limburg. Het *implementeren en beheren* van de projecten is een verantwoordelijkheid van ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), de Routebureaus, Maastricht Bereikbaar en de Provincie Limburg. De *financiering* van de projecten is een taak van ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), Rijkswaterstaat/ Ministerie I&M, Maastricht Bereikbaar en de Provincie Limburg.

4.8 Innovatie en marketing/ promotie

Inhoud

Door alle ontwikkelingen en innovaties krijgt de fiets en vooral de e-bike een steeds betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Fietsen wordt makkelijker, leuker, eenvoudiger en sneller. De fiets en de e-bike in het bijzonder is hiermee een volwaardig en tegelijkertijd zeer duurzaam alternatief aan het worden voor de auto op afstanden tot 20 a 30 km en barrières als heuvels worden weggenomen. Daarbij speelt de markt ook steeds meer in op wensen van de doelgroep, zoals elektrische bakfietsen waarmee het eenvoudig wordt om ook je kinderen naar school te brengen.

De fiets is in al zijn facetten continu onderhevig aan verandering. Deze ontwikkelingen bieden mogelijkheden voor nieuwe en innovatieve fietsconcepten op het vlak van bijvoorbeeld bikesharing of park & bike. Zowel op het gebied van techniek, informatietechnologie, infrastructuur en imago is de (positie van) de fiets aan het veranderen. De e-bike zal naar verwachting verder ontwikkelen tot een high-tech milieuvriendelijk vervoermiddel waarbij met een nog hogere snelheid nog grotere afstand met trapondersteuning kan worden afgelegd. Er zal moeten worden nagedacht over robuuste infra-concepten waarop alle doelgroepen op fietsen in alle soorten en maten veilig, snel en comfortabel kunnen worden afgewikkeld. Dit is niet alleen een taak van de Provincie Limburg, maar de Provincie Limburg zal hierover wel een duidelijk standpunt innemen en dit naar andere overheden en marktpartijen uitdragen. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de kennis en innovatiekracht van het bedrijfsleven.

Daarnaast speelt in toenemende mate de maatschappelijke trend dat autobezit onder met name jongeren en in stedelijke omgevingen minder belangrijk wordt gevonden. De verbeterde concurrentiepositie van de fiets kan ertoe leiden dat veel meer de fiets dan de auto onderdeel wordt van het imago van een stad, regio of persoon. Fietsen is hip, je hoort er pas bij als je op een fraaie fiets wordt gezien. Weliswaar staat Limburg pas aan het begin van deze imagodiscussie, maar in andere stedelijke regio's in Nederland is dit wel al aan de hand en is men nu aan het denken hoe de populariteit van de fiets in goede banen kan worden geleid.

Niet alleen op infrastructureel vlak zal nagedacht moeten worden over een schaalessprong, maar ook op het vlak van de ruimtelijke planning in Limburg. Bijvoorbeeld door wellicht bepaalde functies te stimuleren langs drukke fietsassen en langs het utilitair of recreatief fietsrouten netwerk.

Daarnaast is het wenselijk blijvende aandacht te geven aan vervoersmanagement. Dit is een actieve wijze waarop de fiets gestimuleerd kan worden om de bereikbaarheid van een stad, dorp of regio te waarborgen. Een goed voorbeeld is de huidige aanpak binnen Maastricht Bereikbaar, waarbij door middel van diverse (financiële en organisatorische) prikkels mensen worden gestimuleerd om met de fiets naar Maastricht te komen. Dit vergt wel een inspanning van de betrokken overheden en het lokale bedrijfsleven.

Aanpak

Veel meer dan bij educatie en voorlichting dient in het kader van innovatie, promotie en marketing de verantwoordelijkheid voor ontwikkeling neergelegd te worden bij externe (markt)partijen. Op toeristisch- recreatief gebied bijvoorbeeld ligt hier een actieve rol weggelegd voor de VVV's en/ of de gemeenten. We zijn dan vooral gesprekspartner en toetsen of de promotionele activiteiten passen in het brede kader van het fietsbeleid en de promotie van Limburg als aantrekkelijke regio in algemene zin. In het kader van ketenmobiliteit zal de Provincie richting het openbaar vervoer het belang van informatie over de mogelijkheden van de fiets verder onder de aandacht brengen, zodat deze vervoerders dit onder een breed publiek kunnen communiceren.

Op het gebied van innovatie is de provinciale rol veel meer faciliterend en meedenkend. Innovaties komen vaak van buitenaf of zijn een gevolg van maatschappelijke trends. Als provincie is het zaak om hier adequaat op in te spelen en innovaties mee te nemen in het denken over fiets in al haar facetten.

Marketing heeft allereerst betrekking op het promoten van de fiets als vervoermiddel. Intern doen we dit door de fiets optimaal te faciliteren voor alle medewerkers en het beleidsplan in samenspraak met alle betrokken clusters breed uit te dragen en bestuurlijk op de agenda te krijgen. Tevens hebben we een rol in de marketing / promotie van Limburg als aantrekkelijke fietsregio. Hier is duidelijk een verband te leggen met de VVV's, de ANWB en het bedrijfsleven. Ook voor deze actielijn geldt dat niet alleen naar de beweegredenen gekeken dient te worden, maar ook naar andere vervoersmiddelen.

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV- autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Rolverdeling												
Regie												
Ontwikkeling												
Faciliteren												
Implementeren en beheren												

(Co)financier

Tabel 4.10: Rolverdeling participanten ten aanzien van innovatie en marketing/ promotie

De *regie* oftewel coördinatie is een taak van de Provincie Limburg. Meerdere partijen hebben de rol van *ontwikkeling*, *faciliteren* en *financiering* op zich genomen. Het betreft ROVL, Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietzersbond, de Routebureaus, LLTB en CUMELA Limburg, ANWB, Maastricht Bereikbaar, VVN en de Provincie Limburg. Het *implementeren en beheren* wordt verzorgd door Regio's en gemeenten (RMO's), de Fietzersbond, de Routebureaus, LLTB en CUMELA Limburg, de ANWB, Maastricht Bereikbaar, VVN en de Provincie Limburg.

4.9 Fietsbeleid, van buiten naar binnen

We vervullen bij de beleidsvorming en -uitvoering voor fietsers een belangrijke 'spin in het web' – functie. De beleidslijnen en programma's die vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden aangereikt implementeren we op regionale schaal. Van de andere kant sonderen we bij de regio's, gemeenten en overige externe partijen die in de fiets (willen) investeren en daarbij ondersteuning van ons verwachten.

We willen op regionale schaal een regierol vervullen met een proactieve uitstraling. Initiatieven vanuit de regio's, gemeenten of de markt willen we stimuleren en daarvoor voorwaarden scheppen en partners verantwoordelijk maken. Zowel organisatorisch (faciliteren) als financieel in de vorm van cofinanciering van projecten door te lobbyen voor of het verlenen van subsidies (Fiets Filevrij, Beter Benutten, Brede Doeluitkering verkeer en vervoer etc.). Het is niet de bedoeling om aan de lat te staan voor alle initiatieven en regio's, gemeenten en externe partijen op te leggen wat er moet gebeuren.

Met het oog op een samenhangend en effectief beleid willen we zorgen voor afstemming van fietsgerelateerde initiatieven in de provincie. We willen ons daarbij laten inspireren door wensen en inzet van stakeholders. Ook willen we partijen zoals regio's, gemeenten, scholen en werkgevers stimuleren om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen als het om de fiets gaat. Hierop funderen we een uitvoeringsprogramma fiets, in afstemming met relevante partijen en beleidsvelden tot stand gekomen en waarbij betrokkenen weten wat hun eigen rollen en taken zijn.

Bijlagen

Bijlage 1 Streefcriteria ten aanzien van fietsinfrastructuur

Hieronder worden streefcriteria voor het utilitair fietswegennet weergegeven.

Hoofdeis	Criterium	Streefcriteria Utilitair fietswegennet
Samenhang	Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels
Directheid	Omrijfactor	Maximaal 1,4
	Wachttijd	Maximaal 60 sec bij verkeerslichten
Veiligheid	Voorrangsregeling	<ul style="list-style-type: none"> - Bij rotondes bibeko: fietser in voorrang - Bij rotondes bubeko: fietser uit voorrang - Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij - Overige kruispunten: fietspaden in de voorrang - Stroomwegen: ongelijkvloers
	Wegcategorisering	Vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen
	Bromfiets op de rijbaan	<ul style="list-style-type: none"> - Bibeko: overal - Bubeko: niet
	Ongevallen	Minimaliseren (letsel)ongevallen voor langzaam verkeer
Comfort	Verharding	Asfalt of cementbeton
	Kleur verharding	<ul style="list-style-type: none"> - Bibeko: rood - Bubeko: grijs
	Maatvoering	<ul style="list-style-type: none"> - Fietspad één richting: ≥ 2,00 m - Fietspad twee richtingen ≥ 3,00 m - Fietsstrook ≥ 1,50 m - Solitair ≥ 3,00 m - Erftoegangswegen (60): gemengd
	Verlichting	(mede)gebruik van bestaande verlichting
	Helling	Maximaal 3%
	Obstakelvrije zone	<ul style="list-style-type: none"> - Incidentele obstakels: minimaal 0,30 m - Gesloten obstakels: minimaal 0,60 m
	Hinder van gemotoriseerd verkeer	Afscherming gewenst vanaf 20.000 mvt./etmaal

De snelle fietsroute is als fietsroute herkenbaar en geleidt zo de fietsers, is voldoende breed om bij voorkomende gebruikersgroepen en intensiteiten veilig en vlot te kunnen inhalen en voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen voor vlakheid en stroefheid van de verharding en voor doorstroming op wegvakken en kruispunten, zodat ook snelle fietsers geen vertraging ondervinden. Wat de eisen meer concreet betekenen is in onderstaande tabel samengevoegd. Per eis wordt het ambitieniveau geschetst, 'wat zou je idealiter wensen' en daarnaast het minimumniveau voor een snelle fietsroute met de bijbehorende compenserende maatregelen. Hierbij is een onderscheid aangebracht in:

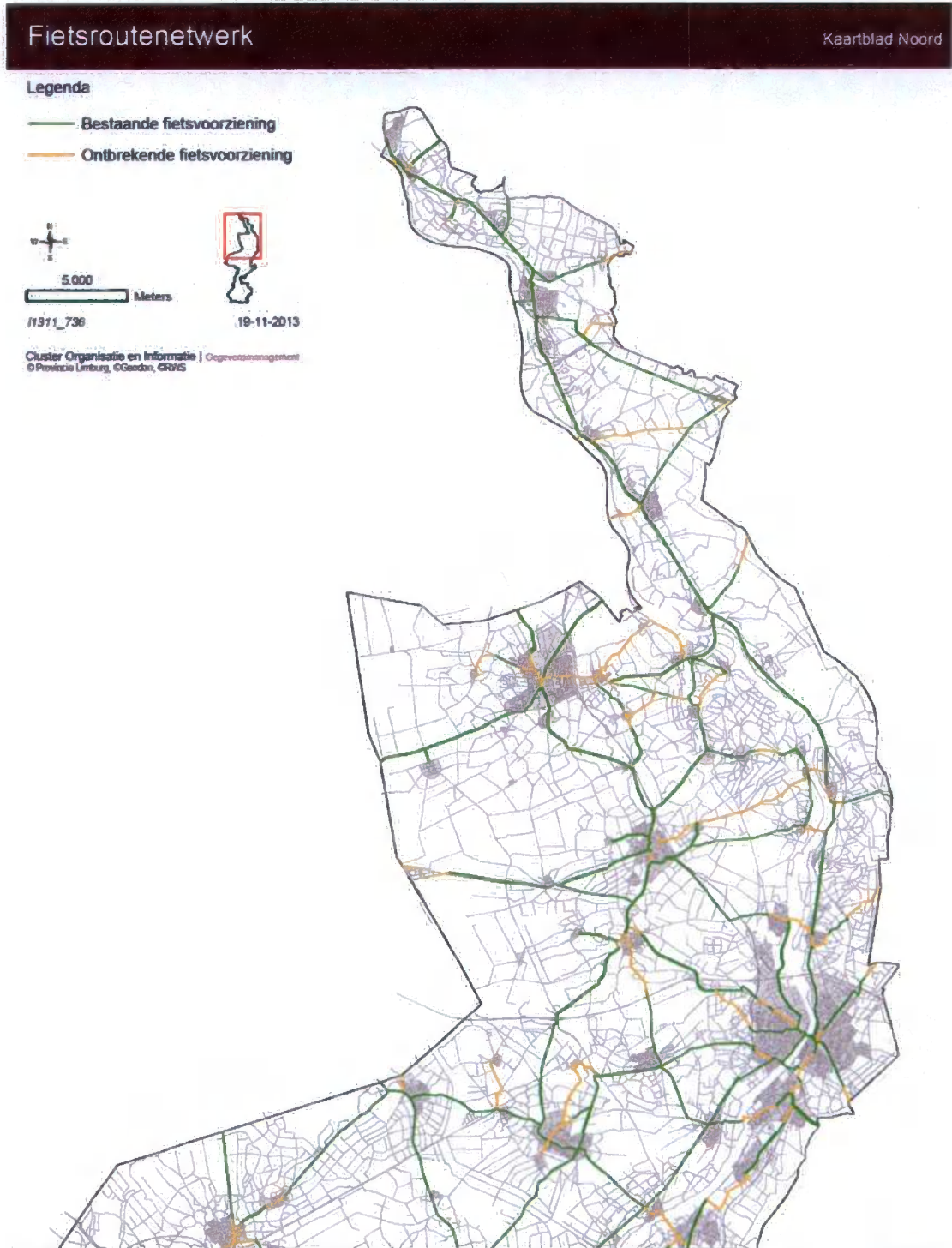
- (A) wegvak en kruisingen;
(B) en route.

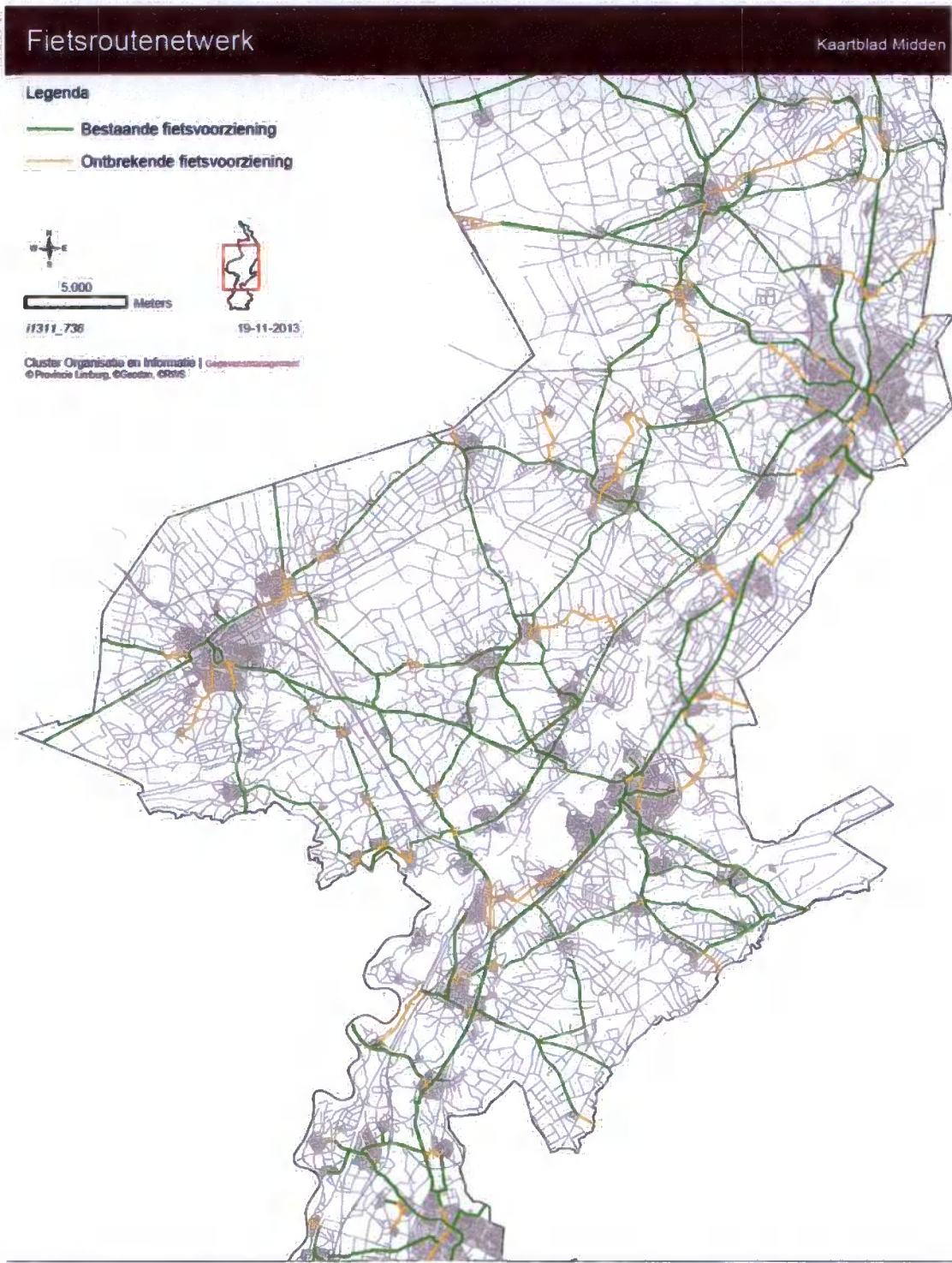
		AMBITIE SNELFIETSRoutes	MINIMUM NIVEAU SNELFIETSRoutes	COMPENSERENDE MAATREGELEN
Samenhang	Vindbaarheid/ Herkenbaarheid	Herkenbaar als fietsroute (B): minimaal twee continue herkenbare elementen Route self explaining (B) Voorzien van landelijke F- nummering (B)	Herkenbaar als (snelle) fietsroute (B) Bestemming vindbaar (B)	Aanvullen met routeborden, bewegwijzering, routesymbolen
	Consistentie in kwaliteit	Eenduidigheid in materialen (B) en maatvoering (B)		Extra ruimtelijke kwaliteit: groen, verlichting, meubilair
	Routekeuzevrijheid	Minimaal twee verschillende volwaardige routes door verschillende omgeving (B)	Een goede snelle route	Aanduiden minder snelle alternatieve route
Directheid	Afwikkelingssnelheid	Ontwerpsnelheid 30 km/h (A)	Trajecetsnelheid: Minimaal 25 km/h Van poort tot poort	Beperk lagere snelheid tot logische plekken, compenseer elders: Sneller waar het kan, langzamer

	Oponthoud	Geen oponthoud (B)		waar het moet. Maatregelen in vri Oversteek in etappes
	Omgereden afstand	< 1,1 (B)	< 1,2 (B)	
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid, beleving	Omgeving aantrekkelijk beleefbaar: afwisseling in landschap en stedelijke omgeving, groen en water, zichtlijnen, landmarks, sociale omgeving, aanleidingen om de rit te onderbreken, informatie (B) Geen hinder van route voor omgeving (A)		
	Sociale veiligheid	Alle route alternatieven onder alle omstandigheden prettig (B): <ul style="list-style-type: none"> • Verlichting • Afstand tot beplanting • Sociale controle 	Ten minste een sociaal veilige route (B)	
Veiligheid	Veiligheid: ontmoetingen gemotoriseerd verkeer	Geheel autovrij (A) Bij snelheid > 30 km/h ongelijkvloers (A)	<500 mvt/etmaal (A) Bij snelheid > 50 km/h ongelijkvloers (A)	Inrichting als fietsstraat Snelheidsremming, rotondes
	Veiligheid: vergevingsgezind fietspad	Scheiding rijrichtingen In- en uitvoegen Obstakelvrij	Voldoende breedte voor inhalen en passeren tegenliggers Obstakelvrij	Extra breedte bij kruispunten
Comfort	Verharding	Asfalt of beton (A)	Vlak en stroef (A)	Beperk alternatieven tot logische plekken
	Hellingen	Tot 3%	Tot 5%	Onderbrekingen in lange hellingen
	Stopkansen	Geen stops (B)	Max 0,4 stops/km (B)	
	Weerhinder	Maatregelen op windgevoelige plekken (A) Schuilmogelijkheden (A)		
	Verkeershinder	Geen hinder (geluid, stank, luchtkwaliteit) van langrijdend gemotoriseerd verkeer (A)	Minimaal één autoluw alternatief (B)	

Bron: CROW-publicatie over sneefietsroutes, met uitzondering van hellingenwaarden (2013)

Bijlage 2 Bestaand utilitair fietswegennet met ontbrekende schakels





Fietsroutenetwerk

Kaartblad Zuid

Legenda

- Bestaande fietsvoorziening
- Ontbrekende fietsvoorziening



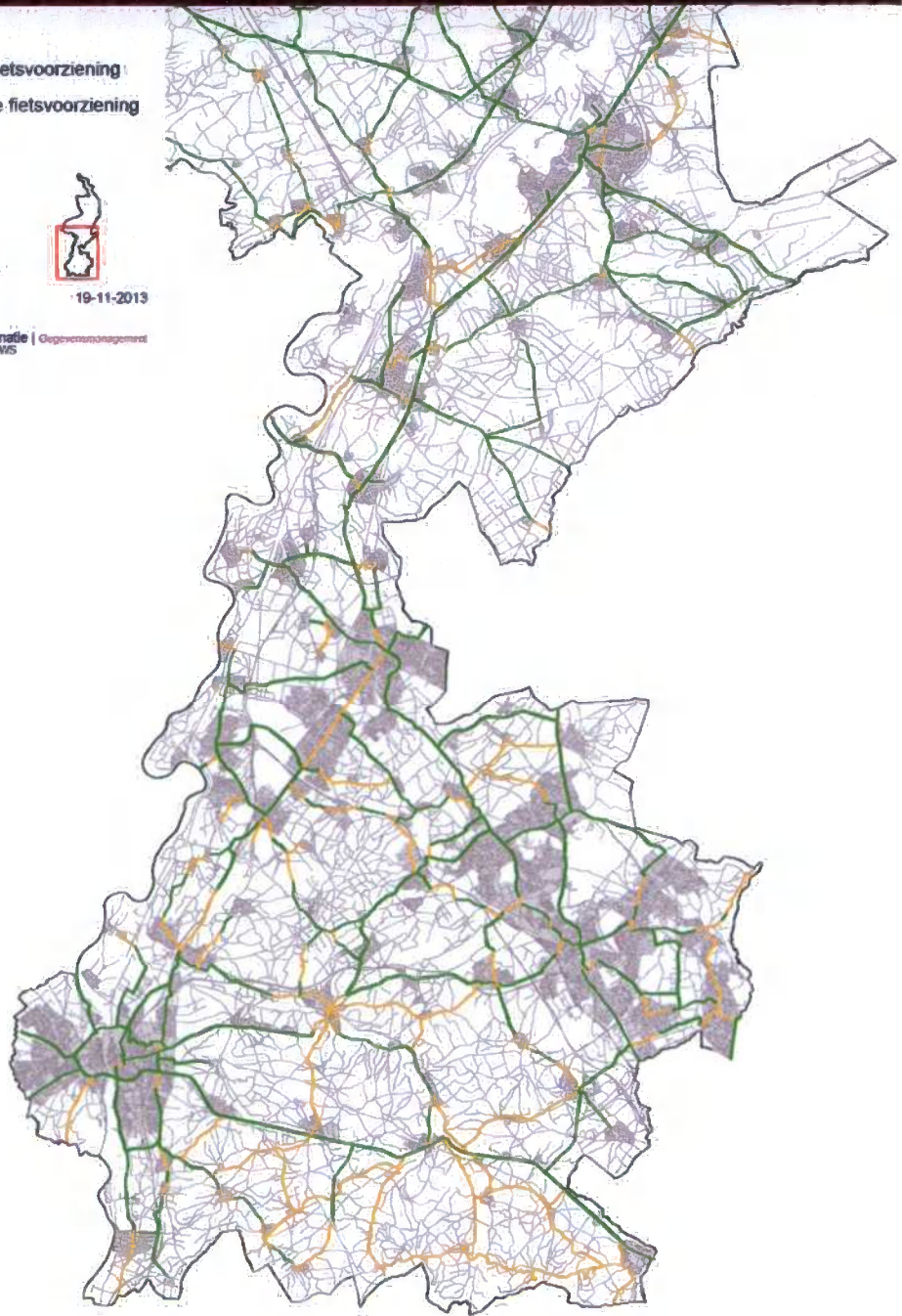
5.000 Meters

i1311_736



19-11-2013

Cluster Organisatie en Informatie | Gegevensmanagement
© Provincie Limburg, © Geodan, GRWS



provincie limburg



Bijlage 3 De rollen en verantwoordelijkheden per participant

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus/VW	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Utilitair netwerk	O	O		O	O							R
	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	O
		IB										IB
		FM										FM
Snelfietsroutes		O										R
		F	F					F				O
		IB										F
		FM						FM				IB
Recreatief netwerk		R										FM
		O		O	O							R
	F	F	F	F	F	F	F				F	O
		IB		IB								F
Comfort		FM		FM								IB
		R										FM
		O										R
		F	F			F					F	O
Veiligheid		IB										F
		FM										IB
	R	O	O			O						FM
	F	F	F		F	F					F	O
Ketenmobiliteit		IB										IB
		FM						FM	FM	FM		FM
		O	O						O	O		R
		F	F	F	F	F		F	F	F		O
Educatie en voorlichting		IB							IB			IB
		FM	FM					FM	FM			FM
		R										R
		O	O									O
Innovatie, marketing en promotie		F	F	F	F	F		F	F			F
		IB	IB	IB	IB	IB			IB			IB
		FM	FM	FM	FM		FM		FM		FM	FM
		O	O	O	O	O			O		O	O

Legenda

Regie	R
Ontwikkeling	O
Faciliteren	F
Implementeren/beheren	IB
(Co)financier	FM

Bijlage 4 De opzet Uitvoeringsprogramma Fiets

Onderstaande tabel geeft de 8 actielijnen weer afgezet tegen de beweegredenen voor fietsers. Het betreft de globale kaders om het uitvoeringsprogramma te vullen.

Beweegredenen	Woon-werk	Naar school	Winkelen	Recreatie	Sport
Actielijnen					
Utilitair netwerk	Actualisatie utilitair netwerk				
Snelfietsroutes	Conform toekomstagenda				Conform toekomstagenda
Recreatief netwerk				Optimaliseren recreatief netwerk	
Comfort	Kwaliteit utilitair netwerk		Kwaliteit fietsvoorzieningen		
Veiligheid	Veilige infrastructuur				
Ketenmobiliteit	Afstemming met overstappunten	Fietsvoorzieningen			
Educatie en voorlichting		Leven lang leren, gedragsbeïnvloeding		Gedrag	
Innovatie, marketing en promotie	Gedragsbeïnvloeding			Fietsrouteplanners, apps, gebruiksaanbevelingen	

De navolgende tabel is de basis van het vullen van het uitvoeringsprogramma fiets.

Nr.	Omschrijving project	Legitimatie ¹	Doel(en)	Beweegreden	Regle	Participanten	Globale projectkosten	Budget inzetbaar	Budget ongedekt	Prioriteit ²	Uitvoeringsperiode
	Actielijn 1: Utilitair fietsroutenetwerk										
	Actielijn 2: Snelfietsroutes										
	Actielijn 3: Recreatief fietsroutenetwerk										
	Actielijn 4: Comfort										
	Actielijn 5: Veiligheid										
	Actielijn 6: Ketenmobiliteit										
	Actielijn 7: Educatie en voorlichting										
	Actielijn 8: Innovatie en marketing										

¹ Legitimatie: 1 = wettelijke taak, 2 = medebewind met ambitie, 3 = medebewind zonder ambitie en 4 = autonoom

² Prioriteit: 1 = korte termijn, 2014-2015; 2 = middellange termijn, 2016-2018; 3 = lange termijn, 2019 en verder