



Uitvoeringskader

# Gedragbeïnvloeding fiets

[www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

provincie limburg



Uitvoeringskader

# Gedragsbeïnvloeding fiets

[www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)



## Voorwoord

Hoe stimuleren we meer mensen om op de fiets te stappen? Elke dag opnieuw, het hele jaar door. Naar het werk, van en naar school, naar de sportclub, supermarkt of gewoon voor een heerlijk ritje door het mooie Limburgse landschap. Fietsmobiliteit heeft de laatste jaren een flinke impuls gekregen, onder meer door de brede aandacht van programma's van Maastricht Bereikbaar (nu Zuid-Limburg Bereikbaar). Daarmee werd en wordt gestreefd naar minder autogebruik en meer mensen op de fiets. Een flinke gedragsverandering. Maar het kan, zo laten de resultaten van dit programma ons zien. De tijd is er rijp voor, mobiliteit staat volop ter discussie. Ook nu in dit bijzondere Corona-tijdperk. Het fietsgebruik neemt nu weliswaar (noodgedwongen?) toe. Een afstand van 1,5 meter bewaren is op fietspaden in Limburg nog geen issue. Onder meer omdat het fietsgebruik in onze provincie - ondanks de huidige situatie - nog steeds laag is. Maar blijft de trend van 'vaker de fiets pakken' bestaan? Blijven onze inwoners ook na Corona nog fietsen? Mensen zijn gewoontedieren en daarom kunnen we er nu niet zo maar vanuit gaan, dat mensen blijven fietsen en niet terugvallen in hun oude gewoontes. Het blijft dus van belang om veilig fietsgebruik te stimuleren en dit vast te houden.

Daarom zetten wij de komende periode tot 2023 extra in op utilitaire, snelle fietsverbindingen naar de economische centra, scholen, campussen en bedrijventerreinen. Bredere fietspaden, goed verlicht, met weinig kruisingen en geschikt voor hoge snelheden. Het zou mooi zijn als er dan ook meer mensen op de fiets stappen! De Provincie Limburg, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg, gemeenten, scholen, de Fietsersbond, Team Alert en Veilig Verkeer Nederland werken allemaal actief mee aan de proefprojecten, die het veilig naar school fietsen stimuleren. Ik ben er trots op dat partijen gezamenlijk de handen ineenslaan en hier werk van maken, samen meer mensen op de fiets in Limburg. Samen de schouders eronder. Samen veilig op de pedalen!

**Carla Brugman-Rustenburg**  
**Gedeputeerde Energie, Openbaar Vervoer, Natuur, Water en Fiets**



# Inhoudsopgave

Voorwoord	5
<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1. Aanleiding	9
1.2. Ontwikkelingen	9
1.3. Doelstellingen	11
1.4. Wat is opgenomen in dit Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets?	12
<b>2. Waar gaan we ons op richten?</b>	<b>13</b>
2.1. Doelgroepenaanpak	13
2.2. Ketenmobiliteit	16
2.3. Vergroten bekendheid hoogwaardige regionale fietsroutes	17
2.4. Verhogen fietscomfort en verkeersveiligheid	17
2.5. Samengevat	18
<b>3. Het beoordelingskader</b>	<b>21</b>
<b>4. Monitoring, evaluatie en voortgangsbewaking</b>	<b>23</b>
<b>5. Van uitvoeringskader naar uitvoeringsprogramma</b>	<b>25</b>
Bijlage 1 Actueel Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets 2020-2021	26



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het collegeprogramma 2019-2023 Vernieuwend Verbinden geeft met tien thema's richting aan de grote maatschappelijke en sociaaleconomische opgaven in Limburg. Eén van de thema's is Mobiliteit, Infrastructuur en Ruimte met daarin een prominente plek voor het stimuleren van het fietsgebruik. Meer faciliteiten voor fietsers dragen immers bij aan een betere bereikbaarheid van de economische locaties en diverse voorzieningen in bijvoorbeeld de steden, universiteiten, campussen, kennisinstellingen en dorpskernen. Maar er is méér dan bereikbaarheid en economie. Fietsen draagt bij aan een betere leefbaarheid in heel Limburg en heeft een gunstig effect op de gezondheid en dus op het welzijn van onze burgers.

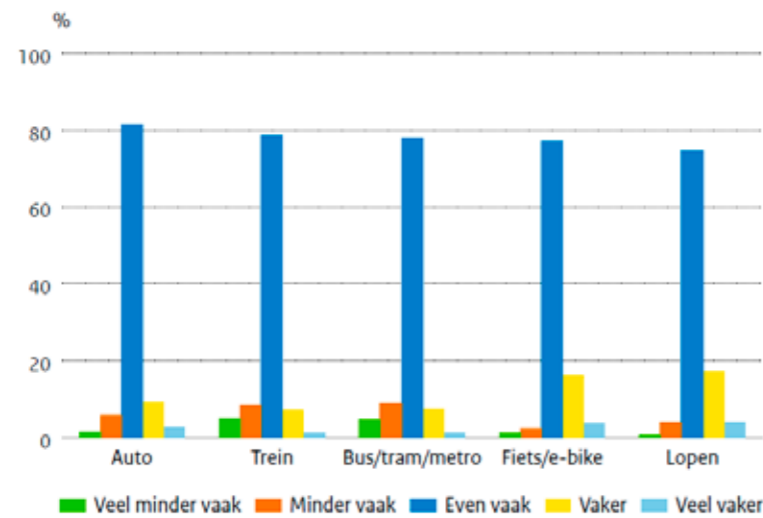
Met dit provinciaal uitvoeringskader geven we invulling aan het onderdeel gedragsbeïnvloeding fiets van het provinciaal Beleidskader Fiets 2019-2023 Focus op fiets en bouwen we verder aan een consistent beleid dat past in het in 2018 door Provinciale Staten vastgestelde Mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen", waarin een integrale en multimodale aanpak centraal staat.

Het Provinciaal Beleidskader Fiets 2019-2023 is gericht op het bevorderen van het (utilitaire) fietsgebruik om de Limburgse bereikbaarheid en leefbaarheid te behouden en waar haalbaar te verbeteren met als belangrijke raakvlakken leefbaarheid, duurzaamheid, gezondheid, recreatie en sport. Op 17 januari 2020 zijn de beleidsmatige kaders van het thema fiets door de commissie Mobiliteit en Duurzaamheid behandeld. Tijdens deze commissievergadering is onder andere verzocht in hoofdlijnen meer inzicht te verstrekken in de gedragsbeïnvloeding om het fietsgebruik en de fietsveiligheid te bevorderen. Op 14 februari 2020 is het Beleidskader Fiets 2019-2023 in Provinciale Staten behandeld, waarin tevens de toezegging werd gedaan om een uitvoeringskader te maken voor de gedragsbeïnvloeding fiets en de provinciale bijdrage hiervoor van € 2.500.000.

## 1.2 Ontwikkelingen

De meest relevante ontwikkeling van dit moment is de Coronacrisis. Iedereen is gedwongen om de mobiliteitskeuzes te heroverwegen en dit heeft momenteel een positief effect op het fietsgebruik. Mensen kiezen vaker voor de fiets. De vraag is echter of mensen de fiets ook blijvend meer gaan gebruiken. Om de effecten van de Coronacrisis op het mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving in kaart te brengen, heeft het KIM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hier onderzoek naar gedaan. De resultaten zijn weergegeven in het rapport "Mobiliteit en de coronacrisis, Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving". Een van de conclusies is, dat mensen na de Coronacrisis veelal weer teruggaan naar hun oude gedrag:

- Het overgrote deel van de mensen (ca. 80%) verwacht dat het gebruik van vervoerwijzen niet verandert in de toekomst na de coronacrisis ten opzichte van de situatie vóór de coronacrisis
- Ongeveer 20% van de mensen verwacht na de coronacrisis vaker te gaan lopen en fietsen dan ervoor. Bij 65-plussers gaat dit om 25%.

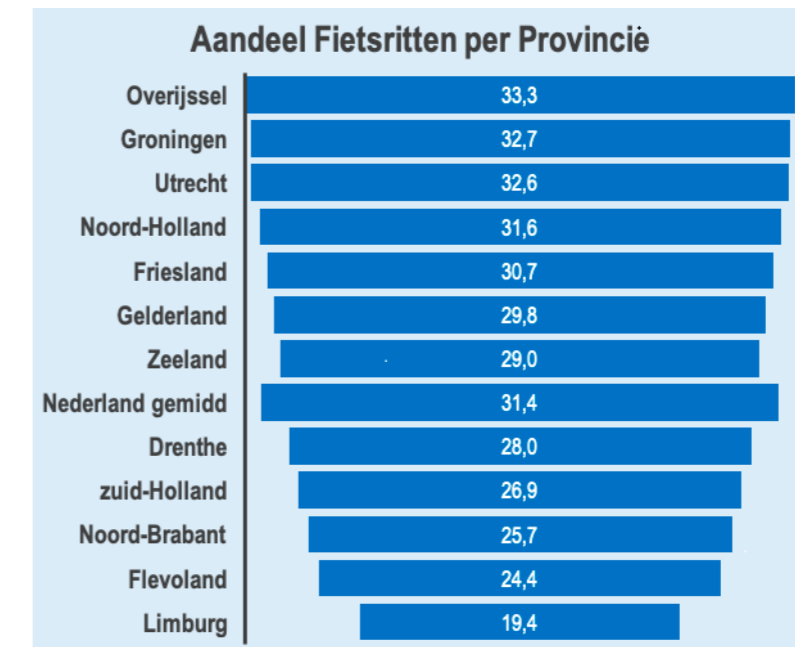


Figuur: Verwachting gebruik vervoerwijzen na Corona in vergelijking met de situatie voor Corona, bron: Mobiliteit en de coronacrisis, Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving

Naast de uitzonderlijke situatie vanwege Corona, die uit eerste landelijke cijfers dus een positief effect heeft op het fietsgebruik, zijn er daarnaast nog andere relevante ontwikkelingen te constateren, die de noodzaak van het stimuleren van fietsgebruik, het verhogen van de verkeersveiligheid en het investeren in comfort bevestigen. Zo groeit het bewustzijn om vaker met de fiets naar het werk te gaan bij Limburgse forensen. Bij jongeren daarentegen moet meer inspanning verricht worden om de fiets te pakken. Zeker nu jongeren hun rijbewijs eerder kunnen halen. Steeds meer scholieren komen met de auto naar school in plaats van te voet of met de fiets. Ouderen zijn vitaler en willen meer bewegen. Limburgers in het algemeen zijn meer bewust geworden van de voordelen van de fiets. Positieve gezondheid wordt langzaam een begrip in Limburg. Het openbaar vervoer (OV) maakt een terugtrekkende beweging op het platteland, waardoor er mogelijk kansen ontstaan voor de (e)fiets, fietsdeelsystemen en de Via Go-Maas app. Kortom, de kansen voor de fiets als vervoersmiddel zijn enorm en daarmee verdient de fiets het om meer ruimte te krijgen in Limburg, dan nu het geval is. Fietsen als sociale norm is een mooie ambitie en heeft zeker mogelijkheden. Maar vanzelfsprekend is het niet.

### 1.3 Doelstellingen

Zoals in het Beleidskader Fiets 2019-2023 staat, is in Limburg nog veel 'fietswinst' te behalen. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat in Limburg het fietsgebruik het laagste is van Nederland. Er is dus sprake van een behoorlijke achterstand ten opzichte van de andere provincies. Zie ook onderstaande figuur.



Figuur: Aandeel fietsritten per Provincie, bron: OVIN 2015-2017: percentage van het aandeel fiets in alle verplaatsingen

De doelstelling van het Beleidskader Fiets 2019-2023 van de Provincie Limburg is dat we, in lijn met het landelijke fietsbeleid, enerzijds het aantal fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017 met 20% willen laten stijgen en anderzijds dat we meer mensen veilig op de fiets willen krijgen. Daarbij willen wij niet alleen de achterstand ten opzichte van de andere provincies inhalen, maar wij willen ook de mensen, die meer zijn gaan fietsen door de Coronacrisis, op de fiets houden. Dit willen we realiseren door onder andere in te zetten op een doelgroepenpak en stimulering van het fietsgebruik, welke in hoofdstuk 2 nader worden uitgewerkt.

Tot eind 2023 werken we aan de volgende onderliggende doelstellingen, die in het vervolgproces nog nader zullen worden uitgewerkt:

- Het verhogen van het fietsgebruik voor woon/ werk verkeer.
- Het verhogen van het (veilig) fietsgebruik door jongeren, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen met jongeren stijgt (en bij voorkeur daalt).
- Het verhogen van het (veilig) fietsgebruik door scholieren, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen met scholieren stijgt (en bij voorkeur daalt).

- Het verhogen van het (veilig) fietsgebruik door ouderen, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen met senioren stijgt (en bij voorkeur daalt).
- Het beter bekend maken van de mogelijkheden van ketenmobiliteit<sup>1</sup> om mensen te stimuleren de fiets meer te gebruiken als onderdeel van hun reis.
- Het vergroten van de bekendheid van (zowel nieuwe als bestaande) hoogwaardige regionale fietsroutes, om mensen te stimuleren meer gebruik te maken van deze routes en dus meer fietskilometers af te leggen.
- Het verhogen van fietscomfort en het verbeteren van de verkeersveiligheid om mensen te stimuleren meer gebruik te maken van de fiets.
- Het ontwikkelen van een breed online/ offline (bovensectoraal) fietsplatform om bewustzijn te vergroten en de voordelen van het fietsgebruik te benadrukken.

#### 1.4 Wat is opgenomen in dit Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets?

Bij het opstellen van het uitvoeringskader is de integraliteit gezocht met bestaande (landelijke) programma's op het gebied van gedragsbeïnvloeding en met de provinciale programma's op het gebied van mobiliteit, economie, sport en gezondheid. Er heeft afstemming plaatsgevonden met de regio en met de uitvoeringsorganisaties zoals Zuid-Limburg bereikbaar, Roermond bereikbaar en Trendsportal in Noord-Limburg. Voor de doelgroep jongvolwassenen heeft er een brainstormsessie plaatsgevonden met gedragsdeskundigen en de doelgroep zelf. Gedragsdeskundigen hebben ook meegewerkt aan de totstandkoming van dit uitvoeringskader.

Dit document geeft de inhoudelijke en procesmatige kaders weer voor wat betreft het onderdeel gedragsbeïnvloeding als uitwerking op de toezegging aan PS, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan het toetsingskader en monitoring, evaluatie en voortgangsbewaking. De opbouw van dit document is hierdoor als volgt:

- de uitwerking van het uitvoeringskader;
- het beoordelingskader;
- de monitoring, evaluatie en voortgangsbewaking.

<sup>1</sup> Ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het mogelijk maken van het gebruik van meerdere vervoermiddelen tijdens een reis. Bijvoorbeeld trein en fiets. Dat draagt niet alleen bij aan het reisgemak van de reizigers, maar het levert ook een bijdrage aan het oplossen van de problemen met files en bereikbaarheid.

## 2 Waar gaan we ons op richten?

Naast aandacht voor infrastructurele maatregelen in het Beleidskader Fiets 2019-2023, zoals de realisatie van hoogwaardige fietsroutes, richten we ons op een doelgroepenaanpak en fietsstimulering, als middel om meer mensen op de fiets te krijgen. Verder richten we ons op veilig fietsen. Dit doen we door te focussen op het volgende:

- Aanhaken op de landelijke werkgeversaanpak die als doel heeft om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen.
- Uitwerken van de aanpak van specifieke doelgroepen zoals scholieren, jongeren/ jongvolwassenen en senioren in samenwerking met ROVL (verkeersveiligheid).
- Ketenmobiliteit beter faciliteren,
- Vergroten van de bekendheid van hoogwaardige regionale fietsroutes, om zo de mogelijkheden en kansen van deze routes onder de aandacht te brengen bij forensen en schoolgaande jeugd.
- Verhogen van het fietscomfort en verbeteren van de verkeersveiligheid.

Dit neemt niet weg dat goed doordachte innovatieve projecten voor deze doelgroepen, aangedragen door uitvoeringsorganisaties, regio's, gemeenten en overige organisaties, een plek kunnen krijgen in het uiteindelijke uitvoeringsprogramma.

We streven waar mogelijk naar een boven sectorale of provinciale aanpak en pakken projecten samen op om werk met werk te maken. Zoals dit ook bij andere projecten het geval is, is het uitgangspunt ook hier dat projecten op basis van de multipliersystematiek worden opgepakt. Er moet sprake zijn van gezamenlijke doelen en dus ook gezamenlijke financiering. Daarbij wordt ook bekeken welke subsidiemogelijkheden het Rijk biedt voor gedragsbeïnvloeding.

Via meerdere invalshoeken worden de verschillende doelgroepen dus gestimuleerd om meer te gaan fietsen:

1. Doelgroepenaanpak.
2. Ketenmobiliteit.
3. Vergroten bekendheid hoogwaardige regionale fietsroutes.
4. Verhogen fietscomfort en verbeteren verkeersveiligheid.

### 2.1 Doelgroepenaanpak

Dit thema richt zich onder andere op de volgende doelgroepen:

1. Forensen: Woon-werkverkeer op de fiets.
2. Jongeren/ jongvolwassenen: Zo lang mogelijk en meer op de fiets.
3. Scholieren: Veilig op de fiets naar school.
4. Senioren: Zo lang mogelijk veilig op de fiets.
5. Fietsers in het algemeen: Het belang van meer (veilig) fietsen.

#### Ad 1. Forensen

Ongeveer een kwart van de werknemers fietst nu naar het werk, terwijl circa 50% binnen 7,5 kilometer van het werk woont. Meer (woon-)werkkilometers op de fiets draagt bij aan een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.

Reden voor de overheden om via de werkgevers mensen te stimuleren om op de fiets naar het werk te komen. De landelijke Fietsmissie 'Kies de fiets' van de Rijksoverheid heeft tot

doel om 10% meer medewerkers op de fiets te krijgen. In dat kader is het landelijke doel om 200.000 meer forensen op de fiets te krijgen.

Ook werkgevers hebben er veel aan als hun medewerkers op de fiets naar het werk komen. Medewerkers die fietsen, voelen zich gelukkiger, zijn fitter en minder vaak ziek. Vaak scheelt het ook in parkeerkosten voor het bedrijf. De Rijksoverheid stimuleert werkgevers daarom om te zorgen voor goede fietsvoorzieningen. En om een kilometervergoeding te geven voor fietsers. Net als voor autoforensen mogen werkgevers fietsers een kilometervergoeding geven tot 19 cent per kilometer (belastingvrij). Per 1 januari 2020 heeft de Rijksoverheid het ook fiscaal aantrekkelijker gemaakt voor mensen om met een fiets van de zaak naar het werk te gaan.

Provincie Limburg wil aansluiten op de Fietsmissie 'Kies de fiets' en via regionale uitvoeringsorganisaties (Zuid-Limburg Bereikbaar, Roermond Bereikbaar en Trendsportal) (grote) werkgevers stimuleren om hieraan mee te werken. Een groot aantal werkgevers zijn al aangesloten als convenant partners van Zuid-Limburg Bereikbaar, Roermond Bereikbaar en Trendsportal uitbreiding naar met name de logistieke bedrijven en de maak-, agro- en foodindustrie moet onderzocht worden.

Aansluiten bij de fietsmissie 2020 via regionale uitvoeringsorganisaties betekent:

- Gebruik maken van de fietsscan om snel inzicht te krijgen in de fietspotentie van een organisatie.
- Inzet van een netwerk van mobiliteitsmakelaars in de regio om de werkgevers te ondersteunen.
- Benoemen van fietsambassadeurs. Deze ambassadeurs hebben de fietsmissie omarmd en stimuleren actief fietsen onder hun medewerkers. Daarnaast zijn de ambassadeurs uit diverse sectoren een inspirator voor hun sector, klanten en medewerkers in de regio.

Het streven is om zo veel mogelijk forensen te stimuleren om de fiets te pakken. We zijn ons ervan bewust dat niet alle forensen via de werkgeversaanpak van de landelijke fietsmissie 'Kies de fiets' worden bereikt en gestimuleerd, omdat niet alle organisaties hieraan deelnemen. Daarom creëren we nadrukkelijk ruimte om ook andere vormen van stimulering van forensen op te zetten. Initiatieven hiervoor kunnen aangedragen worden door zowel uitvoeringsorganisaties, maar ook bijvoorbeeld gemeenten of andere organisaties. De specifieke randvoorwaarden hiervoor zullen worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets.

## Ad 2. Jongeren/ jongvolwassenen

Jongeren (16- tot 18-jarigen) en jongvolwassenen (18- tot 25-jarigen) zijn een bijzondere groep binnen de verschillende doelgroepen. Ze zijn lastig te bereiken en bij de beïnvloeding van deze groep is het van belang om rekening te houden met de ontwikkeling van de hersenen van de jongeren en rekening te houden met hun belevingswereld, de manier waarop zij in het leven staan en hoe zij de wereld zien. Zij maken niet altijd even rationele afwegingen als het gaat om de vervoerskeuze. Al zijn jongeren wel meer betrokken bij het milieu en is een auto rijden in de stad een kostbare zaak. Er gebeurt relatief veel in deze leeftijdscategorie en de verschillende events in deze levensfasen kunnen impact hebben op de keuze van vervoer (sweet sixteen: eindelijk een scooter/ brommer, je eerste (bij)baan, het halen van je rijbewijs, het op kamers gaan of misschien wel een eerste baan of eigen woning). Jongeren kunnen tegenwoordig ook eerder een rijbewijs halen, wat het autogebruik mogelijk stimuleert.

Willen we het (veilig) fietsgebruik bij deze doelgroep stimuleren, dan biedt onder andere het aanhaken op de verschillende life events, die van invloed zijn op de vervoerskeuze van de jongeren/ jongvolwassenen, mogelijkheden/ goede kansen. Om dit verder in te vullen,

zullen we nader onderzoek moeten doen naar hoe en waar we deze doelgroep kunnen bereiken. Mogelijke aanknopingspunten kunnen bijvoorbeeld gerichte acties bij life events, social mediacampagnes (met influencers) en beloningsactie voor het bestendigen/ stimuleren van fietsgebruik zijn.

## Ad 3. Scholieren (basis- en voortgezet onderwijs)

Het is niet eenvoudig om de cijfers te achterhalen van het aantal kinderen in Limburg dat met de auto naar school gebracht wordt of hoeveel kinderen geen fiets hebben of niet naar school kunnen fietsen. Maar algemeen wordt gesteld dat ongeveer 30% van de kinderen met de auto naar de basisschool gebracht wordt. Uit de beweegcijfers onder 12- tot 18- jarigen blijkt dat slechts 1/3 van deze groep voldoet aan de beweegrichtlijnen van één uur bewegen per dag en twee keer per week bot- en spierversterkende oefeningen. De huidige Corona-maatregel dat kinderen, waarvan de schoolthuisroute minder dan 8 km bedraagt, op de fiets naar school moeten komen, kan dit positief beïnvloeden. Cijfers hierover zijn nog niet bekend, maar deze regel zou de nieuwe norm kunnen worden.

Om het veilig naar school fietsen te stimuleren, is Tour de Force<sup>2</sup> deze collegeperiode gestart met een zestal pilots, die er gezamenlijk voor dienen te zorgen dat meer kinderen veilig op de fiets naar school gaan. De ambitie van het Tour de Force is een stijging van 10%.

Om dit te realiseren zijn er landelijk een zestal pilots gestart welke de Provincie Limburg onderschrijft:

1. Fietsbezit: alle kinderen een fiets.
2. Schoolstraten: veilig halen en brengen van schoolkinderen.
3. Verkeersexamen: alle scholen doen mee.
4. Veilige schoolroutes.
5. Veilig op de fiets van groep 8 naar de brugklas.
6. Social Deal jongeren en afleiding.

De provincie/ ROVL, gemeenten, scholen, de Fietsersbond, Team Alert en Veilig Verkeer Nederland zullen actief meewerken aan deze pilots. Het Ministerie van I&W laat via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zien dat zij verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp vindt. In december 2019 heeft de Minister aangegeven de komende 10 jaar € 500 miljoen euro beschikbaar te stellen als cofinanciering om de verkeersveiligheid te verbeteren. De "spelregels" daarover worden naar verwachting pas aan het einde van het tweede kwartaal van 2020 bekend gemaakt, maar de ambtelijke verwachtingen zijn dat betreffende middelen alleen voor infrastructuurmaatregelen beschikbaar komen (ook fiets). Indien deze middelen alsnog een mogelijkheid bieden om als cofinanciering voor de uitvoering ingezet te worden, zullen we het niet nalaten om dat aan te vragen.

## Ad 4. Senioren

Het fietsgebruik is in de laatste jaren met name bij 60-plussers gestegen. Dit komt door een toename van het aantal ouderen in de Nederlandse bevolking, maar ook doordat ouderen meer en verder fietsen mede vanwege de opkomst van de E-bike. Dit draagt bij aan de gezondheid, maatschappelijke betrokkenheid en zelfredzaamheid van senioren. De keerzijde is hun kwetsbaarheid op de fiets en als gevolg daarvan een stijging van het aantal (dodelijke en enkelvoudige) fietsongevallen onder oudere fietsers.

---

<sup>2</sup> Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland.



Het bevorderen van de fietsveiligheid van de oudere fietser verdient daarom extra aandacht en is één van de prioriteiten in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in samenwerking met ouderen, professionals en lokale partners een vernieuwende aanpak ontwikkeld: Doortrappen ([www.doortrappen.nl](http://www.doortrappen.nl)). Via hun eigen vertrouwde netwerk in de gemeente en op logische momenten krijgen oudere fietsers tips, informatie en interventies aangeboden om hun fietsveiligheid te verbeteren. Het programma richt zich op bewustwording en gedragsverandering van de oudere fietser. Doortrappen is een van de maatregelen uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Ook in Limburg is de senior aangemerkt als kwetsbare verkeersdeelnemer en samen met ROVL (provinciale coördinator) wordt er gewerkt aan een invulling van het programma Doortrappen in Limburg samen met betrokken partners zoals gemeenten en KBO Limburg.

#### Ad 5. Fietsers in het algemeen

Naast eerdergenoemde maatregelen is het tevens van belang om het fietsgebruik op een brede manier te stimuleren, ook grensoverschrijdend. Er is meer aandacht en meer geld nodig voor fietsstimulering, om zo de voordelen (leuk, gezond, duurzaam etc.) van fietsen duidelijk te promoten en ervoor te zorgen dat meer mensen gaan fietsen. Het bekend maken van de mogelijkheden van ketenmobiliteit, hoogwaardige regionale fietsroutes en de ontwikkelingen van fietscomfort en verkeersveiligheid kunnen hierop meeliften.

Een manier om fietsen te stimuleren is het ontwikkelen van een online en offline fietsplatform, dat Limburg breed gebruikt kan worden, waarop interessante en relevante informatie voor alle fietsdoelgroepen is opgenomen. De provincie heeft in Zuid-Limburg het initiatief genomen om samen met regionale partners een platform op te zetten en een aantal campagnes uit te voeren. Deze ervaring zal worden meegenomen in een opschaling naar heel Limburg. Mogelijke aandachtspunten voor een fietsplatform zijn:

- Het verbeteren van de kennisinfrastructuur fiets zoals Tour de Force;
- Het opzetten van een fietsnetwerk (community);
- Fietscampagnes, fietspromoties opstarten en uitvoeren;
- Fietschallenges creëren om mensen uit te dagen op de fiets te stappen;
- Nieuwe partners te betrekken zoals sportclubs;
- Het verzamelen van relevante fietsinformatie, zoals bijvoorbeeld (fiets)evenementen op regionaal niveau;
- Fietsvernieuwingen stimuleren zoals innovatieve markering op fietspaden.

Een andere mogelijkheid is om samen met regionale partners opdrachten/ projecten/ onderzoeken voor studenten te formuleren die bijdragen aan de positieve gedragsbeïnvloeding fiets, bijvoorbeeld voor studenten van:

- Zuyd hogeschool;
- Universiteit Maastricht;
- Vista college, Gilde etc. (Mbo-opleidingen).

De precieze invulling van het platform, als ook de (on)mogelijkheden van het platform, dienen nog nader bepaald te worden.

## 2.2 Ketenmobiliteit

De fiets is het belangrijkste voor- en natransportmiddel bij ketenmobiliteit, waarbij 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 en maakt onderdeel uit van de OV-ontwikkelagenda. Door de mogelijkheden van ketenmobiliteit nog beter te benutten, ketenmobiliteit makkelijker en slimmer te maken en dit ook te communiceren, kan het fietsgebruik gestimuleerd worden.

Dit kader biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld via fietsplatform maar ook de werkgeversaanpak, ketenmobiliteit beter onder de aandacht van de reizigers te brengen en te promoten. Denk hierbij aan:

- Het stimuleren van het gebruik van de Via Go-Maas app.
- Het promoten van fietsparkeren op strategische plekken voor fiets-OV en fiets-auto.
- Het stimuleren van het gebruik van deelfietsen, o.a. door het in kaart brengen van de belangrijkste fiets-OV routes en fiets-auto routes en daarop inspelen door het gebruik van deelfietsen op kansrijke locaties te stimuleren. Bijvoorbeeld bij mobiliteits-hubs (multimodale mobiliteitsknooppunten).
- Het onderzoeken van de haalbaarheid van een e-fietsdeelsysteem in Zuid-Limburg.

## 2.3 Vergroten bekendheid hoogwaardige regionale fietsroutes

Het beter bekend maken van nieuwe en bestaande hoogwaardige regionale fietsroutes zorgt ervoor dat forenzen maar ook andere doelgroepen zoals scholieren in kennis worden gesteld van de mogelijkheden en kansen van deze routes. Dit kan ervoor zorgen dat mensen meer gebruik gaan maken van deze routes en dus meer fietskilometers afleggen. Het vergroten van de bekendheid van hoogwaardige regionale fietsroutes kan enerzijds plaatsvinden door het opstellen van een promotiecampagne bij grootschalige infrastructurele fietsprojecten. Anderzijds door samen met relevante partijen de belangrijkste hoogwaardige regionale fietsroutes in kaart te brengen en deze opnemen in de campagne. Zodat door gebruik van verschillende kanalen hun bekendheid wordt vergroot en ook de voordelen van deze fietsroutes nadrukkelijk aan de orde komen. Kanalen die hiervoor ingezet kunnen worden, zijn:

- het op te zetten fietsplatform;
- andere (online) communicatiekanalen;
- en activiteiten die worden opgezet in het kader van de werkgeversaanpak.

Ook het realiseren van bewegwijzering ten behoeve van de regionale hoogwaardige fietsroutes is een mogelijkheid om de bekendheid van de regionale hoogwaardige fietsroutes te vergroten.

## 2.4 Verhogen fietscomfort en verkeersveiligheid

Het is bekend dat als fietsen comfortabel en veilig is meer mensen geneigd zijn om de fiets te pakken. Daarom is het van belang het fietscomfort en de verkeersveiligheid te verhogen en dit ook te communiceren.

Het is van belang om in kaart te brengen waar fietscomfort- en verkeersveiligheidsmaatregelen het meeste effect hebben. Een tool die we hiervoor kunnen inzetten is de Fietsersbond Safety Performance Index (SPI). Daarnaast kunnen ook relevante onderzoeken en enquêtes gebruikt worden om te achterhalen waar maatregelen zinvol zijn. Fietsmonitoring biedt ook aanknopingspunten als het gaat om het verhogen van het fietscomfort en verkeersveiligheid. Samen met ROVL en regionale partijen gaan we dan, ook in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) concrete maatregelen bepalen. Voor uitvoering van deze maatregelen zal financiering gezocht moeten worden binnen de infrastructurele gelden maar wordt ook getracht om gebruik te maken van rijksmiddelen. Indien mogelijk zal uitvoering gefaseerd starten.

Voor het breed bekend maken van verbeteringen die worden gerealiseerd voor fietscomfort en verkeersveiligheid kan naast reguliere communicatiekanalen ook het fietsplatform gebruikt worden zodat mensen weten dat fietsen comfortabel en veilig, maar vooral ook leuk, duurzaam en gezond is.

## 2.5 Samengevat

Samengevat ziet het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets er als volgt uit.

Doelstelling	Waar gaan we ons op richten?	Netwerk: met wie gaan we het doen?
Eind 2023 is het fietsgebruik van forensen gestegen.	Deelname door werkgevers aan de landelijke fietsmissie 'Kies de fiets' stimuleren.	Provincie Limburg wil hierop aansluiten en via regionale uitvoeringsorganisaties (Zuid-Limburg Bereikbaar, Roermond Bereikbaar en Trendsportal) (grotere) werkgevers stimuleren om hieraan mee te werken.
	Ruimte creëren om ook werknemers te stimuleren van bedrijven die niet aan de landelijke fietsmissie deelnemen. Initiatieven hiervoor kunnen worden ingediend en zullen getoetst worden aan de criteria die t.z.t. in het uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding worden opgenomen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitvoeringsorganisaties</li> <li>- Gemeenten</li> <li>- Overige organisaties</li> </ul>
Eind 2023 is het (veilig) fietsgebruik door jongeren/ jongvolwassenen gestegen, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen door jongeren/ jongvolwassenen is gestegen (en bij voorkeur daalt).	Verder onderzoek naar doelgroep en onderzoeken waar we hen kunnen bereiken en wat hen bindt. Gerichte acties bij bijvoorbeeld life events, social mediacampagnes en beloningsacties voor het bestendigen/ stimuleren van fietsgebruik	Mogelijke partijen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie/ ROVL</li> <li>- Swapfiets/ rijwielhandelaren,</li> <li>- Uitvoeringsorganisaties,</li> <li>- Team Alert,</li> <li>- Gemeenten,</li> <li>- Werkgevers</li> <li>- Mbo, hbo en universiteiten</li> <li>- Influencers.</li> </ul>
Eind 2023 is het (veilig) fietsgebruik door scholieren gestegen, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen door scholieren is gestegen (en bij voorkeur daalt).	Ondersteunen 6 landelijke pilots: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fietsbezit: alle kinderen een fiets</li> <li>2. Schoolstraten: veilig halen en brengen van schoolkinderen</li> <li>3. Verkeersexamen: alle scholen doen mee</li> <li>4. Veilige schoolroutes</li> <li>5. Veilig op de fiets van groep 8 naar de brugklas</li> <li>6. Social Deal jongeren en afleiding</li> </ol>	Onderstaande partijen werken actief mee aan deze pilots: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie/ ROVL,</li> <li>- Gemeenten,</li> <li>- Scholen,</li> <li>- De Fietsersbond,</li> <li>- Team Alert</li> <li>- Veilig Verkeer Nederland</li> </ul>

Doelstelling	Waar gaan we ons op richten?	Netwerk: met wie gaan we het doen?
Eind 2023 is het (veilig) fietsgebruik door ouderen gestegen, zonder dat het aantal geregistreerde ongevallen door senioren is gestegen (en bij voorkeur daalt).	Deelname stimuleren aan de nieuwe aanpak: Doortrappen (www.doortrappen.nl). Via hun eigen vertrouwde netwerk in de gemeente en op logische momenten oudere fietsers voorzien van tips, informatie en interventies om hun fietsveiligheid te verbeteren.	De invulling van het programma Doortrappen in Limburg dient nog verder uitgewerkt te worden met betrokken partners zoals ROVL, gemeenten en KBO Limburg.
Het verbeteren van de bekendheid van ketenmobiliteit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het stimuleren van het gebruik van de Via Go-Maas app.</li> <li>- Het promoten van fietsparkeren op strategische plekken voor wat betreft fiets-OV als ook fiets-auto.</li> <li>- Het stimuleren van het gebruik van deelfietsen,</li> <li>- Het onderzoeken van de haalbaarheid van een e-fietsdeelsysteem in Zuid-Limburg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie</li> <li>- Gemeenten</li> <li>- Vervoersbedrijven</li> </ul>
De bekendheid van (zowel nieuwe als bestaande) hoogwaardige regionale fietsroutes vergroten.	Promotiecampagnes bij grootschalige infrastructurele fietsprojecten (laten) uitvoeren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie</li> <li>- Gemeenten</li> <li>- Uitvoeringsorganisaties</li> </ul>
	Promotiecampagne bestaande hoogwaardige regionale fietsroutes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie</li> <li>- Gemeenten</li> <li>- Uitvoeringsorganisaties.</li> </ul>
Het fietscomfort verhogen en de verkeersveiligheid verbeteren.	Een concreet maatregelenpakket fietscomfort en verkeersveiligheid samenstellen en indien financiering geregeld is gefaseerd uitvoeren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie/ ROVL</li> <li>- Fietsersbond</li> </ul>
Een online/ offline fietsplatform opzetten om breed het fietsgebruik te stimuleren.	Alle fietsinformatie op een innovatieve, interactieve wijze samenbrengen en toegankelijk maken voor een groot publiek. Met daarbij ook aandacht voor kennismanagement, fietsen als sociale norm en fietscampagnes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincie</li> <li>- Gemeenten</li> <li>- Uitvoeringsorganisaties</li> <li>- Fietsersbond</li> <li>- Overige organisaties</li> </ul>



### 3 Het beoordelingskader

Projecten die tot stand komen binnen het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets worden volgens de afwegingssystematiek van het afwegingskader Mobiliteit beoordeeld. Met het afwegingskader worden alle mobiliteitsopgaven en –ambities achtereenvolgens gesorteerd, inhoudelijk geprioriteerd, heroverwogen en geactualiseerd. Dit wordt in de basis gedaan volgens de beleidsuitgangspunten in het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen'. Deze beoordeling vindt plaats door de opgaven en ambities te toetsen op de bijdrage aan de strategische mobiliteitsdoelen, namelijk (1) doorstroming, (2) veiligheid, (3) leefbaarheid (4) duurzaamheid, (5) grenzeloos en (6) effectief en efficiënt. De toe te passen criteria en indicatoren voor deze toets zijn nog in ontwikkeling.

In de tussentijd zullen de ingediende uitvoeringsprogramma's voordat ze worden beoordeeld aan de hand van het afwegingskader zoals beschreven in hoofdstuk 3 kwalitatief getoetst worden door de provincie op:

- Het ambitieniveau en het realiteitsgehalte.
- De aansluiting op de doelstellingen van het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets.
- De uitvoerbaarheid van de projecten.
- De mate waarin gebruik gemaakt wordt van een innovatieve aanpak.
- De financiering van het project. De nadruk ligt op multipliereffecten. Dergelijke voorstellen zullen dan ook zwaarder wegen bij de uiteindelijke selectie van de projecten.



## 4 Monitoring, evaluatie en voortgangsbewaking

Monitoring is noodzakelijk om de juiste afwegingen te kunnen maken in de prioritering van projecten en om de voortgang in het bereiken van de doelstellingen te bewaken. Op deze wijze krijgen we een beeld van de effecten van de doelgroepen aanpak en stimulering van fietsen. De Provincie Limburg zet in op een nieuw monitoringsprogramma, in het kader van het mobiliteitsplan "Slim op weg naar Morgen". Op dit moment wordt een plan ontwikkeld om de staat van Limburg op het gebied van mobiliteit te monitoren. Hierbij staat het meten van de ontwikkeling op de zes mobiliteitsdoelen centraal. Dit monitoringsplan is niet bedoeld voor het meten van de voortgang van individuele projecten of uitvoeringskader. Het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets kan de beschikbaar gestelde monitoringsinformatie benutten voor de monitoring van het kader. Het vastleggen van de output c.q. resultaten vindt binnen de individuele projecten plaats en draagt daarmee bij aan het monitoren van het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets.

De monitoring van het Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets richt zich op de doelstellingen zoals opgenomen in paragraaf 1.3. Als bronnen om deze doelstellingen en de onderdelen ervan te monitoren dienen:

- het fietsmeetnet dat de Provincie Limburg in de loop van 2020 gaat inrichten;
- het onderzoek Onderweg In Nederland (OdiN) van het CBS;
- registratie van ongevallen;
- marktonderzoekgegevens van partners zoals Fietzersbond, ANWB, uitvoeringsorganisaties.

Ook kan worden onderzocht of het koppelen van een onderzoekspanel aan het te ontwikkelen online/ offline fietsplatform een bijdrage kan leveren aan de monitoringsopgave.

Naast de provinciale monitoring wordt ook bij de projecten zelf gevraagd om monitoring van de voortgang en de bijdrage aan de doelstellingen. Hier worden de projecten nadrukkelijk op beoordeeld.



## 5 Van uitvoeringskader naar uitvoeringsprogramma

Na vaststelling van dit Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets in de Provinciale Staten wordt het uitvoeringskader gedeeld met externe partijen. In overleg met de externe partijen en gerelateerd aan de gebiedsverkenningen wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld met een meerjarige doorkijk.

Bij de selectie van de projecten wordt ervan uitgegaan dat deze per regio worden ingediend: Zuid-, Midden- en Noord-Limburg. Daarnaast is het mogelijk om lokale en provinciale projecten op te nemen in het Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets.

Na de toetsing wordt het Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets voor de huidige coalitieperiode opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document en kan tussentijds worden bijgesteld. Hierdoor is het mogelijk om nieuwe projecten in te dienen en toe te voegen aan het uitvoeringsprogramma gedurende de hele coalitieperiode.

Vooruitlopend op de vaststelling zijn al maatregelen in uitvoering met diverse relevante partijen. De provincie is samen met de uitvoeringsorganisaties gestart met het bevorderen van fietsgebruik van forensen. Met ROVL is gestart om samen de veiligheid van fietsers te bevorderen en wordt gekeken naar de mogelijkheden voor scholieren, jongeren en senioren. Met de Fietsersbond zijn gesprekken gevoerd om de Safety Performance Index uit te voeren in Limburg. In Zuid-Limburg is het afgelopen jaar het platform Op de Pedalen verder ontwikkeld waarmee in de zomerperiode een eerste Fietschallenge ervaring is opgedaan. Verder hebben we een koppeling gelegd naar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en zijn we aan de slag met de uitvraag van de 1e tranche Impulsgelden van het Rijk. Zie bijlage 1 voor het actuele Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets 2020-2021 welk in ontwikkeling is.

# Bijlage 1

## Actueel Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding fiets 2020-2021

(in ontwikkeling)

Project	Doel	Wie	Uitvoeringstermijn
Ondertekening Realisatieovereenkomst fietsverbinding Heuvelland Parkstad	Vergroten bekendheid regionale hoogwaardige fietsroutes	Provincie Limburg, gemeenten Heerlen, Voerendaal, Gulpen- Wittern en Waterschap Limburg	Juni 2020
Fietschallenge	Fietsstimulering in algemene zin	Provincie Limburg	Juni-juli 2020
Opening fietspad Heldense weg	Vergroten bekendheid regionale hoogwaardige fietsroutes	Provincie Limburg, gemeente Leudal en RMO Midden-Limburg	Juli 2020
Opening Fietsbrug Cuijk	Vergroten bekendheid regionale hoogwaardige fietsroutes	Provincie Limburg, RMO Noord- Limburg, gemeenten Mook en Middelaar, Cuijk, Nijmegen, Provincie Noord-Brabant, Provincie Gelderland	September 2020
Werkgeversaanpak	Stimuleren van werkgevers om meer forensen op de fiets te krijgen	Provincie Limburg in samenwerking met regionale uitvoeringsorganisaties (Zuid- Limburg Bereikbaar, Roermond Bereikbaar en Trendsportal).	2020-2023
Doorontwikkeling verkeerseducatie (verkeersexamen, van 8 naar 1)	Stimuleren van meer en veilig fietsen bij scholieren	Provincie/ ROVL in samenwerking met gemeenten, basis onderwijs en voortgezet onderwijs.	2020-2023
Doortrappen	Stimuleren meer en veilig fietsen bij senioren	Provincie/ ROVL in samenwerking met Ministerie en gemeenten.	2020-2023
Fietsplatform Op de Pedalen	Fietsstimulering in algemene zin:	Provincie in samenwerking met Parkstad Limburg en de gemeenten Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen.	2020-2023
Safety Performance Index	Opstellen van maatregelenpakket om fietscomfort en verkeersveiligheid te verbeteren	Provincie Limburg, ROVL en Fietsersbond.	2020-2023

### Colofon

Provincie Limburg  
Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht  
+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

