



Fietsnota Noord-Beveland 2023

Datum van opstelling: 13-02-2024

Voorwoord

Al sinds jaar en dag speelt de fiets een belangrijke rol op ons Eideloze Eiland. Voor veel van onze inwoners is de fiets hét vervoersmiddel om mee naar werk, school of de winkel te gaan. Ook stappen veel van onze inwoners en bezoekers op een zonnige dag graag op de fiets om eens een rondje over het eiland te doen. En dat ze dat leuk vinden, dat hebben ze laten weten: We waren heel erg trots toen Noord-Beveland in 2022 verkozen werd tot 2e beste fietsgemeente van Nederland! Dat positieve resultaat heeft ons gemotiveerd om ons nog extra in te zetten voor onze fietsers. Want we lachen het fietsen graag toe: Het is duurzaam, gezond en gewoon leuk om te doen.

De voorliggende fietsnota vormt de kapstok voor alle fietsprojecten, groot en klein, die we op Noord-Beveland gaan uitvoeren in de jaren die voor ons liggen. Deze projecten focussen zich op alles wat te maken heeft met fietsen: Het veiliger maken van de fietspaden, het zorgen voor voldoende rustplekken, het creëren van leuke routes en het faciliteren van mooie fietsevenementen. We gaan er de komende tijd met zijn allen aan werken om het fietsen op Noord-Beveland nog mooier, fijner en veiliger te maken. Dat doen we natuurlijk met onze partners: Het Waterschap, de Provincie, onze buurgemeentes, onze ondernemers en onze vrijwilligers. Samen zetten we ons in om het fietsen op Noord-Beveland naar een nog hoger niveau te tillen. Met hopelijk als resultaat dat onze inwoners en onze gasten er nog vaker voor kiezen om de fiets te pakken! En wie weet, misschien worden we een volgende keer wel 1e...

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Noord-Beveland,

Wethouders Adrie van der Maas en Stephan van Belzen



Adrie van der Maas van
Wethouder Verkeer en Buitenruimte



Stephan van Belzen
Wethouder Recreatie en Gezondheid

Inhoud

1. Inleiding	4
a. Aanleiding.....	4
b. Doelstelling & Ambities.....	4
c. Koppeling Beleidsstukken.....	5
d. Verantwoording/Proces.....	6
e. Participatie.....	6
f. Leeswijzen.....	6
2. Trends en ontwikkelingen omtrent fietsen	7
a. De fiets als vervoersmiddel.....	7
b. E-bikes.....	7
c. Gezondheid.....	9
d. Duurzaamheid.....	9
e. Veiligheid.....	10
f. Ketenmobiliteit.....	11
g. Recreatief fietsen.....	11
3. Analyse: Fietsen op Noord-Beveland	13
a. Fysieke paden & verbindingen.....	13
b. Fietsgedrag op Noord-Beveland.....	14
c. Recreatief fietsen op Noord-Beveland.....	15
4. Speerpunten & Actielijst	16
1. Veiligheid.....	17
2. Bereikbaarheid.....	18
3. Recreatief fietsen.....	20
4. Duurzaamheid.....	22
5. Samenwerking.....	23
6. Gezondheid.....	24
5. Bronnenlijst	26

1. Inleiding

De fiets is een onmisbaar onderdeel van de Nederlandse samenleving. Menig burger stapt dagelijks op zijn stalen ros om naar werk of school te gaan. In de warmere maanden sluit zich daar de recreant bij aan, die geniet van de buitenlucht en de natuur. Ook bij sporters is de fiets een geliefd instrument: Of het nu gaat om mountainbiken, tegenwindfietsen of gewoon een lange route afleggen; het zijn allemaal effectieve manieren om nieuwe energie te verwerven en tegelijkertijd aan de persoonlijke gezondheid te werken.

Al met al is er geen vervoersmiddel zo flexibel, gezond en duurzaam als de fiets. Gemeente Noord-Beveland draagt het fietsen daarom een warm hart toe, en wil zowel inwoners als bezoekers inspireren om nog vaker op de fiets te stappen. Om een nieuwe boost aan het fietsen op Noord-Beveland te geven is daarom deze nota opgesteld, waarin beschreven staat op welke manier de gemeente in de komende periode het fietsen nog veiliger, efficiënter, comfortabeler en leuker tracht te maken.

a. Aanleiding

Noord-Beveland en de fiets zijn geen onbekenden van elkaar. Als bewoners van een kleinschalige, landelijke gemeente met middelgrote afstanden tussen de kernen, zijn veel Noord-Bevelandse scholieren en werkenden aangewezen op de fiets als vervoersmiddel. Al tientallen jaren is de gemeente ook populair bij fietstoeristen, die komen genieten van de rust en uitgestrektheid van het eiland. Het fietsen op Noord-Beveland is zelfs zó geliefd, dat Noord-Beveland in 2022 bij de tweejaarlijkse landelijke verkiezingen van de Fietsersbond verkozen is tot de 2e beste fietsgemeente van Nederland (Fietsersbond, 2022). Mede daarom heeft de gemeenteraad van Noord-Beveland het verdere verbeteren van de fietsinfrastructuur en -beleving als belangrijk speerpunt opgenomen binnen het Raadspuntenprogramma voor 2022-2026. Vooralnog heeft de gemeente echter een versnipperd beleid gevoerd met betrekking tot fietsen, zonder duidelijke doelstellingen. Er lag daarom een behoefte om toe te werken richting een integraal fietsbeleid, dat de vorm aan heeft genomen van de voorliggende nota.

b. Doelstelling & Ambities

Fietsen op Noord-Beveland moet nog aantrekkelijker en veiliger worden, zodat bewoners en bezoekers worden verleid om vaker op de fiets te stappen. Dit is niet alleen positief voor de volksgezondheid, maar draagt ook bij aan de doelstellingen van Noord-Beveland op het gebied van duurzame mobiliteit. De gemeente werkt aan deze doelstelling door verdere verbeteringen in de infrastructuur door te voeren en meer voorzieningen voor de fietser aan te brengen.

Daarnaast wil de gemeente **het recreatieve fietsen verder stimuleren** door bijvoorbeeld thematische routes te creëren over het eiland. Het recreatief fietsen is een passend middel voor een betere spreiding van het toerisme over het gemeentelijk gebied en kan daarnaast bijdragen aan het uitdragen van de cultuur, het erfgoed en de verhalen van het eiland.



c. Koppeling beleidsstukken

De Fietsnota sluit aan bij verscheidene bestaande beleidsstukken van zowel gemeente Noord-Beveland als Provincie Zeeland. Het gaat om de volgende stukken en bijbehorende ambities:

- Binnen de **Toekomstvisie Noord-Beveland 2030** wordt geambieerd om met name de rustzoekende toerist, die geniet van landschap en natuur maar ook van lekker eten, op Noord-Beveland te krijgen. De recreatieve fietser past goed in dit plaatje.
- Binnen het **Klimaatprogramma 2022-2030** van Noord-Beveland wordt geambieerd dat inwoners steeds vaker de fiets en steeds minder vaak de auto gaan nemen voor hun dagelijkse mobiliteit. Het aantrekkelijker maken van de fiets als mobiliteitsvorm is daarvoor essentieel.
- Binnen de **Economische Visie Noord-Beveland 2019-2025** wordt de doelstelling geformuleerd om de fiets- en wandelroutes over het eiland te optimaliseren. Het creëren van efficiënte en veilige fietsverbindingen is hiervoor een randvoorwaarde.
- Binnen de **Nota Sport- en Bewegbeleid 2020-2023** van Noord-Beveland wordt het doel beschreven om meer Noord-Bevelanders in beweging te krijgen en ook in beweging te houden. De ambitie om inwoners meer te laten fietsen komt perfect overeen met deze doelstelling.
- Binnen het **Mobiliteitsplan 2015** van Noord-Beveland zijn basiseisen vastgesteld voor ieder soort fietspad op Noord-Beveland. Het doel van deze basiseisen is om een eenduidige kwaliteit en veiligheid te creëren binnen de Noord-Bevelandse fietsinfrastructuur. Deze kwalitatieve fietsinfrastructuur is een randvoorwaarde voor het aantrekkelijker maken van de fiets als vervoersmiddel. Projecten die uit dit plan voortkomen vormen dan ook een belangrijk onderdeel van voorliggende fietsnota.
- Naast het mobiliteitsplan is het **Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland 2022** het noemen waard. Binnen dit kwaliteitsnetwerk wordt onder andere aandacht besteed aan wegen waar landbouwverkeer en fietsverkeer met elkaar in conflict komen. Ook voor Noord-Beveland is een aantal wegen aangeduid waar dit het geval is. Het toepassen van veiligheidsmaatregelen op deze wegen is essentieel voor het creëren van een kwalitatieve fietsinfrastructuur.
- Binnen de **Regionale Mobiliteitsstrategie** van Zeeland wordt geambieerd om het huidige OV-systeem van Zeeland te vervangen door een fijnmaziger netwerk van mobiliteit. De fiets speelt binnen dit netwerk een belangrijke rol.
- Tot slot is er nog het **Zeeuws Toekomstbeeld Fiets**. De hoofd-ambitie van dit beleidsstuk is het vergroten van het aantal fietskilometers dat in Zeeland afgelegd wordt. Deze ambitie vertaalt zich bijna één op één naar de Noord-Bevelandse fietsambitie.

d. Verantwoording/Proces

Om te komen tot de voorliggende Fietsnota is het volgende proces doorlopen:

1. De basis is bestudeerd aan de hand van de aanwezige beleidsstukken zoals eerder genoemd, plus het Raadspuntenprogramma;
2. Een literatuur- en beleidsonderzoek is uitgevoerd waarbij zowel wetenschappelijke als beleidskundige kennis over het fietsen is opgehaald;
3. Ambtenaren van verschillende beleidsvelden binnen de gemeente zijn samengebracht binnen een werkgroep om zo tot een integraal afgestemd beleid te komen;
4. Verscheidene partijen die te maken hebben met het fietsen zijn betrokken bij het fietsbeleid. Daarnaast is input uit de bijeenkomsten van het Platform Economie & Toerisme in 2022 gebruikt, evenals input uit de Gezamenlijke Ondernemersavond die op 18 oktober 2022 heeft plaatsgevonden;
5. Het concept is richting het college van Burgemeesters en Wethouders gebracht voor instemming;
6. Na goedkeuring door het college is de fietsnota ter vaststelling voorgelegd aan de raad.



e. Participatie

Het opstellen van de Fietsnota is gedaan in overleg met de Provincie Zeeland, om de samenhang met het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets te waarborgen. De meeste acties uit de Fietsnota komen voort uit het Raadspuntenprogramma Noord-Beveland 2022-2026 of uit andere beleidsstukken, en daar is weinig inspraak meer op mogelijk. Wel betrekken we burgers, ondernemers en andere overheden bij de concrete uitvoering van de acties uit de uitvoerings-agenda. De manier waarop, evenals de intensiteit van participatie, zal per project verschillen.

f. Leeswijzer

De indeling van deze fietsnota is als volgt: Eerst wordt ingegaan op de trends en ontwikkelingen rondom het fietsen in Nederland, waarbij ook verscheidene cijfers en onderzoeken worden geraadpleegd om een beeld te schetsen van hetgeen er allemaal speelt. Vervolgens wordt er dieper ingezoomd op de Noord-Bevelandse context en de specifieke vraagstukken die binnen de eigen gemeente spelen rondom het fietsen. Tot slot wordt uit dit geheel een zestal speerpunten gefilterd, waaraan verscheidene acties worden gekoppeld waar gemeente Noord-Beveland zich de komende tijd voor gaat inzetten.

2. Trends en ontwikkelingen omtrent fietsen

Kennis en inzicht is het fundament voor een passend beleid. Om de beleidskeuzes binnen deze fietsnota te onderbouwen wordt in dit hoofdstuk een beeld geschetst van de ontwikkelingen rondom het fenomeen fietsen en alles wat daarbij hoort.

a. De fiets als vervoersmiddel

Nederland is een echt fietsland: Niet alleen in de volksmond, maar ook statistisch gezien. Naar schatting telde Nederland in 2021 tussen de 22,8 en 23,4 miljoen fietsen. Dit betekent zo'n 1,3 fietsen per inwoner: Een wereldrecord (Fietsplatform, 2023). Daarmee is de fiets een belangrijk vervoersmiddel: Zo'n 28% van de verplaatsingen in Nederland vindt plaats op de fiets (CBS, 2020). Hiermee is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel na de auto.

Vooralsnog wordt de fiets vooral gebruikt voor korte afstanden. Bij de ruime meerderheid van alle fietsritten (70%) wordt er minder dan 3,7 kilometer afgelegd (CBS, 2020). Ondertussen wordt bij bijna de helft van alle autoritten minder dan 7,5 kilometer afgelegd (KiM, 2020). Hoewel 7,5 kilometer een afstand is die realistisch gezien ook met de fiets kan worden afgelegd, wordt dit in de praktijk dus relatief weinig gedaan. Hoewel in sommige gevallen een auto noodzakelijk is voor kortereafstandsvervoer

(transport van mindervaliden & kleine kinderen bijvoorbeeld), ligt er richting de toekomst potentie in het omzetten van een deel van de kortereafstands-autoritten naar fietsritten. De opkomst van de elektrische fiets kan hierin ook een rol spelen.

b. E-Bikes

De laatste jaren is er in Nederland een aanzienlijke toename geweest in het gebruik van de elektrische fiets. In 2018 zijn voor het eerst meer elektrische fietsen verkocht dan 'normale' fietsen. Van de circa 1 miljoen nieuwe fietsen die toen werden verkocht waren er 40% elektrisch en 34% 'normaal'.

Het aandeel van de e-bike op de fietsmarkt is de jaren daarop nog verder gestegen. Volgens cijfers van BOVAG (2022) behaalde de elektrische fiets in 2021 zelfs een marktaandeel van zo'n 52%, waarmee elektrische fietsen dus meer werden verkocht dan alle andere typen fiets bij elkaar (zie figuur 1.1).

Figuur 1.1 – Verkoop nieuwe fietsen naar categorie (aantallen x 1.000)
(Bron: BOVAG, 2022)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	+/-
Totaal nieuwe fietsen	928	957	1,011	1,007	1,098	923	-15,9
Stadsfiets	399	399	341	331	286	231	-19%
E-bike	269	294	409	420	547	480	-12%
Kinderfiets	111	116	107	110	110	83	-25%
Hybride incl. tracking bike	56	51	44	40	36	28	-24%
Overig, waarvan:	93	97	111	106	107	102	-5%
MBT/ATB	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	58	55	-5%
Sportshybride/Racefietsen	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	49	37	-25%

Naar schatting waren er in 2021 al zo'n 3,4 miljoen e-bikes in Nederland, wat zou betekenen dat zo'n 15% van alle Nederlandse fietsen elektrisch is (Fietsplatform, 2023). De opkomst van de elektrische fiets is ook terug te zien in de cijfers over fietsgebruik: Zo'n 18% van alle fietsritten was in 2019 elektrisch (KiM, 2020). De verwachting is dat dit aandeel de komende jaren alleen nog maar groter zal worden.

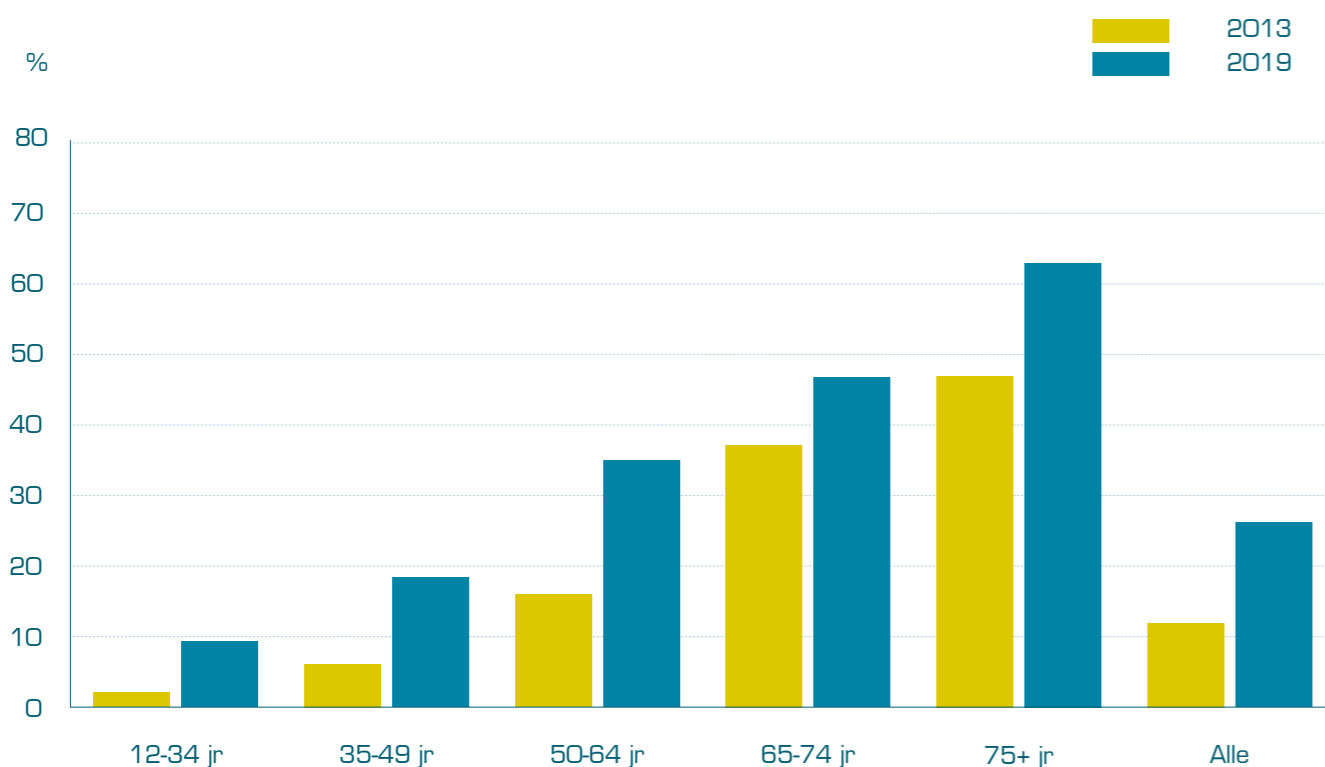
De gemiddelde elektrische fietser heeft bepaalde kenmerken waarin hij verschilt van de 'normale' fietser. De elektrische fiets is het populairst bij mensen boven de 65, en wordt door 75+'ers zelfs voor zo'n 65% van de totale reiskilometers gebruikt (zie figuur 1.2).

Ook op het gebied van persoonlijke gezondheid is er verschil tussen de elektrische fietser en de 'normale' fietser: Mensen met overgewicht hebben vaker een elektrische fiets dan mensen met een gezond gewicht. Tot slot leggen elektrische fietsers doorgaans grotere afstanden af dan 'normale' fietsers: De gemiddelde afstand die met de e-bike wordt gereden is zo'n 60% groter dan de gemiddelde afstand die met een niet-elektrische fiets wordt gereden (KiM, 2020). Deze cijfers tonen aan dat de elektrische fiets een bruikbaar vervoersmiddel is voor immobielere groepen (bejaarden & mensen met

overgewicht), die voorheen vooral op de auto waren aangeschreven voor het afleggen van korte en middellange afstanden. Daarnaast heeft de elektrische fiets een groter bereik dan de normale fiets en biedt daarom kansen voor een verdere afname van het autogebruik en stijging van het fietsgebruik op de middellange afstand.

Hoewel het gebruik van de elektrische fiets tot nu toe vooral populair is onder ouderen, groeit het gebruik de afgelopen jaren procentueel gezien het hardst bij mensen onder de 65 (KiM, 2020). De opkomst van de elektrische fiets is voor deze groep een tweesnijdend zwaard: Onderzoek van Sun et al. (2020) toont aan dat Nederlanders onder de 65 die een e-bike nemen doorgaans minder auto gaan rijden, maar ook dat deze mensen minder kilometers afleggen op een 'gewone' fiets. Het onderzoek concludeert dat er op het gebied van duurzaamheid alsnog een significante winst wordt gemaakt: Het verschil in uitstoot tussen een niet-elektrische en elektrische fiets is beduidend kleiner dan het verschil in uitstoot tussen een benzineauto en een elektrische fiets. Hoe groot de winst is op het gebied van gezondheid, is echter niet geheel duidelijk.

Figuur 1.2 – Aandeel e-bike in de totaal afgelegde fietsafstand naar leeftijd
(Bron: KiM, 2020)



c. Gezondheid

Rustig fietsen en elektrisch fietsen worden door de Gezondheidsraad geassocieerd met matig intensieve inspanning. Vanuit de beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad (2017) wordt volwassenen geadviseerd om minimaal 150 minuten per week aan matig intensieve inspanning te doen. Een persoon die dagelijks naar werk, school en/of winkel fietst komt al snel aan dit minimum, terwijl een persoon die hoofdzakelijk autorijdt dit doel niet kan halen met zijn dagelijkse mobiliteit.

De aanbevelingen van de Gezondheidsraad zijn niet voor niets: Regelmatig fietsen verhoogt de fitheid en is vergelijkbaar met 1-2 keer per week fitnessen. Dit leidt tot gezondheidswinst: Mensen die regelmatig bewegen hebben minder last van o.a. hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk, diabetes, overgewicht, botontkalking, en sommige typen kanker (KiM, 2020). Volgens berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (Nijland, 2017) leven mensen die regelmatig fietsen doorgaans zo'n 3 tot 14 maanden langer dan mensen die niet of zelden bewegen.

Fietsen is niet alleen goed voor de lichamelijke gezondheid en persoonlijke fitheid, maar is ook bevorderlijk voor de mentale gezondheid. Fietsen en andere vormen van beweging helpen met de doorbloeding van de hersenen, zodat de hersencellen genoeg zuurstof en voeding krijgen. Dit helpt vervolgens weer bij de aanmaak van nieuwe hersencellen en het versterken van bestaande verbindingen tussen hersencellen (Hersenchichting, 2023). Dit heeft weer een positief effect op het denkvermogen, de slaapkwaliteit en de gemoedstoestand: Mensen die wandelend of fietsend naar het werk gaan, zijn vaker tevreden, minder gestrest, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen (Singleton, 2018). Daarnaast helpt voldoende beweging bij depressie en andere mentale klachten.

d. Duurzaamheid

Duurzaamheid is één van de meest actuele onderwerpen in Nederland. De Rijksoverheid heeft de ambitie geformuleerd om Nederland in 2050 klimaatneutraal te maken. Dit houdt in dat er in 2050 in heel Nederland minder CO2 moet worden uitgestoten dan er opgeslagen wordt. De transitie naar een klimaatneutraal Nederland is complex en veelzijdig: Er moet massaal worden geïsoleerd, geëlektrificeerd, opgewekt, hergebruikt en geconsumeerd. Een belangrijk onderdeel van deze transitie is de verduurzaming op het gebied van vervoer. Op het moment is in Nederland de benzineauto nog verreweg het meest gebruikte vervoersmiddel voor woon-werkverkeer & langeafstandsreizen. Dit terwijl de gemiddelde benzineauto zo'n 224 gram CO2 per kilometer uitstoot: De hoogste uitstoot van alle reguliere voertuigen. Aan overheden is dan ook de taak om duurzamere vormen van mobiliteit te faciliteren en stimuleren.

De fiets is, met een uitstoot van 0 CO2 per kilometer, het duurzaamste vervoersmiddel ter wereld. De elektrische fiets is iets minder duurzaam dan de reguliere fiets, gezien de elektriciteit die e-bikes gebruiken niet altijd duurzaam is opgewekt. Daarnaast heeft de productie van e-bikes ook een grotere impact op het klimaat dan de productie van "normale" fietsen. Toch bieden elektrische fietsen ook kansen voor duurzaamheid: Ze hebben een groter ruimtelijk bereik dan de normale fiets en vormen daarom vaker een alternatief voor de auto. Daarnaast kunnen ze steeds vaker worden opgeladen met groene stroom, zodat hun klimaatimpact nog verder afneemt.

Hoewel de auto nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is, is de positie van de auto binnen de totale mobiliteit van Nederland de laatste jaren wel afgenomen. Dit terwijl het fietsgebruik is toegenomen. Elektrificatie, bewustwording en uitbreiding & verbetering van fietsroutes zullen hier allemaal een rol in hebben gespeeld. Om een verdere reductie van autogebruik te bereiken, is het dan ook belangrijk om verder op deze ontwikkelingen in te zetten.

e. Veiligheid

Hoewel de fiets een gezonde en duurzame manier van vervoer is, valt er op het gebied van veiligheid nog veel te verbeteren. Ieder jaar komen er rond de 200 fietsers om in het verkeer, met een kleine schommeling in de aantallen door de jaren heen; Dit terwijl het totaal aantal verkeersdoden in Nederland sinds 2018 aan het afnemen is (CBS, 2022). Statistisch gezien heeft de fietser daarmee de grootste kans op een dodelijk ongeval van alle mobiliteitsgroepen (zie figuur 1.3).

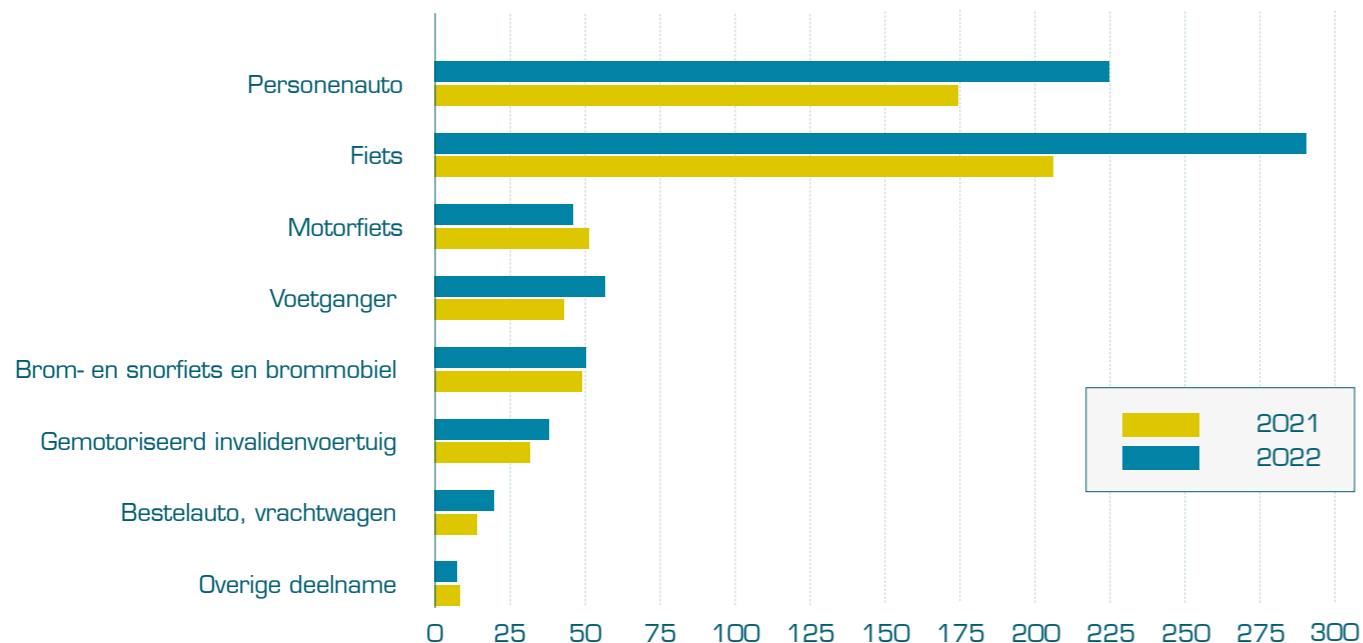
Van alle fietsers die jaarlijks overlijden door een verkeersongeval is het merendeel 70 jaar of ouder (CBS, 2022). Ook de elektrische fietser wordt onevenredig vaak slachtoffer van een dodelijk ongeluk: Zo'n 33% van alle dodelijke fietsongelukken vindt plaats met een elektrische fiets. Een ongeval met een elektrische fiets zorgt sowieso vaker voor verwonding dan een ongeval met een normale fiets. (KiM, 2020). Zoals eerder beschreven zijn 70+'ers de grootste gebruikersgroep voor de elektrische fiets: De twee groepen hebben dus veel overlap. De groep 70+'ers op elektrische fietsen vraagt daarom bijzondere aandacht op het gebied van verkeersveiligheid, zowel bij de aanleg van fietspaden en oversteekplekken als bij het voeren van acties op het gebied van valpreventie.

Verlichting op fietsen wordt sinds 2013 steeds vaker naar behoren gevoerd. Dit komt doordat nieuwe fietsen steeds vaker met automatische verlichting zijn uitgerust, hetgeen vergeetgedrag en lege batterijtjes voorkomt (BOVAG, 2022). Deze nieuwe ontwikkeling komt de veiligheid ten goede, maar neemt niet weg dat fietsen in het donker nog steeds riskanter blijft dan overdag. Om de veiligheid verder te verbeteren kan worden ingezet op zichtbaarheidscampagnes en openbare verlichting. Dit laatste is met name een aandachtspunt voor landelijke gebieden.



Figuur 1.3 – Aantal verkeersdoden per voertuig in Nederland in 2021/2022

(Bron: CBS, 2022)



f. Ketenmobiliteit

Het Openbaar Vervoer in Nederland staat onder druk. Personeelstekorten bij bus- en treinmaatschappijen zorgen voor uitval van ritten en een hoge werkdruk. In theorie is dit op te lossen door meer personeel aan te trekken, maar doorgaans ontbreekt het binnen het OV aan aantrekkelijke arbeidsomstandigheden: In 2022 en 2023 heeft personeel van het Openbaar Vervoer in Nederland verscheidene stakingen georganiseerd vanwege ontevredenheid over de lonen. Door de tekorten wordt het OV een steeds minder betrouwbare vorm van vervoer, wat ervoor zorgt dat mensen zijn gaan afhaken: Tijdens de coronapandemie in 2020-2021 was er een significante vermindering van OV-gebruik, en sindsdien heeft het bus- en treingebruik niet meer het oude niveau van 2019 bereikt (KiM, 2022). Hierdoor verdienen bus- en treinmaatschappijen minder dan voorheen (de meerderheid draait verlies), waardoor hun services verminderen. Dit terwijl het Openbaar Vervoer voor een deel van de samenleving een essentiële vorm van mobiliteit is.

Ook in het Zeeuwse Openbaar Vervoer is sprake van personeelstekorten en afname van gebruik. Daarnaast speelt het feit dat Zeeland een dunbevolkte en landelijke provincie is, met relatief weinig busreizigers. Omdat toch heel het gebied moet worden voorzien van openbaar vervoer, komt het regelmatig voor dat lijnbussen lange afstanden zonder passagiers rijden. Het streekvervoer is daardoor op veel plekken onrendabel (Hult, Perjo & Smith, 2021), maar de plicht van de overheid om openbaar vervoer te verzorgen blijft bestaan. Om deze problematiek aan te pakken, is de Zeeuwse Regionale Mobiliteitsstrategie opgesteld.

Het uitgangspunt van de Regionale Mobiliteitsstrategie is het ontwikkelen van een slim, fijnmazig netwerk van mobiliteit. Het idee is dat lijnbussen voortaan alleen tussen bepaalde centrale mobiliteitshubs rijden (denk aan treinstations, busstations en andere praktische centrale plekken). Vanaf deze hubs kunnen reizigers zich vervolgens over het gebied rondom de hubs verspreiden via flexibele mobiliteitsvormen, zoals deelauto's, flexbussen en betaalbare flextaxi's. Hierdoor ontstaat er meer maatwerk in het regionale vervoer en kan het aantal vaste buslijnen worden afgeschaald. De Regionale Mobiliteitsstrategie zal richting geven aan een nieuwe concessie voor de buslijnen in Zeeland, die vanaf december 2024 in zal gaan (Provincie Zeeland, 2021).

Ook de fiets speelt een belangrijke rol binnen de Regionale Mobiliteitsstrategie: De fiets is als flexibel vervoersmiddel

uitermate geschikt voor een fijnmazig vervoerssysteem. De Zeeuwse ambitie is om bij alle mobiliteitshubs ruime fietsparkeergelegenheid te bieden, en om in ieder geval bij de grotere hubs ook deelfietsen aan te bieden. De mobiliteitshubs moeten daarbij ook goed ontsloten worden voor fietsverkeer, en vanaf de hubs moeten snelle en efficiënte fietspaden beschikbaar zijn/komen die bewoners en bezoekers richting omliggende dorpen en steden leiden (Provincie Zeeland, 2021).

Door de fiets als deel van de mobiliteitsketen te zien en daarop in te spelen wordt het realistischer om een volwaardig duurzaam alternatief voor de auto te creëren. Hoewel er op papier namelijk veel autoritten zouden kunnen worden vervangen door fietsritten, zitten er ook bepaalde nadelen aan de fiets als vervoersmiddel. Comfort is een belangrijke factor voor gebruikers: Bij koud, winderig en/of regenachtig weer is fietsen minder aantrekkelijk, en de aantrekkelijkheid neemt verder af naarmate de afstand groter wordt. Ook kost een fietsrit doorgaans meer tijd dan een autorit, met name op de middellange en lange afstand: Dit is een cruciale factor bij woon-werkverkeer. Door in te zetten op ketenmobiliteit wordt de fietsrit slechts een onderdeel van de totale reis, en blijft daarmee relatief kort en aantrekkelijk voor een brede doelgroep. Het is daarbij wel een voorwaarde dat er in de rest van de vervoersketen een efficiënt en flexibel systeem van (openbaar) vervoer aanwezig is.

g. Recreatief fietsen

De fiets is niet alleen een praktisch vervoersmiddel dat wordt ingezet voor woon-werkverkeer en andere utilitaire doeleinden, maar ook een populair recreatiemiddel. Deze populariteit is terug te zien in de cijfers: In 2021 fietste 76% van de Nederlanders (16+) wel eens voor het plezier. Uit onderzoek van het KiM (2020) blijkt zelfs dat zo'n 46% van de fietskilometers die Nederlanders maken voor vrijetijdsdoeleinden zijn, wat goed was voor ongeveer 699 miljoen recreatieve fietsritten in 2021. Ook fietsvakanties vinden aftrek: In 2021 ondernamen zo'n 3 miljoen Nederlanders één of meerdere fietsvakanties in eigen land. Opvallend is dat recreatief fietsen niet alleen door ouderen wordt gedaan - Ongeveer 35% van de recreatieve fietsers is tussen de 16 en de 39 jaar, nog eens 35% is tussen de 40 en de 59, en 30% is 60 jaar of ouder (Landelijk Fietsplatform, 2022). Bij het ondernemen van fietsstandplaatsvakanties, waarbij mensen vanuit één vaste overnachtingsplek meerdere fietsritten doen, zijn 60+'ers wel weer de dominante groep met een aandeel van ruim 37% (zie figuur 1.4).

Figuur 1.4 – Profiel fietsstandplaatsvakantieganger
(Bron: Landelijk Fietsplatform, 2022)

		Standplaatsfietser			Gem. Nederland*
		2021	2020	Screening 2019**	2021
Geslacht	Man	52,5%	54,5%	57,7%	49,4%
	Vrouw	47,5%	45,5%	42,3%	50,6%
Leeftijd	16-29 jr	18,9% (-)	21,5%	18,5%	21,4%
	30-39 jr	13,4%	13,9%	11,9%	14,8%
	40-49 jr	12,4% (- -)	13,9%	12,3%	15,9%
	50-59 jr	18,2%	17,7%	15,4%	17,5%
	60 jr of ouder	37,1% (++)	33,0%	42,0%	30,4%
	Gezinssituatie	Eenpersoons	17,8 (-)	14,9%	21,7%
	Meerpersoons (zonder kinderen <18)	60,5% (++)	59,2%	57,4%	48,4%
	Meerpersoons (jongste kind <13)	14,8% (- -)	17,9%	14,5%	20,1%
	Meerpersoons (jongste kind 13-17)	6,9% (- -)	8,0%	5,6%	9,9%

Waar de elektrische fiets in het algemeen nog bezig is aan een opmars in Nederland, heeft hij de recreatieve fietsmarkt al grotendeels veroverd. Ruim de helft (52%) van de recreatieve fietsers geeft namelijk aan meestal elektrisch te fietsen en slechts 32% rijdt op een toerfiets, hybride fiets of een "normale" fiets. De rest van de recreanten gebruikt racefietsen of mountainbikes. De komst van de elektrische fiets heeft duidelijke gevolgen voor de afstanden die worden gereden: De meerderheid van de recreatieve e-bikers fietst gemiddeld 30-50 kilometer per fietstrip, terwijl de meeste "normale" recreatieve fietsers slechts 15-30 kilometer rijden (Fietsplatform, 2023).

Recreatief fietsen brengt geld in het laatje bij ondernemers: Nederlanders gaven in 2021 naar schatting €942 miljoen uit aan fietsvakanties in eigen land. 52% van dit geld werd uitgegeven aan consumpties en 36% in winkels. Op de gemiddelde fietsvakantie wordt meer geld per dag uitgegeven dan op een "normale" vakantie: Naar schatting zo'n 6 euro meer. (Landelijk Fietsplatform, 2022). Fietsvakanties zijn dus niet alleen een gezonde vorm van recreatie, maar ook aantrekkelijk voor de economie.

Waar de elektrische fiets in het algemeen nog bezig is aan een opmars in Nederland, heeft hij de recreatieve

fietsmarkt al grotendeels veroverd. Ruim de helft (52%) van de recreatieve fietsers geeft namelijk aan meestal elektrisch te fietsen en slechts 32% rijdt op een toerfiets, hybride fiets of een "normale" fiets. De rest van de recreanten gebruikt racefietsen of mountainbikes. De komst van de elektrische fiets heeft duidelijke gevolgen voor de afstanden die worden gereden: De meerderheid van de recreatieve e-bikers fietst gemiddeld 30-50 kilometer per fietstrip, terwijl de meeste "normale" recreatieve fietsers slechts 15-30 kilometer rijden (Fietsplatform, 2023).

3. Analyse: Fietsen op Noord-Beveland in beeld

a. Fysieke paden & verbindingen

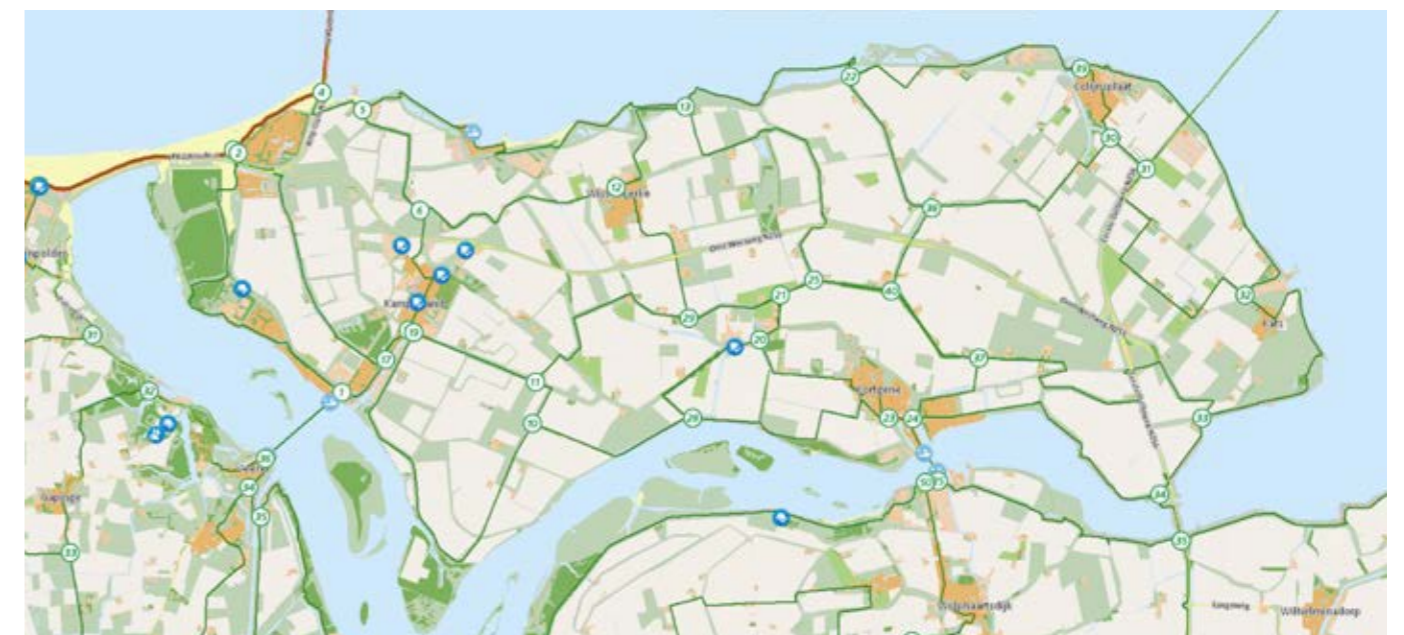
Noord-Beveland is een eiland in het hart van Zeeland, omringd door 3 verschillende wateren: Het Veerse Meer, de Oosterschelde en de Noordzee. Het eiland zelf is grotendeels bedekt met wijds landelijk gebied, waar het de titel "Eindeloos Eiland" aan te danken heeft. In totaal heeft Noord-Beveland zo'n 328 km aan fietspad, wat meer is dan Kapelle en Vlissingen, maar minder dan de rest van de Zeeuwse gemeenten (CBS, 2021). Dit komt deels door de kleinere oppervlakte van Noord-Beveland vergeleken bij andere landelijke gemeenten als Schouwen-Duiveland en Sluis, en deels doordat op Noord-Beveland de akkergronden relatief uitgestrekt zijn, waardoor er minder land- en dijkweggetjes zijn dan elders in Zeeland.

Het Fietsnetwerk Zeeland (FIKS) is het provinciale fietsknooppuntensysteem waar alle belangrijke recreatieve fietspaden van Zeeland in zijn verwerkt. Langs het FIKS zijn knooppuntbordjes geplaatst, en online kunnen routes worden gepland die via het netwerk lopen. In totaal heeft Zeeland 1955 kilometer FIKS. Binnen dit netwerk heeft Noord-Beveland 119 kilometer aan fietspad (zie figuur 2.1); dat is meer dan de Zeeuwse stadgemeenten en gemeente Kapelle, maar minder dan de grotere landelijke gemeenten van Zeeland. Ruim een derde van het Noord-Bevelandse fietspad valt binnen het FIKS: Voor Zeeuwse begrippen is dit een groot aandeel (Zeeland.com, 2023).

Noord-Beveland is slechts op vier locaties verbonden met de rest van Zeeland: De Veerse Gatdam in het westen, de Oosterscheldedekering in het noordwesten, de Zeelandbrug in het noordoosten en de Zandkreeksluis in het zuidoosten. Dit maakt de aansluiting met de rest van Zeeland lastig voor fietsers. In het toeristisch seizoen varen er veerpontjes tussen Wolphaartsdijk & Kortgene en tussen Veere & Kamperland, die het gebrek aan verbindingen met Walcheren en Zuid-Beveland deels oplossen. Deze pontjes vormen echter vooral een uitkomst voor de toerist: Ze varen vooral binnen werktijden (tussen 9:00 en 17:00) en kosten ook een bepaald bedrag per persoon. Voor de recreatieve fietser is dit passend, maar voor woon-werkverkeer en woon-onderwijsverkeer zijn de pontjes onhandig en kostbaar.

Het netwerk van fietspaden op Noord-Beveland wordt door twee overheden beheerd: Waterschap Scheldestromen beheert alle fietspaden en binnenwegen buiten de bebouwde kom, en is daarmee verantwoordelijk voor het grootste deel van het fietsnetwerk. Gemeente Noord-Beveland beheert op haar beurt de fietspaden en voorzieningen binnen de bebouwde kom. Dit zorgt regelmatig voor verwarring bij inwoners en bezoekers, die verwachten dat de gemeente verantwoordelijk is voor de volledige openbare ruimte op het eiland. Duidelijkheid hierover is belangrijk in de communicatie vanuit de gemeente richting de fietser.

Figuur 2.1 – Fietsknooppuntensysteem op Noord-Beveland
(Bron: Zeeland.com, 2023)



b. Fietsgedrag op Noord-Beveland

Inwoners van Noord-Beveland fietsen zowel voor Zeeuwse als landelijke begrippen vrij weinig: Alleen in gemeente Sluis en in delen van Zuid-Limburg fietsen inwoners minder vaak (Sport en Bewegen in cijfers, 2020). Waarschijnlijk heeft dit te maken met de relatief lange afstanden tussen de woonkernen en het feit dat de meeste fietspaden op Noord-Beveland onbeschermd zijn voor wind en regen. Dit maakt utilitair fietsen zwaarder en minder comfortabel voor de bewoner, met name tijdens de wintermaanden. Ook is het aandeel 65+ers in de Noord-Bevelandse populatie relatief groot (CBS, 2023): Deze groep is doorgaans minder mobiel en maakt daarom minder fietsritten. Wanneer er wel wordt gefietst op Noord-Beveland, gebeurt dit grotendeels met de elektrische fiets: Cijfers van het CBS (Sport en Bewegen in cijfers, 2020) tonen aan dat het elektrisch fietsgebruik in Noord-Beveland wat dichterbij de buurt van het Nederlands gemiddelde ligt.

Omdat er op Noord-Beveland geen middelbare school is gevestigd, moeten jongeren uit Noord-Beveland dagelijks naar nabijgelegen gemeentes afreizen voor hun middelbaar onderwijs. Jongeren hebben doorgaans een gelimiteerd aantal opties qua vervoer, zodat zij al snel op het openbaar vervoer of de fiets zijn aangeschreven. Met name de fietsroute tussen Kamperland en Goes via Stroodorp, Geersdijk en Kortgene is een veelgebruikte scholierenroute. Veiligheid is een belangrijk aandachtspunt voor deze route.

Naast regulier & elektrisch fietsen is er ook een mountainbikeroutenetwerk op Noord-Beveland (zie figuur 2.2). Dit netwerk bestaat uit drie routes die bij elkaar zo'n 75 kilometer bedragen (MTB Netwerk Noord-Beveland, 2023). Ook is er in het Spuibos bij Kamperland een Skillspark aanwezig waar mountainbikers hun vaardigheden kunnen testen. Naast mountainbikes rijden er nog andere soorten tweewielers rond over het eiland, zoals de e-choppers van Be on the Move. Deze worden hoofdzakelijk gebruikt voor recreatieve doeleinden.

Figuur 2.2 – Mountainbikeroutenetwerk op Noord-Beveland

(Bron: MTB Netwerk Noord-Beveland)



c. Recreatief fietsen op Noord-Beveland

Waar de inwoners van Noord-Beveland zelf relatief weinig fietsen, is het fietsen op Noord-Beveland wel opvallend populair bij toeristen. Bezoekers nemen vaak fietsen mee achter op de auto of huren fietsen bij een ondernemer. Punten van verhuur op Noord-Beveland zelf zijn Noordzee Résidence de Banjaard, RCN De Schotsman, De Fietsloods, Fietswinkel Kamperland, Be on the Move, Roompot Beach Resort, Garage Augustijn, Delta Marina, De Paardekreek, Parc Ganuenta, Fietsreparatie Colijnsplaat en RZ Installaties. Daarnaast zijn er nog een aantal recreatieve ondernemers die de fietser faciliteren door pompen, oplaadpunten en routekaartjes aan te bieden bij hun bedrijf.

Noord-Beveland kent verschillende recreatieve routes, die verkrijgbaar zijn bij verschillende aanbieders en gebaseerd zijn op het FIKS. De meerwaarde van deze routes is dat ze thematisch zijn ingericht en doorgaans informatie

verschaffen over rustpunten, bezienswaardigheden en horeca. Online worden gratis routes aangeboden, bijvoorbeeld op komoot.com, waarbij ook foto's van de verschillende fietsstukken getoond worden. Ook fysieke kaartjes zijn nog populair bij toeristen: Uit cijfers van het landelijk fietsplatform blijkt dat rond de 20% van de Nederlandse recreatieve fietsers nog fysieke kaarten koopt (Landelijk Fietsplatform, 2022). Op Noord-Beveland zijn vooral de kaartjes van Minimaps te krijgen, waarop ook informatie wordt verschaft over sanitaire voorzieningen langs de fietsroutes en de vertrektijden van de veerpontjes.

Aanvullend op het reguliere recreatieve fietsgebruik kent Noord-Beveland verscheidene fietsevenementen die jaarlijks terugkeren.

Figuur 2.3 – Terugkerende fietsevenementen op Noord-Beveland

Evenement	Organisator	Omschrijving
Boerenfiets-wandelroute	ZLTO	Ieder jaar organiseert ZLTO op de vrijdag na Hemelvaartsdag een route voor fietsers en wandelaars over Noord-Beveland. Deze route gaat langs verschillende landbouwbedrijven, waar wordt gezorgd voor eten, drinken en/of vermaak.
Ronde van Wissenkerke	Stichting Wielronde Noord-Beveland	De Ronde van Wissenkerke is een 60 kilometer lange wielrenwedstrijd die over Wissenkerke en omstreken gaat. Deze ronde is een kleinschaligere versie van de Ronde van Noord-Beveland, een voormalige wielrenwedstrijd van 120 kilometer die over het hele eiland ging.
MTB toer- en wandeltocht Noord-Beveland	Mountainbikenetwerk Noord-Beveland	Het MTB-netwerk Noord-Beveland organiseert geregeld mountainbike- en wandeltochten over Noord-Beveland. Met name de Nieuwjaarstocht is een begrip op het eiland.

Naast bovengenoemde evenementen zijn er nog verscheidene wielrenewevenementen die niet lokaal worden georganiseerd, maar wel regelmatig over Noord-Beveland komen, zoals de DELTA Ride for the Roses, ZLM Tour, Scheldeprijs, Giro di Schouwen-Duiveland en de Fietsvierdaagse Zeeland.

4. Speerpunten & Actielijst

Op basis van de huidige trends rondom het fietsen, de huidige Noord-Bevelandse fietssituatie, de signalen vanuit de gemeenschap en de wensen van de gemeenteraad zijn de volgende speerpunten te onderscheiden voor het fietsen op Noord-Beveland:

- Veiligheid
- Bereikbaarheid
- Recreatief fietsen
- Duurzaamheid
- Samenwerking
- Gezondheid

Bij ieder speerpunt horen bepaalde acties en projecten waar gemeente Noord-Beveland zich voor gaat inzetten, zowel op de korte als op de lange termijn. Deze punten worden in de rest van dit hoofdstuk nader toegelicht, en de acties die daarbij horen worden weggezet in tijd, menskracht en waar mogelijk in geld.

Let op: Binnen de tabellen worden in het **groen** de acties weergegeven die op korte termijn (de raadsperiode 2022-2026) kunnen worden opgepakt en in het **blauw** de acties die op de langere termijn zullen worden gerealiseerd. Daarnaast worden in het **goud** de acties weergegeven die niet eenmalig zijn maar om de zoveel tijd terugkeren.



1. Veiligheid

Het waarborgen van de veiligheid van fietsers op Noord-Beveland is een topprioriteit. Dit houdt in dat er voldoende kwalitatieve fietspaden moeten worden aangelegd en dat deze goed onderhouden dienen te worden. Daarnaast is het van belang om rekening te houden met verkeersveilige maatregelen, zoals het scheiden van fiets- en autoverkeer op belangrijke knooppunten. Ook het voeren van fietsveiligheidscampagnes is een aandachtspunt waar meer op in zal worden gezet.

Voorziena maatregelen op het gebied van Veiligheid:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
Jaarlijks terugkerend	Voortzetten van het initiatief "Veilige Honken".	Team Sociaal Domein.	4	n.v.t.	n.v.t.	Het initiatief "Veilige Honken" wordt voortgezet in de komende jaren, zolang er voldoende vrijwilligers bij aangesloten blijven.
Jaarlijks terugkerend	Aansluiten bij de landelijke campagne Fietsverlichting (uitgevoerd door ROVZ).	Team Ruimte.	8	n.v.t.	n.v.t.	Gemeente Noord-Beveland doet mee aan de landelijke campagne Fietsverlichting.
Periodiek terugkerend	Campagne voeren onder (oudere) inwoners over valpreventie.	Team Ruimte, Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid.	16	€3,250	PM	VN biedt de "Opfriscursus Fiets" aan voor 50-plussers, waarbij de kennis wordt vergroot over het veilig en vitaal deelnemen aan het hedendaagse fietsverkeer. Noord-Beveland onderzoekt of deze cursus ook (periodiek) binnen de eigen gemeente kan worden georganiseerd.
Jaarlijks terugkerend	Campagne opzetten m.b.t. fietsveiligheid voor recreatieve fietsers.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid.	48	PM	PM	Gemeente Noord-Beveland gaat in gesprek met de recreatieve sector en landbouwsector om een campagne op te zetten voor de veiligheid van recreatieve fietsers. Aandachtspunten hierbij zijn het delen van de landbouwwegen met grote landbouwvoertuigen en het dragen van fietshelmen.
2024	Transformeren van de weg bij de Oostdijk te Kortgene van een weg buiten de kom (60 km) naar een weg binnen de kom (30 km).	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	200	~ €50k	PM	Deze transformatie hangt samen met de reconstructie van het kruispunt Oostdijk/Parallelweg. Voorziena maatregelen bij dit project zijn het aanbrengen van markeringen, een fietsstrook en een plateau bij het kruispunt.
2024-2026	Veiligheidsmaatregelen treffen rond de scholierenroute tussen Kortgene en Goes (Oost-Bermweg) op basis van onderzoek.	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	100	~ €300k	PM	Bureau Juust heeft in 2022 onderzoek gedaan naar de route Kortgene-Zandkreekdijk (Oost-Bermweg) en op basis daarvan aanbevelingen gedaan om de route veiliger te maken. Een deel van de route wordt vanaf april 2024 aangepast (verbreding). Hiervoor is een bedrag van ongeveer €300.000 nodig. De rest van de route zal via het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets samen met het Waterschap worden bekeken. Hiervoor is nog geen definitieve raming.

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2025-2026	Herinrichting van de Oost-Westhavendijk in Kamperland en de Dorpsdijk in Wissenkerke (in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid).	Team Ruimte.	200	~ €1.4m	PM	De herinrichting van beide straten zit in de ontwerpfase. De herinrichting van de Oost-Westhavendijk zal naar verwachting in 2025 worden gerealiseerd, de Dorpsdijk in 2026. De herinrichting van de Dorpsdijk zal naar verwachting rond de €500.000 kosten, de herinrichting van de Oost-Westhavendijk zal naar schatting rond de €900.000 kosten.
2023-2030	Onderzoeken van mogelijkheden voor verbetering van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwerkeer Zeeland op Noord-Beveland.	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen, Provincie Zeeland, ROVZ.	32	PM	PM	De volgende Noord-Bevelandse wegen zijn opgenomen in het Kwaliteitsnetwerk Landbouwerkeer Zeeland: Deltaweg, Noordlangeweg, Provincialeweg, Campensenieuwandijk, Stekeldijk en Boomdijk. Het knelpunt bij de Campensenieuwandijk wordt aangepakt door het Waterschap, de Deltaweg wordt tegelijk aangepakt met de provinciale planning en voor de Provincialeweg bij Geersdijk worden plannen opgesteld. Voor de rest van de wegen zijn er (nog) geen concrete plannen, maar ze staan op de agenda en zullen op de lange termijn samen met het Waterschap worden aangepakt.
2024-2028	Herinrichting van de Galgendijk bij Kortgene.	Team Ruimte, Team Ruimtelijke Ordening, Waterschap Scheldestromen.	400	PM	PM	Er zijn verschillende scenario's opgesteld voor de Galgendijk bij Kortgene, die zijn gedeeld met Waterschap Scheldestromen. Het uitgangspunt van de gemeente is om de Galgendijk gefaseerd aan te pakken, waarbij in iedere fase wat extra verkeersmaatregelen worden genomen. Bedoeling is om onder andere de situatie voor fietsers ter plekke te verbeteren. Waterschap Scheldestromen zal reactie geven op de verschillende voorgestelde scenario's.
2024-2030	In kaart brengen van smalle fietspaden in het buitengebied van Noord-Beveland.	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	80	n.v.t.	n.v.t.	Een aantal fietspaden op Noord-Beveland zijn dermate smal dat het lastig is voor 2 fietsers om elkaar te passeren. Gemeente Noord-Beveland gaat met het Waterschap in gesprek om te kijken of deze fietspaden in kaart kunnen worden gebracht en of er bijzondere aandacht aan deze fietspaden kan worden besteed.
2024-2028	Aanpassen van de verkeerssituatie bij de Molenweg in Colijnsplaat.	Team Ruimte, Team Ruimtelijke Ordening, Waterschap Scheldestromen.	100	PM	PM	De nieuwbouw bij de Molenweg in Colijnsplaat zal ontsloten worden, en daarbij wordt ook gepland om een stukje vrijliggend fietspad aan te brengen bij de Molenweg, samen met een aantal snelheidsremmende aanpassingen. Het uitgangspunt van de gemeente is om dit gefaseerd uit te voeren; een voorstel hiervoor is voorgelegd aan Waterschap Scheldestromen.

2024-2030	Onderzoeken welke fietsroutes zouden profiteren van verlichting in de ochtend en avond, en of/hoe wegdekverlichting of een andere vorm van slimme verlichting op deze routes kan worden ingezet.	Team Ruimte.	75	PM	PM	Voor de route Kortgene-Zandkreekdijk wordt onderzocht hoe slimme verlichting kan worden ingezet.
Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2025-2028	Transformeren van de weg bij de Westdijk te Kortgene van een weg buiten de kom (60 km) naar een weg binnen de kom (30 km).	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	200	PM	PM	Bij deze transformatie wordt gedacht aan het aanbrengen van markeringen en/of eventueel een fietsstrook bij de Westdijk, om zo de situatie voor fietsers ter plekke te verbeteren. Dit project hangt samen met de herinrichting van de Galgendijk, en zal dan ook rond dezelfde tijd worden uitgevoerd. De Westdijk is op het moment nog van het Waterschap, maar zal in 2024/2025 van gemeente Noord-Beveland worden. Pas op het moment dat deze weg van de gemeente wordt, kunnen de werkzaamheden worden gestart.
2025-2030	Het realiseren van een volledig vrijliggend fietspad vanaf Aldi Kamperland tot aan de Banjaard.	Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	300	PM	PM	Dit project omvat twee onderdelen: Het realiseren van een vrijliggend fietspad bij de Ruitersplaatweg tussen Kamperland en de Schotsman, en het realiseren van een solitair fietspad tussen de Ruitersplaat en het Banjaardstrand. Beide onderdelen worden via het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets opgepakt. De kosten voor dit project zullen bij elkaar rond de 2 miljoen liggen, maar niet alle kosten zullen voor de gemeente zijn.

2. Bereikbaarheid

Een goede verbinding met de rest van Zeeland is essentieel voor de levensstandaard op Noord-Beveland. Het verbeteren van deze verbinding is daarom een belangrijk aandachtspunt. Het is van belang dat er wordt ingespeeld op de behoefte van zowel inwoners als de toeristen op het gebied van fietsmobiliteit, door in te zetten op een fijnmazig systeem van Openbaar Vervoer, deelfietsen en snelfietsroutes.

Voorziene maatregelen op het gebied van Bereikbaarheid:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2024-2028	Het realiseren van mobiliteitshubs bij de Banjaard en de Tol (in het kader van de Regionale Mobiliteitsstrategie).	Team Ruimte, Provincie Zeeland.	100	PM	PM	Er wordt gewerkt aan ontwerpen voor de hubs bij de Banjaard en de Tol. De bedoeling is dat Noord-Beveland gaat functioneren als proefgebied voor het hubsysteem.

3. Recreatief fietsen

De fiets wordt niet alleen gebruikt om puur van a naar b te rijden, maar ook voor recreatie. Er wordt ingespeeld op de behoefte van recreatieve fietsers door o.a. het creëren van aantrekkelijke fietsroutes, het promoten van de horecavoorzieningen langs fietspaden en het promoten van fietsvriendelijke evenementen.

Voorziede maatregelen op het gebied van Recreatief Fietsen:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
Jaarlijks terugkerend	Promoten en ondersteunen van Noord-Bevelandse fietsevenementen	Team conomie, Cultuur & Duurzaamheid, Team Communicatie.	4	n.v.t.	n.v.t.	Ieder jaar promoot gemeente Noord-Beveland de fietsevenementen via de evenementenkalender, de Badkoerier en het TIP.
Periodiek terugkerend	Activiteiten voor jongeren (bijvoorbeeld een Dikke Banden Race) organiseren bij fietsevenementen	Team Sociaal Domein	16	PM	Regulier budget	Dit wordt in samenwerking met de combinatiefunctionaris sport/bewegingsonderwijs opgepakt.
2023-2024	Kwaliteitsverbetering aanbrengen voor de mountainbikers in het Spuibos.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid.	8	n.v.t.	n.v.t.	Gedurende 2023 is dit project uitgevoerd en afgerond. Wel wordt er momenteel nog onderzocht of er nog verdere uitbreiding van de voorzieningen voor mountainbikers in het Spuibos mogelijk is.
2023-2026	Inventariseren van alle (fiets)rustplekken op Noord-Beveland en op basis daarvan onderzoeken langs welke routes nog rustplekken ontbreken en op welke bestaande rustplekken kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Team Buitendienst, Team Ruimte, Waterschap Scheldestromen.	60	PM	PM	Er is een kaart opgesteld met alle bankjes op Noord-Beveland, en er wordt gewerkt aan beleidsmatige richtlijnen voor bankjes langs de fietsroutes op Noord-Beveland. Daarnaast wordt een voorstel voorbereid om op strategische plekken langs de fietsroutes extra bankjes te plaatsen. Dit zal ook met Waterschap Scheldestromen moeten worden afgestemd.
2024	Zeeuwse fietsevenementen op Noord-Beveland faciliteren en stimuleren.	Team Sociaal Domein	200	€60.000	PM	In 2024 zal de ZLM-tour eindigen in Wissenkerke. Rondom dit evenement zal er een speciale fietsweek worden georganiseerd op Noord-Beveland met verscheidene activiteiten voor jong en oud. Daarnaast komt ook Ride for the Roses in 2024 over Noord-Beveland.
2024-2025	Het ontwikkelen van speciale rustpunten/entrees in de buurt van de Oosterscheldkering, waar informatie over getijden en de stijgende zeespiegel wordt overgedragen aan fietsers & voetgangers.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Provincie Zeeland.	40	€19.500	Recreatieve Voorzieningen	Een upgrade van de natuurentree bij Anna Friso is gepland voor het begin van 2024. Het getijdenentrepunt bij Anna Friso vergt een langer proces: Waterschap Scheldestromen moet nog toestemming geven voor het verwijderen van de oude sluisdeuren bij Anna Friso en de kosten en benodigde werkzaamheden moeten nog in beeld worden gebracht.

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2024-2026	Het realiseren van centrale fietsopstapleintjes in ieder dorp, met overzichtskaarten van het gebied en voorzieningen zoals bankjes en fietspompen.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Team Ruimte, BoschSlabbers Landschapsarchitecten.	120	€240.000	Recreatieve Voorzieningen	Momenteel wordt gewerkt aan een herinrichting van het fietsopstapleintje bij de haven van Kamperland. BoschSlabbers is de ontwerper. Nadat het fietsopstapleintje in Kamperland is verbeterd (verwacht: 2024), worden plannen gemaakt voor de fietspleinen in de andere kernen. Doelstelling is om gedurende 2024-2026 de andere 5 pleintjes te realiseren.
2024-2030	Het ontwikkelen van thematische fietsroutes die aansluiten op de Bevelandse verhaallijnen.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Samenwerking De Bevelanden.	120	PM	PM	De verhaallijn Zilt/Zoet zal samen met de andere Bevelandse gemeenten worden uitgewerkt. In het kader van deze verhaallijn wordt waarschijnlijk ook een speciale food-route ingericht, die over de 5 Bevelandse gemeenten zal lopen. Daarnaast onderzoeken we samen met de nieuwe aanjager van het Routenetwerk Zeeland de mogelijkheden voor het ontwikkelen van verdere thematische fietsroutes.

4. Duurzaamheid

Noord-Beveland heeft als doelstelling om een duurzame gemeente te zijn. Fietsen draagt bij aan het verminderen van CO2-uitstoot en het bevorderen van een gezonde levensstijl. Daarom wordt er aandacht besteed aan het stimuleren van fietsgebruik als duurzaam alternatief voor gemotoriseerd verkeer, door het aanbieden van fietsleaseprogramma's of het faciliteren van fietsdeelnitiatieven.

Voorziene maatregelen op het gebied van Duurzaamheid:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2024-2026	Het stimuleren van fietsgebruik bij de gemeentelijke organisatie door een leaseregeling voor elektrische fietsen en/of speedbikes op te tuigen.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid	80	PM	PM	Er gaat een vacature uit voor een medewerker duurzaam gebouwenbeheer, die ook de verduurzaming van de gemeentelijke organisatie op zich zal nemen. Deze medewerker zal de mogelijkheden voor een dergelijke regeling gaan onderzoeken.
2024-2028	Onderzoeken van de mogelijkheden voor een (Zeeuws) deelfietsensysteem op Noord-Beveland.	Team Ruimte, Provincie Zeeland.	40	PM	PM	In het kader van Zeeuwse Mobiliteitsstrategie wordt verkend of er een Zeeuwsbreed deelfietsensysteem kan worden ingericht, dat bij de geplande mobiliteitshubs zou kunnen worden gerealiseerd. Dit onderzoek zit nog in een verkennende fase.

5. Samenwerking

Het succesvol implementeren van gemeentelijk fietsbeleid vereist een nauwe samenwerking tussen verschillende stakeholders, zoals lokale ondernemers, inwoners, onderwijs, fietsverenigingen en toeristische organisaties. Het is belangrijk om gezamenlijk de promotie en facilitering van het fietsen op Noord-Beveland op ons te nemen.

Voorziene maatregelen op het gebied van Samenwerking:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
Jaarlijks terugkerend	Promoten en ondersteunen van Noord-Bevelandse fietsevenementen.	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Team Communicatie.	4	n.v.t.	n.v.t.	Ieder jaar promoot gemeente Noord-Beveland de fietsevenementen via de evenementenkalender, de Badkoerier en het TIP.
Periodiek terugkerend	Promotie van de Fietsgemeente-verkiezingen van de Fietsersbond via het TIP, social media en fietsgerelateerde ondernemers.	Team Communicatie, Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid.	4	n.v.t.	n.v.t.	De fietsverkiezingen voor 2024 zijn via de gemeentelijke kanalen en het TIP gepromoot. De daaropvolgende verkiezingen zullen eind 2025 plaatsvinden.
Periodiek terugkerend	Promoten van de fietscafés op Noord-Beveland	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Ondernemers Noord-Beveland.	24	n.v.t.	n.v.t.	We zijn van plan om meer in te zetten op het promoten van dit netwerk, en ook om ondernemers meer aan te sporen om zich hierbij aan te sluiten. Dit wordt samen met de nieuwe aanjager van het Routenetwerk Zeeland gedaan.
2024-2030	Samen met ondernemers onderzoeken of er aanvullende fietsparkeerplekken en fietslaadpunten kunnen worden gerealiseerd bij winkels en horeca (waar nodig).	Team Economie, Cultuur & Duurzaamheid, Ondernemers Noord-Beveland.				

6. Gezondheid

De gezondheid van inwoners is één van de belangrijkste aandachtspunten voor gemeente Noord-Beveland. Mensen die regelmatig fietsen behouden een actieve leefstijl en houden zo hun persoonlijke gezondheid op orde. Om daarom meer mensen op de fiets te krijgen zoekt gemeente Noord-Beveland aansluiting bij landelijke fietsprogramma's en voert deze door binnen de gemeentegrenzen.

Voorziena maatregelen op het gebied van Gezondheid:

Jaar	Actie	Betrokkenen	Uren	Kosten	Budget	Status
2024-2028	Onderzoeken van de mogelijkheid voor het introduceren van het programma "Elke Trap Telt" van Sport Zeeland op Noord-Beveland.	Team Sociaal Domein.	PM	PM	PM	Gemeente Noord-Beveland is al aangesloten bij de Zeeuwse Leefstijlroute, waar het programma Elke Stap Telt aan ten grondslag ligt. Elke Trap Telt is een vergelijkbaar programma gericht op het stimuleren van beweging bij ouderen, maar dan voor fietsen. Dit programma zou misschien op termijn ook kunnen worden geïntroduceerd op Noord-Beveland, mits hier de tijd en het geld voor beschikbaar komen.

5. Bronnenlijst

- BOVAG (2022)
[Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2022-2023](#)
- CBS (2020)
[Hoeveel fietsen inwoners van Nederland?](#)
- CBS (2021)
[Lengte van befietsbare wegen en paden per gemeente, wijk en buurt 2020](#)
- CBS (2022)
[Hoeveel mensen komen om in het verkeer?](#)
- CBS (2023)
[Jongeren en ouderen per gemeente](#)
- Fietsersbond (2022)
[Fietsgemeente 2022: De Top 100](#)
- Fietsplatform (2023)
[Fietsen in cijfers](#)
- Gezondheidsraad (2017)
[Beweegrichtlijnen 2017](#)
- Hersenstichting (2023)
[Bewegen en de hersenen](#)
- Hult, Å., Perjo, L., & Smith, G. (2021)
Shared mobility in rural contexts: Organizational insights from five mobility-as-a-service pilots in Sweden. *Sustainability*, 13(18), 10134
- KiM (2020)
[Fietsfeiten: nieuwe inzichten](#)
- KiM (2022)
[Kerncijfers Mobiliteit 2022](#)
- Landelijk Fietsplatform (2022)
[Kerncijfers Fietsvakanties 2021-2022](#)
- MTB Netwerk Noord-Beveland (2023)
[Mountainbikenetwerk Noord-Beveland](#)
- Nijland, H. (2017)
[Fietsen leidt tot langer en gezond leven. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving](#)
- Provincie Zeeland (2021)
[Regionale Mobiliteitsstrategie](#)
- Singleton, P. (2018)
[Walking \(and cycling\) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute. *Travel Behaviour and Society*](#)
- Sport en Bewegen in cijfers (2020)
[Fietsgebruik per gemeente](#)
- Sun, Q., Feng, T., Kemperman, A., & Spahn, A. (2020). Modal shift implications of e-bike use in the Netherlands: Moving towards sustainability?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 78, 102202.
- Zeeland.com (2023)
[Fietsknooppunten in Zeeland](#)

