

Eindrapport

'Drukke op fietspaden' in Zeeland

Definitief | Utrecht, 2 november 2016

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoeksopzet	5
1.3	Leeswijzer	6
2.	Wie fietsen er en wat is het probleem?	7
2.1	Wie maken gebruik van de fietsroutes in Walcheren?	7
2.2	Wie maken gebruik van de fietsroutes in de Zak van Zuid-Beveland?	8
2.3	(On)veiligheid in Walcheren	9
2.4	(On)veiligheid in de Zak van Zuid-Beveland	14
2.5	Conclusie	15
3.	Mogelijke maatregelen	16
3.1	Gedragsverandering: hoe doe je dat?	16
3.2	Mogelijke maatregelen in Walcheren	16
3.3	Mogelijke maatregelen Zak van Zuid-Beveland	21
3.4	Prioritering van maatregelen	22
4.	Onderzoeksmethode voor heel Zeeland	24



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Zeeland in trek bij fietsers

Met haar prachtige kustlijn, schilderachtige dorpen en stadjes en schitterende natuurgebieden is Zeeland een populaire fietsprovincie bij zowel Nederlanders als buitenlandse toeristen. Ook trekt de provincie na de prachtige plaatjes van bijvoorbeeld de Tour de France in 2015 de nodige 'wielertoeristen'. De vele fietsroutes en het netwerk van fietsknooppunten (FIKS) maken het mogelijk om op de fiets de verschillende bezienswaardigheden van de provincie te bezoeken en tegelijkertijd te genieten van al het natuurschoon dat de provincie te bieden heeft.



Diversiteit en drukte op fietspaden leidt tot klachten

Dat de fietspaden in Zeeland in trek zijn heeft ook zijn keerzijde: fietspaden worden steeds drukker en er zijn steeds meer verschillende soorten gebruikers op het fietspad aanwezig. Toeristen met weinig fietservaring, (groepen) wielrenners die hoge snelheden bereiken, oudere fietsers op elektrische fietsen en soms zelfs skeeleraars en ruiters die vechten voor hun plekje op het soms 'te smalle rode asfalt'. Met name in het toeristenseizoen (juni-september) leidt deze drukte tot (bijna-) ongevallen en irritatie, wat de beleving van Zeeland als fietsprovincie niet ten goede komt, aldus VVV Zeeland. Met name het gedrag van verschillende fietsers baart zorgen.

Provincie wil ernst problemen in kaart brengen

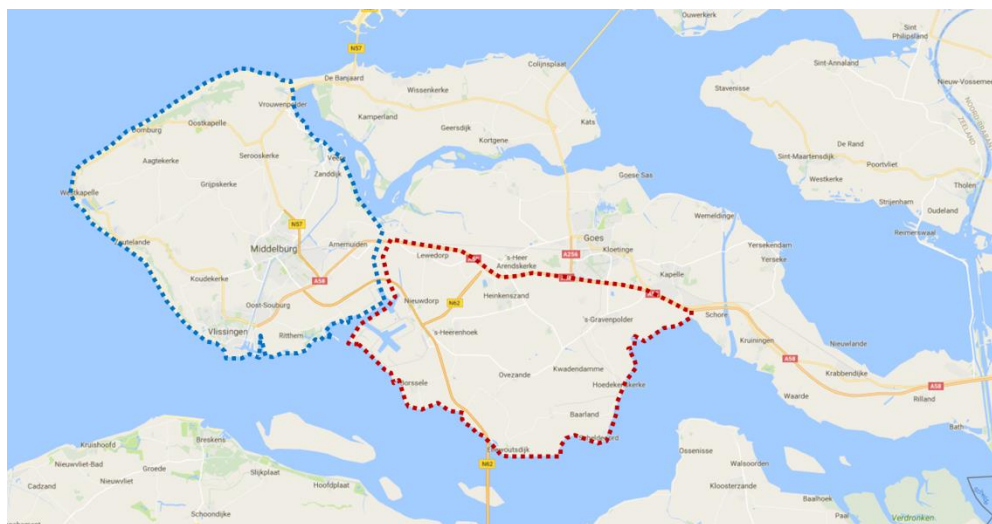
De provincie Zeeland heeft zelf geen duidelijk beeld van wat de daadwerkelijke situatie op het fietspad is. Omdat de Provincie Zeeland fietsen hoog in het vaandel heeft staan wil ze graag de onderste steen boven krijgen: heeft Zeeland inderdaad een fietsveiligheidsprobleem? Leidt het gedrag van fietsers tot gevaar? En wat kan de provincie doen om dit op te lossen?



1.2 Onderzoeksopzet

Twee pilot-gebieden

Omdat het in kaart brengen van de fietsveiligheid in heel Zeeland een zeer omvangrijke klus is heeft de provincie Zeeland gekozen voor een onderzoek in twee pilotgebieden: Walcheren (kustgebied) en de Zak van Zuid-Beveland (landelijk gebied). Door in deze twee verschillende gebieden een pilot uit te voeren krijgt de provincie een beter gevoel bij in hoeverre de fietsproblematiek in deze verschillende gebieden aan de orde is.



Twee pilotgebieden: Walcheren (blauw) en de Zak van Zuid-Beveland (rood).

Onderzoeksopzet

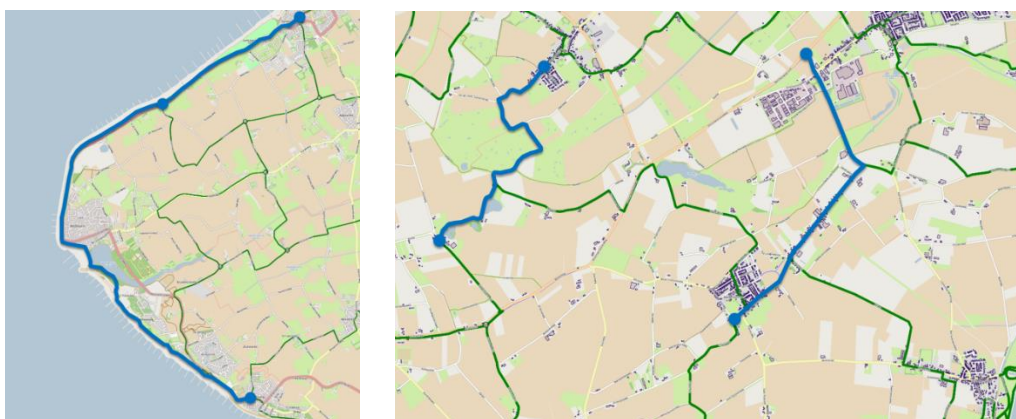
Gedurende het toeristenseizoen (zomer 2016) hebben wij in Walcheren en de Zak van Zuid-Beveland onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in welke problemen er in beide gebieden aan de orde zijn, waar deze problemen voorkomen, welke oorzaken hier aan ten grondslag liggen en welke doelgroepen hierbij betrokken zijn. De focus van dit onderzoek lag op het (ongewenste) gedrag van de gebruikers op het fietspad. Het zijn namelijk vaak de fietsers zelf die gevaarlijke situaties veroorzaken. Tijdens het onderzoek hebben we de volgende werkzaamheden uitgevoerd om het probleemgedrag in beeld te brengen:

- **'Ploegleidersoverleg'**: samen met provincie Zeeland, gemeente Middelburg, gemeente Veere, gemeente Borsele, Waterschap Scheldestromen, VVN, Fietzersbond en VVV Zeeland hebben we aan de hand van 'persona's'¹ in kaart gebracht welke type weggebruikers in beide pilotgebieden op fietsroutes aanwezig zijn en welke eigenschappen de persona's hebben. Ook is in overleg met de aanwezigen bepaald welke fietsroutes we tijdens het onderzoek onder de loep gingen nemen. In een tweede overleg is met elkaar gekeken naar mogelijke maatregelen om de geconstateerde problemen aan te pakken.
- **'Parcoursverkenning'**: gedurende drie dagen hebben we met verschillende soorten fietsen (gewone fiets, racefiets en elektrische fiets) op de geselecteerde fietsroutes gereden. Het doel hiervan was om een goed beeld te krijgen van hoe de verschillende gebruikers zich gedragen op het fietspad en hoe verschillende typen fietsers de fietsroutes ervaren (zijn de routes bijvoorbeeld voor elk type fiets goed begaanbaar?). Tijdens deze dagen hebben we

¹ Toelichting persona's volgt in hoofdstuk 2

ook filmopnames gemaakt om onze beleving van de fietspaden te kunnen delen. Linkjes naar dit filmmateriaal zijn te vinden in bijlage 4.

- **'Ravitaillering'**: op drie dagen hebben wij langs de onderzochte routes een bevoorradingspost (ravitaillering) ingericht. Het doel hiervan was om fietsers (via een korte vragenlijst) naar hun mening te vragen over de kwaliteit van de fietspaden en het gedrag van andere weggebruikers op de routes. Als dank voor de medewerking kregen fietsers een flesje water en een koek. In totaal zijn 123 enquêtes ingevuld die tussen de 250-300 fietsers vertegenwoordigen. Een enquête werd namelijk vaak door meerdere mensen gezamenlijk ingevuld.



Onderzochte fietsroutes in Walcheren (links) en de Zak van Zuid-Beveland (rechts).

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u meer de doelgroepen die wij in beide pilotgebieden op het fietspad hebben geïdentificeerd. Ook leest u hier welke problemen / onveilige situaties wij hebben geconstateerd. Hoofdstuk 3 beschrijft een aantal maatregelen / oplossingen die de onveilige situaties kunnen verbeteren. In hoofdstuk 4 leest u meer over hoe dit onderzoek het beste in de rest van Zeeland kan worden uitgerold. In de bijlage vindt u ten slotte een toelichting op de enquêteresultaten en de uitwerking van de persona's.



2. Wie fietsen er en wat is het probleem?

Tijdens het eerste ploegenleidersoverleg is samen met de provincie Zeeland, de aanwezige gemeenten, waterschap en belangenorganisaties geïnventariseerd welke doelgroepen er in Walcheren en de Zak van Zuid-Beveland fietsen. Deze doelgroepen zijn uitgewerkt in persona's. Een persona is een fictief persoon met bepaalde kenmerkende eigenschappen. Door deze kenmerken op een rijtje te zetten, krijg je inzicht in het type weggebruiker en de achterliggende redenen van het gedrag van de weggebruiker. Tijdens de 'parcoursverkenning' en 'ravitaillering' is gekeken welke persona's daadwerkelijk in het straatbeeld terug te vinden zijn. In onderstaande paragrafen leest u welke doelgroepen / persona's wij in beide gebieden hebben gezien. In bijlage 1 leest u de uitwerkingen van de verschillende persona's terug.

2.1 Wie maken gebruik van de fietsroutes in Walcheren?



In Walcheren constateren we het volgende²:

- **Buitenlandse toeristen** zijn in Walcheren een veelvoorkomende doelgroep. Vooral persona 'Duitse Ditrich' zagen we veel terug op de fietspaden. Deze persona staat symbool voor de buitenlandse toerist die niet altijd goed bekend zijn met de verkeersregels, geen haast hebben en vooral gefocust zijn op de omgeving (in plaats van op de weg).
- We zien voornamelijk fietsers uit de **leeftijdscategorie 30 t/m 60 jaar** (zowel op de gewone als elektrische fiets). Dit zijn vaak stellen of gezinnen met jonge kinderen, waarbij de ouders vaak goed op hun kinderen letten (persona 'Papa Paul').
- In Walcheren zijn 'snelle Sabine' (senior op elektrische fiets) en 'Toerist Thea' (senior op gewone fiets) veelvoorkomende persona's. Hierbij valt op dat de gereden snelheden tussen de e-bike en 'gewone fiets' nauwelijks van elkaar verschillen. De e-bike wordt door veel mensen vooral gebruikt om langere afstanden te kunnen fietsen en niet om zo hard mogelijk te fietsen. Ook opvallend is dat de mensen die een e-bike gebruiken goed met de fiets om weten te gaan (ook senioren), dit draagt bij aan een veilige verkeerssituatie.
- Wat betreft de **wielrenners** valt op dat zij vaak alleen of met twee personen rijden (persona 'Toerfietser Thomas'). Dit draagt waarschijnlijk bij aan het 'verantwoordelijke' gedrag van deze doelgroep. Fietsen in een groep leidt vaak tot stoer gedrag en 'machtig' gevoel waardoor gevaarlijk gedrag wordt uitgelokt. Daarnaast valt op dat deze doelgroep over het algemeen niet té hard rijdt. Het merendeel lijkt vooral te willen genieten en rijdt daardoor niet heel hard. Ook lijken ze zich te beseffen dat ze rekening moeten houden met de drukte op de fietspaden tijdens het toeristenseizoen. Vergeleken met de Zak van Zuid-Beveland zijn de wielrenners in Walcheren over het algemeen iets ouder (50+).

² Indien er bij de doelgroepen geen persona wordt vermeld, betekent dit dat dit een doelgroep is waarvoor voorafgaand aan de parcoursverkenning geen persona is opgesteld.

- Verder zien we relatief veel jonge mensen op **scooters** rondrijden. Dit zijn veelal toeristen die een dagje op gehuurde scooters rondrijden. Het grootste deel van de scooterrijders reed rustig en veilig. Een klein deel vertoonde gevaarlijke gedrag, hier werden we ook op geattendeerd door ondervraagde fietsers.
- We zien in het kustgebied veel **wandelaars** op het fietspad (persona 'Wandelaar Willeke'). Op veel plaatsen is geen trottoir waardoor wandelaars van het fietspad gebruik moeten maken. Ook steken voetgangers op veel plekken over.

2.2 Wie maken gebruik van de fietsroutes in de Zak van Zuid-Beveland?



In de Zak van Zuid-Beveland constateren we het volgende³:

- In de Zak van Zuid-Beveland zien we vooral veel fietsers die **lokaal bekend** zijn. De mensen vinden het een heerlijk gebied om te fietsen en kiezen bewust voor dit gebied omdat het veel rustiger is dan Walcheren.
- De leeftijdscategorie **60 plussers** komt in de Zak van Zuid-Beveland veel voor (persona's 'Snelle Sabine' en 'Toerist Thea'). Deze doelgroep maakt vooral gebruik van de e-bike en de gewone fiets.
- **Buitenlandse toeristen** zijn er nauwelijks te vinden. Voor hen is de Zak van Zuid-Beveland waarschijnlijk een veel onbekender gebied dan Walcheren.
- Ten opzichte van Walcheren zien we in de Zak van Zuid-Beveland ook een duidelijk verschil in het soort wielrenner. In de Zak van Zuid-Beveland komen we de **sportieve wielrenners** tegen (persona 'Wielrenner Wouter'), die bewust kiezen voor de rustige landwegen in het gebied. Zij mijden bewust de drukte in Walcheren en willen graag hard rijden. Verder hebben we ook in deze regio vooral individuele wielrenners en duo's geobserveerd die zich goed gedragen en rekening houden met andere fietsers. Het zijn voornamelijk wielrenners in de leeftijdscategorie 30 t/m 50 jaar.
- **Autobestuurders en landbouwvoertuigen** maken ook gebruik van de fietsroutes. Dit komt omdat de meeste fietspaden in de Zak van Zuid-Beveland niet gescheiden zijn van de weg. Tijdens het onderzoek zijn deze weggebruikers nauwelijks (auto's) tot niet (landbouwverkeer) geobserveerd.
- Uit de enquêtes blijkt daarnaast dat in en rondom de Zak van Zuid-Beveland veel **scholieren** in grote groepen over de fietspaden naar en van school fietsen (persona 'Scholier Susan'). Tijdens de observatie hebben we dit niet kunnen zien omdat de observaties tijdens de schoolvakanties gepland waren.

³ Indien er bij de doelgroepen geen persona wordt vermeld, betekent dit dat dit een doelgroep is waarvoor voorafgaand aan de parcourverkenning geen persona is opgesteld.

2.3 (On)veiligheid in Walcheren

2.3.1 De statistieken

Uit de statistieken van Viastat blijkt dat tussen 2010 en 2015 in Walcheren 33 geregistreerde ongevallen plaatsvonden, waarbij fietsers het slachtoffer waren. 4 van de in het totaal 33 geregistreerde slachtoffers hebben het niet overleefd en 13 zijn met ernstige verwoningen naar het ziekenhuis gebracht. De meeste slachtoffers vielen in de leeftijdscategorie zestig plussers. De botspartners waren in de meeste gevallen een voertuig uit het segment 'snelverkeer'.

2.3.2 Observatie en meningen van weggebruikers

De onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op het gedrag dat tijdens de parcoursverkenning door ons is geobserveerd en de meningen van de ondervraagde weggebruikers bij de bevoorradingsposten. In Walcheren hebben 98 personen de vragenlijst ingevuld. Het grootste deel hiervan was tussen de 30-60 jaar (61%), 74% had de Nederlandse nationaliteit (9% was Belgisch en 13% Duits), maakte gebruik van de (gewone) fiets (69%) en fietste in een gezelschap van 2 personen (56%). Kijkend naar de eerder gedefinieerde persona's, dan komt dit het meest overeen met het persona 'Toerist Thea' (senior op een gewone fiets).

Infrastructuur

- Ongeveer 90% van de ondervraagde weggebruikers in Walcheren geeft aan dat het **niet onveilig** is op de fietspaden in Walcheren. Mensen die het wél onveilig vinden, wijten dit vooral aan het gedrag van andere weggebruikers.
- Over het algemeen zijn de fietspaden in Walcheren **voldoende breed** om de fietsers elkaar veilig te laten passeren. De fietspaden net buiten Domburg zijn wat aan de smalle kant en zouden wat breder mogen zijn. Fietsers zijn hier genoodzaakt om achter elkaar te fietsen. In Walcheren geeft 80% van de respondenten aan de breedte van het fietspad goed of zeer goed te vinden. Respondenten die de breedte van de fietspaden slecht vinden, fietsen allemaal in een gezelschap van meer dan 5 personen.
- Bijna alle fietspaden zijn tweerichtingsfietspaden. Op de fietspaden is bijna overal duidelijke wegmarkering te vinden. Ter hoogte van de zeedijk in Westkapelle bevindt zich een onduidelijke situatie. Het rode fietspad gaat daar over in een grijs fietspad en het voetpad is juist voorzien van rode wegverharding. Veel **fietsers fietsen hierdoor over het voetpad**. Herkenning speelt hierbij een belangrijke rol. Omdat mensen gewend zijn aan roodgekleurd fietspad, gaat men er automatisch vanuit dat het roodgekleurde pad een fietspad is. De bebording wordt hierbij vaak over het hoofd gezien omdat men een haakse bocht moet maken en daarop gefocust is. Er is hier geen specifiek type weggebruiker (persona) aan te wijzen die dit doet.





- Op een aantal locaties ligt veel **zand op het fietspad**. Dit is gevaarlijk voor fietsers, met name op de racefiets verlies je veel grip op deze stukken. De begroeiing naast het fietspad is meestal goed gesnoeid. Op sommige plekken is dit niet gedaan en is het fietspad hierdoor wat smaller. Dit levert echter geen grote problemen op.



- Het **zicht** op andere weggebruikers is over het algemeen goed. Er zijn echter ook stukken waar het zicht niet optimaal is. Tegemoetkomende fietsers worden hierdoor pas op het laatste moment opgemerkt. In het centrum van Westkapelle bevindt zich een dergelijke bocht waar men van elkaar schrikt als ze de bocht om fietsen (kruispunt d'Arke-Jakob Brassierstraat). Ook op het fietspad tussen Westkapelle naar Zoutelande bevinden zich enkele onoverzichtelijke bochten. 63% van de ondervraagden vindt de overzichtelijkheid van de fietspaden goed. Slechts 1 persoon vindt de overzichtelijkheid slecht. 13 personen geven een voldoende voor de overzichtelijkheid. Hiervan hebben 3 personen geen Nederlandse identiteit.
- De **kwaliteit van de verharding** op de fietspaden is over het algemeen goed te noemen. Het fietspad tussen Westkapelle en Zoutelande is gerenoveerd en de verharding is daar uitstekend. De verharding op het stuk tussen Domburg en 'knooppunt 10' (Schelpweg-Baaiweg) is wisselend van kwaliteit. Er bevinden zich geregeld gaten in de verharding, deze zijn wel gemarkeerd, maar het kan nog steeds gevaarlijke situaties opleveren. Een fietser gaf aan dat deze markering er vorig jaar ook al stond. Het grootste deel van de fietsers zelf is erg tevreden over de kwaliteit van het asfalt. 82% van de respondenten geeft in de enquête aan de kwaliteit van het asfalt goed of zeer goed te vinden. Slechts 4 personen vinden de kwaliteit slecht en 11 personen vinden de kwaliteit voldoende. Hiervan zijn 2 personen Duits.





- Op de fietsroutes bevinden zich enkele **hellingen** waarvan de helling nabij 'knooppunt 10' het steilste is. Voor de meeste fietsers vormen de hellingen geen problemen, maar er zijn ook fietsers (vooral ouderen) die met de fiets aan de hand de helling oplopen omdat het hun fietsend niet lukt. Meer dan 95% van de respondenten geeft aan de hellingen die zij op hun route tegenkomen niet onveilig te vinden. Eén persoon vond het wel onveilig en 4 personen vinden de hellingen enigszins gevaarlijk. Het gaat hierbij om Nederlandse recreanten van 30-60 jaar op een gewone fiets in een groep.
- Er bevinden zich nauwelijks **conflictpunten** met autoverkeer op de fietsroutes. Bij 'knooppunt 10' bevindt zich echter een gevaarlijk conflictpunt met autoverkeer. Fietsers komen met hoge snelheid de helling af en komen op het kruispunt in conflict met (afslaande) auto's en doorgaande fietsers.

Gedrag

- 70% van de ondervraagde fietsers geeft aan dat weggebruikers **goed rekening** houden met elkaar. Twee personen vinden dat weggebruikers slecht met elkaar rekening houden. Het betreft 2 Nederlandse recreanten op een gewone fiets tussen de 30-61 jaar in een gezelschap van meer dan 5 personen. 27 personen (28% van totale respondenten) vindt dat er 'matig' met elkaar rekening wordt gehouden.
- De **positie van de fietsers** op het fietspad is over het algemeen goed. Veel fietsers fietsen **netjes achter elkaar**. Soms komt het voor dat fietsers afgeleid zijn. Zij zijn met hun gedachten even niet bij het fietspad (kijken naar uitzicht), waardoor ze op de verkeerde weghelft belanden. Er is hier geen specifiek type weggebruiker (persona) aan te wijzen die dit doet.



- Fietsers fietsen soms op het voetpad of op de dijk. Dit lijkt te komen doordat het voetpad/dijk voorzien is van een breed asfalt pad. Dit is erg aantrekkelijk voor fietsers.



- Ook komt het regelmatig voor dat groepjes toeristen met de fiets **stilstaan op het fietspad** om de route te zoeken of wat eten te pakken. Ze blokkeren hierbij het fietspad voor andere fietsers. Het gaat hierbij vooral om groepjes toeristen met kinderen (persona Papa Paul).
- Er wordt veel op de fietspaden **gelopen**. Dat kan ook niet anders, omdat er op veel plekken naast het fietspad geen voetpaden aanwezig zijn. De conflicten die hierdoor ontstaan zijn onwenselijk voor zowel het fietsverkeer als de voetgangers.



- In het **centrum van Domburg** is sprake van irritatie en frustratie tussen verschillende typen weggebruikers. Tijdens het toeristen seizoen is het centrum ontzettend druk; voetgangers lopen overal, auto's wringen zichzelf tussen de mensenmassa door en fietsers fietsen waar dat nog mogelijk is.



- Het merendeel van de respondenten vindt het op de fietspaden in Walcheren niet té druk (78%). Dit komt overeen met onze eigen bevindingen; het is op de fietspaden in Walcheren druk, maar **niet té druk**. Er blijft voldoende ruimte over om gemakkelijk te kunnen fietsen. Alleen in Domburg is het té druk. Verder lijken de respondenten al vooraf rekening te houden met de drukte: *“je kan niet verwachten dat het tijdens het toeristenseizoen overal rustig is, dat hoort er nou eenmaal bij”*. Opvallend is dat er in totaal 4 scooterrijders de vragenlijst hebben ingevuld waarvan 2 tussen de 18-31 jaar en 2 tussen de 30-61 jaar. De jongere scooterrijders vinden het niet te druk op de fietspaden, de oudere wel.
- De **strandopgangen** leveren soms gevaarlijke situaties op. Voetgangers kruisen de fietspaden en veel van hen letten daarbij nauwelijks op het fietsverkeer. Er zijn daarnaast enkele strandopgangen waarbij geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Fietsen worden in de berm van het fietspad geparkeerd, waardoor sommigen uitsteken tot over het fietspad.



- Tot slot geven een aantal respondenten aan dat zij soms overlast ervaren van **scooters** die met hoge snelheden over de fietspaden rijden. De respondenten gaven niet aan wat voor een type scooterrijders dit zijn (jong of oud, bekend of onbekend in de omgeving).



2.4 (On)veiligheid in de Zak van Zuid-Beveland

2.4.1 De statistieken

Uit de statistieken van Viastat blijkt dat in de Zak van Zuid-Beveland tussen 2010 en 2015 14 geregistreerde ongevallen plaatsvonden, waarbij fietsers het slachtoffer waren. 5 slachtoffers zijn overleden en 3 zijn met ernstige verwondingen naar het ziekenhuis gebracht. Het grootste deel van de slachtoffers in de Zak van Zuid-Beveland valt binnen de leeftijdscategorie 25 tot 60 jaar. Ook in dit gebied was de botspartner in de meeste gevallen een voertuig uit het segment 'snelverkeer'.

2.4.2 Observatie en meningen van weggebruikers

De onderstaande bevindingen zijn wederom gebaseerd op het gedrag dat tijdens de parcoursverkenning door ons is geobserveerd en de meningen van de ondervraagde weggebruikers bij de bevoorradingsposten. In de Zak van Zuid-Beveland hebben 25 personen de vragenlijst ingevuld. Het grootste deel hiervan was ouder dan 60 jaar (64%), had de Nederlandse nationaliteit (100%), maakte gebruik van de (gewone) fiets (36%) of elektrische fiets (36%) en fietste in een gezelschap van 2 personen (40%). Kijkend naar de eerder gedefinieerde persona's, dan komt dit het meest overeen met de persona's 'Toerist Thea' (senior op een gewone fiets) en 'Snelle Sabine' (senior op een elektrische fiets).

Infrastructuur

- Alle respondenten in de Zak van Zuid-Beveland geven aan de fietspaden niet onveilig te vinden. Tijdens het enquêteren was het erg rustig op de fietspaden. Het is mogelijk dat dit van invloed is geweest op de beoordeling van de respondenten. Het merendeel van de respondenten was recreatief verkeer (92%). Het is mogelijk dat bewoners de verkeersveiligheid anders beleefd omdat zij de fietspaden ook kent in een meer drukke toestand. Deze doelgroep is in het onderzoek echter niet bevraagd.
- In de Zak van Zuid-Beveland zijn **nauwelijks fietspaden** aanwezig. Men fietst voornamelijk op landwegen. Deze landwegen zijn echter **voldoende breed** om het fietsverkeer veilig te kunnen verwerken. 92% van de respondenten geeft aan dat ze de breedte van de fietspaden goed of zeer goed vinden. Niemand vindt de breedte slecht. 2 personen vinden de breedte voldoende. Het gaat hierbij om een kind van ongeveer 10 jaar en een persoon tussen de 30 en 61 jaar. Beide fietsten op een gewone fiets in een gezelschap van 2 personen met een recreatie doeleinde. Het kind was overigens de meest kritische respondent van het onderzoek.
- Wanneer landbouwverkeer het fietsverkeer moet passeren, is de weg wel wat aan de krappe kant. Het **zicht is echter goed**, waardoor landbouwverkeer al vanaf grote afstanden kan worden gesignaleerd. 64% van de respondenten vindt het zicht goed of zeer goed. Eén persoon vindt het zicht slecht. Het gaat hierbij om het eerder genoemde kind van 10. 9 personen vinden de overzichtelijkheid voldoende.
- De **kwaliteit van de verharding** op de fietspaden is prima. Het grootste deel van de respondenten is het daarmee eens (80%).
- Er zijn op de fietsroutes bijna geen **hellingen** waardoor de fietspaden goed begaanbaar zijn. De respondenten ervaren dan ook weinig 'problemen' met de hellingen (96%). 1 persoon vindt de hellingen 'enigszins gevaarlijk'. Het gaat hierbij om een 60-plusser op een elektrische fiets die alleen fietst.
- Door het ontbreken van fietspaden en de inrichting van het gebied als 60 km/uur zone is weinig **wegmarkering** aanwezig. Dit is echter geen probleem voor de verkeersveiligheid.



Gedrag

- De verschillen tussen de gereden snelheden tussen autoverkeer en fietsverkeer liggen hoog. Tijdens de observaties merkten we op dat autoverkeer **hard langs het fietsverkeer** rijdt. Desondanks geeft 88% van de respondenten aan dat de weggebruikers goed rekening met elkaar houden. Drie personen vinden dat weggebruikers matig met elkaar rekening houden.
- Fietsers geven aan dat zij overlast ervaren van met name groepen wielrenners die met hoge snelheid voorbij rijden. De meeste **wielrenners hebben geen fietsbel**, dus zijn fietsers vaak verrast wanneer zij worden ingehaald. Desondanks geven alle respondenten aan zich niet onveilig te voelen op de fietsroute.
- Wat opvalt is dat er tijdens de observaties **nauwelijks verkeer** over de wegen reed. Dit geldt zowel voor fietsers als autoverkeer en landbouwverkeer. 96% van de respondenten geeft aan het in de Zak van Zuid-Beveland niet té druk te vinden.. Eén persoon vindt het wél te druk. Het gaat om een voetganger van 60 jaar of ouder die in een gezelschap van twee personen recreatief aan het wandelen was.

2.5 Conclusie

Met betrekking tot de verkeers(on)veiligheid op de fietspaden in Walcheren concluderen we het volgende:

- Er maken veel verschillende doelgroepen gebruik van de fietspaden in Walcheren. Allen komen hier voornamelijk om rustig te recreëren en hebben oog voor andere weggebruikers en de omgeving.
- Fietsers geven aan dat zij tevreden zijn over de fietspaden, ze deze als veilig ervaren en ze het niet té druk vinden.
- De verkeerssituatie in Domburg vraagt de aandacht. Het is hier zeer chaotisch en we constateren veel gevaarlijke situaties en frustratie.
- Met name ter hoogte van de strandopgangen constateren we gevaarlijke situaties: zand op het fietspad, overstekende voetgangers en geparkeerde fietsen op of langs het fietspad.
- Wandelaars op het fietspad en fietsers op het wandelpad kan leiden tot gevaarlijke situaties. Vaak is niet duidelijk wat de gewenste plaats op de weg voor de verschillende doelgroepen is.
- Scooters zijn vaak de enige gebruikers van het fietspad die hoge snelheden behalen. De meeste scooterrijders gedragen zich overigens wel veilig.

Met betrekking tot de verkeers(on)veiligheid op de fietspaden in de Zak van Zuid-Beveland concluderen we het volgende:

- Het is erg rustig in de Zak van Zuid-Beveland.
- Er zijn weinig gevaarlijke situaties geconstateerd.
- Autoverkeer is beperkt maar rijdt wel vaak met een hoge snelheid langs fietsers.
- Wielrenners fietsen hier vaak hard en hebben geen bel.
- Groepen scholieren vormen (mogelijk) een probleem.



3. Mogelijke maatregelen

3.1 Gedragsverandering: hoe doe je dat?

Met de grondige analyse van de doelgroepen (persona's) en problematiek hebben we een goede basis gelegd voor het kunnen toepassen van effectieve gedragsmaatregelen. Dergelijke maatregelen kan je op verschillende manieren insteken:

- **Aanpassingen in de fysieke omgeving:** de (inrichting van de) omgeving waar iemand zich in bevindt heeft een grote invloed op het gedrag dat iemand vertoont. Een goed voorbeeld hiervan is het voetpad parallel aan de N287 bij Westkapelle. Het voetpad is hier rood van kleur terwijl het fietspad is uitgevoerd in grijs asfalt. Omdat fietsers in Nederland gewend zijn dat fietspaden meestal rood zijn, fietsen ze automatisch het voetpad op. Rood asfalt is immers meestal voor fietsen. Door slimme keuzes te maken voor de inrichting van infrastructuur of gebruik van bebording, kleuren, figuren of foto's kan het gedrag van weggebruikers gestuurd worden.
- **Aanpassingen in de sociale omgeving:** ons gedrag wordt voor een groot deel bepaald door de mensen om ons heen. Het gaat hierbij enerzijds om de descriptieve en injunctieve norm, oftewel: dat wat men denkt dat anderen doen en wat men hoort te doen. Met name in onzekere of onbekende situaties is men geneigd om het gedrag van anderen te volgen. Een goed voorbeeld is het parkeergedrag van fietsers. Bij het ontbreken van fietsenrekken laten mensen zich leiden door het parkeergedrag van anderen. Zien ze in een berm fietsen geparkeerd staan, dan zijn ze eerder geneigd om hun fiets daar ook te stallen, dan wanneer er geen fietsen staan. Aan de andere kant spelen ook sociale druk en competitie een belangrijke rol bij het gedrag van weggebruikers, met name bij groepen. Zo vertonen mensen in het gezelschap van anderen vaak gevaarlijker gedrag (bijvoorbeeld door rood rijden), omdat ze niet de 'sukkel' van de groep willen zijn.
- **Maatregelen gericht op het bewustzijn:** denk hierbij aan prompting. Prompting is het uitlokken van bepaald gedrag door middel van extra stimuli of hulpsignalen om mensen aan bepaald gedrag te herinneren. Tijdens het onderzoek zagen we regelmatig mensen stilstaan op de fietspaden waardoor andere weggebruikers gehinderd werden, ook zagen we regelmatig wandelaars op de fietspaden lopen. Vaak hadden deze mensen het niet door dat ze in de weg stonden of liepen. Door in de omgeving een stimuli (bijvoorbeeld wegmarkering) te plaatsen, worden mensen gewezen op het gewenste gedrag en zijn ze meer alert op hun eigen gedrag.

3.2 Mogelijke maatregelen in Walcheren

Ondanks de positieve beleving van de fietsers in Walcheren zelf zien wij nog wel een aantal mogelijkheden om de fietsveiligheid (nog meer) te verbeteren. Deze mogelijke maatregelen hebben wij in deze paragraaf verder uitgewerkt:

Aanpassen strandopgangen

De 'grootste' conflicten op de fietspaden in Walcheren ontstaan bij de diverse strandopgangen. Doorgaande fietsers krijgen te maken met enerzijds fietsers die afremmen/afstappen en anderzijds voetgangers die het fietspad oversteken om het strand op te gaan. Door de omgeving rond de strandopgangen iets anders in te richten kunnen fietsers alerter worden gemaakt voor de



andere weggebruikers en kunnen voetgangers beter 'gestuurd' worden naar een centrale oversteekplaats. Mogelijke aanpassingen zijn:

- Langs het fietspad **hekjes te plaatsen ter hoogte van een parkeerplaats** voor strandgangers. Mensen die hun auto parkeren kunnen dan niet meer vanaf de gehele parkeerplaats het fietspad op maar worden 'gedwongen' om op een centrale plek over te steken. We moeten hierbij wel opletten dat fietsers hun fiets niet tegen de hekken plaatsen. Dit kan ten koste gaan van de doorgang en de verkeersveiligheid.
- Bij de oversteekplaats voor fietsers kunnen **hekjes geplaatst worden waar de voetgangers tussendoor moeten lopen**. Voetgangers worden op deze manier bewust van het feit dat ze een fietspad gaan oversteken. Belangrijk hierbij is ook dat we moeten voorkomen dat fietsers hun fiets tegen de hekken parkeren in verband met de doorstroming.
- Het fietspad kan ter hoogte van de strandopgangen een **rode kleur** krijgen. Voor voetgangers is het daardoor extra duidelijk dat ze een fietspad oversteken.
- Voetgangers kunnen gewaarschuwd worden voor fietsers door middel van een **tekst op het wegdek**. Een voorbeeld hiervan is te zien op onderstaande afbeelding. Deze foto is gemaakt in een druk stadspark in Vancouver waar fietsers en voetgangers elkaar vaak moeten kruisen.



- Fietsers kunnen beter gewaarschuwd worden voor een strandopgang, bijvoorbeeld door het plaatsen van een **waarschuwbord of door waarschuwende markering**.
- Het fietspad bij strandopgangen moet beter worden **schoongemaakt**. Zand op het fietspad is gevaarlijk voor fietsers.





Positie fietsers en voetgangers

Een ander 'probleem' in Walcheren is dat voetgangers op het fietspad lopen en fietsers op het voetpad fietsen. Hierbij constateren we twee oorzaken: het kan niet anders (er is bijvoorbeeld geen voetpad aanwezig) of het is verwarrend waar je nou wel of niet mag fietsen/lopen. We zien de volgende mogelijkheden om dit probleem op te lossen:

- Er moet goed gekeken worden naar de kleur van het voetpad dat parallel aan de N287 bij Westkapelle ligt. De rode kleur 'lokt' nu veel fietsers het voetpad op. Zonder het gehele voetpad opnieuw aan te hoeven leggen kan er ook voor gekozen worden om de aansluiting ter hoogte van de vuurtoren anders in te richten. Door de **rode fietssuggestiestrook** door te trekken tot op het kruispunt, en het eerste stuk voetpad juist grijs te maken, wordt het voor fietsers komende vanaf de dijk veel logischer om het goede fietspad op te rijden.



- Op plekken voor voetgangers 'gedwongen' op het fietspad lopen kunnen we voetgangers niet weigeren. Er is immers geen alternatief. Wel kunnen we ervoor zorgen dat voetgangers niet midden op het fietspad gaan lopen en dat fietsers meer rekening houden met de voetgangers. Dit kan gedaan worden door voetgangers hun **eigen 'plek' op het fietspad** te geven. Rechts lopen, in het midden fietsen. Een dergelijke boodschap zie je ook vaak op roltrappen staan (**rechts staan, links gaan**). Een dergelijke boodschap kan worden aangegeven op het **wegdek** of met behulp van **bebording**.





- Ander gedrag dat we hebben geconstateerd is dat fietsers vaak gehinderd worden door mensen die stilstaan op het fietspad. Het zijn zowel voetgangers als fietsers die stilstaan op de fietspaden. Vaak hebben ze niet door dat ze het pad blokkeren. Een oplossing hiervoor zou zijn om langs de weg rustpunten te creëren. Bij voorkeur zou er elke x aantal meters zo'n plek moeten worden gecreëerd, om te voorkomen dat mensen alsnog overal stoppen.
- Met name bij autoparkeerplaatsen nabij het strand hebben we gezien dat voetgangers op verschillende plaatsen het fietspad oversteken. Fietsers moeten hierdoor goed opletten. Om de situatie wat overzichtelijker te maken, zouden de voetgangersstromen meer gestuurd kunnen worden. Voetstappen op het asfalt zijn een goede manier om voetgangers een bepaalde route te laten lopen. Zo zijn in een psychologisch experiment voetstappen eerder



ook gebruikt om mensen naar vuilnisbakken te leiden zodat ze hun afval niet op de grond gooien.



Fietsregels in Zeeland

Nederland is een fietsland met veel fietspaden. In het buitenland (zoals Duitsland) zijn vaak minder fietspaden. Fietsen op een fietspad kan dan leiden tot een gevoel van vrijheid (men hoeft minder rekening te houden met automobilisten dan in het eigen land) waardoor fietsers minder alert zijn. Het is belangrijk om de buitenlandse toeristen bewust te maken van andere weggebruikers op de fietspaden. We stellen voor om bij onder andere de VVV, fietsverhuurders, hotels en recreatieparken een flyer aan te bieden waarop wordt aangegeven dat men op een druk fietspad rijdt en te vragen om hier rekening mee te houden. Belangrijk is dat de boodschap niet te 'belerend' wordt gecommuniceerd. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om een flyer te maken over 'De verschillen tussen Duitsers en Nederlanders' en dit op een komische manier uit te werken. Vervolgens kan daar ook de serieuze boodschap aan worden gekoppeld over de drukte op fietspaden en rekening met elkaar houden.

Centrum van Domburg

Het centrum van Domburg is tijdens het toeristenseizoen een doorn in het oog van de vele fietsers. Alle fietsers die wij gesproken hebben hadden klachten over dit drukke centrum en ook tijdens onze eigen observaties hebben we ons verbaasd over de chaotische taferelen die hier plaatsvinden. Onze conclusie is dan ook dat het centrum van Domburg anders moet worden ingericht. Een optie is om doorgaand autoverkeer door de smalle Markt en Weststraat te weren. Domburg heeft een alternatief voor doorgaand autoverkeer: de 'ring' via de Singel en de P.J. Eloutstraat. Door het doorgaande autoverkeer in het centrum van Domburg te weren kan het centrum worden ingericht als **aantrekkelijk fiets- en voetgangersgebied**. Met name de plaatselijke ondernemingen, de toeristen en de fietsers profiteren hier van. Terrassen kunnen worden uitgebreid, er is meer ruimte voor voetgangers om rustig de winkels te bekijken en fietsers hebben meer ruimte. De conflicten met het autoverkeer zijn weggenomen. Een voorbeeld van een autoloos centrum met fietsvoorziening zien we in onderstaande afbeelding.





Als in de praktijk het toch lastig blijkt om het autoverkeer via een andere route te sturen, zou ook kunnen worden overwogen om het fietsverkeer via een andere route te sturen. Een andere oplossing zou kunnen zijn om de drukke straat in te richten volgens Shared Space principes. Deze maatregel is er vooral op gericht om frustratie en irritatie bij weggebruikers weg te nemen ("hij loopt op min fietspad"). Ook is een fietsstraat mogelijk. Aanvullende communicatie waarin de drukte in het gebied voorafgaand aan het binnenrijden wordt gecommuniceerd is verstandig voor verwachtingsmanagement.

Snelheid fietsers die van dijk af komen

Een laatste 'probleem' in Walcheren is de snelheid van fietsers die vanaf de dijk naar benen fietsen. Dit is bijvoorbeeld het geval ter hoogte van fietsknooppunt 10. Fietsers kunnen beïnvloed worden hun snelheid aan te passen door bijvoorbeeld markering toe te passen die steeds dichterbij elkaar komt of door wat dikkere markering aan te brengen waardoor fietsers gaan remmen vanwege de trillingen. Ook zou bovenaan de helling een waarschuwing kunnen worden geplaatst dat onderaan de helling zich een scherpe bocht bevindt. Op deze manier worden mensen niet verrast.

3.3 Mogelijke maatregelen Zak van Zuid-Beveland

Ondanks het feit dat we in de Zak van Zuid-Beveland weinig gevaarlijke situaties hebben gezien benoemen we twee mogelijke maatregelen die de situatie nog iets veiliger kunnen maken.

Sociaal inhalen

Fietsers geven aan dat ze het als vervelend ervaren wanneer ze door een grote groep wielrenners of door auto's met hoge snelheid worden ingehaald. Ze schrikken hier van. Om dit te verbeteren kunnen we 'sociaal inhalen' aanmoedigen. Dit kan op verschillende manieren:

- We kunnen plaatselijke wielerverenigingen vragen om wanneer ze in een groep andere fietsers inhalen dit op een rustige en sociale manier te doen. De voorste in de groep kan de andere fietsers waarschuwen (het liefst door te bellen) en kan aangeven hoe groot de groep is. De laatste in de groep meldt zich netjes 'af' en geeft aan dat hij de laatste is.
- Door middel van bebording kunnen we automobilisten en landbouwvoertuigen wijzen op het feit dat ze de weg delen met fietsers. Op deze bebording kunnen we ze vragen om afstand te



houden bij het inhalen. Dergelijke borden zie je in het buitenland vaak ook omdat fietsers daar vaak ook op de rijbaan rijden.



Fietsroutewijzer introduceren

Niet alle fietsers zullen het landbouwverkeer in even grote mate als een probleem ervaren. Zo zullen lokale fietsers meer gewend zijn aan het landbouwverkeer dan recreatief verkeer en zal de ene groep het landbouwverkeer dus minder problematisch ervaren dan de andere groep. Door een 'fietsroutewijzer' te introduceren kan er worden ingespeeld op de verschillende behoeften van weggebruikers/fietsers. De fietsroutewijzer is een kaart met daarop verschillende fietsroutes. Bij elke fietsroute worden bepaalde aspecten beschreven, bijvoorbeeld de hoeveelheid landbouwverkeer. Door de fietsroutewijzer te gebruiken kunnen fietsers een afgewogen keuze maken voor hun fietsroute, daarnaast zijn ze zich er meer alert op het landbouwverkeer waardoor ze minder zullen schrikken. Eventueel zou er ook nog samenwerking kunnen worden gezocht met het landbouwverkeer, bijvoorbeeld vragen om bepaalde routes te rijden of mijden. Routes met een grotere hoeveelheid landbouwverkeer zijn onaantrekkelijk voor fietsers. Andersom geldt ook dat routes met veel fietsverkeer onaantrekkelijk zijn voor landbouwverkeer (lastig inhalen). Met de fietsroutewijzer kunnen fietsers en landbouwverkeer worden gestimuleerd om bepaalde routes te gebruiken of juist vermijden, op deze manier zitten ze elkaar zo min mogelijk in de weg.

Onderzoek tijdens schoolperiode

Afsluitend constateren we dat veel fietsers aangeven dat ook scholieren gevaarlijke situaties veroorzaken op de fietspaden in de Zak van Zuid-Beveland (in combinatie met autoverkeer en landbouwvoertuigen). Hier kan aanvullend onderzoek naar worden gedaan.

3.4 Prioritering van maatregelen

Tijdens het tweede ploegleidersoverleg is aan de aanwezige stakeholders gevraagd om hun voorkeur uit te spreken voor de opgestelde maatregelen. Iedereen kon vijf 'stemmen' verdelen over de verschillende maatregelen. De onderstaande tabel laat de verdeling van de stemmen zien. De grijs gemarkeerde oplossingen, zijn het meest gekozen.



Walcheren plaats op de weg	Stemmen
Aansluitingen fietspaden beter vormgeven	4
Voetgangers eigen plek geven op fietspad	0
Voetgangers sturen naar strandopgangen met voetstapjes	1
Walcheren strandopgangen	
Hekjes ter hoogte van parkeerplaatsen bij strandopgangen	0
Hekjes waar voetgangers tussendoor moeten lopen	6
Waarschuwend tekst voor voetgangers en fietsers	4
Strandopgangen regelmatig vegen	0
Walcheren overig	
Flyer met fietsregels voor toeristen	1
Waarschuwing fietsers snelheid helling	0
Uitrustplaatsen	1
Centrum Domburg autovrij	2
Centrum Domburg fietsvrij	0
Centrum Domburg shared space	6
Centrum Domburg fietsstraat inrichten	3
Onderzoek scholieren	3
Zak van Zuid-Beveland	
Wielerverenigingen campagne 'sociaal inhalen'	4
Bebording campagne 'sociaal inhalen'	4
Fietsroutewijzer	2
Onderzoek scholieren	3

De infrastructurele maatregelen (hekjes, markering, bebording, vormgeven aansluitingen, shared space Domburg) kan de provincie Zeeland samen met de betrokken wegbeheerders oppakken. Voor het veranderen van het gedrag door middel van de campagne 'sociaal inhalen' hebben we in bijlage 2 wat meer tips en trics op een rij gezet.



4. Onderzoeksmethode voor heel Zeeland

Met dit onderzoek voor de pilotgebieden Walcheren en de Zak van Zuid-Beveland is een eerste aanzet gegeven voor het onderzoeken van de fietsveiligheid in de gehele provincie Zeeland. In dit hoofdstuk doen wij een aantal aanbevelingen om een provincie brede uitrol van dit veiligheidsonderzoek zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Bevindingen en maatregelen uitrollen in de gehele provincie.

Op basis van ons onderzoek in Walcheren en de Zak van Zuid-Beveland concluderen we dat een aantal problemen en maatregelen naar alle waarschijnlijkheid voor de gehele provincie van toepassing zijn:

- Conflicten tussen fietsers en voetgangers zijn naar alle waarschijnlijkheid een probleem bij alle strandopgangen in de hele provincie. Wij adviseren de provincie daarom te onderzoeken op welke locaties er nog meer strandopgangen naast een fietspad liggen. Ook hier kunnen dan de voorgestelde maatregelen (zoals bijvoorbeeld hekjes) worden toegepast.
- Het (met hoge snelheid) inhalen van fietsers door automobilisten, landbouwverkeer en/of (groepen) wielrenners speelt naar alle waarschijnlijkheid een rol in alle landelijke gebieden in de provincie. Een campagne gericht op 'sociaal inhalen' kan daarom het beste gelijk voor de gehele provincie worden uitgerold.
- Conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer zijn in alle landelijke gebieden een item om rekening mee te houden. Een 'fietsroutewijzer' kan daarom voor heel Zeeland zinvol zijn.
- Bewoners zijn in dit onderzoek niet meegenomen om de ervaren veiligheid op fietspaden in beeld te brengen. Wij adviseren de provincie om deze doelgroep in een vervolgonderzoek wel mee te nemen. Bewoners bevinden zich met een grotere regelmaat dan recreatief verkeer op de fietspaden en kunnen de provincie daardoor goed helpen op de problematiek in beeld te brengen.

Onderzoeksmethode

De onderzoeksopzet die wij in dit onderzoek hebben toegepast is goed uitpakkt. Alle betrokken stakeholders gaven ook aan het een prettige en werkbare aanpak te vinden. Wanneer de provincie Zeeland voor de rest van de provincie wil onderzoeken hoe de fietsveiligheid er voor staat adviseren wij dan ook de volgende onderzoeksmethode te hanteren:

- **Samen met belangrijke stakeholders nadenken over doelgroepen en problemen**
Het gezamenlijk met provincie, gemeenten, waterschap, VVV, VVN en Fietsersbond nadenken over wie er in het gebied fietsen en wat hun specifieke kenmerken zijn is een goede start van het onderzoek. Persona's (fictieve personen met bepaalde kenmerkende eigenschappen) zijn een goede manier om verschillende typen weggebruikers te onderscheiden. Hierbij geldt: hoe gedetailleerder een persona wordt beschreven, hoe meer tot gerichte oplossingen kan worden gekomen. Kenmerken zoals leeftijd, nationaliteit, grootte van gezelschap, vervoermiddel en doel van de reis zijn belangrijke aspecten om hierbij in te vullen. De persona's kunnen vervolgens worden gebruikt om richting te geven aan het onderzoek (op wie moet er extra worden gelet? Wat zijn de veroorzakers van de problemen en wie ondervinden hinder?). Naast het formuleren van de persona's kunnen de aanwezigen met elkaar nadenken over welke problemen er volgens hen in het gebied zijn en waar deze problemen zich met name voordoen. Deze beleving kan aan het eind van het onderzoek goed worden vergeleken met de daadwerkelijke bevindingen (observaties) en de mening van de fietsers zelf.



- Zelf fietsen door het gebied: ervaar de route op verschillende fietsen**

Een tweede belangrijke stap is om zelf de fietsroutes te verkennen. Op de fiets krijg je een goed beeld van wat er allemaal gebeurt op het fietspad. Dit doe je allereerst om te onderzoeken of de doelgroepen en problemen zoals besproken met de stakeholders daadwerkelijk op straat zijn terug te zien. Het kan gebeuren dat inschattingen niet helemaal overeenkomen met het straatbeeld. Daarnaast is het ook belangrijk om de fietsroutes zelf als fietser te ervaren. Door zelf te fietsen (op verschillende soorten fietsen) ervaar je hoe druk het is, hoe de routes fietsen (asfalt, overzichtelijkheid, et cetera), hoe verschillende typen fietsers de fietsroutes ervaren en hoe andere weggebruikers zich gedragen. Door tijdens het fietsen te filmen kan je later rustig alles nog een keer terugkijken en herbeleven. Eventueel kan ervoor worden gekozen om de fietsrit te filmen. Filmmateriaal kan worden gebruikt om de beleving te delen en geeft 'bewijskracht' richting weggebruikers of bestuur.
- Vraag de fietser zelf wat hij/zij er van vindt!**

Uit ons onderzoek blijkt dat er vooraf bij de stakeholders veel zorgen waren over de fietsveiligheid in de pilotgebieden. De fietsers zelf ervaarden dit echter heel anders. Een grote meerderheid geeft aan de routes niet onveilig te vinden. Vraag daarom ook altijd naar de mening van de fietser zelf. In ons onderzoek hebben we dit gedaan door fietsers staande te houden en ze een aantal vragen te stellen. In de praktijk bleek dit lastig. Veel fietsers hebben geen zin om te stoppen. Wel waardeerden de fietsers het enorm dat de provincie ze voorzag van gratis eten en drinken. Het uitdelen van flesjes water is daarmee ook een goede promotie voor de provincie. We adviseren deze actie ook in andere gebieden uit te voeren maar dit eventueel te combineren met een online enquête. Op de flesjes water kan dan bijvoorbeeld een link naar de enquête worden getoond. Het inzetten van een enquête is met name geschikt om inwoners uit een bepaald gebied te ondervragen (bijvoorbeeld forenzen). Voor toeristen is een online enquête niet geschikt, omdat ze op vakantie zijn en de kans klein is dat ze bij thuiskomst de enquête alsnog invullen.
- Stakeholders betrekken bij maatregelen**

Het is goed om de onderzoeksresultaten terug te koppelen aan de belangrijkste stakeholders. Enerzijds kan dan met elkaar gekeken worden hoe de verwachting van de problematiek overeen komt met de werkelijke situatie buiten op straat. Anderzijds kan met elkaar worden nagedacht over oplossingen en kunnen afspraken gemaakt worden over wie de maatregelen gaat uitvoeren. Als er filmmateriaal beschikbaar is, kan dit worden gebruikt om de ervaringen te delen met de stakeholders.



Bijlage 1: Persona's

WIELRENNER WOUTER

1. Wielrenner: groep



Wouter is een sportieve man van 30 jaar. In het dagelijkse leven werkt hij als accountant bij een adviesbureau. In zijn vrije tijd gaat hij graag met zijn oude studievrienden een stuk fietsen op zijn racefiets. Volgend weekend is het weer zo ver, deze keer gaat hij met zijn vrienden naar Zeeland om een stuk te fietsen.

Eenmaal op de fiets in Zeeland ligt het tempo hoog. Wouter en zijn vrienden hebben een paar weken toegeleefd naar het weekend en zitten vol adrenaline. Al snel ontstaat er een kleine competitie, wie het snelst bij het strandpaviljoen is.

Wouter ligt nek aan nek met zijn vriend Tim, maar moet dan plots remmen bij het naderen van een ouder echtpaar op de fiets. Doordat Tim hard langs het paar fietste, schrok de oude vrouw en week daardoor plots uit naar links.

Thuis op de bank kijkt Wouter op zijn Strava-app naar zijn fietsprestatie. Hij is tevreden over zijn gemiddelde, maar baalt dat hij door het remmen bij de senioren het wedstrijdje heeft verloren.

Kenmerken van deze persona:

- Fietsen in groepsverband
- Focus op sporten en snelheid
- Competitiedrang
- Weinig oog voor andere weggebruikers
- Maakt gebruik van de volle breedte van het fietspad



TOERFIETSER THOMAS

2. Wielrenner: individu



Thomas is 55 en houdt van het goede leven. Zijn bourgondische levensstijl heeft echter ook een keerzijde en zijn vrouw Jolanda spoort hem dan ook regelmatig aan om iets aan zijn bierbuik te doen. De sportschool vindt Thomas maar niks dus daarom heeft hij een racefiets gekocht. Lekker buiten fietsen en intussen genieten van het Zeeuwse landschap. Op zondag pakt hij na de koffie de fiets voor een rondje.

Thomas kiest rustige route met afwisselend landschap. Er moet natuurlijk wel wat te zien zijn onderweg. Hij doet het rustig aan, het moet wel leuk blijven. Op het fietspad komt Thomas verschillende fietsers tegen. Zijn fietsbel komt dan goed van pas. Volgens zijn zoon Wouter is een fietsbel op een racefiets 'not done' maar Thomas vindt het juist handig. Een groep snelle fietsers haalt hem op het smalle fietspad in. Alleen maar bezig met zo hard mogelijk fietsen, denkt Thomas. De gemiddelde snelheid kan hem niet schelen, als hij maar lekker in beweging is.

Onderweg ploft Thomas even op het terras om uit te rusten. Eén pilsje dan...Jolanda ziet het toch niet en ik heb alweer heel wat calorieën verbrand toch?!

Kenmerken van deze persona:

- Fietst alleen of met z'n tweeën
- Focus op sporten en bewegen
- Rustige en vriendelijke fietser
- Aandacht voor omgeving en andere weggebruikers



SNELLE SABINE

3. Senioren: elektrische fiets



Sabine is 68 en zat tot een tijdje geleden bijna niet meer op de fiets. Het fietsen was voor haar te zwaar geworden en ze kon haar man niet meer bijhouden. De fietsenmaker vertelde haar over een elektrische fiets en sinds kort heeft ze er een. Wat een verandering. Sabine kan weer fietsen en rijdt met gemak achter haar man aan, of zelfs er vooruit. Sabine en haar man hebben ook gelijk een fietsvakantie geboekt in Zeeland.

Het waait hard op Walcheren. Sabine zet daarom haar elektrische fiets op de hoogste stand. Zo kan ze ook tegen de wind in goed vooruit komen. Sabine vindt het wel lastig om op haar toch wel zware fiets te stappen maar als ze eenmaal onderweg is gaat ze als een speer. Bij een scherpe bocht vliegt ze bijna van het fietspad. Dat was even schrikken, die fiets ging toch harder dan ze dacht. Ook als ze de weg moet oversteken gaat het bijna mis. De auto die haar voorrang moest geven remde pas op het laatste moment, omdat de bestuurder niet doorhad dat ze er al zo snel zou zijn.

Kenmerken van deze persona:

- Fietst met relatief hoge snelheid
- Slechtere controle over fiets
- Overschatting van eigen vaardigheden



TOERIST THEA

4. Senioren: gewone (langzame) fiets



Thea is een gepensioneerde vrouw van 68 jaar die samen met haar man Willem een weekje op vakantie is in Zeeland. Tijdens de vakantie trekken Thea en Willem er regelmatig op uit om een stukje in de omgeving te fietsen. Deze keer hebben ze besloten om naar het Paviljoen te fietsen om daar lekker met z'n tweeën te gaan lunchen.

Onderweg naar het paviljoen genieten ze van de mooie omgeving en stoppen ze zo nu en dan om een foto te maken. Bijna aangekomen bij het paviljoen schrikt Thea enorm. Een wielrenner komt met een noodgang voorbij gefietst. Van schrik geeft ze een ruk aan haar stuur. Het lukt haar nog net om overeind te blijven. Met de schrik nog in de benen stappen Thea en Willem 5 minuten later het paviljoen binnen om daar een hapje te eten.

Kenmerken van persona:

- Langzaam fietsen.
- Afgeleid in het verkeer door om zich heen te kijken en met elkaar te kletsen
- Verminderde controle over de fiets
- Fietsen graag naast elkaar



PAPA PAUL

5. Gezinnen: kleine kinderen zelf fietsend



Paul is de trotse vader van Finn (6 jaar). Samen met zijn vrouw Inge zijn ze met z'n drieën een midweekje in Zeeland. Het is mooi weer en het jonge gezin besluit een stukje te gaan fietsen. Met name Finn heeft er veel zin in. Hij heeft net een nieuwe fiets voor z'n verjaardag gekregen en kan niet wachten om hem te gebruiken.

“Kijk Finn”, zegt Paul “daar vliegt een hele groep kieviten”. Finn kijkt omhoog en is erg onder de indruk. Vlak daarna roept Inge heel hard *“KIJK UIT”*. Een groep wandelaars loopt voor het gezin op de weg en wordt bijna

omver gereden door Finn en Paul die beiden omhoog keken naar de kieviten. Gelukkig lette Inge op en liep het goed af.

Naarmate het gezin dichterbij het strand komt, neemt de windkracht toe. Kleine Finn moet hard trappen op zijn kleine fietsje om vooruit te komen. Paul gaat naast Finn fietsen zodat hij hem vooruit kan duwen, dit tot ergernis van twee brommerrijders die achter het gezin rijden en niet voorbij kunnen.

Kenmerken van persona:

- Langzaam fietsen
- Breed fietsen (kinderen naast ouders)
- Kinderen verminderde controle over de fiets (slingeren over fietspad)
- Weinig oog voor andere weggebruikers
- Afgeleid door kijken naar omgeving



MAMA MEIKE

6. Gezinnen: kinderen in bakfiets



Meike is een jonge moeder van twee dochters (Lynn van 7 jaar en Maxime van 4 jaar). Samen met haar man Rob en een vriendinnetje van Lynn zijn ze een weekend naar Zeeland. Op zaterdag besluit het gezin een bakfiets te huren om door de Zak van Zuid-Beveland te fietsen. Er schijnt daar een fietsroute te zijn langs een aantal molens. Dat vinden de kinderen vast leuk!

De drie meisjes zijn echte kwebbel tantes en kletsen er lustig op los. Als ze eerste molen tegenkomen zijn de dames onder de indruk. Ze willen er alles over weten en vragen er lustig op los. Ook Meike en haar man Rob zijn onder de indruk van de molens, ze kijken lekker rond. Plots klikt er getoeter, het is een brommer die er langs wil. Het gezin was zo aan het genieten van de omgeving en had de brommer totaal niet horen aankomen.

Rob en Meike zijn inmiddels gewisseld van fiets zodat Meike een beetje kan bijkomen. Het gezin komt een klein hellingkje tegen, en rolt lekker naar beneden. “*Harder, harder*” gillen de meiden. Rob is een stoere vader en wil zich niet laten kennen en zet nog even lekker aan. In zijn ooghoeken ziet Rob een fietser van rechts naderen en remt af. Rob schrikt een beetje, de bakfiets is toch wel een stukje zwaarder dan een gewone fiets. Er was meer kracht nodig om te remmen dan Rob had ingeschat.

Kenmerken van persona:

- Langzaam fietsen (m.u.v. elektrische bakfietsen)
- Veel ruimte innemen op fietspad
- Afgeleid door kletsen met kinderen
- Focus op omgeving
- Ruim door de bochten



DUITSE DIETRICH

7. Buitenlandse toerist



Dietrich is een man van 33 jaar en is met zijn met vier vrienden een weekend in de Zak van Zuid-Beveland. 's Avonds gaan de mannen lekker borrelen, maar overdag trekken ze er graag op uit om iets actiefs te doen. Vandaag hebben ze een rondleiding op de fiets op het programma staan. Best spannend, aangezien de mannen weinig fietsen in Duitsland.

Twee aan twee fietsen de mannen achter gids Barbara aan. Niet te snel, anders kunnen ze niet van de omgeving genieten. Op een aantal punten stopt de groep even om wat foto's te maken, de molens vallen goed in de smaak. Onderweg passeren ze een vrouw op een bakfiets met haar man en kinderen. De vrouw heeft duidelijk de aandacht van de mannen getrokken en wordt uitvoerig besproken. Al snel volgen de grappen en sterke verhalen. Even later horen ze getoeter, het is een brommer die er langs wil en duidelijk geërgerd is door de fietsers voor zich. De mannen worden door gids Barbara geïnstrueerd en maken ruimte voor de brommer.

Kenmerken van persona:

- Fietsvaardigheden niet altijd naar behoren
- Niet altijd bekend met regels
- Focus op omgeving
- Stilstaan om foto's te maken
- Geen haast (langzaam fietsend)
- Sociale interactie belangrijk (afleiding door kletsen en soms breed fietsen)



RUITER RIANNE

8. Ruiter te paard



Rianne is 19 jaar en woont in de omgeving van Walcheren. Ze is een echte paardeliefhebster en gaat in de zomer graag met haar paard een stukje op het strand rijden, na 19.00 uur uiteraard want anders mag haar paard niet op het strand.

Onderweg naar het strand komt Rianne op het fietspad allemaal fietsers tegen die een dagje naar het strand zijn geweest, goed opletten dus! Op een gegeven moment komt ze een jong gezin op de fiets tegen. Het kleine jongetje op de fiets kijkt vol verbazing naar het paard en zwaait naar Rianne. Ze ziet dat het jongetje steeds meer richting de berm fietst en wil nog *“pas op”* roepen, maar het is al te laat. Het jongetje kan nog niet zo goed fietsen en kon niet meer corrigeren toen hij in de berm reed. Huilend ligt hij nu op de grond.

Inmiddels kan Rianne het strand al zien. Het is wat rustiger op de paden en ze voert het tempo op. Vervolgens neemt ze een short-cut en rijdt een klein stukje over het voetpad. Het is al 21.00 uur, dat kan best toch? Een paar meter verderop ziet ze een skeeleraar op het pad, geen probleem denkt ze daar schrikt mijn paard niet van. Ze haalt de skeeleraar in en ziet de man een beetje schrikken. Hij had muziek in zijn oren en daardoor blijkbaar niet gemerkt dat Rianne naderde. *“Sorry”*, roept Rianne na en ze rijdt het strand op.

Kenmerken van persona:

- Bekend in de omgeving
- Hard rijden
- Focus op het paardrijden
- Onbekend in de omgeving
- Rustig rijden
- Focus op omgeving
- Onverwachte bewegingen (niet aan paard gewend)



SKEELERAAR SJORS

9. Skeeleraar



Sjors is een amateur schaatser. In de zomer verruild hij zijn schaatsen voor skeelers om zijn conditie op pijl te houden. Vandaag is hij Walcheren. Samen met zijn vriendin heeft hij de hele dag lekker op het strand doorgebracht. 's Avonds gaat Sjors nog even trainen. Hij pakt zijn skeelers en rijdt weer richting het strand. Daar heeft hij een mooi vlak pad gezien waarop hij goed kan trainen.

Eenmaal bij het strand zet Sjors zijn muziek aan en begint hij met zijn trainingsrondje. Het gaat lekker, de snelheid zit er goed in. Voor rood licht stopt hij niet, er rijdt toch bijna geen verkeer. Halverwege het rondje wordt hij plots verrast door een ruiter te paard. Hij had het paard niet horen aankomen door de muziek in zijn oren en schrikt van het grote beest. Gelukkig kan hij goed skeelers en weet hij zichzelf staande te houden. Voortaan de muziek maar iets minder hard zetten denkt hij.

Kenmerken van persona:

- Focus op sporten/prestatie/bewegen
- Snel rijden
- Regels negeren
- Risico's nemen in het verkeer
- Goede beheersing skeelers
- Vaak alleen
- Focus op ontspanning/omgeving
- Langzaam rijden
- Minder oog voor andere weggebruikers
- Beheersing skeelers niet altijd optimaal
- Meestal samen met anderen



WANDELAAR WILLEKE

10. Wandelaars



Willeke is een vrouw van 61 jaar en woont in Nijmegen. Ze houdt van wandelen en doet dit jaar mee met de 100^{ste} editie van de Vierdaagse. Voorbereidend op de Vierdaagse is ze samen met haar wandelvereniging in Zeeland.

Tijdens het lopen zit de sfeer er goed in. Er wordt gekletst, gezongen en af en toe gaat er een zak met snoep rond. Willeke geniet van de omgeving en stopt dan ook af en toe om een selfie te maken.

Het is duidelijk dat het mooi weer is, want het is druk op het pad. De groep gaat regelmatig aan de kant om andere weggebruikers te laten passeren. Op een gegeven moment komt de groep een jong gezin tegen. Een vader, moeder en klein jongetje die net als zij aan het genieten zijn van de omgeving. De vader van het gezin wijst omhoog naar een groep kieviten. Het jongetje is duidelijk onder de indruk en blijft omhoog kijken. Op een gegeven moment heeft Willeke door dat vader en kind de wandelgroep niet hebben gezien. Tegelijkertijd met de moeder van het gezin roept Willeke "KIJK UIT". Vader en zoon richten hun ogen weer op de weg en kunnen een botsing voorkomen.

Kenmerken van persona:

- Zij aan zij lopen
- Sociale interactie belangrijk
- Focus op omgeving (foto's maken)
- Oog voor andere weggebruikers
- Ondergeschikte rol als weggebruiker (aanpassen aan snellere weggebruikers)



BUURTJONGEN BRAM

11. Brommers



Bram is een jongen van 16 jaar die in de Zak van Zuid-Beveland woont. Een maand geleden heeft Bram zijn brommerrijbewijs gehaald en heeft hij van zijn ouders een brommer gekregen. Vorige week is hij met zijn brommer naar een vriend geweest die zijn brommer heeft opgevoerd. Hij heeft hem niet te veel laten opvoeren, anders merken zijn ouders het misschien.

Het is zomer en Bram spreekt bijna dagelijks met zijn vrienden af. Bram woont in de buurt van de molens en komt veel toeristen tegen. Op maximale snelheid haalt Bram de toeristen op de lange rechte wegen in. Soms roepen ze wat naar hem, als hij ze inhaalt. *“Moeten ze maar niet zo associaal breed over het pad fietsen en lopen”* denkt hij.

In de verte ziet hij een bakfiets. Hij houdt zich in omdat er kinderen bij zijn en wacht totdat de fietsers voor hem opzij gaan. Er gebeurt niks. De fietsers blijven gewoon voor hem fietsen. Bram is het beu en toertert. Het gezin gaat opzij. Even later ziet hij een groep mannen fietsen. Nog een beetje geïrriteerd over de bakfiets, begint hij ruim van de voren te toeteren. Maar goed ook, want de mannen gaan pas opzij als de vrouw voorop ze op Bram wijst. Vol gas rijdt Bram de groep voorbij en pakt ook nog even snel een rood licht mee bij een kruispunt.

Kenmerken van persona:

- Jeugd
- (te) hard rijden
- Risico's nemen
- Niet aan regels houden
- Weinig oog voor anderen
- Irritatie richting langzaam verkeer
- Volwassenen
- Oog voor anderen
- Aan de regels houden
- Normale snelheid



FORENS FRANK

12. Forenzen



Frank is 42 jaar en werkt bij de een advocatenkantoor in Middelburg. Frank gaat elke dag op de fiets naar het kantoor om de files te vermijden. Daarnaast vindt hij fietsen ook een goede manier om fit te blijven.

Doordat Frank elke dag fietst kent hij alle short-cuts en slimme trucjes. Zo rijdt hij altijd een klein stukje tegen het verkeer in omdat hij dan een stoplicht minder op zijn route heeft en sneller is. Ook weet hij als geen ander welke fietspaden hij moet vermijden, omdat daar veel

scholieren rijden.

Eenmaal bijna bij het kantoor komt Frank op een kruising waarvan hij weet dat hij extra goed moet opletten. Hij komt van rechts maar krijgt van de scholieren vaak geen voorrang omdat hun blik gefocust is op het verkeerslicht voor hen. Scholieren die hem wel zien, geven ook vaak geen voorrang. *“Omdat ze in een groep fietsen, denken ze dat ze alles kunnen maken”*, volgens Frank. Ruim van te voren steekt Frank zijn hand uit en remt af om te voorkomen dat hij tegen de andere fietsers botst. Wéér geen voorrang gekregen. Geïrriteerd en met een boze blik kijkt Frank de scholieren na.

Kenmerken van persona:

- Bekend met omgeving
- Focus op tijd (zo snel mogelijk naar bestemming/haast)
- Niet aan regels houden (handigheidjes om regels te omzeilen, bijvoorbeeld door rood rijden of tegen het verkeer in)
- Irritaties op bekende punten (bijvoorbeeld door drukte of geen voorrang krijgen)



BOER BART

13. Landbouwverkeer



Bart is een echte Zeeuwse aardappelboer en daar is hij trots op. Zijn Zeeuwse klei aardappelen produceert hij op grote schaal en het is tijd om te oogsten. Bart heeft verschillende percelen en rijdt tijdens het oogstseizoen af en aan met zijn tractor en machines om de aardappelen op tijd uit de grond te halen. Zijn voertuigen zijn hoog en breed en hij heeft de hele breedte van de weg nodig.

Van en naar zijn percelen komt Bart vaak fietsers tegen. Een populaire fietsroute maakt immers onderdeel uit van de route richting zijn boerderij. Bram ziet de fietsers al ruim van te voren aankomen en wijkt zo veel mogelijk uit naar de zijkant van de weg. De fietsers gaan helaas niet aan de kant maar blijven gewoon naast elkaar fietsen. Dat ging maar net goed. Laatst had Bart ook bijna een fietser voor zijn tractor. De fietser schrok zo van de hoge wielen dat ze opeens naar links stuurde. Kunnen die fietsers niet ergens op een fietspad gaan rijden, denkt Bart.

Kenmerken van persona:

- Bewust van zijn omvang en veel oog voor andere weggebruikers
- Langzaam rijden
- Breed rijden
- Geen haast
- Irritatie richting andere weggebruikers die hem willen inhalen of bumperkleven



SCHOLIER SUSAN

14. Scholieren



Susan is 14 jaar en zit in de tweede klas van de middelbare school. Samen met zeven klasgenoten fietst Susan iedere dag naar school. Haar moeder vindt dat veiliger, Susan doet het vooral omdat ze het gezellig vindt. Daarnaast fietsen er ook een paar jongens mee in de groep. Een daarvan vindt Susan eigenlijk stiekem wel leuk.

Susan is zich ervan bewust dat mensen vaak een negatief beeld hebben van fietsende scholieren, vooral het breed fietsen. Zelf fietst Susan meestal naast twee andere vriendinnen. Ze weet eigenlijk niet of ze in de weg rijdt voor andere fietsers. Ze hoort bijna nooit iemand bellen, dus dat zal wel meevallen. Susan geeft wel aan dat de groep vaak door rood rijdt. Dat is nog nooit mis gegaan, dus dat kan prima. Op 1 kruising na, daar is het erg druk dus daar stoppen ze wel.

Als ze het drukke kruispunt naderen zien ze dat het verkeerslicht op groen staat. De groep zet even aan zodat ze niet hoeven wachten. Van rechts kijkt een man in pak haar met een boze blik aan. *“Waar heeft hij nou weer last van?”* denkt ze.

Kenmerken van persona:

- Fietsen in groepen
- Houden zich niet aan regels
- Gevoelig voor groepsdruk (stoer gedragen/risico's nemen)
- Sociale interactie belangrijk (afleiding in het verkeer)
- Onderschatten gevaren in het verkeer
- Breed fietsen
- Langzaam fietsen
- Weinig oog voor andere weggebruikers



Bijlage 2: Uitwerking 'sociaal inhalen'

Sociaal inhalen

Doelgroep:

Deze maatregel is met name gericht op groepen wielrenners die met een hoge snelheid rijden, automobilisten en landbouwvoertuigen.

Probleemgedrag:

Op sommige fietsroutes rijden ook groepen wielrenners en/of wordt langzaam verkeer niet gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Fietsers geven aan dat ze het als vervelend ervaren wanneer ze op deze routes door een grote groep wielrenners of door auto's en landbouwvoertuigen met hoge snelheid worden ingehaald. Ze schrikken hiervan en daarnaast is het gevaarlijk. Fietsers zouden graag willen dat deze weggebruikers meer rekening met hun houden.

Opzet maatregel:

Het probleemgedrag kan worden aangepakt door 'sociaal inhalen' te stimuleren, oftewel: meer rekening met elkaar houden. We stellen voor om een campagne op te zetten en deze periodiek te herhalen. Door de campagne periodiek te herhalen voorkomen we dat uitingen langs fietsroutes opgaan in de omgeving en het onbewustzijn en daardoor hun effect verliezen.

De campagne kan op verschillende manieren worden ingevuld (digitaal, flyers, guerillateams, etc.). Belangrijk is om in ieder geval op een aantal routes ook een bepaalde uiting te plaatsen. Een voordeel van digitale media is dat ze vaak een groot bereik hebben, een nadeel is dat ze mensen vaak niet op het juiste moment bereiken. Door mensen voordat ze gaan fietsen (bijvoorbeeld bij huren van fiets) of tijdens het fietsen (bijvoorbeeld een bord of spandoek langs een fietsroute) te wijzen op de campagne 'sociaal inhalen', worden ze aan het juiste gedrag herinnert en wordt op het juiste moment de gewenste mindset geactiveerd.

**Betrokken partijen:**

Voor het plaatsen van communicatieuitingen dient toestemming te worden gevraagd bij de gemeente en wegbeheerder. Tijdens dit project zijn verschillende gemeentes betrokken geweest en hebben deze maatregel aangestipt als belangrijk. We verwachten daardoor dat er draagvlak is bij hun.



Daarnaast zouden ook wielerverenigingen betrokken kunnen worden. Wielrenners worden er vaak van beschuldigd dat ze asociaal zijn. Maak van wielrenners ambassadeurs voor deze campagne onder het mom van 'wielrenners houden ook rekening met anderen'. De ambassadeursrol stimuleert wielrenners dat ze zich aan het gewenste gedrag houden. Ook kan een 'gedragscode' als handelingsperspectief worden gecommuniceerd: als je iemand inhaalt, bel dan even en geef aan hoe groot de groep is. De laatste van de groep meldt zich netjes 'af' en geeft aan dat hij de laatste is. De ambassadeursrol kan overigens ook worden ingezet bij landbouwverkeer, maar is lastiger voor automobilisten.

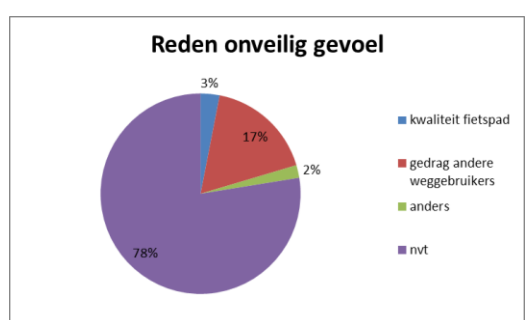
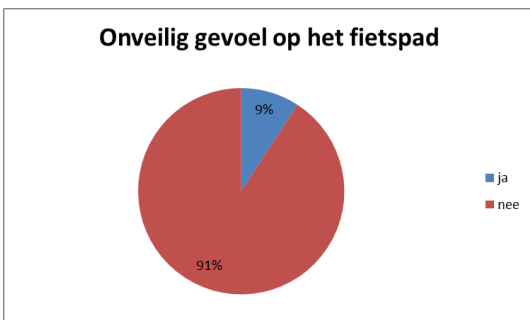
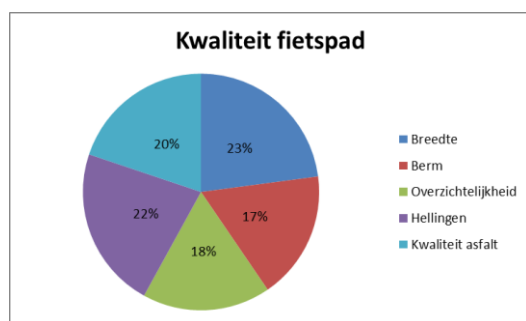
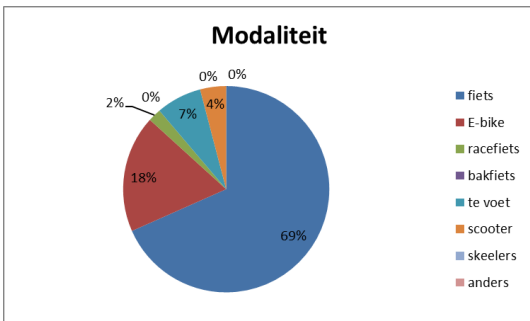
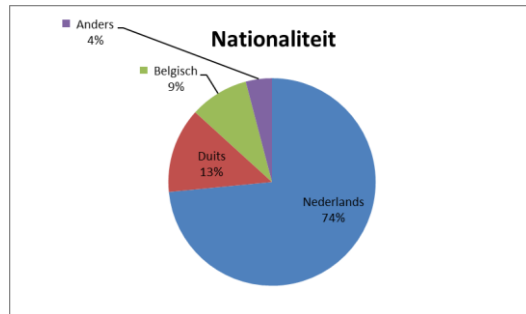
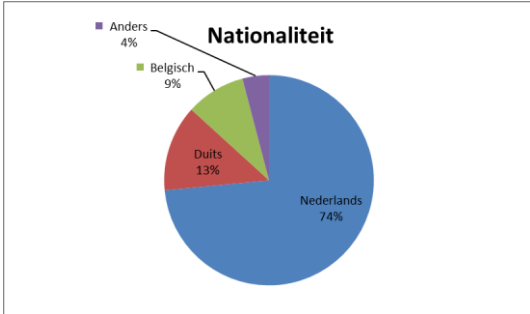
Inschatting kosten

Het is lastig om een inschatting te maken van de kosten voor de campagne 'sociaal inhalen'. Alles is afhankelijk hoe groot de campagne wordt opgezet en welke communicatiemiddelen worden gebruikt.

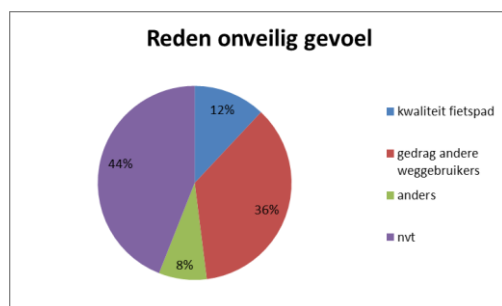
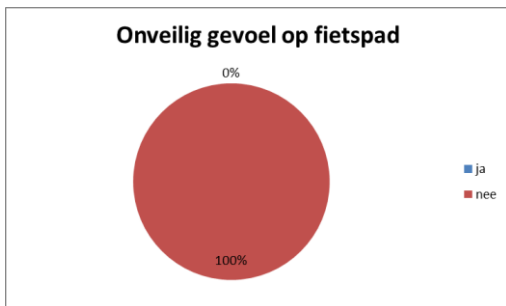
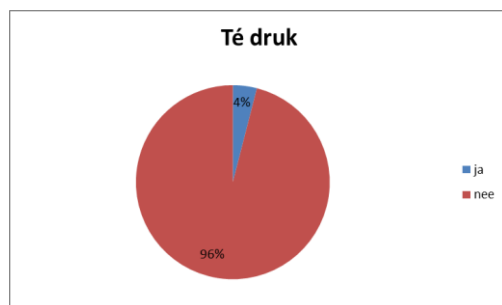
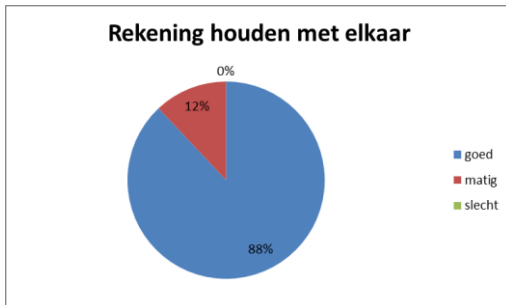
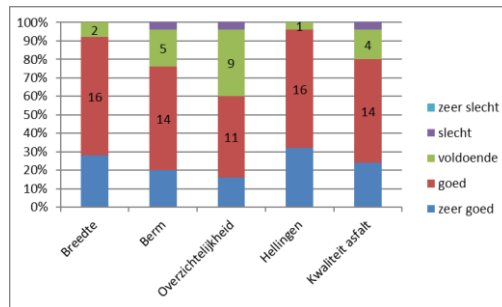
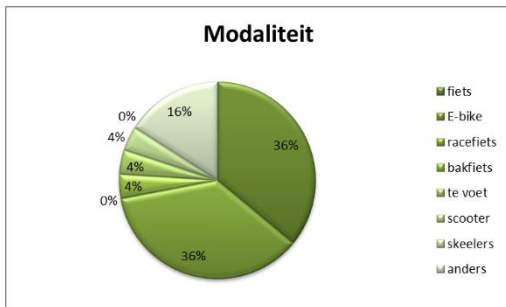
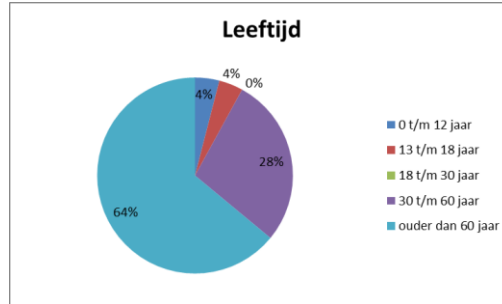
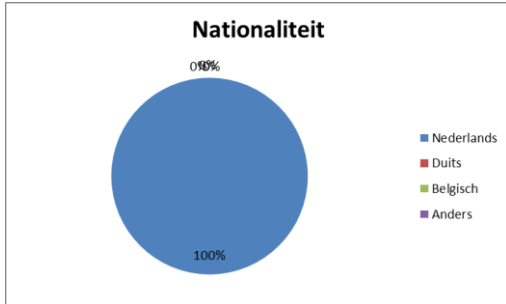


Bijlage 3: Enquêteresultaten

Walcheren



Zak van Zuid-Beveland



Bijlage 4: Observatiefilmpjes



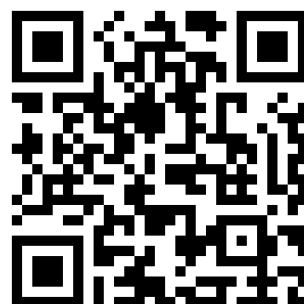
Zak van Zuid-Beveland route via Brilletjesdijk (E-bike)



Zak van Zuid-Beveland route via Langeweegje (E-bike)



Walcheren route Westkapelle – Domburg (wielrenfiets)

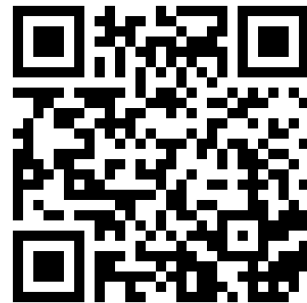




Walcheren route Zoutelande – Westkapelle (wielrenfiets)



Walcheren route Domburg – Zoutelande (Wielrenfiets)



Walcheren route Westkapelle – Zoutelande (E-bike)



Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	'Drukte op fietspaden' in Zeeland Eindrapport
Samengesteld door	Robbin Lankhuijzen Kim Ruijs Matthijs van Orsouw
Projectnaam	Drukte op fietspaden
Projectnummer	103P
Datum	2 november 2016
Bestandsnaam	C:\Users\mse\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.IE5\BTJK5AZK\Drukte op fietspaden in Zeeland_concept27092016.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.