

A photograph of two cyclists riding on a paved path. The cyclist in the foreground is wearing a green jacket, blue jeans, and a blue helmet. The cyclist in the background is wearing a blue jacket, dark pants, and a white helmet. The path is lined with trees and a body of water is visible in the distance.

Fietsplan 2023 Op Fietse Midden-Drenthe

Februari 2023 - Gemeente Midden-Drenthe - RBP

Colofon

Titel Fietsplan 2023 Op Fietse Midden-Drenthe

Auteurs Team Ruimtelijk Beleid en Projecten: naam en naam

Publicatie Versie 5, februari 2023

E-mailadres naam@middendrenthe.nl

Telefoonnummer 0593 telefoonnummer

Gemeente Midden-Drenthe

Bezoekadres Raadhuisplein 1, 411 NB Beilen

Postadres Postbus 24, 9410 AA Beilen

Internet www.middendrenthe.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Uitgangspunten 5

2.1. Fietstocht met commissie- en raadsleden 5

2.2. Opiniërende discussie over de uitgangspunten 5

2.3. De uitgangspunten 5

2.3.1. Verkeer en mobiliteit 5

2.3.2. Recreatie en Toerisme 6

2.3.3. Bewegen, gezondheid en sport 7

3. Participatie 9

3.1. Enquête 9

3.2. Input Fietzersbond 10

3.2.2 Veilig fietsen 11

3.2.2 Fietsvoorzieningen 11

3.3. Participatie bij de uitwerking en uitvoering 12

4. Veiligheid en bereikbaarheid 13

4.1 Fietsveiligheid 13

4.1.1 Uitgangspunt 13

4.1.2 Inventarisatie 14

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid 14

4.2.1 Uitgangspunt 14

4.2.2 Menukaart Fietsinfrastructuur 15

4.2.3 Het wensbeeld fietsnetwerk en de missende verbindingen 15

4.3 Knelpunten en aanpak 16

4.3.1 Globale aanpak 17

5. Maatregelen 18

5.1 Infrastructurele maatregelen 18

5.2 Combineren met onderhoud en andere projecten 20

5.3 Gedragsbeïnvloeding 20

Bijlage 1 – Verkeerskundige analyse V6

Bijlage 2 – Referentiebeelden fietsinfrastructuur

Bijlage 3 – ArcGIS: Demografische gegevens van Midden-Drenthe

Bijlage 4 – ArcGIS: Huidige fietsinfrastructuur in Midden-Drenthe

Bijlage 5 – ArcGIS: Fietsonveilige wegen in Midden-Drenthe

Bijlage 6 – ArcGIS: Wensbeeld fietsnetwerk en missende verbindingen in Midden-Drenthe

Bijlage 7 – ArcGIS: Opwaardeerroutes in Midden-Drenthe

Bijlage 8 – Excel analyse enquête

Bijlage 9 – Fietzersbond Fietzersvisie

Bijlage 10 – Fietzersbond knelpunten

1. Inleiding

Fietsen is belangrijk! Niet alleen als vervoermiddel om van herkomst naar bestemming te reizen, maar ook voor andere activiteiten. De fiets is ook een uitstekend middel voor recreatie en toerisme. Ontspanning, bewegen en gezondheid, je zinnen verzetten en werken aan je conditie door een rondje te fietsen. Op de fiets naar school, de sport, boodschappen doen, naar familie of vrienden. Voor de sociale samenhang en invulling is de fiets belangrijk. Maar ook door het afnemen van het openbaar vervoer op het platteland wordt de fiets steeds belangrijker. Niet alleen voor jeugd en jonge mensen, maar ook voor oudere mensen. Daarbij zorgt de elektrische fiets ervoor dat grotere afstanden worden gefietst. De huidige energie en brandstofprijzen, en duurzaamheidsopgaven, versterken dit nog eens extra.

Om de fiets de extra aandacht te geven die het verdient, heeft de raad op 7 maart 2019 via de opiniërende bespreking van het Uitvoeringsprogramma “Naoberkracht Midden in Drenthe”, aangegeven een fietsplan te willen maken.

Op zaterdag 5 oktober 2019 hebben leden van de commissie en de gemeenteraad een fietstocht gemaakt. Tijdens de fietstocht is de mening gevraagd van de leden van de commissie en de gemeenteraad aan de hand van stellingen. Met de uitkomsten van de stellingen hebben zijn uitgangspunten voor het fietsplan opgesteld. Deze uitgangspunten zijn door de commissie Ruimte en Groen opiniërend besproken in de vergadering van 14 mei 2020.

Na de opiniërende bespreking in de commissie Ruimte en Groen is het participatietraject opgestart. Het oorspronkelijke idee was om in verschillende plaatsen en op verschillende manieren bijeenkomsten te organiseren. Door de Coronapandemie, met de bijbehorende beperkingen kon dit helaas niet. Daarom hebben we een andere manier gezocht voor de participatie door een online enquête. De fietsersbond heeft los van de enquête input gegeven.

De uitgangspunten, de uitkomsten van de opiniërende discussie en de opbrengst van de enquête zijn de basis geweest voor dit Fietsplan 2023: Op Fietse Midden-Drenthe. Dit Fietsplan is een beleidsstuk dat voor meerdere jaren gaat gelden als stip op de horizon voor het fietsbeleid. Hierbij denken we aan een termijn van 10 à 15 jaar, dus in ieder geval tot en met het jaar 2035. Afhankelijk van ontwikkelingen kan dit ook nog later zijn.

2. Uitgangspunten

2.1. Fietstocht met commissie- en raadsleden

Op zaterdag 5 oktober 2019 hebben leden van de commissie en de gemeenteraad een fietstocht gemaakt van circa 15 kilometer. Onderweg zijn we een aantal keer gestopt op interessante plekken. Tijdens de stops hebben we mening gevraagd van de leden van de commissie en de gemeenteraad aan de hand van stellingen. De uitkomsten van de stellingen zijn de input geweest voor de uitgangspunten. Bij de uitgangspunten hebben we niet alleen gelet op het verkeer en de veiligheid in het verkeer. We houden er ook rekening mee dat fietsvoorzieningen goed zijn voor recreatie en toerisme, voor bewegen en gezondheid, voor sociale samenhang en voor de bereikbaarheid.

2.2. Opiniërende discussie over de uitgangspunten

De uitgangspunten zijn door de commissie Ruimte en Groen opiniërend besproken in de vergadering van 14 mei 2020. De aanvullingen en opmerkingen vanuit de commissie hebben we verwerkt in de uitgangspunten.

2.3. De uitgangspunten

2.3.1. Verkeer en mobiliteit

1. Ambitie

Midden-Drenthe zet fietsen op **1** in het mobiliteitsbeleid. Maar ook op andere beleidsthema's. In het onlangs vastgestelde beleid Bewegen en Leefstijl staat dat we in Midden-Drenthe gezondheidsachterstanden integraal gaan aanpakken. Dit betekent onder andere dat we ervoor moeten zorgen dat Midden-Drenthe "de" gemeente van Drenthe wordt waar het fantastisch recreatief en sportief fietsen is.

De fiets is daarom belangrijk. Auto- en ander gemotoriseerd verkeer krijgt minder prioriteit. Bij afwegingen denken we in hoofdzaak aan de fiets. Maar er moet wel een goede balans zijn bij de afwegingen. We kijken wel of dit geen nadelige effecten heeft voor auto- en ander gemotoriseerd verkeer. Wanneer dit wel het geval is, proberen we dit voor het auto- en ander gemotoriseerd verkeer te beperken.

De voorrang van fietsers op rotondes wijzigen we alleen als dit in alle noordelijke gemeenten en provincies wordt ingevoerd, zodat er eenheid ontstaat bij alle wegbeheerders.

2. Bereikbaarheid

Beilen is als hoofdkern vanuit alle kernen bereikbaar via vrijliggende fietspaden of rustige (parallel)wegen buiten de bebouwde kom en via vrijliggende fietspaden langs 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom. Ook andere dorpen moeten goed bereikbaar zijn. Fietsers moeten met beperkt omfietsen naar de dorpen kunnen komen. Circa 25% omrijafstand is daarbij acceptabel. Bij 30 km/u-wegen rijdt de fietser in principe op de weg. De voorwaarde daarbij is wel dat er draagvlak is onder inwoners.

3. Toegankelijkheid / VN-verdrag

De huidige fietspaden zijn circa 2,5 meter breed. We zien steeds meer- en andere verkeersdeelnemers die gebruik willen maken van fietspaden: duo-fietsen, (snelle) e-bikes, scootmobielen. Fietspaden moeten ook toegankelijk voor deze verkeersdeelnemers. Voor de breedte maken we onderscheid tussen utilitaire- en recreatieve fietspaden. Utilitaire fietspaden leggen breder aan. Recreatieve fietspaden kunnen smaller uitgevoerd worden, als de situatie zich daartoe leent. Bij toegankelijkheid hoort ook dat we geen paaltjes, hekjes, en dergelijke, toepassen in de fietspaden.

4. Fietsbewegwijzering en -bebording

De fietsbewegwijzering en bebording moeten voor jong en oud op de fiets begrijpelijk en zichtbaar zijn. De routes naar plaatsen, toeristische/recreatieve voorzieningen en voorzieningen die sporten en bewegen stimuleren, zoals bijvoorbeeld sportaccommodaties, beweegtuinen- en beleefpaden moeten logisch zijn.

2.3.2. Recreatie en Toerisme

5. Lokale Hotspots

We hebben in Midden-Drenthe voorzieningen (Lokale Hotspots) waar mensen in hun vrije tijd graag naar toe gaan. Herinneringscentrum Westerbork, Museumdorp Orvelte, VAM-Berg, diverse natuurgebieden zijn voorbeelden van deze hotspots. We zorgen ervoor dat de hotspots onderling zijn verbonden. Er moet voor het grootste deel een totaal netwerk tussen de Lokale Hotspots komen.

6. Beleven

Fietsen is beleven! Daarom maken we langs fietspaden/fietsroutes educatieve punten, plaatsen we bankjes en zorgen we ervoor dat de routes langs horecagelegenheden leiden. We versterken dus alles wat de beleving van het fietsen en de omgeving versterkt. Dit mag niet ten koste gaan van het landschap.

7. VAM-berg (Col du VAM)

De provincie Drenthe heeft voor racefietsers drie uitdagende klimroutes en een afdaling aangelegd op de VAM-berg. Voor Mountainbikers (MTB'ers) is er een spectaculair parcours met veel dalen en klimmen aangelegd. Maar ook wandelen is prachtig in deze omgeving. De VAM-berg is een sportieve en recreatieve magneet. We benutten de aantrekkingskracht van de VAM-berg. Dit kan er toe leiden dat we extra infrastructuur en voorzieningen aanleggen. We richten ons hierbij ook op de provincie voor cofinanciering. We stimuleren evenementen en andere activiteiten. Ook kan dit leiden tot extra overlast/druk op de omgeving.

2.3.3. Bewegen, gezondheid en sport

8. Speeltuinen

Gezond bewegen begint al als kinderen klein zijn. Daarom is de bereikbaarheid van speeltuinen belangrijk. Kinderen kunnen de dichtstbijzijnde speeltuin(en) zelfstandig veilig bereiken over trottoirs en fietspaden. Er zijn geen barrières door bijvoorbeeld: oversteken, grote hoogteverschillen. Kinderen hoeven niet over de weg naar de speeltuin. Ons uitgangspunt hierbij is dat bijna alle kinderen kunnen de dichtstbijzijnde speeltuin zelfstandig bereiken. Alleen kleine kinderen (0-5 jaar) moeten begeleid worden.

9. Leefomgeving

Een veilige en groene leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid van de inwoners in Midden-Drenthe. Onder andere veilige en goed verlichte fietspaden dragen daaraan bij maar ook voldoende bankjes om uit te rusten met daarbij afvalbakken en oplaadpunten voor e-bikes. Fietspaden moeten beter verlicht worden. Hiervoor passen we de bolletjes met ledverlichting toe. Op gevaarlijke plekken zetten we lichtmasten neer. En we plaatsen meer bankjes en oplaadpunten voor e-bikes. Samen met lokale ondernemers kijken we hierbij ook naar technologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld zitbanken met zonnepaneel en stroomaansluitingen en stallingsplekken waar je je elektrische fiets kan opladen.

10. Watertappunten

Bij een watertappunt kun je gratis drinkwater tappen op straat. Dit kan al op 1.500 plekken in Nederland. Op het Van Weezelplein in Westerbork en op de Markt in Beilen zijn al watertappunten. Tijdens het fietsen, wandelen of hardlopen kun je je waterflesje gratis met vers kraanwater vullen. Dat is handig als je onderweg bent en goed voor het milieu en de gezondheid. Bij veel jeugd zien we dit al. Ze nemen hun eigen waterflesje mee en vullen die onderweg, op school, bij het station, et cetera. We maken er nog een watertappunt bij in Smilde en in Hooghalen. De aanleg en exploitatie van de watertappunten moet wel binnen redelijke kosten blijven.

11.Toegankelijkheid en veiligheid

Alle voorzieningen, zoals binnen- en buitensportaccommodaties en scholen, zijn bereikbaar via vrijliggende fietspaden (of rustige parallelwegen) buiten de bebouwde kom en via vrijliggende fietspaden langs 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom. Fietsers moeten met beperkt omfietsen naar sportparken/-voorzieningen en scholen kunnen komen.

3. Participatie

3.1. Enquête

Door de Coronapandemie, met de bijbehorende beperkende maatregelen, konden we ons oorspronkelijk participatieplan niet uitvoeren. Om de mening en input te krijgen van onze inwoners en gebruikers van het fietsnetwerk hebben we als alternatief een online enquête uitgezet. Iedereen die dat wilde kon de enquête invullen van 14 januari 2020 tot en met 10 februari 2021.

De enquête is door bijna 800 mensen ingevuld. Een mooi resultaat.

Hieronder de belangrijkste uitkomsten vanuit de gesloten vragen:

- 95% van de respondenten die de enquête hebben ingevuld woont in onze gemeente, 5% woont buiten onze gemeente;
- Van deze 95% woont 38% in Beilen, 15% in Westerbork, 9% in Smilde en 6% in Witteveen. De overige invullers woont verspreid;
- 50% van de respondenten werkt in Midden-Drenthe, 44% werkt in een andere gemeente. Van de 50% werkt 57% in Beilen;
- 45% van de woon-werk forensen gaat met de auto naar zijn werk, 36% met de fiets;
- 50% van de woon-werk fietsers pakt de elektrische fiets naar werk, 38% de gewone fiets;
- 76% van de scholieren/studenten gaat in een andere gemeente naar school, 17% gaat in onze gemeente naar school. De mensen die naar school fietsen, fietsen vaak verder dan 5 kilometer. 25% fietst dagelijks 16 tot 30 km naar school;
- 46% van de respondenten doet de dagelijkse boodschappen op de fiets;
- De meeste mensen fietsen omdat fietsen gezond is, en vanwege het plezier en de ontspanning. Weinig mensen fietsen vanwege de goedkope kostprijs van een fiets en/of het niet hebben van een auto;
- Over het algemeen: Veel mensen ervaren ons fietsnetwerk als redelijk goed, maar er is zeker wel verbetering mogelijk.

Ook konden de invullers via open vragen hun opmerkingen, vragen, verzoeken en ideeën invullen. Dit levert een verspreider beeld op, omdat veel mensen specifieke dingen hebben ingevuld. Een groot aantal antwoorden gebruiken we ook als voeding voor andere beleids- en uitvoeringsplannen, zoals het onderhoudsplan voor wegen en fietspaden.

In dit document beschouwen we de opmerkingen, vragen, verzoeken en ideeën die vaak genoemd worden. Dit zijn:

- Onderhoud (88x): met name de Esweg in Beilen, beter snoeien, beter vegen en de randen en hoogte van de berm langs fietspaden;
- Voorrang (27x): meer voorrang voor fietsers en oversteken verbeteren;
- Verlichting (17x): verlichting algemeen en ook Beilen-Westerbork;

- Breedte van fietspaden (12x): fietspaden zijn te smal;
- Veiligheid (17x): snelheden van gemotoriseerd verkeer, Beilervaart onveilig;
- Wensen/ideeën voor fietspaden utilitair/algemeen (21x):
 - Witteveen naar Wezup;
 - De Gagelmaat (vakantiepark Het Timmerholt);
 - Witteveen – Aalden;
 - Middenraai;
 - Witteveen – Nieuw Balinge;
 - Witteveen – Garminge/Eursinge/Westerbork;
 - Hijken – Hooghalen;
 - Alting – Lievingerveld;
 - Oranjekanaal, stille kant;
 - Garminge – Westerbork;
 - Veilige routes van/naar basisschool in Balinge;
 - Hijkersmilde/Hoogersmilde – Beilen (Beilervaart);
 - Drijber-Wijster
- Wensen/ideeën voor fietspaden utilitair/algemeen (5x):
 - Wijk Nagtegael naar Holthe;
 - Westerbork – Hoogersmilde;
 - Meesterswijk – Jonkerswijk (rondje Fochtelooërveen);
 - Algemeen: Langs doorgaande wegen;
 - ATB route aanleggen in de gemeente.

3.2. Input Fietsersbond

De Fietsersbond Midden-Drenthe heeft een fietsersvisie en een lijst met knelpunten opgesteld. Ook hebben wij gesprekken met de Fietsersbond gevoerd waarin zij hun fietsersvisie hebben toegelicht. De input van de Fietsersbond is als bijlage toegevoegd. We zijn blij met deze input voor het fietsplan. Hieronder geven we een korte samenvatting.

Voor de fietsersvisie van de Fietsersbond is de fiets het uitgangspunt. Zij hanteren hierbij het zogenaamde **STOP**-principe:

- **S**tappen
- **T**rappen
- **O**penbaar Vervoer
- **P**ersonenwagen

Daarbij richten zij zich op drie aandachtspunten:

- Aandacht voor de FietsFamilie;
- Aandacht voor fietsveiligheid;
- Aandacht voor toegankelijkheid.

3.2.2 Veilig fietsen

Veilig fietsen binnen de bebouwde kom: grote aaneengesloten verblijfsgebieden

De Fietsersbond is een voorstander van het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 binnen de bebouwde kom. Zij is er een voorstander van dat van de kern van Beilen één groot verblijfsgebied gemaakt wordt met een maximumsnelheid van 30 km/u of lager.

Veilig fietsen buiten de bebouwde kom

Op veel wegen buiten de bebouwde kom in de gemeente Midden-Drenthe geldt nog een maximumsnelheid van 80 km/u. De Fietsersbond vindt dat de maximumsnelheid op deze wegen teruggebracht moet worden naar 60 km/u.

Veilig doorfietsen op rotondes

In de huidige situaties hebben fietsers in Midden-Drenthe geen voorrang op rotondes. De Fietsersbond pleit ervoor om fietsers wel voorrang geven op rotondes.

Veilig fietsen naar school

De fietsroutes van en naar school moeten veilig zijn. De Fietsersbond heeft de voorkeur dat het terrein rondom scholen en kinderdagverblijven wordt ingericht als schoolerf.

Veilig fietsen en landbouwvoertuigen

De fietsersbond vraagt aandacht op verschillende terreinen voor veilig fietsen en landbouwverkeer. Punten die zij aanhalen zijn: bermonderhoud, een gedragscampagne voor bestuurders van landbouwvoertuigen en het aanleggen van vrijliggende fietspaden.

3.2.2 Fietsvoorzieningen

Fietsparkeren

De Fietsersbond pleit voor voldoende veilige plekken om je fiets te kunnen stallen.

Fietsobstakels

Het verwijderen van zo veel mogelijk fietsobstakels, zoals paaltjes en hekjes.

Hobbels, kuilen en randen

Zo min mogelijk hoogteverschil in de weg, het fietspad, maar ook de berm ernaast.

Vorstschade

Goed onderhoud en het repareren van scheuren en gaten in het wegdek.

OV-fiets

Het toegankelijker maken van de OV-fiets bij het station Beilen (is een taak van ProRail)

Fietsrecreatie

De Fietsersbond Midden-Drenthe juicht de voornemens van de gemeente om de toeristische

hotspots te verbinden met fietsvoorzieningen, van harte toe. Dat betekent in de praktijk de aanleg van nieuwe fietspaden in het buitengebied met een zorgvuldige inpassing in het landschap en geen verstoring van rust en natuur.

3.3. Participatie bij de uitwerking en uitvoering

Naast de al genoemde participatie hebben wij een aantal keer met het Dorpenoverleg Midden-Drenthe overleg gehad. In deze overleggen hebben wij het conceptfietsplan besproken. Ook heeft zij vanuit de dorpen input opgehaald voor dit fietsplan. Onder andere via de Krachttoer en de algemene ledenvergadering. De input is verwerkt in dit fietsplan. In algemene zin geven de dorpen het krachtige signaal af dat de fietsinfrastructuur aandacht nodig heeft en verbeterd moet worden. Enkele dorpen geven dit signaal al verscheidene jaren af en in sommige gevallen ligt er al geruime tijd een plan op de plank.

Daarnaast heeft het Dorpenoverleg Midden-Drenthe in de gesprekken aandacht gevraagd voor de participatie na het vaststellen van het fietsplan. De dorpen willen graag betrokken zijn en blijven bij de uitwerking en de uitvoering van de plannen. Dit past binnen het participatiebeleid waarover de gemeenteraad op 3 februari 2022 besloten heeft.

4. Veiligheid en bereikbaarheid

We zetten de fiets op één en geven daarmee meer aandacht en prioriteit aan de fiets. Dat betekent dat we ons in gaan zetten voor fietsveilige wegen en fietspaden. We nemen maatregelen om het fietsen op de weg veiliger te maken, en wanneer het kan, realiseren we op zoveel mogelijk locaties vrijliggende fietsinfrastructuur. Dit doen we op een gestructureerde manier, door fietsinfrastructuur in te delen in categorieën en daar kwaliteitseisen aan te stellen. Zo maken we op voorhand keuzes, realiseren we een uniform en consistent netwerk van fietsinfrastructuur, en voorkomen we dat we bij ontwerpprocessen het wiel opnieuw uit moeten vinden.

Veiligheid staat op de eerste plaats, op de tweede plaats staan bereikbaarheid en leefbaarheid. Dat betekent dat we eerst fietsonveilige wegen en punten wegnemen door, waar nodig, maatregelen te nemen. Tegelijkertijd werken we toe naar een bereikbaar en daarmee leefbaar Midden-Drenthe, zowel voor recreatieve fietsers als voor utilitaire fietsers. We streven ernaar elk dorp, elke dorpskern en elke recreatieve bestemming bereikbaar te maken over veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

4.1 Fietsveiligheid

In onze gemeente zijn een aantal fietsonveilige wegen, namelijk de erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 80 km/u, waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur langs ligt. Ook een aantal wegen met een snelheidslimiet van 60 km/u, maar waar structureel te hard wordt gereden, zijn onveilig voor fietsers. Een inventarisatie van deze wegen is te vinden in paragraaf 4.2 van bijlage 1, en bijlage 5.

4.1.1 Uitgangspunt

In de gemeente Midden-Drenthe liggen nog een aantal wegen waar een maximumsnelheid van 80 km/u waar fietsers op de weg fietsen, zoals de Verlengde Middenraai, de Berkenweg en sommige delen van het Oranjekanaal.

Uit de veiligheidsanalyse¹ blijkt dat deze wegen voor fietsers weg onveilig zijn. Daarom hebben we het uitgangspunt geformuleerd:

” *Buiten de bebouwde kom wordt 60 km/u de norm op gemeentelijke wegen. Op wegen waar de fietsintensiteit hoog ligt, of waar zich bijvoorbeeld veel vracht- en landbouwverkeer bevindt, realiseren we vrijliggende fietsinfrastructuur. Rustigere brede wegen worden fietsvriendelijker ingericht, door royaal brede, rode fietsstroken te realiseren. Zo waarborgen we de veiligheid van fietsers en wandelaars. Ook op de wegen met vrijliggende fietsinfrastructuur hanteren we een snelheidslimiet van 60 km/u. Dit, om de veiligheid van overstekende fietsers, wandelaars en kinderen te waarborgen.*

¹ Zie bijlage 5 en hoofdstuk 4 van bijlage 1.

Verbeterde veiligheid

Dit uitgangspunt is gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, en op verschillende verkeersveiligheidsonderzoeken die laten zien dat het aantal ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers/voetgangers, en de ernst van deze ongevallen, op wegen met een snelheidslimiet van 60 km/u wegen significant lager ligt dan op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/u.

Inrichting van de weg

Wanneer we de maximumsnelheid op wegen verlagen naar 60 km/u, richten we de weg daar ook op in. Dit betekent dat fietsers op brede wegen met belijning, zonder aanwezige vrijliggende fietsinfrastructuur, fietsen over een royale, brede, rode fietsstrook aan beide kanten van de weg. Automobilisten die een fietser willen inhalen, of moeten uitwijken voor tegemoetkomend verkeer, moeten uitwijken op de fietsstrook en worden zo gedwongen hun snelheid te matigen. De visueel nauwe inrichting van de weg matigt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Fietsers krijgen meer prioriteit op deze wegen, en de fietsveiligheid wordt gewaarborgd. Bij smalle wegen waar geen belijning is (bijvoorbeeld landweggetjes) is dit niet noodzakelijk.

Ook op wegen waar vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is gaat de snelheid omlaag naar 60 km/u. Juist wanneer een bestuurder geen fietsers meer op zijn weg verwacht (omdat deze over een vrijliggend fietspad fietsen) kan dit gevaarlijke situaties opleveren wanneer fietsers of voetgangers willen oversteken, uitwijken of op een andere manier op de weg terecht komen.

4.1.2 Inventarisatie

In de veiligheidsanalyse is geïnventariseerd welke wegen zullen worden afgewaardeerd naar 60 km/u, en op welke 60 km/u-wegen structureel te hard wordt gereden. Deze wegen worden afgewaardeerd en eventueel opnieuw ingericht, zoals hierboven beschreven.

Het resulteert in een lijst van fietsonveilige wegen waar maatregelen nodig zijn, en een kaart van fietsonveilige wegen. Deze zijn terug te vinden in paragraaf 4.2 van bijlage 1, en bijlage 5.

4.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

4.2.1 Uitgangspunt

We streven ernaar elke utilitaire en recreatieve bestemmingen goed bereikbaar te maken voor de fiets. Hiervoor dient het volgende uitgangspunt:

” *We hanteren een structurele en uniforme werkwijze voor het plannen, realiseren en onderhouden van fietsinfrastructuur. We passen fietspadcategorieën toe om voor elk gebruiksdoeleinde passende fietsinfrastructuur te kunnen realiseren, aan de hand van vooraf geformuleerde kwaliteitseisen en prioritering. We leggen een wensbeeld fietsnetwerk vast, en bepalen hoe we aan de huidige fietsinfrastructuur gaan werken om dat wensbeeld te realiseren. Zo werken we aan een consistent, eenduidig, uniform en aantrekkelijk netwerk van fietsinfrastructuur.*

4.2.2 Menukaart Fietsinfrastructuur

Fietsinfrastructuur categorieën²

We zetten in op drie soorten fietsverbindingen: De doorfietsroutes (DFR), verbindingsroutes (VBR) en recreatieve routes (RCR). Doorfietsroutes zijn regionale, hoogwaardige, doorgaande routes die grote plaatsen en steden verbinden. Verbindingsroutes zijn fietsroutes die dorpen en recreatieve bestemmingen ontsluiten richting de grotere plaatsen, steden en het netwerk van doorfietsroutes. Recreatieve routes ontsluiten recreatiegebieden richting het fietsnetwerk.

Kwaliteitseisen³

Per fietspadcategorie zijn kwaliteitseisen vastgesteld wat betreft breedte, belijning, verharding en voorrangsregels. Zo worden doorfietsroutes altijd verhard met beton, asfalt of een soortgelijke verharding, terwijl recreatieve routes ook als grindpad kunnen worden gerealiseerd. Fietspaden op verbindingroutes zijn minimaal 2,5 meter breed, terwijl fietspaden op doorfietsroutes minimaal 3,0 meter breed zijn.

Aandachtsgebieden⁴

In verschillende aandachtsgebieden hebben we vastgelegd welke ingrepen noodzakelijk zijn. Vanuit de aandachtsgebieden kunnen we dan op basis van actualiteit en werk met werk maken prioriteit geven aan de maatregelen en knelpunten.

Menukaart Fietsinfrastructuur

De bovenstaande drie instrumenten (fietspadcategorieën, kwaliteitseisen en prioritering) vormen samen de Menukaart Fietsinfrastructuur. Het is een menukaart van infrastructurele maatregelen die we kunnen nemen om de fietsveiligheid en -bereikbaarheid te verbeteren. De menukaart geeft richting aan de volgorde van de knelpunten, maar biedt ondertussen genoeg ruimte voor maatwerk.

4.2.3 Het wensbeeld fietsnetwerk en de missende verbindingen

Hoe passen we de Menukaart Fietsinfrastructuur toe op het Midden-Drentse fietsnetwerk? We schetsen aan de hand van demografische gegevens⁵ een wensbeeld fietsnetwerk⁶: Dit is het meest ideale fietsnetwerk waar we naartoe gaan werken. Hier leggen we vervolgens het huidige netwerk van fietsinfrastructuur overheen, waaruit blijkt welke verbindingen nog missen en welke verbindingen moeten worden opgewaarded om te voldoen aan de kwaliteitseisen. Figuur 4.1 geeft dit wensbeeld fietsnetwerk en de missende verbindingen weer. Zie ook bijlage 6.

² Zie paragraaf 2.1 van bijlage 1.

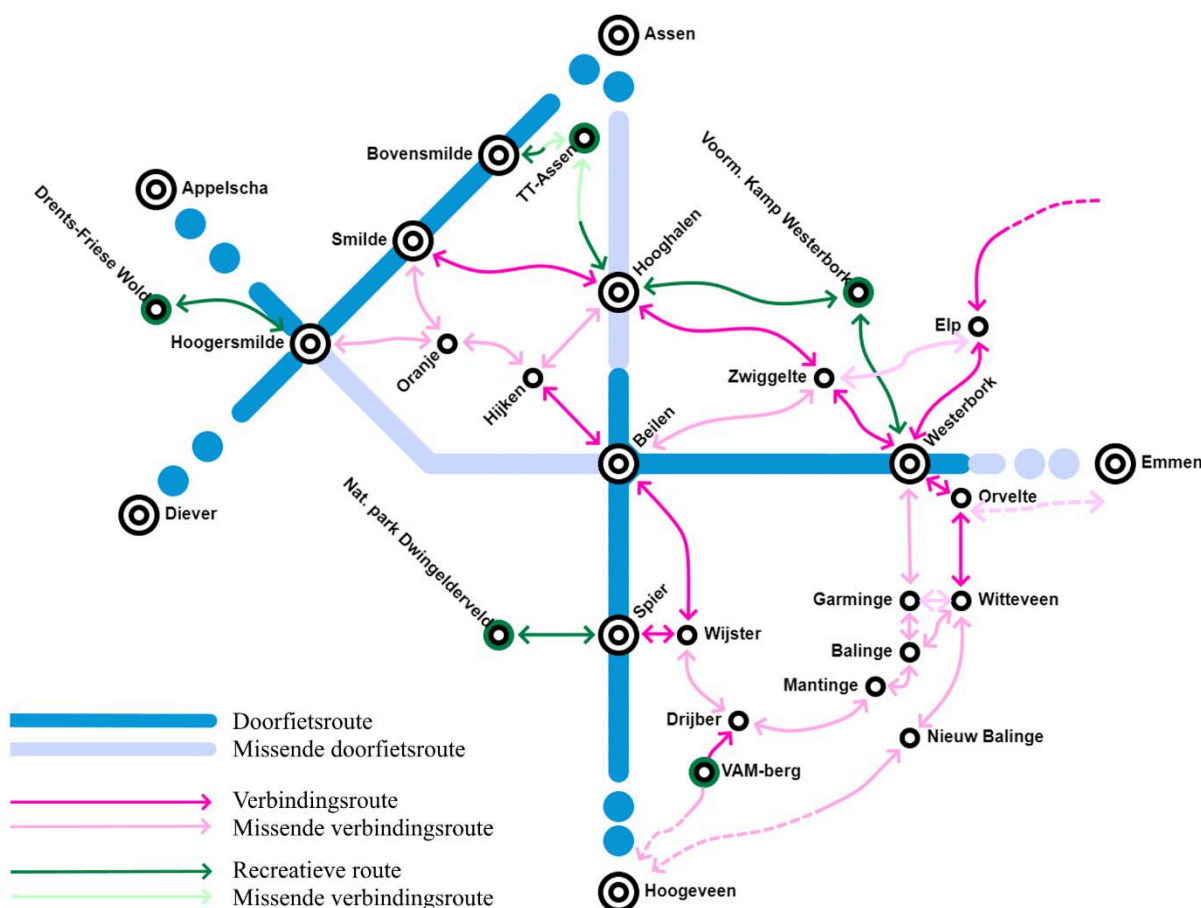
³ Zie paragraaf 2.2 van bijlage 1.

⁴ Zie paragraaf 2.3 van bijlage 1.

⁵ Zie paragraaf 3.1 van bijlage 1 en bijlage 3.

⁶ Zie paragraaf 3.2 van bijlage 1.

Figuur 4.1 laat zien dat er al een groot aantal verbindingen gerealiseerd zijn, maar dat er ook nog een aantal verbindingen missen. Ook voldoet niet elke verbinding aan de kwaliteitseisen zoals deze geformuleerd zijn. Deze knelpunten, samen met de fietsonveilige wegen welke geconstateerd zijn in paragraaf 4.1.2 van dit stuk en hoofdstuk 4 van bijlage 1, vormen samen de lijst met fietsknelpunten.



Figuur 4.1 – Het fietsnetwerk in de gemeente Midden-Drenthe en de missende fietsverbindingen

4.3 Knelpunten en aanpak

Uit paragraaf 4.1.2 en 4.2.2 volgen een aantal knelpunten:

1. Fietsonveilige wegen - Wegen waar hard wordt gereden, maar waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is;
2. Missende verbindingen - Missende doorfietsroutes, verbindingsroutes en recreatieve routes;
3. Opwaardeersroutes - Fietsroutes die niet voldoen aan de nieuwe kwaliteitseisen.

In paragraaf 2.3 van bijlage 1 zijn aandachtsgebieden weergegeven. Dit vormt de basis voor de manier waarop we de komende jaren gaan werken aan het fietsnetwerk in Midden-Drenthe.

4.3.1 Globale aanpak

Om de fietsveiligheid te waarborgen, waarderen we alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom af naar erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 60 km/u (*aandachtsgebied 1*). We maken alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom fietsvriendelijker, en waarborgen daarmee ook de veiligheid van de fietsers.

Ondertussen realiseren we alle missende doorfietsroutes (*aandachtsgebied 2*). We verbinden alle grote plaatsen met een hoog voorzieningenniveau met elkaar, en tegelijkertijd leveren we een bijdrage aan het regionale netwerk van doorfietsroutes in Drenthe en de rest van Noord-Nederland.

Nadat we het doorfietsroutenetwerk sluitend hebben gemaakt, beginnen we met het realiseren van alle missende verbindingsroutes en recreatieve routes (*aandachtsgebied 3*). Waar de intensiteit fietsers hoog is, of waar zich bijvoorbeeld veel vracht- en landbouwverkeer bevindt, realiseren we vrijliggende fietsinfrastructuur. Rustigere wegen richten we fietsvriendelijker in door brede, royale fietsstroken aan te leggen. Zo sluiten we alle dorpen en recreatieve bestemmingen aan op het fietsnetwerk, en maken we elke utilitaire of recreatieve bestemming in onze gemeente bereikbaar voor de fietser.

We waarderen routes op die nog niet voldoen aan de kwaliteitseisen (*aandachtsgebieden 4 en 5*). Denk aan het verbreden van doorfietsroutes, of het verharderen van fietspaden die als verbindingsroute zijn gecategoriseerd. We combineren werk met werk: Het opwaarderen van routes combineren we zoveel mogelijk met lopende projecten, of wanneer er bijvoorbeeld onderhoud moet worden gepleegd aan een (fiets)infrastructuur of ondergrondse infrastructuur. Hiermee besparen we tijd en geld.

Ondertussen pakken we ook wegen aan waar een snelheidslimiet van 60 km/u geldt, maar waar structureel te hard wordt gereden (*aandachtsgebied 6*). Bij een hoge intensiteit fietsers realiseren we vrijliggende fietsinfrastructuur, bij rustigere wegen realiseren we royale fietsstroken. Ook hier combineren we werk met werk, door de maatregelen te realiseren bij onderhoud aan de weg of de riolering.

5. Maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven we de voorstellen voor maatregelen om de fietser op 1 te zetten in het mobiliteitsbeleid. De voorstellen voor maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van de uitgangspunten, de uitkomsten van de opiniërende discussie, de opbrengst van de enquête, de input van verschillende belangenpartijen zoals de Fietzersbond en het Dorpenoverleg Midden-Drenthe en andere belangenpartijen en de veiligheid en bereikbaarheidsanalyse. In dit hoofdstuk gaan we hier op in.

5.1 Infrastructurele maatregelen

Wanneer we de gezamenlijk input beschouwen, komen we tot de onderstaande maatregelentabel. Voor de richtinggevende indicatieve kosten hebben wij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De prijzen zijn gebaseerd op eenheidsgetallen waarbij het jaar 2023 als uitgangspunt is gehanteerd;
- Waar indicatieve kosten uit een tracéverkenning al beschikbaar zijn, hebben we die als kosten opgenomen;
- 60 km/u maatregel: lichte maatregelen: aanlegkosten € 25.000 per kilometer (inclusief 30 % Voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien);
- Fietspaden: aanlegkosten: € 450.000 per kilometer (inclusief 50% kosten grondaankopen, 30% voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien);
- Fietsveilig/-vriendelijk maken weg: aanleg rode fietsstroken: aanlegkosten € 100.000 per kilometer (inclusief 30% voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien.)
- De kosten voor de aandachtsgebieden 4 en 5 hebben we voornamelijk ingevuld als pm-post, omdat we deze maatregelen willen combineren met toekomstige projecten en onderhoudsmaatregelen.

Nr.	Knelpunt	Maatregel	Lengte (km)	Indicatieve kosten	Overige opmerkingen
Aandachtsgebied 1 – Veiligheidsknelpunten type 1					
1.1	Oranjekanaal: Hijken – Viaduct A28/De Lotten	60 km/u	2.25	€ 56.000	
1.2	Wezuperweg: M. J.B. Kanweg – Gemgrens	60 km/u	2.3	€ 57.000	
1.3	Garmingerstukken: N381/N374 – Garminge	60 km/u	1.8	€ 45.000	
1.4	Schapendijk: Garminge – Witteveen	60 km/u	2.5	€ 63.000	
1.5	Schiphorsten: Balinge - Mantinge	60 km/u	1.2	€ 30.000	
1.6	Hamveld/Wijsterseweg: Mantinge - Wijster	60 km/u	6.3	€ 158.000	
1.7	Drijberseweg/De Brink: Wijster – Drijber	60 km/u	3	€ 75.000	
1.8	Berkenweg: Drijber - Gemeentengrens	60 km/u	3.6	€ 90.000	
1.9	Verlengde Middenraai: Witteveen – Nieuw Balinge	60 km/u	6	€ 150.000	
1.10	Middenraai: Nieuw Balinge – Gemeentegrens Hoogeveen	60 km/u	3.3	€ 83.000	
Aandachtsgebied 2 – Missende doorfietsroutes					
2.1	Beilen – Hooghalen – Assen	Ontbrekende delen realiseren	2	€ 900.000	
2.2	Hoogersmilde – Beilen	Fietspad	9	€ 3.300.000	-

				€ 7.100.000		
2.3	Westerbork – Emmen	Fietspad vanaf Orvelte naar gemeentegrens	2.3	€ 1.000.000		
Aandachtsgebied 3 – Missende verbindingroutes en recreatieve routes						
3.1	Oranje – Smilde	Doorgaande fietsinfrastructuur realiseren: fietspad Oranjekanaal	6	€ 890.000		
3.2	Oranje – Hoogersmilde					
3.3	Hijken – Oranje					
3.4	Hijken – Hooghalen	Fietsveilig maken Halerweg	3.3	€ 330.000		
3.5	Beilen – Zwiggelte – Elp	Fietsveilig maken weg	8,2	€ 820.000		
3.6	Westerbork – Garminge	Fietspad	1.8	€ 640.000		
				-		
				€ 1.270.000		
3.7	Garminge – Balinge	Fietsveilig maken weg	0.6	€ 60.000		
3.8	Balinge – Witteveen	Fietspad	2,5	€ 1.125.000		
3.9	Balinge – Mantinge	Fietsveilig maken weg	1.3	€ 130.000		
3.10	Mantinge – Drijber	Fietsveilig maken weg	5.2	€ 520.000		
3.11	Drijber – Wijster	Fietspad	3	€ 1.350.000		
3.12	Witteveen – Nieuw Balinge - Hoogeveen	Fietspad	10	€ 4.500.000		
3.13	Bovensmilde – TT-Assen	Fietsveilig maken weg	5	€ 500.000		
3.14	Hooghalen – TT-Assen		2	€ 200.000		
Aandachtsgebied 4 – Opwaarderen doorfietsroutes						
4.1	Beilen - Hoogeveen	Fietspad verbreden		Pm		
4.2	Beilen – Hooghalen	Fietspad verbreden		Pm		
4.3	Westerbork - Gemeentegrens	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van missende doorfietsroute (adg 2.3)	
4.4	Beilen – Westerbork (tussen Beilen –Lieving)	Fietspad verbreden en verharding aanpassen			Provincie	
4.5	Esweg (Beilen)				Onderdeel van de totale reconstructie	
4.6	Linthorst Homanweg/Domoweg (Beilen)	Fietspad verbreden		Pm		
Aandachtsgebied 5 – Opwaarderen verbindingroutes en recreatieve routes						
5.1	Beilen – Hijken (Ossebroeken/Rheeveld/Beilerstraat)	Fietspad verbreden en verharding aanpassen (VBR)		Pm		
5.2	Beilen (Sportlaan)			Pm		
5.3	Beilen (Torenlaan)			Pm		
5.4	Smilde (Suermondsweg)			Pm		
5.5	Westerbork (Groeneweg/Perkenslag)			Pm		
5.6	Hooghalen – Smilde (Laaghalerveen/De Streek)		Fietspad verbreden (VBR)		Pm	
5.7	Oranjekanaal – Zwiggelte – Westerbork (Hoofdstraat)				Pm	
5.8	Orvelte – Witteveen (Meester J.B. Kanweg)				Pm	
5.9	Lieving – Wijster (Makkum/Holthe/Beilerweg)				Pm	
5.10	Wijster – Spier (Wijsterseweg)				Pm	
5.11	VAM-berg – Drijber (Vamweg – Drijberseweg)				Pm	
5.12	Spier – Drijber (Oosterseveldweg)			Pm		
Aandachtsgebied 6 – Veiligheidsknelpunt type 2						
6.1	Beilervaart: Hoogersmilde – Beilen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van missende doorfietsroute (adg 2.1)	
6.2	Oranjekanaal: Hele traject m.u.v. Hijken – viaduct A28	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van verschillende verbindingroutes (adg 3.2 en 3.3)	

6.3	Klateringerweg: Zwiggelte - Klatering	N.v.t	N.v.t	N.v.t	Onderdeel van verbindingroute (adg 3.5)
6.4	Zwiggelterweg: Oranjekanaal – Elp	Maatregelen 60 km/u	2	€ 50.000	
6.5	Holthe (weg): N381 – Holthe (buurt)	Maatregelen 60 km/u	3.8	€ 95.000	
6.6	Holthe (weg): Holthe (buurt) – Scharrelveld	Maatregelen 60 km/u	4.4	€ 110.000	
6.7	Scharrelveld: Holthe (buurt) – N381/N374	Maatregelen 60 km/u	4.4	€ 110.000	
6.8	Looveen: Ter Horst - Wijster	Maatregelen 60 km/u	2.2	€ 75.000	
6.9	Vamweg: Drijberseweg – VAM-berg Wijster	Maatregelen 60 km/u	2.2	€ 55.000	
6.10	Kanaal Oostzijde: De Hullen – De Haar	Maatregelen 60 km/u	2	€ 50.000	
6.11	Berkenweg: De Hullen – Gemeentegrens Hoogeveen	N.v.t	N.v.t	N.v.t	(=adg 1.8)

Tabel 5.1 – Lijst met maatregelen

Naast de bovenstaande maatregelen stellen we voor om de fietsbewegwijzering en bebording te inventariseren. Als uit deze inventarisatie blijkt dat er hiaten zijn of dat routes onlogisch zijn, dan maken we een nieuw fietsbewegwijzeringsplan.

5.2 Combineren met onderhoud en andere projecten

Veel opmerkingen uit de enquête en ook enkele opmerkingen van de Fietsersbond gaan over onderhoud. Deze opmerkingen hebben we niet allemaal vertaald naar maatregelen, maar gebruiken we als voeding voor andere beleids- en uitvoeringsplannen, zoals het onderhoudsplan voor wegen en fietspaden.

5.3 Gedragsbeïnvloeding

De veiligheid in het verkeer, ook op de fiets, wordt vooral beter door het gedrag van verkeersgebruikers aan te pakken. Verkeersgebruikers zijn ook gewoon mensen. Ingeschat wordt dat bij 80 tot 90% van de ongevallen is de oorzaak het menselijk falen en niet de technische infrastructuur.

Mensen blijken vooral gevoelig te zijn voor commentaar van familie, streek/dorpsbewoners en naasten. Gedragsverandering gebeurt dan ook (vooral) door bekenden, minder door bijv. boetes van de politie of drastische verkeer remmende maatregelen. Met de ondersteuning van kleinschalige initiatieven door inwoners wordt de fietsveiligheid belangrijk verbeterd. In Midden-Drenthe zijn hiervan voorbeelden. Tenslotte bepalen we met elkaar hoe veilig we het voor elkaar en onszelf maken.”

Om het menselijk verkeersgedrag te beïnvloeden voert de gemeente Midden-Drenthe gezamenlijk met de gemeenten De Wolden, Westerveld, Hoogeveen en Meppel, in de regio Zuid-West Drenthe, gedragsbeïnvloedingprojecten uit. Bij deze projecten die uitgevoerd worden, is het verbeteren van het verkeersgedrag van jong tot oud de inzet, waarbij ook veel op fietsen en fietsveiligheid wordt ingezet.

In het verkeer- en vervoerberaad Drenthe zijn afspraken gemaakt dat gemeenten

verkeerseducatieprojecten blijven stimuleren. De gemeenten investeren hier jaarlijks € 1, - per inwoner aan. Dit heeft voor onze gemeente de consequentie dat jaarlijks ongeveer € 34.000, - in verkeerseducatie wordt geïnvesteerd. Bij dit bedrag doet de provincie nog € 1, - extra per inwoner, plus het bedrag voor de regiocoördinator. Om dit blijven te kunnen doen, dient het bedrag van € 1,- per inwoner ook in de toekomst beschikbaar te blijven.