

Ga toch fietsen!

Fietsplan gemeente Steenwijkerland



Fietsplan Steenwijkerland
29 november 2013



Inhoud

Inhoud	3
Inhoud	4
In het kort	5
Leeswijzer	6
Hoofdstuk 1 De kaders.....	7
Landelijk	7
Provinciaal	7
Gemeentelijk	7
Ontwikkelingen.....	7
Hoofdstuk 2 Overal op de fiets	8
Fietsnetwerk.....	8
Fietsenstalling.....	10
Bewegwijzering	12
Hoofdstuk 3 Veilig en prettig op de fiets	13
Veiligheid	13
Weginrichting	15
Onderhoud	17
Educatie	19
Waardering.....	20
Hoofdstuk 4 Ga toch fietsen!.....	21
Hoofdstuk 5 De recreatieve fietser.....	23

In het kort

De gemeente Steenwijkerland is een uitgestrekte gemeente. Een groot landelijk gebied met veel kleine kernen. Het basisonderwijs is gespreid en ook de dagelijkse boodschappen kunnen op relatief korte afstand worden gehaald. De werkgelegenheid is vooral geconcentreerd in en om Steenwijk of in stedelijk gebied buiten de gemeentegrenzen. Voor het winkelend publiek is Steenwijk de aangewezen plaats. Ook het middelbaar onderwijs is gevestigd in de vestingstad. Dat het openbaar vervoer vooral gericht is op Steenwijk, is dan ook niet vreemd. Dat ook het parkeervraagstuk zich hier afspeelt is niet gek. Maar hoe zit het eigenlijk met het gezondste, duurzaamste en meest flexibele vervoermiddel: de fiets? Sluit het fietsnetwerk van Steenwijkerland aan op de behoefte van de winkelende, studerende of werkende inwoner? En hoe staat het met de faciliteiten voor de recreatieve fietser in onze gemeente? Zijn er voldoende overstappunten van de fiets op het openbaar vervoer en zijn de parkeervoorzieningen voor de fiets in orde? Nog belangrijker is de vraag of alle fietsers wel veilig van A naar B kunnen.

Al deze onderwerpen krijgen een plek in dit fietsplan. Een document dat inventariseert, adviseert, stimuleert en misschien wel profileert. Want het zijn niet alleen Steenwijkerlanders en forensen die gebruikmaken van het fietsnetwerk. Ieder jaar maken duizenden toeristen en recreanten op de fiets kennis met onze groene en waterrijke gemeente.

Dit fietsplan geeft kortom de huidige en de gewenste situatie weer. De fietsersbond heeft samen met actieve leden binnen deze gemeente een belangrijk aandeel geleverd bij de inventarisatie en beoordeling van de huidige situatie in Steenwijkerland. Er is veldwerkonderzoek verricht en een rapport uitgebracht door de fietsersbond. Het rapport is als bijlage bijgevoegd.

Ons fietsaanbod is over het algemeen op orde. Het doel van dit fietsplan is de fiets als aantrekkelijk vervoersmiddel te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Met het oog op dit doel worden aan de hand van vier thema's voorstellen gedaan voor versterking van het fietsen in Steenwijkerland. De voorstellen zijn opgenomen in een actielijst. Deze lijst geeft richting voor de komende vier jaar, waarbij de lijst elk jaar geactualiseerd en geprioriteerd zal worden.

De thema's:

- Overal op de fiets
- Veilig en prettig op de fiets
- Ga toch fietsen!
- De recreatieve fietser

Bij de opzet van dit plan is gekeken naar landelijk, provinciaal en eerder vastgesteld gemeentelijk beleid. Het laatste fietsplan (2004) is erbij gepakt en openstaande acties uit het fietsplan van 2004 zijn, indien nog van toepassing, opgenomen in dit plan. Ook de omnibusenquête en de programmabegroting zijn leidraad geweest. Dit fietsplan vertaalt niet alleen de doelstellingen uit deze beleidsdocumenten naar concrete maatregelen en vervolgstappen, maar sluit vooral aan op de huidige situatie en ontwikkelingen.

Leeswijzer

Dit plan gaat van een breed (beleids)kader naar een concrete actielijst. In hoofdstuk 1 leest u binnen welke kaders dit plan is geschreven. Hier vindt u een korte toelichting op het beleid dat het Rijk en de Provincie nastreeft en in welke programma's de gemeente het fietsen heeft ondergebracht. Ook worden hier kort andere ontwikkelingen aangestipt.

De vier thema's zijn vervolgens in afzonderlijke hoofdstukken uitgewerkt. Volgens een vaste structuur worden het wensbeeld, de huidige situatie en de voorgestelde acties uiteengezet.

In hoofdstuk 2 komt het thema 'Overall op de fiets' aan bod. Hier gaat het met name over de fietsverbindingen en de voorzieningen. Veiligheid gaat boven alles. Het is daarom ook niet vreemd dat het thema 'Veilig en prettig op de fiets' een omvangrijk onderwerp is. U leest hierover in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 draait het om de stimulans: Ga toch fietsen! Tot slot wordt in hoofdstuk 5 Steenwijkerland belicht vanuit de recreatieve fietser.

Zoals gezegd worden er binnen ieder thema acties voorgesteld. Soms gaat het dan om een concrete maatregel (bijvoorbeeld realisatie van een fietsoversteekplaats). In andere gevallen gaat het om een vervolgstap (bijvoorbeeld inventarisatie). In de bijlage staat een overzicht met alle acties op een rij - en voor zover mogelijk - in tijd weggezet. Overige bijlagen zijn: het rapport van de fietsersbond, een kaarten met de drukke schoolfietsroutes in het buitengebied en het huidige recreatieve fietsknooppuntennetwerk.



Hoofdstuk 1 De kaders

Landelijk

Het Rijk wil een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem (uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maart 2012). Dat wil zeggen een degelijk netwerk van op elkaar aansluitende vervoersmogelijkheden. Ze zet daarom in op meer infrastructuur, maar ook op beïnvloeding van de vervoersvraag. Zo overlegt ze met werkgevers over het terugdringen van woon-werkverkeer en wil ze uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations. Het Rijk, de decentrale overheden en het bedrijfsleven hebben gezamenlijk deze en meer concrete maatregelen uitgewerkt in gebiedspakketten voor acht stedelijke regio's. De gemeente Steenwijkerland valt buiten deze regio's.

Provinciaal

Evenals het Rijk ziet ook de Provincie Overijssel graag meer mensen op de fiets. In haar omgevingsvisie geeft ze aan een samenhangend fietsroutenetwerk te willen ontwikkelen en te willen investeren in hoogwaardige (hoofd)fietsroutes in en naar stedelijke centra. De stallingsvoorzieningen moeten worden verbeterd en de OV-fietsconcepten uitgebreid. Concrete doelstelling: 40% van het vervoer over een afstand tot 7,5 km vindt plaats op de fiets.

Gemeentelijk

Steenwijkerland heeft haar doelstellingen ondergebracht in diverse programma's, gericht op een schone, hele en veilige openbare ruimte (Steenwijkerland, schoon, heel en veilig) en recreatie en toerisme (Steenwijkerland werkt en leert). Hoewel de fiets ook een duurzaam vervoermiddel is en bijdraagt aan ieders gezondheid, wordt op dit aspect geen nadruk gelegd in de huidige programma's.

Concrete doelstellingen ten aanzien van de fiets uit het programma openbare ruimte:

- Terugdringen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers.
- Optimalisatie van fietsroutes met prioriteit voor routes met de meeste (brom)fietsongevallen en schoolfietsroutes.

Het programma recreatie en toerisme is verbonden met de *Beleidsvisie Recreatie en Toerisme: kwaliteit en samenwerking*. Concrete doelstelling ten aanzien van de fiets:

- Recreatieve beleving van het gebied door middel van duurzame vervoersvormen, waaronder de fiets.

Ontwikkelingen

Naast de landelijke, provinciale en gemeentelijke kaders, zijn er ontwikkelingen die zich buiten de beleidslijnen afspelen. De vergrijzing neemt toe en daarmee ook het gebruik van de elektrische fiets en de scootmobiel. Ook komen er andere modellen fietsen op de markt, waar de bestaande infrastructuur niet altijd op ingericht is. Een bakfiets op een smal fietspad bijvoorbeeld. Of een fiets met brede banden die net niet in het fietsrek passen. De variatie in de vervoersmiddelen die van het fietspad gebruik maken, nemen toe. Een voorbeeld is de Segway. Er zijn fietsnavigatiesystemen en meer mensen plannen hun route digitaal. Ontwikkelingen kortom, die om een houdbare fietsinfrastructuur vragen.

Hoofdstuk 2 Overal op de fiets

In principe moet je overal naar toe kunnen fietsen en je fiets netjes kunnen stallen op de plaats van bestemming. Het liefst wil je zo snel mogelijk van A naar B. Maar heb je meer tijd, dan is een alternatieve route ook wel interessant. Binnen dit thema wordt gekeken naar het fietsnetwerk, de stallingsmogelijkheden en de bewegwijzering.

Fietsnetwerk

Wensbeeld

- Elke bestemming is op de fiets te bereiken.
- De fietsroutes voeren zo rechtstreeks mogelijk naar de bestemming.
- De fietsroute naar de bestemming is korter of sneller dan de autoroute.

Huidige situatie

Het fietsnetwerk van Steenwijkerland is over het algemeen compleet. Nagenoeg iedere bestemming is per fiets bereikbaar. De bestemmingen zijn over het algemeen via zo rechtstreeks mogelijke fietsverbindingen bereikbaar. Het fietsnetwerk loopt veelal parallel aan het netwerk van de auto. Mooier zou het zijn, wanneer de fietsverbindingen korter zijn dan de autoverbindingen. Dit verstevigt de concurrentiepositie van de fiets. Ruimtelijk gezien zijn er echter weinig mogelijkheden om fietsroutes te verkorten.

Vijf locaties verdienen in dit kader de aandacht, te weten de Ossenzijlerweg tussen Oldemarkt en Ossenzijl, de verbinding tussen Woldmeenthe en Steenwijk Noord en het centrum, het centrum van Steenwijk, fietspad Schansweg tussen Gasthuislaan en de Vendelweg en de nog in aanbouw zijnde woonwijk Kornputkwartier.

Op de Ossenzijlerweg ontbreekt een aparte fietsvoorziening, terwijl vanuit het landelijke verkeersveiligheidsbeleid een fietspad langs 80km-wegen het uitgangspunt is. Gezien de functie van de weg en de wegenstructuur is een aparte fietsverbinding wenselijk. Er is een alternatieve route, maar de woningen langs deze weg zijn voor fietsers alleen via de rijbaan toegankelijk. Fietsers vanaf de Tussenbroekweg naar Ossenzijl (onderdeel van route tussen Ossenzijl en de Driewegsluis) moeten op de rijbaan fietsen. Nut en noodzaak afwegend, wordt in dit fietsplan geadviseerd om alleen het fietspad tussen de Tussenbroekweg en Ossenzijl aan te leggen en eventueel flankerende maatregelen te nemen om fietsers naar de alternatieve route te leiden. Indien bij aanwonenden van de Ossenzijlerweg te zijner tijd een dringende behoefte is aan een fietsroute, dan zal dit in overleg met hen worden onderzocht.

In Steenwijk vormt het treinspoor een barrière in de fietsverbinding tussen de Woldmeenthe en Steenwijk Noord, de binnenstad en het bedrijventerrein. In 2012 is een fietsverbinding langs het Steenwijker Aa onderzocht, maar niet voorgesteld. Een wat meer rechtstreekse verbinding blijft een wens, maar uitvoering daarvan is afhankelijk van externe ontwikkelingen (subsidie, onderhoud). Deze kansen worden niet voor de korte termijn verwacht en om die reden is het opnieuw onderzoeken van deze fietsverbinding niet als actie opgenomen.

De routes langs en door het centrum van Steenwijk is een aandachtspunt in het fietsnetwerk van Steenwijk. Om van de ene kant van Steenwijk naar de andere kant te fietsen, is de route via het centrum vaak de kortste route. De routes door het centrum lopen veelal via smalle straten met krappe bochten. Er zijn echter geen ruimtelijke mogelijkheden om de straten aantrekkelijker voor de fiets te maken. Op de Koningstraat is dit wel mogelijk, maar dat gaat ten koste van parkeerplaatsen. Daarnaast is het fietsen door een deel van het centrum overdag niet mogelijk, omdat er dan een voetgangersgebied geldt. De Gasthuisstraat is een specifiek aandachtspunt. Deze straat in het voetgangersgebied ligt tussen twee druk befietste straten; het fietspad vanuit Steenwijk West (Gasthuislaan) en de Scholestraat. Hier geldt de afweging tussen het verblijfsklimaat in de binnenstad of het bieden van een korte fietsroute. Het verblijfsklimaat in de Gasthuisstraat verdient vooralsnog de voorkeur boven het aanbieden van een korte fietsroute.

Op het gedeelte van de Schansweg tussen de Gasthuislaan en de Vendelweg liggen aan beiden kanten van de rijbaan fietspaden. Fietsers die vanuit (het zuidelijke deel van) Steenwijk West naar de oostkant van Steenwijk willen moeten op een korte afstand twee keer de Schansweg oversteken, omdat er aan de oostkant van de Vendelweg alleen een fietspad aan de noordkant van de rijbaan ligt. Het is logischer dat fietsers aan de noordkant van de Schansweg blijven fietsen. Met de komst van het MFC De Zuidwester wordt dit belang groter. Voorgesteld wordt om dit fietspad als tweerichtingsfietspad aan te wijzen.

Tot slot Van den Kornputkwartier: in het ontwerp van de woonwijk zijn kansen om het fietsnetwerk binnen de wijk en in aansluiting op het bestaande fietsnetwerk te verbeteren. Een voorbeeld is de aanleg van een fietsverbinding in de wijk die parallel loopt aan de Dennenallee.

Acties

- Onderzoek fietspad langs de Ossenzijlerweg tussen Tussenbroekweg en komgrens Ossenzijl en flankerende maatregelen t.b.v. alternatieve fietsroute.
- Instellen tweerichtingsfietspad Schansweg (Gasthuislaan-Vendelweg).
- Aanleg fietspaden in het Van den Kornputkwartier, aansluitend op het bestaande fietsnetwerk.

Fietsenstalling

Wensbeeld

- Bij iedere (openbare) bestemming zijn ruim voldoende stallingsmogelijkheden die voldoen aan het keurmerk van de fietsersbond, het zogenaamde 'fietsparkeur'.
- De stallingen liggen op een logische locatie ten opzichte van de bestemming (in de aanrijroute) en liggen dichterbij de bestemming dan de parkeerplaatsen voor auto's.
- De fietsenstallingen zijn comfortabel en wanneer mogelijk, overdekt.

Huidige situatie

De fietsersbond heeft 41 belangrijke bestemmingen in Steenwijkerland onderzocht. Denk aan winkelgebieden, bushaltes, scholen en het station. De voorzieningen scoren 'matig', een resultaat dat overeenkomt met die van vergelijkbare gemeentes. De hoeveelheid voorzieningen schiet tekort en ook de kwaliteit van de (meeste) fietsparkeersystemen is voor verbetering vatbaar. Op dit punt valt dus veel winst te halen. Van belang is dat er bij nieuwe projecten rekening wordt gehouden met voldoende en goede stallingsmogelijkheden voor de fiets. Ook bij bestaande locaties zal een verbeterslag moeten worden gemaakt de komende jaren. We hebben te maken met openbare stallingen die voor algemeen gebruik dienen (bijv. bij bushaltes) en stallingen die voor een specifieke doelgroep zijn bedoeld, bijvoorbeeld bij scholen en supermarkten. Voor de laatste doelgroep wordt gedacht aan een aanpak waarbij de verantwoordelijkheid wordt gedeeld, maar waarbij het initiatief ligt bij de partijen die behoefte hebben om de stallingsmogelijkheden te verbeteren.



De binnenstad van Steenwijk springt eruit als het gaat om de aanwezige capaciteit. Het gaat om de randen van de binnenstad van Steenwijk. Op drukke momenten is de capaciteit niet overal voldoende. Toch is er dan geen sprake van chaotisch geparkeerde fietsen. Door de Stichting Vestingstad Steenwijk is aangegeven dat het stallen van de fiets voor de winkelpanden wel als aandachtspunt wordt gezien door ondernemers. Ook het gebruik van de fietsenstallingen rondom het station, valt op. Er worden veel fietsen gestald en tot voor kort leidde dat tot een chaotische situatie en een beperkte toegankelijkheid. In het najaar van 2013 is een communicatie- en handhavingstraject opgezet en worden de fietsen over het algemeen in de fietsenstallingen geplaatst. Gebleken is dat er nog een klein tekort aan stallingen is aan de zuidzijde van het station. Er wordt ingezet op uitbreiding van stallingen en handhaving vindt structureel plaats.

De genoemde locaties in Steenwijk zijn eveneens de plaatsen waar de meeste fietsen worden gestolen. Van de 150 fietsen die gemiddeld per jaar in de gemeente worden gestolen, zijn het zo'n 70 fietsen die op deze locaties verdwijnen. Vanuit dit oogpunt is een bewaakte fietsenstalling het overwegen waard. Bij het station wordt dit al gefaciliteerd; in de binnenstad van Steenwijk niet. Deze faciliteit wordt om de volgende redenen in dit fietsplan niet voorgesteld. De bewaakte fietsenstalling zou op één centrale locatie moeten worden gefaciliteerd dat van alle kanten voor de fiets goed bereikbaar moet zijn. Deze locatie is niet voor handen. Daarnaast is de stalling alleen interessant voor bezoekers die langer in de binnenstad verblijven. De verwachting is dat de behoefte minimaal is: alleen op zaterdag en tijdens midweekfeesten.



Binnen Steenwijkerland vinden elk jaar diverse evenementen plaats. Bij grotere evenementen is er aandacht voor het fietsparkeren en worden, indien nodig, voorzieningen getroffen om de fiets in de buurt van het evenement te kunnen stallen. Dit is een continue aandachtspunt en maakt onderdeel uit van de afhandeling van evenementenvergunningen.

Acties

- Realisatie van voldoende fietsenstallingen bij nieuwe projecten (concrete locaties zijn opgenomen in bijlage 1). Deze voldoen aan het 'fietsparkeur', het keurmerk van de fietsersbond.
- Inventarisatie en aanpak fietsenstallingen bij bushaltes.
- Gezamenlijke aanpak openbare fietsenstallingen bij specifieke doelgroepen.
- Uitbreiding fietsenstallingen zuidzijde station Steenwijk en structurele inzet op handhaving.
- Aandacht voor fietsparkeren bij evenementen.

Bewegwijzering

Wensbeeld

- In elke kern is er bewegwijzering naar één of meerdere kernen op korte afstand (maximaal 5 km).
- Op de routes tussen de kernen wordt op keuzemomenten (bij afslagen of kruispunten) bewegwijzering geplaatst.
- Bestemmingen die veel fietsers trekken, krijgen extra aandacht op de bewegwijzering.
- De bewegwijzering is uniform vormgegeven.

Huidige situatie

De laatste inventarisatie van de bewegwijzering dateert van 2004. Destijds was de conclusie dat een systematiek voor het plaatsen van de bewegwijzering ontbreekt en hierdoor op sommige belangrijke plaatsen geen fietsbewegwijzering is. Of dat ook nu nog het geval is en in hoeverre de gebruikte materialen met elkaar overeenkomen (op de ene plaats een paddenstoel; op de andere plaats een paal met bord), is niet in beeld.

Acties

- Inventarisatie kwantiteit, kwaliteit en uniformiteit fietsbewegwijzering (in combinatie met de autobewegwijzering).
- Opstellen en uitvoeren (fiets)bewegwijzeringsplan.

Hoofdstuk 3 Veilig en prettig op de fiets

Als je fietst, ben je kwetsbaar. Gemotoriseerd verkeer is nu eenmaal sterker dan de benenwagen. Toch moet je je, ook op de fiets, veilig voelen in het verkeer. Binnen dit thema is er aandacht voor de veiligheid van fietsers, de inrichting en onderhoud van de fietsinfrastructuur en de waardering hiervoor.

Veiligheid

Wat is veilig? Is een verkeerssituatie veilig wanneer er geen ongevallen gebeuren of is een situatie al onveilig als het altijd nèt goed gaat? Met andere woorden: in hoeverre kun je veiligheid meten? Er zijn natuurlijk cijfers te geven van het aantal geregistreerde ongevallen. Dat is objectief. Maar de keren dat het gelukkig net niet tot een ongeval is gekomen, worden niet bijgehouden. Toch kan daar sprake zijn van terugkerende onveilige situaties, of van momenten waarop weggebruikers zich niet veilig voelen. Het is moeilijk deze subjectieve veiligheid in kaart te brengen.

Objectieve veiligheid

De fietsersbond heeft een norm gesteld voor de verkeersveiligheid voor fietsers. Het gaat dan om het daadwerkelijke risico voor fietsers om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval per gefietste kilometer. De norm is gesteld op maximaal 18 ongevallen per 100 miljoen gefietste kilometers.

Landelijk zijn er doelen gesteld om het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden sterk terug te dringen. Vertaald naar de gemeente Steenwijkerland zijn de doelen om in 2020 geen verkeersdoden en maximaal 9 ziekenhuisgewonden per jaar te constateren. Het gaat hierbij om alle weggebruikers, dus niet alleen om fietsers.

Subjectieve veiligheid

De subjectieve veiligheid is een stuk moeilijker te definiëren. Het is een persoonlijke beleving, waarbij naast het aanwezige overige verkeer ook de (weg)inrichting, een rol speelt. We gaan ervan uit dat deze beleving deel uitmaakt van het waarderingscijfer voor de fietsvriendelijkheid. Deze wordt om het jaar gemeten in de omnibusenquête. Andere signalen worden afgegeven in overleggen met plaatselijke belangen en de wijkverenigingen en door afzonderlijke meldingen.

In het algemeen komen de volgende aandachtspunten op fietsroutes naar voren: landbouwverkeer al dan niet in combinatie met smalle wegen / gaten in de bermen, hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer en drukke kruispunten / oversteken.

Wensbeeld

- In 2014 is het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de periode 2011 t/m 2014 t.o.v. de periode 2006 t/m 2009 (gemiddeld 17 slachtoffers per jaar in deze periode van 4 jaar) afgenomen. (omvat alle weggebruikers)
- In 2020 zijn er geen verkeersdoden en maximaal 9 ziekenhuisgewonden per jaar op het gemeentelijk wegennet (omvat alle weggebruikers) te betreuren.

Huidige situatie

Als we de fietsongevalgegevens van Steenwijkerland tussen 2005 – 2009 bekijken, komen we uit op een ongevalrisico van 11,9. Dit is aanmerkelijk lager dan de norm van 18 die de fietsersbond hanteert.

In de periode 2007-2010 vielen er in Steenwijkerland gemiddeld 15 ernstige slachtoffers per jaar te betreuren door verkeersongevallen op het gemeentelijke wegennet.

Zoomen we verder in op de geregistreerde gegevens, dan zien we dat:

- ten opzichte van het totaal aantal ongevallen er bij 15% van de ongevallen fietsers betrokken waren. Als gekeken wordt naar het aantal ongevallen met slachtoffers, dan waren bij de helft van deze ongevallen fietsers betrokken;
- van het totaal aantal slachtofferongevallen met fietsers er bij 39% van die ongevallen een fietser jonger dan 18 jaar betrokken is. Van de slachtofferongevallen vond er 16% met fietsers ouder dan 65 jaar plaats;
- er geen eenzijdige slachtofferongevallen van fietsers met objecten (bomen, palen e.a.) zijn geregistreerd;
- een kwart van de fietsslachtoffers betrokken zijn bij een ongeval op een provinciale weg (80 km/uur) en de helft binnen de bebouwde kom. De meeste ongevallen binnen de bebouwde kom, vonden plaats op 50 km wegen.
- Uit de geregistreerde ongevallen komen geen specifieke locaties naar voren waar veel ongevallen plaats hebben gevonden waar fietsers bij betrokken waren.

Bij bovenstaande cijfers moet wel een kanttekening worden geplaatst. De afgelopen jaren is de registratie van ongevallen afgenomen. In de praktijk komen dus meer ongevallen voor dan er in de database bekend is. Landelijk is er aandacht voor een betere registratie.

Het fietsberaad vraagt meer aandacht voor de enkelvoudige ongevallen. Dit type ongevallen is nog een onderbelicht thema bij veel gemeenten. Uit de ziekenhuisregistratie blijkt landelijk dat 60% van alle ernstige verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. Kinderen en ouderen zijn vaker betrokken bij enkelvoudige fietsongevallen. De helft van de enkelvoudige fietsongevallen heeft één of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als (mede)oorzaak. (Bron: publicatie 19a van het fietsberaad “Grip op enkelvoudige fietsongevallen”.) Het gaat bijvoorbeeld om enkelzijdige ongevallen met palen in het fietspad. Verder vraagt het fietsberaad aandacht voor ongevallen op kruispunten met tweerichtingenfietspaden en “dodehoek”-ongevallen. Hoewel het aantal enkelvoudige ongevallen in Steenwijkerland nihil is, is het van belang alert te blijven op deze ongevalsregistratie.

Acties

Bij verkeersveiligheid gaat het niet alleen om de fysieke (weg)inrichting. Het gaat vooral ook om de mate en de wijze van het gebruik ervan. Daar waar een weg niet goed ingericht is, moeten en kunnen we ingrijpen. Het wordt lastiger als een goed ingerichte weg, niet goed wordt gebruikt. Verkeersveiligheid is en blijft dus een constant aandachtsveld voor zowel inrichting en onderhoud als gedrag. De acties om Steenwijkerland verkeersveiliger te maken zijn dan ook gericht op inrichting, onderhoud en educatie. Deze acties worden in onderstaande paragrafen verder toegelicht.

Weginrichting

Wensbeeld

De wegen en fietspaden binnen de gemeente Steenwijkerland moeten zoveel mogelijk voldoen aan de landelijke richtlijnen. De belangrijkste richtlijnen voor de fietser zijn vastgelegd in de publicatie 230 “ontwerpwijzer fietsverkeer”. Speerpunten zijn:

- Gebiedsontsluitingswegen (50 of 80 km/uur) hebben vrijliggende fietspaden. Binnen de bebouwde kom kunnen als alternatief (bijv. bij gebrek aan ruimte) fietsstroken van tenminste 1,5 meter breed worden toegepast.
- Er zijn oversteekvoorzieningen (bijv. middengeleiders) waar de drukkere (school)fietsroutes gebiedsontsluitingswegen kruisen.
- Op wegen met drukkere (school)fietsroutes in combinatie met veel gemotoriseerd verkeer is er voldoende passeerruimte, zodat auto's of landbouwvoertuigen en de fietsers elkaar kunnen passeren.
- De breedte van de fietspaden voldoet aan de boven genoemde richtlijnen: eenrichtingsfietspaden zijn tenminste 2,0 meter breed en tweerichtingsfietspaden zijn tenminste 2,5 meter breed.
- Palen in fietspaden daar waar alleen echt nodig. Fietspaden die middels palen voor gemotoriseerd verkeer zijn afgesloten, zijn zodanig ingericht dat de palen voldoende opvallen.
- Bij de inrichting van tweerichtingsfietspaden zijn er ter hoogte van oversteken bij zijwegen geen zichtbelemmeringen, is er juiste bebording en markering en zijn er eventueel snelheidsremmers.
- De openbare verlichting voldoet minimaal aan de Richtlijn Openbare Verlichting (ROVL-2011). In het Masterplan Openbare Verlichting (MOL) dat nu nog in voorbereiding is, wordt specifiek ingegaan op de openbare verlichting.
- Fietsroutes zijn begaanbaar voor scootmobielen.



Huidige situatie

Veel wegen binnen de gemeente Steenwijkerland voldoen aan bovenstaande richtlijnen. Op bijna alle gebiedsontsluitingswegen zijn aparte fietsvoorzieningen of alternatieve routes en op de meeste kruispunten met fietsroutes zijn er oversteekvoorzieningen. Buiten de Ossenzijlweg zijn er geen 80km-wegen aan te wijzen waar geïnvesteerd moet worden in fietsvoorzieningen. Van de 50km-wegen mist een compleet beeld. Van een aantal routes is bekend dat de fietsvoorzieningen niet voldoen aan de richtlijnen. Voorbeelden zijn de Mr. Z. ter Steghestraat en de Tukseweg (Steenwijkerdiep-M. Kiersstraat) in Steenwijk. Op twee punten mist een oversteekvoorziening, namelijk op de Zuidveenseweg bij de Gasthuislaan en op de kruising Bentekamp met de

Oldemarktseweg. Deze vier punten zijn als actiepunten opgenomen in het fietsplan. Redenen om deze locaties op te nemen is de (subjectieve) verkeersveiligheid en omdat deze punten al langere tijd een aandachtspunt zijn. Voor de Mr. Z. ter Steghestraat geldt als extra reden dat er op termijn rioleringsonderhoud staat gepland. Verder geldt dat daar waar weg- en rioleringsonderhoud staat gepland, bekeken wordt of er verbeteringen in de fietsvoorzieningen nodig en mogelijk zijn.

In het buitengebied zijn diverse smalle wegen waar ook veel schoolgaande en recreatieve fietsers gebruik van maken. Een objectief beeld van de drukte en mogelijke problemen naar aanleiding van de wegbreedte, ontbreekt. Subjectieve aandachtspunten zijn onder andere de gaten in de berm, waardoor het passeren van tegenliggers wordt bemoeilijkt. De afgelopen jaren zijn langs diverse wegen grasbetonstenen aangelegd en de berm worden jaarlijks geïnspecteerd en onderhouden. Van belang is te onderzoeken of de subjectieve aandachtspunten, toetsend aan de landelijke richtlijnen, ook objectief een probleem zijn en waar dan de prioriteit ligt. Hetzelfde geldt voor de fietspaden binnen de gemeente Steenwijkerland. Binnen Steenwijk is alleen de breedte van het fietspad langs de Schansweg een aandachtspunt. In het buitengebied zijn er meerdere fietspaden die smaller zijn dan 2,5 meter. Het Jonenpad is hier een voorbeeld van. De vraag is of alle smalle fietspaden moeten worden verbreed. Een smal fietspad heeft zo ook zijn charme.



Jonenpad

Van belang is de routes in het recreatieve fietsroutenetwerk en de drukkere schoolfietsroutes te laten voldoen aan de wensbeelden. In de bijlagen zijn de routes in het buitengebied op kaart weergegeven. De drukkere schoolfietsroutes zijn bepaald aan de hand van gegevens van Dienst Uitvoering Onderwijs en inbreng van Plaatselijke Belangen en plaatselijke kennis. De komende jaren wordt voor deze routes in beeld gebracht om welke wegen en / of fietspaden het gaat en waar de prioriteit ligt. Mogelijk kunnen in het kader van onderhoud aanvullende maatregelen worden getroffen. Afwegingen zijn de breedte, het gebruik, de passeerbaarheid (uitwijken via de berm mogelijk?), onderhoudstoestand, de omgeving en de eigendomssituatie. Op basis van deze inventarisatie wordt een memo opgesteld met een overzicht van de aan te pakken wegen en / of fietspaden.

Niet elke fietsroute, bijvoorbeeld het Binnenpad in Giethoorn, is toegankelijk voor scootmobielen. Dit leidt soms tot problemen (bijv. te weinig ruimte voor keren). We hebben nu geen volledig beeld van waar er beperkingen zijn. Daar waar zich knelpunten voordoen, zijn maatregelen gewenst.

Acties

- Herinrichting Mr. Z. ter Steghestraat i.c.m. rioleringsonderhoud.
- Aandacht voor inrichting Tukseweg (Steenwijkerdiep-M. Kiersstraat) - ontbrekende fietsvoorziening aan de zuidzijde van de weg.
- Uniformering voorrangssituatie fietsers op de rotondes Ruxveenseweg.
- Aanleg oversteekvoorziening Zuidveenseweg bij Gasthuislaan.
- Aandacht vragen bij provincie voor weginrichting van tweerichtingsfietspaden bij kruispunten en fietsoversteek op kruising Bentekamp / Oldemarktseweg.

Acties, vervolg

- Daar waar weg- of rioleringsonderhoud is gepland eventuele verbetering in de fietsvoorzieningen op de 50km-wegen en de smalle wegen in het buitengebied meenemen en budgettaire passen binnen onderhoudsbudget
- In beeld brengen gebruik van recreatieve fietsroutes en schoolfietsroutes over smalle wegen en fietspaden in het buitengebied en beoordelen of er aanleiding is om maatregelen te treffen. Dit leidt tot een aparte memo met een overzicht van de aan te pakken wegen en/of fietspaden.
- Inventarisatie palen op fietspaden. Daar waar nodig maatregelen treffen.
- Herinrichting oversteken tweerichtingenfietspad langs de Schansweg op de kruisingen met de Wendakker en de Gagelsweg.
- Naar aanleiding van meldingen over toegankelijkheid van fietsroutes voor de scootmobiel de locaties beoordelen en daar waar nodig verbeteringen doorvoeren.

Onderhoud

Wensbeeld

- De onderhoudstoestand van wegen en fietspaden voldoet minimaal aan de landelijke richtlijnen (CROW-publicatie 145, 146, 147 -wegbeheer).
- Fietspaden hebben een hoger kwaliteitsniveau.
- Ernstige schade wordt zo spoedig mogelijk na constatering opgelost.
- Er wordt geen schade aangericht aan fietspaden door zware voertuigen die (berm)onderhoud plegen.
- De breedte van het fietspad is volledig ten dienste van de fietser: er is geen overhangend groen of groen dat dicht op het fietspad staat.
- De belangrijkste fietsroutes worden bij verwachte gladheid preventief gestrooid.

Huidige situatie

Ieder jaar wordt de onderhoudstoestand van de fietspaden en de wegen getoetst aan de CROW-richtlijnen. Aan vrijliggende fietspaden is in het wegbeheerpakket een hogere prioriteit toegekend. Dit wil zeggen dat deze paden in verhouding zwaarder worden beoordeeld en eerder worden aangepakt. Ook de burgerschouw is een instrument om het onderhoudsbeeld en de beeldkwaliteit te beoordelen. Het uitgangspunt voor het gros van deze paden is een 6. De schouwresultaten van augustus 2012 laten een 6,8 zien.

Sommige fietspaden vallen niet goed te onderhouden. Dit komt door een combinatie van verschillende factoren. Het fietspad langs de Steenwijkerweg is zo'n voorbeeld. Het fietspad ligt dicht op de sloot en een stevige constructie onder het fietspad is niet mogelijk vanwege kabels en

leidingen. Van dergelijke fietspaden moet overwogen worden of het niet zinvoller is om het fietspad op te heffen en de fietsers op de rijbaan te laten fietsen. Aandachtspunt is het berm- en slootonderhoud. Dit gebeurt vaak met zware voertuigen die op diverse plekken gebruikmaken van het fietspad. De constructie van de fietspaden zijn hier niet op berekend. Over het algemeen zijn de fietspaden goed toegankelijk en wordt het gebruik niet belemmerd door groen. Een voorbeeld is het Jonenpad tussen Dwarsgracht en Giethoorn. Dit is een smal pad, waarbij de doorgang nog verder wordt versmald door hoog riet langs het pad. Voor het onderhoud van het riet langs dit pad is naar aanleiding van meldingen ervoor gekozen om vaker groenonderhoud te plegen.



Inwoners kunnen door een Melding Openbare Ruimte (MOR) , melding maken van problemen in de openbare ruimte. Deze worden met prioriteit opgepakt door het Serviceburo van de afdeling Openbare Werken.

De huidige gladheidsbestrijding voldoet aan de uitgangspunten. De ontsluitingswegen van alle kernen en de meeste schoolfietsroutes zijn in de eerste fase opgenomen. In de tweede fase worden de overige drukkere schoolroutes en de omgeving van de scholen meegenomen.

Acties

- Stabiel onderhoudsprogramma voor wegen, bermverharding en (fiets)paden, met hogere prioriteit bij fietspaden.
- Afweging behouden/opheffen moeilijk te onderhouden fietspaden op het moment dat daartoe aanleiding is (bijv. wanneer een dergelijk fietspad aan groot onderhoud toe is of er veel klachten zijn over de onderhoudstoestand).
- Aandacht bij aanbesteding en uitvoering van berm- of slootonderhoud om schade aan de fietspaden te voorkomen. Daarnaast wordt bij groot onderhoud aan een fietspad bekeken of de constructie kan worden verbeterd.
- Klein onderhoud naar aanleiding van (MOR-)meldingen.
- Extra aandacht voor groenonderhoud daar waar, bijvoorbeeld naar aanleiding van meldingen, het groen de doorgang beperkt.
- Jaarlijks terugkerende actie: strooien op de vastgestelde strooiroutes en indien nodig de strooiroutes aanpassen.

Educatie

Jaarlijks wordt een actieplan verkeersveiligheid opgesteld en uitgevoerd. Dit vindt plaats in samenwerking met de VVN afdeling Steenwijkerland, Stichting Timpaan Welzijn en de RSOB. Er vinden diverse (fiets)projecten voor de leerlingen van basisscholen plaats, zoals de Dode Hoek, ANWB Streetwise, het verkeersexamen en fietscontrole. Op het voortgezet onderwijs is er aandacht voor het groepsgedrag in het verkeer. Voor de ouderen zijn er projecten als fietsvaardigheidstraining en scootmobieltraining. Tijdens de fietsvaardigheidstrainingen is er ook aandacht voor het gebruik van de elektrische fiets. Aan bewoners van de gemeente Steenwijkerland zijn afgelopen jaren regelmatig verkeersveiligheidstrainingen voor automobilisten aangeboden. Met deze trainingen worden automobilisten bewust gemaakt van de risico's van autorijden en wat het verschil in remafstand is bij verschillende snelheden. De gemeente beschikt over een matrixbord dat de naderende automobilist attendeert op zijn of haar snelheid. Ervaring leert dat hier tijdelijk een snelheidsverlagende werking vanuit gaat. Dit matrixbord rouleert over verschillende wegen.



Acties

- Jaarlijks uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de inwoners van Steenwijkerland, van jong tot oud.
- Aansluiten bij landelijke campagnes, bijvoorbeeld de jaarlijkse fietsverlichtingscampagnes van VVN en de fietsersbond.
- Rouleren matrixborden met prioriteit bij schoolfietsroutes.
- Voorlichting over verkeerssituaties (bijv. route verkeerexamen, nieuwe situaties).

Waardering

Wensbeeld

- In 2014 is 65% van de inwoners van Steenwijkerland tevreden over de fietsvoorzieningen.
- In 2014 is minimaal 55% van de inwoners van Steenwijkerland tevreden over het onderhoud van de wegen.
- De waardering van de recreatieve fietser voor het recreatief fietsroutenetwerk wordt regelmatig gepeild en is belangrijke input voor de verdere ontwikkeling van het fietsroutenetwerk.

Huidige situatie

De waardering voor de fietsvoorzieningen laat over de afgelopen jaren een stijgende lijn zien. In 2009 was 60% van de ondervraagden tevreden. In 2011 kwam dit uit op 62%. Om tot een hogere waardering te komen, is een blijvende inzet van het verbeteren van de fietsinfrastructuur in combinatie met verkeerseducatieprojecten wenselijk. Bij infrastructurele aanpassingen moet vooral worden gedacht aan kleinschalige aanpassingen, bijvoorbeeld naar aanleiding van meldingen van bewoners. Het hoeft daarbij niet alleen te gaan om het verbeteren van fietsvoorzieningen, maar het kan ook om maatregelen gaan als het tegengaan van oneigenlijk gebruik en dit overlast geeft de voor andere gebruikers.

Ook de waardering voor het onderhoud van wegen komt in de buurt van de doelstelling. In 2011 was 53% van onze inwoners hierover tevreden. Er zijn geen concrete doelstellingen gesteld in hoeverre de recreatieve fietser het recreatieve fietsroutenetwerk in Steenwijkerland waardeert. Wel is de ambitie uitgesproken, zie ook hoofdstuk 5, dat de gemeente met betrekking tot de belevingswaarde van het fietsroutenetwerk tot de top van Nederland wil horen. Een belangrijke graadmeter is de kwaliteitsmonitor van het landelijk fietsplatform, waarin ook de mening van de recreatieve fietser wordt gepeild.

Acties

Om tot de gewenste waardering onder de inwoners van Steenwijkerland te komen, zijn communicatie, educatie en onderhoud constante aandachtspunten. Deze acties ten aanzien van educatie en onderhoud zijn in bovenstaande paragrafen toegelicht.

Acties t.a.v. communicatie:

- Plaatselijke Belangen en Wijkverenigingen worden betrokken bij de inventarisatie en aanpak van stallingen bij bushaltes. Bij de aanpak van de palen in de fietspaden worden naast de Plaatselijke Belangen en de Wijkverenigingen ook de individuele burgers betrokken.
- De jongerenraad is betrokken bij het fietsplan en gaat binnen haar doelgroep na waar knelpunten in de (school)fietsroutes worden ervaren.
- De mening van de recreatieve fietser wordt regelmatig gepeild in het kader van de landelijke kwaliteitsmonitor van het landelijk fietsplatform.
- Subjectief onveilige locaties, die bij de gemeente worden gemeld, toetsen aan richtlijnen en eventueel maatregelen doorvoeren.

Hoofdstuk 4 Ga toch fietsen!

Dat is wat we het liefst tegen iedereen zouden willen zeggen. Fietsen is niet alleen goed voor het milieu en de portemonnee. Het is ook goed voor de gezondheid en de verkeersveiligheid. Immers, hoe minder gemotoriseerd verkeer, hoe hoger de verkeersveiligheid. Hoe de fiets in Steenwijkerland wordt gebruikt en wat we aan stimulering willen doen, leest u in dit hoofdstuk.

Wensbeeld

- 40% van het vervoer over een afstand tot 7,5 km vindt plaats op de fiets.
- Ieder kind neemt wekelijks lopend of fietsend deel aan het verkeer: het kind doet ervaring op en de auto van vader of moeder blijft thuis.

Huidige situatie

Uit het onderzoek van de fietsersbond blijkt dat de gemeente Steenwijkerland nagenoeg voldoet aan het streven van de Provincie Overijssel dat 40% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer met de fiets plaatsvindt. In de periode 2005-2009 lag dit percentage voor Steenwijkerland op 39%. Dat is hoger dan het Nederlands gemiddelde (34%). Wat verder opvalt, is dat het fietsgebruik is gestegen ten opzichte van de periode 2000-2004 (34%). Er zijn nog kansen om het fietsgebruik verder te laten toenemen. Van alle verplaatsingen tot 7,5 km gaat 33% (26% als bestuurder, 7% als passagier) nog steeds met de auto.

Het fietsgebruik onder de doelgroep 4 tot 23 jaar wordt regelmatig gemonitord. Uit de gezondheidsmonitor kinderen van 2009 van de GGD Regio IJsselland blijkt dat 76% van de basisschoolleerlingen in Steenwijkerland minimaal 3 dagen per week op de fiets of lopend naar school gaat. 61% van de kinderen gaat elke dag lopend of op de fiets naar school. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde in de regio IJsselland.

Uit de GGD-monitor onder jeugd van 12-23 jaar van 2011 is naar voren gekomen dat 70% van de geënquêteerden in Steenwijkerland 5 dagen per week lopend of met de fiets naar school gaat. Dit is een toename ten opzichte van 2007 (63%). In de regio ligt het percentage voor 2011 gemiddeld op 57%. In 2007 was dit nog 63%. In Steenwijkerland is een toename te zien van het dus al relatief hoge fietsgebruik.

De fiets wordt in Steenwijkerland goed gebruikt. Daarom zetten we niet in op grootschalige en/of langdurige gemeentelijke campagnes. Gedacht wordt aan eenmalige en op zichzelf staande promotieprojecten, bijvoorbeeld gekoppeld aan infrastructurele aanpassingen of het meeliften met landelijke of provinciale campagnes.

Bovengenoemde cijfers gaan over het fietsgebruik in het algemeen en door een aantal doelgroepen. Het fietsgebruik is op lang niet alle wegen in Steenwijkerland bekend. Afgelopen jaren zijn er diverse fietstellingen gehouden. Van belang is om hiermee door te gaan om goed in beeld te krijgen op welke routes het fietsgebruik hoog is en waar de prioriteit zou moeten liggen als het gaat om investeringen in de fietsinfrastructuur.

Acties

- Monitoring fietsgebruik.
- Stimulering fietsgebruik, meeliften met landelijke of provinciale campagnes zoals:
 - o Op voeten en fietsen naar school (VVN Steenwijkerland / basisscholen).
 - o 'Ik Lekker Fit' (ILF) op basisscholen (zie toelichting)
 - o Green Deals fiets: op rijksniveau worden plannen uitgewerkt om het fietsen onder het woon-werkverkeer te stimuleren.
 - o Programma ketenmobiliteit: de provincie is bezig met de uitwerking van een programma waarbij wordt gekeken of de bereikbaarheid kan worden verbeterd door reizigers op een andere wijze of ander tijdstip te laten reizen.

Toelichting Ik Lekker Fit

Op scholen wordt het project 'Ik Lekker Fit' (ILF) uitgevoerd met ondersteuning vanuit het beweegteam. 17 basisscholen hebben de afgelopen drie jaar ILF projecten geïntegreerd binnen de lesmethodes. Van die 17 scholen hebben zich er uiteindelijk 11 verbonden aan het uitgangspunt door te groeien naar een 'gezonde school'. Dit betekent dat de komende vier jaren structureel aandacht wordt besteed aan de stimulering van een gezonde leefstijl bij kinderen in de leeftijd van 4 – 12 jaar. Het is aan de scholen zelf om te bepalen welke inhoud wordt opgenomen in het project mits men methodisch inzet op twee van de drie thema's; gezonde voeding, gezond bewegen en gezonde keuzes. Beweegteamcoaches ondersteunen de vormgeving van de programma's. Tot nu wordt het fietsen (al dan niet als onderdeel van de school-thuis-route) niet expliciet meegenomen in het project. Het fietsen of lopen van/naar school is niet alleen gunstig op het gebied van gezondheid, maar het is ook gunstig voor de jeugd om ervaring op te doen in het verkeer. Het fietsen van/naar school zou onderdeel van het project 'ik lekker fit' kunnen zijn als daar vanuit de school ook behoefte aan is.

Hoofdstuk 5 De recreatieve fietser

Voor de recreant heeft Steenwijkerland voor ieder wat wils. Het waterrijke gebied rondom Giethoorn, de oude visserstadjes Blokzijl en Vollenhove, het winkelgebied van Steenwijk, de bosrijke omgeving van De Woldberg en de Eese en natuurlijk het Nationaal Park Weerribben Wieden. Hier leest u hoe de fiets een verbindend element kan zijn.

Wensbeeld

- Fietsen in het WaterReijk Weerribben Wieden: er wordt gestreefd naar een stelsel van 'poorten' (min of meer grootschalige concentratiepunten aan de randen van het gebied). Het gaat om Toeristische Overstop Punten (TOP's, bovenregionale bekendheid). Daarnaast zijn er kleinere parkeerplaatsen met toeristische informatie die regionale bekendheid hebben (P WaterReijk). Op deze locaties kunnen bezoekers de auto parkeren en op de fiets overstappen en zich oriënteren op de toeristische mogelijkheden.
- Binnen de gemeente Steenwijkerland wordt een fijnmazig recreatief fiets(knooppunten) - netwerk aangeboden met aansluitingen op het netwerk in de omliggende gemeenten. Vanaf het recreatief netwerk wordt verwezen naar belangrijke toeristische bestemmingen.
- De gemeente faciliteert en stimuleert marktpartijen als het gaat om de elektrische fiets (bijv. oplaadpunten bij terrasjes), aanbieden van toeristische producten (EcoWaterLiner.nl) en promotie van de recreatieve fietsroutes (kaartverkoop). De gemeente staat positief tegenover projecten als de EcoWaterLiner. Dit past prima binnen het SlowTourconcept dat de gemeente hanteert.
- De ambitie is om met betrekking tot de belevingswaarde van het fietsroutenetwerk tot de top van Nederland te horen. De kwaliteit op de recreatieve routestructuren moet dus goed zijn: het onderhoud van de bebording van het fietsknooppuntennetwerk en de bewegwijzering van overige recreatieve fietsroutes is op orde. Met kwaliteit wordt ook bedoeld in hoeverre bestaande routes voldoen aan de huidige vraag. Te denken valt aan drukke fietsroutes over smalle fietspaden of over smalle wegen. Vanuit het oogpunt van comfort en veiligheid is het van belang om voldoende brede fietspaden/wegen aan te bieden. Ook het aankleden van fietsroutes met rustpunten is een kwaliteit, wat in verschillende vormen (van picknickbank tot horecagelegenheid, al dan niet met informatievoorziening) kan worden aangeboden.

Huidige situatie



Fietsen in het WaterReijk Weerribben Wieden: er ligt een compleet aanbod aan parkeerterreinen waar de automobilist op de fiets kan stappen. Op diverse locaties worden TOP's en P WaterReijk aangeboden. De TOP's liggen op de Woldberg, bij Blokzijl, Oldemarkt en Giethoorn. Parkeerterreinen van P WaterReijk: bezoekerscentrum Ossenzijl, haven Vollenhove, bezoekerscentrum De Wieden (Sint Jans klooster), parkeerterrein Meenthebrug, parkeerterrein Belterweg, parkeerterrein Vloderbrug, parkeerterrein station Steenwijk.

Het recreatieve fietsnetwerk is compleet, fijnmazig en sluit aan op het netwerk van de buurgemeenten. In de bijlagen is een kaart opgenomen met het huidige fietsknooppuntennetwerk. Tot en met 2014 wordt in het kader van het ILG (Investerings Landelijk Gebied) een aantal nieuwe recreatieve fietspaden aangelegd. Inmiddels wordt in overleg met Routepunt Oost bekeken welke van deze paden in het fietsknooppuntennetwerk worden opgenomen.

Vanaf het fietsknooppuntennetwerk kan onder een aantal voorwaarden vanaf een route naar een specifieke recreatieve bestemming, zoals een bezienswaardigheid of een horecagelegenheid, worden verwezen. Deze voorwaarden worden in het nog op te stellen beleid t.a.v. objectbewegwijzering vastgelegd. De kosten van aanschaf en onderhoud zijn voor de aanvrager. Naast het fietsknooppuntennetwerk bestaat er doelbewegwijzering die de fietser van A naar B verwijst, ook via recreatieve fietsroutes. Deze vorm van bewegwijzering is een goede aanvulling op het fietsknooppuntennetwerk. Zoals ook aangegeven in hoofdstuk 2 is het van belang om na te gaan of dit systeem nog up-to-date is.

Het recreatieve fietsnetwerk in WaterReijk Weerribben Wieden scoort een 4 op de schaal van 1-5. Dit komt naar voren uit de kwaliteitsmonitor van de fietsregio's. Deze monitor is een landelijk vergelijkend onderzoek, uitgevoerd door het landelijk fietsplatform. De monitor bestaat uit een vakinhoudelijk onderzoek en de inbreng van de fietser. Als aandachtspunt uit de monitor van 2012 is de belevingswaarde van het fietsroutenetwerk naar voren gekomen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanbieden van rustpunten. In het kader van de beleidsaanpak "Gastvrij WaterReijk" en het Toeristisch Recreatief ActiePlan (TRAP) zijn plannen opgenomen als het aanbieden van rustpunten en het leggen van verbindingen tussen diverse vervoersvormen.

De kwaliteit van de infrastructuur van het recreatieve fietsnetwerk is een aandachtspunt. Het netwerk bestaat deels uit (oudere) smallere fietspaden en wegen die druk worden bereden. Een inventarisatie is gewenst om tot een verdere aanpak te komen. Dit is nader omschreven onder weginrichting in hoofdstuk 3. Niet alle routes zijn toegankelijk voor specifieke doelgroepen (bijv. de scootmobiel). Een nadere inventarisatie is gewenst. Uitgangspunt: alle paden zijn toegankelijk daar waar dat kan, en daar waar dat niet kan is het voor de gebruiker duidelijk dat de toegankelijkheid beperkt is. Het aanbieden van bijzondere voorzieningen, zoals de laadpaal voor een scootmobiel, is aan de marktpartijen (bijv. restaurants).

Acties

- Tot en met 2014 worden diverse recreatieve fietspaden in het kader van het ILG aangelegd.
- Nieuwe fietspaden opnemen in fietsknooppuntennetwerk.
- Opstellen beleid objectbewegwijzering vanaf fietsknooppuntennetwerk.
- Inventarisatie kwantiteit, kwaliteit en uniformiteit recreatieve doelbewegwijzering en opstellen fietsbewegwijzeringsplan.
- Inventarisatie routes scootmobielroutes in samenspraak met Gehandicaptenraad.
- Focus op de kwaliteit van bestaande wegen en fietspaden in het recreatieve netwerk. Aandacht voor smalle wegen en fietspaden.
- Uitvoeren acties in het kader van "Gastvrij WaterReijk" en het TRAP: o.a. aanbieden van rustpunten en leggen van verbindingen tussen diverse vervoersvormen.

Bijlagen

- Rapport fietsersbond
- Kaart met de drukkere schoolfietsroutes voortgezet onderwijs buitengebied
- Kaart met drukkere fietsroutes naar basisscholen in het buitengebied
- Kaart met (recreatief) fietsknooppuntennetwerk
- Actielijst fiets