

Reacties op concept Fietsplan

Opmerking	Beantwoording
Dwarsgracht	
Een praktische vraag die wij als bestuur hebben is of er ook inwoners van Dwarsgracht in het inwonerspanel Steenwijkerland zitting hebben?	Van de 1400 panelleden weten we dat er 9 uit Dwarsgracht komen. Van 123 deelnemers is niet bekend waar ze wonen.
Zou er in het plan ook een inventarisatie gemaakt kunnen worden van bestaande fietspaden die niet aan de Inrichtingseisen fietsvoorzieningen Kernet Fiets Overijssel zoals vermeld in tabel 1 van het rapport voldoen? In Dwarsgracht ligt bijvoorbeeld een fietspad dat de minimale breedte van 2 meter niet haalt en daar zou in het voorliggende plan ook een actie aan verbonden kunnen worden. Dit lijkt ons een nuttige maar ook noodzakelijke aanvulling op het plan omdat er in dergelijke fietspaden geïnvesteerd zou moeten worden. Het verbeteren of opheffen van dergelijke fietspaden brengt immers kosten met zich mee.	De fietspaden die in het Kernnet Fiets Overijssel zijn opgenomen, zijn beoordeeld. Vrijwel alle fietspaden die niet aan de inrichtingseisen voldoen zijn opgenomen in de lijst met maatregelen als te verbreden paden. Met betrekking tot de kleinere paden in Dwarsgracht lopen de gesprekken over hoe daar mee om te gaan. Voor verbreden ontbreekt de ruimte, voor fietsers is er een alternatief. Afwaarderen vraagt geen noemenswaardige investering. Voor het fietspad tussen de Otterskooi en de Oude Kerkweg zijn plannen om deze te verbreden niet doorgegaan. Het fietspad Jonenweg is in 2021 deels verbreed. Het deel vanaf Dwarsgracht naar Jonen staat voor dit jaar in de planning. Het Truilpad ontbreekt in de lijst met maatregelen. Deze wordt toegevoegd.
Kalenberg-Hoogeweg	
U heeft het louter over fietsen. Echter fietspaden worden tegenwoordig ook door allerlei andere vervoersmiddelen gebruikt, denk aan elektrische steps, bromfietsen (al of niet elektrisch, elektrische scooters, etc.). Deze andere vervoermiddelen maar ook de elektrische fietsen veroorzaken door hun hogere snelheid mn binnen de bebouwde kom steeds meer onveilige situaties. Dit speelt te meer wanneer het fietspad ook gebruikt wordt als wandelpad en.... zoals in Kalenberg, dit geldt vooral wanneer de helft van de inwoners hun huis alleen maar kunnen bereiken via het fietspad (of de boot). Het is spijtig te constateren dat u dit probleem, wat al meerdere malen aanhangig gemaakt is door PBKH bij de gemeente Steenwijkerland, niet adresseert in uw conceptplan. Het zou ook mooi zijn als het fiets/wandelpad in Kalenberg toegevoegd als een route waar verkeersveiligheidswinst valt te behalen voor fietsers (en andere toegestaan vervoersmiddelen) EN wandelaars. Maatregelen met als doel de snelheid te beperken worden toegejuicht.	Het fietsen zit in de lift. Door de opkomst van de e-bike en andere vervoersmiddelen die gebruik mogen maken van een fietspad nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. Hierdoor kan de verkeersveiligheid op smalle fietspaden onder druk komen te staan. In het concept Fietsplan is de beoordeling van de verkeersveiligheid op twee manieren benaderd. Een objectieve benadering op basis van ongevallencijfers en een benadering vanuit een risicogestuurde aanpak conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In combinatie met onze ambitie om fietsen te stimuleren leidt dit bij te smalle fietspaden veelal tot verbreding. Naar aanleiding van uw reactie realiseren wij ons dat een beschouwing op paden die niet verbreed kunnen worden ontbreekt. Bij de risicogestuurde benadering zullen we daarom de volgende tekst toevoegen: “In de dorpen Kalenberg, Giethoorn, Dwarsgracht en Belt-Schutsloot liggen paden langs grachten die van oudsher dienst doen als ontsluiting van de woningen. Deze paden zijn vanwege het gebruik verworden tot fietspaden. In sommige situaties is dit de enige mogelijkheid gebleven om bij de woning te komen. Het karakter van deze dorpen aan het water in hun natuurlijke omgeving maakt dat ook veel recreanten gebruik maken van deze fietspaden. Niet elke fietsende recreant is zich echter bewust van de combifunctie van deze paden. Met name bij hogere snelheden kan er juist op deze smalle paden overlast en/of verkeersonveiligheid worden ervaren. Vanuit de genoemde kernen wordt aandacht gevraagd voor de veiligheid op deze paden. Samen met deze kernen wordt gekeken of en welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.”
Verlichting wordt slechts kort aangestipt als belangrijk element van verkeersveiligheid in paragraaf 3.7, maar helaas verder niet uitgewerkt. Naast snelle vervoersmiddelen zorgt onvoldoende verlichting van het fiets/wandelpad in Kalenberg mede voor een onveilige situatie. Sommige bruggetjes zijn nauwelijks zichtbaar 's avonds. U zou er goed aan doen dit onderwerp meer prominent in uw Fietsplan te adresseren	In het concept fietsplan wordt geen aandacht besteed aan de verlichting langs fietspaden. Omtrent de verlichting in de openbare ruimte zijn de uitgangspunten daarvoor opgenomen in het beleidsplan Openbare Verlichting. Naar aanleiding van de uitkomsten van de fietsmonitor 2022 waarin deelnemers hebben aangegeven ontevreden te zijn over de verlichting langs fietspaden is een toelichting op het gemeentelijk beleid op zijn plaats. Wij zullen aan paragraaf 3.7 Verkeersveiligheid de volgende tekst toevoegen: Openbare verlichting Als uitgangspunt bij verlichting in de openbare ruimte hanteren we het uitgangspunt “donker waar het kan, licht waar het moet”. Dit is vertaald in het gemeentelijk beleidsplan Openbare Verlichting. Openbare verlichting wordt in eerste instantie gebruikt om het gebruik van een weg te reguleren. Verlichting op onoverzichtelijke situaties, drukke plekken en op locaties waar meerdere verkeersstromen samenkomen is dan ook onontbeerlijk. Locaties die daar niet aan voldoen kunnen minder worden verlicht. Langs een aantal fietspaden is verlichting aanwezig als oriëntatie op de route. De objectieve veiligheid op fietspaden neemt niet of nauwelijks toe bij het plaatsen van verlichting doordat deze het verschil tussen donker en licht juist versterken. De weggebruiker ziet dan alleen de weg en niet wie zich daarbuiten verstoppen. Vanuit het behoud van donkerte en de beperkte meerwaarde van verlichting wordt daarom de openbare verlichting langs fietspaden niet uitgebreid. Door bij de keuze van verhardingsmateriaal te kiezen voor een lichte kleur, zo nodig met de toepassing van belijning, wordt de zichtbaarheid van de fietsinfrastructuur bevorderd. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van obstakels langs fietspaden in de donkere uren. Met name de herkenbaarheid van hekjes, paaltjes maar bijvoorbeeld ook bruggetjes vragen om een maatwerk oplossing.
We zijn blij te constateren dat de locatie Hoogeweg, Meentweg is aangeduid als een lokatie waar de gemeente de potentiële verkeersveiligheid gaat verminderen.	Fijn om te horen. Bij de start van de voorbereiding nemen we met u contact op om de gedachten daarover met elkaar te delen.
Tenslotte mis ik de renovatie van het Kalenbergerpad in uw concept Fietsplan.	De renovatie van het Kalenbergerpad is niet in dit fietsplan opgenomen omdat dit project al loopt. Vanwege de laatste besluiten rond stikstof vraagt de voorbereiding van dit project meer tijd dan gepland. De renovatie van het Kalenbergerpad staat nu voor dit najaar op de planning.
Oldemarkt	
Ik mis de ontwikkelingen rondom de rondweg Ossenzijl/natuurverbinding Weerribben-Rottige Meente in het verhaal. Tezamen met de ontwikkelingen van Driewegsluis zie ik de verbindingen rondom Oldemarkt nog niet die prioriteit krijgen in het plan...	Voor eerst is uitgegaan van de huidige situatie. Bij het ontwerpen van nieuwe wegen wordt gekeken naar het vastgestelde beleid. Wanneer fietsvoorzieningen vanuit het wegontwerp nodig zijn worden die in de projectuitwerking meegenomen.
Daarnaast mis ik de combinatie met de Mobiliteitshubs, mooi plan en pilot gedaan, maar waar komt dat hierin terug?	In het plan wordt heel kort de ontwikkelingen van de mobiliteitshubs aangestipt. Het gaat daarbij om de stallingsvoorzieningen bij de hubs en het uitgangspunt dat de hubs onderling een netwerk vormen. Voor de fiets betekent dat de fietsroutes naar de hubs op orde horen te zijn. Naast de fietsverbinding naar Ossenzijl gaat het in Oldemarkt ook over het verbeteren/verbreden van de fietspaden richting de Meenthebrug (Lange pad) en Driewegsluis (Overlende pad).
De ambities zijn goed, maar zijn ze wel haalbaar? Voor Oldemarkt zullen er wel enkele aanpassingen moet komen. Als we meer toeristen willen.kunnen ontvangen zullen we een goede fiets omgeving moeten hebben. (N761, Fietspad naar het pontje en het Lange Pad.)	Met het vaststellen van het fietsplan door de raad wordt richting gegeven aan hoe nu verder. Voor een deel van de projecten gaat het over beginrichting en verkeersveiligheid (N761 met 80km/u). Voor dergelijke projecten zijn er veelal reële kansen op een bijdrage van derden (provincie,rijk). Op andere plekken kan de verbinding gezocht worden met (toekomstige) onderhoudsmaatregelen.

Reacties op concept Fietsplan

Opmerking	Beantwoording
Lees wel dat de portemonnee flink getrokken moet worden om de fietsinfrastructuur rondom Oldemarkt te verbeteren... Dat wordt helaas een lange termijn planning ben ik bang, ondanks de ambitieniveaus B en C. Wat is de visie van de Gemeente om dit te realiseren, gezien de toename in (dodelijke) ongevallen?	Wij realiseren ons dat alle projecten een forse investering vragen. Dat vraagt om een gefaseerde planning. In het fietsplan worden drie ambitieniveaus voorgesteld die ook verschillen in de planning van de uitvoering van de projecten. Op dit moment wordt nog gewerkt aan een gedetailleerdere uitwerking daarvan. Ook de reacties op dit concept fietsplan zullen daar in meer of mindere mate nog aan bijdragen. Hierbij wordt de verkeersveiligheid als zwaarste prioriteit aangemerkt. Sinds vorig jaar hanteren we de risicoanalyses op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 daarvoor als uitgangspunt.
Steenwijk Binnenstad (Binnen de Veste)	
Een punt waar wij als vereniging van bewoners van het centrum van Steenwijk al jaren extra belangstelling voor hebben is het fietsparkeren in en rondom het centrum. Goede mogelijkheden voor het (bewaakt) stallen fietsen zijn zeer welkom. We willen initiatieven daarvoor dan ook van harte ondersteunen en zijn bereid om daarin mee te denken indien dat wenselijk is.	Fietsparkeren in de binnenstad van Steenwijk is een van de concrete projecten in het fietsplan. Uw bewonersvereniging wordt betrokken bij de uitwerking daarvan.
Steenwijk Noord	
Wat wij aanbevelen ,is om het rapport van de verkeerspsycholoog m.b.t. het verkeersplan waar ook e.e.a. staat en wordt aanbevolen t.a.v. o.a. (intensiteit, gedrag, veiligheid,) van/voor verkeer en fietsers in Steenwijk Noord (paardenmarkt, gedemp diep, neerwoldstraat, goeman borgesiusstraat , Tukseweg ect, te (laten) integreren in dit plan.	Het rapport van de verkeerspsycholoog over het Steenwijkerdiep is deels gericht op de inrichtingsplannen met de kruisingen en wegvakken. Dat is maatwerk en hoort daarom niet in het Fietsplan thuis. Een belangrijke conclusie uit dat rapport is dat er voldoende ruimte moet zijn voor de fietser zodat deze niet in de verdrukking komt. Dit belangrijke argument is in het Fietsplan te vinden bij de te hanteren inrichtingseisen. Deze staan in paragraaf 3.2. De aanbevelingen uit het rapport over de hoeveelheid verkeer op de Tukseweg en hoe daarvoor mobiliteitsmanagement te overwegen vraagt een andere benadering, gericht op de bereikbaarheid van het centrum met de auto. Daarvoor zien wij het fietsplan niet als de goede plek. Deze aanbevelingen hebben wij gekoppeld aan de ontwikkelingen rond het station en de gemeentelijke woonopgave.
Vollenhove	
Nu er onderhoud nodig is aan het voetpad aan de westzijde van het hoofdveld van de voetbal, vragen BVVS en V.E.N.O. om het pad te veranderen naar een (betonnen) fietspad. Dit pad wordt nu al veel gebruikt door fietsers naar het centrum.	Het wandelpad maakt onderdeel uit van het landelijke wandel(knooppunten)netwerk. Lokaal voorziet het pad als onderdeel van een ommetje door en vanuit de wijk, en veelal ook richting de Noordwal. Voor dat deel loopt de route ook over het fietspad Bentepad. De beperkte breedte van het pad langs de sportvelden levert hinder/overlast en onveiligheid op wanneer voetgangers en fietsers elkaar passeren. We onderschrijven het gebruik van het pad door fietsers. Voorwaarde voor het combineren van wandelen en fietsen is wel dat het fietspad voldoende breed moet zijn om hinder en onveiligheid te beperken. Het pad wordt toegevoegd aan de lijst met maatregelen.
Tuk	
De fietsverbinding tussen Steenwijkerwold/Thij en Tuk (niet binnen onze grenzen) is voor ons wel een punt van aandacht. Wanneer er in de toekomst zaken spelen of in gang gezet worden die voor Tuk van belang zijn, dan worden wij hierin graag meegenomen.	In het fietsplan is de fietsverbinding Steenwijkerwold/Thij en Tuk deels al opgenomen met het deel in de kom van Thij. Mochten er aanvullend daaraan op de genoemde fietsverbinding nog aandachtspunten zijn, vernemen wij deze graag. Wanneer dit project gaat lopen nemen wij u daarin mee.
Blokkijl	
Zoals al besproken focust het plan met name op functioneel fietsen en veel minder op recreatief fietsgebruik. Desalniettemin zouden wij wel graag aandacht willen voor: Vollenhoofsedijk richting Vollenhove tot aan gemaal. Daar is geen fietspad en is wegverkeer (zwaar en toeristisch) erg gevaarlijk en ongewenst voor de fietsers.	In het fietsplan is wel een opmerking opgenomen over de fietsroute over de Oude Zuiderzeedijk, tussen Blokkijl en Vollenhove. Die is benoemd als de Weg van Twee Nijenhuisen, hier is ook de Vollenhoofsedijk bedoeld. We zullen dit in de tekst van het fietsplan aanvullen. Overigens is hier nog geen maatregel aan gekoppeld. Voor dit type wegen wordt gekeken hoe meer ruimte voor de fiets gemaakt kan worden.
Wegen vanuit Blokkijl naar Jonen. Daar zijn grotendeels ook geen fietspaden maar wel zwaar agrarisch verkeer. Zeer ongewenst en deels ook erg gevaarlijk.	De fietsroute van Blokkijl naar Jonen is een veel gebruikte recreatieve route. Daarom is deze route opgenomen in het Kernnet Fiets. De moeilijke combinatie van fietsverkeer en landbouwverkeer op smalle wegen onderschrijven wij. Overigens is hier nog geen maatregel aan gekoppeld. We kijken hoe hier meer ruimte voor de fiets gemaakt kan worden.
Langs de dijk vanuit Blokkijl richting Kuinre is geen afzonderlijk fietspad maar wel veel toeristisch en zwaar agrarisch verkeer. Zou wel zeer gewenst zijn.	Deze route maakt onderdeel uit van het Kernnet Fiets. Bij het planmatig onderhoud aan deze weg onderzoeken we hoe meer ruimte voor de fiets gecreëert kan worden.
Fietsersbond	
Zojuist heb ik uw rapport snel en op hoofdlijnen gelezen. Hetgeen ik eruit opmaak is dat gemeente Steenwijkerland bekende methodieken toepast om het fietsen in het buitengebied van de Kop van Overijssel toegankelijker en veiliger te maken. De suggesties uit de Fietsmonitor vormen een mix samen met SPV aanpak en Kernnet Fiets Overijssel. Vanuit die optieken werkt de Fietsersbond ook. Kortom, mocht u nog meer specifieke reactie nodig hebben, dan ben ik bereikbaar op het onderstaande telefoonnummer.	In het fietsplan worden ambities benoemd en een eindbeeld van fietsen in Steenwijkerland geschetst. Het is niet mogelijk om alles wat voor die ambities en eindbeeld nodig is snel te realiseren. Dit vanwege de financiële investeringen die nodig zijn en ook organisatorische consequenties. Wanneer we met de uitwerkingen aan de slag gaan zullen we contact met de Fietsersbond opgenomen worden om gebruik te maken van de expertise van de Fietserbond.
VVN Steenwijkerland	
Ontmoedigen autoverkeer in de binnenstad om zo fietsen aantrekkelijker te maken. Met de fiets moet sneller zijn dan met de auto.	In het fietsplan is een van de doelen om een toename in het fietsgebruik. Dat doen we door het verbeteren van de fietsinfrastructuur, het realiseren van ontbrekende schakels, verbeteren van stallingsmogelijkheden en stimuleringsacties voor de fiets. We kiezen in het Fietsplan niet voor het ontmoedigen van het autoverkeer. Dat gebeurt vanuit de strategische mobiliteitsvisie maar vraagt eerst een visie op Steenwijk en de verkeersinfrastructuur.
Inzetten op goede verbindingen naar omliggende dorpen met verkeersveilige oversteken om ongevallen te voorkomen. Fietsers moet zoveel mogelijk kunnen doorfietsen, weinig afstappen, weinig oversteken.	In het fietsplan wordt ingestoken op een hecht netwerk met veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Wij sluiten ons aan bij uw wens om het fietsen te stimuleren door het wegnemen van belemmeringen en oversteken te stimuleren. Binnen de maaswijdte van het wegennet en het landelijk karakter van onze gemeente is dat wensbeeld lang niet altijd haalbaar. Bij stedelijke ontwikkelingen wordt met maatwerk gekeken wat mogelijk en haalbaar is.
Aanpakken van oversteken en kruispunten met hoog aantal ongevallen.	In de planning van het fietsplan hebben we met de risicogestuurde aanpak gekeken naar de ongevallencijfers. In de maatregeltabel zijn hiervoor drie maatregelen opgenomen.

Reacties op concept Fietsplan

Opmerking	Beantwoording
Fietsers voorrang geven op hoofdfietsroutes, tenzij in verband met verkeersveiligheid dit niet wenselijk is. Dit is wel een afweging die de gemeente moet maken ivm punt 1	Binnen de maaswijdte van het wegennet en het landelijk karakter van onze gemeente is het voorrang geven aan fietsers niet overal veilig. In aansluiting op de reactie bij punt 1 zal bij grotere (stedebouwkundige) ingrepen in Steenwijk, maar ook andere kernen bekeken worden hoe er meer ruimte voor de fiets gemaakt kan worden.
Goede bebording zodat duidelijk is dat dit een fietsroute is	In 2023 wordt de bewegwijzering van de fietsinfrastructuur geactualiseerd. Voor de inrichting van fietsvoorzieningen hanteren we bij voorzieningen in het Kernnet Fiets de ontwerprichtlijnen die daarvoor opgesteld zijn. Bij de andere fietsvoorzieningen hanteren we de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW.
Een fietsmakelaar in onze eigen gemeente.	In het fietsplan wordt voorgesteld om binnen de gemeentelijke organisatie de rol van fietscoördinator te creëren