

Doortrappen in Raalte

Fietsbeleidsplan gemeente Raalte 2025 - 2035



Gemeente Raalte

www.raalte.nl

Inhoudsopgave

1.1	Waarom een fietsbeleidsplan?	3
1.2	De route naar het fietsbeleidsplan, en verder.....	3
1.3	Participatie.....	4
1.4	Leeswijzer	4
2	De fiets in beweging.....	5
2.1	Landelijke trends en kaders	5
2.2	Provincie Overijssel en de regio	7
2.3	Gemeentelijke kaders	11
3	Vertrekpunt (hoe staan we ervoor?).....	13
3.1	Enquête, inventarisatie en databronnen	13
3.2	Beoordeling bestaande fietsvoorzieningen.....	14
3.3	Fietsnetwerk (directheid en samenhang)	15
3.3	Inrichting fietsroutes (comfort en herkenbaarheid)	17
3.4	Fietsveiligheid	23
3.5	Stallen en overstappen	27
4	Wat willen we bereiken?	28
4.1	Doelen.....	28
4.2	Verbeteren verkeersveiligheid	28
4.3	Stimuleren fietsverkeer.....	29
5	Wat gaan we de komende jaren doen?	30
5.1	Sporen.....	30
5.2	Verbeteren samenhang fietsnetwerk	30
5.3	Verbeteren inrichting en comfort fietsroutes	33
5.4	Aanpak onveilige locaties	39
5.5	Doelgerichte educatie fietsveiligheid.....	42
5.6	Handhaving en regelgeving	42
5.7	Optimaliseren van de keten / stallingen.....	43
5.8	Marketing fiets	44
6	Van beleid naar uitvoering	45
6.1	Het uitvoeringsprogramma	45
6.2	Toelichting Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP).....	45
6.3	Ingezette middelen 2025 en benodigde middelen 2026 t/m 2028	46

1 Inleiding

1.1 Waarom een fietsbeleidsplan?

Zowel de landelijke en regionale opgave met betrekking tot verduurzaming als doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid vragen om een actueel en effectief lokaal fietsbeleid. Er is de laatste jaren al veel gebeurd in Raalte om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken maar de fiets kan een nog prominentere rol vervullen in de keuzes die wij maken ten aanzien van onze verplaatsingen. De fiets is een schone vervoerwijze en kan op bepaalde relaties als alternatief voor de auto bijdragen aan de reductie van de uitstoot van CO₂. Daarnaast is fietsen ook vooral gezond. De fiets neemt minder ruimte in dan de auto en fietsers produceren minder geluid. Aandachtspunt hierbij is wel dat het fietsen op een veilige manier kan plaatsvinden. De ongevallencijfers laten op dit vlak helaas nog niet de gewenste trend naar beneden zien.

De gemeente Raalte wil in navolging van de landelijke en regionale ambities het fietsen in de gemeente verder stimuleren en de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren. Hierbij moeten de trends en ontwikkelingen, bijvoorbeeld wat betreft het gebruik van de elektrische fiets en de implementatie van deelmobiliteit (deel- en leenfietsen), nadrukkelijk de aandacht krijgen. Om de ambities te concretiseren en te stroomlijnen en een goede afweging te kunnen maken wat betreft prioriteiten, is er behoefte aan een integraal plan; een actueel uitvoeringsgericht fietsbeleidsplan.

1.2 De route naar het fietsbeleidsplan, en verder...

Voor het opstellen van een gedragen, doeltreffend en uitvoeringsgericht fietsbeleidsplan is een aantal werkstappen doorlopen. Gestart is met een verkenning van het bestaande netwerk, de beleidskaders en de ontwikkelingen. Daarnaast is de mening van de inwoner in beeld gebracht door middel van een online enquête.

Met deze bouwstenen is een beeld geschetst van de aandachtspunten en opgaven die op de gemeente afkomen de komende jaren. Daarna is in hoofdlijnen vastgelegd wat we willen bereiken de komende jaren en via welke sporen we dit willen doen.

Vervolgens zijn de ambities in een uitvoeringsprogramma uitgewerkt in concrete vervolgacties, aan te pakken projecten en is aangegeven hoe deze gerealiseerd kunnen worden de komende jaren. Met het vaststellen van voorliggend plan is het nog niet klaar maar beginnen we eigenlijk pas. Periodiek worden op basis van dit plan, de voortgang, de actuele situatie, subsidiemogelijkheden en mogelijke koppeling met onderhoud en projecten keuzes gemaakt ten aanzien van de concreet aan te pakken projecten en acties, alsmede de financiering hiervan.

1.3 Participatie

Een nieuw fietsbeleidsplan moet meer zijn dan een gemeentelijk voornemen, vastgelegd in een document. Om echte veranderingen of verbeteringen tot stand te brengen, is betrokkenheid en inbreng van bewoners, ondernemers en belanghebbenden van essentieel belang. Deze betrokkenheid mag zich niet beperken tot de planvorming van het fietsbeleidsplan, maar moet juist ook zichtbaar worden bij de verdere uitwerking en uitvoering van projecten na vaststelling van het plan.

Om iedereen bij de beleidsvorming te betrekken en de kans te geven input te leveren is in de zomer van 2021 gestart met uitgebreide consultatieronde in de vorm van een enquête. Alle inwoners hebben de tijd gehad om de online enquête in te vullen. De Plaatselijke Belangenverenigingen, VVN en de Fietzersbond zijn specifiek aangeschreven en ook hen is gevraagd input te leveren. De vele reacties geven aan dat het fietsen leeft onder de inwoners en dat de betrokkenheid groot is.

1.4 Leeswijzer

In dit beleidsplan wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de landelijke, regionale en gemeentelijke kaders en trends op het vlak van fietsverkeer. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht hoe de gemeente Raalte er op dit moment voorstaat daar waar het gaat om het fietsnetwerk, fietsveiligheid en fietsgebruik. De resultaten van de uitgevoerde enquête komen hierbij nadrukkelijk aan bod. In hoofdstuk 4 worden de ambities en doelen op hoofdlijnen uiteengezet en vervolgens volgt in hoofdstuk 5 de uitwerking van de ambities in concrete aandachtspunten en opgaven. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte aangegeven hoe de voornemens uit dit beleidsplan de komende jaren hun weg vinden naar concrete uitvoering.

2 De fiets in beweging

2.1 Landelijke trends en kaders

Fietsen in Nederland: Een paar feiten

- *Fietsen is populair in Nederland. Er zijn in 2023 bijna een miljoen fietsen verkocht in Nederland, waarvan meer dan de helft e-bikes.*
- *In Nederland gebruikt circa 30% van de fietsers van 12 jaar en ouder een elektrische fiets. Mensen van 65 jaar en ouder gebruiken de elektrische fiets het meest (aandeel bedraagt circa 50%).*
- *Fietsen is een industrie die de handelaren in 2023 1.4 miljard euro omzet opleverde.*
- *Regelmatig fietsen verlengt het leven met een half jaar en de kans op ziektes verlaagt significant.*
- *Er is ook een keerzijde: In 2023 vielen in Nederland 270 dodelijke slachtoffers onder fietsers in het verkeer, 40% van de slachtoffers viel onder e-bikers.*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst de ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland tot 2040. De SVIR schrijft voor dat lokale overheden streven naar de realisering van een fietsnetwerk dat voldoet aan de eisen op het gebied van samenhang (doorlopende routes), directheid (snelle routes, niet omrijden), aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort (vlakke en brede paden). Daarnaast geeft de SVIR aan dat overheden moeten zorgen voor voldoende maar ook goede fietsparkeervoorzieningen.

Duurzaam Veilig

Een Duurzaam Veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat': door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt. De principes van Duurzaam Veilig vormen landelijk nog altijd het belangrijkste uitgangspunt voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Belangrijke pijler van Duurzaam Veilig is de wegcategorisering. Het wegennet wordt hierbij ingedeeld in een beperkt aantal categorieën met een eigen herkenbare vormgeving. Gedachte achter de categorieën en vormgeving is het voorkomen van verschillen in richting, massa en snelheid. In de basis wordt onderscheid gemaakt tussen verkeersaders (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en verblijfsgebieden (erftoegangswegen). Op de verkeersaders ligt de snelheid van het verkeer hoger en wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. In de verblijfsgebieden ligt de snelheid lager en is menging van verkeer mogelijk.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Om de verkeersveiligheid structureel en effectief aan te pakken hebben het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen een aanpak beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), met daarin negen thema's met een strategie die samen het hele verkeersveiligheidsveld omvatten:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer (voorkom verschil in massa, richting en snelheid)
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft met provincies, vervoerregio's en (betrokken) gemeenten het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) opgesteld. De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Het NTF helpt om de fiets als volwaardige optie mee te nemen bij investeringsbeslissingen, op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

In het najaar 2020 hebben gemeenten en provincie gezamenlijk ingestemd met de ambitie om, naast de F35, 10 snelle hoofd fietsroutes (ca. 450km) op korte termijn te realiseren. Deze snelle fietsroutes (ook wel doortraproutes genoemd) verbinden steden, kernen en Hubs (knooppunten in de rail- en/of weginfrastructuur waarbij meerdere vervoersvormen samenkomen) op routes die bereikbaarheidsknelpunten vormen in de regio (middels auto en OV) en waarvoor de fiets een goed alternatief is. In de gemeente Raalte betreffen dit de routes tussen Zwolle en Nijverdal langs de N35 (via Heino en Raalte) en tussen Raalte en Deventer langs de N348.

Fietsersbond, Fietsvisie 2040

De landelijke Fietsersbond zet zich in voor het belang van de fietser. In de Fietsvisie 2040 schetst de Fietsersbond een toekomstdroom waarbij in 2040 een hele familie aan fietsen rondrijdt, waardoor voor vrijwel alle Nederlanders en situaties een geschikte fiets bestaat en de auto zijn grootste aantrekkingskracht heeft verloren.

2.2 Provincie Overijssel en de regio

Fietsen in Overijssel: Een paar feiten

- *Fietsen is belangrijk voor de economie in Overijssel. De duurste fiets van een inwoner in Overijssel kost gemiddeld €1500,-. Voor veel inwoners van Overijssel is de fiets zijn meest 'waardevolle' vervoersmiddel.*
- *Fietsen zorgt voor minder water-, geluid- en luchtvervuiling. Driekwart van de Overijsselaars vindt dit een belangrijk voordeel van de fiets.*
- *44% van de Overijsselaars gebruikt de fiets voor korte afstanden.*

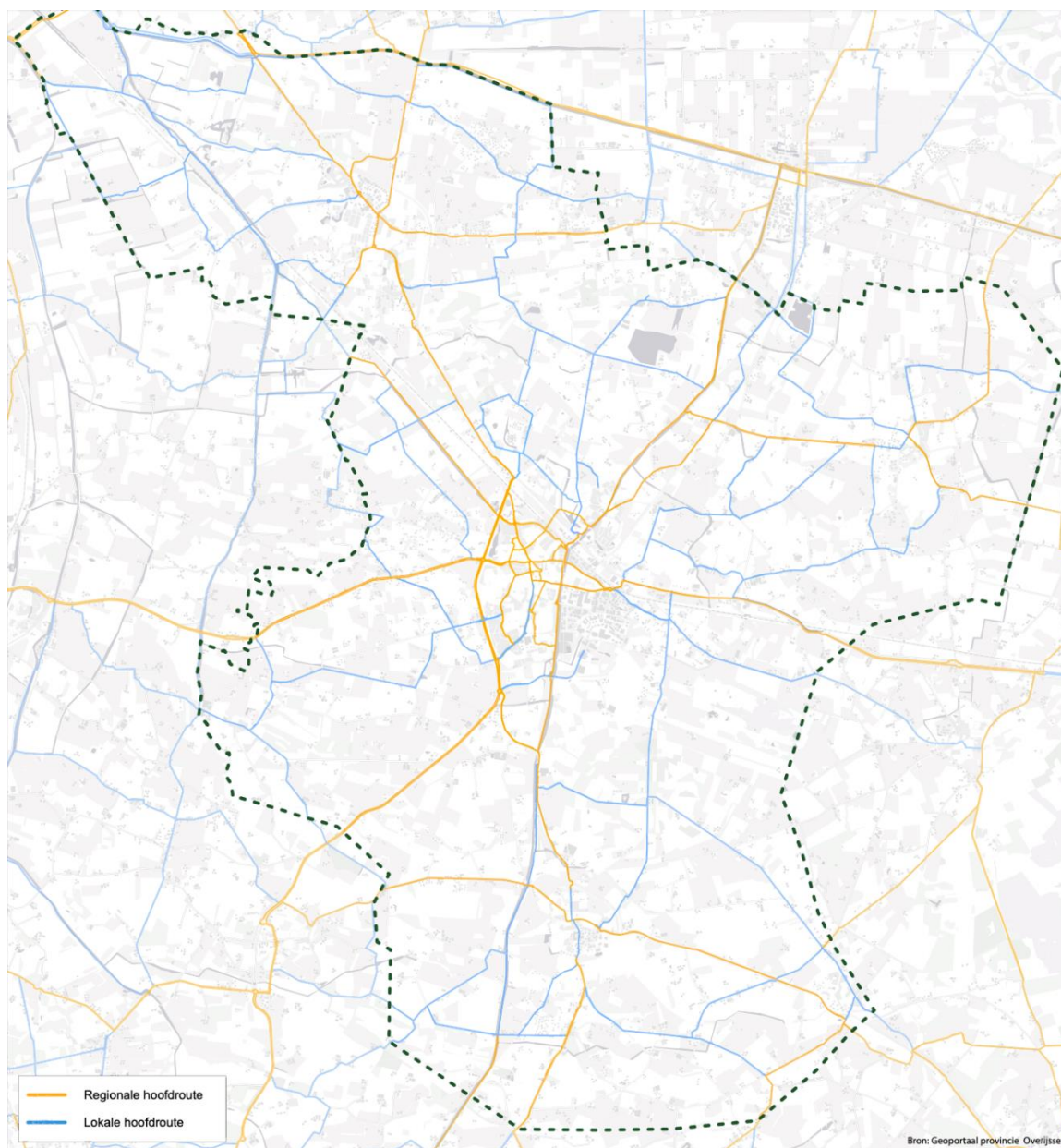
Koersdocument Fiets Overijssel (2015)

Het doel van het provinciale Koersdocument is om vanuit helikopterperspectief een samenhangend provinciaal beleid rondom de fiets te formuleren en kaders te stellen voor programma's en maatregelen om het fietsgebruik in de provincie te laten groeien. Het gaat daarbij om zowel het utilitaire (woon-werk, school) als het recreatieve fietsgebruik.

Overijssel wil gestructureerd bijdragen aan een verdere groei van het fietsen in de provincie en werkt daarbij zo goed mogelijk samen met andere belanghebbenden zoals gemeenten, waterschappen, Beter Benutten-regio's, Fietzersbond, ANWB en het bedrijfsleven. Overijssel kiest ervoor om de behoeften van de fietsers centraal te stellen bij het prioriteren van acties en de inzet van middelen.

Kernnet fiets provincie Overijssel

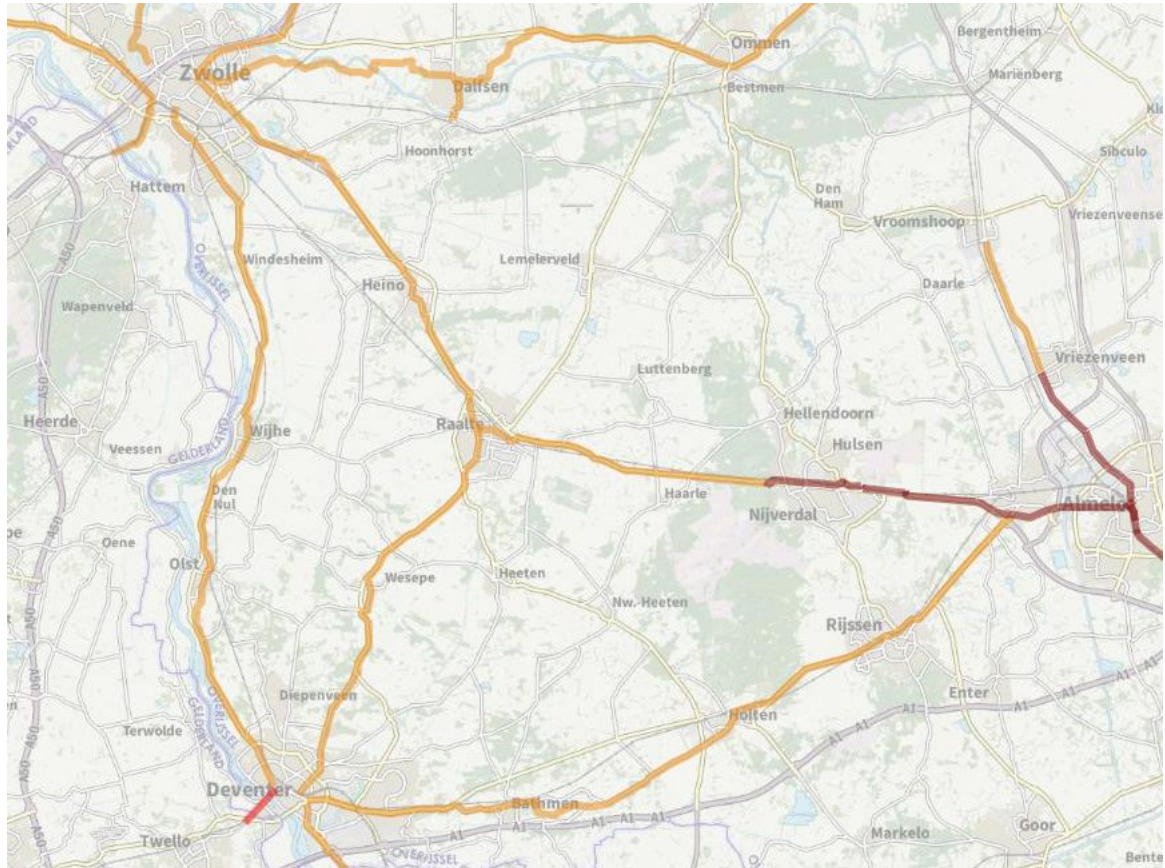
De provincie Overijssel heeft in lijn met het koersdocument de afgelopen jaren toegewerkt naar het Kernnet fiets, bestaande uit de belangrijkste en (in potentie) meest gebruikte fietsroutes (zie afbeelding 1; uitsnede gemeente Raalte). Met verbeteringen aan dit netwerk moeten meer mensen gaan fietsen en wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen zoals verwoord in het Koersdocument. Het Kernnet Fiets wordt regelmatig en indien nodig geactualiseerd. Het netwerk vormt nu de basis voor het landelijke, regionale en gemeentelijke fietsbeleid. De provincie Overijssel heeft in samenwerking met gemeenten ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets vastgesteld, gebaseerd op de laatste inzichten en landelijke richtlijnen van het CROW.



Afbeelding 1; Kernnet fiets Overijssel (voorjaar 2022, uitsnede gemeente Raalte)

Masterplan Snelle Fietsroutes

De wegbeheerders in Overijssel werken samen toe naar een netwerk van snelle fietsroutes (ook wel doortraproutes genoemd). De snelle fietsroutes zijn specifiek routes tussen de grootste kernen en vormen een onderdeel van het Kernnet fiets. De focus op deze snelle fietsroutes ligt op het optimaal faciliteren van het utilitaire fietsverkeer en deze zijn of worden daarop ingericht. De snelle fietsroutes kunnen zo auto- en openbaarvervoer-netwerken ontlasten. Dit is gebaseerd op de visie op bereikbaarheid uit de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO). In de gemeente Raalte gaat het om de routes Zwolle–Heino–Raalte–Nijverdal en Raalte–Deventer (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2; Snelfietsroute Zwolle– Nijverdal / Snelfietsroute Raalte– Deventer

Toekomstbeeld (Mobiliteits)Knooppunten Overijssel

In de strategische koers mobiliteit van de provincie Overijssel zet de provincie de ontwikkeling van knooppunten (Hubs) en MAAS (Mobility as a Service) in als middel om de duurzaamheid en leefbaarheid van de provincie te vergroten. Door routes en knooppunten te bundelen in een knooppuntennetwerk wordt een compleet beeld van het mobiliteitsnetwerk in de provincie gecreëerd. Binnen een knooppuntennetwerk draait het niet meer om één modaliteit (vervoerswijze), maar om de keten van herkomst naar bestemming waarbij knooppunten zoals het station in Raalte de overstap naar een andere vervoerswijze faciliteren. De (deel)fiets speelt hierbij een prominente rol.

Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle

Met het uitvoeren van de Bereikbaarheidsambitie richt Regio Zwolle zich op het behoud van goede verbindingen via weg, spoor en water naar de Randstad en naar Duitsland. Bereikbaarheid gaat over alle vervoerwijzen. Als andere vervoerwijzen dan de auto meer worden gebruikt, dan heeft dit ook een positief effect op de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer over de weg. Als er veel wordt gefietst is het rustiger op de weg en neemt de bereikbaarheid voor het economische weggebonden (vracht)verkeer toe. De Bereikbaarheidsambitie is bedoeld als stevig fundament om die bereikbaarheid te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

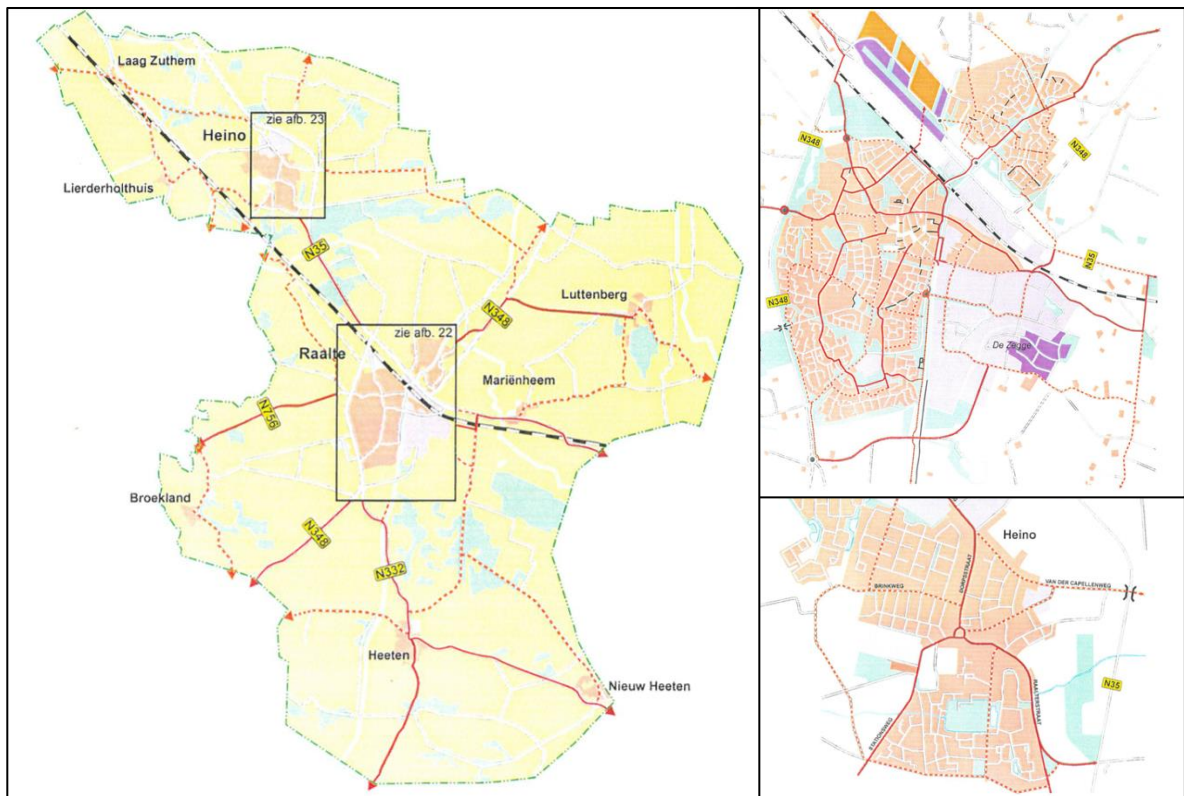
2.3 Gemeentelijke kaders

Fietsen in Raalte: een paar feiten:

- In de gemeente Raalte wordt gemiddeld per inwoner 3,04 kilometer per dag gefietst. In vergelijking met de omliggende gemeenten is dit relatief veel. Alleen in Dalfsen en Zwolle wordt per dag meer gefietst.
- In de gemeente Raalte maakt men gemiddeld 1 fietsverplaatsing per dag. In aanliggende gemeenten ligt het aantal verplaatsingen alleen in Zwolle hoger.

Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan Raalte

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Raalte bevat ook een beleidsrichting voor de fiets. Zo staat in het GVVP beschreven hoe om te gaan met het parkeren van fietsen, recreatieve routes, stimuleren van het fietsgebruik en het primaire fietsnetwerk (zie afbeelding 3). In dit Fietsbeleidsplan wordt met de kennis van nu voortgeborduurd op het beleid dat jaren geleden al is ingezet met het GVVP.



Afbeeldingen 3; Fietsnetwerk gemeente Raalte (GVVP; 2004)

Omgevingsvisie gemeente Raalte

De omgevingsvisie van de gemeente Raalte is een strategisch document dat richting geeft aan de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. In de omgevingsvisie staat beschreven dat de gemeente Raalte de bereikbaarheid van voorzieningen essentieel vindt, zodat elke voorziening voor elke inwoner toegankelijk blijft. Ook met het oog op de toenemende vergrijzing. Raalte wordt in de omgevingsvisie getypeerd als ‘levendig hart van Salland’. Eén van de ontwikkelrichtingen hierbij is het kiezen voor een optimale (digitale) bereikbaarheid voor haar inwoners en bedrijven, met een robuuste hoofdinfrastructuur, stationsontwikkeling en ruimte voor nieuwe mobiliteitsconcepten.

Verkeersagenda

De gemeente Raalte hecht veel waarde aan de verkeersveiligheid in de gemeente. In de Verkeersagenda staat beschreven wat er wordt gedaan op het gebied van verkeersveiligheid, zoals het herinrichten van fietsoversteken in de voorrang, aanleg van schoolzones, het realiseren van snelheidsremmende maatregelen op 30 en 60 km/uur wegen om het verkeer te dwingen langzamer te rijden en het verwijderen van paaltjes op fietspaden. De Verkeersagenda is een dynamisch document. Elk jaar wordt beoordeeld of de prioritering van maatregelen nog actueel is. Nieuwe meldingen worden daarbij meegenomen.

Autoparkeerbeleid

Door het aanbieden van minder autoparkeerplaatsen en het dus onaantrekkelijker maken van de auto is eveneens een maatregel om het fietsgebruik te stimuleren. Het naar beneden bijstellen van de parkeernormen voor de auto is daarbij een middel. De parkeernormen zijn vastgelegd in de ‘Parkeernormen Raalte 2015’. Deze nota wordt herzien in 2025. Bijstelling van de parkeernormen wordt overwogen bij de herziening evenals het toevoegen van fietsparkeernormen.

Beleidsplan recreatie en toerisme 2017-2020

Begin 2017 is het beleid van de gemeente Raalte van de jaren daarvoor rondom recreatie en toerisme geëvalueerd en is er een nieuw beleidsplan opgesteld voor de periode 2017-2020. In dit beleidsplan staan zowel de sterke als verbeterpunten beschreven voor recreatie en toerisme in de gemeente Raalte.

De waardering voor wandel- en fietsroutes in de gemeente is hoog. Naast de sterke punten en verbeterpunten zijn trends en ontwikkelingen opgenomen. Een relevante ontwikkeling is dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van de e-bike. Als idee en/of wens staat opgenomen de ‘zichtbaarheid en actualiteit van wandel- en fietsrouteborden’ te verbeteren.

Voor de gemeente staat het handhaven van de kwaliteit van fietspaden en wandel- en fietsroutenetwerken hierbij voorop (opgave ten aanzien van de vervangingsstrategie openbare ruimte). Gezien het ruime aanbod wordt vanuit het recreatief oogpunt de komende jaren niet ingezet op het aanleggen van nieuwe paden.

Handboek kwaliteit van de openbare ruimte (2014)

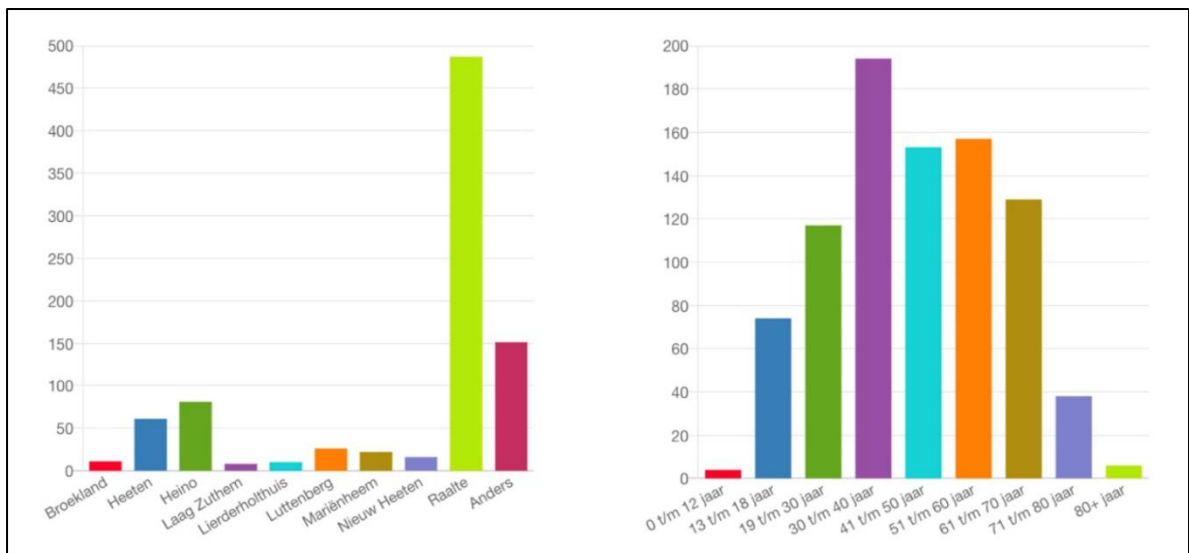
In het handboek is het onderhoudsniveau van de openbare ruimte vastgelegd en fungeert als inspiratiebron en toetssteen voor het gebruik, het ontwerp, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Het handboek is een verlengde van de Integrale visie op de openbare ruimte, dat het gemeentelijk beleid voor de openbare ruimte formuleert. Het vastgestelde uitgangspunt voor het beheersniveau is solide, sober en veilig. De ondergrens voor de veiligheid van de infrastructuur is daarmee vastgelegd, ook voor de fietser.

3 Vertrekpunt (hoe staan we ervoor?)

3.1 Enquête, inventarisatie en databronnen

De afgelopen decennia is al veel gebeurd in de gemeente om het fietsverkeer veiliger en aantrekkelijker te maken. Er zijn paden aangelegd of onderhouden, onveilige punten zijn aangepakt en er is veel aandacht geweest voor voorlichting en educatie.

Om in kaart te brengen hoe de gemeente Raalte ervoor staat is onder andere in de zomer van 2021 een enquête uitgezet onder de inwoners van Raalte waarin is gevraagd naar het huidige fietsnetwerk, onveilige locaties en missende schakels en verbindingen in het netwerk. De enquête is door bijna 1800 respondenten ingevuld (zie karakteristieken afbeelding 4).



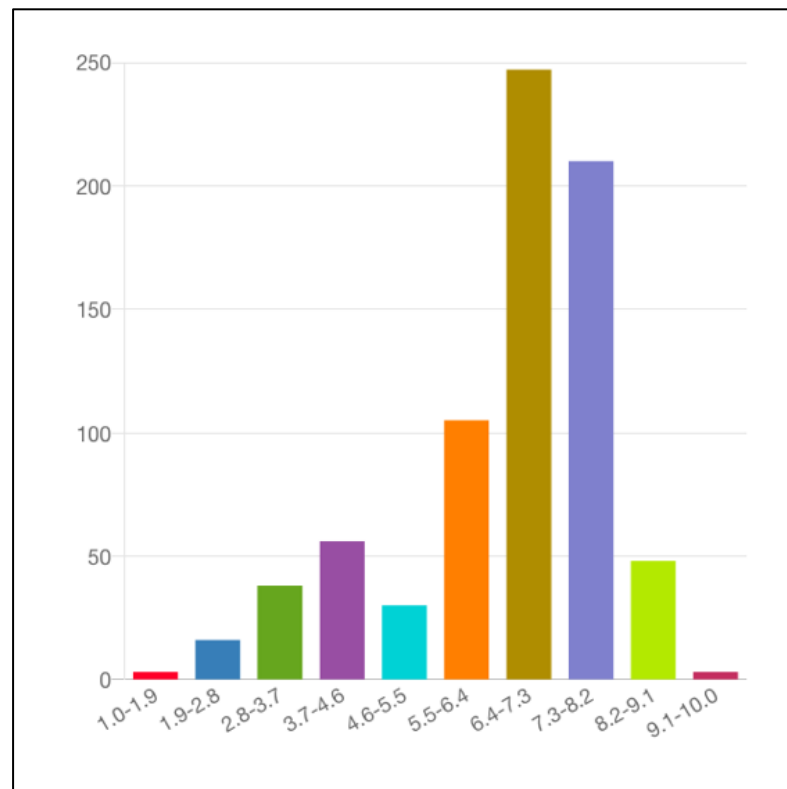
Afbeelding 4; herkomst en leeftijd geënquêteerden (enquête 2021)

In Raalte wordt relatief veel gebruikgemaakt van de fiets. De vele reacties op de enquête geven ook aan dat het onderwerp leeft onder de inwoners en de leeftijdsgroep van 30 tot 40 jaar, overwegend de groep met kleine kinderen.

Naast de enquête is er een veldverkenning uitgevoerd waarbij het netwerk en de kenmerken daarvan wat betreft inrichting uitvoerig in beeld zijn gebracht. Ook zijn verschillende beschikbare databronnen, bijvoorbeeld met betrekking tot ongevallencijfers, geraadpleegd.

3.2 Beoordeling bestaande fietsvoorzieningen

In de enquête is gevraagd naar hoe men de fietsvoorzieningen in de gemeente Raalte in algemene zin beoordeelt (zie afbeelding 5). De fietsvoorzieningen worden door de respondenten gemiddeld beoordeeld met een 6,5. Dit is voldoende maar het geeft ook aan dat er ruimte en behoefte is aan verbetering. Hierbij moet in acht worden genomen dat de mensen die de moeite namen om de enquête in te vullen, over het algemeen ook behoren tot de groep met aandachts- of verbeterpunten. Een enquête onder alle fietsende inwoners geeft daarom mogelijk een positiever beeld.

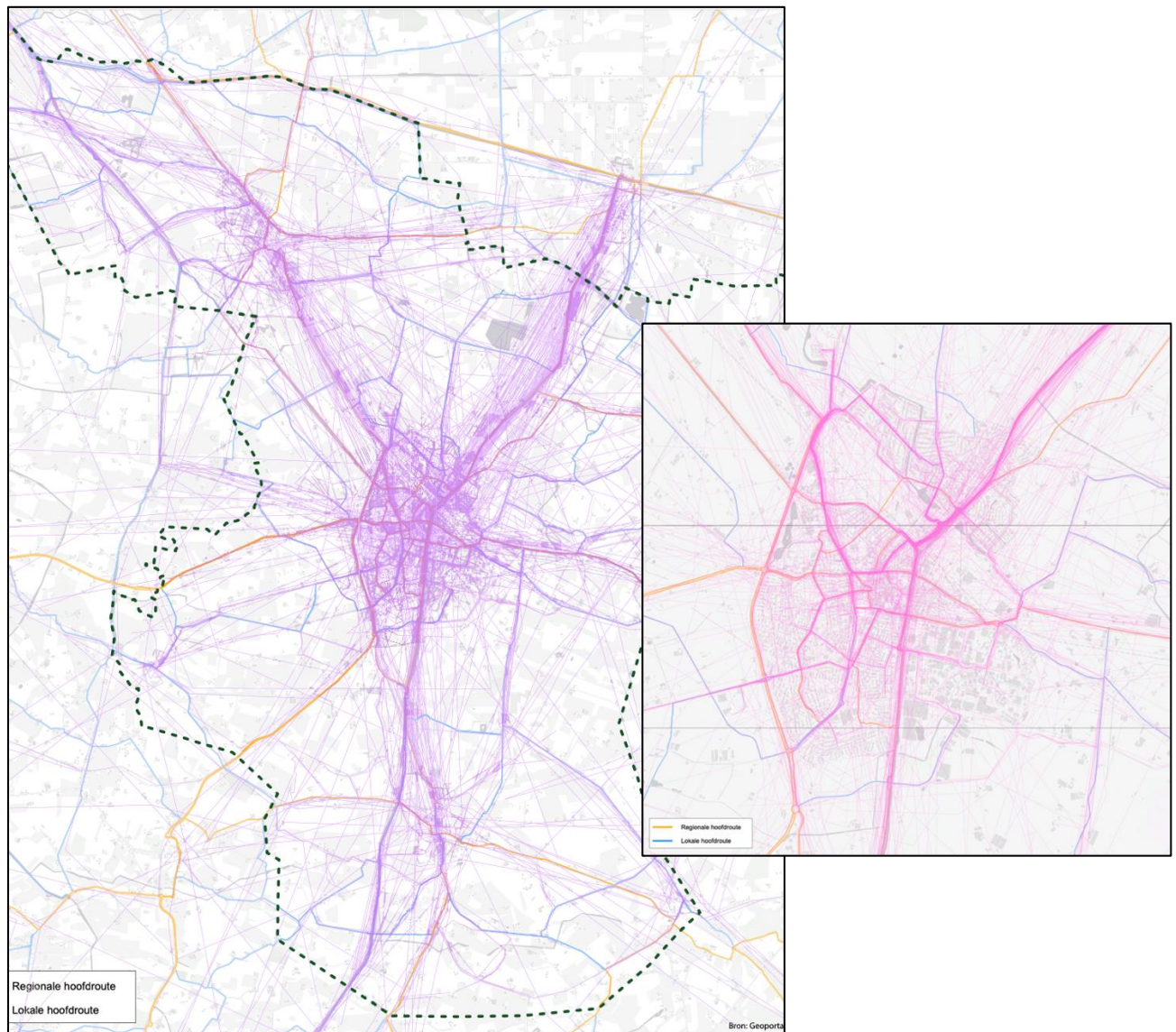


Afbeelding 5; Beoordeling fietsvoorzieningen (enquête 2021)

3.3 Fietsnetwerk (directheid en samenhang)

Sluit het huidige fietsnetwerk van hoofdfietsroutes goed aan op de praktijk? In de enquête is gevraagd om aan te geven van welke fietsroutes vaak gebruik wordt gemaakt. Uit de afbeeldingen 6 en 7 blijkt dat over het algemeen de als hoofdroutes aangemerkte wegen en paden ook relatief veel gebruikt worden. Een aantal relatief veelgebruikte routes is vooralsnog beleidsmatig niet aangemerkt als regionale of lokale hoofdfietsroute. De meest opvallende zijn:

- Schoonhetenseweg
- Heesweg – Aakstraat (rondje bedrijventerrein)
- Burgemeester Zuidwijklaan (Raalte noord)
- Bendijksweg (ten zuiden van Heino)
- Hogeweg (Raalte west)
- Hartkampweg (in Raalte)



Afbeelding 6 en 7; Gebruik routes (enquête 2021)

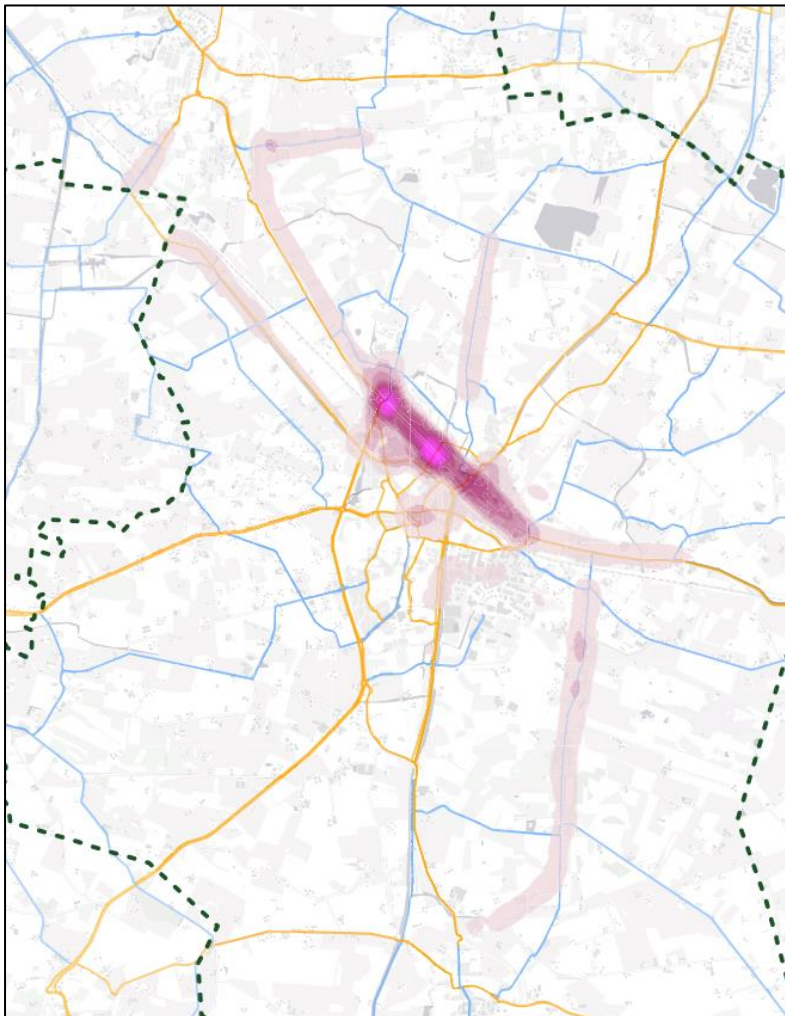
Daarnaast is in de enquête gevraagd naar ontbrekende fietsverbindingen in het huidige netwerk. In afbeelding 8 zijn de resultaten van de bijna 300 reacties vertaald in een heat map.

Ontbrekende schakels fietsnetwerk (geen verbinding):

- Parallelverbinding N35 (oost-west) tussen kruispunt Bos en Almelosestraat
- Dwarsverbinding Raalte noord-Raalte centrum ten noordoosten van station
- Verbinding voor fietsers bij kruispunt Bos. In de plannen m.b.t. de N35 verdwijnt deze verbinding mogelijk maar zowel gevoelsmatig als vanuit directheid (omrijd afstand en maaswijdte) heeft deze verbinding een meerwaarde.

Ontbrekende fietsvoorzieningen fietsnetwerk (ontbreken paden of fietsstroken volgens geënuquêteerden):

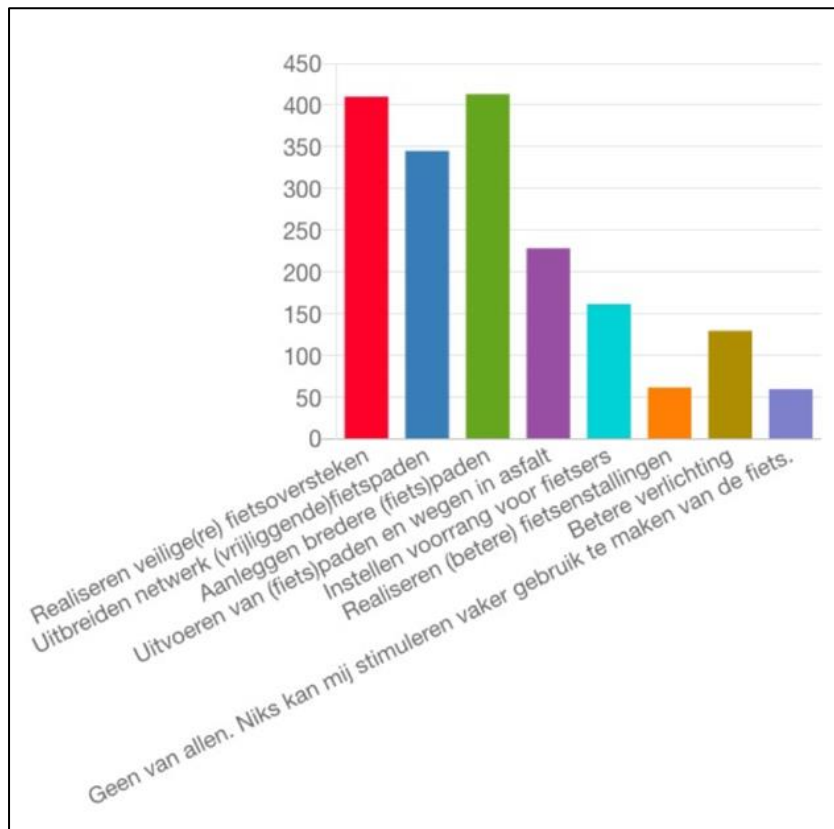
- Hondemotsweg (is zandpad)
- Stationsweg Heino (geen fietsvoorzieningen)
- Parallelweg N35 (geen goede fietsvoorzieningen, slechte aansluiting vanuit Raalte)
- Raarhoeksweg (geen fietsvoorzieningen)
- Berkendijk (geen fietsvoorzieningen)
- Schoonhetenseweg (geen goede fietsvoorzieningen)



Afbeelding 8; Missende schakel en verbindingen (enquête 2021)

3.3 Inrichting fietsroutes (comfort en herkenbaarheid)

In de enquête is gevraagd wat de gemeente Raalte kan doen om de inwoners meer gebruik te laten maken van de fiets (zie afbeelding 9). Een groot deel van de respondenten geeft aan dat het uitbreiden van het netwerk van vrijliggende fietspaden, het verbreden van de paden en het uitvoeren van paden in asfalt hierin, naast de veiligheid, belangrijke factoren zijn. Factoren die te maken hebben met het comfort en de inrichting van de routes.

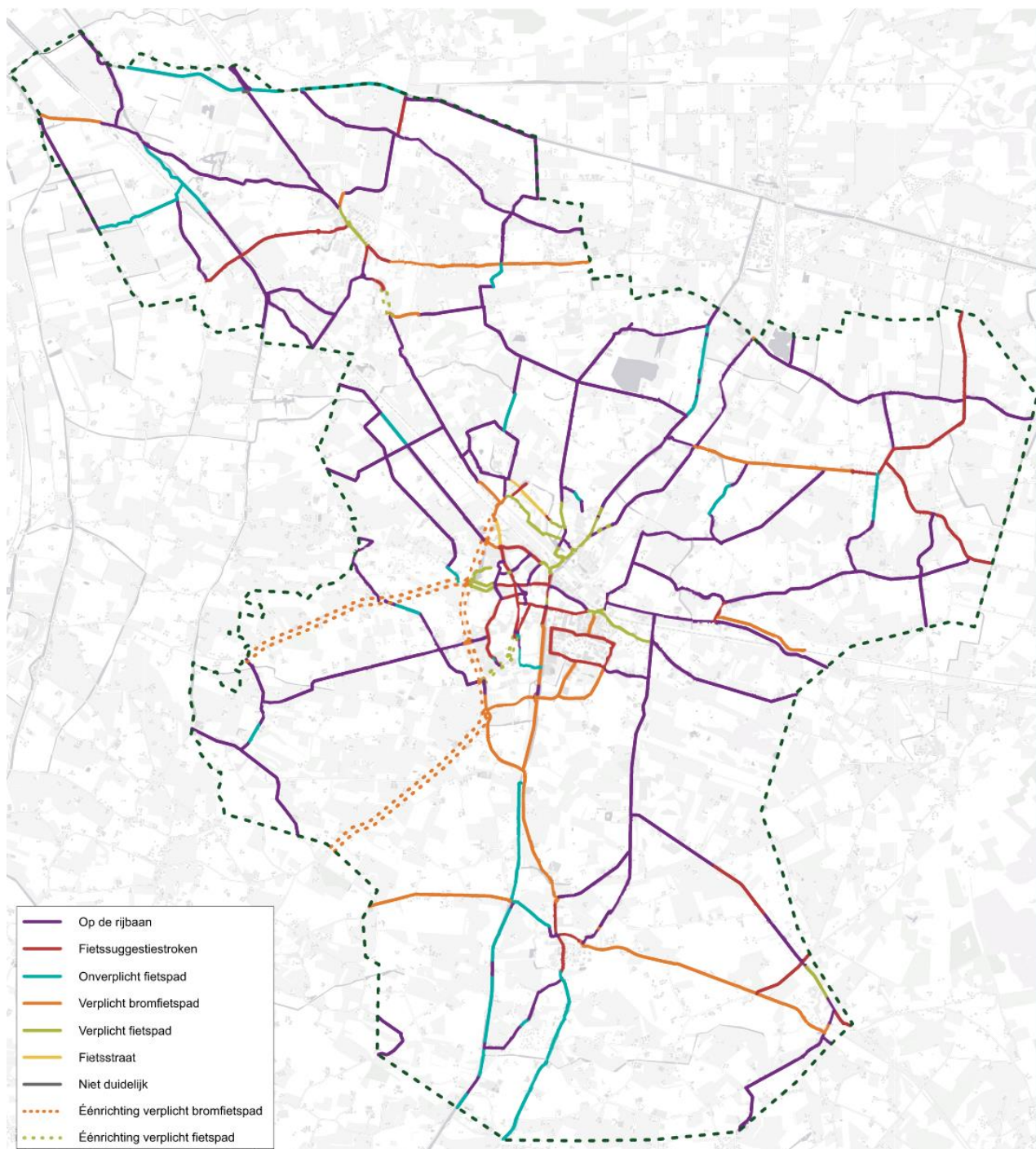


Afbeelding 9; Meer gebruik maken van de fiets door..... (enquête 2021)

Vrijliggende paden en fietsstroken

Op afbeelding 10 zijn de bestaande voorzieningen op het netwerk van hoofdfietsroutes weergegeven. In het noorden van de gemeente liggen relatief weinig vrijliggende of solitaire fietspaden. Zo ontbreken er comfortabele (fiets)verbindingen op de belangrijke relaties tussen Raalte en Heino en Lemelerveld. Daarnaast is er geen fietspad aanwezig langs de rotonde op de Luttenbergerweg in Luttenberg aan de zuidzijde.

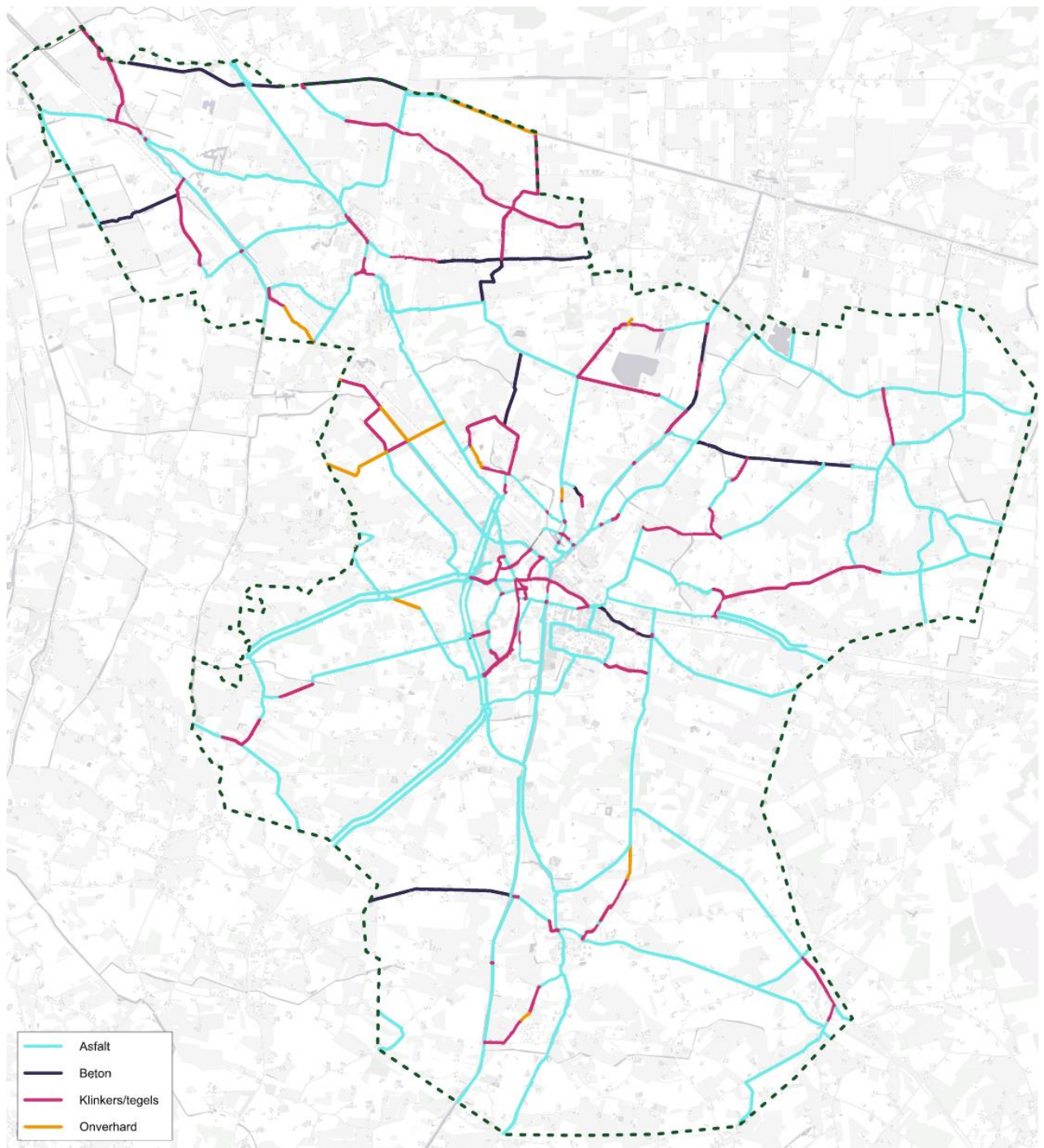
Sinds de vaststelling van het GVVP geldt een tweedeling in de erftoegangswegen (ETW A en ETW B). ETW A wegen zijn voorzien van rode fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom. ETW B wegen hebben geen aparte fietsvoorzieningen. Vrijwel alle ETW A hebben rode fietssuggestiestroken. Een missing link is echter het ontbreken van rode fietssuggestiestroken op de Schapenstraat tussen de Schoolstraat en de Botermakersstraat.



Afbeelding 10; Fietsvoorzieningen fietsnetwerk 2024

Verharding en onderhoud

De hoofdfietsroutes zijn overwegend voorzien van een asfalt of betonverharding (zie afbeelding 11). Een aantal routes buiten de bebouwde kom is echter uitgevoerd in klinkers of is zelfs onverhard. Dit laatste is niet in lijn met de inrichtingsprincipes van de hoofdfietsroutes en vormt een belangrijk aandachtspunt. In beginsel zouden alle solitaire / vrijliggende hoofdfietsroutes buiten de kom, zowel de regionale als de gemeentelijke uitgevoerd moeten worden in beton of asfalt. Het aanpakken van onverharde paden is hierbij het meest urgent. Daarbij zijn de regionale hoofdfietsroutes gezien de functie en potentie nog urgenter dan de lokale gemeentelijke routes.



Afbeelding 11; Verharding fietsnetwerk 2024

Specifiek is hierbij de deels onverharde en deels uit klinkers bestaande regionale hoofdfietsroute via de Hondemotsweg een aandachtspunt. Ook de deels met klinkers verharde regionale hoofdroute naar Lemelerveld is hierbij noemenswaardig.

Daarnaast is een groot deel van de hoofdroutes in Raalte en Heino uitgevoerd in klinkers. Daar lopen de belangrijke routes veelal over de reguliere (woon)straten. Specifiek worden het klinkerfietspad langs de Westdorplan en de Mettingenlaan in Raalte en die langs de Dorpsstraat (stroken) en Zwolseweg in Heino vaak genoemd als bijzonder oncomfortabel.

Dat ook asfalt of betonpaden niet altijd als positief worden ervaren heeft soms ook te maken met onregelmatigheden in het wegdek. Specifiek komen in de enquête de volgende paden naar voren als aandachtspunt in dit kader:

- Pad Colckhof (langs de Nieuwe Wetering)
- Pad parallel aan N35 bij kruispunt Bos
- Woltharsdijk westzijde (route Raalte - Lemelerveld)
- Veldkampsdijk oostzijde (langs kanaal bij Heeten)

Opgemerkt moet worden dat bovenstaande nadrukkelijk de mening is van de geënuquêteerden. De gemeente Raalte heeft in het "Handboek kwaliteit van de openbare ruimte" (2014) vastgelegd wat het onderhoudsniveau van de openbare ruimte moet zijn: solide, sober en veilig. De gemeente draagt er zorg voor dat het netwerk van wegen en paden hieraan voldoet.

De strategie voor het onderhoud wordt vastgelegd in het Beheerplan wegen ten behoeve van een voorspelbare onderhoudsopgave. Deze opgave wordt voor een belangrijk deel gebaseerd op wegininspectiegegevens. Het is van belang het wijzigen van verhardingstype te koppelen aan het Beheerplan wegen.

Breedte fietspaden

De bestaande breedte van de fietspaden (afbeelding 12) laat op veel paden te wensen over. De opkomst van de elektrische fiets, bakfietsen, speedpedelec en de fatbikes maken een upgrade van de fietspaden noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen en het comfort te vergroten. Er is een duidelijke link tussen de hoeveelheid fietsers en de benodigde breedte. Een richtlijn hiervoor is opgenomen in het "Programma van Eisen Inrichting Openbare Ruimte" van de gemeente Raalte (zie onderstaande tabel).

Gewenste breedte fietspad			
Eenrichtingverkeer		<u>Tweerichtingenverkeer</u>	
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 150	2,00	0 - 150	≥ 3,00
150 - 750	2,50 - 3,00	150 - 350	3,50 - 4,00
> 750	3,50 - 4,00	> 350	≥ 4,50
Gewenste breedte (brom)fietspad			
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 150	2,50	0 - 150	3,00 - 3,50
150 – 750	2,50 - 3,00	150 - 350	3,50 - 4,00
> 750	3,50 - 4,00	> 350	≥ 4,50

Afbeelding 24; Eisen breedte (brom)fietspaden (PVE gemeente Raalte)

In het voorjaar van 2022 is op 40 fietspaden het aantal fietsers geregistreerd, voornamelijk om vast te stellen of de huidige breedte van de fietspaden voldoen aan de bovenstaande richtlijn. Op grond van de telling blijken de volgende fietspaden te smal voor het huidige gebruik:

De regionale hoofdroutes en snelle fietsroutes (ook wel doortraproutes genoemd):

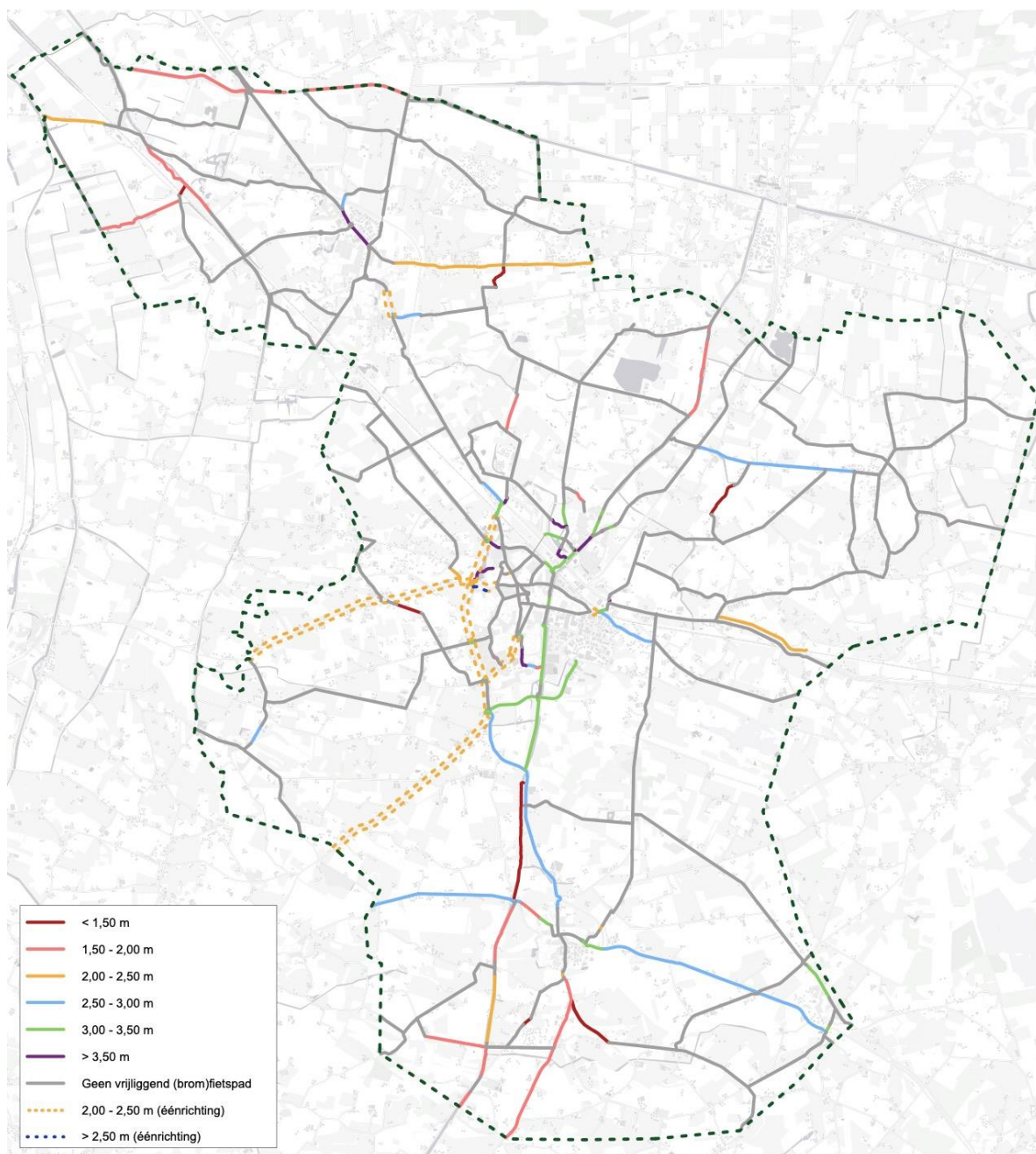
- Tweerichtingen (brom)fietspad Zwolseweg (deels doortraproute en deels lokale hoofdroute tussen fietstunnel N35 en Zwolseweg (Heino))
- Eenrichting fietspad Almlosestraat tussen Klipperweg en Enkstraat (doortraproute Raalte)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Lemelerveldseweg (regionale hoofdroute Heino – Lemelerveld)
- Tweerichtingen fietspad Wolthaarsdijk westzijde (regionale hoofdroute Raalte – Lemelerveld)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Luttenbergerweg (regionale hoofdroute Raalte / Lemelerveld – Luttenberg)
- Tweerichtingen fietspad Stationsstraat (regionale hoofdroute Raalte - Luttenberg / Lemelerveld)
- Tweerichtingen fietspad de Heerd (regionale hoofdroute Raalte – Luttenberg - Lemelerveld)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Kanaal oost verbinding Deventer - Raalte (regionale hoofdroute Raalte - N332)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad tussen Zonnebergerdijk - einde fietspad / buitengebied (regionale hoofdroute Raalte - Heeten / Deventer / buitengebied)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad Spanjaardsdijk (regionale hoofdroute Heeten – Bathmen)

De lokale hoofdroutes:

- Tweerichtingen (brom)fietspad Kolkweg (lokale hoofdroute Laag Zuthem – Zwolle)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Kanaalweg Noord (lokale hoofdroute Laag Zuthem – Zwolle)
- Tweerichtingen fietspad langs de Nieuwe Wetering (lokale hoofdroute Laag Zuthem – Heino)
- Tweerichtingen fietspad tussen Knapenveldsweg en Hogeboeksweg (lokale hoofdroute Raalte – Heino / buitengebied)
- Tweerichtingen fietspad Wechelerweg (lokale hoofdroute Raalte Mariënheem / Nieuw Heeten)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad Kanaal tussen N332 en Weseperweg (lokale hoofdroute Raalte - Heeten / Deventer / buitengebied)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad Heuvelweg (lokale hoofdroute Luttenberg - Mariënheem)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad tussen Zonnebergerdijk en Weseperweg (lokale hoofdroute Raalte – Heeten / Deventer / buitengebied)

In de enquête is mensen gevraagd welke paden als te smal worden ervaren. Hier kwamen de volgende paden het meest naar voren:

- Pad bij kruispunt Bos (langs N35)
- Pad langs de Zwolseweg in Heino (ook objectief aangetoond op basis van gebruik)
- Stroken langs de Kaagstraat in Raalte
- Pad Spanjaardsdijk (ook objectief aangetoond op basis van gebruik)
- Pad Lemelerveldseweg (ook objectief aangetoond op basis van gebruik)
- Pad Wolthaarsdijk westzijde (ook objectief aangetoond op basis van gebruik)
- Pad Kanaaldijk Noord



Afbeelding 12; Breedte (brom)fietspaden 2024

3.4 Fietsveiligheid

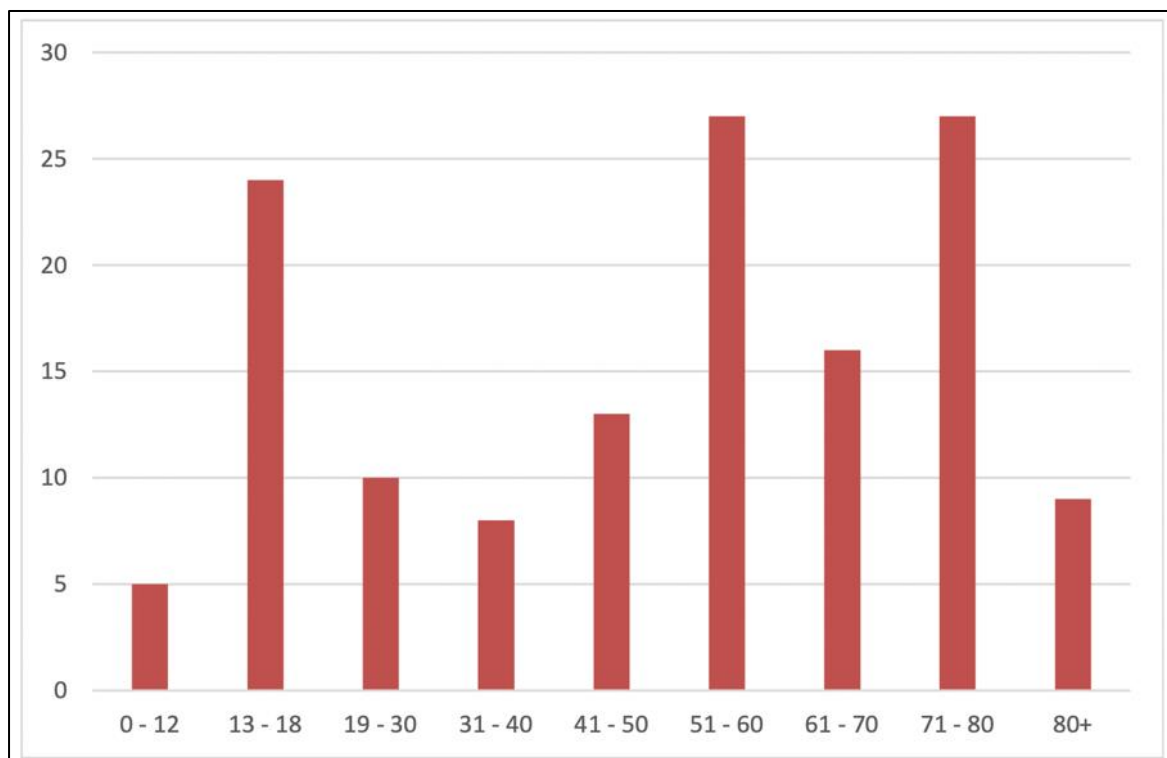
Oversteken 50 en 80 km/uur (ontsluitings)wegen

De wegen die nog niet geheel conform Duurzaam Veilig zijn ingericht vormen zonder meer een potentieel risico wat betreft verkeersveiligheid. Specifiek voor fietsers vormen de oversteken over de drukke 50 en 80 km/uur (ontsluitings)wegen een potentieel risico. Dit geldt zeker voor de punten waar nog geen maatregel is getroffen om de snelheid te beperken of de fietsers gereguleerd, in 2 fasen of ongelijkvloers over te laten steken. Op de meeste oversteekpunten zijn in de afgelopen jaren al maatregelen getroffen in de vorm van tunnels, rotondes, plateau, middengeleiders of er staan verkeerslichten. Een aantal punten op het netwerk van hoofd fietsroutes verdient wat dit betreft nog aandacht, met name op provinciale wegen:

- N332 – Poggenbeltweg (provinciaal)
- Oversteek parkeerplaats Ramelerbrug – N332 (provinciaal)
- Lageweg / Tolhuisweg – N756 (provinciaal)
- Raalterdwarsweg - Korenbloem (Heino)

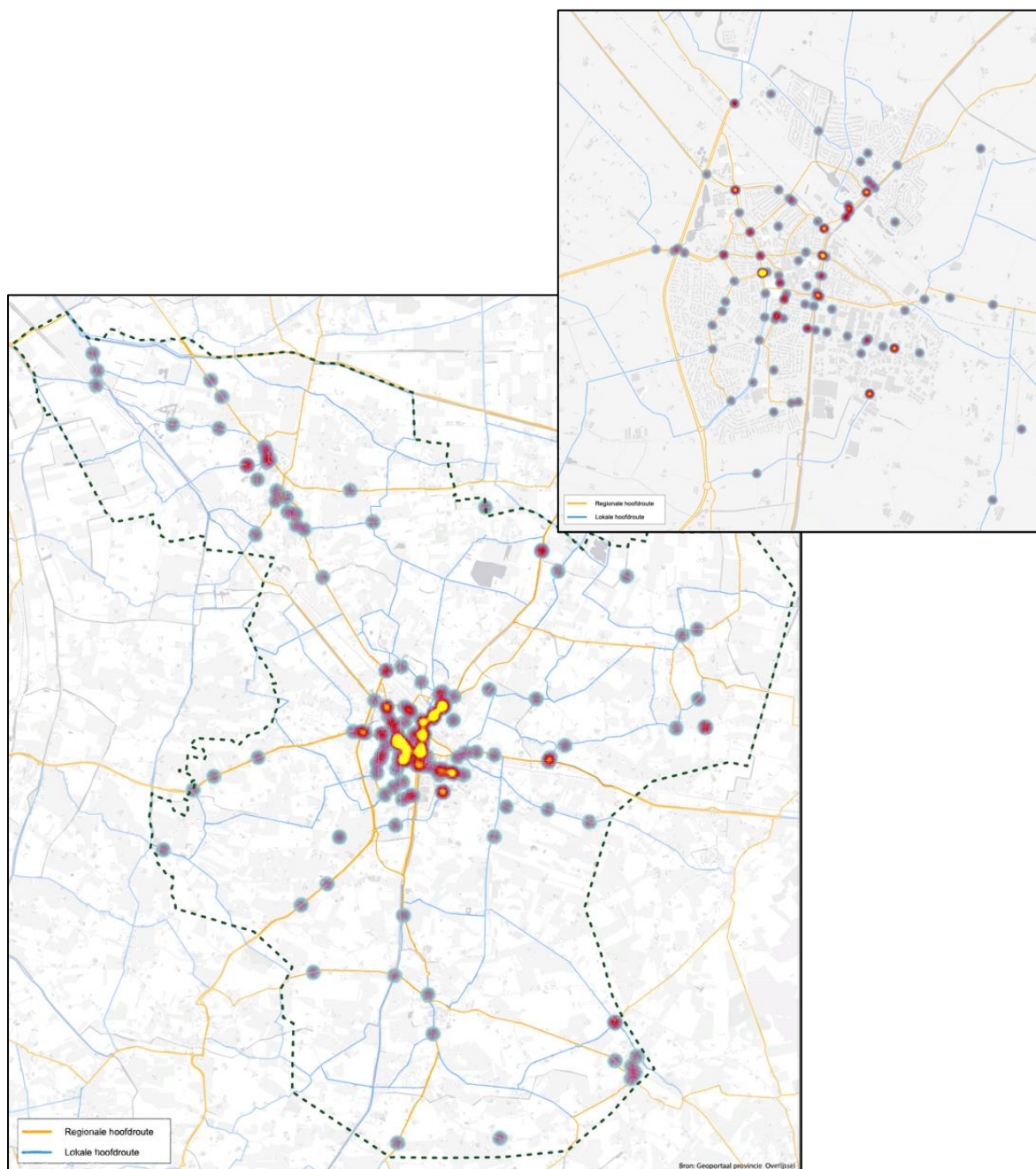
Objectieve verkeersonveiligheid

De geregistreerde ongevallen in de periode van 2014-2020 geven een beeld van de objectieve onveiligheid in de gemeente. Afbeelding 13 geeft aan dat de meeste verkeersslachtoffers vallen in de categorie jeugd en boven de 50. Dit zijn de meest kwetsbare leeftijdsgroepen.



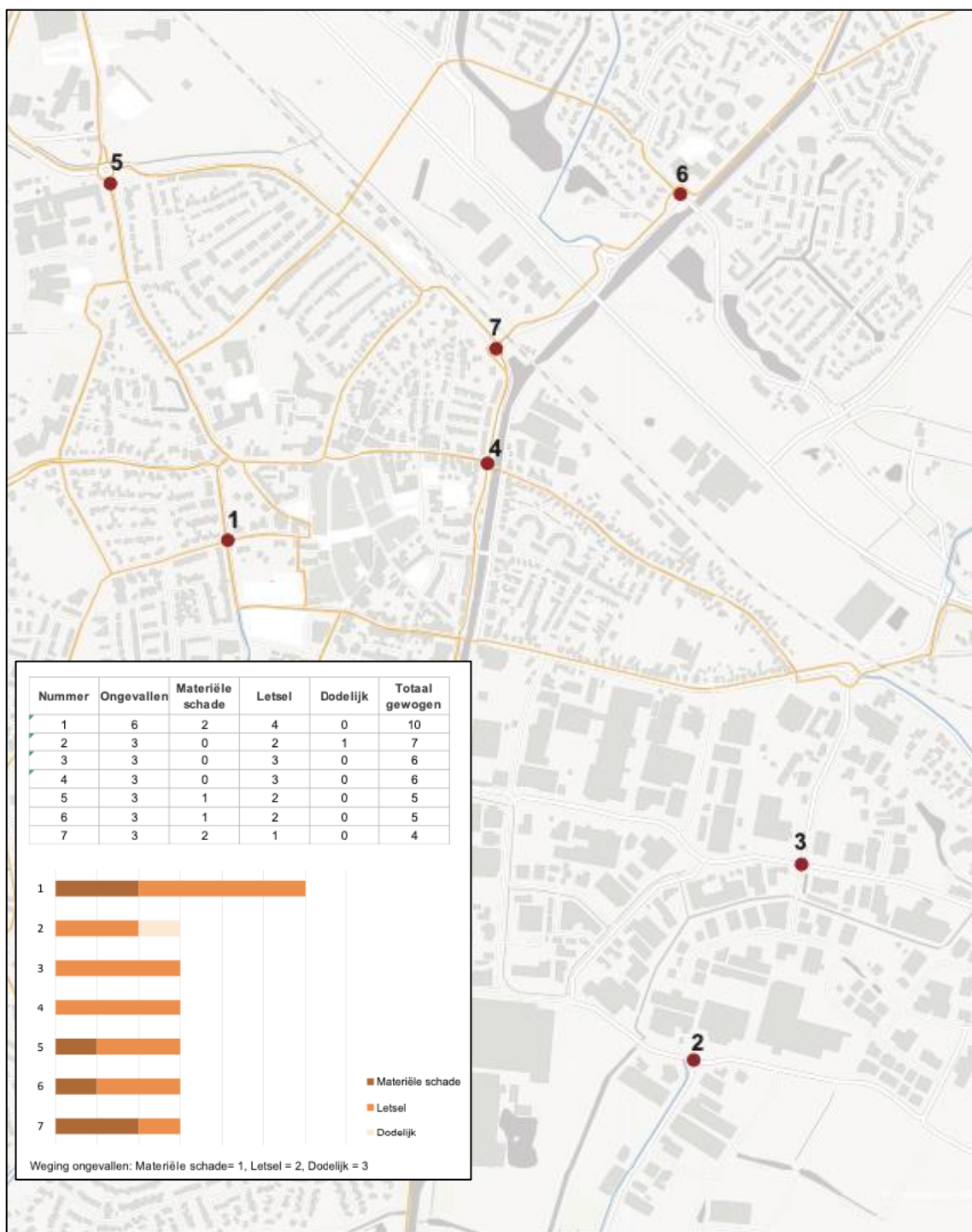
Afbeelding 13; Leeftijd betrokkenen fietsongevallen (Bron: VIAstat)

Op afbeelding 14 en 15 zijn de geregistreerde fietsongevallen op kaart weergegeven. Een duidelijk concentratie is zichtbaar in Raalte, veelal op de kruispunten van de hoofd fietsroutes. Daarnaast valt op het bedrijventerrein de route over de Kaagstraat op. In Heino springen de Zwolseweg en Canadastraat eruit als onveilige wegdelen.



Afbeelding 14 en 15; Fietsongevallen (Bron: VIAstat)

Afbeelding 16 laat de locaties zien waar de laatste jaren de meeste (ernstige) fietsongevallen zijn geregistreerd, allen gelegen in de kern Raalte (meer dan 3 ongevallen waarvan minimaal 1 letsel). De Munstersestraat–Westdorplaan staat bovenaan de lijst. Op de locaties 1, 3, 4, 5, 6 en 7 is ingegrepen in de periode 2016 – 2022 in het kader van de Verkeersagenda.



Afbeelding 16; Meest onveilige locaties fietsongevallen

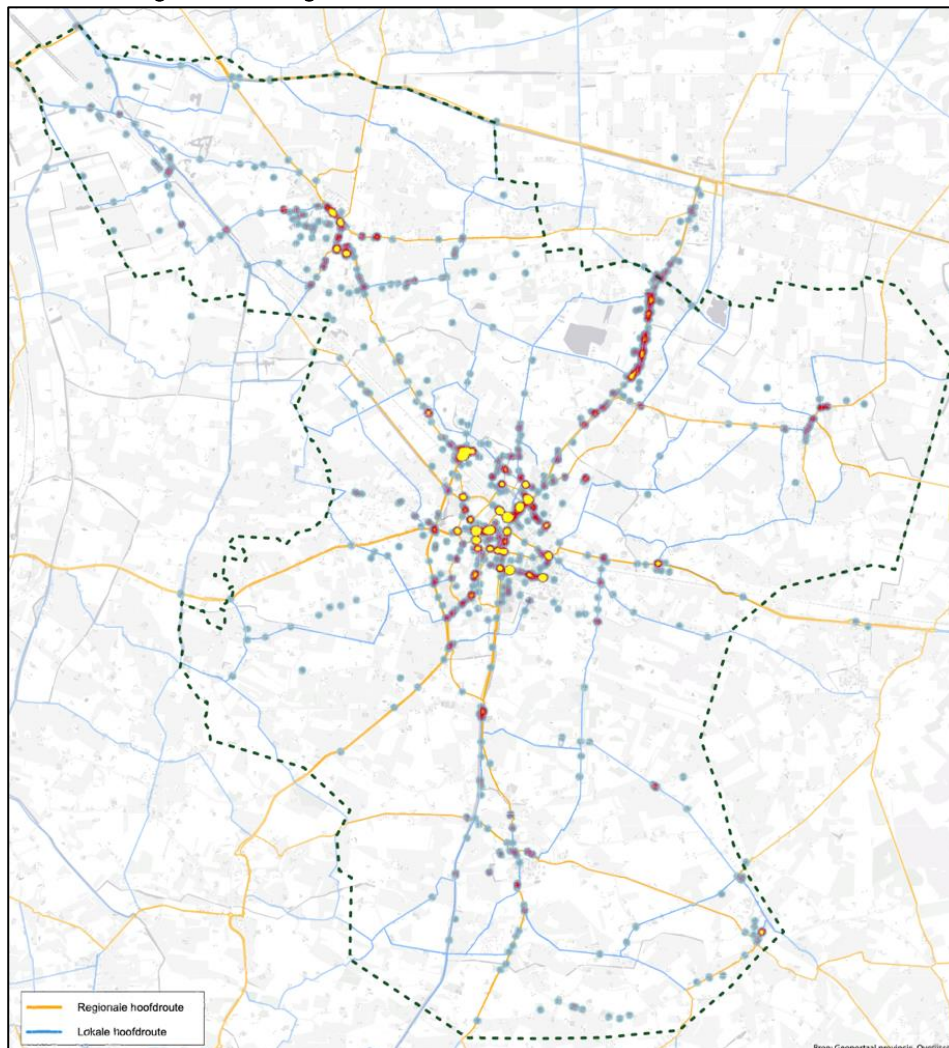
Subjectieve verkeersonveiligheid

Ook in de enquête zijn een groot aantal locaties aangemerkt als onveilig voor fietsers, zie afbeelding 17. De meest genoemde punten liggen in Raalte en Heino, aansluitend op het ongevallebeeld. Opvallend zijn de volgende locaties/wegdelen:

- Route van Raalte naar Lemelerveld
- Zwolseweg - Dorpsstraat (Heino)
- Canadastraat (Heino)
- Knooppunt Raalte (kruispunt Bos, Raalte)
- Ganzeboomlaan (Raalte)
- Varkensmarkt - Kerkstraat (Raalte)
- Aakstraat (Raalte)
- Deel van de Westdorplaan (Raalte)
- Domineeskamp - Brugstraat (Raalte)

De belangrijkste aangedragen oorzaken voor de verkeersonveiligheid zijn:

- Te smalle paden
- Onduidelijk/onoverzichtelijk
- Te hard rijden en te veel verkeer
- Er wordt geen voorrang verleend / slechte oversteekbaarheid



Afbeelding 17; Subjectief onveilige punten (enquête 2021)

3.5 Stallen en overstappen

Stallingen

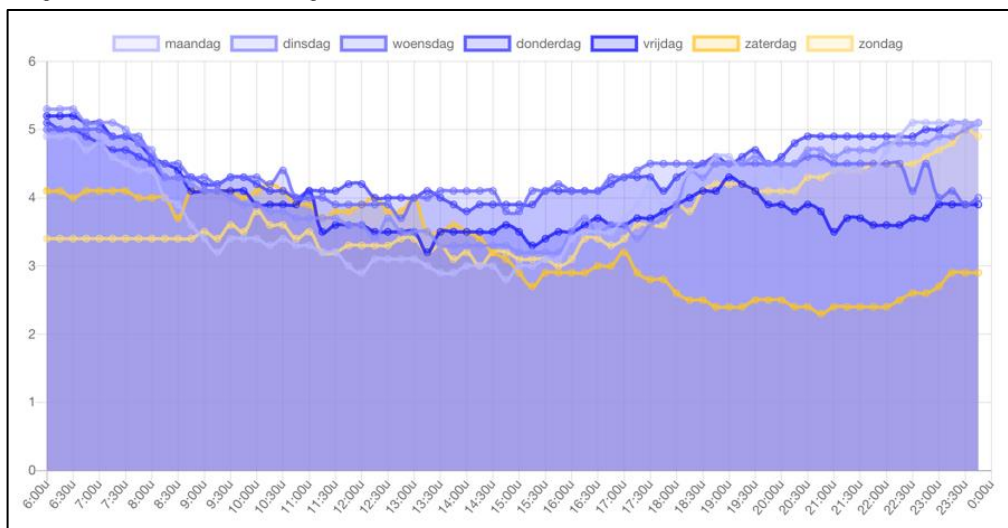
Goede stallingsvoorzieningen zijn vooral van belang bij verkeersaantrekkende voorzieningen zoals het winkelcentrum Heino en Raalte, sportvoorzieningen, scholen en stations. In de gemeente wordt de druk op stallingsvoorzieningen regelmatig gemonitord en waar nodig, en inpasbaar, wordt het aantal stallingen uitgebreid. Vanuit de enquête kwamen weinig opmerkingen naar voren met betrekking tot de stallingen of aansluitingen van de fiets op het openbaar vervoer.

Specifiek bij de treinstations (zie afbeelding 18) wordt op basis van geprognosticeerde toename van reizigers wel een tekort wordt verwacht. In samenwerking met ProRail en de provincie is de gemeente bezig met herinrichtingsplannen voor beide stations. In de uitwerking wordt de stallingsbehoefte meegenomen. De herinrichting van de stations wordt gerealiseerd in 2025. De gemeente onderneemt al actie om zogenaamde weesfietsen en foutief gestalde fietsen (buiten de rekken) te verwijderen om de stallingsruimte op peil en netjes te houden.



OV (Openbaar Vervoer) fietsen

OV fietsen zijn fietsen die gehuurd kunnen worden van de NS. In Raalte zijn OV fietsen beschikbaar bij het station en deze worden ook regelmatig gebruikt. Uit de data van de NS blijkt dat de beschikbaarheid (nog) voldoende (afbeelding 20).



Afbeelding 20; Beschikbaarheid OV fietsen station Raalte

4 Wat willen we bereiken?

4.1 Doelen

Dat fietsen ook voor de gemeente Raalte een belangrijke factor is daar waar het gaat om het oplossen van bestaande maar ook toekomstige problemen en uitdagingen is duidelijk:

- Fietsen is gezond
- Fietsen is een duurzame manier van verplaatsen
- Fietsen is op recreatief vlak een belangrijke economische drager
- Fietsen geeft geen / nauwelijks hinder voor de omgeving
- Fietsen nemen niet veel openbare ruimte in beslag
- Fietsen vormt een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen (voor- en natransport)
- Fietsen is voor jong tot oud over het algemeen een goede mogelijke vervoerswijze

Voorgaande positieve elementen van de fiets als vervoermiddel is van waarde bij de uitwerking van de 'drie grote opgaven', weten, de groei van de gemeente Raalte, leefbare en toekomstbestendige dorpen en wijken en een toekomstbestendig buitengebied.

De meeste verplaatsingen gebeuren met de fiets en met de auto. De fiets speelt vooral op korte afstanden een belangrijke rol. Met de opkomst van de e-bike kan deze potentie ook op langere afstanden verder worden benut. Uiteraard is veiligheid voor de fiets een belangrijke voorwaarde. Er vallen nog steeds te veel slachtoffers in het verkeer.

De doelen van het fietsbeleid zijn samen te vatten in twee hoofdoelen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers
- Het stimuleren van het gebruik van de fiets

4.2 Verbeteren verkeersveiligheid

In lijn met de landelijke en regionale doelstellingen streeft de gemeente Raalte naar het beperken van het aantal verkeersslachtoffers. Ook in Raalte gebeuren nog jaarlijks veel ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn. De fietser is kwetsbaar en daarom heeft een groot deel van deze ongevallen letsel tot gevolg. Sporen waarop verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk zijn:

- **Scholing en educatie:** Scholing en voorlichting voor alle doelgroepen is van belang om het gedrag van verkeersdeelnemers veiliger te maken.
- **Door met Duurzaam Veilig:** Het scheiden van het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer waar nodig en het verlagen van de snelheid waar menging van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer plaatsvindt (ook handhaving).
- **Aanpak onveilige locaties:** het aanpakken van de meest onveilige (oversteek)locaties. Dit zijn de locaties waar de risico's relatief groot zijn en/of veel ongevallen gebeuren.
- **Obstakels en onderhoud:** Het wegnemen van obstakels op fietspaden en het zorgen voor een goede onderhoudsstaat van de paden en wegen. Ook het maaibeeld en het sneeuw- en takkenvrij houden is hierbij van belang.
- **Toekomstbestendige paden en stroken:** De breedte van de paden moet zoveel mogelijk afgestemd zijn op het gebruik en voldoen aan de daarvoor gestelde eisen. Hierbij moet uiteraard een integrale afweging worden gemaakt daar waar het gaat om ruimtelijke mogelijkheden en wensen ten aanzien een toekomstbestendige openbare ruimte met meer groen en minder verhard oppervlakte.

4.3 Stimuleren fietsverkeer

Het stimuleren van het gebruik van de fiets is een essentieel onderdeel en effectief middel om de gemeentelijke ambities op het gebied van recreatie, gezondheid, leefbaarheid, duurzaamheid en mobiliteitsvrijheid waar te kunnen maken. De grote van alle kernen in de gemeente en de onderlinge afstanden lenen zich uitstekend voor het gebruik van de fiets, zeker met (snelle) elektrische fietsen. De manier waarop het fietsen in de gemeente Raalte gestimuleerd kan worden bestaat uit een aantal sporen:

- **Marketing:** Het stimuleren van het fietsverkeer vraagt om positieve aandacht voor de fiets en het geven van het goede voorbeeld.
- **Educatie:** Jongeren snel vertrouwd maken met de fiets en het verkeer stimuleert het gebruik ervan vanaf jonge leeftijd. Bijscholing op oudere leeftijd is nodig om mensen ook op de fiets te houden.
- **Fietsnetwerk:** Het netwerk van hoofdfietsroutes dient verder te worden gecompleteerd, zowel wat betreft het realiseren van ontbrekende verbindingen (directheid) als het verbeteren van de paden (comfort).
- **Fietsveiligheid:** De aanpak van verkeersonveilige locaties is van belang om mensen meer te laten fietsen.
- **Sociale veiligheid:** Sociaal veilige en goed verlichte routes dragen bij aan het gebruik van de fiets voor alle doelgroepen ook in avonduren.
- **Goede en veilige stallingen:** Het behoud van goede, voldoende en veilige stallingen is essentieel. Als onderdeel van de mobiliteitsketen is de aansluiting op het openbaar vervoer hierbij van belang.
- **Deelmobiliteit:** De beschikbaarheid van OV- of deelfietsen draagt bij aan het gebruik van de fiets als vervoermiddel.
- **Vorrang voor de fiets:** Daar waar het veiligheidshalve mogelijk is kan het voorrang geven aan de fiets (ten opzichte van het autoverkeer) bijdragen aan meer fietsgebruik.

5 Wat gaan we de komende jaren doen?

5.1 Sporen

Om de veiligheid voor het fietsverkeer te verbeteren en het gebruik van de fiets te stimuleren wordt een aantal sporen gevolgd:

- Verbetering samenhang fietsnetwerk (complete en vindbare routes)
- Verbetering inrichting en comfort fietsroutes (breedte, verharding, verlichting)
- Aanpak onveilige locaties
- Doelgroep gerichte educatie fietsveiligheid
- Handhaving gedrag
- Optimalisatie van de keten (stallen, deelmobiliteit)
- Marketing

5.2 Verbeteren samenhang fietsnetwerk

Een samenhangend en compleet fietsnetwerk is van wezenlijk belang om het fietsgebruik te bevorderen en de verkeersveiligheid te vergroten. Het recent door de provincie en gemeente opgestelde Kernnet fiets vormt een goed basisnetwerk waarin regionale en lokale hoofdfietsroutes worden onderscheiden. De regionale hoofdfietsroutes verbinden de kernen onderling en de omliggende kernen en wijken van Raalte met het centrum en de belangrijkste voorzieningen in Raalte. De lokale routes zorgen voor fijnmazigheid, ontsluiten de woonwijken en landelijke gebieden en vormen een alternatief voor de regionale hoofdroutes. Het netwerk wordt gecompleteerd door alle overige wegen en paden waar fietsers gebruik van mogen maken. De focus wat betreft investeringen en optimalisatie ligt de komende jaren primair op de regionale en lokale hoofdfietsroutes. Deze routes hebben de meeste potentie en maatregelen hier hebben meeste impact op de gestelde doelen.

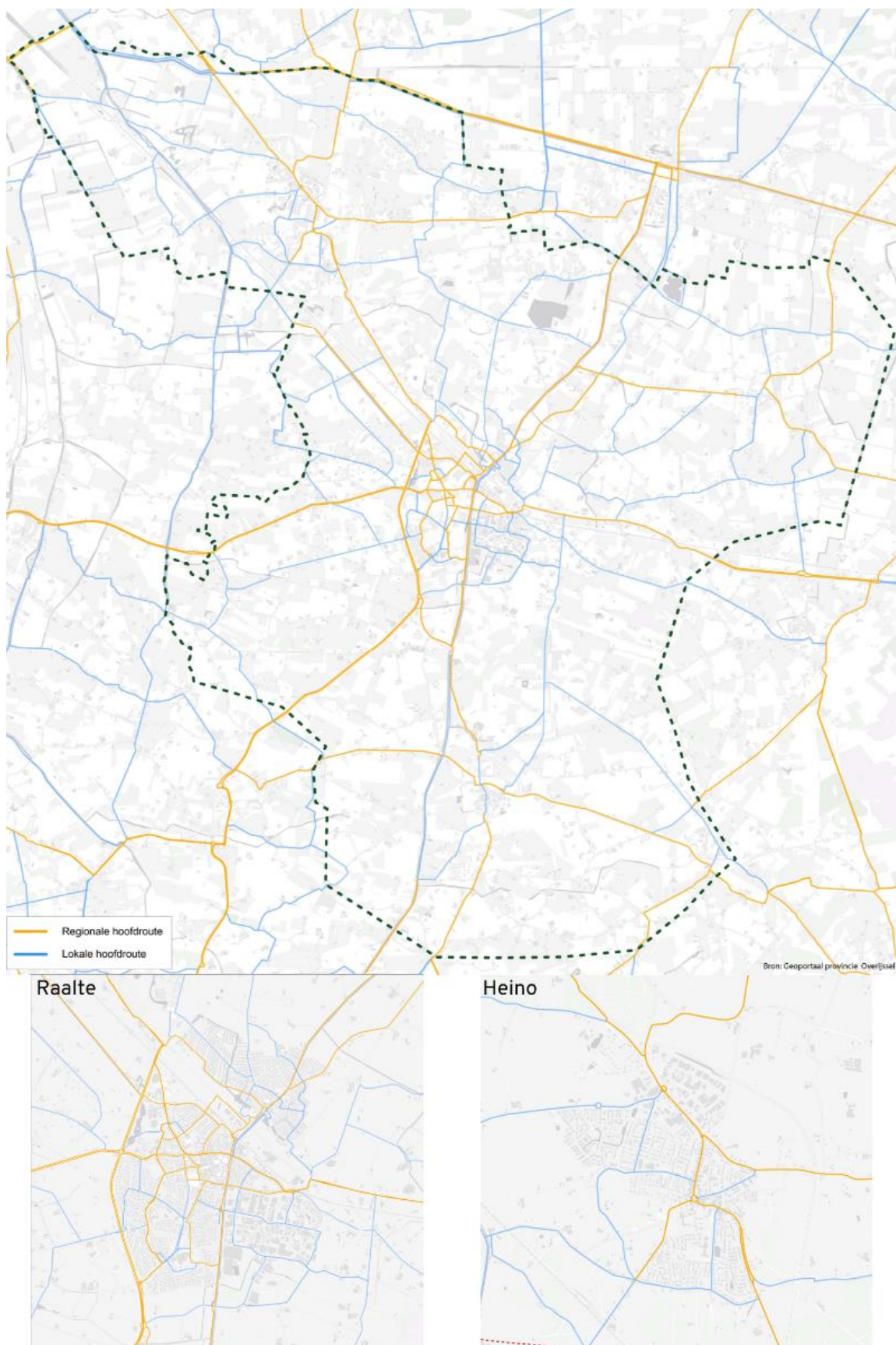
Aanvullingen Kernnet fiets

Op afbeelding 21 is een compleet overzicht gegeven van het actuele gemeentelijke hoofdfietsnetwerk. Hierin zijn naast de routes uit het Kernnet fiets, de hoofdroutes uit het GVVP (aanvullende lokale hoofdroutes) en de snelfietsroutes (ook wel doortraproutes genoemd) specifiek aangeduid.

Uitdagingen

De belangrijkste uitdaging de komende jaren wat betreft de samenhang en compleetheid van het netwerk is het realiseren van goede en directe verbindingen tussen Raalte noord en het centrum, het station, sport en het onderwijs in Raalte. De fiets heeft veel potentie op de beperkte afstanden in Raalte. De nieuwe verbinding tussen de rotonde Ridderschapsweg en de Ceintuurbaan moet nader uitgewerkt worden en worden gekoppeld aan de herinrichting van de stationsomgeving. Hierbij moet ook de mogelijkheid van het opwaarderen van de route Kanaalstraat Oostzijde worden betrokken. Deze route is toegevoegd aan het netwerk van hoofdfietsroutes.

Ook een aandachtspunt is het onderzoeken van de mogelijkheid van een fietsroute parallel aan de N35. In ieder geval kan op korte termijn de vindbaarheid van de bestaande route door Raalte, parallel aan de N35, worden beoordeeld en waar mogelijk vergroot.



Afbeelding 21; Fietsnetwerk 2025 gemeente Raalte

Bewegwijzering

Alhoewel er geen concrete aanwijzingen zijn dat de bewegwijzering van de belangrijkste fietsroutes niet op orde of incompleet is, is het van belang dit toch nog eens tegen het licht te houden. Een (periodieke) check en het doorvoeren van optimalisaties en verbeteringen leidt tot een nog samenhangender en bruikbaar (fiets)netwerk.

5.3 Verbeteren inrichting en comfort fietsroutes

Om de kwaliteit van de aangegeven hoofdfietsroutes te verbeteren moet de komende jaren worden ingezet op het verbreden en verharden van de routes en paden en het realiseren van (vrijliggende) fietsvoorzieningen.

Verharden zandpaden

Asfalt en betonverharding is voor fietsers comfortabeler dan klinkers en zeker aantrekkelijker dan een schelpen- of zandpad. Conform de richtlijnen voor fietsverkeer zijn onverharde paden op het netwerk van hoofdfietsroutes niet wenselijk. De onverharde regionale hoofdfietsroutes zoals de Hondemotsweg verdienen hierbij prioriteit (zie afbeelding 22).

De Armjagersweg, Bovenenkweg, Bornweg, Pruimersallee, Hammerweg, Veldzichtweg, Haarlesedijk en Zonnebergerdijk zijn wegen die geheel of deels onverhard zijn uitgevoerd en onderdeel uitmaken van een lokale hoofdroute. Verharden van deze wegen is wenselijk. Hierbij moet in beginsel worden onderzocht hoe invulling kan worden gegeven aan de wensen zonder onacceptabele afbreuk te doen aan de cultuurhistorische en natuurlijke waarde van de weg. De andere onverharde lokale hoofdroutes kennen een lagere prioriteit. Deze worden wat betreft verharding later in een breder kader (bomen, ruimte, kosten) afgewogen en gekoppeld aan onderhoud.



Afbeelding 22; Hondemotsweg

Tegelpaden vervangen door asfalt of beton

Fietspaden uitgevoerd in tegelverharding worden veelal als minder comfortabel ervaren dan paden in asfalt of beton. Tegelverharding is gevoeliger voor verzakkingen en de ruimtes of hoogteverschillen tussen de tegels leiden tot minder comfort en mogelijk tot valpartijen en onveilige situaties. De paden worden weliswaar onderhouden conform het in het handboek vastgestelde niveau (solide, sober en veilig) maar vervanging door asfalt of beton is wenselijk omdat dit minder gevoelig is voor verzakkingen en als comfortabeler wordt ervaren. Vervanging wordt in beginsel afgewogen in het kader van het onderhoudsprogramma (en inspecties). Bij de afweging spelen uiteraard ook andere factoren zoals ruimtelijke kwaliteit en de aanwezigheid van kabels, leidingen en bomen een rol.



Afbeelding 23; Fietspad Westdorpleaan

Op korte termijn kan extra onderhoud of een versnelde aanpak uitkomst bieden om in ieder geval de regionale hoofdroutes te optimaliseren wat betreft comfort en het beperken van risico's. Aandachtspunten op korte termijn zijn de tegelpaden langs de Zwolseweg in Heino en de Westdorpleaan in Raalte (zie afbeelding 23). Het pad langs de Zwolseweg maakt onderdeel uit van de snelle fietsroute / doortracroute Zwolle-Heino-Raalte-Nijverdal en wordt in dit kader in 2026 aangepakt.

Verbreden fietspaden

Om in te spelen op de toename van het aantal en de soort fietsen (e-bikes, speedpedelec, bakfietsen, fatbikes) zijn bredere fietspaden nodig omwille van de verkeersveiligheid en het comfort.

Om kosten te besparen is het wenselijk bij verbreding zoveel mogelijk aan te sluiten bij onderhoudsprogramma's. De verbreding van de lokale hoofdroutes wordt hoofdzakelijk gekoppeld aan onderhoud. De doortraproutes en de regionale hoofdroutes verdienen prioriteit en specifieke aandacht, gezien de status en het belang van de routes. Deze worden met prioriteit aangepakt. De verbinding tussen Raalte en Lemelerveld via de Wolthaarsdijk (zie afbeelding 25) is hier een voorbeeld van, ook omdat deze route erg vaak door de inwoners benoemd is als te smal. Afweging in een breder kader (o.a. aanwezigheid bomen en aanwezige ruimte) is evident.

De regionale hoofdroutes en doortraproutes die wenselijk zijn te verbreden op basis van het gebruik zijn:

- Tweerichtingen (brom)fietspad Zwolseweg (deels doortraproute en deels lokale hoofdroute tussen fietstunnel N35 en Zwolseweg (Heino))
- Eenrichting fietspad Almlosestraat tussen Klipperweg en Enkstraat (doortraproute Raalte)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Lemelerveldseweg (regionale hoofdroute Heino – Lemelerveld)
- Tweerichtingen fietspad Wolthaarsdijk westzijde (regionale hoofdroute Raalte – Lemelerveld)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Luttenbergerweg (regionale hoofdroute Raalte / Lemelerveld – Luttenberg)
- Tweerichtingen fietspad Stationsstraat (regionale hoofdroute Raalte - Luttenberg / Lemelerveld)
- Tweerichtingen fietspad de Heerd (regionale hoofdroute Raalte – Luttenberg - Lemelerveld)
- Tweerichtingen (brom)fietspad Kanaal oost verbinding Deventer - Raalte (regionale hoofdroute Raalte - N332)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad tussen Zonnebergerdijk - einde fietspad / buitengebied (regionale hoofdroute Raalte - Heeten / Deventer / buitengebied)
- Tweerichtingen onverplicht fietspad Spanjaardsdijk (regionale hoofdroute Heeten – Bathmen)



Afbeelding 25; Wolthaarsdijk

Fietspaden en fietssuggestiestroken buiten de kom

In lijn met de principes van Duurzaam Veilig is op alle gebiedsontsluitingswegen buiten de kom (80 of 100 km/uur) het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer, zo ook in de gemeente Raalte. Op erftoegangswegen (60 km/uur) kan het gemotoriseerde en fietsverkeer onder voorwaarde van een goede inrichting en beperkt gebruik in beginsel veilig worden gemengd. Toch liggen in Raalte langs veel van de erftoegangswegen van oudsher al vrijliggende fietspaden. Vanuit comfort is dit zondermeer een meerwaarde en deze paden worden dan ook gehandhaafd. Een uitzondering voor het toepassen van een vrijliggend fietspad geldt als de weg zwaar wordt belast door gemotoriseerd verkeer en de verbinding is aangemerkt als regionale of lokale hoofdroute. Voor dergelijke verbindingen is een fietspad gewenst als de belasting 3.000 mvt/etmaal of meer bedraagt.

Fietssuggestiestroken wordt in beginsel niet meer toegepast in de gemeente Raalte buiten de bebouwde kom. Daar waar ze nog wel liggen worden de stroken verwijderd als dit mee kan liften met het onderhoud van de wegen. Een uitzondering voor het toepassen van fietssuggestiestroken kan worden gemaakt als we logisch willen aansluiten op fietssuggestiestroken die liggen op wegen van buurgemeenten.

Fietsstroken of fietsstraat binnen de bebouwde kom

Het grootste deel van de wegen binnen de kernen in de gemeente Raalte is in lijn met het landelijke beleid gecategoriseerd en ingericht als 30 km/uur wegen. Een aantal hoofdontsluitingswegen kennen een 50 km/uur regime. Binnen de 30 km/uur gebieden kunnen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer gemengd worden afgewikkeld. Vrijliggende paden zijn op dergelijke wegen vanuit veiligheidsperspectief niet per se nodig of gewenst. Een lage snelheid van het verkeer is hierbij belangrijker. Veelal is ook geen ruimte aanwezig voor vrijliggende paden.

In de kernen ligt een groot aantal wegen waarop fiets(suggestie)stroken zijn aangebracht om de aanwezigheid van de fiets extra te accentueren. Het betreft hier de wegen die zijn gecategoriseerd als Erftoegangswegen A. Om de positie van de fiets te versterken en landelijke eenheid te waarborgen mag geen wildgroei ontstaan in typen fiets(suggestie)stroken. Daar waar vanuit veiligheid en herkenbaarheid stroken wenselijk zijn, zouden dit bij voorkeur volwaardige fiets(suggestie)stroken moeten zijn (breedte 1,70 meter, rood, asfalt, zie afbeelding 26).

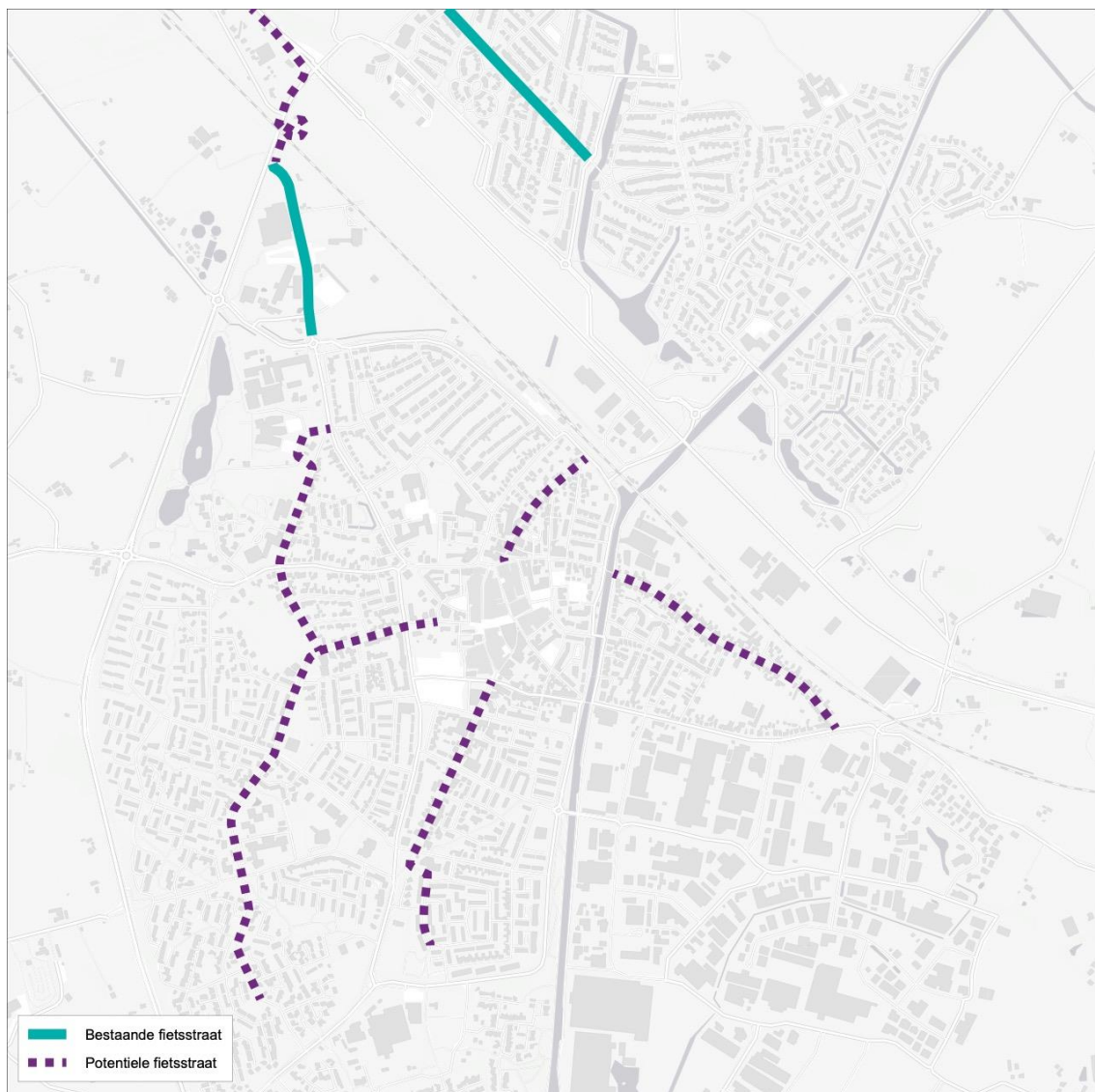


Afbeelding 26, Brede fiets(suggestie)stroken en fietsstraat Zwolsestraat

Op smallere wegen waar weinig gemotoriseerd verkeer rijdt (of moet rijden) is het realiseren van een fietsstraat, zoals op de Zwolsestraat en de Harinkdijk, een goed en soms zelfs beter alternatief (zie afbeelding 26).

Het opwaarderen van de positie van de fiets op de erftoegangswegen binnen de kom wordt in beginsel afgewogen op het moment dat onderhoudswerkzaamheden aan de orde zijn. De urgentie om dit vooruitlopend op onderhoud op te pakken is beperkt. Het beperken van de snelheid, met name op kruispunten, is vanuit veiligheidsperspectief urgenter (zie 5.3).

De wens ligt er ook om de routes De Hoven-Jan van Arkelstraat-De Klompstraat-Hofstedelaan / Bentinckstraat-Munstersestraat / Enkstraat / (deel) Iepensingel – Deventerstraat en de Stationsstraat als fietsstraat in te richten naar de nieuwste richtlijnen (zie afbeelding 27). Voor het omvormen van deze wegvakken wordt eveneens zoveel mogelijk aangesloten op onderhoudsprogramma's voor riolering en wegen.



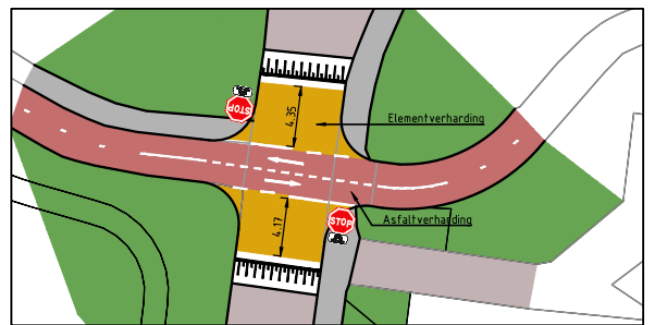
Afbeelding 27, Potentiële fietsstraten

Vorrang voor de fiets, binnen de bebouwde kom

Het feit dat in de gemeente Raalte al relatief veel gebruik wordt gemaakt van de fiets heeft mogelijk te maken met de beleidslijn die al begin deze eeuw is ingezet. Er is toen al voor gekozen om de fietser/fietsroutes op veel punten binnen de kom voorrang te geven op het kruisende verkeer. Voorbeelden zijn de Jan van Arkelstraat, de Hoven, Deventerstraat, Hofstedelaan, Monumentstraat, Bentinckstraat, Brugstraat en Schoolstraat (zie afbeelding 28) maar ook op de rotondes binnen de bebouwde kom.

Om de positie van de fiets verder te versterken is het behoud en verder uitbouwen van deze voorrangsroutes een effectief middel. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (de groeiopgave) wordt aangesloten op de bestaande hoofdauto- en fietsstructuren en waar nodig worden deze uitgebreid. Niet alleen de daadwerkelijke tijdwinst maar nog meer het letterlijk voorrang (moeten) geven aan fietsverkeer draagt bij aan het positieve imago van de fiets.

Om het draagvlak voor de voorrangsroutes en -punten niet kwijt te raken is het essentieel om de komende jaren te investeren in de verkeersveiligheid op deze punten. Veel van de voorrangspunten zijn aangemerkt als onveilig, met name door de onoverzichtelijkheid en (te) hoge snelheid van het kruisende verkeer. In 5.4 worden deze punten nader benoemd. Op afbeelding 29 is het in Raalte gehanteerde ontwerpprincipe voor (solitaire) fietsroutes in de voorrang weergegeven. In het kader van de Verkeersagenda zijn in de afgelopen periode al vele voorrangspunten in de kern Raalte heringericht om de duidelijkheid van de situatie te verbeteren.



Afbeelding 28; Vorrang voor fietsers op de Schoolstraat Afbeelding 29; Principe fietsoversteekvoorrang

Verlichting hoofdfietsroutes

Wat betreft de verlichting van de fietsroutes wordt aangesloten bij de gemeentelijke beleidslijn. Binnen de kom worden de meeste straten en paden verlicht. Buiten de kom wordt terughoudend omgegaan met verlichting. De doortraproutes worden wel verlicht maar andere hoofdfietsroutes buiten de kom in beginsel niet. Het betreft echter maatwerk en er is ruimte om waar nodig voor de oriëntatie en/of verkeersveiligheid punten te verlichten.

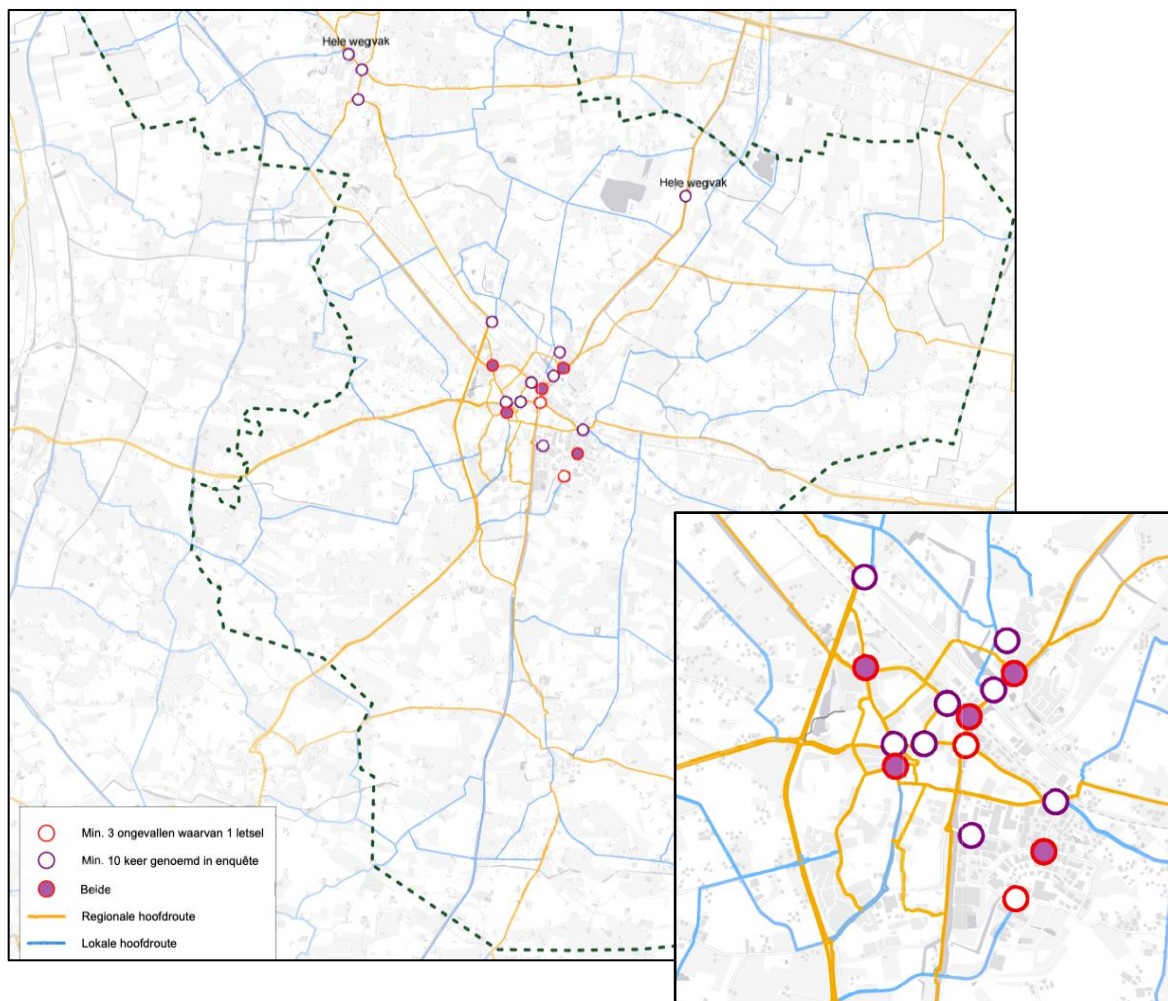
5.4 Aanpak onveilige locaties

Verder dan Duurzaam Veilig

De aanpak van onveilige locaties is en blijft een belangrijk aandachtspunt. Veiligheid is een doel op zich maar veiliger fietsverkeer draagt ook bij aan een hoger fietsgebruik. Andersom is een gevoel van onveiligheid een reden om niet op de fiets te stappen. Het wegennet is de afgelopen jaren al op veel punten aangepast conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Deze aanpak is effectief geweest en wordt gecontinueerd maar blijkt niet overal toereikend. Ook op wegen en kruispunten die voldoen aan de essentiële kenmerken, of onlangs zijn aangepakt, gebeuren nog fietsongevallen of worden genoemd als risicovol of onveilig. Veelal komt de onveiligheid of het gevoel van onveiligheid in deze gevallen voort uit de grote hoeveelheid autoverkeer, de te hoge snelheid van het verkeer of de onoverzichtelijkheid. Om de situatie op deze punten te verbeteren is veelal een combinatie van infrastructurele en gedragsgerichte maatregelen nodig.

Specifieke aandachtspunten

De meest urgente aandachtspunten zijn de punten waar zich ongevallen voordoen en die veelvuldig zijn aangemerkt als onveilig in de enquête. Op afbeelding 30 zijn de meest urgente locaties aangegeven.



Afbeelding 30; Onveilige locaties (enquête 2021)

In eerste instantie zijn dit de locaties waar zich de laatste jaren 3 of meer ongevallen, waarvan 1 met letsel zich hebben voorgedaan. Daarnaast zijn de locaties aangegeven, die meer dan 10 keer zijn genoemd in de enquête. Als een punt veel wordt genoemd kan dit een indicatie zijn van een verhoogd risico op ernstige ongevallen. Vermoedelijk vinden op deze punten veel verkeersonveilige situaties / bijna ongevallen plaats. Als een punt zowel objectief als gevoelsmatig als onveilig is aangemerkt dan verdient de aanpak ervan de hoogste prioriteit:

- 1 Fietsoversteek rotonde Burg. Zuidwijklaan – Ganzeboomlaan
- 2 Fietsoversteek Westdorplaan – Bentinckstraat
- 3 Fietsoversteek Ganzeboomlaan - Mettingenlaan
- 4 Fietsoversteek kruispunt Kaagstraat – Klipperweg - Boeierstraat
- 5 Fietsoversteken rotonde Ceintuurbaan – Zwolsestraat

Ook de objectief onveilige maar niet veel genoemde punten verdienen aandacht:

- 6 Fietsoversteek Schoolstraat – Enkstraat
- 7 Kruispunt Overkampsweg - Heesweg

Een groot aantal van de genoemde punten zijn al aangepakt in het kader van de Verkeersagenda van Raalte. Zo zijn locaties 1, 2, 4, 5 en 6 in het kader van de Verkeersagenda onlangs heringericht. Nader onderzoek is echter nodig om de aard van de blijkbaar nog steeds aanwezige (subjectieve) problemen te doorgronden en effectieve maatregelen te kunnen treffen. In veel gevallen kan ook gedragsbeïnvloeding door middel van aanwijzingen op straat of handhaving op bijvoorbeeld voorrangsgedrag en snelheid uitkomst bieden. Ook kan getracht worden met borden / belijning de situatie nog verder te verbeteren.

De Verkeersagenda bevat de integrale afweging wat betreft de aanpak van de verkeersprojecten, met name op het gebied van verkeersonveiligheid. Het uitvoeringsprogramma voor de fiets en de Verkeersagenda worden periodiek geactualiseerd en op elkaar afgestemd.

Naast de genoemde punten verdienen de 12 punten die meer dan 10 keer zijn genoemd in de enquête de aandacht. Nader onderzoek is nodig om te beoordelen wat de aard is van het gevoel van onveiligheid op deze punten, wat de daadwerkelijke risico's zijn en welke maatregelen effectief zijn. Op de helft van de punten is inmiddels ingrijpen ingepland of reeds afgerond:

- Wegvak Zwolseweg, Heino (aanpak ingepland 2026)
- Kruispunt Zwolseweg - Dorpsstraat – Van der Capellenweg, Heino (aanpak ingepland 2026)
- Marktpluin, Heino
- Wegvak Wolthaarsdijk westzijde (buiten de bebouwde kom)
- Oversteken kruispunt Bos, Raalte (aanpak meegenomen in herinrichting Knooppunt Raalte)
- Fietsoversteek Weidelaan – Weidelaan, Raalte (reeds heringericht na 2021)
- Fietsoversteek rotonde Burgemeester Zuidwijklaan – Ganzeboomlaan, Raalte
- Fietsoversteek Korenstraat – Stationsplein – Ceintuurbaan, Raalte (aanpak ingepland 2026)
- Kruispunt Kruisstraat – Kerkstraat, Raalte
- Kruispunt Kruisstraat – Westdorplaan – Zwolsestraat, Raalte
- Kruispunt Aakstraat - Heesweg, Raalte
- Kruispunt Klipperweg – Almlosestraat, Raalte (reeds heringericht na 2021)

Fietspaaltjes

Om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer oneigenlijk gebruik maakt van fietspaden worden in sommige gevallen op fietspaden paaltjes geplaatst door de wegbeheerder. Uit onderzoek blijkt dat dit middel vaak zeer onveilig is. 60% van de eenzijdige fietsongevallen waarvoor een ziekenhuisopname nodig is kwamen voor uit een botsing met een paaltje. Er wordt daarom zeer terughoudend omgegaan met het plaatsen van paaltjes. Van de bestaande paaltjes moet een afweging / inventarisatie plaatsvinden of het middel niet erger is dan de kwaal. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een landelijk afwegingskader.

Vele paaltjes op fietspaden zijn in 2020 verwijderd om ongevallen te voorkomen. Daar waar paaltjes noodzakelijkerwijs gehandhaafd dienden te worden zijn de paaltjes opvallender gemaakt en botsvriendelijker kunststof ipv metaal).



5.5 Doelgerichte educatie fietsveiligheid

Er is al jaren op verschillende niveaus aandacht voor verkeerseducatie voor de diverse doelgroepen, waaronder fietsers. Educatie en voorlichting over hoe veilig deelgenomen kan worden aan het verkeer is een belangrijke schakel in de aanpak van verkeersonveiligheid. Bij de jeugd ligt de nadruk op de verkeersregels en de gevolgen van verkeersonveilig gedrag. Bij de ouderen ligt de nadruk meer op vaardigheid en ze krijgen tips over hoe ze zo lang en zo veilig mogelijk kunnen blijven fietsen.

Jaarlijks maakt de gemeente Raalte een actieplan educatie waarin de voornemens voor het komende jaar zijn opgenomen. Een deel van de opgenomen projecten heeft specifiek een relatie met de fiets zoals: Streetwise en het verkeersexamen VVN op de basisschool, de projecten Fiets4safe en Verkeerslab voor het voorgezet onderwijs en de VVN fietsvaardigheidstraining en E-bike training voor ouderen. Daarnaast plukt de gemeente ook haar vruchten van de landelijke campagnes zoals de "Mono" campagne waarin aandacht wordt gevraagd voor de gevaren van het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets.

De provincie draagt 75% van de kosten van educatieprogramma's. De gemeente heeft de vrijheid om binnen het programma-aanbod keuzes te maken. De komende jaren zal educatie gericht op fietsveiligheid een substantieel onderdeel uit blijven maken van het pakket. De aandacht voor de rijvaardigheid van ouderen op e-bikes verdient hierbij, gezien het stijgende ongevallebeeld, extra aandacht. Ontwikkelingen met betrekking tot de mogelijke invoering van de helmplicht voor e-bikers, maar bijvoorbeeld ook de fatbikes, worden op de voet gevolgd. De fietsprojecten voor senioren worden uitgevoerd onder de vlag van het programma Doortrappen Raalte.

5.6 Handhaving en regelgeving

Om de veiligheid van de fietser te verbeteren zijn niet alleen aanpassing van infrastructuur en educatieve acties nodig. Duidelijke regelgeving en handhaving van deze regels is ook belangrijk. Daar waar educatie meer gericht is op het gedrag van de fietser zelf, is handhaving ook gericht op het gedrag van de automobilist en fietser. In de basis loopt de lokale handhaving synchroon met landelijke campagnes zoals "Wij gaan weer naar school" en speerpunten zoals beperken snelheid autoverkeer, voeren fietsverlichting en geen gebruik smartphone in de auto en op de fiets.

In de gemeente Raalte is specifiek aandacht nodig voor de snelheidsovertredingen, ook in 30 km/uur gebieden. Uit landelijke onderzoeken maar ook uit de lokale enquête blijkt dat de (te hoge) snelheid van het autoverkeer de grootste ergernis en bron van onveiligheid is volgens de fietser. Naast snelheid is het gedrag van automobilisten op de voorranglocaties een aandachtspunt. Het komt nog te vaak voor dat geen voorrang wordt verleend aan fietsers met alle gevolgen van dien. Ook hier is gerichte handhaving nodig.

Tenslotte blijft de aandacht voor het voorkomen van diefstal een landelijk en regionaal aandachtspunt waarin de handhaving een belangrijke rol speelt. Zeker met de opkomst van de duurdere e-bikes is dit een groeiend probleem.

Samen met de handhavers moet worden gekeken hoe doelgerichte handhaving kan worden vormgegeven.

5.7 Optimaliseren van de keten / stallingen

Monitoring gebruik stallingen

Om het gebruik van de fiets te optimaliseren zijn voldoende en goede stallingen van belang. Niet alleen bij de voorzieningen maar ook op punten waar overgestapt wordt op het openbaar vervoer. Klachten zijn er weinig maar actuele data over het gebruik van stallingen ontbreekt. Monitoring blijft essentieel om in te kunnen grijpen wanneer nodig:

- Monitoring stations: een tekort wordt verwacht bij station Raalte gezien de geprognoseerde toename van reizigers. Aantal benodigde stallingen wordt meegenomen bij de plannen rondom de ontwikkeling van de stations.
- Monitoring bushaltes: monitoringsprogramma (gebruik) fietsenstallingen en behoefte opzetten (met provincie).
- Monitoring centrum Raalte en Heino: tellen stallingen en goed en fout (hinderlijk) gestalde fietsen.

Fietsparkeernormen

In de nota parkeernormen van de gemeente Raalte uit 2015 zijn normen opgenomen voor het aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen. Normen voor fietsenstallingen zijn niet vastgelegd. Toch is het van belang om bij bouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen ook voldoende aandacht te hebben voor voldoende goede stallingen. Op basis van de richtlijnen van het CROW kan hier nu al getalsmatig wat over worden gezegd. Het is echter (te) vrijblijvend. Bij de volgende actualisatie van de parkeernormen wordt bekeken of en hoe de realisatie van voldoende stallingen normatief kan worden afgedwongen bij ontwikkelingen die daarom vragen.

OV-fietsen / deelfietsen

Een belangrijk element van de ketenmobiliteit is de beschikbaarheid van OV-fietsen. Daar waar wenselijk wordt de beschikbaarheid van OV-fietsen uitgebreid.

5.8 Marketing fiets

De fiets als vervoersmiddel is steeds meer in opkomst en met de gestelde doelen m.b.t. duurzaamheid en gezondheid vormt de fiets ook steeds meer een oplossing voor problemen. Er wordt vooral geld besteed aan fysieke maatregelen om het fietsen te faciliteren en te stimuleren. Die maatregelen hebben zeker effect op het fietsen maar zijn vooral van invloed op de rationele overwegingen die mensen hebben om wel of niet te gaan fietsen. Mensen maken hun keuzes echter vaker op basis van emotionele argumenten. De komende jaren is meer aandacht nodig voor de marketing van (het gebruik van) de fiets. In de regio zijn hiervoor al verschillende initiatieven ontplooid waarbij aan kan worden gehaakt of inspiratie uit kan worden gehaald voor eigen acties.

Voor een goede marketing van de fiets is samenwerking tussen partijen als overheid, fietsersbond, bedrijven e.a. van belang. De gemeente gaat hierbij een initiërende en faciliterende rol vervullen.

Mogelijke acties:

- Fietspromotieteam - Markten en evenementen, gadgets
- Aanhaken bij fietsstad Zwolle - Fietsregio!
- Dag van de fiets - Goed voorbeeld doet goed volgen
- Steunen Project Fietsmaatjes - koppeling vrijwilligers aan minder validen
- Samenwerking 365 dagen fietsen in Overijssel - Community die aanjaagt en verbindt
- Boodschappen challenge met de fiets
- Da's zo gefietst campagne



Afbeelding 31; Verschillende voorbeelden fietsmarketing

6 Van beleid naar uitvoering

6.1 Het uitvoeringsprogramma

De ambities en voornemens zoals verwoord in dit beleidsplan worden de komende jaren gefaseerd uitgevoerd. Grotendeels wordt de uitvoering van infrastructurele maatregelen gekoppeld aan onderhoud, de Verkeersagenda of lopende (ruimtelijke) projecten. Daarnaast wordt een aantal studies gestart en wordt invulling gegeven aan monitoring en communicatieve plannen. Om overzicht te houden op de projecten, acties, wensen en lopende projecten wordt een Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2028 (MUP) samengesteld.

6.2 Toelichting Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP)

Soort projecten en acties

Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) voor 2026 -2028 zal de meest urgente acties bevatten voortvloeiende uit het beleid en de geconstateerde aandachtspunten. Wat betreft de opgenomen infrastructurele locatie gebonden projecten ligt de focus op de verkeersveiligheid en de belangrijkste fietsroutes: de doortraproutes en de regionale hoofdfietsroutes. De acties op deze routes zijn specifiek benoemd. Natuurlijk wordt ook op lokale hoofdfietsroutes en overige fietsroutes en paden bekeken of verbetering in lijn met dit beleidsplan mogelijk is als bijvoorbeeld (onderhouds- en/of subsidie)kansen zich voordoen. Naast de infrastructurele projecten en studies worden in het uitvoeringsprogramma een aantal acties benoemd in het kader van monitoring, educatie en communicatie.

Kosten

Daar waar mogelijk worden voor de actie of het project aangegeven wat de kosten zijn. Voor veel projecten en acties geldt dat eerst vooronderzoek of ontwerp nodig is om te kunnen bepalen wat de realisatiekosten zijn. De infrastructurele maatregelen / wensen zullen daarom in een aantal gevallen nog niet op geld worden gezet.

Subsidiemogelijkheden

Daar waar subsidiekansen zijn wordt dit aangegeven in het uitvoeringsprogramma. Bij het starten van de projecten en acties wordt nader uitgezocht wat op dat moment de mogelijkheden zijn.

Koppeling project

Daar waar een wens of actie uit het fietsbeleidsplan wordt opgepakt of uitgevoerd in het kader van een ander (lopend) project zal dit worden aangegeven. Veelal is de dekking van de maatregelen dan ook al geregeld binnen het betreffende overkoepelende project.

Koppeling onderhoud

Veel van de wensen en acties worden uitgevoerd op het moment dat de betreffende weg of pad toe is aan onderhoud. Op deze manier wordt de overlast beperkt, kosten verminderd en kan werk met werk worden gemaakt. Daar waar koppeling met gepland onderhoud de komende jaren mogelijk is, zal dat worden aangegeven. Dit kan een reden zijn om een project dat minder urgent is toch naar voren te halen. Voor een verkeerskundige verbetering zijn extra middelen nodig, een plus op het onderhoudsbudget.

Methodiek prioritering

Niet alle wensen uit het MUP kunnen op korte termijn gerealiseerd worden, omdat de middelen en organisatorische arbeidsinzet daarvoor ontbreken. Om keuzes te kunnen maken tussen de projecten wordt in het MUP een globale prioritering aangegeven. De prioritering kent drie pijlers: verkeersveiligheid, fietsstimulans en draagvlak. Per pijler is een classificatie laag, middel of hoog toegekend. Het middelen van deze pijlers leidt vervolgens tot een totaal prioriteit. De classificatie per pijler wordt gebaseerd op expert judgement waarbij wordt gelet op:

- Pijler verkeersveiligheid: als er relatief veel ongevallen gebeuren levert dit een hogere prioriteit op en daarnaast wordt de theoretische ongevalskans (groot verschil in snelheid, richting en massa) in ogenschouw genomen.
- Pijler stimulans fietsverkeer: beoordeeld wordt in hoeverre het project bijdraagt aan het stimuleren van het gebruik van de fiets. Maatregelen ter verbetering van regionale hoofdfietsroutes kennen gezien de potentie van het gebruik een hogere prioriteit. Maatregelen op kruispuntniveau, met name gericht op veiligheid scoren in dit licht wat lager. Maatregelen op hele wegvakken waarbij de directheid of het comfort verbetert scoren wat hoger.
- Pijler draagvlak: bekeken wordt in hoeverre de betreffende route, locatie of acties aangekaart is als probleempunt door de inwoners. Veelgenoemde probleempunten krijgen een hogere prioriteit.

Verdeling projecten

De projecten en acties worden verdeeld over de jaarschijven op basis van prioriteit, koppeling onderhoud of lopende / aanstaande projecten en financiële mogelijkheden.

6.3 Ingezette middelen 2025 en benodigde middelen 2026 t/m 2028

Voor het jaar 2025 was een budget beschikbaar van € 75.000, -. Dit budget is ingezet voor de volgende campagnes om fietsgebruik en veilig gedrag te stimuleren:

- Campagne "fietstassen challenge". Deze campagne is meerdere keren uitgevoerd op een druk moment in het centrumgebied. De fietstassen Challenge is een campagne waarin mensen worden uitgedaagd om boodschappen of andere spullen te vervoeren met de fiets in plaats met de auto. Getoond wordt hoe verrassend veel spullen je kan vervoeren met een fiets en tegelijkertijd mensen te vertellen welke voordelen de fiets heeft.
- Campagne "spiegeltje op mijn fiets". Deze campagne richt zich op fietsende ouderen. Uitleg is gegeven over het gemak en belang van een spiegel. Mensen krijgen een gratis achteruitkijkspiegel die gelijk op de fiets wordt gemonteerd. Tegelijkertijd werd gevraagd welke knelpunten men ervaart bij het fietsen. Deze punten zijn genoteerd en worden waar mogelijk opgelost. Deze campagne is gekoppeld aan themadagen over valpreventie waarbij tevens uitleg is gegeven over de voordelen van een fietshelm. De campagne is uitgevoerd tijdens bijeenkomsten van de Ouderenbond.
- Campagne " Mobiel zonder Mobiel". In deze campagne worden kinderen bewust gemaakt van de gevaren van smartphonegebruik in het verkeer. Het richt zich op kinderen in groep 8. Door middel van interactieve gastlessen ervaren jongeren op een speelse wijze hoe eenvoudig ze afgeleid kunnen worden door een mobiele telefoon in het verkeer. Deze campagne is gehouden op diverse basisscholen.

Verder werd met een extra financiële impuls de reguliere campagnes geïntensiveerd. Hierbij valt te denken aan de volgende campagnes:

- Campagne JongLeren in het verkeer (0 – 6 jaar)
- Fietslessen voor nieuwkomers
- FluoKids (basisschool),
- Verkeerseductie in het Voortgezet onderwijs (VeVo))

Om uitvoering te kunnen geven aan de in het uitvoeringsprogramma 2026-2028 is jaarlijks een budget benodigd van circa € 250.000, --.