

Masterplan Snelle Fietsroutes

provincie Overijssel

Masterplan Snelle Fietsroutes

Inhoudsopgave

1. Waarom een Masterplan?	5
2 Ambitie	7
3 Tracés snelle Fietsroutes	9
4 Kaders en ontwerpprincipes	19
5 Realisatie	22



1. Waarom een Masterplan?

1.1 Vastleggen van de ambitie en samenwerking tussen gemeenten en Provincie

Met het masterplan geven we invulling aan de ambitie van de gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat om een netwerk van snelle fietsroutes te realiseren in de provincie Overijssel. We leggen de ambitie vast voor negen snelle fietsroutes waarvoor we gezamenlijk de mogelijkheden verkend hebben (zie nadere verkenning uitgevoerd in 2019 door Movares en Roelofs en de in januari vastgestelde ontwerpprincipes door GS). Met het masterplan kunnen we elkaar aanspreken op onze verantwoordelijkheden en leggen we de basis voor verdere samenwerking. Ondertussen hebben we niet stilgezeten en zijn gestart met de voorbereiding van de planuitwerking. Dit masterplan is dan ook de aftrap van deze volgende fase.

1.2 Corona-maatregelen: roep om meer ruimte voor de fiets en effecten op economie.

De corona maatregelen hebben weerslag op de hele samenleving. Dat betekent iets voor mobiliteit maar ook voor de economie. We hebben met dit Masterplan geen kant en klare antwoorden.

Mobiliteit

Vanwege het vermijden van drukte, is de fiets steeds vaker te verkiezen boven het OV. De fiets is het primaire vervoermiddel voor afstanden tot ca. 15 km. Maar meer drukte op het fietspad betekend ook dat het lastiger wordt om afstand te houden. Bij het verkeerslicht geldt hetzelfde, zeker in de stad. De aanpak van de snelle fietsroutes gaat over het verbreden en faciliteren van de (snelle) fietser over langere afstanden. Daarmee faciliteren we een veilige en gezonde vorm van mobiliteit. In deze tijden is fietsen dus nog meer relevant.

Economie

De maatregelen hebben impact op de financiën van wegbeheerders. Als de inkomsten de komende jaren onzeker zijn dan is het keuzes maken waar het geld naar toe kan. Aan de andere kant heeft de provincie de taak op zich genomen om te kijken waar zij de economie kan stimuleren en schept het ook weer kansen. Een deel van de geplande investeringen in de fietsinfrastructuur worden naar voren gehaald. Hierdoor is het mogelijk in 2021 meer fietsprojecten te honoreren, die gemeenten voor 2021 hebben aangedragen.

1.3 Inhoud Masterplan

In dit Masterplan wordt in hoofdstuk 2 de ambitie ten aanzien van de snelle fietsroutes toegelicht en de relatie met de F35 geschetst. In hoofdstuk 3 komen de negen tracés, en hun uitdagingen, aanbod. De kaders en ontwerpprincipes worden uitgelegd in hoofdstuk 4, waarbij de relatie tussen infrastructuur, gedrag en techniek wordt gelegd. Hoofdstuk 5 gaat in op de realisatie van de snelle fietsroutes in de komende fase van planstudie en uitvoering, inclusief financiën.



2 Ambitie

2.1 Naar een netwerk van Snelle fietsroutes in Overijssel

De wegbeheerders in Overijssel werken samen toe naar een netwerk van snelle fietsroutes. Dit netwerk is afgeleid van het gezamenlijk vastgestelde Kernnet Fiets Overijssel van 4.500 kilometer fietsinfrastructuur. Het netwerk faciliteert alle fietsers maar heeft de focus op het utilitaire fietsverkeer. Fietsroutes kunnen zo auto- en ov-netwerken ontlasten. Dit is gebaseerd op de visie op bereikbaarheid uit de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO).

De snelle fietsroutes zijn van meerdere wegbeheerders. De provincie is naast wegbeheerder ook co-financier van gemeentelijke fietsprojecten. De provincie heeft daarom in haar coalitieakkoord voor periode 2019-2023 aangegeven extra te investeren in fietsinfrastructuur om snelle fietsroutes en fietssnelwegen te realiseren.

Dit Masterplan is gericht op het ontwikkelen van negen snelle fietsroutes. Deze snelle fietsroutes hebben de potentie om knelpunten in het auto- en OV-netwerk te ontlasten. Ze hebben een relatie met de belangrijkste economische corridors uit de INO. En de afstanden zijn na verbetering van de fietsverbindingen goed af te leggen per (elektrische) fiets.

2.2 Bijdrage van de fiets aan meerdere beleidsopgaven

Het realiseren van een netwerk van snelle fietsroutes draagt bij aan de volgende beleidsdoelstellingen:

- Voorkomen van congestie op het autonetwerk en de druk op het ov-netwerk. Zodat de bereikbaarheid naar de binnensteden, stations, kantoren en evenementenlocaties op orde blijft (bereikbaarheid).
- Een vlotte verbinding tussen steden, stadsdelen, dorpen en nieuwbouw; met andere woorden: tussen alle mogelijke bevolkingsgroepen in de samenleving (sociale functie).
- Steden, dorpen en recreatieve bestemmingen verbinden (recreatieve en toeristische functie).
- Een vlotte verbinding naar de dichte centrumgebieden waar de meeste mensen werken en wonen en waar de meeste openbare voorzieningen zijn (economische functie).
- Bijdrage in vermindering van broeikasgas (CO2) en geluid (milieufunctie).
- Stimuleren van beweging per fiets (gezondheidsfunctie).
- Verlagen van het aantal verkeersslachtoffers (verkeersveiligheidsfunctie).
- Een zichtbaar project, waar Overijssel mee op de kaart wordt gezet (PR-functie).

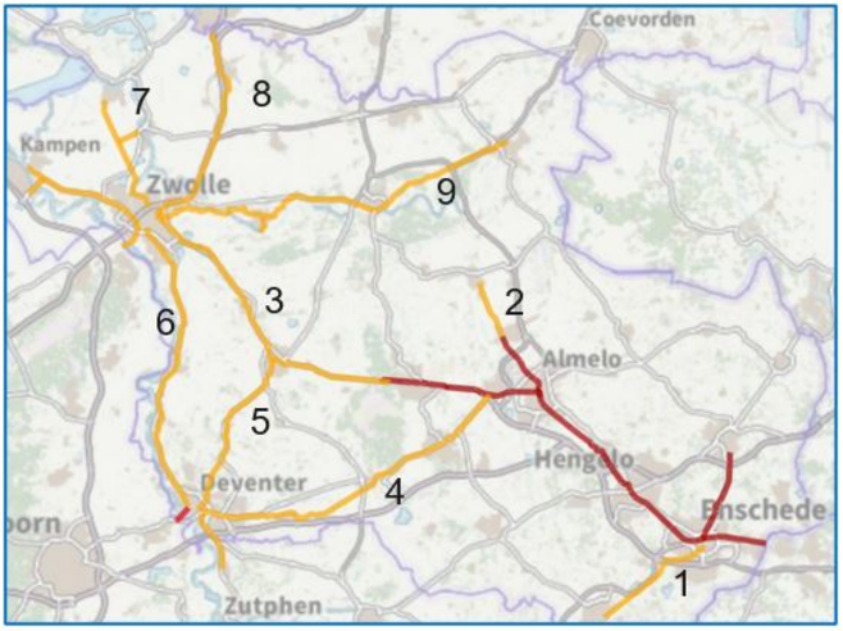
2.3 Samenhang met Masterplan F35

In Twente wordt de fietssnelweg F35 gerealiseerd. Dit is een snelle, veilige en non-stop fietsverbinding van 62km. Deze gaat van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. Circa 20km is hiervan gerealiseerd. Dit tracé kent een hoge ambitie ten aanzien van de fietsinfrastructuur met voldoende breedte, hoge kwaliteit asfalt en minimalisering van kruispunten. Daarmee wordt ingezet op een zeer hoog fietscomfort, maar de investeringskosten per kilometer liggen ook zeer hoog.
Het ambitieniveau voor de snelle fietsroutes ligt minder hoog en is afgestemd op het aantal (te verwachten) fietsers. Bij de snelle fietsroutes wordt gestreefd naar een hoog fietscomfort door het opwaarderen van bestaande infrastructuur. Investeringskosten liggen dan ook lager waardoor in totaal circa 240km gerealiseerd kan worden.
Daarmee zijn de F35 en de negen snelle fietsroutes twee programma's die naast elkaar gerealiseerd worden, toegespitst op de ambities van de regio en elkaar versterken. Zo sluit een deel van de snelle fietsroutes aan op de F35.



3 Tracés snelle Fietsroutes

De focus ligt nu op negen snelle fietsroutes. In dit hoofdstuk maken we expliciet wat de opgave voor deze routes is. Hiervoor is in 2019 een gezamenlijk verkenning uitgevoerd waardoor voor deze routes de kansen, uitdagingen en keuzes in beeld zijn gebracht.
'Kansen' voor koppeling van maatregelen aan onderhoudsprojecten of gebiedsontwikkeling. 'Uitdagingen' vanwege de beperkte ruimte of spanning met budgetten. En 'Keuzes' die we in de volgende fase moeten maken. De onderstaande omschrijvingen zijn gebaseerd om de gezamenlijke verkenning en gesprekken met betrokken wegbeheerders tot medio augustus en reacties vanuit het mobiliteitsoverleg medio oktober. Het is een opmaat naar de nadere uitwerking en besluitvorming van deze negen snelle fietsroutes.
De onderstaande figuur geeft de negen snelle fietsrouts (geel) en de F35 (rood) weer.



Netwerk van Snelle Fietsroutes en fietssnelwegen. Rood = F35, Geel = Snelle Fietsroute



Snelle fietsroute Enschede - Haaksbergen

3.1 Enschede - Haaksbergen

De fietsroute van Enschede naar Haaksbergen volgt in Enschede de ontvlochten fietsroute langs de Emmastraat, Zwedeweg, Usselerweg en Zweringweg. Via de Ferdinand Bolstraat en de Haaksbergerstraat, daar verlaat de route de bebouwde kom richting Usselo. Vanaf daar volgt de route het tracé van de oude N18. In Haaksbergen volgt de route de Enschedesestraat tot aan het centrum.
Een passende aanduiding voor deze route is de F18. Bij deze route is gekozen voor oplossingen binnen het bestaande profiel. Dit past bij de verwachte aantallen fietsers. Voor herkenbaarheid wordt een bewegwijzeringsplan uitgewerkt. Daarbij sluiten we aan op de landelijke standaard. Daarnaast kunnen recreatieve en (cultuur)historische elementen terugkomen, bijvoorbeeld met verwijzingen naar de zoutwinning in Twente.

Kansen

Het deel langs de oude N18 wordt omgebouwd. Beide gemeenten pakken deze tegelijk aan met dezelfde uitgangspunten voor de fietsers. Daarmee is eind 2020 al een groot deel van de route gerealiseerd.
In Enschede loopt de route over de ontvlochten fietsroutes van de gemeente Enschede. Daar is de route al grotendeels ingericht als snelle fietsroute. In de historische wijk Pathmos is er nog een ambitie om de verharding op de Usselerweg fietsvriendelijker te maken.
De gemeente Enschede onderzoekt de mogelijkheden voor onderhoud aan het fietspad langs de Haaksbergerstraat tussen Usselerrondweg /Ferdinand Bolstraat. Daarbij wordt ook de verkeerslichten op de kruising Haaksbergerstraat-Usselerrondweg aangepast.
De gemeente Haaksbergen kan in het geplande ouderhoud een aantal aanpassingen meenemen. Twee voorbeelden zijn de aanpak van de kruising Enschedesestraat - Oude Enschedeseweg - Wiedenbroeksingel en de inrichting van de Enschedese straat binnen de kom van Haaksbergen.

Uitdagingen

In Enschede volgt de route niet de Haaksbergerstraat maar de parallelle veiliger ontvlochte fietsroute. Fietsers moeten attent gemaakt worden op dit alternatief (zie ook aspect Gedrag in Hoofdstuk 4).
De verkeersveiligheid van de fietsoversteek op het kruispunt van Zwedeweg en Usselerweg met de Pathmossingel.

Keuzes

De route is grotendeels uitgewerkt. Er zijn nog keuzes te maken over de onderwerpen beleving en herkenbaarheid.



Snelle fietsroute Vriezenveen - Vroomshoop

3.2 Vriezenveen – Vroomshoop

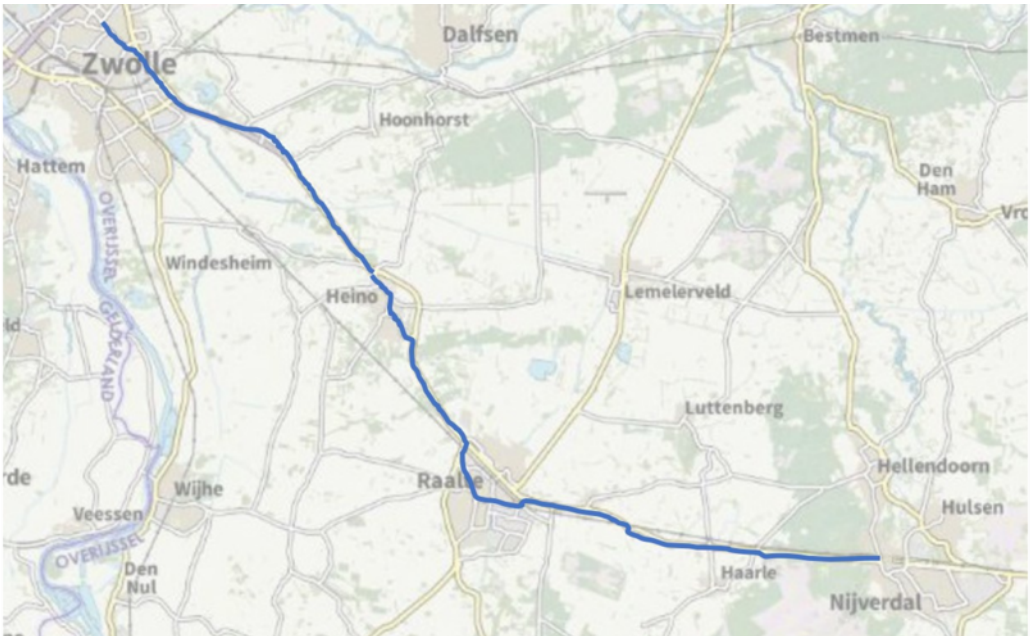
De route sluit aan op de F35 vanaf de Nieuwe Daarlerveenseweg. Vanaf de komgrens volgt de route de N750 langs het Overijsselsch Kanaal (Almelo – De Haandrik). In Vroomshoop gaat de route over de Vriezenveenseweg naar de Puntbrug.

Kansen, Uitdagingen en Keuzes

Deze kansen, uitdagingen en keuzes zijn nog onbekend en worden in overleg met wegbeheerders nader uitgezocht.

3.3 Zwolle – Raalte - Nijverdal

Vanuit het noorden begint de route in de binnenstad van Zwolle en loopt via de Wipstrikkerallee (de oude rijksweg) naar het zuidoosten. Bij het kruispunt met de Ceintuurbaan komt de route bij de N35 en gaat aan de noordzijde verder. De route verloopt grotendeels evenwijdig aan de N35 (de Marsroute), maar wijkt ter hoogte van de kernen af om het centrum van elke kern aan te doen. Bij Nijverdal sluit de route aan op de kern en de F35. De F35 verbindt de Nijverdal met Enschede.



Snelle fietsroute Zwolle - Raalte - Nijverdal

Kansen, Uitdagingen Keuzes

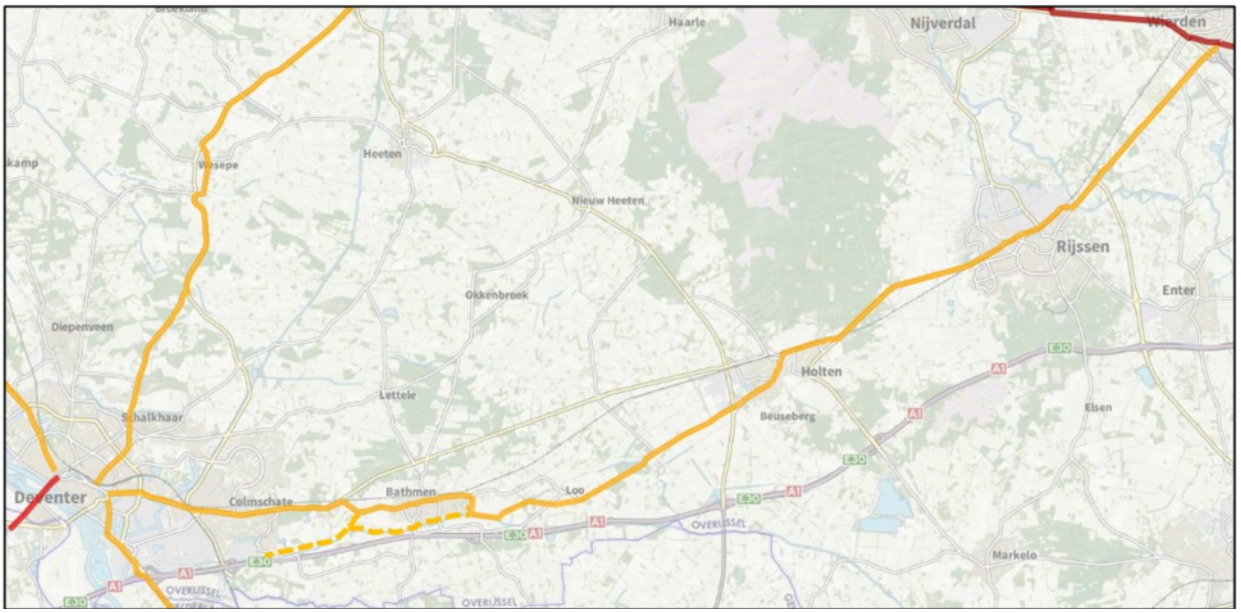
Er zijn kansen door de (provinciale) ambities voor de auto, OV en fiets voor de verbinding Zwolle-Almelo-Enschede. Voor de auto is dit vastgelegd in de Marsroute voor N35. Wanneer hier stappen in gezet worden kan de fiets meegekoppeld worden.
In de aanpak van knooppunt Raalte (kruispunt Bos) is rekening gehouden met de verbinding per fiets. Het is een uitdaging dat alle ambities voor de lange termijn zijn opgesteld. Er is door wegbeheerder Rijkwaterstaat op korte termijn geen onderhoud gepland op grote delen van de tracé. De verkeersveiligheid van de parallelwegen blijft een aandachtspunt.
Op korte termijn zijn no-regret maatregelen mogelijk, op de N35 maar ook bij de aanpak van knooppunt Raalte. Daarnaast is er nog een keuze nodig voor de aansluiting van fietsroute op de F35 en verbinding met de kern van Nijverdal.

3.4 Deventer – Wierden

De fietsroute start vanaf Wierden op de rotonde van de Rijssensestraat en de toekomstige ligging van de F35 en volgt vanaf daar de parallelweg van de N350. In Rijssen volgt de route de Reggesingel en tussen Rijssen en Holten weer over de parallelweg van de N350. Op deze parallelwegen zijn aandachtpunten voor de voorrang en menging met het overige verkeer. In Holten ligt het tracé nog niet vast. Afhankelijk van keuzes in het stationsgebied kan de route door de kern lopen of noordelijk van het spoor. Via de Larenseweg gaat de route in zuidwestelijke richting verder naar de Dorperdijk en Menopsdijk richting Bathmen. De route splitst in Bathmen naar een noordelijke en zuidelijke tak. Langs de Holterweg (N344) kan de fietser naar Deventer Centrum. Voor de fietser naar de bedrijvigheid in de A1 zone volgt de route het Schipbeek. Er zijn kansen om de route aan te laten sluiten op de fietsroute naar Apeldoorn en de fietsroute naar Zutphen.

Kansen en Uitdagingen

Op de route door het buitengebied tussen Holten en Bathmen is de ruimte beperkt. Het medegebruik door landbouwvoertuigen is een aandachtspunt. De weggebruikers hebben hier een verantwoordelijkheid voor elkaars veiligheid. Daarvoor onderzoeken van de mogelijkheden voor gedragsmaatregelen of technische innovaties.
Aansluiting van de route op fietsroutes in de stedendriehoek naar Apeldoorn en Zuthpen.
Er is nog geen onderhoud gepland aan de N350 waarbij aanpassingen op de parallelwegen gekoppeld kunnen worden. De route langs het Schipbeek heeft verschillende aandachtspunten voor de inpassing en ecologie.



Snelle fietsroute Deventer - Wierden

Keuzes

In de planuitwerking moeten keuzes gemaakt worden voor de ligging van het tracé in Holten en de uitwerking en inpassing van de fietsroute.
In de planuitwerking maken we keuzes over de aansluiting van de route vanuit Bathmen naar Deventer-centrum via de N344 en de aansluiting op de A1-zone. Onderdeel van de afweging is het huidige fietsgebruik en de potentie van de nieuwe fietsrelaties.
Het onderzoek van de gemeente Rijssen naar aansluitingen op de Reggesingel ligt stil door afname in verkeervolume. Vanuit verkeersveiligheid blijven deze op de agenda staan. In de volgende fase kijken naar oplossingen om voor de fiets deze kruispunten/aansluitingen in te richten passend bij de snelle fietsroute.

3.5 Raalte – Deventer

De fietsroute tussen Raalte en Deventer kent nog een keuze om de route te realiseren langs het kanaal via Heeten of een fietsroute langs de provinciale weg N348 via Wesepe. In de volgende fase moet een afgewogen keuze gemaakt worden tussen deze twee alternatieven.
Het voorkeurstracé voor de fietsroute van Raalte naar Deventer is de route langs het kanaal. Deze loopt langs het Zijkanaal Deventer-Raalte van het Overijsselsch Kanaal. Vanaf het centrum van Deventer kun je als fietser over de fietsstructuur van de stad fietsen. Vanaf de Oerdijk in het noorden van Deventer loopt de fietsroute ten oosten van het Overijsselsch kanaal. Grote delen van het bestaande fietspad loopt kronkelend tussen bomen door. Bij de N332 steken de fietsers de weg en het kanaal over om aan de westzijde naar Raalte te fietsen. Binnen Raalte loopt de route over het Erf, de Iepensingel en de Deventerstraat naar het centrum.

Kansen, Uitdagingen en Keuzes

Voor deze route is een nadere afweging tussen de twee tracés nodig. Daarbij moet inzichtelijk worden wat de voor- en nadelen van de twee opties zijn. Daarbij hoort inzicht in aantrekkelijkheid, kosten en realisatietermijn voor beide fietsroutes.
De kanaalroute heeft een belangrijke recreatieve waarde en aantrekkelijkheid, en geniet daarom de voorkeur van beide gemeenten. De gemeente Raalte heeft onderhoud gepland staan op een deel van de kanaaldijk (tussen de N332 en Weseperweg).
De aantrekkelijke ligging in boomrijke omgeving geeft uitdagingen voor eventuele verbreding. Daarnaast is sociale veiligheid van het onverlichte fietspad een aandachtspunt. Daarnaast is er een wens voor een fietstunnel om de oversteek van de N332 voor fietsers veiliger te maken.





Snelle fietsroute Zwolle - Deventer

3.6 Zwolle – Deventer

De route start in Zwolle op de van Karnebeekstraat onder het spoor door en over de Schellerweg en Nieuwe Deventerweg en Hollewandsweg naar het zuidoosten. Daarna loopt het grootste deel van de route over de parallelweg van de N337. Bij Wijhe en Olst verlaat de route de N337 en gaat daar door de kernen. In Deventer loopt de route langs de Zwolseweg en kan de fietser zijn route naar het centrum volgen vanaf de rotonde met de Rijsterborgherweg.

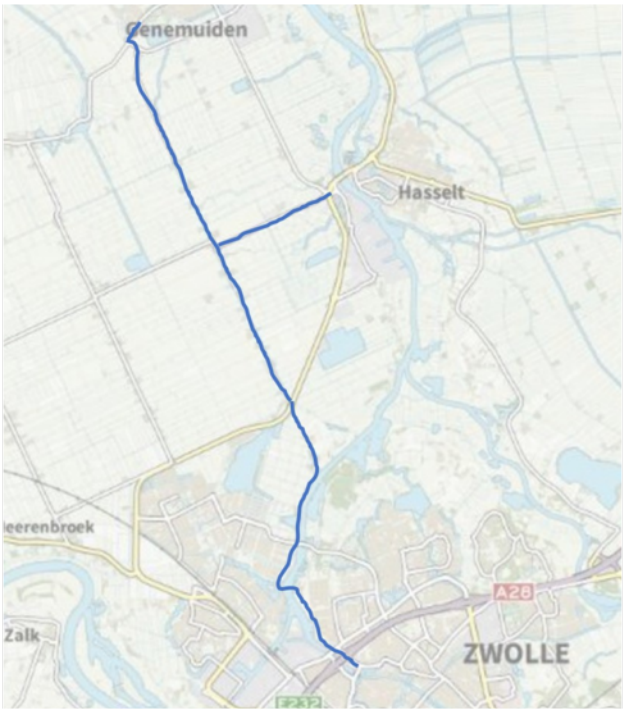
Kansen, Uitdagingen en Keuzes

De gemeente Zwolle wil een aantal punten op de route aanpakken; de van Karnebeektunnel, de verkeersveiligheid op de Nieuwe Deventerweg en de Hollewandsweg. Daarnaast heeft de provincie Overijssel heeft op delen van de parallelweg van de N337 onderhoud gepland en een reconstructie van Den Nul. In samenspraak met de gemeente en bewoners wordt het ontwerp uitgewerkt.

De gemeente Olst-Wijhe heeft een wens om de weg tussen Wijhe en Den Nul aan te pakken. De leerlingen van de school Cappelenborgh hebben hiervoor al actief ideeën aangedragen.

Op wegen in de kern van Wijhe staat geen onderhoud gepland, maar kent het wel een aandachtspunt. De voorrang voor de fietser is namelijk niet overal wenselijk.

In Olst is de gemeente in gesprek met bewoners over de maximumsnelheid op de Kornet van Limburg Stirumstraat. En de gemeente Deventer onderzoekt de verkeersveiligheid op het Noorderplein (Zwolsestraat/Rijsterborgherweg).



Snelle fietsroute Zwolle - Genemuiden

3.7 Zwolle - Genemuiden

De fietsroute van Zwolle naar Genemuiden en Hasselt loopt vanuit het Centrum van Zwolle via de Burgemeester Roelenweg over de Industrieweg naar de Klooienberglaan en dan over de Twistvlietbrug naar De Hasselterdijk. De Zwartewaterzone is een project van de gemeente Zwolle om langs het Zwarte Water de wijken Stadshagen, Holtenbroek en het centrum te verbinden. De route volgt het Zwarte Water over de Hasselterdijk tot aan de Ruimzichtweg. De fietsroute volgt dan de Ruimzichtweg en Nieuwe Wetering onder de N331 door. Bij de kruising met de Wolfshagenweg kunnen fietsers naar Hasselt afslaan. De fietsers naar Genemuiden volgen de weg die overgaat op de Zwolsesteeg. De aansluiting op de kern van Genemuiden moet nader bepaald worden.

Kansen, Uitdagingen en Keuzes

Er zijn kansen op deze fietsroute door de ontwikkeling van de Zwartewaterzone in Zwolle.
In de polder tussen Zwolle en Genemuiden ligt al voor een groot deel een vrijliggend fietspad waarop met beperkte middelen optimalisaties mogelijk zijn. Daarnaast heeft de gemeente Zwartewaterland een onderhoudsopgave op het laatste deel in de polder, de Zwolsesteeg.
Uitdagingen zijn de breedte van de Hasselterdijk, de aansluiting op kern Genemuiden.
Het is de wens van de gemeente Zwartewaterland om voor fietsers Genemuiden en Hasselt direct te verbinden.



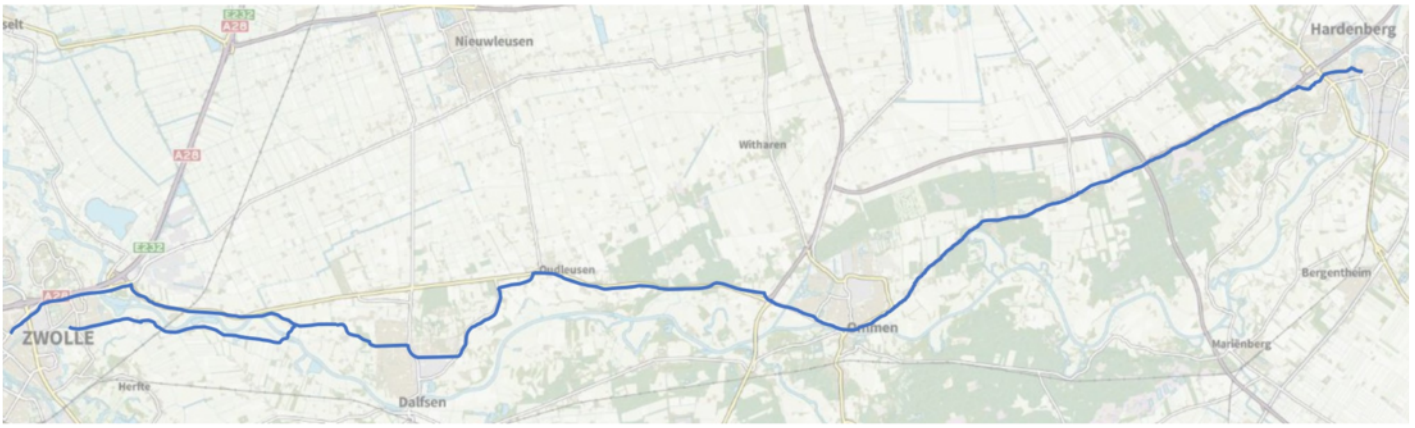
Snelle fietsroute Zwolle - Staphorst - Meppel

3.8 Zwolle – Staphorst – Meppel

De fietsroute Zwolle-Staphorst-Meppel (ZSM) is door de gemeenten Zwolle en Staphorst al opgepakt tot aan Staphorst. De opgave ligt daarom tussen Staphorst en Meppel. Dit begint aan de oostzijde van de A28 op de J.J. Gorterlaan in Staphorst. De route loopt vervolgens langs het bedrijventerrein over het vrijliggende fietspad langs de Achthoevenweg richting de Rijksweg. Daar gaat de fietsroute onder de A28 door en vervolgt zijn weg aan de westzijde van de A28 over deels vrijliggend fietspad langs de Rijksparallelweg en deels over fietssuggestiestroken op de Rijksparallelweg. De route gaat verder over de Omgelegde Hoogeveense Vaart richting Meppel. In Meppel kunnen fietsers langs de Werkhorst en over het Zuideinde naar het station (rechtsaf) of rechtdoor naar het centrum van Meppel. Dit deel van de route is ongeveer 10 km lang.

Kansen, Uitdagingen en Keuzes

In Staphorst staan een aantal delen de komende jaren gepland voor onderhoud het is de intentie om dan te kijken wat er kan worden meegenomen.
De inpassing van de route op de provinciegrens, de u-bocht bij de Viaduktweg en de kruising Slingenberg/Berggiersweg, moet nader uitgewerkt worden.



Snelle fietsroute Zwolle - Dalfsen - Ommen - Hardenberg

1.6 Zwolle - Dalfsen - Ommen - Hardenberg (Vechtdal)

De Vechtdalroute of F340 start in Zwolle en gaat via Dalfsen, Ommen en Hardenberg. Hierbij is gekozen voor een comfortabele verbindende route. Het eerste deel tussen Zwolle en Dalfsen kent twee enigszins parallel lopende trajecten. De noordelijke route loopt via de N340 en wordt door beide gemeenten en de provincie al opgepakt en is grotendeels gerealiseerd. In het provinciale project Vechtdalverbinding worden verschillende aanpassingen gedaan, parallelwegen omgezet in fietspaden en fietsstraten, en een fietstunnel onder het spoor, waardoor deze route een hoogwaardige fietsverbinding wordt. De parallelle route over de dijk langs de Vecht, wordt op termijn aangepakt als het Waterschap werkzaamheden uitvoert aan de dijk.

Voor het gedeelte Zwolle – Dalfsen worden op dit moment diverse fietsstimuleringsacties uitgevoerd, dit in samenspraak met de wegbeheerders, hogeschool Windesheim en de mobiliteitsmakelaar.

Op het grondgebied van Dalfsen is de fietsroute aangelegd en wordt binnenkort de route verder aangekleed met bewegwijzering, rustplaats, logo's en overige voorzieningen. De planvorming voor de route door de kern van Dalfsen heen, wordt binnenkort opgepakt. Dit geldt ook voor het deel tussen Dalfsen en Oudleusen in. Een deel van deze route wordt in 2021 uitgevoerd, waaronder de aanpassing van de Mennistensteeg, aanleg van een nieuw fietspad en binnen het provinciale project Vechtdalverbinding wordt bij Oudleusen een fietstunnel aangelegd.

Van Oudleusden naar Ommen is voor doorgaande fietsers de route langs de N340 de meest logische keuze. De noordelijke parallelweg wordt aangewezen als snelfietsroute en derhalve ingericht als fietsstraat. Voor schoolgaande fietsers tussen Dalfsen en Ommen is een noordelijke aftakking gewenst in combinatie met de door de provincie gerealiseerde onderdoorgang in de N48. Dit maakt een veilige en directere verbinding naar de scholen in Ommen mogelijk. De hoofdroute loopt onderlangs Ommen vanaf N340 via brug in het centrum naar Arriën. De route sluit via Arriën aan op de bestaande fietspaden langs de Coevorderweg en Ommerweg. Daarna gaat de route verder over de parallelweg van de N340. In Hardenberg kan de fietsers via de bestaande onderdoorgang van de N34 via de Hessenweg en een nieuw te realiseren onderdoorgang van de N343 naar het Centrum. De gehele route over de Hessenweg zal ingericht worden als fietsstraat en aanvullende maatregelen worden getroffen om het autoverkeer op deze verbinding te verminderen.

Kansen, Uitdagingen en Keuzes

Er zijn kansen door realisatie van een aantal fietstunnels door het project N340. De aansluiting van de tunnels op de fietsroute wordt door de gemeenten onderzocht.

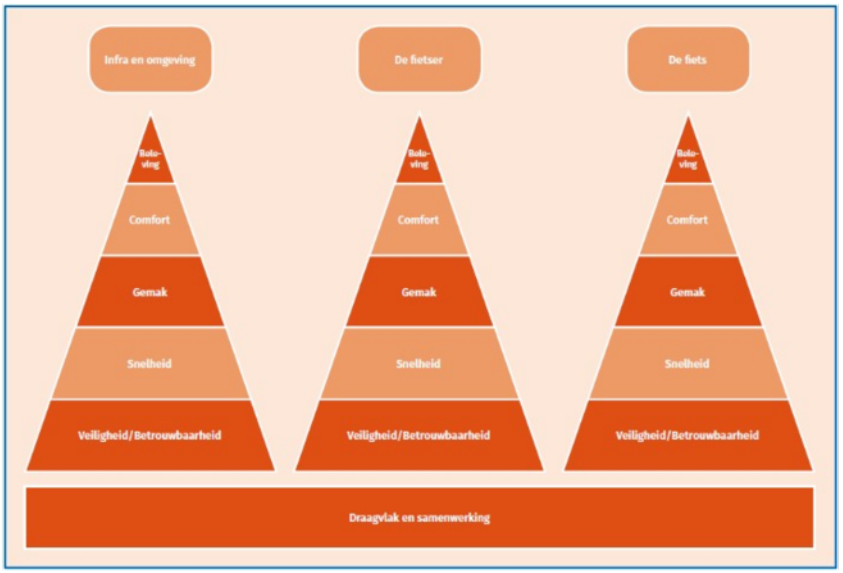
Er zijn uitdagingen op parallelwegen, daar komen landbouwverkeer en fietsers elkaar tegen. We zien daar geen eenvoudige oplossing voor. Vooruitlopend op de landelijke discussie kiezen we

nu voor de aanleg van fietsstraten buiten de bebouwde kom. Gezien de lengte van de fietsstraten zullen deze op sobere wijze worden vormgegeven.
De route in het centrum van Ommen, nabij de Hessel Mulertbrug is een aandachtspunt. Er wordt gedacht aan een plus variant waarbij de snelfietsroute parallel aan de rivier onder de bestaande brug door gaat. Aan een dergelijke structurele oplossing zitten echter behoorlijk veel randvoorwaarden, risico's en kosten.



4 Kaders en ontwerpprincipes

De Koersdocumenten Fiets [1], in 2016 door PS vastgesteld, vormen de basis onder de fietsstimulering binnen de provincie. Doel is 20-30% groei van het aantal fietsverplaatsingen op afstanden tot 15 km. Fietsstimulering is gericht op drie pijlers; infrastructuur, (voertuig-)techniek en menselijk gedrag. Er zijn tussen 2016 en 2020 meerdere documenten opgesteld die we gebruiken om richting te geven aan deze pijlers, dit is weergegeven in onderstaande figuur. Het is de visie dat infrastructuur, gedrag en techniek elkaar versteken en onlosmakelijk verbonden zijn. In het PS besluit van juni is dan ook vastgesteld dat deze drie pijlers altijd opgenomen moeten worden in een aanpak van infrastructurele maatregelen.



Fietskroon waarin infra en omgeving, de fietser en de fiets samenkomen

4.1 Infrastructuur

Om het fietsen te stimuleren, is het belangrijk dat fietsverbindingen veilig, snel, comfortabel, herkenbaar en aantrekkelijk zijn. De Provincie Overijssel heeft in samenwerking met gemeenten ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets vastgesteld. Deze ontwerpprincipes zijn gebaseerd op de laatste inzichten voor het ontwerpen van fietsverbindingen, en zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van het CROW en vastgelegd door GS [2]. We maken voor de inrichting keuzes die passen bij onze ambitie en het aantal (te verwachten) fietsers. In de ontwerpprincipes is als definitie voor snelle fietsroutes het volgende opgenomen:

Bij een snelle fietsroute is bewust gekozen voor een eigen herkenbare inrichting, waardoor deze zich onderscheidt van overige fietsroutes. De snelle fietsroute is bedoeld voor fietsverkeer en zoveel mogelijk ook geschikt voor speed pedelecs. De snelle fietsroute is breed en heeft waar mogelijk voorrang op het overig verkeer. Hierbij heeft het fietsverkeer geen of zo min mogelijk oponthoud. Fietsers leggen op deze manier zo snel mogelijk een grote afstand af. De breedte van de snelle fietsroutes wordt afgestemd op het (te verwachten) gebruik.

Voor het Kernnet Fiets zijn de elementen snelheid, veiligheid en betrouwbaarheid belangrijk. Daarnaast zien we voor de snelle fietsroutes ook de elementen gemak, comfort, beleving en herkenbaarheid als belangrijk. De beleving en herkenbaarheid wordt per route specifiek gemaakt. De bewegwijzering moet passen binnen de nieuwe richtlijnen van de Nationale Bewegwijzeringdienst (NBd) voor markering van snelle fietsroutes. Voor recreatieve of (cultuur)historische informatie langs de routes werken we in samenspraak met de provinciale en gemeentelijke organisatieonderdelen een plan uit.

4.2 Gedrag

Het gedrag beïnvloeden we om de reiziger op de fiets te krijgen. Daarnaast willen we graag dat de fietser zich veilig gedraagt en stimuleren we tevens de gezondheid. De aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is een mooie impuls om het fietsen te stimuleren. Maatregelen om het fietsen te stimuleren richten zich op alle fietsers, zoals forensen die naar het werk gaan, scholieren, maar ook de sportieve en recreatieve fietser. Daarom zijn er in Overijssel verschillende kanalen waarmee het fietsen gestimuleerd wordt. Denk hierbij aan extra communicatie rondom mijlpalen in de realisatie en bij de start van het collegejaar, of stimulering van de ‘fiets naar je (thuis)werkdag’ en fietsmaatjes. Door in de uitwerking ook de link te leggen met andere (mobiliteit) beleidsprogramma’s, maken we van de snelle fietsroutes een succes.

4.3 Techniek

Techniek gaat om slimme(re) fietsen maar ook om een slimmer fietspad. Een ander aspect is het verzamelen van data. Dat maakt ICT-toepassingen mogelijk, en helpt ook bij het maken van doelgericht, effectief bereidt. De provincie heeft als doel gesteld een koplopersrol te pakken bij het verder brengen van de digitalisering van mobiliteitsdata. Een adequate datalevering levert een effectieve bijdrage aan de beleidsdoelstellingen van de provincie. Het maakt het mogelijk om verkeer te monitoren en te sturen. En weggebruikers beschikken over de meest actuele informatie. Op de atlas van de provincie Overijssel wordt informatie over thema’s als ruimte, verkeer, recreatie en fiets bij elkaar gebracht op de geografische kaart van Overijssel [3]. Technieken ontwikkelen zich snel. Provincie Overijssel is leadpartner van het Europese interreg project Bicycles & ITS (B-ITS). B-ITS stimuleert fietsen door middel van intelligente transportsystemen. Daarnaast voorziet het project in het opzetten van een zogeheten “Clycling Data Hub”: een plek waar fietsdata wordt verzameld, geanalyseerd en opengesteld voor iedereen die geïnteresseerd is. Een voorbeeld is slimme sensoren in het wegdek die informatie doorgeven over het wegdek en het aantal fietsers. Dit helpt de wegbeheerder ook om te bepalen wanneer

onderhoud nodig is.
De provincie maakt zich tevens sterk voor innovatief ondernemerschap, zoals de verdere ontwikkeling van de fietsketting. Daar waar snelle fietsroutes door dicht binnenstedelijk gebied gaan kan deze innovatie de veiligheid en het comfort van de fietser verhogen.

[1] Via http://www.overijssel.nl/sis/16301502237480.pdf en
https://www.overijssel.nl/sis/16201610342268.pdf
[2] https://overijssel.notubiz.nl/document/8378564/1/document
[3] www.geo.overijssel.nl



5 Realisatie

.

5.1 Kosten opgave

De provincie stimuleert fietsen omdat dit bijdraagt aan bereikbaarheid, gezondheid, toerisme, recreatie, leefbaarheid en klimaat. Voor de investeringsimpuls Fiets is €8.5 miljoen vrijgemaakt, voor de coalitieperiode 2019-2023. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om de snelle fietsroutes tussen kernen en steden te verbeteren en delen van de F35 te realiseren.

5.2 Financiering en prioritering

Financiering

De provincie subsidieert projecten van wegbeheerders via de DUVV en uit de incidentele middelen uit het coalitieakkoord 2019-2023. Het is daarmee en meerjarig uitvoeringsprogramma. Daartoe is het mogelijk voor gemeenten om projecten al in een vroeg stadium aan te melden terwijl de verwachte uitvoering over een aantal jaren plaatsvindt. De investering in fietsinfrastructuur is door de extra investeringsimpuls Fiets als volgt opgebouwd:

- 25% wegbeheerder
- 50% DUVV
- 25% incidentele middelen uit coalitieakkoord

Prioritering

De opgave is groter dan de beschikbare middelen. Daarnaast zijn er voor de periode 2019-2023 vanuit de provincie aanvullende middelen beschikbaar om “meters te maken”. De prioritering helpt om een selectie te maken van die projecten die in de startblokken staan om tot 2023 gerealiseerd te worden. Daarom zijn voor de prioritering drie hoofdcriteria opgesteld:

- De bijdrage aan de totstandkoming van Kernnet Fiets. Hoe meer het project hier aan bijdraagt hoe hoger het scoort. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen F35/snelle fietsroutes, regionale schakels en bovenlokale schakels.
- De potentie van de fietsverbinding die bepaalt hoeveel fietsers er (theoretisch) van gebruik gaan maken.
- De bijdrage die het project levert aan andere beleidsthema’s. Fietsprojecten kunnen ook een verbetering betekenen voor andere verkeersdeelnemers, zoals een fietstunnel voor de doorstroming van autoverkeer of de bereikbaarheid van een OV knooppunt.

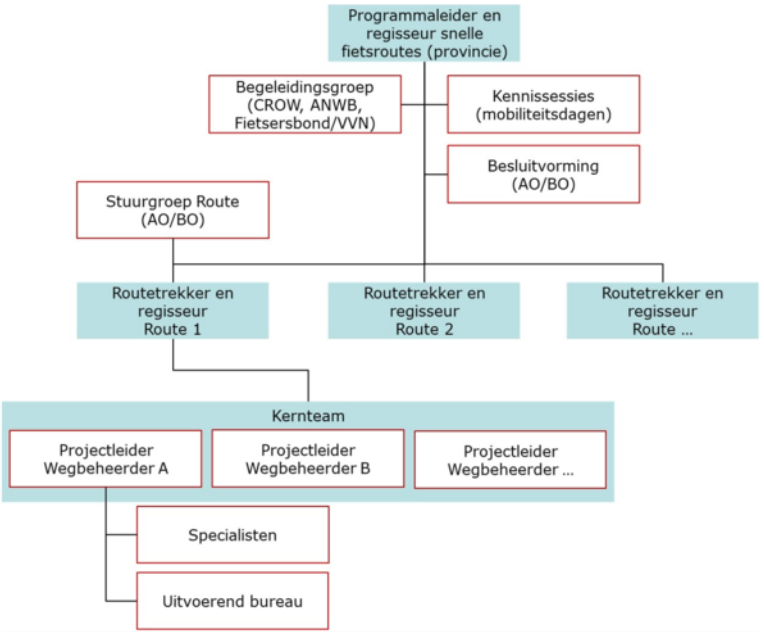
Daarnaast wordt voor effectiviteit gekeken naar de kosten-baten namelijk door de

effectiviteitsscore te delen door de kosten. Hiermee wordt voorkomen dat allerlei uitvoerige berekeningen moeten worden uitgevoerd. Eerdere toepassing hiermee in Twente heeft geleid tot positieve ervaringen waarbij juist kleinere en goedkopere projecten met een groot doelbereik hoog scoren.

5.3 Organisatie

De realisatie van de snelle fietsroutes is een gezamenlijke inspanning van de betrokken gemeenten en provincie Overijssel, in nauwe samenwerking en overleg met partners als ProRail en belangenvertegenwoordigers als ANWB en Fietsersbond. Dit vraagt om duidelijke afspraken over het vervolgtraject.

Uitganspunt hierbij is dat de provincie de samenhang bewaakt binnen en tussen de fietsroutes door een programma-aanpak. Waarbij de provincie regisseert, faciliteert, prioriteert en financiert in samenspraak met gemeenten. Wegbeheerders zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor planstudie en realisatie binnen hun eigen beheer. Elke snelle fietsroute kent meerdere wegbeheerders die voor het traject in hun beheer werken aan planstudies en realisatie, maar hier ook samen in optrekken. Om dit voor een gehele route in goede banen te lijden wordt per route door de betrokken wegbeheerders een projecttrekker aangewezen (zie Figuur 2 op de volgende pagina). De projecttrekker houdt het overzicht over de voortgang op de route en rapporteert hierover naar de programmaleider. Hij registeert, faciliteert en stimuleert betrokken wegbeheerders, door bijvoorbeeld het opstellen van een uitvoeringsagenda, knelpunten tijdig te signaleren, te ondersteunen bij het vinden van oplossingen en eventueel de relatie te leggen naar het bestuurlijke. De projecttrekker is daarmee een aanjager en de link tussen de diverse betrokken partijen (ambtelijk, bestuurlijk, specialisten en uitvoerend adviesbureau). Maar de verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt bij de betrokken wegbeheerders. In het kernteam zitten de wegbeheerders en projectleiders van de verschillende deeltrajecten om de inbreng van lokale en specialistische kennis te bewaken en de bestuurlijke besluitvorming naar de eigen organisatie te begeleiding. Daar waar nodig wordt de begeleidingsgroep, met partners als CROW, Fietsersbond of VVN, actief betrokken om mee te kijken in de uitwerking. Daarnaast is er een bestuurlijke stuurgroep per route. Indien het niet mogelijk is binnen het projectteam tot besluiten te komen of deze buiten de gestelde kaders vallen, kan dit teruggelegd worden bij de stuurgroep. Daarmee fungeert de stuurgroep als escalatieniveau als het kernteam vastloopt. Maar bovenal resulteert het tijdig betrekken van betrokken in een breed gedragen realisatieproces en een overkoepelde visie op de route, om tot een goede en herkenbare route te komen.



5.4 Hoe verder?

Niet alle routes kunnen tegelijk worden gerealiseerd. Het is tevens de visie om te leren van de eerste trajecten om deze ervaring mee te nemen in de latere trajecten. Op de route Zwolle-Deventer staat op korte termijn een reconstructie bij De Nul gepland, daarnaast valt een groot deel van het traject valt tevens onder de verantwoordelijkheid van de provincie als wegbeheerder. Om deze reden heeft de provincie te kennen gegeven hier als routetrekker op willen te treden. Voor de route Zwolle-Hardenberg is het momentum groot om het traject te realiseren, voor deze route gaan we verkennen wat de mogelijkheden zijn om een routetrekker aan te trekken. Op de route Raalte-Deventer is er vanuit de gemeenten behoefte aan een verdere planstudie en hebben de gemeenten dan ook te kennen gegeven een routetrekker te willen leveren.

Verschillende uit routes zijn in verschillende stadia van realisatie. Grote delen van de routes bevinden zich nog (in meer en mindere mate) in de planstudie fase, waarna deze plannen moeten worden vastgesteld en planologische procedures doorlopen worden, om vervolgens over te kunnen gaan tot realisatie. Andere trajecten zijn al begonnen met de realisatie op basis van de nadere verkenningen door Movaris en Roelofs. De focus van de routetrekker kan daarom per route verschillen en de invulling van het organogram moet daarom ook per route specifiek worden gemaakt.

De provincie heeft de extra investeringsimpuls Fiets beschikbaar gesteld voor de coalitieperiode 2019-2023. Het is de ambitie om in deze periode, samen met de betrokken wegbeheerders, te komen tot de realisatie van de negen snelle fietsroutes. Het zal niet altijd makkelijk worden om deze ambitie te realiseren. Omstandigheden als Corona maken het voor sommige gemeenten lastig om op dit moment te investeringen te doen, daarom wordt o.a. gekeken naar het aantrekken van aditionele Rijksmiddelen en het zo veel mogelijk gebruik maken van koppelkansen. Zo zorgen we ervoor dat we de kansen die er zijn optimaal benutten en gestaag toewerken naar de realisatie van de snelle fietsroutes.

Colofon

Uitgave
Provincie Overijssel

Datum
03-11-2020