gemeente Staphorst

Raadsstartnotitie

Onderwerp: Prioritering – Fietspadenplan Staphorst

Inhoud

1. Aanleiding 3
2. Doelstelling 3
3. Resultaat 3
4. Afbakening 3
5. Participatie en communicatie 5
6. Planning en besluitvormingsproces 5
7. Risicofactoren – intern en extern 6

Versiebeheer:

Versie	Auteur	Reden van aanpassing	Datum
1			
2			
3			
4			
5			

1. Aanleiding

In het coalitieakkoord “Bouwen en verbinden” 2022-2026 is aandacht gevraagd voor het fietspadenplan Staphorst. Op 8 september 2020 is dit plan, genaamd “fietspadenplan Staphorst – Visie op het fietsen in Staphorst”, vastgesteld. U vraagt uitwerking te geven aan dit fietspadenplan en onderzoek te doen naar welke fietspaden voorrang krijgen.

In deze raadsstartnotitie wordt aangegeven welke aspecten worden meegenomen om te komen tot een prioritering.

2. Doelstelling

Het doel is om te komen tot een vaststelling van de fietspaden die onderzocht worden in een tracéstudie.

3. Resultaat

Wij beoordelen onderscheiden fietsverbindingen en willen voorstellen om voor drie fietspaden een tracéstudie uit te voeren. De onderscheiden fietsverbindingen beoordelen we op grond van onderstaande aspecten. Dit doen we zowel cijfermatig als middels een toelichting. Voor elke fietsverbinding is dan bekend hoe de onderscheiden aspecten “scoren”.

Vervolgens stellen wij voor om een tracéstudie uit te voeren voor drie fietspaden met een gespecificeerde kostenraming. De keuze voor drie fietspaden heeft te maken met de kosten en verwachtingen. De aanleg van fietspaden zijn vaak kostbare projecten. Realisering vindt stapsgewijs plaats, verspreid over meerdere jaren.

4. Afbakening

Uitgangspunt is het vastgestelde fietspadenplan van 2020.

<u>Prioritering</u>

De volgende aspecten spelen een rol om tot een keuze te komen welke fietsverbindingen in aanmerking komen voor een tracéstudie.

1. *Globale kosten (prijs per m1)*
   Er wordt een globale kostenraming gegeven per strekkende meter.
   Er wordt in deze eerste fase van prioritering (nog) geen rekening gehouden met eventuele aspecten als grondaankopen, het verleggen van nutsvoorzieningen, aanleg van openbare verlichting, etc. Deze kosten worden wel meegenomen in de tracéstudies voor de drie fietspaden die de hoogste prioritering krijgen.
2. *Intensiteit gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer*
   Hierbij maken we gebruik van de onderstaande tabellen uit in de Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW (juni 2016). Tabellen met een keuzeschema voor fietsvoorzieningen binnen en buiten de bebouwde kom.

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)		Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
				Basisstructuur (I_{fiets} < 750/etm)	Hoofdfietsnetwerk (I_{fiets} 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (I_{fiets} > 2.000/etm)
Erftoegangsweg	stapvoets of 30		< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2×1 rijstrook	niet relevant		fietspad	
		2×2 rijstroken				
	70			fiets-/bromfietspad		

Tabel 5-3. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken buiten de bebouwde kom

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofdfietsnetwerk of snelle fietsroute (I_{fiets} > 500/etm)
Erftoegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als $I_{auto} < I_{fiets}$ [1]); fietspad of gemengd als $I_{auto} > I_{fiets}$
		2.000-3.000	fietspad, eventueel fietsstroken	
		> 3.000	fietspad	
Gebieds-ontsluitingsweg	80	niet relevant	fiets-/bromfietspad	

1) plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

3. *Snelheid van gemotoriseerde verkeer (V85 waarde).*
   De V85-snelheid, is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet en door 15% van de bestuurders wel wordt overschreden.
4. *Waterhuishouding*
   Indien een watergang in eigendom en beheer is bij het Waterschap hebben te maken met eisen die door het Waterschap worden gesteld.
5. *Bebouwing (aantal woningen)*
6. *Functie recreatief – utilitair (schoolkinderen)*
7. *Koppelkansen (mogelijke subsidies / regionale samenwerking)*

<u>Weging</u>

Op elk van de 7 hierboven genoemde aspecten kan een fietspad 1, 2 of 3 punten scoren.
Hieruit volgt per fietspad een puntentotaal waarbij het fietspad met de hoogste score de hoogste prioritering krijgt.

Gewenste breedteprofiel

Bij de aanleg van vrijliggende fietspaden moet aandacht zijn voor voldoende ruimte naast het fietspad. Zo moet de berm tussen de rijbaan en het fietspad voldoende breed zijn. Dit om te voorkomen dat (vracht)verkeer eenvoudig bij uitwijken gebruik maakt van het fietspad en om ruimte te hebben voor aanleg van groen en het plaatsen van bebording, verlichting, etc.
Als er sprake is van een watergang van het Waterschap, dan kan het Waterschap eisen stellen aan de gewenste breedte van de wateropvang. Er moet voldoende ruimte zijn naast het fietspad en de aanliggende watergang, weiland, perceelgrens. Er is een gewenst breedteprofiel opgesteld. Voorgesteld wordt onderstaand breedteprofiel te gebruiken bij het bepalen van de benodigde ruimte voor de aanleg van vrijliggende fietspaden.

Tabel - Gewenst breedteprofiel voor een in twee richtingen te berijden vrijliggend fietspad

Onderdeel	**Breedte m1**	**Opmerkingen**
Bestaande rijbaan		
Berm / groenstrook	3	
Vrijliggend fietspad	2,50	
Groenstrook	3	
Eventuele watergang	2 - 3	Indien watergang toebehoort aan het Waterschap moet worden voldaan aan de eisen van het Waterschap
Berm / Groenstrook	1	Voor plaatsen van afrastering

5. Participatie en communicatie

Bij de totstandkoming van fietspadenplan van 2020 is ruimte gegeven aan burgerparticipatie. Input is geleverd door gemeenteraad, dorpsraden Rouveen en IJhorst, wijkraad Staphorst Noord, scholen, Wieler Toer Club Staphorst-Rouveen (WTC Staphorst-Rouveen), bedrijven en inwoners. Voor het geven van een prioritering wordt geen communicatieproces gestart.

6. Planning en besluitvormingsproces

Het traject om te komen tot besluitvorming ziet er als volgt uit.

Stap	**Onderdeel**	**Datum/Periode**	**Partij**
1	Behandelen raadsstartnotitie gemeenteraad - opiniërend	April 2023	Griffie
2	Vaststellen raadsstartnotitie	April 2023	Gemeenteraad
3	Opstellen prioritering	April/Juli 2023	Ambtelijke organisatie
4	Vaststellen prioriteringsplan	Augustus 2023	College B&W
5	Behandelen gemeenteraad - opiniërend	September 2023	Griffie
6	Behandelen gemeenteraad - besluitvormend	September 2023	Gemeenteraad

7. Risicofactoren – intern en extern

Prioritering

Fietsverbindingen kunnen meer of minder belangrijk worden. Ook het al dan niet verkrijgen van subsidies, het meeliften bij onderhoudswerken of verzoeken van naburige gemeenten kunnen redenen zijn om te kiezen voor al dan niet aanleg.

Verwachtingen bij burgers

Kosten zijn een belangrijk aspect bij het maken van een afweging. Het opstellen van een betrouwbare kostenraming is arbeidsintensief en vraagt veel tijd. De keuze van de ligging van een vrijliggend fietspad is essentieel. Onderzoek naar de mogelijke aanleg van een fietspad (tracéstudie) kan verwachtingen scheppen en spanningen veroorzaken bij burgers.