Gemeente Borger-Odoorn



Fietsplan Borger-Odoorn

▸ Inrichting fietsinfrastructuur

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**

1.1 Aanleiding 4

1.2 Scope 4

1.3 Ambitie en doelstelling 4

1.4 Kaders en partners 4

1.5 Leeswijzer 5

2. Huidige situatie Borger-Odoorn **5**

2.1 Algemeen 5

2.2 Inwoners 5

2.3 Recreanten/toeristen 5

3. Ontwikkelingen **6**

3.1 Ontwikkelingen fiets 6

3.2 Maatschappelijke vraagstukken 6

3.3 Landelijke visie op fietsen 6

3.4 Provinciale visie op fietsen 6

3.5 BOCE en fietsen 6

3.6 Gemeente Borger-Odoorn en fietsen 7

3.6.1Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 7

3.6.2Beleid R&T 7

3.6.3Verdere uitrol doorfietsroutes 8

3.6.4Verbinding met Nedersaksenlijn 8

3.6.5Ontwikkeling bezoekerscentrum Borger 8

3.6.6Fietsroutes Hunzevallei 8

4. Uitgangspunten van het fietsplan **10**

4.1 Vertaalslag naar daadwerkelijke verbetering van het fietsinfrastructuur 10

4.2 Fietsinfrastructuur 10

4.3 Streefbeeld fietsinfrastructuur 11

4.4 Toepassen van hogere kwaliteitseisen dan het streefbeeld 11

4.5 Proactieve aanpak 11

5. Inrichting van de fietsinfrastructuur **12**
5.1 Inleiding 12
5.2 Algemeen 12
5.3 Doorfietsroute 12
5.4 Primaire fietsroute 12
5.5 Secundaire fietsroute 13
5.6 Recreatief knooppuntennetwerk 13

6. Toekomstkaart en aan te pakken fietsstructuur **14**
6.1 Toekomstbeeld 14
6.2 Aan te pakken wegen en paden 15

7. Uitvoering en financiën **16**
7.1 Inleiding 16
7.2 Eerste prioriteringslijst voor investeringen 16
7.2 Benodigde financiën 17
7.4 Uitvoering als onderdeel van Investeringsvoorstel Realisatie 17

Bijlage 1 Doorfietsroutes en utilitair fietsnetwerk 18
Bijlage 2 Recreatief fietsknooppuntennetwerk 19
Bijlage 3 Wegencategorisering 20
Bijlage 4 Bestaande en toekomstige fietsverbindingen in de Hunzevallei 21
Bijlage 5 Toekomstbeeld hoofdfietsinfrastructuur 22
Bijlage 6 Aan te pakken wegen en fietspaden 23
Bijlage 7 Eerste prioriteitenlijst van Roelofs 24

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Fietsen is onlosmakelijk verbonden met de Nederlandse samenleving. Om diverse redenen neemt het belang van fietsen nog steeds toe. Fietsen is niet meer louter een transportmiddel maar kent steeds meer dimensies zoals gezondheid, duurzaamheid, sport en vooral ontspanning. Dat laatste is voor Borger-Odoorn als een van de meest toeristische gemeenten van de fietsprovincie Drenthe van groot belang.

Wanneer fietsers worden ondervraagd naar hun beleving van het fietsen, voeren infrastructurele aspecten de boventoon. Daarom is onze fietsinfrastructuur de basis voor een aantrekkelijk fietsklimaat in Borger-Odoorn en voorwaardelijk om te voldoen aan de landelijke ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Tot dusverre kende de gemeente Borger-Odoorn op het terrein van fietsen alleen het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (*GVVP*). Vanwege het toenemende belang van fietsen is het tijd voor een nadere uitwerking van het GVVP op het gebied van fietsinfrastructuur. Daarom is besloten te komen tot een fietsplan inzake de lokale fietsinfrastructuur.

1.2 Scope

Dit fietsplan is een beleidsstuk dat voor meerdere jaren gaat gelden als stip op de horizon voor de inrichting van ons fietsnetwerk. Die stip hebben we in dit plan gezet op 10 jaar, dus 2035, om de belangrijkste knelpunten te kunnen oplossen. De realisatie van het volledige streefbeeld voor de fietsinfrastructuur zal echter meer tijd in beslag nemen. Het is echter verstandig na een periode van 10 jaar het beleid te herijken. In het geval zich maatschappelijke ontwikkelingen voordoen die eerder bijsturen wenselijk of noodzakelijk maken, dan kan natuurlijk ook altijd tussentijds bijstelling plaatsvinden.

1.3 Ambitie en doelstelling

De gemeente heeft, in het verlengde van de ambities van het Rijk en de provincie Drenthe, de ambitie om zoveel mogelijk mensen "op de fiets" te krijgen. Hierbij is geen onderscheid naar inwoners en toeristisch-recreatieve gasten van onze gemeente. De ambitie houdt concreet in dat Borger-Odoorn als onderdeel van Nederland en in lijn met het landelijke beleid zo fietsvriendelijk mogelijk gemaakt dient te worden. Op die manier dienen we onze leefbaarheid (gezondheid, ontspanning, milieu) én de lokale economie waarin R&T een grote rol speelt. Als we de ambitie doorvertalen naar doelstellingen dan komen we uit op een zo veilig mogelijk en comfortabel fietsnetwerk.

Het Fietsplan draagt bij aan meerdere duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (Sustainable Development Goals) van de Verenigde Naties, namelijk aan de doelstellingen goede gezondheid en welzijn, eerlijk werk en economische groei, industrie, innovatie en infrastructuur, ongelijkheid verminderen, duurzame steden en gemeenschappen en klimaatactie.

1.4 Kaders en partners

Overheden hebben een wettelijke taak als het gaat om wegen en fietspaden, namelijk het verzekeren van de veiligheid en het waarborgen van de bruikbaarheid. Deze wettelijke taak geldt voor alle wegen en paden, dus ook fietspaden, die in gemeentelijk beheer zijn. Dit inclusief de fietspaden die de gemeente beheert op grondgebied van andere eigenaren.

Met dit fietsplan willen we zo goed mogelijk inspelen op de wensen en behoeften vanuit de gebruikers (inwoners en gasten), rekening houdend met de kaders vanuit het Rijk, de provincie en het gemeentelijke beleid inzake verkeer en mobiliteit, gezondheid, duurzaamheid en recreatie en toerisme. Omdat uit analyses blijkt dat met name de breedte van fietspaden een groot aandachtspunt is, richt dit fietsplan zich op de inrichting van de bestaande fysieke infrastructuur. Hierbij worden per categorie van het fietsnetwerk streefbeelden vastgesteld voor de gewenste kwaliteit. Ook wordt aangegeven welke ingrepen noodzakelijk zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Omdat we niet de gehele fietsinfrastructuur ineens kunnen opwaarderen, is een prioritering gemaakt ten aanzien van investeringen in het fietsnetwerk voor de komende 10 jaar, waarbij we zoveel mogelijk werk-met-werk willen maken.
In dit fietsplan wordt gefocust op lokale hoofdfietsinfrastructuur waarbij uiteraard in ogenschouw wordt genomen dat dit netwerk onderdeel vormt andere - grensoverschrijdende - netwerken. Hierbij is het uiteraard belangrijk

om andere plannen die op een of ander wijze aan het fietsen verbonden zijn – bijvoorbeeld het GVVP en Duurzaamheid - mee te nemen. Er is m.b.t. het fietsen sprake van een aantal voor de gemeente belangrijke partners, te weten:

- het Rijk
- de provincie Drenthe
- het Recreatieschap Drenthe
- BOCE-samenwerkingsverband

1.5 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 en 3 worden de huidige situatie en de ontwikkelingen rond het fietsen in Borger-Odoorn geschetst. Vervolgens worden in hoofstukken 4 en 5 de uitgangspunten en de inrichting behandeld, uitmondend in de toekomstkaart (*hoofdstuk 6*) en de bijbehorende financiën (*hoofdstuk 7*).

2. Huidige situatie Borger-Odoorn

2.1 Algemeen

Is fietsen in Nederland belangrijk, in Drenthe c.q. Borger-Odoorn is dat belang nog groter. Fietsen is een belangrijk Unique Selling Point van onze gemeente, zowel voor de inwoners als voor de vele toeristisch-recreatieve gasten. Die laatste groep bepaalt voor een groot deel onze economie én leefbaarheid (via voorzieningen zoals infrastructuur). Bij beide groepen neemt het gebruik van de fiets de laatste jaren toe. De snelle opkomst van de e-bike speelt hierbij een belangrijke rol.

2.2 Inwoners

Net als in de rest van Nederland pakken onze inwoners de fiets voor een boodschap, werk, schoolgang, gezondheid en recreatieve doeleinden. Omdat de afstanden in Borger-Odoorn groter zijn dan gemiddeld wordt de e-bike veel gebruikt.
In het kader van het fietsplan is getracht een beeld te krijgen van de mening van onze inwoners over de lokale infrastructuur. Hiervoor zijn in 2022 alle dorpsbelangen met een enquête benaderd. Hieruit blijkt dat het lokale fietsproduct ruim voldoende (7,2) wordt gewaardeerd. Vooral de aantrekkelijkheid van de routes scoort goed. Op de vraag waar de gemeente zich op zou moeten gaan richten, worden vooral het verbeteren van comfort en breedte van fietspaden en het aanpakken van verkeersonveilige situaties (oversteken, rijgedrag, diversiteit aan doelgroepen) genoemd. Wat betreft verbetering van verbindingen wordt verwezen naar dichtstbijzijnde (grotere) plaatsen waaronder Emmen en Stadskanaal.

2.3 Recreanten/toeristen

Volgens het CBS onderneemt een derde van alle vakantiegangers in Nederland een fietstocht. In Drenthe en Zuidoost-Drenthe is dat aandeel significant groter namelijk 44% en 56%. Die populariteit is te danken aan het Drentse fietsproduct, dat volgens ANWB-onderzoek met 8,5 het best gewaardeerde van Nederland is. In datzelfde onderzoek komen ook wens- en verbeterpunten aan de orde. Die blijken net als bij onze inwoners vooral te liggen op het terrein van comfort en veiligheid. Voor beide items wijst men daarbij op het belang van de verbreding van de fietspaden.

Veel van onze gasten boeken een verblijf om te fietsen. Daarom is deze activiteit van groot belang voor de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van onze gemeente. Dit wordt bevestigd door nagenoeg de gehele sector die hier actief op inspeelt (leenfietsen, routes, arrangementen etc.). Evenals de inwoners zijn ook de ondernemers, mede namens hun gasten, positief (7,2) over het lokale fietsproduct. Vooral de aantrekkelijkheid van en de keuze in de toeristische routes worden goed beoordeeld. Kansen om nog aantrekkelijker te worden, worden vooral gezien in nieuwe (thema)routes en meer aandacht voor het snel toenemende gebruik van de e-bike dat ook onder de gasten wordt gesignaleerd.

3. Ontwikkelingen

3.1 Ontwikkelingen fiets

Afgelopen jaren heeft de fiets een grote ontwikkeling doorgemaakt. Steeds meer soorten en maten fietsen komen op de markt. Gebruikers kunnen daardoor steeds beter een type fiets kiezen die het beste past bij hun behoefte. Dat die behoefte heel divers is, blijkt uit de variatie aan fietsen dat inmiddels gebruik maakt van de fietspaden.

Het gevolg van de doorontwikkeling is dat fietsen steeds aantrekkelijker wordt en dat de fiets steeds meer wordt gebruikt. Het product sluit immers steeds beter aan op de behoefte. Maar ook is een gevolg dat fietsen sneller (zoals de e-bike) en breder worden (zoals duofietsen, rolstoelfietsen en bakfietsen). Dit maakt dat de verkeersveiligheid van fietspaden onder druk komt te staan. Dit kwam ook naar voren in de enquêtes onder dorpsbelangen en R&T-ondernemers. De ontwikkelingen van de fiets vragen daarom een andere kijk op inrichting van fietspaden.

3.2 Maatschappelijke vraagstukken

Tot een aantal jaren geleden was de fiets vooral een middel om je te verplaatsen op relatief korte afstanden. Inmiddels wordt duidelijk dat de fiets veel meer is dan een vervoersmiddel. Het gebruik van de fiets draagt namelijk bij aan het (mede-)oplossen van een groot aantal maatschappelijke vraagstukken. Het gebruik van de fiets, in plaats van de auto, draagt bij aan een veelheid aan zaken zoals het klimaat, gezondheid, tegengaan (vervoers)armoede, maatschappelijke deelname, economische ontwikkeling (inclusief recreatie en toerisme), etc.

3.3 Landelijke visie op fietsen

Door de steeds bredere bewustwording van de voordelen van de fiets steekt de rijksoverheid in op een forse toename van fietskilometers, namelijk 20% meer in 2027 ten opzichte van 2017. Om dit te bereiken heeft het Rijk een beleidsplan opgesteld[1]. Een aantal belangrijke elementen hierin zijn:

- Nederland moet fietsvriendelijker worden;
- Landelijk dekkend netwerk van Doorfietsroutes;
- Goed voor gezondheid en milieu;
- Naast openbaar vervoer en auto moeten huizen goed bereikbaar zijn per fiets;
- Fiets als wapen tegen vervoersarmoede;
- De fiets is goed voor de economie.

3.4 Provinciale visie op fietsen

Ook de provincie Drenthe is zich bewust van de grote meerwaarde van de fiets. Er zijn beleidsplannen opgesteld, zoals de fietsagenda[2] en de actualisatie van het fietsnetwerk 2021[3]. Ook hierin zijn belangrijke elementen in verwerkt, zoals:

- Gezondheid;
- De fiets als slim en duurzaam alternatief;
- Laagdrempelig;
- Bijdrage aan bereikbaarheid;
- Goed voor regionale economie;
- De opkomst van e-bike en speed-pedelec;
- Recreatieve meerwaarde;
- Gunstige kosten-baten bij opwaarderen fietsinfrastructuur;
- Kwaliteitseisen voor het Drentse fietsnetwerk (zoals breedtes, type verharding, etc.).

3.5 BOCE en fietsen

In de samenwerking van de BOCE-gemeenten (*Borger-Odoorn, Coevorden en Emmen*) wordt ook aandacht gegeven aan de fiets. Zo heeft de fiets een belangrijke plaats gekregen in de BOCE-uitvoeringsagenda Recreatie en Toerisme (*ambitie: meer bezoekers, die langer verblijven en meer uitgeven in ZOD*) en de BOCE-bereikbaarheidsvisie[4].
Enkele belangrijke elementen hierin zijn:

- Verkenning en ontwikkeling van doorfietsroutes;
- Verbeteringen in het hoofdfietsroutenetwerk, waaronder verbreding van fietspaden;
- Faciliteren van recreatieve fietsers middels het fietsknooppuntennetwerk;
- Oplaadpunten voor e-bikes op logische locaties, zoals bij hubs.

1 *https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fietsbeleid*
2 *https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/fiets-duurzaam-alternatief/*
3 *Fietsnetwerk Drenthe, Actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2021, 1 oktober 2021*
4 *Samen werken aan een bereikbare regio, Visie op bereikbaarheid en mobiliteit voor de samenwerkende BOCE-gemeenten, februari 2021*

3.6 Gemeente Borger-Odoorn en fietsen

3.6.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (*GVVP*)[5] is het meest actuele verkeersbeleid van de gemeente Borger-Odoorn. In dit plan komen verschillende punten met betrekking tot de fiets naar voren zoals aandachtspunten, kernopgaven, beleids-doelstellingen en uitgangspunten. Belangrijke aandachtspunten met betrekking tot het fietsen zijn:

- Het stimuleren van het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto, eventueel gecombineerd met andere vervoerswijzen (openbaar vervoer) door:
  - Te investeren in de kwaliteit en compleetheid van fietsnetwerk;
  - Aandacht te hebben voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op fietsvoorzieningen en bij oversteken en aansluitingen met de overige weginfrastructuur;
  - Aandacht te hebben voor de toegankelijkheid van het fietsnetwerk voor verkeersdeelnemers met een functiebeperking[6].
- Het stimuleren van de fiets binnen toeristisch-recreatieve verplaatsingen.

In het GVVP is gekomen tot een categorisering van het fietsnetwerk. Hierdoor is een hiërarchie bepaald in belangrijkheid van routes. Er zijn kaders opgesteld die leiden tot bepaalde inrichtingskenmerken per categorie route. Hierbij is bijvoorbeeld bepaald dat voor de inrichting van doorfietsroutes het provinciale beleidskader leidend is en dat bromfietsers binnen de bebouwde kom altijd op de rijbaan horen te rijden. Ook is hierin opgenomen dat objecten op fietspaden zoveel mogelijk worden gesaneerd en in situaties dat alsnog nodig blijkt een fysiek object te plaatsen, dat dan een overweging plaatsvindt naar aanleiding van de meest recente landelijke (CROW-)richtlijnen. En er is al een kapstok in het GVVP opgenomen met betrekking tot gewenste fietspadbreedtes.

Het voorliggende fietsplan is een nadere uitwerking van het GVVP op het gebied van fietsinfrastructuur. Hierbij wordt dus wel rekening gehouden met de beleidskaders vanuit het GVVP.

3.6.2 Beleid R&T

In het toeristische beleid, gericht op een vitale vrijetijdseconomie, speelt de gemeente een belangrijke rol als facilitator onder andere via de toeristisch-recreatieve infrastructuur. Hierbij moet naast het aanjagen en onderhouden van kennis- en samenwerkingsverbanden, vooral gedacht worden aan fysieke infrastructuur ten behoeve fietsen, wandelen, paardrijden etc. Op al deze terreinen worden doorlopend stappen gezet. Fietsen krijgt op basis van haar, eerder omschreven, invloedrijke rol op vele terreinen, ruim aandacht. Zo is in samenwerking met het Recreatieschap het, zowel door inwoners als gasten, het veelgebruikte fietsknooppuntennetwerk voltooid. Hoewel onderzoek aangeeft dat ons lokale fietsproduct goed wordt gewaardeerd, wordt tevens duidelijk dat gezien de ontwikkelingen de gemeente voor een behoorlijke opgave staat, namelijk het verbeteren van de veiligheid en het comfort voor fietsers.

3.6.3 Verdere uitrol doorfietsroutes

In het voorgaande werd duidelijk dat het gebruik van e-bikes en toenemende vraag naar veiligheid belangrijke items zijn in de fietsontwikkelingen. Daarom wordt in BOCE-verband, waarin onder andere wordt samengewerkt op de terreinen bereikbaarheid en R&T, ingezet op de uitrol van een doorfietsnetwerk. De colleges van de BOCE-gemeenten hebben op 17 oktober 2023 de voorkeurstracés voor het doorfietsnetwerk Zuidoost-Drenthe vastgesteld.

Een belangrijk doel is het versterken en het toekomstbestendig maken van de positie van Zuidoost-Drenthe op de Drentse vakantiemarkt. Met dit netwerk verbinden we veel bezochte attracties met grote parken waardoor gasten worden verleid om de

5 *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Borger-Odoorn 2019-2029, oktober 2019*
6 *Met de ratificatie van het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap in 2006 is dit een belangrijke opgave geworden binnen de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit*

e-bike in plaats van de auto te nemen. Dit vermindert de verkeersdruk, is goed voor het milieu en levert bovendien (meer) economische spin-off via bestedingen aan de horeca, detailhandel en attracties. Niet minder belangrijk is dat dit netwerk tevens van belang is voor de regionale leefbaarheid vanwege de aanvullende woon-werk/school-verbindingen en het stimuleren van lokale recreatie, sport en gezondheid.

Met de realisatie van de fietsstraat op De Drift bij Borger is een start gemaakt met de opwaardering van de route, conform de kwaliteitseisen die horen bij een Doorfietsroute.

Evenals in Zuidoost-Drenthe wordt ook in Noord-Drenthe gewerkt aan de uitrol van doorfietsroutes. Op dit moment zijn er concrete plannen voor een doorfietsroute van Groningen naar Zuidlaren, met daarbij al een doorkijk naar verlenging richting Gieten. Ook staat de verbinding Assen-Rolde-Borger op de kaart van het Drentse fietsnetwerk als potentiële doorfietsroute. Om uiteindelijk te komen tot een Drents en landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes is het van belang bij aanpak van (fiets)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met een (toekomstige) verknoping van deze routes bij Borger.

3.6.4 Verbinding met Nedersaksenlijn

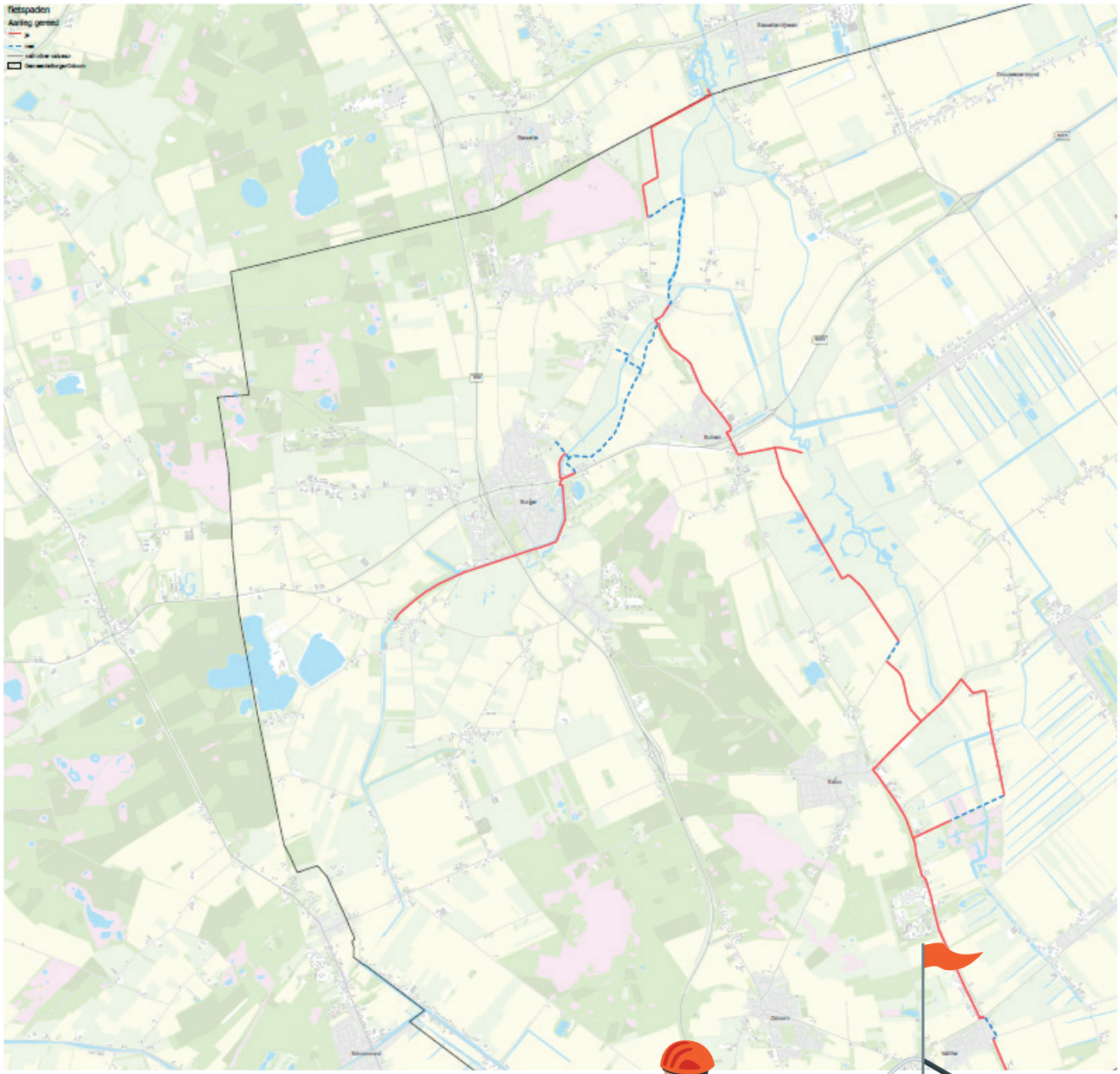
Met de komst van de Nedersaksenlijn worden ook stations ontwikkeld, waaronder een station bij Stadskanaal/Nieuw-Buinen. Bij de ontwikkeling van de stationsomgeving is ook aandacht voor de bereikbaarheid per fiets. De hoofdfietsinfrastructuur moet logisch gaan aansluiten op de stations. Ook wordt hierbij goede aansluiting op het Groninger fietsnetwerk gerealiseerd. De nieuwe treinstations van de Nedersaksenlijn bieden tevens een startpunt voor recreanten die in de Veenkoloniën en de Hondsrug willen fietsen.

3.6.5 Ontwikkeling bezoekerscentrum Borger

Het Hunebedcentrum, Drents Landschap en Geopark de Hondsrug zijn voornemens om de tastbaarheid en zichtbaarheid van de unieke waarden van de Hondsrug te versterken door een gezamenlijk Geopark-bezoekerscentrum te ontwikkelen op de locatie van het huidige Hunebedcentrum in Borger. Dit plan gaat niet alleen over de inrichting van het centrum zelf, maar ook over de bereikbaarheid ervan. Hierbij wordt onder meer ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid per fiets. Het is daarom van belang dit bezoekerscentrum goed aan te sluiten op de hoofdfietsinfrastructuur – in het bijzonder op het netwerk van doorfietsroutes – zodat het bezoekerscentrum per fiets optimaal bereikbaar is voor zowel toeristen als eigen inwoners. Hierbij wordt ook de verbinding gelegd met de Hub Borger.

3.6.6 Fietsroutes Hunzevallei

Het gemeentebestuur heeft in 2018 de intentie uitgesproken om de Hunzevallei aantrekkelijker te maken voor fietsverkeer, zowel voor de inwoners als voor onze vele toeristisch-recreatieve gasten. Door mee te liften met projecten in het kader van hermeandering, aanleg waterberging en natuur zijn de afgelopen jaren diverse fietspaden aangepakt. Ook voor de komende jaren zijn infrastructurele investeringen gewenst om de beleving van de Hunzevallei (*Voorste en Achterste Diep*) te vergroten. De gemeente streeft er naar de routes langs/door het Hunzevallei op te laten nemen in het fietsknooppuntennetwerk.



Afbeelding 1, Bestaande en toekomstige fietsverbindingen in de Hunzevallei



4. Uitgangspunten van het fietsplan

4.1 Vertaalslag naar daadwerkelijke verbetering van de fietsinfrastructuur

Uit analyse van de huidige situatie *(hfst. 2)* en de ontwikkelingen *(hfst 3)* blijkt dat er veel gebeurt op gebied van het fietsen. In het gemeentelijk beleid is al veel vastgelegd met betrekking tot de fiets. Desondanks is er behoefte aan een nadere uitwerking van het GVVP. Ook om over te gaan tot het daadwerkelijk opwaarderen van de fietsinfrastructuur. Het is niet alleen van belang om beleid te formuleren, maar ook moet er aandacht zijn voor financiering en uitvoering van maatregelen.

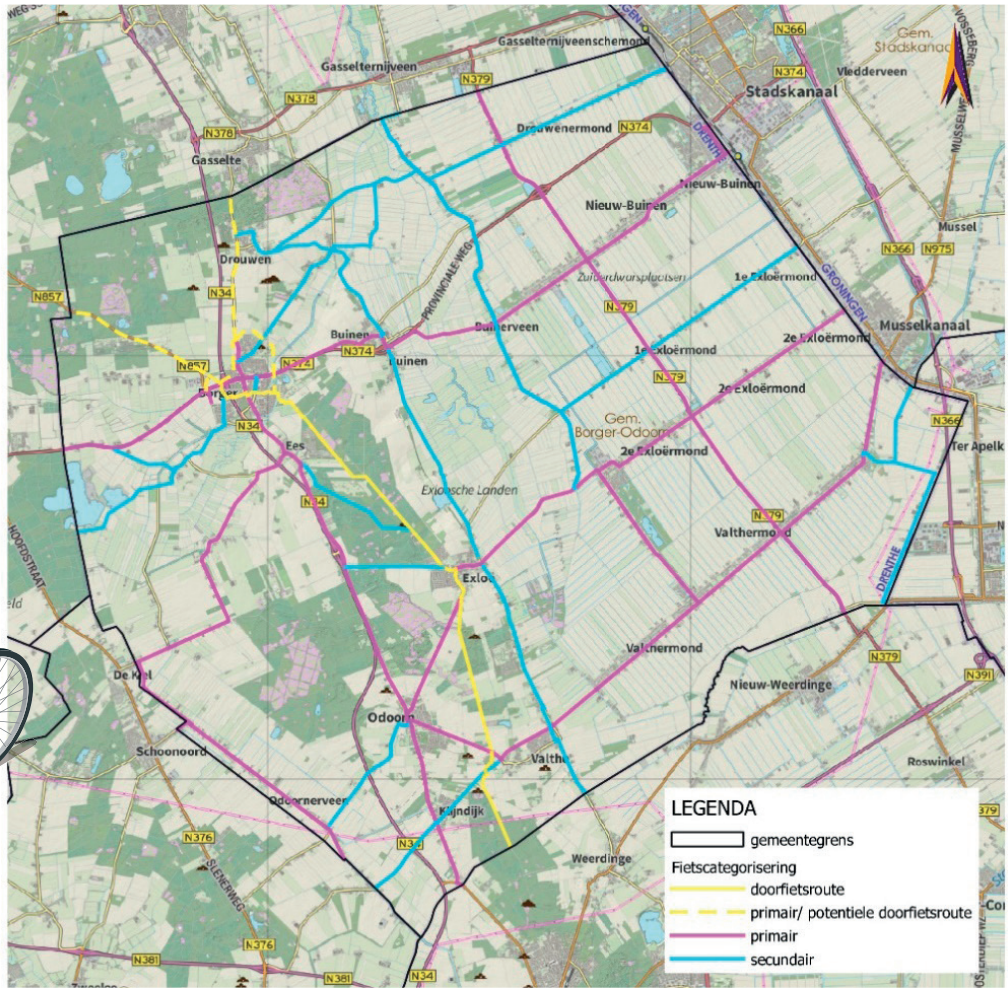
Met dit fietsplan willen we zo goed mogelijk inspelen op de wensen en behoeften vanuit de gebruikers (inwoners en gasten), rekening houdend met de kaders vanuit het rijk, de provincie en het gemeentelijke beleid inzake verkeer en mobiliteit, gezondheid, duurzaamheid en recreatie en toerisme. Omdat uit de analyses blijkt dat met name de breedte van fietspaden een groot aandachtspunt is, richt dit fietsplan zich op de bestaande fysieke infrastructuur.

4.2 Fietsinfrastructuur

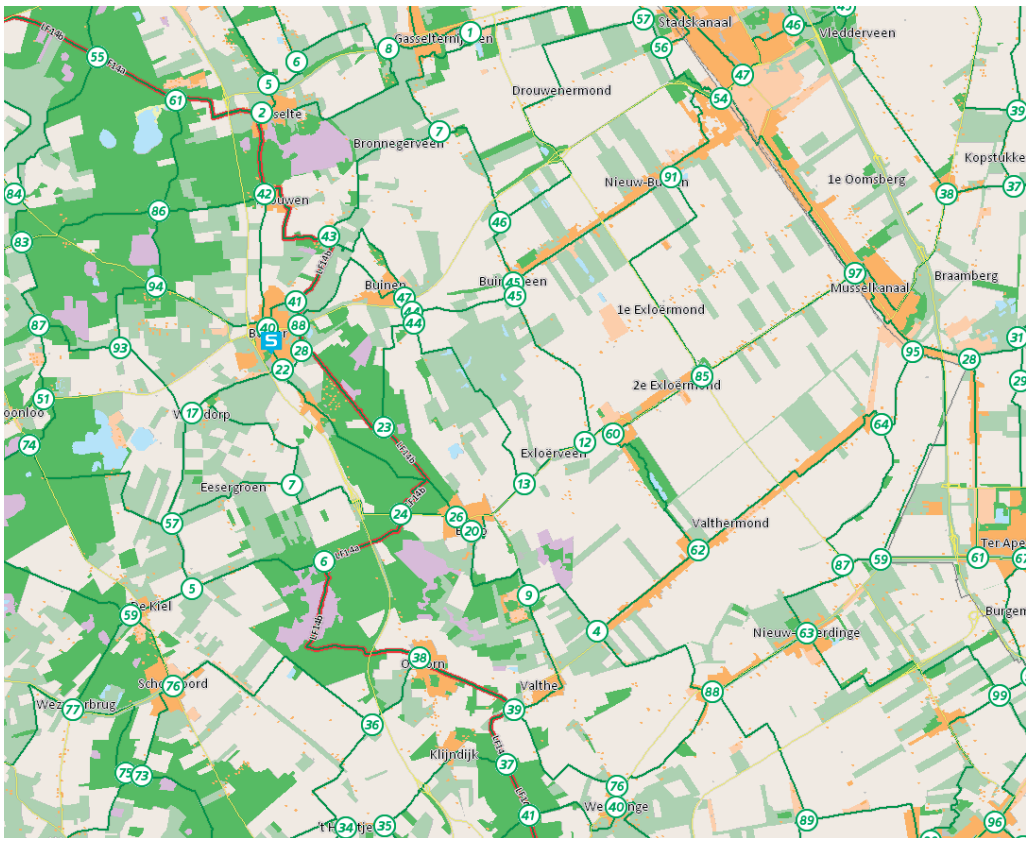
De hoofdfietsinfrastructuur bestaat uit verschillende categorieën fietsverbindingen, namelijk:

- doorfietsroutes
- utilitair fietsnetwerk *(primair en secundair fietsnetwerk)*
- recreatief fietsknooppuntennetwerk





Afbeelding 2, Doorfietsroutes en utilitair fietsnetwerk



Afbeelding 3, Recreatief fietsknooppuntennetwerk

4.3 Streefbeeld fietsinfrastructuur

De basis voor een verkeersveilig en comfortabel fietsnetwerk is het hebben van een eenduidig ingericht fietsnetwerk. Het hebben van voldoende fietspadbreedte is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Doorgaans geldt hoe breder een fietspad is, hoe verkeersveiliger deze is en hoe prettiger fietsers het fietspad ervaren (comfort).

Daarom is de breedte van het fietspad het belangrijkste onderdeel in dit beleidsplan.

Per categorie fietsnetwerk is het van belang te bepalen welk streefbeeld aan de infrastructuur geldt, zodat hier bij de verdere uitwerking helderheid over is.

4.4 Toepassen van hogere kwaliteitseisen dan het streefbeeld

Het kan zijn dat bij participatietrajecten van afzonderlijke projecten blijkt dat hogere kwaliteitseisen dan het streefbeeld gewenst zijn. Bijvoorbeeld door geen fietsstroken, maar een vrij liggend fietspad te realiseren. Dit is mogelijk binnen dit fietsplan, maar wel met de kanttekening dat hier niet op voorhand rekening mee is gehouden qua financiering.

4.5 Proactieve aanpak

We vinden het van belang dat inwoners en bezoekers op een verkeersveilige manier gebruik kunnen maken van ons fietsnetwerk. Daarom willen we proactief aan de slag gaan met de realisatie van het streefbeeld per categorie fietsnetwerk. Daarbij maken we zoveel mogelijk werk-met-werk.

5. Inrichting van de fietsinfrastructuur

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat per categorie aangegeven welke fietsvoorzieningen per type fietsnetwerk toepasbaar zijn in de gemeente Borger-Odoorn. Hierbij wordt rekening gehouden met de wegfuncties, conform de wegencategorisering in het GVVP. De kaart met deze wegencategorisering is te vinden in *bijlage 3*. Om te komen tot het beleidskader is gebruik gemaakt van de kaders vanuit het GVVP, het provinciale fietsbeleid en landelijke wetgeving en richtlijnen.

5.2 Algemeen

Fietspaden worden uitgevoerd in gesloten verharding, zoals asfalt en beton. De rijlopers van fietsstraten worden uitgevoerd in rood asfalt. Verhardingssoorten voor kruispunten en overige verhardingen wordt per project nader bepaald. In verband met veiligheid en toegankelijkheid wordt een breedte van 2,5 meter als minimale maat gehanteerd voor fietspaden. Hierbij sluiten we aan op de richtlijnen van het CROW.

Voor objecten op het fietspad wordt de lijn uit het GVVP gehanteerd. Dat houdt in dat het streven is dat op fietsvoorzieningen geen fysieke objecten aanwezig zijn ter voorkoming van gebruik van de fietsvoorziening door gemotoriseerd verkeer. Bestaande objecten worden zoveel mogelijk gesaneerd. Het risico van ongevallen met objecten is namelijk groter dan het risico dat een enkele auto gebruik maakt van een fietsvoorziening. Mocht een fysiek object alsnog nodig zijn, dan vindt hiervoor een overweging plaats naar aanleiding van de meest recente CROW-richtlijnen.

Ook voor het aanbrengen van markering wordt de lijn uit het GVVP gehanteerd. Op tweerichting bereden fietspaden die onderdeel zijn van de doorfietsroutes en het utilitaire netwerk *(primaire en secundaire fietsroutes)* is asmarkering aanwezig om conflicten met tegemoetkomend verkeer te beperken.

5.3 Doorfietsroute

a. Fietspad 4 meter breed
b. Fietsstraat (*alleen mogelijk bij beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de functie Erftoegangsweg voor gemotoriseerd verkeer*)

5.4 Primaire fietsroute

a. Fietspad 3 meter breed (tweerichtingsfietspad)
b. Fietspad aan beide zijden van de weg 2,3 meter breed (eenrichtingsfietspad)
c. Fietsstrook aan beide zijden van de weg 1,7 meter breed, alleen bij:
   • Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom
   • Lokale gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom
d. Fietsstraat (*alleen mogelijk bij beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de functie erftoegangsweg*)
e. Gemengde rijbaan (*fietsers op de rijbaan, zonder nadere aanduiding*), alleen bij:
   • Erftoegangswegen B buiten de bebouwde kom met een wegbreedte smaller dan 5 meter
   • Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom
f. Fietspaden breder dan het streefbeeld worden niet versmald

5.5 Secundaire fietsroute

a. Fietspad 2,5 meter breed (*tweerichtingsfietspad*)
b. Fietspad aan beide zijden van de weg 2,3 meter breed (*eenrichtingsfietspad*)
c. Fietsstrook aan beide zijden van de weg 1,7 meter breed, alleen bij:
   • Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom
   • Lokale gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom
d. Fietsstraat (*alleen mogelijk bij beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de functie erftoegangsweg*)
e. Gemengde rijbaan (*fietsers op de rijbaan, zonder nadere aanduiding*), alleen bij:
   • Erftoegangswegen
f. Fietspaden breder dan het streefbeeld worden niet versmald

5.6 Recreatief knooppuntennetwerk

a. Fietspad 2,5 meter breed
b. Gemengde rijbaan (*fietsers op de rijbaan, zonder nadere aanduiding*)
c. Fietspaden breder dan het streefbeeld worden niet versmald

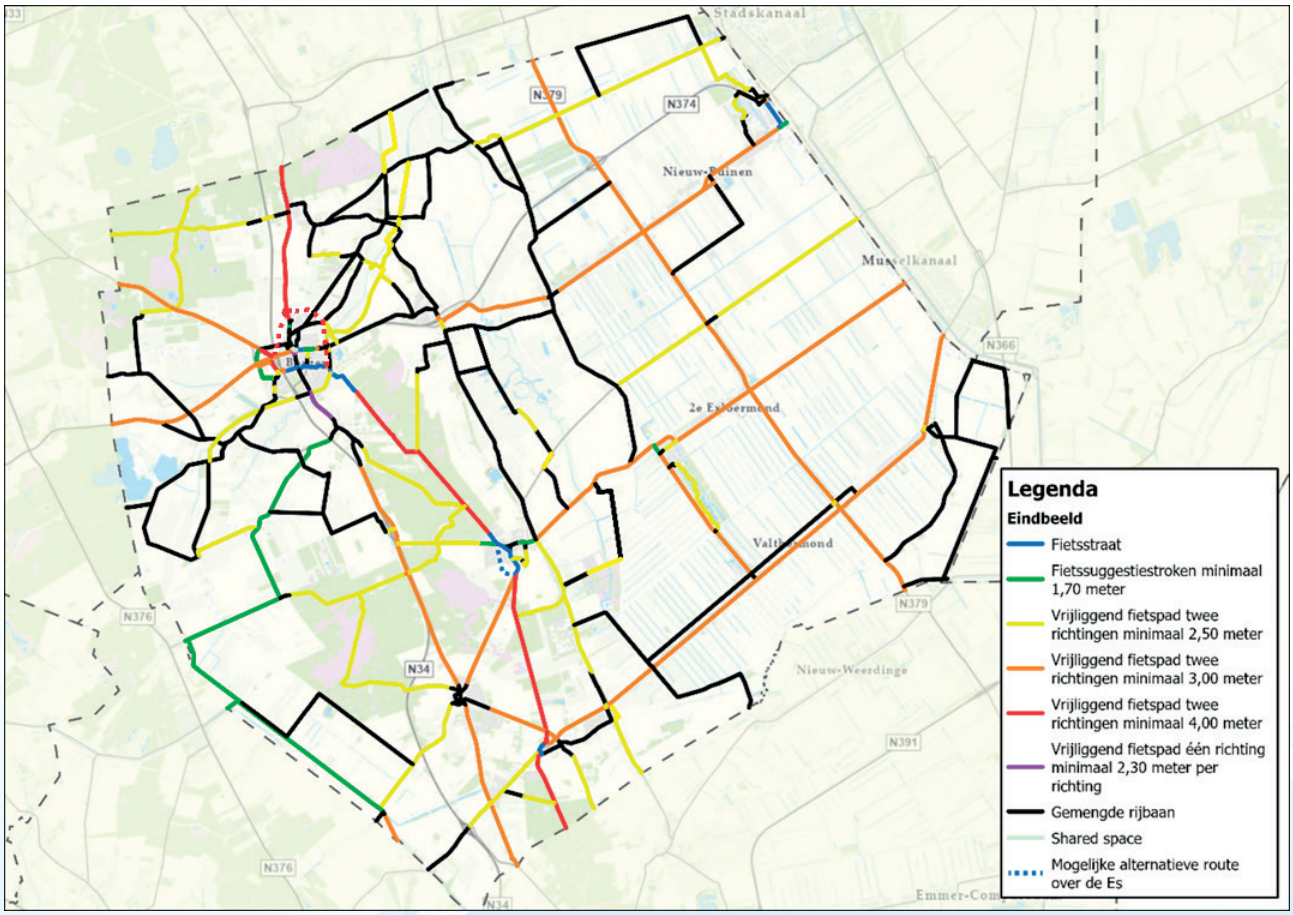


6. Toekomstkaart en aan te pakken fietsstructuur

6.1 Toekomstbeeld

De kaders bepalen op welke wijze de fietsinfrastructuur wordt ingericht. In onderstaande kaart is de doorvertaling gemaakt van deze kaders naar het toekomstbeeld van de hoofdfietsinfrastructuur. Wegen en fietspaden die hier geen onderdeel van zijn, zijn niet opgenomen in de kaart.

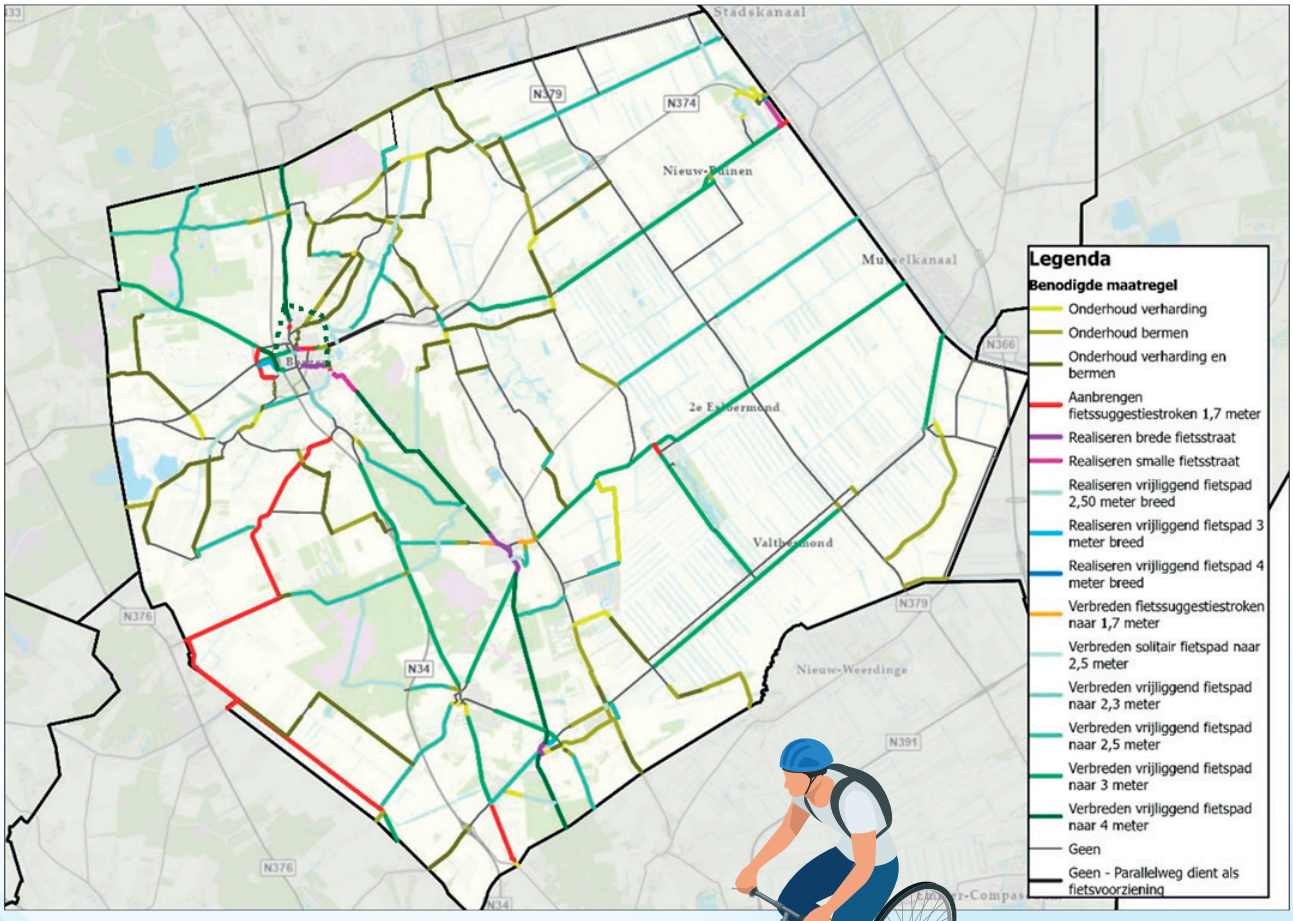
Voor fietspaden buiten de hoofdfietsinfrastructuur, nieuwe fietspaden of verschuivingen/toevoegingen in het fietsnetwerk gelden wel de eerdergenoemde inrichtingsstreefbeelden.



Afbeelding 4, Toekomstbeeld hoofdfietsinfrastructuur

6.2 Aan te pakken wegen en paden

De huidige inrichting van het fietsnetwerk voldoet niet overal aan het toekomstbeeld. De benodigde aanpassingen worden helder als de huidige inrichting wordt vergeleken met de toekomstkaart. De locaties waar de huidige situatie niet voldoet aan het toekomstbeeld zijn weergegeven op de volgende kaart, inclusief de benodigde maatregel om het te laten voldoen aan het toekomstbeeld.



Afbeelding 5, Aan te pakken wegen en fietspaden

7. Uitvoering en financiën

7.1 Inleiding

De komende jaren zal de fietsinfrastructuur worden aangepakt conform de aangegeven kaders. Hiervoor zijn financiële middelen nodig. Komende jaren zal hiervoor extra budget beschikbaar gesteld moeten worden. Per begrotingsjaar wordt bezien welke projecten opgestart en uitgevoerd kunnen worden op basis van het beschikbare budget. Voorzien is dit te doen middels het jaarlijkse Investeringsvoorstel Realisatie.

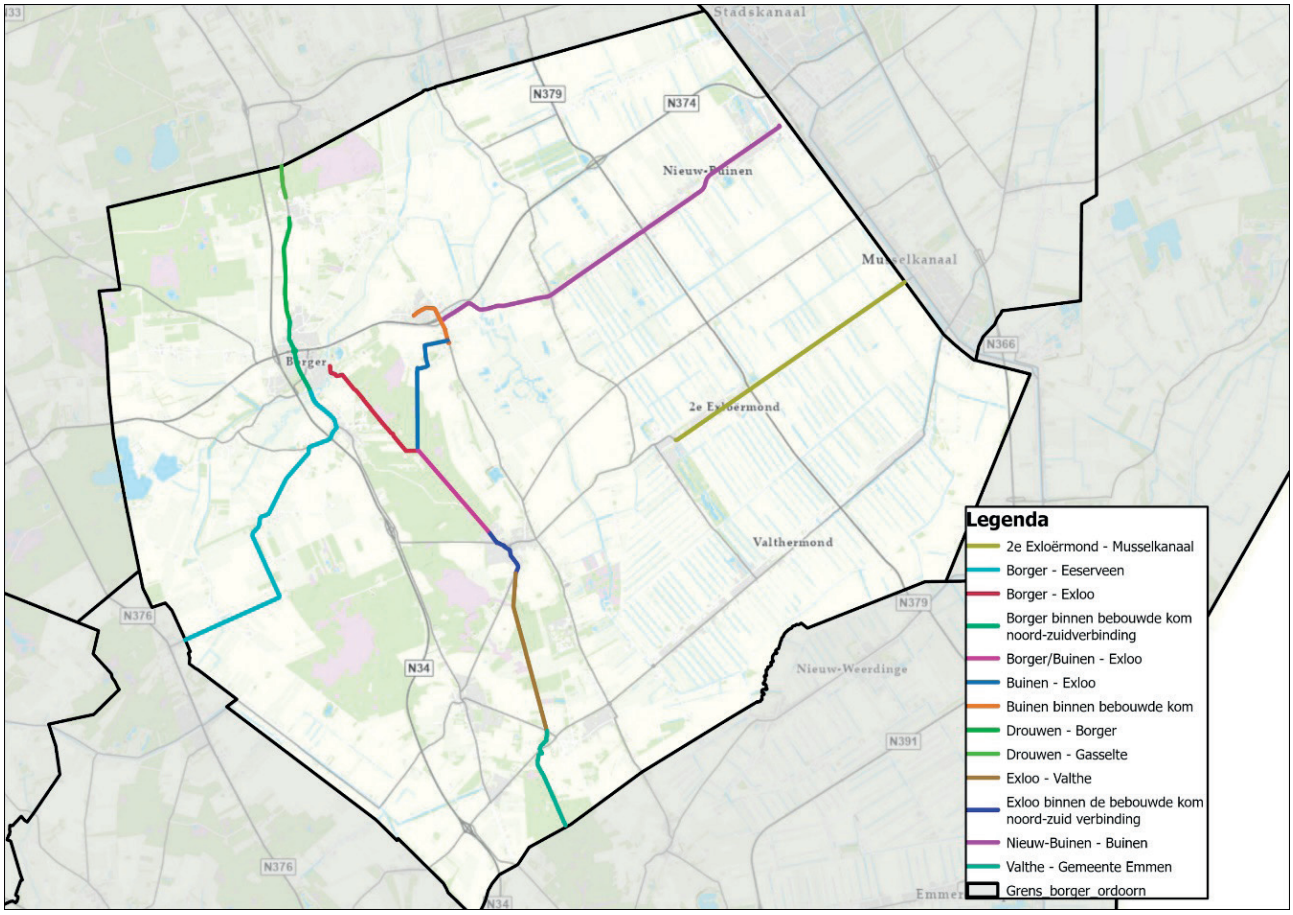
7.2 Eerste prioriteringslijst voor investeringen

Het adviesbureau Roelofs heeft een eerste prioriteitenlijst opgesteld, zie onderstaande kaart.

Deze prioriteitenlijst is tot stand gekomen door de routes te scoren op onderstaande aspecten.

- Gebruik *(geschatte fietsintensiteit en wel of niet onderdeel van schoolroute)*
- Verkeersveiligheid *(wel of geen onderdeel van strategisch plan verkeersveiligheid en wel of geen ongevallen)*
- Verharding *(kwaliteit van de verharding en type verharding)*
- Participatie *(genoemd in de enquête onder toeristische ondernemers en/of dorpsbelangen)*
- Functie *(categorie fietsnetwerk)*
- Voorziening *(hoe is nu in de inrichting rekening gehouden met de fiets)*
- Landbouw *(wel of geen fiets op de rijbaan op een landbouwroute)*
- Bermen *(kwaliteit van de berm)*

De aspecten fietsintensiteit, verkeersveiligheid en kwaliteit van de verharding hebben de grootste wegingsfactor gekregen in het bepalen van de prioriteitenlijst van Roelofs en hebben daarom het meeste invloed gehad op de samenstelling van deze prioriteitenlijst.



Afbeelding 6, Eerste prioriteitenlijst van Roelofs

7.3 Benodigde financiën

Op basis van de eerste prioriteitenlijst van Roelofs wordt de investering in de belangrijkste fietspaden en routes in de hoofdfietsinfrastructuur geraamd op €25 miljoen. De wens is deze impuls aan de fietsinfrastructuur in de komende 10 jaar te realiseren. Een belangrijk onderdeel is de realisatie van de doorfietsroute Borger-Exloo-Valthe-Emmen. Met deze investering is al een bedrag van circa €8,4 miljoen gemoeid.

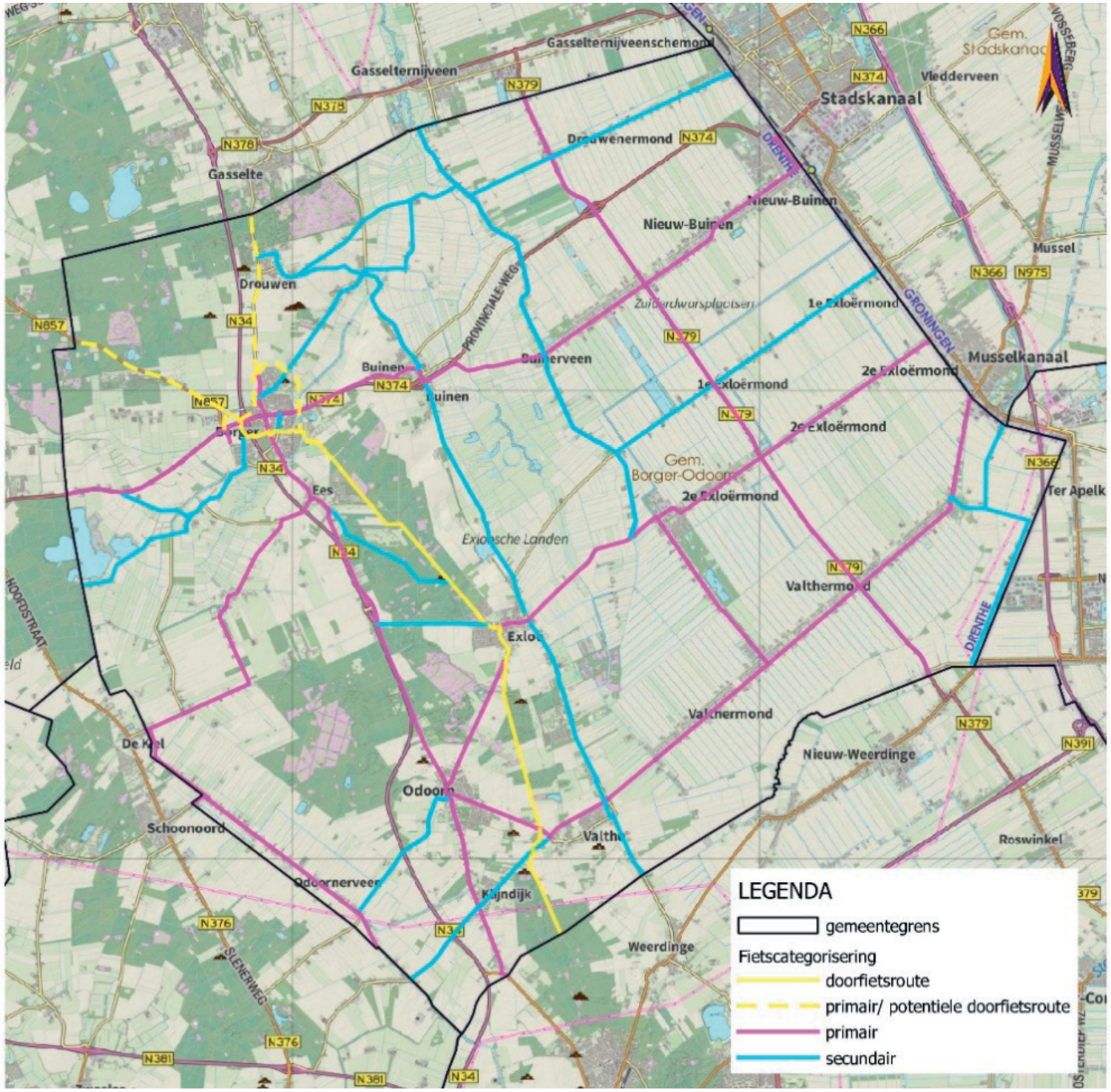
De benodigde gelden voor de uitvoering van de 1e prioriteitenlijst van Roelofs zijn opgenomen in het meerjarig investeringsplan (MJIP). Daarmee is niet de gehele hoofdfietsinfrastructuur opgewaardeerd in 10 jaar tijd, maar wordt wel een behoorlijke slag gemaakt in het versterken van Borger-Odoorn als fietsgemeente, zowel ten gunste van de inwoner als onze toeristische gasten.

7.4 Uitvoering als onderdeel van Investeringsvoorstel Realisatie

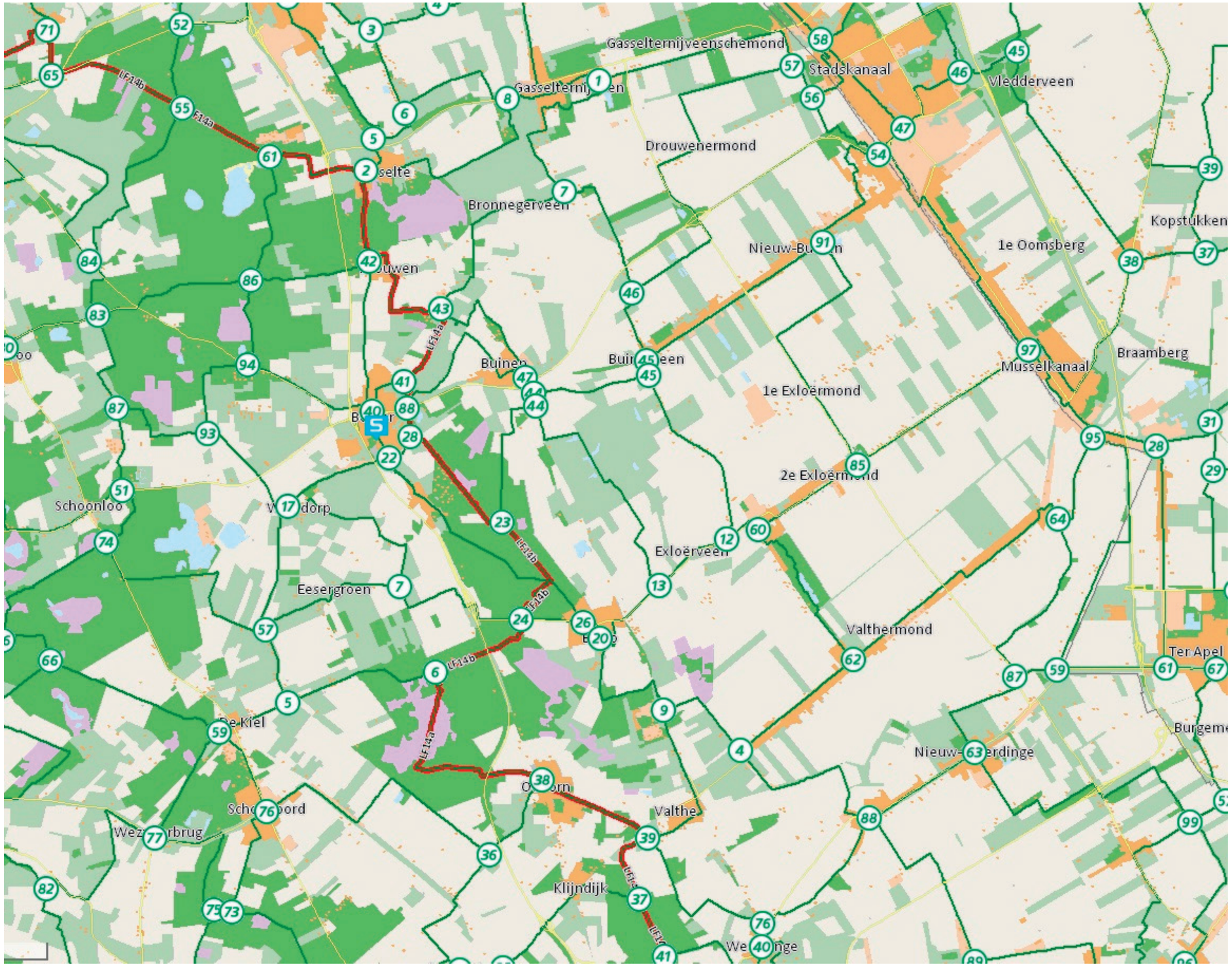
Om slim te kunnen combineren met andere infrastructurele projecten of ruimtelijke ontwikkelingen en in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen, is het gewenst dat het college middels het Investeringsvoorstel Realisatie jaarlijks bepaalt aan welke fietspaden en routes de beschikbare financiën worden toegekend. Met het oog op de financiën is het hierbij belangrijk om waar mogelijk werk-met-werk te maken. Dit kan leiden tot afwijkingen van de voorgestelde prioriteitenlijst van Roelofs. Deze insteek geeft de vrijheid om flexibel in te kunnen spelen op cofinanciering van eventuele toekomstige subsidiemogelijkheden.



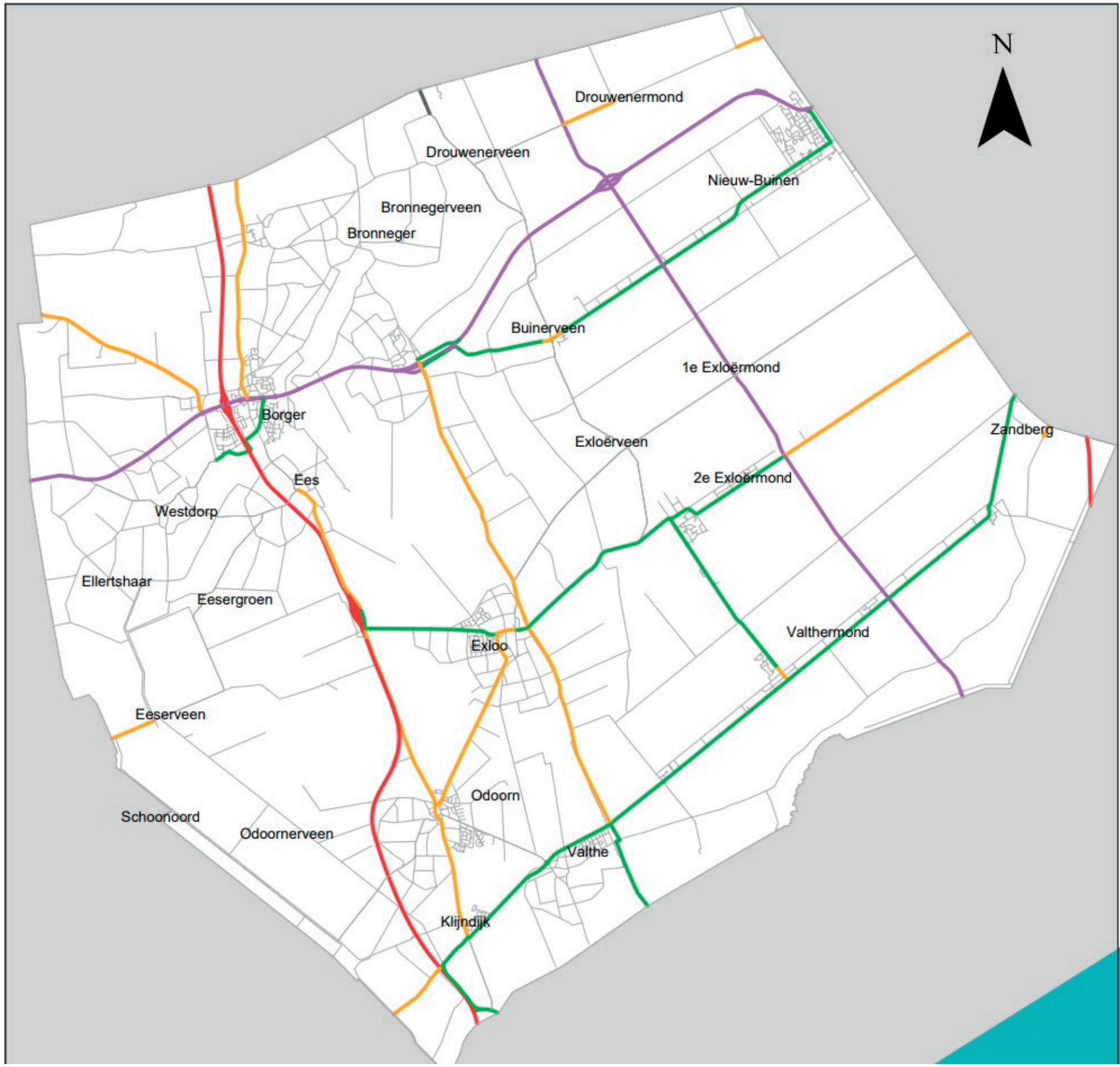
Bijlage 1 | Doorfietsroutes en utilitair fietsnetwerk



Bijlage 2 | Recreatief fietsknooppuntennetwerk



Bijlage 3 | Wegencategorisering



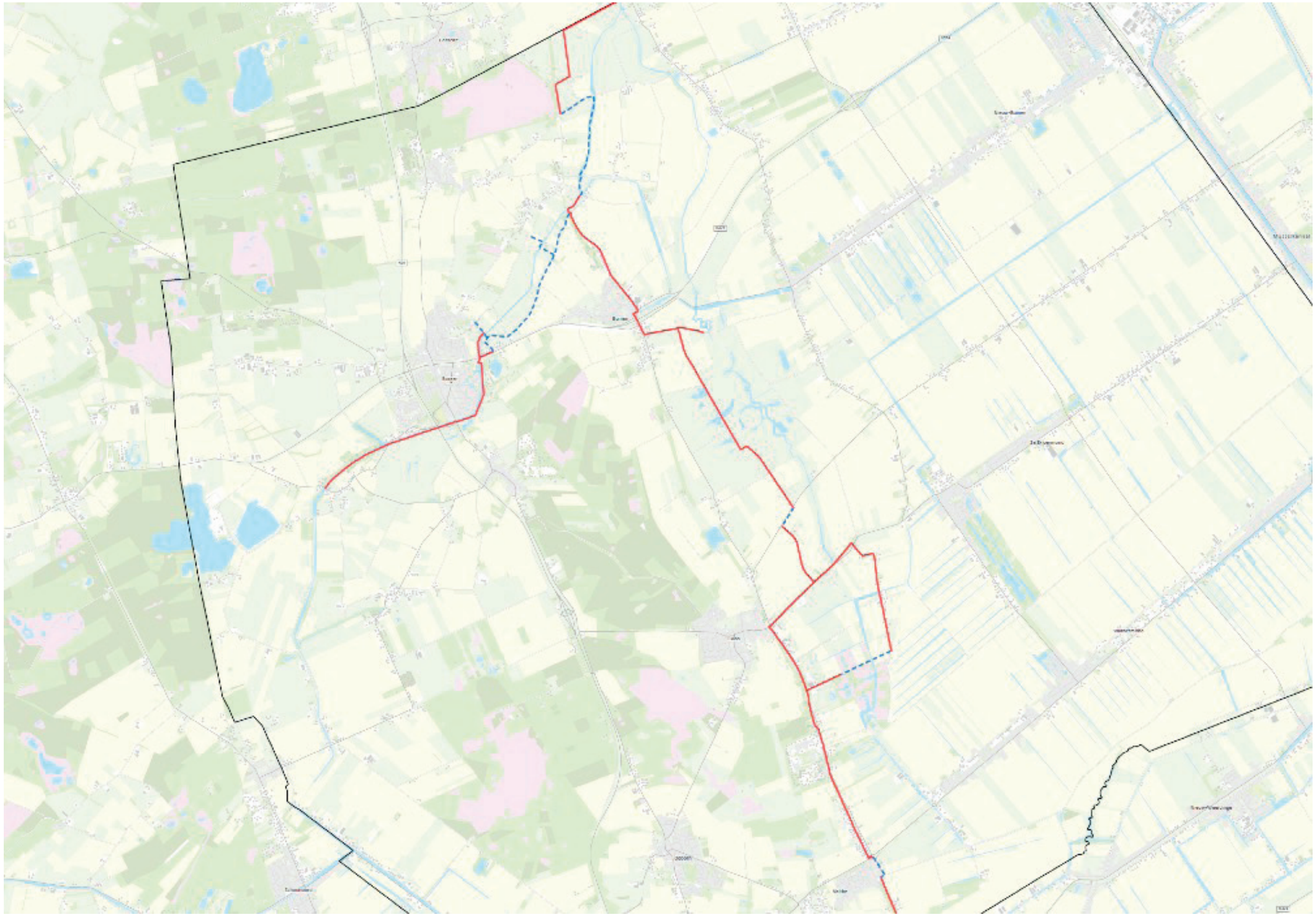
Legenda wegencategorisering

WEGTYPE

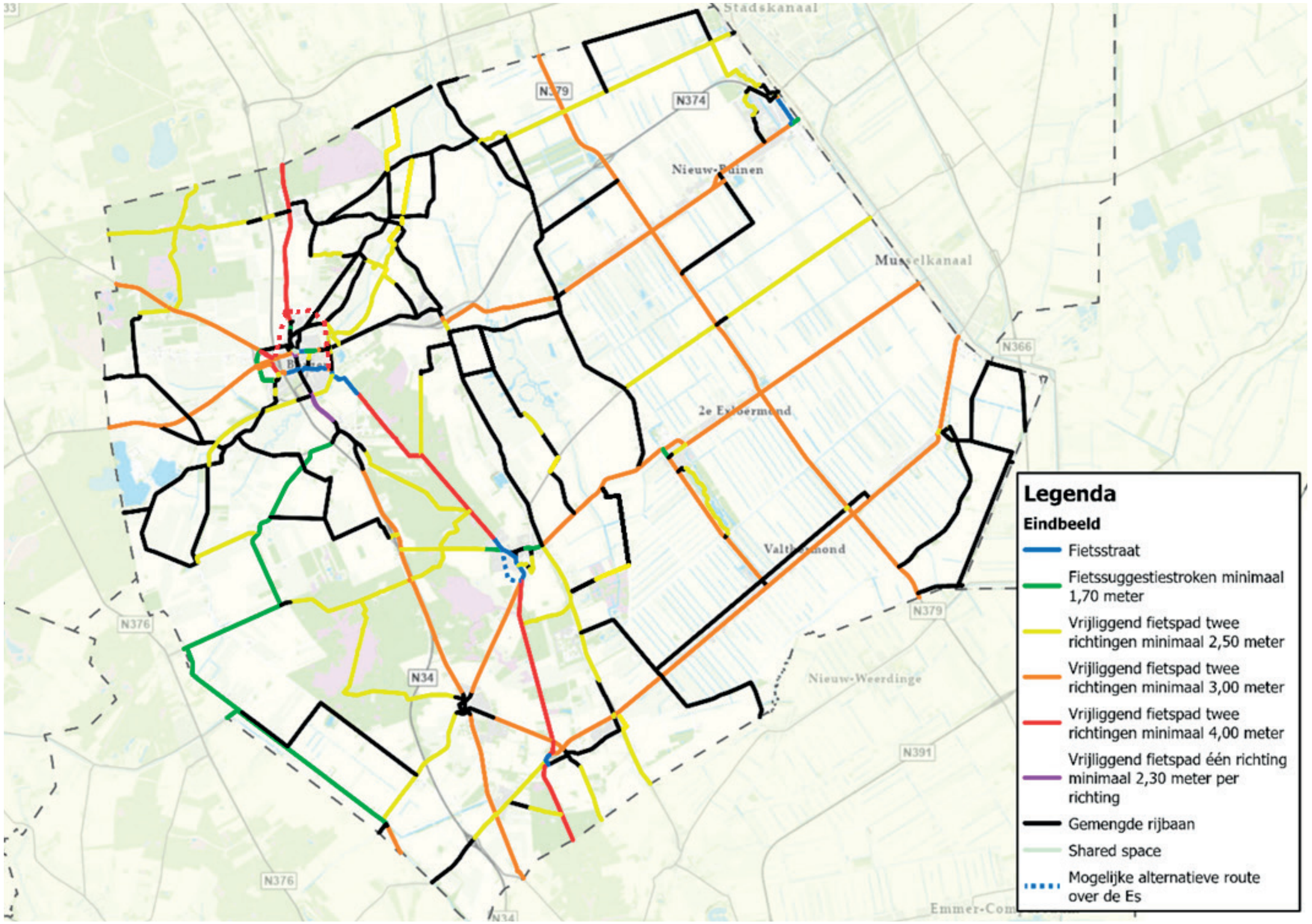
- Regionale Stroomweg
- GOW Regionaal
- GOW lokaal
- ETW Type A
- ETW Type B

Gemeentegrenzen

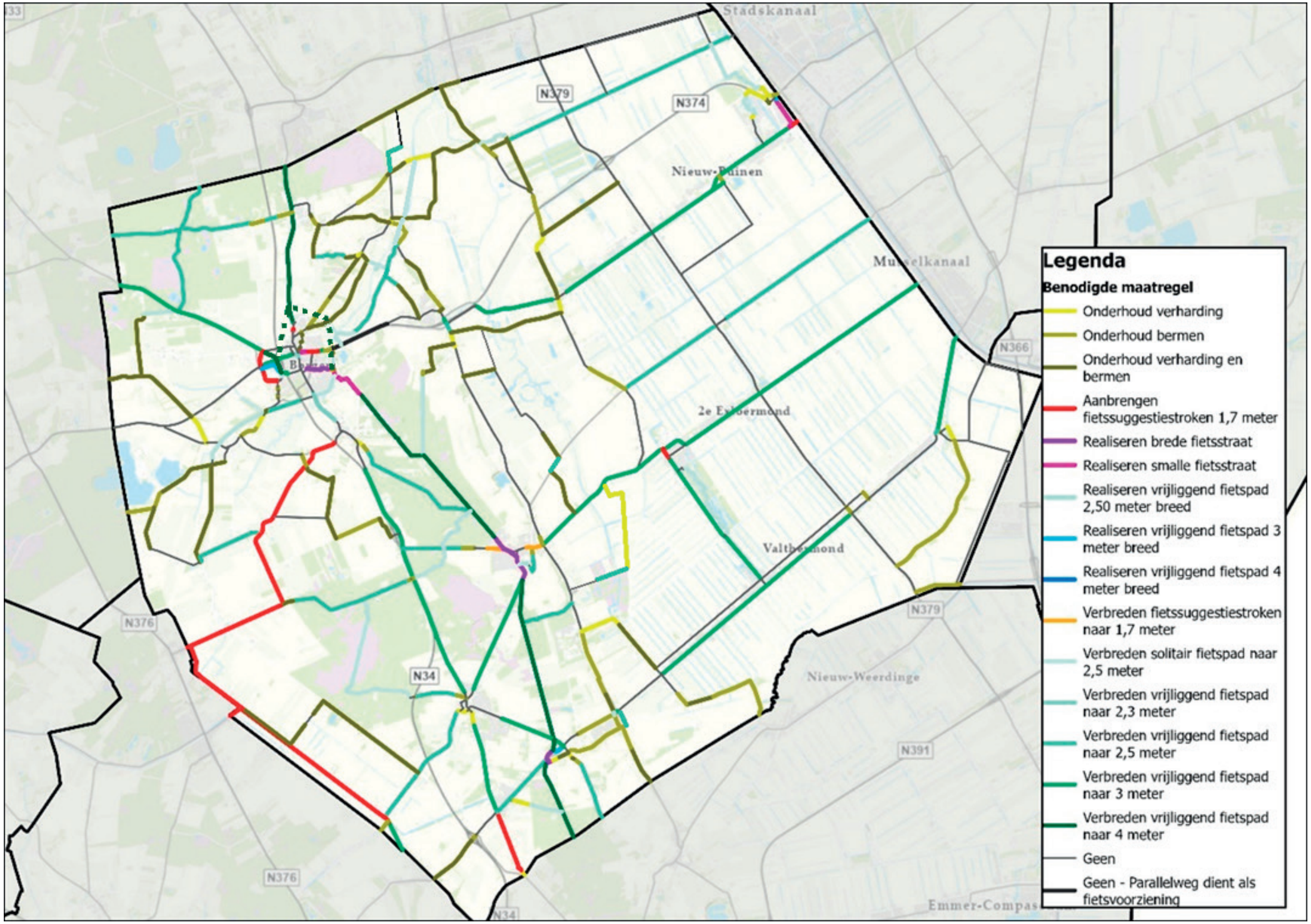
Bijlage 4 | Bestaande en toekomstige fietsverbindingen in de Hunzevallei



Bijlage 5 | Toekomstbeeld hoofdfietsinfrastructuur



Bijlage 6 | Aan te pakken wegen en fietspaden



Bijlage 7 | Eerste prioriteitenlijst van Roelofs

