



Doortrappen in Raalte

Fietsbeleidsplan 2022-2030

Gemeente Raalte

Concept, november 2021

Projectomschrijving	Fietsbeleid Raalte
Opdrachtgever	Gemeente Raalte
Projectnummer	21.0194
Datum	18 november 2021
Status	Concept, V3
Auteur(s)	Emma Kloezen / Erik Wieteses
Controle	EWI
Projectleider/vrijgave	Erik Wieteses

Inhoud

1	Inleiding	4	5	Wat gaan we doen?	30
1.1	Waarom een fietsplan?	4	5.1	Sporen	30
1.2	De route naar het fietsplan, en verder...	4	5.2	Verbeteren samenhang fietsnetwerk	30
1.3	Participatie	5	5.3	Verbeteren inrichting en comfort fietsroutes	32
1.3	Leeswijzer	5	5.4	Aanpak onveilige locaties	37
			5.5	Doelgerichte educatie fietsveiligheid	39
2	De fiets in beweging	6	5.6	Handhaving	39
2.1	Landelijke trends en kaders	6	5.7	Optimaliseren van de keten / stallingen	40
2.2	Provincie Overijssel en de regio	8	5.8	Marketing fiets	41
2.3	Gemeentelijke kaders	11			
3	Fietsen in Raalte in 2021	14	6	Van beleid naar uitvoering	42
3.1	Bronnen	14	6.1	Uitvoering op verschillende sporen	42
3.2	Beoordeling fietsvoorzieningen	15	6.2	Monitoring en evaluatie	43
3.3	Fietsnetwerk (directheid en samenhang)	16	6.3	Hoofddopgaven	43
3.3	Inrichting fietsroutes (comfort en herkenbaarheid)	18			
3.4	Fietsveiligheid	23		Bijlage 1; Wegencategorisering (GVVP 2010)	46
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			

1 Inleiding

1.1 Waarom een fietsplan?

Zowel de opgave met betrekking tot verduurzaming als doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid vragen om een actueel en effectief 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 behoefte aan een integraal plan, een actueel fietsbeleidsplan.

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

Voor het opstellen van een gedragen, pragmatisch en doeltreffend fietsbeleidsplan is een aantal werkstappen doorlopen. Gestart is met een verkenning van de bestaande situatie, 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 dat kan.

Vervolgens zijn de ambities uitgewerkt in concrete vervolgacties, aan te pakken projecten en is aangegeven hoe deze gerealiseerd kunnen worden de komende jaren. Met het vaststellen van deze beleidsrichting is het nog niet klaar maar beginnen we eigenlijk pas. Jaarlijks zal op basis van dit beleid een uitvoeringsprogramma worden opgesteld waarin op basis van de actuele situatie, subsidiemogelijkheden en mogelijke koppeling met onderhoud en projecten keuzes worden 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 gedurende de zomermaanden de tijd gehad om de online enquête in te vullen. De belangenorganisaties: 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.

Voorliggend conceptplan wordt nadat de raad hierover is geïnformeerd, nog aangescherpt en vervolgens ter inzage gelegd. Op deze manier kan iedereen op het plan reageren en kan de raad daarna een gewogen besluit nemen.

1.3 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 daad 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 2020 meer dan 1 miljoen fietsen verkocht in Nederland, waarvan de helft e-bikes.*
- *Fietsen is een industrie die de handelaren in 2020 1.65 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 2020 vielen in Nederland ruim 200 dodelijke slachtoffers onder fietsers in het verkeer. Dit was in jaren niet zo hoog.*

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 een belangrijk 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. Ook de gemeente Raalte heeft in haar verkeersbeleid een vastgestelde wegcategorisering opgenomen (zie bijlage 1).

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. Verkeersovertreeders

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in het BO MIRT van november 2020 met provincies, vervoerregio's en (betrokken) gemeenten afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. 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 hoofdfietsroutes (ca. 450km) op korte termijn te realiseren. Deze snelle fietsroutes verbinden steden, kernen en HUBs 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 (via Heino en Raalte) en tussen Raalte en Deventer.

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 (woonwerk, school) als het recreatieve fietsgebruik.

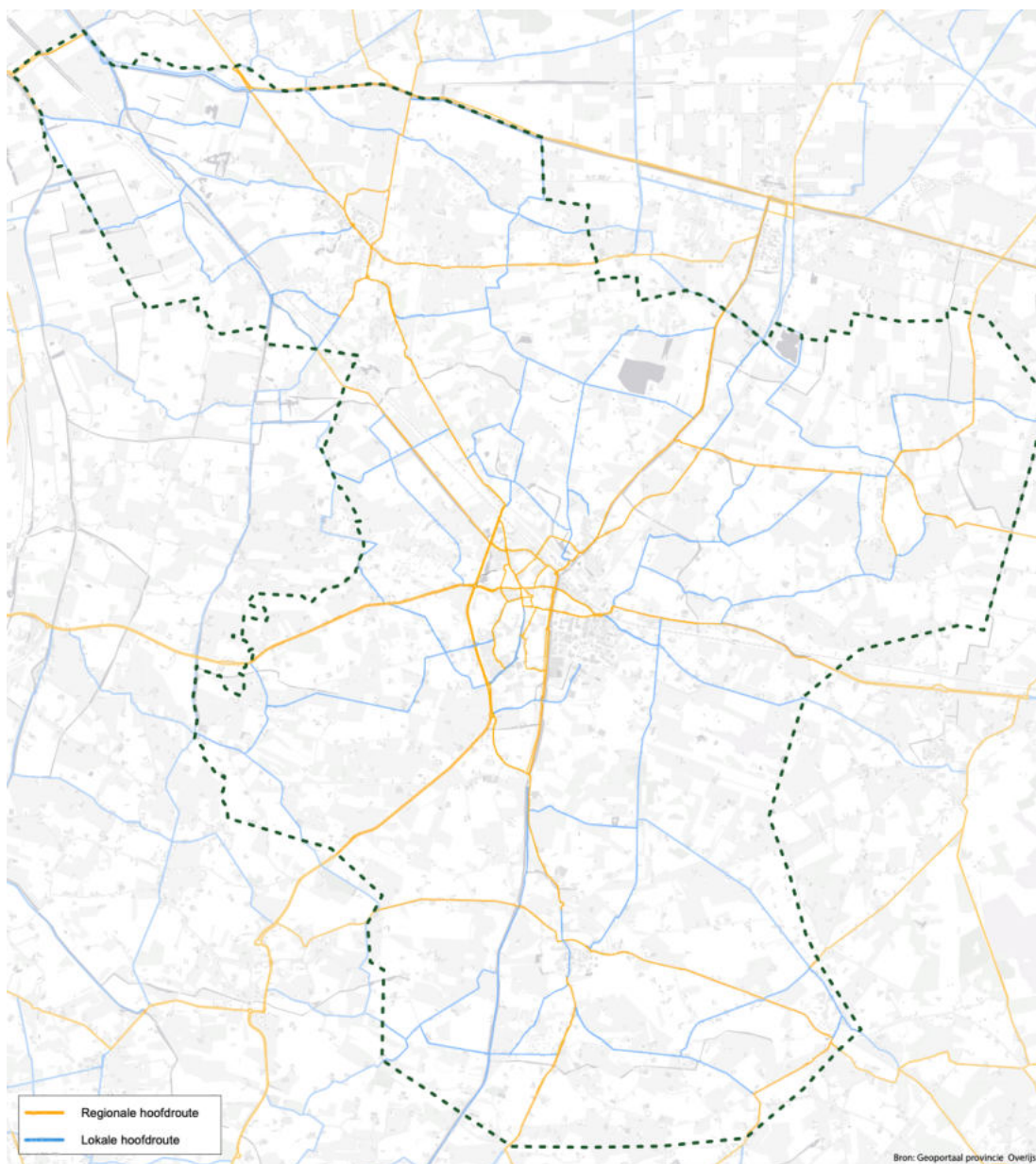
Overijssel wil gestructureerd bijdragen aan een verdere groei van het fietsen in de provincie en werkt daarbij zo goed mogelijk samen met andere belanghebbenden zoals gemeenten, waterschappen, Beter Benutten-regio's, Fietzersbond, ANWB en het bedrijfsleven. Overijssel kiest ervoor om de behoeften van 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). Met verbeteringen aan dit netwerk moeten meer mensen gaan fietsen en wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen zoals verwoord in het Koersdocument. In 2021 is het Kernnet Fiets geactualiseerd. Het netwerk vormt nu de basis voor het landelijke, regionale en gemeentelijke beleid.

Ontwerpprincipes Kernnet fiets

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, gebaseerd op de laatste inzichten en landelijke richtlijnen van het CROW.

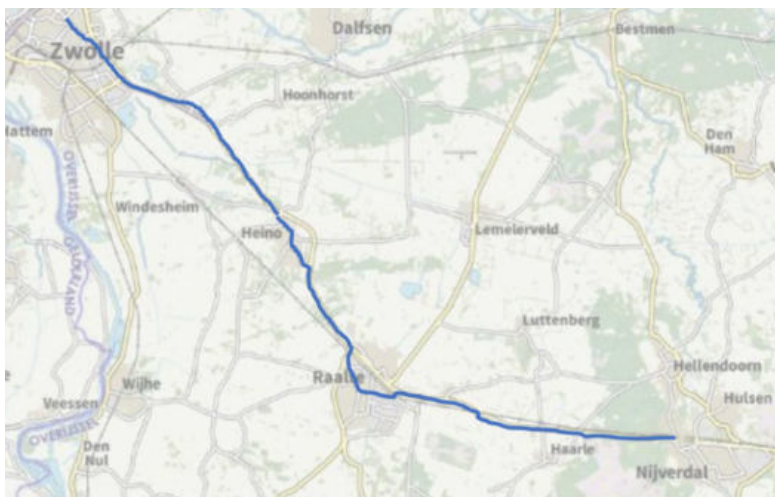


Afbeelding 1; Kernet fiets Overijssel

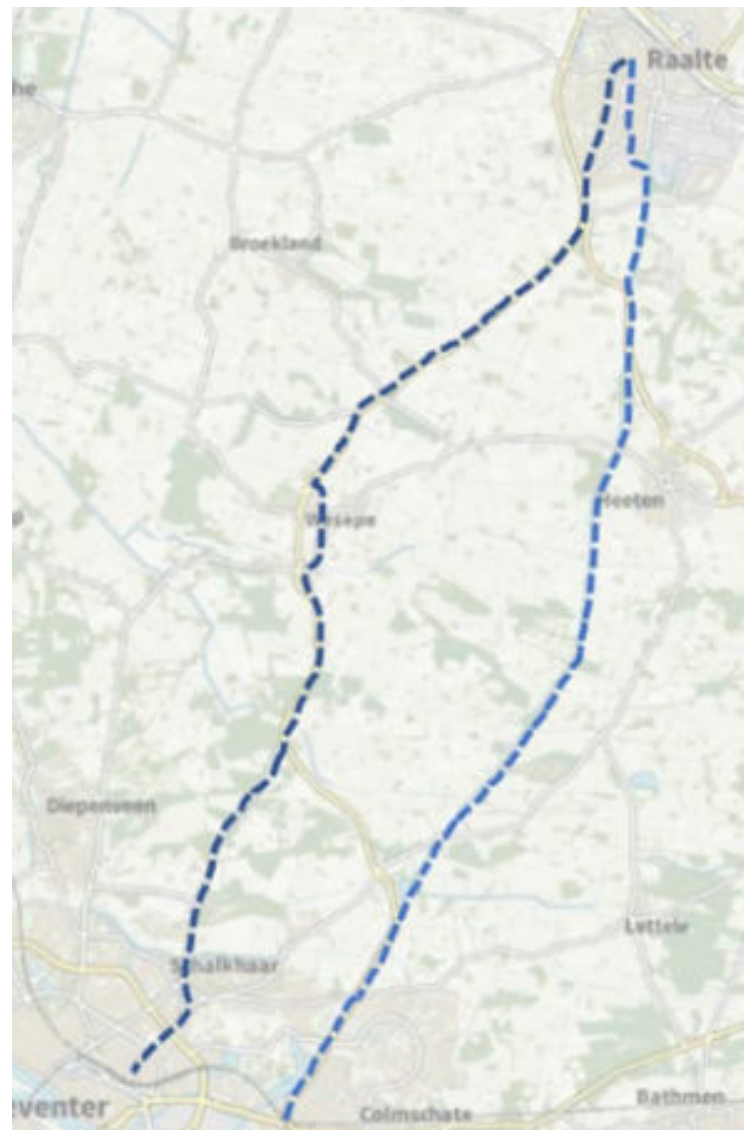
Masterplan Snelle Fietsroutes

De wegbeheerders in Overijssel werken samen toe naar een netwerk van snelle fietsroutes. De snelle fietsroutes zijn specifiek routes tussen de belangrijkste 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 afbeeldingen 2 en 3).

De fietsroute tussen Raalte en Deventer kent nog een keuze om de route te realiseren langs het Overijsselsch 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.



Afbeelding 2; Snelfietsroute Zwolle – Nijverdal



Afbeelding 3; 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 Bereikbaarheids-ambitie is bedoeld als stevig fundament om die bereikbaarheid te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

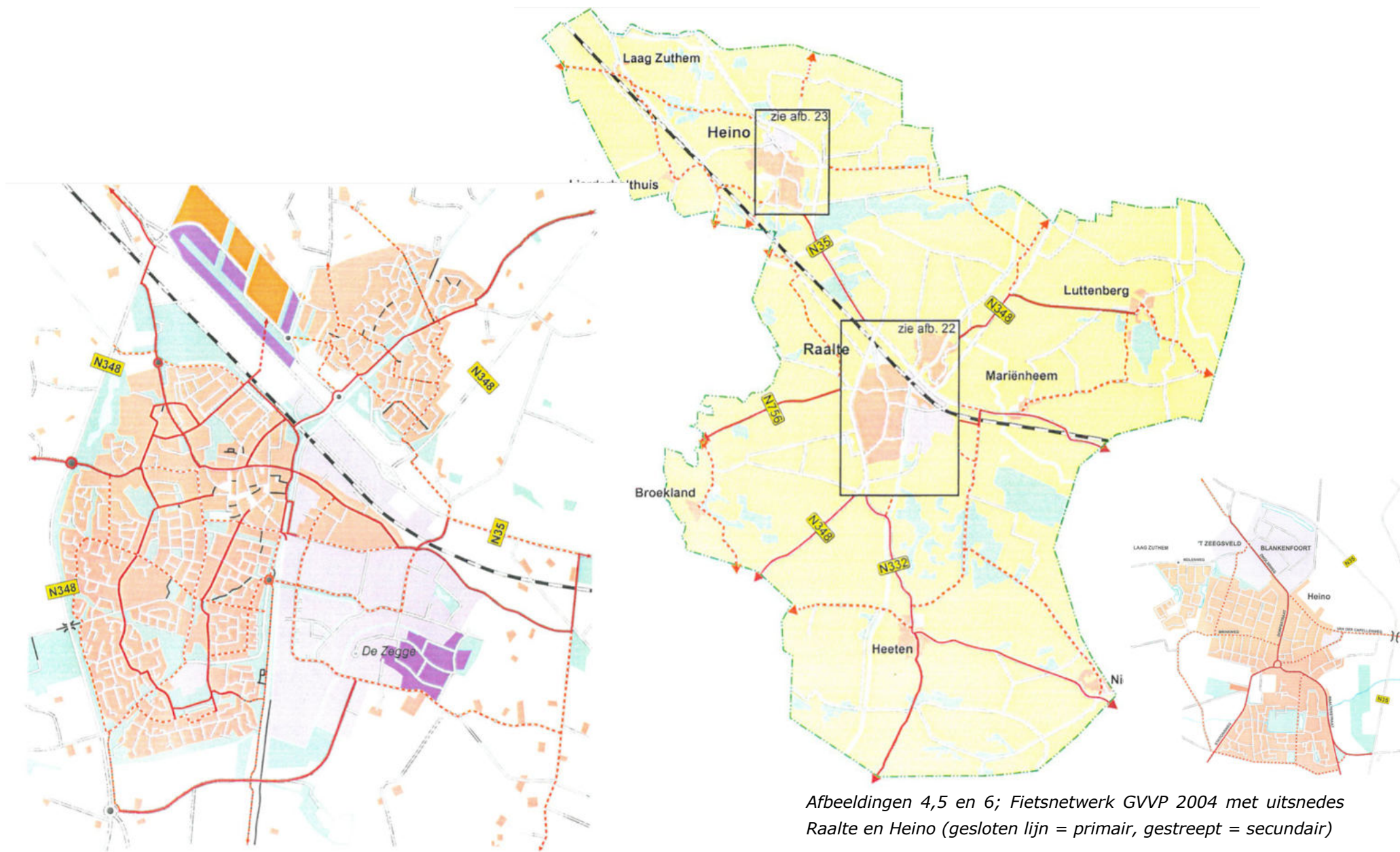
2.3 Gemeentelijke kaders

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 (2004)

Het gedateerde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Raalte bevatte ook al 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 afbeeldingen 4, 5 en 6). In dit beleidsplan Fiets wordt met de kennis van nu voortgeborduurd op het beleid dat jaren geleden al is ingezet met het vaststellen van het GVVP.



Afbeeldingen 4,5 en 6; Fietsnetwerk GVVP 2004 met uitsnedes Raalte en Heino (gesloten lijn = primair, gestreept = secundair)

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.

Ook wordt Raalte 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 (2020 t/m 2023) staat beschreven wat er wordt gedaan op het gebied van verkeersveiligheid, zoals het herinrichten van fietsoverstekten in de voorrang, het realiseren van plateau's op 60 km/uur wegen om het verkeer te dwingen langzamer te rijden, het verwijderen van fietspaaltjes en het verwijderen van niet noodzakelijke verkeersborden. De verkeersagenda is een dynamisch document. Elk jaar wordt beoordeeld of de prioritering van maatregelen nog actueel is. Nieuwe meldingen worden daarbij meegenomen. De maatregelen zoals opgenomen in de verkeersagenda hebben veelal ook een positieve uitwerking voor de fietser.

Parkeerbeleid

In lijn met de beleidsambities met betrekking tot de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Raalte is een aantal jaren geleden het betaald parkeren in het centrum afgeschaft. Wel geldt op een groot aantal parkeerplaatsen in het centrum van Raalte nog een maximale parkeerduur (blauwe zone) om zowel te voorzien in de behoefte van het kort parkeren, dichtbij de winkels, als het lang parkeren rondom het centrum.

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- 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 behoud van de kwaliteit van fietspaden en wandel- en fietsroutenetwerken hierbij voorop. Gezien het ruime aanbod wordt vanuit het recreatief oogpunt de komende jaren niet ingezet op het aanleggen van nieuwe paden.

3 Fietsen in Raalte in 2021

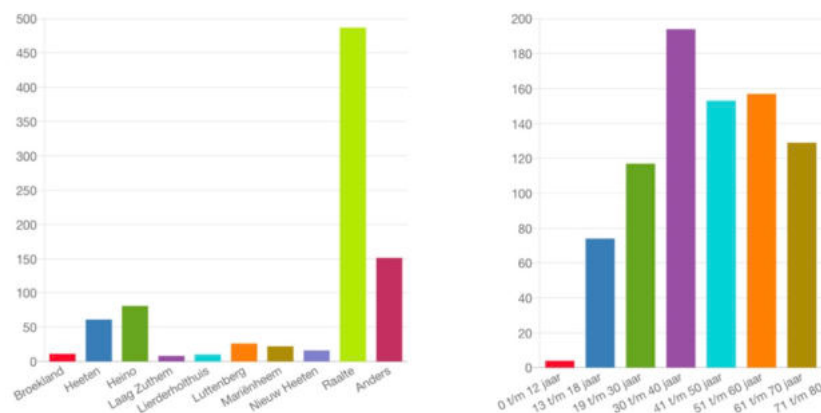
3.1 Bronnen

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 er anno 2021 voor staat is onder andere 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 7).

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

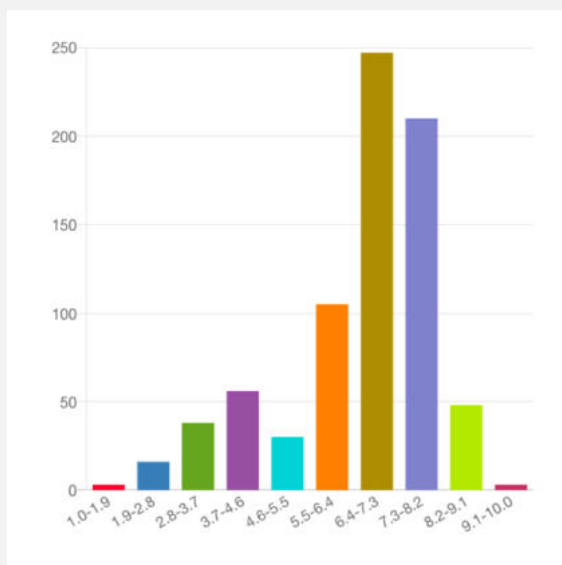
Naast de enquête is er een veldverkenning uitgevoerd waarbij het netwerk en de kenmerken daarvan wat betreft inrichting uitvoerig in beeld zijn gebracht. Ook zijn verschillende beschikbare databronnen, bijvoorbeeld met betrekking tot ongevallencijfers, geraadpleegd.



Afbeelding 7; herkomst en leeftijd geënquêteerden

3.2 Beoordeling fietsvoorzieningen

Beoordeling fietsvoorzieningen op een schaal van 1 (slecht) tot 10 (zeer goed)



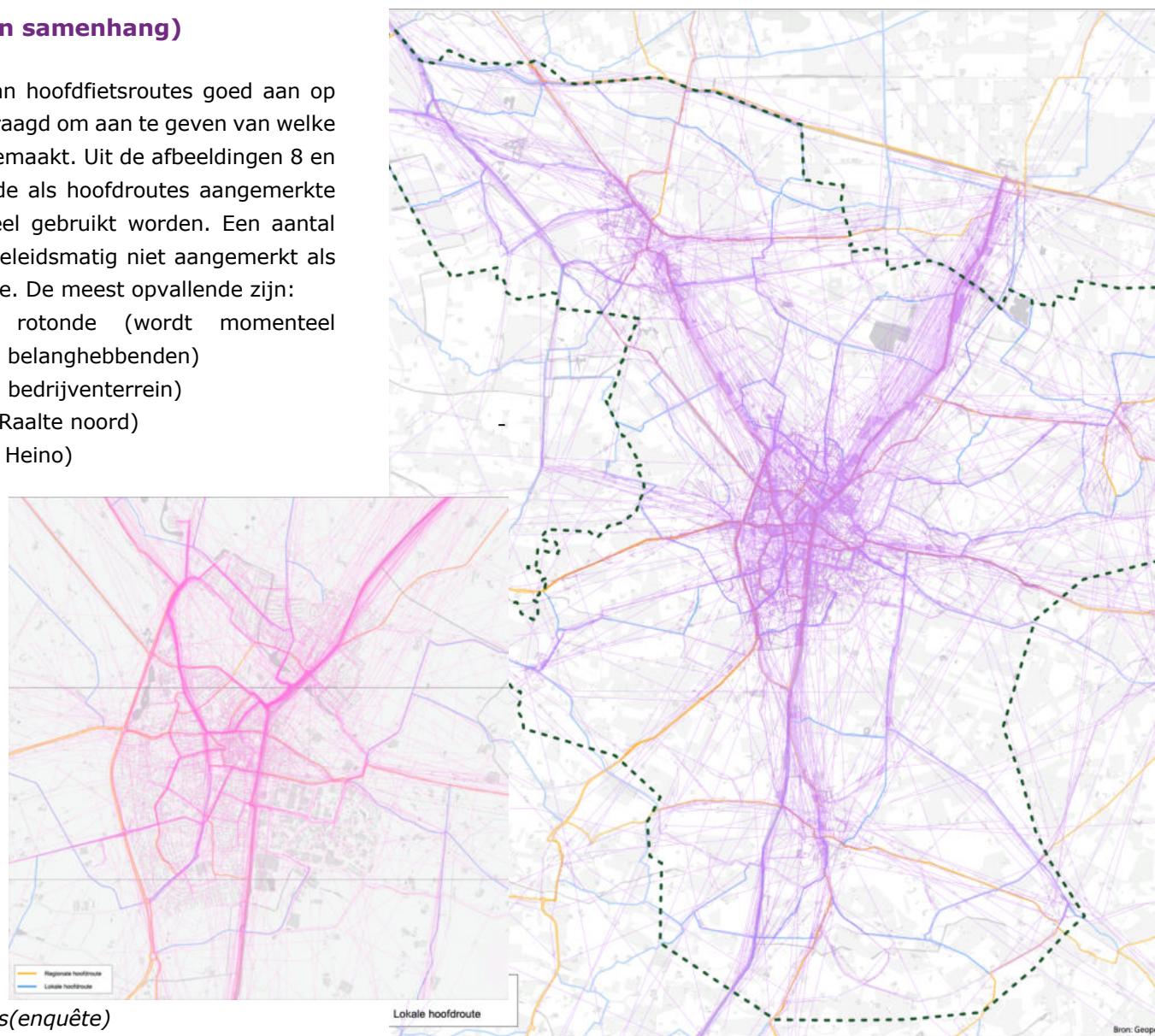
* Het cijfer van de gemeente Raalte is afkomstig uit de enquête welke is uitgevoerd in belang van het fietsplan.

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 brede enquête onder alle fietsende inwoners geeft waarschijnlijk een positiever beeld.

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 8 en 9 blijkt dat over het algemeen de als hoofdroutes aangemerkte wegen en paden ook relatief veel gebruikt worden. Een aantal relatief veelgebruikte routes is beleidsmatig niet aangemerkt als regionale of lokale hoofdfietsroute. De meest opvallende zijn:

- Schoonhetenseweg, vanaf rotonde (wordt momenteel heringericht met inbreng van belanghebbenden)
- Heesweg – Aakstraat (rondje bedrijventerrein)
- Burgemeester Zuidwijklaan (Raalte noord)
- Bendijksweg (ten zuiden van Heino)
- Hogeweg (Raalte west)
- Hartkampweg (in Raalte)



Afbeelding 8 en 9; Gebruik routes(enquête)

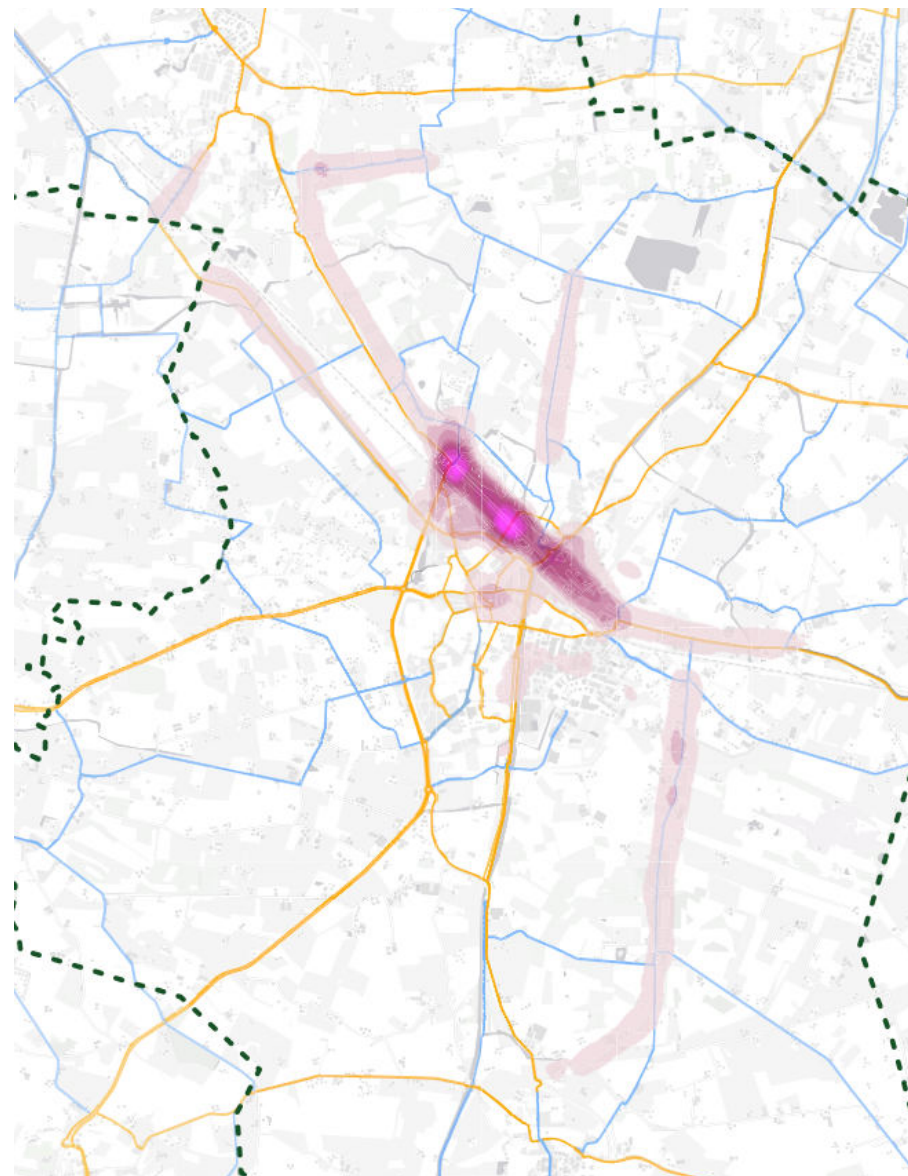
Daarnaast is in de enquête gevraagd naar ontbrekende fietsverbindingen in het huidige netwerk. Op afbeelding 10 zijn de resultaten van de bijna 300 reacties vertaald in een heat map.

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.

Ontbrekende fietsvoorzieningen fietsnetwerk (ontbreken paden of (suggestie)stroken volgens geënquêteerden:

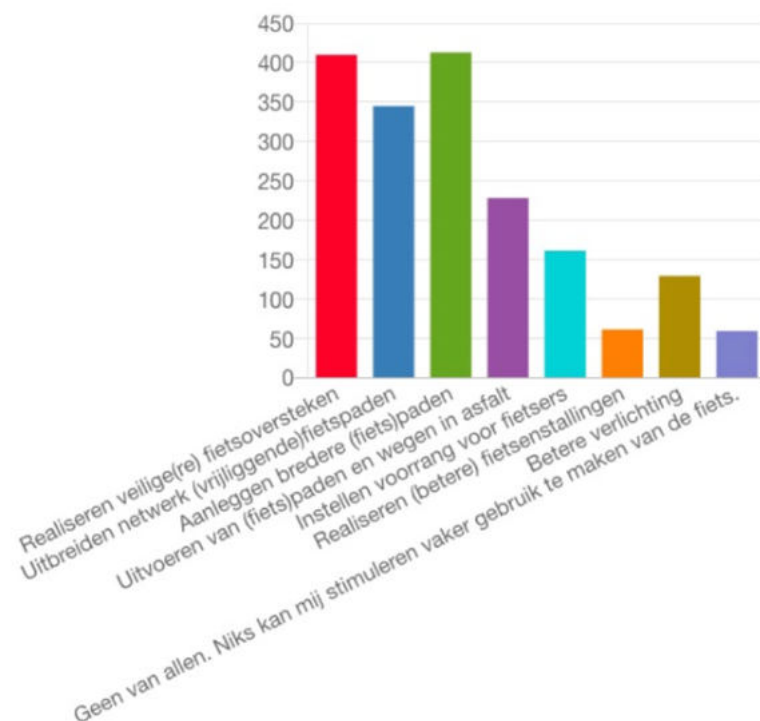
- Hondemotsweg (is zandpad)
- Stationsweg Heino (geen fietsvoorzieningen)
- Parallelweg N35 (geen goede fietsvoorzieningen, slechte aansluiting vanuit Raalte)
- Raarhoekseweg (geen fietsvoorzieningen)
- Berkendijk (geen fietsvoorzieningen)
- Schoonhetenseweg (geen goede fietsvoorzieningen)



Afbeelding 10; Missende schakel en verbindingen enquête

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 11). 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 11; Meer gebruik van de fiets door (uit enquête)

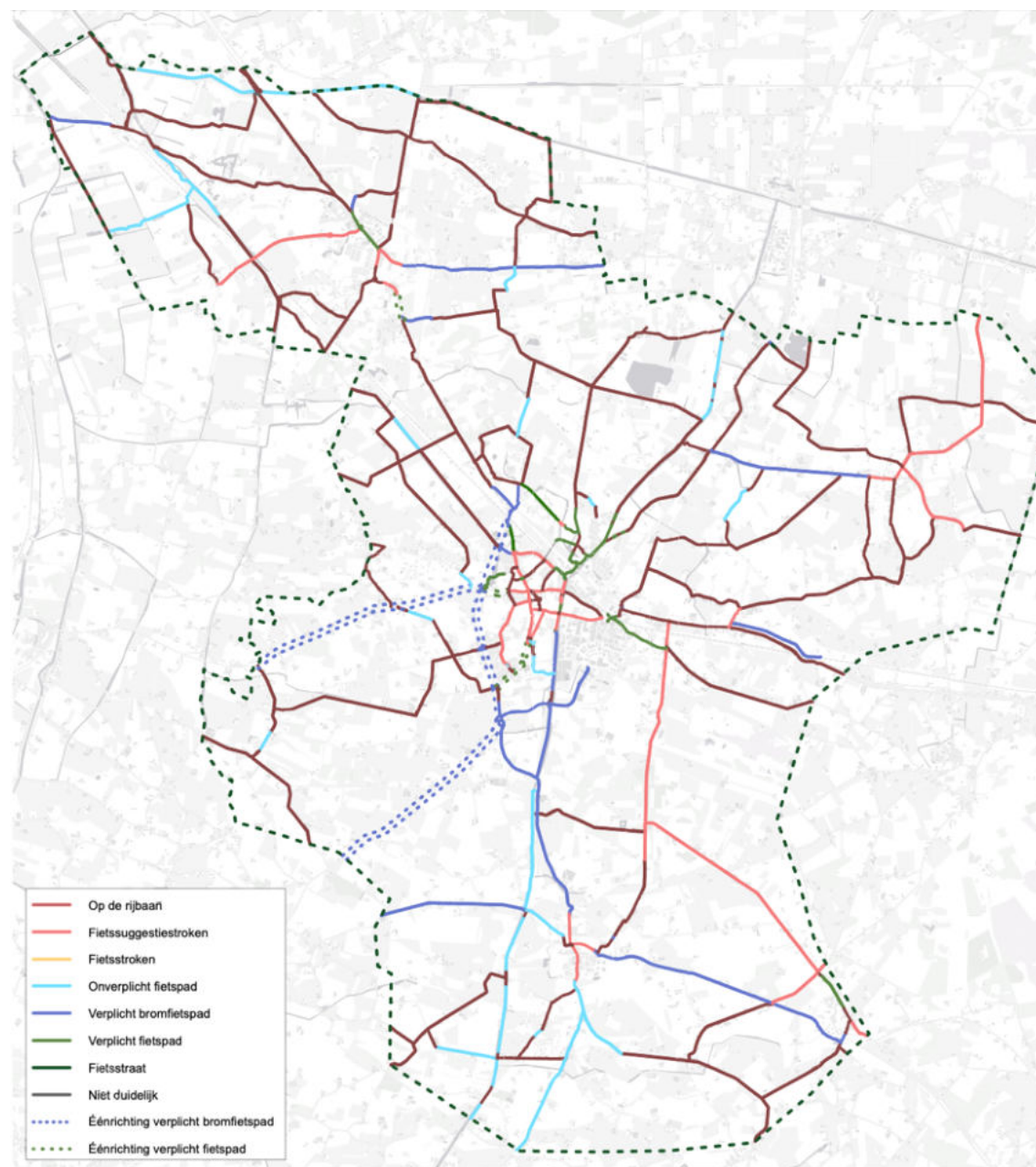
Vrijliggende paden en fietsstroken

Op afbeelding 12 zijn de bestaande voorzieningen op het netwerk van hoofd fietsroutes weergegeven. In het noorden van de gemeente liggen relatief weinig vrijliggende of solitaire fietspaden. Zo ontbreken fietspaden op de belangrijke relaties tussen Raalte en Heino en Lemelerveld. Daarnaast loopt er geen fietspad 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 is voorzien van rode fietssuggestiestroken. ETW B heeft geen 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.

De CROW adviseert overigens tegenwoordig de toepassing van formele fietsstroken of een fietsstraat boven suggestiestroken.

Afbeelding 12; Fietsvoorzieningen



Verharding en onderhoud

De hoofdfietsroutes zijn overwegend voorzien van een asfalt of betonverharding (zie afbeelding 13). Een aantal routes buiten de bebouwde kommen 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 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 en de functie en potentie nog urgenter dan de lokale gemeentelijke routes.

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 Westdorplaan en de Mettingenlaan in Raalte en die langs de Dorpsstraat (stroken) en Zwolseweg in Heino veel genoemd als slecht onderhouden en oncomfortabel.

Dat ook asfalt of betonpaden niet altijd als positief worden ervaren heeft soms ook te maken met de staat van onderhoud. Specifiek komen in de enquête de volgende paden naar voren als slecht onderhouden beton- of asfaltpaden:

- Pad Colckhof
- Pad parallel aan N35 bij kruispunt Bos
- Wolthaarsdijk (route Lemelerveld)
- Veldkampsdijk oostzijde (langs kanaal bij Heeten)

Breedte fietspaden en stroken

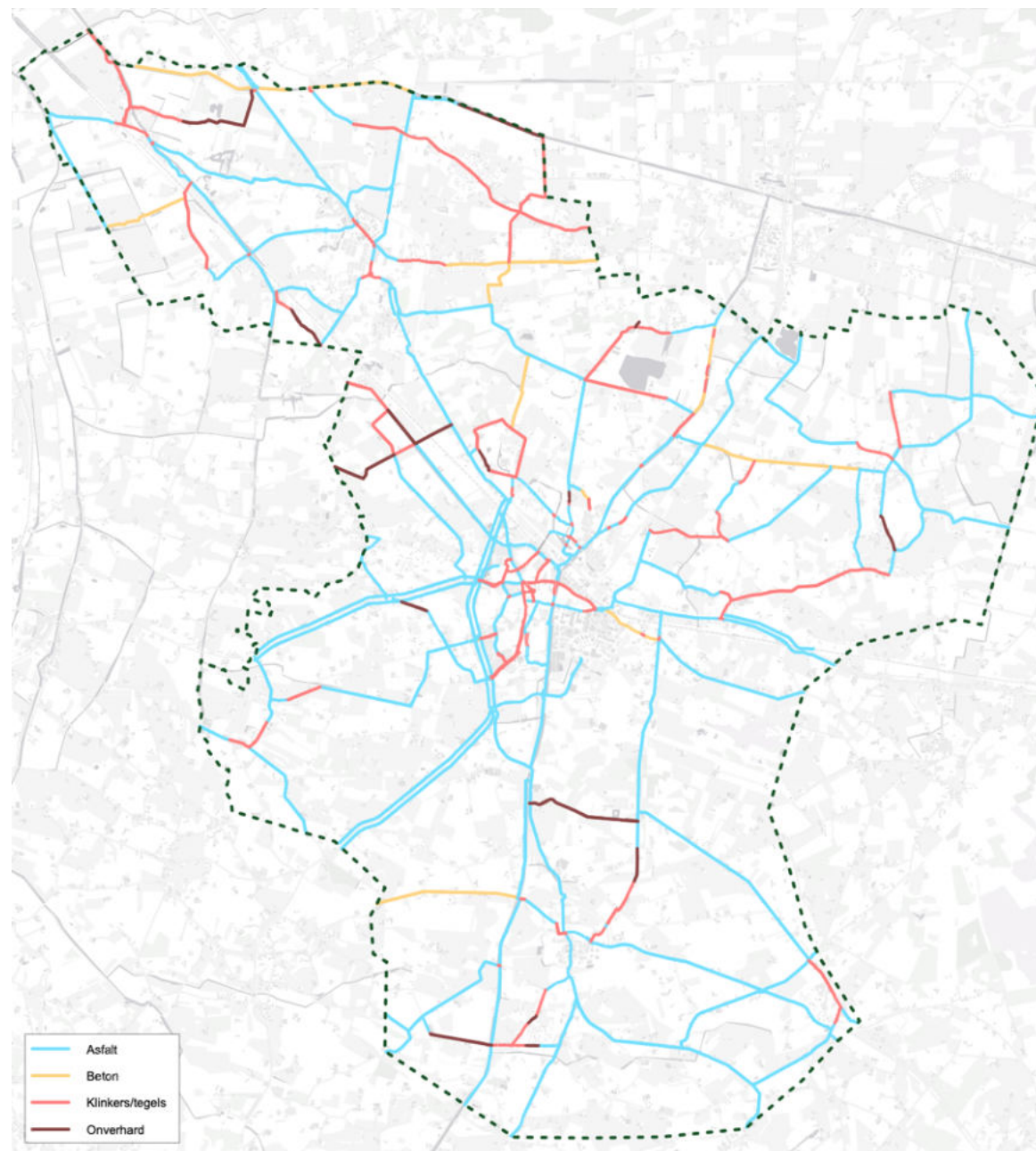
De bestaande breedte van de fietspaden (afbeelding 14) laat hier en daar nog wel te wensen over, zeker met het oog op de toekomst waarin meer en ander gebruik aannemelijk is. Een breedte van minimaal 3 meter is gewenst voor een tweerichtingenpad (regionale hoofdfietsroute). Een aantal belangrijke routes is te smal naar deze maatstaven:

- Pad Spanjaardsdijk (Heeten)
- Pad Lemelerveldseweg
- Pad Wolthaarsdijk
- Pad Kanaaldijk Noord

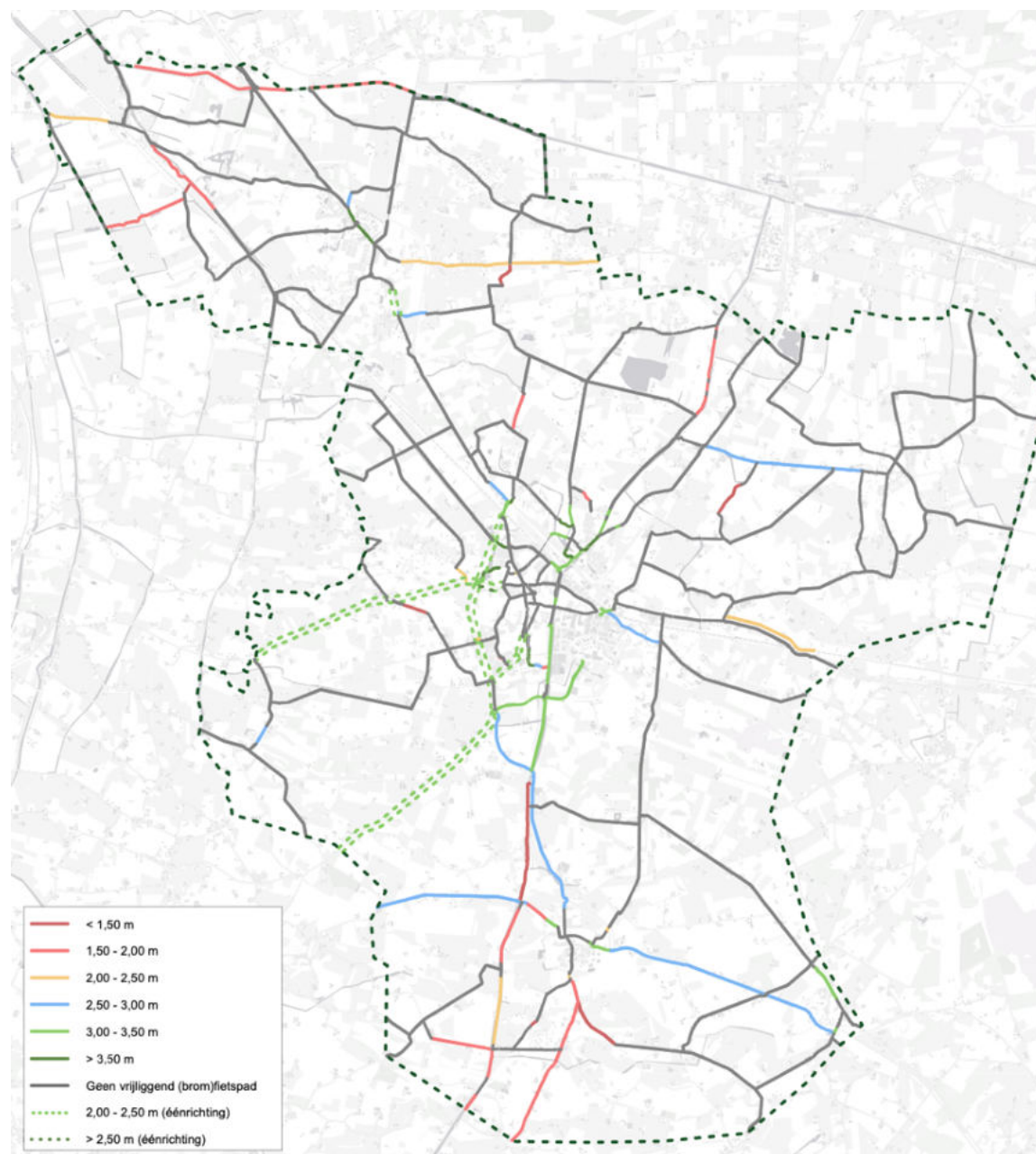
In de enquête is mensen gevraagd welke paden als te smal worden ervaren. Hier kwamen naast de bovengenoemde ook nog de volgende paden naar voren:

- Pad bij kruispunt Bos (langs N35)
- Pad langs de Zwolseweg in Heino
- Stroken langs de Kaagstraat in Raalte
- Pad Ganzeboomlaan (deze is relatief breed maar wordt zeer intensief bereden).

Afbeelding 13; Verharding



Afbeelding 14; Breedte fietsvoorzieningen



3.4 Fietsveiligheid

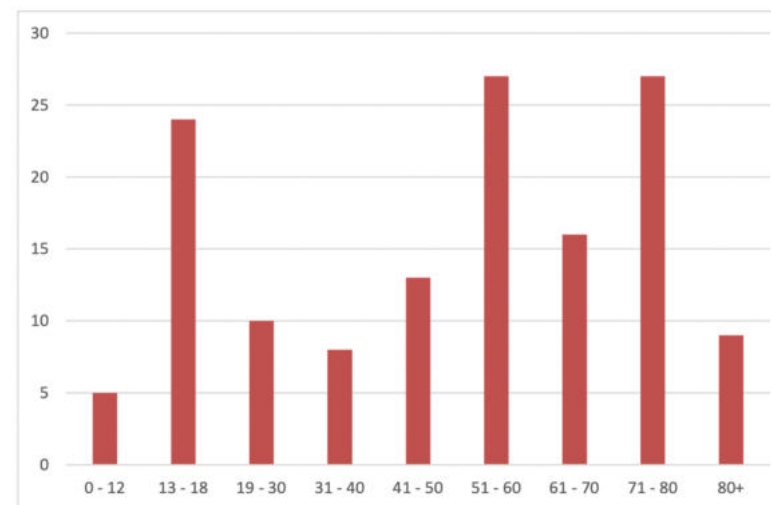
Oversteken 50 en 80 km/uur (ontsluitings)wegen

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 drukkere 50 en 80 km/uur (ontsluitings)wegen een potentieel risico. Zeker 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 hoofdfietsroutes 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)

Ongevallen (objectief)

Op afbeelding 15 en 16 zijn de geregistreerde fietsongevallen weergegeven. Een duidelijk concentratie is zichtbaar in Raalte, veelal op de kruispunten van de hoofdfietsroutes. Daarnaast op het bedrijventerrein, de route Kaagstraat. In Heino springen de Zwolseweg en Canadastraat eruit als onveilige wegvakken.

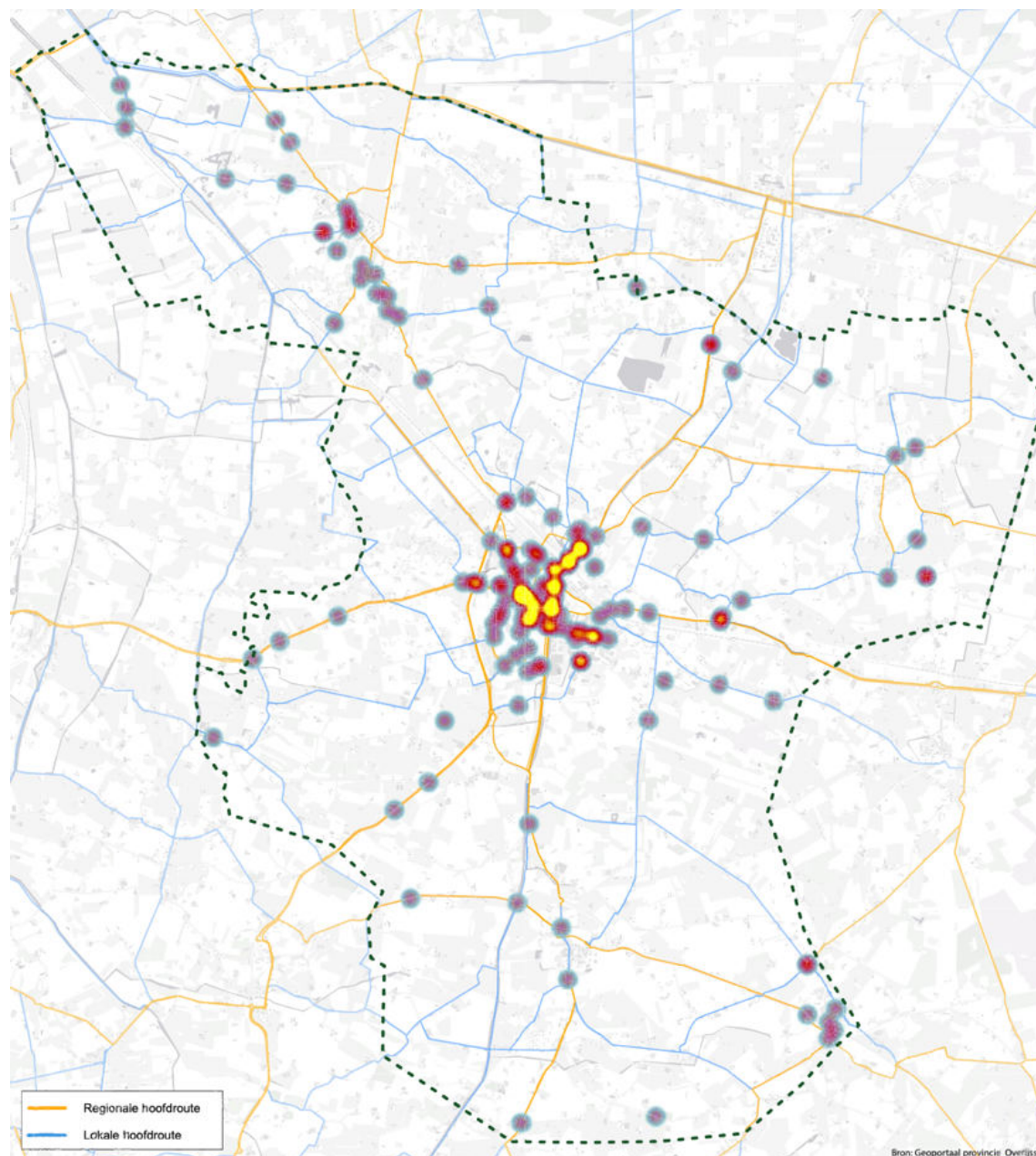
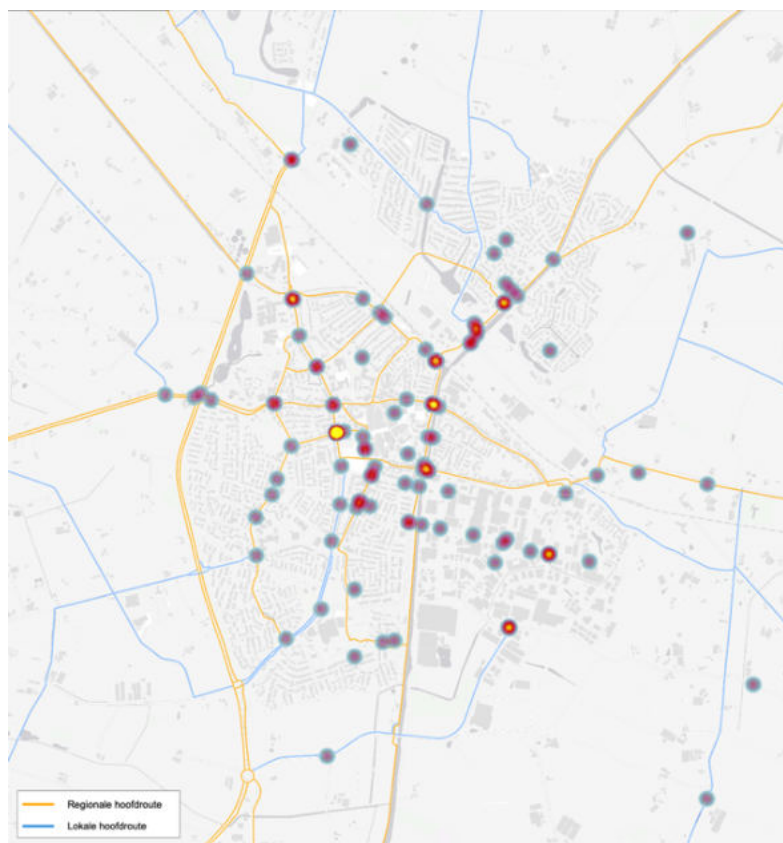


Afbeelding 17; Leeftijd betrokkenen fietsongevallen

Afbeelding 17 geeft aan dat de meest verkeersslachtoffers vallen in de categorie jeugd en boven de 50. Dit zijn de meest kwetsbare leeftijdsgroepen.

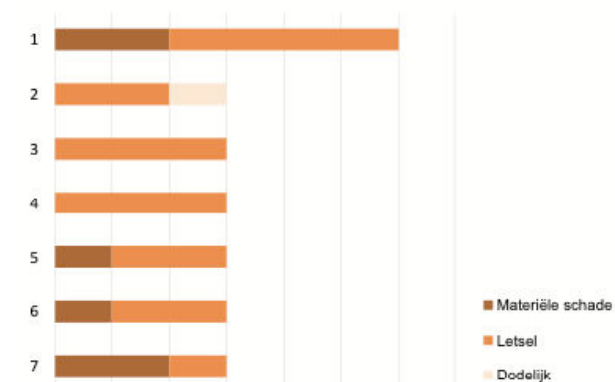
Afbeelding 18 laat de locaties zien waar de laatste jaren de meeste (ernstige) fietsongevallen zijn geregistreerd, allen gelegen in de kern Raalte (meer dan 3 ongevallen waarvan minimaal 1 letsel). De Muntersestraat – Westdorplan staat bovenaan de lijst.

Afbeelding 15 en 16; Fietsongevallen





Nummer	Ongevallen	Materiële schade	Letsel	Dodelijk	Totaal gewogen
1	6	2	4	0	10
2	3	0	2	1	7
3	3	0	3	0	6
4	3	0	3	0	6
5	3	1	2	0	5
6	3	1	2	0	5
7	3	2	1	0	4



Weging ongevallen: Materiële schade= 1, Letsel = 2, Dodelijk = 3

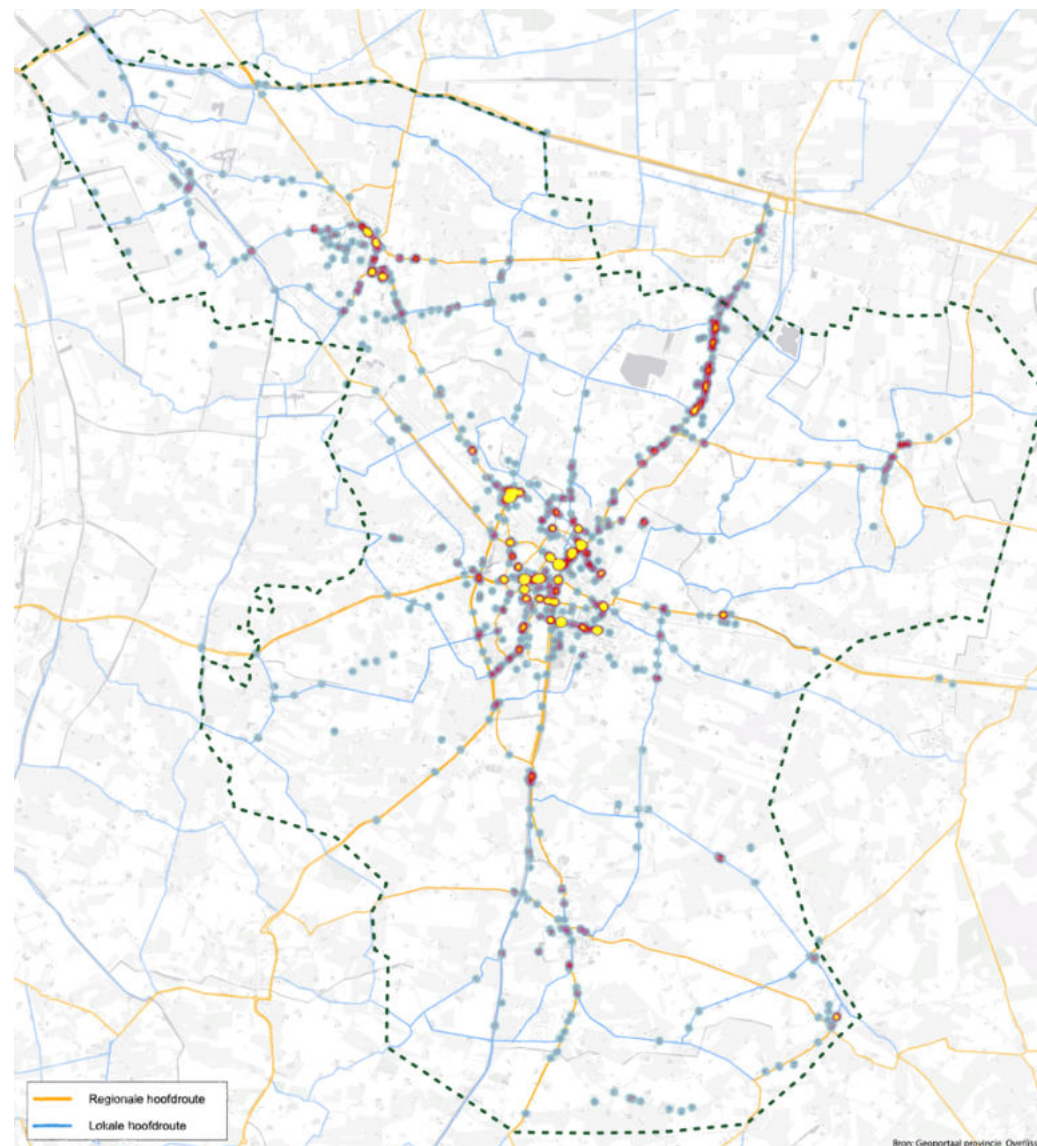
Afbeelding 18; Meest onveilige locaties qua fietsongevallen

Subjectief

Ook in de enquête zijn veel punten aangemerkt als onveilig, zie afbeelding 19. De meest genoemde punten liggen in Raalte en Heino, aansluitend op het ongevallebeeld. Opvallend is de route naar Lemelerveld, deze is veelvuldig aangemerkt als onveilig.

De belangrijkste aangedragen oorzaken voor de verkeersonveiligheid zijn:

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



Afbeelding 19; Onveilige punten (enquête)

3.5 Stallen en overstappen

Goede stallingsvoorzieningen zijn van belang vooral bij verkeersaantrekkende voorzieningen zoals winkelcentrum Heino en Raalte, sportvoorzieningen, scholen en stations. In de gemeente wordt de druk op stallingsvoorzieningen regelmatig gemonitord en waar nodig worden en zijn het aantal stallingen al uitgebreid. Vanuit de enquête kwamen weinig opmerkingen naar voren met betrekking tot de stallingen of aansluitingen van de fiets op het openbaarvervoer. Dit lijkt dus op orde te zijn of heeft minder de aandacht van de fietser.

Specifiek bij de stations (zie afbeelding 20) wordt op basis van geprognosticeerde toename van reizigers wel een tekort wordt verwacht. De gemeente is bezig met plannen voor beide stations. In de uitwerking wordt de stallingsbehoefte meegenomen. De gemeente onderneemt al actie om zogenaamde weesfietsen en foutief gestalde fietsen (buiten de rekken) te verwijderen.



Afbeelding 20; Stalling station Heino

Wat betreft het type stallingen wordt in Raalte al jaren veelal het zogenaamde fietsnietje toegepast (zie afbeelding 21). Hier zijn goede ervaringen mee, zowel vanuit de gemeente qua onderhoud als vanuit de gebruiker.



Afbeelding 21; Fietsnietjes bij de kerk in 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 overlast voor de omgeving
- Fietsen nemen niet veel openbare ruimte in beslag
- Fietsen vormt een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen (voor- en natransport)
- Fietsen is van jong tot oud een beschikbaar alternatief als vervoerwijze

Zoals al is aangegeven is de fiets, naast de auto, nu al het meest gebruikte vervoermiddel voor dagelijkse verplaatsingen en speelt de fiets 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 autoverkeer waar nodig en het verlagen van de snelheid waar menging van 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 sneeuw- en takkenvrij houden is hierbij van belang.

Toekomstbestendige paden en stroken: De breedte van de paden moet afgestemd zijn op het toekomstig gebruik en voldoen aan de daarvoor gestelde eisen.

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 kernen in de gemeente lenen zich qua omvang uitstekend voor het gebruik van de fiets en ook de afstanden tussen de kernen zijn met de fiets goed te overbruggen, zeker met de e-bike of speedpedelec. De manier waarop het fietsen in 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 missende schakels (directheid) als meer en betere fietspaden (comfort).
- **Fietsveiligheid:** De aanpak van verkeersonveilige locaties en situaties 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:** Als onderdeel van de keten is de aansluiting op het openbaarvervoer van belang. Het behoud van goede, voldoende en veilige stallingen is essentieel.

- **Voorrang 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 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
- Verbetering inrichting en comfort fietsroutes
- Aanpak onveilige locaties
- Doelgroep gerichte educatie fietsveiligheid
- Handhaving
- Optimalisatie van de keten(mobiliteit)
- 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.

Aanvullingen kernnet fiets

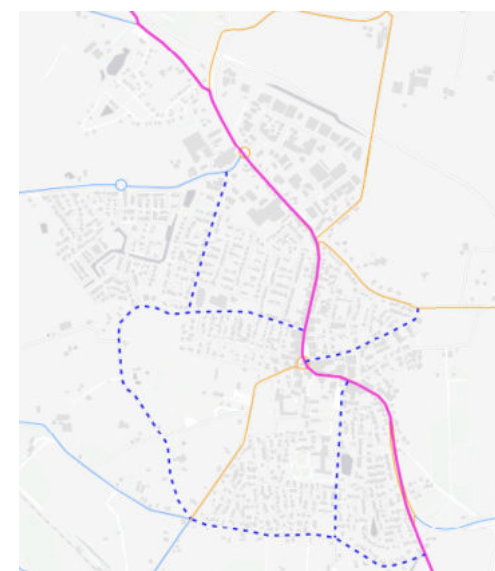
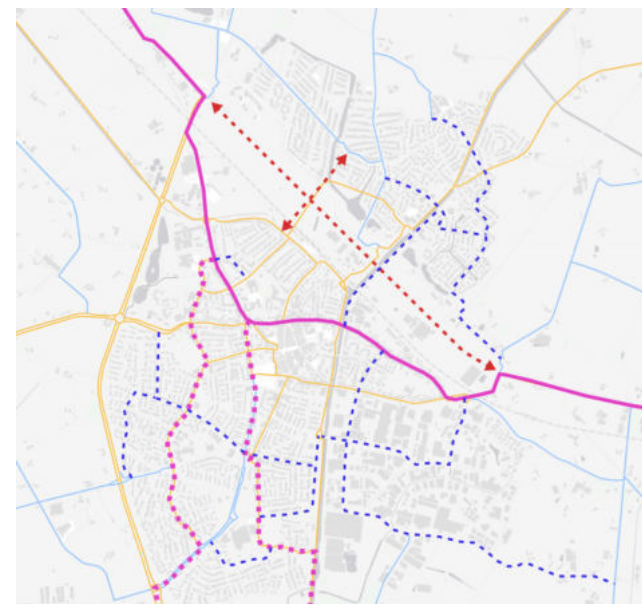
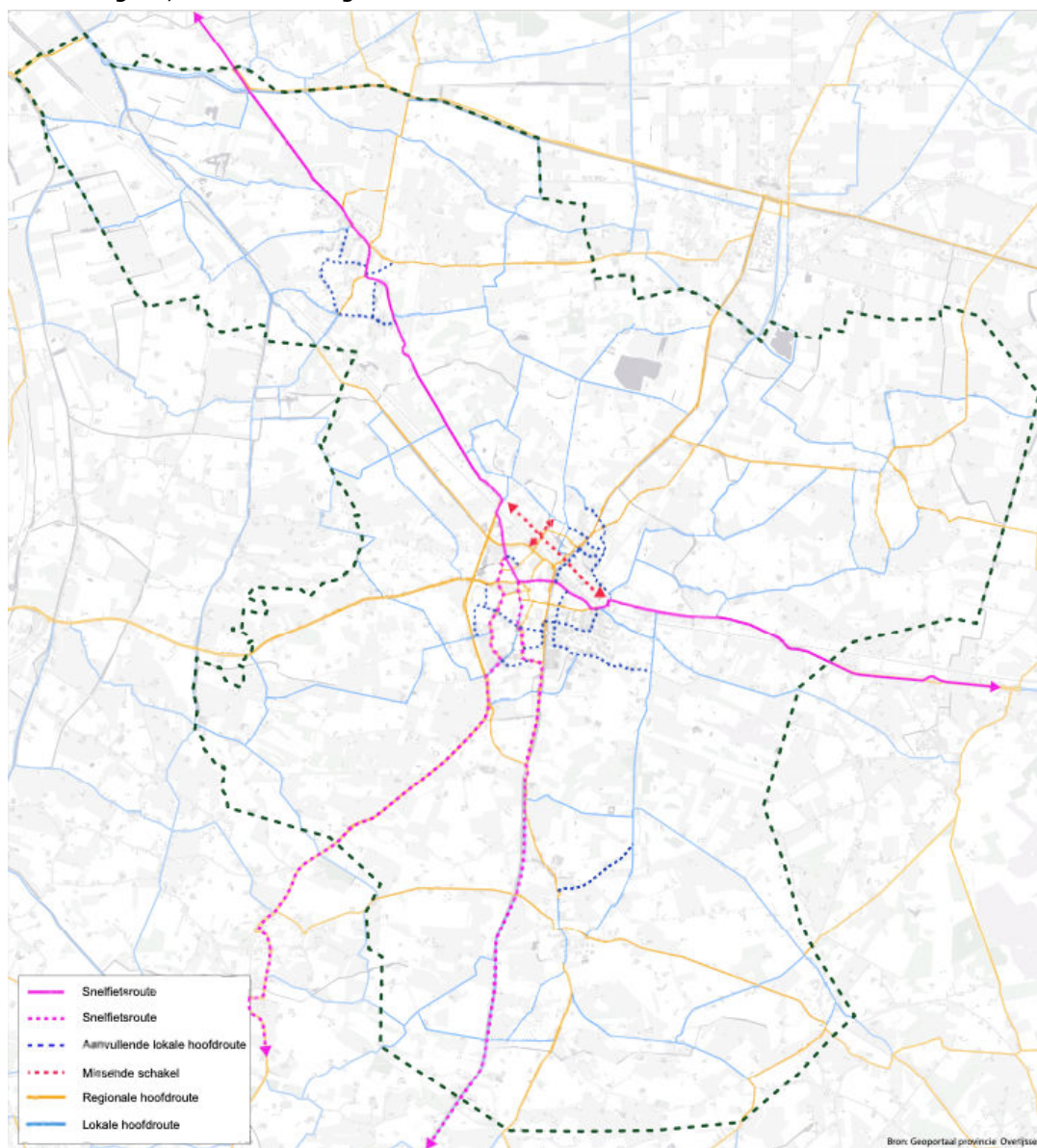
Op basis van de geconstateerde behoefte, gebruik en een analyse van herkomsten en bestemmingen is in het GVVP ook al aangegeven welke routes belangrijk zijn voor fietsers. Het netwerk uit het GVVP is fijnmaziger dan het genoemde kernnet fiets. Op afbeelding 22 is een compleet overzicht gegeven van het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk. Hierin zijn naast de routes uit het kernnet fiets, de hoofdroutes uit het GVVP (aanvullende lokale hoofdroutes) en de snelfietsroutes specifiek aangeduid. Voor wat betreft de snelfietsroute naar Deventer moet nog een keuze worden gemaakt wat betreft het tracé.

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 22; Fietsnetwerk gemeente Raalte



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 zijn onverharde paden op het netwerk van hoofdfietsroutes niet wenselijk. De onverharde regionale hoofdfietsroutes zoals De Hondemotsweg verdienen hierbij prioriteit. De andere onverharde lokale hoofdroutes kennen een lagere prioriteit. Deze worden wat betreft verharding in een breder kader afgewogen, gekoppeld aan onderhoud.



Afbeelding 23; Hondemotsweg

Tegelpaden vervangen door asfalt of beton

Fietspaden uitgevoerd in tegelverharding worden veelal, mede door onvoldoende onderhoud, als oncomfortabel ervaren. Daarnaast leiden de ruimtes of hoogteverschillen tussen de tegels nog wel eens tot valpartijen en onveilige situaties. Vervanging door asfalt of beton is wenselijk. Op korte termijn kan intensiever onderhoud uitkomst bieden. Aandachtspunten zijn de tegelpaden langs de Zwolseweg in Heino en de Westdorplaan in Raalte. Het pad langs de Zwolseweg maakt onderdeel uit van de snelfietsroute van en naar Zwolle en wordt in dit kader waarschijnlijk de komende jaren aangepakt in samenwerking met de provincie.



Afbeelding 24; Fietspad Westdorplaan

Onderhoud klinkerverharding

Daar waar hoofdroutes over paden en wegen lopen met een klinkerverharding is vervanging door asfalt/beton vanuit oogpunt van comfort te overwegen (bij onderhoud) maar niet altijd noodzakelijk of gewenst. De onderhoudsstaat is wel van belang voor comfort en veiligheid en moet zeker op de regionale hoofdroutes intensief zijn (afspraken maken met beheer).

Verbreden fietspaden

Om in te spelen op de toename van het aantal en de soort fietsen (snellere e-bikes) zijn bredere fietspaden nodig. 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 tabel 1).

Gewenste breedte fietspad			
Eenrichtingverkeer		Tweerichtingverkeer	
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 150	2,00	0 – 50	2,00
150 - 750	2,50 – 3,00	50 - 150	2,50 – 3,00
> 750	3,00 – 4,00	> 150	3,50 – 4,00
Gewenste breedte (brom)fietspad			
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 75	2,50	0 – 50	2,50
75 – 375	3,00 – 3,50	50 - 100	3,00 – 3,50
> 375	4,00 – 4,50	> 100	4,00 – 4,50

Tabel 1; Eisen breedte (brom)fietspaden

Een actief telprogramma moet de komende jaren beter inzichtelijk maken waar bredere paden gewenst zijn en vervolgens kan in het uitvoeringsprogramma van dit fietsbeleid worden bepaald of koppeling met onderhoud mogelijk is.

De snelle fietsroutes en de Wolthaarsdijk verdient hierbij specifiek aandacht gezien de status en het belang van de routes, de beperkte breedte van de laatstgenoemde (zie afbeelding 25) en het feit dat deze route in dit kader erg vaak genoemd is door de inwoners.



Afbeelding 25; Wolthaarsdijk

Fietsstroken of fietspaden 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.

Op een aantal drukkere erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn fietssuggestiestroken aangelegd. Suggestiestroken, zeker in de veelal toegepaste smalle en ongekleurde vorm, worden echter afgeraden als structurele oplossing. Voor de erftoegangswegen (hoofd fietsroutes) geldt dat gekoppeld aan onderhoud een afweging wordt gemaakt welke vorm nog wenselijk is. In de basis is dit geen specifieke voorziening. Een voorziening of maatregelen zijn wenselijk bij een hoge intensiteit (> circa 2.500 mvt/etmaal), een hoge snelheid (V85 > 70 km/uur) en/of relatief veel vracht- en landbouwverkeer, en wel in de volgorde:

1. Snelheidsremmende of verkeersbeperkende maatregelen, of als dat niet mogelijk is toereikend is;
2. Vrijliggende fietspaden, of als dat niet mogelijk of snel realiseerbaar is;
3. Fiets(suggestie)stroken van voldoende breedte (1,70 meter) in een rode kleur of eventueel een fietsstraat.

Fietsstroken of fietsstraat binnen de bebouwde kom

Het grootste deel van de wegen binnen de kernen in de gemeente Raalte zijn 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 vanuit veiligheidsperspectief niet per se nodig. 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. Om de positie van de fiets te versterken en landelijke eenheid te waarborgen is het wenselijk geen wildgroei te laten ontstaan in typen fiets(suggestie)stroken. Daar waar vanuit veiligheid en herkenbaarheid stroken wenselijk zijn, zouden dit bij voorkeur volwaardige fietsstroken moeten zijn (breedte 1,70 meter, rood, asfalt, zie afbeelding 26). Op smallere wegen waar weinig gemotoriseerd rijdt (of moet rijden) is het realiseren van een fietsstraat, zoals op de Zwolsestraat, een goed en soms zelfs beter alternatief (zie afbeelding 27).



Afbeelding 26, Brede fietsstroken in asfalt op de Zwolseweg



Afbeelding 27, Fietsstraat Zwolseweg

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 om de routes De Hoven-Jan van Arkelstraat-De Klompstraat-Hofstedelaan / Bentinckstraat-Munstersestraat / Enkstraat / (deel) Iepensingel - Deventerstraat als fietsstraat in te richten naar de nieuwste richtlijnen (rood asfalt).

Vorrang voor de fiets, binnen de bebouwde kom

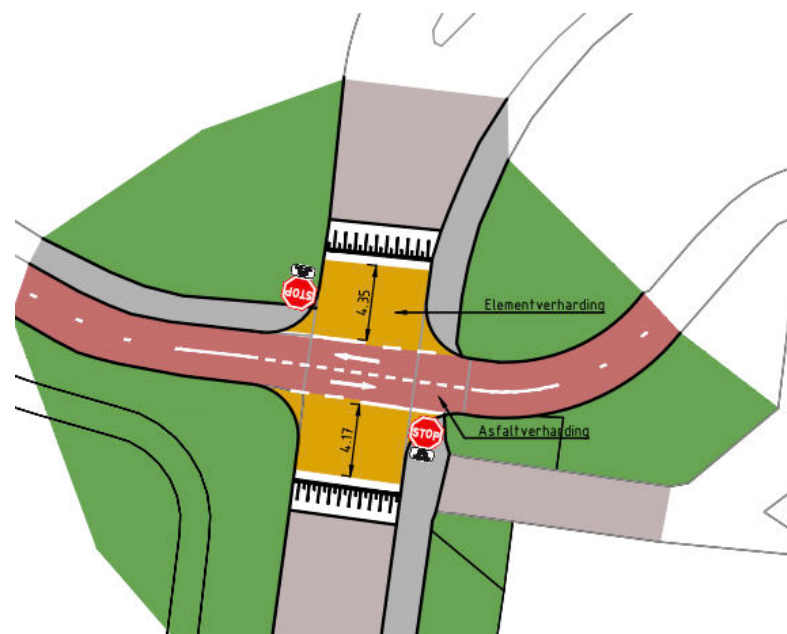
Het feit dat in Raalte al relatief veel gebruik wordt gemaakt van de fiets heeft mogelijk te maken met de beleidslijn die al begin deze eeuw is ingezet. Er is toen al voor gekozen om de fietser/fietsroutes op veel punten binnen de kom voorrang te geven op het kruisende verkeer. Voorbeelden zijn de Jan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

Om de positie van de fiets verder te versterken is het behoud en verder uitbouwen van deze voorrangsroutes een effectief middel. Niet alleen de daadwerkelijke tijdwinst maar nog meer het letterlijk voorrang 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 veiligheid 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 5.3 worden deze punten nader benoemd. Op afbeelding 29 is het in Raalte gehanteerde ontwerpprincipe voor (solitaire) fietsroutes in de voorrang weergegeven.



Afbeelding 28, Voorrang voor fietsers op de Enklaan



Afbeelding 29; Ontwerpprincipe fietsoversteek in de voorrang

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, veelal in combinatie met onderhoudswerkzaamheden of specifieke projecten.

De aanpak heeft veel opgeleverd wat betreft verkeersveiligheid maar het blijkt niet genoeg. 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.

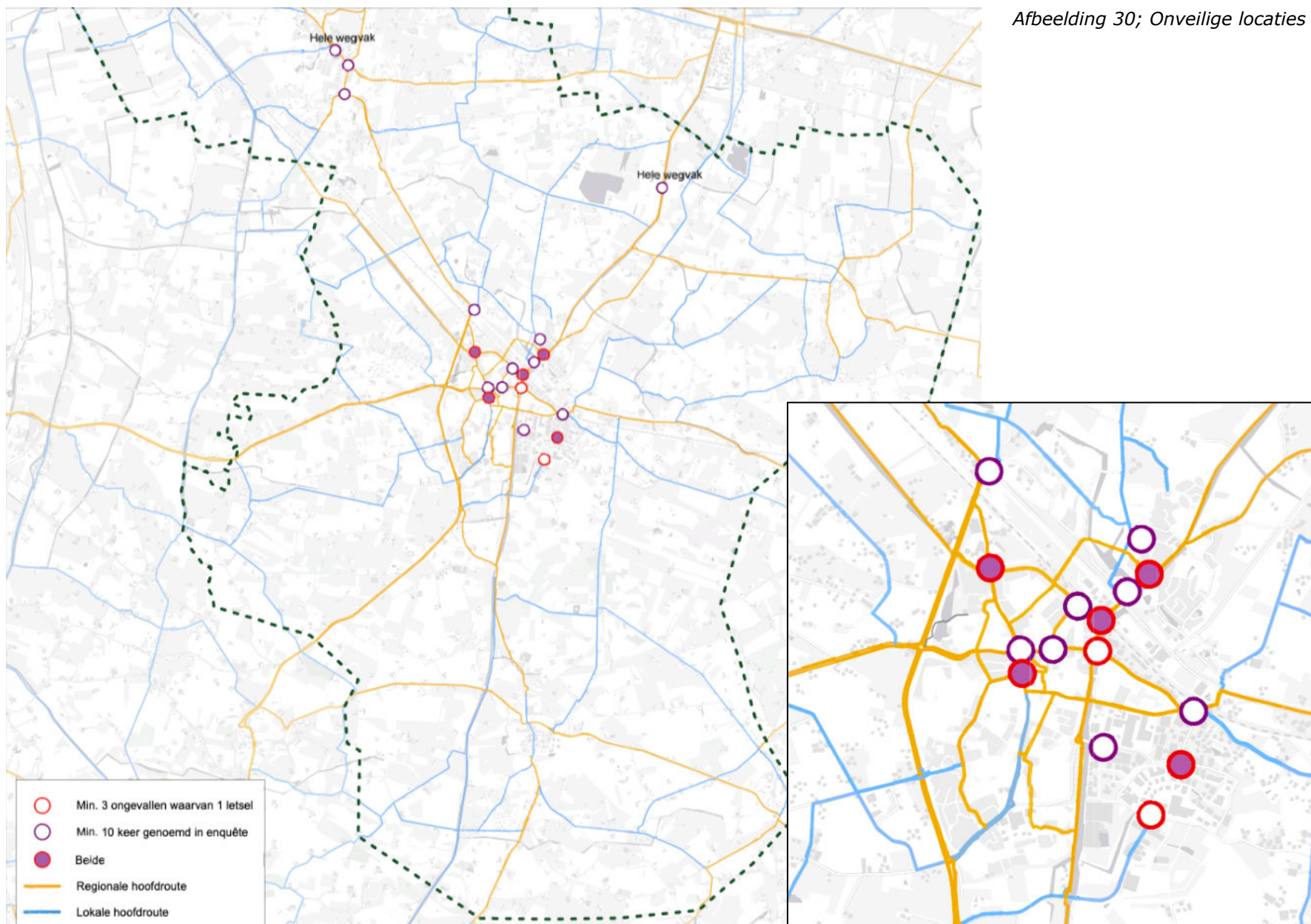
In eerste instantie zijn dit de locaties waar zich de laatste jaren 3 of meer ongevallen, waarvan 1 met letsel zich hebben voorgedaan. Daarnaast zijn de locaties aangegeven, die meer dan 10 keer zijn genoemd in de enquête. Als een punt veel wordt genoemd kan dit een indicatie zijn van een verhoogd risico op ernstige ongevallen. Als een punt zowel objectief onveilig en ook als onveilig wordt ervaren dan verdient de aanpak de hoogste prioriteit:

- Fietsoversteken rotonde Ceintuurbaan – Zwolsestraat
- Fietsoversteek Westdorplan – Bentinckstraat
- Fietsoversteken Ganzeboomlaan – Mettingenlaan
- Fietsoversteek rotonde Burg. Zuidwijklaan – Ganzeboomlaan
- Fietsoversteek kruispunt Kaagstraat – Klipperweg

Nader onderzoek is nodig om de aard van de problemen te doorgronden de 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.

Afstemming punten verkeersagenda

Een aantal van de genoemde punten zijn ook opgenomen in de verkeersagenda van Raalte en worden al aangepakt. 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.



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 gedrag en bij de ouderen meer op vaardigheid.

Jaarlijks maakt de gemeente Raalte een actieplan educatie waarin de voornemens voor het komende jaar zijn opgenomen. Een deel van de opgenomen projecten hebben specifiek een relatie met de fiets zoals: fietslessen en het verkeersexamen op de basisschool, Fiets4safe en Schoolroute, 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 de uitvoering van het programma. 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 ongevallenbeeld, extra aandacht.

5.6 Handhaving

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.

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 weer 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 de 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. De prioriteit die de verkeershandhaving heeft bij de politie is een zorgpunt waar nadrukkelijk aandacht voor moet worden gevraagd.

5.7 Optimaliseren van de keten / stallingen

Monitoring gebruik stallingen

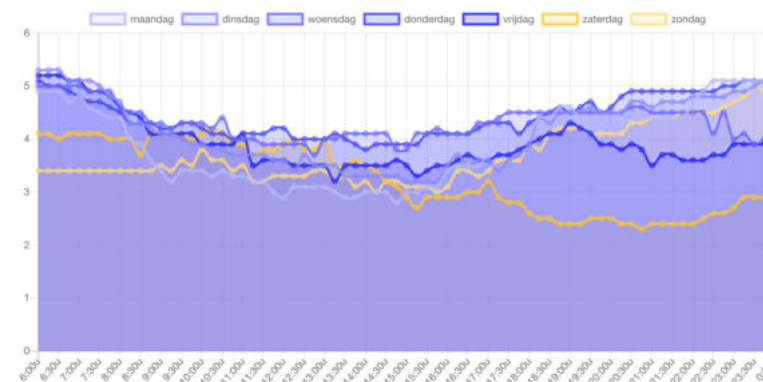
Om het gebruik van de fiets te optimaliseren zijn voldoende en goede stallingen van belang. Niet alleen bij de voorzieningen maar ook op punten waar overgestapt wordt op het openbaar vervoer. Klachten zijn er weinig maar actuele data over het gebruik van stallingen ontbreekt. Monitoring blijft essentieel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

- Monitoring stations: Er wordt een tekort verwacht gezien de geprognosticeerde 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

OV-fietsen

Een belangrijk element van de ketenmobiliteit is de beschikbaarheid van OV-fietsen. In Heino zijn nog geen OV-fietsen. Er ligt wel een wens vanuit het dorp. Het beschikbaar stellen van OV-fietsen wordt meegenomen bij de plannen rondom het moderniseren van het station.

In Raalte zijn wel 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 31).



Afbeelding 31; Beschikbaarheid OV fietsen station Raalte

Stallingsnormen

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 ontwikkeling 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.

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.



Afbeelding 32; Cleantech regio Deventer: fietspromotieteam

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
-



Afbeelding 33; Verschillende voorbeelden fietsmarketing

6 Van beleid naar uitvoering

6.1 Uitvoering op verschillende sporen

Uitvoeringsprogramma

De ambities en voornemens zoals verwoord in dit beleidsplan worden de komende jaren gefaseerd uitgevoerd. Deels wordt de uitvoering gekoppeld aan onderhoud of lopende (ruimtelijke) projecten. Voor een ander deel wordt de uitvoering projectmatig aangepakt. In 2022 wordt een (eerste) uitvoeringsprogramma (UP) opgesteld waarbij de benoemde aandachtspunten en knelpunten de leidraad vormen voor de aanpak en prioritering.

Het college kan met dit UP inspelen op de actualiteit, bestuurlijke speerpunten, prioriteiten en de financiële mogelijkheden. Versnellen waar (subsidie)kansen liggen en temporiseren waar en wanneer nodig.

Implementatie

De uitvoering van de ambities en actiepunten zoals verwoord in dit beleidsplan vindt op een aantal verschillende manieren plaats:

- Implementatie van ambities en maatregelen binnen lopende (ruimtelijke) projecten;
- Implementatie van ambities en maatregelen binnen onderhouds- en beheersmaatregelen;
- Uitvoering van nader onderzoek/studie en separate maatregelen en projecten.

Middelen

Om invulling te geven aan de ambities en actiepunten uit dit plan zijn middelen nodig. In de eerste plaats is een structureel budget nodig om een koersverandering te kunnen bewerkstelligen. Het structurele budget is nodig voor:

- Intensivering educatieprogramma;
- Structureel aandacht voor voorlichting en marketing fiets;
- Meerkosten optimalisatie fietsnetwerk t.o.v. onderhoudsbudget (werk met werk);
- Aanpak onveilige locaties (daar waar deze niet in de verkeersagenda worden opgepakt);
- Onderzoek en monitoring.

Daarnaast is budget nodig voor specifieke (grotere) projecten. Denk hierbij aan grotere infrastructurele maatregelen zoals de aanleg van een fietspad of een tunnel of fietsstraat. Hiervan is nog niet duidelijk wat de kosten en subsidiemogelijkheden zijn. Voor deze projecten wordt in het kader van het uitvoeringsprogramma apart budget aangevraagd.

6.2 Monitoring en evaluatie

Monitoren > communiceren > evalueren > bijsturen

Om de komende jaren een goed zicht te houden op de mate waarin de inspanningen effect sorteren, is monitoring van belang. Voor het fietsgebruik zijn landelijke benchmarks die over een lange periode worden gevolgd en ook de ongevallencijfers worden jaarlijks bijgehouden.

Belangrijk is ook de beleving van de inwoner van de gemeente. Het herhalen van de enquête over een aantal jaren is hiervoor een goed middel. Hiermee wordt bekeken of de waardering voor het fietsen in de gemeente is gewijzigd en of de aandachtspunten zijn verschoven. Belangrijk is om ook jaarlijks actief te communiceren over de ontwikkeling van het fietsgebruik en de fietsveiligheid. Hiermee houden we iedereen betrokken bij het fietsbeleid en krijgt het periodiek en structureel aandacht.

Na een periode van circa 4 à 5 jaar wordt het beleid geëvalueerd. De aangegeven indicatoren helpen hierbij. De beleidsdoelen zijn veelal kwalitatief en in beschrijvende zin. Er wordt gestreefd naar verbetering, verhoging of juist verlaging. Hierbij is veelal niet aangegeven hoeveel de verhoging of verlaging moet zijn. Het is ook niet altijd mogelijk en zinvol om het succes van het beleid op te hangen aan het behalen van een bepaalde waarde. De cijfers moeten altijd in het juiste perspectief worden geplaatst en vanuit de actuele situatie en omstandigheden worden beoordeeld. Een herhaling van de enquête onder de inwoners van de gemeente kan t.z.t. een beeld schetsen van de mate waarin bepaalde aspecten zijn verbeterd en hoe deze worden gewaardeerd.

6.3 Hoofdpogaven

In de tabel op de volgende pagina's zijn de hoofdpogaven en de mate waarin ze bijdragen aan de doelen samengevat. De hoofdpogaven vormen de ruggengraat van Uitvoeringsprogramma (UP).

Hoofdoopgaven fietsbeleid Raalte	Draagt bij aan:	
	Veiligheid	Fietsgebruik
Samenhang fietsnetwerk		
Uitwerken van nieuwe verbinding tussen de rotonde Ridderschapsweg en de Ceintuurbaan en verbeteren van de route Kanaalstraat Oostzijde	V	VVV
Onderzoek realisatie fietsverbindingen parallel aan de N35 door Raalte. Integreren in project Spoorse doorsnijding (eventueel op korte termijn beoordelen/verbeteren vindbaarheid bestaande route)	V	VV
Verbeteren inrichting fietsroutes		
Verharden zandpaden netwerk regionale hoofdfietsroutes (o.a. Hondemotsweg)	V	VV
Verharden zandpaden netwerk lokale hoofdfietsroutes (diverse wegvakken, aanpak gekoppeld aan onderhoud)	V	V
Vervangen tegelverharding fietspaden door asfalt of beton op de regionale hoofdfietsroutes (o.a. Zwolseweg / Dorpsstraat) Heino in kader snelfietsroute en Westdorplan Raalte)	VV	VV
Verbreden fietspaden regionale hoofdfietsroutes/snelfietsroute. Koppelen aan intensiteiten (o.a. aandacht voor Wolthardsdijk en Spanjaardsdijk) en koppelen aan onderhoud indien mogelijk	VV	VVV
Afweging fietspaden, -stroken of fietsstraat langs erftoegangswegen buiten de kom, gekoppeld aan onderhoud indien mogelijk (o.a. aandacht voor Schoonheetenseweg en Lemelerveldseweg)	VV	VV
Aanpassen breedte en vorm fiets(suggestie)stroken of realisatie fietsstraat binnen de kom (gekoppeld aan onderhoud / specifieke projecten)	V	V
Voorrang op hoofdfietsroutes (behouden en uitbreiden waar mogelijk, afwegen bij aanpak kruispunt in het kader van bijvoorbeeld onderhoud of veiligheid)	V	VV
Aanpak onveilige locaties		
Nader onderzoek en aanpak onveilige locaties met prioriteit voor de punten op de hoofdfietsroutes (Koppeling met verkeersagenda)	VVV	VV

Doelgerichte educatie		
Doorzetten fietseducatie-acties in het kader van het jaarlijkse programma gedragsbeïnvloeding, met extra aandacht voor de fietsvaardigheid van de oudere e-biker	VV	VV
Handhaving		
Intensiveren handhaving / overleg met politie over optimale lokale inzet en rolverdeling en verkennen van mogelijkheid van inzetten van BOA's	VV	
Optimaliseren van de keten		
Monitoring stallingen bij station, centra en bushaltes	V	VV
Monitoring en uitbreiding van OV fietsen (meenemen in plannen stations)		VV
Integreren stallingsnormen in parkeernormennota (bij actualisatie)		V
Marketing fiets		
Initiëren werkgroep met stakeholders om marketingplan met concrete acties vorm te geven	V	VVV
Monitoring		
Jaarlijks monitoren landelijke benchmarks fietsgebruik en lokale ongevallencijfers	n.v.t.	n.v.t.
Herhaling enquête met betrekking tot beleving fietsverkeer (circa 2024)	n.v.t.	n.v.t.
Communicatie jaarlijks over de ontwikkeling cijfers, uitgevoerde acties	n.v.t.	n.v.t.

Bijlage 1; Wegencategorisering (GVVP 2010)