

VOORZIJDENOG AANPASSEN

Fietsplan Steenwijkerland 2024-2027

Klant: Gemeente Steenwijkerland

Referentie: BI4194-MI-RP-220630-0957

Status: Definitief/1

Datum: 17 april 2023



Fietsplan Steenwijkerland CONCEPT



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV Groningen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Fietsplan Steenwijkerland 2024-2027

Sub titel:
Referentie: BI4194-MI-RP-220630-0957
Status: 1/Definitief
Datum: 17 april 2023
Projectnaam: Fietsplan Steenwijkerland
Projectnummer: BI4194
Auteur(s): Inge de Vries

Datum: 22 maart 2023

Goedgekeurd door: Peter Traas, Jasper
Homrighausen

Datum: 30 maart 2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Integrale benadering fietsmobiliteit met vijf focusgebieden	1
1.4	Leeswijzer	2
2	Fietsbeleid	3
2.1	Ambities en doelstellingen uit de Strategische Mobiliteitsvisie	3
2.2	Samenhang met ander beleid	4
2.3	Fietsmonitor	7
2.4	Klimaatakkoord en Sustainable Development Goals	7
3	Fietsinfrastructuur	10
3.1	Huidig fietsnetwerk gemeente Steenwijkerland	10
3.2	Kernnet Fiets Overijssel	12
3.3	Vergelijking Kernnet Fiets en utilitair fietsnetwerk Steenwijkerland	15
3.4	Ontbrekende fietsvoorzieningen op delen Kernnet Fiets	16
3.5	Fietsverbindingen met een te hoge omrijfactor	17
3.6	Fietsverbindingen met een hoge potentie	19
3.7	Verkeersveiligheid fietsen	20
3.8	Voorstel infrastructurele maatregelen	25
4	Fietsparkeren	27
4.1	Stallingsvoorzieningen winkelend publiek	28
4.2	Herkenbare en aantrekkelijke mobiliteitshubs	29
4.3	Bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk	30
4.4	Fietsparkeernormen	31
5	Fietsstimuleringsacties	32
5.1	Inleiding	32
5.2	Acties Steenwijkerland	32
6	Ambitieniveau en samenvatting maatregelen	34
6.1	Ambitieniveau	34
6.2	Maatregelen	35

Bijlage 2: Samenvatting fietsmonitor 2022

Bijlage 3: Voorbeelden en acties stimuleren gebruik fietsparkeren

Bijlage 4: Stappenplan bewaakte fietsenstalling

Bijlage 5: Acties fietsstimulering

Bijlage 6: Inrichtingseisen en kwaliteitseisen fietsparkeren

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In november 2020 is de Strategische Mobiliteitsvisie van de gemeente Steenwijkerland vastgesteld. Deze beschrijft op het gebied van mobiliteit 4 kernopgaven:

- Duurzaamheid: ruimte voor schone mobiliteit en mobiliteit die weinig ruimte inneemt (lopen en fietsen).
- Aantrekkelijkheid: voorkomen van verkeers- en parkeeroverlast, verhogen van de verkeersveiligheid en zorgen voor bereikbaarheid en toegankelijkheid voor personen met een beperking en voor mobiliteitsarmen.
- Gastvrijheid voor toeristische bezoekers. Evenwicht tussen bereikbaarheid en de identiteit van Steenwijkerland.
- Bijdragen aan de regionale opgaven op het gebied van bereikbaarheid en duurzame mobiliteit.

De gemeente hanteert voor de aanpak en uitvoering van duurzame mobiliteit de Duurzaamheidsladder Mobiliteit. Daarmee zet de gemeente in op efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen. Daarbij richt de gemeente zich onder andere op fietsen. Dat is een duurzame vorm van mobiliteit die bijdraagt aan gezondheid en vitaliteit. In de Mobiliteitsagenda en reservelijst van de Strategische Mobiliteitsvisie zijn voor fietsen projecten en activiteiten opgenomen (zie bijlage 1). De projecten en activiteiten zijn nog niet concreet genoeg uitgewerkt en is er nog geen volgorde van belang bepaald.

1.2 Doel

In dit Fietsplan is uitgewerkt wat er gedaan moet worden om de beleidsvisie en ambities uit de Strategische Mobiliteitsvisie met betrekking tot fietsen te realiseren. Het eindresultaat daarvan is een concrete projecten- en actielijst inclusief prioriteitstelling.

1.3 Integrale benadering fietsmobiliteit met vijf focusgebieden



Figuur 1: Integrale benadering fietsmobiliteit

De voordelen van fietsen zijn al omarmd door de gemeente Steenwijkerland met de vaststelling van de Strategische Mobiliteitsvisie. Om deze te vertalen naar concrete acties is gestart vanuit een integrale benadering van fietsmobiliteit. Zie figuur 1.

Binnen de integrale benadering worden in dit Fietsplan vijf focusgebieden onderscheiden, zie figuur 2.



Figuur 2: Focusgebieden Fietsplan Steenwijkerland

- Fietsinfrastructuur gaat zowel over de (inter)regionale fietsverbindingen (bijvoorbeeld doorfietsroutes) als het onderliggend fietsnetwerk en oplossingen op kruispuntniveau;
- Fietsparkeren gaat over het stallen van de fiets en de integratie met andere vervoermiddelen, bijvoorbeeld bij hubs, een P+R terrein of park+bike. Ook wordt daarbij gekeken naar de inzet van deelmobiliteit en de opkomst van MaaS;
- Bij de fietser zelf is de aandacht gericht op fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding en campagnes, maar ook het vergroten van de sociale en objectieve verkeersveiligheid;
- Bij trends in mobiliteit wordt de opkomst van nieuwe fietsen beschouwd, zoals speed pedelecs en bakfietsen net als de toenemende snelheidsverschillen;
- Tot slot staat en valt een Fietsplan bij een heldere langetermijnstrategie die uitgewerkt is tot realistisch beleid.

In de Strategische Mobiliteitsvisie zijn de focusgebieden trends in mobiliteit en fietsbeleid (langetermijnvisie) al uitgebreid behandeld. Met de vaststelling van de Strategische Mobiliteitsvisie is het fietsbeleid bepaald. In dit Fietsplan is voor de focusgebieden “Trends in fietsmobiliteit” en “Fietsbeleid” de tekst uit de Strategische Mobiliteitsvisie samengevat.

1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk kent het Fietsplan de volgende hoofdstukken:

- H2: Fietsbeleid;
- H3: Fietsinfrastructuur;
- H4: Fietsparkeren;
- H5: Fietsstimulering en verkeersveiligheid.
- H6: Ambitieniveau en samenvatting maatregelen

2 Fietsbeleid

2.1 Ambities en doelstellingen uit de Strategische Mobiliteitsvisie

Fietsen zit in de lift. Dat is niet vreemd, want fietsen heeft veel voordelen. Niet alleen is het gezond en draagt het bij aan de grote thema's van deze tijd zoals duurzaamheid en leefbaarheid, maar het is ook nog eens leuk, brengt het vrijheid en geluk. Fietsen is voor jong en oud, het is goedkoop en gemakkelijk. Fietsers verplaatsen zich van A naar B zonder brandstof, zonder parkeerproblemen en zonder files. Het houdt gebruikers vitaal en zorgt voor een meer gebalanceerd verkeerssysteem (in tegenstelling tot een verkeerssysteem dat met name rust op gemotoriseerd verkeer).

In de Strategische Mobiliteitsvisie van de gemeente Steenwijkerland staan ook de uitgangspunten en ambities van de gemeente op het gebied van de fietsen beschreven. Deze zijn gekoppeld aan de vier thema's van de Strategische Mobiliteitsvisie, namelijk:

- **Duurzaam** Steenwijkerland;
- **Aantrekkelijk** Steenwijkerland;
- **Gastvrij** Steenwijkerland;
- Steenwijkerland in de **Regio**.



Ambities

Duurzaam Steenwijkerland

De ambitie, zoals beschreven in de Strategische Mobiliteitsvisie, voor het thema duurzaam Steenwijkerland is het verhogen van het fietsgebruik binnen de gemeente. De gemeente Steenwijkerland sluit zich aan bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets (inclusief de elektrische fiets: de e-fiets) te laten toenemen (+20% in 10 jaar). De doelgroep woon-werkverkeer vormt hierin een belangrijke groep, hiervoor wordt gestreefd een toename van 35% in 10 jaar. Om de komende jaren te beoordelen of dit lukt, worden vanaf nu de volgende referenties gebruikt:

- Het fietsgebruik binnen de gemeente Steenwijkerland ligt op 0,66 fietsverplaatsingen per dag (2019¹);

Naast de ambitie om het fietsgebruik in de gemeente te verhogen wil de gemeente meer ruimte geven aan het langzaam verkeer. Dit moet tevens een positieve invloed hebben op een toename van het fietsgebruik binnen de gemeente. Eén van de doelen hierbij is het bieden van een aantrekkelijk fietsnetwerk voor zowel woon-werkverkeer, schoolverkeer als recreatief verkeer. Bij de aanleg van deze nieuwe infrastructuur wordt rekening gehouden met een innovatieve aanpak waarbij aandacht is voor klimaatadaptie, hittestress, energie, het gebruik van circulaire materialen en overig dagelijks gebruik.

Aantrekkelijk Steenwijkerland

Voor het thema aantrekkelijk Steenwijkerland is de ambitie voor fietsen het goed ontsluiten en bereikbaar maken van zowel werklocaties, scholen en winkel- en sportvoorzieningen en het voorkomen van verkeersoverlast binnen de verblijfsgebieden.

¹ https://crow.databank.nl/jive?workspace_guid=819f9df0-9c93-4f83-b176-72b6dad6828c

Gastvrij Steenwijkerland

Binnen het thema gastvrij Steenwijkerland ligt de focus op het realiseren van een goede (fiets)verbinding tussen Steenwijk en de omliggende kernen en voorzieningen. Daarbij moet ook het gemak rondom fietsen verbeterd worden door betere parkeervoorzieningen en laadvoorzieningen op transfers en bij toeristische publiekstrekkers. Dit om de beleving, de aantrekkelijkheid en de bezoekerspotentie van toeristische publiekstrekkers te verhogen en bij te dragen aan het positief toeristisch karakter van Steenwijkerland.

Steenwijkerland in de regio

De huidige trends op het gebied van de elektrische fiets en speed pedelec maken het overbruggen van grotere afstanden op de fiets steeds gemakkelijker. Binnen de regio wil de gemeente Steenwijkerland dan ook de bereikbaarheid met omliggende kernen en voorzieningen, van buiten de gemeente, verbeteren. Bij afstanden tot 15 km ligt hierbij het accent op het gebruik van de fiets. Dit wil de gemeente onder andere doen door het versterken van de hoofd fietsroutes van Steenwijkerland naar de omliggende regio's.

Investeringsdoelen

Om de bovenstaande ambities en uitgangspunten met betrekking tot fietsen te halen wil de gemeente investeren in:

- Een aantrekkelijk **fietsnetwerk** dat kwalitatief inspeelt op de groei van het fietsverkeer en uitdaagt tot meer fietsen;
- Kwalitatief goede **stallingsvoorzieningen**;
- **Bedrijfscultuur** en **gedragsbeïnvloeding** die gericht zijn op de verhoging van fietsgebruik.

Vervolg

De ambities en uitgangspunten en strategieën vanuit de Strategische Mobiliteitsvisie hebben geresulteerd in verscheidene projecten en activiteiten die een bijdrage moeten leveren aan het verhogen van het fietsgebruik binnen de gemeente Steenwijkerland. Deze projecten (zie bijlage 1) zijn opgenomen in de Mobiliteitsagenda.

2.2 Samenhang met ander beleid

Het Fietsplan Steenwijkerland heeft raakvlakken met diverse andere beleidsplannen. Om deze in beeld te krijgen is een verkenning uitgevoerd naar verschillende strategische kaders en beleidsdocumenten die van invloed kunnen zijn op of samenhang hebben met het Fietsplan Steenwijkerland.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

Het NTF is ontstaan vanuit de maatschappelijke vraag naar een effectieve oplossing voor vraagstukken op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en klimaat en leefbaarheid. Hierdoor heeft het ministerie besloten de ambitie te stellen dat de fiets een volwaardige modaliteit is. Het doel van het beleid is om een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren en fietsgebruik te kunnen stimuleren. Het NTF berust op drie centrale pijlers:

- Hoofdroutes - vlot en veilig doorfietsen in het hele netwerk;
- Fietsparkeren - moeiteloos en veilig je fiets stallen;
- Fietsstimulering - benutten van potentie.

De investeringsdoelen van de gemeente Steenwijkerland (zie paragraaf 2.1) op het gebied van fietsen sluiten goed aan op de pijlers van het NTF.

Koersdocument fiets Overijssel

De positie van de fiets binnen de samenleving is de afgelopen jaren sterk veranderd. Zo hebben zich in de afgelopen jaren veel ontwikkelingen voorgedaan waardoor de fiets een belangrijkere rol heeft binnen de samenleving en het mobiliteitsbeleid. Als antwoord op de vele actuele ontwikkelingen die zich voordoen binnen de mobiliteit, waardoor de fiets een steeds belangrijkere rol krijgt, heeft de provincie Overijssel het koersdocument fiets opgesteld. Dit koersdocument bevat verschillende methodieken die de provincie en gemeenten helpen bij het gericht maken van keuzes bij het inzetten op fietsprojecten. Het doel van dit koersdocument is het creëren van een samenhangend provinciaal beleid rondom de fiets met kaders een maatregelen, om het fietsgebruik binnen de provincie te laten groeien.

Eén van de pijlers is dat de provincie, via gemeentelijke subsidies, wil investeren in snelle fietsroutes. Als gevolg op het koersdocument is een uitwerkingsdocument opgesteld waarin de investeringsdoelen vanuit het koersdocument beschreven zijn². Eén van de investeringsdoelen is het verhogen van het fietsgebruik door te investeren in fietsinfrastructuur. Concreet maakt de provincie 8,5 miljoen euro vrij om te investeren in de onderstaande punten:

- Fietssnelweg F35;
- Snelle fietsroutes (via gemeentelijke subsidie);
- Eigen bijdrage van de provincie als wegbeheerder op de snelle fietsroutes;
- Maatregelen om het fietsen te stimuleren op basis van de pijlers techniek en gedrag.

De investeringsdoelen van de gemeente Steenwijkerland (zie paragraaf 2.1) op het gebied van fietsen sluiten goed aan bij het Koersdocument fiets Overijssel.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

De afgelopen jaren is er landelijke, groeiende aandacht voor verkeersveiligheid met de lancering van het SPV. De landelijke ambitie is nul doden in het verkeer. Om dit te bereiken staat een risico gestuurde aanpak centraal. Dat wil zeggen dat er niet reactief gehandeld wordt wanneer een verkeersslachtoffer is gevallen, maar dat er proactief geïnventariseerd wordt wat de risico's in het verkeerssysteem zijn. Die risicovolle locaties, verkeersdeelnemers of gedragingen worden aangepakt. Uit het landelijke aantal doden en ongevallen blijkt dat fietsers een kwetsbare doelgroep zijn. Het is dus zinvol om risico gestuurd het voorkomen van verkeersongevallen met fietsers te onderzoeken, ook in Steenwijkerland.

In het Fietsplan wordt ook met een SPV-blik naar de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers gekeken.

Omgevingsvisie gemeente Steenwijkerland 2017

In de vigerende omgevingsvisie van Steenwijkerland zijn vier thema's opgenomen. Voor deze thema's zijn visies en opgaves benoemd. Deze thema's zijn:

- Landelijk gebied;
- Elke kern een eigen karakter;
- Steenwijk streekcentrum en herkenbare vestigingsstad;
- Duurzaamheid.

² https://overijssel.notubiz.nl/document/8758598/1/Statenvoorstel_Investeringen_Fiets

De voornaamste opgave voor de fiets bij deze thema's is het toegankelijk maken van de gemeente Steenwijkerland en het stimuleren van fietsgebruik. Hierbij wordt ingezet op het verhogen van de toegankelijk tussen kernen en in het landelijk gebied en op het realiseren van een sluitend netwerk.

Op dit moment wordt door de gemeente gewerkt aan een nieuwe omgevingsvisie. Het stimuleren van het fietsgebruik blijft hierin een belangrijke opgave. Dit betekent dat het Fietsplan en de omgevingsvisie voor wat betreft het onderwerp fiets(en) goed op elkaar aansluiten.

Steenwijkerlands Sport- en Beweegakkoord

In het Sport- en Beweegakkoord van Steenwijkerland zijn 5 thema's opgenomen. Deze thema's zijn:

- Jong leren bewegen;
- Vitaal oud(er) worden;
- Inclusief Sporten;
- Vitale aanbieders;
- Duurzame sportinfrastructuur.

Voor een groot deel van deze thema's is het stimuleren van fietsgebruik een passende maatregel. Fietsen draagt bij aan een gezonde en vitale leefomgeving. Daarnaast heeft fietsen ook nog eens vele sociale maatschappelijke effecten. Het is hierbij belangrijk dat er samenwerking wordt gezocht met o.a. maatschappelijke en medische organisaties om ervoor te zorgen dat fietsgebruik ook op scholen en bij ouderen gestimuleerd wordt.

Uit bovenstaande blijkt de verwevenheid van fietsen uit dit Fietsplan en het sport- en beweegakkoord. Ze sluiten goed op elkaar aan.

Vitaal platteland

Met het bestuursprogramma "Vitaal Platteland" gaat het om het realiseren van een goede balans tussen economie, ecologie en de leefbaarheid in het landelijk gebied. Samen met lokale initiatiefnemers en partners (o.a. de Stichting Weerribben-Wieden en de partijen die hierin vertegenwoordigd zijn) willen we meer regie op het bieden van ruimte en perspectief aan onze (agrarische) ondernemers. Innovatie, gebiedsontwikkeling en regie zijn daarbij belangrijke sporen.

De fiets als vervoermiddel en fietsen als activiteit dragen uitstekend bij om te komen tot een goede balans tussen economie, ecologie en de leefbaarheid.

De maatregelen uit dit fietsplan dragen bij aan de doorontwikkeling van toerisme, als economisch drager van het gebied. Deze doorontwikkeling speelt een belangrijke rol bij het realiseren de doelen van "Vitaal Platteland".

2.3 Fietsmonitor

De resultaten uit de tweejaarlijks op te stellen Fietsmonitor (onderzoek naar fietsen in Steenwijkerland onder de leden van het inwonerspanel). De Fietsmonitor geeft de gemeente goede mogelijkheden om te monitoren of de doelstellingen worden gehaald, wat de beleving met betrekking tot fietsen is en wat de aandachtspunten voor fietsen zijn. Als referentie voor toekomstige metingen gelden de resultaten van de Fietsmonitor 2022. Een samenvatting van de resultaten staan in bijlage 2, de meest relevante informatie over gebruik staat in het navolgende tekstkader.

Gebruik. Panelleden gebruiken de fiets:

- Dagelijks: 13% van alle panelleden gebruikt de elektrische fiets dagelijks en 16% van hen gebruikt de niet-elektrische fiets dagelijks;
- 2 tot 6 keer per week: van de panelleden gebruikt 20% de elektrische fiets 2-6 keer per week en 26% van hen gebruikt de niet-elektrische fiets 2-6 keer per week;
- Nooit: van de panelleden gebruikt 54% de elektrische fiets nooit en 30% van hen gebruikt de niet-elektrische fiets nooit.

Redenen om niet te fietsen (vraag gesteld aan panelleden die 1 keer per week of minder fietsen, wat minder is dan het Nederlandse gemiddelde, is naar de reden daarvan gevraagd):

- Te lange afstand: 38% van deze panelleden geeft dit als reden aan;
- Weersomstandigheden: 18% van deze panelleden benoemt dit als reden;
- Niet van fietsen houden: voor 17% van deze panelleden geeft dit als belangrijkste reden;
- Andere reden: 35% van deze panelleden noemt dit.

Belangrijkste redenen om te fietsen (vraag gesteld aan panelleden die gebruik maken van een (elektrische) fiets):

- Gezondheid: 91% van deze panelleden noemt dit als reden;
- Milieu: 60% van deze panelleden benoemt dit als reden;
- (Lagere) kosten: 42% van de panelleden noemt dit als reden;
- Parkeergemak: dit wordt door 35% van de panelleden benoemd;
- Kortere reistijd: dit is door 29% van de panelleden benoemd.

Uit de fietsmonitor (inwonerspanel gemeente Steenwijkerland) blijkt een "Te lange afstand" een belangrijke reden om niet te fietsen. Door het verkorten van fietsroutes kan voor een deel van de gebruikers deze belemmering worden weggenomen.

2.4 Klimaatakkoord en Sustainable Development Goals

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord is een belangrijk deel van het Klimaatverdrag van Parijs voor Nederland ingevuld. Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de afname van de uitstoot van CO₂. In 2030 moet deze verminderd zijn met 49% vergeleken met 1990. In 2050 moet de uitstoot met 95% zijn afgenomen.

Als we in Steenwijkerland de nationale doelstelling halen om het aantal verplaatsingen per fiets (inclusief de elektrische fiets) met 20% te laten toenemen (in 10 jaar) en 20% minder de auto te pakken (t.o.v. 2019) wordt er 6% minder CO₂ uitgestoten (=14 KT).

Sustainable Development Goals (SDG's)

In 2015 zijn binnen de Verenigde Naties de duurzame ontwikkelingsdoelen voor 2030 met alle 196 deelnemende landen afgesproken. Deze Sustainable Development Goals (SDG's) zijn zeventien doelen om de armoede in de wereld te stoppen, de planeet te beschermen, het leven te verbeteren en perspectief te bieden voor iedereen, overal ter wereld. De gemeente Steenwijkerland heeft deze SDG's omarmt. De acties en projecten uit het fietsplan dragen bij aan de volgende SDG's:



De fiets is vrijwel de goedkoopste vorm van mobiliteit. Minima kunnen met de fiets onvoorwaardelijk mobiel zijn en kunnen eenvoudig ook middelgrote afstanden afleggen, zonder dat het een vermogen kost. Regelingen waarbij werkgevers meebetalen aan een (elektrische) fiets voor werknemers zorgen ervoor dat iedereen een kans krijgt om de fiets te pakken en de auto te laten staan.



Fietsen is een activiteit die bijdraagt aan de gezondheid. Dagelijks fietsen verbetert zowel je fysieke als mentale gezondheid. Door vaker de fiets te pakken neemt ook de uitstoot van broeikasgassen af en is er minder luchtverontreiniging. Fietsen is goed in te passen in de dagelijkse routine. Zoals forensen die nu op de (elektrische) fiets naar het werk gaan waar ze voorheen de auto pakten.



Fietsen is de meest energiezuinige vorm van vervoer. Fietsen is goed te combineren met het openbaar als oplossing voor de *first* en *last mile* van de reis.



Door te kiezen voor de fiets in plaats van de auto zorgen we voor minder ronkende, langzaam rijdende of stilstaande auto's. Door meer te ontwikkelen vanuit de fiets en in drukke gebieden minder ruimte te reserveren voor de auto houden we de leefbaarheid in de stad en blijft deze aantrekkelijk en bereikbaar voor meer mensen.



In de stad is de fiets een prima vervanger voor de auto. Steeds meer binnensteden weren de auto's in de binnenstad om aan fietsers en voetgangers meer ruimte te bieden. Door voor de korte afstanden in de stad vaker de fiets te pakken neemt het risico op ongevallen af, is er minder lawaai en stank. Wanneer de parkeervraag afneemt ontstaan er ook mogelijkheden voor meer groen in de binnenstad.



Wanneer we de fiets pakken verbruiken we geen fossiele brandstof. Het verkiezen van de auto in plaats van de fiets is een directe klimaatactie. Hoe mooi is dat? Gemiddeld is de CO₂-uitstoot van een benzineauto 224 gram per reizigerskilometer, bij een fietser is dat 0 (nul)!

Brede welvaart en positieve gezondheid

De verbetering van de fietsinfrastructuur en de stimuleringsacties dragen bij aan een gemeente waarin inwoners tevreden zijn met hun leven en zich gezond en veilig voelen. Deze beleving van 'brede welvaart' is de droom. In figuur 4 is de term Positieve Gezondheid vertaald naar het fysieke domein.



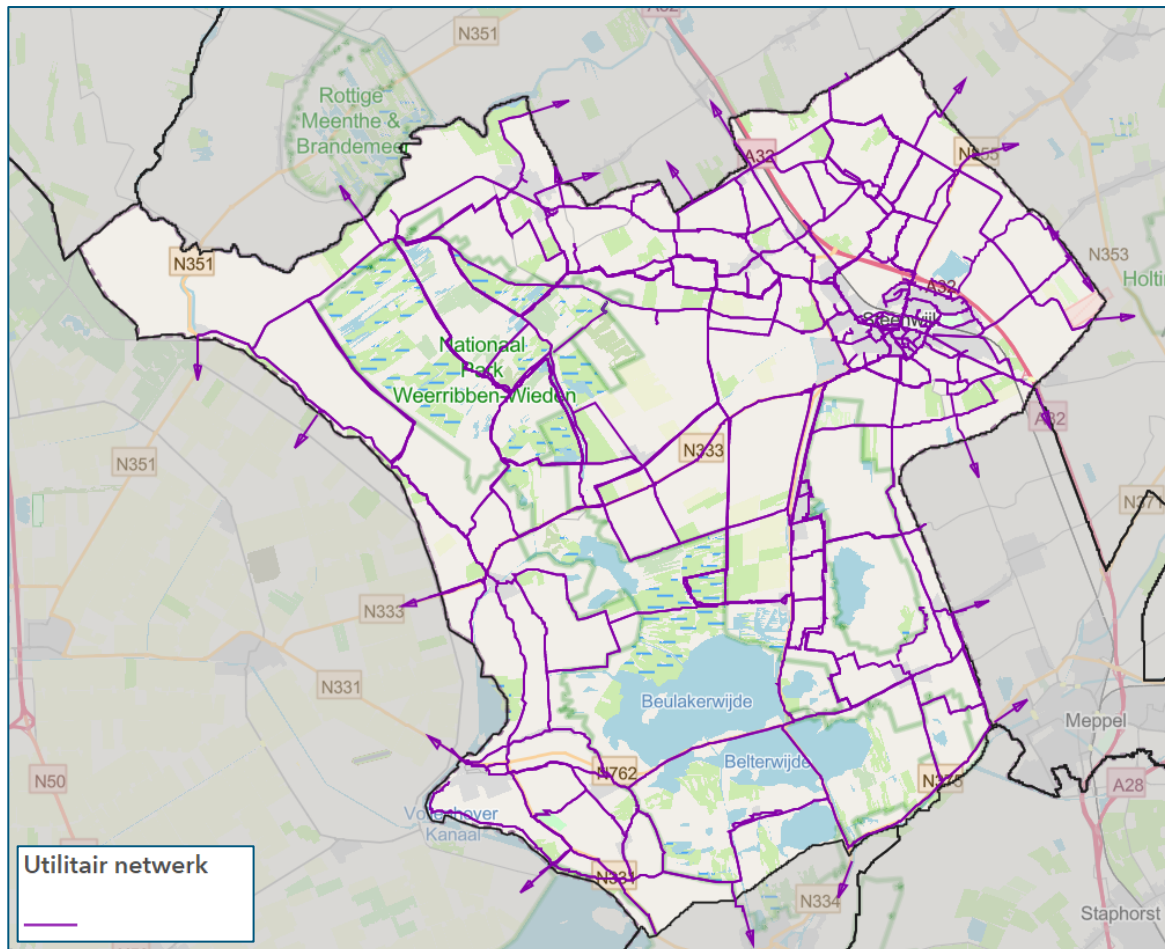
Figuur 3: Positieve gezondheid vertaald naar het fysieke domein (iph, 2023).

3 Fietsinfrastructuur

3.1 Huidig fietsnetwerk gemeente Steenwijkerland

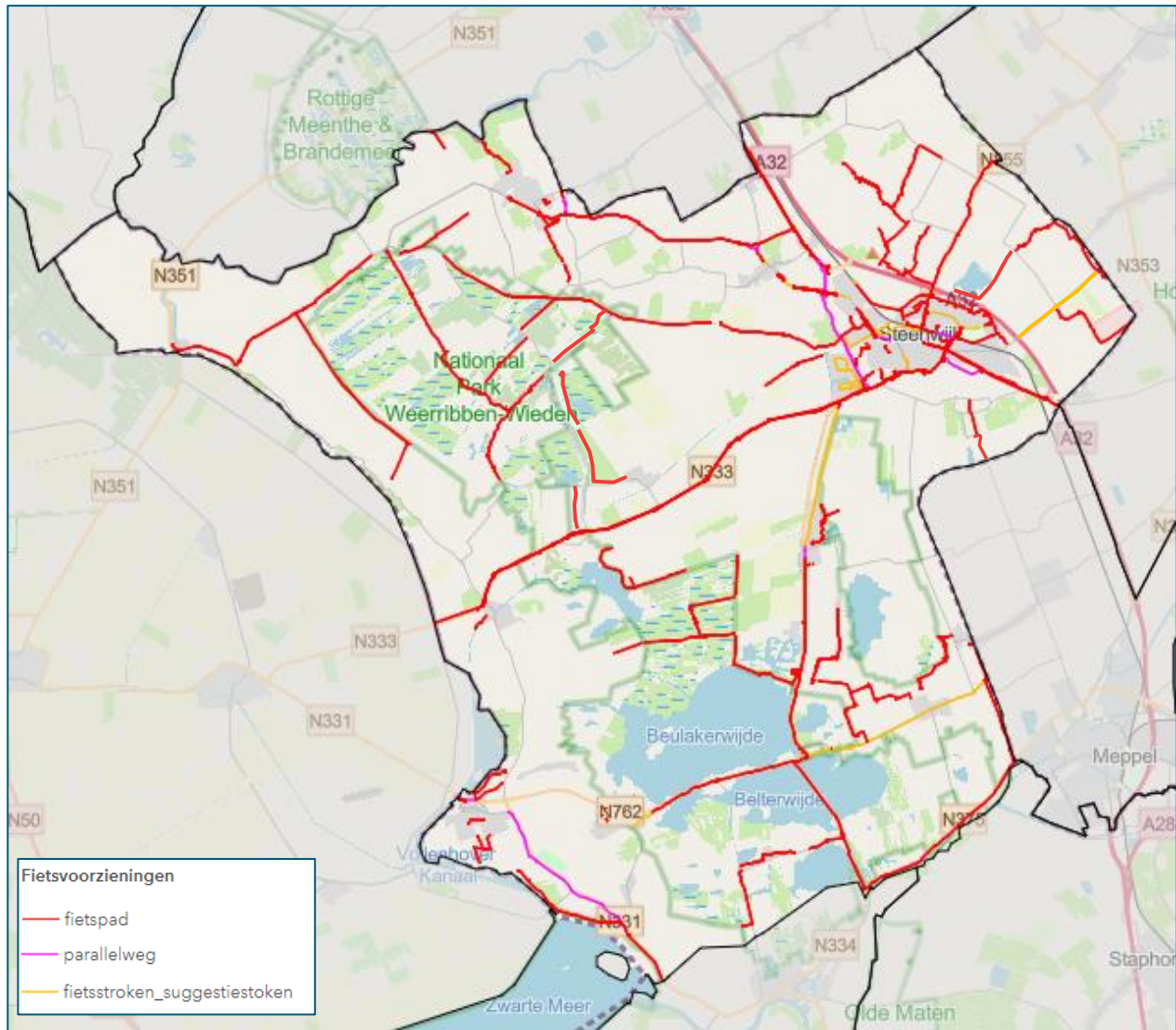
Utilitair netwerk

Het huidige utilitaire fietsnetwerk van de gemeente Steenwijkerland is weergegeven in figuur 4. Dit netwerk bestaat uit de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente.



Fietsvoorzieningen

De bestaande fietsvoorzieningen in de gemeente Steenwijkerland plus de reeds geplande nieuwe fietspaden in de gemeente zijn weergegeven in figuur 5.



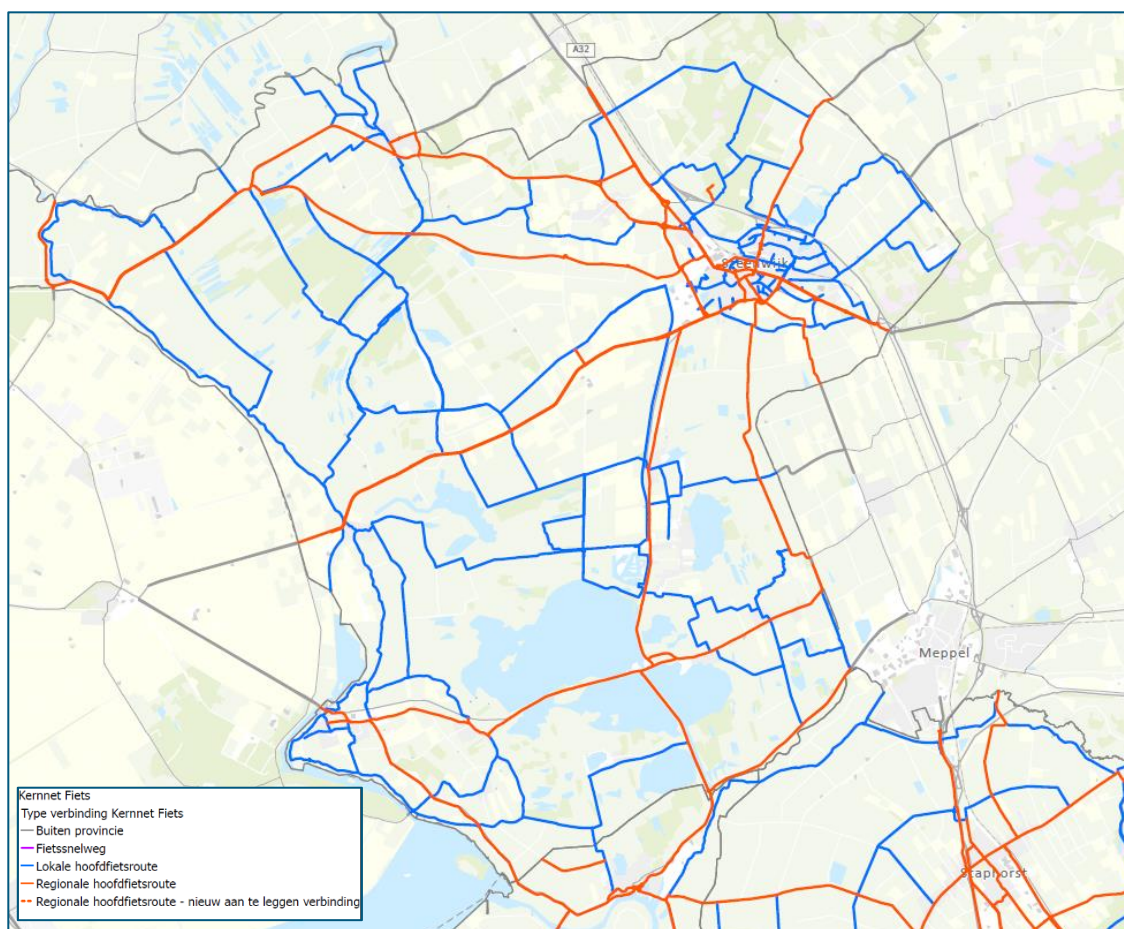
Figuur 5: Bestaande fietsvoorzieningen gemeente Steenwijkerland

3.2 Kernnet Fiets Overijssel

Netwerk

In het kader van het NTF zijn provincies gevraagd een contourenschets aan te leveren van het fietsnetwerk binnen elke provincie. Als input voor deze contourenschets heeft de provincie Overijssel toegewerkt naar het Kernnet Fiets. Het doel hiervan is om te komen tot een gedragen netwerk dat als toetsinstrument dient voor te nemen maatregelen en het behalen van de doelstelling, zoals verwoord in het Koersdocument Fiets van de provincie. Gemeenten zijn gevraagd hiervoor input te leveren op het gebied van het fietsnetwerk en relevant fietsbeleid. Bij het Kernnet Fiets Overijssel is onderscheid gemaakt tussen 3 lagen: fietssnelwegen/snelfietsroutes, regionale hoofdroutes en lokale hoofdroutes.

De eerste vaststelling van het Kernnet Fiets Overijssel vond plaats in 2017. Als gevolg van wijzigingen in het fietsnetwerk en beleid van de gemeenten is het netwerk in 2020 geactualiseerd. De gemeente Steenwijkerland heeft voor Kernnet Fiets Overijssel het volgens haar gewenste fietsnetwerk binnen de gemeente aangeleverd. Dit betreft het wensbeeld van de gemeente. Deze routes zijn toegevoegd aan de routes die zijn aangedragen vanuit de NTF en provincie Overijssel. Het Kernnet Fiets Overijssel voor de gemeente Steenwijkerland is weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: Kernnet Fiets Overijssel binnen gemeente Steenwijkerland

Inrichtingseisen

In het document: “Kernnet Fiets Overijssel Ontwerpprincipes Fiets” van de Provincie Overijssel en Movares (2022)³ zijn de ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het type fietsvoorziening en of deze fietsvoorziening onderdeel uitmaakt van het lokale of het regionale fietsnetwerk (conform Kernnet Fiets Overijssel). De inrichtingseisen zijn opgenomen in tabel 1.

De ontwerprichtlijnen van het Kernnet Fiets stellen over het algemeen hogere eisen aan de inrichting dan die conform Ontwerpwijzer fiets van het CROW. Zo wordt er in de Ontwerpwijzer fiets van het CROW gesproken van een minimale breedte van 2 meter voor een solitair fietspad in tweerichtingen (Kernnet fiets minimaal 3 meter lokaal en 3,5 meter regionaal). Voor een vrijliggend fietspad geldt conform de CROW-richtlijnen een minimale breedte van 2 meter bij eenrichting (Kernnet fiets 2 meter lokaal en 3 meter regionaal) en 2,5 meter in geval van tweerichtingen (Kernnet fiets 3 meter lokaal en 3,5 meter regionaal)

De gemeente Steenwijkerland hanteert vanaf heden:

- Voor het fietsnetwerk dat binnen Kernnet Fiets Overijssel valt, de “Kernnet Fiets Overijssel Ontwerpprincipes Fiets” van de Provincie Overijssel en Movares (2022) (tabel 1).
- Voor het overige netwerk de ontwerpprincipes conform de Ontwerpwijzer fiets van het CROW.

Type fietsverbinding	Breedte fietsvoorziening									
	Intensiteit									
	1		2		3		4		5	
	etmaal	Drukte spitsuur	etmaal	Drukte spitsuur	etmaal	Drukte spitsuur	etmaal	Drukte spitsuur	etmaal	Drukte spitsuur
	0-250	<50	250-750	50-150	750-1750	150-350	750-3750	350-750	>3750	>750
1 richting fietspad bromfietspad	2,00 m 2,50 m		2,50 m 2,50 m		3,00 m 3,00 m		3,50 m 4,00 m		3,50 m 4,50 m	
2 richting fietspad Bromfietspad	2,50 m 2,50 m		2,50 m 3,50 m		3,50 m 4,00 m		4,00 m 4,50 m		4,00 m 5,00 m	
Fietsstrook	Bij voorkeur 2x 2,20 meter en minimaal 2x 1,70 m (excl. 0,10 m breedte belijning)									
Fietsstraat (1 richting auto)	Rijbaanbreedte is minimaal 3,60 m (incl. rabatstroken van 0,30 m breed) Minimale rijbaanbreedte van 3,60 m is mogelijk tot een maximum van 50 mvt/uur. Bij hogere intensiteiten autoverkeer is een breedte van 4,20 m gewenst. E.e.a. afhankelijk van fietsintensiteiten. De maximale rijbaanbreedte is 5,90 m (incl. Rabatstroken van max 0,40 m breed)									
Fietsstraat (2 richting auto)	Rijbaanbreedte is minimaal 4,50 m (incl. twee rijlopers van 2,00 m en een middenstrook van 0,50 m breed) Minimale rijbaanbreedte van 4,50 m is mogelijk tot een maximum van 50 mvt/uur. Bij hogere intensiteiten autoverkeer is een breedte van 4,80 m gewenst. E.e.a. afhankelijk van fietsintensiteiten. De maximale rijbaanbreedte is 7,30 m (incl. Een middenstrook van max 1,50 m of rabatstroken van max 0,40 m breed)									

Tabel 1 Inrichtingseisen fietsvoorzieningen Kernnet Fiets Overijssel

Het is de ambitie van de provincie om het Fietsnetwerk Overijssel te laten voldoen aan de inrichtingseisen uit tabel 1. De provincie wil met de betrokken gemeenten investeren in het realiseren van ontbrekende schakels en verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk (zie ook paragraaf 3.3).

³ Provincie Overijssel & Movares. (2018, juli). KERNNET FIETS OVERIJSEL ONTWERPPRINCIPES FIETS. <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/5c43de68-1572-412b-9490-dc8e02669a3f/E80-MWI-KA-1800127-Movares-Ontwerpprincipes-Kernnet-Fiets-definitief.pdf.aspx>

Bewegwijzering

Het huidige netwerk van fietsbewegwijzering binnen de gemeente Steenwijkerland is gericht op recreatief gebruik en kent twee systemen:

- 1 De wit/rode fietsbewegwijzering;
- 2 De fietsknooppuntenroutes.

Beide systemen zijn aan vervanging toe. De NBD heeft een plan opgesteld voor de actualisatie en vervanging van de wit/rode bewegwijzering. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Bewegwijzering plaatsen voor geografische bestemmingen. Dit is de basisstructuur (recreatief verkeer gebruikt de knooppuntroutes);
- Naar grotere kernen verwijzen ter oriëntatie: de grotere kernen staan altijd (c.q. ook op grotere afstand) op de borden;
- Naar buurtschappen verwijzen vanaf de basisstructuur;
- TOP's (toeristische overstappunten) worden in de basisstructuur opgenomen.

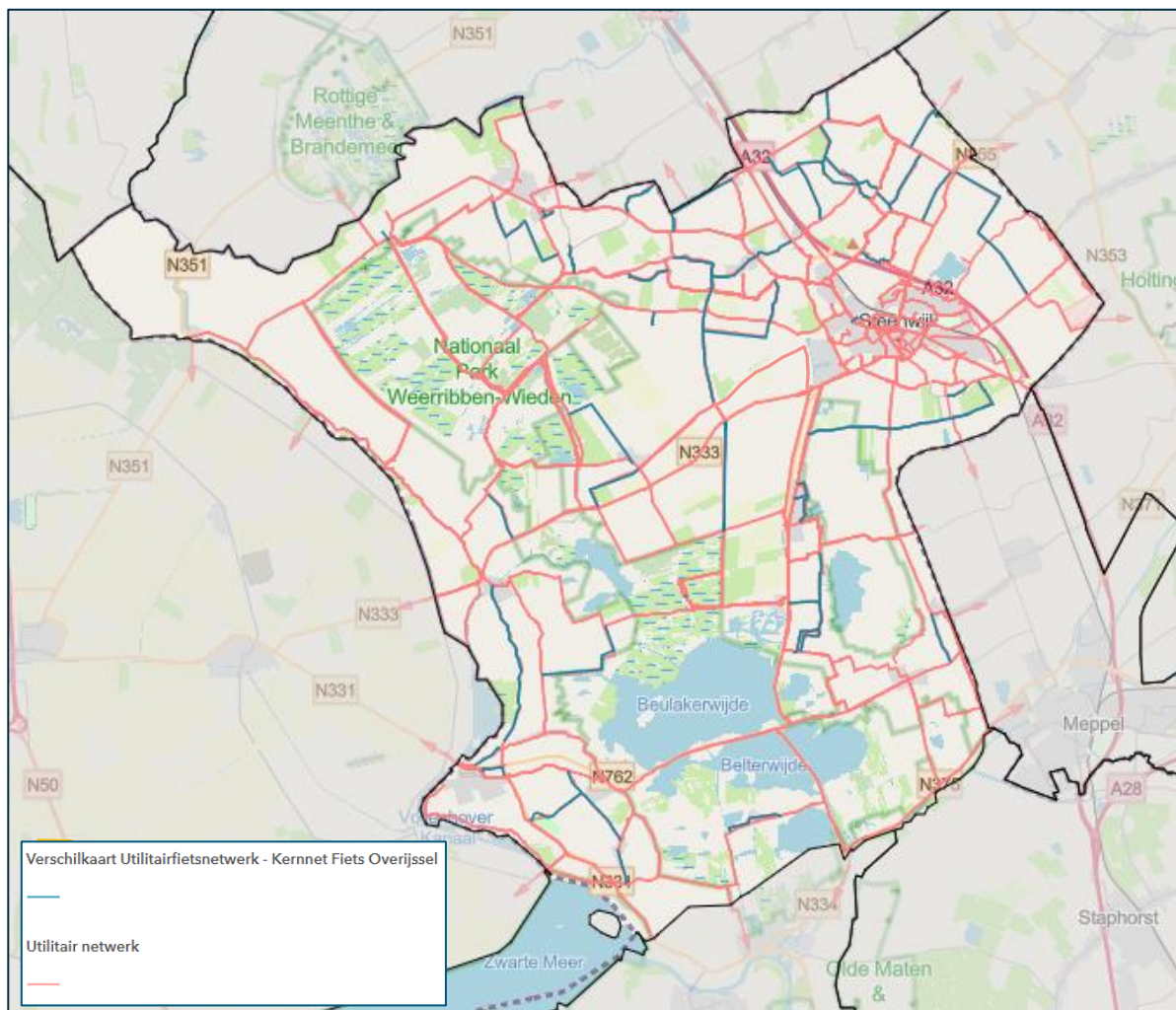
Deze uitgangspunten zijn vanaf nu ook uitgangspunt voor de gemeente Steenwijkerland. De vervanging is gestart in 2022 en loopt door in 2023.

Samen met andere gemeenten in de kop van Overijssel wordt door Routenetwerk Oost momenteel gewerkt aan een revisie van de fietsknooppunten- en wandelroutes. De aanpassingen leiden tot een netwerk met extra belevingswaarde voor de gebruiker, een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor een periode tot 10 jaar, betere gebruiksvriendelijkheid voor internationale bezoekers, daling van het aantal meldingen van vernielingen en besparing op kosten van bermmaaien. Vervanging staat gepland voor 2023.

3.3 Vergelijking Kernnet Fiets en utilitair fietsnetwerk Steenwijkerland

In figuur 7 zijn het Kernnet Fiets en het utilitaire fietsnetwerk met elkaar vergeleken. Dit is van belang omdat de provincie Overijssel wil investeren in het Kernnet Fiets Overijssel en daarvoor subsidie beschikbaar stelt. Deze investeringen zijn bedoeld om ontbrekende schakels te realiseren en de kwaliteit van bestaande fietsinfrastructuur te verbeteren en/of veiliger te maken.

De kosten voor de realisatie van ontbrekende schakels in en het verbeteren van de kwaliteit van fietsroutes of -infrastructuur die geen deel uitmaken van het Kernnet Fiets Overijssel dienen gemeenten zelf te financieren. Het utilitaire fietsnetwerk bevat meer routes dan het Kernnet Fiets Overijssel. Dat komt omdat het Kernnet Fiets Overijssel betrekking heeft op de hoofdroutes binnen de provincie. Voor de gemeente Steenwijkerland zijn er echter meer fietsroutes van belang dan alleen die van het Kernnet Fiets. Dat betreft vooral fietsroutes om kernen binnen de gemeente met elkaar te verbinden.

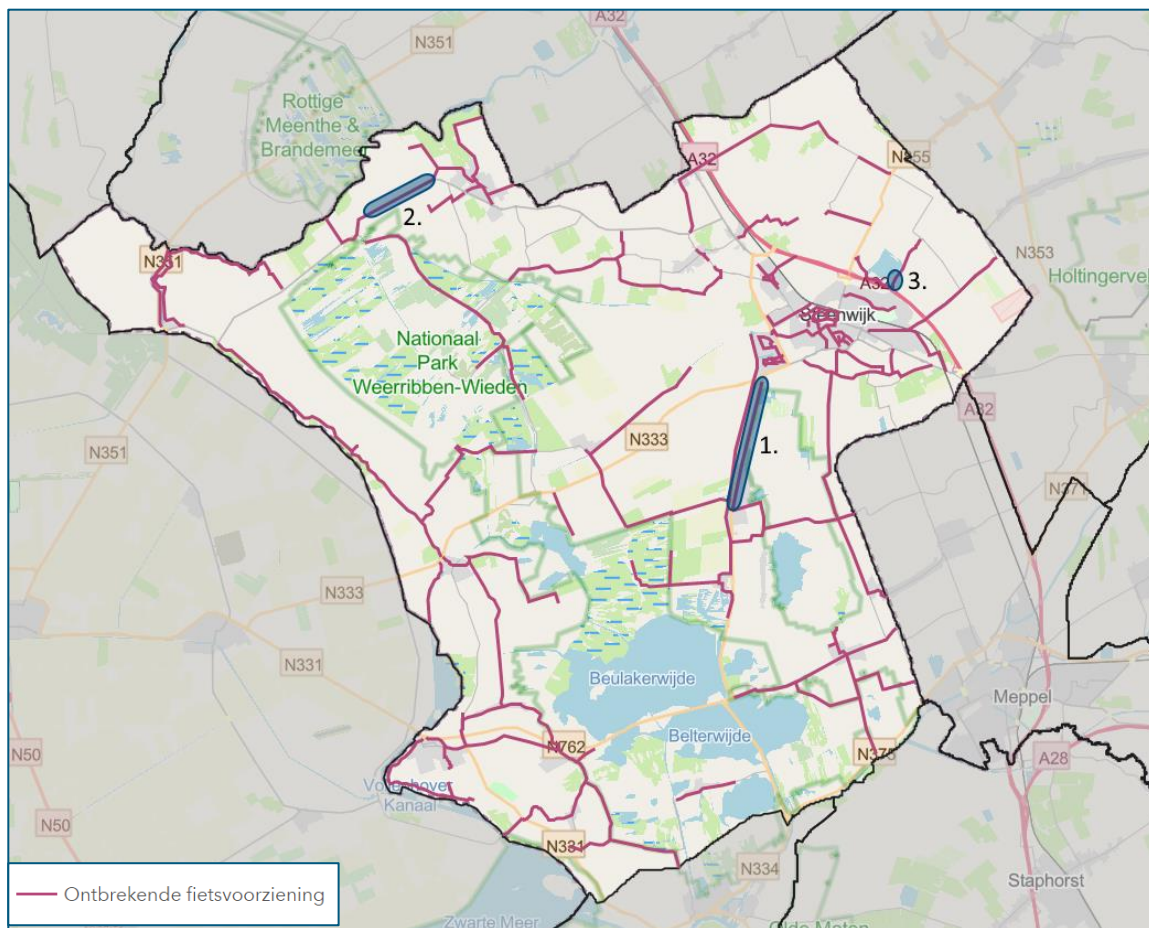


Figuur 7: Utilitair fietsnetwerk gemeente Steenwijkerland

Uit figuur 7 blijkt dat een heel groot deel van het utilitaire netwerk in Steenwijkerland overeenkomt met het Kernnet Fiets Overijssel (de rode lijnen). Voor dat deel van het netwerk kan de gemeente samen met de provincie optrekken bij de verbetering van het fietsnetwerk en is subsidie mogelijk. Voor de overige fietsroutes (de blauwe lijnen) dient de gemeente zelf keuzes te maken en deze volledig te financieren.

3.4 Ontbrekende fietsvoorzieningen op delen Kernnet Fiets

In figuur 8 is een vergelijking gemaakt tussen de bestaande fietsvoorzieningen in de gemeente en het Kernnet Fiets Overijssel.



Figuur 8: Ontbrekende (voldoende) fietsvoorzieningen Kernnet Fiets

Uit figuur 8 blijkt dat een deel van het Kernnet Fiets Overijssel in Steenwijkerland geen fietsvoorzieningen heeft en daarmee niet voldoet aan de minimale inrichtingseisen van het Kernnet Fiets. In andere gevallen is er wel een fietsvoorziening aanwezig, maar voldoet deze niet aan de minimale inrichtingseisen. Er zijn dus flinke investeringen nodig om naar het eindbeeld toe te werken waarbij het Kernnet Fiets Overijssel voldoet aan de inrichtingseisen. Dat is niet erg en hoeft ook niet in korte tijd. Van belang is om weloverwogen in stappen toe te werken naar het eindbeeld. In dat kader hebben de volgende routes uit figuur 8 uit oogpunt van kwaliteit en verkeersveiligheid prioriteit:

- 1 Steenwijk-Giethoorn. Voor die route is het de wens om de kwaliteit, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid te verbeteren;
- 2 Oldemarkt-Ossenzijl (Ossenzijlweg, N761). Daar ontbreekt een fietspad, aanwonenden en overige fietsers fietsen hier op de rijbaan waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur. Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig;
- 3 Oostermeenthepad-Eeserwoldpad-De Wulpen. Hier ontbreekt een fietsroute inclusief onderdoorgang van de A32.

3.5 Fietsverbindingen met een te hoge omrijfactor

De gemeente Steenwijkerland wil een directe fietsverbinding tussen de kernen en in Steenwijk. Dat is in de huidige situatie niet altijd mogelijk waardoor een langere route ontstaat. De gemeente hanteert in de Strategische Mobiliteitsvisie een maximale omrijfactor van 1,25. De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand.

Tussen kernen

Uit de Strategische Mobiliteitsvisie zijn alleen de omrijfactoren groter dan 1,25 bekend (zie tabel 2) tussen de grote kernen in de gemeente. Niet bekend is welke herkomst- en bestemmingspunten precies zijn gehanteerd bij het bepalen van de omrijfactoren. Voor het Fietsplan zijn voor de betreffende relaties tussen kernen de hemelsbrede afstand, de huidige fietsafstand en huidige fietstijd, over de bestaande verbinding toegevoegd. Dit maakt het mogelijk om de omrijfactoren in perspectief van afstand en tijd te plaatsen. Zie tabel 2.

Fietsverbindingen tussen kernen met omrijfactor > 1,25				
Verbinding	Factor ⁴	Hemelsbrede afstand	Huidige fietstijd	Oorzaak
Meppel – Giethoorn	1,54	9,51 km	43 min (13,7 km)	Kruising barrières (Waterpartijen, N375)
Oldemarkt – Wolvega	1,49	6,4 km	27 min (9,1 km)	Kruising bebouwing, waterpartijen
Wanneperveen – Giethoorn	1,49	5 km	23 min (7,7 km)	Kruising natuurgebied
Ossenzijl – Wolvega	1,47	9 km	43 min (14 km)	Kruising waterpartijen
Blokzijl – Wanneperveen	1,36	11 km	48 min (15,3 km)	Kruising natuurgebied
Blokzijl – Giethoorn	1,35	8 km	11 km (34 min)	Kruising natuurgebied
Vollenhove ⁵ - Giethoorn	1,31	11 km	15 km (46 min)	Kruising natuurgebied

Tabel 2 Fietsverbindingen tussen kernen met een omrijfactor > 1,25

Uit de analyse en resultaten uit tabel 2 blijkt dat het vanwege kwetsbare natuur en het waterrijke gebied binnen de gemeente niet mogelijk is om voor deze verbindingen de fietsafstand met nieuwe infrastructuur te verkorten en daarmee de omrijfactoren te verkleinen.

Naast deze grote kernen zijn er nog meer kernen in de gemeente. Als de fietsverbindingen tussen die kernen worden beschouwd, zijn er nog twee potentiële nieuwe verbindingen:

- 1 Blankenham-Kalenberg;
- 2 Belt-Schutsloot-Heetveld/Sint-Jansklooster.

Beide verbindingen passen bij de ambitie om fietsen zoveel mogelijk te stimuleren, maar ze doorsnijden beiden een natuurgebied. Ook voor deze verbindingen is het daarmee in principe onmogelijk om de afstand door middel van nieuwe infrastructuur te verkorten.

⁴ Uit Strategische Mobiliteitsvisie

⁵ In Vollenhove wordt het voetpad aan de westzijde van de voetbalvelden veelvuldig gebruikt door fietsers. Deze route is een ontbrekende schakel in Vollenhove en draagt bij aan het verkorten van de fietsroute naar het centrum van Vollenhove.

In Steenwijk

Ook voor Steenwijk is in het kader van de Strategische Mobiliteitsvisie bepaald welke fietsverbindingen een hogere omrijfactor hebben dan 1,25. Deze zijn in tabel 3 weergegeven. Ook hier zijn voor het Fietsplan voor de betreffende relaties de hemelsbrede afstand, de huidige fietsafstand en huidige fietstijd toegevoegd.

Verbinding	Factor ⁶	Fietsverbindingen binnen Steenwijk met omrijfactor > 1,25		
		Hemelsbrede afstand	Huidige fietstijd	Oorzaak
Tuk – Groot Verlaat	1,99	1,63 km	10 min (3,2 km)	Ruxveenseweg
Oostermeenthe west – Dolderkanaal	1,83	1,4 km	9 min (2,5 km)	Spoorweg
Oostermeenthe west – Station	1,64	1 km	5 min (1,64 km)	Spoorweg
Binnenstad – Station	1,54	0,5 km	2 min (0,77 km)	Voetgangersgebied
Oostermeenthe west – Groot Verlaat	1,51	3 km	15 min (4,5 km)	Spoorweg
Tuk – Oostermeentherand	1,46	2,5 km	11 min (3,65 km)	Spoorweg
Tuk – Station	1,38	1,7 km	9 min (2,4 km)	Bedrijventerrein langs spoor
Oostermeenthe oost - Oostermeentherand	1,31	0,65 km	3 min (1 km)	Steenwijker AA

Tabel 3 Fietsverbindingen Steenwijk met een omrijfactor >1,25

De omrijfactor in de kern Steenwijk wordt veroorzaakt door de volgende barrières:

- Spoorlijn, aan de westzijde en ter hoogte van het station ontbreken spoorkruisingen voor noord-zuidverbindingen. Hier is/zijn fietstunnel(s) gewenst;
- Bedrijventerrein Oostermeentherand met de A32 en de Steenwijker Aa. Deze is uitsluitend toegankelijk vanuit de west- en oostzijde;
- Ruxveenseweg (N334). Deze heeft weinig oversteekmogelijkheden;
- Bedrijventerrein Dolderkanaal. Hier ontbreekt een goede fietsverbinding tussen het station en Tuk;
- Voetgangersgebied Gasthuisstraat en Kerkstraat. Er is nu slechts een beperkt aantal fietsmogelijkheden in noord-zuid en oost-west richting in het centrum;
- Stroomweg A32.

Hier zijn mogelijkheden om de omrijfactoren te verkleinen. Om dat te realiseren zijn infrastructurele maatregelen nodig.

⁶ Uit Strategische Mobiliteitsvisie

3.6 Fietsverbindingen met een hoge potentie

In de Strategische Mobiliteitsvisie zijn fietsverbindingen met een hoge potentie qua fietsgebruik onderscheiden. Dit is bepaald op basis van omvang inwoners en werkgelegenheid. De top-10 daarvan is weergegeven in tabel 4.

Num- mer	Verbinding	Soort route volgens Strategische Mobiliteitsvisie	Onderdeel Kernnet Fiets Overijssel
1	Steenwijk – Meppel	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als regionale/lokale hoofdroute. Wens gemeente is doorfietsroute
2	Steenwijk – Wolvega	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als regionale hoofdroute. Wens gemeente is doorfietsroute
3	Steenwijk – Steenwijkerwold	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als lokale hoofdroute
4	Steenwijk – Giethoorn	Recreatief/utilitair	Ja, als regionale hoofdroute. Wens gemeente deze route te verbeteren
5	Meppel – Giethoorn	Recreatief	Ja, als regionale hoofdroute
6	Steenwijk – Oldemarkt	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als regionale hoofdroute
7	Wolvega – Oldemarkt	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als lokale hoofdroute
8	Steenwijk – Willemsoord	Doorfietsroute/recreatief	Ja, als regionale hoofdroute. Wens gemeente is doorfietsroute
9	Vollenhove – Sint Jansklooster	Recreatief	Ja, als regionale hoofdroute
10	Blokszyl - Vollenhove	Recreatief	Ja, als lokale hoofdroute

Tabel 4 Top-10 fietsverbindingen tussen kernen met potentie op basis van aantal inwoners en werkgelegenheid

Op basis van tabel 4 wordt geconcludeerd dat alle fietsverbindingen die in de Strategische Mobiliteitsvisie zijn benoemd als verbindingen met een hoge potentie onderdeel zijn van het Kernnet Fiets Overijssel. Dit maakt het mogelijk om de kwaliteit van deze fietsverbindingen in samenwerking met de provincie in stand te houden danwel te verbeteren.

Met betrekking tot de fietsverbinding (Zwolle-Staphorst) Meppel-Steenwijk-Wolvega (en eventueel verder tot aan Heerenveen) heeft de gemeente de ambitie om daarvoor een doorfietsroute te realiseren. Deze ambitie gaat verder dan in het Kernnet Fiets Overijssel is vastgelegd.

In de Strategische Mobiliteitsvisie zijn verder de volgende verbindingen als doorfietsroute aangegeven: 3, 6, 7, 8 (zie tabel 4). De inrichtingskenmerken van een doorfietsroute gaan verder dan die van een lokale of regionale hoofdroute. In het kader van het Fietsplan is geconcludeerd dat de categorisering als regionale of lokale hoofdroute beter passend is voor de betreffende verbindingen. De gemeente sluit voor die verbindingen dan ook aan bij het Kernnet Fiets Overijssel.

3.7 Verkeersveiligheid fietsen

De mate waarin veilig gefietst kan worden, heeft ook invloed op het fietsgebruik. Daarom wordt ook ingegaan op de huidige stand van zaken met betrekking tot verkeersveiligheid voor fietsers alsmede aandachtspunten en mogelijkheden voor het verbeteren daarvan. Vanuit de fietsmonitor blijkt dat de pannelleden ontevreden zijn over verkeersveiligheid op het fietswegennet (32% van de inwoners van Steenwijk, 26% van de inwoners binnen de overige kernen), zo ook de verlichting (sociale veiligheid). De ontevredenheid over verlichting is binnen Steenwijk lager dan in de overige kernen en het buitengebied van Steenwijkerland.

Openbare verlichting

Als uitgangspunt bij verlichting in de openbare ruimte hanteren we het uitgangspunt “donker waar het kan, licht waar het moet”. Dit is vertaald in het gemeentelijk beleidsplan Openbare Verlichting.

Openbare verlichting wordt in eerste instantie gebruikt om het gebruik van een weg te reguleren.

Verlichting op onoverzichtelijke situaties, drukke plekken en op locaties waar meerdere verkeersstromen samenkomen is dan ook onontbeerlijk. Locaties die daar niet aan voldoen kunnen minder worden verlicht.

Langs een aantal fietspaden is verlichting aanwezig als oriëntatie op de route. De objectieve veiligheid op fietspaden neemt niet of nauwelijks toe bij het plaatsen van verlichting doordat deze het verschil tussen donker en licht juist versterken. De fietser/wandelaar ziet dan alleen de weg en niet wie zich daarbuiten verstoppen. Vanuit het behoud van donkerte en de beperkte meerwaarde van verlichting wordt daarom de openbare verlichting langs fietspaden niet uitgebreid. Door bij de keuze van verhardingsmateriaal te kiezen voor een lichte kleur, zo nodig met de toepassing van belijning, wordt de zichtbaarheid van de fietsinfrastructuur bevorderd. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van obstakels langs fietspaden in de donkere uren. Met name de herkenbaarheid van hekjes, paaltjes maar bijvoorbeeld ook bruggetjes vragen om een maatwerk oplossing.

De verkeersveiligheid in Steenwijkerland is op twee manieren beschouwd:

- Objectieve verkeersveiligheid (op basis van ongevallencijfers);
- Verkeersveiligheid vanuit het SPV (op basis van een risicogestuurde benadering).

Objectieve verkeersveiligheid

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen met fietsers en E-bikes in Steenwijkerland in de periode van 1 januari 2014 tot 1 januari 2022 is weergegeven in tabel 5. Hierin valt het volgende op:

- Het aantal geregistreerde verkeersongevallen met fietsers en E-bikes varieert van minimaal 25 in 2016 tot 41 in 2015. Voor het aantal slachtoffers varieert het van minimaal 9 in 2018 tot 32 in 2015;
- Het aantal verkeersdoden fluctueert van 0 tot 3 per jaar;
- Het laagste aantal ongevallen, slachtoffers, gewonden en doden is geregistreerd in 2018.

Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	23	18	18	0
2015	28	26	25	1
2016	20	18	17	1
2017	19	15	15	0
2018	17	8	8	0
2019	25	17	16	1
2020	25	14	13	1
2021	18	14	11	3
2022	19	12	12	0

Tabel 5 Gemiddelde verkeersongevallencijfers fietsers en E-bikes 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

Als het aantal verkeersongevallen met fietsers en E-bikes in 2022 wordt vergeleken met het totaal aantal verkeersongevallen in de gemeente in 2022 (zie tabel 6) dan blijkt:

- Bij 10% (9%) van alle verkeersongevallen is een fietser of E-bike betrokken;
- 34% (40%) van alle verkeersslachtoffers valt bij verkeersongevallen met fietsers of E-bikes;
- 40% (37%) van alle verkeersgewonden valt bij verkeersongevallen met fietsers of E-bikes;
- 0 % (41%) van alle verkeersdoden binnen Steenwijkerland valt bij verkeersongevallen met fietsers of E-bikes.

Tussen haakjes staat het gemiddelde percentage over de periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

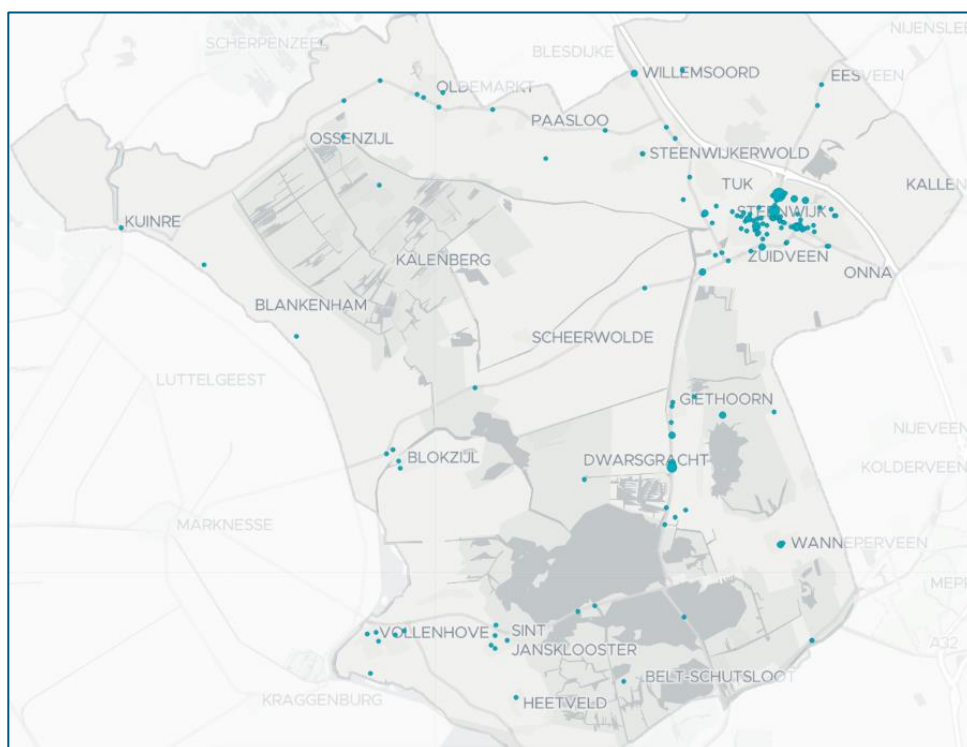
Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	280	47	47	0
2015	257	59	58	1
2016	288	36	35	1
2017	279	42	40	2
2018	205	27	27	0
2019	236	45	42	3

Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2020	187	29	28	1
2021	157	28	24	4
2022	192	35	30	5

Tabel 6 Totaal aantal ongevallencijfers Steenwijkerland, periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

De locaties van de verkeersongevallen met fietsers en E-bikes 1 januari 2014 tot 1 januari 2023 zijn weergegeven in figuur 9. Daarbij valt op:

- Binnen kernen vinden ongevallen voornamelijk plaats binnen Steenwijk (figuur 8), Vollenhove en Blokzijl;
- In het buitengebied vinden de verkeersongevallen vooral plaats op locaties waar geen fietsinfrastructuur aanwezig is (rondom Giethoorn, Ossenzijl, Oldemarkt en Sint Jansklooster);
- Opvallend zijn de ongevallen rondom Giethoorn, hier vinden de ongevallen plaats op een locatie met een vrijliggende fietsvoorziening.



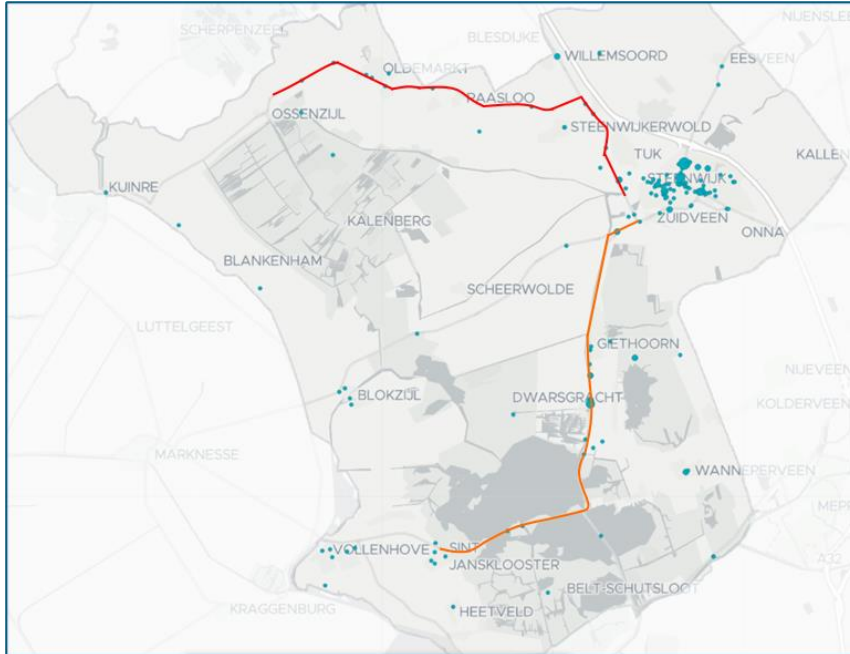
Figuur 9 Locatie fiets en E-bike ongevallen gemeente Steenwijkerland, periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

Uit de ongevallocaties valt een tweetal routes op (zie figuur 9):

- Steenwijk – Steenwijkerwold – Oldemarkt – Ossenzijl;
- Steenwijk – Giethoorn – Sint Jansklooster.

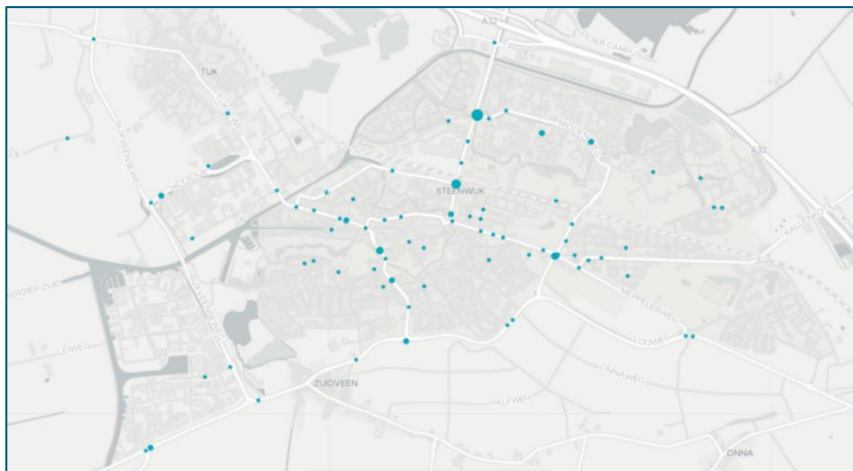
In paragraaf 3.3 worden drie fietsroutes genoemd waar de gemeente met voorrang aan de slag wil met als doel het verbeteren van de kwaliteit en de verkeersveiligheid op die routes. Twee van deze routes (Steenwijk-Giethoorn en Oldemarkt-Ossenzijl) komen uit de verkeersongevallenanalyse naar voren als

routes met naar verhouding veel verkeersongevallen (figuur 10). Dit onderschrijft de noodzaak om de kwaliteit van deze fietsverbindingen te verbeteren.



Figuur 10 Opvallende routes ongevallencijfers, periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

Van alle verkeersongevallen met fietsers en E-bikes binnen Steenwijkerland vindt 70% plaats in de kern Steenwijk. De locatie van deze ongevallen is weergegeven in figuur 11.



Figuur 11 Locatie verkeersongevallen met fietsers en E-bikes Steenwijk, periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2023

In figuur 11 vallen de volgende routes en locaties op:

- De oost-westverbinding: Meppelerweg – Goeman Borgesiusstraat – Woldpoort;
- De Stationsstraat – Eesveenseweg, met name de kruising Stationsstraat-Tramlaan en de kruising Eesveenseweg – Middenweg;
- Kornputsingel – Vendelweg.

Dit zijn de routes en locaties binnen de kern Steenwijk waar verkeersveiligheidswinst voor fietsers is te bereiken.

SPV2030

Uit de SPV risicoanalyse voor Steenwijkerland blijkt dat fietsers van 50 jaar of ouder (inclusief E-bikes), jongeren (16-24 jaar), fietsers binnen de bebouwde kom op kruispunten en fietsers buiten de bebouwde kom op wegvakken extra aandacht behoeven omdat zij een verhoogd risico lopen in het verkeerssysteem.

Specifieke locaties die vanuit het SPV naar voren komen zijn:

- Hoogeweg, Meentheweg;
Recreatieve route naar Kalenberg. Drukke recreatieve fietsroute gecombineerd met recreatief gemotoriseerd verkeer. De snelheden van het verkeer liggen hoog. Fietspad te smal.
- Weg van Twee Nijenhuisen/Vollenhoofsedijk;
Recreatieve route over de Oude Zuiderzeedijk. Veel recreatief fietsverkeer gecombineerd met recreatief gemotoriseerd verkeer en utilitair verkeer tussen Blokzijl en Vollenhove. De snelheden van het verkeer liggen hoog.
- Fietspad Ossenzijlerweg
GOW 80 zonder fietsvoorzieningen.
- Oldemarktseweg Thij
Weg is niet ingericht als 30 km/u weg.

De bovenstaande wegen zijn verbindingen waar de gemeente Steenwijkerland zich vanuit de risicogestuurde benadering van de verkeersveiligheid kan inspannen om de potentiële verkeersonveiligheid te verminderen.

In de dorpen Kalenberg, Giethoorn, Dwarsgracht en Belt-Schutsloot liggen paden langs grachten die van oudsher dienst doen als ontsluiting van de woningen. Deze paden zijn vanwege het gebruik verworpen tot fietspaden. In sommige situaties is dit de enige mogelijkheid gebleven om bij de woning te komen. Het karakter van deze dorpen aan het water in hun natuurlijke omgeving maakt dat ook veel recreanten gebruik maken van deze fietspaden. Niet elke fietsende recreant is zich echter bewust van de combifunctie van deze paden. Met name bij hogere snelheden kan er juist op deze smalle paden overlast en/of verkeersonveiligheid worden ervaren. Vanuit de genoemde kernen wordt aandacht gevraagd voor de veiligheid op deze paden. Samen met deze kernen wordt gekeken of en welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.8 Voorstel infrastructurele maatregelen

Met betrekking tot fietsinfrastructuur is een samenhangende aanpak nodig. Het betreft enerzijds het realiseren van ontbrekende schakels en anderzijds het verbeteren van de kwaliteit van het netwerk. Dit zal ertoe leiden dat fietsverbindingen korter worden en het fietscomfort alsmede de fietsveiligheid verbeteren. Dit zijn allemaal belangrijke aspecten om als gemeente een aantrekkelijke fietsgemeente te zijn.

Met betrekking tot fietsinfrastructuur worden de maatregelen uit tabel 7 voorgesteld. Het betreft die maatregelen die op (relatief) korte termijn kunnen worden gerealiseerd danwel een grote bijdrage leveren aan het compleet maken van het fietsnetwerk of een grote kwaliteitsverbetering zijn. Jaarlijks wordt beoordeeld welke nieuwe fietsinfrastructuurprojecten worden opgepakt om uiteindelijk een volledig fietsnetwerk van goede kwaliteit te hebben in Steenwijkerland.

Onderdeel
Algemeen
Samen met de provincie Overijssel inzetten op verbeteren van het Kernnet Fiets Overijssel conform de inrichtingskenmerken die daarbij horen
Als gemeente inzetten op verbeteren utilitair fietsnetwerk, zijnde geen onderdeel van het Kernnet Fiets conform de inrichtingseisen uit de Ontwerpwijzer Fiets van het CROW
Uniformeren van de bewegwijzering voor fietsroutes conform het plan dat daarvoor door de Nationale BewegwijzeringsDienst is gemaakt
Aanpassen bewegwijzering fietsknooppunten en -wandroutes op basis van de revisie die momenteel door Routenetwerk Oost wordt gemaakt
Ontbrekende fietsvoorzieningen Kernnet Fiets
Fietsroute Beulakerweg Giethoorn-Steenwijk (inrichten als fietsstraat)
Verbreden fietspaden langs Meppelerweg: - tussen Gagelsweg-Schansweg. Hoeft niet te worden verbreed a.g.v. uitbreiding Steenwijk Zuid-Oost. In kader van de uitbreiding kijken naar de inrichting van de Meppelerweg (fietsstraat?) - tussen Schansweg en rotonde oprit A32
Verbreden fietspad Hamspad (Lageweg-Bloksijlerdijk)
Verbreden Overlendepad tussen Weerdijk (Oldemarkt) en pontje
Verbreden Het Lange Pad (Oldemarkt-Meenteweg)
Verbreden Truilpad (Dwarsgracht)
Verkennen doorfietsroutes, te starten met die met de hoogste prioriteit:
Zwolle-Staphorst-Meppel-Steenwijk
Realisatie en verbetering bestaande fietsroutes op basis van verkeersveiligheid, te beginnen met:
De Stationsstraat – Eesveenseweg, met name de kruising Stationsstraat-Tramlaan en de kruising Eesveenseweg – Middenweg
Oversteken Kornputsingel – Vendelweg
Oldemarktseweg Thij
Realisatie nieuwe fietsroutes

Onderdeel
Ontbrekend fietspad Ossenzijlerweg
Fietsverbinding tussen fietspad Steenwijker Aa en Oostermeenthe
Fietsverbinding Giethoorn Noord en Giethoorn Centrum (onderdeel van de ontwikkelingen in de Gieterse Polder)
Ombouw voetpad tussen Bentepad en Laan van Toutenburgh (Vollenhove)

Tabel 7 Voorstel maatregelen fietsinfrastructuur

4 Fietsparkeren

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de gemeente Steenwijkerland omgaat met fietsparkeren. Het bevat handvaten die de gemeente gebruikt bij de realisatie van nieuwe stallingsvoorzieningen en betreft richtlijnen en kwaliteitseisen. Verder is een stappenplan uitgewerkt voor een gedegen onderzoek naar en afweging van een bewaakte fietsenstalling in Steenwijk.

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. Het draagt bij aan de beleving en het comfort van fietsen. Het faciliteren van goede fietsparkeervoorzieningen kan bijdragen aan onder andere de volgende aspecten: bevorderen fietsgebruik, verbeteren bereikbaarheid en tegengaan fietsendiefstal en beschadigingen. Fietsparkeren is nodig op locaties waar fietsritten beginnen en eindigen. In de Strategische Mobiliteitsvisie wordt voor Steenwijkerland onderscheid gemaakt in fietsparkeren voor de volgende doelgroepen / locaties en kwaliteitsbehoeften:

- 1 Toeristische publiekstrekkingen: op Toeristische OpstapPlaatsen (TOP) en hubs is behoefte aan goede stallingsmogelijkheden en fietskluizen;
- 2 Binnenstad Steenwijk: in de binnenstad van Steenwijk is een gratis bewaakte fietsenstalling (maximaal 24 uur) gewenst;
- 3 Winkelvoorzieningen: bij publieke voorzieningen gaat de gemeente vraagvolgend te werk bij het plaatsen van nieuwe stallingsvoorzieningen;
- 4 Scholen: waar nodig stimuleert de gemeente scholen tot het verbeteren van de stallingsvoorzieningen bij scholen;
- 5 Treinreizigers: in samenwerking met NS wordt onderzocht of er behoefte is aan de uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden bij het station;
- 6 OV-haltes: gewenst is om, in samenwerking met de provincie Overijssel, onderzoek te doen naar het gebruik en de behoefte van fietskluizen bij OV-haltes.

Dit betreft stallingen in de openbare ruimte, waar de gemeente zelf invloed op heeft.

Stallingsvoorzieningen 4 (bij scholen), 5 (bij het station) en 6 (bij OV-haltes) zijn vrijwel allemaal eigendom van derden. De gemeente gaat wel met die derden in gesprek, maar het maakt geen deel uit van dit Fietsplan. Wel kan de gemeente op de korte termijn fietsgebruik stimuleren door te investeren in het plaatsen van stallingsvoorzieningen bij OV-punten en hubs.

Het belang van fietsen en fietsparkeren is door de gemeente geconcretiseerd door het bepalen van parkeernormen voor fietsparkeren. Het Fietsplan verwijst hiervoor door naar de geactualiseerde Parkeernota die in de zomer van 2023 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Binnen het Fietsplan zijn de richtlijnen en kwaliteitseisen beschreven voor de doelgroepen 1 (toeristische publiekstrekkingen) en 3 (winkelvoorzieningen). Deze richtlijnen en kwaliteitseisen ((Concept) Leidraad Fietsparkeren 2022 van CROW en Stichting Fietsparkeur) zijn opgenomen in bijlage 3. Op hoofdlijnen wordt hierbij ingegaan op de volgende aspecten:

(Concept) Leidraad Fietsparkeren 2022 van CROW

- Vindbaarheid en bewegwijzering;
- Toegankelijkheid;
- Ruimtebeslag;
- Esthetica en aantrekkelijkheid;
- Sociale veiligheid.

Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen

- Gemak bij het plaatsen van een fiets;
- Gemak bij het vastzetten van een fiets;
- Kans op letsel bij de gebruiker of passant;
- Kans op schade aan de fiets;
- Vandalismebestendigheid;
- Duurzaamheid.

4.1 Stallingsvoorzieningen winkeland publiek

Voor winkeland publiek zijn bijna alle stallingsvoorzieningen geschikt. Bij deze doelgroep wordt onderscheid gemaakt in twee categorieën:

- Langparkeerders. Zij geven de voorkeur aan bewaakte stallingen, met name de gebruikers van elektrische/ duurdere fietsen;
- Kortparkeerders. Zij geven de voorkeur aan klemmen en fietsparkeervakken.

Bij kortparkeerders kan verrommeling op straat voorkomen worden door het aanwijzen van vaste stallingsvoorzieningen. De kans op het los parkeren van de fiets op straat wordt hierbij verlaagd waardoor hinderlijke en gevaarlijke situaties, wegens een gestalde fiets, voorkomen wordt. De toepassingsmogelijkheden van verschillende fietsvoorzieningen is weergegeven in tabel 8.

Stallingsvoorziening	Parkeerduur	Bewaakt	Type Fiets	Overdekt	Aanbind-mogelijkheid
Parkeervak	Kort	Nee	Alle	Nee	Nee
Aanleun systeem (nietje)	Kort/lang	Nee	Alle	Nee	Ja
Klem met aanbindmogelijkheid	Kort/lang	Mogelijk	Standaard fietsen en enkele buitenmodel-fietsen	Mogelijk	Ja
Etagerek	Lang	Mogelijk	Normaal gesproken alleen standaard fietsen	Mogelijk	Mogelijk
Fietskluis	Lang	Nee	Alle, behalve scooters/ bakfietsen	Ja	n.v.t
Collectieve fietskluis	Lang	Nee	Afhankelijk van maatvoering kluis	Ja	Mogelijk

Tabel 8 Toepasbaarheid stallingsvoorzieningen

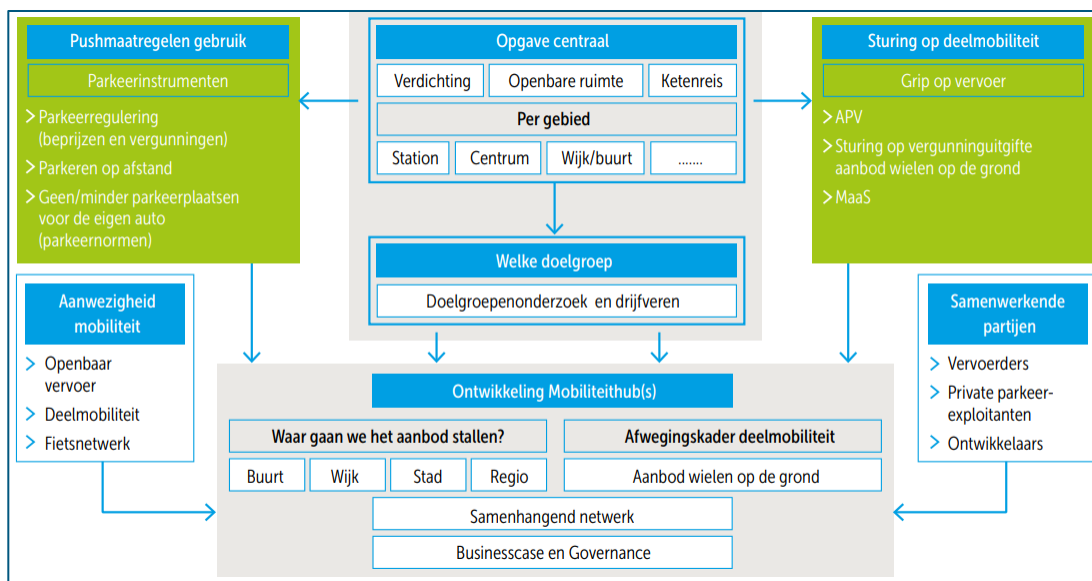
4.2 Herkenbare en aantrekkelijke mobiliteitshubs

Hubs zijn plekken waar tussen verschillende vervoersvormen kan worden overstapt. Anders dan bij een P+R of station is bij een hub vaak ook deelmobiliteit (auto's, scooters, fietsen) te vinden. Aan de uitstraling van mobiliteitshubs zijn nog geen inrichtingseisen gesteld. Wel wordt op dit moment gewerkt aan een nationale identiteit voor mobiliteitshubs. Hiervoor lopen pilots op verschillende locaties (Zeeland, Amsterdam, Utrecht, Enschede). De inrichting van een hub, de vormgeving, het aantal stallingsplekken en voertuigen en aanvullende voorzieningen zijn afhankelijk van het doel, de doelgroepen en de locatie van de hub. Hierdoor is elke hub anders. Het is belangrijk dat de hubs onderling een netwerk vormen zodat gebruikers van A naar B kunnen reizen.

De (Concept) Leidraad Fietsparkeren 2022 van CROW spreekt van de volgende behoefte bij mobiliteitsubs:

- Mobiliteitshubs: Gebruiksgemak, veilig (diefstalpreventie), aansluitende openingstijden / (gedeeltelijk) geautomatiseerde toegang, loopafstand <50 m., evt. fietsenmaker

De CROW Leidraad parkeren bij knooppunten en mobiliteitshubs beschrijft, middels een model, de stappen die doorlopen moeten worden bij het realiseren van parkeervoorzieningen bij hubs (figuur 12).



Figuur 12 Model aanpak fietsparkeren (CROW Leidraad parkeren bij knooppunten en mobiliteitshubs)

Het model (figuur 12) kan gebruikt worden bij het ontwikkelen van hubs en het bepalen van het aantal benodigde voorzieningen. Op het gebied van deelmobiliteit liggen voor Steenwijkerland kansen bij de samenwerking met bestaande ondernemingen. Dit vanwege het grote rurale gebied waaruit de gemeente Steenwijkerland bestaat.

Pilot slimme mobiliteit Steenwijkerland

In 2022 is de gemeente Steenwijkerland gestart met een pilot waarbij hub's gerealiseerd zijn in de volgende plaatsen:

- Giethoorn;
- Blokzijl;
- Oldemarkt;
- Steenwijk.

Op deze hub's worden deelfietsen aangeboden die via meerdere (landelijke) apps te gebruiken zijn. Deze deelfietsen moeten op één van de hubs worden afgeleverd. De Noord West Groep onderhoudt de fietsen en draagt zorg voor voldoende deelfietsen op elke hub.

Voor een aantrekkelijk netwerk zijn meerdere hub's nodig. Daarmee wordt de keuze in bestemmingen vergroot. Ervaringen uit het eerste jaar van de pilot leren dat ondernemers nog terughoudend zijn om deel te nemen in het deelfietsennetwerk. Er is een stimuleringsregeling uitgewerkt die ondernemers helpt bij het opstarten van een hub. Hiermee is de belangstelling gewekt. Meerdere ondernemers hebben zich inmiddels gemeld. Om de spreiding van de hub's te verruimen wordt ook over de gemeentegrenzen heen gekeken. Vanuit omliggende gemeenten is serieuze belangstelling om ook aan te sluiten en samen te werken.

Inmiddels hebben zich ook werkgevers gemeld om de inzet van deelfietsen voor woonwerkverkeer vanaf bijvoorbeeld het station Steenwijk te verkennen.

Met de provincie Overijssel werken we samen in een provinciale pilot om de hub op het station Steenwijk op te waarderen met meerdere voorzieningen zodat deze kan functioneren als regiohub. Hiervoor is de planuitwerking net gestart.

4.3 Bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk

Pilot 2019

Van 1 augustus tot en met 30 september 2019 is in het centrum van Steenwijk een pilot uitgevoerd met een bewaakte fietsenstalling. Het doel van deze pilot was het meten van de behoefte naar een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad. In de concept memo "Evaluatie fietsenstalling binnenstad Steenwijk" zijn de conclusies van de pilot beschreven:

- Het gebruik van de fietsenstalling was gering. Er zijn 33 tellingen uitgevoerd en er stonden gemiddeld 1,4 fietsen per telmoment;
- De stalling wordt met name gebruikt tijdens evenementen. Tijdens de twee geplande dagen waarop er evenementen waren stonden er 40 fietsen. Indien deze van het totaal worden afgetrokken, dan stonden er op de geplande telmomenten gemiddeld 0,4 fietsen;

De lage bezetting is naar verwachting ook een gevolg van de kwaliteit en locatie van de bewaakte fietsenstalling tijdens de pilot. De pilot heeft geen vervolg heeft gekregen. Toch vindt de gemeente nog steeds dat een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Steenwijk past bij de ambities die het heeft met betrekking tot fietsen en fietsparkeren. Het is daarom de wens van de gemeente om nut en noodzaak alsmede haalbaarheid daarvan verder te onderzoeken. Om dit gestructureerd te onderzoeken is een stappenplan opgesteld conform de CROW-richtlijnen Leidraad Fietsparkeren. Dit stappenplan is opgenomen in bijlage 4.

Voorbeelden en acties stimuleren gebruik bewaakt fietsparkeren

Landelijk zijn reeds verschillende maatregelen getroffen ten aanzien van bewaakt fietsparkeren en het stimuleren van het gebruik van stallingsvoorzieningen. De aanpak en resultaten van een aantal voorbeelden, die ook interessant zijn voor Steenwijkerland, zijn opgenomen in bijlage 5.

Uit analyse van deze voorbeelden komt naar voren, dat de volgende punten van belang zijn voor een succesvolle bewaakte fietsenstalling:

- Bewaakte fietsenstalling is gratis aangeboden;
- De locatie van de fietsenstalling moet centraal zijn gelegen;
- Er wordt gebruik gemaakt van een beloningssysteem;
- (Bewaakt) fietsparkeren is een samenwerking tussen gemeente en lokale ondernemers.

Voor een succesvolle bewaakte fietsenstalling in het centrum van Steenwijk moet voldaan worden aan deze punten.

4.4 Fietsparkeernormen

Om de duurzaamheidsdoelen van de gemeente te realiseren is het van belang dat fietsen verder wordt gestimuleerd. Hiervoor is het realiseren van goede stallingsvoorzieningen een pre. Voor het afgeven van omgevingsvergunningen is de parkeernormensystematiek van de gemeente Steenwijkerland uitgebreid met fietsparkeernormen, conform de voorstellen in het nationale klimaatakkoord. In de geactualiseerde Parkeernota zijn de normen, zoals opgenomen in de CROW-richtlijn “Leidraad Fietsparkeren”, gebruikt als basis voor de fietsparkeernormen binnen Steenwijkerland.

In de fietsnormen zijn ook E-bikes, scooters, snorfietsen, brommers e.d. inbegrepen. In de uitwerking van de verdere plannen vergen deze groepen soms speciale voorzieningen (scootervakken, oplaadpunten, e.d.). Bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein dient de initiatiefnemer zelf inzichtelijk te maken hoe het fietsparkeren wordt opgelost. Mocht dit niet mogelijk zijn dan kan de initiatiefnemer, in overleg met de gemeente, zoeken naar oplossingen in de openbare ruimte (binnen acceptabele loopafstand). De kwalitatieve eisen van de fietsenstallingen zijn opgenomen in bijlage 6.

5 Fietsstimuleringsacties

5.1 Inleiding

De gemeente zet qua ambities voor het fietsgebruik in op een toename met +20% in 10 jaar (zie paragraaf 2.1). Voor de doelgroep woon-werkverkeer is dit zelfs +35%. Goede fietsinfrastructuur (zie hoofdstuk 3) en stallingsvoorzieningen (zie hoofdstuk 4) dragen bij aan een hoger fietsgebruik. Echter, de gemeente wil ook het fietsgebruik stimuleren en promoten, zowel in de gemeente en als werkgever. Voor het woon-werkverkeer is daarbij een nauwe samenwerking met werkgevers noodzakelijk. Voor woon-werkverkeer gaat het over de volgende aspecten:

- Stimuleren van fietsgebruik terug laten komen in de arbeidsvoorwaarden en bedrijfscultuur;
- Onder de aandacht brengen van fietsstimuleringsacties van de provincie Overijssel;
- In beeld brengen van succesfactoren bij de overstap van de auto naar de fiets;
- Probeeracties en stimuleringsprogramma's;
- De samenhang met gezondheid en vitaliteit.

Het fietsen moet hierbij een onderdeel gaan uitmaken van de identiteit van Steenwijkerland. Hierbij wordt de nadruk gelegd op de positieve effecten van het fietsen, denk hierbij aan gezondheid, vitaliteit en duurzaamheid. Ook samenwerking met de medische sector en is hierbij gewenst. Uit de fietsmonitor blijkt ook dat 25% van de pannellleden ontevreden is over het aantal oplaadpunten binnen de gemeente. In het kader van fietsstimulering kan hier ook op ingezet worden.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal landelijke en regionale stimuleringsacties die ook in de gemeente Steenwijkerland toegepast kunnen worden.

5.2 Acties Steenwijkerland

Interessante acties

Momenteel lopen er verschillende landelijke en regionale campagnes met betrekking tot fietsstimulering, deze acties inclusief details zijn opgenomen in bijlage 6. Specifiek zijn de volgende stimuleringsacties voor de gemeente Steenwijkerland interessant:

- Rij2op5;
- Werkgeversaanpak.

De gemeente Steenwijkerland heeft de ambitie om bij het realiseren van mobiliteitsubs de samenwerking te zoeken met ondernemers. Dit door het faciliteren van bijvoorbeeld deelfietsen voor werkgevers. Met de werkgeversaanpak en de rij2op5 campagne kan hierop uitstekend worden ingespeeld.

Fietscoördinator of fietsmakelaar

Daarnaast pakt de gemeente Steenwijkerland fietsstimulering structureel op door:

- Het aanstellen van een fietscoördinator. Dit kan op twee manieren:
 - Intern een fietscoördinator aanwijzen die zich specifiek richt op fiets en fiets gerelateerde zaken. Een deel van de bestaande formatie wordt daarvoor vrijgemaakt danwel er wordt hiervoor formatie toegevoegd. Deze coördinator is het eerste aanspreekpunt intern en extern voor alles wat met fietsen te maken heeft in de gemeente, genoemd in dit Fietsplan. De fietscoördinator ziet toe op de realisatie en uitvoering van projecten en activiteiten uit het Fietsplan, neemt deel aan interne en externe overleggen over fietsen en fietsprojecten, is aanspreekpunt voor bedrijven in het kader van

de werkgeversaanpak, etc. Op deze manier wordt geborgd dat fietsen permanente aandacht heeft en daarmee ambities van de gemeente op dat gebied concreet invulling worden gegeven.

- Extern de samenwerking te zoeken met een fietsmakelaar. Fietsmakelaars zijn actief vanuit Twente Mobiel en Slimme en Duurzame Mobiliteit regio Zwolle en kunnen de gemeente Steenwijkerland helpen bij het in beeld brengen van de kansen en mogelijkheden op het gebied van fietsstimulering binnen de gemeente. De fietsmakelaar wordt aangestuurd vanuit de gemeentelijke ambtelijke organisatie.

Opgemerkt wordt dat een fietscoördinator een omvangrijker takenpakket heeft dan een fietsmakelaar en daarom meer formatie nodig heeft.

- Het reserveren van een budget specifiek bedoeld voor fietsstimuleringsacties.

Fietsstimulering en arbeidsvoorwaarden gemeente als werkgever

Als werkgever geeft de gemeente Steenwijkerland het goede voorbeeld. Om werknemers te stimuleren om voor het woon- werkverkeer vaker de fiets te gebruiken is begin 2023 een reiskostenregeling vastgesteld waarin een mogelijkheid is opgenomen om met een substantiële bijdrage van de werkgever een fiets of e-bike aan te schaffen.

6 Ambitieniveau en samenvatting maatregelen

6.1 Ambitieniveau

Het doel van het Fietsplan is om aan te geven wat er gedaan moet worden om de beleidsvisie en ambities uit de Strategische Mobiliteitsvisie met betrekking tot fietsen te realiseren. Bij het concreet maken daarvan is er een aantal mogelijke ambitieniveaus onderscheiden. Deze zijn weergegeven in tabel 9. Binnen de ambitieniveaus is per onderdeel op hoofdlijnen aangegeven waarop wordt ingezet.

Onderdeel	Ambitieniveau		
	A: Aandacht voor fiets	B: Stimuleren fietsen	C: Inspirerende fietsgemeente
Ambitieniveau fietsnetwerk	Kernnet Fiets Overijssel inclusief realiseren ontbrekende schakels en conform inrichtingseisen conform Kernnet Fiets Overijssel Utilitair fietsnetwerk dat geen onderdeel is van Fietsnetwerk Overijssel conform huidige situatie en conform huidige inrichting	Kernnet Fiets Overijssel inclusief realiseren ontbrekende schakels en conform inrichtingseisen Kernnet Fiets Overijssel Utilitair fietsnetwerk dat geen onderdeel is van Fietsnetwerk Overijssel: realiseren ontbrekende schakels en aanpassing inrichting waar dat uit oogpunt van verkeersveiligheid nodig is	Kernnet Fiets Overijssel inclusief realiseren ontbrekende schakels en conform inrichtingseisen Kernnet Fiets Overijssel Utilitair fietsnetwerk dat geen onderdeel is van Fietsnetwerk Overijssel: realiseren ontbrekende schakels en aanpassing inrichting conform de inrichtingseisen
Onderhouds-niveau fietsnetwerk	Basis: wat nodig is	Basis +: wat nodig is en preventief	Hoog: preventief en calamiteitenteam
Fietsparkeren	Opwaarderen als onderdeel van projecten of naar behoefte Mobiliteitshubs	Opwaarderen bij project en naar behoefte Inzetten op bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk Mobiliteitshubs	Opwaarderen bij projecten en naar behoefte Inzetten op bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk Proactief: toetsen bestaande situatie en opwaarderen waar nodig Mobiliteitshubs
Fietsstimulering	Aanstellen fietsmakelaar Inzetten op fietsstimulering voor woon-werk	Aanstellen fietsmakelaar of fietscoördinator Breed inzetten op fietsstimulering (niet alleen woon-werk)	Aanstellen fietscoördinator Opzetten fietscommunity à la Zwolle: samen met lokale partners de fiets stimuleren
Verkeers-educatie	Volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel	Volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel	Volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel
Fietsmonitor	-	Tweejaarlijkse opstellen Fietsmonitor	Tweejaarlijkse opstellen Fietsmonitor

Tabel 9 Ambitieniveaus Fietsplan

In de Strategische Mobiliteitsvisie heeft de gemeente Steenwijkerland de ambitie uitgesproken zich nadrukkelijk als fietsgemeente verder te willen ontwikkelen. Bij een dergelijke ambitie hoort meer dan alleen de minimale aandacht voor fietsen conform ambitieniveau A (zie tabel 9). Ten opzichte van ambitieniveau A voegt niveau B nadrukkelijk een aantal zaken toe dat beter aansluit bij een gemeente die zich fietsgemeente wil zijn. Bij niveau B wordt het fietsnetwerk compleet gemaakt, heeft fietsparkeren

nadrukkelijk een plek, is er een hoog onderhoudsniveau en wordt fietsstimulering professioneel opgepakt. Ambitieniveau C voegt daar nog aan toe dat toekomstgericht en preventief aan alle onderdelen van fietsen wordt gewerkt.

Ambitieniveau C sluit het beste aan bij de ambitie uit de Strategische Mobiliteitsvisie. De totale kosten om alle onderdelen op het niveau te brengen van ambitieniveau C zijn het hoogst van de onderscheiden ambitieniveaus. Echter, niet alles hoeft op korte termijn gerealiseerd te zijn. Het gaat om het toewerken naar een eindbeeld; dat kost tijd en geld. Door jaarlijks een actualisatie van het Fietsplan te maken en het benodigde budget voor de daarin opgenomen maatregelen beschikbaar te stellen, wordt stapsgewijs toegewerkt naar dat eindbeeld.

Passend bij de ambities voor fietsen uit de Strategische Mobiliteitsvisie zet de gemeente Steenwijkerland in op ambitieniveau C: inspirerende fietsgemeente.

6.2 Maatregelen

In dit Fietsplan worden ambities benoemd en een eindbeeld van fietsen in Steenwijkerland geschetst. Het is niet mogelijk om alles wat voor die ambities en eindbeeld nodig is snel te realiseren. Dit vanwege de financiële investeringen die nodig zijn en ook de organisatorische consequenties. In het kader van dit Fietsplan is bepaald welke maatregelen nu opgepakt kunnen en moeten worden om de eerste stap te zetten op weg naar het eindbeeld. Deze zijn weergegeven in tabel 10. Met een jaarlijkse update van het Fietsplan en het toekennen van de noodzakelijke budgetten is het mogelijk om Steenwijkerland binnen een paar jaar tot een inspirerende fietsgemeente te maken die het ambieert te worden. Waar mogelijk worden koppellansen gebruikt met gepland (groot) onderhoud.

In tabel 10 is per onderdeel ook een kostenindicatie aangeven met bandbreedtes: A: € 0 - € 25.000, B: € 25.000 - € 50.000, C: € 50.000 - € 100.000, D: € 100.000 - € 250.000, E: € 250.000 - € 500.000, F: € 500.000 - € 1.000.000, G: € 1.000.000 - € 2.500.000 en H: meer dan € 2.500.000.

Onderdeel	Kostenindicatie	Ambitieniveau
A. Algemeen		
A1. Tweejaarlijks opstellen Fietsmonitor	A (iedere twee jaar)	B/C
A2. Creëren rol fietscoördinator (16 uur per week, binnen eigen formatie)	B (per jaar)	B
A3. Jaarlijks Fietsplan actualiseren. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	C
B. Infrastructuur, algemeen		
B1. Samen met de provincie Overijssel inzetten op verbeteren van het Kernnet Fiets Overijssel conform de inrichtingskenmerken die daarbij horen		A
B2. Als gemeente inzetten op verbeteren utilitair fietsnetwerk, zijnde geen onderdeel van het Kernnet Fiets conform de inrichtingseisen uit de Ontwerpwijzer Fiets van het CROW		A
B3. Uniformeren van de bewegwijzering voor fietsroutes conform het plan dat daarvoor door de Nationale BewegwijzeringsDienst is gemaakt (2023)		A
B4. Aanpassen bewegwijzering fietsknooppunten en -wandroutes op basis van de revisie die momenteel door Routenetwerk Oost wordt gemaakt (2023)	240K, waarvan 50% subsidie	A
B. Infrastructuur, realiseren ontbrekende fietsvoorzieningen en verbeteringen Kernnet Fiets		
B5. Fietsroute Beulakerweg Giethoorn-Steenwijk (inrichting als fietsstraat)	G, circa 1.4M	C
B6. Fietspad langs Meenteweg-Hoogeweg tussen Meenteburg en Kalenbergerpad (verbetering) (2023)	E	C

Fietsplan Steenwijkerland CONCEPT

Onderdeel	Kostenindicatie	Ambitieniveau
B7. Verbreden fietspaden langs Meppelerweg: - tussen Gagelsweg-Schansweg (verbreding afhankelijk van inrichting en/of knip Meppelerweg n.a.v. van ontwikkeling Steenwijk Zuid-Oost) - tussen Schansweg en rotonde oprit A32	E, mogelijk deels gedekt uit GREX Steenwijk Zuid-Oost G, naar verwachting 50% subsidie	C
B8. Verbreden fietspad Hamspad (Lageweg-Blokzijldijk)	F	C
B9. Verbreden Overlendepad tussen Weerdijk (Oldemarkt) en pontje	E	C
B10. Verbreden Het Lange Pad (Oldemarkt-Meenteweg)	E	C
B11. Verbreden Truilpad (Dwarsgracht)	D	C
B. Infrastructuur, verkennen doorfietsroutes, te starten met die met de hoogste prioriteit:		
B12. Zwolle-Staphorst-Meppel-Steenwijk (2023)	H	B
B. Infrastructuur, realisatie en verbetering bestaande fietsroutes op basis van verkeersveiligheid, te beginnen met:		
B13. Oldemarktseweg Thij	F. Verwachting 25% subsidie	B
B14. De Stationsstraat – Eesveenseweg, met name de kruising Stationsstraat-Tramlaan en de kruising Eesveenseweg – Middenweg (meenemen in verstedelijkingsstrategie?)	H. Financiering nader te bepalen	B
B15. Oversteken Kornputsingel – Vendelweg	E	B
B. Infrastructuur, realisatie nieuwe fietsroutes		
B16. Ontbrekend fietspad Ossenzijlerweg tussen koningin Julianaweg en Tussenbroekweg (vrijliggende fietspad)	G, verwachting 50% tot 75% subsidie	B
B17. Fietsverbinding Gasthuisstraat Steenwijk	D	B
B18. Fietsverbinding tussen fietspad Steenwijker Aa en Oostermeenthe	G	B
B19. Fietsverbinding Giethoorn Noord en Giethoorn Centrum	G	B
B20. Ombouw voetpad tussen Bentepad en Laan van Toutenburgh (Vollenhove)	D	C
B. Infrastructuur, staat van onderhoud		
B21. Samen met BOR aanscherpen kwaliteitseisen onderhoudsniveau fietsinfrastructuur. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	B
B22. Samen met BOR onderzoeken mogelijkheden calamiteitenteam fietsinfrastructuur. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	C
C. Fietsparkeren		
C1. Er op toezien dat fietsparkeernormen worden toegepast. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	B
C2. Stappenplan doorlopen voor afweging bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	B
C3. Onderzoek fietsparkeren centrum Steenwijk. Coördinatie door fietscoördinator. Onderzoek door externe marktpartij	B	C
C4. Investeren in de realisatie van stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en OV-hubs	A	A
D. Fietsstimulering		
D1. (=A2). Creëren rol fietscoördinator	Zie A2	B

Onderdeel	Kostenindicatie	Ambitieniveau
Uitrol werkgeversaanpak in gemeente. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	B
Opzetten fietscommunity a la Zwolle: samen met lokale partners de fiets stimuleren. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Zie A2	C
Verkeerseducatie: volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel, als onderdeel van bestaande werkzaamheden en formatie	Geen aanvullende kosten	A/B/C

Tabel 10 Maatregelen en activiteiten Fietsplan

Een overzicht van de projecten per ambitieniveau zijn opgenomen in onderstaand tabel 11.

Onderdeel	Ambitieniveau		
	A: Aandacht voor fiets	B: Stimuleren fietsen	C: Inspirerende fietsgemeente
A. Algemeen		A1. Tweejaarlijks opstellen Fietsmonitor	A1. Tweejaarlijks opstellen Fietsmonitor
		A2. Creëren rol fietscoördinator (16 uur per week, binnen eigen formatie)	A2. Creëren rol fietscoördinator (16 uur per week, binnen eigen formatie)
			A3. Jaarlijks Fietsplan actualiseren.
B. Infrastructuur, algemeen	B1. Samen met de provincie Overijssel inzetten op verbeteren van het Kernnet Fiets Overijssel conform de inrichtingskenmerken die daarbij horen	B1. Samen met de provincie Overijssel inzetten op verbeteren van het Kernnet Fiets Overijssel conform de inrichtingskenmerken die daarbij horen	B1. Samen met de provincie Overijssel inzetten op verbeteren van het Kernnet Fiets Overijssel conform de inrichtingskenmerken die daarbij horen
	B2. Als gemeente inzetten op verbeteren utilitair fietsnetwerk, zijnde geen onderdeel van het Kernnet Fiets conform de inrichtingseisen uit de Ontwerpwijzer Fiets van het CROW	B2. Als gemeente inzetten op verbeteren utilitair fietsnetwerk, zijnde geen onderdeel van het Kernnet Fiets conform de inrichtingseisen uit de Ontwerpwijzer Fiets van het CROW	B2. Als gemeente inzetten op verbeteren utilitair fietsnetwerk, zijnde geen onderdeel van het Kernnet Fiets conform de inrichtingseisen uit de Ontwerpwijzer Fiets van het CROW
	B3. Uniformeren van de bewegwijzering voor fietsroutes conform het plan dat daarvoor door de Nationale BewegwijzeringsDienst is gemaakt (2023)	B3. Uniformeren van de bewegwijzering voor fietsroutes conform het plan dat daarvoor door de Nationale BewegwijzeringsDienst is gemaakt (2023)	B3. Uniformeren van de bewegwijzering voor fietsroutes conform het plan dat daarvoor door de Nationale BewegwijzeringsDienst is gemaakt (2023)
	B4. Aanpassen bewegwijzering fietsknooppunten en - wandelroutes op basis van de revisie die momenteel door Routenetwerk Oost wordt gemaakt (2023)	B4. Aanpassen bewegwijzering fietsknooppunten en - wandelroutes op basis van de revisie die momenteel door Routenetwerk Oost wordt gemaakt (2023)	B4. Aanpassen bewegwijzering fietsknooppunten en - wandelroutes op basis van de revisie die momenteel door Routenetwerk Oost wordt gemaakt (2023)
B. Infrastructuur, realiseren ontbrekende			B5. Fietsroute Beulakerweg Giethoorn-Steenwijk (inrichting als fietsstraat)

Onderdeel	Ambitieniveau		
	A: Aandacht voor fiets	B: Stimuleren fietsen	C: Inspirerende fietsgemeente
fietsvoorzieningen en verbeteringen Kernnet Fiets			B6. Fietspad langs Meenteweg-Hoogeweg tussen Meentebrug en Kalenbergerpad (verbetering) (2023)
			B7. Verbreden fietspaden langs Meppelerweg
			B8. Verbreden fietspad Hamspad (Lageweg-Blokszijldijk)
			B9. Verbreden Overlendepad tussen Weerdijk (Oldemarkt) en pontje
			B10. Verbreden Het Lange Pad (Oldemarkt-Meenteweg)
			B11. Verbreden Truilpad
B. Infrastructuur, verkennen doorfietsroutes, te starten met die met de hoogste prioriteit		B12. Zwolle-Staphorst-Meppel-Steenwijk	B12. Zwolle-Staphorst-Meppel-Steenwijk
B. Infrastructuur, realisatie en verbetering bestaande fietsroutes op basis van verkeersveiligheid, te beginnen met:		B13. Oldemarktseweg Thij	B13 Oldemarktseweg Thij
		B14. De Stationsstraat – Eesveenseweg, met name de kruising Stationsstraat-Tramlaan en de kruising Eesveenseweg – Middenweg	B14. De Stationsstraat – Eesveenseweg, met name de kruising Stationsstraat-Tramlaan en de kruising Eesveenseweg – Middenweg
		B15. Oversteken Kornputsingel – Vendelweg	B15. Oversteken Kornputsingel – Vendelweg
B. Infrastructuur, realisatie nieuwe fietsroutes		B16. Ontbrekend fietspad Ossenzijlerweg tussen koningin Julianaweg en Tussenbroekweg (vrijliggende fietspad)	B16. Ontbrekend fietspad Ossenzijlerweg tussen koningin Julianaweg en Tussenbroekweg (vrijliggende fietspad)
		B17. Fietsverbinding Gasthuisstraat	B17. Fietsverbinding Gasthuisstraat
		B18. Fietsverbinding tussen fietspad Steenwijker Aa en Oostermeenthe	B18. Fietsverbinding tussen fietspad Steenwijker Aa en Oostermeenthe
		B19. Fietsverbinding Giethoorn Noord en Giethoorn Centrum	B19. Fietsverbinding Giethoorn Noord en Giethoorn Centrum
			B20: Ombouw voetpad tussen Bentepad en Laan van Toutenburgh (Vollenhove)
C. Fietsparkeren	C4. Investeren in de realisatie van stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en OV-hubs	C1. Er op toezien dat fietsparkeernormen worden toegepast. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	C1. Er op toezien dat fietsparkeernormen worden toegepast. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator

Onderdeel	Ambitieniveau		
	A: Aandacht voor fiets	B: Stimuleren fietsen	C: Inspirerende fietsgemeente
		C2. Stappenplan doorlopen voor afweging bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	C2. Stappenplan doorlopen voor afweging bewaakte fietsenstalling binnenstad Steenwijk. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator
		C4. Investeren in de realisatie van stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en OV-hubs	C3. Onderzoek fietsparkeren centrum Steenwijk. Coördinatie door fietscoördinator. Onderzoek door externe marktpartij
			C4. Investeren in de realisatie van stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en OV-hubs
D. Fietsstimulering	Verkeerseducatie: volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel, als onderdeel van bestaande werkzaamheden en formatie	Verkeerseducatie: volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel, als onderdeel van bestaande werkzaamheden en formatie	Verkeerseducatie: volgen projectenlijst gedragsbeïnvloeding Programma verkeersveiligheid provincie Overijssel, als onderdeel van bestaande werkzaamheden en formatie
		D1. (=A2). Creëren rol fietscoördinator	D1. (=A2). Creëren rol fietscoördinator
		Uitrol werkgeversaanpak in gemeente. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator	Uitrol werkgeversaanpak in gemeente. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator
			Opzetten fietscommunity à la Zwolle: samen met lokale partners de fiets stimuleren. Onderdeel werkzaamheden fietscoördinator

Tabel 7 Overzicht projecten per ambitieniveau

Bijlage 1: Projecten- en reservelijst Mobiliteitsagenda Strategische Mobiliteitsvisie

	Omschrijving	Rol Gemeente	Samenwerking	Periode
Projecten en activiteiten i.r.t. fietsen uit Mobiliteitsagenda				
<i>Duurzaam Steenwijkerland, fietsen en lopen</i>				
D01	Doorfietsroutes: voorbereiding en realisatie	Trekker	Provincie Overijssel, buurgemeenten	2021-2022
D02	Verbreden recreatieve routes: voorbereiding en realisatie	Trekker	Zie D01	Zie D01
D03	Fietspad Meentheweg, onderdeel van D04	Trekker	Provincie Overijssel, buurgemeenten	Zie D04
D04	Nieuwe verbindingen, ontbrekende schakels: verkenning, inventarisatie en prioritering	Trekker	Provincie Overijssel, buurgemeenten	2022
D05	Fietsenstallingen: aanleg stallingsplaatsen	Trekker, samenwerken	NS, provincie Overijssel, Fietsersbond, scholen	2022-2024
D07	Fietsparkeernormen: integreren in aan te passen Parkeernota	Trekker		2021
D08	Deelfiets, toeristisch-recreatief, bedrijven en OV-haltes: verkenning mogelijkheden	Trekker, samenwerken	Provincie, NS, organisaties op gebied toerisme en recreatie, BCS, OPF, concessiehouder busvervoer	2022
D09	Stimulering en promotie fietsgebruik	Trekker, samenwerken	Provincie Overijssel	2021-2024
<i>Aantrekkelijk Steenwijkerland, overlast door sluijverkeer, snelheid en parkeren</i>				
A04	Maatregelen overlast fietsparkeren	Trekker	Politie, buurt-, wijk- en dorpsverenigingen	2021-2023
<i>Steenwijkerland in de regio</i>				
R03	Werkgeversaanpak: gemeente Steenwijkerland als Werkgever	Trekker	Provincie Overijssel	2021-2030

	Omschrijving	Rol Gemeente	Samenwerking	Periode
Projecten en activiteiten i.r.t. fietsen op de reservelijst				
D06	Fietsenstalling binnenstad Steenwijk: nut en noodzaak bepalen	Trekker	Stichting Vestingstad	2021-2030
P01	Pilot fietspad als energiebron binnen D01 en D02: verkenning mogelijkheden t.b.v. opdoen eigen ervaring	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2020-2024

Tabel B1.1 Projecten en activiteiten uit Mobiliteitsagenda en reservelijst Strategische Mobiliteitsvisie.

Bijlage 2: Samenvatting fietsmonitor 2022

Raadpleging inwonerspanel Steenwijkerland

De Fietsmonitor 2022 is gebaseerd op een raadpleging van het inwonerspanel Steenwijkerland. Het panel bestaat uit 1.359 panelleden. Dit zijn inwoners van de gemeente Steenwijkerland die zich hebben aangemeld voor deelname aan online onderzoeken van de gemeente.

De panelleden zijn per e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan dit onderzoek. De vragenlijst kon worden ingevuld van 17 mei tot en met 29 mei 2022. Voor dit onderzoek zijn alle 1.359 panelleden uitgenodigd. 750 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 55 procent. Dit onderzoek is uitgevoerd door I&O research. In de Fietsmonitor is ingegaan op de volgende aspecten:

- Voertuiggebruik;
- Belemmeringen om te gaan fietsen;
- Redenen om te gaan fietsen;
- Tevredenheid over fietsvoorzieningen;
- Meer fietsen?

Een samenvatting van de resultaten van het onderzoek zijn hierna uitgewerkt. De volledige rapportage is te raadplegen via de gemeente Steenwijkerland (rapport-peiling fietsen).

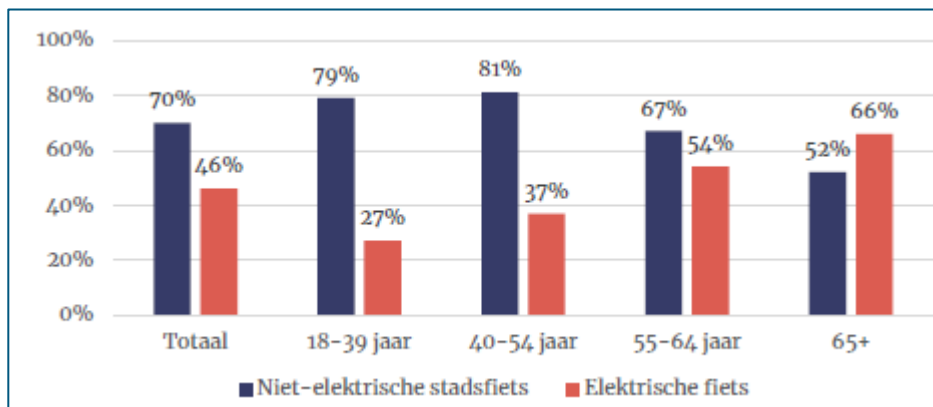
Voertuiggebruik

De panelleden is gevraagd in hoeverre ze gebruik maken van een vervoersmiddel. Hieruit (zie tabel B2.1) blijkt dat een groot deel voornamelijk gebruik maakt van de auto, fiets of trein. De racefiets en mountainbike worden af en toe gebruikt, met name voor recreatief gebruik. Uit detailinformatie blijkt dat binnen Steenwijk er vaker gebruik wordt gemaakt van de (elektrische) fiets en trein en minder vaak gebruik van auto en bus dan panelleden van andere kernen van Steenwijkerland.

	Scooter, bromfiets of speed pedelec	Racefiets	Bus	Mountain -bike	Trein	Elektrische fiets	Niet-elektrische stadsfiets	Auto of motor
Elke dag	0%	0%	0%	0%	1%	13%	16%	28%
2-6 keer per week	1%	4%	1%	3%	4%	20%	26%	50%
1 keer per week	1%	6%	1%	5%	4%	7%	11%	14%
1 keer per maand	0%	1%	3%	3%	6%	2%	7%	3%
Minder dan 1 keer per maand	4%	5%	13%	8%	35%	4%	9%	1%
Nooit	94%	85%	82%	81%	50%	54%	30%	4%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel B2.1 Voertuiggebruik Steenwijkerland

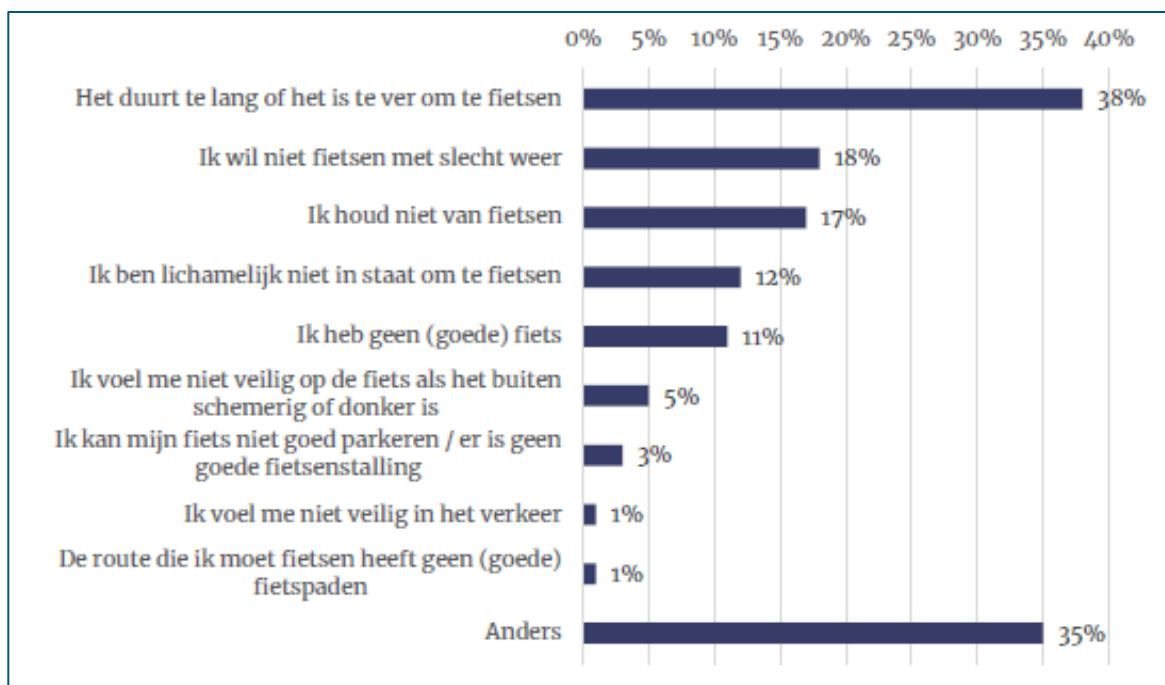
Hou ouder de panelleden, hoe vaker er gebruik gemaakt wordt van een elektrische fiets (figuur B2.1).



Figuur B2.1 Percentage gebruikers elektrische fiets naar leeftijdscategorie

Belemmeringen om te gaan fietsen

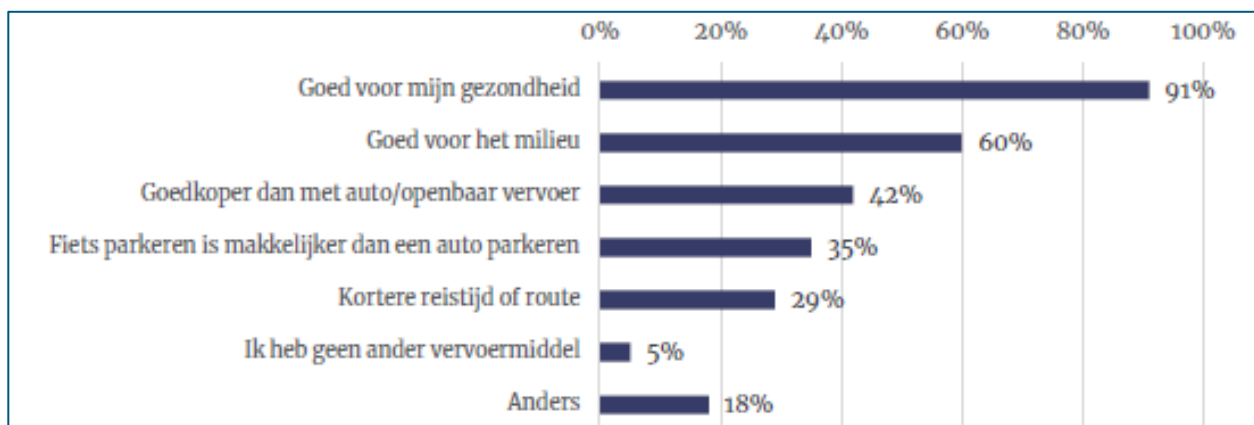
Aan panelleden die 1 keer per week of minder fietsen, is gevraagd wat hiervan de reden is (zie figuur B2.2). Hierbij gaf 38% aan dat de afstand om te fietsen te groot is (uit detailinformatie blijkt dat dit aandeel lager ligt binnen de kern Steenwijk, namelijk 24%). 18% van de panelleden zegt niet te willen fietsen met slecht weer. Dit geldt met name voor de panelleden in de leeftijdscategorie tot 40. Onder de panelleden die benoemen niet in staat te zijn om te fietsen is het merendeel 65+ (41%).



Figuur B2.2 Belemmeringen om te fietsen

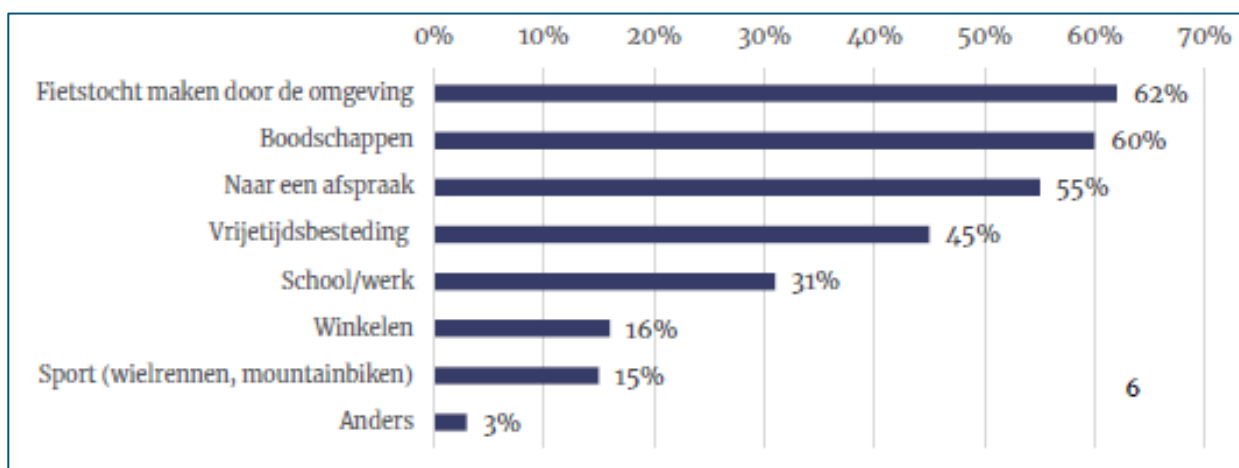
Redenen om te gaan fietsen

Panelleden die vaker gebruik maken van de fiets doen dit voornamelijk omdat dit goed is voor hun gezondheid en/of het milieu (zie figuur B2.3). Praktische redenen zoals parkeren of een kortere reistijd worden veel minder vaak als reden benoemd.



Figuur B2.3 Redenen om te fietsen

De belangrijkste doelen van fietsen zijn (zie figuur B2.4) fietsen om recreatieve redenen (62%) en voor het doen van boodschappen of het gaan naar een afspraak. Ook afspraken en vrijetijdsbesteding worden vaak genoemd.



Figuur B2.4 Doelen om te fietsen

Tevredenheid over fietsvoorzieningen

Aan de panelleden die fietsen werd gevraagd in hoeverre zij tevreden zijn over de fietsvoorzieningen binnen de gemeente. Hieruit kwam het volgende (zie figuur B2.5):

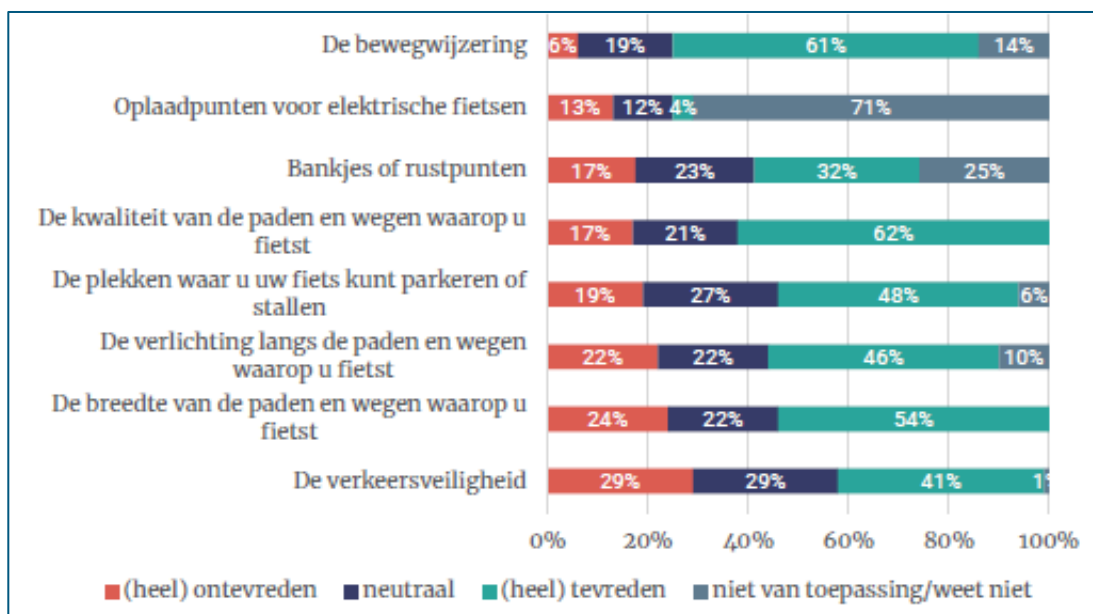
Neutraal of tevreden:

Panelleden beoordelen de beschouwde aspecten over het algemeen neutraal of tevreden (totalen samen van 55% tot 80%). Dit betekent dat het aandeel panelleden dat neutraal of tevreden is hoger dan het aandeel dat ontevreden is. 41% van alle de panelleden is tevreden over de verkeersveiligheid. Dit aandeel ligt lager bij de panelleden die wonen in Steenwijk.

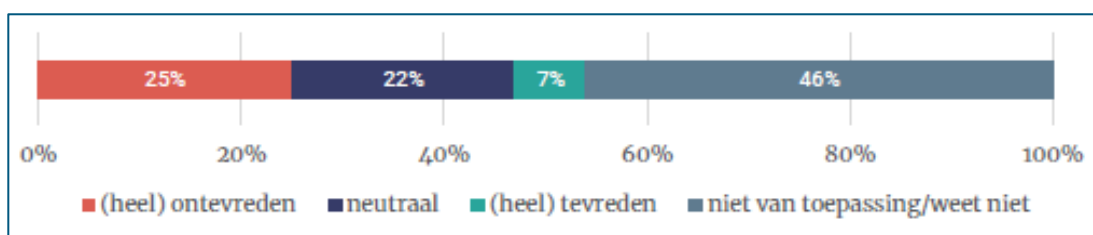
Ontevreden:

Panelleden zijn met name ontevreden over de breedte van fietspaden en de verkeersveiligheid, zo ook de verlichting (sociale veiligheid). De ontevredenheid over verlichting is daarentegen binnen Steenwijk lager dan in de overige kernen en het buitengebied van Steenwijkerland, blijkt uit detailinformatie.

Een deel van de panelleden is ontevreden over het aspect oplaadpunten, daar is slechts 16% tevreden of neutraal (overigens 71% niet van toepassing). Daarom is ook specifiek onder gebruikers van elektrische fietsen zelf gevraagd in hoeverre ze tevreden zijn over laadvoorzieningen hiervan geeft een kwart aan ontevreden te zijn, slechts 7% is tevreden (figuur B2.6).



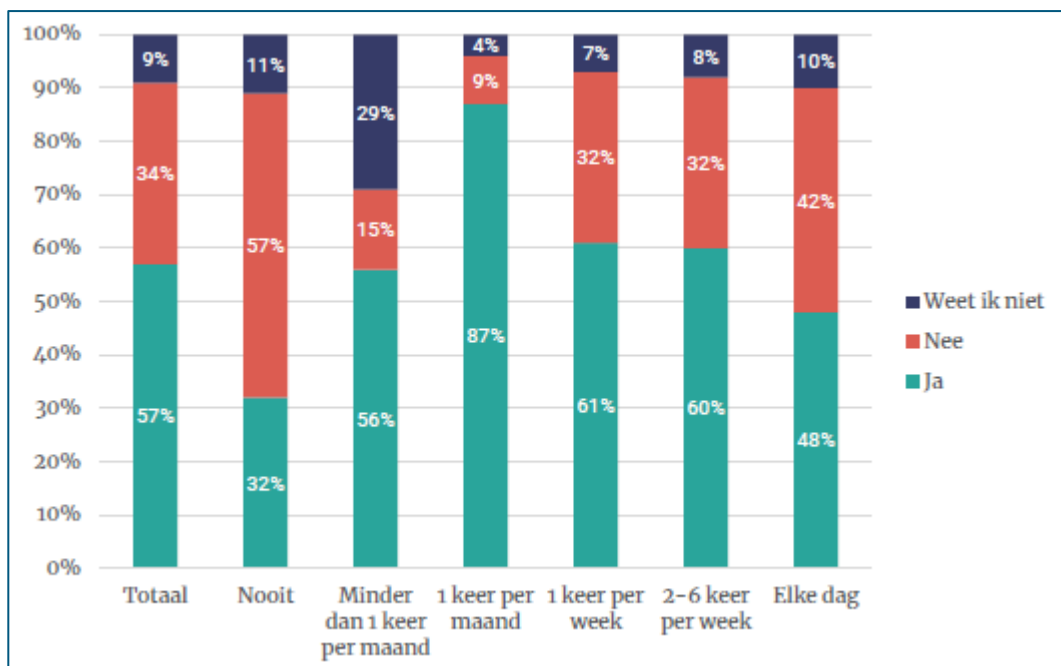
Figuur B2.5 Tevredenheid fietsvoorzieningen gemeente Steenwijkerland



Figuur B2.6 Tevredenheid oplaadpunten onder gebruikers elektrische fiets

Meer fietsen?

Aan de leden van het inwonerspanel is gevraagd in hoeverre ze meer willen fietsen (figuur B2.7). Van alle panelleden geeft 57% aan meer te willen fietsen. Dit is wel afhankelijk van hoe vaak men momenteel (al) fietst. Vooral panelleden die enkele keren per maand of week fietsen, willen meer fietsen. Onder de panelleden die nooit of dagelijks fietsen, is de wens om meer te fietsen lager. Panelleden jonger dan 40 jaar zeggen ook vaker te willen fietsen dan men nu doet (65%).



Figuur B2.7 Wens om meer te fietsen

Bijlage 3: Voorbeelden en acties stimuleren gebruik fietsparkeren

■ Effect eerste 24 uur gratis

Bij het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' moet betaald worden, wanneer een fiets langer dan 24 uur aaneengesloten in de stalling staat. Bij station Amsterdam Amstel is in 2013 een pilot gestart met eerste 24 uur gratis stalling. Op station Amsterdam Amstel heeft het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' een positief effect gehad op de benutting van de stalling. In de bewaakte stalling is na de start van de proef met het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' gebleken dat de benutting is gestegen van 23% naar 61%. Het percentage reizigers dat de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen met een 7 of hoger beoordeelt, is op station Amsterdam Amstel tussen 2012 en 2014 gestegen van 22% naar 35% (zonder dat daarbij nieuwe stallingen zijn gerealiseerd). Ook in de stalling Utrecht Jaarbeursplein geeft de pilot 'eerste 24 uur gratis' een positief beeld: ruim 70% van de stallers zette zijn/haar fiets eerst op straat neer. 17% van de stallers is afkomstig van de andere zijde van de stad en fietst dus om, om gebruik te kunnen maken van deze staling. Gemiddeld wordt de stalling beoordeeld met een 8 of hoger. Omdat het hier een geheel nieuwe stalling betreft, kan de klanttevredenheid niet in de tijd vergeleken worden.



■ Beloningsprogramma Fiets- en Win

De gemeente Apeldoorn heeft samen met het Fietsberaad het beloningsprogramma Fiets-en-Win opgestart. Fietsers die hun fiets in de stalling zetten, konden gratis meedoen aan een loterij. Zo hoopte de gemeente het fietsgebruik in het algemeen te bevorderen en het gebruik van de gratis bewaakte fietsenstallingen in het centrum in het bijzonder. Gaandeweg haakten ook Eindhoven en Helmond aan. Fiets-en-win ontwikkelde zich al snel tot meer dan een beloningssysteem met een loterij. De aanpak bleek goed te combineren met een toegangscontrole-systeem met barcodes, dat de aloude bonnetjes vervangt. Uit de evaluatie blijkt dat de proef technisch geslaagd is. Achteraf gezien is wel veel techniek uit de kast gehaald om de loterij te organiseren. Dat kan veel simpeler, bijvoorbeeld door elke duizendste deelnemer te belonen met een leuke prijs. Bijna alle fietsers vinden het inchecken met een barcodesleutelhanger een duidelijke verbetering ten opzichte van het bonnetjessysteem.

Maar de fietsers vinden het vooral belangrijk dat hun fiets veilig staat. Om het gebruik van de bewaakte stallingen te stimuleren, kan daarom het beste ingespeeld worden op de behoefte aan veiligheid bij fietsers die hun fiets minimaal een uur willen parkeren.

■ Pilot “Fiets binnen = Winnen

Haarlem heeft een pilot uitgevoerd voor fietsers. Fietsers die hun fiets in één van de stallingen in de Haarlemse binnenstad zetten, zijn beloond met een bonnenboekje met daarin een tiental kortingen bij ondernemers.

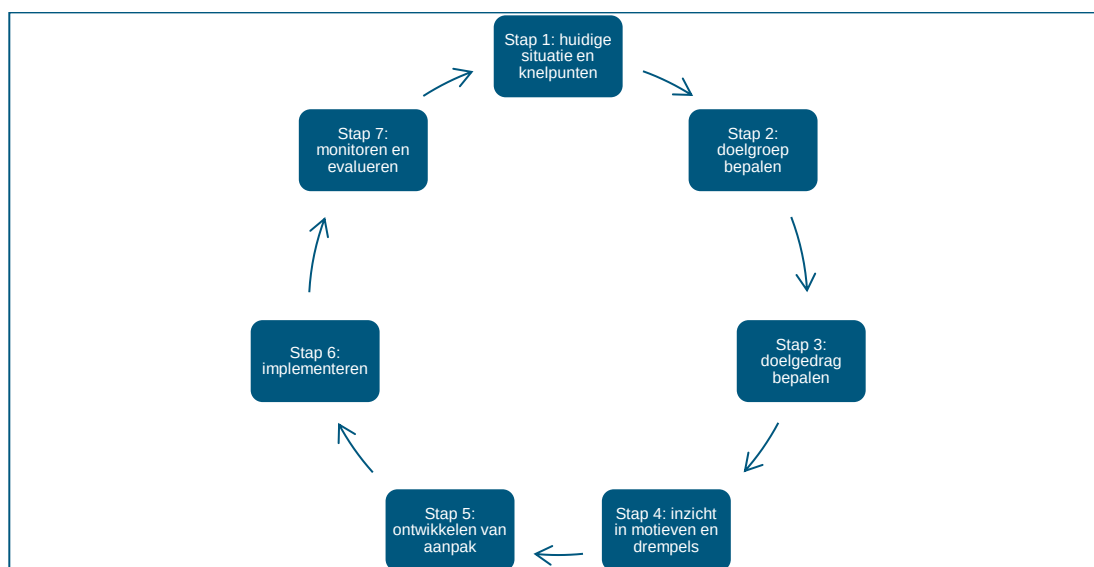
Elk bezoek aan een ondernemer levert een stempel op en daarmee kan de fietser korting krijgen bij één van de deelnemende winkeliers. Als het boekje vol is, fungeert het tevens als lot. Onder alle deelnemers aan de actie worden een dames- en een herenfiets verloot.

Deze actie is bedacht door een werkgroep bestaande uit o.a. vertegenwoordigers van de wijkraden, ondernemers, eigenaren van panden, historische vereniging en de Fietzersbond. Doel van de werkgroep is het aanpakken van een aantal knelpunten in de stad op het gebied van fietsparkeren. Ieder jaar worden enkele projecten aangepakt. Uit de werkgroep kwam de wens om een beloningssysteem te bedenken waarbij bezoekers van de stad zouden worden gestimuleerd hun fiets in één van de stallingen neer te zetten. Bijkomend voordeel is dat dan tevens nog eens wordt uitgelegd waar die stallingen zich bevinden. En dat ze allemaal gratis zijn

Bijlage 4: Stappenplan bewaakte fietsenstalling

Stappenplan ontwikkeling bewaakte fietsenstalling

Bij een succesvolle bewaakte fietsenstalling speelt het gedrag een belangrijke rol. Door inzicht te verkrijgen in de doelgroep van de fietsenstalling kan beter worden ingespeeld op de behoeftes en wensen waardoor de stalling meer gebruikt zal worden. In de actualisatie van de Leidraad Fietsparkeren is een aanpak beschreven die helpt bij het ontwikkelen van maatregelen in relatie tot fietsparkeren. Een globaal overzicht van dit stappenplan is weergegeven in figuur 12.



Figuur 5.1: Stappenplan bron: CROW-richtlijn "Leidraad Fietsparkeren"

In tabel 5.1 zijn de stappen toegelicht. Na iedere stap is het mogelijk om, op basis van de resultaten van de betreffende stap, te besluiten af te zien van vervolgstappen.

Stap	Toelichting
Stap 1: huidige situatie en knelpunten in beeld brengen	In beeld brengen huidige knelpunten hierbij wordt tevens een beleidsvisie- en doel opgesteld.
Stap 2: Bepalen wie de doelgroep is	- Na het in beeld brengen van de knelpunten wordt inzicht verkregen in de veroorzaker van deze knelpunten; - De kenmerken en eigenschappen van deze doelgroep worden in beeld gebracht. Elke doelgroep vraagt om een specifieke benadering met betrekking tot fietsparkeren.
Stap 3: gewenste situatie (doelgedrag) bepalen	De gewenste situatie van de desbetreffende doelgroep wordt bepaald.
Stap 4: inzicht in motieven en drempels: onderzoek achterliggende oorzaken, kansen en belemmeringen bij de doelgroep	- De motieven achter het huidige gedrag van de gebruiker wordt in beeld gebracht. Dit wordt gedaan door bijvoorbeeld observaties, interviews of een enquête. - Hierbij kan een klantreis opgesteld worden waarbij gekeken wordt naar de aspecten: vertrek, onderweg, bestemming. Deze klantreis geeft inzicht in de overwegingen van de gebruiker die een rol spelen bij de wijze van fietsparkeren.
Stap 5: ontwikkelen van aanpak	- Bij het ontwikkelen van de aanpak moet antwoord gegeven worden op de volgende vragen: - Welke informatie moet de doelgroep hebben om het gewenste gedrag uit te voeren;

Stap	Toelichting
	▪ Welke belemmering moet worden weggenomen; ▪ Wat heeft de gebruiker nodig om het gewenste gedrag uit te kunnen voeren.
Stap 6: implementeren	▪ Na de ontwikkeling van een aanpak/maatregel kan deze worden geïmplementeerd. Afhankelijk van de maatregel kan er eerst een pilot worden uitgevoerd voordat deze grootschalig wordt geïmplementeerd.
Stap 7: monitoren en bijsturen	▪ Na invoering van de maatregel is het belangrijk dat deze wordt geëvalueerd. Door middel van tussentijdse monitoring kan er bijgestuurd worden, dit door bijvoorbeeld de aanpak aan te passen of aanvullende maatregelen te nemen.

Tabel 5.1: Stappenplan fietsparkeren

Bijlage 5: Acties fietsstimulering

Momenteel lopen er verschillende landelijke en regionale campagnes met betrekking tot fietsstimulering die ook interessant zijn voor Steenwijkerland.

- rij2op5

Inspireert werknemers om 2 van de 5 werkdagen op de fiets naar werk te komen. Rij2op5 combineert een campagne, een E-bike probeerpool en stimuleringsacties bij en met werkgevers.

- Go Velo App

Go Velo biedt fietsstimulering voor werkgevers en effectieve programma's op basis van duurzame gedragsverandering. Go Velo is in te zetten als HR-instrument voor duurzame mobiliteit. Via een online dashboard krijgt de werkgever inzicht in de effecten van het nieuwe reisgedrag van de werknemers op mobiliteit, duurzaamheid en milieu, vitaliteit van de werknemers en kostenbesparing.

- Sjees Gangmakers in Noord-Brabant;

Sjees Gangmakers helpt werkgevers bij het opstellen van een fietsstimuleringsplan. Hiervoor kan de werkgever vrijblijvend een gesprek aanvragen.

- Ik fiets in Utrecht

"Ik fiets" is een regionale stimulerings- en gedragscampagne met als doel om binnen 2 jaar meer Utrechters op de fiets te krijgen. Utrechtse gemeenten en organisaties kunnen hierop aanhaken.

Naast campagnes zijn er ook landelijke fiets challenges opgesteld. Deze acties moeten op een speelse wijze het fietsen stimuleren. Een paar voorbeelden van landelijke challenges zijn:

- Low Car Diet

Een maand lang zo duurzaam mogelijk van en naar het werk reizen met je organisatie, voor bedrijven, jaarlijks een maand lang in het najaar, deelname is niet gratis.

- Fiets naar je Werk Dag

Voor bedrijven en individuen, deelname is gratis, meestal in het voorjaar, gratis toolkit voor bedrijven, prijzen te winnen.

- Ik neem autovrij

Reis een dag lang met fiets, OV of lopend naar je werk, voor bedrijven en individuen, deelname is gratis, datum bepalen jullie zelf, gratis toolkit voor bedrijven. Enexis begon hiermee met hun Autoloze Dinsdagen.

- Love to Ride | Fiets naar je Werk-maand

Voor bedrijven, jaarlijks een maand lang in voor-of najaar, deelname is niet gratis, prijzen te winnen.

- Nationale Applausdag

In België al een paar jaar een begrip en vanaf 2021 ook in Nederland: de nationale applausdag voor fietsers. Zet je fietsers in het zonnetje en bedank ze met jullie eigen fietsbelteam.

Werkgeversaanpak

Een andere bekende stimuleringsaanpak is de werkgeversaanpak. Deze ondersteunt en stimuleert werkgevers om hun mobiliteitsbeleid te veranderen. De werkgeversaanpak is hierbij geen op zichzelf staande maatregel, maar wordt ingezet in combinatie met fietsstimuleringsacties. In veel regio's zijn deze werkgeversaanpakken ingezet. Binnen Overijssel lopen twee werkgeversacties / -aanpakken. Dit zijn:

- Twente Mobiel;
- Slimme en Duurzame Mobiliteit regio Zwolle.

Bij deze werkgeversaanpakken worden werkgevers door, vanuit de werkgeversaanpak aangewezen, mobiliteitsmakelaars geholpen. Hierbij worden zij geholpen, in 3 stappen: analyseren, actie, meten), met het in beeld brengen van kansen en mogelijkheden op het gebied van onder andere fietsstimulering. Per stap worden de volgende acties uitgevoerd:

- Analyseren: samen met de werkgever worden de kansen en mogelijkheden binnen de organisatie in beeld gebracht;
- Actie: Benodigde acties en een taakverdeling worden afgestemd;
- Meten: Na afloop worden de resultaten van de fietsstimuleringsacties gemeten.

Bijlage 6: Inrichtingseisen en kwaliteitseisen fietsparkeren

Voor fietsparkeren gelden de volgende richtlijnen en kwaliteitseisen in de gemeente Steenwijkerland.

(Concept) Leidraad Fietsparkeren 2022 van CROW

De meest recente richtlijnen voor fietsparkeren zijn opgenomen in de (concept) Leidraad Fietsparkeren 2022 van het CROW. In de toekomst wordt deze leidraad fietsparkeren definitief. Op hoofdlijnen bevat deze de volgende richtlijnen:

- Vindbaarheid en bewegwijzering:
 - Het moet voor gebruikers duidelijk zijn welke route gevolgd moet worden om bij de fietsenstallingsvoorziening te komen. Goede informatievoorzieningen en bewegwijzering, zowel op afstand van de voorziening als bij de voorziening, zijn hierbij van belang;
 - De fietsenstallingsvoorziening moet op een logische locatie liggen, bij voorkeur op de aanrijroute van de doelgroep van de voorziening. Mocht dit niet het geval zijn dan moeten er aanvullende maatregelen getroffen worden om de vindbaarheid van de voorziening te vergroten.
- Toegankelijkheid:
 - De toegang tot de fietsenstallingsvoorziening dient duidelijk zichtbaar te zijn voor gebruikers. Een voorziening met een ruimte en lichte entree die goed te bereiken is per fiets, bij voorkeur op maaiveld niveau. Bij een verdiepte ligging dient rekening gehouden te worden met hellingen, trappen en fietsliften;
 - De fietsenstallingsvoorziening moet dicht bij de locatie van de gewenste doelgroep liggen en toegankelijk voor alle doelgroepen.
- Ruimtebeslag:
 - De gebruiker dient genoeg ruimte te hebben voor het stallen van de fiets;
 - Bij ruimtebeslag dient rekening gehouden te worden met buitenmodelfietsen (bakfiets, elektrische fietsen);
 - Er dient rekening gehouden te worden met de ontwerpcriteria van de stalling, zoals passeerruimte, manoeuvreerruimte enz.
- Esthetica en aantrekkelijkheid:
 - De fietsenstallingsvoorziening dient een aantrekkelijk uitstraling te hebben.
- Sociale veiligheid:
 - Straatvuil dient voorkomen en verwijderd te worden;
 - De fietsenstallingsvoorziening moet ingepast worden in een sociaal veilige omgeving. Hierbij moet rekening gehouden worden met voldoende licht, zicht en het gebruik van een beheerder.

Naast het parkeren buiten is het mogelijk om een inpandige fietsenstalling toe te passen. Een inpandige stalling biedt bescherming tegen weersinvloeden, een groter gevoel van veiligheid en meer comfort en is daardoor aantrekkelijker voor de gebruiker, mits het ontwerp van de stalling en (met name) de entree die aantrekkelijkheid ondersteunen of verhogen.

Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen

De Fietzersbond en Fipavo⁷ hebben de stichting Fietsparkeur opgesteld. Dit is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Hierin staan diverse kwaliteitseisen opgenomen waaraan een goede fietsenstallingsvoorziening aan moet voldoen. Deze kwaliteitseisen zijn als volgt:

- Gemak bij het plaatsen van een fiets.

Bepalend voor het gebruiksgemak is of de voorziening op één niveau, of een hooglaagvoorziening is. Bij een voorziening op één niveau is er meer ruimte tussen de fietsen en hoeft de fiets meestal nauwelijks te worden opgetild bij het plaatsen. Een hooglaagvoorziening waarden de gebruikers minder. Er zijn ook eisen met betrekking tot de stabiliteit van de geplaatste fiets.

- Gemak bij het vastzetten van een fiets.

Fietsparkeur stelt geen minimale eisen voor de mogelijkheid tot aanbinden. Goedgekeurde aanbindvoorzieningen kunnen in ieder geval met een kabelslot van 90 cm gebruikt worden.

- Kans op letsel bij de gebruiker of passant.

De gebruiker van een fietsparkeervoorziening mag zich niet aan het systeem kunnen bezeren (bijvoorbeeld door scherp uitstekende delen).

- Kans op schade aan de fiets.

Een fietser wil zijn fiets graag onbeschadigd terugzien. Hoewel het risico van beschadiging bij geen enkele fietsparkeervoorziening is uit te sluiten, is bij de meeste voorzieningen de kans op schade erg klein. Hoog-laagvoorzieningen scoren op dit punt minder gunstig omdat hierbij nog wel eens kabels worden losgetrokken of de koplamp of dynamo wordt geraakt.

- Vandalismebestendigheid.

De fietsparkeervoorziening moet bestand zijn tegen pogingen om de voorziening moedwillig af te breken of te verbuigen.

- Duurzaamheid.

De beweegbare onderdelen van de fietsparkeervoorziening moeten bestand zijn tegen minimaal 15.000 bewegingen.

⁷ Fipavo is de vereniging die zich inzet voor kwalitatief hoogwaardige en gebruiksvriendelijke fietsparkeervoorzieningen.