

Politieke Markt

Vergadering van 12 december 2023
Beleid en Uitvoering - Openbare ruimte

Fietsplan Steenwijkerland

Auteur

Gert Ekkelenkamp

Overlegd met

Paul van de Berg, Fietzersbond, VVN Steenwijkerland, Plaatselijke belangen, Mariska Zwartsenburg

Portefeuillehouder

M. Scheringa

Samenvatting

In november 2020 is de Strategische Mobiliteitsvisie van de gemeente Steenwijkerland vastgesteld. In de Mobiliteitsagenda staan de projecten en activiteiten die we nodig hebben om duurzame mobiliteit in onze gemeente te verbeteren. Een belangrijk thema is dat de gemeente Steenwijkerland zich verder wil ontwikkelen als fiets- en wandelgemeente.

Om de beleidsvisie en ambities uit de Strategische Mobiliteitsvisie met betrekking tot fietsen te halen, hebben we het Fietsplan Steenwijkerland gemaakt. In dit Fietsplan staat wat de komende jaren gedaan moet worden.

Het Fietsplan bestaat uit drie kernopgaven die leiden tot een hoger fietsgebruik:

- Een aantrekkelijk fietsnetwerk dat 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.

In 2022 hebben we het inwonerspanel bevestigd over de beleving van het fietsen. Hoe vaak wordt er gefietst, waar gaat het goed, wat kan er beter? We hebben alle verenigingen, plaatselijke belangen en wijkverenigingen gevraagd om naar het fietsplan te kijken en een reactie te geven. De reacties waren een waardevolle aanvulling op het plan. De antwoorden hebben we verwerkt in de Fietsmonitor 2022.

Het eindresultaat is een lijst met concrete projecten- en acties, inclusief planning. We kunnen een keuze maken hoe we ons als gemeente willen laten zien als fietsgemeente. Hiervoor zijn 3 ambitieniveaus gemaakt. Passend bij de ambities uit de strategische mobiliteitsvisie zet ons college in op ambitieniveau C: inspirerende fietsgemeente.

In de raadsvergadering van 6 juni 2023 heeft u besloten het voorstel over het Fietsplan niet te behandelen. Onder andere omdat de participatie met betrekking tot de concrete voorstellen onvoldoende was aangegeven.

We hebben de opmerkingen meegenomen. De plannen voor de Gasthuisstraat en de Beulakerweg hebben we in de planning geschoven waardoor tijd is ontstaan om met bewoners en ondernemers in

gesprek te gaan. De herinrichting van de Oldemarktseweg is opgenomen in de dorpsvisie Steenwijkerwold. De ombouw van het voetpad Bentepad-Laan van Toutenborgh betreft een gezamenlijk verzoek van Belangenvereniging Vollenhove Stad en voetbalvereniging SV VENO.

Om de gehanteerde prioritering van de in het Fietsplan opgenomen plannen inzichtelijk te maken hebben we de onderbouwing als bijlage 2 opgenomen bij dit voorstel.

Beschrijving

Inleiding

In november 2020 is de Strategische Mobiliteitsvisie van de gemeente Steenwijkerland vastgesteld.

Deze visie beschrijft op het gebied van mobiliteit vier kernopgaven:

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

Een van de thema's uit de strategische mobiliteitsvisie is Steenwijkerland als fiets- en wandelgemeente. Om onze ambities en uitgangspunten met betrekking tot fietsen te halen is inzet gevraagd op:

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

Gewenst resultaat

Met dit fietsplan wordt de basis gelegd om tot de gewenste verhoging van het fietsgebruik in de gemeente te komen (+10% in 10 jaar, voor woon-werkverkeer +35%). Er is meer ruimte gemaakt voor de fiets. Door de verbeteringen aan bestaande fietsvoorzieningen en het toevoegen van belangrijke verbindingen neemt de aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk toe. Met een goede fietsontsluiting is de bereikbaarheid van werklocaties, scholen, winkel- en sportvoorzieningen verbeterd. De verkeersoverlast van auto's binnen de verblijfsgebieden is door frequenter gebruik van de fiets afgenomen.

Argumenten

1. *Beeld van participatieproces*

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de fiets door onze inwoners en hun ervaringen met de fietsvoorzieningen in Steenwijkerland is een peiling gedaan in het inwonerspanel. De resultaten van deze peiling zijn opgenomen in bijlage 1 van het Fietsplan. Deze input heeft ons geholpen bij het schrijven van het plan. Na de analyses van het fietsnetwerk en de bundeling van de informatie over fietsparkeren en fietsstimulering in het Fietsplan hebben we alle verenigingen van plaatselijk belang en wijkverenigingen gevraagd om naar het Fietsplan te kijken en een reactie te geven. De reacties waren een waardevolle aanvulling op het plan. De reacties zijn verzameld in de reactienota Fietsplan die als bijlage 3 bij het raadsvoorstel is gevoegd.

2. *Ambitieniveau C past bij onze ambitie uit de strategische mobiliteitsvisie.*

In het Fietsplan is aangegeven 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 worden er enkele mogelijke ambitieniveaus onderscheiden (zie Fietsplan Steenwijkerland, tabel 9):

- A: Aandacht voor de fiets
- B: Stimuleren fietsen
- C: Inspirerende fietsgemeente

Bij de ambities uit de strategische mobiliteitsvisie hoort meer dan alleen de minimale aandacht voor fietsen conform ambitieniveau A. Vergeleken met ambitieniveau A voegt niveau B nadrukkelijk enkele zaken toe dat beter aansluit bij een gemeente die zich fietsgemeente wil noemen. Bij niveau B wordt het fietsnetwerk compleet gemaakt, heeft fietsparkeren nadrukkelijk een plek, is er een hoger onderhoudsniveau en wordt fietsstimulering professioneel opgepakt. Ambitieniveau C voegt daar nog aan toe dat toekomstgericht en preventief aan alle onderdelen van fietsen (netwerk, stalling en stimulering) wordt gewerkt. Bij dit ambitieniveau krijgt de fiets een prominentere plek bij de inrichting van onze wegen en het netwerk.

Passend bij de ambities voor fietsen uit de Strategische Mobiliteitsvisie zet de gemeente Steenwijkerland in op ambitieniveau C: Inspirerende fietsgemeente. Het fietsen moet door de opgenomen projecten en acties 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. Met de vaststelling van het fietsplan voldoen we aan de 4 kernopgaves uit de strategische mobiliteitsvisie en het thema Steenwijkerland als fiets- en wandelgemeente met een aantrekkelijk fietsnetwerk.

Een mooi voorbeeld van de inspirerende fietsgemeente is het pilotproject met deelfietsen. Dat project is in 2022 gestart met 4 hubs en 42 deelfietsen maar kan komend jaar uitgroeien naar een netwerk met 21 hubs en ruim 140 deelfietsen. Hierbij wordt samengewerkt met omliggende gemeenten en provincies. Werkgevers sluiten aan de inzet van deelfietsen voor woon-werkverkeer te verkennen.

3. Aantrekkelijk fietsnetwerk

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 en de fietsveiligheid verbeteren.

Voor de verdere ontwikkeling is ons fietsnetwerk vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Allereerst is ons fietsnetwerk beschouwd en getoetst aan landelijke (Nationale Toekomstbeeld Fiets) en provinciale beleidsdocumenten (Koersdocument Fiets), netwerkkaarten (Kernnet fiets Overijssel) en inrichtingseisen. Met de resultaatgerichte aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 is het fietsnetwerk beoordeeld op de verkeersveiligheid.

Om zicht te krijgen op verbindingen die bij kunnen dragen aan de keuze voor de fiets in plaats van de auto zijn voor enkele verbindingen de omrijfactoren bepaald. De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand. Tenslotte, is ook gekeken naar fietsverbindingen met een hoge potentie als het gaat om fietsgebruik. Deze zijn bepaald op basis van omvang inwoners en werkgelegenheid.

4. Voor een inspirerende fietsgemeente zijn de maatregelen uit tabel 10 (§ 6.2 Fietsplan Steenwijkerland) nodig

Het betreft die maatregelen die een grote bijdrage leveren aan het compleet maken van het fietsnetwerk of een grote kwaliteitsverbetering zijn. Deze maatregelen kunnen op (relatief) korte termijn worden gerealiseerd. Jaarlijks wordt beoordeeld welke nieuwe fietsinfrastructuurprojecten worden opgepakt om uiteindelijk een volledig fietsnetwerk van goede kwaliteit te hebben in Steenwijkerland.

5. Meerjarenplanning om maatregelen realistisch te plannen en kosten beheersbaar te houden

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 meerjarenplan te maken en het benodigde budget voor de daarin opgenomen maatregelen beschikbaar te stellen, wordt stapsgewijs toegewerkt naar dat eindbeeld.

2.5. Fietsmonitor om ontwikkelingen en ambities te meten en bij te kunnen sturen

Om de ontwikkeling op de ambities en de effectiviteit van de maatregelen te peilen willen we tweejaarlijks een fietsmonitor opstellen.

6. Kwalitatief goede stallingsvoorzieningen zijn nodig

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. Het draagt bij aan de beleving en het comfort van fietsen. Fietsparkeren is nodig op locaties waar fietsritten beginnen en eindigen. In onze Strategische Mobiliteitsvisie wordt onderscheid gemaakt in fietsparkeren voor verschillende doelgroepen / locaties en kwaliteitsbehoeften. Dit betreft stallingen in de openbare ruimte, maar ook stallingen die in eigendom zijn van bij derden (bijvoorbeeld scholen, station). Vanuit het belang van fietsen en goede stallingsvoorzieningen hebben we parkeernormen voor fietsparkeren bepaald. Deze worden opgenomen in de geactualiseerde parkeernota die voor de zomer 2024 aan uw raad ter besluitvorming wordt voorgelegd. Het Fietsplan verwijst hier al naar. Binnen het Fietsplan zijn de richtlijnen en kwaliteitseisen beschreven voor de toeristische publiekstrekkingen en winkelveorzieningen.

7. Fietsstimulering met marketing, werkgeversaanpak, oplaadpunten, probeeracties

In de strategische mobiliteitsvisie is als het gaat om ambities voor het fietsgebruik ingezet op een toename met +20% in 10 jaar. Voor de doelgroep woon-werkverkeer is dit zelfs +35%. Goede fietsinfrastructuur en stallingsvoorzieningen dragen bij aan een hoger fietsgebruik. Echter, ons college wil ook het fietsgebruik stimuleren en promoten. 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.

Uit de fietsmonitor 2022 die ten behoeve van dit fietsplan is opgesteld door een raadpleging van het inwonerspanel blijkt dat 25% van de panelleden ontevreden is over het aantal oplaadpunten binnen de gemeente. In het kader van fietsstimulering kan ook hier op ingezet worden. De ontwikkelingen in de pilot met het aanbieden van deelfietsen op de 4 lokale hubs verlopen naar tevredenheid. Inmiddels is het perspectief dat we uitbreiden naar 21 hub's met ruim 140 deelfietsen met daarbij ook hub's in omliggende gemeenten. Ook de provincie Drenthe haakt nu aan. Er zijn werkgevers geïnteresseerd om deelfietsen in te zetten voor het woon-werkverkeer van hun werknemers (station-werkplek).

8. Fietscoördinator als ambassadeur van de fiets binnen de organisatie van Steenwijkerland

Om de fiets een belangrijke plek te geven, creëren we de rol van fietscoördinator binnen onze organisatie. 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. Hij/zij/hen bewaakt ook de kansen en mogelijkheden op

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

Kanttekeningen en risico's

1.1 Participatietraject

We hebben, vanuit praktische overwegingen, niet gekozen, om -voorafgaand aan het Fietsplan- met alle stakeholders inhoudelijk in overleg te gaan over de uitwerking van de verschillende projecten. De ambitie om meer ruimte voor de fietser te maken vraagt om een gedegen en zorgvuldige voorbereiding. Voor de verdere uitwerking van de verschillende plannen zal op projectniveau tijd genomen worden om de plannen samen met de omgeving vorm te geven.

2.1. Er zijn meer plannen dan middelen beschikbaar

Van belang is om weloverwogen, in stappen toe te werken naar het eindbeeld. Voor enkele projecten is de kans op een bijdrage van het rijk (vanuit de stimuleringsimpuls verkeersveiligheid) of de provincie (vanuit de doeluitkering verkeer en vervoer) reëel. Deze bronnen hebben jaarlijks echter een beperkt budget. Doordat er bij die regelingen meer aanvragen zijn dan middelen is een bijdrage daarom niet zeker. De fietscoördinator vervult hierbij een belangrijke rol. Als onderzoeker naar externe bijdragen en pleitbezorger voor onze ambities. Het vertragen van de planning kan de kans op een bijdrage vergroten. Ook kan daarmee mogelijk meer bijdrage gevonden worden.

Duurzaamheid en social return

In het klimaatakkoord heeft de overheid afgesproken om de uitstoot CO₂ in 2030 met 49% te verminderen t.o.v. 1990. 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.

De acties en projecten uit het fietsplan dragen bij aan de volgende Sustainable Development Goals:

SDG 1: Geen armoede

SDG 3: Goede gezondheid en welzijn

SDG 7: Betaalbare en duurzame energie

SDG 9: Industrie, innovatie en infrastructuur

SDG 11: Duurzame steden en gemeenschappen

SDG 13: Klimaatactie



Brede welvaart: 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.

Bij het uitwerken van de plannen voor de verbetering van de fietsinfrastructuur hanteren we bij de materiaalkeuze de "best practice" oplossingen op het gebied van circulariteit als startpunt. In de afgelopen jaren hebben we al de nodige ervaringen opgedaan met maximaal hergebruik van de vrijkomende materialen. We volgen de markt met de inzet van elektrisch materieel. In de bestekken voor de realisatie wordt voorgeschreven dat de aannemer 5% van de opdrachtwaarde dient in te zetten voor social return ("bouwblokkenmethode").

Financiële toelichting

In het 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 van het fietsplan.

De infrastructurele maatregelen zijn afgewogen op de thema's verkeersveiligheid, functie en aantrekkelijkheid. Op basis van deze beoordeling is een prioritering ontstaan. In bijlage 2 zijn deze vertaald naar een meerjaren- en investeringsplanning.

We gaan voor 4 maatregelen, te weten:

Maatregel	Raming	Beschikbaar	Nodig	Kapitaalslasten
Fietsverbinding Giethoorn-Steenwijk (voorbereiding)	€ 50.000		€ 50.000	
Herinrichting Oldemarktseweg Thij	€ 857.000		€ 857.000	€ 37.000
Ombouwen voetpad Benthepad-Laan van Toutenburg	€ 130.000	€ 50.000	€ 80.000	ca. € 5.600
Onderzoeken en stimuleringsacties	€ 40.000 (eenmalig)		€ 40.000 (eenmalig)	

Deze maatregelen zijn opgenomen in de PPN 2024-2027 en de financiële consequenties zijn betrokken bij de integrale afweging bij de Programmabegroting 2024-2027.

Werkzaamheden aan het Kernnet fiets komen in aanmerking voor een bijdrage van de provincie. Dit is echter afhankelijk van het budget dat de provincie hiervoor heeft en de hoeveelheid aanvragen die daarvoor gedaan worden. 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.

Communicatie en participatie

Voor het ophalen van input op dit fietsplan is het concept fietsplan met daarin de analyses op fietsnetwerken, verkeersveiligheid en omrijfactoren voorgelegd aan alle verenigingen van plaatselijk belang en wijkverenigingen. Ook is het rapport voorgelegd aan VVN Steenwijkerland en de Fietsersbond. Alle reacties zijn verwerkt in een reactienota (bijlage 3). Deze hebben waar van toepassing een plek gekregen in het definitieve rapport. Na de besluitvorming op het plan wordt deze opnieuw gedeeld met daarbij de door uw raad vastgestelde meerjarenplanning 2024-2027.

Uitvoering en planning

Met het vaststellen van de meerjarenplanning wordt de lijn uitgezet voor de maatregelen die de komende jaren uitgevoerd kunnen worden. Daarmee hebben we een basis om met externe partijen in gesprek te gaan. We kiezen voor de systematiek dat we jaarlijks, via de PPN, een actualisatie van het

meerjarenplan voorleggen om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen die van invloed zijn op de verschillende projecten. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om gepland onderhoud, kansen op bijdragen van derden en gebiedsontwikkelingen.

We hebben de verschillende projecten gewogen op de onderdelen verkeersveiligheid, functie en aantrekkelijkheid. Hierbij telt verkeersveiligheid het zwaarst en aantrekkelijkheid het lichtst. Op basis van de verschillende scores hebben we de prioriteiten bepaald. In bijlage 2 is het resultaat van de beoordeling opgenomen.

Is het besluit openbaar?

Ja

Besluit

Het college legt het volgende voor aan de gemeenteraad:

1. Kennis te nemen van het participatieproces en de reactienota Fietsplan (bijlage) 3;
2. Het Fietsplan (bijlage 1) vast te stellen met daarin het fietsontwikkelperspectief en geschetste eindbeeld in Steenwijkerland. Concreet betekent het:
 - a. Instemmen met ambitieniveau C: Inspirerende fietsgemeente;
 - b. Vaststellen van de lijst met maatregelen (tabel 10) met daarin de systematiek dat we u jaarlijks via de perspectiefnota een actualisatie van het MJP Fietsplan voorleggen en integraal laten afwegen;
 - c. Instemmen met de meerjarenplanning voor de periode 2024-2027 (bijlage 2). De financiële consequenties van de maatregelen voor 2024 zijn betrokken bij de integrale afweging in de programmabegroting 2024-2027.

Bijlagen

1. Bijlage 1 Fietsplan Steenwijkerland
2. Bijlage 2 Meerjarenplanning Fietsplan 2024-2027 incl. prio
3. Bijlage 3 Reactienota Fietsplan