

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 28 mei 2014
Ons kenmerk 22/3.4/2014003292
Behandeld door de heer S.G. Bijleveld (0592) 36 59 48
Onderwerp: Fietsnota Drenthe

Geachte voorzitter/leden,

Met genoegen bieden wij u de fietsnota "Drenthe fietst verder" aan. In deze nota beschrijven wij de vier pijlers waarmee we onze ambities voor de fiets de komende jaren realiseren:

1. meer mensen op de fiets
2. veilig fietsen
3. compleet fietsnetwerk
4. aantrekkelijk toeristisch fietsproduct.

De fietsnota vormt hiermee dé kapstok voor alle fietsprojecten die wij in samenwerking met onze partners gaan uitvoeren. Voorbeelden van projecten zijn de realisatie van veilige schoolroutes, extra maatregelen op fietspaden waar het steeds drukker wordt (onder andere door een toenemend gebruik van de E-fiets) en een kwaliteitsverbetering van het bestaande fietspadennetwerk, bijvoorbeeld door de realisatie van een onderhoudsarm fietspad.

Bij de uitwerking van deze nota hebben wij onze stakeholders (gemeenten, Fietsersbond, maatschappelijke partijen, Recreatieschap Drenthe en bedrijfsleven) betrokken. De fietsnota beschrijft daarmee het fietsbeleid in een brede maatschappelijke Drentse context.

Omdat het beleidskader van de nota meerdere jaren beslaat, stellen wij jaarlijks een uitvoeringsprogramma voor de fiets op. Zo kunnen wij u goed informeren over alle lopende en nieuwe fietsprojecten. Wij leggen dit programma vast in het Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP) Verkeer en Vervoer dat u ieder jaar van ons ontvangt.



De provinciale fietsprojecten financieren wij vanuit bestaande budgetten zoals het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IVV), de BDU Verkeer en Vervoer en Vitaal Platteland.

Om een extra kwaliteitsimpuls te geven voor de fiets willen wij naast de reguliere budgetten aanvullende middelen inzetten. In de Begroting 2014 hebt u middelen beschikbaar gesteld voor de kwaliteitsverbetering van fietspaden; hierover zijn inmiddels concrete afspraken gemaakt met het Recreatieschap Drenthe. Ook in de Voorjaarsnota 2014 hebben wij een aanvullende bijdrage gevraagd voor fietsprojecten.

Samen met onze partners gaan wij vol enthousiasme aan de slag om onze gezamenlijke ambitie "Drenthe dé fietsprovincie van Nederland" te realiseren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage: Fietsnota "Drenthe fietst verder"
wa.coll.

Fietsnota

2014 - 2020

Drenthe fietst verder



Drenthe, fietsprovincie bij uitstek

Drenthe is fietsprovincie bij uitstek. Dat is heel wat waard. Fietsen is gezond en goed voor het milieu. We beschikken over een uitstekend netwerk van goed verzorgde, veilige fietspaden. Die rijgen brinkdorpen en natuurgebieden aaneen en verbinden onze voorzieningen.

Dit willen we zo houden en waar het kan verder verbeteren. Het is tevens zaak om in te spelen op ontwikkelingen en trends. Sinds de uitvinding van de fiets is het principe gelijk gebleven: twee wielen, een stuur en een rem. Toch verandert het rijwiel de laatste jaren snel.

Veel mensen maken gebruik van elektrische fietsen. Racefietsen en supersnelle e-fietsen halen snelheden van meer dan 40 kilometer per uur. Fietspaden worden steeds drukker, met veel verschillende gebruikers, zoals wielrenners, skaters en bakfietsen. Dat heeft gevolgen voor de veiligheid. Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. We zorgen er daarom voor dat de fietspaden goed zijn onderhouden en ingericht. Onze jeugd kan veilig naar school fietsen, langs veilige routes.

Met een e-fiets leggen we ook steeds langere afstanden af. Bijvoorbeeld naar ons werk of met een recreatieve tocht in het weekend. Apps voorzien ons van extra informatie waardoor fietsen nog leuker wordt. Het is nu mogelijk om de fietser onderweg te informeren over bezienswaardigheden of over plekken waar hij een ijsje kan halen. De provincie wil het onze gasten, die naar Drenthe komen om lekker te fietsen, goed naar de zin maken.

In deze nota 'Drenthe fietst verder' komen alle aspecten van het fietsen bij elkaar: gezondheid, milieu, veiligheid, bereikbaarheid en toerisme. Het biedt een kapstok voor heel veel nieuwe fietsprojecten. Die willen we samen met onze partners gaan uitvoeren. Zodat we met elkaar blijven werken aan een gezamenlijke ambitie: Drenthe, dé fietsprovincie!

Henk Brink,
Gedeputeerde verkeer en vervoer

Inhoudsopgave

1.	Ambitie	5
2.	Meer mensen op de fiets	9
3.	Veilig fietsen	15
4.	Compleet fietsnetwerk	21
5.	Aantrekkelijk toeristisch fietsproduct	27
6.	Organisatie en uitvoeringsagenda	31

Ambitie



Gemeentelijk beleid

Het fietsbeleid van gemeenten is opgenomen in de Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen (GVVP). Sommige gemeenten hebben een fietsnota. De gemeentelijke nota's beschrijven vooral infrastructurele maatregelen die zorgen voor een verbetering van het fietsnetwerk (kwaliteit, comfort, veiligheid). Andere onderwerpen zijn het stimuleren van het fietsgebruik, het uitbreiden van stallingen en verkeerseducatie.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007 benadrukt de rol van de fiets in ketenmobiliteit¹ en het realiseren van fietsroutes die bijdragen aan een goed utilitair en recreatief fietsroutenetwerk. Een goede (dynamische) informatievoorziening is een belangrijke voorwaarde voor het maken van slimme keuzes.

Het ruimtelijk beleid onderstreept het belang van de fiets voor de bereikbaarheid en mobiliteit binnen Drenthe. De Omgevingsvisie Drenthe wijst op het belang van het toeristische product, inclusief de fietsroutes. Het faciliteren en stimuleren van fietsen helpt de bevolking gezond blijven. Economisch bieden de sportieve mogelijkheden een goed perspectief voor mensen van binnen en buiten de provincie.

De voorgaande Fietsnota (Fietsplan 2005) telde drie pijlers:

1. Het vervolmaken van de fietsstructuur door de aanleg van fietsvoorzieningen op maat.
2. Een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk als het gaat om verkeersveiligheid, doorstroming en onderhoud én aantrekkelijkheid.
3. Verbeteringen die bijdragen aan een optimale ketenmobiliteit.

Nationaal beleid

Actuele thema's bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn verkeersveiligheidsbeleid in relatie tot de fiets en fietspromotie. Landelijk is één op de drie verkeersdoden een fietser. Meer dan de helft van de ernstig gewonden is fietser. Het Rijk stimuleert gemeenten dit te verbeteren met de Modelaanpak Veilig Fietsen, een handleiding die gemeenten helpt het bestaande beleid te toetsen en maatregelen te nemen gericht op lokale knelpunten. Eveneens is er aandacht voor de fietsroutenetwerken, waaronder fietssnelwegen.

Europees beleid

In de 'White Paper on Transport' uit 2011 schrijft de Europese Commissie te streven naar een veilig, duurzaam en economisch voordelig vervoerssysteem in Europa. De fiets speelt hierin vooral een rol in stedelijke gebieden. Ook verkeersveiligheid is een aandachtspunt.

1. Ambitie

Ambitie

Sinds de vaststelling van de Nota Fietsverkeer in 2005 zien wij binnen en buiten Nederland nieuwe trends en ontwikkelingen. Hier anticiperen wij op met ons beleid.

Zo is de e-fiets een gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Op een comfortabele wijze leg je er grotere afstanden mee af. Zowel naar het werk als recreatief. Nieuwe concepten zoals de OV-fiets en het knooppuntenstelsel leiden tot meer fietsgebruik. En de smartphone biedt kansen om het fietsgebruik te stimuleren.

Wel zagen we in de afgelopen jaren, onder andere door de e-fiets, een toename van het aantal fietsongevallen. En met krimpende onderhoudsbudgetten staat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur onder druk.

Met deze Fietsnota spelen we in op al die nieuwe ontwikkelingen. Daarbij leggen we de lat hoog. Samen met onze partners willen wij de volgende ambitie realiseren:

In 2020 is de provincie Drenthe de gezondste fietsprovincie van Nederland. Gezond betekent dat je fietst in een verkeers- en sociaal veilige omgeving, waarbij jong en oud voldoende bewegen. Daarnaast profiteert

ook het Drentse bedrijfsleven mee door werknemers die gezond, veilig en snel met de fiets (al dan niet in combinatie met het OV) hun werk bereiken. Ook is er in Drenthe een economisch gezonde fietsrecreatiesector.

Onze ambitie realiseren wij met vier pijlers:

1. Meer mensen op de fiets

'Wij verleiden mensen vaker te fietsen.' Ons doel is een stijging van het aantal fietsverplaatsingen van 20% in 2020. Dit bereiken wij door mensen te verleiden vaker met de fiets te gaan, met aansprekende campagnes, goede voorzieningen voor de fiets te bieden en passende aansluitingen op andere vervoerwijzen.

2. Veilig fietsen

'Wij willen dat iedereen veilig kan fietsen in Drenthe.' Wij sluiten aan bij de doelstellingen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe. Met de doelstelling voor de fiets: 'halveren van het aantal dodelijke slachtoffers en ernstig gewonde fietsers'. Dit past bij de ambitie van het Verkeer- en Vervoerberaad Drenthe om 'samen richting nul' te gaan. Met innovatieve concepten, een veilige infrastructuur en goede educatie vergroten we de fietsveiligheid.

3. Compleet fietsnetwerk

'Wij hebben een fietsnetwerk dat compleet en kwalitatief op orde is.' Ons doel is dat de fietser de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Drenthe voldoende tot zeer goed beoordeelt. Innovaties dragen bij aan de kwaliteitsbeleving door de fietser. Dit bereiken we met innovatieve pilots en door het fietsnetwerk te verbeteren. Dit als aanvulling op het realiseren van ontbrekende schakels en nieuwe infrastructuur voor de utilitaire en recreatieve fietser.

4. Aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

'Wij zijn een aantrekkelijke fietsprovincie voor de toeristische en recreatieve fietser.' Ons doel is dat we in 2020 in de top 3 van toeristische fietsprovincies staan en de best scorende provincie zijn op basis van de beoordeling van de recreatieve fietser. Wij positioneren Drenthe als dé fietsprovincie. Hoe? Met een vernieuwend aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende fiets-evenementen en een inspirerende marketingcampagne.

Innovatie en marketing

Innovatie en marketing komen in alle pijlers aan de orde. Bij innovatie gaat het bijvoorbeeld om nieuwe methoden om mensen op de fiets te krijgen en technologische oplossingen om het fietsen veiliger te maken. Maar ook om innovaties in de fietsinfrastructuur of nieuwe producten en/of diensten voor recreatieve fietsers. Met marketing creëren wij meer aandacht voor de fiets als alternatief voor de auto. Plus het hiermee ondersteunen van het beleid om het fietsen veiliger, comfortabeler en leuker te maken.

In de volgende hoofdstukken werken we de vier pijlers verder uit.



Figuur: Vier pijlers om de ambitie te bereiken.



Pijler

Meer mensen op de fiets

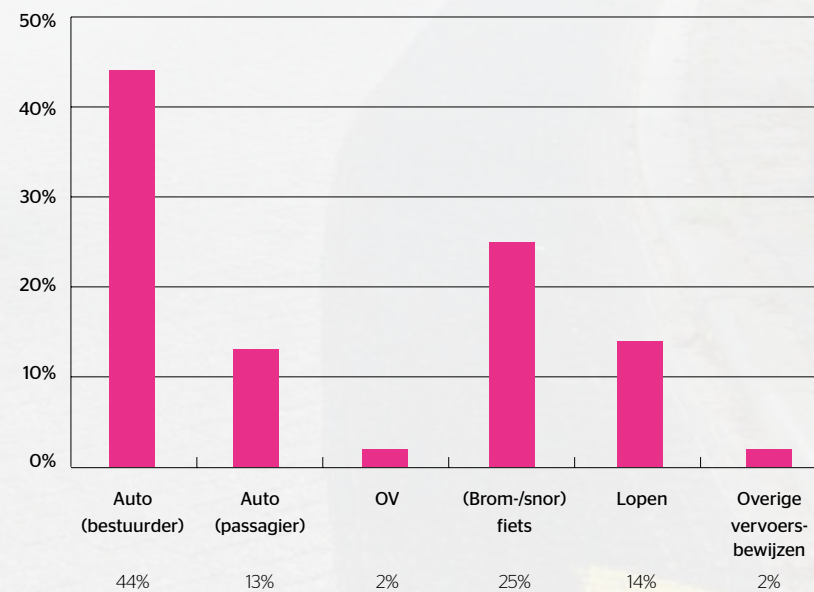
Een aantrekkelijk fietsproduct krijgt meer mensen op de fiets. Onze voorzieningen zijn goed op orde. Ook werkgevers stimuleren het fietsgebruik. De fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Goede campagnes verleiden mensen om op de fiets te stappen!



Feiten en cijfers

In de periode 2010 tot en met 2012 groeit het fietsgebruik in Drenthe, vooral op de korte afstanden.

Modal split Drenthe



Figuur: Ontwikkeling van de modal split in de provincie Drenthe, gemiddelde 2010-2012.

Bron: OVIN, 2010-2012, bewerkingen door Mobycon.

2. Meer mensen op de fiets

Wat willen we bereiken?

Ons doel is een stijging van het aantal fietsverplaatsingen van 20% in 2020. Dat betekent dat het aandeel van de fiets in de modal split stijgt van 29% in 2012 naar 35% in 2020. Wij zien, mede door de snelle opkomst van de e-fiets, kansen voor de afstanden groter dan 7,5 kilometer.

Hoe gaan we dat doen?

Wij verleiden mensen vaker te fietsen door goede voorzieningen voor de fiets, passende aansluitingen op andere vervoerswijzen en aansprekende campagnes gericht op specifieke doelgroepen. Daar waar wij zelf geen directe invloed hebben werken we graag samen met anderen. Denk aan andere wegbeheerders, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Samen is het mogelijk om meer mensen op de fiets te krijgen. Onze rol is vooral initiërend, coördinerend en faciliterend.

Verleiden met campagnes en acties

Meer aandacht voor de fiets in combinatie met het toenemende gezondheidsbesef leidt tot een daadwerkelijke verandering van gewoontegedrag. De komende jaren plegen we meer inzet om mensen 'te verleiden' de fiets te gebruiken. Niet belerend, maar uitdagend en uitnodigend. Jaarlijks voeren we één campagne en/of actie.

Daarbij richten we ons op specifieke doelgroepen of focussen we op bepaalde reismotieven zoals werk, sport, onderwijs, winkelen en attracties.

Nieuwe apps en vormen van gamification zijn voor dit doel uitstekend geschikt. Daarom nodigen wij partijen uit voor het ontwikkelen, demonstreren en evalueren van innovatieve producten en diensten voor de fiets. Denk aan interessante apps voor fietsrouteplanners en reistijdplanners die de combinatie fiets-OV inzichtelijker maken. Of aan informatie over wat er te zien of te doen is op de fietsroute.

Mobiliteitsmanagement

In de regio Groningen-Assen is de afgelopen jaren een succesvol programma opgezet voor mobiliteitsmanagement; het organiseren van slim reizen. Een vergelijkbaar programma met specifieke aandacht voor de fiets rollen we uit in andere delen van Drenthe, gericht op de grote werklocaties in de steden. Dat doen we in samenwerking met gemeenten en bedrijfsleven.

Voor werkgevers in Drenthe ligt hier een rol door hun werknemers te motiveren (meer) gebruik te maken van de fiets. Er bestaan hiervoor leuke programma's waarbij werknemers bijvoorbeeld fietsmiles kunnen sparen.

Stimuleren van Ketenmobiliteit

Door concentratie van voorzieningen en een minder fijnmazig OV-netwerk nemen reisafstanden toe. Het faciliteren van een goede overstap tussen fiets en de andere modaliteiten (auto en openbaar vervoer) laat de fiets een grotere rol spelen in de mobiliteitsketen. Wij zien vooral kansen voor de fiets in het voor- en natransport. Wij breiden het succesvolle OV-fietsconcept van NS-stations of een vergelijkbaar concept uit naar andere OV-knooppunten en transferia.

Basisfietsvoorzieningen op orde

Om meer mensen op de fiets te krijgen, moeten naast de fietspaden uiteraard ook de fietsvoorzieningen op orde zijn. Dus zorgeloos je fiets parkeren. Dat betekent dat fietsenstallingen bij OV-knooppunten (treinstations en bushaltes) en toeristische overstappunten goed op orde zijn: er zijn voldoende plaatsen zodat iedereen zijn fiets veilig kan stallen. Sinds 2013 zijn de reisgegevens van de OV-chipkaart beschikbaar. Hieruit blijkt dat circa 35% van de haltes ongeveer 80% van de reizigers bedient. We geven prioriteit aan voorzieningen bij deze haltes. Uiteraard dienen bij alle haltes voldoende stallingsfaciliteiten aanwezig zijn.

Fietsen in Drenthe wordt nog leuker!

E-fiets leidt tot meer fietskilometers

De e-fiets werd in korte tijd populair. Dankzij de elektrische trapondersteuning tot 25 km/h heeft de gebruiker een grotere actieradius met dezelfde inspanning. Tegenwoordig omarmen alle leeftijds-categorieën dit vervoermiddel. Volgens het KiM vervangt 18% van de e-fiets-kilometers een autorit. Fietsfabrikanten melden dat over 10 jaar meer dan de helft van de verkochte fietsen elektrische ondersteuning biedt.

Mobiliteitsmanagement, ofwel 'Slim werken, Slim Reizen'

Veel bedrijven zijn actief met 'Het Nieuwe Werken' en 'Slim Werken, Slim Reizen'. Dit maakt werknemers minder gebonden aan tijd en plaats. Nieuwe vergader- en ontmoetingslocaties zijn vaak goed bereikbaar met de fiets en het OV. Bij veel werkgevers is er een groot draagvlak voor de fiets. Bedrijven verruilen steeds vaker de leaseauto voor een persoonsgebonden mobiliteitsbudget waarmee de werknemer zelf z'n vervoerwijze(n) kiest.

Fietsen is gezond

Mensen weten dat vaker de fiets pakken, bijvoorbeeld voor de boodschappen, sport of om vrienden te bezoeken, een manier is om de beweegnorm van een half uur per dag te halen. Uit onderzoek blijkt dat werknemers die regelmatig naar het werk fietsen, minder vaak ziek zijn². Fietsen is een duurzame manier van reizen die een bijdrage levert aan het verminderen van de CO₂ uitstoot. Veel bedrijven willen Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Ook particulieren zijn zich meer bewust van de kwetsbaarheid van het milieu. Een groter aandeel van de fiets in de totale mobiliteit past hier goed in.

Met de opkomst van de e-fiets is het nog belangrijker om mogelijkheden te bieden voor een veilige stalling van deze dure en kwetsbare fietsen. Doordat de fiets steeds meer als lifestyle product wordt ontworpen, wijken fietsen in toenemende mate af van de standaardafmetingen van de stallingsvoorzieningen. Daarom onderzoeken we de vraag naar en de mogelijkheden van fietskluisen bij OV-haltes.

Ook voor (stedelijke) winkelcentra en recreatieve en sportvoorzieningen is het van belang dat de fietsvoorzieningen op orde zijn.

Inzet van innovatieve ontwikkelingen

Wij stimuleren en faciliteren aanbieders van nieuwe concepten en diensten voor fietsers om hun nieuwe producten in Drenthe te testen en te demonstreren.

De provincie Drenthe en de gemeente Assen zijn nauw betrokken bij het project Sensor City Assen. Een ambitieus project waarmee een grootschalig stedelijk meetnetwerk is gerealiseerd. Hiermee kunnen verschillende, praktisch bruikbare toepassingen van complexe sensorsystemen worden getest. Tot nu toe bleef de fiets binnen Sensor City onderbelicht. In samenwerking met andere partijen ontwikkelen, demonstreren en evalueren wij de komende jaren meer producten voor de fiets.





Pijler Veilig fietsen

Veilig fietsen betekent dat iedereen veilig zijn bestemming bereikt. Van jong tot oud, van forens tot toerist.

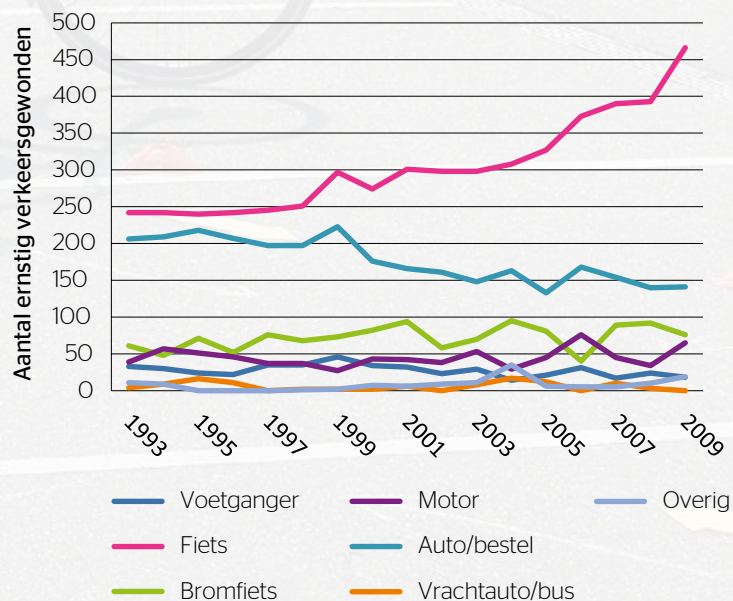
Feiten en cijfers: verkeers(on)veiligheid en de fiets

Analyse verkeersveiligheid

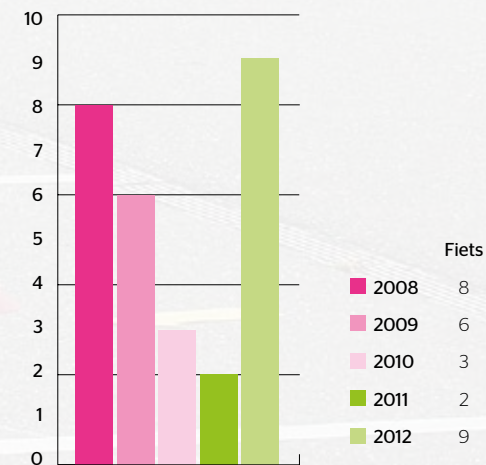
In de eerste jaren van deze eeuw lag het totaal aantal verkeersdoden in Drenthe nog boven de 50 per jaar. In 2012 kwamen in totaal 30 mensen om het leven in het verkeer in de provincie Drenthe, waarvan 9 fietsers (zie figuur).

Het aantal verkeersdoden onder fietsers daalt langzamer dan bij de meeste andere vervoerswijzen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat op nationaal niveau het aantal (ernstig) gewonden stijgt¹. Vooral onder 12- tot en met 17-jarigen en onder 65+ers vallen relatief veel fietsslachtoffers. Veel ongevallen met fietsers vinden plaats binnen de bebouwde kom. Vaak gaat het om eenzijdige ongevallen zoals tegen paaltjes fietsen en valpartijen bij het op- en afstappen³.

Figuur: Ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze voor Drenthe (bronnen: IenM, DHD en SWOV).
Na 2009 zijn geen betrouwbare ongevalsstatistieken beschikbaar.



Figuur: Ontwikkeling aantal verkeersdoden onder fietsers provincie Drenthe.



3. Veilig fietsen

Wat willen we bereiken?

De pijler 'Veilig fietsen' levert een bijdrage aan ons doel het aantal dodelijke slachtoffers en ernstig gewonde fietsers te halveren. Met al onze partners werken wij er aan om 'samen richting nul' te gaan!

Hoe gaan we dat doen?

De fietsveiligheid vergroten we met innovatieve concepten, een veilige infrastructuur (o.a. wegvakken, kruispunten en oversteken) en goede educatie.

Innovaties

Innovaties leveren een bijdrage aan het verbeteren van de fietsveiligheid. Nieuwe vormen van verlichting (o.a. LED) bieden mogelijkheden om fietspaden en fietsroutes op lokaties waarvan dat vanwege de verkeersveiligheid nodig is energiezuinig en duurzaam te verlichten. Sensoren detecteren fietsers en vergroten daarmee hun veiligheid. Allemaal ontwikkelingen die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid van fietsers.

Drenthe is een proeftuin voor innovatieve toepassingen. Met ruime aandacht voor het meten van de effecten op de verkeersveiligheid. Wij nodigen aanbieders van nieuwe concepten en diensten uit om hun nieuwe producten in

Drenthe te testen en te demonstreren. Ook vragen wij hen mee te denken om een nieuw product succesvol te maken. Een voorbeeld daarvan is het fietspad bij de Groeve waar fietsers zelf het licht langs het fietspad kunnen bedienen.

Momenteel wordt landelijk onderzoek gedaan naar nieuwe ontwerpeisen voor nog veiliger fietspaden. Die veiligheid uit zich bijvoorbeeld door het ontbreken van paaltjes en veilige bermen die goed aansluiten op het fietspad. Door het nieuwe ontwerp vermindert de kans op eenzijdige ongevallen (vergevingsgeschiedenis). Wij functioneren als proeftuin voor nieuwe concepten van dit veilige fietspad en denken hier graag in mee. Tenslotte onderzoeken wij of de EuroRAP methodiek voor autoverkeer is om te vormen naar een methodiek voor fietsverkeer.

Het wordt steeds drukker op het fietspad

Naast de 'gewone' fietser maken ondermeer wielrenners, brommers/scooters (buiten de bebouwde kom), scootmobielen, e-fietsers, skaters en binnenkort ook de speed-pedelec gebruik van de fietsinfrastructuur⁵. Uit onderzoeken blijkt dat hierdoor het aantal ongevallen toeneemt. Een mogelijke oplossing is verbreden van de fietspaden. Dat is niet overal nodig. Het is niet op alle

fietspaden druk en ook niet de hele dag door. Bovendien ligt een belangrijk deel van de oplossing in gedragsveranderingen. Nieuwe campagnes (zie ook campagnes en educatie) richten zich op gedrag van de fietser in relatie tot de drukte op het fietspad.

De grote verscheidenheid aan gebruik vraagt om ontwerprichtlijnen, meer afgestemd op de verschillende gebruikers. Wij gaan dit samen met onze partners onderzoeken. Op basis hiervan stellen wij een categoriseringsplan op van het bovenlokaal fietspadennetwerk in Drenthe. Hierbij sluiten wij aan op landelijk onderzoek naar andere ontwerpeisen voor de speed-pedelec. De Duurzaam Veilig wegencategorisering (verblijven, ontsluiten en stromen) dient als voorbeeld. De categorisering van ons fietspadennet vindt plaats op basis van belevingswaarde en gebruik. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek bekijken we of we fietspaden verbreden.

⁴ EuroRAP (European Road Assessment Programme) ligt, evenals het programma EuroNCAP (European New Car Assessment Programme), aan de basis van het principe 'safer drivers, in safer cars, on safer roads'. Een aangepaste EuroRAP concretiseert dit verder met specifieke en unieke kenmerken van de fietsinfrastructuur.

⁵ Een snelle elektrische fiets die 45 km/h kan rijden.



Het wordt
steeds **drukker**
op het fietspad.

Aanvullend onderzoek door de SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gaf de provincie in 2013 aanbevelingen om het aantal slachtoffers onder fietsers in het verkeer terug te dringen. Voor Drenthe luidt het advies fietspaden buiten de obstakelvrije zone te plaatsen. Educatieprogramma's en campagnes gericht op veilig fietsen leveren een bijdrage aan het terugdringen van het aantal fietsslachtoffers.

Leidt de e-fiets tot meer ongelukken?

Uit recent onderzoek van VeiligheidNL in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijkt dat er wat betreft ongelukken weinig verschil is tussen de gewone fiets en de e-fiets. Er vinden relatief veel ongelukken plaats tussen fietsers onderling (bijvoorbeeld stuur haken). Het op- en afstappen is een belangrijke oorzaak van letsel. Het merendeel van de slachtoffers met een elektrische fiets is 60 jaar of ouder.

Drukte op het fietspad

2012 telde 6% meer fietsritten dan het jaar 2000 en meer diverse gebruikers zoals skaters, bakfietsen en e-fietsen. Hierdoor ontstaan vaker conflicten om het "alleenrecht" op een stukje fietspad. Moeten we naar een hoogwaardiger fietsinfrastructuur voor het toenemend aantal verschillende gebruikers?

Lokale aanpak fietsveiligheid

Eind 2013 hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de VNG en het CROW-Fietsberaad de Modelaanpak Veilig Fietsen opgesteld. Bedoeld om lokale en regionale overheden te helpen bij het opstellen van een lokale/regionale aanpak fietsveiligheid of om hun bestaande aanpak te versterken. Door een slimme benadering en samenwerking met andere partijen (Fietsersbond, VVN) is in relatief korte tijd en zonder al te veel geld een verbetering in de fietsveiligheid te realiseren. Voorbeelden zijn het veiliger inrichten van oversteken en kruispunten voor fietsers en het verwijderen van (overbodige) paaltjes en obstakels. Wij ondersteunen dit initiatief en vragen gemeenten een lokale aanpak fietsveiligheid op te stellen. Uiteraard stellen we voor ons wegennet ook een korte termijn aanpak fietsveiligheid op.

Campagnes en educatie

Het Verkeers- en Vervoerberaad Drenthe (VVBD) coördineert voorlichtingscampagnes en educatieve projecten. Om het gedrag van fietsers te beïnvloeden. Het VVBD is een bestuurlijk overleg tussen de 12 gemeenten, de provincie en het Rijk. Samen met andere Drentse en landelijke organisaties werken zij aan een veilig en bereikbaar Drenthe. Het VVBD ondersteunt landelijke

campagnes vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met de inzet van regionale middelen. Daarnaast voert het VVBD campagnes en acties die speciaal zijn gericht op Drenthe. Zoals de verkenning van school-thuis routes, voorlichting over de dode hoek en e-fiets training voor ouderen. Onder het motto 'Samen richting nul' stelt het VVBD jaarlijks een Drentse campagnekalender op. Informatie over de werkzaamheden vanuit het VVBD is opgenomen op de website 'veiligbereikbaarDrenthe.nl'.



Propeller



RECREATIESCHAP DRENTH

Pijler Compleet fietsnetwerk

Een compleet fietsnetwerk is comfortabel, veilig en direct. Het biedt een hoge belevingswaarde en de bewegwijzering is op orde.



Feiten en cijfers

Drenthe kent een uitgebreid netwerk van fietspaden, zie bijlage 1. Alle grote kernen worden ontsloten door een regionaal sternetwerk, de verbinding met de omliggende dorpen.

De e-fiets biedt mogelijkheden om grotere afstanden te overbruggen; 15 kilometer is nu een goed befietsbare afstand.

De routes voor recreatief gebruik bieden veel beleving. Soms zijn ze minder direct. Het Drentse netwerk is fijnmazig genoeg, maar verdient door de opkomst van de e-fiets op de lange afstandsroutes, op een aantal plaatsen versterking.

Masterplan Fiets

In 2012 verscheen in opdracht van het Recreatieschap Drenthe het Masterplan Fietspaden Drenthe en Ooststellingwerf. De conclusie? De kwantiteit en kwaliteit van het volledige fietspadennetwerk is over het algemeen goed. Wel verdienen de kwaliteit en kwantiteit periodieke monitoring om toekomstige knelpunten te voorkomen.

Drentse richtlijn Ontwerp Wegen (DROW)

In de DROW staan de uitgangspunten en maatvoering voor het ontwerp van fietspaden en wegen in Drenthe. De DROW actualiseren wij regelmatig op basis van nieuwe inzichten. Deze richtlijn is voor ons hét uitgangspunt bij het ontwerp van nieuwe fietspaden en -voorzieningen.

4. Compleet fietsnetwerk

Wat willen we bereiken?

De pijler 'een compleet fietsnetwerk' levert een bijdrage aan onze doelstelling om het aandeel van de verplaatsingen per fiets in Drenthe te vergroten tot 35% in 2020. Ook draagt deze pijler bij aan de doelstelling een notering in de top 3 van toeristische fietsprovincies te behalen.

Hoe gaan we dat doen?

Een compleet fietsnetwerk in Drenthe realiseren voor zowel de utilitaire als recreatieve fietsers. Onderzoeken naar verbeteringen van het netwerk en pilots met innovatieve ontwikkelingen dragen bij aan de optimalisering van het netwerk.

Innovaties gericht op infrastructuur

ICT-innovaties bieden nieuwe kansen voor de fietsinfrastructuur. Denk hierbij aan innovaties op het vlak van bewegwijzering, sensorverlichting en regensensoren. Wij werken graag mee aan het tot stand komen van deze innovaties. Ook realiseren wij in Drenthe een 'duurzaam fietspad'. Zo'n fietspad werkt bijvoorbeeld met glowing in the dark producten die het licht absorberen en 's nachts weer afgeven, of met zonnecellen en het opslaan van warmte zodat er niet gestrooid hoeft te worden. De materiaalkeuze van het fietspad zelf gaat uit van

het cradle-2-cradle principe en is onderhoudsarm.

Voor een goed beeld van het gebruik van de fietsinfrastructuur monitoren we de komende jaren op uitgebreide schaal de utilitaire en recreatieve fietspaden. In combinatie met het categoriseringsplan (zie pijler Veilig fietsen) bepalen we welke fietsroutes prioriteit krijgen bij noodzakelijke aanpassingen zoals het verbreden van een fietspad.

We passen innovatieve monitoringssystemen toe om te zien of we daarmee meer informatie beschikbaar krijgen. Door gebruik te maken van datacollectie en interpretatie komt er meer inzicht in waar en wanneer ergens wordt gefietst, wie de fietsers zijn en welke type fiets men gebruikt. Denk ook aan het monitoren van fietsbewegingen door nieuwe technologieën, zoals Bluetooth, RFID tags, gps en smartphones. We willen hierin voorop lopen. Sensor City Assen kan hiervoor een proeftuin zijn.

Kwaliteitsbehoud bestaande infrastructuur, ontbrekende schakels en bewegwijzering

Het fietsnetwerk van de provincie is op orde. Er zijn geen ontbrekende schakels. Uit een inventarisatie met onze partners blijkt dat op gemeentelijk niveau nog wensen

bestaan voor de uitbreiding van infrastructuur.

Door krimp en bezuinigingen concentreren maatschappelijke voorzieningen (gezondheidszorg, bibliotheek, gemeentehuis) zich steeds meer. Dit betekent dat de afstand tot de voorzieningen toeneemt. Voor een vitaal platteland is het van belang dat voorzieningen met de fiets goed en veilig bereikbaar blijven. In het kader van het programma Vitaal Platteland realiseren wij eventuele ontbrekende lokale schakels.

Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn wegennet. Wij zorgen er met de andere wegbeheerders voor dat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in 2020 'voldoende' tot 'zeer goed' is.



Een **vitaal platteland** betekent ook dat voorzieningen met de fiets **goed en veilig** bereikbaar zijn.

Teruglopende budgetten

Wegbeheerders hebben steeds minder middelen beschikbaar voor onderhoud van fietspaden. Op termijn leidt dit onherroepelijk tot kwaliteitsverlies van het fietsproduct. Met alle gevolgen voor comfort, verkeersveiligheid en de vrijetijdseconomie.

Het fietspad van de toekomst

Een aantal ontwikkelingen in de wereld van verkeer en vervoer komt samen in het fietspad van de toekomst. Sensoren kunnen worden ingezet om fietsers te detecteren en daarmee hun veiligheid te vergroten. Nieuwe vormen van verlichting kunnen worden toegepast om fietspaden en de fiets zelf energiezuinig en duurzaam te verlichten. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid van fietsers.

Provinciale Staten van Drenthe geven in 2014 een kwaliteitsimpuls aan het bestaande fietsnetwerk. De middelen die zij hiervoor beschikbaar hebben gesteld, zetten we bijvoorbeeld in voor onderhoudsverbeteringen, veilige schoolroutes, het verbeteren van de aansluiting van het fietspad op de berm en kwaliteitsverbetering van recreatieve fietspaden.

Behalve de infrastructuur dient ook de bewegwijzering op orde te zijn. Dat geldt voor traditionele bewegwijzering zoals de paddenstoelen, maar ook voor het recent uitgerolde knooppuntensysteem. Uitbreiding van het knooppuntensysteem in de grensregio richting Duitsland is toeristisch gezien interessant.

Door de natuurgebieden van Staatsbosbeheer lopen een aantal recreatieve fietspaden. Vanaf 2014 zijn de provincies in Nederland verantwoordelijk voor Staatsbosbeheer. Onderhoudsarme fietspaden kunnen deze recreatieve routes op een kwalitatief hoog niveau te houden met een lager onderhoudsbudget.

Snelle fietsroutes

De afgelopen jaren zijn in Nederland verschillende fietssnelwegen gerealiseerd. In Drenthe zijn zogenaamde Fietsroutes Plus gerealiseerd. Dit is een fietspad dat breder en comfortabeler is dan een gewoon fietspad.

Voor de komende jaren onderzoeken wij de kansen voor meer snelle fietsroutes. Denk aan het opwaarderen van bestaande fietsroutes naar fietsroute Plus of het realiseren van een fietssnelweg. We starten met een verbinding tussen Assen en Groningen. Andere snelle routes die we willen verkennen zijn Klazienaveen-Emmen en Dalen-Emmen.

Extra aandacht besteden we aan de aansluiting van de fietsroutes vanuit het buitengebied op de voorzieningen in de stad. Voor een snelle doorstroming van het fietsverkeer is voorrang voor fietsers gewenst. Echter, voor de verkeersveiligheid niet altijd. We bekijken de mogelijkheden per situatie.





Pijler

Aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct betekent dat toeristen naar Drenthe komen voor de uitstekende toeristische fietsvoorzieningen.

Feiten en cijfers

Drenthe scoort een 2e plaats in een benchmark van het Landelijk Fietsplatform. Op de indicatoren 'toegankelijkheid', 'beheer routenetwerk' en 'onderhoud bewegwijzering' scoort de provincie bovengemiddeld goed ten opzichte van andere provincies. Drenthe krijgt een gemiddelde waardering van 8,4 voor fietsvakanties.

(2012). Bron: Fietsplatform, 2013

De fiets als lifestyle product

Nederland is het enige land ter wereld met meer fietsen dan inwoners. Steeds meer Nederlanders bezitten verschillende soorten fietsen. Bijvoorbeeld een stadsfiets voor het woon-/werkverkeer en een toerfiets voor een recreatief ommetje.

Kansen voor aansluiting op andere programma's

Drenthe beweegt met een 365 dagen routenetwerk

Fietsbeleving

Het begrip 'fietsbeleving' doet zijn intrede: hoe ontwerp en plan je het fietspad en de ruimte er omheen zó dat de gebruiker deze als prettig ervaart?

5. Aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

Wat willen we bereiken?

De pijler 'een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct' levert een bijdrage aan ons doel: een notering in de top 3 van toeristische fietsprovincies.

Hoe gaan we dat doen?

We positioneren Drenthe als dé fietsprovincie. Hoe? Met een vernieuwend aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende fietsevenementen en een uitnodigende marketingcampagne.

Ontwikkelen nieuwe fietsproducten en arrangementen

Om als fietsprovincie interessant te blijven voor onze gasten moeten we continu ontwikkelen. Met nieuwe fietsproducten en arrangementen trekken we nieuwe gasten en blijven we aantrekkelijk voor de bestaande gasten. Niet méér van hetzelfde, maar juist het creëren van toegevoegde waarde voor het bestaande fietsproduct. Als provincie realiseren we dit soort nieuwe producten niet zelf. We stimuleren onze partners en willen hen daarbij graag faciliteren.

Fietsbeleving

Daarnaast zien wij kansen om fietsen in Drenthe nog leuker te maken. Met een hoogwaardig voorzieningenniveau, een maximale fietsbeleving en vooral met aantrekkelijke voorzieningen en routes. Drenthe heeft een goed fietsknooppuntennetwerk, inclusief grensoverschrijdende routes. We onderzoeken met het Recreatieschap hoe we de verschillende routes, afgestemd op de verschillende doelgroepen, beter (digitaal) kunnen ontsluiten. Dat betekent routes met goed verharde paden voor ouderen, 'leuke paadjes' voor gezinnen met kinderen, routes met brede en verharde fietspaden voor wielrenners, mountainbike routes en e-fietsen.

Uiteraard is de bewegwijzering op orde, wordt deze regelmatig gecontroleerd en onderhouden. We dagen ondernemers uit om met voorzieningen langs de routes (cafés, speeltuin, kiosk) in te spelen op de wensen van de recreatieve fietser.

Fietsevenementen

De Fiets4Daagse is een belangrijk handelsmerk van Fietsprovincie Drenthe. Het is daarom van belang dat we dit evenement blijven faciliteren en meedenken met het ontwikkelen van nieuwe formules voor een breder publiek.

Daarnaast werken wij graag mee aan grootschalige fietsevenementen, of het nu gaat om het Nederlands Kampioenschap veldrijden, het wereldrecord elektrische fietsen of een meerdaagse Brinkdorpenoertocht. Zo promoten we Drenthe als fietsprovincie. Dit levert een economische impuls voor de regio op.

In het kader van 'Drenthe Beweegt' zijn er gedachten over een 365 dagen routenetwerk in Drenthe. De uitwerking is aan andere partijen. Daar waar mogelijk, faciliteren wij.

Promotie van Drenthe als fietsprovincie

Fietscampagnes voor Drenthe voeren wij uit via Marketing Drenthe. Deze organisatie is speciaal voor de marketing van het product Drenthe opgericht. Wij sluiten daarbij aan bij de door hen gehanteerde stijl van communiceren.

Ook bestaande media, zoals de website Drenthe.nl/fietsen, zetten we in voor Fietscampagnes. op bestaande succesvolle formules waarmee we Drenthe de laatste jaren al in beeld hebben gebracht. Daarnaast onderhouden we intensief contact met andere provincies voor de promotie van Nederland Fietsland in het buitenland.

Samen met de toeristische sector en het bedrijfsleven bouwen we een online platform in meerdere talen. Dit biedt informatie over mooie en leuke fietsmogelijkheden. Op deze promotie kunnen de ondernemers en gemeenten in Drenthe vervolgens meeliften bij de marketing en communicatie rondom hun producten en diensten.



Organisatie en uitvoerings- agenda

Dit hoofdstuk beschrijft hoe we onze ambitie willen realiseren. We kijken daarbij naar de organisatie en gaan in op de onderdelen 'monitoring & evaluatie' en 'middelen'. We sluiten af met een samenvatting van de uitvoeringsagenda.

De Fietsnota is tot stand gekomen in een interactief proces met onze stakeholders. Er zijn twee inspiratiebijeenkomsten georganiseerd die zijn bijgewoond door onder andere de ANWB, Fietsersbond, Recreatieschap en Drentse gemeenten. Het doel van de bijeenkomsten was tweeledig: het benutten van de kennis van onze partners op het gebied van fiets(beleid) en het gezamenlijk werken aan het Drentse fietsbeleid van de toekomst.

De Fietsnota verwoordt de beleidslijn van de provincie Drenthe rondom het thema fiets. De resultaten van beide bijeenkomsten en alle andere informatie die in aanloop naar de Fietsnota op tafel is gekomen, zijn gebundeld in een werkdocument. De informatie in het werkdocument wordt benut in de projecten die wij initiëren om de ambitie uit de Fietsnota te realiseren.

Het motto tijdens de eerste bijeenkomst luidde 'denk creatief en innovatief'. In verschillende groepen zijn de kansen voor de fiets geïnventariseerd op de thema's:

- Verkeersveiligheid
- Vrijtijdseconomie / toerisme
- Technologie
- Gezondheid
- Infrastructuur
- Duurzaamheid
- Bereikbaarheid
- Marketing / promotie

Het resultaat van deze bijeenkomst was een longlist van kansen en ideeën. Deze zijn gebruikt als input voor deze fietsnota.

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn de vier pijlers van het fietsbeleid doorvertaald in projectideeën. De resultaten van de tweede bijeenkomst vormen de basis voor het uitvoeringsprogramma dat jaarlijks wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma met concrete projecten.



6. Organisatie en uitvoeringsagenda

Organisatie

We houden bij de organisatie rekening met onze verschillende rollen als provincie: wegbeheerder, regievoerder en werkgever. Samenwerking met onze partners vinden wij belangrijk.

Regievoerder

Voor het uitvoeren van het fietsbeleid hebben wij onze partners nodig. Naast projecten die wij zelf uitvoeren, staan in deze nota ook veel ideeën waarmee andere partijen aan de slag kunnen. Daarbij hebben wij een initiërende, regisserende of coördinerende rol.

Wegbeheerder

Wij zijn primair verantwoordelijk voor de wegen en fietspaden die wij zelf in beheer hebben. Wij zorgen voor tijdig onderhoud en indien noodzakelijk de aanleg van nieuwe infrastructuur. Verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid zijn daarbij onze drijfveren. Ook zijn wij verantwoordelijk voor de facilitaire zaken rond de fiets zoals verlichting en kwalitatieve stallingsvoorzieningen bij de provinciale bushaltes. Tot slot is het monitoren van het effect van maatregelen een belangrijke taak.

Werkgever

Naast wegbeheerder en regievoerder zijn wij ook een grote werkgever in de regio. Wij geven onze partners in de regio het goede voorbeeld met een toonaangevend fietsbeleid voor de medewerkers van de provincie. De komende jaren bevorderen wij het fietsgebruik onder provinciale medewerkers. Dit doen wij vanuit het duurzame en gezonde karakter en als alternatief voor de auto.

Samenwerking

De afgelopen jaren hebben wij in samenwerking met onze partners gewerkt aan 'een goed fietsklimaat in Drenthe'. Ieder vanuit zijn of haar eigen rol en verantwoordelijkheid: wegbeheerders, de fietsersbond, maatschappelijke organisaties, uitvoeringsorganisaties en ondernemers. De komende jaren zetten we de goede samenwerking graag voort. Daarnaast zoeken wij actief naar nieuwe vormen van samenwerking en naar de verbinding tussen partijen.

Monitoring & evaluatie

Voor het (her)formuleren van beleid, het stellen van prioriteiten en het afwegen van financiële middelen willen wij inzicht hebben in de beleidseffecten.

Over fietsverkeer in Drenthe zijn, in vergelijking met andere vervoerswijzen, weinig gegevens bekend. Tellingen geven vaak een momentopname en er zijn geen trends op te baseren. Wij gaan daarom meer monitoren. Innovatieve technologie kan bijdragen aan een completer beeld van het fietsverkeer in Drenthe.

Jaarlijks monitoren wij de verkeersveiligheid op de weg. Op basis van beschikbare ongevalsregistratie voeren wij verkeersveiligheidsanalyses uit en brengen trends in beeld van veilig fietsen in onze provincie. Helaas is de ongevalsregistratie de laatste jaren minder goed bijgehouden.

Niet alleen tellingen zijn belangrijk, maar ook de mening en het gedrag van fietsers. Jaarlijks voert het Landelijk Fietsplatform een benchmark uit. Hierin is een vakinhoudelijke beoordeling meegenomen. Enerzijds op basis van kwantitatief en kwalitatief onderzoek verzameld door de afdeling van het Landelijk Fietsplatform.

Anderzijds via consumentenonderzoek zoals het Continu Vrijtijdsonderzoek, het Continu Vakantieonderzoek en onderzoeken vanuit het NBTC-NIPO. Wij maken graag gebruik van de uitkomsten van de benchmark en vullen dit waar nodig aan met eigen onderzoeken onder bezoekers van Drenthe. Tevredenheid en beleving zijn hierbij belangrijke onderwerpen.

Middelen

De uitvoering van de Fietsnota vindt plaats met concrete maatregelen en projecten. Wij stellen jaarlijks een Uitvoeringsprogramma Fiets op waarin we projecten nader uitwerken. Binnen dit Uitvoeringsprogramma richten wij ons op onze rol als wegbeheerder, regievoerder en werkgever.

Op basis van de beleidsinzet in deze fietsnota verwachten wij jaarlijks circa 1 miljoen euro te besteden aan fietsprojecten. De provinciale fietsprojecten financieren wij vanuit bestaande budgetten zoals het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IVV) en de BDU Verkeer en Vervoer.

Ook van onze partners verwachten wij financiële inzet om gezamenlijke ambities te realiseren.

BDU Verkeer en Vervoer

De Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is een financiële bijdrage die provincies jaarlijks ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze bijdrage is bestemd voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid op lokaal en regionaal niveau. De provincie Drenthe stelt, in overleg met haar partners, de verdeling van de BDU vast. De ingediende projecten worden beoordeeld op de criteria verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Vitaal platteland

In het kader van het programma Vitaal Platteland zijn middelen beschikbaar voor kleinschalige projecten die bijdragen aan een goede bereikbaarheid. Deze projecten worden vanuit de samenleving aangedragen.

Aanvullende middelen

Wij houden actief zicht op (subsidie)programma's voor het thema fiets vanuit het Rijk en de Europese Commissie. Voor Europa zijn wij aangesloten bij het H2020NL-netwerk en blijven continu geïnformeerd over Europese middelen, workshops en congressen. Ook hebben wij toegang tot een breed (internationaal) netwerk.

Begroting 2014

Voor 2014 hebben Provinciale Staten van Drenthe €1 miljoen beschikbaar gesteld om een kwaliteitsimpuls te geven aan het bestaande fietsnetwerk. En ook in de Voorjaarsnota is voor 2015 extra geld gevraagd voor de fietspaden. De middelen worden ingezet voor onderhoudsverbeteringen en kwaliteitsverbeteringen van fietspaden, veilige schoolroutes, het verbeteren van de aansluiting van het fietspad op de berm of het lokaal verbreden van een fietspad (fietsveiligheid).

Uitvoeringsagenda

Op basis van de vier pijlers in deze nota is een uitvoeringsagenda opgesteld met daarin de beleidsinzet voor de komende jaren.

Uitvoeringsagenda

Korte termijn:

- Kwaliteitsverbetering fietspaden (onderhoud en veiligheid)
- Onderzoeken snelle fietsroutes Assen – Groningen en Emmen – Klazienaveen
- Pilot met onderhoudsarm (innovatief) fietspad
- Kwaliteitsverbeteringen bij belangrijke OV-haltes en transferia
- Faciliteren van een 365 dagen evenement
- Opzetten monitoringssysteem fietsverkeer
- Categoriseren Drentse fietspadennetwerk (naar gebruik)
- Marketing-/ promotiecampagne 'Drenthe dé fietsprovincie'
- Campagne 'meer scholieren op de fiets'

(Middel) lange termijn:

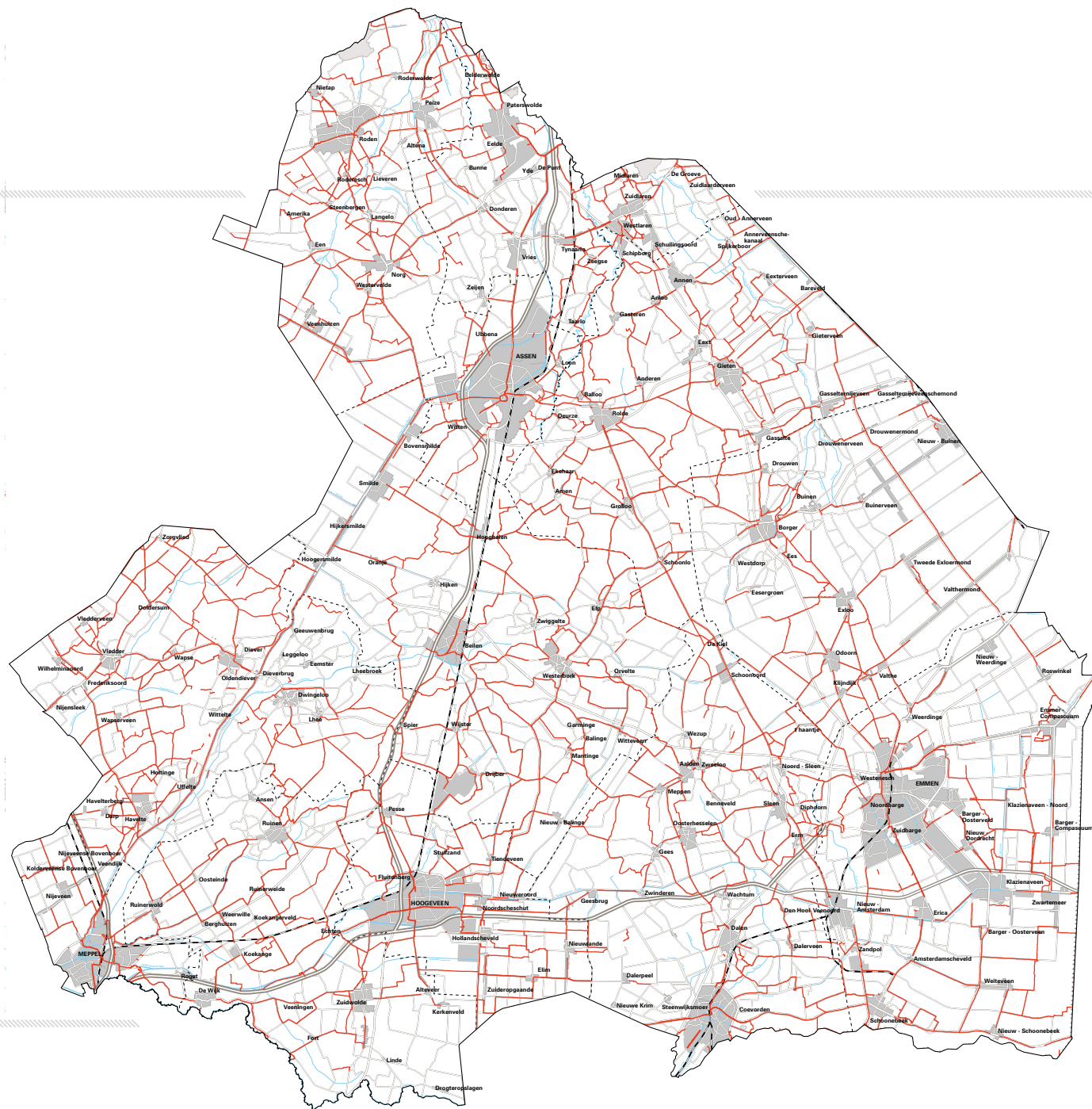
- Convenanten met het bedrijfsleven om het gebruik van de fiets in het woon-werk verkeer te stimuleren
- Routes voor e-fiets
- Maatregelen op de drukke fietspaden (op basis van onderzoek)
- Uitbreiden van het knooppuntensysteem in Duitsland
- Realisatie fietspad met nieuwe ontwerpeisen om eenzijdige ongevallen te voorkomen (vergevingsgezind)

De ambities in deze uitvoeringsagenda werken wij in overleg met onze partners uit in concrete projecten. Deze projecten beschrijven wij jaarlijks in een uitvoeringsprogramma Fiets dat wij publiceren als onderdeel van het Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP) Verkeer en Vervoer.



Bijlage 1

Overzicht fietspaden in Drenthe buiten de grote kernen



Bron: Recreatieschap Drenthe - Masterplan Fiets



provincie Drenthe



DRENTHEFIETSTVERDER