

Uitvoeringsprogramma Fietsagenda 2022-2026



Fiets als duurzaam alternatief



Uitvoeringsprogramma Fietsagenda 2022-2026

*Gedeputeerde staten van Drenthe
juli 2022*

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

Uitvoeringsprogramma Fietsagenda

Voor u ligt de Fietsagenda. Dit is een uitvoeringsprogramma voor de fiets dat hoort bij pijler 3 'fiets als duurzaam alternatief' van het Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 – 2030. In de Fietsagenda schetsen wij onze inzet op het thema fietsen voor de komende jaren. Daarmee willen wij een extra impuls geven aan de uitvoering van ons fietsbeleid.

In het coalitieakkoord 'Drenthe mooi voor elkaar!' hebben we al eerste stappen gezet om het fietsen in Drenthe op een hoger plan te krijgen. In het Regiostedenfonds zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van fietsinfrastructuur in de binnenstad van de vier grote steden in Drenthe. Ook is ingezet op een extra kwaliteitsimpuls voor de integrale doorontwikkeling van Drenthe als fiets en wandelprovincie.

Toch is de noodzaak om te investeren in de fiets onverminderd groot. Zo blijft het aantal ongevallen met fietsers in Drenthe hoog en stappen nog te weinig inwoners op de fiets. Maar er zijn ook kansen voor de fiets als oplossing van verschillende maatschappelijke opgaven, zoals bijvoorbeeld de stikstof en de woningbouwopgave en bij het bereikbaar houden van het landelijk gebied.

Maatschappelijke bijdrage fiets

De fiets draagt bij aan diverse maatschappelijke opgaven en is daarmee een onmisbaar onderdeel van het integrale vervoersysteem. Inzetten op de fiets biedt kansen. Zo is fiets een gezond en duurzaam alternatief voor de auto, leidt de fiets als vervoermiddel tot minder uitstoot (stikstofopgave) en minder drukte in (binnen)steden en is de fiets een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel. Bovendien draagt de fiets bij aan de bereikbaarheid van centrumgebieden en nieuwe woonwijken (woningopgave) en is de fiets, in combinatie met het OV, in grote delen van Drenthe een goed alternatief voor de auto. Voor een fietsprovincie als Drenthe is de fiets ook nog eens goed voor de regionale economie.

Onderstaand figuur, dat is opgenomen in het document nationaal toekomstbeeld fiets, laat de verscheidene opgaven zien waaraan de fiets een bijdrage levert.

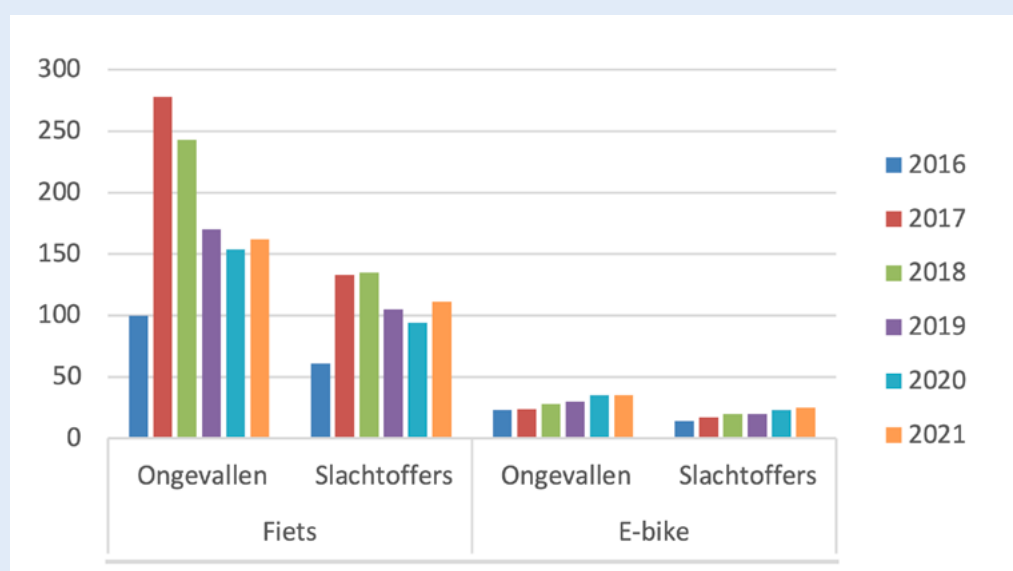


Ter ondersteuning van het fietsbeleid is door het Kenniscentrum voor Mobiliteitsbeleid (KIM) een aantal 'fietsfeiten' verzameld. Interessante gegevens voor de Fietsagenda zijn:

- Circa 28% van alle verplaatsingen die Nederlanders maken gaan per fiets. Voor Drenthe is dit getal circa 24%.
- Van alle fietskilometers is ruim een derde voor vrijetijdsdoeleinden en kwart voor werkverplaatsingen
- Steeds meer Nederlanders bezitten een E-bike. Van de 23 miljoen fietsen waren in 2022 bijna 5 miljoen elektrisch. In 2016 was dat nog 2 miljoen.
- De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer, van alle verplaatsingen met een afstand tot 7,5 kilometer gaat een derde per fiets.
- De groei van het fietsgebruik voor verplaatsingen naar en van het werk komt vooral door grotere fietsafstanden

Verkeers(on)veiligheid

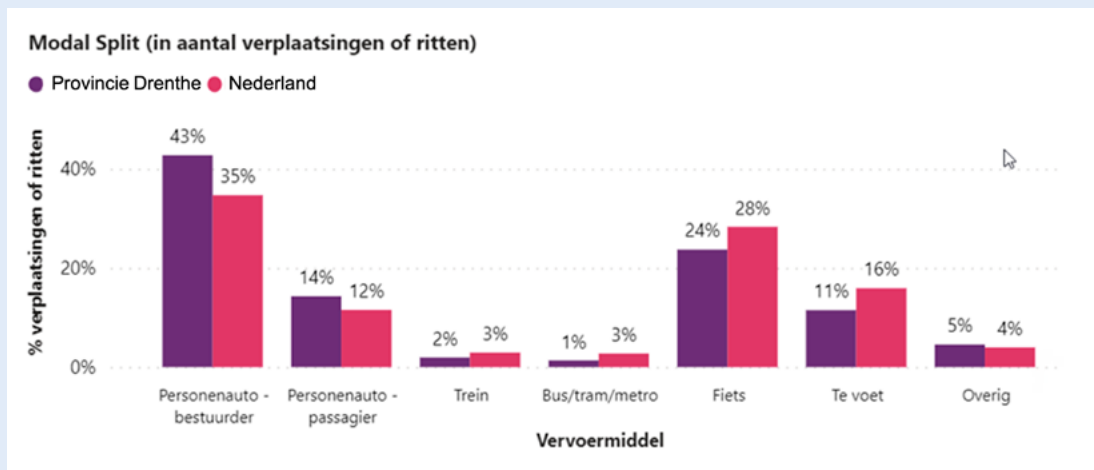
Het aantal ongevallen met fietsers blijft ook in Drenthe hoog. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal ongevallen met fietsen en het aantal fietsslachtoffers in Drenthe tussen 2016 en 2021. Daarnaast weten we dat veel fietsongevallen niet worden geregistreerd en het werkelijk aantal ongevallen dus hoger ligt.



Uit een analyse van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek (SWOV) blijkt dat meestal een combinatie van meerdere factoren tot een verkeersongeval leidt. Aan het ontstaan van een fietsongeval dragen factoren bij op het terrein van infrastructuur, voertuig en gedrag. Vaak is er ook een samenspel tussen onveilig gedrag van de fietser en onveilig gedrag van een andere verkeersdeelnemer.

Modal Split

Het aandeel van de fiets in de modal split (verdeling over de verschillende vervoerwijzen) is in onze provincie lager dan het landelijk gemiddelde. Dat geldt zowel voor het aantal verplaatsingen per fiets als het aantal gereden fietskilometers. Onderstaande grafiek is afkomstig uit het onderzoek 'onderweg in Nederland' (ODIN). Dit is een jaarlijks onderzoek (enquête) naar de mobiliteit in Nederland. Voor de jaren 2018 en 2019 is een vergelijking gemaakt tussen Drenthe (paars) en de gemiddelde van Nederland (rood) voor het aantal verplaatsingen.



Ook het aantal gereden fietskilometers is in Drenthe voor dezelfde periode lager dan het landelijk gemiddelde, namelijk 5% in Drenthe versus 8% landelijk.

Verbindingen met (ander) beleid

Het beleid met betrekking tot de pijler 'de fiets als duurzaam alternatief' staat niet op zichzelf. Het heeft veel raakvlakken met de andere pijlers van het Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 en met andere beleidsvelden van de provincie Drenthe. Het beleid sluit ook aan bij ontwikkelingen bij andere overheden en organisaties.

Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 - 2030

Het Mobiliteitsprogramma Drenthe (december 2020) schetst de beleidsdoelstellingen voor een nieuw integraal mobiliteitsbeleid. Met de pijler 'de fiets als duurzaam alternatief' is de fiets een belangrijke schakel in het mobiliteitsbeleid. Ingezet wordt op vier uitgangspunten:

- Meer mensen op de fiets
- Veiliger fietsen
- Een compleet netwerk
- Op fietse: een aantrekkelijke, toeristisch fietsproduct.

Het mobiliteitsprogramma borduurt voort op de Fietsnota 2014. De beleidsuitgangspunten die in deze nota zijn verwoord zijn voor een groot deel nog altijd actueel en vormen daarmee ook een basis voor deze uitvoeringsagenda.



Het beleid met betrekking tot de pijler 'Fiets als duurzaam alternatief' staat niet op zichzelf. Het heeft veel raakvlakken met de andere pijlers van het Mobiliteitsprogramma. Zo focust het strategisch plan verkeersveiligheid vanuit de pijler 'toegankelijke en veilige bereikbaarheid' zich op provinciale (fiets)infrastructuur. Maatregelen als fietsenstallingen en deelfietsen op Hubs zijn ook van belang. Deze maatregelen vallen de pijler 'Mobiliteit op maat'. Vanuit pijler 5 'duurzame oplossingen en innovatie' is in het regionaal Mobiliteitsplan Drenthe (RMP) opgesteld. In dit plan zijn maatregelen benoemd om te zorgen voor vermindering van de CO2 uitstoot, zoals bijvoorbeeld de werkgeversaanpak 'Drenthe reist Duurzaam'.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Vanuit de landelijke samenwerking in Tour de Force is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) opgesteld. Dit document beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven in Nederland. Het schetst een gezamenlijk (landelijk) toekomstbeeld tot 2040 en brengt in kaart welke investeringen nodig zijn om het fietsgebruik de noodzakelijke, krachtige impuls te geven. En bovenal: hoe de samenwerking er uit zou moeten zien. Want om de kracht van de fiets te kunnen benutten is een schaa sprong fiets nodig. Om die te bereiken, zo stelt het NTF, zullen gemeenten, vervoerregio's, provincies en het Rijk de komende jaren moeten samenwerken aan drie opgaven:

1. het versterken van de fietsnetwerken,
2. het verbeteren van de stallingsmogelijkheden
3. het stimuleren van het fietsgebruik.

Onderzoek Herijking fietsnetwerk Drenthe

Een belangrijke voorwaarde om de fiets op een hoger plan te krijgen is dat de fietsinfrastructuur op orde is. Het onderzoek 'actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2021' vormt daarom een basis voor deze Fietsagenda. In dit onderzoek maakt bureau Sweco een inventarisatie van het Drentse fietsnetwerk. De rapportage 'actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2021' geeft aan waar ontbrekende schakels

zijn in het fietsnetwerk, waar een kwaliteitsverbetering nodig is en waar kansen zijn voor de realisatie van doorfietsroutes. In het onderzoek lag de focus op utilitaire fietsroutes (schoolroutes en woon/werk verkeer). Bij het onderzoek waren de provincie Drenthe, alle gemeenten in Drenthe en de Fietsersbond Drenthe nauw betrokken.

VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een handicap

‘Binnen de mobiliteit wordt de sociale agenda een belangrijk uitgangspunt; iedereen doet ertoe en iedereen doet mee. Binnen het huidige aanbod van mobiliteit is dit niet het geval. Reizigers met een beperking kunnen niet of moeilijk deelnemen aan het verkeer en daardoor ook niet of moeilijk aan de samenleving. Met de ratificatie van het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap in 2006 is dit een belangrijke opgave geworden binnen de toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit, wat uiteindelijk moet bijdragen aan een inclusieve samenleving’. Voor de Fiets heeft dit onder andere consequenties voor de maatvoering van fietspaden en fietsenstallingen.

Uitgangspuntennotitie PS en discussieavond Jongeren adviesraad

In Provinciale Staten is de uitgangspuntennotitie voor de Fietsagenda behandeld. Dit bood alle fracties de mogelijkheid om Gedeputeerde Staten hun aandachtspunten ten aanzien van de inhoud van de Fietsagenda mee te geven. Veel gehoorde punten waren:

- Vooral veel aandacht voor fietsveiligheid,
- Doorfietsroutes richting de steden, een sluitend netwerk is in deze eerste fase niet nodig
- Maak de doelen zo meetbaar mogelijk
- Leg ook een relatie met andere beleidsterreinen als Klimaat, energie, volksgezondheid, economie en wonen (ontsluiting woonwijken)

Jongeren adviesraad

Op 20 april is gesproken met de Jongerenadviesraad over de Fietsagenda. In groepen is gediscussieerd over verschillende thema's. Belangrijkste uitkomsten van deze avond waren:

- Meer onderwijs over fietsgedrag/fietsveiligheid
- Meer/betere verlichting langs fietspaden
- Drenthe promoten als fietsprovincie en fietsen stimuleren
- E-bikes goedkoper
- Duidelijke grens tussen fietspad/berm/autoweg en verbreed fietspaden
- Verbreed fietspaden

De aandachtspunten van de jongeren adviesraad komen niet alleen terug in de Fietsagenda maar ook in het uitvoeringsprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

De Fietsagenda, wat gaan we doen?

Drenthe, dé fietsprovincie. Dat is al lang ons motto. De fiets is en blijft speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid van Drenthe. In dit mobiliteitsbeleid zetten we in op onderstaande beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen:

- **Meer mensen op de Fiets;** In tien jaar tijd neemt het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen in Drenthe met 20% toe (ijkpunt 2019 omdat 2020 als eerste Coronajaar niet representatief is)
- **Veiliger fietsen;** Samen naar nul verkeersslachtoffers (een duidelijk neerwaartse trend moet zichtbaar zijn)
- **Een compleet fietsnetwerk**
- **Een toeristisch aantrekkelijk fietsproduct;** een positieve waardering van de (recreatieve) fietser ten aanzien van het fietsen in Drenthe (minimaal een 8 en in de top 3 van toeristische fietsprovincies)

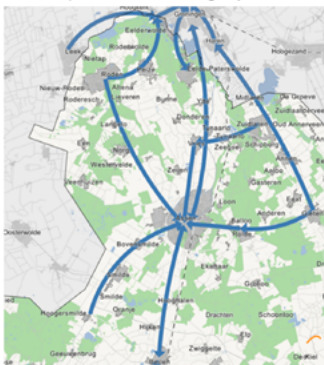
Met investeringen in de Drentse fiets infrastructuur geven wij met de Fietsagenda een extra impuls aan het Drentse fietsbeleid. Maar ons beleid is breder. Daarom schetsen wij in de bijlage een overzicht van al onze beleidsinspanningen op het gebied van de fiets. De inzet van de Fietsagenda richt zich op de volgende onderdelen.

1. We investeren in doorfietsroutes

Steeds meer mensen hebben een E-bike of speedpedelec. Om het fietsen naar de grotere steden in Drenthe nog aantrekkelijker te maken willen we meerdere doorfietsroutes realiseren. Dit zijn comfortabele, brede en herkenbare routes op drukke trajecten die fietsers optimaal faciliteren zodat op afstanden tot 20 kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Ervaringen met verschillende snelfietsroutes in Nederland laten zien dat het aantal fietsers met gemiddeld 29% stijgt door de aanleg van een dergelijke route. Ook in de regio Groningen Assen hebben we inmiddels ervaring opgedaan met een aantal doorfietsroutes. Daarom willen we de komende jaren inzetten op de realisatie van doorfietsroutes naar de grotere steden in Drenthe. In een gezamenlijke verkenning met onze partners zijn onderstaande routes als potentiële routes naar voren gekomen.

Potentiële doorfietsroutes (+ kansrijk op korte termijn)

Noord (Assen en Groningen)



(Gieten) – Zuidlaren – Groningen
Beilen – Assen
Roden – Groningen

Zuidwest (Meppel en Hogeveen)



Meppel – Steenwijk (i.r.t. Nieuwveenselanden)
Meppel – Hogeveen
Meppel – Zwolle (1 km binnen Drenthe)

Zuidoost (Emmen en Coevorden)



Borger – Emmen – Coevorden
Emmen – Klazienaveen

In de periode 2022 – 2027 willen we, met onze partners, circa 4 doorfietsroutes realiseren. Gezamenlijk onderzoeken we welke routes we op korte termijn kunnen realiseren. Op basis van een (plan)verkenning onderzoeken we voor iedere verbinding wat de voorkeursroute is. Daarbij betrekken we de omgeving en maatschappelijke partners als de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Routes van gemeenten financieren we vanuit de exploitatiebegroting, provinciale fietspaden die worden opgewaardeerd tot doorfietsroutes nemen we in de begroting op als investering. Deze worden (deels) gefinancierd vanuit pijler 1 van het Mobiliteitsprogramma.

Met deze inzet dragen we bij aan het beleidsuitgangspunt 'meer mensen op de fiets'. Om het gebruik te monitoren voorzien we de routes van permanente tellussen. Om het gebruik van de routes te stimuleren brengen we ze via Drenthe reist duurzaam onder de aandacht bij werkgevers.

2. We in investeren in verkeersveiligheid voor fietsers

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. We zien helaas dat het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers met name onder fietsers blijft toenemen, en dat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Het Rijk, de provincies en de gemeenten hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. In een strategisch plan verkeersveiligheid beschrijft iedere partner zijn inzet op verkeersveiligheid. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd. Daarbij levert eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage.

Het provinciale uitvoeringsprogramma SPV zet voor de fiets onder meer in op het verbreden van fietspaden vanwege veiligheid en het veiliger maken van fietsoversteken. Het provinciale SPV is onderdeel van de uitvoeringsagenda voor de pijler 'Toegankelijke en veilige bereikbaarheid' dat u separaat aan deze Fietsagenda is aangeboden.

Omdat wij een verkeersveilige infrastructuur van groot belang vinden ondersteunen we met deze Fietsagenda de gemeentelijke uitvoeringsprogramma's SPV. We stellen voor iedere gemeente een bijdrage beschikbaar, aanvullend aan de Rijksbijdrage, zodat zij meer veiligheidsknelpunten in relatie tot de fiets kunnen oplossen. Voorbeelden van maatregelen zijn:

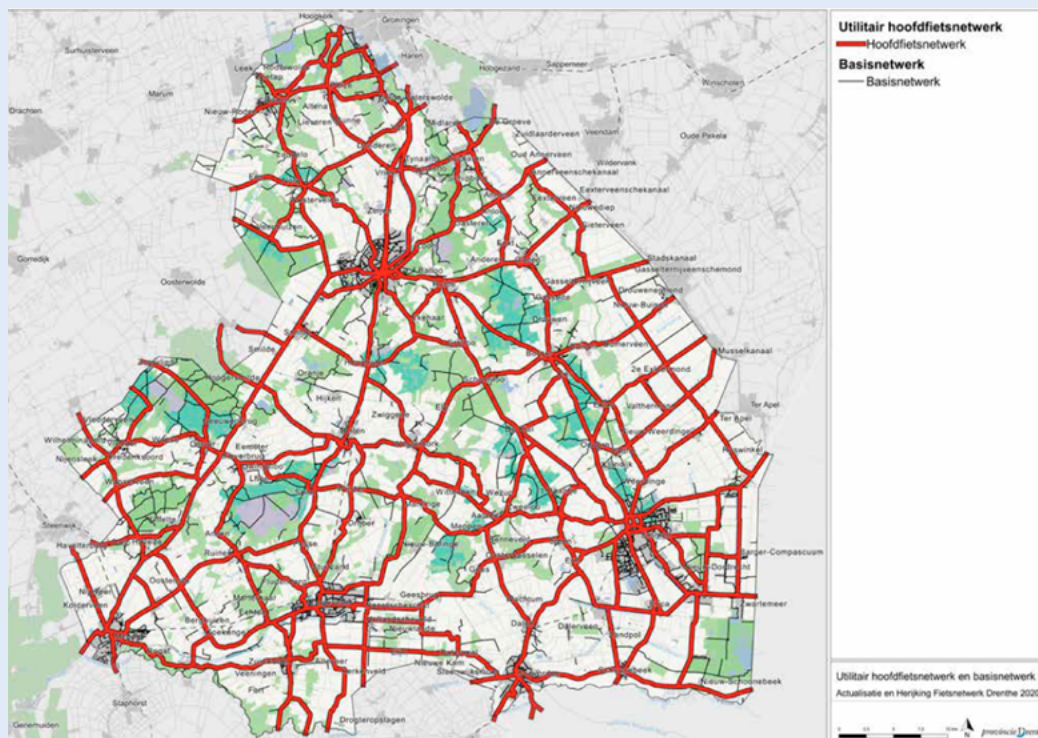
- veilige oversteken in 50-, 80, en 100 kilometer wegen
- het aanbrengen van markering en verlichting
- het saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm
- het verbreden van fietspaden
- het aanbrengen van een gesloten verharding (asfalt of beton).

De bijdrage stellen we specifiek beschikbaar voor fietsmaatregelen. Met deze inzet dragen we bij aan het beleidsuitgangspunt 'veiliger fietsen'.

3. We investeren in de verbetering van het hoofdfietsnetwerk

Het hoofdfietsnetwerk is opgebouwd uit de verbindingen op wijkniveau en verbindingen tussen de kernen, dorpen, steden en belangrijke functies (zie afbeelding). Het geheim van een goed functionerend hoofdfietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert. In het onderzoeksrapport van Sweco is aangegeven hoe het hoofdfietsnetwerk in Drenthe eruit ziet. Ook is een inventarisatie gemaakt van ontbrekende schakels in dat netwerk. Bij elkaar opgeteld betreft dat circa 150 kilometer waar, vanwege verkeersveiligheid of het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, de realisatie van een fietspad wenselijk is. Om de kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk te verbeteren willen we voor deze ontbrekende schakels een bijdrage beschikbaar stellen. Hiermee kunnen we, in cofinanciering circa 50 kilometer fietspad realiseren. Fietspaden in schoolroutes geven we prioriteit. Voor de basisscholen kijken we daarbij ook naar het basisnetwerk.

Met deze inzet dragen we bij aan de beleidsuitgangspunten 'veiliger fietsen' en 'compleet fietsnetwerk'.



4. we investeren gericht in recreatieve fietspaden

In het Collegeakkoord zijn via de investeringsagenda middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van het recreatieve fietsnetwerk van gemeenten en terreinbeheerders in Drenthe.

Bij de uitvoering van de regeling blijkt behoefte aan maatwerk, met name in natuurgebieden. Daarom willen we in samenwerking met gemeenten, terreinbeheerders en Recreatieschap Drenthe gebiedsgerichte maatwerkplannen opstellen waarin de gewenste kwaliteit van de verschillende fietspaden (breedte en verharding) vooraf vastleggen. Op basis van de maatwerkplannen kunnen we gezamenlijk gericht investeren zodat belangrijke schakels in het totale fietsnetwerk worden aangelegd c.q. voldoende kwaliteit behouden.

Met deze inzet dragen we bij aan de beleidsuitgangspunten 'compleet fietsnetwerk' en 'op fietse, een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct'.

De Fietsagenda, hoe gaan we dat betalen?

Hiervoor hebben wij een beeld geschetst van onze brede inzet op het thema fiets. Met deze Fietsagenda zetten we een plus op het fietsbeleid van Drenthe. Hiervoor alloceren we € 22,5 miljoen vanuit de bestemmingsreserve Mobiliteit. Hieronder is aangegeven hoe we de middelen verdelen over de verschillende onderdelen van de Fietsagenda. Genoemde bedragen zijn inclusief eventuele proceskosten.

Wat	Reserve Mobiliteit	Hoe
Doorfietsroutes in en naar de steden	€ 12.500.000,--	In cofinanciering met gemeenten, vast te leggen in bestuursafspraken.
Lokale aanpak verkeersveiligheid (SPV) fiets	€ 5000.000,--	Een vaste bijdrage per gemeente op basis van een nader uit te werken subsidieregeling.
Ontbrekende schakels in hoofdfiets-netwerk	€ 2.500.000,--	Als cofinanciering op basis van een nader uit te werken subsidieregeling.
Gebiedsgerichte maatwerkplannen recreatieve fietsinfrastructuur	€ 2.500.000,--	In cofinanciering met gemeenten en terreinbeheerders, vast te leggen in bestuursafspraken.
	€ 22.500.000,--	

Aanvullende middelen

Voor cofinanciering vanuit het Rijk en Europa houden we actief zicht op nieuwe subsidieprogramma's. Kansen liggen er bij het woonakkoord (verbeteren fietsvoorzieningen in en rond de steden) en de stikstofopgave. Voor de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn reeds middelen toegezegd. Op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets willen we, via Tour de Force of in IPO verband, afspraken maken met het Rijk over financiële bijdragen aan het hoogwaardige fietsnetwerk in Drenthe, belangrijke recreatieve verbindingen en het opheffen/verbeteren van barrières in het fietsnetwerk zoals Rijkswegen en spoorlijnen.

Fietsmonitoring (SMART)

Om de effecten van onze inzet te monitoren maken we gebruik van de Drentse Fietsmonitor. Op die manier meten we of we de volgende doelen halen:

- 20% meer fietsverplaatsingen in 2030 ten opzichte van alle verplaatsingen in Drenthe;
- minder fietsongevallen (een duidelijke neerwaartse trend moet zichtbaar zijn).

In deze monitor nemen we alle beschikbare teldata van de fietspaden in Drenthe op. Zowel van de provincie als van gemeenten. Op basis van 21 vaste fietstelpunten (deze meten continu) kunnen we de trend van het gebruik van de fietspaden en de groei van het aantal fietsers in Drenthe meten. De Mobiliteitscijfers die het Kenniscentrum Mobiliteit (KIM) jaarlijks publiceert voegen we toe aan deze database. Daarnaast nemen we gegevens op over fietsongevallen in Drenthe, de beschikbare infrastructuur (kilometers fietspad), de beschikbare stallingsmogelijkheden (aantallen) en de waardering van de fietser zelf op basis van de Kwaliteitsmonitor Fietsregio's die jaarlijks verschijnt. Ook meten we het gebruik van de fietsenstallingen bij Hubs en OV haltes, bespaarde emissies, gezondheidseffecten en indirecte werkgelegenheid (fietsvakanties).

Tenslotte ontsluiten we onze fietsdata in de databank van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en maken we gebruik van de innovaties die bij het NDW worden ontwikkeld om meer inzicht te krijgen in fietsverplaatsingen.

Samenwerking

Zoals in deze Fietsagenda naar voren is gekomen, is de fiets een verbindend thema waar diverse partijen en organisaties actief mee zijn. 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: het Rijk, wegbeheerders, de fietsersbond, maatschappelijke organisaties, uitvoeringsorganisaties en ondernemers. Die goede samenwerking zetten we de komende jaren graag voort. We zoeken daarnaast actief naar nieuwe vormen van samenwerking en de verbinding tussen partijen.

Mobiliteitsprogramma pijler 3 'de Fiets als duurzaam alternatief'

De Fietsagenda is een uitvoeringsprogramma voor pijler 3 'de fiets als duurzaam alternatief' van het Mobiliteitsprogramma. Met de Fietsagenda investeren wij in de Drentse fiets infrastructuur en geven daarmee een impuls aan het Drentse fietsbeleid. Maar ons beleid is breder. Daarom geven wij in deze bijlage een samenvatting van al onze beleidsinspanningen op het gebied van de fiets.

Meer mensen op de fiets

Voor het afleggen van korte afstanden wordt nu nog te vaak de auto genomen. We willen dat in tien jaar tijd het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen in Drenthe met 20% toeneemt. We realiseren kwalitatieve infrastructuur, ook gekoppeld aan de OV-knooppunten (Hubs) en houden daarmee het platteland bereikbaar. Meer aandacht voor de fiets in combinatie met het toenemende gezondheidsbesef leidt tot daadwerkelijke verandering van gewoontegedrag. We stimuleren het fietsgebruik, bijvoorbeeld met goede campagnes waarin we mensen verleiden om op de fiets te stappen. Niet belerend maar uitdagend en uitnodigend. We ondersteunen programma's om ouderen met de fiets langer mobiel te houden zoals Doortrappen. Met de werkgeversaanpak Drenthe reist duurzaam betrekken we bedrijven bij het bevorderen van het fietsgebruik in het (woon-)werkverkeer.

Veiliger fietsen

Veilig fietsen betekent dat iedereen ongehinderd en ongedeerd zijn bestemming bereikt. Van jong tot oud, van forens tot toerist. Dit doen we door het veiliger maken van de infrastructuur (o.a. het verbeteren van wegvakken, kruisingen, op drukke fietspaden en op schoolroutes die negatief scoren in risicoanalyses) en met goede doelgroepgerichte educatie en campagnes zoals BOB, MONO en 'zet je licht aan'. We sluiten qua resultaat en aanpak aan bij het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV): Samen naar nul! We volgen de landelijke ontwikkelingen in innovatie die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid van fietsers.

Compleet fietsnetwerk

Een compleet fietsnetwerk maakt het voor iedereen aantrekkelijk om op de fiets naar school of het werk te gaan. Of de fiets te gebruiken voor sociale doeleinden als winkelen, sporten of recreatie. Wat is compleet? Er is al ruim 2100 kilometer fietspad in Drenthe. Toch zijn er nog ontbrekende schakels in het netwerk die nodig zijn vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid of fietsbereikbaarheid. Ook zien we kansen voor hoogwaardige routes (doorfietsroutes) in en naar de stedelijke gebieden. We zorgen ervoor dat de bewegwijzering op orde is. Er zijn goede stallingsmogelijkheden in de centra en bij de overstap op het openbaar vervoer en op de grootste Hubs zijn fietskluizen beschikbaar. Voor fietsers is het aantrekkelijk als zij prioriteit krijgen bij verkeerslichten. Via het Regiostedenfonds hebben wij middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van fietsinfrastructuur in de binnenstad van de vier grote steden in Drenthe.

Op Fietse: een aantrekkelijk Fietsproduct

Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct betekent dat toeristen naar Drenthe komen voor de uitstekende toeristische fietsvoorzieningen. Onze provincie heeft zich op het gebied van recreatief fietsen in de afgelopen decennia duidelijk geprofileerd als dé fietsprovincie. In het ANWB onderzoek 2022 scoort Drenthe een 8,5 en is daarmee volgens de deelnemers de beste provincie om te fietsen.

Deze positie houden we graag vast! In de investeringsagenda 2019 – 2023 zijn daarom middelen beschikbaar gesteld voor de integrale doorontwikkeling van Drenthe als fiets en wandelprovincie waarmee we de beheerders van de fietspaden (gemeenten, natuurterreinbeheerders en private eigenaren) stimuleren hun paden te verbreden en van een duurzame ondergrond te voorzien. Daarnaast ontwikkelen we fietstransferia waar we diensten aanbieden voor de recreatieve fietsers. Samen met het Landelijk Fietsplatform bekijken we hoe we met iconroutes in Drenthe aan de slag gaan. We volgen de ontwikkelingen rond het 'Perspectief 2030 op bestemming Nederland' en focussen ons daarbij op 'routenetwerken voor beleven en bewegen'. En we profileren Drenthe als locatie voor grote nationale en internationale fietsevenementen en wielervedstrijden. Inmiddels zijn meerdere Nederlandse kampioenschappen en het EK Veldrijden in Drenthe verreden met de VAM berg als centraal middelpunt. In 2023 zijn we de gastprovincie van het EK Wielrennen. Een evenement dat kan fungeren als etalage voor de ontwikkelingen m.b.t. fietsen in Drenthe, voor interne en externe stakeholders en natuurlijk voor de inwoners van Drenthe.

