



Herziening Fietsplan



 gemeente
DE WOLDEN

actief en betrokken

dewolden.nl

Waarom herzien:

Ontwikkelingen sinds 2008:

- schoolroutes
- aanlegkosten
- subsidie
- begin/einde
- grondverwerven



In 2008 is het Fietsplan vastgesteld. De afgelopen 5 jaar zijn diverse ontwikkelingen aan de orde geweest.

In deze herziening is de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen zonder fietspad opnieuw beoordeeld. De beoordeling is objectief gemaakt door de aspecten: functie, breedte, schoolroute, intensiteit en ongevallen opnieuw te beoordelen.

De wegen die op 4 of meer aspecten scoren, hebben prioriteit 1 gekregen. Op deze groep wegen heeft de aanleg van een fietspad de hoogste urgentie. Inmiddels zijn meerdere fietspaden met prioriteit 1 aangelegd (Eggeweg/Oshaarseweg te Koekange) en in voorbereiding (Meppelerweg, Ommerweg). De wegen met een score van 3 zijn ingedeeld in prioriteit 2.

burgerinitiatief

Op 29 november 2012 hebben 2 inwoners uit Zuidwolde de raad gevraagd een besluit te nemen over een ingediend burgerinitiatief. Dit verzoek betreft het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Linderweg. Het verzoek wordt ondersteund door 21 personen.

Op 28 maart 2013 hebben 2 inwoners uit Ruinen de raad gevraagd een besluit te nemen over een ingediend burgerinitiatief om een vrijliggend fietspad aan te leggen langs De Leeuwte. Dit verzoek wordt ondersteund door 30 personen.

De Linderweg en de Leeuwte zijn beide wegen welke in het Fietsplan 2008 beoordeeld zijn met prioriteit 2. Op 31 januari 2013 heeft de raad het burgerinitiatief Linderweg besproken en het college gevraagd de consequentie van het burgerinitiatief integraal te onderzoeken en het Fietsplan 2008 te actualiseren door een update van het Fietsplan te maken.

Na deze behandeling in de raad is, zoals reeds is aangegeven, het burgerinitiatief voor een fietspad langs de Leeuwte ingediend. In deze update is gekeken op welke punten het fietsplan 2008 een herziening behoeft.



herziening

De volgende aspecten zijn onderzocht:

- schoolroutes;
- afwegingen;
- prioritering;
- begin/eind bebouwde kom grens;
- onteigening (benodigde gronden);
- kosten;
- provinciale subsidie;
- financiering.

De hiervoor aangegeven punten geven aanleiding om in het 'Fietsplan De Wolden' een aantal wijzigingen door te voeren. De wijzigingen hebben invloed op de onderstaande hoofdstukken en paragrafen:

- Hoofdstuk 3, Huidige Situatie, Paragraaf 3.2 Routes, Paragraaf 3.3 Meetgegevens
- Hoofdstuk 4 Doelen (kaders), Paragraaf 4.6. Afweging
- Hoofdstuk 5, Aanpak, Paragraaf 5.1 Prioriteiten verkeersknelpunten , 5.4. Kostenbegroting, 5.6. Subsidie

Schoolroute

Verbindende en meest logische fietsroute via een doorgaande weg vanuit de dorpen in De Wolden naar het voortgezet onderwijs in de omgeving (o.a. Meppel, Hogeveen). Wegen die geen schakel vormen in een fietsroute naar het voortgezet onderwijs, maar uitsluitend de aanliggende woningen ontsluiten worden niet als schoolroute gezien.

wijzigingen op 'Fietsplan De Wolden'

3. Huidige Situatie

3.2. Routes

Schoolroutes

Voor het Fietsplan De Wolden is voor het bepalen van de fietsroutes gebruik gemaakt van het Beheerplan openbare verlichting (2002-2010). Bij het opstellen van het Beheerplan Openbare Verlichting is in samenspraak met de Belangenverenigingen bepaald welke routes worden gebruikt door het fietsverkeer vanuit de diverse dorpen naar het voortgezet onderwijs in o.a. Meppel en Hogeveen. In totaal zijn 15 routes aangewezen. De route tussen Zuidwolde/Linde en Dedemsvaart is toen niet als schoolroute beoordeeld.

Inmiddels blijkt dat in toenemende mate schoolkinderen gebruik maken van de Linderweg als route naar het voortgezet onderwijs in Dedemsvaart. De kleinschaligheid van de school blijkt beter te passen bij de behoefte van een aantal leerlingen. Uit recent uitgevoerde metingen blijkt dat dagelijks ca. 50 fietsers via de Linderweg fietsen. Indien de Linderweg als schoolroute wordt

Kaders

De kaders uit 2008 zijn opnieuw toegepast op de gewijzigde omstandigheden.

De kaders zijn in beginsel ongewijzigd maar tekstueel verduidelijkt en verder toegelicht.



aangewezen dan scoort zij voldoende om als prioriteit 1 fietspad te worden beoordeeld. Bij de Leeuwte is dit niet het geval. Er hebben nieuwe tellingen plaatsgevonden. Uit de tellingen blijkt dat er sprake is van sterk wisselende piekuren, grote aantallen fietsers in de ochtend zijn niet gemeten. Hieruit kunnen we concluderen dat er bijna geen schoolgaande jeugd over de Leeuwte fietst.

3.3. Meetgegevens

Er zijn in de afgelopen tijd nieuwe metingen verricht. Deze zijn terug te vinden in bijlage A. De meetgegevens voor het fietspad Leeuwte die geteld zijn naar aanleiding van het burgerinitiatief zijn terug te vinden in bijlage A1. Op Bijlage I is te zien op welke locatie de tellingen hebben plaatsgevonden.

4. Doelen (Kaders)

4.6. Afweging

De noodzaak om een fietspad aan te leggen langs erftoegangswegen worden getoetst aan objectieve aspecten:

A - ERFTOEGANGSWEG

Problemen met de verkeersveiligheid van fietsers zullen vooral voorkomen bij doorgaande wegen waar meer gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt. De erftoegangswegen zijn per definitie wegen waar meer verkeer gebruik van maakt.

B - WEGBREEDTE <6.00 M

Op smalle wegen is het voor de fietser minder veilig om te fietsen. Bij een breedte van de weg onder de 6 meter is er onvoldoende ruimte over voor het elkaar passerend autoverkeer en een fietser. Als minimale grens voor voor de rijbaan en 2 fietsstroken wordt 6.00 meter aangehouden.

C - VERKEERSINTENSITEIT > 1500 PAE

De wegen buiten de bebouwde kom met een relatief hoge verkeersintensiteit zijn minder veilig voor fietsverkeer. Provincie Drenthe erkent de grens van 1500 voertuigen per dag (PAE) als grens om uit verkeersoverwegingen een fietspad aan te leggen.

D - SCHOOLROUTES

Deze routes worden het meest per fiets gebruikt door kinderen die vanuit de kernen naar de rondom De Wolden liggende plaatsen met voorgezet onderwijs gaan.

E - ONGEVALLEN

Het aantal ongevallen is een objectief meetgegeven van de verkeersonveiligheid. Indien er meer ongevallen op een weg in de periode 2000-2006 zijn opgetreden is er sprake van onveiligheid voor de weggebruikers. Actualisatie van de referentieperiode is lastig omdat in de afgelopen jaren het aantal ongevallen niet meer geregistreerd wordt door de politie. Alleen ongevallen met dodelijke afloop en zwaar lichamelijk letsel worden geregistreerd.

5. Aanpak

5.1. Prioriteiten verkeersknelpunten

Toetsing van de huidige situatie aan de in het vorige hoofdstuk aangegeven kaders brengt de knelpunten concreet in beeld. De som van het aantal knelpunten per weg is bepalend voor de prioriteit. Bij gelijke prioriteit bepaald de score van de knelpunten de volgorde binnen de prioriteit. Daarnaast wordt de intensiteit aangehouden als maatstaf voor verdere prioritering binnen 1 categorie. Met de ***cursief gedrukte tekst*** worden de veranderingen aangegeven in de tabel.



Met het gebruik van nieuwe meetresultaten komen onderstaande urgenties naar voren:

wegnr	wegnaam	svz	Erftoega	breedte	Intensite	schoolro	ongevall	prioriteit
103	Eggeweg	gereed 80%						1
870	Meppelerweg	voorbereiding						1
308	Ommerweg	voorbereiding						1
143	Oshaarseweg	gereed 80%						1
284	Linderweg	subsidie toegekend	X	X		X	X	1
330	Dwingelerweg	subsidie afgewezen	X	X		X	X	1
350	Echtenseweg		X	X	X		X	1
367	W Moesweg		X	X	X		X	1
3033	Koekangerweg (Oosteinde)	subsidie afgewezen	X	X	X		X	1
156	Reestweg		X	X		X		2
174	Weerwilleweg		X	X	X			2
7	Blijdenstein		X	X	X			2
36	Havelterweg		X	X			X	2
245	Gedempte Hoofddiep		X	X			X	2
283	Linderveldweg		X	X			X	2
339	Steenbergerweg	gereed						
840	Leeuwte		X	X			X	2
3053	Ruinerweg		X	X			X	2
930	Munnekenweg		X	X			X	2
38	Hesselterweg		X	X				3
129	Leyenweg		X	X				3
144	Ossesluis		X	X				3
153	Prinsesseweg		X		X			3
390	Eursinge		X	X				3
3034	Koekangerweg (Koekange)		X	X				3
3054	Ruinerweg		X	X				3
690	Kerkdijk		X	X				3
3012	Spiekampenweg		X	X				3



5.4. Kostenbegroting

De kosten van de fietspaden (urgentie 1 en 2) zijn door middel van normkosten globaal geraamd. Terreinonderzoek is nog niet uitgevoerd. Een middeling van de kosten zal gaan plaatsvinden. Kosten die hoger zijn door bijzondere

omstandigheden worden op andere locaties weer gecompenseerd. Uitgaande van de kengetallen zoals bij 5.3 vermeld is de toename van de onderhoudskosten berekend. Deze zijn eveneens in het overzicht aangegeven.



Bebouwde komgrens

In het Fietsplan is als uitgangspunt gehanteerd dat de fietspaden eindigen bij de bebouwde komgrens. Bij de uitvoering van het fietspad Eggeweg/Oshaarseweg bleek beëindiging bij de komgrens verkeersonveilig. Reden om het fietspad te beëindigen op een veilige en logische plek. Bij deze herziening worden de oorspronkelijke uitgangspunten op dit vlak genuanceerd. Voortaan, zal per situatie met maatwerk aan de hand van de omstandigheden het exacte begin/einde van het fietspad tijdens de uitwerking wordt bepaald.

Onteigening

Onderdeel van de realisatiekosten zijn de kosten voor het verkrijgen van de benodigde eigendommen voor de tracés. Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het verkrijgen van de gronden bij voorkeur in goed overleg (in de minne) tot stand komt. Niet alle eigenaren willen in de minne schikken. Dit leidt tot onteigening van de gronden. Dit is een langdurig en nauwkeurig proces wat meer tijd en dus kosten met zich meebrengt. Deze kosten zijn op voorhand niet in beeld te brengen en vormen dus een risico bij de realisatiekosten van de fietspaden.

Kosten

Naar aanleiding van de ervaringscijfers van de reeds in uitvoering en voorbereiding zijnde fietspaden zijn de realisatiekosten aangepast aan de huidige prijzen.

Nr	Naam	Pri	investering	onderhoud
103	Eggeweg	1	- *	5.016
870	Meppelerweg (Zuidwolde)	1	- *	4.573
308	Ommerweg	1	- *	12.428
143	Oshaarseweg	1	- *	19.326
284	Linderweg	1	1.215.000	17.102
330	Dwingelerweg	1	742.500	10.379
350	Echtenseweg (Ruinen) **	1	0	0
367	Willem Moesweg (Zuidwolde)	1	435.000	6.069
3033	Koekangerweg (Oosteinde)	1	614.250	8.599
	subtotaal prioriteit 1 (excl. btw)		3.006.750	83.492
156	Reestweg	2	353.430	4.947
174	Weerwilleweg	2	178.200	2.495
7	Blijdenstein	2	185.490	2.597
36	Havelterweg	2	456.570	6.392
245	Gedempte Hoofddiep	2	677.166	9.480
283	Linderveldweg	2	947.970	13.272
339	Steenbergerweg	2	-*	2.079
840	Leeuwte	2	418.500	5.859
930	Munnekenweg	2	267.840	3.750
3053	Ruinerweg (Echten)	2	264.870	3.708

Totaal (excl. btw) | 6.338.286 | 138.069

* Deze fietspaden zijn al in voorbereiding of in uitvoering. De geraamde meerkosten zijn opgenomen in de kadernota 2014.

** binnen 100 meter fietspad (Hees – Rietepad) aanwezig.



5.6. Subsidie

Bij verkeersonveilige wegen waar fietspaden worden aangelegd is het mogelijk om in aanmerking te komen voor BDU (Bijzondere Doel Uitkering). De provincie kan BDU verstrekken als de gemeente een eigen financiering heeft vrijgemaakt. De provincie heeft besloten bij nieuwe aanvragen voor BDU haar bijdrage in de maatregelen procentueel te verminderen van 50 naar 40%.

Financiering

Met ingang van 2009 is jaarlijks via de kadernota een krediet gevraagd voor de uitvoering van het Fietsplan van € 435.000. Door de beschikbare investeringsruimte en andere afwegingen is in 2013

besloten geen budget voor het Fietsplan beschikbaar te stellen.

De totale investering voor de resterende fietspaden bedraagt afgerond € 6.338.500. Hiervan kan 40% (€ 2.535.400) gesubsidieerd (BDU) worden. De investering van de gemeente komt dan neer op € 3.803.100 (60%). Verdeelt over zeven jaar, de resterende looptijd om prioriteit 1 en 2 te kunnen uitvoeren, komt dit neer op een eigen bijdrage per jaar van € 543.300.

De investeringen voor de resterende fietspaden bedraagt gemiddeld voor de komende zeven jaar:

Jaar	Eigen middelen	Subsidie	Totaal/ Jaar
2014	543.300	362.200	905.500
2015	543.300	362.200	905.500
2016	543.300	362.200	905.500
2017	543.300	362.200	905.500
2018	543.300	362.200	905.500
2019	543.300	362.200	905.500
2020	543.300	362.200	905.500
Totaal	3.803.100	2.535.400	6.338.500

De investering voor het uitvoeren van alleen prioriteit 1 bedraagt afgerond 3.006.750 euro. Hiervan kan 40 % (1.202.700) gesubsidieerd (BDU) worden. De investering van de gemeente komt dan neer op 1.804.050 euro (60%). Verdeelt over zeven jaar, de resterende tijd om prioriteit 1 te kunnen uitvoeren, komt dit neer op een eigen bijdrage per jaar van ongeveer 257.721 euro.

Bij de behandeling van de kadernota 2014 heeft de raad aangegeven in de jaren 2014 en 2015 twee keer € 595.000 = € 1.190.000 vrij te maken voor de afronding van de fietspaden die momenteel worden voorbereid en uitgevoerd en om de aanleg van het fietspad Linderweg mogelijk te maken.

Conclusie

Via deze herziening zijn de verschillende onderdelen van het fietsplan actueel gemaakt. De kerngegevens zijn vernieuwd en vergeleken met de kaders. De beide burgerinitiatieven geven aan dat veilige fietsroutes bij de afwegingen van groot belang zijn.

- De Leeuwte is geen route vanuit een dorp naar het voortgezet onderwijs.
- Door de aanwys van de route tussen Zuidwolde en Dedemsvaart via de Linderweg als schoolroute is deze weg opgeschoven in de prioriteit van 2 naar 1.

Via de jaarlijkse kadernota wordt gevraagd om een integrale afweging te maken.