

Fietsstructuurplan 2014- 2025

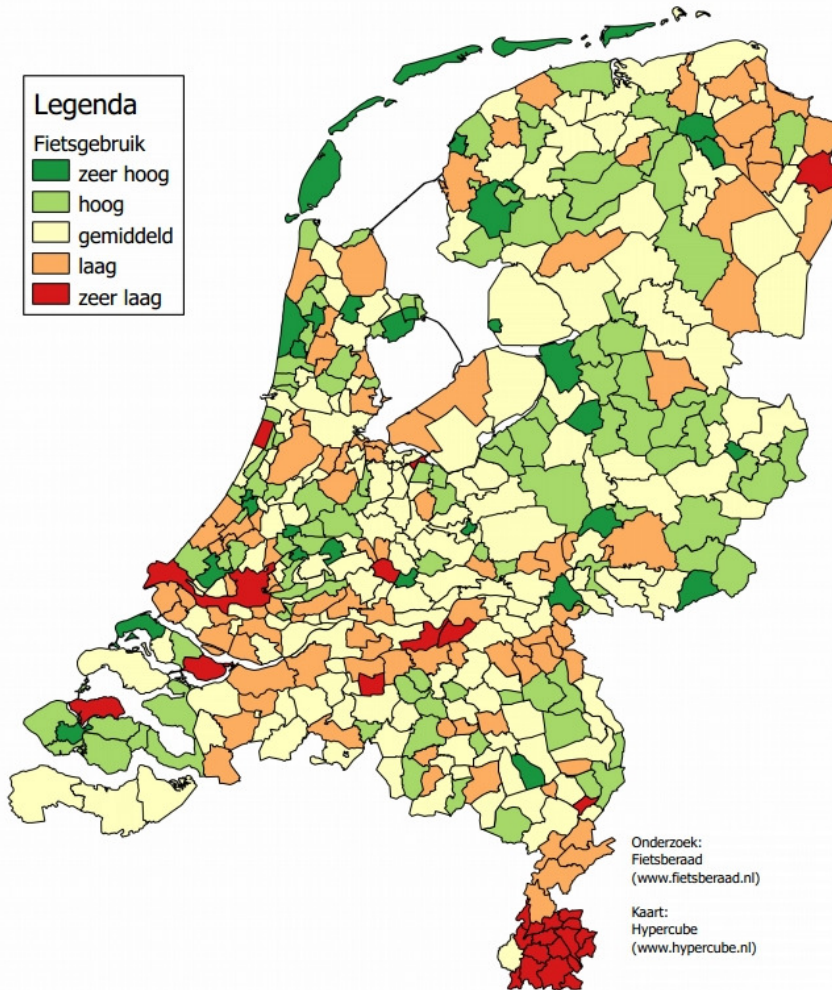
Gemeente
Hellendoorn



Inhoudsopgave

| | | | |
|--|----------------|--|----------------|
| 1. Inleiding | blz. 5 | 4.2. Onderscheid naar functie | blz. 17 |
| 1.1. De rol van de fiets | blz. 5 | 4.3. Hoofd fietsnetwerk | blz. 19 |
| 1.2. Waarom een fietspadenplan? | blz. 5 | 4.4. Verbindingsfunctie | blz. 21 |
| 1.3. Doelstelling, werkwijze en leeswijzer | blz. 5 | 4.5. Recreatieve functie | blz. 21 |
| 2. Beleid | blz. 7 | 5. Knelpuntenanalyse | blz. 23 |
| 2.1. Nationaal beleid | blz. 7 | 5.1. Samenhang | blz. 23 |
| 2.2. Provinciaal / regionaal beleid | blz. 9 | 5.2. Directheid | blz. 25 |
| 3. Fietsnetwerk | blz. 11 | 5.3. Samenhang | blz. 25 |
| 3.1. Inleiding | blz. 11 | 5.4. Comfort | blz. 29 |
| 3.2. Veiligheid | blz. 11 | 5.5. Aantrekkelijkheid | blz. 29 |
| 3.3. Utilitair fietsnetwerk | blz. 11 | 6. Prioriteitsstelling | blz. 31 |
| 3.4. Recreatief fietsnetwerk | blz. 11 | 6.1. Beoordeling fietspaden kleine kernen | blz. 35 |
| 3.5. Stimuleren fietsverkeer | blz. 13 | 6.2. Beoordeling fietspaden Nijverdal | blz. 37 |
| 3.6. Inrichting van fietsroutes | blz. 15 | 6.3. Beoordeling recreatieve fietspaden | blz. 39 |
| 4. Fietsnetwerk | blz. 17 | Bijlage 1: Wensbeeld utilitaire en recreatieve fietspaden 2025 | |
| 4.1. Onderscheid naar gebruik | blz. 17 | | |

Fietsgebruik per gemeente



| Gemeente | Aandeel fiets | Categorie | Aandeel <7,5 km | Categorie <7,5 km |
|-----------------|---------------|-----------|-----------------|-------------------|
| Almelo | 23% | gemiddeld | 35% | gemiddeld |
| Borne | 33% | zeer hoog | 44% | hoog |
| Dalfsen | 28% | hoog | 42% | hoog |
| Deventer | 25% | gemiddeld | 38% | hoog |
| Dinkelland | 24% | gemiddeld | 38% | gemiddeld |
| Enschede | 25% | hoog | 35% | gemiddeld |
| Haaksbergen | 24% | gemiddeld | 36% | gemiddeld |
| Hardenberg | 25% | gemiddeld | 37% | gemiddeld |
| Hellendoorn | 26% | hoog | 37% | gemiddeld |
| Hengelo | 29% | hoog | 40% | hoog |
| Hof van Twente | 21% | gemiddeld | 32% | gemiddeld |
| Kampen | 31% | zeer hoog | 46% | zeer hoog |
| Losser | 28% | hoog | 37% | gemiddeld |
| Odenzaal | 26% | hoog | 38% | gemiddeld |
| Olst-Wijhe | 27% | hoog | 45% | zeer hoog |
| Ommen | 17% | laag | 31% | gemiddeld |
| Raalte | 30% | hoog | 44% | hoog |
| Rijssen-Holten | 28% | hoog | 38% | hoog |
| Staphorst | 27% | hoog | 38% | gemiddeld |
| Steenwijkerland | 22% | gemiddeld | 37% | gemiddeld |
| Tubbergen | 23% | gemiddeld | 33% | gemiddeld |
| Twenterand | 26% | hoog | 38% | gemiddeld |
| Werden | 28% | hoog | 39% | hoog |
| Zwartewaterland | 28% | hoog | 46% | zeer hoog |
| Zwolle | 29% | hoog | 49% | zeer hoog |

1. Inleiding

1.1. De rol van de fiets

Bij de introductie van de fiets aan het eind van de negentiende eeuw was de planning van fietsvoorzieningen geen enkel probleem. De infrastructuur voor fietsers lag er al in de vorm van straatwegen, karrensporen, dijken en routes voor het langzaam verkeer en was in zijn structuur misschien wel beter dan nu. Een route liep doorgaans van kerktoren naar kerktoren via de kortste lijn. De komst van de auto veranderde veel. Snelheid en massa van verkeersdeelnemers gingen ineens sterk uiteen lopen. Hierdoor vonden er veel meer ongevallen plaats, vaak met ernstige afloop. Om de fietser te beschermen en de doorstroming van het autoverkeer te garanderen werden er vrijliggende fietspaden aangelegd. Vanaf de vijftiger jaren van de vorige eeuw ontstond er een tweede ontwikkeling: de aanleg van fietspaden voor recreatief fietsverkeer. Dit waren vrijliggende fietspaden in gebieden die recreatief aantrekkelijk waren. Samenhang met utilitaire fietspaden werd niet gezocht. Toenmalige subsidieverleners sloten dit zelfs uit.

1.2. Waarom een fietsstructuurplan?

Fietsen heeft veel voordelen: het is gezond, het heeft een positief effect op de leefomgeving en locaties blijven beter bereikbaar.

Ook draagt een goed fietsnetwerk bij aan de economische ontwikkeling van voorzieningen. Door het fietsen aantrekkelijk te maken, wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

Om de fiets zijn volwaardige plaats in het verkeerssysteem te laten behouden en zo mogelijk te versterken, is fietsvriendelijke infrastructuur onontbeerlijk. Dat wil zeggen fietsvoorzieningen die directe en comfortabele verplaatsingen per fiets mogelijk maken in een aantrekkelijke en veilige verkeersomgeving. Alleen dan kan geconcurrereerd worden met de auto.

1.3. Doelstelling

Het concrete doel van het fietsstructuurplan is te komen tot een helder en compleet fietspadennetwerk, dat aantrekkelijk is voor zowel de utilitaire als de recreatieve fietser.

Subdoelstellingen:

- Vastleggen van de hoofdstructuur van het fietsnetwerk;
- Het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van andere vervoerswijzen;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers.



2. Beleid

2.1. Landelijk beleid: de Nota Mobiliteit

Het landelijke verkeers- en vervoersbeleid staat verwoordt in de Nota Mobiliteit. Hierin speelt de fiets op verplaatsingen over korte afstand een belangrijke rol. Immers, voor korte afstand is de fiets een gezond en aantrekkelijk vervoermiddel. Op afstanden tot vijf kilometer is de fiets zelfs het meest gebruikte vervoermiddel in Nederland.

Verandering van vervoerswijze is geen doel op zich. Daarom laat het Rijk de regio's beoordelen welke vervoerswijze de bereikbaarheidsknelpunten het beste kunnen oplossen. Verandering van vervoerswijze wordt wel als oplossingsrichting benoemd, maar alleen wanneer ze qua reistijd met elkaar concurreren.

Overstapmogelijkheden tussen auto, openbaar vervoer en fiets en verbeterde informatievoorziening aan reizigers zijn dan noodzakelijk.

Nu al combineren reizigers verschillende vormen van openbaar vervoer of combineren zij openbaar vervoer met lopen, fietsen of autorijden. De (brom)fiets maakt 30% van het voortransport uit en 9% van het natransport : het hoogste aandeel van alle vervoerswijzen.

Openbaar vervoer en het voor-/natransport met de (brom)-fiets speelt ook in de toekomst een belangrijke rol bij het bezoeken van bovenlokale voorzieningen (voornamelijk in de steden).

Het Rijk stelt dat decentrale overheden aan zet zijn om de positie van de fiets als typisch Nederlands alternatief verder te versterken. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een netwerk van veilige routes en fietsstallingen. Het beleid moet zich echter op meer richten. Andere factoren die een rol spelen zijn bijvoorbeeld verkeersdrukke, parkeerbeleid en ruimtelijke ordening.

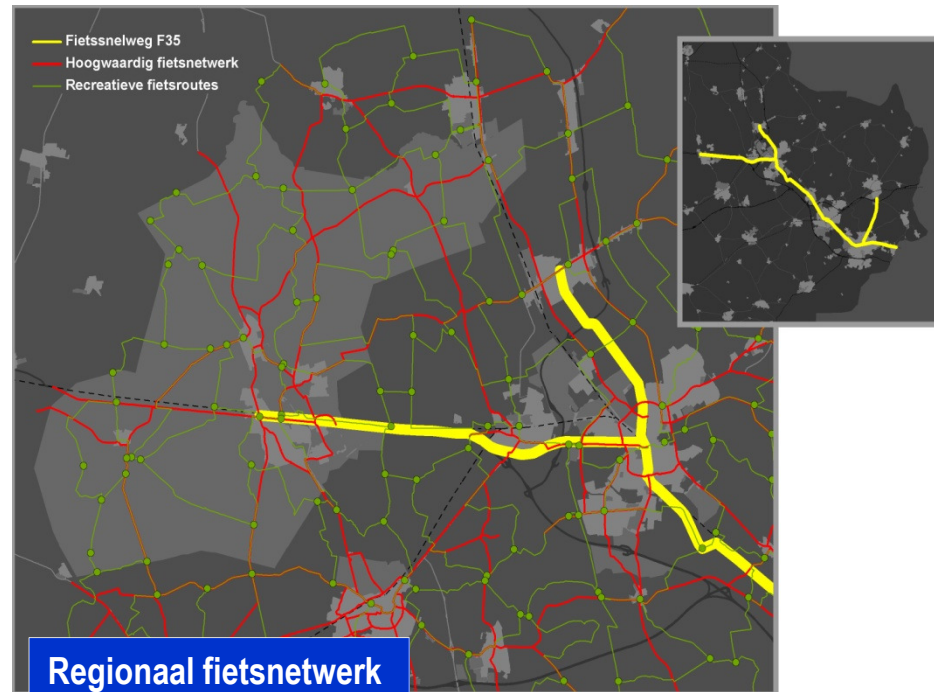


1

Omgevingsvisie Overijssel

Visie en uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling
van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel

Juli 2009



Regionaal fietsnetwerk
Bron: Regio Twente)

2.2. Provinciaal en regionaal beleid:

Het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid is verwoordt in de Omgevingsvisie. De mobiliteitsvisie vanuit de Omgevingsvisie luidt: *“Een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel.”*

De provincie wil fietsen in Overijssel nog aantrekkelijker maken door bijvoorbeeld investeringen te doen in fietssnelwegen en –paden, beveiligde stallingen bij knooppunten van openbaar vervoer en veilige oversteekplaatsen op provinciale wegen voor schoolgaande kinderen.

In Twente wordt van oudsher veel gefietst zo is in het Regionaal MobiliteitsPlan van de Regio Twente te lezen. Dit heeft onder andere te maken met de korte afstanden in en tussen de kernen, het aantrekkelijke landschap en de cultuur.

Het fietsaandeel is voor Twente 32%, terwijl dit landelijk op 25% ligt. Dit Twentse percentage is overigens nog exclusief de

verplaatsingen die gemaakt worden door jongeren onder de 18 jaar (waarbij de fiets veel gebruikt wordt). Veel fietsen is uiteraard goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente en voor de gezondheid van de Twentse inwoners. Het fietsgebruik neemt in Twente geleidelijk af. Dit heeft te maken met de infrastructuur. Met name in het landelijk gebied ontbreken bij bepaalde barrières directe fietsverbindingen, waardoor grote omrijdafstanden ontstaan. In het stedelijk gebied ontstaat steeds meer oponthoud en vermindert de verkeersveiligheid. Naast de infrastructuur speelt ook de ruimtelijke ordening een rol. Nieuwe functies worden meer verspreid aangelegd en er vindt een schaalvergroting van voorzieningen plaats (onderwijs en vrije tijd). Hierdoor nemen de reisafstanden verder toe, wat ten koste van het fietsgebruik gaat.

Regio Twente zet de komende jaren in op de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk, het opwaarderen van schakels met onvoldoende kwaliteit, het aanleggen van ontbrekende schakels en het gefaseerd aanleggen van een 'fietssnelweg' tussen de kernen van het stedelijk gebied.



Jongeren alle dagen en onder alle weersomstandigheden via dezelfde route naar school.

3. Visie op fietsen

3.1. Inleiding

Het fietsnetwerk is de basis voor verplaatsingen per fiets. Dit netwerk wordt dagelijks gebruikt door onder meer woon-werkverkeer, recreatief verkeer en verkeer dat zich verplaatst met een sociaal motief. Naast het utilitaire netwerk is het recreatieve fietsnetwerk van belang voor het waarborgen van de recreatieve aantrekkelijkheid van de gemeente. Ook nieuwe ontwikkelingen zoals de opkomst van de E-bike zullen worden gevolgd en, indien nodig, worden omgezet naar specifieke beleidsdoelen en daaraan gekoppelde maatregelen.

3.2. Veiligheid

Een belangrijke doelstelling van het beleid is dat de fietser op een veilige wijze aan het verkeer kan deelnemen. De basis hiervan staat beschreven in het op Hellendoorns MobiliteitsPlan en het Verkeersveiligheidsplan.

3.3. Utilitair fietsnetwerk

Fietsers gebruiken voor hun (vaste) bestemmingen meestal dezelfde routes. Daarom moet ook de nadruk liggen op deze fietsroutes. Het verbeteren van de kwaliteit van het hoofd fietsnetwerk dient prioriteit te krijgen.

De basis van een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen is het realiseren van snelle, directe routes op de belangrijke relaties, waar de fietser zo min mogelijk obstakels of hinder ondervindt. Voor hoofdroutes geldt dat de voorkeur uitgaat naar een vrijliggend fietspad zonder medegebruik van bromfietzers. Daarnaast zijn een goede verlichting, bewegwijzering, het aanbieden van stallingen, verminderen van de hinder van autoverkeer (stank en lawaai) essentiële onderdelen van de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Ook een goed wegdek zonder of met kleine, vlakke hellingen is van belang voor een hoogwaardige fietsverbinding.

3.4 Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsverkeer wordt steeds belangrijker in de gemeente Hellendoorn. Fietsen heeft zich ontwikkeld van 'noodzakelijk kwaad' tot 'lifestyle' activiteit. 'De' fietser bestaat niet meer. Er zijn verschillende doelgroepen met verschillende wensen ontstaan, zoals bijvoorbeeld: ouders die met hun kinderen fietsen, senioren met hun fiets met hulpmotor en mountainbikers. De fietser wil natuur, horeca, cultuur attracties en evenementen. Veel fietsers willen comfort. Er zal dan moeten worden gezorgd voor een goed wegdek, zonder hobbels, geen last van auto's, veilige kruisingen en een aantrekkelijke routing.



Bestaande fietsdoorsteken in stand houden voor reistijdwinst fietsers.



Fietscarousel ten behoeve van OV-fiets



Onvoldoende stallingsvoorzieningen leidt tot chaos.

3.5 Stimuleren fietsverkeer

Om de reiziger te laten kiezen voor de fiets is het van belang om aandacht te hebben voor: reistijd, route, comfort, kosten, gedrag en kennis. De fietsvoorzieningen moeten met name op de plekken waar het fietsverkeer kan concurreren met de auto, van hoge kwaliteit zijn. De reiziger zal dan eerder geneigd zijn de keuze op de fiets te laten vallen.

Fietsroutes dienen dus direct te zijn en naar punten te leiden waar de fietser wil zijn. Op deze bestemmingen dienen goede, veilige stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn bij de plek van bestemming. Hierbij gaat het met name om de NS-stations Nijverdal en Daarlerveen, winkelgebieden, sportcomplexen en de Sallandse Heuvelrug, scholen voor voortgezet onderwijs enz.

Om het fietsgebruik te stimuleren mag fietsen niet duurder zijn dan autorijden. Betaalde fietsstallingen op plaatsen waar de auto gratis kan parkeren is niet wenselijk. Het impulsgedrag om alleen met de auto een bestemming te bereiken kan worden aangepakt door de kennis van vervoersmogelijkheden te verbeteren.

Wanneer men op de hoogte is van een aantrekkelijke, verkeersveilige fietsroute (bijvoorbeeld door plattegronden en goede bewegwijzering) kan dit in het keuzeprocess worden meegenomen. Goede bewegwijzering en “fietsvriendelijke” verkeerslichten (bijvoorbeeld fietser eerder groen) zijn hiervoor noodzakelijk.

Een andere mogelijkheid om het fietsverkeer te stimuleren is het bieden van fietsverhuur bij stations. Het nieuwe station Nijverdal biedt hiertoe volop kansen door de realisatie van een OV-fiets voorziening.

Op netwerkniveau is het van belang dat de bestaande fietsdoorsteken in stand worden gehouden. Deze leveren de fietser vaak veel reistijdwinst op, wat de aantrekkelijkheid van het fietsen ten goede komt.

Na het bereiken van de bestemming zal de fietser zijn of haar fiets op een goede en veilige wijze moeten kunnen stallen. In het centrum van Nijverdal en enkele andere locaties zijn inmiddels goede stallingsvoorzieningen getroffen. Ook op de andere belangrijke bestemmingen zullen deze moeten worden gerealiseerd.



Waar de aanleg van fietspaden niet mogelijk is wordt de voorkeur gegeven aan fietsstroken.

3.6 Inrichting van fietsroutes

Fietsroutes moeten aantrekkelijk en herkenbaar zijn. Het is dan ook belangrijk dat de fietspaden veel rijcomfort bieden en dus bij voorkeur uitgevoerd zijn in asfalt zonder een slijtlaag. Langs wegen waar geen vrijliggend fietspad kan worden aangelegd wordt de voorkeur gegeven aan een rode fietsstrook om de herkenbaarheid te vergroten en hiermee de veiligheid te waarborgen.

Verder is het wenselijk dat langs alle gebiedsontsluitingswegen fietsvoorzieningen liggen, waardoor de fietser wordt gescheiden van het autoverkeer. De huidige fietspaden en stroken zijn gemiddeld van redelijke kwaliteit. Dit betekent dat er ook fietspaden zijn waar achterstallig onderhoud is. Er is een vastgesteld aanleg- en onderhoudsbeleid. Hierin wordt uitgegaan van een gemiddeld kwaliteitsniveau. Ten aanzien van de fietspaden is het niet acceptabel als de huidige staat van de fietspaden verder vermindert.

Het ontwerpen van fietsvoorzieningen vindt plaats aan de hand van de Ontwerpwijzer fietsvoorzieningen, publicatie 230 van het CROW. Speciale aandacht dient er te zijn voor de positie van de fietser bij omleidingen. Aanduidingen zoals “Fietzers afstappen” en het meervoudig over laten steken van drukke wegen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.



De **parel van Hellendoorn**
beter bereikbaar voor
fietsverkeer

4. Fietsnetwerk

In hoofdstuk 3 is beschreven wat de visie is ten aanzien van fietsen. In dit hoofdstuk zal worden omschreven hoe het concept fietsnetwerk is opgezet.

4.1 Onderscheid naar gebruik

Iedereen die fietst heeft een doel: werken, school of recreëren. Er kan daarom onderscheid worden gemaakt tussen de dagelijkse fietser en de recreatieve fietser.

Dagelijks fietsverkeer

Het dagelijkse fietsverkeer wordt ook wel het utilitaire verkeer genoemd. Deze fietsers begeven zich met grote regelmaat van de ene naar de andere locatie. Hierbij gaat het met name om de verbinding van de woning naar plaatsen waar sociale, economische of andere activiteiten plaatsvinden. De grootste groepen zijn het schoolgaande fietsverkeer en het woon-werkverkeer. Deze mensen gebruiken de fiets op een functionele wijze. De belangrijkste eisen die dan worden gesteld aan een fietsnetwerk zijn: directheid, samenhang en veiligheid. Het is dan ook van belang om te zorgen dat op de belangrijkste fietsrelaties directe routes beschikbaar zijn.

Recreatief fietsverkeer

De kwaliteitseisen voor utilitaire en recreatieve paden zijn in grote lijnen gelijk. Echter, bij het recreatieve net zijn aantrekkelijkheid, bewegwijzering, stallingen bij attractiepunten, reparatieplaatsen, rustplaatsen en informatiepanelen aanvullend belangrijk. Deze punten spelen in Hellendoorn dan ook een grotere rol dan bij veel andere gemeenten.

4.2 Onderscheid naar functie

Fietsroutes kunnen verschillende functies hebben. Er kan onderscheid worden gemaakt in vier functies:

- Stroomfunctie (fietsnelweg en hoofdfietsnetwerk);
- Verbindingsfunctie (lokale netwerk);
- Ontsluitende functie (de resterende wegen en verbindingen);
- Recreatieve functie.

De eerste twee functies komen overeen met het principe van Duurzaam Veilig. Functie, vormgeving en gebruik dienen hierbij op elkaar te worden afgestemd.



Fietsaantrekkende lokaties

Doel van het plan is de fietsers voor het grootste gedeelte van het hoofdfietsnetwerk gebruik te laten maken en een kleiner deel van de verbindende fietsroutes. De ontsluitende functie wordt gevormd door alle overige wegen en verbindingen. Deze 'voeden' als het ware het hoofd- en lokale fietsnetwerk. In dit plan wordt deze categorie verder buiten beschouwing gelaten.

Het recreatieve netwerk zal voornamelijk een aantrekkelijke route moeten vormen. Daar waar mogelijk zal gebruik worden gemaakt van verbindende en ontsluitende routes.

4.3. Hoofdfietsnetwerk

De kernen Nijverdal en Hellendoorn zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van fietsers. Het fietsnetwerk moet deze plaatsen met elkaar verbinden. De belangrijkste fietsaantrekkende bestemmingen binnen deze kernen zijn:

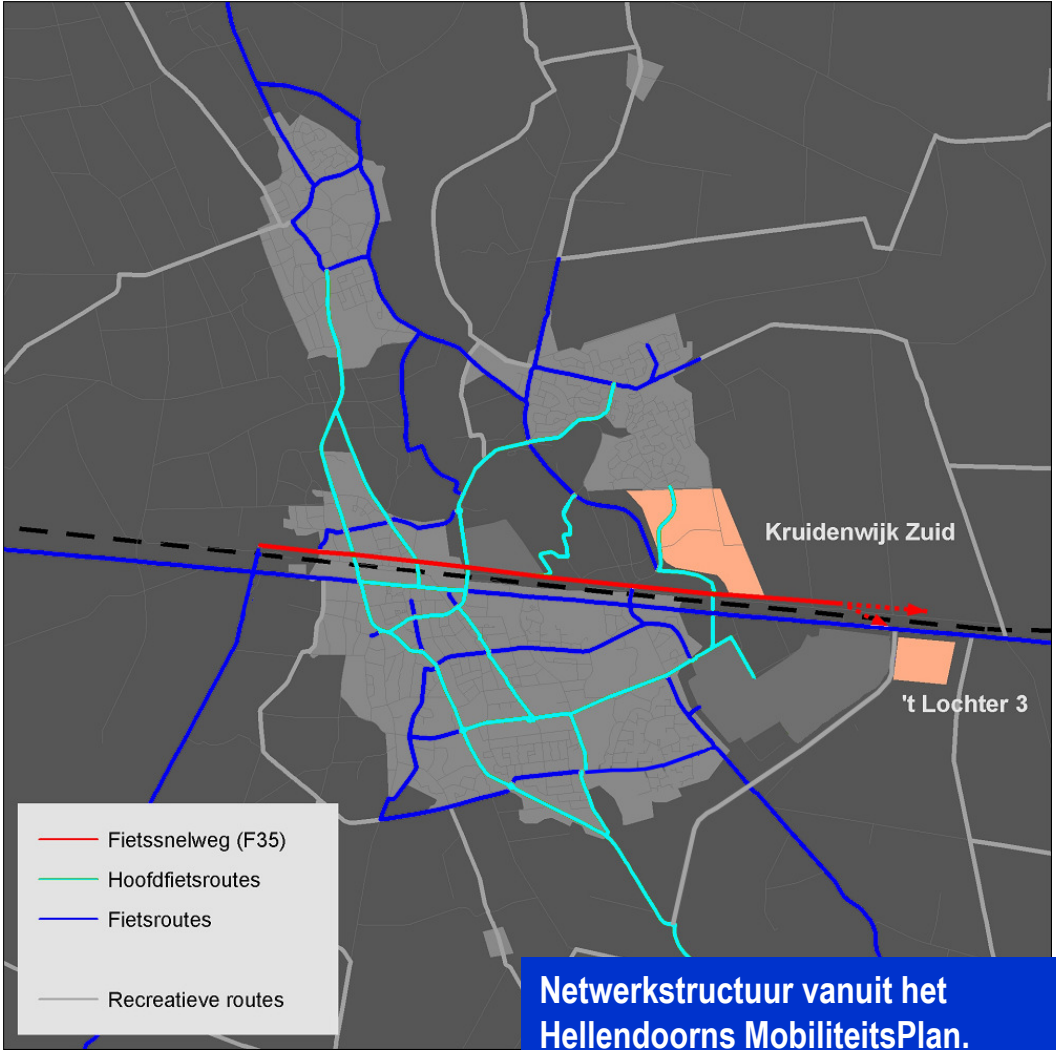
- Scholen (basisscholen en voortgezet onderwijs)
- Werkgebieden (centrum Nijverdal en bedrijventerrein 't Lochter)
- Winkels (met name het centrum in Nijverdal)

- Woongebieden
- Recreatieve voorzieningen en attracties (zoals sportparken, bungalowparken/campings, Avonturenpark)
- NS Station

De hoofdfietsroutes verwerken een groot deel van het woon-werk en woon-school fietsverkeer.

De fietspaden met een stroomfunctie bestaan uit langgerekte logisch verlopende routes. De maaswijdte van het netwerk is ongeveer 600-800 meter. De routes moeten direct, veilig, aantrekkelijk en comfortabel zijn vormgegeven.

Het hoofdfietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk staan weergegeven in bijlage 1. Het bestaande netwerk is aangevuld met een aantal essentiële ontbrekende schakels. Deze maken eveneens onderdeel uit van het wenselijke hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk sluit aan op het vastgestelde Hoogwaardig Fietsnetwerk van de Regio Twente.



Deze routes hebben een verbindende functie voor de belangrijkste verkeersaantrekkende locaties. Het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk is gedetailleerder dan het Hoogwaardig Fietsnetwerk van de Regio Twente. Voor de gemeente Hellendoorn hebben deze wegen echter wel een belangrijke functie voor de fiets.

4.4. Verbindingsfunctie

De fietsroutes met een verbindende functie vullen het netwerk van hoofdroutes aan met een fijnmaziger onderliggend net. Dit netwerk heeft een maaswijdte van circa 250 meter. Het netwerk heeft vooral zijn functie op wijkniveau. Het heeft tot doel de fietsers van woningen/bedrijven zo snel mogelijk te geleiden naar hoofdfietsroutes. Ook verbindt het de kernen Nijverdalen en Hellendoorn met de kleinere kernen binnen de gemeente. Er is bij de opzet van dit netwerk zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande fietsvoorzieningen.

4.5. Recreatieve functie

De fietsroutes met een recreatieve functie dienen om de recreatieve attracties per fiets bereikbaar te maken. Voor een deel kan hierbij gebruik worden gemaakt van het hoofdfietsnetwerk. Om alle belangrijke recreatieve attracties voor de fiets te ontsluiten is een aantal aanvullende fietsroutes benodigd. Voor deze fietsroutes met een recreatieve functie gelden aanvullende kwaliteitseisen. Van belang is de situering van de routes en of ze recreatief aantrekkelijk zijn. Vrijliggende en verkeersluwe wegen is een vereiste waarbij belangrijke recreatieve attracties worden aangedaan. Ook moeten fietsroutes mooie plekken aandoen zoals bos, recreatie, buitengebieden en bijzondere cultuur- en landschapselementen (dorpsgezichten, veer, Reggeherstelprojecten). Het netwerk moet naadloos aansluiten op de utilitaire netwerken en natuurtransferia. Het recreatieve netwerk bevat onder meer de huidige fietspaden in het Nationaal Park Sallandse Heuvelrug. Het recreatieve netwerk ontsluit verder de belangrijkste horecapunten en natuurtransferia. Ook het knooppuntennetwerk vormt de basis voor het recreatieve fietsnetwerk.



Ontbrekende schakel: Koersendijk.

5. Knelpuntanalyse

De in de hoofdstukken 3 en 4 beschreven visie en doelstellingen voor het fietsbeleid in de gemeente Hellendoorn worden in dit hoofdstuk verder uitgewerkt naar het huidige fietsnetwerk. Bij de ontwikkeling van een fietsnetwerk staan drie eisen centraal: samenhang, directheid en veiligheid. Daarnaast gelden er eisen op het gebied van comfort en aantrekkelijkheid. Deze eisen zijn wat zachter. In de volgende paragrafen wordt op deze eisen dieper ingegaan. Het huidige fietsnetwerk kent knelpunten voortkomend uit deze eisen.

5.1. Samenhang

De hoofdeis samenhang is de meest elementaire netwerkeis en heeft betrekking op de mate waarin de fietsers op de plaats van bestemming kunnen komen. Op netwerkniveau betekent dit dat verbindingen moeten aansluiten op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Samenhang is lastig te concretiseren. Het gaat erom een compleet stelsel van verbindingen te realiseren, waarbij alle herkomsten en bestemmingen worden ontsloten: iedere woning, ieder bedrijf en iedere voorziening dient per fiets bereikbaar te zijn. De meest elementaire indicator daarvoor is de fysieke aanwezigheid van infrastructuur die toegankelijk is voor de fiets.

De fietsverbinding in het netwerk moet herkenbare, uniforme omgevingskenmerken hebben zodat de verbinding over de gehele lengte duidelijk als route herkenbaar is. Dit is met name van belang op de hoofdfietsroutes, omdat dit de basis vormt voor de verbinding tussen de belangrijkste kernen. Het landelijk wensbeeld is dat langs alle gebieds- ontsluitingswegen vrijliggende fietspaden liggen. Dit is echter niet altijd nodig gezien de auto- en fietsintensiteiten, de samenstelling van het verkeer, wegbreedte of de gereden snelheid. Bovendien is het niet altijd uitvoerbaar om vrijliggende fietspaden aan te leggen, door bijvoorbeeld ruimtelijke of financiële beperkingen. Per situatie moet worden gekeken of de verkeerssituatie voldoende veilig is om bijvoorbeeld te volstaan met fietssuggestiestroken.

| Ontbrekende schakel vanuit de netwerkeisen Samenhang en Directheid | Beschrijving | Nummer op kaart Bijlage 1 |
|---|---|--------------------------------------|
| Höftediek | Tussen Schuilenburgerweg en Ommerweg | B1 |
| Luttenbergerweg - Tunnelweg | Tussen Geerhard Boschstraat en N35 | B5, B7 |
| Koersendijk - Van Limburg Stirumstraat - Trompweg | Verbinding vanuit Kruidenwijk naar sportaccomodaties | A7 |
| Molenweg - Kerkweg | Tussen fietsvoorzieningen Molenweg buien de bebouwde kom en Poggenbeltweg | B2 |
| Kruidenlaan - Lijsterweg | Verbinding tussen Kruidenwijk en 't Lochter | A1, A2 |
| Holterweg – Ericaweg - Bremweg | Tussen NP Sallandse Heuvelrug en centrum Nijverdal | A9 |
| Noetselerbergweg – Van Alphenstraat | Onderdeel van gedeeltelijk ontbrekende zuid-centrale oost-west verbinding Nijverdal | A8 |
| Bergleidingweg | Onderdeel van gedeeltelijk ontbrekende zuidelijke oost-west verbinding Nijverdal | A7 |
| Kerkstraat | Onderdeel van gedeeltelijk ontbrekende noord-centrale oost-west verbinding Nijverdal | A5 |
| Onbenoemd | Verbinding tussen PC Stamstraat – Boomcateweg - onderdeel van gedeeltelijk ontbrekende zuid-centrale oost-west verbinding Nijverdal | A4 |
| Derde Kampsweg – Industrieweg | Onderdeel van gedeeltelijk ontbrekende zuid-centrale oost-west verbinding Nijverdal | A3 |
| Groeneweg - Daarlerweg | Tussen bebouwde kom grenzen van Daarle en Daarlerveen | B8 |

5.2. Directheid

Hoofdfietsroutes dienen zo direct mogelijk te zijn. Directheid kan opgedeeld worden in twee componenten: directheid in afstand en directheid in tijd. Directheid in afstand heeft betrekking op de mate waarin een netwerk gelegenheid biedt om tussen herkomsten en bestemmingen via een zo direct mogelijke route te rijden. Directheid in tijd heeft te maken met het aanbieden van verbindingen die een zo vlot mogelijke doorstroming garanderen.

De directheid in afstand kan worden gemeten aan de hand van de omrijfactor. De omrijfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand.

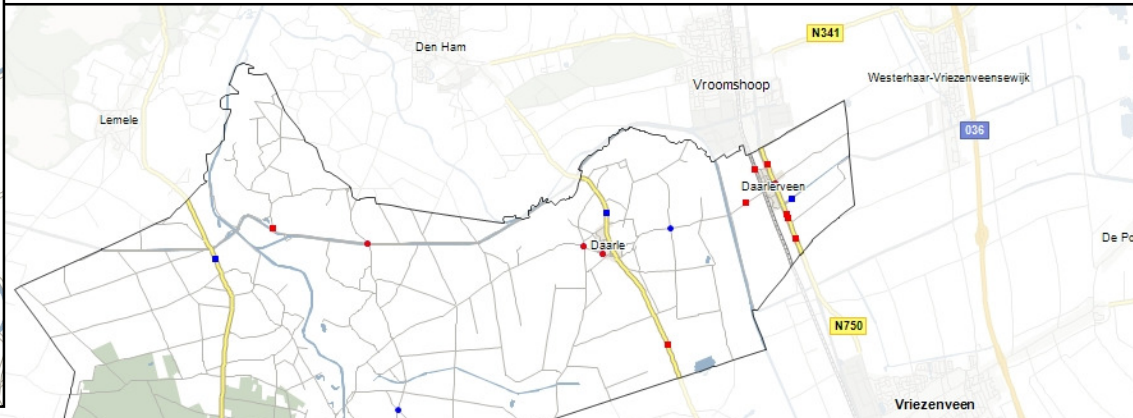
In de gemeente Hellendoorn zijn omrijafstanden voor utilitaire ritten relatief laag. Doordat het hoofdfietsroute netwerk goed dekkend is, hoeft men relatief nauwelijks om te fietsen en is er geen sprake van grote omrijafstanden. De directheid van de fietsroutes is dus hoog te noemen.

5.3. Veiligheid

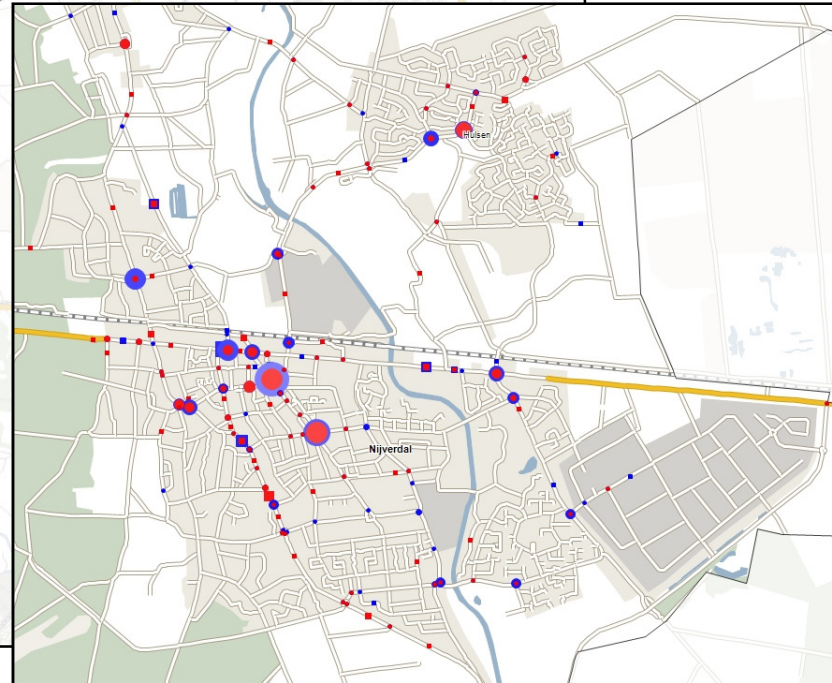
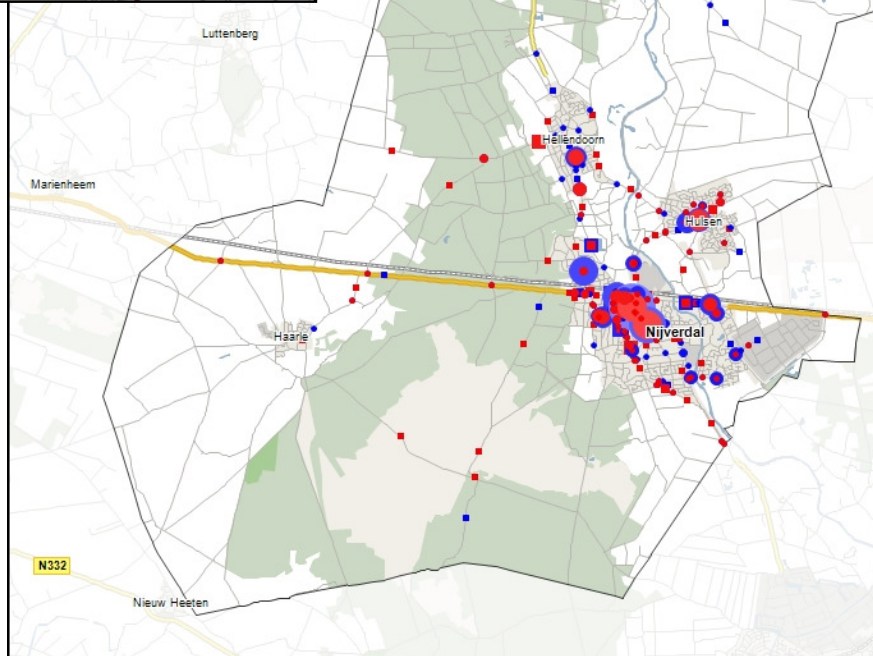
Ongevallenanalyse

Jaarlijks raken er gemiddeld 22 fietsers gewond bij een verkeersongeval. De afgelopen 10 jaar overleden er 2 fietsers als gevolg van een ongeval en moesten er 74 in het ziekenhuis worden opgenomen met ernstig letsel. Er blijken een aantal locaties te zijn waar zich relatief veel ongevallen met letsel voordoen. Dit zijn de kruisingen Constantijnstraat-Parallelweg, Kerkstraat, Koninginnestraat-Nijkerkendijk en Kruidenlaan-Helmkruidlaan.

De aanleg van een rotonde op de kruisingen Constantijnstraat-Parallelweg en Kerkstraat, Koninginnestraat-Nijkerkendijk verbetert de verkeersveiligheid sterk. De aanleg van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Helmkruidlaan verbetert de verkeersveiligheid op de kruisingen Kruidenlaan-Helmkruidlaan en Helmkruidlaan- Baron van Sternbachlaan-Collenstartweg.



Ongevallen met fietsers in de gemeente Hellendoorn. In blauw ongevallen met uitsluitend materiële schade. In rood ongevallen waarbij de fietser letsel opliep.



De toestand van het wegdek van een fietspad of strook mag géén aanleiding geven om op de rijbaan voor het autoverkeer te gaan fietsen.

De toestand van het wegdek (bijvoorbeeld gaten) mag fietsers niet tot gevaarlijke stuurbewegingen dwingen. Ook mogen door de toestand van het wegdek géén valpartijen ontstaan.

Uit veiligheidsoverwegingen nabij kruispunten, rotondes en uitritten gaat de voorkeur uit naar tweezijdige fietsvoorzieningen. Een 2-richtingen fietspad kan gevaarlijke situaties opleveren. Alleen wanneer de veiligheid kan worden gewaarborgd en als voor alle weggebruikers de situatie duidelijk is, kan voor een 2-richtingenfietspad worden gekozen.

Uniformiteit op rotondes

Het is van belang dat er eenduidigheid bestaat over de voorrang van fietsers op rotondes. Daarom worden in principe de landelijke richtlijnen gevolgd, waarbij de fietser binnen de bebouwde kom op rotondes voorrang heeft.

In de gemeente Hellendoorn kunnen een aantal locaties worden genoemd die om verschillende redenen onveilig zijn.

| Lokatie | Reden |
|--|--|
| Kruidenlaan - Helmkruidlaan | Oversteken kruispunt |
| Collenstaartweg- Helmkruidlaan-Baron van Sternbachlaan | Twee-richtingen fietsverkeer over rotonde |
| Constantijnstraat - Parallelweg | Onoverzichtelijk |
| Rijssensestraat – Smidsweg - Rijssensestraat | Oversteken kruispunt |
| Parallelweg - Nijkerkendijk - Kerkstraat | Snelheid - onoverzichtelijkheid |



5.4. Comfort

Comfort heeft betrekking op de mate waarin het geheel aan verbindingen op een comfortabele wijze door de fietser kan worden gebruikt. Hinder, vindbaarheid en begrijpelijkheid zijn daarbij belangrijke elementen.

Verkeershinder

Het voorkomen van verkeershinder is een belangrijke voorwaarde voor een comfortabel gebruik van het fietsnetwerk. Hierbij speelt ook het gezondheidsaspect mee. Dit betekent dat bij de opbouw van het netwerk combinaties van van fietsverbindingen met drukke stromen autoverkeer moeten worden vermeden. In de praktijk is dit echter een lastig in te vullen eis.

Vindbaarheid

Fietsers moeten hun weg kunnen vinden. Op netwerkniveau is het relevant dat dorpen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties zijn opgenomen in een systeem van bewegwijzering.

5.5. Aantrekkelijkheid

Fietspaden moeten ook aantrekkelijk zijn. Routing, bochten, markering, beplanting en verharding dienen niet alleen duidelijk zichtbaar te zijn maar ook aantrekkingskracht uit te oefenen op de gebruikers. Ook is op de hoofdfietsroutes voldoende verlichting noodzakelijk. Het aanzien van het wegdek moet aansluiten bij het karakter van de omgeving. Vormgevingselementen zoals het verloop van boogstralen, markering en verharding dienen duidelijk zichtbaar te zijn. De afstand en hoogteligging van een fietsverbinding ten opzichte van de rijbaan voor autoverkeer moeten zodanig worden gekozen dat fietsers niet worden verblind. Fietsvoorzieningen dienen in het kader van de sociale veiligheid goed zichtbaar te zijn.

6. Prioriteitsstelling

6.1. Inleiding

Om het wensbeeld te realiseren is een investering nodig van ruim € 15 miljoen. Tot 2018 is er een bedrag van ongeveer € 300.000,- beschikbaar. De ambitie is dus veel hoger dan het beschikbare budget. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden welke fietsvoorzieningen wel en welke er niet aangelegd kunnen worden. Om richting te geven aan deze keuzes zijn een aantal beoordelingscriteria opgesteld. Deze criteria zijn gerelateerd aan de beleidsvisie uit hoofdstuk 2. Er wordt uitgegaan van de volgende criteria: auto-intensiteit, fietsintensiteit, samenstelling van het verkeer, verkeersveiligheid, modal split, realiseerbaarheid, kosten, kosteneffectiviteit, subsidiemogelijkheden en obstakelvrijheid.

Auto-intensiteit

Een hoge auto-intensiteit zorgt voor een gevoel van onveiligheid bij de fietser en vergroot de kans op een ongeval. Daarnaast bemoeilijkt een hoge auto-intensiteit de oversteekbaarheid van een weg. De snelheid van het verkeer speelt hierin een rol. Ook tast een hoge auto-intensiteit het comfort voor de fietser aan.

Fietsintensiteit

Grote stromen fietsers legitimeren de aanleg van een eigen infrastructurele voorziening.

Samenstelling van het verkeer

Op iedere weg is de samenstelling van het verkeer anders. Het aandeel vrachtverkeer is hierin belangrijk. Het verschil in massa levert veel gevoel van onveiligheid op en heeft een negatieve invloed op het comfort voor de fietser.

Verkeersveiligheid

Fietsers hebben in tegenstelling tot auto's geen kreukelzone, airbags en andere hulpmiddelen die hun lichaam beschermen tegen letsel bij een ongeval. Om die reden vallen er relatief veel slachtoffers onder fietsers. Met name onder oudere fietsers. Verkeersonveilige situaties moeten daarom worden vermeden.

Modal split

Modal split is de verkeerskundige aanduiding voor vervoerwijzekeuze. Door de aanleg van een ontbrekende schakel of het wegnemen van een gevaarlijke locatie kan er een verschuiving optreden van de keuze voor de auto naar de fiets.

Realiseerbaarheid

Niet iedere schakel in het toekomstig fietsnetwerk of het oplossen van een knelpunt is eenvoudig te realiseren. Er kunnen planologische belemmeringen zijn, verkeerskundige, stedenbouwkundige, civiel-technische of nog andere belemmeringen.

Kosten

Dit beoordelingscriterium spreekt voor zich. De benodigde financiële middelen bepalen voor een belangrijk deel welke projecten binnen het beschikbare budget kunnen worden uitgevoerd.

Kosteneffectiviteit

Met de aanleg van een ontbrekende schakel of het oplossen van een knelpunt wordt een doel nagestreefd. De verhouding tussen de investering die gedaan moet worden en het rendement van de gekozen oplossing om het doel te halen (bijvoorbeeld uitgedrukt in aantallen fietsers, ongevallen of verschuiving in modal split) wordt gewaardeerd.

Subsidiemogelijkheden

Fietsen is speerpunt van beleid bij regionale overheden. Om die reden zijn er verschillende subsidiemogelijkheden. De hoogte van de subsidie varieert per project en subsidieverstrekker.

Obstakelvrijheid

De uitvoering van projecten worden per jaar gepland. Door onvoorziene omstandigheden kan er in de voorbereiding van een project vertraging optreden. Om te voorkomen dat er in het betreffende uitvoeringsjaar geen projecten worden uitgevoerd dienen er projecten "obstakelvrij op de plank te liggen", oftewel zover voorbereid dat de uitvoering direct opgestart kan worden.

6.1. Beoordeling utilitaire fietspaden kleine kernen

| NUMMER OP KAART | Prioritering | | Autointensiteit | Samenstelling verkeersstroom | Snelheid gemotoriseerd verkeer | Fietsintensiteit | Verkeersveiligheid, objectief en subjectief | Mobiliteit | Realiseerbaarheid | Kosten | Kosteneffectiviteit | Subsidiemogelijkheden | Obstakelvrij - Ingreep landschap | Totaal wegingsfactoren | Kosten in Euro | Eerder besluit |
|-----------------|--------------|-----------------------------------|-----------------|------------------------------|--------------------------------|------------------|---|------------|-------------------|--------|---------------------|-----------------------|----------------------------------|------------------------|----------------|----------------|
| | | Maximale score per wegingsfactor | 12 | 5 | 5 | 12 | 8 | 10 | 10 | 6 | 18 | 9 | 5 | 100 | | |
| B1 | 1 | Hoftediek (Hellendoorn) | 7 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 9 | 6 | 16 | 1 | 5 | 59 | € 100.000 | HMP |
| B2 | 2 | Kerkweg (Haarle) | 7 | 5 | 3 | 2 | 6 | 4 | 10 | 6 | 11 | 1 | 4 | 59 | € 20.000 | HMP |
| B3 | 3 | Gerhard Boschstraat (Hellendoorn) | 8 | 3 | 1 | 5 | 3 | 4 | 9 | 2 | 1 | 1 | 5 | 42 | € 350.000 | |
| B4 | 4 | Molenweg (Haarle) | 6 | 5 | 4 | 3 | 8 | 3 | 1 | 2 | 4 | 1 | 4 | 41 | € 780.000 | HMP |
| B5 | 5 | Tunnelweg (Haarle/Hellendoorn) | 5 | 5 | 4 | 3 | 8 | 3 | 1 | 2 | 4 | 3 | 2 | 40 | € 1.050.000 | HMP |
| B6 | 6 | Poggenbeltweg (Haarle) | 7 | 5 | 4 | 1 | 8 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 37 | € 2.500.000 | HMP |
| B7 | 7 | Luttenbergerweg (Hellendoorn) | 8 | 3 | 4 | 4 | 7 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 37 | € 800.000 | HMP |
| B8 | 8 | Groeneweg - Daarlerweg | 5 | 3 | 4 | 4 | 6 | 5 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 | 37 | € 1.300.000 | HMP |

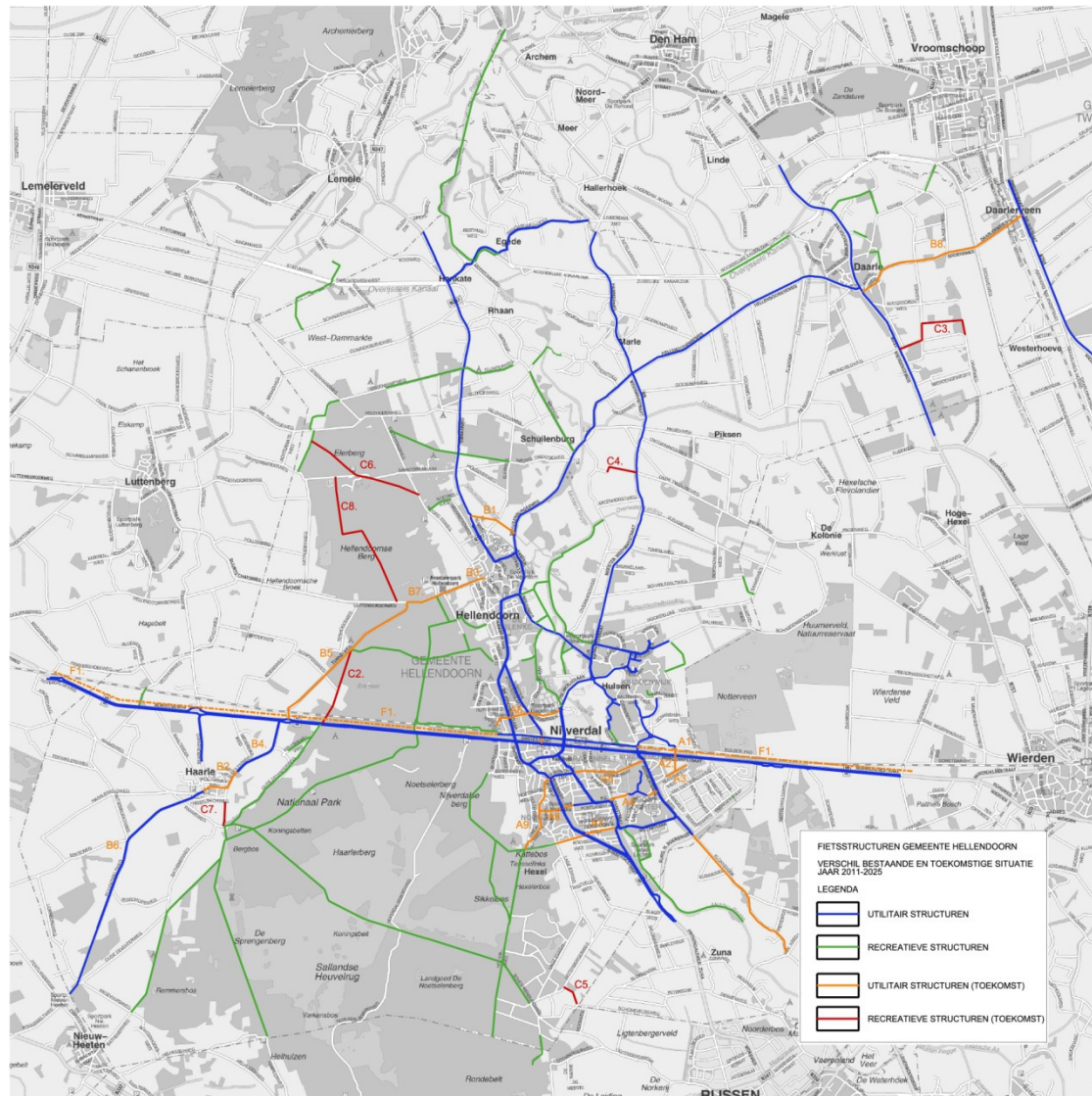
6.2. Beoordeling utilitaire fietspaden kern Nijverdal

| NUMMER OP KAART | Prioritering | | Autointensiteit | Samenstelling verkeersstroom | Snelheid gemotoriseerd verkeer | Fietsintensiteit | Verkeersveiligheid, objectief en subjectief | Mobiliteit | Realiseerbaarheid | Kosten | Kosteneffectiviteit | Subsidiemogelijkheden | Obstakelvrij - Ingreep landschap | Totaal wegingsfactoren | Kosten in Euro | Eerder besluit |
|-----------------|--------------|--|-----------------|------------------------------|--------------------------------|------------------|---|------------|-------------------|--------|---------------------|-----------------------|----------------------------------|------------------------|----------------|----------------|
| | | Maximale score per wegingsfactor | 12 | 5 | 5 | 12 | 8 | 10 | 10 | 6 | 18 | 9 | 5 | 100 | | |
| A1. | 1 | Kruidenlaan | 11 | 5 | 4 | 12 | 8 | 10 | 9 | 5 | 17 | 1 | 5 | 87 | € 240.000 | HMP |
| A2. | 2 | Lijsterweg (verbinding Groot Lochter - Kruidenwijk) | 12 | 5 | 4 | 9 | 8 | 10 | 9 | 6 | 17 | 1 | 5 | 86 | € 50.000 | HMP |
| F1. | | Fietsnelweg F35 | 12 | 5 | 4 | 8 | 8 | 10 | 5 | 2 | 18 | 9 | 4 | 85 | € 800.000 | HMP |
| A3. | 3 | Derde Kampsweg-Industrieweg | 10 | 5 | 4 | 9 | 7 | 7 | 8 | 6 | 17 | 1 | 5 | 79 | € 75.000 | HMP |
| A4. | 4 | PC-Stamstraat-Boomcateweg | 10 | 4 | 4 | 8 | 6 | 8 | 9 | 6 | 16 | 1 | 5 | 77 | € 95.000 | HMP |
| A5. | 5 | Kerkstraat | 9 | 5 | 4 | 11 | 8 | 9 | 9 | 1 | 5 | 1 | 5 | 67 | € 1.400.000 | HMP |
| A6. | 6 | Zwembad Ravijn - Van Limburgstirumstraat - Koersendijk | 8 | 1 | 2 | 8 | 6 | 4 | 9 | 3 | 5 | 1 | 5 | 52 | € 850.000 | HMP |
| A7. | 7 | Bergleidingweg | 2 | 3 | 3 | 6 | 6 | 6 | 7 | 3 | 5 | 1 | 5 | 47 | € 800.000 | HMP |
| A8. | 8 | Noetselerbergweg - Van Alphenstraat | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 8 | 5 | 3 | 1 | 5 | 37 | € 215.000 | HMP |
| A9. | 9 | Holterweg - Ericaweg - Bremweg | 4 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 8 | 4 | 2 | 1 | 5 | 34 | € 320.000 | HMP |

6.3. Beoordeling recreatieve fietspaden

| NUMMER OP KAART | Prioritering | | Raamplan fietspaden nr. | Verbinden recreatiemogelijkheden | Fietsintensiteit | Verkeersveiligheid, objectief en subjectief | Realiseerbaarheid | Beleving omgeving | Kosten | Kosteneffectiviteit | Subsidiemogelijkheden (pMJP t/m 2013) | Obstakelvrij - Ingreep landschap | Totaal wegingsfactoren | Kosten in Euro | Eerder besluit |
|-----------------|--------------|---|-------------------------|----------------------------------|------------------|---|-------------------|-------------------|--------|---------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------|----------------|
| | | Maximale score per wegingsfactor | | 15 | 12 | 5 | 12 | 10 | 6 | 18 | 10 | 12 | 100 | | |
| C1. | 1 | Overlagen Klinkenbeltweg | 705/533 | 11 | 10 | 5 | 10 | 8 | 5 | 17 | 8 | 11 | 85 | € 110.000 | PA2009 |
| C2. | 2 | Oude Deventerweg | 705 | 8 | 8 | 5 | 10 | 8 | 4 | 15 | 8 | 10 | 76 | € 180.000 | PA2008 |
| C3. | 3 | Slagenweg trace c.a. (Poppink en Abbink delen) | 893 | 8 | 5 | 4 | 11 | 5 | 3 | 11 | 10 | 6 | 63 | € 240.000 | PA2009 |
| C4. | 4 | Katenhorstweg - Oude Twentseweg (Particulier) | 948 | 4 | 2 | 2 | 7 | 8 | 6 | 11 | 10 | 10 | 60 | € 50.000 | RPF |
| C5. | 5 | Ligtenbergerweg tot zijweg (Zunasche Heide) | 949 | 5 | 2 | 1 | 8 | 9 | 5 | 11 | 8 | 5 | 54 | € 30.000 | PA2008 |
| C6. | 6 | Noord Esweg - Kathuizenweg | 894 | 3 | 2 | 1 | 8 | 6 | 2 | 8 | 10 | 9 | 49 | € 140.000 | RPF |
| C7. | 7 | Molenweg (bij bezoekerscentrum Haarle) | 946 | 11 | 8 | 2 | 4 | 4 | 3 | 4 | 10 | 3 | 49 | € 220.000 | RPF |
| C8. | 8 | Luttenbergerweg - Sanatoriumlaan (via Koetreeweg) | 704 | 1 | 1 | 2 | 8 | 6 | 2 | 6 | 10 | 9 | 45 | € 180.000 | RPF |

Bijlage 1: Fietsstructuurkaart



Colofon

| | |
|---|--|
| Titel | Fietsstructuurplan Hellendoorn 2014 - 2025 |
| Status | Concept |
| Datum | 3 september 2013 |
| Kenmerk | 12INT01137 |
| Opdrachtgever | Gemeente Hellendoorn |
| Verantwoordelijk wethouder | Jelle Beintema |
| Auteur | Reinier Valk |
| Projectteam gemeente Hellendoorn | Albert Jan Grolleman, Trudy Regtuijt-Mensink, Ruud Elferink, Johan ten Dam, Harro Meijer en Reinier Valk |
| Met speciale dank aan | De leden van de Fietsersbond, afdeling Hellendoorn voor hun inhoudelijke bijdrage aan deze nota. |