

FIETSERSVISIE

FIETSERSBOND MIDDEN-DRENTHE



Opgesteld door:

Bé van der Veen, Beilen (be.vanderveen@home.nl)

Bouke Oudega, Wijster (bpoudega@outlook.com)

Marten Veldthuis, Beilen (marten@veldthuis.com)

Martin Berk, Beilervaat (martin@martinberk.nl)

Gert Oostergetel, namens Fietzersbond Drenthe (drenthe@fietzersbond.nl)

Midden-Drenthe, maart 2021

1. Aanleiding

De *Fietzersbond Midden-Drenthe* is blij met het initiatief van de gemeente om middels een Fietsplan, de fiets centraal te stellen in het verkeers- en mobiliteitsbeleid. We juichen de ambitie om de gemeente Midden-Drenthe op 1 te zetten in de provincie Drenthe sterk toe. Deze ambitie komt overeen met die van de Fietzersbond Midden-Drenthe.

De fiets is onmisbaar voor het bevorderen van de duurzaamheid, de gezondheid, het milieu en het welbevinden van de mensen. Het is vanuit deze gedeelde ambitie dat we met onze visie een actieve bijdrage willen leveren aan de verdere verbetering van de fietsmobiliteit binnen de gemeente. We zijn blij dat de gemeente aansluit bij de landelijke en vooral ook de provinciale fietsambitie. Het mobiliteitsprogramma van de provincie getuigt van een grote ambitie over de rol van de fietser. Niet de fiets, maar de *fietser* staat centraal. Een subtiele en veelbetekenende wijziging in het mobiliteitsbeleid.

In deze notitie willen we onze visie laten zien. Wij zijn inwoners van de gemeente Midden-Drenthe, veelgebruikers van de fiets en fietsvoorzieningen. Wij ervaren dagelijks de mooie dingen die de fiets brengt, maar ook de knelpunten die zorgen voor irritaties en frustratie.

Vanuit onze visie zullen we aangeven waar de grootste winst te behalen is in het verbeteren van de fietsvoorzieningen en fietsinfrastructuur en tenslotte zullen we met een aantal voorbeelden concreet maken hoe je met soms simpele ingrepen goede resultaten kunt behalen. Een overzicht van de knelpunten die wij als fietser ervaren, hebben we opgesteld in een separaat document (zie bijlage: *Fietzersknelpunten in de gemeente Midden-Drenthe*)

2. Fietzersvisie

Onze visie is gebaseerd op een aantal uitgangspunten. De fiets is uitgangspunt van het vervoersbeleid. Fietsen is gezond, de fiets is energieneutraal en dus duurzaam. Het gebruik van de fiets is ruimtebesparend. Onze visie op de fiets en het gebruik van de fiets is kernachtig geformuleerd in het **STOP** principe dat al in grote delen van het land ingang heeft gevonden.

- 1 **S**tappen
- 2 **T**rappen
- 3 **O**penbaar vervoer
- 4 **P**ersonenwagen

De Fietzersbond gebruikt dit principe vaak bij de beoordeling van de verbeteringen in de infrastructuur en mobiliteit. Bij de inrichting van gebieden liggen de prioriteiten en investeringen volgens de Fietzersbond in deze volgorde.

Dus eerst de voetganger, dan de fietser, dan het OV en in de laatste plaats de personenwagen. Wij merken vaak dat bij de inrichting van de infrastructuur, de fietser vergeten wordt en vaak ook de fietsbelangen ondergeschikt gemaakt worden aan de belangen van de automobilist.

Wij zullen ons in onze visie met name richten op de fietser en daarmee ook in het kielzog op de voetganger. Een verbetering van de inrichting van openbaar vervoer draagt voor de bewoners van de plattelandsgemeente Midden-Drenthe bij aan de leefbaarheid maar is minder opportuun voor het

fietsplan. Wij ervaren ook dat het kenmerkend is voor een plattelandsgemeente dat de auto een grotere rol inneemt in het verkeer dan in de stedelijke gebieden. Wij zullen in onze visie vooral de verbeteringen voor de fietsers beogen, in de verwachting dat doordoor de inwoners van de gemeente vaker hun auto zullen laten staan.

Aandacht voor de FietsFamilie

De fietsfamilie is inmiddels uitgebreid met veel verschillende fietsgebruikers: kinderen, ouderen, elektrische (snelle) fietsen, bakfietsen (ook voor het vervoeren van kinderen), ATB's, fietsen voor mensen met een lichamelijke beperking, etc. Dat stelt eisen aan de inrichting van de fietsvoorzieningen. Zowel voor wegen, fietspaden, fietsparkeergelegenheden, oversteekplekken. Wij zullen hier regelmatig naar verwijzen.

Aandacht voor fietsveiligheid

Een belangrijk onderdeel van het fietsbeleid is de fietsveiligheid. Een basisgevoel van veiligheid maakt dat veel meer mensen de fiets gaan gebruiken. Een veilige fietsomgeving stimuleert het gebruik. Mensen zullen vaker hun auto laten staan als ze het gevoel hebben veilig de weg op te kunnen met de fiets. Ook hier geldt dat bij veranderingen in de infrastructuur, de veiligheid van de fietser voorop moet staan.

Aandacht voor toegankelijkheid

Wil je meer mensen op de fiets krijgen dan zullen de openbare voorzieningen gemakkelijk bereikbaar moeten zijn voor fietsers. Dat geldt voor voorzieningen buiten de bebouwde kom, denk aan recreatievoorzieningen, als binnen de bebouwde kom. Het moet gemakkelijk zijn om je fiets veilig, schadevrij en aantrekkelijk te kunnen parkeren. Openbare voorzieningen die veel mensen aantrekken zoals bijvoorbeeld scholen, moeten voor fietsers gemakkelijk en veilig toegankelijk zijn. Ook winkelgebieden en dorpskernen, waar veel mensen naar toe komen moeten veilig en gemakkelijk toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers. De auto dient zich daar bij voorkeur niet te laten zien en anders zich als gast te gedragen en ruimte te geven aan alle andere verkeersdeelnemers.

3. Veilig fietsen

Grote aaneengesloten verblijfsgebieden goed voor leefbaarheid, veiligheid en fietsplezier.

Een van de kernpunten van 'Duurzaam Veilig' is de realisatie van zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden¹. Dat geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Wat dat betekent voor Midden-Drenthe werken we hieronder verder uit. Voor de situatie binnen de bebouwde kom doen we dat vooral aan de hand van de situatie in de hoofdkern Beilen. Maar dezelfde uitgangspunten gelden uiteraard ook voor de andere kernen.

Veilig fietsen binnen de bebouwde kom

Als het aan de Tweede Kamer ligt wordt de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Daarvan is de Fietzersbond ook een groot

¹ CROW-publicatie 116, 'Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis'

voorstander². Dan kan in de meeste situaties de fiets ook een plek op de weg krijgen. Op drukke routes kan desgewenst een vrij liggend fietspad toegepast worden. Dat kan ook een onverplicht fietspad zijn, waarbij de snellere en minder-kwetsbare fietser op de rijbaan blijft. De kans op een ernstig ongeval wordt significant kleiner. En verlaging van de snelheid maakt alle oversteekpunten veiliger. Dit kan nog verder verbeterd worden door de aanleg van kruispuntplateaus. Daarmee wordt de snelheid uit het verkeer gehaald.

Voor de kern van Beilen betekent dit dat één groot verblijfsgebied (max. snelheid 30 km/uur of lager) gerealiseerd kan worden. Grofweg tussen de rotonde Asserweg/Hijkerweg, Stationslaan/Zuidmaten/Domoweg en rotonde Linthorst Homanweg/Gentiaan. Ontsluiting van het gebied loopt dan via de Asserweg vanuit het noorden en de Linthorst Homanweg in het zuiden. Doorgaand verkeer van en naar de N856 (Lieving) loopt via Stationslaan/Zuidmaten/Domoweg. Doorgaand verkeer via de Esweg en Torenlaan wordt op deze manier ontmoedigd.

Winkelgebieden zijn nu vaak al ingericht als woonerf. Dat is goed, maar het kan beter door daar consequent de auto uit het straatbeeld te mijden. Dat is bijvoorbeeld in de dorpskern van Beilen nog niet helemaal doorgevoerd. Auto's kunnen nog steeds op de *Raadhuisstraat* en *Prins Bernhardstraat* dit gebied doorkruisen als aantrekkelijke kortsluitroute door het centrum. De bestrating suggereert een eigen rijbaan voor het autoverkeer. Dat is niet veilig voor voetgangers en fietsers die de illusie hebben zich op een woonerf te bevinden.

Bij de supermarkten is altijd veel autoverkeer. Uit de bewoners-enquête over het fietsgebruik (maart 2021) blijkt dat veel inwoners (46 %) op de fiets boodschappen doen. Dat is niet te zien aan de verhouding tussen de parkeervoorzieningen van auto's en fietsen. Bij *Jumbo Beilen* is bijvoorbeeld maar beperkt ruimte voor de fiets, in vergelijking met de meters die de auto's innemen op de parkeerplaatsen langs de *Ventweg Zuid*. Bij de *Welkoop* in Beilen zijn helemaal geen fietsparkeervoorzieningen. Wij pleiten voor een doordachte en evenwichtige verdeling van de ruimte voor fietsers en auto's bij het parkeren bij winkels. Het zal zeker het aantal fietsende boodschappers doen toenemen.

Veilig doorfietsen op rotondes

In de notitie met uitgangspunten voor het Fietsplan 'Op Fietse Midden-Drenthe' wordt de fiets op 1 gezet in het mobiliteitsbeleid. Daarmee moeten volgens de notitie fietsers voorrang krijgen op rotondes binnen de bebouwde kom. Dit sluit aan bij landelijk beleid en de richtlijnen van CROW en SWOV.

De gemeente Midden-Drenthe kan een grote stap zetten om het de fietser aantrekkelijker, gemakkelijker en veiliger te maken door deze voorrang voor fietsers af te dwingen. Vooral bij de doorgaande routes zijn de huidige regels erg hinderlijk en zorgen ze ook voor onveilige situaties. Veel auto's geven inmiddels vrijwillig voorrang. Het draagvlak daarvoor is dus aan het toenemen, maar de duidelijkheid niet.

² <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/30-is-nieuwe-50/>



Ook de inrichting van de rotondes vereist aandacht. Om voorrang voor fietsers veilig te maken moeten de rotondes ingericht zijn (of worden) volgens de richtlijnen van CROW/SWOV. Voorkeur is natuurlijk een doorlopende vrij liggende passage voor fietsers met goed uitzicht voor fietsers. Voorbeeld voor verbetering is de rotonde op de *Domoweg* voor de afslag A28 richting Hoogeveen. Het fietspad loopt maar driekwart rond zodat je vanaf het dorp met een grote omweg links de *Beilervaart* op draait. Twee keer een rijweg passeren om tenslotte links op

de Vaart uit te komen en die vervolgens over 200 meter naar rechts over te steken.



Doordat fietsers op de rotondes Esweg geen voorrang hebben ontstaan er gevaarlijke situaties vooral voor fietsers met kinderen.

Ook deze rotonde zou (op redelijke termijn) volgens de richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom heringericht moeten worden.



Bij de *rotonde Esweg* is geen oversteekplaats voetgangers.



Er is bij deze rotonde geen aansluiting met een voetpad langs de *Esweg* waardoor er vaak mensen op het fietspad lopen.

Veilig fietsen op ‘doorgaande’ routes binnen de bebouwde kom

De beste manier om doorgaande routes veiliger te maken zijn brede, vrij liggende fietspaden met voorrang bij kruisingen. Waar de weg in een verblijfsgebied ligt is de maximum snelheid 30 km/u. Dat geldt in onze visie bijvoorbeeld voor de *Esweg* in Beilen. De verlaging van de snelheid geeft meer ruimte aan de snellere en ervaren fietsers, die op de rijbaan kunnen rijden. De nu vrij liggende fietspaden kunnen dan ingericht worden als een vrijwillig fietspad (bord G13) voor de meer kwetsbare fietsers (kinderen, ouderen). De huidige rotondes zouden in dit beeld gehandhaafd kunnen blijven, maar moeten wel heringericht worden om te voldoen aan de richtlijnen. Het doorgaande autoverkeer zal dan vanzelf meer gebruik gaan maken van de route over de A28 middels de twee toeritten: *Beilen en Beilen Noord*.

Een ander voorbeeld is de *Torenlaan* in Beilen, waar veel schoolgaande jeugd gebruik van maakt. Als deze weg een maximale snelheid krijgt van 30 km en alle kruisingen voorzien worden van kruispuntplateaus is het voor kinderen veiliger en overzichtelijker.

Waar een hoofdfietsroute loopt via een ventweg/parallelweg kan het aanleggen van een fietsstraat een goede oplossing zijn³. Een voorbeeld is de fietsroute vanuit Beilen richting Assen: vanaf de rotonde Hijkerweg, langs de Asserstraat en de Eursing. Max. Snelheid 30 km/u; fiets heeft overal voorrang.

Veilig fietsen buiten de bebouwde kom

Op veel erftoegangswegen (ETWs) buiten de bebouwde kom in Midden-Drenthe is de maximumsnelheid nog 80 km/u. Dit is in strijd met de richtlijnen voor verblijfsgebieden⁴. Een aantal van deze wegen is toegankelijk voor fietsers. Dit levert een onaanvaardbaar veiligheidsrisico op vanwege het grote snelheids- en massa-verschil tussen fiets en auto. Fietsers worden daardoor ontmoedigd om deze routes te gebruiken.

³ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-fietsstraten-binn>

⁴ De zogenaamde CROW richtlijnen: Kennisinstituut voor infrastructuur openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Toonaangevend voor verkeersspecialisten.

Voorbeelden van 80 km/u-wegen zonder vrij liggende fietsvoorziening zijn:

- Oranjekanaal (Hijken - Wezuperbrug)
- Brunstingerweg (Wijster - Mantinge)
- Witteveen - Garminge - rotonde aansluiting Hoogeveenseweg/N381
- Witteveen - Aalden
- Witteveen - Nieuw Balinge - ri. Nieuweroord
- Schiphorsten (Mantinge - Balinge)
- Wijster - Drijber
- Drijber (school), Berkenweg ri. Tiendeveen
- Wezuperweg (v.a. kruising JB Kanweg)
- Wittewijk (Smilde - Appelscha)

De enige veilige oplossing is het op korte termijn afwaarderen van deze wegen tot ETW-60 met snelheid remmende maatregelen, bij voorkeur op kruisingen. Op drukke routes (en schoolroutes) kan vervolgens gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheden van een vrij liggend fietspad.

Op de buitenwegen waar inmiddels een beperkende snelheidsmaatregel is genomen is het belangrijk dat die gehandhaafd worden. Goed voorbeeld is de *Beilervaart* die al geruime tijd een 60-km weg is. Het uitzicht op een vrij liggend fietspad is door allerlei oorzaken nog ver weg. Zolang dat niet gerealiseerd is pleiten wij voor snelheidsremmende maatregelen. De *Beilervaart* kent weinig bochten en dat leidt ertoe dat er nog steeds veel te hard gereden wordt. Te denken valt aan kruispuntplateau's, verandering van de voorrangsregels, gekleurde fietsstroken, herhaling van aanbevolen snelheidsregistratie, maar ook veel meer verkeerscontroles (radarcontrole). Voor de vele schoolgaande fietsers en recreatieve fietsers (op weg naar het *Blauwe Meer*) zal dit een grote verbetering van de veiligheid zijn.

Tegen de regels in heeft het doorgaand fietsverkeer langs voorrangswegen op veel punten toch geen voorrang op afslaand of kruisend autoverkeer. Voorbeelden daarvan zijn:

- De Perk - Industrieweg (30 km/h!)
- Asserweg - Papenkamp
- Eursing - Hanekampen
- Beilervaart - De Mussels
- Rijksweg - Witte Wijk
- Lieving - Lieving ter hoogte van Tolmaatsweg
- Lieving - Nevenweg
- Westeinde - Zwiggelterstraat (Westerbork)

Om de voorrang duidelijker te markeren is ook een over de kruising doorlopend rood geasfalteerd fietspad aan te bevelen.

Veilig fietsen naar school

De fietsroutes voor scholieren van en naar school moeten veilig zijn. Een aantal aspecten daarvan is hierboven al genoemd, met name in de routes naar de scholen vanuit de buitengebieden. Bijzondere aandacht is nog nodig voor de veiligheid in het gebied rondom de scholen. Daar is het een komen en gaan van mensen.

Hoe meer de gemeente de locaties van scholen en kinderdagverblijven gaat concentreren, des te groter het belang van de verkeersveiligheid rond deze locaties. De uitdaging hierbij is te zorgen dat ondanks de langere schoolroutes de verkeersveiligheid toch toeneemt, zodat meer kinderen naar school fietsen en zo op jonge leeftijd al wennen aan bewegen voor een gezonde leefstijl.

Onze voorkeur heeft het dat het terrein rondom scholen en kinderdagverblijven wordt ingericht als schoolerf. Auto's moeten stapvoets rijden, er mag niet geparkeerd worden. Voetgangers en fietsers moeten daar veilig kunnen bewegen. Aankondigingen van schoolerf moeten duidelijk aangegeven worden. Bij voorkeur geen doorgaande routes langs een school inrichten.

Een goed voorbeeld van onveiligheid is de situatie rond de *G.A. de Ridderschool* aan de Torenlaan. Daar wordt op de Torenlaan door auto's vrij hard gereden. Er zijn geen veilige overgangen voor fietsers. De ingang van de school aan 't *Spiek* kan eigenlijk geen auto's aan. Er is geen parkeermogelijkheid en weinig ruimte om te stoppen. Toch zie je daarbij start en uitgaan van de school een wirwar van voetgangers, kindervagens, fietsen en auto's. Een onoverzichtelijke en onveilige situatie. Voor ouders en kinderen zou het inrichten van een schoolerf een grote verbetering zijn. Als de kern van Beilen als 30 km/u zone wordt aangewezen (incl. Esweg en Torenlaan), zoals hierboven bepleit, wordt het veel veiliger voor kinderen om op de fiets of lopend naar school te komen. Dat geldt voor de De Ridderschool, maar ook de school de Eshorst aan de Esweg.



De stroombrug in Beilen lijkt een mooie voorziening voor de scholieren op hun route naar school. Maar hij is helaas te steil voor veel fietsers. Goed bedacht maar te weinig oog voor een effectieve uitvoering.



Situatie G. A. de Ridderschool. Richting 't Spiek. Hier staan de meeste ouders. Aan de Torenlaan is het niet zo druk.



De Eshorst op een rustige vrijdagmiddag.
Met geparkeerde auto's in de berm.

Veilig fietsen en landbouwvoertuigen

De gemeente Midden-Drenthe is een plattelandsgemeente met veel toenemende agrarische activiteit. Dat betekent dat er op de smalle binnenwegen veel grote landbouwvoertuigen rijden. De landbouwvoertuigen zijn de laatste jaren steeds groter en breder geworden. En ze kunnen (en mogen) steeds harder rijden. Fietzers merken bij inhaalbewegingen en bij tegemoetkomend verkeer een grote zuigende werking door de luchtverplaatsing. Bij tegenliggend verkeer moet de fietser vaak uitwijken naar de berm. Passeeracties van de grote voertuigen blijven risicovol en geven voor de fietser een groot gevoel van onveiligheid.

Veel bermen van de wegen buiten de bebouwde kom zijn door de landbouwvoertuigen kapot gereden. Deze kapot gereden bermen zijn gevaarlijk voor fietsers en kunnen valpartijen veroorzaken.

Snelheidsremmende maatregelen voor landbouwvoertuigen zijn geen overbodige luxe. Wij zien ook liever geen drempels of sluizen die immers ook risicovol zijn voor de voertuigen. Maar maatregelen als kruisplateau's aanleggen, voorrang voor zijwegen instellen, maximum snelheid voor landbouwvoertuigen invoeren, signalering bij snelheidsoverschrijding, zijn goede manieren om de fietser te beschermen.

Een gedragscampagne inzetten voor de vaak jeugdige medewerkers van de loonbedrijven die deze voertuigen besturen (zoals gedaan in de provincie Friesland) is te overwegen en wellicht is het inrichten van een hoofdwegenroute voor landbouwverkeer (zie *gemeente Westerveld*) ook voor Midden-Drenthe een mogelijkheid.

Maar veruit de meest veilige optie is de aanleg van vrij liggende fietspaden. Daar is in onze plattelandsgemeente wel vaak ruimte voor. Daar hebben wij een groot voordeel ten opzichte van de meer stedelijke gebieden.

4. Fietsvoorzieningen

Fietsparkeren

Wil je meer mensen op de fiets, dan moet het ook mogelijk zijn om je fiets op een veilige wijze te kunnen parkeren op korte afstand van de voorzieningen. Voldoende plekken, met meer ruimte er omheen voor het manoeuvreren van fietsen. Geen wielklemplekken die de voorwielen van fietsen kunnen beschadigen. Ruimte voor fietsen met fiets-voorrekjes, kinderstoelen, fietstassen, bakfietsen.

Tegen diefstal beveiligende fietsparkeerplekken. Mensen met een E-bike laten hun fiets thuis als ze die niet veilig tegen diefstal kunnen parkeren. Het aantal ouderen met e-bikes is de laatste jaren enorm toegenomen. Het zou mooi zijn als die hun fiets op meerdere plekken veilig kunnen achterlaten.

Fietsobstakels

Fietspaaltjes worden vaak neergezet met de bedoeling de fietser te beschermen. Dit is een wijdverbreid misverstand. De paaltjes veroorzaken juist veel ongemak voor oudere fietsers, voor brede fietsen en voor jonge fietsers die in groepjes rijden. Obstakels op de weg zijn de meest voorkomende oorzaak van ongevallen van fietsers. Onderzoek onder de ongevallen bij bijvoorbeeld oudere fietsers (met E-bikes) wijst dat uit. Als een paal op een fietspad echt noodzakelijk is moet deze geplaatst en ingeleid worden volgens de richtlijnen van CROW-fietsberaad⁵



Hekjes die geplaatst worden om fietsers af te laten stappen voor auto's kunnen vermeden worden door op de weg voorzieningen te maken waardoor auto's afremmen. (*Kalmoes Beilen, in een 30km/u zone*)



Fietsers worden vaak gedwongen over te steken om hun route te vervolgen. Een oversteek is altijd een risico. Die kunnen gemakkelijk vermeden worden. (*spoorwegovergang bij de Oosterstraat is onoverzichtelijk*).

⁵ Fietsberaadnotitie 'Keuzeschema palen op fietspaden, versie3.1'



Fietsend vanaf de markt in Beilen zou het fietspad langs de *Linthorst Homanweg* twee richtingen moeten zijn. Dat scheelt een paar keer oversteken en is dus veiliger.



Hobbels, kuilen, boomwortels en randen

Fietspaden zijn vaak betegeld. Na verloop van tijd gaan de tegels werken en ontstaan er oneffenheden. Er is vaak een hoogteverschil bij de overgang van fietspaden naar de weg. De berm naast fietspaden is regelmatig onverhard, en daardoor ontstaan gemakkelijk hoogteverschillen die enkelvoudige ongevallen kunnen veroorzaken. Veel van deze oneffenheden kunnen opgelost worden met een geasfalteerd of betonnen fietspad, waarbij de verharding van het fietspad doorloopt over de kruising, de berm voldoende stevig of half-verhard is, zonder hoogteverschil. Bij toepassing van een molgoot langs het fietspad (zie foto hiernaast) kan het beste een strook halfverharding tussen fietspad en goot toegepast worden. Opletten bij de aanleg dat de bochten op de fietspaden soepel verlopen⁶ en niet voorzien zijn van obstakels en dat de berm goed aansluit op het fietspad.

⁶ De 'ontwerpsnelheid' voor hoofdfietsroutes is 30 km/u.



Vorstschade

Het onderhoud van asfalt op de doorgaande wegen als gevolg van vorstschade is ook voor fietsers van groot belang. Scheuren en gaten in het wegdek kunnen leiden tot valpartijen en schade. (*Beilervaart*).

OV-fiets

NS-station Beilen heeft een OV-fietsvoorziening. Deze is nu gekoppeld aan de openingstijden van de Kiosk. Treinreizigers kunnen zo slechts beperkt een fiets meenemen en inleveren. Voorkeur heeft de optie tot installeren van een OV-fietskluis die 24 per dag toegankelijk is (taak van *Prorail*).

Fietsrecreatie

De gemeente Midden-Drenthe omvat veel natuurgebieden. De fietstoegankelijkheid daarvan is van groot belang voor de bevordering van toeristisch en sportief fietsgebruik. In deze gebieden zijn veel fietspaden die voor meerdere recreatieve doelen gebruikt worden: de recreatieve fietser, de snelle (sportieve) fietser, de groepsfietser. Het wordt duidelijk drukker op deze fietspaden. Daar is aandacht voor nodig. Voorbeeld is de drukte op de fietspaden rond de *VAM-berg*.

De Fietzersbond Midden-Drenthe juicht de voornemens van de gemeente om de toeristische hotspots te verbinden met fietsvoorzieningen, van harte toe. Dat betekent in de praktijk de aanleg van nieuwe fietspaden in het buitengebied met een zorgvuldige inpassing in het landschap en geen verstoring van rust en natuur.

5. Meetbare doelstellingen

Als het fietsplan van de gemeente Drenthe eenmaal geconcretiseerd is en uitgevoerd, is het belangrijk dat de doelen die in het plan genoemd worden ook gehaald worden. Daarom is een monitoring van de plannen gewenst. Daarbij is het ook belangrijk dat gekeken wordt of andere gemeentelijke plannen bijdragen tot verbetering van de fietsmobiliteit en de veiligheid van de fietser. Een onderzoek daarnaar heeft ook onze voorkeur. Wij zullen periodiek verslag doen van de door ons ondervonden knelpunten.

6. Betrokkenheid Fietzersbond Midden-Drenthe

Met deze fietzersvisie wil de Fietzersbond Midden-Drenthe een actieve rol spelen in de ontwikkeling van het fietsplan van de gemeente. De expertise die de Fietzersbond heeft, kan ingezet worden voor verbetering van de knelpunten. De leden van de Fietzersbond Midden-Drenthe zijn van harte bereid tijd en energie in te zetten voor deze verbeteringen. Wij gaan gaarne in op de uitnodiging voor overleg, zowel op beleidsmatig terrein alsook voor advisering bij de uitvoering van de plannen.