

Fietsvisie Rijssen-Holten 2013 - 2020



“Wij fietsen verder!”

gemeente
Rijssen-Holten

Samenvatting

De gemeente Rijssen-Holten is positief in beeld als het gaat om het fietsgebruik. De gemeente is met de autoluwe/parkeervrije inrichting van de Smidsbelt/Dorpsstraat in Holten aangewezen als ‘best practice’ in de landelijke modelaanpak fietsveiligheid. De autoluwe inrichting heeft een positief effect op de veiligheid van fietsers en voetgangers en daarmee op de aantrekkelijkheid van de Dorpsstraat als verblijfs- en winkelgebied. Ook de vele fietstunnels in Rijssen spreken tot de verbeelding. Door deze tunnels zijn de Reggesingel en het spoor geen obstakels meer, fietsers kunnen ongehinderd doorfietsen.

Wat hebben we gedaan?

Het begon allemaal rond de eeuwwisseling met maatregelen in de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen (1998) en het Verkeersstructuurplan Holten (2005). Als uitvloeisel van die beleidsdocumenten zijn in Rijssen en Holten fietsvriendelijke maatregelen getroffen. Er is hard gewerkt aan een goed en veilig fietsklimaat. Met als resultaat een vrijwel compleet fietsnetwerk. Dat fietsnetwerk wordt nog steeds ere gehouden en is recent zelfs nog uitgebreid met de auto- en fietstunnel Veeneslagen in Rijssen. Andere maatregelen zijn:

- beveiliging van de gelijkvloerse spoorwegovergangen in het buitengebied;
- de aanleg van fietsstroken op de buitenring in Rijssen;
- de aanleg van het fietspad Groeneweg aan de noordzijde van het spoor in Holten, als verbinding tussen de woonwijken en sportpark Meermanskamp;
- aanleg van een fietspad langs de Nijverdalseweg/Enkweg, waar veel scholieren en recreanten gebruik van maken;
- de inrichting van de Kolweg in Holten als fietsstraat, met fietsers in de voorrang;
- een fietsvriendelijke inrichting van woonwijk Veeneslagen in Rijssen en woonwijk De Liesen in Holten;
- uitbreiding van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom (30- en 60-zones);
- de inrichting van veilige schoolomgevingen;
- uitbreiding van de fietsenstallingen in het centrum van Rijssen en bij de NS-stations van Rijssen en Holten.

Wat gaan we nog doen?

Ook in de nabije toekomst werkt de gemeente aan het fietsklimaat onder het motto ‘wat goed is kan nog altijd beter’. In samenspraak met vertegenwoordiging van belangenorganisaties als Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, scholen en diverse ondernemersverenigingen uit Rijssen en Holten is gewerkt aan een Fietsvisie Rijssen-Holten. De titel is: ‘Wij fietsen verder!’

Uit de gesprekken met de belangenvertegenwoordigers en uit een schriftelijke enquête onder 1.800 inwoners blijkt dat vooral de fietsveiligheid hoog op de maatschappelijke agenda moet blijven staan.

In de Fietsvisie is voor de periode 2013-2020 aangegeven welke maatregelen de gemeente gaat treffen. Er wordt onderscheid gemaakt in vier soorten maatregelen:

- 1) maatregelen die de kwaliteit van het fietsnetwerk versterken, zoals de aanleg van ontbrekende schakels in Rijssen en Holten, de realisatie van een extra fietsring in Rijssen en een betere doorstroming voor het fietsverkeer in het winkelerf in Rijssen;
- 2) maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren, zoals de aanpak van onveilige locaties en extra aandacht voor de veiligheid op drukke fietsroutes, zoals de Stationsstraat in Holten en de Haarstraat in Rijssen. Ook zal er kritisch worden gekeken naar en noodzaak van paaltjes op fietspaden en is er aandacht voor de zichtbaarheid van fietspaden in het ‘donkere’ buitengebied;
- 3) maatregelen ten behoeve van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen in de winkelcentra, bij de NS-stations en bij bushaltes;
- 4) maatregelen ter promotie van het fietsen in de gemeente Rijssen-Holten. Daarbij valt te denken aan regelmatige aandacht voor fietsonderwerpen op de gemeentelijke website, huis-aan-huisbladen en social media. In het voor- of najaar van 2014 wordt samen met het lokale ondernemers een fietsevenement georganiseerd in Rijssen en/of Holten. Tot slot blijven we met belangen- en ondernemersorganisaties in gesprek. Om te kijken wat goed gaat, maar ook te kijken wat beter kan.

De maatregelen die worden uitgevoerd zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2013-2020. In dit programma is per maatregel aangegeven wat de kosten zijn, op welke wijze de financiële dekking is geregeld en of er mogelijkheden voor cofinanciering zijn.

Wordt er dan echt zoveel gefietst in Rijssen-Holten?

Ja, Rijssen-Holten is een echte fietsgemeente! Het fietsgebruik in de gemeente is bovengemiddeld hoog.

Uit onderzoek blijkt dat voor ritten tot 7,5 kilometer (de afstand waarbij de fiets goed kan concurreren met de auto) in 38% van de gevallen de fiets als vervoermiddel wordt gebruikt. Hiermee is de gemeente Rijssen-Holten in Twente een topper, samen met de gemeenten Borne (44%), Hengelo (40%) en Wierden (39%).

Maar er zijn meer cijfers die tot de verbeelding spreken (bron: enquête en fietstellingen 2012/2013):

- 96% van de respondenten in Holten en 98% van de respondenten in Rijssen heeft de beschikking over een fiets;
- in Holten gebruikt 62% van de respondenten de fiets tenminste vier keer per week, in Rijssen is dit 72%;
- in Holten is de gemiddelde afstand voor een heen- en terugreis met de fiets in 49% van de gevallen twee tot vijf kilometer, in Rijssen is dit percentage 55%;
- in Holten noemt 29% van de respondenten ‘fietsen is gezond’ als belangrijkste reden om te fietsen, gevolgd door 24% ‘ik vind het leuk om te fietsen’;
- in Rijssen noemt 32% van de respondenten ‘de fiets is sneller dan de auto’ als belangrijkste reden om te fietsen, gevolgd door ‘fietsen is gezond’ met 31%.
- in Holten beoordeelt 61% van de respondenten de huidige fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsenstallingen etc.) als goed tot zeer goed, in Rijssen is dit 70%;
- de drukste fietsroute in Rijssen is de Haarstraat, op een gemiddelde werkdag fietsen hier ruim 5.400 fietsers;
- de drukste fietsroute in Holten is de Oranjestraat, op een gemiddelde werkdag fietsen hier ruim 1.600 fietsers.

Waarom blijven we investeren in de fiets?

Het hoge fietsgebruik is voor de gemeente erg waardevol, omdat dit veel voordelen biedt.

- Een beter bereikbare gemeente: doordat meer mensen van de fiets gebruik maken, kunnen meer mensen de belangrijke bestemmingen in Rijssen en Holten zonder belemmeringen bereiken. Dit geldt voor alle vervoerwijzen dus ook voor automobilisten en OV-reizigers.
- Een duurzamere gemeente: een toename van het fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer leidt tot een afname van het totaal aantal gereden autokilometers in Rijssen en Holten. Hiermee daalt de uitstoot van schadelijke stoffen als CO₂, stikstofdioxiden en fijnstof.
- Een gezondere gemeente: doordat meer mensen gaan fietsen en dus actief bewegen, worden problemen zoals overgewicht tegengegaan.
- Een prettiger en sociaal veiliger gemeente: een toename van het fietsgebruik leidt tot een afname van het autoverkeer door verblijfsgebieden. De leefbaarheid in de wijken wordt hierdoor verbeterd. Veel fietsers kunnen ook de sociale veiligheid van een wijk vergroten. Fietsers houden door de aard van het fietsen ongemerkt een ‘oogje in het zeil’.
- Meer ruimte in de gemeente: de fiets neemt weinig plaats in, zowel bij het parkeren als op de weg. Dit laat letterlijk meer ruimte voor andere functies: bijvoorbeeld voor meer openbare ruimte, waardoor de kwaliteit van het totale plan verbetert, of voor een groter aantal woningen waardoor de business case van een stedenbouwkundig plan er beter uit komt te zien.

En recreatie en toerisme dan?

Ook voor recreatie en toerisme is een fietsvriendelijke gemeente van groot belang. De gemeente Rijssen-Holten heeft de recreatieve fietser al veel te bieden, zoals het handige fietsknooppuntensysteem en een mountainbikeroute over de Holterberg. De afgelopen jaren zijn diverse recreatieve fietspaden aangelegd: langs de Nijverdalseweg/Enkweg, de Oude Markeloseweg (van zwembad Koerbelt naar fietsbrug over de A1) en de Maïsweg/ Schooneveldsdijk.

Het toeristisch fietsnetwerk wordt nog verder uitgebreid met: een nieuwe mountainbikeroute in Rijssen, inclusief verbindingroutes naar de vernieuwde route over de Holterberg, een recreatief fietspad van camping De Holterberg naar de Canadese begraafplaats (tracé Eekhoornweg) en van de Canadese begraafplaats naar het hoofdstuntpunt Holterberg (tracé Wullenbergweg). Daarnaast worden er in het kader van de landinrichting recreatieve (fiets)routes ontwikkeld (o.a. Leijerweerdijk).

Zo blijft Rijssen-Holten bezig om het bovengemiddelde fietsgebruik in volgende jaren te behouden of liever nog: uit te breiden. En stiekem kijken wij ook al verder vooruit. Kan Rijssen-Holten naast de titel “Wandelgemeente van het jaar 2012” ook de prestigieuze titel van “Fietsgemeente van het jaar 2017” in de wacht slepen? Met voldoende enthousiasme en toewijding aan de fiets en de fietser behoort dit volgens ons tot de mogelijkheden!

Inhoudsopgave

Samenvatting	pagina 2
1. Inleiding	pagina 5
2. Fietsbeleid	pagina 7
3. Fietsen in Rijssen en Holten	pagina 11
4. Visie en doelen	pagina 20
5. Fietsnetwerk	pagina 22
6. Fietsveiligheid	pagina 29
7. Fietsparkeren	pagina 34
8. Communicatie	pagina 40
9. Uitvoeringsprogramma	pagina 42
Bijlage 1 Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente	pagina 48
Bijlage 2 Fietsen in voetgangerszone Rijssen	pagina 51

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Er zijn drie directe aanleidingen om deze fietsvisie op te stellen:

1. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in de uitvoering van het verkeersbeleid uit de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen (LTVV, 1998) en het Verkeersstructuurplan Holten (VSP, 2005). Beide documenten worden thans geactualiseerd. Onderdeel van deze actualisatie is het opstellen van een fietsvisie met uitvoeringsprogramma om het fietsbeleid voor de gehele gemeente op hetzelfde niveau uit te werken. Ten aanzien van de fietsinfrastructuur is geconstateerd dat het fietsnetwerk vrijwel compleet is, maar dat verbeteringen mogelijk zijn, onder andere in het verhogen van de fietsveiligheid op een aantal locaties. Daarnaast is er behoefte om in te spelen op ontwikkelingen ten aanzien van fietsparkeren en gedragsbeïnvloeding. De fietsvisie geeft maatregelen om het fietsnetwerk af te ronden en het fietsklimaat in Rijssen en Holten verder te versterken.
2. De gemeente Rijssen-Holten kiest voor duurzame mobiliteit. In de Strategische Visie 2010-2030 (Samen & Ondernemend) staat dat de gemeente een voorbeeldfunctie heeft op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid. De gemeente stimuleert en faciliteert het 'bewust op weg zijn' en de inzet van duurzame mobiliteit. Voor de fiets moet dit resulteren in goede fietsverbindingen in de kernen Rijssen en Holten en in het buitengebied. De fietsvisie geeft invulling aan dit duurzaamheidsstreven.
3. Landelijke is een trend zichtbaar dat het aantal ernstige fietsslachtoffers toeneemt. In de media is hier veel aandacht voor, ondermeer in relatie tot de opkomst van de elektrische fiets. Om de fietsveiligheid te verhogen is er een landelijke modelaanpak fietsveiligheid ontwikkeld. Het ministerie verwacht van gemeenten dat zij uiterlijk eind 2013 een (impuls) aanpak veilig fietsen hebben vastgesteld. Met de fietsvisie voldoen wij hier aan.

1.2 Doelen

Het doel van deze fietsvisie is het bieden van de inhoudelijke kaders voor het fietsbeleid in de periode 2013-2020 in de gemeente Rijssen-Holten. Daarbij wordt uitgegaan van drie primaire aandachtscategorieën: het fietsnetwerk in de kernen Rijssen en Holten, het fietsparkeren bij winkelcentra, NS-stations en bushaltes en communicatie c.q. gedragsbeïnvloeding. Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke maatregelen ten aanzien van deze thema's worden uitgevoerd in de periode 2013-2020. Per maatregel wordt aangegeven wat de kosten zijn, op welke wijze de financiële dekking is geregeld en welke mogelijkheden voor cofinanciering er zijn. De fietsvisie biedt input voor de actualisatie van het LTVV Rijssen, het VSP Fase 2 en een nieuw op te stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (integratie van LTVV en VSP).

1.3 Werkwijze

Voor het opstellen van deze fietsvisie is onderstaande werkwijze gevolgd.

Stap 1 Inventarisatie:

- inventarisatie van bestaande beleidskaders LTVV/VSP en uitgevoerde maatregelen;
- fietstellingen op hoofd fietsroutes in Rijssen en Holten (oktober 2012/mei 2013);
- ongevalanalyse periode 2007-2011;
- peilen van de mening inwoners via een enquête en via de gemeentelijke website/ideeënbus;
- eerste bijeenkomst van een klankbordgroep (inventarisatie knelpunten) met deelname van Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN), diverse ondernemers- en werkgeversverenigingen in Rijssen en Holten (Habi, HHV, HIG, KWR) en scholengemeenschap Waardenborch uit Holten.

De resultaten van de inventarisatie (uitgezonderd de inventarisatie van bestaande beleidskaders) is opgenomen in het rapport 'Onderzoek Fietsvisie Rijssen-Holten – Eindrapport' (Mobycon, 2012). Dit rapport is als bijlagenrapport toegevoegd.



Stap 2 Uitwerken van de kaders en hoofdlijnen van het fietsbeleid. Een toets van de kaders/hoofdlijnen heeft plaatsgevonden in een tweede bijeenkomst van de klankbordgroep.

Stap 3 Opstellen van de Fietsvisie en het uitvoeringsprogramma. Gelijktijdig bleek dat een aantal aanvullende/extra werkzaamheden nodig waren voor een goede invulling van de fietsvisie:

- een verkeersveiligheidsaudit van drie onveilige locaties: rotonde ‘Otje van Potje’ en fietsoversteek Nijverdalseweg in Rijssen en aansluiting Oranjestraat/Wansinkstraat in Holten. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor maatregelen om deze locaties fietsveiliger te maken. Het auditrapport is als bijlagenrapport bijgevoegd (Goudappel Coffeng, 2013);
- fietstellingen op hoofdroutes in Rijssen in mei 2013, ten behoeve van de actualisatie van het LTVV, maar ook om het effect van de opening van de tunnel Veeneslagen op fietsstromen te bepalen;
- afstemming met de herinrichting van de centrumring fase 1 (rotonde Otje van Potje-Haarstraat-Hogepad incl. plein Hoge Wal-Oranjestraat), waarvan het verbeteren van de fietsveiligheid op rotonde Otje van Potje (zie hierboven) en Haarstraat en het fietsparkeren op plein Hoge Wal belangrijke randvoorwaarden zijn;
- extra overleg met winkeliersvereniging Habi over het fietsen in de voetgangerszone in het winkelerf van Rijssen;
- afstemming met de landelijke modelaanpak fietsveiligheid. Deze aanpak wordt nu regionaal opgepakt en uitgewerkt.

Stap 4 Vaststellen Fietsvisie: vastgesteld door B&W op PM, behandeld in Cie. Grondgebied op PM en vastgesteld door Raad op PM. De fietsvisie heeft 6 weken ter inzage gelegen. De binnengekomen reacties zijn behandeld in een reactienota. Deze reactienota heeft op de volgende punten geleid tot aanpassing van de fietsvisie: **PM**.

1.4 Afbakening

Deze Fietsvisie is gericht op het utilitaire fietsverkeer. Dat is het gebruik van de fiets voor dagelijkse bezigheden, zoals naar werk, school of sportvereniging gaan of boodschappen doen. Er wordt geen specifieke aandacht besteed aan het recreatieve fietsverkeer. Impulsen voor het recreatieve fietsverkeer komen uit het Raamplan Fietspaden van provincie Overijssel en de recreatieve routestructuren die door Regio Twente worden ontwikkeld (waaronder het fietsknooppuntensysteem en het Twentse mountainbikenetwerk). Recreatief fietsverkeer profiteert uiteraard ook van de verbeteringen die worden gerealiseerd in het utilitaire fietsnetwerk.

1.5 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 bevatten de resultaten van de inventarisatie. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het uitgevoerde beleid van de afgelopen jaren (LTVV/VSP) en op het (relevante) landelijke en regionale fietsbeleid. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het huidige fietsklimaat in Rijssen en Holten aan de hand van relevante cijfers en feiten ten aanzien van fietsgebruik, fietsveiligheid, fietsdiefstal en fietsparkeren. Tevens zijn in dit hoofdstuk de resultaten van de enquête opgenomen.

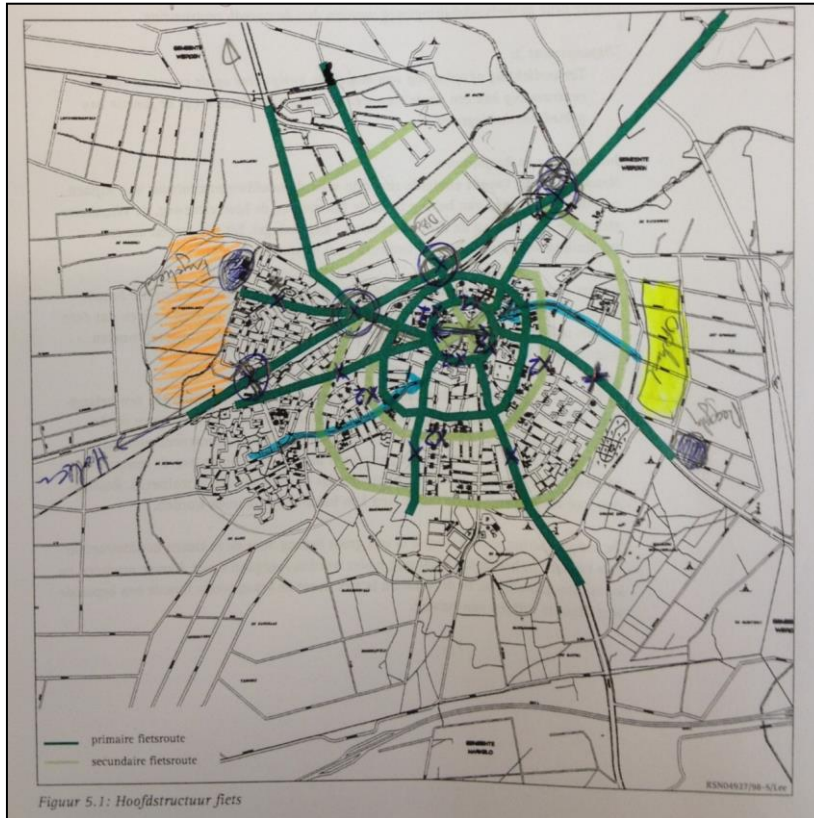
De hoofdstukken 4 tot en met 8 bevatten de hoofdlijnen van het fietsbeleid. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de visie en de doelstellingen voor de periode 2013-2020. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het fietsnetwerk in de kernen Rijssen en Holten. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het verbeteren van de fietsveiligheid, zowel wat betreft fietsinfrastructuur als verkeerseducatie. In hoofdstuk 7 komt het fietsparkeren bij winkelcentra, NS-stations en bushaltes aan de orde. In hoofdstuk 8 worden de hoofdlijnen van communicatie/gedragsbeïnvloeding geschetst.

Tot slot is in hoofdstuk 9 het uitvoeringsprogramma voor de periode 2013-2020 opgenomen. Het uitvoeringsprogramma bestaat uit een uitvoeringstabel en een toelichting op deze tabel. De maatregelen die in de hoofdstukken 4 tot en met 8 zijn genoemd komen terug in de uitvoeringstabel.

2. Fietsbeleid

2.1 Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen

In het LTVV is het fietsnetwerk voor Rijssen opgenomen (zie figuur 2.1). Het netwerk is opgebouwd rond de netwerkeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort (voor toelichting zie paragraaf 3.1 netwerkeisen). Er is onderscheid gemaakt in primaire routes (hoofdroutes) en secundaire routes (aanvullend op de hoofdroutes).



Figuur 2.1 Fietsstructuur in LTVV Rijssen (1998)

Een groot deel van het netwerk is gerealiseerd:

- Op de radialen zijn fietsvoorzieningen aangebracht in de vorm van solitaire fietspaden (bijvoorbeeld Reggesingel), vrijliggende fietspaden (bijvoorbeeld Morsweg) of fiets(suggestie)stroken (bijvoorbeeld Esstraat en Enterstraat). Deze fietsvoorzieningen helpen conflictsituaties tussen auto's en fietsers te verminderen en vergroten daarmee de veiligheid van het fietsverkeer. Tussen de tunnel Haarstraat en de Maximatunnel is de Dannenberg ingericht als hoofdfietsroute (met fietssuggestiestroken). Hetzelfde geldt voor de Welleweg.
- De fietsring aan de buitenzijde van Rijssen is grotendeels aanwezig. Fietsers maken hier hoofdzakelijk gebruik van de rustige woonstraten (30-zones) en solitaire fietspaden, bijvoorbeeld de Turfweg in Rijssen. Tussen de Casparus B.J. Landweerlaan en de Markeloseweg ontbreekt een schakel in deze fietsring. Hier is wel een (onverhard) voetpad aanwezig. In de uitvoering van het LTVV is voorzien om in 2015/2016 een fietspad aan te leggen, zodat deze fietsring aan de buitenzijde van Rijssen compleet is en de wijken onderling goed met elkaar zijn verbonden.
- De kruisingen van de hoofdfietsroutes met de spoorlijn/Reggesingel zijn allemaal ongelijkvloers. Er zijn fietstunnels gerealiseerd bij Veeneslagen, Haarstraat, Morsweg (Maximatunnel) en Wierdensestraat. De tunnels Veeneslagen en Wierdensestraat waren in het LTVV nog niet voorzien. De barrièrewerking van spoorlijn en Reggesingel is met de realisatie van deze tunnels sterk verminderd. Voor fietsers betekent dit een snelle(re) en veiliger doorstroming. De sociale veiligheid in de fietstunnels is een punt van aandacht.
- De extra fietsring tussen buitenring en centrumring is nog niet volledig gerealiseerd. De buitenring is wel voorzien van fietsstroken.

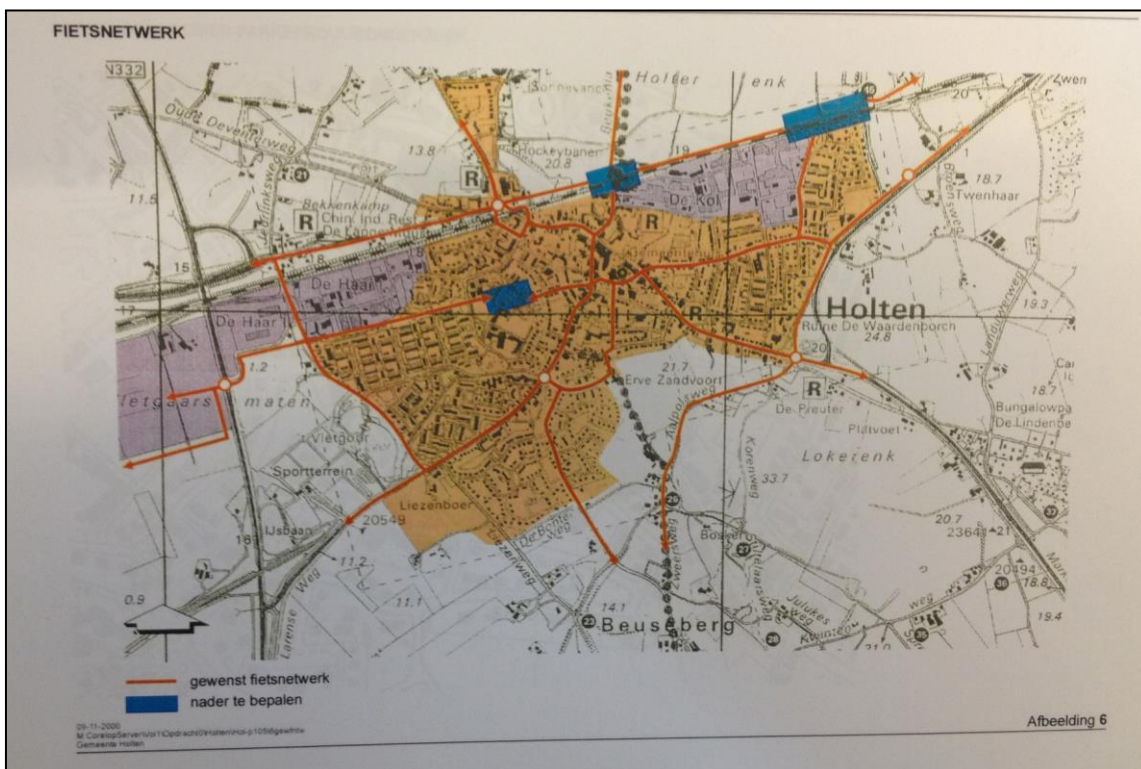
Er resteren nog een aantal opgaven in de netwerkstructuur, deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4 fietsnetwerk.

2.2 Verkeersstructuurplan Holten

Het fietsnetwerk in het VSP Holten is opgebouwd vanuit een wenslijnnennet. Gelet op de compactheid van het netwerk is er geen onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire fietsroutes (zie figuur 2.2). De afgelopen jaren is uitvoering gegeven aan dit fietsnetwerk:

- de Larensweg is voorzien van fietsstroken;
- de Stationsstraat is ter hoogte van het NS-station ingericht als 30 km/uur-weg. Vooral de oversteekbaarheid van en naar het NS-station is een aandachtspunt, fietsers ervaren deze oversteek als onveilig door het - vooral in de ochtendspits - drukke autoverkeer. Een veiliger en leefbaarder inrichting van de Stationsstraat is onderdeel van de Wegenstudie Holten-Noord c.q. de 0-plus variant;
- het Zilverzand- en Wansinktracé zijn gerealiseerd, beide tracés hebben een snelheidsregime van 50 km/uur met fietsstroken. De aansluiting tussen Zilverzand en Wansink is in de vorm van een rotonde met fietsers in de voorrang (standaardoplossing voor rotondes binnen de bebouwde kom);
- de Dorpsstraat wordt verkeersluw ingericht, ter hoogte van de Smidsbelt is voorzien in een plein met een shared space-achtige uitstraling, tussen de Smidsbelt en het NS-station wordt een verbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) gerealiseerd;
- de route Kolweg-Kerkstraat-Haarstraat is voorzien van fietssuggestiestroken. De Kolweg is ingericht als voorrangsweg;
- aan de noordzijde van de spoorlijn is tussen de Beukenlaan en de Valkenweg het fietspad Groeneweg gerealiseerd, dit fietspad is ook toegankelijk voor landbouwverkeer;
- de Boschkampstraat is voorzien van fietssuggestiestroken en het zuidelijk deel is ter hoogte van de Regenboogschool ingericht als schoolzone.

Ook in de fietsnetwerkstructuur van Holten resteren nog een aantal opgaven, deze zijn eveneens opgenomen in hoofdstuk 4 fietsnetwerk.



Figuur 2.2 Fietsnetwerk in VSP Holten (2005)

2.3 Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

Naast het specifieke fietsbeleid is er vanuit het verkeersveiligheidsbeleid een belangrijke bijdrage geleverd aan het fietsklimaat in Rijssen en Holten. De woonwijken, waar de fietsrit meestal begint of eindigt, zijn de afgelopen jaren ingericht als verblijfsgebied/30km-zone. Dit is een belangrijke impuls geweest voor verbetering van de fietsveiligheid. Hetzelfde geldt voor de 60-zones in het buitengebied. De 60-zones in Twente hebben geleid tot een afname van het aantal ernstige verkeersslachtoffers met 30 tot 40 procent. Daarnaast zijn in Holten alle en in Rijssen een groot deel van de schoolomgeving verkeersveilig ingericht, hier wordt in paragraaf 5.2 nader op ingegaan. Daarnaast is er ook ruime aandacht voor verkeerseducatie. Voor iedere leeftijdscategorie worden specifieke projecten uitgevoerd die inspelen op een verantwoord en bewust verkeersgedrag. In paragraaf 5.4 wordt hier nader op ingegaan.

De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid van de weggebruiker en het voorkomen van schade. Onderdeel van deze taak is het strooien van de gemeentelijke wegen bij bevriezing, ijzel en hardnekkige gladheid. De fietsroutes zijn onderdeel van de zogenaamde prioriteit 1 wegen (wegen met de hoogste prioriteit). Bij hevige sneeuwval worden de fietsroutes met een sneeuwschuiver ontruimd, waarna een hoeveelheid wegzout wordt gestrooid totdat het wegooppervlak geheel ontdooid is.

2.2 Rijksoverheid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zoveel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van dur-tot-deur. Decentrale overheden doen dit ondermeer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in hun verkeer- en vervoerbeleid een doel op voor 2020.

Green Deal Fiets

De Green Deal Fiets is een overeenkomst tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en diverse maatschappelijke belangenorganisaties als Fietzersbond en ANWB. Doel van de Green Deal Fiets is het vergroten van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer. Er wordt ingezet op de uitbreiding van snelfietsroutes/fietssnelwegen, stimulering van Park en Bike, ondersteuning van bedrijven die het fietsen naar het werk willen introduceren (bijvoorbeeld in leasecontracten) en pilots gebaseerd op bewonersinitiatieven. De Green Deal Fiets duurt tot en met 2015 en sluit aan bij het kabinetsbeleid met betrekking tot Beter Benutten.

Landelijke impuls fietsveiligheid

In juni 2012 is door het Bestuurlijk Koepeloverleg (BKO) de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vastgesteld, een aanvulling op het (landelijke) Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Aanleiding voor deze impuls is een verkeersveiligheidsanalyse van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), waaruit blijkt dat extra aandacht nodig is voor de focusgroepen beginnende bestuurders, fietsers en ouderen. Door een gerichte beleidsimpuls moeten de verkeersslachtoffers in deze focusgroepen worden teruggedrongen. Voor de focusgroep 'fietsers' is een landelijke Modelaanpak Veilig Fietsen ontwikkeld. Van gemeenten wordt verwacht dat zij eind 2013 de verkeersveiligheidsknelpunten in beeld hebben en een concrete verbeteraanpak opstellen, gericht op gedrag- en infrastructurele maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het verwijderen van overbodige fietspaaltjes of andere obstakels op fietspaden en verbetering van de gladheidbestrijding op fietspaden. Met deze fietsvisie sorteren we voor op de landelijke impuls fietsveiligheid.

Programma Ruimte voor de Fiets/Actieplan Fietsparkeren

Door het programma Ruimte voor de Fiets, een initiatief van de rijksoverheid en uitgevoerd door ProRail, is de fietsenstallingcapaciteit bij de Nederlandse NS-stations fors uitgebreid. Doel van het programma is de kwaliteit van de stallingen op stations verbeteren en hiermee het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Met het Actieplan Fietsparkeren is in het voorjaar van 2012 een vervolg gegeven aan Ruimte voor de Fiets. Tot 2020 ligt er nog een uitbreidingsopgave van circa 200.000 plekken. In totaal is hier € 186 miljoen voor beschikbaar gesteld. De belangrijkste subsidievoorwaarde is dat 50 procent van de kosten van capaciteitsuitbreiding wordt gefinancierd door andere partijen, zoals provincies, stadsregio's en gemeenten.

Daarnaast zijn er striktere regels met betrekking tot het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit, ondermeer door een verplichte aanpak van weesfietsen en fietswrakken.

2.3 Regionaal fietsbeleid

Provincie Overijssel (Omgevingsvisie)

De ambitie van de provincie Overijssel is het vergroten van de kwaliteit en het aandeel van het fietsverkeer. Vooral in stedelijk gebied kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, omdat veel autoritten over korte afstand ook per fiets afgelegd kunnen worden. Investerings in een fietsvriendelijk klimaat zijn uitermate kosteneffectief en zorgen voor een goede bijdrage aan de (stedelijke) auto-bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en volksgezondheid. De hoofdlijnen van het fietsbeleid zijn:

- het ontwikkelen van een samenhangend routenetwerk;
- investeren op de hoofdroutes van en naar stedelijke centra in fietssnelwegen en hoogwaardige fietsroutes;
- kwaliteitsimpuls aan stallingsvoorzieningen en uitbreiden OV-fietsconcepten.

Regio Twente (Regionaal Mobiliteitsplan Twente)

Regio Twente zet in op het opwaarderen van de schakels in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT), het aanleggen van ontbrekende schakels hierin en het gefaseerd aanleggen van een ‘fietssnelweg’ (F35) tussen de kernen van het stedelijk gebied. Het HFT is in 2006 ontwikkeld door Regio Twente en Twentse gemeenten. Recentelijk is het HFT geactualiseerd. Het HFT is een netwerk van regionale hoofdroutes dat de Twentse kernen en de (grotere) woon- en werklocaties met elkaar verbindt. De drager van het netwerk is de fietssnelweg F35. De hoogwaardige kwaliteit van het fietsnetwerk komt tot uitdrukking in de voorkeurskenmerken. Daarbij is geredeneerd vanuit de positie van de fietser: de optimale kwaliteit die (potentiële) fietsers een vlotte en (sociaal) veilige fietsrit van herkomst naar bestemming garandeert.

In de praktijk lopen wegbeheerders tegen tal van zaken aan die het realiseren van de voorkeurskenmerken bemoeilijken. Vaak zijn ruimtegebrek en/of omgevingsfactoren (fundering, kabels/leidingen, beschermd stads- of dorpsgezicht etc.) bepalend in de mogelijkheden die er zijn om bestaande routes op te waarderen. Bij het realiseren van nieuwe verbindingen mag er in principe vanuit worden gegaan dat een keuze kan worden gemaakt voor een optimale route met weinig tot geen beperkende factoren. Voor nieuwe verbindingen zijn de voorkeurskenmerken in beginsel leidend, ook in de subsidieverlening door Regio Twente. Bij het opwaarderen van bestaande routes is maatwerk mogelijk.

Het hoofdfietsnetwerk van de kernen Rijssen en Holten en de hoofdroutes in het buitengebied zijn opgenomen in het HFT-netwerk. De netwerkkaart van het HFT is opgenomen in bijlage 1.

3. Fietsen in Rijssen-Holten

3.1 Fietsgebruik

Voor alle verplaatsingen in de gemeente Rijssen-Holten wordt in 21% van de gevallen de fiets gebruikt, dit blijkt uit het regionale mobiliteitsonderzoek dat Regio Twente in 2012 heeft laten uitvoeren in alle Twentse gemeenten. Op korte afstanden, beneden de 7,5 kilometer, de afstand waar de fiets nog concurrerend is met de auto, heeft de fiets een aandeel van 38%. Het landelijke gemiddelde op korte afstanden ligt tussen de 26% en 30%. In Twente hebben alleen de gemeente Borne (44%) en de gemeente Hengelo (40%) een hoger fietsaandeel op korte afstanden. Het fietsaandeel van de gemeente Wierden (39%) is vergelijkbaar met ons fietsaandeel. Een verklaring voor het hoge fietsaandeel in onze gemeente ligt in de compactheid van de kernen met publiekstrekkende functies als winkels, scholen en sportverenigingen op relatief korte, fietsbare afstanden van de woonwijken.

3.2 Fietsintensiteit

De drukke fietsroutes ‘naar buiten toe’ zijn de routes tussen Rijssen en Wierden (parallelweg N350, ca. 4.300 fietsers per etmaal) en tussen Rijssen en Enter (Enterstraat, ca. 1.200 fietsers per etmaal), zie figuur 3.1. Beide routes zijn drukke scholierenroutes.

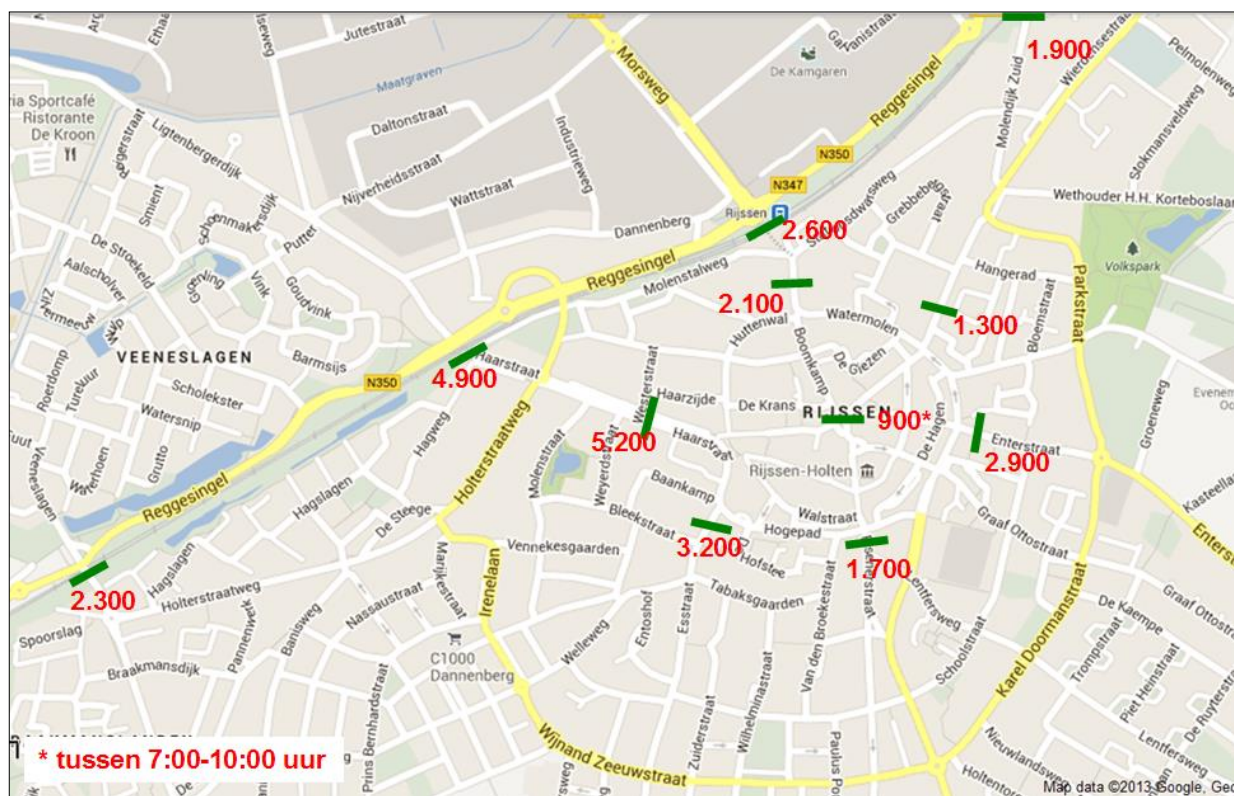
De drukste fietsroutes in Rijssen zijn de Haarstraat (ca. 5.200 fietsers per etmaal), Esstraat (ca. 3.200 fietsers per etmaal), Enterstraat (ca. 2.900 fietsers per etmaal) en Maximatunnel/Boomkamp (ca. 2.600-2.100 fietsers per etmaal), zie figuur 3.2.

De opening van de tunnel Veeneslagen - begin 2013 - heeft een duidelijk effect op de fietsintensiteit in de tunnel Haarstraat (en de route richting centrum via rotonde ‘Otje van Potje’/Haarstraat). In oktober 2012 zijn in de tunnel Haarstraat 6.400 fietsers per etmaal geteld, in mei 2013 (na opening van de tunnel Veeneslagen) zijn 4.900 fietsers per etmaal geteld. Dit is een afname van 1.500 fietsers per etmaal. In de nieuwe tunnel Veeneslagen zijn in mei 2013 2.300 fietsers per etmaal geteld. Dit is deels omslag van de tunnel Haarstraat naar de tunnel Veeneslagen, deels ‘nieuwe’ fietsers (fietsers die andere vervoerswijzen gebruikten toen de tunnel Veeneslagen nog niet in gebruik was). Uit de tellingen in de tunnels blijkt ook een duidelijk piek in de ochtendspits, de piek rond de middag/avond is breder, zie figuur 3.3.

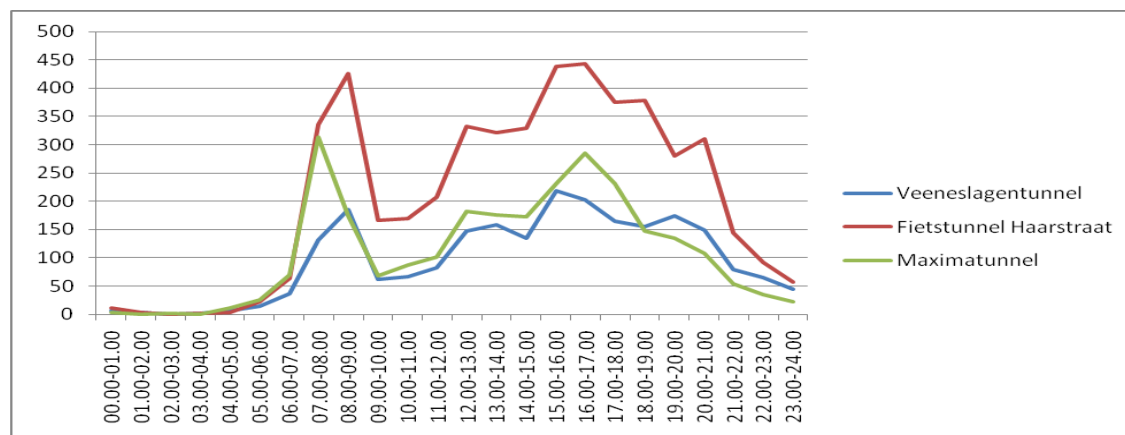
In Holten zijn de drukste fietsroute de Oranjestraat (ca. 1.600 fietsers per etmaal) en de Kolweg (ca. 1.300 fietsers per etmaal), zie figuur 3.4. Beiden zijn drukke scholierenroutes.



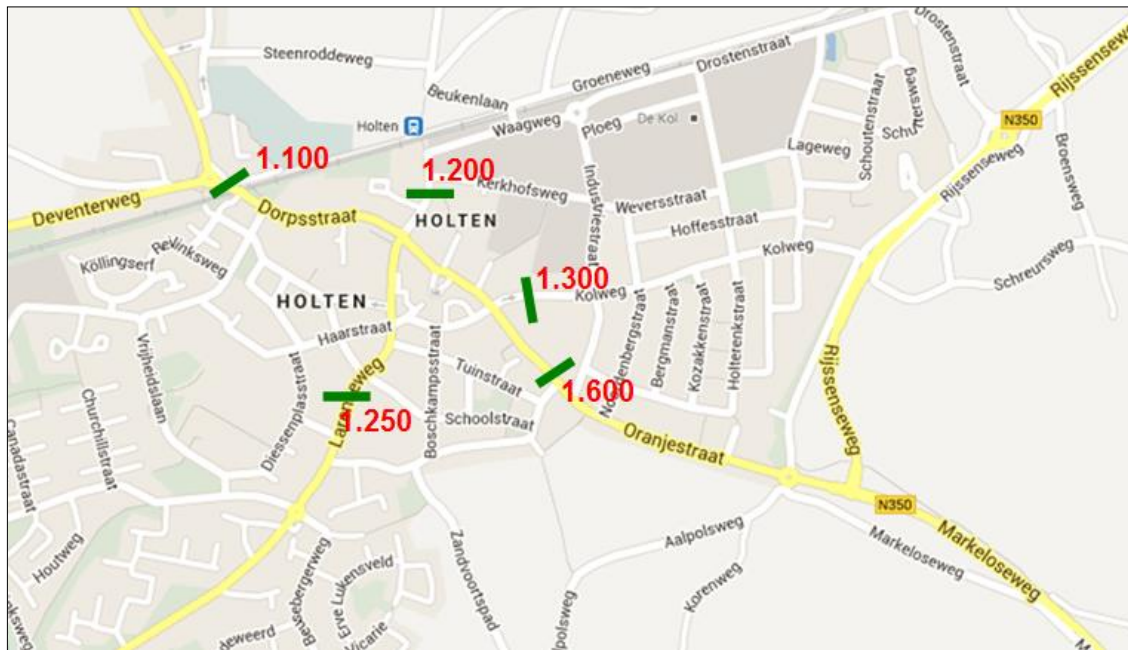
Figuur 3.1 Aantal fietsers per gemiddelde werkdag op regionale routes (Bron: Regio Twente, 2010)



Figuur 3.2 Aantal fietsers per gemiddelde werkdag Rijssen (Bron: Goudappel Coffeng, mei 2013)



Figuur 3.3 Verdeling van fietsers over het etmaal in de fietstunnels



Figuur 3.4 Aantal fietsers per gemiddelde werkdag Holten (Bron: Mobycon, oktober 2012)

3.3 Fietsveiligheid

In de periode 2007-2011 bedroeg het totaal aantal verkeersongevallen in de gemeente Rijssen-Holten 227.

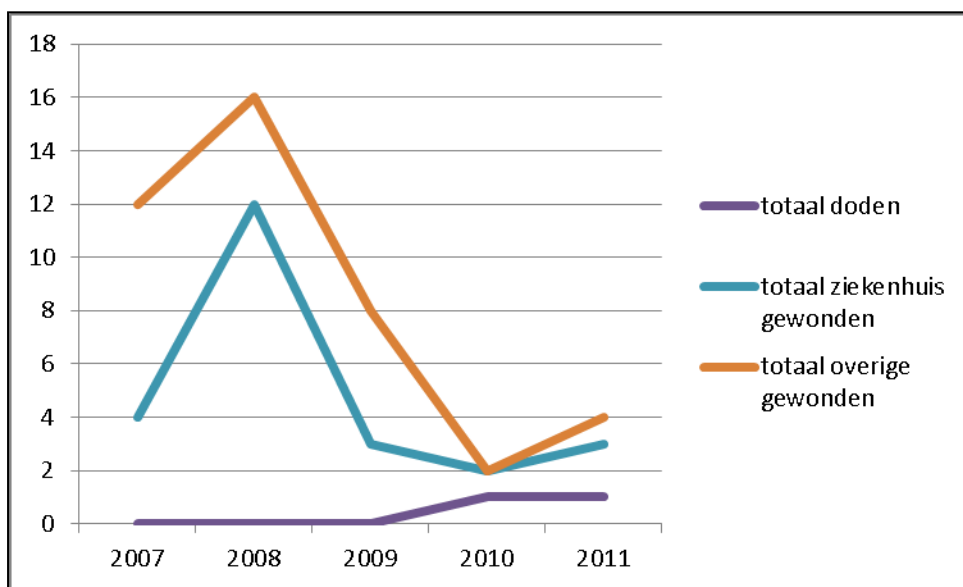
Hierbij vielen in totaal 7 doden, 92 ziekenhuisgewonden en 128 'overige' gewonden. Het percentage fietsers onder de slachtoffers ligt tussen de 26 en 33%. In deze periode waren er 64 fietsongevallen met in totaal 68 slachtoffers, 2 doden, 24 ziekenhuisgewonden en 42 'overige' gewonden.

Het aantal fietsslachtoffers is gedaald tussen 2008 en 2010, maar laat in 2011 een lichte stijging zien, zie figuur 3.5. Overigens is het lastig om van een duidelijke ontwikkeling te spreken aangezien de aantallen fietsslachtoffers relatief laag zijn. Op zich is dat lage aantal een positief punt, het betekent dat Rijssen-Holten een relatief veilige fietsgemeente is, zeker als dit wordt gerelateerd aan het hoge fietsgebruik. Dit betekent echter niet dat achterover kan worden geleund. Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel en er zijn serieuze inspanningen nodig om het aantal fietsslachtoffers verder naar beneden te brengen.

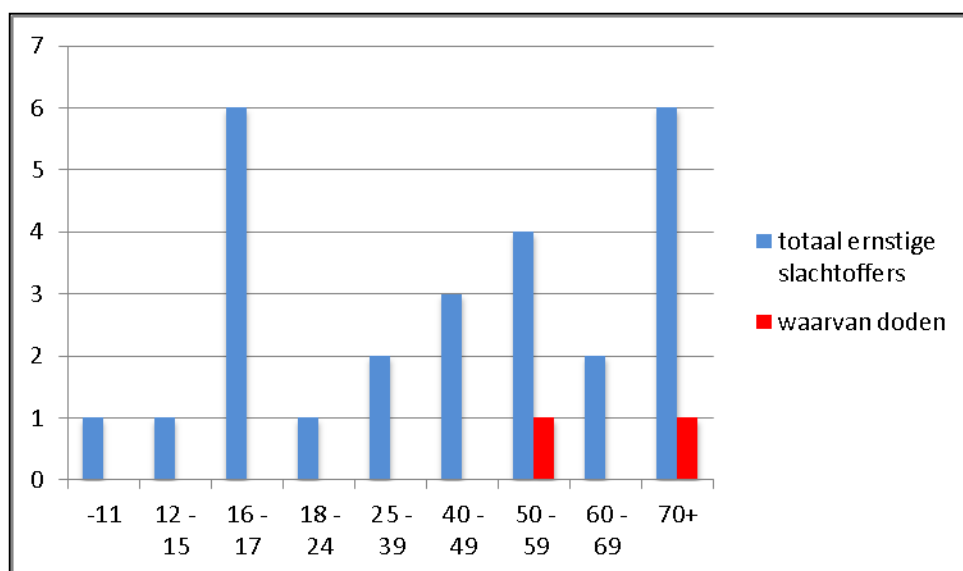
Wanneer we kijken naar de leeftijd van de slachtoffers, dan valt op dat vooral de groep 16-17-jarigen veel bij fietsongevallen zijn betrokken. Daarna volgen de groepen 12-15-jarigen, de groep 50-59-jarigen en de groep 70 jaar en ouder. Kijken we naar het aantal ernstige slachtoffers dan zijn dat vooral de 16-17-jarigen en de groep 70 jaar en ouder, zie figuur 3.6. De twee dodelijke slachtoffers vielen in de leeftijdscategorieën 50 t/m 59 jaar en 70 jaar en ouder.

Onderregistratie ongevalcijfers

Sinds 2010 is de registratiegraad van ongevallen fors gedaald. In 2009 werd door het Openbaar Ministerie besloten om de 'Aanwijzing informatieverstrekking verkeersongevallen' (inwerkingtreding 1 januari 2010) te wijzigen. Het doel van de ongevallenregistratie door de politie is niet meer het opstellen van statistiek, maar enkel het vervolgen van veroorzakers van ernstige verkeersongevallen. Daarnaast heeft de politie te kampen met automatiseringsproblemen. Hiermee is het probleem van de zeer lage aanlevering van ongevalgegevens compleet. Het gevolg is dat de ongevalcijfers voor de laatste drie jaren door onderregistratie minder representatief zijn. Hierdoor is een daling in het aantal ongevallen te zien, dat hoofdzakelijk te wijden is aan de onderregistratie.

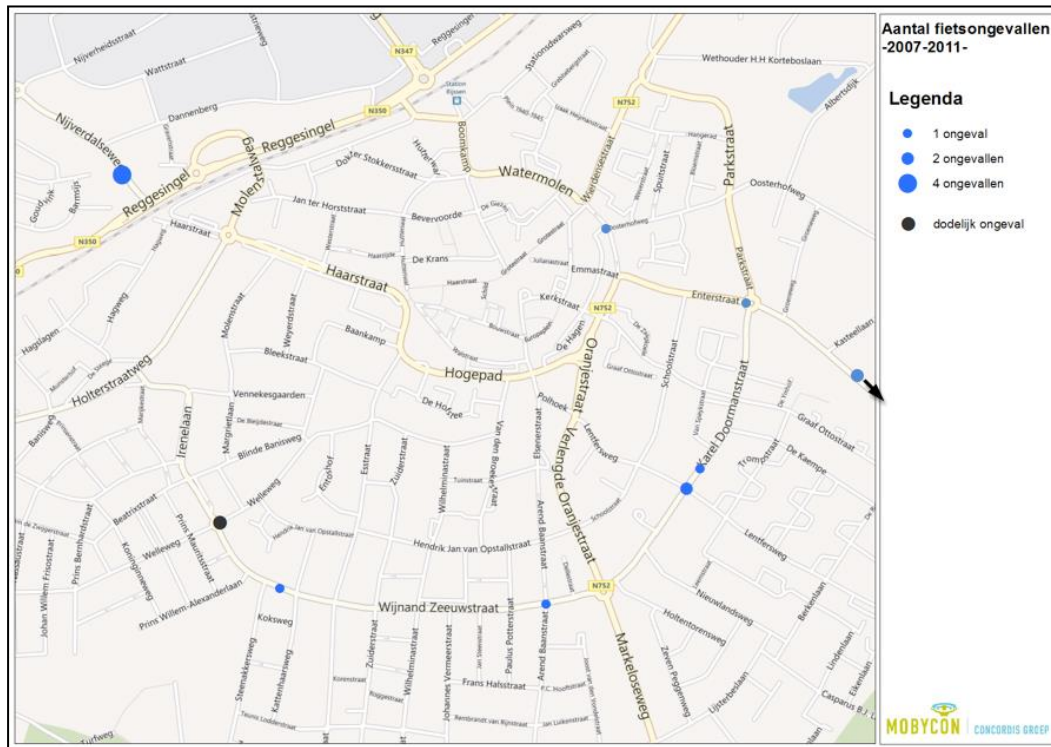


Figuur 3.5 Ontwikkeling aantal fietsslachtoffers 2007-2011 (Bron: Viastat Online, 2012)

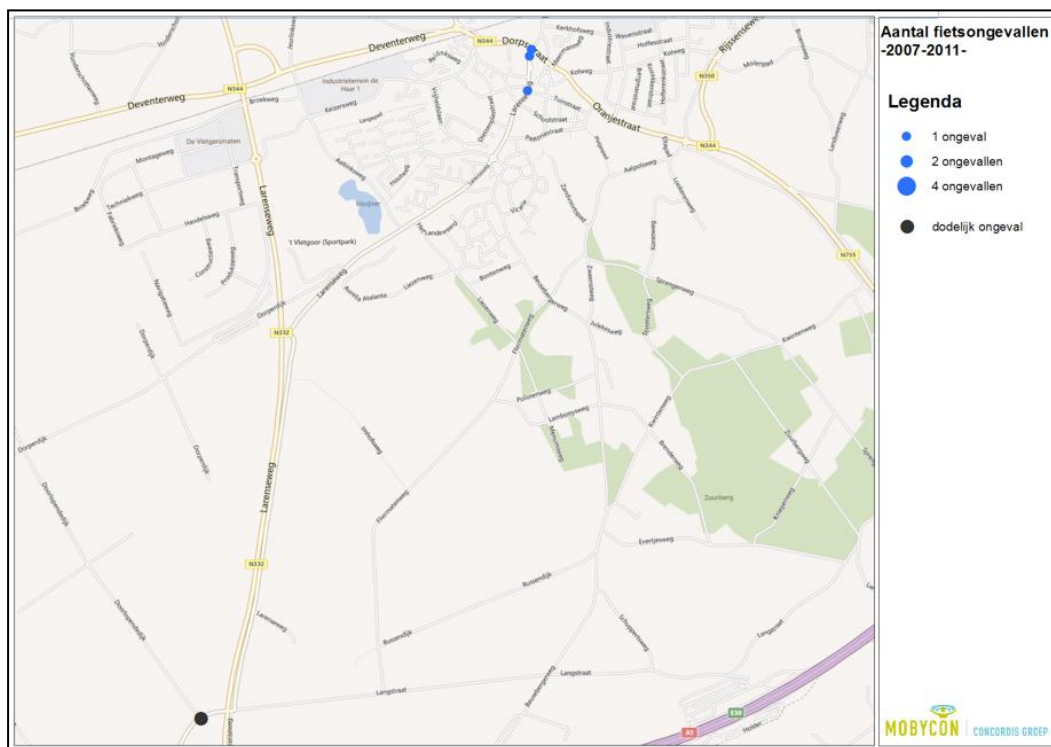


Figuur 3.6 Aantal ernstige fietsslachtoffers naar leeftijdsklasse 2007-2011 (Bron: Viastat Online, 2012)

De locaties met meer dan 2 fietsongevallen in de periode 2007-2011 liggen (zoals aangegeven) op de drukke autoroutes, zie de figuren 3.7 en 3.8. Het betreft de Nijverdalseweg (fietsoversteek Moddeweg), Wijnand Zeeuwstraat, Karel Doormanstraat en Enterstraat (allemaal in Rijssen) en de Larenseweg in Holten.



Figuur 3.7 Aantal fietsongevallen naar locatie in Rijssen 2007-2011 (Bron: Viastat Online, 2012)



Figuur 3.8 Aantal fietsongevallen naar locatie in Holten 2007-2011 (Bron: Viastat Online, 2012)

3.4 Fietsdiefstal

Eén van de grootste maatschappelijke ergernissen en meest voorkomende vormen van criminaliteit betreft fietsdiefstal. Fietsdiefstal staat in de top drie van gepleegde delicten van alle gemeenten, groot of klein. Het is dus geen typisch ‘stadsprobleem’, maar één van de meest gepleegde delicten. Op basis van politiecijfers is een beeld geschetst van het aantal gestolen fietsen in de gemeente Rijssen-Holten. In tabel 3.1 zijn de totalen voor de jaren 2010 tot en met 2012 weergegeven; in tabel 3.2 is de top 10 van diefstallocaties weergegeven, de zogenaamde ‘hotspots’.

Noot bij deze cijfers: de cijfers hebben betrekking op *diefstal met aangifte*. Het daadwerkelijk aantal gestolen fietsen is hoger dan het aantal gestolen fietsen waarvan aangifte is gedaan. Daarnaast hebben de cijfers betrekking op fietsen die zijn gestolen in de ‘openbare ruimte’, dus bijvoorbeeld geen schuurinbraak met fietsendiefstal.

Jaar	Aantal gestolen fietsen (aangifte)
2010	180
2011	255
2012	170

Tabel 3.1 Fietsendiefstal met aangifte gemeente Rijssen-Holten (Bron: Politie Twente)

Straat	Aantal gestolen fietsen (aangifte)
Stationsdwarsweg (Rijssen)	162
Stationsstraat (Holten)	62
Morsweg (Rijssen)	47
Arend Baanstraat (Rijssen)	37
Haarstraat (Rijssen)	24
Boomkamp (Rijssen)	22
Hogepad (Rijssen)	20
Dorpsstraat (Holten)	17
Roelf Bosmastraat (Rijssen)	17
Keizerweg (Holten)	16

Tabel 3.2 Locatie top 10 gemeente Rijssen-Holten, periode mei 2009 t/m december 2012 (Bron: Politie Twente)

Gemeente	2010	2011	2012
Hof van Twente	194	244	158
Oldenzaal	336	338	251
Hellendoorn	146	140	129
Rijssen-Holten	180	255	170

Tabel 3.3 Fietsendiefstal met aangifte in Twentse gemeenten (Bron: Politie Twente)

Er is geen duidelijke ontwikkeling te schetsen, daarvoor is de beschouwde periode - als gevolg van een wisseling in registratiesysteem bij de politie - te kort. 2010 en 2012 laten een vergelijkbaar beeld zien (2010: 180 aangiften, 2012: 170 aangiften), 2011 schiet daar boven uit met 255 aangiften. Een duidelijke verklaring voor deze uitschieter is er niet. Wat opvalt in de hotspot-lijst is dat de meeste hotspots (7 van de 10) in Rijssen liggen en dat het gaat om drukke locaties rondom de NS-stations (Stationsdwarsweg en Boomkamp in Rijssen, Stationsstraat in Holten), de (winkel)centra (Haarstraat en Hogepad in Rijssen, Dorpsstraat in Holten), bedrijventerrein (Morsweg in Rijssen) en sportvoorzieningen (sporthal Keizersweg in Holten). Overigens wil dit niet zeggen dat de meeste fietsen op drukke locaties worden gestolen. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat - landelijk gezien - 45 procent van de fietsen in gewone woonwijken worden gestolen. Stations (18,5 procent), stadscentra (20 procent), winkelcentra (8,5 procent) en sportcomplexen (4,5 procent) zijn wél risicogebieden voor fietsdiefstal, dit blijkt ook uit de cijfers van de gemeente Rijssen-Holten.

Ten opzichte van (qua inwoneraantal) vergelijkbare gemeenten scoort Rijssen-Holten gemiddeld (zie tabel 3.3). Het aantal aangiften is ongeveer vergelijkbaar met dat in de gemeente Hof van Twente, is lager dan het aantal aangiften in de gemeente Oldenzaal, maar hoger dan het aantal aangiften in de gemeente Hellendoorn.

3.5 Fietsparkeren

Het veilig en goed kunnen stallen van de fiets is een wezenlijk onderdeel van de fietsreis. In deze fietsvisie concentreren wij ons op het stallen van de fiets in de winkelcentra en bij de haltes van openbaar vervoer: de NS-stations en bushaltes. In het fietsparkeren op deze locaties zijn in de huidige situatie een aantal aandachtspunten te benoemen.

Winkelcentrum Rijssen

Het winkelcentrum van Rijssen kent een mix van dagelijkse (supermarkten e.d.) en niet-dagelijkse artikelen (kleding, woninginrichting etc.) en horeca. Het winkelerf is ingericht als voetgangerszone. Dit betekent dat een groot deel van de dag (tussen 11:00 uur en sluitingstijd winkels, uitgezonderd zondag) het winkelerf het domein is van de voetganger, niet van de fietser. Dit weerspiegelt zich in de mogelijkheden voor het fietsparkeren. Aan de randen van de voetgangerszone liggen clusters van fietsenstallingen (Hoge Wal, Boomkamp, Bouwstraat), in de voetgangerszone zelf is volstaan met de zogenaamde nietjes, zie foto.



Uit tellingen blijkt dat de fietsparkeervoorzieningen in het winkelerf goed worden gebruikt, zie tabel 3.4. De stallingsdruk is het hoogst op de donderdagavond en de zaterdagmiddag. In absolute zin zijn het plein Hoge Wal en de hoofdingang van het winkelcentrum Hoge Wal (bocht Hoge Pad/Esstraat) de drukke stallingslocaties. Op donderdagavond (bij de hoofdingang van het winkelcentrum) en op zaterdagmiddag (op het plein Hoge Wal) is het aantal gestalde fietsen groter dan de aangeboden capaciteit. Dit is niet direct een probleem. Er is zowel op het plein als bij de hoofdingang voldoende ruimte om de fiets op de standaard te plaatsen. Hinder van gestalde fietsen is er op de drukke momenten op een relatief beperkt aantal locaties: bij de ingangen van het winkelcentrum Hoge Wal (pleinzijde en Hogepad) en bij de pleinopgang vanaf de Bouwstraat/Walstraat en de Haarstraat. Bij evenementen worden fietsen gestald daar waar plek is. Voor de bereikbaarheid/toegankelijkheid van hulpdiensten is het van belang dat de pleinopgangen vrij blijven van gestalde fietsen. Ook de smalle steegjes in het winkelerf, zoals de Postgang naast Sans, worden frequent gebruikt voor het stallen van fietsen. Dat is geen probleem, mits fietsen niet hinderlijk en/of gevaarlijk zijn gestald en de doorgang voor voetgangers en hulpdiensten niet wordt geblokkeerd.

De nietjes in de winkelstraten functioneren goed als fietsparkeervoorziening en als ordenend element. In de Elsenerstraat en in de Grotestraat (bij de Xenos, Wibra, de stoffenhal en de slijter) ontbreken dergelijke voorzieningen. Fietsen worden daar vaker voor de ingang/etalage van de winkel gestald. Of ander straatmeubilair (bankjes, afvalbakken) wordt als alternatieve aanzet/aanbindmogelijkheid gebruikt. Er is in het winkelerf geen stallingscapaciteit voor lang parkeren aanwezig (met aanbindmogelijkheden en eventueel een overkapping). De beschikbare capaciteit is gericht op kort parkeren (en een kort verblijf in het centrum). Met de toename van (duurdere) elektrische fietsen en het verstevigen van de positie van Rijssen als regionaal winkelcentrum is een dergelijke voorziening een nuttige overweging.

Locatie	Capaciteit	Type voorziening	Donderdag 19/4/2012 15:00 uur		Donderdag 19/4/2012 20:00 uur		Zaterdag 21/4/2012 15:00 uur	
			Abs.	Perc.	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.
Plein Hoge Wal	160	Beugels	62	39	133	83	166	104
Hoofdingang Hoge Wal	75	Beugels	57	76	119	159	67	89
P-terrein Bouwstraat	35	Beugels	8	23	13	37	8	23
Boomkamp	53	Beugels/nietjes	19	36	29	55	26	49
Haarstraat	32	Nietjes	20	63	27	84	9	28
Schild	16	Nietjes	5	31	7	44	11	69
Grotestraat	24	Nietjes	26	108	38	158	11	46
Kop Grotestraat	14	Nietjes	6	43	9	64	8	57
Elsenerstraat	5	Beugels	14	280	20	400	19	380
Totaal	414		217	52	395	95	325	79

Tabel 3.4 Capaciteit en bezetting fietsparkeervoorzieningen winkelerf Rijssen (Bron: Goudappel Coffeng, 2012)

NB: voor één nietje is een capaciteit van 2 gerekend (aan weersijden van een nietje kan een fiets worden gestald).

Winkelcentrum Holten

Het winkelgebied van Holten concentreert zich rondom de Smidsbelt/Dorpsstraat/Kalfstermansweide. Het aanbod is gericht op de dagelijkse artikelen en horeca. De ligging aan de voet van de Sallandse Heuvelrug geeft het centrum van Holten een toeristische uitstraling. In het kader van 'Heerlijk Holten' wordt gewerkt aan een impuls van de recreatief-toeristische structuur, ondermeer door een verkeersluwe inrichting van het centrumgebied (Dorpsstraat/Smidsbelt) en het creëren van een verbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) tussen centrum en NS-station. In de huidige situatie is er een cluster van fietsenstallingen op de Smidsbelt en bij de supermarkten. In het kader van het project Heerlijk Holten/Een nieuw hart voor Holten wordt voorzien in voldoende stallingsruimte in het winkelgebied.

NS-stations

Het aantal geparkeerde fietsen bij NS-stations is de afgelopen jaren explosief gestegen. Ook voor de toekomst wordt nog uitgegaan van een groei van de fiets als voor- en natransportmiddel van de trein. Uit tellingen blijkt dat de stallingscapaciteit op het NS-station Holten niet voldoende is, de bezettingsgraad is op de drukste momenten hoger dan 80%, zie tabellen 3.5a en 3.5b. Een fietsenstalling met een bezettingsgraad vanaf 80% oogt vol, leidt tot foutparkeren en biedt geen ruimte meer om enige groei van het fietsgebruik op te vangen. In Rijssen is de stallingscapaciteit in principe voldoende (bezettingsgraad < 80%), maar hier spelen andere problemen. De loopafstand vanaf de achterste stallingsplaatsen tot het perron is lang (> 50 meter), waardoor fietsen bij voorkeur vooraan of bij de perronopgang (in de Maximatunnel) worden gestald. Dit leidt tot een hoge druk op de voorste stallingsplaatsen en relatief veel foutparkeren (o.a. negeren stallingsverbod in Maximatunnel).

Station Holten (voorkant), capaciteit 336						
Tijd	7:00 uur	9:00 uur	11:00 uur	13:00 uur	15:00 uur	17:00 uur
Fietsen goed	110	237	282	294	259	196
Fietsen fout	1	7	9	9	11	4
Scooters/brommers	-	6	7	7	6	-
Bezettingsgraad	33%	74%	89%	92%	82%	60%

Tabel 3.5a Bezettingsgraad NS-station Holten voorkant, 1 november 2012 (Bron: Mobycon)

Station Holten (achterkant), capaciteit 24						
Tijd	7:00 uur	9:00 uur	11:00 uur	13:00 uur	15:00 uur	17:00 uur
Fietsen goed	9	19	24	24	20	13
Fietsen fout	0	0	1	4	1	1
Scooters/brommers	1	1	1	1	1	1
Bezettingsgraad	42%	83%	108%	121%	92%	63%

Tabel 3.5b Bezettingsgraad NS-station Holten achterkant, 1 november 2012 (Bron: Mobycon)

Bushaltes

Op verzoek van de klankbordgroep is een telling uitgevoerd bij de bushalte 'scholengemeenschap' aan De Stroekeld in Veeneslagen. Hier stallen scholieren van de Fruytier Scholengemeenschap in Apeldoorn hun fiets (met besloten busvervoer reizen zij vervolgens naar Apeldoorn). De halte biedt plaats aan 20 fietsen; op het drukste moment waren er 50 fietsen gestald, waarvan het grootste deel op het nabij gelegen grasveld, zie tabel 3.6. Er is hier voldoende ruimte om de stallingscapaciteit uit te breiden.

Bushalte Scholengemeenschap, De Stroekeld					
Tijd	8:00 uur	10:00 uur	12:00 uur	14:00 uur	16:00 uur
Fietsen goed	16	15	15	12	12
Fietsen fout	32	35	35	32	30
Scooters/brommers	-	-	-	-	-
Bezettingsgraad	240%	250%	250%	220%	210%

Tabel 3.6 Bezettingsgraad bushalte 'scholengemeenschap' De Stroekeld, 1 november 2012 (Bron: Mobycon)

3.6 De mening van inwoners

In oktober 2012 is een schriftelijke enquête uitgevoerd onder 1.800 inwoners van Rijssen en Holten. De respons was met bijna 34% relatief hoog.

Fietsgebruik

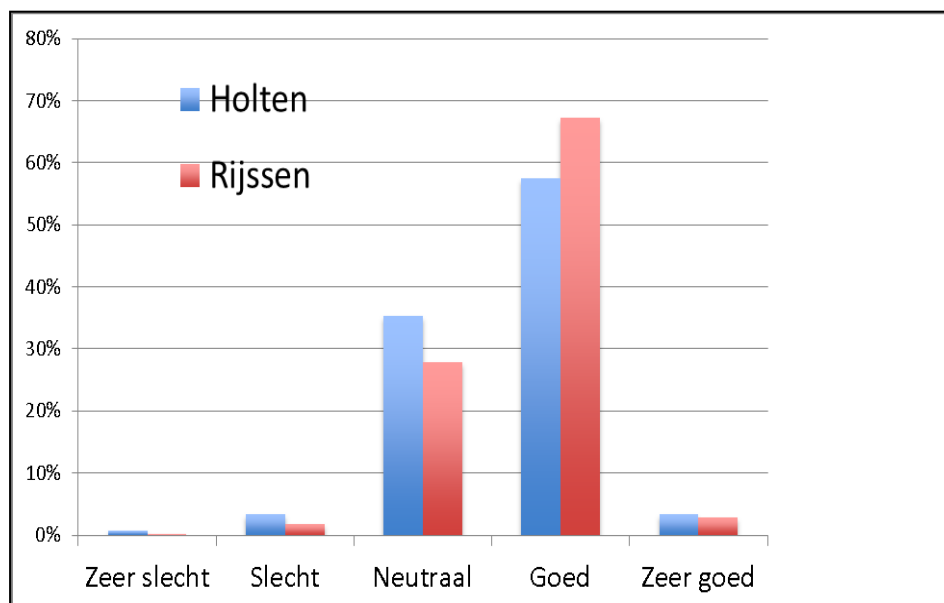
- 96% van de respondenten in Holten en 98% van de respondenten in Rijssen heeft de beschikking over een fiets;
- in Holten gebruikt 62% van de respondenten de fiets tenminste vier keer per week, in Rijssen is dit 72%;
- slechts 6% van alle respondenten reist minder dan één keer per maand met de fiets;
- in Holten is de gemiddelde afstand voor een heen- en terugreis met de fiets in 49% van de gevallen twee tot vijf kilometer, in Rijssen is dit percentage 55%;
- de fiets wordt het meest gebruikt om boodschappen te doen;
- in Holten noemt 29% van de respondenten ‘fietsen is gezond’ als belangrijkste reden om te fietsen, gevolgd door 24% ‘ik vind het leuk om te fietsen’;
- in Rijssen noemt 32% van de respondenten ‘de fiets is sneller dan de auto’ als belangrijkste reden om te fietsen, gevolgd door ‘fietsen is gezond’ met 31%.

Fietsvoorzieningen

- in Holten beoordeeld 61% van de respondenten de huidige fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsenstallingen etc.) als goed tot zeer goed, in Rijssen is dit 70%, zie figuur 3.10;
- bijna alle respondenten geven aan zich op een vrijliggend fietspad veiliger te voelen dan op ‘gemengde’ wegen (auto en fiets op de hoofdrijbaan, al dan niet met fietsstroken);
- de meeste respondenten vinden dat zij hun fiets veilig kunnen parkeren in het centrum, daar staat wel tegenover dat minder dan de helft van de respondenten vindt dat de fiets veilig staat op het station;
- 18 respondenten geven aan dat hun fiets in het afgelopen jaar is gestolen, 15 respondenten hebben aangifte gedaan bij de politie.

Fietsstimulering

- 1 op de 5 respondenten gaat vaker fietsen als er betere fietsroutes naar het centrum zijn;
- 1 op de 3 respondenten gaat vaker fietsen als er meer vrijliggende fietspaden zijn;
- 1 op de 3 respondenten gaat vaker fietsen als zij zich ’s avonds en ’s nachts veiliger voelen op de fiets;
- 1 op de 4 respondenten gaat vaker fietsen als er betere stallingsmogelijkheden zijn in het centrum, 1 op de 5 respondenten gaat vaker fietsen als er betere stallingsmogelijkheden zijn bij de stations;
- 1 op de 3 respondenten gaat meer fietsen als er *meer* recreatieve fietsroutes zijn, 1 op de 4 respondenten gaat meer fietsen als er *betere* recreatieve fietsroutes zijn.



Figuur 3.10 Tevredenheid over fietsvoorzieningen in Rijssen en Holten (Bron: Mobycon, 2012)

4. Visie en doelen

4.1 Visie

De fiets is een volwaardige vervoerswijze in het dagelijkse verplaatsingspatroon van onze inwoners. Wij vinden fietsen gezond, duurzaam, goed voor de bereikbaarheid en het milieu, maar vooral ook erg leuk om te doen. Wij willen het fietsgebruik in de gemeente Rijssen-Holten stimuleren. Dit doen wij door het scheppen van de juiste voorwaarden om veel en veilig te kunnen fietsen. Deze voorwaarden zijn:

- een (sociaal) veilig, direct, aantrekkelijk en comfortabel fietsnetwerk;
- voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen bij de NS-stations, bushaltes en winkelcentra;
- promotie van de fiets als duurzame en gezonde vervoerswijze, gebaseerd op een doelgroepenbenadering;
- interactie en communicatie met inwoners over het gebruik van de fiets en de fysieke fietsinfrastructuur, onder andere door de inzet van social media en een fietsplatform (met inbreng van maatschappelijke belangenorganisaties, werkgevers, ondernemers en scholen).

4.2 Doelstellingen

Deze fietsvisie geeft een doorkijk tot en met 2020. Dit is een lange periode. Een eerste ijkmoment om te beoordelen of we op de goede weg zijn willen we koppelen aan de verkiezing van de “fietsgemeente van het jaar 2017”. Deze landelijke verkiezing vindt eenmaal in de drie jaar plaats; de eerstvolgende verkiezing is in 2014, daarna in 2017. De doelstellingen zijn geënt op de periode tot en met 2017. De doelstellingen zijn:

- In 2017 is het fietsaandeel in verplaatsingen tot 7,5 kilometer 43% (in 2012: 38%).
- In 2017 gaat 68% van de inwoners met de fiets van huis naar het centrum (in 2012: 63%).
- In 2017 gaat 41% van de treinreizigers met de fiets van huis naar het station (in 2012: 36%).
- In 2017 zijn er nul ernstige fietsslachtoffers.
- De capaciteit van de fietsenstallingen bij de NS-stations, bushaltes en winkelcentra voorziet in de vraag.
- In 2017 zijn de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aangelegd.
- In 2017 bedraagt de tevredenheid over de fietsvoorzieningen 73% punt (in 2012: 68%).
- In 2017 is Rijssen-Holten fietsgemeente van het jaar.

Niet-meetbare doelstellingen:

- Bij gemeentelijke plannen en maatregelen wordt aandacht besteed aan een goede en veilige oplossing voor fietsers, ook bij tijdelijke situaties zoals wegwerkzaamheden.
- Goed beheer van belangrijke fietsroutes blijft de maatstaf; schades aan verharding en verlichting worden zo snel mogelijk hersteld, er is aandacht voor het snel en op tijd verwijderen van sociaal onveilig groen.
- Permanente aandacht voor de fiets in communicatie-uitingen, promotieacties en doelgroepenmaatregelen ter verdere stimulering van het fietsgebruik.

Wij realiseren ons dat dit ambitieuze doelstellingen zijn die durf en doorzettingsvermogen vereisen en op bepaalde plekken in Rijssen en Holten dwingen om ook écht voor de fiets te kiezen. Alleen dan is het mogelijk om de doelstellingen voor de fiets in 2017 te halen. In 2017 wordt een tussenbalans opgemaakt. Er wordt beoordeeld of de doelstellingen zijn gehaald en welke koers naar 2020 wordt ingezet. Dit kan deels op basis van de al eerder genoemde (regionale en landelijke) gegevensbestanden, zoals de jaarlijkse ongevalstatistieken van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO) en de cijfers over fietsgebruik van het Fietsberaad. Daarnaast zullen met enige regelmaat fietstellingen in Rijssen en Holten worden uitgevoerd en is een herhaling van de enquête voorzien in 2017.

4.3 Effecten

Het realiseren van bovenstaande doelstellingen heeft diverse positieve effecten voor de gemeente Rijssen-Holten. De belangrijkste daarvan zijn:

- Meer fietsveiligheid: één van de belangrijkste factoren voor de verkeersveiligheid van fietsers is het fietsen in grote aantallen (‘safety in numbers’). Het vergroten van het fietsaandeel is een belangrijke stimulans voor het verder vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers.
- Beter bereikbare kernen: doordat meer mensen van de fiets gebruik maken, kunnen meer mensen de belangrijke bestemmingen in Rijssen en Holten zonder belemmeringen bereiken. Dit geldt voor alle vervoerwijzen dus ook voor automobilisten en OV-reizigers.

- Een duurzamere gemeente: een toename van het fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer leidt tot een afname van het totaal aantal gereden autokilometers in Rijssen en Holten. Hiermee daalt de uitstoot van schadelijke stoffen als CO₂, stikstofdioxiden en fijnstof.
- Een gezondere gemeente: doordat meer mensen gaan fietsen en dus actief bewegen, worden problemen zoals overgewicht tegengegaan.
- Een prettiger en sociaal veiliger leefomgeving: een toename van het fietsgebruik leidt tot een afname van het autoverkeer door verblijfsgebieden. De leefbaarheid in de wijken wordt hierdoor verbeterd. Veel fietsers kunnen ook de sociale veiligheid van een wijk vergroten. Fietsers houden door de aard van het fietsen ongemerkt een ‘oogje in het zeil’.
- Meer ruimte voor andere functies: de fiets neemt weinig plaats in, zowel bij het parkeren als op de weg. Dit laat letterlijk meer ruimte voor andere functies: bijvoorbeeld voor meer openbare ruimte, waardoor de kwaliteit van het totale plan verbetert, of voor een groter aantal woningen waardoor de business case van een stedenbouwkundig plan er beter uit komt te zien.

Met een helder beleid voor de fiets en een krachtig uitvoeringsprogramma willen wij in 2017 meedingen naar de titel ‘Fietsstad 2017’. De winnaar in deze, door de Fietsersbond georganiseerde, competitie mag zich voor drie jaar ‘Fietsstad van Nederland’ noemen. Net als de titel ‘Wandelgemeente van het jaar’ is dit een uitstekende vorm van citymarketing. De Fietsersbond is op zoek naar de gemeente die hindernissen voor fietsers het meest adequaat uit de weg weet te ruimen. Met de inspanningen die in het verleden al zijn gedaan (o.a. de fietstunnels) en de inspanningen die in de komende periode worden gedaan, denken wij dat gemeente Rijssen-Holten een waardige deelnemer is aan deze competitie.

5. Fietsnetwerk

Doel: een samenhangend fietsnetwerk dat direct, veilig, comfortabel en aantrekkelijk is.

Hoofdlijnen:

- Netwerkopbouw volgens de netwerkeisen van samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.
- Inrichting van nieuwe fietsvoorzieningen (hoofdroutes) op wegvakken/kruispunten conform de voorkeurskenmerken van het HFT, zie bijlage 1.
- Bestaande hoofdroutes bij reconstructiewerkzaamheden (indien nodig) aanpassen aan de voorkeurskenmerken. Als dat niet mogelijk is door ruimtegebrek of andere omgevingsfactoren, dan een afweging maken tussen een alternatieve route of maatwerk op de bestaande route.

5.1 Netwerkeisen

Eén van de pijlers onder een goed fietsbeleid is een compleet fietsnetwerk. Op de routes van het fietsnetwerk moet extra aandacht worden besteed aan fietsers. Een goed fietsnetwerk voldoet aan de volgende voorwaarden:

- Samenhang: routes sluiten goed op elkaar aan en alle routes samen zorgen voor goede verbindingen tussen alle belangrijke bestemmingen.
- Directheid: alle belangrijke verplaatsingen tussen bestemmingen zijn zonder grote omwegen te maken, bovendien is er onderweg weinig oponthoud, bijvoorbeeld bij verkeerslichten.
- Aantrekkelijkheid: het is prettig om van de routes in het netwerk gebruik te maken. Fietsers moeten zich veilig kunnen voelen en met plezier over een route fietsen.
- Veiligheid: de routes zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig. Er gebeuren weinig tot geen verkeersongevallen en de routes zijn ook voor het gevoel verkeers- en sociaal veilig.
- Comfort: routes zijn zonder hinder te gebruiken. Het wegdek is van goede kwaliteit er hoeft weinig gestopt of gewacht te worden en de fietser wordt niet gehinderd door veel verkeerslawaaï of uitlaatgassen.

5.2 Opbouw van het netwerk

Het hoofdfietsnetwerk in de kernen Rijssen en Holten is weergegeven in figuur 4.1. Het hoofdnetwerk bestaat uit robuuste verbindingen tussen de woon-, werk- en winkelgebieden in Rijssen en Holten.

Aan het hoofdnetwerk worden hoge kwaliteitseisen gesteld: geen kasseien, geen elementendrempels, mee met strooien, etc. De opbouw is als volgt:

- Basisnetwerk: binnen de bebouwde kom gaat het hierbij om de ontsluitende verbindingen op buurtniveau, in de praktijk overeenkomend met ongeveer ieder pad en elke straat die door fietsers kan worden gebruikt. Deze verbindingen zijn niet op kaart weergegeven.
- Fietsroutes (secundaire routes): binnen de bebouwde kom betreft het de verbindingen op wijkniveau, die zorgen voor de ontsluiting van wijken en buurten ('gebiedsontsluitingspaden'), buiten de bebouwde kom betreft het de verbindingen tussen de kernen/dorpen. In figuur 4.1 zijn dit de in blauw weergegeven routes.
- Hoofdfietsroutes (primaire routes): dit zijn de routes die door erg veel fietsers worden gebruikt. In figuur 4.1 zijn dit de in rood weergegeven routes. Het gaat dan vooral om de radialen tussen de woonwijken en het centrum. Op deze routes wordt maximale kwaliteit geboden aan de fietser. Deze routes zijn opgenomen in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT). Om voor cofinanciering in aanmerking te komen gelden voor deze routes de voorkeurskenmerken van het HFT. Maatwerk - als gevolg van lokale omstandigheden - blijft wel mogelijk. De voorkeurskenmerken zijn opgenomen in bijlage 1.

De voorkeurskenmerken van het HFT zijn afgeleid van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Gerichte toepassing van deze richtlijnen garandeert een hoog (fysiek) kwaliteitsniveau voor het fietsverkeer. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om afwegingen ten aanzien van de positie van de fietser op de openbare weg (wel of niet samen met autoverkeer), de maatvoering van fietspaden en fietsstroken en de inrichting van oversteekvoorzieningen (wel of geen middeneiland). Uiteraard zijn er altijd situaties dat toepassing van de richtlijnen niet mogelijk is, bijvoorbeeld als gevolg van ruimtegebrek of als andere belangen zwaarder wegen. In dat geval zal een maatwerkoplossing moeten worden geboden. Als de maatwerkoplossing onvoldoende kwaliteit voor het fietsverkeer biedt zal worden gezocht naar een alternatieve voor het fietsverkeer (waar wel voldoende kwaliteit kan worden gerealiseerd).



22

5.3 Ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk is nog niet compleet; er zijn nog een aantal ontbrekende schakels. In Rijssen gaat het om:

- realiseren van een tweezijdig fietspad langs de N347 Morsweg tussen Spoelerstraat en Plaagslagen. Nu rijden fietsers richting Nijverdal via de Oude Morsweg/Kalanderstraat of via Oude Morsweg/Dennenweg. Dit zijn langere routes met extra fietstijd;
- in de buitenste fietsring van Rijssen ontbreekt een schakel tussen de Markeloseweg en de Casparus BJ Landweerlaan. Met de aanleg van deze schakel is de buitenste (secundaire) fietsring compleet en zijn de wijken onderling goed verbonden.
- langs de Morsweg en de Reggesingel in Rijssen liggen vrijliggende fietspaden. De verbinding tussen deze beide fietspaden gaat over het bedrijventerrein, zie figuur 5.2. Fietsers delen hier de rijbaan met het autoverkeer. De route via het bedrijventerrein is niet ingericht als (hoofd)fietsroute. De bewegwijzering is minimaal. Dit zorgt voor een onduidelijke en verwarrende routing. De opgave is om de routing van het doorgaande fietsverkeer te verduidelijken, bijvoorbeeld door in de bestrating de rode fietspadkleur door te trekken en/of te zorgen voor een duidelijke bewegwijzering. Het doortrekken van het vrijliggende fietspad langs de Reggesingel naar de Morsweg is niet gewenst. De fietsroute kruist dan de drukke in/uitrit van tankstation Brand Oil. Dit leidt tot conflictsituaties tussen auto- en fietsverkeer.

In Holten gaat het om:

- doortrekken van de Groeneweg (noordzijde spoor) naar de Deventerweg. Hiermee ontstaat een snelle fietsverbinding die er voor zorgt dat het oost-west georiënteerde fietsverkeer geen gebruik hoeft te maken van de drukke Stationsstraat/noordelijke Dorpsstraat. Tevens kan een dergelijke verbinding de recreatieve relatie tussen centrum, NS-station/P&N en Holterberg/Sallandse Heuvelrug versterken. Deze verbinding is opgenomen in het HFT;
- in dit kader kan ook een ongelijkvloerse spoorkruising voor fietsers en voetgangers worden gezien (tunnel of brug). Een dergelijke verbinding versterkt de recreatieve relatie tussen het centrum en de Holterberg/Sallandse Heuvelrug en kan tevens een oplossing zijn als het spoorvervoer wordt geïntensiveerd en de dichtliggende van de spoorbomen toenemen (extra goederentreinen als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor). Dit onderdeel wordt meegenomen in de wegenstudie die uitgevoerd wordt in Holten.
- het solitaire fietspad Langepad wordt doorgetrokken naar bedrijventerrein Vletgaarsmaten. Hierdoor hoeven fietsers niet meer via bedrijventerrein De Haar/Keizersweg te fietsen. Aanleg van deze schakel is voorzien in 2014/2015 en vindt plaats in het kader van de herstructurering van bedrijventerrein De Haar 1.



Figuur 5.2 Hoofd fietsroute Morsweg-Reggesingel

In het buitengebied is aandacht nodig voor het fietsen over zandwegen. Zandwegen zijn onderdeel van recreatieve fiets- en wandelroutes en/of vervullen een rol in de dagelijkse verplaatsingen van inwoners, bijvoorbeeld als onderdeel van de woon-schoolroute. Het beleid van de gemeente is dat zandwegen niet worden verhard. Bij zeer droge of natte omstandigheden zijn de zandwegen slecht toegankelijk voor (recreatieve) fietsers; zij worden dan geconfronteerd met omrijroutes. Dit is niet goed voor de recreatieve waarde van de routes. Inwoners zullen vaker de auto pakken, bijvoorbeeld om kinderen naar school te brengen of boodschappen te doen. Dit staat haaks op de ambitie die we in deze fietsvisie uitspreken om het fietsverkeer op korte afstanden te stimuleren. Een oplossing kan zijn om (meer) zandwegen te voorzien van een semi-verhard (recreatief) fietspad, zoals is toegepast bij (een deel van) de Koeweideweg en de Hommelteweg. Welke zandwegen hiervoor in aanmerking komen zal mede afhangen van gebruikersaantallen en verkeerstechnische mogelijkheden (o.a. de breedte van de zandweg). Hier wordt een aanpak voor worden ontwikkeld.

Maatregelen:

- **realiseren van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;**
- **ontwikkelen aanpak betere toegankelijkheid zandwegen voor (recreatief) fietsverkeer.**

5.4 Plusroutes

Onder een plusroute wordt verstaan: een hoogwaardige fietsroute, waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte, doorstroming en/of veiligheid. Daarnaast kunnen ook aspecten als beschutting (vooral in het buitengebied) en aantrekkelijkheid van de route extra aandacht krijgen. Voorwaarde voor een plusroute is dat er sprake is van een hoge (potentiële) fietsintensiteit. Op basis van dit criterium zijn de Haarstraat in Rijssen en de parallelweg langs de N350 tussen Rijssen en Wierden aangemerkt als 'plusroute'.

Haarstraat

De Haarstraat is een oude invalsroute voor de kern Rijssen uit de richting Holten-Nijverdal-Zwolle. Tegenwoordig is de Haarstraat één van de centrumontsluitingen en een belangrijke verbindingsroute voor fietsers tussen Veeneslagen, het centrum, scholengemeenschap Reggesteyn en bedrijventerrein De Mors/Plaagslagen. Dagelijks maken ruim 5.200 fietsers gebruik van de Haarstraat. De fietskwaliteit op de Haarstraat is niet optimaal. Vooral de fietsveiligheid wordt als knelpunt ervaren (zie ook paragraaf 6.1 onveilige locaties).



De herinrichting van de centrumring (met meer nadruk op de verblijfskwaliteit) biedt de mogelijkheid om de fietsveiligheid op de Haarstraat te vergroten. Uitgangspunt zal dan wel moeten zijn dat de Haarstraat als onderdeel van de centrumring wordt beschouwd en dat de hele as, beginnend bij de fietstunnel en eindigend op het plein Hoge Wal, in ogenschouw wordt genomen. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit en -samenhang van de Haarstraat te vergroten, zodat recht kan worden gedaan aan het 'oude' karakter als hoofdontsluitingsroute van Rijssen.

N350 Rijssen-Wierden

De parallelweg langs de N350 tussen Rijssen en Wierden, een van de drukste fietsroutes in Twente. In het voorjaar en de zomer maken dagelijks 4.000 tot 7.000 fietsers gebruik van deze route. In het nieuwe Regionaal Mobiliteitsplan van Regio Twente is deze route aangemerkt als potentiële (nieuwe) schakel in het netwerk van de fietssnelweg F35. De fietssnelweg F35 is een hoogwaardige fietsroute, die wordt aangelegd tussen Enschede en Nijverdal, met zijtakken naar Oldenzaal en Vriezenveen. Het deel tussen Almelo en Enschede wordt langs het spoor aangelegd. De hoogwaardigheid van de fietssnelweg krijgt vorm in de maatvoering (fietspad 4 meter breed), doorstroming (waar mogelijk fietspad in de voorrang), comfort (asfalt) en aankleding/herkenbaarheid (F35-logo, herkenbare verlichtingsarmaturen et cetera.). In overleg met Regio Twente, provincie Overijssel (als wegbeheerder) en de gemeente Wierden zal beoordeeld moeten worden of en op welke wijze 'F35-kwaliteit' kan worden geboden op de route tussen Rijssen en Wierden. De gemeente Rijssen-Holten kan hier een initiërende rol in vervullen.



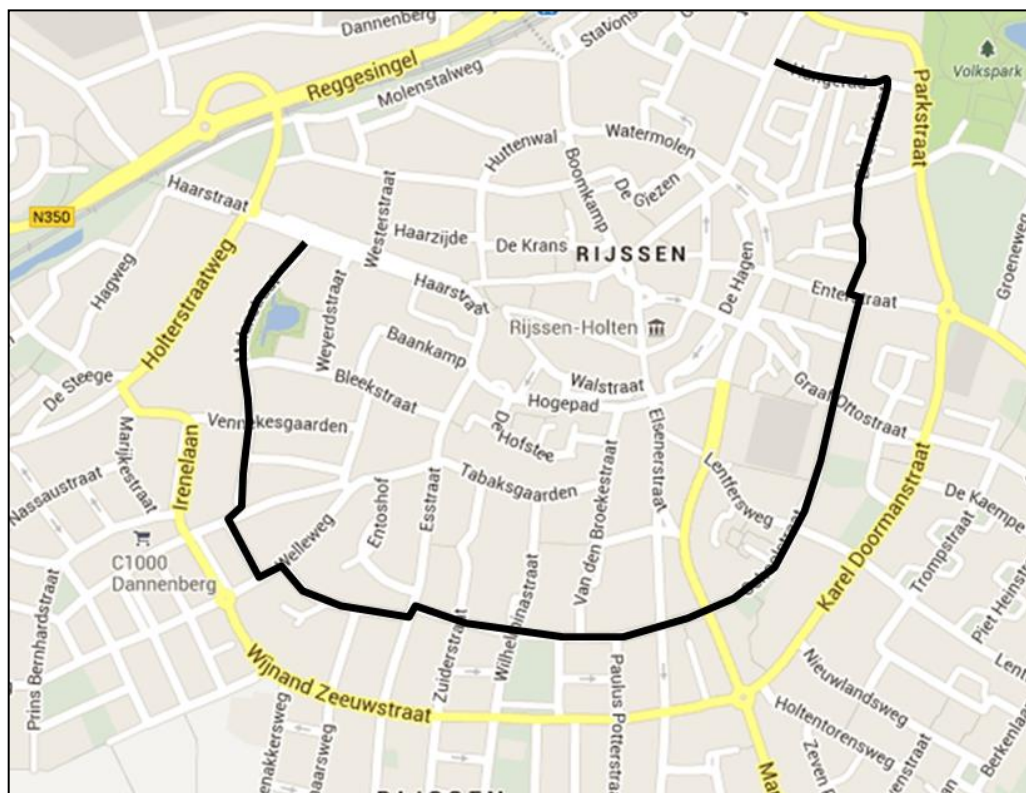
Maatregelen:

- de Haarstraat inrichten als plusroute met extra aandacht voor fietsveiligheid (koppelen aan herinrichting centrumring fase 1);
- verkenning starten naar de mogelijkheden voor een plusroute/fietssnelweg Rijssen-Wierden.

5.5 Extra fietsring

Op de buitenring in Rijssen zal het verkeer toenemen als gevolg van de herinrichting van de centrumring. De vraag is of het fiets- en autoverkeer dan nog gezamenlijk op de buitenring kan worden afgewikkeld of dat scheiding van fiets- en autoverkeer noodzakelijk is. Aangezien er geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad langs de buitenring is de logische optie om het fiets- en autoverkeer te scheiden ('ontvlechten'). Het fietsverkeer wordt dan een route geboden via het onderliggende wegennet (via de woonwijken/30-zones). Door ontvlechten wordt de kans op conflicten tussen beide vervoerswijzen verminderd. In het LTVV is de route via de Molenstraat-Margrietlaan-Graaf Adolfstraat-Hendrik Jan van Opstallstraat-Schoolstraat-Pottebakkerserf-Bloemstraat-Hangerad aangewezen als extra fietsring, zie figuur 5.3. In deze fietsvisie is deze route als secundaire fietsroute opgenomen in het hoofdfietsnetwerk. Bij reconstructiewerkzaamheden is overigens al voorgesorteerd op het beleid uit het LTVV.

Op de Graaf Adolfstraat en het westelijk deel van de Hendrik Jan van Opstallstraat is de rijbaan optisch versmald door fietssuggestiestroken. Dit verlaagt de snelheid van het autoverkeer en verhoogt de veiligheid van het fietsverkeer. Door deze inrichting/vormgeving consequent toe te passen op de overige wegvakken (bij toekomstige reconstructiewerkzaamheden) wordt de herkenbaarheid als fietsroute vergroot.

Maatregel: realiseren extra fietsring tussen buitenring en centrumring.

Figuur 5.3 Routing extra fietsring Rijssen

5.6 Fietsen centrum Rijssen

Rijssen heeft een levendig centrum met een aangenaam en historisch woonklimaat, een ruim en divers winkelaanbod en twee weekmarkten (maandag 8:00-13:00 uur, zaterdag 9:00-17:00 uur).

Het winkelerf (Haarstraat-Schild-Grotestraat) is ingericht als voetgangerszone om een veilig en rustig/verkeersluw winkelklimaat te kunnen bieden. Tussen 11:00 uur en sluiting van de winkels mag in de voetgangerszone niet worden gefietst (zie figuur 5.4). Tegelijkertijd is het centrumgebied een belangrijke schakel in het Rijssense fietsnetwerk. Door de korte fietsafstanden gaan veel inwoners op de fiets naar werk, school, sportvereniging en winkel. Dit blijkt ook uit het goede en drukke gebruik van de fietsenstallingen bij het station en in het centrum. Daarnaast zijn er een aantal doorgaande fietsroutes door het centrum: Elsenerstraat-Schild-Boomkamp naar het NS-station en bedrijventerreinen (De Mors/Plaagslagen), Haarstraat-Schild-Julianastraat naar scholengemeenschap Reggesteyn Pius X. Door het fietsverbod in het winkelerf wordt de fietsdoorstroming op de doorgaande routes en de fietsbereikbaarheid van de winkels beperkt. Dat is minder gewenst als we het fietsgebruik op de korte afstanden willen stimuleren. Het heeft alleen zin om het fietsen te verbieden als de omgeving daar aanleiding toegeeft (smal wegprofiel, hoge voetgangersintensiteit) en er goede alternatieve fietsroutes beschikbaar zijn. Voor een goed functionerend winkelcentrum is ook een goede fietsbereikbaarheid (met voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen) van belang. Fietsers zijn immers ook klanten. De opkomst van de elektrische fiets (als alternatief voor de auto op afstanden tot ca. 20 km) versterkt dit belang.

De feitelijke situatie in het winkelerf is dat de Haarstraat en de Grotestraat de echte winkelstraten zijn. Deze straten hebben een smal profiel met gevels/etalages dicht op de straat. Deze straten zijn het voetgangersdomein. Op het Schild en plein Hoge Wal (beiden ook onderdeel van de voetgangerszone) is er meer ruimte om voetgangers én fietsers te faciliteren. Het karakter van deze pleinen is anders dan die van de winkelstraten, maar zij vormen wel de schakels tussen deze winkelstraten en het winkelcentrum De Hoge Wal.

Plein Hoge Wal is een entreeplein met veel dynamiek. Voor veel fietsers is dit plein het einde (of het begin) van de fietsreis. Tevens is het plein Hoge Wal onderdeel van de alternatieve (oost-west) fietsroute via Rozengarde-Bouwstraat. Door het fietsverbod op plein Hoge Wal functioneert deze alternatieve route niet goed, waardoor veel fietsers alsnog door de Haarstraat fietsen. Het Schild is een belangrijke schakel voor het doorgaande fietsverkeer van en naar het NS-station en bedrijventerreinen. Dit plein biedt eveneens voldoende ruimte om ook fietsers te faciliteren.

Wanneer naar het verkeerskundige belang van de voetgangerszone wordt gekeken dan valt op dat er twee drukke voetgangersmomenten zijn (zie bijlage 2): donderdagavond (koopavond) en zaterdagmiddag. Op die momenten is de voetgangersintensiteit hoog en is een fietsverbod verdedigbaar (mits er alternatieve routes beschikbaar zijn). Op de andere momenten in de week zijn de voetgangersintensiteiten beduidend lager en is er in ieder geval op de pleinen voldoende ruimte om voetgangers én fietsers te faciliteren zonder dat dit afbreuk doet aan een veilig en rustig winkelklimaat.



Figuur 5.4 Huidige regime voetgangerszone

Voorgesteld wordt om de huidige lijn aan te houden ter bevordering van de fietsdoorstroming en fietsbereikbaarheid in het centrum van Rijssen:

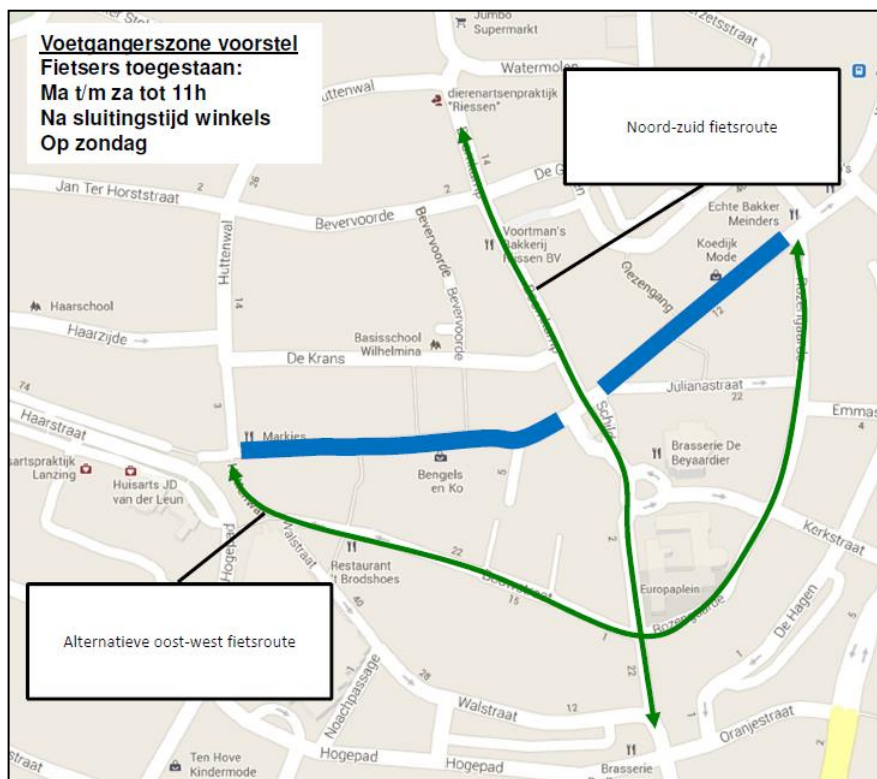
- in de winkelstraten Haarstraat en Grotestraat de huidige voetgangerszone (inclusief fietsverbod) in stand houden;
- het plein Hoge Wal (inclusief deel Huttenwal) en het Schild (inclusief deel Boomkamp) uit de voetgangerszone halen en hier een gesloten verklaring voor alle verkeer instellen, uitgezonderd fietsers, bevoorradend verkeer (tot 11:00 uur), houders gehandicapten parkeerkaart en bestemmingsverkeer Julianastraat;
- voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen in het centrum voor zowel kort parkeren (boodschappen doen) als lang parkeren (winkelen, horeca), zie verder paragraaf 7.1.2.

Met dit voorstel worden twee van de belangrijkste knelpunten opgelost:

- door het Schild uit de voetgangerszone te halen kan het fietsverkeer op de route Elsenerstraat-Schild-Boomkamp op een vlotte manier van en naar het NS-station en bedrijventerrein De Mors/Plaagslagen fietsen;
- door het plein Hoge Wal uit de voetgangerszone te halen kan de route via Kerkstraat-Rozengarde-Bouwstraat als alternatieve route fungeren voor de route Haarstraat-Schild-Julianastraat. Dit beperkt het fietsen door de Haarstraat.

Een andere mogelijkheid/optie is om de huidige voetgangerszone in stand te houden, maar het fietsverbod te beperken tot de koopavond (19:00-21:00 uur) en de zaterdag (11:00 uur - sluiting winkels). Dit betekent dat op andere momenten in de week fietsers gewoon door de voetgangerszone mogen fietsen. Deze mogelijkheid is ingrijpend voor het karakter en de beleving van de winkelstraten Haarstraat/Grotestraat en grijpt feitelijk terug op de verkeerssituatie van voor 2010. Dat is niet gewenst.

Maatregel: plein Hoge Wal en het Schild uit de voetgangerszone halen en voorzien van een gesloten verklaring voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers, bevoorradend verkeer (tot 11:00 uur), houders gehandicapten parkeerkaart en bestemmingsverkeer Julianastraat.



Figuur 5.5 Voorstel aanpassing voetgangerszone

5.7 Beheer en onderhoud fietsvoorzieningen

Voor de fietser is een goed beheer van het fietsnetwerk van groot belang. De fietser is in veel opzichten een kwetsbare verkeersdeelnemer. Hij of zij ondervindt meer hinder van bijvoorbeeld gladheid en vuil op de weg. Bovendien is een fietser gevoeliger voor sociale onveiligheid, omdat een beschermend omhulsel zoals een auto ontbreekt.

Bij de aanleg en het beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen gaat de gemeente Rijssen-Holten uit van de kwaliteitsnormen van het CROW. Er is gekozen voor kwaliteitsniveau B: sober en veilig, waarbij (lichte) oneffenheden op fietspaden en fietsstroken worden geaccepteerd. De meeste vrijliggende fietspaden zijn uitgevoerd in asfalt, het aantal fietspaden dat is voorzien van een tegelverharding is tot een minimum beperkt. Herbestrating na werkzaamheden wordt gebundeld en een keer per twee à drie maanden uitgevoerd. De hoofdfietsroutes in Rijssen en Holten zijn onderdeel van de gladheidbestrijding in de gemeente. Extra aandacht vanuit de aanleg en het beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur is nodig voor:



- de zogenaamde ‘varkensruggen’. Deze zorgen op een aantal rotondes voor een scheiding tussen het gemotoriseerde en het fietsverkeer. Veilig Verkeer Nederland geeft aan dat de varkensruggen vooral bij oudere fietsers tot een gevoel van onveiligheid en tot ongevallen leiden;
- het beheer en onderhoud van de fietstunnels in Rijssen en Holten. De fietstunnels worden door veel fietsers als sociaal onveilig ervaren. Schone tunnels met goed werkende verlichting kan het gevoel van sociale veiligheid vergroten. Prioriteit kan, gelet op de huidige staat van onderhoud, worden gelegd bij de fietstunnels in de Dorpsstraat in Holten en de Maximatunnel in Rijssen.

Maatregelen:

- **onderhoudsbeurt Maximatunnel (Rijssen) en fietstunnels Dorpsstraat (Holten);**
- **beheer en onderhoud fietsvoorzieningen inclusief oplossen kleine ergernissen via meldpunt.**

6. Fietsveiligheid

Doel: verhogen van de fietsveiligheid, zowel objectief als subjectief (beleving), op naar nul ernstige fietsslachtoffers in 2020!

Hoofdpijnen: een gecombineerde aanpak van het verbeteren van de (fiets)infrastructuur en verkeerseducatie (via het bestaande educatieprogramma).

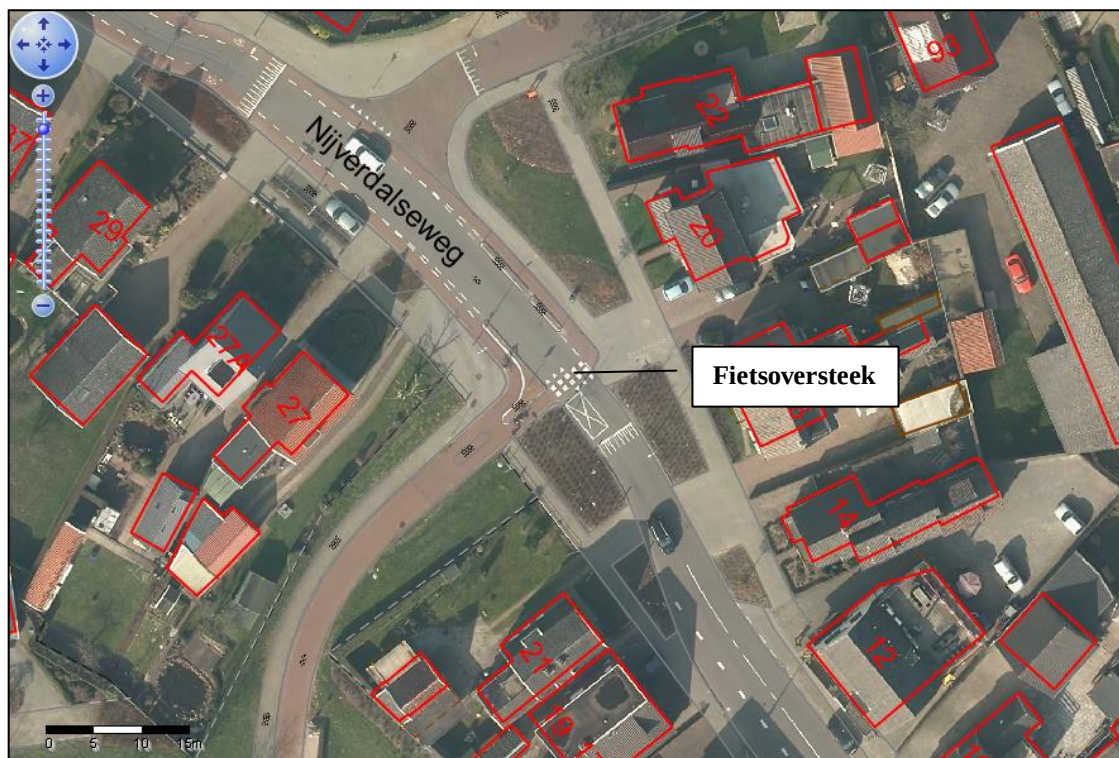
6.1 Onveilige locaties

Bij verkeersveiligheid kan onderscheid worden gemaakt in objectieve en subjectieve veiligheid. Bij objectieve veiligheid gaat het om harde getallen over geregistreerde ongevallen en ongevalslocaties. Bij subjectieve veiligheid bepaalt het gevoel van de gebruiker of een fietsroute of een kruispunt veilig is of niet. Omdat een gebruiker uiteindelijk op basis van zijn eigen beleving bepaalt of hij of zij de fiets pakt (en welke route wordt gebruikt), is de subjectieve verkeersveiligheid net zo belangrijk als de objectieve verkeersveiligheid. In het kader van de doelstelling 'nul ernstige fietsslachtoffers in 2017' pakt de gemeente Rijssen-Holtten alle onveilige locaties aan, objectief en subjectief.

Zoals aangegeven is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd van drie onveilige locaties: rotonde 'Otje van Potje' en fietsoversteek Nijverdalseweg in Rijssen en aansluiting Oranjestraat/Wansinkstraat in Holten. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor maatregelen om deze locaties fietsveiliger te maken. Het auditrapport is als bijlagenrapport bijgevoegd (Goudappel Coffeng, 2013).

Fietsoversteek Nijverdalseweg (Rijssen)

Het gaat om de oversteek van het fietspad Moddeweg met de Nijverdalseweg, zie figuur 6.1. Fietzers hebben hier voorrang op het autoverkeer. De oversteek is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in Rijssen. In de periode 2007-2011 zijn vijf ongevallen geregistreerd, waarvan vier letselongevallen (één ernstig). De algemene indruk is dat het een zeer verkeersonveilig punt is met veel ernstige conflictsituaties tussen automobilisten en fietsers. Het voorstel is om fietsers op deze fietsoversteek wel in de voorrang te houden, maar de fietsoversteek meer 'body' te geven door deze te verbreden en te voorzien van een middeneiland. Dit kan worden gecombineerd met een versmalling van de Nijverdalseweg tussen de fietsoversteek en de Reggesingel. Op deze manier valt de fietsoversteek meer op en is het autoverkeer af te remmen tot een veilige snelheid (< 30 km/uur).



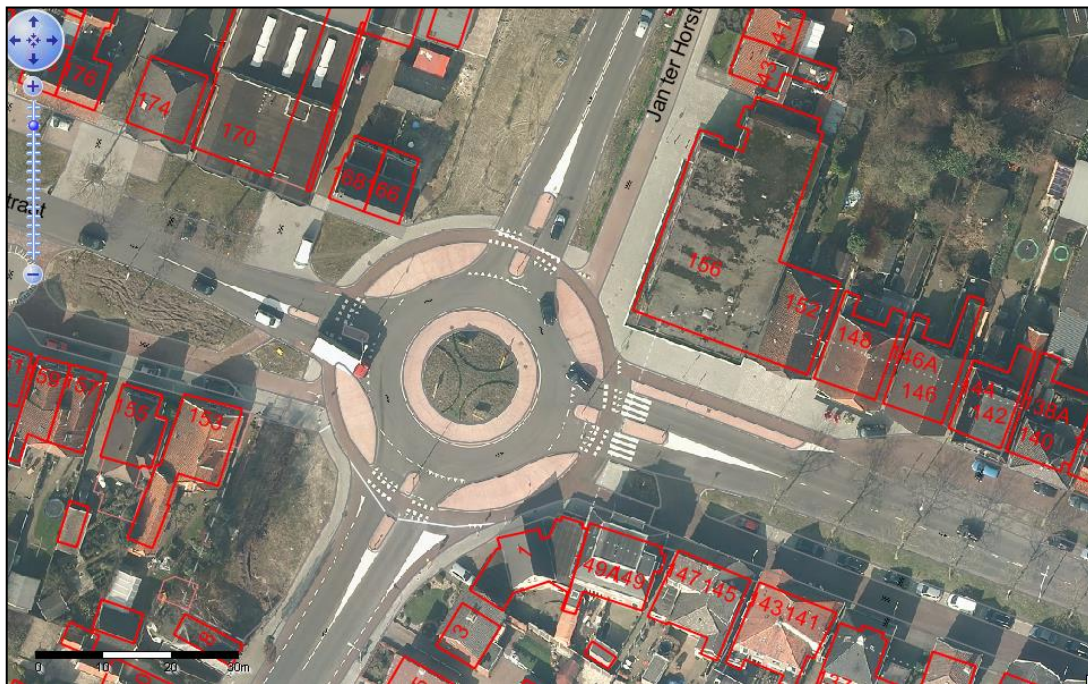
Figuur 6.1 Fietsoversteek Nijverdalseweg

Rotonde 'Otje van Potje' (Rijssen)

In de periode 2010–2011 zijn zes ongevallen geregistreerd. Alle uitsluitend met materiële schade. Opvallend is dat vier van de ongevallen hebben plaatsgevonden aan de zuidkant van de rotonde (Holterstraatweg).

De rotonde, zie figuur 6.2, is verkeerstechnisch goed ontworpen, maar ruim van opzet: een grote verkeersruimte, die kaal en 'stenig' oogt met lastige aansluitingen. De veiligheid op de rotonde voor het fietsverkeer wordt verhoogd door:

- de fietsoversteken meer op te laten vallen door ze verhoogd aan te leggen;
- waarschuwing- c.q. driehoeksmarkering op de Holterstraatweg/Verlengde Holterstraatweg;
- verhogen van het middeneiland op de rotonde door middel van hoge(re) beplanting;
- meer groen rondom de rotonde om het stenige karakter te verminderen;
- bij de westelijke aansluiting Haarstraat de kleine doorsteek van het fietspad naar de Haarstraat amoveren, dit verduidelijkt de verkeerssituatie;
- bij de oostelijke aansluiting Haarstraat zijn aanpassingen afhankelijk van de keuzen die worden gemaakt in het kader van de herinrichting centrumring/Haarstraat.



Figuur 6.2 Rotonde Otje van Potje

Haarstraat (Rijssen)

Tussen de rotonde Otje van Potje en het plein Hoge Wal rijden fietsers op de ventwegen langs de Haarstraat. Hier zijn een aantal knelpunten gesignaleerd:

- conflicten tussen fietsers op de ventwegen en auto's uit de zijwegen;
- de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers in de Haarstraat en in de bocht bij de Hogewal/Hogepad zijn niet duidelijk en daardoor onveilig. Veel fietsers gebruiken de zebra als oversteek van de oostelijke ventweg naar het plein Hoge Wal, deze is daar formeel niet voor bedoeld (er is een 'formele' fietsoversteek ter hoogte van huisnummer 83);
- de ventwegen langs de Haarstraat zijn voorzien van een klinkerverharding (oncomfortabel voor fietsers) en zijn relatief smal, wat gevaarlijke situaties oplevert in combinatie met geparkeerde auto's en fietsers in twee richtingen;



Het verbeteren van de fietsveiligheid op de Haarstraat is onderdeel van de herinrichting centrumring fase 1 (Haarstraat inclusief rotonde Otje van Potje-Hoge Pad-Oranjestraat). Uitgangspunt is dat de snelheid op dit deel van de centrumring wordt teruggebracht tot 30 km/uur. De keuze voor het fietsverkeer ligt vooral in de plek van fietsers in het profiel: op de hoofdrijbaan of op de parallelwegen (als in de huidige situatie). Een besluit over het voorkeursprofiel wordt eind 2013 genomen, zodat in 2014 met de uitvoering kan worden gestart.

Morsweg N347 (Rijssen)

Langs de N347 Morsweg ligt tussen de Maximatunnel en de Noordermorssingel een eenzijdig in twee richtingen te berijden fietspad. Op twee punten ervaren fietsers het fietspad als onveilig:

- de rotonde Morsweg-Nijverheidsstraat: afslaande (vracht)automobilisten verwachten geen fietsers uit twee richtingen. Dit zorgt regelmatig voor conflictsituaties;
- fietsers hebben over de hele lengte van het fietspad voorrang op het (vracht)autoverkeer, ook bij de verschillende aansluitingen. Uitzondering is de aansluiting Morsweg-Noordermorssingel, hier heeft het (vracht)autoverkeer voorrang en moeten fietsers wachten. Dit zorgt voor een onverwachte en onduidelijke verkeerssituatie.

Voor de N347 Morsweg wordt voorzien in een integrale aanpak, waarbij zowel de fietsveiligheid als de realisatie van de ontbrekende schakel is voorzien. Het gaat om de volgende maatregelen:

- een tweezijdig fietspad langs de Morsweg tussen Plaagslagen en Spoelerstraat (ontbrekende schakel, zie paragraaf 5.3);
- een rotonde bij de aansluiting Spoelerstraat-Morsweg-Noordermorssingel, om de verkeersafwikkeling te verbeteren en een veilige fietsoversteek in twee richtingen mogelijk te maken;
- enkelzijdig fietspad aan de westzijde van de Morsweg tussen Spoelerstraat en Nijverheidsstraat, vanaf de Nijverheidsstraat kunnen fietsers via het bestaande (tweerichtingen) fietspad langs de Morsweg naar het station/centrum of via de bestaande parallelweg naar de Dannenberg.



Figuur 6.3 Aanpak/maatregelen N347 Morsweg

Stationsstraat (Holten)

De Stationsstraat is onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Holten en de ontsluitingsweg voor het NS-station Holten. Ter hoogte van het NS-station geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. De huidige intensiteit op de Stationsstraat is 7.000 à 8.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen. Voor een 30 km/uur-weg (met auto's en fietsers gezamenlijk op de hoofdrijbaan) is dit te hoog. Fietsers en voetgangers ervaren dan ook vooral in de ochtendspits een moeilijke oversteekbaarheid van de Stationsstraat naar het NS-station. Oplossing van dit knelpunt is onderdeel van de Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant, zie figuur 6.4. In deze studie worden diverse varianten onderzocht die de verkeersdruk op de Stationsstraat verminderen en de oversteekbaarheid van de Stationsstraat verbeteren. Besluitvorming over deze verkeersstudie is voorzien in februari 2014.



Oranjestraat/H.J. Wansinkstraat (Holten)

Er is bij de afbuiging van het Wansinktracé gekozen voor een relatief grootschalige kruispuntoplossing: een afbuiging met een ruime boogstraal en een vrijliggend fietspad in de binnenbocht. Het kruispunt is (gegeven de gekozen basisvorm) verkeerstechnisch zorgvuldig vormgegeven. De fietsoversteek in de bocht is lastig, maar er is voldoende zicht en de snelheid van het autoverkeer is voldoende laag. Het gedrag van groepen middelbare scholieren laat zich naar verwachting niet met infrastructurele maatregelen sturen. Een alternatieve insteek is het realiseren van een fietsverbinding langs de westzijde van de Oranjestraat. Gezien de nadelen van een krap ingepast tweerichtingenfietspad in de bebouwde omgeving (krappe tussenbermen, onveilige oversteken vanuit erftoegangen) is een dergelijke aanpassing alleen wenselijk vanuit een grootschalige reconstructie en gecombineerd met een rechtstreekse verbinding naar de Schoolstraat-Pastoriestraat. Net voor het kruispunt maakt het fietspad langs de Oranjelaan een slinger rond de serre van Armans Eetcafé. Het is aan te bevelen de markering van deze slinger te verbeteren om de slinger ook voor slechtziende fietsers geschikt te maken. Ook andere fietsers hebben daar baat bij.



Maatregelen:

- **aanpak rotonde Otje van Potje, fietsoversteek Nijverdalseweg en N347 Morsweg;**
- **fietsveiligheid Stationsstraat (Holten) en Haarstraat (Rijssen) meenemen in plannen voor herinrichting stationsomgeving Holten en herinrichting centrumring Rijssen.**

6.2 Schoolomgevingen

Een veilige inrichting van de schoolomgeving wordt steeds belangrijker. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Om dit te realiseren zullen de wijk scholen via veilige school-thuis- fietsroutes bereikbaar moeten zijn. Door de zichtbaarheid van scholen te vergroten, de omgeving herkenbaar te maken en weggebruikers te vragen hun snelheid aan te passen is het mogelijk om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken. In Holten zijn alle (basis)schoolomgevingen ingericht volgens de 'Julie-methode' (zie foto). In Rijssen moeten nog een aantal schoolomgevingen als zodanig worden ingericht.

'Julie' is vooral bedoeld voor scholen in opvallende 30-zones. Het doel is om met minimale ingrepen het maximale resultaat te behalen.

Voor de inrichting van schoolomgevingen zijn geen financiële middelen gereserveerd. De inrichting van schoolomgevingen lift mee met andere projecten, zoals de reconstructie of nieuwbouw van scholen.



Het Twents Verkeersveiligheidslabel (TVL) is een waardering voor basisscholen die op een actieve manier bezig zijn met verkeersveiligheid. Voor de invoering van dit label in meerdere Twentse gemeenten loopt op dit moment een proef in Enschede. Het label wordt toegekend aan scholen die een actieve rol spelen in het bevorderen van de verkeersveiligheid, zowel in het onderwijsprogramma als in de directe schoolomgeving.

Maatregel: inrichten fietsvriendelijke schoolomgevingen (bij nieuwbouw scholen en/of reconstructie wegen).

6.3 Enkelvoudige fietsongevallen

Uit ziekenhuisregistraties blijkt dat 60% van alle ernstige verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. Jaarlijks worden veel fietsers na enkelvoudige fietsongevallen behandeld op de Spoedeisende Hulp. Oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen zijn gerelateerd aan gladheid, slechte zichtbaarheid, de staat van het wegdek (gaten, kuilen, hobbels etc.) en botsingen met paaltjes of wegversmallingen. Hoewel er voor Rijssen-Holten geen specifieke cijfers ten aanzien van enkelvoudige fietsongevallen beschikbaar zijn, mag worden verondersteld dat de landelijke trend van toename van enkelvoudige fietsongevallen ook in Rijssen-Holten van toepassing is. De aanpak van enkelvoudige fietsongevallen is dan ook een belangrijk onderdeel van het verhogen van de fietsveiligheid in de gemeente Rijssen-Holten.

De aanpak richt zich in eerste instantie op:

- Het verwijderen van overbodige fietspaaltjes en het markeren van de noodzakelijke fietspaaltjes. Hierbij geldt de kanttekening dat door de gemeente Rijssen-Holten in principe al zeer terughoudend wordt omgegaan met het plaatsen van paaltjes. Tijdens het strooiseizoen worden de meeste paaltjes verwijderd, zodat de strooimachines de fietsenpaden kunnen strooien en/of vegen. Momenteel worden door een aantal gemeenten proeven uitgevoerd met ribbelmarkering en botsvriendelijke en/of overrijdbare paaltjes. De resultaten van deze proeven worden in de loop van 2013 verwacht. Landelijk moet dit leiden tot een helder keuzeschema dat aangeeft of überhaupt een fietspaaltje nodig is en zo ja, waaraan plaatsing dan moet voldoen. Dit keuzeschema kan door ons worden gebruikt om het paaltjesbestand in Rijssen en Holten kritisch tegen het licht te houden.
- Binnen de bebouwde kom zijn de meeste fietspaden verlicht (direct) of indirect via de verlichting van de hoofdrijbaan. In het buitengebied wordt terughoudend omgegaan met openbare verlichting (handhaven van duisternis als omgevingskwaliteit). Dit betekent wel dat de zichtbaarheid op fietspaden in het buitengebied vaak minimaal is. Alleen fietsverlichting is meestal niet voldoende voor een goede zichtbaarheid van het fietspad. Door het aanbrengen van kantmarkering (belijning) wordt de zichtbaarheid vergroot. In beginsel wordt dit alleen gedaan op (potentieel) onveilige locaties zoals kruisingen, oversteken, bij asverspringingen etc..



Maatregelen:

- **aanpak fietspaaltjes: verwijderen overbodige paaltjes, markeren noodzakelijke paaltjes;**
- **markering/belijning op fietspaden in het buitengebied (gevaarlijke locaties).**

6.4 Gedragsbeïnvloeding

Een belangrijke manier om het aantal verkeersdoden en gewonden te beperken, is via gedragsbeïnvloeding. Doelgroepengerichte communicatie, voorlichting en handhaving werkt preventief. Via een intentieverklaring heeft de gemeente Rijssen-Holten (samen met de andere gemeenten in Overijssel) zich verplicht om jaarlijks minstens 2 euro per inwoner te besteden aan niet-infrastructurele verkeersveiligheid. Dit is inclusief de subsidie van Regio Twente, die meestal 75% bedraagt. Ieder jaar (medio oktober) stelt de gemeente het jaarlijkse subsidieprogramma samen, waarbij de focus ligt op jonge fietsers (4-12 jaar basisonderwijs en 12-16 jaar voortgezetonderwijs) en oude fietsers (60+ jaar).



Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO) ontwikkelt voor alle leeftijdscategorieën voorlichting- en educatieprojecten. Voorbeelden van projecten die in Rijssen-Holten worden uitgevoerd zijn:

- 4-12 jaar: Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL), dode hoek (praktijkles gericht op inzichtelijk maken van dodehoekproblematiek), verkeersexamen (fietsexamen, theorie en praktijk), verkeersouders (waaronder het uitvoeren van een jaarlijkse fietscontrole).
- 12-16 jaar: verkeersmarkt, verkeer-in-zicht (waarbij scholieren o.a. verkeerssituaties op hun thuis-schoolroutes filmen) en fiets4safe (gericht op jonge fietsers).
- 60+ jaar: fietsvaardigheidstraining. Dit project wordt verzorgd door de Fietsersbond en richt zich vooral op de elektrische fiets (zie kader). Voor 2013 wordt dit project aangeboden via het activiteitenprogramma van St. Ouderen Rijssen-Holten (2013).

Maatregel: verkeerseducatie gericht op een doelgroepenbenadering, met extra aandacht voor de focusgroepen 16/17 jaar en 70+ jaar.

Feiten over de elektrische fiets

Het aantal elektrische fietsen neemt snel toe. Er zijn hoge verwachtingen van de bijdrage die de e-fiets kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen. Aan de andere kant vrezen sommigen dat de e-fiets kan leiden tot meer verkeersonveiligheid en minder lichaamsbeweging. Het Fietsberaad heeft op basis van gegevens uit de boardcomputers van 150.000 e-fietsen (beschikbaar gesteld door de Accell Group) de belangrijkste feiten rond e-fietsen op een rij gezet. Deze 'e-fietsfeiten' zijn gepubliceerd in Fietsberaadpublicatie nr. 24 ('Feiten over de elektrische fiets'). De belangrijkste conclusies zijn hieronder op een rij gezet.

- Nederland telt ongeveer 1 miljoen e-fietsbezitters. Vijf procent van de Nederlanders bezit een elektrische fiets, vrouwen van middelbare leeftijd en 60+-ers zijn in de meerderheid.
- De verwachting is dat het aantal e-fietsen (in de huidige uitvoering) binnen vijf jaar zal groeien tot circa 2 miljoen stuks en daarna vrij constant blijft.
- Een e-fietsbezitter legt gemiddeld 31 kilometer per week af op de e-fiets. Dat is veel meer (een factor 1,7) dan de gewone fietsenbezitter.
- De gemiddelde kruissnelheid van de gehele populatie e-fietsbezitters is circa 18,7 kilometer per uur. Dit is slechts een fractie hoger dan de kruissnelheid van gewone fietsers (ca. 18 km/uur). Het lijkt erop dat de snelheidsverschillen op het fietspad eerder kleiner dan groter zijn geworden door de introductie van de e-fiets. Dankzij de e-fiets kunnen meer fietsers het gemiddelde tempo aanhouden. Het aantal inhaalbewegingen en onderlinge conflicten neemt af.
- Jaarlijks worden in heel Nederland ruim 9.000 e-fietsers behandeld op de Spoed Eisende Hulp (SEH), waarvan een kwart in het ziekenhuis moet blijven (situatie 2011/2012).
- De ongevallencijfers van e-fietsers jonger dan 60 jaar geven geen reden tot extra zorg (naast de aandacht die in ieder geval gewenst is voor de veiligheid van fietsers).
- Vanaf 60 jaar neemt het letselrisico per e-fietskilometer wel snel toe, zowel absoluut als in vergelijking tot de gewone fiets. Dat geldt in versterkte mate voor vrouwen.
- Er lijkt sprake van een stapeling van risicofactoren. Voor fietsers geldt in ieder geval dat het risico op hogere leeftijd snel toeneemt, vooral voor vrouwen. Daar bovenop is bij e-fietsers dit verband tussen letselrisico, geslacht en leeftijd nog sterker. Er zijn twee verklaringen: oudere e-fietsers zijn kwetsbaarder dan ouderen op de gewone fiets en het extra gewicht van de e-fiets.

7. Fietsparkeren

Doel: voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen bij de winkelcentra, NS-stations en bushaltes.

Hoofdpijnen:

- In de winkelcentra een goede mix van voorzieningen voor kort en lang parkeren. Bij kort parkeren de nadruk op korte loopafstanden en voldoende ruimte om de fiets op de standaard neer te zetten. Bij lang parkeren de nadruk op kwaliteit: de fiets stevig kunnen wegzetten, goede aanbindmogelijkheden, overkapping en eventueel extra voorzieningen in de vorm van oplaadmogelijkheden voor e-fietsen. (Iets) langere loopafstanden zijn door de langere tijdsduur van het stallen en de extra kwaliteit die wordt geboden acceptabel.
- NS-stations: voldoende capaciteit (acceptabele bezettingsgraad van 80%, rekening houdend met het eenvoudig vinden van een plek vinden en opvang van enige groei in het fietsgebruik), korte loopafstanden naar de perronopgang en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen (aanbindmogelijkheden en overkapping). Uitvoering conform programma van eisen ProRail (beheerder van de stationsstallingen). Een gemeentelijke aanpak van weesfietsen/fietswrakken is onderdeel van de financieringsvoorwaarden uit het Actieplan fietsparkeren.
- Bushaltes: voldoende ruimte om fiets op de standaard te stallen.

7.1 Fietsparkeren bij winkels en publieke instellingen

7.1.1 Algemeen

Bij winkels en voorzieningen waar men in de regel doelgericht naar toe gaat en kort verblijft, zijn op verschillende plaatsen kleinschalige stallingsvoorzieningen nodig. Hiervoor geldt het criterium dat gebruiksgemak belangrijker is dan antidiefstal. De traditionele wielklemmen en/of 'nietjes' zijn hiervoor in principe voldoende. Eisen ten behoeve van het gebruiksgemak zijn dat de stallingen zo dicht mogelijk bij de winkels liggen en dat er voldoende ruimte is tussen de klemmen onderling (vooral bij supermarkten). Daarnaast zijn er één of meer centrale locaties nodig die goed aansluiten op de belangrijke fietsroutes en waar men de fiets voor langere tijd kan en wil stallen. Deze stallingsvoorzieningen zijn meer gericht op het winkelend publiek dat langere tijd in het centrum verblijft. Deze fietsparkeervoorzieningen hebben aanbindmogelijkheden, fietsen kunnen stevig worden weggezet en zijn eventueel bewaakt of onder toezicht en/of overkapt. In zowel Rijssen als Holten ontbreekt een dergelijke voorziening. Gelet op de langere verblijfsduur en de hogere kwaliteit mogen de loopafstanden tot de winkels iets langer zijn.

7.1.2 Winkelcentrum Rijssen

In het winkelcentrum in Rijssen zijn er drie opgaven:

1. het (beter) ordenen van het korte fietsparkeren op plein Hoge Wal;
2. het toevoegen van een voorziening voor het lange fietsparkeren;
3. het voorzien in voldoende fietsparkeergelegenheid op het nieuwe plein Tusveld;
4. extra nietjes in oostelijk deel Grotestraat.

Plein Hoge Wal

De Hoge Wal is een plein met veel dynamiek. Er is veel beweging, veel levendigheid. Het plein is te typeren als een entreeplein: hier 'begint' de stad en/of de route naar huis. Het fietsparkeren is onderdeel van deze entree. Op het plein is voldoende ruimte om het fietsparkeren in te passen en tegelijkertijd de verblijfskwaliteit van het plein te vergroten. De herinrichting van de centrumring fase 1 (Haarstraat-Hogepad-Oranjestraat) biedt de mogelijkheid om de inrichting van het plein opnieuw vorm te geven en meer aandacht te besteden aan de ordening van het fietsparkeren. Uitgangspunten voor het fietsparkeren in het ontwerp zijn:

- een ruimtebeslag voor 160 gestalde fietsen, dit is voldoende om te voorzien in de normale stallingsbehoefte;
- duidelijk onderscheid maken in de 'lopers' voor fietsers en voetgangers (waar gestalde fietsen hinderlijk en gevaarlijk kunnen zijn) en de plekken waar fietsen gestald mogen worden (rekken, nietjes en eventueel parkeervakken), zie ter illustratie figuur 7.1;



- er zullen altijd hoekjes op het plein overblijven waar fietsen op drukke momenten alsnog worden gestald, dit kan een wat rommelig beeld geven, maar zolang fietsen daar niet hinderlijk of gevaarlijk staan is dat geen probleem.
- op grond van de plaatselijke APV is het mogelijk om hinderlijk en/of gevaarlijk gestalde fietsen te verwijderen. Dit is echter een middel dat met de nodige voorzichtigheid en alleen bij structurele problemen/overlast moet worden ingezet.



Figuur 7.1 Voorbeelden van fietsparkeervakken (bron: inspiratieboek fietsparkeren gemeente Utrecht)

Voorziening voor langparkeren

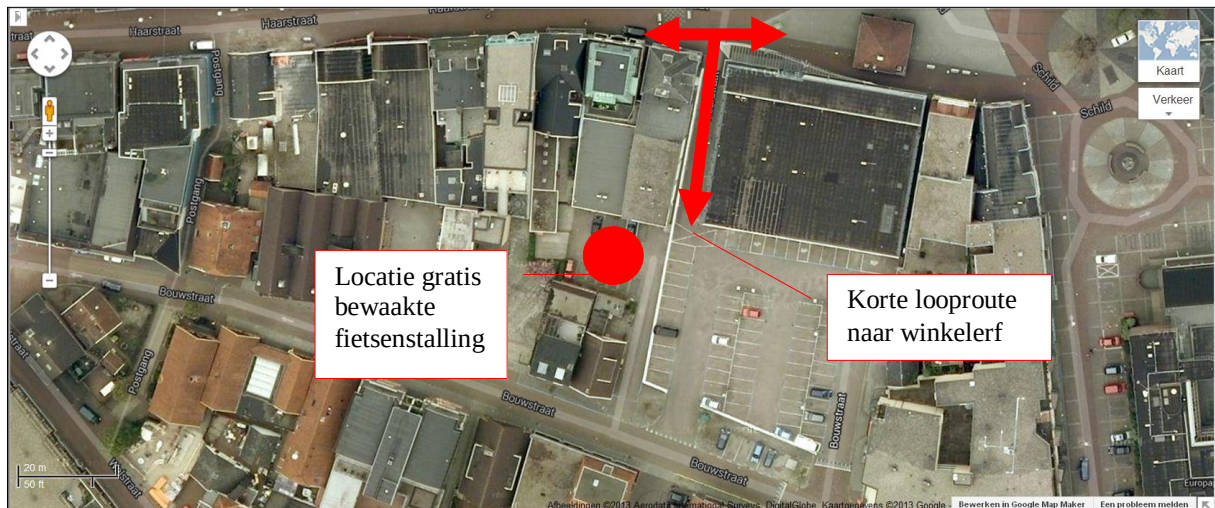
Een voorziening voor lang parkeren ontbreekt in het winkelcentrum van Rijssen. Een dergelijke voorziening is om een aantal redenen interessant:

- beperken van fietsdiefstal in het winkelcentrum; de Haarstraat, Hoge Pad en Boomkamp staan in de top 10 van diefstal 'hotspots' (zie ook paragraaf 3.4);
- er komen steeds meer dure fietsen (o.a. elektrische fietsen), bezoekers willen deze veilig kunnen stallen;
- een dergelijke voorziening is - naast het gratis autoparkeren - een extra troef in de ambitie om de positie van Rijssen als regionale winkelkern te verstevigen. Veel omliggende kernen (Nijverdal, Wierden, Enter, Goor) liggen op afstanden die goed te doen zijn met de elektrische fiets (ca. 15 km);
- verminderen van het aantal gestalde fietsen op plein Hoge Wal, dit biedt op het plein Hoge Wal (extra) ruimte aan winkeliers (terrassen, evenementen).

Voorwaarde voor een dergelijke voorziening is dat kwaliteit moet worden geboden:

- herkenbaar;
- dicht bij de winkelstraten;
- gratis bewaakt (want het autoparkeren is ook gratis);
- voorzien van rekken met goede aanbindmogelijkheden;
- eventueel overkapt en met oplaadmogelijkheden voor e-fietsen.

Een ideale locatie is het parkeerterrein Bouwstraat, zie figuur 7.2. Dit parkeerterrein sluit goed aan op de winkelstraten en ligt in de nabijheid van plein Hoge Wal. Dit betekent wel dat op dit parkeerterrein een aantal autoparkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Bij een fietsenstalling van ca. 50 plaatsen gaat het om ca. 5 parkeerplaatsen, dat is een relatief beperkt aantal. In het ontwerp van de centrumring fase 1 is voorzien in een uitbreiding van het parkeerareaal langs het Hogepad, dit compenseert het verlies van parkeerplaatsen op het parkeerterrein Bouwstraat. Het effect op de parkeerbalans voor het centrum is in dat geval minimaal. Voorgesteld wordt om een gratis bewaakte stalling als kleinschalig experiment/proef te starten voor een periode van 3 maanden om de behoefte aan een dergelijke voorziening te peilen. Om de exploitatiekosten laag te houden kan de bewaking en/of het toezicht worden verzorgd door medewerkers van de sociale werkplaats. Dit biedt de mogelijkheid voor mensen met een uitkering om weer aan het werk te gaan.



Figuur 7.2 Mogelijke locatie gratis bewaakte fietsenstalling op parkeerterrein Bouwstraat

Plein Tusveld

In het ontwerp van het centrumplan Tusveld, zie figuur 7.3, is voorzien in een (in pandige) stallingsruimte voor bewoners en medewerkers van de commerciële ruimten. Het Oversticht heeft onderzoek gedaan naar de inrichting van het plein voor het nieuwbouwcomplex. Daarbij is ook gekeken naar de samenhang met het Europaplein en plein Schild. Bij de stedenbouwkundige uitgangspunten is rekening gehouden met fietsparkeren (realiseren openbare stallingsplaatsen voor bezoekers). Er zijn geen aantallen genoemd, aangezien de exacte invulling van de commerciële ruimten nog niet bekend is. Mogelijke locaties voor het fietsparkeren zijn aan de rand van het plein of op de hoek Kerkstraat/Rozengarde (naast de ingang van de fietsenkelder van het gemeentehuis).



Figuur 7.3 Illustratie nieuwbouwplan Tusveld

Extra nietjes Grotestraat en Elsenerstraat

De nietjes in de Haarstraat en Grotestraat functioneren goed. Ze hebben een structurerende werking. Fietsen worden tegen of rondom de nietjes gestald. Dit voorkomt dat fietsen (hinderlijk) voor de ingang van de winkels staan. In het oostelijk deel van de Grotestraat (vanaf de Xenos tot aan Vögele/pizzeria) en in de Elsenerstraat staan weinig tot geen nietjes. Fietsen worden daar vaker voor de etalage en/of de ingang van de winkel gestald. Ook andere straatmeubilair (bankjes, afvalbakken) wordt gebruikt om fietsen tegen aan te zetten. Door extra nietjes te plaatsen wordt dit voorkomen.

7.1.3 Winkelcentrum Holten

In het kader van de verkeersluwe herinrichting van de Dorpsstraat/Smidsbelt ('Een nieuw hart voor Holten') wordt voorzien in voldoende stallingscapaciteit voor fietsen. Een clustering van fietsenrekken is voorzien op de Smidsbelt, langs de verbinding voor langzaam verkeer tussen Smidsbelt/Dorpsstraat en NS-station en bij plan Nijhuis, zie figuur 7.4.



Figuur 7.4 Heerlijk Holten/Een nieuw hart voor Holten

Maatregelen:

- **fietsparkeren plein Hoge Wal Rijssen uitwerken in ontwerp centrumring fase 1;**
- **proef gratis bewaakte stalling centrum Rijssen (beoogde locatie: parkeerterrein Bouwstraat);**
- **voldoende fietsenstallingen realiseren bij plein Tusveld in Rijssen;**
- **extra nietjes in Grotestraat en Elsenerstraat in Rijssen;**
- **voldoende fietsenstallingen realiseren in het kader van 'Nieuw hart voor Holten'.**

7.2 Fietsenstallingen bij NS-stations en bushaltes

Bij NS-stations en bushaltes heeft de aanwezigheid van voldoende en goede stallingsmogelijkheden een relatief grote invloed op het gebruik van de fiets. Daarnaast blijkt het ook een positief effect te hebben op het gebruik van het openbaar vervoer (trein en bus). Antidiefstal, het voorkomen van beschadigingen en bescherming tegen weersinvloeden (fietsen worden immers langere tijd gestald) zijn belangrijke eisen aan fietsparkeergelegenheden bij stations en bushaltes. Zowel uit de enquête als uit het overleg met de klankbordgroep blijkt dat het veilig stallen van de fiets vooral bij de NS-stations een belangrijk aandachtspunt is. ProRail is beheerder van de stationsstallingen. Aanpassingen aan de stationsstallingen zal in overleg met ProRail moeten gebeuren. De aanpak van weesfietsen/fietswrakken is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van stationsstallingen en financieringsvoorwaarde in het landelijke Actieplan Fietsparkeren.

NS-station Holten

In het kader van de eerste tranche van het Rijksprogramma 'Ruimte voor de fiets' is de capaciteit van het NS-station Holten in 2009 uitgebreid naar totaal 360 onbewaakte plaatsen en 20 fietskluizen (aan de voor- en achterkant van het NS-station). De stalling is, conform de catalogus van ProRail, uitgerust met aanbindmogelijkheden voor fietsen (dit biedt betere bescherming tegen fietsendiefstal) en een overkapping (dit biedt extra stallingskwaliteit voor de gebruiker). Uit tellingen van de gemeente en van ProRail blijkt dat de capaciteit van de stalling nu al aan haar grenzen zit.



Dit heeft te maken met de forse groei van het treingebruik en een groei van de fiets als voor- en natransportmiddel van de trein. Dit is overigens een landelijke trend.

De huidige stallingsbehoefte is ca. 460 plaatsen. Volgens de prognosecijfers van ProRail is de stallingsbehoefte in 2020 ca. 600 plaatsen. Hierbij is rekening gehouden met een verdere groei van het treingebruik en van de fiets in het voor- en natransport en van frictieleegstand (ca. 20%). Het betreft wel een maximaalscenario, aangezien niet bekend is welke effecten een eventuele afschaffing van de OV-studentenkaart heeft op het trein- en fietsgebruik.

De uitbreiding van de fietsenstalling is onderdeel van de 0-plusvariant/stationsomgeving. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een stapsgewijze uitbreiding van de fietsenstalling. Er zijn ca. 500 stallingsplaatsen in het ontwerp opgenomen, maar er is ruimte om door te groeien naar ca. 600 plaatsen. Tevens is voorzien in de plaatsing van zes kluizen voor OV-fiets (zie paragraaf 7.4).

NS-station Rijssen

Bij het NS-station in Rijssen zijn 890 onbewaakte stallingsplaatsen en 12 fietskluizen. De fietsenrekken zijn door de gemeente geplaatst en niet voorzien van een overkapping en aanbindmogelijkheden. Dit wijkt af van de kwaliteitsnormen van ProRail en het fietsparkeur (zie paragraaf 7.3).

Uit tellingen van de gemeente en van ProRail blijkt dat in de huidige stallingsbehoefte wordt voorzien. Door de relatief lange loopafstanden naar het perron is de druk op de voorste stallingsplaatsen hoog en worden veel fietsen fout geparkeerd (o.a. in de Maximatunnel).



In de prognosecijfers van ProRail is voor 2020 voorzien in een uitbreiding naar 1.300 plaatsen. Hierbij is ook rekening gehouden met opvang van de stallingscapaciteit van de bushalte bij het NS-station. Er wordt rekening gehouden met de plaatsing van zes tot acht OV-fietskluizen op station Rijssen (zie paragraaf 7.4).

De uitbreiding van de stallingscapaciteit op de stations Holten en Rijssen wordt voor 50% gefinancierd uit de tweede tranche van het Rijksprogramma 'Ruimte voor de fiets'. Regio Twente subsidieert 75% van de begrote kosten welke niet door het Ministerie van Infrastructuur en Mobiliteit/ProRail worden vergoed. Deze subsidie geldt alleen voor uitbreidingsprojecten, niet voor vervangingsprojecten.

Handhaving en aanpak weesfietsen en fietswrakken

Een absolute randvoorwaarde voor het goed functioneren van de stationsstallingen is dat er op regelmatige basis handhaving plaatsvindt in de vorm van een controle op weesfietsen en/of fietswrakken. Van stationsstallingen in grotere steden is bekend dat de capaciteit tot 30% kan worden ingeperkt als gevolg van weesfietsen en fietswrakken. Hoewel het niet de verwachting is dat deze situatie zich voordoet op de stations in Rijssen en Holten is het wel zinvol dat de gemeente Rijssen-Holten op regelmatige basis controles uitvoert. Hiervoor moet een gemeentelijke aanpak weesfietsen/fietswrakken worden ontwikkeld. Het uitvoeren van controles op weesfietsen/fietswrakken is gekoppeld aan de financieringsvoorwaarden van het Actieplan Fietsparkeren (ProRail).

Bushaltes

Het gebruik van fietsenstallingen bij bushaltes is minder dan bij de NS-stations. Vaak zijn er ook geen specifieke stallingsvoorzieningen beschikbaar bij de bushaltes, maar is er wel voldoende ruimte om de fiets op de standaard te parkeren. Er is één bushalte waar in ieder geval een tekort aan stallingsruimte is geconstateerd. Het betreft de bushalte 'scholengemeenschap' aan De Stroekeld in Veeneslagen (Rijssen). Deze bushalte wordt vooral benut door scholieren die (met besloten vervoer) naar scholengemeenschap Jacobus Fruytier in Apeldoorn reizen. Er is ruimte om 20 fietsen te stallen; op het piekmoment waren er 50 fietsen geparkeerd (deels op het grasveld naast de bushalte).



Rekening houdend met een beperkte overcapaciteit moet de stallingscapaciteit bij deze bushalte worden uitgebreid met ca. 35 plaatsen. Er is voldoende ruimte om dit aantal te realiseren.

Maatregelen:

- **uitbreiden stallingscapaciteit NS-stations Holten en Rijssen (in overleg met ProRail);**
- **uitbreiden stallingscapaciteit bushalte ‘scholengemeenschap’ aan De Stroekeld (Rijssen);**
- **gemeentelijke aanpak weef fietsen en fietswrakken.**

7.3 Kwaliteitseisen langparkeren

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het belangrijk een goede kwaliteit aan fietsparkeersystemen aan te bieden. Fietsdiefstal is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De angst voor fietsdiefstal maakt dat mensen de fiets minder vaak gebruiken en vaker op een kwalitatief mindere fiets rijden. Uit onderzoek blijkt dat fietsers zelf een voorziening tegen fietsendiefstal de belangrijkste eis aan een fietsparkeersysteem vinden. In de basis volgt de gemeente Rijssen-Holten bij lang parkeren de kwaliteitseisen van de Stichting FietsParKeur die speciaal is opgericht om de kwaliteit van de fietsenstallingen in Nederland te verbeteren. Kwaliteitseisen zijn onder andere het gemak bij het plaatsen en vastzetten van een fiets, een minimale kans op schade aan de fiets en kraakbestendigheid. De stationsstalling in Holten voldoet aan de eisen van het FietsParKeur, de stationsstalling in Rijssen niet. Hier ontbreken goede aanbindmogelijkheden en een overkapping.

Maatregel: FietsParkeur hanteren als kwaliteitslabel voor fietsenstallingen voor lang parkeren.

7.4 OV-fiets

OV-fiets is een huurfiets voor het laatste deel van de trein- of busreis. Het gaat dan om de rit van het station of de bushalte naar de eindbestemming. Sinds 2008 is OV-fiets onderdeel van NS. OV-fiets kan op 230 locaties in Nederland worden gehuurd. In Twente is OV-fiets beschikbaar op de NS-stations van Goor, Delden, Almelo, Vriezenveen, Hengelo, Enschede-Drienerlo en Enschede.



Het gebruik van OV-fiets is de afgelopen jaren sterk toegenomen: van 11.000 abonnees en 100.000 ritten in 2004 naar 100.000 abonnees en 1.000.000 ritten in 2011. Voor de gemeente Rijssen-Holten is OV-fiets een meerwaarde in de zakelijke en recreatief-toeristische bereikbaarheid. De bedrijventerreinen (De Mors/Plaagslagen in Rijssen, Vletgaarsmaten in Holten), winkelcentra en Nationaal Park Sallandse Heuvelrug liggen immers op korte fietsafstand van de NS-stations.

Op basis van het aantal in- en uitstappers op stations Holten en Rijssen adviseert OV-fiets 6 OV-fietskluizen op station Holten en 6 tot 8 OV-fietskluizen op station Rijssen. Het is mogelijk om leegstaande c.q. niet verhuurde kluizen om te bouwen naar OV-fietskluizen. Dat is goedkoper dan het plaatsen van nieuwe OV-fietskluizen. De plaatsing van OV-fietskluizen wordt gecombineerd met de uitbreiding van de stallingscapaciteit op de stations in Holten en Rijssen.

Met Regio Twente zijn afspraken gemaakt over de cofinanciering van de OV-fietskluizen (subsidiebijdrage 75%).

Maatregel: implementeren OV-fiets op NS-stations Holten en Rijssen.

7. Communicatie

Doel: het creëren van een aangenaam fietsklimaat en een positieve beeldvorming van de fiets als snel, plezierig en schoon vervoermiddel.

Hoofdpijnen:

- De fietsboodschap combineren met milieu, verkeersveiligheid en infrastructuur. Door verschillende invalshoeken kunnen diverse doelgroepen aangesproken worden om mee te werken aan de campagne.
- Werk kleinschalig met lokale boodschappers. Boodschappen komen beter over en worden eerder overgenomen wanneer zij gebracht worden door een betrouwbare brenger.
- Sluit aan bij (bestaande) maatschappelijke structuren, zoals lokale krant/radio, bibliotheek, lokale evenementen, sportverenigingen etc.
- Sluit aan bij waarden, normen en opvattingen van doelgroepen. Praat met de doelgroep: wat is hun betrokkenheid, wat is de gezamenlijke probleemdefinitie en waarmee bereiken we ze?

7.1 Informatievoorziening

Inwoners en bezoekers moeten eenvoudig informatie kunnen vinden over fietsvoorzieningen, promotieacties, fietsprojecten, et cetera. Dit kan via de bestaande communicatiekanalen, zoals huis-aan-huisbladen en de gemeentelijke website, maar ook via social media als facebook en twitter. Door uitgebreid te communiceren over fietsprojecten weten inwoners wat er gaande is. Een ander belangrijk moment is de afronding van werkzaamheden. Het opleveren van een fietsroute kan bijvoorbeeld een goede aanleiding zijn om het gebruik van die route te promoten. Onderdeel van de informatievoorziening is tevens een duidelijke plek waar mensen hun vragen en klachten over het fietsen in Rijssen en Holten kwijt kunnen. Voor bijvoorbeeld snel ingrijpen door beheerders bij schades, is het belangrijk dat mensen snel en eenvoudig meldingen kunnen doorgeven. Dit kan via het gemeentelijke meldpunt openbare ruimte op de gemeentelijke website of via de app ‘Makkelijk Melden’.

Maatregel: communicatie over fietsbeleid en fietsgerelateerde onderwerpen via gemeentelijke website, huis-aan-huis en social media.

7.2 Promotie

Mensen kunnen gericht benaderd worden om het fietsgebruik verder te stimuleren. Ingezet wordt op promotie- en stimuleringsacties gericht op de doelgroepen schoolverkeer, winkelend publiek en bedrijven/werknemers.

Schoolverkeer

In het basisonderwijs kunnen veel meer ouders hun kind met de fiets naar school brengen. Kinderen doen hierdoor eerder waardevolle verkeerservaringen op en krijgen bovendien op jonge leeftijd al een positievere basishouding tegenover het fietsen. Daarnaast kunnen verkeerssituaties rondom scholen veiliger worden en draagt fietsen bij aan het voorkomen van overgewicht onder kinderen. In het middelbaar onderwijs ligt de nadruk op veilig deelnemen aan het verkeer. Dit draagt rechtstreeks bij aan het verminderen van het aantal ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn. Vanuit de verkeerseducatie worden al diverse acties op scholen uitgevoerd. In overleg met de scholen wordt onderzocht of aanvulling en uitbreiding van deze acties gewenst is.

Winkelend publiek

Via winkeliers kunnen acties worden georganiseerd om het fietsen te belonen. Enerzijds kunnen hiermee de vele mensen die al op de fiets gaan winkelen worden gestimuleerd om dit te blijven doen, anderzijds kan dit potentiële fietsers over de streep trekken om ook eens te ervaren hoe eenvoudig het is om de fiets te gebruiken voor het winkelen.

Bedrijven en werknemers

Via de werkgevers kunnen werknemers nog meer dan nu gestimuleerd worden om op de fiets naar het werk te gaan. In beginsel sluit de gemeente Rijssen-Holten zich aan bij de initiatieven die worden ontplooid in het kader van Twente Mobiel. Twente Mobiel is een initiatief van VNO-NCW Twente, Kamer van Koophandel, MKB Twente, ANWB, Regio Twente en de gemeenten Enschede en Hengelo.



Samen met de Twentse werkgevers wordt gestreefd naar vermindering van het autogebruik in de spits door mobiliteitsmanagement acties in te zetten. Voorbeelden zijn (actuele) reisinformatie, kennisuitwisseling (bijvoorbeeld over Het Nieuwe Werken) en fietsstimulering. In het kader van de fietsstimulering is een fietsrouteplanner ontwikkeld (fietsrouteplanner.nl) en is de succesvolle Twentse e-fietsactie uitgevoerd. Recentelijk is in regionaal verband besloten om de projecten en acties van Twente Mobiel te intensiveren. Het doel is om door te groeien van de huidige 53 convenantpartners (met 40.000 werknemers) naar 70 convenantpartners (met 75.000 tot 100.000 werknemers).

Stimuleringsregeling kleinschalig fietsparkeren

In aanvulling op de grootschalige mobiliteitsmanagementacties van Twente Mobiel kan de gemeente Rijssen-Holten werk maken van meer 'verborgen' fietspotentie. Er zijn kleinschaliger (niet-commerciële) publiekstrekkende functies in Rijssen en Holten waar men traditioneel met de auto heen rijdt, zoals sportverenigingen, supermarkten en kerkelijke instellingen. Dit soort functies kan ook voor parkeeroverlast in de wijk zorgen. Het is zinvol om juist voor dit soort functies het gebruik van de fiets maximaal te stimuleren. De gemeente kan hier in ondersteunen door de aanschaf van kwalitatief goede fietsenstallingen te subsidiëren. Te denken valt aan het vervangen van verouderde fietsenstallingen (die nu nog vaak bij sportverenigingen staan), het plaatsen van een fietsenstalling als die nog niet voorhanden of een beperkte capaciteitsuitbreiding bij een bestaande stalling. De voorwaarden van deze stimuleringsregeling (niet-commerciële) kleinschalig fietsparkeren, zoals de hoogte van de gemeentelijke bijdrage, moeten nader worden uitgewerkt.

Maatregelen:

- **ontwikkelen stimuleringsregeling kleinschalig fietsparkeren;**
- **participeren in programma Twente Mobiel.**

Fietsevenement

Als startpunt voor de uitvoering van deze Fietsvisie, en om de fiets bij een breed publiek onder de aandacht te brengen, wordt in het voor- of najaar van 2014 een fietsevenement georganiseerd. Gedacht kan worden aan een evenement waar (elektrische) fietsen worden gepresenteerd en kunnen worden getest, aangevuld met informatie en voorlichting van o.a. Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en ROVO over veel en veilig fietsen. Met de ondernemersverenigingen in Rijssen en Holten en de lokale fietsbranche wordt overlegd of het mogelijk is om aan te sluiten bij een bestaand evenement.



Maatregel: organisatie fietsevenement.

7.3 Participatie

De gemeente Rijssen-Holten heeft haar inwoners en partners nodig om een succesvol fietsbeleid te kunnen uitvoeren, van het melden van schades tot het organiseren van een fietsevenement. Alleen als iedereen meedoet aan de uitvoering van het fietsbeleid, ontstaat een fietsvriendelijk klimaat. Om het overleg met de inwoners en partners voort te zetten is het voorstel om de klankbordgroep, die in het kader van de Fietsvisie tweemaal bijeen is geweest, om te vormen tot een Fietsplatform Rijssen-Holten. Het Fietsplatform komt tweemaal per jaar bijeen om de voortgang van de Fietsvisie te bespreken. Daarnaast kan het Fietsplatform dienen voor kennis en informatie uitwisseling over het fietsen in Rijssen en Holten.



Maatregel: organisatie van gemeentelijk Fietsplatform.

8. Uitvoeringsprogramma

De Raad heeft op d.d. 27 september 2012 ingestemd met het voorstel om de fietsmaatregelen uit deze Fietsvisie integraal (financieel) af te wegen met de overige verkeersmaatregelen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid) die volgen uit de actualisatie van het LTVV/VSP. Besluitvorming over deze actualisatie is voorzien medio 2014.

8.1 Samenvatting fietsmaatregelen

In de voorgaande hoofdstukken is weergegeven hoe het eindbeeld voor 2020 voor de fiets in de gemeente Rijssen-Holten eruit moet zien, zowel fysiek (infrastructuur en fietsparkeren) als in communicatie-uitingen. Per thema (fietsnetwerk, fietsveiligheid, fietsparkeren en communicatie) is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de fietsvisie tot uitvoering te brengen.

In deze paragraaf zijn de fietsmaatregelen samengevat. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de locatie waar de maatregel wordt gerealiseerd (Rijssen, Holten, buitengebied of gemeentebreed). In figuur 8.1 zijn de verschillende typen maatregelen op kaart weergegeven. Niet weergegeven op kaart zijn de communicatiemaatregelen, de maatregelen die gemeentebreed worden uitgevoerd (bijvoorbeeld aanpak fietspaaltjes en belijning fietspaden buitengebied) of die meeliftten in met de reguliere werkzaamheden (zoals verkeerseducatie en inrichten schoolomgevingen).

Maatregelen fietsnetwerk

Rijssen

- Aanpak N347 Morsweg in Rijssen: aanleg ontbrekende schakel tussen Spoelerstraat en Plaagslagen, realisatie rotonde Spoelerstraat/Noordermorssingel/Morsweg en realisatie enkelzijdig fietspad tussen Spoelerstraat en Nijverheidsstraat.
- Fietspad Markeloseweg - Casparus BJ Landweerlaan (uitvoering medio 2015/2016).
- Extra fietsring tussen buitenring en centrumring (uitvoering gekoppeld aan reconstructie van wegen).
- Verduidelijken fietsroute tussen fietspad Morsweg en fietspad Reggesingel.
- Herinrichting centrumring fase 1 incl. maatregelen rotonde Otje van Potje en Haarstraat.
- Proef met beperkt fietsverbod in voetgangerszone, gevolgd door evaluatie.

Holten

- Doortrekken fietspad Groeneweg naar Deventerweg in Holten.
- Realisatie fiets-voetgangerstunnel NS-station in Holten (voorlopig niet aan de orde!).
- Fietspad Vletgaarsmaten-Langepad in Holten (uitvoering medio 2014/2015).

Buitengebied

- Verkenning plusroute/fietssnelweg F350 Rijssen-Wierden met provincie Overijssel, Regio Twente en gemeente Wierden.
- Ontwikkelen aanpak betere toegankelijkheid zandwegen voor (recreatief) fietsverkeer.

Gemeente breed

- Beheer en onderhoud fietstunnels: Maximatunnel in Rijssen en fietstunnels Dorpsstraat in Holten (onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling Wijk en Infrabeheer).
- Beheer en onderhoud fietsvoorzieningen incl. het oplossen van kleine ergernissen via meldpunt (onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling Wijk en Infrabeheer).

Maatregelen fietsveiligheid

Rijssen

- Maatregelen fietsoversteek Nijverdalseweg.

Holten

- Maatregelen Stationsstraat onderdeel van Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant.

Buitengebied

- Belijning aanbrengen op (gevaarlijke of onverwachte punten op) donkere fietspaden.

Gemeente breed

- Inrichten schoolomgevingen bij nieuwbouw of reconstructie van wegen.
- Aanpak fietspaaltjes: verwijderen overbodige fietspaaltjes, (beter) markeren noodzakelijke paaltjes.
- Gedragsbeïnvloeding/verkeerseducatie via subsidie ROVO.

Maatregelen fietsparkeren

Rijssen

- Fietsparkeren plein Hoge Wal uitwerken in ontwerp herinrichting centrumring fase 1.
- Proef bewaakte fietsenstalling in centrum/winkelerf (beoogde locatie: Bouwstraat).
- Voldoende fietsenstallingen realiseren bij plein Tusveld.
- Extra nietjes plaatsen in de Grotestraat/Elsenerstraat.
- Upgraden en uitbreiden stallingscapaciteit NS-station (in overleg met ProRail).
- Uitbreiden stallingscapaciteit bushalte Laan Oud Indiëgangers in Rijssen.

Holten

- Voldoende fietsenstallingen realiseren in het kader van ‘Nieuw hart voor Holten’.
- Verplaatsen en uitbreiden stallingscapaciteit NS-station in Holten (in overleg met ProRail).

Gemeente breed

- Aanpak weesfietsen en fietswrakken op NS-stations (onderdeel reguliere werkzaamheden team handhaving).
- Implementatie OV-fiets op NS-stations.

Maatregelen communicatie/gedragsbeïnvloeding

Gemeente breed

- Organisatie van een fietsevenement in 2014 in Rijssen en/of Holten (evt. koppelen aan bestaand evenement).
- Communicatie over fietsactiviteiten en –projecten op gemeentelijke website en social media (onderdeel reguliere werkzaamheden afdeling communicatie).
- Organisatie van het fietsplatform (2x per jaar).
- Deelname aan de verkiezing “fietsgemeente van het jaar 2017”.
- Uitvoering monitoringprogramma 2013-2017 (fietsstellingen/enquête).





Figuur 8.1 Fietsmaatregelen Rijssen en Holten

8.2 Uitvoeringstabel

In tabel 8.1 zijn per thema de financiële consequenties van de maatregelen weergegeven. Per maatregel is aangegeven wat de kosten zijn, of er mogelijkheden zijn voor cofinanciering door hogere overheden (Rijk, Provincie Overijssel, Regio Twente) en wat dan de eigen bijdrage van de gemeente Rijssen-Holten is. In de laatste kolom van de uitvoeringstabel is aangegeven wat de stand van zaken van de uitvoering is. Er zijn maatregelen die al een zekere mate van ‘hardheid’ hebben: maatregelen die reeds in uitvoering zijn (en financieel zijn gedekt), in voorbereiding zijn (en waarvan financiële dekking zeer waarschijnlijk is) of onderdeel zijn van de reguliere werkzaamheden van de gemeente (in het kader van beleidsontwikkeling, wijk- en infrabeheer, communicatie en/of handhaving). Tot slot is er een categorie “nieuwe” maatregelen. Het gaat daarbij in hoofdzaak om nieuwe infrastructurele maatregelen (aanleg fietspaden, fietsenstallingen etc.). Prioriteit binnen deze categorie maatregelen wordt gegeven aan maatregelen die de fietsveiligheid en/of de fietsdoorstroming bevorderen. Deze maatregelen worden meegenomen in de integrale (financiële) herprioritering van verkeersmaatregelen die plaatsvindt in het kader van de actualisatie van het LTVV/VSP. De overige “nieuwe” fietsmaatregelen worden als “wensen voor de toekomst” meegenomen in de financiële kadernota 2015-2019. Uitvoering van deze maatregelen is voorzien na 2015.

Bij de tabel gelden de volgende inhoudelijke opmerkingen:

- 1) Voor de N347 Morsweg wordt voorzien in een integrale aanpak, waarbij zowel de fietsveiligheid als de realisatie van de ontbrekende schakel is voorzien. Het totaalbedrag is € 475.000,-, dat als volgt is opgebouwd:
 - aanleg ontbrekende schakel tussen Spoelerstraat en Plaagslagen (€ 150.000,-);
 - realisatie enkelzijdig fietspad tussen Spoelerstraat en Nijverheidsstraat (€ 75.000,-);
 - realisatie rotonde Spoelerstraat/Noordermorssingel/Morsweg, om een veilige oversteek in twee richtingen mogelijk te maken (€ 250.000,-).
- 2) De herinrichting van de Stationsstraat in Holten, de uitbreiding van de stallingscapaciteit bij station Holten en de implementatie van OV-fiets is onderdeel van de Wegenstudie Holten-Noord. Besluitvorming over deze studie is voorzien in februari 2014, uitvoering van maatregelen in 2014/2015. In het kader van deze wegenstudie heeft het College van B&W recentelijk besloten dat een fiets-voetgangerstunnel bij NS-station Holten voorlopig niet aan de orde is. In de uitvoeringstabel is de fiets-voetgangerstunnel wel opgenomen, als wens ter versterking van het fietsnetwerk in Holten. Hier zijn echter geen financiële consequenties aan verbonden.
- 3) De maatregelen ten behoeve van rotonde Otje van Potje en de herinrichting van de Haarstraat in Rijssen zijn onderdeel van de herinrichting centrumring fase 1. Fase 1 betreft het gedeelte Haarstraat-Hogepad-Oranjestraat. Het verhogen van de fietsveiligheid op de Haarstraat (inclusief de rotonde Otje van Potje) en centrumring wordt hierin meegenomen. Besluitvorming over het inrichtingsplan (voorontwerp) voor fase 1 is voorzien in het voorjaar van 2014. Medio 2014 worden de maatregelen uit het inrichtingsplan uitgevoerd.

- 4) Ten aanzien van de uitbreiding van de stallingscapaciteit op de stations Holten en Rijssen geldt dat de eigen gemeentelijke bijdrage afhankelijk is van een subsidiebijdrage door Regio Twente in het kader van de tweede tranche 'Ruimte voor de Fiets'. ProRail financiert 50% van de uitbreidingskosten. De resterende 50% van de uitbreidingskosten komt in principe voor rekening van de gemeente. De hoogte daarvan is afhankelijk van de hoogte van de subsidiebijdrage van Regio Twente. In de uitvoeringstabel is rekening gehouden met een regionale bijdrage van 50%. Dit is echter nog niet zeker; de financiële spelregels voor de tweede tranche Ruimte voor de Fiets zijn nog niet vastgesteld door Regio Twente.
- 5) Voor Holten wordt uitgegaan van de plaatsing van 6 OV-fietsen. Van de bestaande 20 kluizen worden er 7 niet verhuurd. Daarvan worden er 6 geschikt gemaakt voor de verhuur van OV-fiets. Voor Rijssen wordt vooralsnog uitgegaan van de plaatsing van 6 tot 8 nieuwe OV-fietskluizen. De subsidiebijdrage van Regio Twente is 75% van de aanlegkosten.
- 6) Voor de monitoring van deze fietsvisie is in de periode 2013-2017 uitgegaan van fiets- en voetgangerstellingen in het winkelerf/voetgangerszone in Rijssen (2013), fietstellingen in 2014 en 2016 op 15 telpunten in Rijssen en Holten (€ 12.000,-) en een herhaling van de enquête in 2017 (€ 8.500,-).

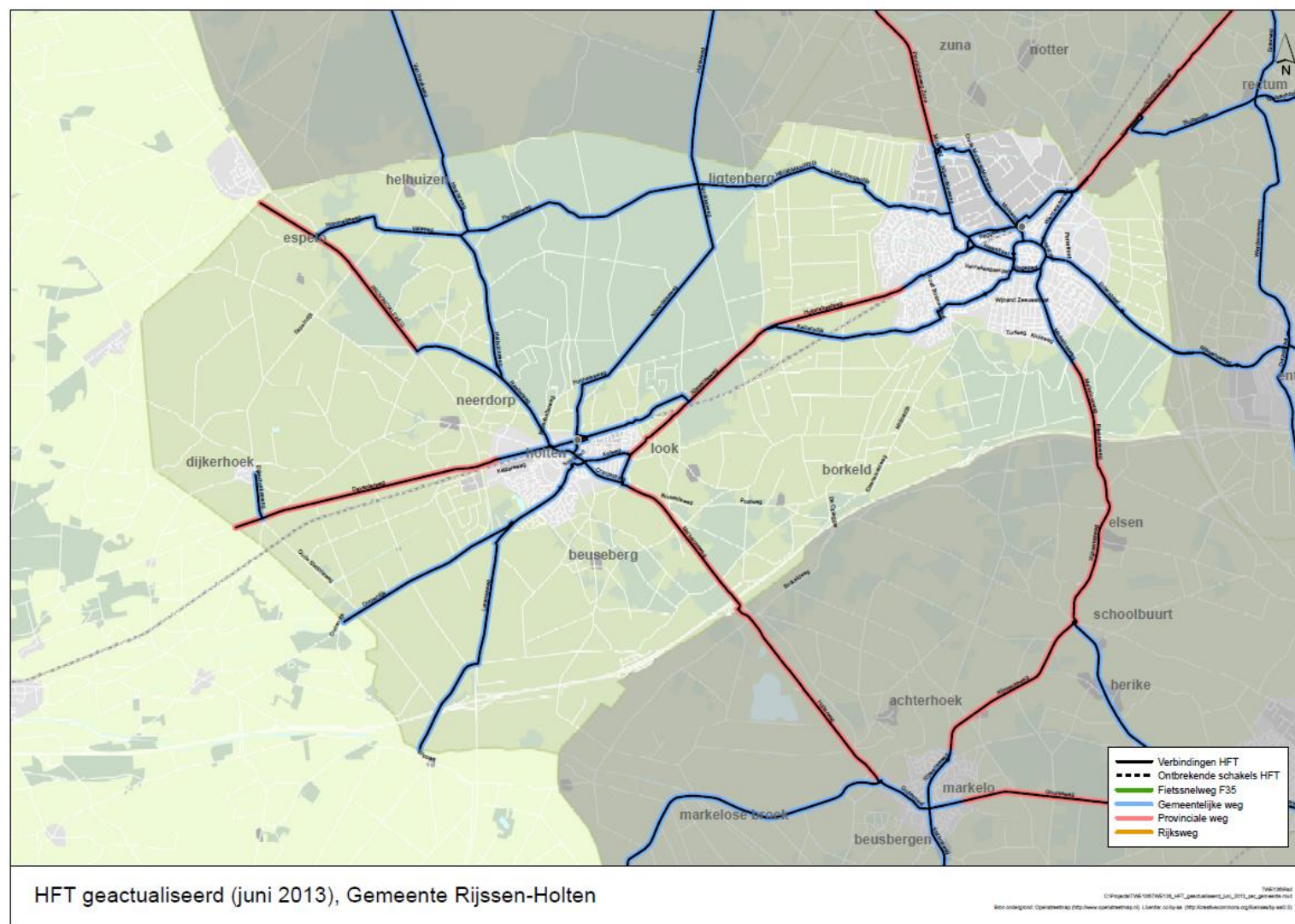
Maatregel	Kosten	Cofinanciering	Eigen bijdrage gemeente	Stand van zaken uitvoering
Fietsnetwerk				
N347 Morsweg (R)	€ 475.000,- 1)	Regio Twente (25%)	€ 356.250,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Markeloseweg-Casparus BJ Landweerlaan (R)	€ 200.000,-		€ 200.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Extra fietsring (R)	€ 660.000,-		€ 660.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Fietsverbinding tussen Morsweg en Reggesingel (R)	€ 50.000,-		€ 50.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Doortrekken fietspad Groeneweg (H)	€ 350.000,-	Regio Twente (25%)	€ 262.500,-	In voorbereiding, onderdeel van Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant, besluitvorming medio 2014
Fiets-voetgangerstunnel NS-station (H) 2)	PM	PM	PM	Voorlopig niet aan de orde!!!
Fietspad Vletgaarsmaten-Langepad (H)	€ 165.000,-		€ 165.000,-	Uitvoering in 2013-2014, dekking uit Fonds bovenwijkse voorzieningen
Haarstraat (R) incl. maatregelen rotonde Otje van Potje 3)	T.l.v. herinrichting centrumring fase 1 Rijssen			In voorbereiding (voorlopig ontwerp centrumring fase 1), besluitvorming medio 2014
Verkenning plusroute Rijssen-Wierden (R)	Personele kosten	Provincie Overijssel Regio Twente Gemeente Wierden		Beleidsactie, onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling WOB
Aanpassen voetgangerszone (R)	€ 5.000,-		€ 5.000,-	Voorstel tot uitvoering vooruitlopend op de herprioritering actualisatie LTVV
Aanpak/scan zandwegen	Personele kosten			Beleidsactie, onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling WOB
Beheer en onderhoud fietstunnels (R/H)	T.l.v. beheer- en onderhoudsbudget afdeling Wijkbeheer en Infrastructuur			Meenemen in regulier beheer- en onderhoudsprogramma Wijkbeheer en Infrastructuur
Beheer en onderhoud fietsvoorzieningen incl. oplossen kleine ergernissen via meldpunt (R/H)				
Fietsveiligheid				
Maatregelen fietsoversteek Nijverdalseweg	€ 15.000,-		€ 15.000,-	Voorstel tot uitvoering vooruitlopend op de herprioritering actualisatie LTVV
Stationsstraat (H) 2)	T.l.v. Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant			In voorbereiding, onderdeel van Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant, besluitvorming medio 2014
Schoolomgevingen (R)	T.l.v. nieuwbouw scholen of reconstructie wegen			Meenemen bij nieuwbouw school of reconstructie wegen
Aanpak fietspaaltjes (R/H)	€ 10.000,-		€ 10.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV/VSP fase 2

Markering fietspaden (R/H)	€ 10.000,-		€ 10.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV/VSP fase 2
Verkeerseducatie (R/H)	€ 2,- per inwoner			Jaarlijks conform subsidielijst ROVO, dekking uit verkeer algemeen (regulier budget)
Fietsparkeren				
Fietsparkeren plein Hoge Wal	T.l.v. herinrichting centrumring fase 1 Rijssen			In voorbereiding (voorlopig ontwerp centrumring fase 1), besluitvorming medio 2014
Pilot bewaakte fietsenstalling centrum Rijssen (R)	€ 35.000,-		€ 35.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Fietsenstallingen plan Tusveld	T.l.v. exploitatie plan Tusveld			In uitvoering
Extra nietjes in Grotestraat/Elsenerstraat	€ 5.000,-			Herprioritering actualisatie LTVV
Fietsenstallingen centrum Holten	T.l.v. Nieuw hart voor Holten			In uitvoering
Uitbreiden capaciteit NS-station Holten	€ 470.000,-	€ 235.000,- ProRail 4) € 115.000,- Regio Twente	€ 120.000,-	In voorbereiding, onderdeel van Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant, besluitvorming medio 2014
Upgraden en uitbreiden capaciteit NS-station Rijssen	€ 900.000,-	€ 450.000,- ProRail 4) € 112.500,- Regio Twente	€ 337.500,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Uitbreiden stallingscapaciteit Laan Oud-Indiëgang (R)	€ 10.000,-		€ 10.000,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Aanpak weesfietsen en fietswrakken	Personele kosten			Onderdeel reguliere werkzaamheden team handhaving
Implementatie OV-fiets op NS-station Holten	€ 28.000,- 5)	Regio Twente (75%)	€ 7.000,-	In voorbereiding, onderdeel van Wegenstudie Holten-Noord/0-plusvariant, besluitvorming medio 2014
Implementatie OV-fiets op NS-station Rijssen	€ 47.500,- 5)	Regio Twente (75%)	€ 11.900,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Communicatie en voorlichting				
Fietsevenement	€ 7.500,-		€ 7.500,-	Herprioritering actualisatie LTVV
Communicatie over de fiets via gemeentelijke website en social media	Personele kosten			Onderdeel reguliere werkzaamheden team communicatie
Organisatie fietsplatform	Personele kosten			2x per jaar, onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling WOB
Stimuleringsregeling kleinschalig fietsparkeren (beleidsactie)	Personele kosten			Beleidsactie, onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling WOB
Verkiezing fietsgemeente van het jaar	€ 3.000,-		€ 3.000,-	Verkiezing in 2017, onderdeel van reguliere werkzaamheden afdeling WOB

Monitoringprogramma	€ 25.000,- 6)		€ 25.000,-	Tellingen in 2014 en 2016, enquête in 2017, meenemen in herprioritering actualisatie LTVV
---------------------	----------------------	--	------------	---

Tabel 8.1 Uitvoeringstabel Fietsvisie Rijssen-Holten 2013-2020

Bijlage 1 Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente



Figuur B1.1 Routes HFT in gemeente Rijssen-Holten

Voorkeurskenmerken Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (herzien)

1. Voorkeurskenmerken HFT buiten bebouwde kom

Kwaliteitsaspect	Eis
Solitair fietspad ¹	Minimaal 1 x 1,50 meter, voorkeur 1 x 2,00 meter
Profiel bij GOW (verkeersader: 80 km/h)	<i>Vrijliggend fietspad</i> – minimaal 2 x 2,00 meter, voorkeur 2 x 2,50 meter – of minimaal 1 x 3,00 meter <i>of parallelweg (zie profiel ETW)</i>
Profiel bij ETW (verblijfsgebied: 60 km/h)	<i>Gemengd</i> <i>of fietsstroken</i> – bij I_{auto} > 1.500 mvt/etm – minimaal 2 x 1,50 meter <i>Bestaande fietspaden handhaven</i>
Verharding	– Gesloten verharding (asfalt of beton) – Uitzondering: indien omgevingsfactoren gesloten verharding niet toelaten
Kruispunten	– SW: ongelijkvloers – GOW: ▪ ongelijkvloers ▪ of rotonde (fietsers uit de voorrang) ▪ of VRI (maximale wachttijd 40 seconden) – ETW: gelijkwaardig met snelheidsremmer
Verlichting	– Minimaal: intensieve verlichting² van: ▪ fietsverbindingen tussen kernen op een afstand < 5 kilometer ▪ woon-schoolroutes en woon-werkroutes ▪ routes naar avondbestemmingen (uitgaanscentra, sporthallen) ▪ kruispunten en obstakels (< 0,50 meter van weg of fietspad) – Voorkeur: oriëntatieverlichting³ op alle overige verbindingen
Bewegwijzering	– Bewegwijzering van relevante steden, dorpen en kernen en fietsaantrekkende voorzieningen (recreatiegebieden, toeristische trekpleisters en campings)

¹ Solitaire fietspaden volgen een eigen tracé. Het gaat bijvoorbeeld om verbindingen door een park, een kortsluiting tussen wijken of een verbinding door de natuur. Het kenmerkende verschil met vrijliggende fietspaden is dat deze laatste zijn gerelateerd aan een naastgelegen rijbaan (< 10 meter).

² Gemiddelde horizontale verlichtingssterkte van 2 tot 5 lux en een hoge kleurherkenbaarheid door gebruik van HPLN en TLD lampen (luminantie).

³ Verlichting die enkel als functie heeft het verloop van de fietsverbinding aan te geven, bijvoorbeeld door reflectoren en/of belijning.

2. Voorkeurskenmerken HFT binnen bebouwde kom

Kwaliteitsaspect	Eis	
	Stad	Dorp
Solitair fietspad	Minimaal 1 x 2,00 meter	Minimaal 1 x 1,50 meter, voorkeur 1 x 2,00 meter
Profiel bij GOW (verkeersaders: 50 of 70 km/h)	<i>Vrijliggend fietspad</i> – minimaal 2 x 2,00 meter, voorkeur 2 x 2,50 meter – of minimaal 1 x 3,50 meter <i>of fietsstroken*</i> – minimaal 2 x 1,75 meter, voorkeur 2 x 2,00 meter <i>of parallelweg (profiel zie ETW)</i> <i>* alleen bij 50 km/h en 2x1 rijstrook</i>	<i>Vrijliggend fietspad</i> – minimaal 2 x 2,00 meter – of minimaal 1 x 3,00 meter <i>of fietsstroken*</i> – minimaal 2 x 1,50 meter, voorkeur 2 x 1,75 meter <i>of parallelweg (profiel zie ETW)</i> <i>*alleen bij 50 km/h en 2x1 rijstrook</i>
Profiel bij ETW (verblijfsgebied: stapvoets of 30 km/h)	<i>Gemengd</i> <i>of fietsstroken</i> – bij Iauto > 4.000 mvt/etm – maatvoering zie profiel GOW <i>of fietsstraat</i> – bij Ifiets > 1.000/etm en Iauto < 2.000/etm – rijloper minimaal 4,50 meter (gemengd verkeer) – fietsstroken minimaal 2 x 2,00 meter <i>Bestaande fietspaden handhaven</i>	<i>Gemengd</i> <i>of fietsstroken</i> – bij Iauto > 3.000 mvt/etm – maatvoering zie profiel GOW <i>of fietsstraat</i> – bij Ifiets > 1.000/etm en Iauto < 2.000/etm – rijloper minimaal 4,50 meter (gemengd verkeer) – fietsstroken minimaal 2 x 2,00 meter <i>Bestaande fietspaden handhaven</i>
Verharding	– Gesloten verharding (asfalt of beton) – Voorkeur: rood asfalt – Uitzondering: indien omgevingsfactoren (historisch stads- of dorpsbeeld, kabels/leidingen etc. gesloten verharding niet toelaten	
Kruispunten	– GOW: ▪ ongelijkvloers ▪ of rotonde (fietsers in de voorrang) ▪ of VRI (maximale wachttijd 30 seconden) ▪ of met middengeleider tot Iauto = 11.000 mvt/etm – ETW: voorrang voor fietsroute	
Verlichting	– Intensieve verlichting van alle fietsverbindingen	
Bewegwijzering	– Bewegwijzering van centra, kantoorlocaties, stadsdelen en stations en voorzieningen (musea, recreatieve en sportvoorzieningen).	

Bijlage 2 Fietzers in voetgangerszone Rijssen

B2.1 Voetgangerszone

Het winkelerf in Rijssen is ingericht als voetgangerszone. De voetgangerszone wordt aangeduid met bord G7 (met zone-aanduiding). Fietzers zijn toegestaan van maandag t/m zaterdag tot 11:00 uur, na sluitingstijd van de winkels en op zondag. Ter hoogte van de Huttenwal/plein Hoge Wal zijn fietsers tevens toegestaan op een gemarkeerde (fiets)route.

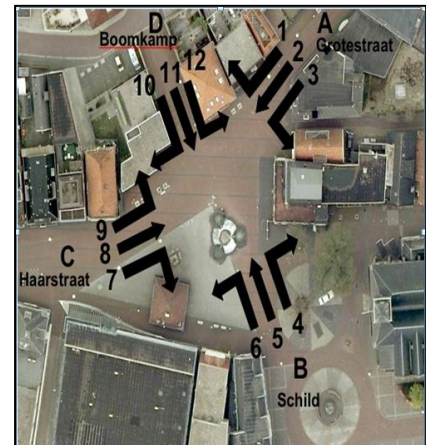


B2.2 Tellingen

Om meer grip te krijgen op de omvang van het aantal voetgangers en fietsers in de voetgangerszone (en de verhouding tussen voetgangers en fietsers) is op donderdag 1 november en zaterdag 3 november 2012 een visuele telling uitgevoerd op het Schild. Op beide onderzoeksdagen waren er geen evenementen o.i.d. in het centrum. In 12 verschillende richtingen (zie figuur) zijn voetgangers, incl. voetgangers met fiets aan de hand, en fietsers geteld. De resultaten staan in de tabellen B2.1 en B2.2.

B2.3 Eerste indicatie

- Er zijn meer voetgangers dan fietsers in de voetgangerszone. De verhouding is op donderdag 70% voetgangers en 30% fietsers en op zaterdag 88% voetgangers en 12% fietsers. In dit opzicht functioneert de voetgangerszone goed. Er zullen fietsers zijn die, als gevolg van de voetgangerszone, omrijden. De omvang van deze groep is niet bekend/gemeten.
- De drukste richtingen voor voetgangers zijn Haarstraat-Grotestraat (op donderdag en zaterdag) en Haarstraat-Elsenerstraat (op zaterdag). De drukste richtingen voor fietsers zijn Haarstraat-Grotestraat (op donderdag en zaterdag) en Elsenerstraat-Boomkamp (op donderdag).
- De drukste momenten voor voetgangers en fietsers vallen niet samen. Op donderdag is de ‘fietspiek’ tussen 8:00-9:00 uur (367 fietsers op alle richtingen samen). Dit zijn ‘geoorloofde’ fietsers (want voor 11:00 uur). De voetgangerspiek is op donderdag tussen 19:00-20:00 uur (878 voetgangers op alle richtingen samen). Op zaterdag is de fietspiek tussen 10:00-11:00 uur (264 fietsers op alle richtingen samen). Dit zijn eveneens ‘geoorloofde’ fietsers. Op zaterdag zijn de grootste voetgangersstromen tussen 11:00 en 16:00 uur (met 1.000-1.500 voetgangers per uur op alle richtingen samen).
- Tijdens de voetgangerspieken is het aantal fietsers relatief beperkt, dit is vooral zichtbaar op de zaterdag tussen 11:00 en 16:00 uur. Blijkbaar vindt er automatisch regulering plaats naarmate het aantal voetgangers toeneemt. Fietsers zijn tijdens deze voetgangerspieken minder genegen om door de voetgangerszone te fietsen: zij nemen de fiets aan de hand of fietsen om via een alternatieve route.
- De voetgangersintensiteit buiten de piekperioden (donderdag van 19:00-21:00 uur, zaterdag 11:00-17:00 uur) is relatief laag. Tijdens de piekperioden is de intensiteit 1.000 tot 1.500 voetgangers per uur (op alle richtingen samen), buiten de piekperioden is dit minder dan 500 voetgangers per uur (op alle richtingen samen).
- Er is wel een latente behoefte om te fietsen in de voetgangerszone. Het aantal ‘foute’ fietsers (fietsers die tussen 11:00 uur en sluitingstijd fietsen in de voetgangerszone) is opvallend hoog. Op donderdag riskeert 60% van de fietsers een boete, op zaterdag 47%.



Resultaten visuele tellingen

	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	Totaal	
Voetgangers	42	130	194	292	219	349	357	309	323	193	307	829	723	4.267	66%
Voetgangers met fiets	0	1	1	29	10	9	18	23	33	9	8	49	35	225	4%
Fietsers	367	199	197	90	104	86	118	165	234	132	52	110	52	1.906	30%
Totaal	409	330	392	411	333	444	493	497	590	334	367	988	810	6.398	100%

Tabel B2.1a Resultaten visuele telling donderdag 1 november 2012 (alle richtingen samen)

Nr.	Richting	Voetgangers	Voetgangers met fiets	Totaal voetgangers	Fietsers
1	Grotestraat naar Boomkamp	109	7	116	94
2	Grotestraat naar Haarstraat	1131	32	1163	246
3	Grotestraat naar Schild	316	17	333	45
4	Schild naar Grotestraat	321	8	329	61
5	Schild naar Boomkamp	86	11	97	303
6	Schild naar Haarstraat	174	2	176	59
7	Haarstraat naar Schild	235	7	242	85
8	Haarstraat naar Grotestraat	1110	44	1154	347
9	Haarstraat naar Boomkamp	235	14	249	89
10	Boompark naar Haarstraat	313	40	353	126
11	Boompark naar Schild	135	33	168	378
12	Boompark naar Grotestraat	102	10	112	73
	Totaal	4267	225	4492	1906

Tabel B2.1b Resultaten visuele telling donderdag 1 november 2012 (alle richtingen samen)

	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	Totaal	Totaal
Voetgangers	72	336	658	1040	1149	951	1422	1516	1189	121	8454	85%
Voetgangers met fiets	5	10	27	72	28	19	43	54	35	5	298	3%
Fietsers	117	260	264	92	67	48	65	90	98	106	1207	12%
Totaal	194	606	949	1204	1244	1018	1530	1660	1322	232	9959	100%

Tabel B2.2a Resultaten visuele telling zaterdag 3 november 2012

Nr.	Richting	Voetgangers	Voetgangers met fiets	Totaal voetgangers	Fietsers
1	Grotestraat naar Boomkamp	145	3	148	50
2	Grotestraat naar Haarstraat	1536	57	1593	187
3	Grotestraat naar Schild	725	14	739	65
4	Schild naar Grotestraat	798	36	834	83
5	Schild naar Boomkamp	256	20	276	130
6	Schild naar Haarstraat	1195	37	1232	94
7	Haarstraat naar Schild	1589	40	1629	135
8	Haarstraat naar Grotestraat	1198	26	1224	180
9	Haarstraat naar Boomkamp	206	3	209	48
10	Boompark naar Haarstraat	370	23	393	94
11	Boompark naar Schild	301	32	333	97
12	Boompark naar Grotestraat	135	7	142	44
	Totaal	8454	298	8752	1207

Tabel B2.2b Resultaten visuele telling zaterdag 3 november 2012

B2.4 Hinder van fietsers voor voetgangers

De publicatie ‘Fietsers in voetgangersgebieden – Feiten en richtlijnen’ van het Fietsberaad geeft richtlijnen voor het samengaan van fietsers en voetgangers. Uit een groot aantal praktijkstudies blijkt dat voetgangers over het algemeen nauwelijks hinder ondervinden van fietsers, omdat de fietsers zich aan de aanwezige voetgangers aanpassen. Enerzijds door er niet te fietsen wanneer het er te druk is met voetgangers (dit blijkt ook uit onze telgegevens, zie vierde bullet hierboven); anderzijds door snelheid en koers aan te passen. Bij een dichtheid van minder dan 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte is de combinatie van fietsers en voetgangers vrijwel altijd mogelijk. Fietsers en voetgangers ondervinden dan weinig hinder van elkaar.

Bij een dichtheid van meer dan 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte is de combinatie fietsers-voetgangers vrijwel onmogelijk. Er is dan in het profiel (fysiek) te weinig ruimte voor voetgangers en fietsers om conflictvrij samen van het profiel gebruik te maken.

Bij dichtheden die liggen tussen de 100 en 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte spelen andere factoren een doorslaggevende rol in het (on)mogelijk zijn van de combinatie (wel of geen hoogteverschil in het profiel).

Voor de Grotestraat, Haarstraat, Elsenersstraat en Boomkamp zijn op het drukste uur op de donderdag en de zaterdag het aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte bepaald. Zie tabel 1. Op donderdag blijven de voetgangersintensiteiten overal ruim beneden de hindermaat van 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte. Op zaterdag is de voetgangersintensiteit op de Grotestraat boven de 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte, op de Haarstraat ligt de voetgangersintensiteit hier dicht tegen aan. Op de Elsenerstraat en Boomkamp blijven de voetgangersintensiteiten ruim beneden de 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte. Conclusie: op basis van de gemeten voetgangersintensiteiten gaan fietsers en voetgangers op donderdag wel samen, op zaterdag niet, omdat dan de Grotestraat en Haarstraat te druk zijn.

Straat	Profielbreedte	Aantal voetgangers drukste uur		Aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte	
		Do 1/11 19:00-20:00 uur	Za 3/11 15:00-16:00 uur	Do 1/11 19:00-20:00 uur	Za 3/11 15:00-16:00 uur
Grotestraat	5 meter	296	569	59	114
Haarstraat	6,5 meter	333	533	51	82
Elsenerstraat	13 meter	135	365	10	28
Boomkamp	4 meter	114	103	29	26

Tabel B2.3 Aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte

g e m e e n t e
Rijssen-Holten

bezoekadres
Schild 1 Rijssen

postadres
secretariaat van de commissies bezwaarschriften
postbus 244 7460 AE Rijssen

t (0548) 854 463
f (0548) 854 473
e gemeente@rijssen-holten.nl
w www.rijssen-holten.nl