

Aan:  
de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 15 februari 2022  
Ons kenmerk 7/5.9/2022000257  
Behandeld door team Verkeer en Vervoer  
Onderwerp: Uitgangspuntennotities Deltaplan en Fietsagenda  
Status: Verzoek om zienswijze

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij sturen wij u de uitgangspuntennotities met betrekking tot het Deltaplan Noordelijk Nederland en de Fietsagenda.

In de Werkgroep Programmabegroting van uw Staten is de afgelopen tijd meerdere keren gesproken over de intentie om bij nieuw of te intensiveren beleid in een vroegtijdig stadium te worden geïnformeerd en ook om een eerste inbreng mee te geven, die wij kunnen benutten voor de verdere beleidsvoorbereiding. U hebt aangegeven daarvoor een korte uitgangspuntennotitie te willen ontvangen. Binnen de Werkgroep Programmabegroting is daarvoor een format ontwikkeld.

Zowel voor uw Staten als voor ons is de uitgangspuntennotitie een nieuw instrument. In de Werkgroep Programmabegroting is afgesproken het werken hiermee in eerste instantie als een pilot te zien. Wij zien uit naar de inhoudelijke bespreking, die voor ons mogelijk ook waardevolle inbreng zal opleveren voor de verdere uitwerking van zowel de Fietsagenda als het Deltaplan.



Binnen de Werkgroep Programmabegroting bleek dat er wat verschillende ideeën waren over wat er wel en niet in een korte uitgangspuntennotitie zou moeten staan. Wij hebben afgesproken om gewoon aan de slag te gaan en werkenderwijs dit met elkaar verder te ontwikkelen. Wij blijven graag met u in gesprek over de bruikbaarheid of eventueel noodzakelijke aanscherping van dit instrument en het zo optimaal mogelijk inrichten van het proces om uw Staten aan de voorkant te betrekken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. Uitgangspuntennotitie Deltaplan Noordelijk Nederland
2. Uitgangspuntennotitie Fietsagenda  
wa.coll.

# UITGANGSPUNTENNOTITIE FIETSAGENDA

**Drenthe, dé fietsprovincie.** Dat is al lang ons motto. De fiets is en blijft speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid van Drenthe. Het betreft in deze notitie dan ook een doorontwikkeling van beleid. De fiets draagt immers positief bij aan vele opgaven: fietsen draagt bij aan **bereikbaarheid**, ook in nieuwe wijken (woonopgave!), het is als alternatief voor de auto goed voor **klimaat** en energie, de **volksgezondheid** is bij deze actieve vorm van mobiliteit gebaat en als fietsprovincie is het ook nog eens goed voor de regionale **economie**. Wij zien de combinatie van fiets en OV in grote delen van Drenthe als een goed alternatief voor de auto. Recente studies (“nieuwe kijk op bereikbaarheid”), ook in Noord-Nederland, laten zien dat **investeringen in fiets** en OV in veel gevallen beter **renderen** dan meer asfalt voor auto’s. Kortom: fietsen is een laagdrempelige en goedkope manier van mobiliteit, hét voorbeeld van een duurzame vorm van mobiliteit zonder grote impact op de omgeving en het is ook nog eens heel gezond! Eén nadeel en gelijk een stevig dilemma: de **veiligheid**. De fietser is kwetsbaar in het verkeer.

## UITGANGSPUNTEN EN BELEIDSDOELEN

Het [Mobiliteitsprogramma Drenthe](#) (december 2020) schetst de beleidsdoelstellingen voor een nieuw integraal mobiliteitsbeleid. De fiets is daarin een belangrijke schakel: een duurzaam alternatief. Dit door de Staten vastgestelde **beleidsdocument** vormt de basis voor de nadere uitwerking op het onderdeel Fiets.

### (1) MEER MENSEN OP DE FIETS

We willen in tien jaar tijd naar **20% meer fietskilometers in Drenthe**. Deze doelstelling werken we zo SMART mogelijk uit in de fietsagenda. Voor het afleggen van korte afstanden wordt nu nog te vaak de auto genomen. We willen stimuleren dat men dan de fiets neemt. **Aantrekkelijke infrastructuur**, ook gekoppeld aan de OV-knooppunten (Hubs/stallingen). Goede **campagnes** die mensen verleiden om op de fiets te stappen. We ondersteunen programma’s om ouderen met de fiets langer mobiel te houden. Met de **werkgeversaankpak Drenthe reist duurzaam** betrekken we bedrijven bij het stimuleren van het fietsgebruik bij (woon-)werkverkeer.

### (2) VEILIGER FIETSEN

Veilig fietsen betekent dat iedereen ongehinderd en ongedeerd zijn bestemming bereikt. Van jong tot oud, van forens tot toerist. Door een **veiliger infrastructuur** (o.a. het verbeteren van wegvakken, kruisingen, op drukke fietspaden en op schoolroutes die negatief scoren in risicoanalyses) en door goede **educatie** bijvoorbeeld gericht op scholieren en senioren (met de e-bike). We sluiten qua resultaat en aanpak aan bij het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV): **Samen naar nul!**

### (3) EEN COMPLEET FIETSNETWERK

Wat is compleet? Er is al ruim 2100 kilometer fietspad in Drenthe. In de Drentse agenda binnen het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#) is zo’n compleet beeld geschetst: tot 2040 vergt dat een investering van ca. 500 miljoen van alle betrokken partners. Dat is nog geen realistisch pad voor de planperiode. Daarom moeten we kiezen. Vóór **fietsvriendelijke infrastructuur in en naar de stedelijke gebieden**, die we via slimme verbindingen uitbouwen naar een dekkend stelsel van **Doorfietsroutes**. We zorgen ervoor dat de bewegwijzering op orde is en er zijn goede stallingsmogelijkheden. Deze doelstelling werken we concreet (SMART) uit in de fietsagenda.

### (4) OP FIETSE: EEN AANTREKKELIJK TOERISTISCH FIETSPRODUCT

Een **aantrekkelijk toeristisch fietsproduct** betekent dat toeristen naar Drenthe komen voor de uitstekende toeristische fietsvoorzieningen. We positioneren Drenthe als dé fietsprovincie. Hoe? Met een vernieuwend aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen (VAM-berg!) die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende **fietsevenementen** en een uitnodigende **marketingcampagne**. Denk hierbij aan wielervedstrijden als de Bartje 200, recente iconen als de VAM-berg en ‘Muur van Emmen’ of de toeristische fietstransferia. Waarbij oog is voor diverse doelgroepen: fietsers met en zonder ondersteuning, racefietsers en ATB-ers. Goed onderhouden en veilige fietspaden zijn essentieel. Deze doelstelling werken we ook uit in de fietsagenda.

## BELEIDSCONTEXT

Fietsbeleid is in Nederland succesvol. Dat komt niet per definitie door een strak centraal gestuurd beleidsproces. In het verleden is de ontwikkeling van het fietsbeleid juist sterk lokaal bepaald. Dat verandert. Een belangrijke driver is inmiddels het **klimaatakkoord**. Waarin Anders Reizen (duurzamer verplaatsen) is opgenomen. Ook de

woningbouwopgave wordt sterk gekoppeld aan bereikbaarheid. Locaties moeten goed per fiets of publiek vervoer worden ontsloten. Nieuwe autowegen zijn geen eerste optie. Daarom wordt landelijk ingezet op een Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waarvan de eerste contouren (ook voor Drenthe) in 2020 zijn geschetst. Landelijk werken partners samen in de organisatie **Tour de Force** om fietsverkeer te stimuleren. Een belangrijke inzet is **lobby**. Om alle ambities waar te maken moet er veel geïnvesteerd worden, ook door het rijk. De beleidscontext schaaft dus op. Van lokaal naar regionaal en zelfs op onderdelen landelijk. De Fietsagenda is een belangrijke pijler in de realisatie van de overall mobiliteitsdoelen in het Mobiliteitsprogramma van Drenthe.

## DE ROL VAN DE PROVINCIE

De provincie bezit als **wegbeheerder** ca. 200 km fietspad. Een goed beheer is een wettelijke taak. Daarvoor zijn structureel middelen voor onderhoud beschikbaar. Op investeringen wordt afgeschreven.

Verder zet de provincie in op het verbeteren van de fietsvoorzieningen en infrastructuur bij andere wegbeheerders. Vooral om de verkeersveiligheid te verbeteren én voor het toeristisch product. Maar het kan ook ingezet om duurzame ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren. Dat kan door subsidieverlening en door samenwerking in projecten. De Drentse **Mobiliteitsraad** (voormalig VVBD) is een belangrijk platform. Daarin komen provincie, gemeenten en belangengroepen (als de Fietsersbond) samen. Drenthe wil, ook gelet op de opschaling van het belang van fietsverkeer, nadrukkelijker een **regierol** op zich nemen. Met gemeentelijke partners gaan we in gesprek over hoe het beheer en eigendom van Doorfietsroutes het meest effectief geregeld kan worden.

Om alle Drentse fietsdoelen te meten zetten we als provincie in op de doorontwikkeling van de **Fietsmonitor**. Naast infrastructuurgegevens (kilometers fietspad) en stallingsmogelijkheden meten we de (groei in) verplaatsingen, de (type) ongevallen, bespaarde emissies, gezondheidseffecten en indirecte werkgelegenheid (fietsvakanties). En tenslotte de waardering van de fietser zelf.

## DE CONTOUREN VAN EEN NIEUWE FIETSAGENDA 2022 – 2026 - 2030

Wij geven in een eerste tranche (tot 2026) prioriteit (en subsidie) aan **veilige routes in de stadsomgevingen** (via de investeringsagenda is 4,5 miljoen beschikbaar), **goede woon-werk routes** naar de steden, Hubs en grote centrumdorpen (kostenschattting: 20 miljoen), **kwalitatieve en voldoende stallingsvoorzieningen** in stadscentra en bij Hubs en aan goede **recreatieve fietsroutes** (via de investeringsagenda zijn hier plannen voor ontwikkeld en is 4 miljoen beschikbaar). Afronden van de Doorfietsroute Assen-Groningen blijft prioritair.

Op termijn willen in een tweede tranche (vanaf 2026) de woon-werkroutes koppelen tot een sluitend lange afstandsnetwerk van Drentse **Doorfietsroutes**, ook aangesloten op een landelijk netwerk. Samen met onze partners (gemeenten) werken we daarbij aan de ontbrekende schakels. In overleg met het Rijk bekijken we de mogelijkheden voor het **opheffen van barrières** in Rijkswegen en spoorlijnen.

Een goede **onderhoudsstaat** van de fietsinfrastructuur is van cruciaal belang voor de veiligheid. Dat geldt ook voor de recreatieve fietspaden. Daar investeren we structureel in. Daarnaast starten we pilots met **innovatieve ontwikkelingen** (bijvoorbeeld een onderhoudsarm fietspad, sensortechnieken) die bijdragen aan de verbetering van het netwerk en de veiligheid.

We blijven structureel investeren in **campagnes**. We ondersteunen programma's om mensen met de fiets langer mobiel te houden ("Doortrappen"). Ook campagnes voor scholieren zetten we door, ook in samenhang met het SPV. Met de **werkgeversaankpak** Drenthe reist duurzaam betrekken we bedrijven bij het stimuleren van het fietsgebruik in onder andere het woon-werkverkeer. Tenslotte gaan we de **monitoring** van de ontwikkelingen rond fietsen op een hoger niveau brengen en meten we ook de voortgang in onze doelstellingen. Halen we die 20% en met minder ongevallen?

Met uw input op de uitgangspuntennotitie gaan wij aan de slag met het opstellen van de Fietsagenda. Onze planning is erop gericht om vóór de zomervakantie van 2022 de Drentse Fietsagenda gereed te hebben en aan de Staten te presenteren.

## ONZE VRAGEN

- Stemt u in met deze analyse en met de beleidsdoelen op hoofdlijnen voor het fietsbeleid?
- Herkent u de kansen voor andere beleidssectoren, die we ook willen uitwerken in de fietsagenda?
- Heeft u aanvullingen of wijzigingen die van belang zijn voor de beleidsuitvoering (i.c. de fietsagenda)?