

**VOORSTEL AAN DE GEMEENTERAAD**

Behandelend ambtenaar: J. Ymker
Afdeling/cluster: REAL
Portefeuillehouder: J. Hartsuiker

Registratienummer: 50653-2023:346786

Onderwerp: Fietsplan Borger-Odoorn

Voorgestelde wijze van afdoening:

Beslispunten:

1. Het Fietsplan Borger-Odoorn vast te stellen
-

Inleiding

De gemeente heeft, in het verlengde van de ambities van het Rijk en de provincie Drenthe, de ambitie om zoveel mogelijk mensen "op de fiets" te krijgen. Hierbij is geen onderscheid naar inwoners en toeristisch-recreatieve gasten van onze gemeente. De ambitie houdt concreet in dat Borger-Odoorn als onderdeel van Nederland en in lijn met het landelijke beleid zo fietsvriendelijk mogelijk gemaakt dient te worden. Op die manier dienen we onze leefbaarheid (gezondheid, ontspanning, milieu) én de lokale economie waarin R&T een grote rol speelt. Als we de ambitie doorvertalen naar doelstellingen dan komen we uit op een zo veilig mogelijk en comfortabel fietsnetwerk.

Fietsen is onlosmakelijk verbonden met de Nederlandse samenleving. Om diverse redenen neemt het belang van fietsen nog steeds toe. Fietsen is niet meer louter een transportmiddel maar kent steeds meer dimensies zoals gezondheid, duurzaamheid, sport en vooral ontspanning. Dat laatste is voor Borger-Odoorn als een van de meest toeristische gemeenten van de fietsprovincie Drenthe van groot belang.

Wanneer fietsers worden ondervraagd naar hun beleving van het fietsen, voeren infrastructurele aspecten de boventoon. Daarom is onze fietsinfrastructuur de basis voor een aantrekkelijk fietsklimaat in Borger-Odoorn en voorwaardelijk om te voldoen aan de landelijke ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Tot dusverre kende de gemeente Borger-Odoorn op het terrein van fietsen alleen het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). Vanwege het toenemende belang van fietsen is het tijd voor een nadere uitwerking van het GVVP op het gebied van fietsinfrastructuur.

Beoogd effect

De realisatie van het fietsplan verbetert niet alleen de verkeersveiligheid, maar draagt ook veel bij aan economie (R&T), duurzaamheid en leefbaarheid (sport, gezondheid, maatschappelijke deelname, etc.). Het raakt dus veel meer beleidsterreinen dan alleen mobiliteit.

Argumenten

- 1.1 *Het fietsplan zorgt voor een positief effect op meerdere gemeentelijke doelen*

Met het plan wordt een stimulans gegeven aan R&T en daarmee ook aan de lokale economie én leefbaarheid. Daarnaast zorgt het voor verbetering van de verkeersveiligheid. Bredere en aantrekkelijke fietspaden verleiden ook meer mensen om de fiets te pakken. Hierdoor krijgt de gezondheid van inwoners een stimulans. Doordat meer fietsers deze duurzame vervoerswijze kiezen boven de auto wordt ook gewerkt aan het verminderen van de uitstoot van het verkeer. Verder stimuleert goede fietsinfrastructuur de sociale deelname aan het dagelijks leven, helemaal voor degenen die geen beschikking hebben over een auto. Zonder mobiliteit is het niet mogelijk naar werk, school, visite, sportvereniging, etc. te gaan. Minder validen profiteren ook van een beter ingericht fietsnetwerk. Het netwerk wordt beter geschikt voor bijzondere fietsvormen, zoals duofietsen, bakfietsen, rolstoelfietsen en E-bikes.

Omdat uit analyses blijkt dat met name de breedte van fietspaden een groot aandachtspunt is, richt dit fietsplan zich op de inrichting van de bestaande fysieke infrastructuur. Hierbij worden per categorie streefbeeld vastgesteld voor de gewenste kwaliteit en aangegeven welke ingrepen noodzakelijk zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Omdat we niet de gehele fietsstructuur ineens kunnen opwaarderen, is een prioritering gemaakt ten aanzien van investeringen in het fietsnetwerk voor de komende 10 jaar, waarbij we zoveel mogelijk werk-met-werk willen maken.

1.2 Veiligheid en bruikbaarheid van fietspaden is een overheidstaak

Overheden hebben een wettelijke taak als het gaat om wegen en fietspaden, namelijk het verzekeren van de veiligheid en het waarborgen van de bruikbaarheid. Deze wettelijke taak geldt voor alle wegen en paden, dus ook fietspaden, die in gemeentelijk beheer zijn. Dit inclusief de fietspaden die de gemeente beheert op grondgebied van andere eigenaren.

2.1 De gemeenteraad is bevoegd om beleidsplannen vast te stellen

Dit beleidsplan betreft een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. De bevoegdheid om dit soort beleidsplannen vast te stellen ligt bij de gemeenteraad.

Kanttekeningen

1.1 Uitvoering van het beleid vraagt de nodige ambtelijke capaciteit

Uitvoering geven aan het beleidsplan betekent extra voor te bereiden en uit te voeren projecten. Jaarlijks wordt bekeken welke ambtelijke capaciteit beschikbaar is om bezig te zijn met deze projecten. Daar waar nodig zullen externe partijen ingehuurd worden.

1.2 Uitwerking vraagt soms om nadere keuzes

Op sommige plaatsen moeten bij de (technische) uitwerking van een fietspadverbreding nadere keuzes gemaakt worden. Bijvoorbeeld verbreding in relatie tot het kappen van bomen of verbreding in relatie tot verplaatsing en grondaankoop. Dit kan betekenen dat de afweging van belangen en technische mogelijkheden ertoe leidt dat het gewenste streefbeeld niet of slechts ten dele kan worden gerealiseerd.

1.3 Het behalen van de doelen wordt beperkt bij ontbrekend uitvoeringsbudget

De beleidskaders geven aan op welke wijze de toekomstige fietsstructuren zijn ingericht. Bij ontbreken van uitvoeringsbudget kan alleen tijdens groot onderhoud in combinatie met subsidies gewerkt worden aan dit toekomstbeeld. Hierdoor zal komende jaren slechts een heel klein deel van de fietsstructuren aangepakt kunnen worden. Voor het structureel verbeteren van de fietsstructuren is dus een uitvoeringsbudget noodzakelijk.

Financiën

Binnen de geraamde kosten voor de uitvoering van het GVVP is alleen rekening gehouden met een op te stellen plan voor de inrichting van het fietsnetwerk. Er is geen rekening gehouden met uitvoeringskosten van zo'n plan. Ook is binnen de bestaande

budgetten van wegenonderhoud geen financiële ruimte om structureel fietspaden te verbreden. De budgetten van wegenonderhoud zijn gericht op het onderhouden van het bestaande. Verbredingen of grootschalige vernieuwingen vallen daar dus buiten. Incidenteel lukt het een subsidie te verkrijgen om in combinatie met onderhoud toch een fietspad te verbreden, maar structurele middelen ontbreken.

Om de belangrijkste knelpunten in de fietsstructuur in een periode van 10 jaar op te lossen is afgerond € 25.000.000 benodigd. Daarmee is dus niet de gehele hoofdfietsinfrastructuur en fietsknooppuntennetwerk opgewaardeerd. Hoe sneller de fietsinfrastructuur aangepakt wordt, hoe sneller de doelen behaald worden. Wel is de snelheid van het aanpakken afhankelijk van het beschikbare budget. Een belangrijk onderdeel is de realisatie van de doorfietsroute Borger-Exloo-Valthe-Emmen. Met deze investering is al een bedrag van circa € 8,4 miljoen gemoeid.

In het Meerjarig investeringsplan (MJIP) is bij de Begroting 2024 een bedrag opgenomen voor het fietsplan van € 25.083.000 (kapitaallast van €1.630.000). Jaarlijks bezien we welke financiële ruimte er is om hieraan invulling te geven. In de begroting 2025 is een budget van €75.000 opgenomen voor fietspad Exloo-Leewal.

Voorzien is dat we in 2026 een beleidsarme begroting aan de raad zullen aanbieden. Dit betekent dat na vaststelling door uw raad voornamelijk vanaf de volgende bestuursperiode zal worden bepaald in welke fietsverbindingen zal worden geïnvesteerd.

NB: Voor het realiseren van een deel van de doorfietsroute Borger-Exloo-Valthe-Emmen is in 2022 een budget beschikbaar gesteld van € 700.000. Vanuit dit budget is de Drift in Borger opgewaardeerd tot fietsstraat.

Participatie

In het kader van het fietsplan is getracht een beeld te krijgen van de mening van onze inwoners over de lokale infrastructuur. Hiervoor zijn in 2022 alle dorpsbelangen met een enquête benaderd. Hieruit blijkt dat het lokale fietsproduct ruim voldoende (7,2) wordt gewaardeerd. Vooral de aantrekkelijkheid van de routes scoort goed. Op de vraag waar de gemeente zich op zou moeten gaan richten, worden vooral het verbeteren van comfort en breedte van fietspaden en het aanpakken van verkeersonveilige situaties (oversteken, rijgedrag, diversiteit aan doelgroepen) genoemd. Wat betreft verbetering van verbindingen wordt verwezen naar dichtstbijzijnde (grotere) plaatsen waaronder Emmen en Stadskanaal.

Communicatie

Na vaststelling wordt het fietsplan via de gebruikelijke wijze gepubliceerd.

Uitvoering

Een extern bureau (Roelofs) is ingehuurd om tot een 1^e prioritering te komen. Dit als input voor het opstellen van het fietsplan. Het fietsplan zelf is door de gemeentelijke organisatie opgesteld.

Op basis van een eerste prioriteitenlijst van Roelofs wordt de investering in de belangrijkste fietspaden en routes in de fietsinfrastructuur geraamd op € 25 miljoen. Om slim te kunnen combineren met andere infrastructurele projecten of ruimtelijke ontwikkelingen en in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen, is voorzien dat het college middels het Investeringsvoorstel Realisatie jaarlijks bepaalt aan welke fietspaden en routes de beschikbare financiële middelen worden toegekend. Met het oog op de financiën is het hierbij belangrijk om waar mogelijk werk-met-werk te maken. Dit kan leiden tot afwijkingen van de voorgestelde prioriteitenlijst van Roelofs. Deze insteek geeft

de vrijheid om flexibel in te kunnen spelen op cofinanciering van eventuele toekomstige subsidiemogelijkheden binnen de beleidsmatige kaders die zijn vastgesteld door uw raad.

Een voorbeeld van werk-met-werk maken en inspelen op subsidiemogelijkheden is dat het mogelijk is geworden om komend jaar op het fietspad naast het Zuiderdiep tussen Buinerveen en de Mondenweg niet alleen groot onderhoud toe te passen, maar dat deze dankzij een Rijkssubsidie ook direct wordt verbreed. In dit geval is subsidie beschikbaar. In andere gevallen zal aanvullend budget nodig zijn om een fietspad niet alleen te onderhouden, maar ook te kunnen verbreden. Of er is juist budget nodig als cofinanciering van beschikbare subsidies voor bepaalde trajecten.

Eén van de routes die in de eerste prioriteitenlijst van Roelofs een hoge prioriteit heeft gekregen is de doorfietsroute Borger-Exloo-Valthe-Emmen. Doordat deze doorfietsroute ook genoemd staat in het bestuursprogramma 2022-2026 ligt het voor de hand hier komende jaren fors in te investeren. Aangezien doorfietsroutes niet stoppen bij een gemeentegrens zijn afspraken gemaakt met de BOCE-gemeenten en is inmiddels het voorkeursnetwerk voor de doorfietsroutes in Zuidoost-Drenthe vastgesteld. In de verdere uitwerking en realisatie van de routes werken de BOCE-gemeenten samen. Ook de provincie Drenthe is bij dit proces aangehaakt.

Bijlage(n)

1. Fietsplan Borger-Odoorn (50653-2023:648535)
2. Raadsbesluit (50653-2023:410320)

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn,
de secretaris, de burgemeester,

E.W. Bennema

mr. J. Seton