

Aan de gemeenteraad van Tubbergen

**Zaaknummer**  
1243916

**Bijlagen**  
1

**Onderwerp**  
Datum collegevergadering: 4 maart 2025, Raadsbrief 2025 nr. 15

**Verzenddatum**  
5 maart 2025

Geachte raads- en commissieleden,

### **Waarover gaat deze brief?**

In onze collegevergadering hebben wij gesproken over het vigerende fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen en de wens vanuit de gemeenteraad om hierover te worden geïnformeerd.

### **Ons besluit**

In onze vergadering hebben we besloten de gemeenteraad te informeren over het fiets- en fietspadenbeleid middels een raadsbrief en het bijgevoegde "Memorandum fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen".

### **Toelichting**

De gemeenteraad heeft informatie gevraagd over het fiets- en fietspadenbeleid van de gemeente Tubbergen. Middels deze raadsbrief en het daarbij gevoegde "Memorandum fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen" informeren wij u hierover.

De gemeente Tubbergen beschikt over eigen fiets- en fietspadenbeleid en indirect beleid hierover. Met indirect beleid worden beleid of richtlijnen e.d. van derden bedoeld, dat ook in de gemeente Tubbergen wordt toegepast. Het beleid is onder anderen vastgelegd in de volgende documenten:

1. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).
2. De richtlijnen en aanbevelingen van het landelijke verkeersinstituut CROW.
3. Wetgeving en andere bronnen, zoals benoemd in het bijgevoegde Memorandum.

Het GVVP is een directe bron van beleid, want het document is vastgesteld door de gemeenteraad in december 2018 en nog steeds actueel wat betreft het fiets- en fietspadenbeleid. In het GVVP zijn bijvoorbeeld wegcategorieën vastgelegd en de daarbij behorende kenmerken, zoals de "plaats op de weg" van fietsers. Ook zijn kwaliteitsaspecten voor fietspaden vastgelegd. In het GVVP is een Uitvoeringsplan Fiets opgenomen, waaraan sinds de vaststelling van het GVVP uitvoering is gegeven. Achterin het Memorandum is een beknopte stand van zaken aangegeven van de uitvoering hiervan.

Belangrijk is dat in het GVVP is vastgelegd dat de richtlijnen & aanbevelingen van CROW breed worden toegepast, onder anderen wat betreft het fietsbeleid en de uitgangspunten die worden gebruikt bij de keuze tussen typen fietsvoorzieningen. Het CROW is een landelijk verkeersinstituut, waarvan de publicaties landelijk worden toegepast door de overheden bij verkeersbeleid en de inrichting van infrastructuur. Hiermee is in feite (indirect) beleid aan het GVVP toegevoegd.

Het fiets- en fietspadenbeleid is voldoende voor een adequate aanpak van verkeersonveiligheid voor fietsers of (voor het maken van keuzes) voor de aanleg van fietsvoorzieningen. Er is momenteel geen aanleiding is om het vigerende beleid te herzien.

In het bijgevoegde "Memorandum fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen" is een overzicht is gegeven van het relevante beleid op het terrein van fietsen/fietsers en fietspaden.

Als actuele ontwikkeling kunnen wij u de casus Reutummerweg noemen. Vanwege meldingen over verkeersonveiligheid, onder anderen voor fietsers, wordt het gememoreerde fiets- en fietspadenbeleid toegepast om een analyse van de verkeerssituatie te maken en om vervolgens aan de hand daarvan het gesprek aan te gaan met diverse belangenbehartigers. Bij de analyse van de situatie op de Reutummerweg wordt zowel het beleid uit het GVVP toegepast, als de richtlijnen & aanbevelingen van CROW. Op 5 november 2024 is aan de commissie Omgeving en Economie bovendien de "SPV2030-werkwijze" gepresenteerd, die bij de casus Reutummerweg wordt toegepast in combinatie met het vigerende fiets- en fietspadenbeleid. De SPV2030-werkwijze gaat uit van een preventieve aanpak van onveiligheid en is gericht op het wegnemen van risico's in het verkeer. Dat kan zowel gaan over risico's in de infrastructuur als bij voertuigen of in het gedrag van weggebruikers.

#### **Waarom deze raadsbrief?**

In artikel 169, tweede lid, van de Gemeentewet staat dat wij de raad alle inlichtingen verschaffen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft. Wij meenden er daarom goed aan te doen u van ons besluit op de hoogte te stellen.

Wij stellen u voor deze raadsbrief en het bijgevoegde "Memorandum fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen" voor kennisgeving aan te nemen.

#### **Heeft u nog vragen?**

Neem dan contact op met de raadsgriffier. Deze zal uw vragen aan ons college kenbaar maken. De griffier is te bereiken via telefoonnummer (0546) 62 80 00 of e-mailadres [griffie@tubbergen.nl](mailto:griffie@tubbergen.nl)

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Tubbergen,

de secretaris



Ing. J.L.M. Scholten

de burgemeester



Drs. A.H. Postma

# **Memorandum fiets- en fietspadenbeleid in de gemeente Tubbergen.**

Februari 2025

## **1. Aanleiding en leeswijzer.**

De gemeenteraad van Tubbergen heeft in november 2024 gevraagd om inzicht te krijgen in het fiets- en fietspadenbeleid van de gemeente. De gemeenteraad geeft aan dat zij het belangrijk vindt dat de verkeersveiligheid voor fietsers goed is en dat de fietsinfrastructuur op orde is. Wanneer daarvoor het onderliggende beleid ontbreekt, zou dat opgesteld moeten worden, zo geeft de gemeenteraad aan.

Dit Memorandum geeft een overzicht van het bestaande beleid voor deze onderwerpen, maar ook van de werkwijze zoals die wordt gehanteerd en de acties die inmiddels op het gebied van fietsveiligheid en fietsstimulering worden uitgevoerd.

In de gemeente Tubbergen is beleid met betrekking tot de fiets(er) en de veiligheid voor fietsers vastgesteld. Ook is in beleid welke type fietsvoorzieningen (waaronder fietspaden) kunnen worden toegepast en onder welke omstandigheden. De praktische handvatten daarvoor zijn vastgelegd in de richtlijnen & aanbevelingen van CROW. Dat is een verkeerskundig instituut, waarvan de publicaties over verkeersonderwerpen en infrastructuur landelijk worden toegepast. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan van Tubbergen is vastgelegd dat ook wij deze richtlijnen & aanbevelingen toepassen.

In dit Memorandum komen alle relevante beleidszaken met betrekking tot de fiets(er) en de veiligheid voor fietsers aan de orde, maar wordt ook aangegeven op welke wijze de keuzes voor een bepaald type fietsvoorzieningen tot stand komen. Tenslotte komen ook enkele onderwerpen aan de orde die weliswaar van belang zijn voor fietsers en (hun gevoel van) fietsveiligheid, maar die verder buiten de scope van dit Memorandum vallen, omdat ze buiten de verantwoordelijkheid en beleidstaken van het werkdomein Verkeer & Mobiliteit vallen.

Alvorens in te gaan op het fiets-, fietsveiligheid- en fietspadenbeleid, is het belangrijk om in te gaan op de nieuwe werkwijze in de gemeente Tubbergen om de verkeersveiligheid te verbeteren, door middel van de SPV2030-werkwijze. De nieuwe benaderingswijze voor de verkeersveiligheid is bepalend voor de manier waarop met (objectieve en subjectieve) verkeersonveiligheid voor fietsers wordt omgegaan.

Voor dit Memorandum is de volgende afbakening belangrijk:

- Het fiets- en fietspadenbeleid zoals in dit Memorandum beschreven betreft de fietspaden met (een zekers mate van) een verkeersfunctie.
- Het beschreven beleid heeft alleen betrekking op “verkeerspaden” (met borden G11/verplicht fietspad of G12a/verplicht brom/fietspad) niet op recreatieve, onverplichte paden (bord G13).
- Het beleid voor het onderhoud van fietspaden maakt geen deel uit van dit Memorandum en hetzelfde geldt voor het plaatsen van openbare verlichting langs gemeentelijke wegen.

De inhoud van dit memo:

| Paragraaf | Inhoud                                                  |
|-----------|---------------------------------------------------------|
| 1         | Aanleiding en leeswijzer.                               |
| 2         | Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030).          |
| 3         | Wettelijke regels voor fietsers (en “aanverwanten”).    |
| 4         | Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).       |
| 5         | Richtlijnen & aanbevelingen van CROW.                   |
| 6         | Kernnet Fiets van Overijssel.                           |
| 7         | Toeristisch fietsen.                                    |
| 8         | Stimuleren fietsgebruik en acties om veilig te fietsen. |
| 9         | Het onderhoud van fietsvoorzieningen.                   |
| 10        | Openbare verlichting.                                   |
| 11        | Samenvattende paragraaf; een overzicht van het beleid.  |
| -         | Bijlagen.                                               |

## **2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030).**

In de vergadering van de commissie Omgeving & Economie op 5 november 2024 is de presentatie "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030" gegeven. Daarin is de noodzaak van een andere aanpak van de verkeersonveiligheid benoemt, namelijk omdat de gestelde doelen wat betreft het maximaal gewenste aantal verkeersslachtoffers niet wordt gehaald. De opgave om te komen tot minder slachtoffers in het verkeer wordt landelijk opgepakt volgens de SPV2030-werkwijze en dat vanaf 2025 zal ook de gemeente Tubbergen met de nieuwe werkwijze aan de slag gaan. De hoofdlijnen ervan zijn:

- De werkwijze volgens het SPV2030 is een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid. Door het wegnemen van de risico's die kunnen leiden tot een verkeersongeval, worden deze ongevallen voorkomen of wordt de ernst van een verkeersongeval kleiner. De werkwijze richt zich dus primair op de risico's en dan hebben we het over de infrastructuur, over het gedrag van de verkeersdeelnemers, en over het voertuig zelf.
- Er is een algemene risicoanalyse van de verkeersveiligheidssituatie in de hele gemeente, waarbij de nadruk van de analyse ligt op de typen infrastructuur (30 – 50 – 60 – 80 km/u) en de groepen weggebruikers (jonge automobilisten; kinderen; senioren, e.d.).
- Er verschijnen halfjaarlijks publicaties (het BLIQ rapport) met gegevens over geregistreerde verkeersongevallen en een analyse van de wegen en kruispunten met de grootste risico's op ongevallen.
- Op grond van deze analyses, welke voor een groot deel zijn gebaseerd op ongevallencijfers en rijnsnelheden, is een TOP10 van meest risicovolle wegen opgesteld, en idem een TOP10 voor meest risicovolle kruispunten.
- De groep wegen en kruispunten uit de risicoanalyses en de BLIQ rapporten kunnen worden aangevuld met relevante wegen of kruispunten die actueel in beeld zijn vanwege meldingen over verkeersonveiligheid (objectief of subjectief). Een voorbeeld is de Reutummerweg, waar discussie is ontstaan over de veiligheid van fietsers op de weg.
- De relevante wegen of kruispunten worden geanalyseerd, waarbij onder anderen de locaties uit het BLIQ rapport en de risicopunten uit de algemene risicoanalyse de aandacht krijgen. Op grond van de uitgevoerde analyse kan bepaald worden naar welke wegen of kruispunten de aandacht moet uitgaan, en welke afvallen.
- Voor de wegen of kruispunten waar duidelijke risico's zijn kan de analyse worden verdiept of wordt direct een pakket van maatregelen ontwikkeld. Maatregelen kunnen op de infrastructuur betrekking hebben, maar het kan ook gaan om het beïnvloeden van gedrag (door voorlichting of acties 'op straat'). In geringe mate kan het ook gaan om maatregelen die op het voertuig zijn gericht, zoals controles van fietsverlichting.
- De daadwerkelijk uit te voeren maatregelen en acties, en waar dat moet gebeuren, zijn met name afhankelijk van de beschikbare financiële middelen. Voor het beïnvloeden van gedrag, voorlichting en educatie zijn middelen gereserveerd in de begroting en daarmee wordt jaarlijks het Programma Verkeersveiligheid uitgevoerd (voor een belangrijk deel gericht op onderwijs).
- Voor de uitvoering van diverse maatregelen op grond van de SPV2030-werkwijze is in 2025 incidenteel een bedrag van € 300.000,- beschikbaar gesteld. Afhankelijk van de prioriteiten en keuzes die vanuit de analyses worden gemaakt, zal worden getracht om dat bedrag middels subsidies te verhogen. De beschikbaarheid van eventuele subsidies kan invloed hebben op de uitvoeringsplanning van maatregelen (bijvoorbeeld omdat een subsidie niet meer in 2025 gevraagd kan worden, maar wel in 2026).

## **3. Wettelijke regels.**

Regels met betrekking tot het rijden met de fiets zijn wettelijk vastgelegd: waar dient men te rijden en hoe dient men zich te gedragen? Ook de betekenis van verkeersborden en dergelijke, en de plichten die daaruit voortvloeien voor fietsers, zijn wettelijk vastgelegd.

De wettelijke regels zijn vaak het vertrekpunt voor het eigen beleid of de eigen werkwijze. Hieronder ter informatie enkele van de meest relevante regels voor de fiets en aan de fiets verwante voertuigen zoals snorfiets en bromfiets:



#### fiets

- Fietzers houden zoveel mogelijk **rechts**.
- Ze mogen met zijn **tweeën** naast elkaar rijden (dat geldt niet voor snorfietsen).
- Fietzers gebruiken het verplichte **fietspad** of het brom/fietspad. Zij gebruiken de rijbaan als een fietspad ontbreekt. Fietzers mogen ook het onverplichte fietspad gebruiken.
- Fietzers moeten elkaar links **inhalen**. Ze mogen andere bestuurders rechts inhalen.
- Ligt er een doorgetrokken **streep** tussen de rijstrook voor het gemotoriseerde verkeer en een fietsstrook, dan mag deze niet worden overschreden.



#### snorfiets

- **helmplicht**
- rijden op **fietspad**
- max. **25 km/u**



#### bromfiets (incl. speed pedelec)

- helmplicht
- rijden op **rijbaan**, behalve op 80 km-wegen en als er een verplicht bromfietspad is.
- max. **45 km/u** op rijbaan
- **40 km/u** op bromfietspad buiten de bebouwde kom
- **30 km/u** binnen de bebouwde kom



#### e.bike (incl. fatbike)

- **geen** helmplicht
- rijden op fietspad
- max. 25 km/u



## 4. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

In het GVVP is de kern van het gemeentelijke fiets- en fietspadenbeleid van de gemeente Tubbergen vastgelegd. Het gaat zowel om de verkeersveiligheidsaspecten als om de toe te passen voorzieningen voor fietsers (zowel de infrastructuur als specifieke fietsvoorzieningen).

Belangrijk is dat in het GVVP is bepaald dat de richtlijnen & aanbevelingen van het CROW worden gebruikt (dat is een verkeerskundig instituut, waarvan de publicaties over verkeersonderwerpen en infrastructuur landelijk worden toegepast).

Hieronder is aangegeven wat er in het GVVP van Tubbergen is “geregeld” ten aanzien van het beleid voor fietsers, de verkeersveiligheid voor fietsers en de inrichting van wegen en verkeersvoorzieningen, waaronder fietspaden en andere fietsvoorzieningen.

### a. Verkeersveiligheid.

In het GVVP is al sprake van een nieuwe aanpak van de verkeersonveiligheid, en bedoeld wordt de nieuwe aanpak volgens de SPV2030-werkwijze zoals beschreven in paragraaf 1. De nieuwe aanpak start met ingang van 2025 in de gemeente Tubbergen en vervangt daarmee de beschrijving van de verkeersveiligheidsaanpak uit het GVVP. Met de nieuwe preventieve aanpak kunnen stappen in de goede richting worden gezet. Bij de nieuwe aanpak wordt breder naar de omstandigheden gekeken die aan de verkeersonveiligheid ten grondslag liggen dan bij de huidige curatieve aanpak, waarbij de ongevallen centraler staan.

Uit de algemene verkeersongevallencijfers blijken fietsers vaker bij ongevallen betrokken te raken en vooral oudere fietsers vallen negatief op. Dat komt doordat ouderen steeds meer gaan fietsen (zowel qua frequentie als afgelegde afstand), zodat ze ook automatisch vaker betrokken zijn bij ongevallen. Maar oudere mensen zijn natuurlijk ook kwetsbaarder, waardoor ze vaker letsel oplopen. Fietsers op e-bikes zijn echter niet persé kwetsbaarder dan gewone fietsers.

Alle fietsers kunnen op dezelfde manier worden benaderd wat betreft de verkeersveiligheidsaanpak en bij gedragscampagnes, want onderscheid tussen gewone fietsers en e-fietsers is niet nodig. Voor de eenduidigheid en herkenbaarheid van de aanpak en de acties is dat gunstig.

Bij de presentatie van de SPV2030-werkwijze aan de raadscommissie Omgeving & Economie is een nieuwe doelstelling voor verkeersveiligheid geformuleerd wat betreft het maximaal gewenste aantal verkeersslachtoffers per jaar, waarbij het driejarig gemiddelde rond 2020 het vertrekpunt is. In 2050 komt het cijfer (ongeveer) overeen met de oude doelstelling uit het GVP:

| Start = 2020 | 2025    | 2030    | 2035    | 2040    | 2045    | 2050    |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Max. 30      | Max. 25 | Max. 22 | Max. 20 | Max. 16 | Max. 13 | Max. 10 |

(letselslachtoffers = ziekenhuisgewonden plus dodelijke verkeersslachtoffers).

#### b. Weginrichting (tabel paragraaf 2A-2 GVP; blz. 16).

Elke weg is toegedeeld aan een wegcategorie. De wegcategorieën zijn begin deze eeuw vastgesteld en nogmaals vastgelegd in het GVP. Door de wegcategorie wordt de maximumsnelheid bepaald en zijn de aspecten van de weginrichting voor een belangrijk deel vastgelegd.

Aan elke wegcategorie zijn zogeheten “essentiële wegkenmerken” gekoppeld. Dat zijn kenmerken die bij een specifiek type weg behoren en die bijdragen aan de herkenbaarheid. Veel ontwerpaspecten liggen daarmee ‘redelijk’ vast. Door herkenning van deze wegkenmerken weet een bestuurder hoe deze zich op de betreffende weg moet gedragen. Het uiterlijk van een autosnelweg geeft b.v. veel informatie aan degene die daar rijdt; hetzelfde geldt voor een woonstraat. De grootste uitdaging qua weginrichting, maar ook wat betreft de verkeersveiligheid zijn de tussenliggende ‘grijze’ wegen.

De “essentiële wegkenmerken” zoals vastgelegd in het GVP zijn:

| Belangrijkste wegkenmerken<br>(verklaringen zie hieronder)     | Gebieds-ontsluitingsweg<br>buiten de kom               | Gebieds-ontsluitingsweg<br>binnen de kom      | Erftoegangsweg<br>type B (met fiets)<br>buiten de kom                | Erftoegangsweg<br>type B (met fiets)<br>binnen de kom | Overige Erf-<br>toegangswegen<br>binnen of buiten<br>de kom |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Maximum<br>snelheid km/u                                       | 80                                                     | 50                                            | 60                                                                   | 30                                                    | 60 of 30<br>(of 15 op erven)                                |
| Intensiteit in<br>aantal mvt/dag<br>1)                         | 5.000 – 20.000                                         | 3.000 – 15.000                                | < 6.000                                                              | < 4.000 – 6.000                                       | < 4.000 – 6.000<br>(erf: n.t.b.)                            |
| Rijbaanbreedte<br>2)                                           | 2 x 3,00 m                                             | 6,00 – 7,00 m                                 | 4,50 – 6,00 m                                                        | 5,00 – 7,00 m                                         | 5,00 – 6,00 m<br>(erf: n.v.t.)                              |
| Plaats op de weg<br>fietsers en type<br>fietsvoorziening<br>3) | Fietsvoorziening<br>buiten de rijbaan                  | Fietsvoorziening<br>op of naast de<br>rijbaan | Fietsvoorziening<br>op de rijbaan<br>(eventueel naast<br>de rijbaan) | Fietsvoorziening<br>op de rijbaan                     | Fietsers op de<br>rijbaan 4)<br>(erf: idem)                 |
| Plaats om te<br>parkeren                                       | Buiten de rijbaan<br>(want het is een<br>voorrangsweg) | Bij voorkeur<br>buiten de rijbaan             | Op of buiten de<br>rijbaan                                           | Op of buiten de<br>rijbaan                            | Op of buiten de<br>rijbaan<br>(erf: in vakken)              |
| Snelheid-<br>remmers                                           | Nee                                                    | Indien nodig, wel<br>“vriendelijk”            | Indien nodig                                                         | Indien nodig                                          | Indien nodig<br>(erf: n.v.t.)                               |

[Erftoegangsweg B: 60 km-weg met fietsvoorzieningen. Noot 1) maximaal wenselijke intensiteit. Noot 2) Breedte is indicatief. Noot 3) Dat kan zijn een fietspad, maar ook stroken op de rijbaan. Noot 4) Ook recreatieve oplossingen zijn mogelijk.

**De tabel, en onderstaande praktische uitleg, vormen de basis van het verkeersbeleid en de wijze waarop wegen en verkeersvoorzieningen worden ingericht in de gemeente Tubbergen.**

De praktische vertaling van de essentiële wegkenmerken

- Langs **80 km/u-wegen** liggen in principe altijd fietspaden of parallelwegen. De 80 km-wegen vormen als het ware de randen van de 60 km/u-zones buiten de bebouwde kom. Voorbeelden van gemeentelijke 80 km-wegen zijn: Denekamperweg, Haarbrinksweg, Langeveenseweg. De meeste 80 km-wegen zijn in eigendom en beheer bij de provincie Overijssel.

- Langs **50 km/u-wegen** is een fietspad een optie, maar fietsstroken kunnen ook. In Tubbergen zijn weinig 50 km-wegen (en dan nog voornamelijk op bedrijventerreinen). Vaak is ruimtegebrek een reden om geen fietspad toe te passen, maar fietsstroken. Een voorbeeld waar wel een fietspad is aangelegd, is de Van Koersveldweg in Albergen.
- Op Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van **30 km/u** en op Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is dat **60 km/u**. Plattelandswegen en woonstraten zijn de “gewone” erftoegangswegen. Er zijn erftoegangswegen van een iets hogere categorie (type 1 of type B, al naar gelang de schrijfwijze). Op die erftoegangswegen maken fietsers vaker van zo'n weg gebruik of loopt er bijvoorbeeld een schoolroute over de weg. In het algemeen zijn het iets bredere wegen dan gewone plattelandswegen of woonstraten. Op Erftoegangswegen van de hogere categorie worden – bij genoeg wegbreedte- voorzieningen voor fietsers aangelegd:
  - Op 60 km/u-wegen van hogere categorie liggen fietssuggestiestroken. Vaak zijn de wegen nog relatief smal (4,50 – 5,00 m) en dus ook de stroken. Die hebben daardoor vooral een symbolische functie. Ze “vernauwen” de weg in visuele zin waardoor de rijksnelheden van het autoverkeer iets lager zijn. Voorbeelden: Reutummerweg, Beekzijdeweg, Agelerweg.
  - Langs sommige 60 km/u wegen liggen fietspaden en dat is meestal omdat ze er “vroeger” al lagen (toen het nog 80 km/u-wegen waren; de eerste 60 km-zones dateren pas van 2005). Bij uitzondering worden langs 60 km/u wegen nieuwe fietspaden aangelegd. Voorbeelden van 60-wegen met fietspaden: Uelserweg (vanuit vroeger), Manderveenseweg (nieuw).
  - Op 30 km/u-wegen van een hogere categorie liggen fietsstroken of fietssuggestiestroken, die zoveel mogelijk lijken op de stroken die op 50 km/u-wegen voorkomen. Deze wegen komen in de bebouwde kom vaker voor. Doordat de wegen breder zijn (5,50 – 6,00 m of breder) kunnen de stroken 1,75-1,80 m breed zijn. Voorbeelden: Julianastraat/Bernhardstraat (Tubbergen), Almelseweg (Mariaparochie en Harbrinkhoek; sinds kort gereed) en Denekamperweg (in de bebouwde kom van Vasse).
- Op “gewone” 60 km-wegen (plattelandswegen) en 30 km/u-wegen (woonstraten) worden geen fietsvoorzieningen aangelegd. Op deze erftoegangswegen is de verkeersfunctie ondergeschikt en vindt vermenging van weggebruikers plaats. Rijksnelheid is soms wel een punt van aandacht.

### c. Uitvoeringsprogramma Fiets.

Achterin het GVVP is een specifiek Uitvoeringsprogramma voor het thema Fiets opgenomen. In de bijlage (A) bij dit Memorandum is het programma ter informatie weergegeven. Ook is een stand van zaken van het Uitvoeringsprogramma aangegeven.

## 5. Richtlijnen & aanbevelingen van CROW.

In het GVVP is vastgelegd dat de richtlijnen & aanbevelingen van CROW zoveel mogelijk worden gevolgd. Het beleid en de uitgangspunten daarin is onder anderen te vinden in CROW-publicaties. Die publicaties zijn daarmee van toepassing op het fiets(paden)beleid van de gemeente Tubbergen. Enkele publicaties die voor de fietsers belangrijk zijn:



Twee tabellen uit de CROW-publicatie “Ontwerpwijzer Fiets” zijn erg belangrijk, want aan de hand daarvan wordt onderzocht of de aanleg van fietsvoorzieningen te overwegen is en zo ja, welke dan. Hieronder zijn de twee relevante tabellen te vinden: één voor wegen binnen de bebouwde kom en één voor wegen buiten de bebouwde kom.

*Aanbeveling van CROW voor fietsvoorzieningen op wegen binnen de bebouwde kom (30 en 50 km/u) uit de Ontwerpwijzer Fiets:*

| Wegcategorie                | Max.snelheid | Intensiteit auto                                                                                                                                                                                         | Basis (per dag)<br>< 750 fietsers | Fietsroute 500-<br>2500 fietsers | Hoofdroute<br>> 2000 fietsers                |
|-----------------------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|
| Erftoegangs-<br>weg         | 30 km/u      | 1-2500<br>auto's/dag                                                                                                                                                                                     | Gemengd verkeer                   |                                  | Fietsstraat<br>(met voorrang)                |
|                             |              | 2000-5000<br>auto's/dag                                                                                                                                                                                  |                                   |                                  | Fietspad of<br>fietsstrook<br>(met voorrang) |
|                             |              | Meer dan 4000<br>auto's/dag                                                                                                                                                                              | Fietsstrook of fietspad           |                                  |                                              |
| Gebieds-<br>ontsluitingsweg | 50 km/u      | TUBBERGEN (dus niet CROW): Vanwege het ontbreken van ruimte in het dwarsprofiel van de wegen zijn opties als fietspaden of parallelwegen langs gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom niet relevant. |                                   |                                  |                                              |

*Aanbeveling van CROW voor fietsvoorzieningen op wegen buiten de bebouwde kom (60 en 80 km/u) uit de Ontwerpwijzer Fiets:*

| Wegcategorie            | Max.snelheid | Intensiteit auto             | Basis (per dag) tot 2000 fietsers                                                                     | Hoofdroute > 2000 fietsers  |
|-------------------------|--------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Erftoegangs-weg         | 60 km/u      | 1-2500 auto's/dag            | Gemengd verkeer                                                                                       | Fietstraat bij < 500 auto's |
|                         |              | 2000-3000 auto's/dag         | Fietsstroken of fietspad                                                                              | Fietspad of fietsstroken    |
|                         |              | Meer dan 3000 auto's/dag     | Fietspad                                                                                              |                             |
| Gebieds-ontsluitingsweg | 80 km/u      | Niet relevant (geldt altijd) | Fiets-/bromfietspad of parallelweg (waarvan de laatste niet voorkomt langs gemeentelijke 80 km-wegen) |                             |

Om de tabellen toe te passen, is inzicht in de verkeersintensiteiten van auto's en fietsers nodig. Aan de hand van de verkeersintensiteiten kan een oordeel worden gegeven over het toe te passen type fietsvoorziening dat bij de betreffende weg hoort.

Een cruciale factor is en blijft de rijsnelheid van het autoverkeer, met name op 30- en 60 km/u-wegen. Voor die rijsnelheden (of om en nabij die snelheid) gelden de aanbevelingen van CROW zoals in de tabellen is aangegeven. Als de werkelijke rijsnelheid duidelijk hoger ligt, is de tabel niet zondermeer toe te passen. Dat maakt de advisering over het toe te passen type fietsvoorziening soms erg lastig. Moet bijvoorbeeld bij een te hoge rijsnelheid automatisch “opgeschaald” worden naar een hogere categorie voorziening? Of is het beter om de rijsnelheid aan te pakken, zodat de tabel weer gebruikt kan worden?

Omdat het opschalen naar een hogere categorie fietsvoorziening vaak aanmerkelijk duurder is dan het aanpakken van de rijsnelheid, zal de advisering hierover vaker richting de tweede optie gaan omdat dat kostenefficiënter is. Te hoge rijsnelheden zijn vaak (mede) de reden van meldingen over (vermeende) verkeersonveiligheid op 60 km-wegen voor fietsers, dus het benoemde dilemma komt geregeld voor.

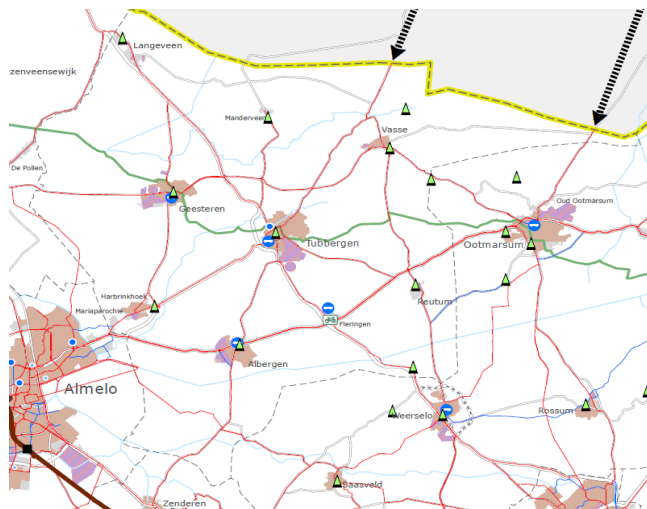
## 6. Kernnet fiets Overijssel.

Binnen de provincie Overijssel is een Kernnet Fiets vastgesteld. Op de kaart op de volgende pagina is het Kernnet Fiets binnen de gemeente Tubbergen te zien (het gaat om de wegen met de rode lijnen).

Voor fietspaden die het Kernnet Fiets vormen, zijn kwaliteitsaspecten voor de inrichting vastgesteld. De kwaliteitsaspecten worden bij voorkeur toegepast wanneer een fietspad tot het Kernnet behoort. Er bestaat een mogelijkheid om voor de aanleg en de inrichting van fietsvoorzieningen van het Kernnet

Fiets een provinciale subsidie aan te vragen. Gemeentelijke plannen voor de aanleg van fietspaden worden bij een subsidieaanvraag onder meer getoetst aan deze kwaliteitsaspecten, die bij voorkeur worden toegepast. Het gaat bijvoorbeeld om breedtes van fietspaden en om het type verhardingen. Veel van de kwaliteitsaspecten zijn gericht op comfort voor de fietser, zodat zij graag van de voorziening gebruik maken.

De volgende tabel met de kwaliteitsaspecten in het GVVP van Tubbergen opgenomen en wordt toegepast:



| Kwaliteitsaspect Fietspaden                                         | Buiten de kom                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Binnen de kom                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Profiel solitair fietspad                                           | Voorkeur 1 x 3,0/3,5 m.                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Voorkeur 1 x 3,0 m.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Profiel fietsvoorziening bij gebiedsontsluitingsweg (80 of 50 km/u) | Vrij liggend fietspad:<br>- minimaal 2 x 3,0/2,0 m (1-richting)<br>- of minimaal 1 x 3,5/3,0 m (2-richtingen)                                                                                                                                                                                             | Vrij liggend fietspad:<br>- minimaal 2 x 2,0 m (1-richting)<br>- of minimaal 1 x 3,0 m (2-richtingen)<br>Of fietsstroken (rood + wit fietssymbool):<br>- minimaal 2 x 1,50 m; voorkeur 2 x 1,75 m                                                                                                                                                  |
| Profiel fietsvoorziening bij erftoegangsweg (60 of 30 km/u) #       | Gemengd verkeer.<br>Of fietsstroken (met wit fietssymbool):<br>- bij meer dan 1.500 auto's per dag;<br>- minimaal 2 x 1,50 m;<br>- de rode kleur hoort niet perse bij een fietsstrook buiten de kom.<br>Bestaande fietspaden handhaven.<br>Indien nieuwe fietspaden: uitgaan van bovenlokale voorziening. | Gemengd verkeer.<br>Of fietsstroken (rood + wit fietssymbool):<br>- bij meer dan 3.000 auto's per dag;<br>- minimaal 2 x 1,50 m; voorkeur 2 x 1,75 m;<br>Of fietsstraat:<br>- ≥ 1.000 fietsers/dag (≤ 2000 auto's);<br>- uitgangspunt is meer fietsers dan auto's;<br>- rijloper minimaal 4,5 m en rood asfalt.<br>Bestaande fietspaden handhaven. |
| Verharding                                                          | Gesloten verharding (asfalt, beton).                                                                                                                                                                                                                                                                      | Gesloten verharding (asfalt, beton).<br>Bij voorkeur rode kleur.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Kruispunten (*)                                                     | Kruising met gebiedsontsluitingsweg:<br>- ongelijkvloers;<br>- of rotonde (fiets uit de voorrang);<br>- of verkeersregelininstallatie.<br>Kruising met erftoegangsweg:<br>- gelijkwaardig met snelheidsremmer.                                                                                            | Kruising met gebiedsontsluitingsweg:<br>- ongelijkvloers;<br>- of rotonde (fiets in de voorrang);<br>- of verkeersregelininstallatie.<br>Kruising met erftoegangsweg:<br>- voorrang voor fietsroute.                                                                                                                                               |
| Verlichting                                                         | Beleidsnota Verlichting: buiten de kom worden fietsroutes niet verlicht                                                                                                                                                                                                                                   | Verlichting langs fietsverbindingen (meestal de normale straatverlichting).                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Voorzieningen                                                       | Bewegwijzering van relevante woon-werk-bestemmingen                                                                                                                                                                                                                                                       | Bewegwijzering van relevant woon-werk-bestemmingen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

\*) In het GVVP zijn ook tabellen opgenomen over kruispunten (en voorrangregelingen): die krijgen de voorkeur.

## **7. Toeristisch fietsen.**

Wat betreft het recreatieve fietsen en recreatie fietsroutes is geen actieve koppeling met het fiets- en fietsveiligheidsbeleid vanuit het GVVP. Niet alleen is het gebruik van deze paden anders dan bij de “verkeerspaden”, ook zijn de uitgangspunten voor de breedte van de paden of het type verharding niet van toepassing. De recreatieve fiets- en wandelpaden zijn (beleidsmatig) ondergebracht bij het Team Vrijtijdseconomie.

## **8. Stimulering fietsgebruik en educatieve maatregelen.**

Een speerpunt van het gemeentelijke fietsbeleid is het stimuleren van het fietsgebruik. Dat is in het GVVP vastgelegd. Fietsen is plezierig, het kan een goede rol spelen in het woonwerk-verkeer, fietsen is gezond, en ga maar door. De contouren van een project “Fietsstimulering” worden in 2025 op papier gezet, zodat dit jaar meer concrete stappen kunnen worden gezet.

Het betekent niet dat er tot nu toe geen acties op dit terrein zijn:

- Bij de provincie Overijssel is (tijdelijk) een fietsmakelaar aangesteld, die de gemeenten in Overijssel kan helpen bij het opzetten van (onder anderen) plannen om het fietsen te stimuleren. De fietsmakelaar zet zelf geen acties op, maar adviseert en verbindt. Naast het adviseren bij vraagstukken heeft de fietsmakelaar een groot netwerk met voorbeelden elders in het land die interessant kunnen zijn voor de gemeente Tubbergen. De fietsmakelaar komt zelf op de lijn bij de grotere (UVP) projecten waar de gedragscomponent een vereiste is bij de subsidievoorwaarden. Momenteel loopt de aanstelling van de fietsmakelaar tot het einde van 2025 en zal er geëvalueerd worden of er in 2026 weer (financiële) ruimte en behoefte is aan de fietsmakelaar.
- Het stimuleringsbeleid heeft in 2024 voorzichtig vorm gekregen door middel van een eerste (provinciaal brede) fietsstimuleringsactie die was gericht op het doen van boodschappen. Bij de actie, die in de kern Tubbergen heeft plaatsgevonden, konden mensen zelf proberen hoeveel boodschappen in een fietspad pasten. Bedoeling van de actie was om mensen te verleiden om vaker de fiets te pakken als het om boodschappen gaat.
- Jaarlijkse worden educatieve acties georganiseerd vanuit het Programma Verkeersveiligheid. Er zijn de afgelopen jaren niet tot nauwelijks educatieve acties georganiseerd die specifiek op fietsers waren gericht. Dit jaar zal er een start gemaakt worden met enkele acties, gericht op de oudere fietsers vanuit het landelijke programma ‘Doortrappen’. Hiervoor is er overleg met de beleidsmedewerker sport van de gemeente Tubbergen. Gedacht wordt aan fietsvalpreventie-trainingen (train de trainer principe) en een driewiel fiets-ontdekday.
- Naast de specifieke, op de fietser gerichte acties, worden er diverse verkeerseducatieprojecten aangeboden en afgenomen door de diverse basisscholen en voorgezet onderwijs in de gemeente. Denk aan dode hoek lessen, omgaan met landbouwverkeer en een verkeersquiz over deelnemen aan het verkeer. Elk jaar worden ook reflecterende hesjes aan de basisscholen uitgereikt om de kinderen goed zichtbaar op de fiets te hebben in alle weersomstandigheden.
- Bij subsidieaanvragen wordt steeds vaker een koppeling wordt gemaakt tussen een bijdrage voor de realisatie van de infrastructuur en het houden van gedragsbeïnvloedende acties, in elk geval wanneer het gaat om infrastructurele fietsmaatregelen.  
Bij de werkzaamheden aan de Almelseweg in Mariaparochie-Harbrinkhoek zijn we hier voor het eerst mee gestart en zijn er twee acties opgezet. De eerste was dat de aannemer een gastles gaf op de basisschool om uit te leggen wat ze gingen doen en wat de kinderen op de fiets kunnen doen om verkeersveilig langs “het werk” te fietsen.  
De tweede was een gedragsactie, gericht op een drietal situaties op de Almelseweg waar er een bepaald (nieuw) gedrag wordt gevraagd van de automobilist. Dit had als doel de snelheid rondom de school laag te houden, de mensen te attenderen op het rijden van een lagere snelheid op het gedeelte van de straat waar men voorheen 50 en 60 km mocht rijden en het oproepen aan het doorgaande verkeer om de beide dorpen te mijden en van en naar Almelo te rijden via de Noordergraafsingel.

## **9. Het onderhoud van fietsvoorzieningen.**

Het onderhoud van wegen, inclusief fietsvoorzieningen, is qua beleid en uitvoering onderdeel van de beheerstaken van team IBOR van de afdeling Openbare Ruimte. Het onderhoudsaspect valt buiten de scope van dit Memorandum.

## **10. Openbare verlichting.**

Ook openbare verlichting behoort niet tot de scope van dit Memorandum, maar het is van belang om er kort aandacht aan te besteden. Bij veel meldingen over de verkeersonveiligheid voor fietsers (of het gevoel van onveiligheid, waar het nog vaker om gaat), wordt het ontbreken van openbare verlichting langs wegen of fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom genoemd als één van de oorzaken.

De gemeenteraad heeft beleid vastgesteld voor het omgaan met verlichting in het buitengebied en dat komt er in feite op neer dat er alleen bij gevarenpunten en kruispunten oriënterende verlichting wordt geplaatst.

Met het fiets- en fietspadenbeleid uit dit Memorandum zijn de objectieve of subjectieve klachten over de verkeers(on)veiligheid voor fietsers niet weg te nemen. Voor met name vrouwen en kinderen speelt dit een grote rol bij de keuze om de fiets te nemen, zeker in donkere omstandigheden.

Dit probleem is alleen aan te pakken als het beleid ten aanzien van de verlichting van wegen en fietsvoorzieningen wordt gewijzigd. En dat valt, zoals aangegeven, buiten de scope van dit Memorandum.

## **11. Samenvattende paragraaf; een overzicht van het beleid.**

In dit Memorandum zijn veel zaken aan de orde gekomen, waarvan in de tabel hierna een korte samenvatting is gegeven. Er is veel beleid beschikbaar op het terrein van fiets, fietsveiligheid en andere zaken die rond het thema fiets aan de orde zijn.

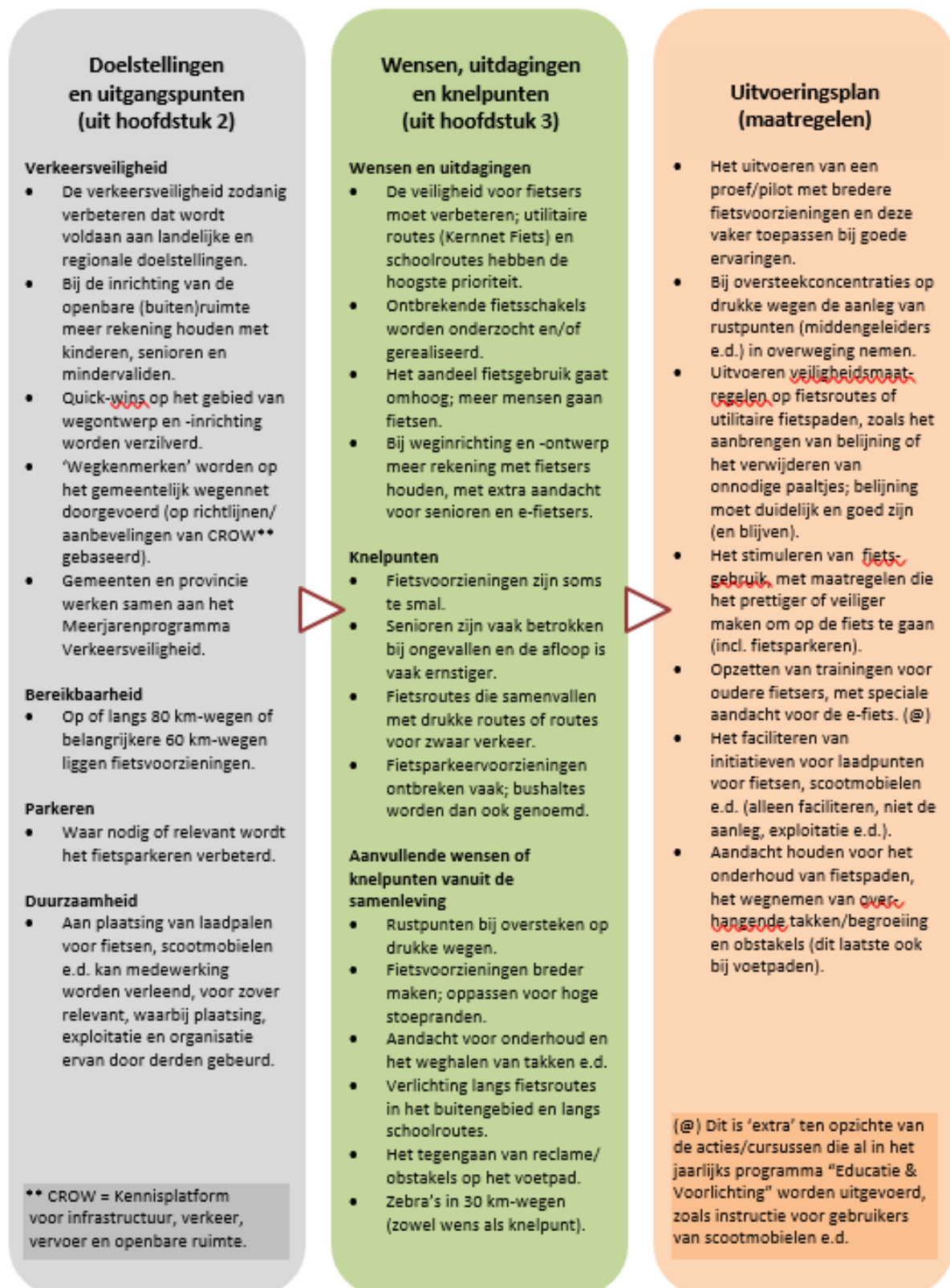
**De algemene conclusie is, dat het fiets- en fietspadenbeleid zodanig op orde is, dat er op dit moment geen nieuw of aanvullend beleid nodig is voor de aanpak van verkeersonveiligheid voor fietsers of (het maken van keuzes) voor de aanleg of inrichting van fietsvoorzieningen.**

| Par. | Onderwerp                             | Toelichting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1    | De SPV2030-werkwijze.                 | Beleid voor een nieuwe werkwijze voor de aanpak van de verkeersonveiligheid, gericht op het voorkomen van ongevallen door het wegnemen van risico's op de weg, in het gedrag en bij het voertuig.                                                                                                                                                                                           |
| 2    | Inleiding                             | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 3    | Wettelijke regels.                    | Het is de basis voor de ontwikkeling van het beleid en het nemen van verkeersmaatregelen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 4    | Het GVVP van Tubbergen.               | Een beschrijving van het beleid voor de aanpak van de verkeersonveiligheid (nu volgens de SPV2030-werkwijze) en de bepaling van nieuwe doelstellingen voor het maximale aantal verkeersslachtoffers per jaar.<br>Inzicht in de beleids-uitgangspunten voor de inrichting van wegen en het ontwerp van verkeersvoorzieningen, die zijn gebaseerd op de richtlijnen & aanbevelingen van CROW. |
| 5    | Richtlijnen & aanbevelingen van CROW. | Door toepassing van deze richtlijnen en aanbevelingen, wordt (preventief) een goede en veilige situatie op de weg gecreëerd, doordat weggebruikers aan de inrichting van de weg herkennen welk gedrag van hen wordt gevraagd.                                                                                                                                                               |
| 6    | Kernnet Fiets Overijssel.             | Zijn fietsvoorzieningen onderdeel van het Kernnet Fiets van Overijssel, dan worden aanvullende voorwaarden gesteld aan de inrichting. Als daaraan wordt voldaan, behoort een bijdrage in de kosten van realisatie tot de mogelijkheden.                                                                                                                                                     |

|    |                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7  | Toeristisch fietsen.                  | Dit valt buiten de scope van het Memorandum, want is beleidsmatig ondergebracht bij "Vrijetijdseconomie".                                                                                                                                                        |
| 8  | Stimuleren fietsgebruik.              | Zowel met interne als externe partners worden acties opgezet en uitgevoerd om het (veilig) gebruik van de fiets te stimuleren. Vloeit beleidsmatig voort uit het GVVP.                                                                                           |
| 9  | Het onderhoud van fietsvoorzieningen. | Dit valt buiten de scope van het Memorandum, want is beleidsmatig ondergebracht bij team IBOR van de afdeling Openbare Ruimte (wegbeheer/-onderhoud).                                                                                                            |
| 10 | Openbare verlichting.                 | Het ontbreken van verlichting langs wegen buiten de bebouwde kom is vaak aanleiding voor (gevoelens van) verkeersonveiligheid. Vanwege het verlichtingsbeleid valt dit buiten de scope van dit Memorandum, maar het is wel oorzaak van een deel van de klachten. |

**BIJLAGEN:** A) Uitvoeringsprogramma Fiets van het GVVP Tubbergen.  
B) Foto's van fietsvoorzieningen, ter illustratie van de theorie.

**BIJLAGE A:** Het Uitvoeringsprogramma **Fiets** uit het GVVP van Tubbergen (eind 2018).



Aan de meeste acties uit het Uitvoeringsprogramma Fiets uit het GVVP is of wordt uitvoering gegeven. Hieronder is een korte stand van zaken gegeven, waaruit blijkt dat aan alle acties uitvoering is of wordt gegeven, behoudens enkele zaken die simpelweg nog niet aan de orde zijn geweest in de gemeente Tubbergen:

| Actiepunt                                                                                                                                        | Stand van zaken                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Het uitvoeren van een pilot met bredere fietsvoorzieningen en deze vaker toe te passen bij goede ervaringen.                                     | Waar wegen breed genoeg zijn (circa 6 meter of breder) worden inmiddels altijd brede stroken voor fietsers toegepast van ca. 1,75-1,80 meter breed.                                                                                                                                                              |
| Bij oversteeklocaties op drukke wegen de aanleg van rustpunten, in de vorm van middengeleiders, in overweging nemen.                             | Dit is tot nu toe niet aan de orde geweest.<br>[Alleen bij een fietsoversteekplaats in de gemeente Dinkelland is een middengeleider toegepast.]                                                                                                                                                                  |
| Uitvoeren van veiligheidsmaatregelen op fietsroutes of (verkeers)fietspaden, zoals het aanbrengen van belijning of het verwijderen van paaltjes. | De belijning is op orde en bij aanleg of onderhoud van fietspaden worden (bij voldoende breedte; in bestaande gevallen) kantbelijningen aangebracht.                                                                                                                                                             |
| Het stimuleren van fietsgebruik, met maatregelen die het prettiger of veiliger maken om op de fiets te gaan (inclusief fiets parkeren).          | Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft in 2025 de volle aandacht (zie paragraaf 8 van dit Memorandum).<br>Fiets parkeren krijgt aandacht in het kader van specifieke projecten, zoals bij het ontwikkelingsplan voor het centrum van Tubbergen, maar wordt niet als zelfstandig actiepunt uitgevoerd. |
| Opzetten van trainingen voor oudere fietsers met speciale aandacht voor e-fietsers.                                                              | Binnen het jaarlijkse Programma Verkeersveiligheid worden allerlei trainingen en educatieve acties uitgevoerd, waaronder voor oudere fietsers. Speciale aandacht voor e-fietsers lijkt inmiddels minder noodzakelijk te zijn.                                                                                    |
| Het faciliteren van laadpunten voor fietsers, scootmobielen e.d. (alleen faciliteren, dus niet de aanleg of exploitatie ervan).                  | Dit is tot nu toe niet aan de orde geweest, omdat er geen initiatieven van derden zijn geweest.                                                                                                                                                                                                                  |
| Aandacht houden voor het onderhoud van fietsvoorzieningen e.d.                                                                                   | Dat gebeurt in het kader van het algemene beheer en onderhoud van wegen en verkeersvoorzieningen.                                                                                                                                                                                                                |

Stand van zaken december 2024.

**BIJLAGE B:** Foto's fietsvoorzieningen ter illustratie.

**1. Fietspaden.**

A. Voorbeeld van een ouder fietspad, zoals hier langs de **Uelserweg**: wel met een comfortabele betonverharding, maar met een breedte van 2,75 meter. Er is alleen een middenstreep aangebracht.



B. Voorbeeld van een recent aangelegd fietspad langs de **Manderveenseweg**: ook hier is een betonverharding toegepast, maar met een breedte van 3,00 meter. Er zijn kantstrepen aangebracht, zodat de overgang tussen het fietspad en de berm in het donker beter te zien is.



C. Voorbeeld (**Langeveenseweg**) van een situatie met een (te) smalle berm tussen rijbaan en fietspad. Vroeger werden dit soort oplossingen aangelegd, maar dat heeft niet meer de voorkeur.



D. Het recent aangelegde fietspad langs de **Manderveenseweg**, waar ook sprake is van een te smalle berm. De geleiderail biedt meer afscherming en daarmee veiligheid voor fietsers.



## 2. Fietsstroken en fietssuggestiestroken.

E. **Almeloseweg** in Mariaparochie: echte fietsstroken, waar niet op geparkeerd mag worden. Tegenwoordig worden fietsstrook breder gemaakt, namelijk 1,75 – 1,80 meter (op de foto is het 1,50 meter). Het fietssymbool (met enige behoefte aan onderhoud) geeft aan dat het een echte fietsstrook is.



F. **Julianastraat** in Tubbergen: boven de oude situatie zonder fietsvoorzieningen en onder de weg met fietssuggestiestroken (met een extra breedte van ca. 1,75 meter). Er mag wel op geparkeerd worden.



G. **Zenderseweg** in Albergen: boven de oude en smalle strookjes met een slijtlaag die snel ouder wordt. Onder een bredere fietssuggestiestrook in rood asfalt. Ook hier mag geparkeerd worden (maar dat gebeurt nauwelijks).

