



Provincie Drenthe

Postbus 122

9405 BJ ASSEN

Contactpersoon [redacted]
Telefoon 14 0592
Bezoekadres Noordersingel 33
Uw brief van 20 oktober 2022
Uw kenmerk [redacted]
Ons kenmerk [redacted]
Bijlagen
Datum 30 augustus 2023
Verzenddatum 30 augustus 2023

Onderwerp: Subsidie project doorfietsroute Beilerstraat

Geachte heer [redacted]

Per brief met kenmerk [redacted] verleende u ons op 20 oktober 2022 uitstel voor het project Fietsstraat Beilerstraat. U verleende ons op 26 mei 2021 een subsidie van 5.1.2b [redacted] voor dit project. Afspraak was toen om het project voor 1 januari 2022 aanbesteed te hebben. Op 20 oktober 2022 vroegen wij uitstel aan, die u meteen verleende met de afspraak dat dit project in 2024 zou worden verantwoord.

Helaas moeten wij constateren dat het project doorfietsroute Beilerstraat opnieuw vertraging oploopt. Personele capaciteitstekorten bij onder andere nuts-partijen maar ook in onze eigen organisatie zijn hiervoor de belangrijkste redenen. Wij zijn daarom helaas genoodzaakt opnieuw uitstel aan te vragen. Daarbij melden we u dat de scope van het project is gewijzigd. De aanvankelijke raming voor het project was 5.1.2b [redacted] Thans is de raming 5.1.2b [redacted] De reden voor deze wijziging is om in samenwerking met de provincie Drenthe en de gemeente Midden Drenthe de doorfietsroute Beilen – Assen door te trekken tot aan het centrum van Assen. De scope wijziging bestaat uit de volgende elementen:

- 1) Verhoging van het ambitieniveau. Dit wil zeggen dat we inzetten op zoveel mogelijk verbetering van de kwaliteit van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen;
- 2) Herinrichting van de hoofdrijbaan naar 30km/h gebied. Het voornemen is dit zowel te doen door het aanbrengen van snelheid-remmende maatregelen (SPV subsidie) en/of door het versmallen van de hoofdrijbaan dan wel het herinrichten als fietsstraat. Hierover wordt momenteel intern overleg gevoerd.
- 3) We onderzoeken de mogelijkheid van een knip voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van ongeveer het WZA. We onderzoeken de haalbaarheid van deze optie.

Graag vervolgen wij het overleg hierover met u en de gemeente Midden Drenthe. In ons telefonisch gesprek op maandag 21 augustus 2023 gaf u aan hierover graag nader in gesprek te gaan. Inmiddels vindt het overleg al plaats.

Wij hopen het project in 2023 te kunnen oppakken en in 2024 of 2025 te kunnen afronden en verantwoorden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Postadres

Postbus 30018, 9400 RA Assen

Stadhuis

Noordersingel 33, 9401 JW Assen

Telefoon

14 0592

Fax

(0592) 366 595

E-mail

info@assen.nl

Website

www.assen.nl

Bank

NL28BNGH0285000497

t.n.v. Gemeente Assen

Wilt u bij een reactie op deze brief het kenmerk en datum vermelden?

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 2 februari 2021

Ons kenmerk [REDACTED]

Behandeld door [REDACTED] (0592) [REDACTED]

Onderwerp: Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021

Status: Verzoek om eventuele wensen of bedenkingen

Geachte voorzitter/leden,

Gelet op het bepaalde in artikel 1.3, vierde lid, van de Algemene subsidieverordening Drenthe, stellen wij uw Staten in de gelegenheid eventuele wensen of bedenkingen met betrekking tot ons voornemen om subsidie te verlenen in het kader van de provinciale regeling BDU Verkeer en Vervoer uiterlijk in de eerstvolgende vergadering van uw Statencommissie of Staten aan ons kenbaar te maken ('voorhangprocedure').

Op basis van de provinciale Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer stellen wij jaarlijks een Verdeelbesluit op voor de besteding van de BDU middelen voor de volgende onderdelen:

- exploitatie busvervoer (OV-bureau)
- exploitatie spoorlijn Emmen-Zwolle (Arriva)
- het Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid
- subsidiebijdrage voor infraprojecten van gemeenten in Drenthe

De bijdragen voor de eerste drie onderdelen kunt u terugvinden in de Begroting 2021. Over de begroting van het OV-bureau voor 2021 hebben wij u daarnaast geïnformeerd in onze brief van 14 april 2020, kenmerk [REDACTED]. Voor het onderdeel infraprojecten is in de begroting een richtinggevend bedrag opgenomen dat wordt geconcretiseerd in een nader uit te werken bestedingsvoorstel. Deze voorhangprocedure betreft het onderdeel subsidiebijdrage voor infraprojecten.



Op basis van vorengenoemde Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer hebben gemeenten in Drenthe de mogelijkheid gekregen verkeersprojecten in te dienen voor een provinciale bijdrage in 2021. Na inhoudelijke beoordeling van de plannen door een commissie op basis van de criteria verkeersveiligheid en bereikbaarheid is een bestedingsvoorstel opgesteld. Dit bestedingsvoorstel is afgestemd met onze partners in het Verkeer- en Vervoerberaad.

In de bijlage is het bestedingsvoorstel opgenomen met daarin een overzicht van de infraprojecten van gemeenten waarvoor wij voornemens zijn een provinciale bijdrage te verlenen. Voor de volledigheid zijn ook de projecten opgenomen waarvan de provinciale bijdrage lager is dan €5.1.2b.

In combinatie met de inzet van eigen middelen en een BDU-bijdrage leveren provincie en gemeenten hiermee een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen zoals verwoord in de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsprogramma 2021-2030, het Coalitieakkoord 2019-2023 en de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlage Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021
mb/coll.

Bijlage: Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU Verkeer en Vervoer 2021

Wegbeheerder	Projectomschrijving	Projectkosten	Bijdrage BDU	Inhoud
buiten reikwijdte	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
Assen	Fietsstraat parallelweg Beilerstraat	5.1.2b	5.1.2b	Realiseren van een vlotte en veilige fietsverbinding op de zuidelijke invalsroute Beilerstraat.
buiten reikwijdte	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Bijlage: Overzicht bijdrage infraprojecten BDU Verkeer en Vervoer 2021

Wegbeheerder	Projectomschrijving	Projectkosten	Bijdrage Rijk	Bijdrage BDU	Inhoud	SPV project	Beoordeling	Motivatie
buiten reikwijdte	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Green]	[Redacted]



> Retouradres

Het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Assen
Noordersingel 33
9401 JW ASSEN

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Coördinerend
Beleidsmedewerker

Datum 30 november 2020
Betreft Toekenningsbeschikking specifieke uitkering stimulering
verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Email d.d. 1-7-2020 05:29, uw
contactpersoon

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Het Rijk kent u met deze beschikking een specifieke uitkering toe. Specifieke uitkeringen zijn middelen uit 's Rijks kas die onder voorwaarden worden verstrekt. In het vervolg van deze beschikking wordt u over deze voorwaarden geïnformeerd.

BETROKKEN PARTIJEN

Verstrekt door Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Toegekend aan College van B&W van de gemeente Assen

Datum 30 november 2020

REGELING

Kenmerk zaaknummer [redacted] en nummer [redacted]

Type specifieke uitkering

Naam Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021

Codering E20

Bedrag 5.1.2b

Periode 30 november 2020 tot en met 30 november 2021

OMSCHRIJVING REGELING

Basis van de verstrekking

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021.

Beleidsdoelstelling

U voert de kosteneffectieve en risicogestuurde infrastructurale maatregelen uit op het onderliggende wegennet om de verkeersinfrastructuur verkeersveiliger te maken.

Wijze van betaling

U ontvangt het bedrag als voorschot ter hoogte van 5.1.2b binnen 6 weken na bekendmaking van de beschikking.

Het beschikbare bedrag is exclusief BTW. De 21% BTW is afgedragen aan het BTW Compensatiefonds. Het bedrag zal worden gestort op bankrekeningnummer NL28BNGH0285000497 t.n.v. Gemeente Assen onder vermelding van

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
30 november 2020

Ons kenmerk

GENERIEKE WETGEVING

Financiële-verhoudingswet

U dient het beschikte bedrag uiterlijk op 15 juli van de jaren volgend op het begrotingsjaar te verantwoorden, zoals geregeld in de Financiële-verhoudingswet, artikel 17a.

Verantwoording

U verantwoordt via het systeem van single information, single audit (sisa), zoals bepaald in de ministeriële regeling informatieverstrekking sisa. Bij niet tijdig indienen van de verantwoordingsinformatie, treedt het maatregelenbeleid van het ministerie van BZK in werking.

Er volgt opschorting van uitbetaling van de algemene uitkering totdat de verantwoordingsinformatie is ontvangen, tot een maximum van 26 weken.

Terugvorderingsbeleid

De minister vordert terug:

- a. voor zover er geen (volledige) of onjuiste verantwoordingsinformatie is verstrekt;
- b. indien de verantwoordingsinformatie te laat is ontvangen;
- c. voor zover de daadwerkelijke kosten lager zijn dan de uitkering;
- d. voor zover de uitkering niet rechtmatig is besteed;
- e. voor zover de rechtmatigheid van de besteding volgens de controlerende accountant onzeker is.

Indien de verantwoordingsinformatie te laat, niet of niet volledig wordt verstrekt, stelt de minister de uitkering op een lager bedrag vast als volledige terugvordering tot een onbillijkheid van overwegende aard zou leiden.

SPECIFIEKE WETGEVING

Basis van het toegekende bedrag

Het toegekende bedrag is gebaseerd op uw aanvraag van 1-7-2020 05:29.

Deel II maatregelen (binnen een jaar uitgevoerd)

Uw aanvraag voor een rijksbijdrage is voor de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen toegekend:

Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30	5.1.2b
Korte rechtstanden / verkeersdrempels - Drempel	5.1.2b
Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone	5.1.2b
Aanleg voetgangersoversteekplaats	5.1.2b
Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur	5.1.2b
Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt	5.1.2b
Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 60	5.1.2b
Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen	5.1.2b

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
30 november 2020

Ons kenmerk
[Redacted]

Uw aanvraag voor een rijksbijdrage is, op grond van artikel 11 van het Kaderbesluit subsidies I en M in samenhang met artikel 4, eerste lid Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 voor de volgende verkeersveiligheidsmaatregel gedeeltelijk toegekend:

Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b= 3,5 meter	5.1.2b	Correctie heeft plaatsgevonden op het aantal meter dat in aanmerking komt voor een rijksbijdrage.
--	--------	---

Uw aanvraag voor een rijksbijdrage is op grond van artikel 11 van het Kaderbesluit subsidies I en M in samenhang met artikel 4, eerste lid Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 voor de volgende verkeersveiligheidsmaatregel afgewezen:

Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom	De maatregel is niet te koppelen aan art 4, eerste lid Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021.
---	---

Deel II Totaal 5.1.2b

Indicatoren

De volgende indicatoren worden uitgevraagd:

- Besteding (jaar T) – aard van de controle R
- Cumulatieve besteding (t/m Jaar T) – aard van de controle n.v.t.
- Cumulatieve cofinanciering (t/m Jaar T) – aard van de controle R
- Per maatregel, maatregel afgerond in jaar T? (Ja/Nee) – aard van de controle n.v.t.
- Project afgerond (alle maatregelen) in jaar T (Ja/Nee) – aard van de controle n.v.t.
- De hoeveelheid van de op te leveren en de opgeleverde verkeersveiligheidsmaatregelen per type maatregel (m¹, m², aantallen); - aard van de controle n.v.t.
- Eventuele toelichting, mits noodzakelijk – aard van de controle n.v.t.

Verplichtingen

U besteedt het bedrag conform uw aanvraag.

Correspondentie

Voor inhoudelijke vragen over deze beschikking kunt u contact opnemen via aanvraagSPV@minienw.nl.

Voor vragen over de verantwoordingsprocedure kunt u contact opnemen via postbusibi@minbzk.nl.

BEKRACHTIGING

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Directeur-Generaal Mobiliteit,



Bijlage(n): 0

Overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht kan tegen deze beschikking schriftelijk bezwaar worden gemaakt door degene wiens belang rechtstreeks bij deze beschikking betrokken is. Daartoe moet binnen zes weken na de dag van verzending van deze beschikking een bezwaarschrift worden ingediend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en ten minste te bevatten de naam en adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van deze beschikking alsmede de reden(en) waarom de beschikking niet juist wordt gevonden. Verzocht wordt bij het bezwaarschrift een kopie van deze beschikking en eventueel andere op de zaak betrekking hebbende stukken te voegen. Het bezwaar schort de werking van deze beschikking niet op.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
30 november 2020

Ons kenmerk



Memo POHO Verkeer en Vervoer	
Gedeputeerde	Henk Jumelet
Afschrift	
Datum	11 oktober 2023
Poho datum	16 oktober 2023
Opsteller	Toestelnummer:
Afgestemd met	
Onderwerp	Stand van zaken Fietsagenda
Doel memo	<input checked="" type="checkbox"/> Ter discussie <input checked="" type="checkbox"/> Ter informatie
Bijlage	Annotatie bestuurlijk overleg 20 oktober doorfietsroute Zuidlaren - Haren
Naar GS	nvt

Advies

1. Kennis nemen van Fietsagenda
2. Kennis nemen van de afspraken omtrent de meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets (MAUF)
3. Annotatie voor Bestuurlijk Overleg doorfietsroute Zuidlaren – Haren op 20 oktober

Inleiding

Op 28 september 2022 is de Fietsagenda vastgesteld door Provinciale Staten als één van de drie uitvoeringsagenda's van ons Mobiliteitsprogramma. Met dit memo wil ik je informeren over deze Fietsagenda en alle lopende initiatieven in Drenthe in relatie tot de Fietsagenda.

De Fietsagenda is opgesplitst naar de volgende onderdelen:

Wat	Reserve Mobiliteit	Hoe
Doorfietsroutes in en naar de steden	5.1.2b	In cofinanciering met gemeenten, vast te leggen in bestuursafspraken.
Lokale aanpak verkeersveiligheid (SPV) fiets		Een vaste bijdrage per gemeente op basis van een nader uit te werken subsidieregeling.
Ontbrekende schakels in hoofdfiets-netwerk		Als cofinanciering op basis van een nader uit te werken subsidieregeling.
Gebiedsgerichte maatwerkplannen recreatieve fietsinfrastructuur		In cofinanciering met gemeenten en terreinbeheerders, vast te leggen in bestuursafspraken.

Hieronder een overzicht van de verschillende onderdelen van deze Fietsagenda.

1. Doorfietsroutes in en naar steden

In de Fietsagenda is beschikbaar voor de realisatie van doorfietsroutes in Drenthe. Op dit moment lopen er verschillende verkenningen naar potentiële doorfietsroutes.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Redacted text block 3]

[Redacted text block 4]

[Redacted text block 5]

[Redacted text block 6]

[Redacted text block 7]

[Redacted text block 8]

[Redacted text block 9]

Beilen – Assen

De gemeenten Assen en Midden Drenthe zien kansen voor een doorfietsroute tussen Beilen en Assen. In Beilen liggen er kansen met de herinrichting van de Esweg, in Assen met de herprofilering van de Beilerstraat waarvoor de gemeente al eerder een provinciale BDU bijdrage heeft ontvangen. Er wordt een bureau gevraagd om het onderzoek uit te voeren.

2. Lokale aanpak verkeersveiligheid (SPV) Fiets

De subsidieregeling voor dit onderdeel van de Fietsagenda is op 4 juli 2023 vastgesteld door GS. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Gemeenten ontvangen een vast bedrag op basis van een verdeelsleutel, zie bijlage.
- We hanteren dezelfde verdeelsleutel die ook bij de subsidie Veilig en Bereikbaar Drenthe is gebruikt. Deze is op basis van aantal inwoners, omvang grondgebied en km weglengte.
- Om subsidie te ontvangen dienen gemeenten een plan in dat is gebaseerd op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat ze eerder hebben opgesteld.
- In het plan kunnen zij alle type maatregelen opnemen gerelateerd aan de fiets waarvoor het Rijk ook subsidie verleend (de zogenaamde menukaart).
- Voor onderhoud stellen we geen subsidie beschikbaar.
- De subsidiebijdrage is maximaal 70% per project met een maximum bedrag van 5.1.2b
- Cofinanciering met andere subsidies is niet mogelijk, de gemeente dient minimaal 30% met eigen middelen te financieren.
- Looptijd van de regeling is 15 juli 2023 tot en met 31 december 2026.

Op dit moment zijn er nog geen concrete projectaanvragen voor deze subsidieregeling.

3. Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk

De subsidieregeling voor dit onderdeel van de Fietsagenda is op 4 juli 2023 vastgesteld door GS, De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- De middelen zijn bestemd voor het realiseren van ontbrekende schakels in het utilitaire hoofdfietsnetwerk.
- Uitgangspunt is de rapportage 'herijking fietsnetwerk Drenthe' van Sweco waarin de ontbrekende schakels zijn benoemd en waarbij de gemeenten nauw zijn betrokken.
- Wanneer een gemeente aangeeft dat in de rapportage van Sweco een verbinding ontbreekt die wel aantoonbaar in een eigen Fietsplan als hoofdfietsnetwerk is gedefinieerd kan deze ook worden gesubsidieerd.
- De subsidiebijdrage is maximaal 40% per project met een maximum bedrag van 5.1.2b
- Cofinanciering met Rijksmiddelen en provinciale middelen (regeling Veilig en Bereikbaar Drenthe of Regiostedenfonds) is toegestaan. Wel dient een gemeente minimaal 25% van een maatregel met eigen middelen te financieren.
- Looptijd van de regeling is 15 juli 2023 tot en met 31 december 2026.

Op dit moment zijn er nog geen concrete projectaanvragen voor deze subsidieregeling.

4. Gebiedsgerichte maatwerkplannen recreatieve fietsinfrastructuur

In de fietsagenda zijn middelen beschikbaar gesteld voor de recreatieve fietsinfrastructuur. Deze worden toegevoegd aan de kwaliteitsimpuls fietspaden die vanaf 2021 beschikbaar is. Het team VTE staat hier voor aan de lat.

5. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

De afgelopen maanden is in een landelijk kerngroep met deelnemers van Rijk, provincies en stadsregio's gesproken over de meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets (MAUF) als uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) dat eerder is opgesteld. Op basis van het MAUF worden met het Rijk afspraken gemaakt over de wijze waarop we met elkaar samenwerken:

- We willen samenwerken tussen regio en Rijk (en breder) om de uitvoering van fietsprojecten te versnellen en te financieren.

- We organiseren twee keer per jaar een informele Landelijke Fietstafel, voorafgaand aan het BO Leefomgeving en het BO MIRT. Daadwerkelijke besluitvorming verloopt via de Bestuurlijke Overleggen MIRT.
- De Landelijke Fietstafel bestaat uit bestuurders van alle overheidslagen: Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten. Het betreft een combinatie van de Tourleiding van Tour de Force, vertegenwoordigers van de verschillende MIRT-landsdelen en de staatssecretaris.

Daarnaast is het doel van het MAUF om afspraken te maken over wanneer regionale fietsprojecten in aanmerking komen voor cofinanciering vanuit het Rijk. Het Rijk heeft in totaal 5.1.2b beschikbaar voor doorfietsroutes voor een periode van vier jaar 5.1.2b. Hiervoor wordt nog een voorstel uitgewerkt van criteria voor de selectie van projecten, waarbij de MAUF de basis vormt voor dit nog te ontwikkelen afweegkader. Daarbij wordt naast de opgave bereikbaarheid / verstedelijking ook gekeken naar andere opgaven zoals klimaat en natuur / duurzaamheid en gezondheid / inclusiviteit, en veiligheid.

Inmiddels is tijdens een landelijke fietstafel op 10 oktober, waarbij ook de staatssecretaris aanwezig was, afgesproken dat het MAUF als hamerstuk wordt geagendeerd op het BO MIRT. Op basis hiervan kunnen we aan de slag met regionale uitvoeringsagenda's richting het BO MIRT van 2024. In dat kader hebben we samen met Groningen en Fryslân opdracht gegeven aan RHDHV voor het opstellen van een uitvoeringsagenda Noord Nederland. De gemeenten worden daar ook bij betrokken.

Bijlage1: beschikbaar budget per gemeente voor het onderdeel lokale aanpak verkeersveiligheid van de Fietsagenda

	Verdeelsleutel	te verdelen
Aa en Hunze	5.1.2b	
Assen	5.1.2b	
Borger Odoorn	5.1.2b	
Coevorden	5.1.2b	
De Wolden	5.1.2b	
Emmen	5.1.2b	
Hoogeveen	5.1.2b	
Meppel	5.1.2b	
Midden Drenthe	5.1.2b	
Noordenveld	5.1.2b	
Tynaarlo	5.1.2b	
Westerveld	5.1.2b	
	5.1.2b	

Bijlage 2 bestuurlijk overleg doorfietsroute Zuidlaren Haren

Vrijdag 20 oktober is er een bestuurlijk overleg over de doorfietsroute Assen - Groningen en aansluitend daarop de doorfietsroute Zuidlaren Haren. Hieronder een korte toelichting op het project Zuidlaren - Haren en de agenda voor het overleg.

Aanleiding project

Vanuit onze samenwerking de Regio Groningen Assen hebben we de gezamenlijke ambitie om alternatieven voor het autogebruik te stimuleren. Rond de stad Groningen liggen inmiddels een aantal doorfietsroutes die grotere kernen binnen een straal van 15-20 kilometer met de stad verbinden. Een doorfietsroute is een fietspad met weinig tot geen verkeerslichten en waar de fietser zoveel mogelijk voorrang heeft op kruispunten. De paden zijn breed en comfortabel, worden goed onderhouden en worden in de winter als eerste gestrooid. Het doel van dit netwerk is Groningers en Drenten te stimuleren om vaker de fiets in plaats van de auto (of het openbaar vervoer) te pakken voor afstanden tot zo'n 20 kilometer.

Op 2 februari 2022 heeft Provinciale Staten van Groningen besloten om het project 'Doorfietsroute Zuidlaren-Haren(-Groningen)' te starten en hiervoor bijna 5.1.2b te reserveren (inclusief een toegezegde subsidie van het Rijk). Voor de provincie Groningen was dit aanleiding om de studie naar deze route te starten. Omdat het laatste deel van de route in Drenthe ligt zijn wij, samen met de gemeente Tynaarlo, hierop aangehaakt. Afsproken is dat de provincie Groningen de regie voert.

Stand van zaken project

Op initiatief van en onder regie van de provincie Groningen hebben provincie Drenthe, provincie Groningen, gemeente Groningen en gemeente Tynaarlo het afgelopen jaar gewerkt aan een variantenstudie voor deze route. De gezamenlijke projectgroep heeft zich daarbij als doel gesteld een gelijkloidend besluit over de voorkeursvariant in vier besturen.

De variantenstudie is bijna afgerond en is uitgebreid met omgeving en belanghebbenden afgestemd. De projectgroep werkt nu aan het bepalen van de voorkeursvariant. Doel van dit bestuurlijk overleg is dan ook om gezamenlijk te spreken over de verschillende varianten en hoe de verschillende waarden de keuze beïnvloeden. Het overleg heeft nog niet als doel om een voorkeursalternatief vast te stellen.

Tijdens het bestuurlijk overleg zal kort het proces tot heden en de aanstaande stappen worden toegelicht. Kenmerkend aan het proces is brede betrokkenheid van gebruiker, omgeving, stakeholders en eigen organisaties.

buiten reikwijdte

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
 - [Redacted list item]
 - [Redacted list item]
 - [Redacted list item]
- [Redacted text block]



Van: Provincie Drenthe
Aan:
Onderwerp: Aanleveren documenten poho
Datum: donderdag 12 oktober 2023 08:36:37
Bijlagen: 96970210_9460090_161023_Memo_POHO_VV_stand_van_zaken_Fietsagenda.pdf

Dit formulier heb je gestuurd voor het poho:

Aanleveren documenten poho

Voor welk poho zijn deze documenten bedoeld? Je kunt meerdere poho's kiezen.	Poho gedeputeerde Jumelet
Datum van het poho	<input type="text" value="16-10-2023"/>
Wat is het onderwerp?	<input type="text" value="stand van zaken Fietsagenda en MAUF"/>
Wil je hiervoor tijd reserveren in het poho?	Ja
Hoeveel tijd heb je hiervoor nodig? (min. 5, max. 30 minuten)	<input type="text" value="6"/>
Dit is ter	info bespreking
Is dit een zwarte tas-stuk?	Nee
Wie sluiten fysiek bij dit onderwerp aan?	<input type="text"/>
Wie sluiten digitaal bij dit onderwerp aan?	<input type="text" value="nvt"/>

Bijlagen	Ja
----------	----

Let op: agendapunten kunnen worden aangeleverd tot uiterlijk dinsdagmiddag 16:00 uur, bijlagen tot uiterlijk woensdagmiddag 16.00 uur. Daarna alleen na akkoord van je themamanager. Voor bestanden groter dan 2 MB graag contact opnemen met de poho secretaris.

Bijlage 1	<input type="text" value="96970210_9460090_161023_Memo_POHO_VV_stand_van_zaken_Fietsagenda.pdf"/>
Bijlage 2	<input type="text"/>
Bijlage 3	<input type="text"/>
Bijlage 4	<input type="text"/>
Bijlage 5	<input type="text"/>
Bijlage 6	<input type="text"/>
Bijlage 7	<input type="text"/>
Bijlage 8	<input type="text"/>
Bijlage 9	<input type="text"/>
Bijlage 10	<input type="text"/>

Opmerkingen	<input type="text"/>
-------------	----------------------

Mijn gegevens

Naam	<input type="text"/>
Thema	<input type="text" value="Verkeer en Vervoer"/>
E-mailadres	<input type="text"/>
Mobiele telefoonnummer (van collega die aanwezig is bij het poho, tbv Whatsapp)	<input type="text" value="(06)"/> <input type="text"/>

Fietsnetwerk Drenthe

Actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2021

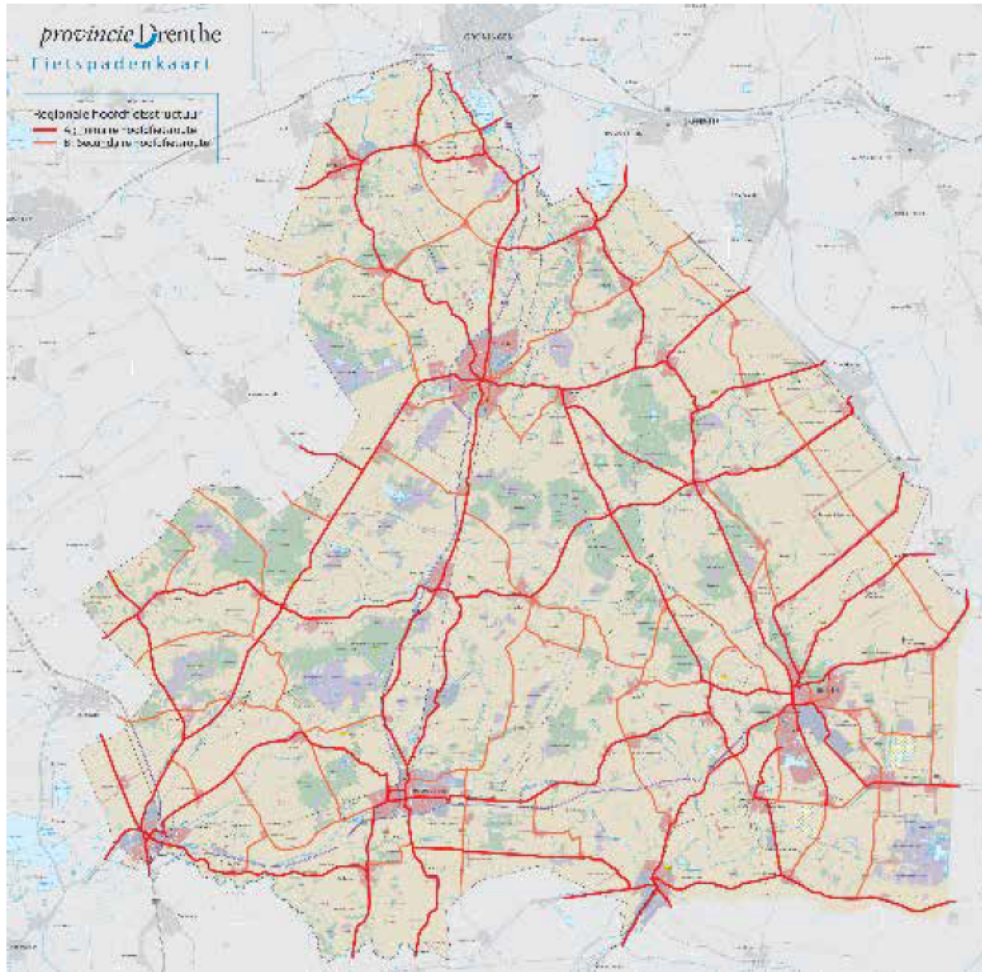
1 oktober 2021

Definitief

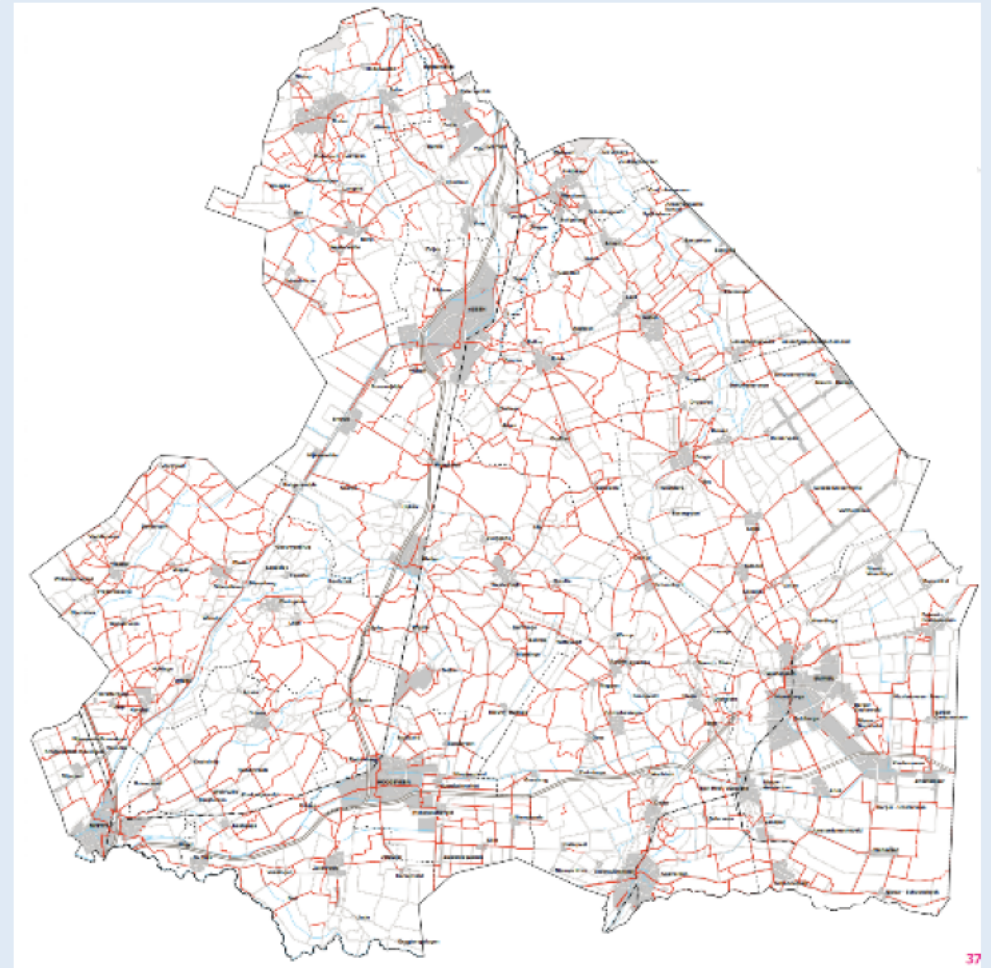
provincie Drenthe

SWECO 





Fietsplan Drenthe 2005



Fietsnota Drenthe 2014-2020

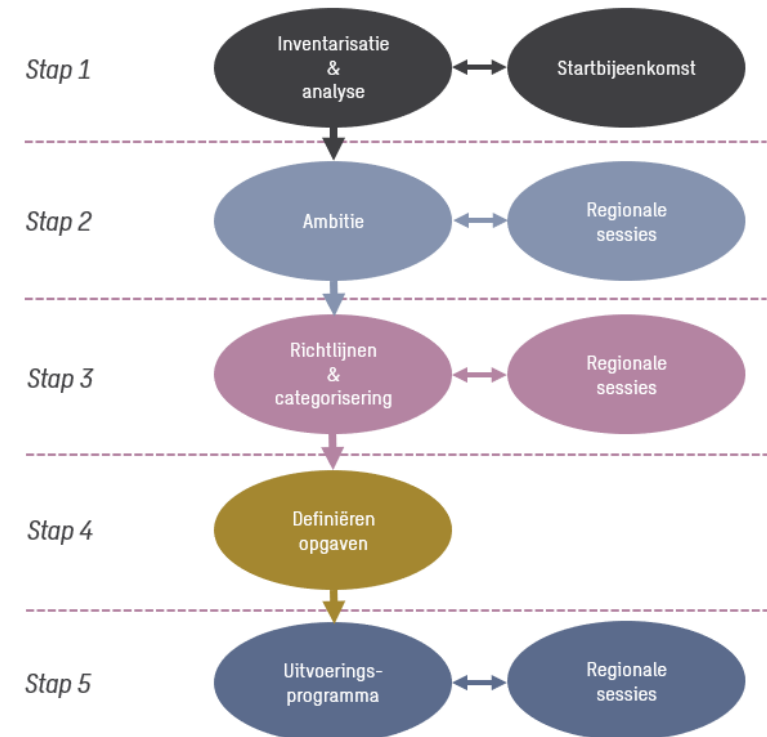
1. Introductie

Drenthe wordt in alle opzichten (h)erkend als 'dé fietsprovincie'. De provincie beschikt over een uitgebreid utilitair en recreatief fietspadennetwerk. Dit netwerk is door de jaren heen steeds verder uitgebreid en fijnmaziger geworden. Met de komst van snellere fietsen (e-bikes, speed pedelecs, etc.) wordt het steeds belangrijker om ook een kwalitatief goed fietsnetwerk te hebben. De fiets is ook op de middellange afstand (tot 15-20 km) steeds vaker een volwaardig alternatief voor de auto. De fiets is niet alleen duurzaam, maar ook gewoon flexibeler, goedkoper, socialer en gezonder dan de auto. In 2005 (*Fietsplan Drenthe*) en 2014 (*Fietsnota 2014-2020, Drenthe fietst verder*) is het Drentse fietsnetwerk beleidsmatig vastgelegd en ook nu, anno 2021, is er alle aanleiding om het fietsnetwerk opnieuw te actualiseren en te herijken. Enerzijds mist er een actuele categorisering van de fietspaden waardoor het lastig is om beslissingen te nemen c.q. te prioriteren omtrent het gewenste kwaliteitsniveau. De ambitie van de provincie Drenthe is om het fietsnetwerk te optimaliseren en te onderzoeken waar aanpassingen aan het netwerk of nieuwe schakels gewenst of noodzakelijk zijn. Anderzijds spelen er diverse maatschappelijke en technologische ontwikkelingen waardoor de fiets steeds meer als slim en duurzaam vervoermiddel wordt gezien en het gebruik van het fietsnetwerk steeds gedifferentieerder wordt.

Om het fietsnetwerk te actualiseren en te herijken is samen met de provincie, de gemeenten en de Fietsersbond (de stakeholders) het volgende werkproces gevolgd (zie nevenstaande figuur):

- 1. Inventarisatie en analyse:** een inventarisatie en analyse van de huidige situatie van het Drentse fietsnetwerk, zoals belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties en het gebruik. Gezamenlijk met alle stakeholders heeft een startbijeenkomst plaatsgevonden.
- 2. Ambitie:** gezamenlijk met alle stakeholders heeft per regio een sessie plaatsgevonden om knelpunten van het huidige fietsnetwerk te inventariseren en de ambitie van het fietsnetwerk in de komende jaren te bepalen.

- 3. Richtlijnen en categorisering:** per regio is besproken hoe het Drentse fietsnetwerk gecategoriseerd kan worden en welke richtlijnen hierbij horen.
- 4. Definiëren opgaven:** infrastructuur of routes die niet voldoen aan de richtlijnen zijn gedefinieerd als een opgave.
- 5. Definiëren opgaven:** op basis van alle opgaven is een selectie gemaakt voor de prioritaire projecten per regio.



In hoofdstuk 2 wordt de meerwaarde van de fiets behandeld. In hoofdstuk 3 wordt de relatie van Drenthe met de fiets in kaart gebracht. De categorisering met bijbehorende kwaliteitsrichtlijnen wordt in hoofdstuk 4 weergegeven, waarna in hoofdstuk 5 een aanzet is gedaan voor het uitvoeringsprogramma door de ambitie te vergelijken met de huidige staat van het netwerk. In hoofdstuk 6 is een eerste verkenning gedaan naar de potentie, maatregelen en kosten van hoogwaardige regionale fietsroutes in de provincie, de zogenaamde doorfietsroutes. Hoofdstuk 7 bevat het uitvoeringsprogramma waarin per regio de meest prioritaire opgaven zijn opgenomen.



2. De meerwaarde van de fiets

De fiets als slim en duurzaam alternatief

De fiets heeft de wind in de rug: in Nederland hebben we bijna 23 miljoen fietsen en ruim een kwart van alle verplaatsingen vindt op de fiets plaats. In diverse stedelijke regio's in Nederland heeft de fiets een aandeel van 40-50% in de gemaakte verplaatsingen. Steden en regio's investeren dan ook volop in een betere positie voor de fiets en de fiets staat nadrukkelijk op de politieke agenda, ook in Drenthe. Door de opkomst van de e-bike en de speed-pedelec is de fiets ook op de middellange afstand (tot 20-25 km) steeds vaker een volwaardig en slim alternatief voor de auto en het openbaar vervoer. De fiets speelt dan ook een cruciale rol in het bereiken van emissievrije mobiliteit, maar is ook flexibeler, goedkoper, socialer en gezonder.

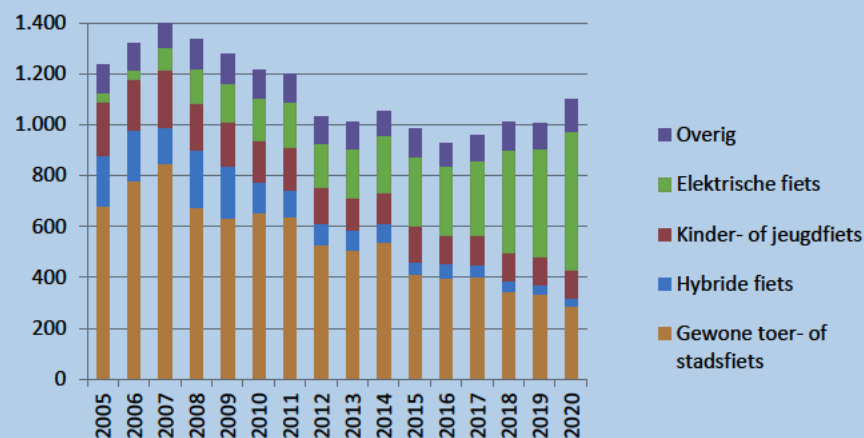
Eenzijds wordt ingezet op de aanleg van ontbrekende schakels en kwalitatief goede verbindingen om fietsgebruik te stimuleren, anderzijds is een gedragsverandering noodzakelijk om de doelgroepen de meerwaarde van fietsen te laten zien. Naast het op orde hebben van de infrastructuur (veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid en directheid van routes) is het noodzakelijk om ook de herkenbaarheid van belangrijke fietsroutes te optimaliseren, zodat de forens gerichter verleid kan worden vaker de fiets te gebruiken.

Opkomst e-bike en speed-pedelec

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor de fietsbereikbaarheid is de opkomst van de elektrische fiets. De laatste jaren is de verkoop van elektrische fietsen fors toegenomen (zie nevenstaande figuur (bron: Bovag/RAI)). In 2018 werd de e-bike zelfs voor het eerst meer verkocht dan de klassieke stadfiets. Waar voorheen de elektrische fiets vooral door 65-plussers en minder validen gebruikt werd, is de elektrische fiets in de afgelopen jaren definitief doorgebroken bij doelgroepen die voorheen om diverse redenen (imago, hoge kosten) geen gebruik maakten van een elektrische fiets (bijvoorbeeld scholieren en forenzen).



Verkoop fietsen per categorie (x 1.000)



De stijgende verkoop van elektrische fietsen gaat gepaard met een halvering van de verkoop van alle overige categorieën fietsen.

De laatste doorontwikkeling betreft de speed-pedelec. Hiermee kunnen snelheden van 45 km/uur worden gehaald waardoor de speed pedelec qua reistijd van deur-tot-deur nog meer een volwaardig alternatief voor het autoverkeer vormt. Het aantal verkochte speed pedelecs is vooralsnog echter zeer bescheiden ten opzichte van het aantal verkochte e-bikes (zie bovenstaande grafiek, bron: Bovag/RAI). Het verkoopaantal bedraagt circa 3-4.000 per jaar, minder dan 2% van het totaal aantal e-bikes. De komende jaren zal moeten blijken in hoeverre de speed pedelec door gaat breken bij een brede doelgroep.

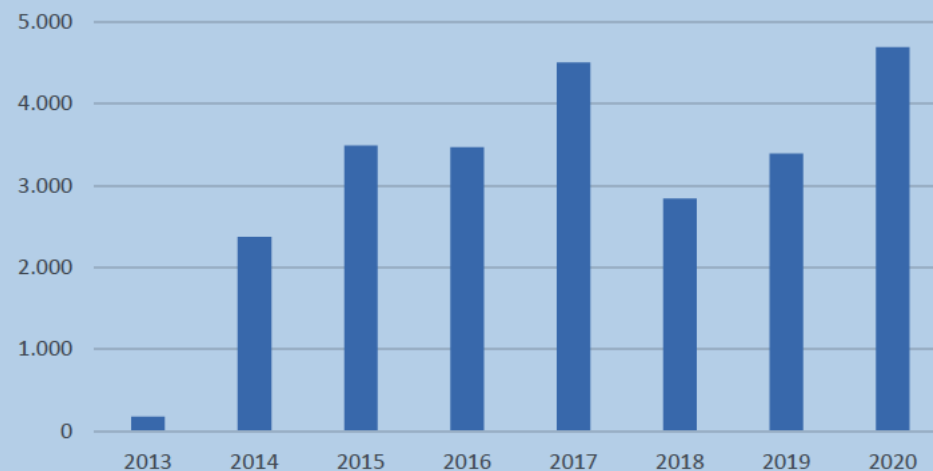
Recreatieve meerwaarde

Diezelfde fiets die dagelijks duizenden mensen naar hun werk, school, bushalte of station brengt, zorgt tevens voor plezier en ontspanning. Tussen de stedelijke regio's heeft Drenthe een hoge landschappelijke kwaliteit. Deze landschappen vormen een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de stedelijke regio's.

Net als voor woon-werk en woon-school verplaatsingen betreft het aantal gereden kilometers voor recreatief gebruik circa 40% van het totaal (bron: Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbeeld 2019). Het fietsgebruik (afgelegde afstand) is sinds 2010 toegenomen met ongeveer 4% tot ruim 15 miljard. Deze toename geldt vooral voor woon-werk- en vrijetijdsverplaatsingen.

Ondanks de verschillen tussen de motieven is het helder dat alle motieven gebaat zijn bij een stimulerende en fietsvriendelijke benadering waarbij rekening gehouden wordt met overlap tussen de motieven en de kansen die dit biedt. Binnen het kader van dit onderzoek is vooral de integratie van utilitaire en recreatieve fietsnetwerken relevant. Men fietst bij wijze van spreken vier dagen per week voor werk en/of onderwijs (van A → B → A) en drie dagen per week voor ontspanning, sport of recreatie (van A → B → C → D → A), waarbij utilitaire fietsers vaak rechtstreeks naar de stedelijke kernen gaan

Verkoop Speed pedelecs



over de hoofdfietsroutes en recreatieve fietsers de tegenovergestelde of diffuse routes kiezen het landelijk gebied in. De uitdaging ligt in het nemen van maatregelen waar meerdere doelgroepen baat bij hebben.

Kosten en baten opwaarderen infrastructuur

Uit diverse onderzoeken¹⁾ blijkt dat investeren in fietsinfrastructuur meerwaarde heeft voor de samenleving in brede zin en dat de voordelen verder reiken dan mobiliteit en duurzaamheid. Een breed Europees onderzoek uit 2016 door de European Cyclists' Federation laat zien dat de baten van het fietsen in Nederland uitkomen op meer dan € 77 miljard per jaar, terwijl de uitgaven van de gezamenlijk overheden ongeveer een half miljard per jaar bedragen. De grootste voordelen betreft de verbetering van de gezondheid van de bevolking en de daarmee bespaarde uitgaven aan volksgezondheid.

Om de kosten en baten van de fiets te kunnen kwantificeren zijn door Decisio in opdracht van het ministerie IenW MKBA waarderingskengetallen opgesteld (Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the-art, 2017). De maatschappelijke kosten en baten als gevolg van het uitbreiden en verbeteren van het fietsnetwerk zijn hierin meegenomen.

De belangrijkste punten hierover zijn opgenomen in bijlage 1.

Conclusie: de meerwaarde van de fiets

De fiets is in trek en alles wijst er op dat dit de komende jaren alleen nog maar zal toenemen. Fietsen draagt bij aan leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Mensen die meer fietsen zijn gezonder²⁾ en gelukkiger. En door meer mensen aan het fietsen te krijgen wordt een bijdrage geleverd aan het bereiken van klimaatdoelen. Diverse andere ontwikkelingen, zoals vergrijzing (de e-bike was in beginsel populair onder ouderen), de toenemende maatschappelijke aandacht voor gezondheid en milieu, en het reizen na Corona (waarbij de verwachting is dat er blijvend meer zal worden gefietst³⁾ maken dat het met het oog op de toekomst loont om nu te investeren in fietsinfrastructuur.

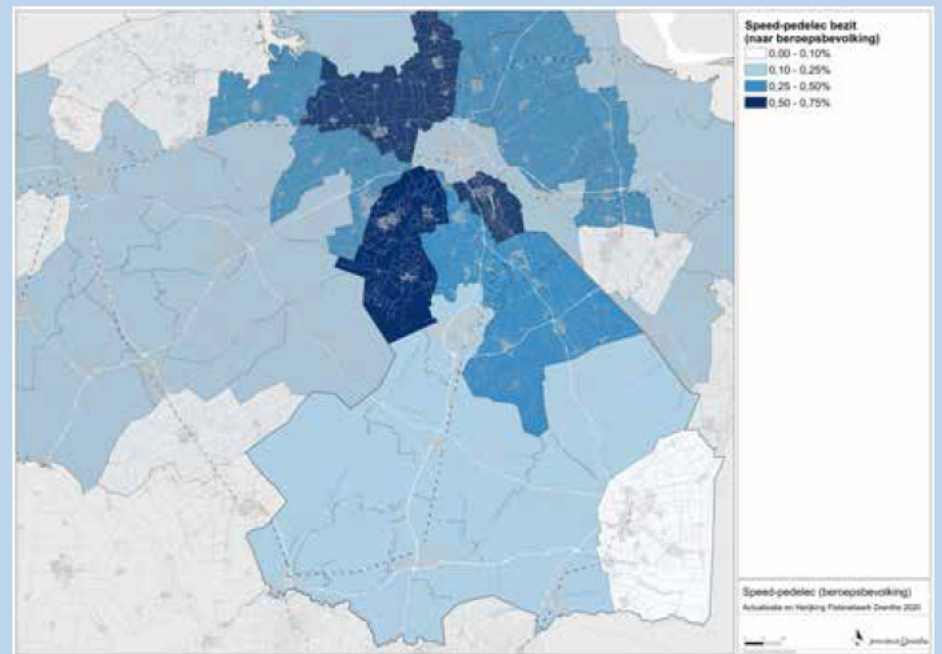
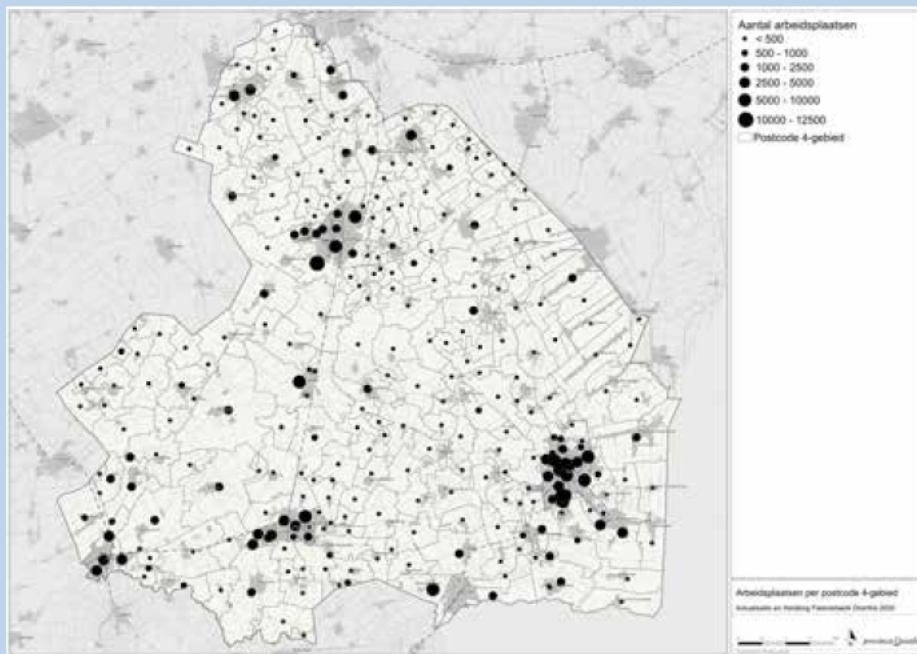
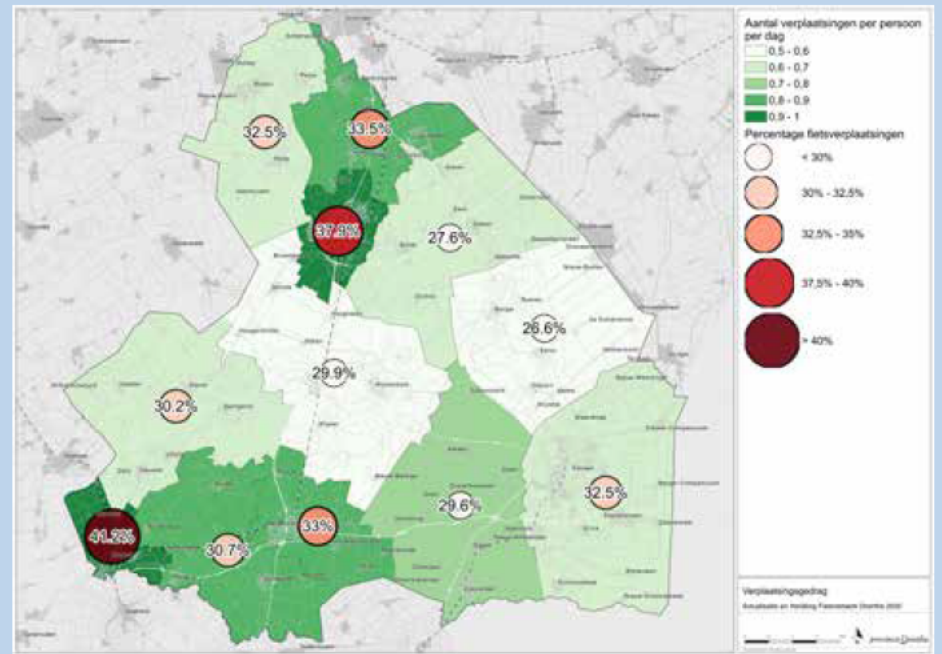
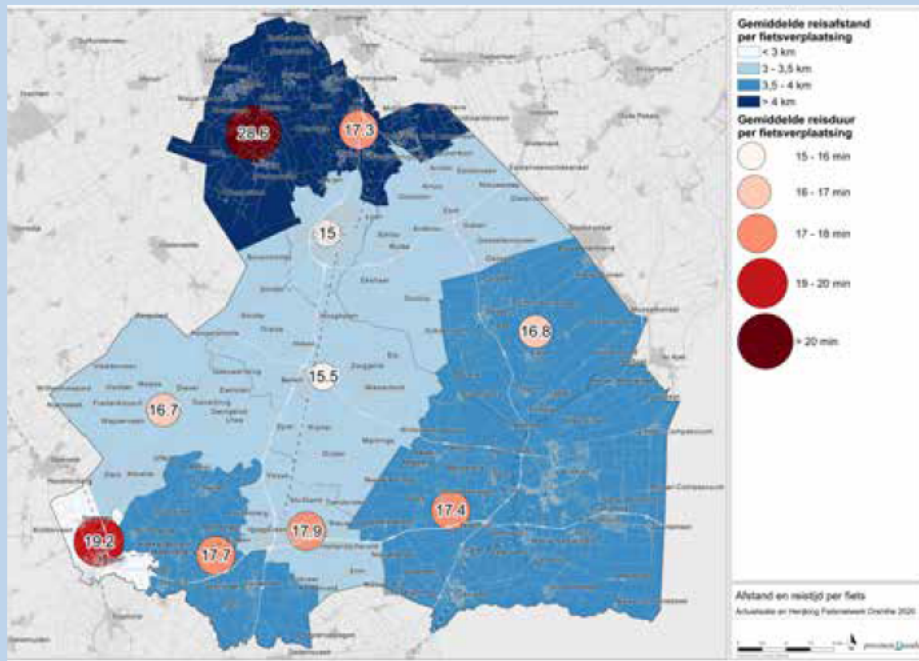
1) Zie onder andere:

- *The EU Cycling economy, European Cyclists' Federation (2016);*
- *Samenwerken aan meer bereikbaar - Eindevaluatie van 6 jaar fietsstimulering in Zuid-Limburg 2012-2017, Maastricht Bereikbaar (2018);*
- *Urban mobility from a human scale - promoting and facilitating active travel in cities, Sweco (2018)*

2) KIM, 2018, "Fietsfeiten"

3) KIM, 2020, "Nieuwe inzichten mobiliteit en de Coronacrisis"





3. Op fietse in Drenthe

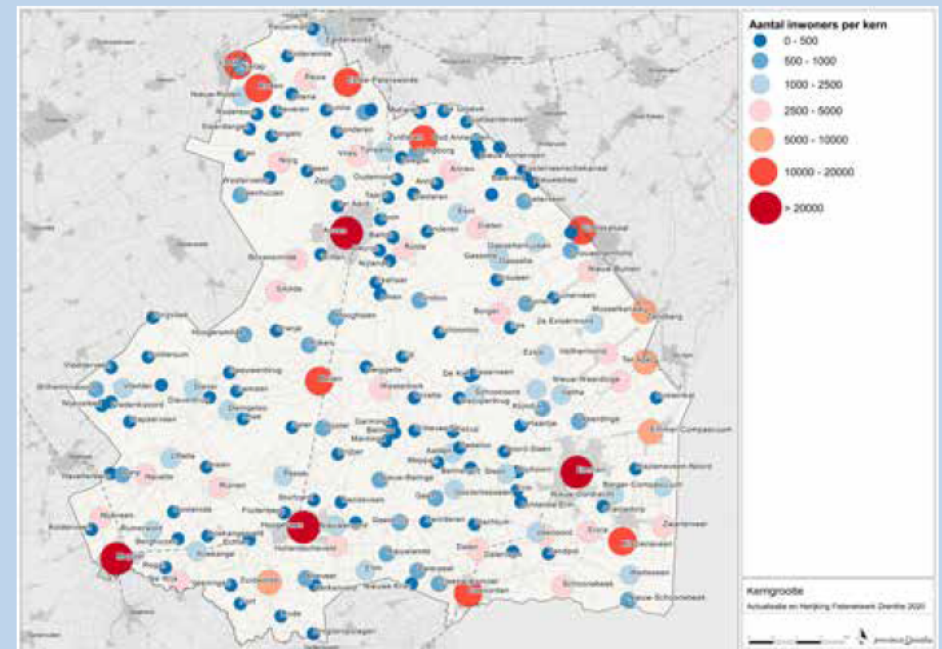
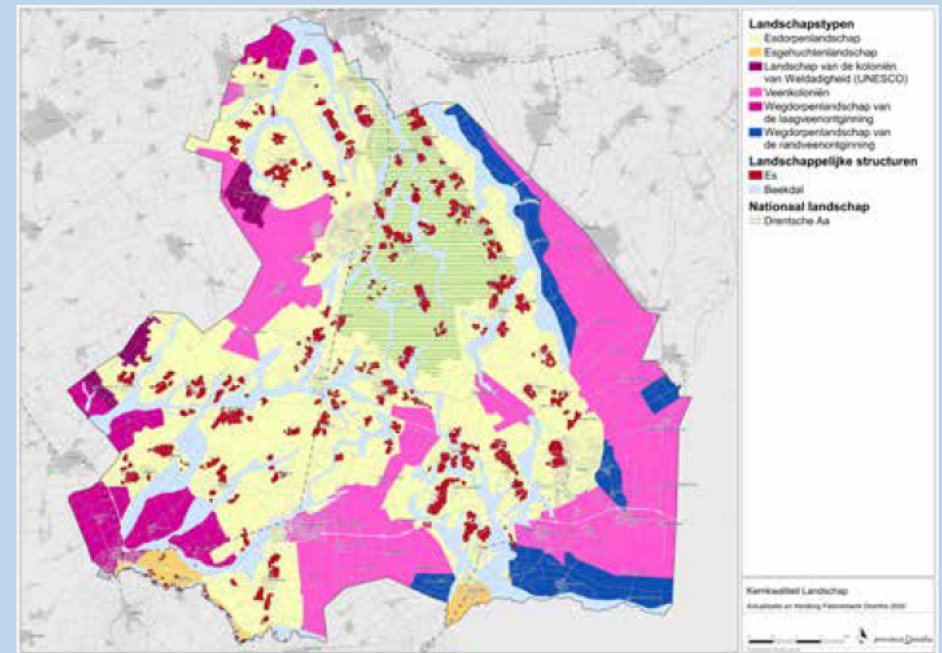
Landschappelijke structuur

De identiteit van Drenthe wordt bepaald door de ontstaansgeschiedenis en de diversiteit aan landschapstypen. Drenthe heeft een afwisselend landschap met open vlaktes, veengebieden, landbouw, water, bossen en heide. Aantrekkelijke historische landschapselementen als essen en beekdalen zijn in grote delen van Drenthe nog goed herkenbaar in het landschap.

De kwaliteit en de diversiteit van het Drentse landschap dragen sterk bij aan een aantrekkelijk woon- en werkmilieu en is een belangrijk *unique selling point* voor de toeristisch/recreatieve sector. Het landschap is rijk aan herinneringen van vroegere bewoning, kent karakteristieke bebouwingspatronen en heeft een hoge natuurwaarde. In Drenthe kan openheid, rust, ruimte en duisternis worden ervaren. Dit maakt het voor bewoners en bezoekers van de provincie Drenthe aantrekkelijk om er op de fiets op uit te trekken.

Kernenstructuur

In de provincie Drenthe wonen circa 492.000 mensen, waarvan de meesten in de vier grootste kernen (Assen, Emmen, Hoogeveen, Meppel) of bovenlokale kernen met een ruim voorzieningenaanbod (Coevorden, Roden, Eelde-Paterswolde, Zuidlaren, Beilen en Klazienaveen). Al deze kernen hebben door concentratie van werk, onderwijs en voorzieningen een belangrijke verzorgende functie voor het omliggende gebied. Dit zogenaamde ommeland met kleinere kernen is relatief dunbevolkt (met circa 188 inwoners per vierkante kilometer is Drenthe de meest dunbevolkte provincie van Nederland) en is voor voorzieningen grotendeels op de grotere kernen aangewezen. Een goede, snelle en veilige bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatieve locaties is daardoor extra relevant.



Reismotieven

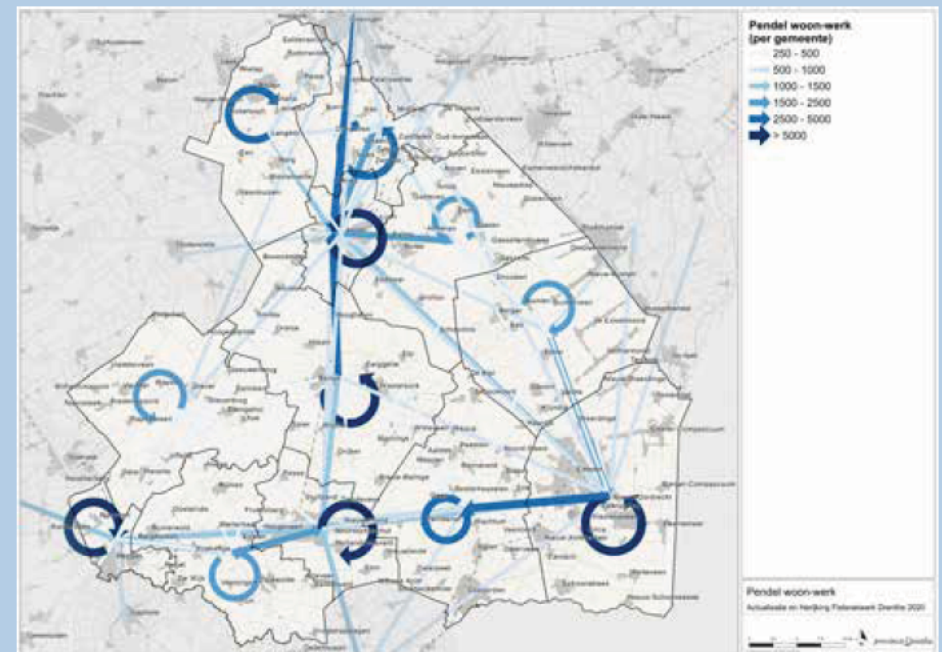
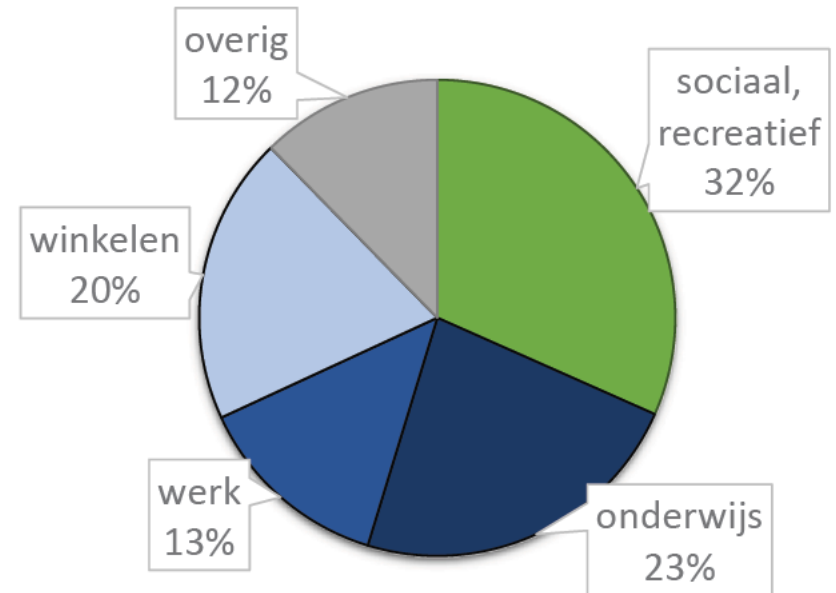
De concentratie van bevolking en voorzieningen heeft ook een positief effect op het aantal verplaatsingen per persoon per dag en het percentage van die verplaatsingen dat per fiets wordt afgelegd. In de figuren op pagina 8 staan deze gegevens voor Drenthe weergegeven (bron: OViN 2013-2015). Uit de data valt te herleiden dat stedelijke gemeenten als Meppel en Assen aanzienlijk meer fietsverplaatsingen laten zien. Gemeenten waar de kernen relatief klein zijn en verspreid over de gemeente liggen, kennen een lager aantal fietsverplaatsingen per persoon en is het percentage fietsverplaatsing inherent hieraan lager.

Daarnaast is inzichtelijk gemaakt wat de gemiddelde reisafstand per fietsverplaatsing per dag is en wat de gemiddelde reisduur is van die fietsverplaatsing. Wat opvalt is dat in Tynaarlo en Noordenveld per fietsverplaatsing verder gefietst wordt (respectievelijk 5,5 en 4,4 kilometer) dan in de rest Drenthe (gemiddeld 3,5 kilometer). Opvallend is dat ten opzichte van de overige Drentse gemeenten hier meer speed-pedelecs verkocht zijn.

De gemiddelde reisduur in Drenthe is 17,3 minuten per fietsverplaatsing. De reisduur in de gemeente Noordenveld is aanzienlijk groter dan dit Drentse gemiddelde. Ook in de gemeente Meppel wordt gemiddeld genomen langer gefietst, terwijl de gemiddelde reisafstand (2,6 kilometer) hier juist lager ligt dan het Drentse gemiddelde. In de gemeente Assen, Midden-Drenthe, Westerveld en Borger-Odoorn is de gemiddelde reisduur per verplaatsing onder het Drentse gemiddelde.

Bijna 60% van de fietsbewegingen in Drenthe heeft een utilitair doel, waarbij de reis hoofdzakelijk rechtstreeks, via de kortste weg naar de bestemming gaat. Utilitaire reizen zijn hoofdzakelijk de reizen naar het werk (13%) of de school (23%), maar ook de fietstocht voor het winkelen (20%) is utilitair te noemen. Ruim 30% van de fietstochten heeft een recreatief of sociaal doel, namelijk voor familiebezoek, sport, hobby, horeca, toeren, et cetera. Uiteraard wordt het utilitaire fietsnetwerk ook benut voor dergelijke recreatieve en sociale doeleinden. De overige 10% zijn de niet nader te specificeren fietsverplaatsingen.

Motief per verplaatsing



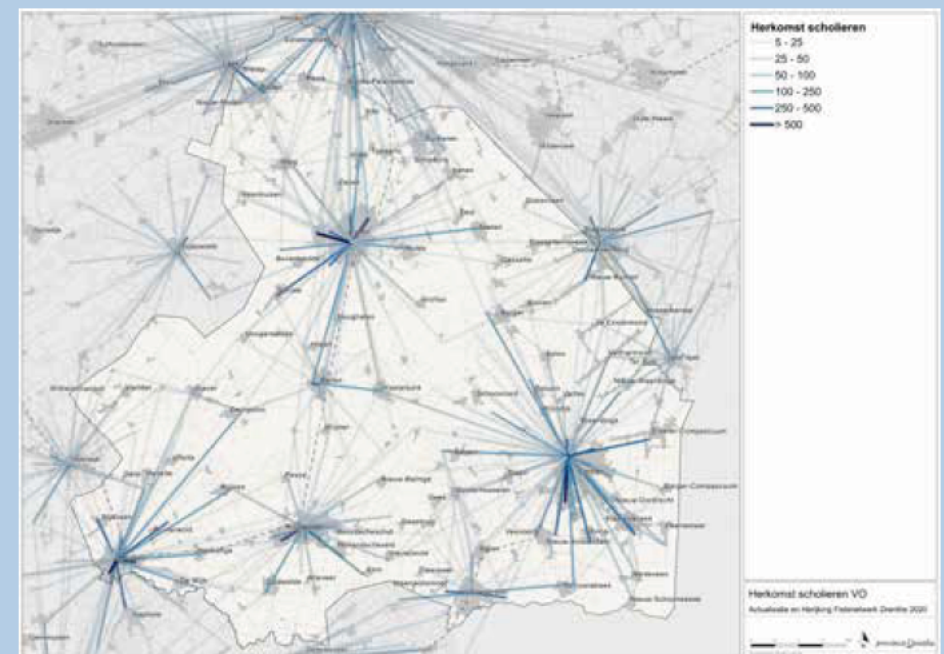
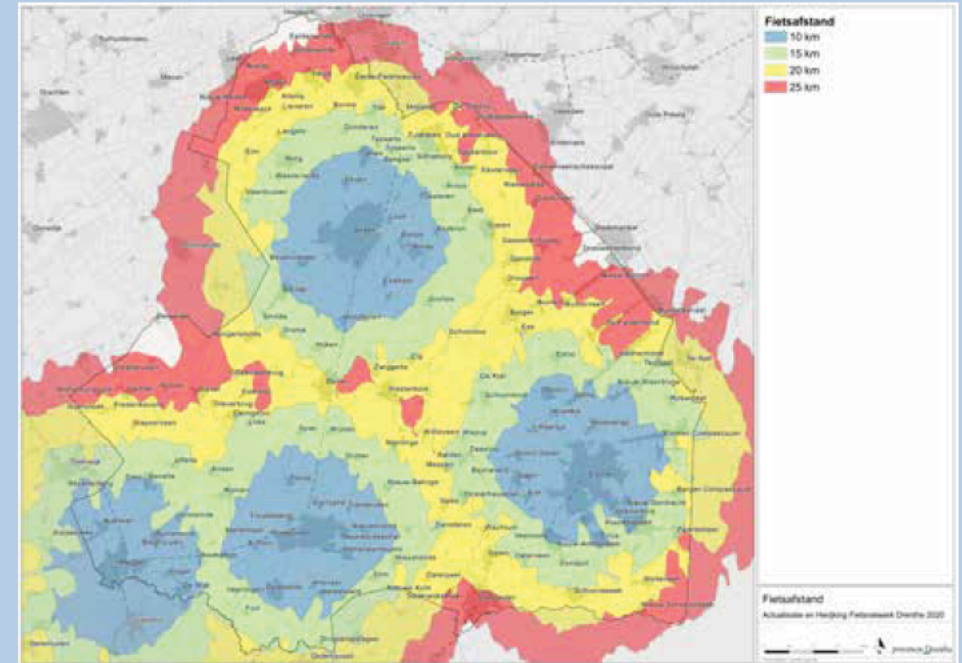
De bereidheid voor de fiets als vervoersmiddel neemt af naarmate de afstand langer wordt. Voor de korte afstanden tot 7,5 kilometer wordt voor de helft van de verplaatsingen de fiets gepakt. Boven de 7,5 kilometer tot 20 kilometer is dit aandeel in Drenthe echter nog maar 15%. Boven de 20 kilometer wordt zeer sporadisch de fiets als vervoersmiddel gebruikt (2%). Echter, met de opkomst van de e-bike en speed pedelec zijn afstanden van 20 tot 25 kilometer gemakkelijker af te leggen met de fiets. De maximale afstand met een 'reguliere' fiets ligt rond de 15 kilometer. Opvallend is dat (bijna) vanuit de gehele provincie binnen 25 kilometer fietsen één van de vier steden te bereiken is (zie nevenstaande figuur).

Voor elke verplaatsing geldt dat met de e-bike ruim 40% verder gereisd dan met de gewone fiets, namelijk 5,1 kilometer per verplaatsing ten opzichte van 3,5 kilometer met de gewone fiets (KiM Mobiliteitsbeeld 2019). Uiteraard bepaalt de mate waarin de fietser kan doorfietsen (wachtijden/ ophoud bij kruisingen, voldoende brede fietspaden, goede kwaliteit) hoe snel ergens naar toe gefietst kan worden. De kwaliteit van het fietsnetwerk is naast de kwantiteit even zo belangrijk.

Utilitair verplaatsingsgedrag

Het aantal inwoners per kern komt op hoofdlijnen ook overeen met het aantal arbeidsplaatsen, de grootste woonkernen bieden ook het meeste aantal arbeidsplaatsen. In nevenstaande figuur staan het aantal arbeidsplaatsen per postcode 4-gebied weergegeven. Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel zijn, naast de grote hoeveelheid inwoners, ook de steden met de meeste arbeidsplaatsen. Ook de bovenlokale kernen als Coevorden, Roden en Beilen hebben relatief veel arbeidsplaatsen. In de afbeelding rechts onder aan de pagina staat de woon-werkpendel weergegeven als herkomst en bestemming. Deze pendel is behoorlijk diffuus. Vanuit elke gemeente in Drenthe gaan veelal meer dan 100 mensen naar elke andere gemeente in Drenthe.

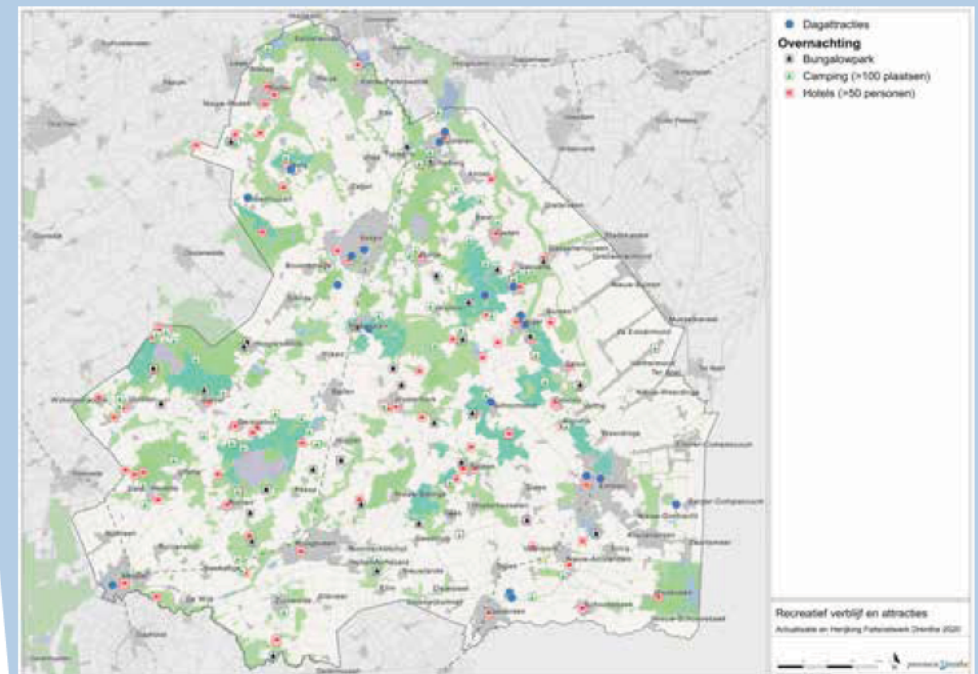
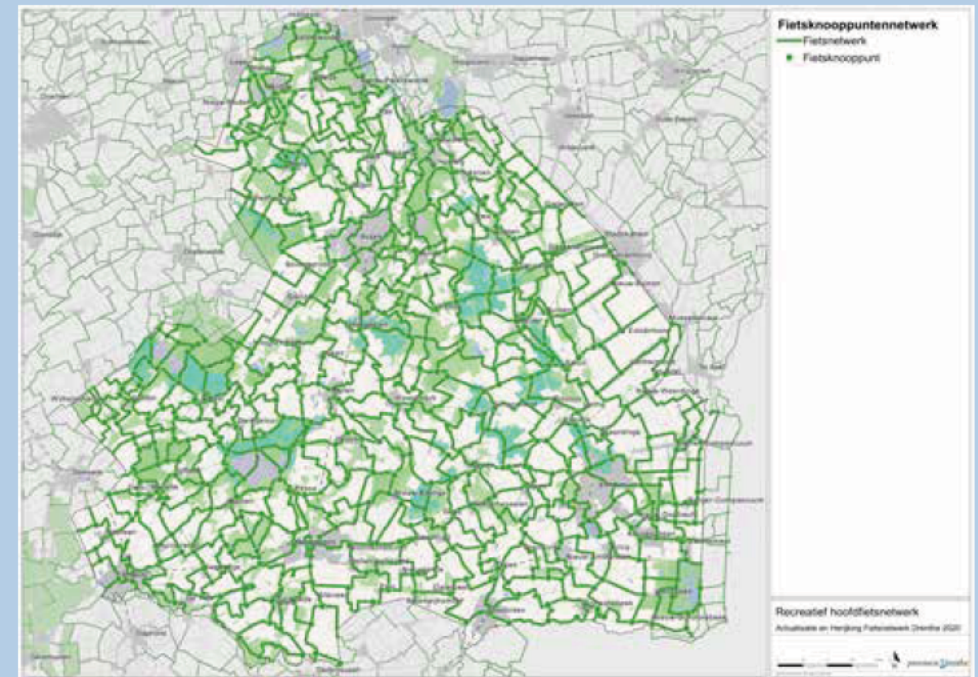
Ook is de herkomst van middelbare scholieren per kern inzichtelijk gemaakt. De onderwijsvoorzieningen zijn geclusterd in de steden en bovenregionale kernen.



Recreatief verplaatsingsgedrag

Naast het utilitaire verplaatsingsgedrag is er sprake van recreatieve fietsverplaatsingen. Deze verplaatsingen zijn minder direct dan de utilitaire fietsverplaatsingen. Deze recreatieve fietsers zijn grotendeels de bewoners in Drenthe of vanuit de omliggende regio's die op een vrij moment een 'rondje om' fietsen in Drenthe vanaf hun woning. De andere groep recreatieve fietsers zijn de bezoekers van Drenthe die hier (met of zonder verblijf) er op uit gaan om het landschap, de natuur en cultuur van Drenthe te beleven. Een belangrijk routenetwerk dat alle kernen en (horeca)voorzieningen met de natuur en het landschap verbindt is het fietsknooppuntennetwerk. De knooppunten en routes worden tevens weer gebruikt voor thematische routes, vooral gerelateerd aan de landschappelijke kenmerken (bijvoorbeeld de Veenwoldroute, Reestdal-route, Paterswoldsemeer, et cetera).

Het doel is de diverse recreatieve routes aan te laten sluiten op de recreatieve voorzieningen en de kernen in Drenthe. Hierbij moet gedacht worden aan de horeca, campings, hotels en vakantieparken, dagattracties (overdekte zwembaden, dierentuin, musea) en de natuur- en bosgebieden. In nevenstaande figuur staan de recreatieve trekpleisters weergegeven die een goede ontsluiting behoeven voor het recreatieve fietsverkeer.



Gebiedsgerichte aanpak recreatief hoofdfietsnetwerk

Recreatieve fietsers hebben uiteenlopende wensen. Sommige fietsers willen juist de onverharde en halfverharde paden opzoeken (op een mountainbike of ATB) terwijl andere fietsers de voorkeur geven aan een breed, veilig fietspad voor zijn of haar e-bike. Wat wel overeenkomt is dat de recreant een rondje om wil fietsen. Aangezien de wensen zo divers zijn, is niet eenduidig hét recreatieve fietsnetwerk te definiëren. Daarom wordt geadviseerd gebiedsgericht (bijvoorbeeld per recreatiegebied, Regionaal Landschap, natuurgebied of een andere vanuit recreatief oogpunt logisch afgebakend gebied) te inventariseren wat de ambitie is van dit gebied en in hoeverre de huidige situatie voor wat betreft de routenetwerken hier op aan sluit.

De afbakening van de regio's kan gebaseerd worden op landschapelijke kenmerken, oriëntatie op voorzieningen en soort fietsgebruik (utilitair/recreatief). Voorbeelden van regio's zijn het Drentsche Aa-gebied, de Veenkoloniën, het Reestdal, Bargerveen, et cetera. De doelen en wensen van het fietsgebruik en het netwerk kunnen per gebied verschillen.

Voor het Regionaal Landschap Drents-Friese Grensstreek (Dwingelderveld, Holtigerveld en Drents-Friese Wold en tussenliggend gebied) heeft deze aanpak reeds uitgewezen dat er gericht in kaart gebracht kan worden of de kwaliteit en kwantiteit van de fietspaden in het gebied volstaat en of het fietsnetwerk functioneert, aansluitend bij de ambitie die er in het gebied is op het gebied van recreatie, landschap en natuur en beheer en onderhoud.



4. Herijking categorisering fietsnetwerk

Om duidelijkheid te geven wat de te verwachten kwaliteit is van een fietsroute, om rekening te houden met groei van het fietsverkeer en om voor te sorteren op de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad, is de huidige categorisering van het Drentse fietsnetwerk (zoals opgenomen in het Fietsplan Drenthe uit 2005) herijkt.

Om de fiets een volwaardige plaats in het verkeerssysteem te geven en deze verder te versterken, is fietsvriendelijke infrastructuur onontbeerlijk: infrastructuur die directe en comfortabele verplaatsingen per fiets mogelijk maakt in een veilige en aantrekkelijke (verkeers)omgeving. Alleen dan is het mogelijk om te concurreren met de auto. In verschillende onderzoeken is aangetoond dat goede fietsinfrastructuur leidt tot een hoger fietsaandeel in de modal split.

Het CROW heeft vijf hoofdeisen geformuleerd waaraan fietsvriendelijke infrastructuur moet voldoen:

- **Samenhang:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
- **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot het minimum beperkt).
- **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
- **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid en de gezondheid (minimale blootstelling aan schadelijke stoffen) van fietsers en overige weggebruikers.
- **Comfort:** De fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zo min mogelijk hinder (verharding, extra inspanningen door hoogteverschillen, overlast van overig verkeer) en oponthoud (stoppen) ervaren.



Het doel van het Drentse fietsnetwerk is om op alle bovenlokale fietspaden te voldoen aan alle vijf hoofdeisen. Toch is het gewenst onderscheid te maken naar verschillende kwaliteitsniveaus.

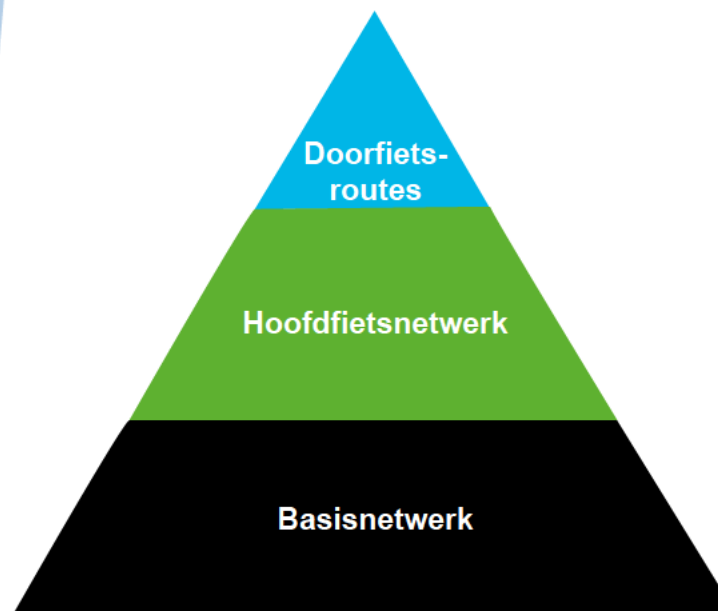
Elke fietsroute heeft namelijk een andere functie. Op bepaalde (utilitaire) routes is een zo direct mogelijke verbinding meer van belang, terwijl op andere (meer recreatieve) routes een aantrekkelijke route belangrijker is. Bij elke categorie horen dan ook andere inrichtingseisen. Voorop staat dat het fietspad aan moet sluiten bij de Drentse maat. De intensiteiten zijn namelijk over het algemeen wat lager dan in de meer verstedelijkte delen van Nederland.

Het CROW heeft met de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016) een onderscheid gemaakt tussen drie niveaus voor fietsinfrastructuur:

- **Snelle fietsroutes:** hoogwaardige regionale hoofd fietsroutes om efficiënte en comfortabele fietsverplaatsingen mogelijk te maken voor snelle fietsers over langere afstanden (tot circa 30 km).
- **Hoofd fietsstructuur:** de verbindingen op wijkniveau en tussen de kernen, dorpen, steden en belangrijke functies. Het geheim van een goed hoofd fietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert.
- **Basisstructuur:** elke straat en ieder pad dat door fietsers kan worden gebruikt. Aan fietsers wordt de basiskwaliteit geboden

Gezamenlijk vormen deze drie niveaus het totale fietsnetwerk. De deelnetwerken van lagere orde functioneren als aantakking op de netwerken van hogere orde.

In het Fietsplan Drenthe van 2005 is een heldere categorisering aangebracht. De hoofd fietsstructuur is hier onderverdeeld in de primaire (A) en secundaire (B) hoofd fietsstructuur. In de Drentse Fietsnota van 2014 is geen categorisering aangegeven. Met deze actualisatie en herijking van het Drentse fietsnetwerk wordt weer een heldere categorisering geïntroduceerd, bestaande uit een basisstructuur en hoofd fietsstructuur, aangevuld met hoogwaardige regionale hoofd fietsroutes (Door fietsroutes). Voor de provincie Drenthe wordt deze categorisering aangehouden:



Kwaliteitseisen provincie Drenthe	Type voorzieningen	Categorisering		
		Doorfietsroutes	Hoofd fietsnetwerk	Basisnetwerk
Type voorziening	Type voorzieningen	Vrijliggend of solitair fietspad Fietsstraat	Vrijliggend of solitair fietspad Fietsstraat	Vrijliggend of solitair fietspad Fietsstraat Fietsstrook Geen aparte voorziening
Samenhang	Vindbaarheid / herkenbaarheid	Ja, minimaal 2 continu herkenbare inrichtingselementen	Nee	Nee
	Bewegwijzering	Ja	Ja	Ja
	Bundelfunctie van de route	Ja	Ja	Nee
Directheid	Omrijfactor	Indien mogelijk 1,1, maximaal 1,2	Indien mogelijk 1,1, maximaal 1,2	Indien mogelijk 1,2
	Ontwerpsnelheid (km/h)	30	30	30
	Vorrang op kruisende wegen	Ja, tenzij kruising van GOW of belangrijke verbindingswegen	Ja, tenzij kruising van GOW of belangrijke verbindingswegen	Bij voorkeur
	Wachttijden VRI's	Maximaal 60 sec	Maximaal 60 sec	Maximaal 60 sec
Aantrekkelijkheid	Bermbreedte	Voorkeur 6 meter, minimaal 3 meter	Voorkeur 6 meter, minimaal 3 meter	Bij kruisingen 6 meter
	Bescherming tegen wind en verblinding	Ja, passend in landschap	Ja, passend in landschap	Ja, passend in landschap
	Omgeving aantrekkelijk beleefbaar	Ja	Ja	Indien makkelijk mogelijk
Veiligheid	Verlichting	Bij kruispunten en discontinuïteiten	Bij kruispunten en discontinuïteiten	Bij kruispunten
	Breedte fietspad (twee richtingen)	4,0 meter, minimaal 3,5 meter	3,0 meter	2,5 meter
	Breedte fietspad (één richting)	3,0 meter, minimaal 2,5 meter	2,5 meter	2,0 meter
	Breedte fietsstrook	-	-	Bij voorkeur 1,7 meter
	Bromfietzers / speed pedelec	Toegestaan	Indien mogelijk op rijbaan	Indien mogelijk op rijbaan
	Lijnmarkering bij tweerichtinspad	Ja	Ja	Ja
	Duidelijk herkenbare vormgeving kruispunten	Ja	Ja	Ja
Comfort	Vergevingsgezinde inrichting	Ja	Ja	Ja
	Verharding	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Schuilmogelijkheden	Bij voorkeur	Nee	Nee

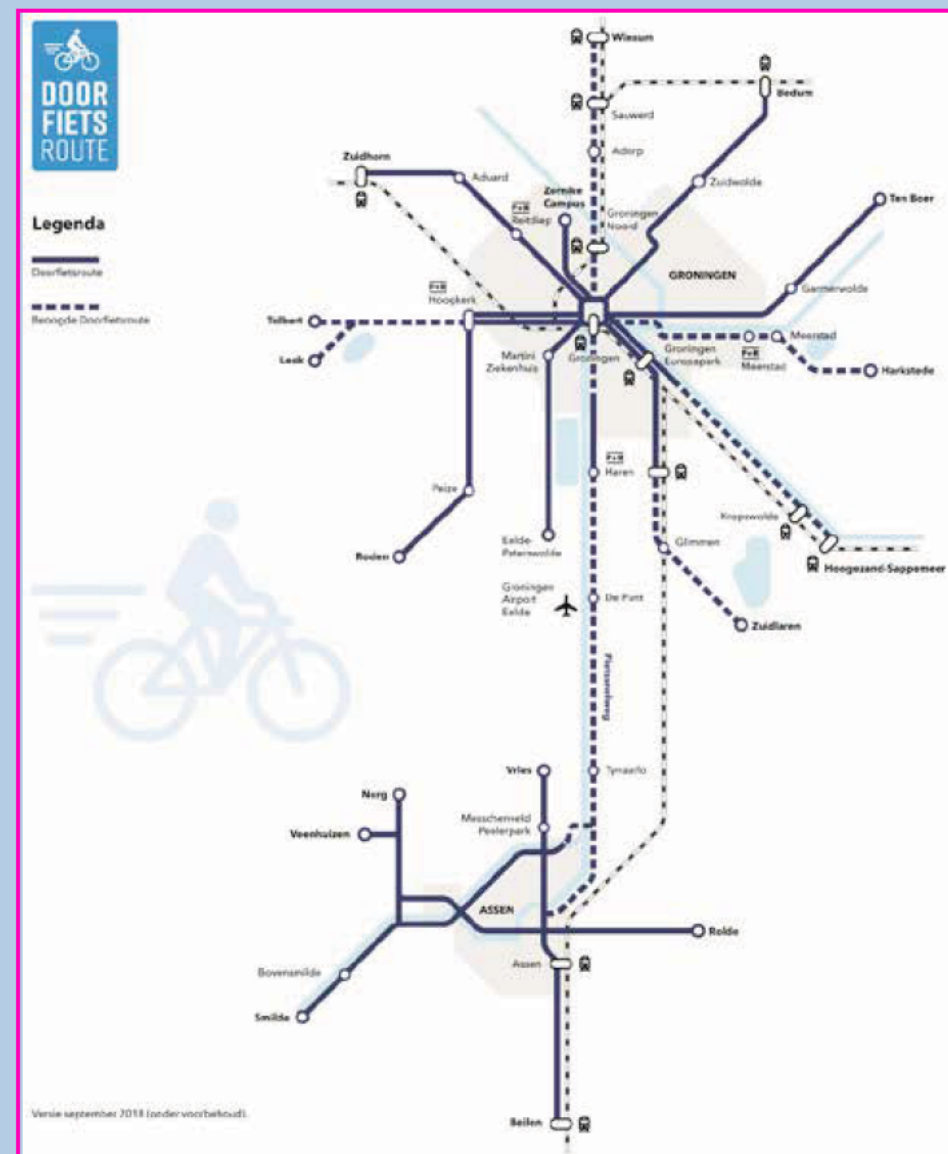
1. **Doorfietsroutes:** comfortabele, brede en herkenbare routes op drukke trajecten die fietsers optimaal faciliteren, zodat op afstanden tot 20 kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Een doorfietsroute is een 'plus' op het hoofdfietsnetwerk.

2. **Hoofdfietsnetwerk (utilitair en recreatief):** routes die kernen, dorpen, steden, stadscentra en hoogwaardige natuur- en recreatiegebieden met elkaar verbinden. De te verwachten intensiteit bepaalt de inrichting. Kernen met meer dan 1.000 inwoners, de Nationale Parken en Natura 2000-gebieden en de grootste recreatieve (dag)attracties zijn aangesloten op het hoofdfietsnetwerk.

3. **Basisnetwerk:** de overige bestaande fietsroutes binnen de kernen en tussen de kleinere kernen. Voor dit netwerk is geen nadere analyse uitgevoerd.

Voor deze categorieën zijn kwaliteitsrichtlijnen opgesteld, mede op basis van de CROW-richtlijnen. Hierbij is rekening gehouden met de specifieke Drentse situatie. Hier is bewust niet voor de term 'kwaliteitseisen' gekozen. De richtlijnen zijn een uitgangspunt die op voorhand voor de hele route gelden, maar gefundeerd kan afgeweken worden van de richtlijnen als de lokale situatie daarom vraagt. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een beperkte inpassingsruimte op een bepaalde locatie op de route of er kunnen landschappelijke, ecologische of archeologische waarden aanwezig zijn die het verhinderen om het fietspad te realiseren volgens de richtlijnen. Deze locaties hebben geen gevolgen op de categorisering van de route als geheel.

Fietsroutes buiten de bebouwde kom waar sprake is van gemengd verkeer (vaak aangeduid als plattelandswegen met 60 km zone) worden door gebruikers vaak als minder prettig ervaren, vooral vanwege het veiligheidsaspect (grotere snelheids- en massaverschillen door hogere rijnsnelheden, landbouwverkeer en lagere kruispunt dichtheid). Omdat in het buitengebied vaak wel sprake is van voldoende beschikbare fysieke ruimte zijn er meer mogelijkheden voor vrijliggende infrastructuur. Zodra een dergelijke wegvak onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk of een doorfietsroute is een vrijliggend fietspad het uitgangspunt. Bij ondergeschikte functie en lage intensiteit van het gemotoriseerde verkeer is (incidenteel) menging van auto- en fietsverkeer mogelijk. Met een fietsstraat (binnen de bebouwde kom) of fietsweg (buiten de



bebouwde kom) kan de positie van de fiets binnen een gemengd profiel verder versterkt worden. Uitgangspunt bij een fietsstraat is dat de snelheid van het autoverkeer zo veel mogelijk wordt beperkt (30 km/u binnen de kom en 60 km/u buiten de kom) evenals de maximale intensiteit van het gemotoriseerde verkeer tot circa 500 motorvoertuigen per etmaal.

Doorfietsroutes

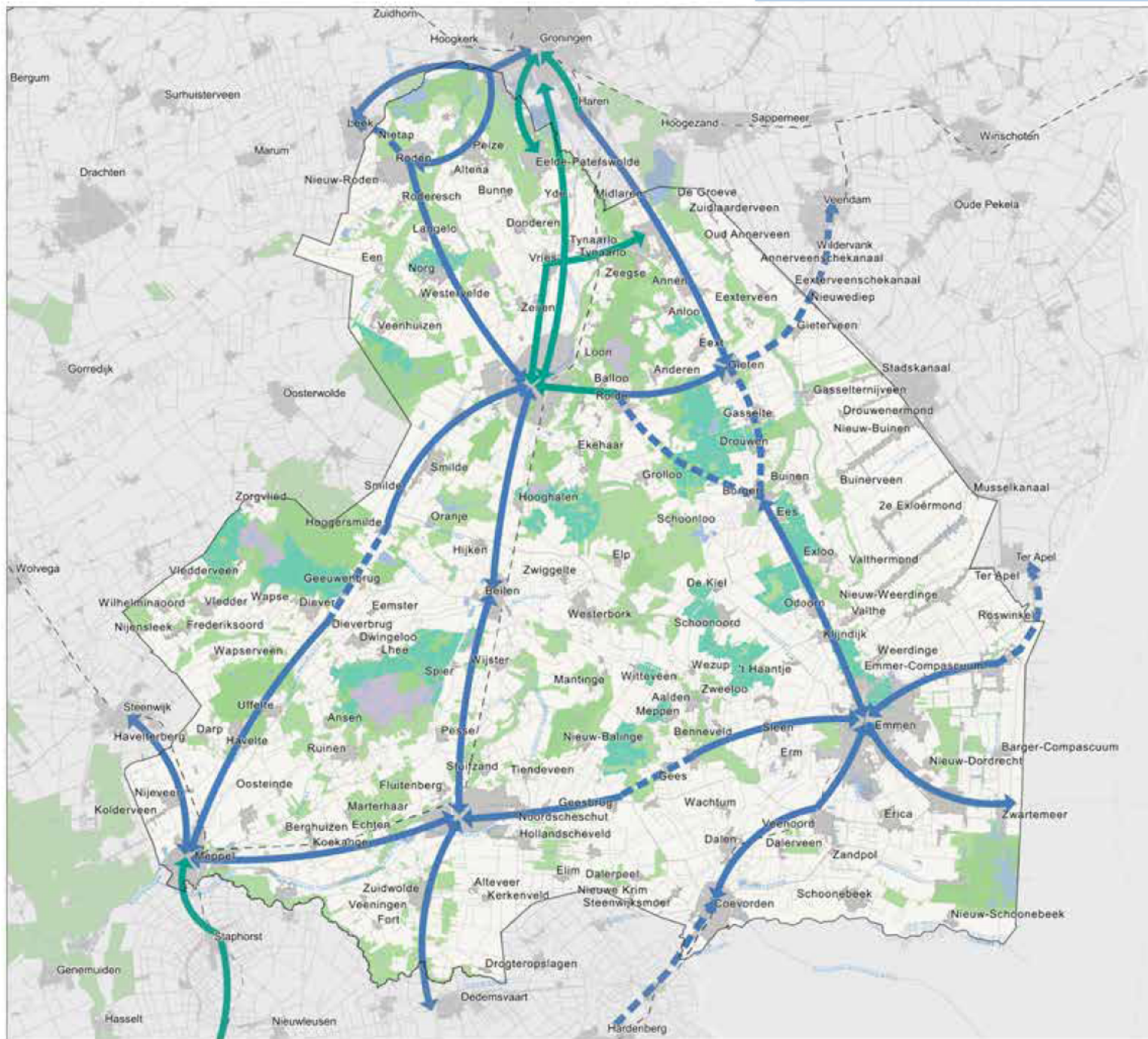
Sinds 2007 zijn er in de Regio Groningen-Assen doorfietsroutes (voorheen Fietsroutes Plus) gerealiseerd tussen de steden Groningen en Assen en de omliggende regio. Doorfietsroute zijn hoogwaardige fietsroutes van 3,5 - 4 meter breed met een gesloten verharding waarop men comfortabel kan fietsen. Tevens zijn deze routes zo rechtstreeks mogelijk, hebben fietsers (zo veel mogelijk) voorrang op autoverkeer, liggen de paden verder van de hoofdrijbaan af en vindt bijvoorbeeld gladheidsbestrijding als eerste plaats. Daarnaast is een regionale herkenbaarheidsstrategie (huisstijl) opgesteld voor de herkenbaarheid van de fietsroutes.

In de provincie Drenthe zijn al diverse doorfietsroutes gerealiseerd, zoals de routes Assen – Vries, Assen – Rolde, Groningen – Eelde-Paterswolde en enkele deeltrajecten van de doorfietsroute Groningen – Assen ('De Groene As').

Het beoogde netwerk van doorfietsroutes in Drenthe, zoals ze op de volgende pagina is weergegeven, betreft een eindbeeld. Het netwerk is tot stand gekomen tijdens de startbijeenkomst de twee regionale sessies en een separate sessie per regio over het doorfietsroutenetwerk. De aangemerkte routes zijn grotendeels al onderdeel van het hoofd-fietsnetwerk, maar de doorfietsroutes kunnen eventueel ook hiervan afwijken door het realiseren van nieuwe infrastructuur. Daarnaast is de bijbehorende extra kwaliteit nog niet op alle corridors (volledig) gerealiseerd. Oftewel, de route kan in de huidige situatie gefietst worden, de kwaliteit is echter nog niet overal optimaal om de belofte van doorfietsen waar te kunnen maken (onvoldoende breed, onveilige punten, etc.).

De Provincie, de Drentse gemeenten en de Fietsersbond hebben aangegeven dat nevenstaande routes de potentie hebben om opgewaarderd te worden tot doorfietsroute.

Doorfietsroute	Status
Assen-Groningen (De Groene As)	Deels gerealiseerd, deels in voorbereiding
Assen-Gieten	Assen-Rolde gerealiseerd Rolde-Gieten wens
Assen-Smilde-Meppel	Wens
Assen-Beilen	Wens
Assen-Norg-Roden	Wens
Assen-Borger	Wens
Groningen-Eelde-Paterswolde	Gerealiseerd
Groningen-Zuidlaren-Gieten	Groningen-Haren gerealiseerd Haren-Gieten wens
Groningen-Peize-Roden	Grotendeels gerealiseerd, nog verbeteringen mogelijk
Meppel-Hoogeveen	Wens
Meppel-Nijeveen (-Steenwijk)	Wens
Meppel-Staphorst-Zwolle	In uitvoering
Hoogeveen-Beilen	Wens
Hoogeveen-Emmen	Wens
Hoogeveen-Dedemsvaart	Wens
Emmen-Borger	Wens
Emmen-Coevorden	Wens
Emmen-Ter Apel	Wens
Emmen-Klazienaveen-Zwartemeer	Wens



- Doorfietsroute**
- ↔ Doorfietsroute (globaal)
 - - - Verknoping doorfietsroute
 - ↔ In realisatie / gerealiseerd

Doorfietsroutes Drenthe
 Actualisatie en Herijking Fietsnetwerk Drenthe 2020



In de figuur op pagina 19 staat weergegeven wat het streefbeeld is van het doorfietsrouten netwerk. In hoofdstuk 6 en bijlage 2 bij deze rapportage is een nadere uitwerking van de doorfietsverbindingen opgenomen. Daarbij is geïnventariseerd welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze verbindingen op te waarderen tot hoogwaardige regionale fietsroutes en welke investeringen hiermee gemoeid zijn.

Hoofdfietsnetwerk (utilitair en recreatief)

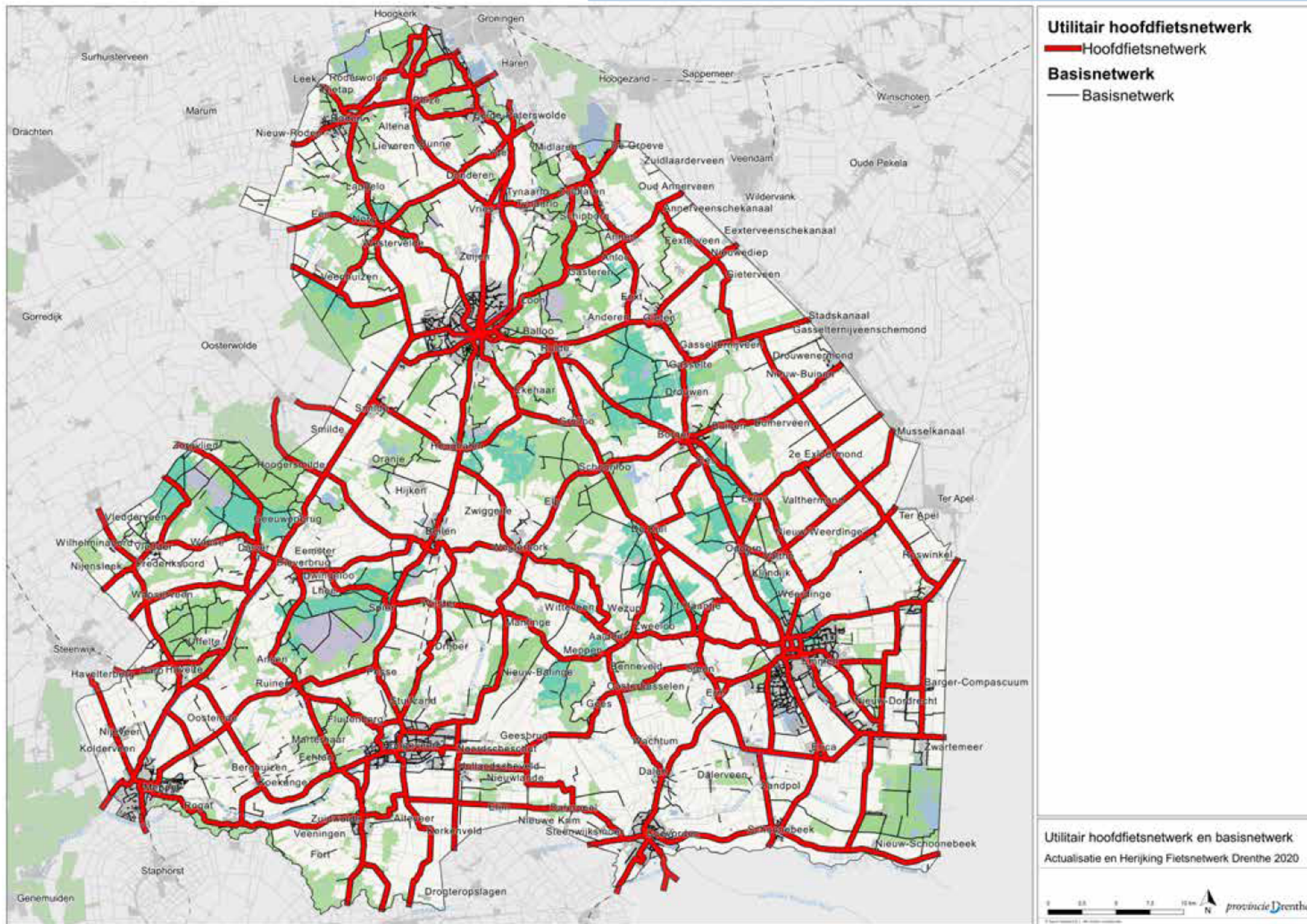
Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit routes waarvan het gebruik hoofdzakelijk utilitair en uit routes waarvan het gebruik hoofdzakelijk recreatief is.

Utilitair hoofdfietsnetwerk

Op basis van een uitgevoerde analyse naar belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden van fietsers en de relatie hiertussen is een eerste stap gezet in het bepalen van het hoofdfietsnetwerk. Belangrijk hiervoor is geweest de herkomst- en bestemming van woon-werk verkeer (bedrijventerreinen, kantoorlocaties, aantal werknemers per postcodegebied) en woon-school verkeer (herkomst scholieren, middelbare scholen) en de locaties van winkelgebieden en dorps- en stadscentra met belangrijke voorzieningen, grote (dag)attracties en OV-knooppunten.

Deze relaties tussen herkomst- en bestemmingsgebieden zijn vertaald naar de aanwezige infrastructuur en de fietsroutes. Hiervoor zijn de vastgestelde fietsnetwerk uit het Fietsplan Drenthe (2005) en de Fietsnota Drenthe (2014) als basis gebruikt en aangevuld met de recente verbetering of realisatie van fietsinfrastructuur. Daarnaast is dit netwerk vergeleken met de bestaande gemeentelijke en regionale fietsnetwerken (uit een GVVP, Fietsplan, Fietsnota, Bereikbaarheidsvisie, et cetera). Dit geactualiseerde provinciale hoofdfietsnetwerk is vervolgens in diverse overleggen met de betrokken partijen (provincie Drenthe, gemeenten en Fietsersbond) besproken, aangepast en definitief gemaakt. Op basis hiervan zijn diverse nieuwe wensen voor aanpassing van het netwerk naar voren gekomen (ontbrekende schakels, verbetering bestaande netwerk).





Het utilitaire hoofdfietsnetwerk is circa 1.275 kilometer lang, waarvan circa 900 kilometer vrijliggend (brom)fietspad en 75 kilometer fietsuggestiestrook. De overige 300 kilometer betreft openbare weg zonder fietsvoorzieningen. In hoofdstuk 5 is een analyse uitgevoerd naar de huidige staat van het utilitaire hoofdfietsnetwerk en zijn de opgaven uitgewerkt.

Recreatief hoofdfietsnetwerk

Recreatief fietsen is een verzamelterm voor verschillende vormen van fietsen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in toerfietsen, racefietsen, mountainbiken en ATB'en. Echter, als het gaat om het recreatieve fietsnetwerk wordt hoofdzakelijk het netwerk voor de toerfietser bedoeld.

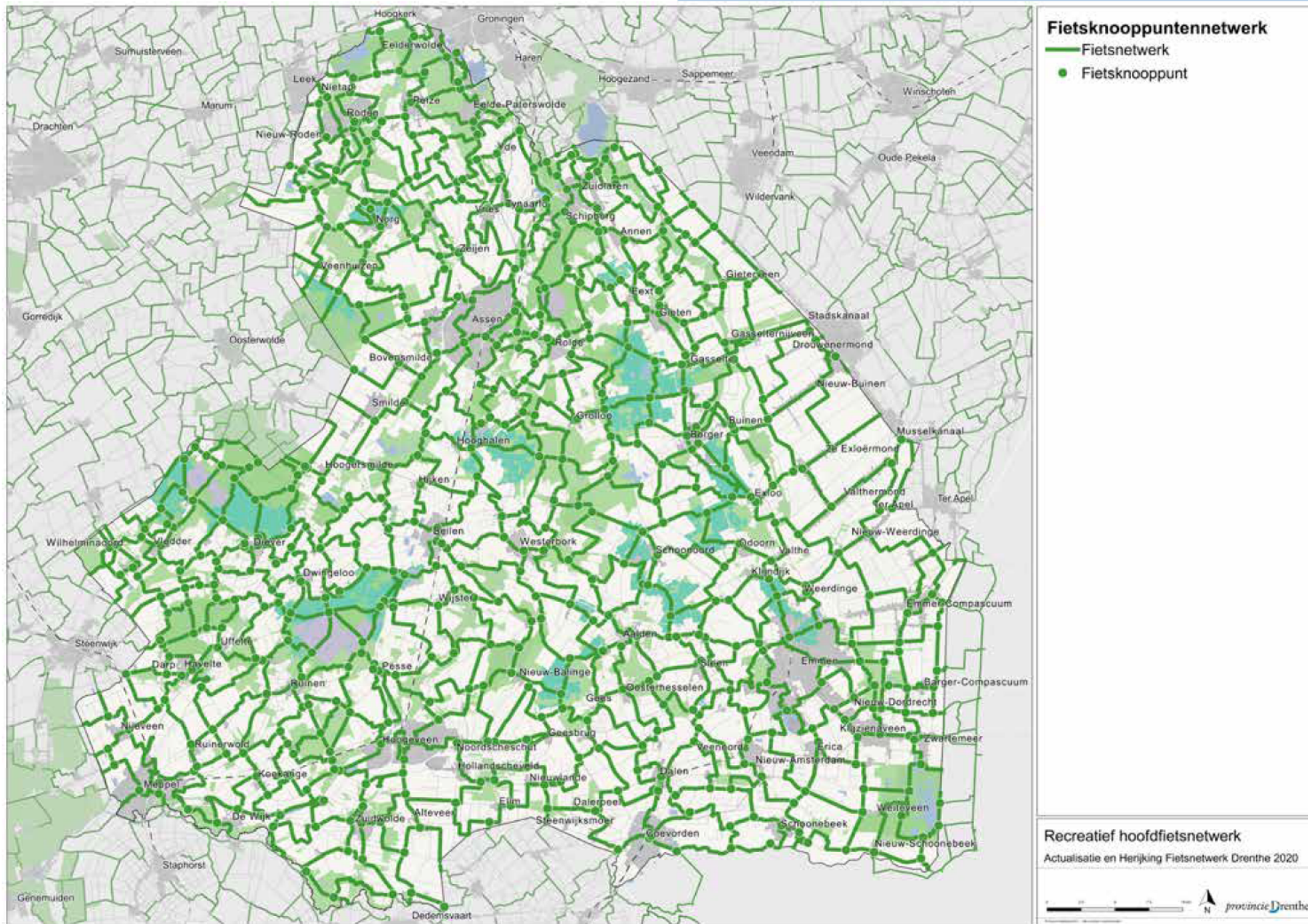
Het recreatieve hoofdfietsnetwerk is lastig te duiden. Enerzijds bestaat er het fietsnetwerk van allerlei fietspaden, anderzijds is er een fietsknooppuntennetwerk van routes die gebruik maken van meerdere vormen van infrastructuur, zoals de wegen in de bebouwde kom, landbouwwegen, paden in natuurgebieden en vrijliggende fietspaden. Het knooppuntennetwerk moet compleet zijn en het onderliggende fietsnetwerk moet vooral kwalitatief op orde zijn. Naar deze relatie tussen het recreatieve hoofdfietsnetwerk, het fietsknooppuntennetwerk en de (fiets)infrastructuur is vervolgonderzoek gewenst. Op pagina 13 staat weergegeven hoe deze verkenning naar het recreatieve hoofdfietsnetwerk gebiedsgericht kan plaatsvinden.

Het fietsknooppuntennetwerk is een landelijk systeem en zit eenvoudig in elkaar. Het systeem gaat zelfs over de grens naar Duitsland. Als fietser heb je het zelf voor het zeggen en je kunt zelf je route bepalen. Het knooppuntennetwerk is voorzien van herkenbare groen/witte bordjes met het nummer van het knooppunt. Bij elk knooppunt staat een bord waar het netwerk op staat weergegeven en vanuit waar de fietser het vervolg van de route kan uitstippelen. Het fietsknooppuntennetwerk is inmiddels ruim 15 jaar oud, maar is begin 2020 aangepast, waardoor fietsers nu meer door de dorpen en steden komen om de gelegenheid te bieden een pauze te houden, een terrasje te pakken en winkels of musea te bezoeken.



Cijfers en trends recreatief fietsen in Drenthe

- *Recreatieve fietsers geven Drenthe een 8,4. Het hoogste cijfer van Nederland.*
- *In Drenthe ligt ongeveer 2.300 kilometer vrijliggend fietspad, waarvan circa 1.000 kilometer onderdeel uitmaakt van het recreatieve fietsknooppunten-netwerk.*
- *Drenthe heeft veel fietsevenementen: De Drentse Fiets4daagse, Drenthe200, de Slag om Norg, Superprestige Gieten, Gouden Pijl, Zuidenveldtour en de Ronde van Drenthe.*
- *Bijna de helft van alle Nederlanders heeft een fietsdagtocht - van een uur of langer, inclusief reistijd - voor het plezier gemaakt.*
- *In Drenthe worden gemiddeld 7,2 miljoen recreatieve fietsritten per jaar gemaakt.*
- *Circa 85% van de fietsritten vindt alleen of met z'n tweeën plaats.*
- *Een gemiddelde recreatieve fietsdagtocht duurt 2 uur en 12 minuten, gemiddeld wordt 22,3 km afgelegd tijdens een recreatieve fietstocht.*
- *De weekenddagen zijn het populairst voor een recreatieve fietsdagtocht in Drenthe; 19% van de fietsdagtochten wordt op een zaterdag ondernomen en 19% op zondag.*
- *Tijdens een recreatieve fietsrit wordt gemiddeld € 6,25 per persoon per activiteit uitgegeven (exclusief degenen die niets uitgeven).*



5. Opgaven utilitair hoofdfietsnetwerk

In dit hoofdstuk zijn de ambities voor het utilitair hoofdfietsnetwerk over het bestaand netwerk gelegd. Op basis hiervan is in beeld gebracht welke opgaven er liggen. Bij deze opgaven is gebiedsgericht gewerkt, waarbij Drenthe is opgedeeld in drie regio's met bijbehorende gemeenten, tevens te zien in nevenstaande figuur.

Noord Drenthe: Noordenveld, Tynaarlo, Aa en Hunze en Assen

Zuidoost Drenthe: Borger-Odoorn, Emmen en Coevorden

Zuidwest Drenthe: Midden-Drenthe, Westerveld, Meppel, De Wolden en Hoogeveen

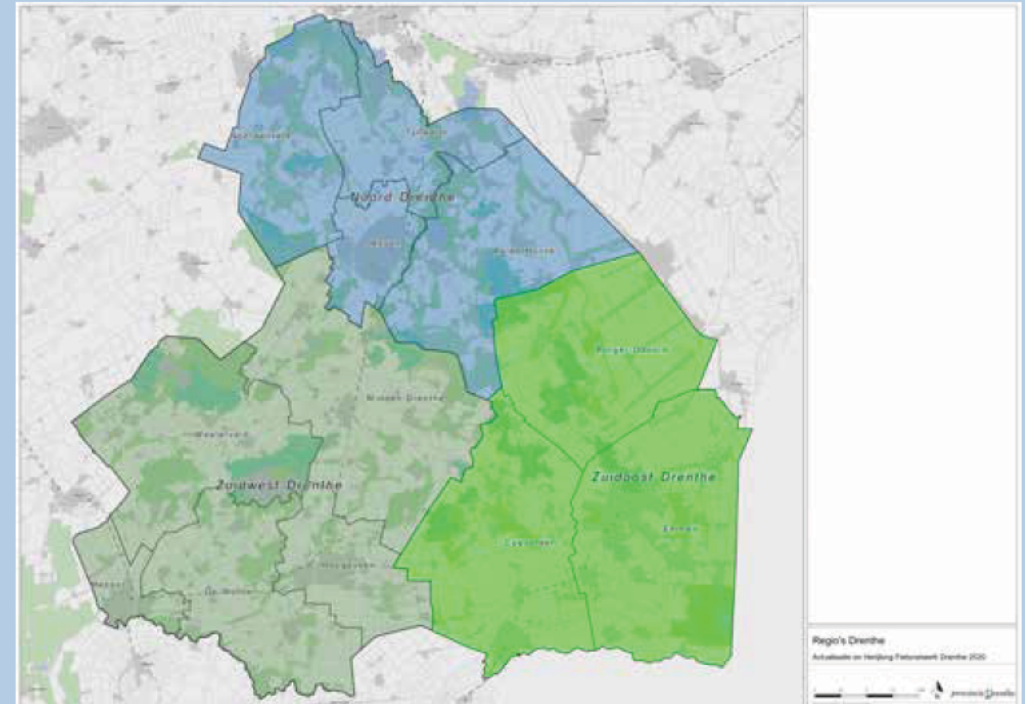
De kwaliteit van het utilitair hoofdfietsnetwerk en de bijbehorende opgaven worden op vier onderdelen beoordeeld:

1. Netwerk

Het hoofddoel van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in Drenthe is zoveel mogelijk de fietser een fietsinfrastructuur te bieden waar de fietser zich comfortabel voelt. Buiten de bebouwde kom is overal een vrijliggend fietspad aanwezig. Binnen de bebouwde kom is het fietsen op de openbare weg ook een optie, mits de maximum snelheid hier 30 km/uur is. Zodra de snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/uur of hoger is, is een vrijliggend fietspad een must.

2. Verharding

Naast de positie van de fietser op de weg, is het wegdeksoort een belangrijk aspect voor het comfort en veiligheid van het fietsnetwerk. Op de fietspaden met gesloten verharding (asfalt-, beton- of elementverharding) kan de fietser in theorie comfortabeler en veiliger fietsen dan op halfverharde (o.a. schelpen) of onverharde paden (o.a. zand).



3. *Breedte*

Het derde aspect om de kwaliteit van het utilitaire fietsnetwerk te beoordelen is de breedte van het wegdek. Uitgangspunt is dat een eenrichtingenfietspad minimaal 2,5 meter en een tweerichtingenfietspad minimaal 3 meter breed is.

4. *Veiligheidsknelpunten*

Geïnterviewd is waar op het utilitaire hoofdfietsnetwerk letselon-gevallen hebben plaatsvonden in de periode 2014-2020 met een fiets, e-bike of snorfiets. Ondanks dat de registratiegraad van (fiets)ongevallen relatief laag is, geeft dit een indicatie van de veiligheid van de verkeerssituatie.



Noord-Drenthe

Algemene beschrijving gebied

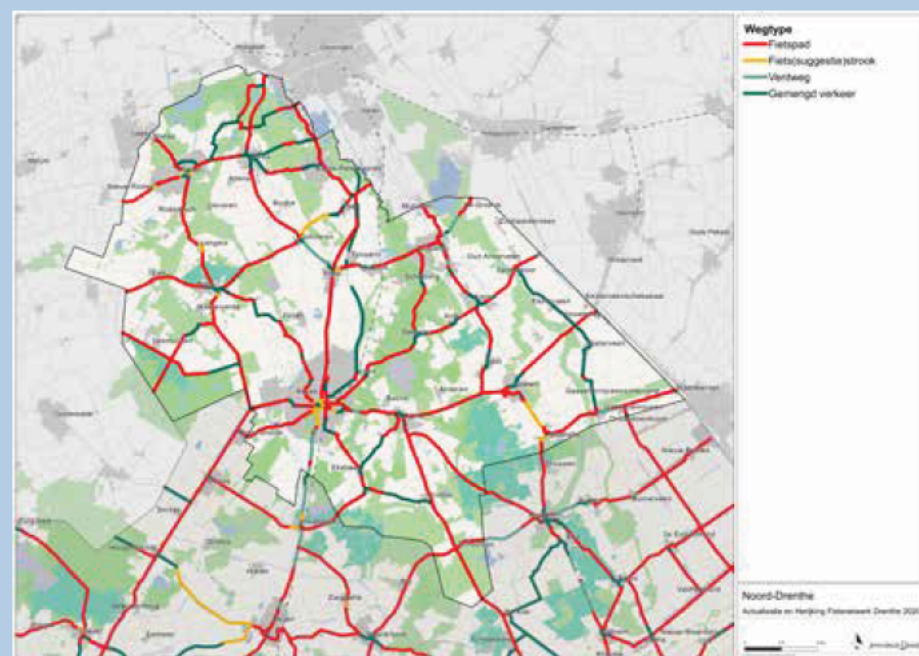
In het gebied liggen een aantal grote kernen, te weten Assen, Roden, Norg, Eelde-Paterswolde, Zuidlaren, Tynaarlo, Gieten en Vries. Daarnaast zijn over de provinciegrens de plaatsen Veendam en Stadskanaal van belang voor het oosten van de regio. Hier zijn de meeste voorzieningen (o.a. winkels, scholen, publieke voorzieningen, bus- en/of treinstation, et cetera) aanwezig waar de omliggende kernen met een lager of geen voorzieningenaanbod hoofdzakelijk op zijn aangewezen.

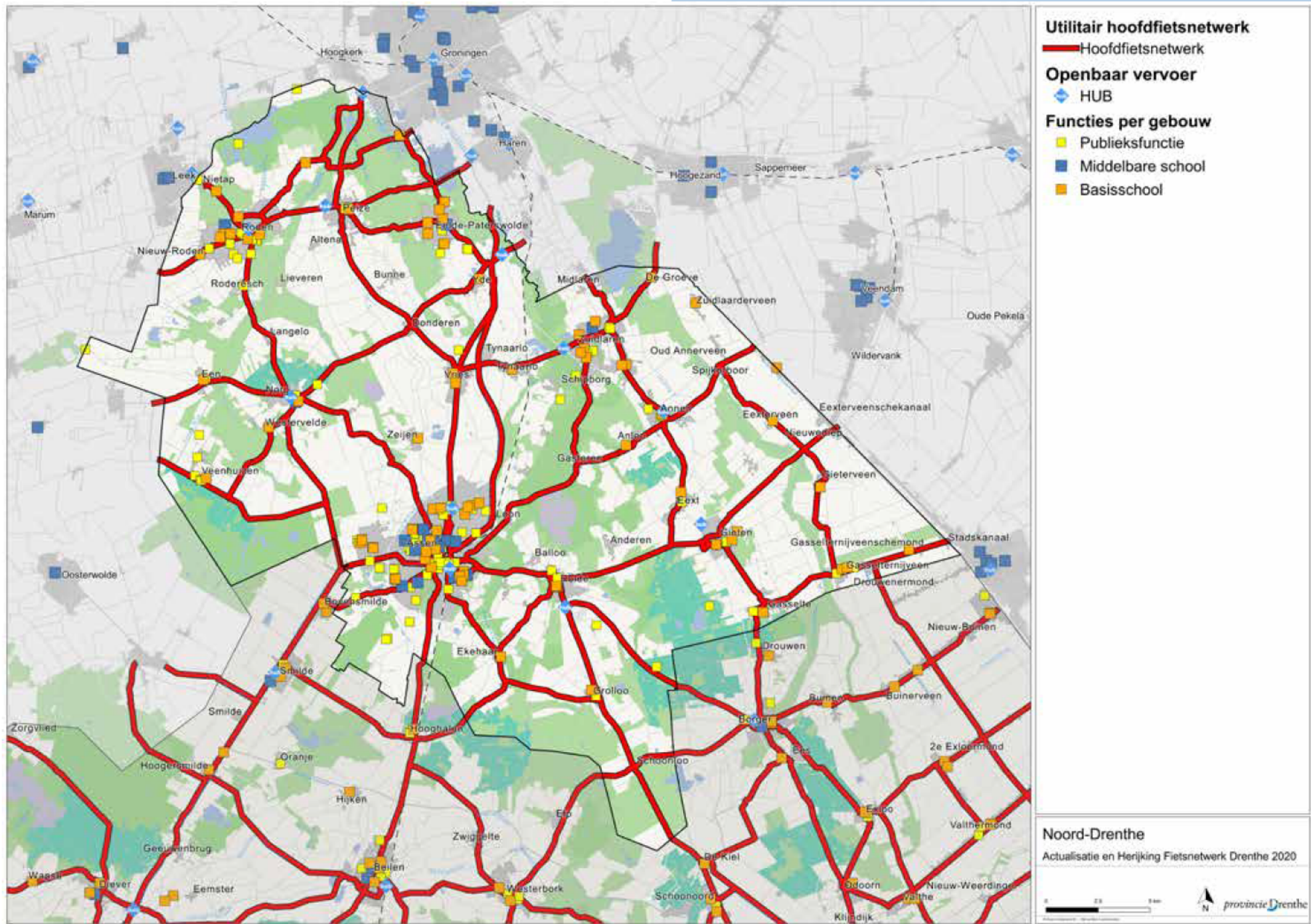
Kwaliteit utilitair hoofdfietsnetwerk

Netwerk

Buiten de bebouwde kom is in de regio Noord circa 180 kilometer aan vrijliggend fietspad aanwezig. Op de volgende routes buiten de bebouwde kom is er grotendeels sprake van gemengd verkeer, waar vrijliggende infrastructuur voor de fiets ontbreekt (ontbrekende schakels):

Route	Lengte (km)
Spijkerboor – Gieterveen – Gasselternijveen	10,0
Gieten – Gasselte (fietsuggestiestrook)	1,8
Ekehaar – Nijlande	2,1
Amen – Grolloo	2,8
Donderen – Yde (fietsuggestiestrook)	2,8
Peest – Zeijerveld	2,6
Assen – Hooghalen – Oranjekanaal (ventweg)	7,2
Peize – Paterswolde	2,6
Peizerwold – Eelderwolde	1,9
Roden – Roderwolde	3,4
Huis ter Heide – Veenhuizen	2,2
Westerveld – Veenhuizen	1,6
Annen – Gieten (ontbrekende schakel)	2,8
Totaal	43,8





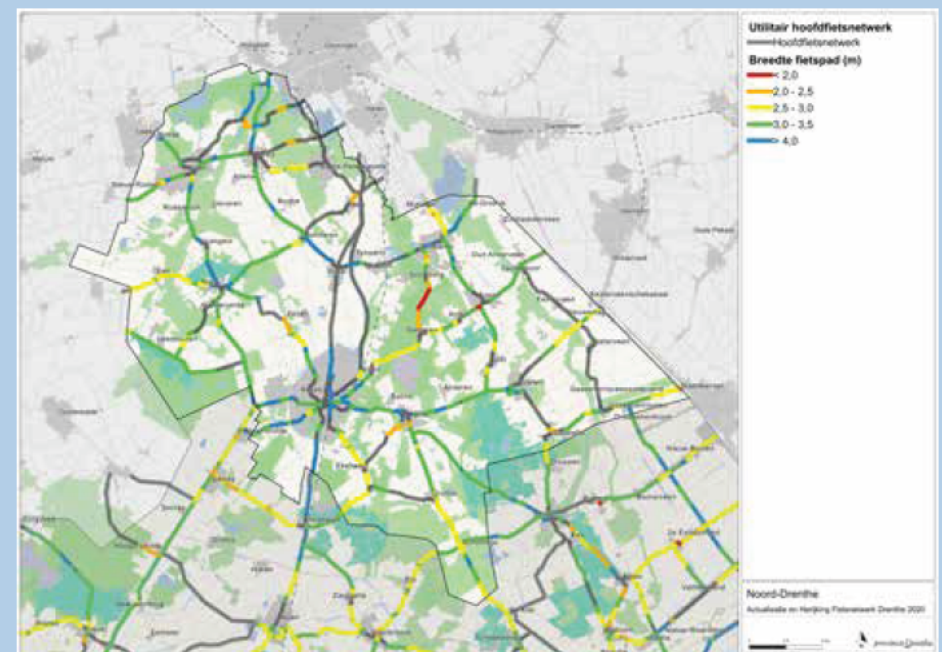
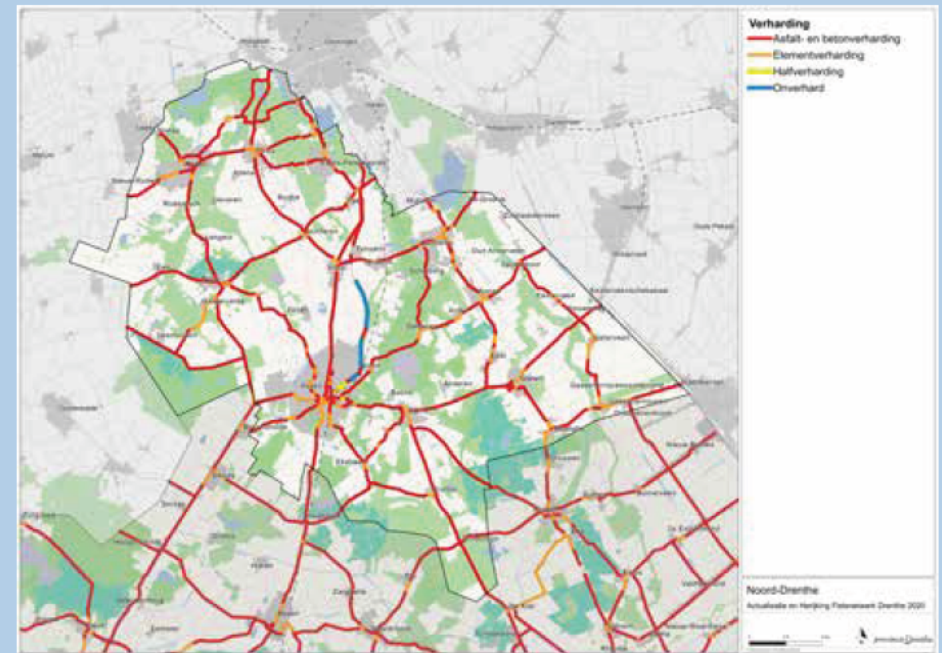
Afhankelijk van de intensiteitsverhouding tussen de fiets en het overig verkeer moet per situatie afgewogen worden door de gemeente en/of provincie of deze situatie wenselijk is voor een utilitair hoofdfietsnetwerk.

Wegdeksoort

Het gehele utilitaire hoofdfietsnetwerk in Noord-Drenthe bestaat uit gesloten verharding.

Breedte wegdek

De tweerichtingenfietspaden in Noord-Drenthe zijn over het algemeen rond de 3,0 meter breed. Van de bijna 180 kilometer fietspad buiten de bebouwde kom in de regio Noord-Drenthe voldoet ruim 140 kilometer. Op enkele tracés wordt niet aan de richtlijnen voldaan die gelden voor het hoofdfietsnetwerk, zoals weergegeven in nevenstaande figuur. Onder andere de volgende tweerichtingenfietspaden voldoen op routeniveau niet aan de richtlijn van 3,0 meter of meer:

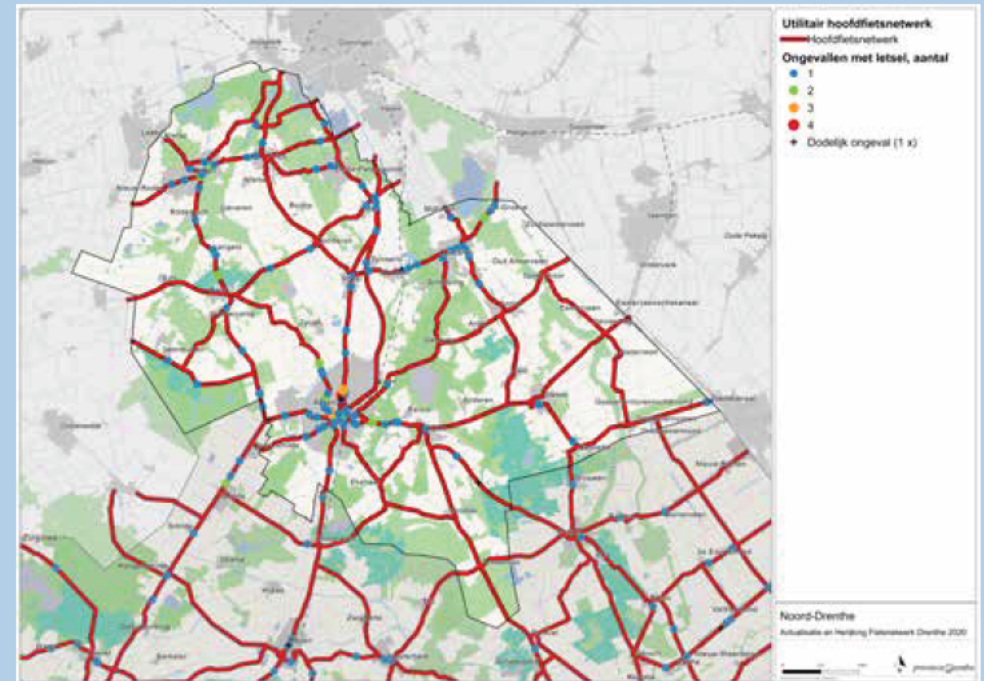


Route	Gemiddelde breedte (m)	Lengte (km)
Haulerwijk – Norg	2,5	3,7
Peize – Eelde-Paterswolde	2,5	2,0
Midlaren - Zuidlaren	2,5	1,3
Schipborg – Gasteren	2,0	3,3
Loon – Gasteren – Anloo	2,5	3,9
Nijlande – Rolde	2,0	1,2
Zeijerveld – Ter Aard	2,5	1,8
Assen – Ekehaar – Hooghalen	2,5	4,9
Grolloo – Schoonloo	2,5	3,7
Gieterzandvoort – Nieuwediep	2,5	3,1
Totaal		28,9

Veiligheidsknelpunten

Op deze locaties hebben tussen 2014 en 2020 drie of meer (dodelijke) ongevallen plaatsgevonden:

Plaats	Locatie	Aantal ongevallen
Assen	krusing Weiersstraat – Minervalaan	3
	krusing Groningerstraat – Smetanalaan	3
	Groningerstraat	4
	Groningerstraat	1 (dodelijk)
Tynaarlo	Zuidlaarderweg (N386) nabij spoorwegovergang	1 (dodelijk)
Papenvoort	krusing N857 – Hogevelweg	1 (dodelijk)



Zuidwest-Drenthe

Algemene beschrijving gebied

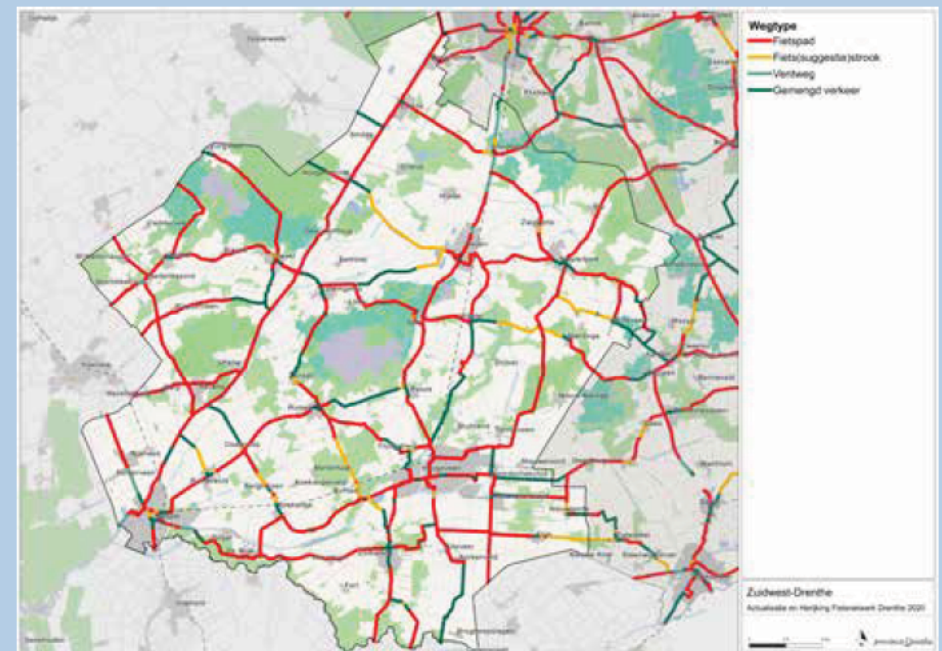
In het gebied liggen een aantal grote kernen, te weten Hoogeveen, Meppel, Beilen, Zuidwolde en Smilde. Hier zijn de meeste dagelijkse voorzieningen aanwezig, waar de omliggende kernen met een lager of geen voorzieningen-aanbod hoofdzakelijk op zijn aangewezen.

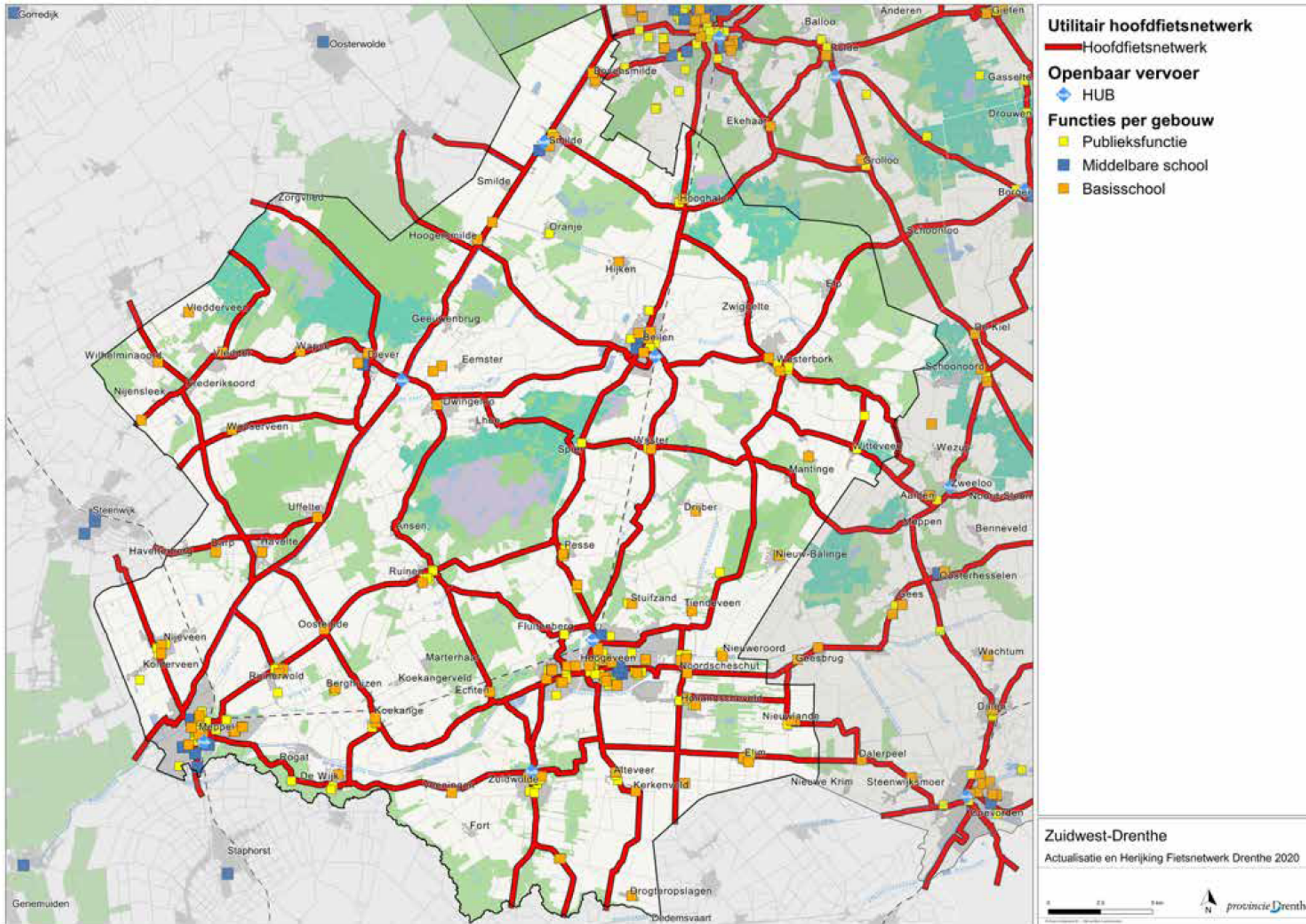
Kwaliteit utilitair hoofd fietsnetwerk

Netwerk

Buiten de bebouwde kom is in de regio Zuidwest circa 260 kilometer aan vrijliggend fietspad aanwezig. Toch ontbreekt er buiten de bebouwde kom nog circa 100 kilometer fietspad. Op onderstaande tracés is er grotendeels sprake van gemengd verkeer, waar primaire infrastructuur voor de fiets niet aanwezig is:

Route	Lengte (km)
Assen – Hooghalen – Oranjekanaal (ventweg)	7,2
Hoogersmilde – Beilen (fietsuggestiestrook)	8,5
Hoogersmilde – Appelscha (Drents deel)	1,5
Dieverbrug – Dwingeloo	1,1
Diever – Wittelte (Drentse Hoofdvaart)	2,7
Lhee – Spier (Spierigerweg/N855) (ontbrekende schakel)	6,9
Wapserveen – Wittelte	2,5
Dwingeloo – Ansen	1,1
Havelte – Oosteinde	2,5
Drentsche Hoofdvaart – Ruinerwold	2,3
Meppel – Nijeveen	2,1
Ruinen – Pesse	5,6
Echten – Zuidwolde	2,5
Wijster – Mantinge	6,2
Wijster – Drijber (via VAM-berg) – Hoogeveen	7,6
Garminge – Witteveen – Aalden	7,9
Kerkenveld – Dedemsvaart (Drents deel)	6,1
Elim – Dalerpeel (fietsuggestiestrook)	4,4
Totaal	78,7





Afhankelijk van de intensiteitsverhouding tussen de fiets en het overig verkeer moet per situatie afgewogen worden door de gemeente en/of provincie of deze situatie wenselijk is voor een utilitair hoofdfietsnetwerk.

Wegdeksoort

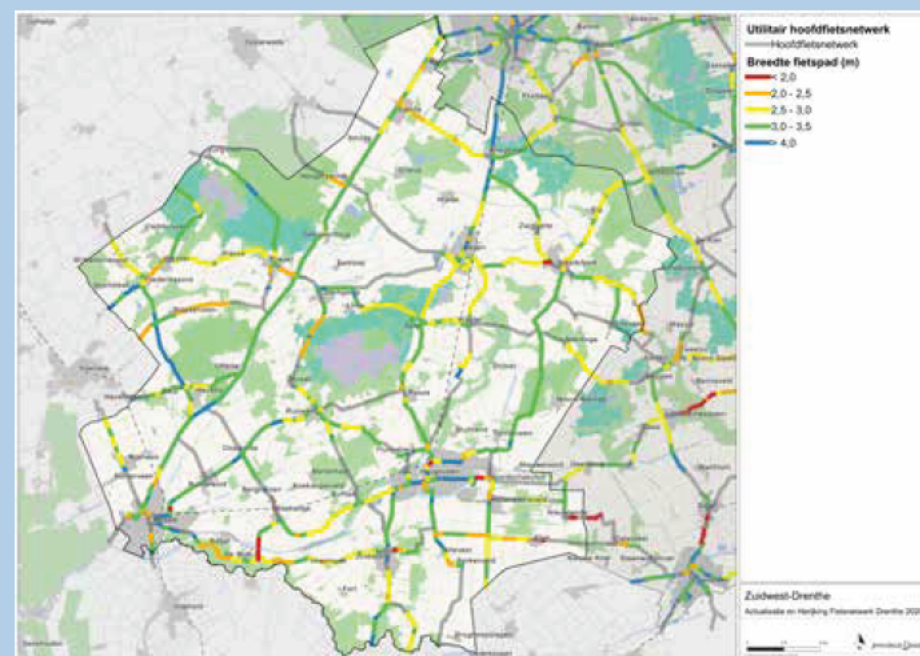
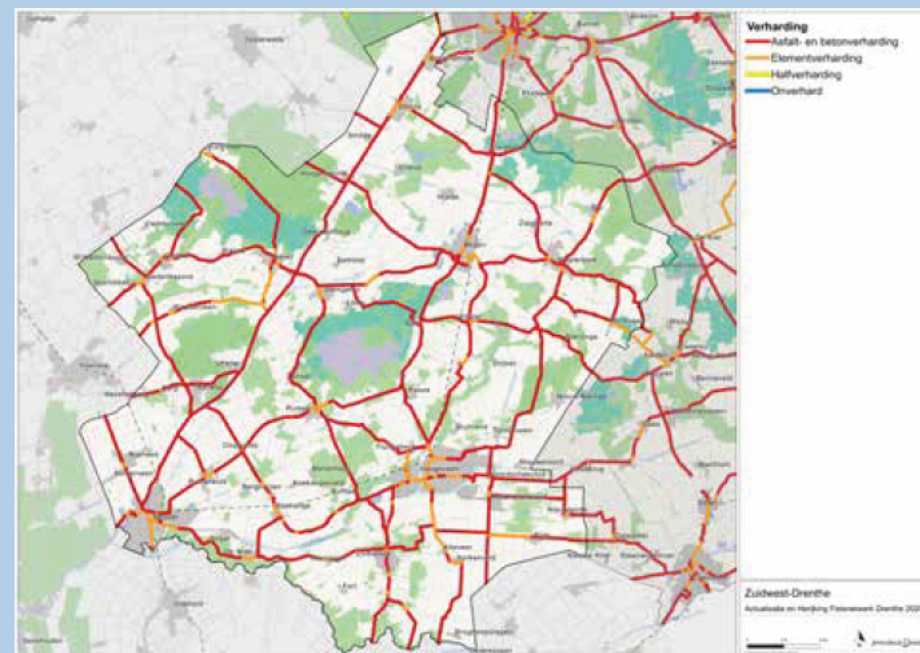
Het gehele utilitaire hoofdfietsnetwerk in Zuidwest-Drenthe bestaat uit gesloten verharding. Er zijn geen deeltracés waar sprake is van halfverharding of onverharde paden.

Breedte wegdek

De tweerichtingenfietspaden in Zuidwest-Drenthe zijn over het algemeen rond de 2,5 á 3,0 meter breed. Op enkele tracés wordt niet aan de 3,0 meter richtlijnen voldaan die gelden voor het hoofdfietsnetwerk, zoals weergegeven in nevenstaande figuur.

Onder andere de volgende tweerichtingenfietspaden voldoen niet aan de richtlijn van 3,0 meter of meer:

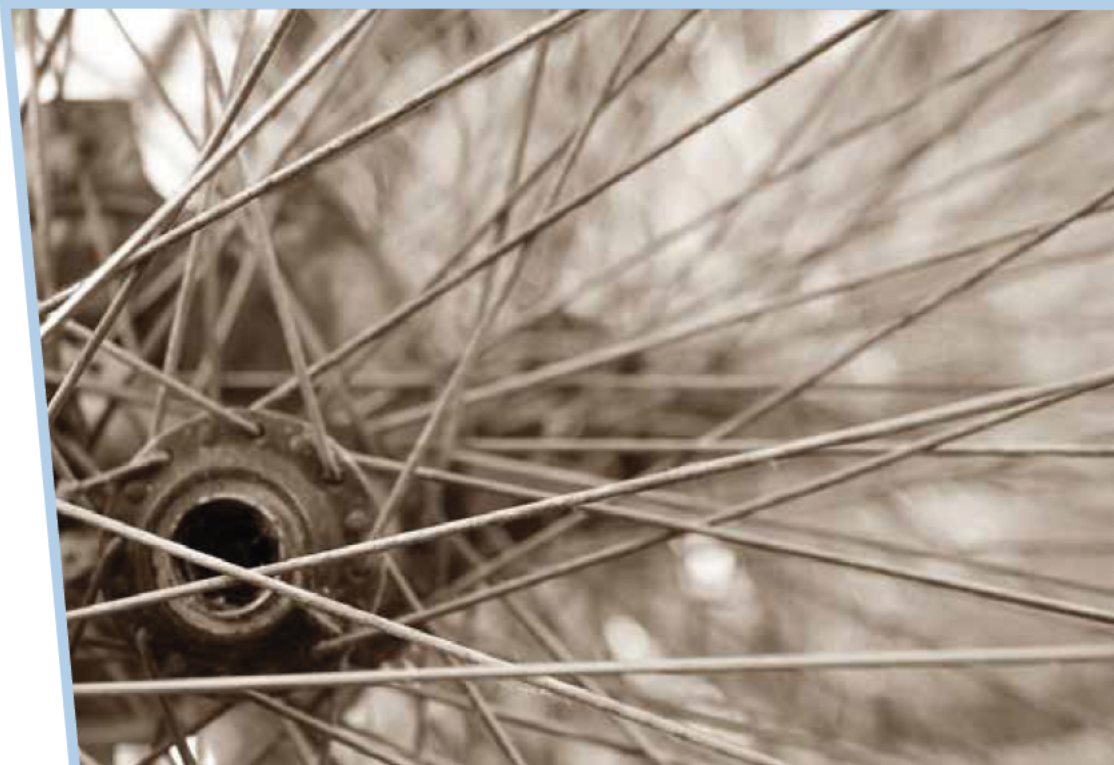
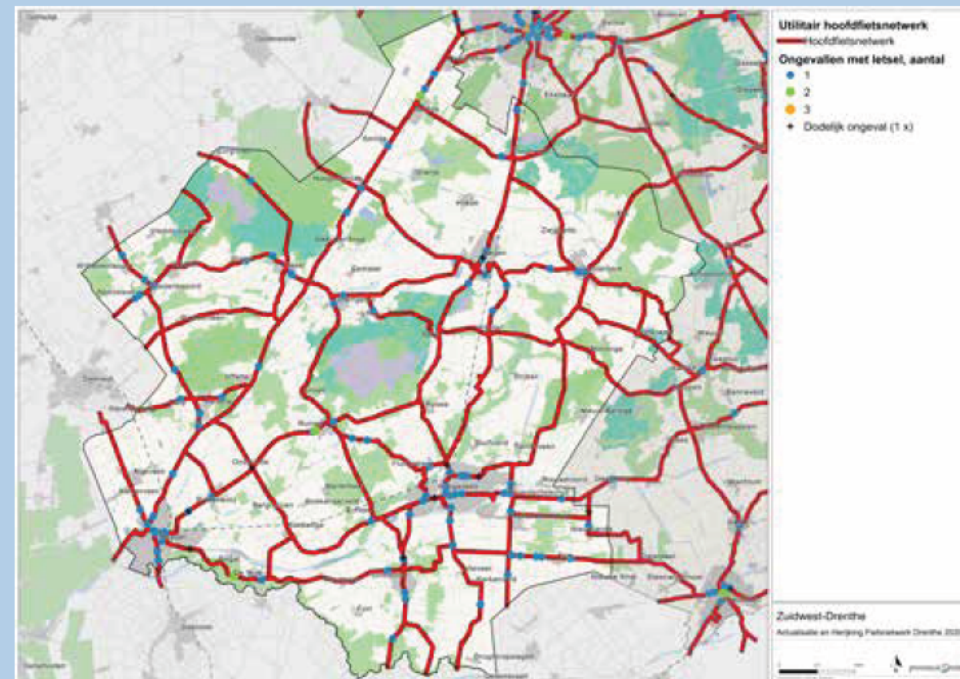
Route	Gemiddelde breedte (m)	Lengte (km)
Assen – Smilde	2,5	2,7
Smilde – Hooghalen	2,5	5,7
Noordwolde – Frederiksoord	2,5	2,2
Frederiksoord – Wapse – Diever	2,5	6,8
Wapserveen – Wittelte	2,5	3,6
Dwingeloo – Ansen (Dwingelderveld)	2,0	2,4
Eursing – Beilen – Spier	2,5	5,9
Lhee – Spier – Wijster	2,5	4,6
Beilen – Wijster	2,5	2,9
Beilen – Westerbork – Elp	2,5	7,3
Zwiggelte – Westerbork – Witteveen	2,5	6,2
Mantinge – Meppen	2,5	5,4
Meppel – De Wijk - Zuidwolde (verspreid op de route)	2,5	8,2
Koekange – Echten - Hoogeveen	2,5	5,3
Zuidwolde – Dedemsvaart (via Ommervweg/ Linderweg)	2,5	3,4
Totaal		72,6



Veiligheidsknelpunten

Ten opzichte van de regio Noord- en Zuidoost-Drenthe vonden in Zuidwest-Drenthe relatief veel dodelijke ongevallen plaats. Op deze locaties hebben tussen 2014 en 2020 dodelijke ongevallen plaatsgevonden:

Plaats	Locatie	Aantal ongevallen
Beilen	Esweg	1 (dodelijk)
Oosteinde	Wolddijk	1 (dodelijk)
Ruinerwold – Meppel	Kruising Haakswold – Boerpad	1 (dodelijk)
Meppel	Hoogeveenseweg	1 (dodelijk)
Hoogeveen	Toldijk	1 (dodelijk)
	kruising Zuidwoldigerweg - Mathijssensstraat	1 (dodelijk)
	kruising Industrieweg - Edisonstraat	1 (dodelijk)
Zuidwolde	Hoogeveenseweg	1 (dodelijk)
Nieuwlande – Geesbrug	Joh. Poststraat	1 (dodelijk)



Zuidoost-Drenthe

Algemene beschrijving gebied

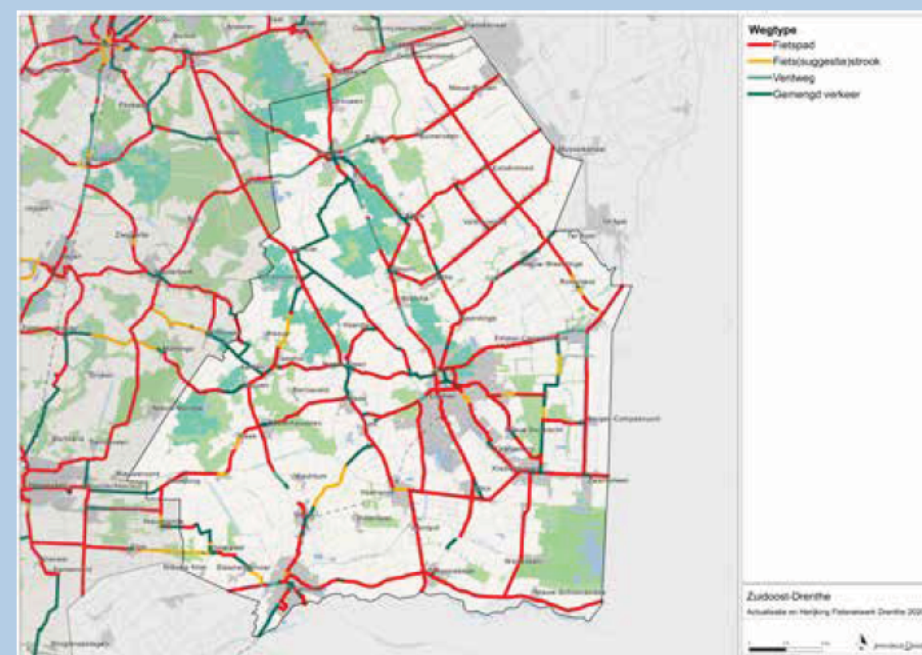
In het gebied liggen een aantal grote kernen, te weten Emmen, Coevorden, Klazienaveen, Emmer-Compascuum en Borger. Daarnaast zijn over de provinciegrens de plaatsen Ter Apel, Musselkanaal en Stadskanaal van belang voor het oosten van de regio. Hier zijn de meeste voorzieningen aanwezig, waar de omliggende kernen met een lager of geen voorzieningenaanbod hoofdzakelijk op zijn aangewezen.

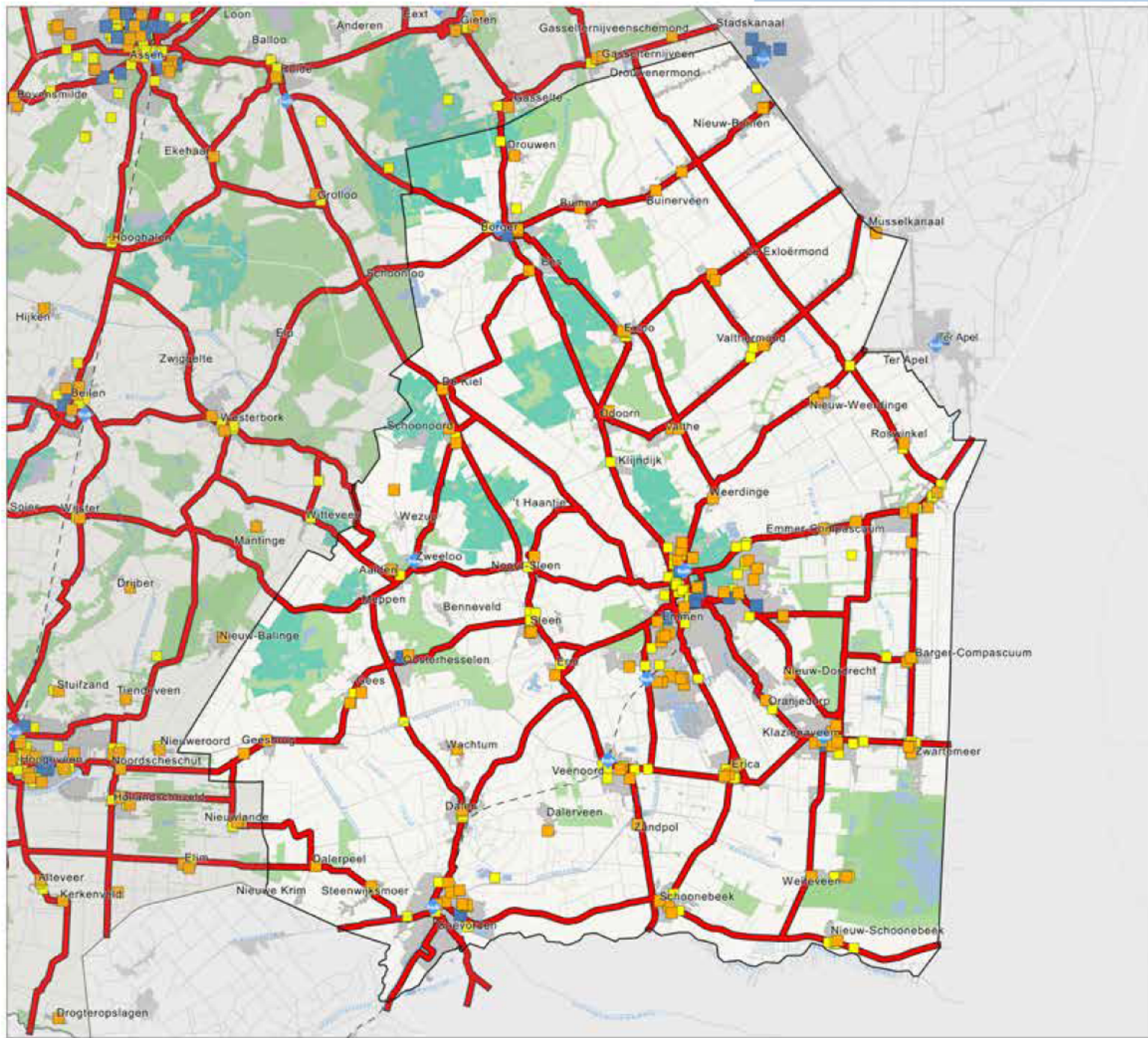
Kwaliteit utilitair hoofd fietsnetwerk

Netwerk

Buiten de bebouwde kom is in de regio Zuidwest ruim 190 kilometer aan vrijliggend fietspad aanwezig. Toch ontbreekt er buiten de bebouwde kom nog circa 65 kilometer fietspad. Op onderstaande tracés is er grotendeels sprake van gemengd verkeer, waar primaire infrastructuur voor de fiets niet aanwezig is:

Route	Lengte (km)
Schoonloo – Borger – Buinen	4,6
Ees – Odoorn (gedeeltelijk via ventweg)	2,2
Ees – De Kiel	7,1
De Kiel – Odoornerveen – t Haantje	6,6
Schoonoord – Zweeloo (deels fietssuggestiestrook)	4,3
Witteveen – Aalden	5,9
Noord-Sleen – Sleen	0,8
Dalen – Achterste Erm (deels fietssuggestiestrook)	5,8
Nieuwlande – Dalerpeel – Coevorden	5,8
Coevorden – Gramsbergen	2,3
Klazienaveen – Emmer-Compascuum	2,5
Schoonebeek – Amsterdamscheveld	3,4
Totaal	51,3





Utilitair hoofdfietsnetwerk

— Hoofdfietsnetwerk

Openbaar vervoer

◆ HUB

Funcies per gebouw

■ Publieksfunctie

■ Middelbare school

■ Basisschool

Zuidoost-Drenthe

Actualisatie en Herijking Fietsnetwerk Drenthe 2020



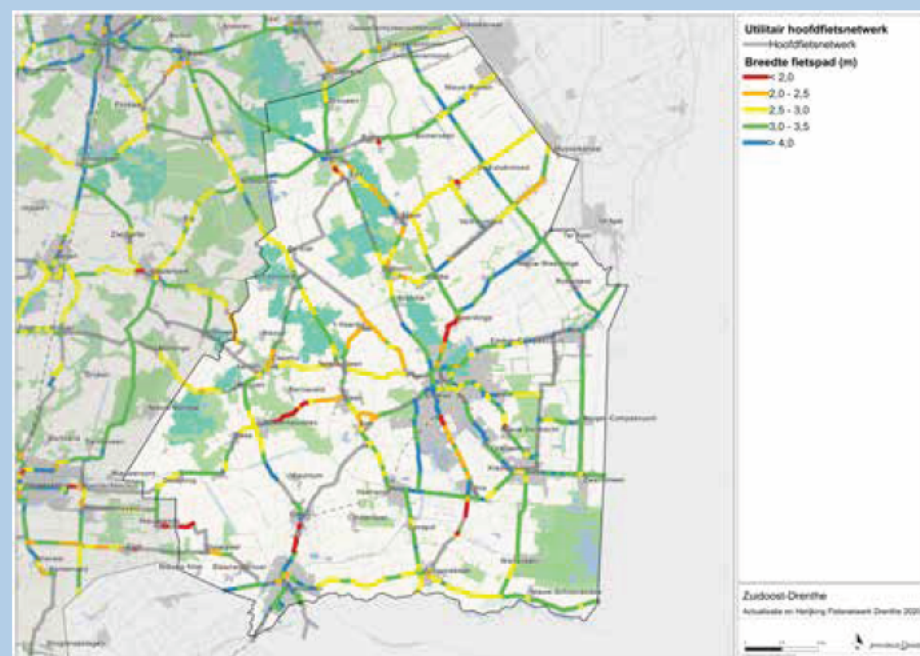
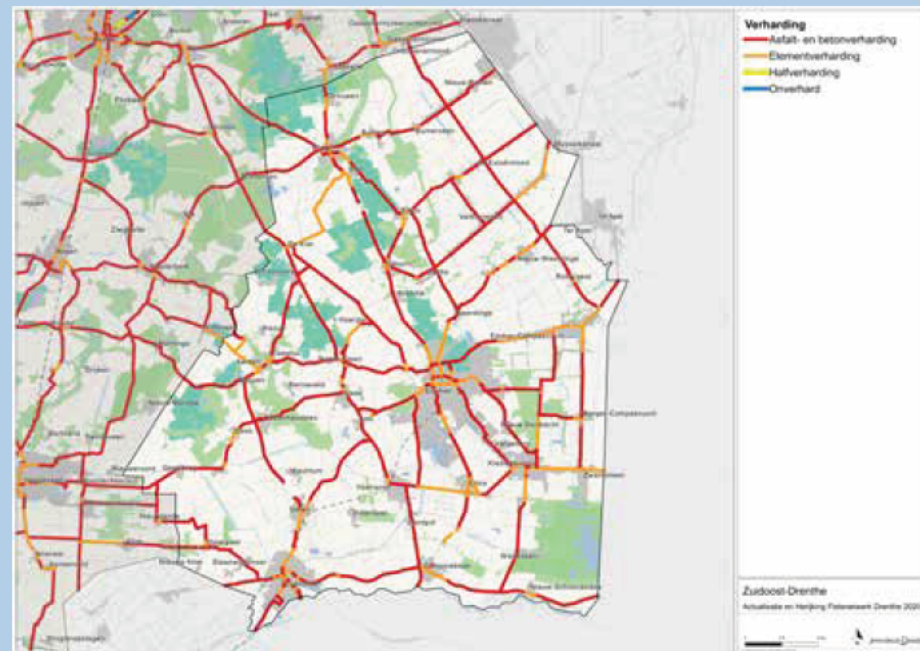
Wegdeksoort

Het gehele utilitaire hoofdfietsnetwerk in Zuidoost-Drenthe bestaat uit gesloten verharding. Er zijn geen deeltracés waar sprake is van halfverharding of onverharde paden.

Breedte wegdek

De tweerichtingenfietspaden in Zuidoost-Drenthe zijn over het algemeen rond de 2,5 á 3,0 meter breed. Van de ruim 190 kilometer fietspad buiten de bebouwde kom in de regio Zuidoost-Drenthe voldoet ongeveer 120 kilometer aan de gestelde richtlijn van 3,0 meter of meer. Op enkele tracés wordt buiten de bebouwde kom niet aan de 3,0 meter richtlijn voldaan die geldt voor het hoofdfietsnetwerk, zoals weergegeven in nevenstaande figuur. Onder andere de volgende tweerichtingenfietspaden voldoen niet aan de richtlijn van 3,0 meter of meer:

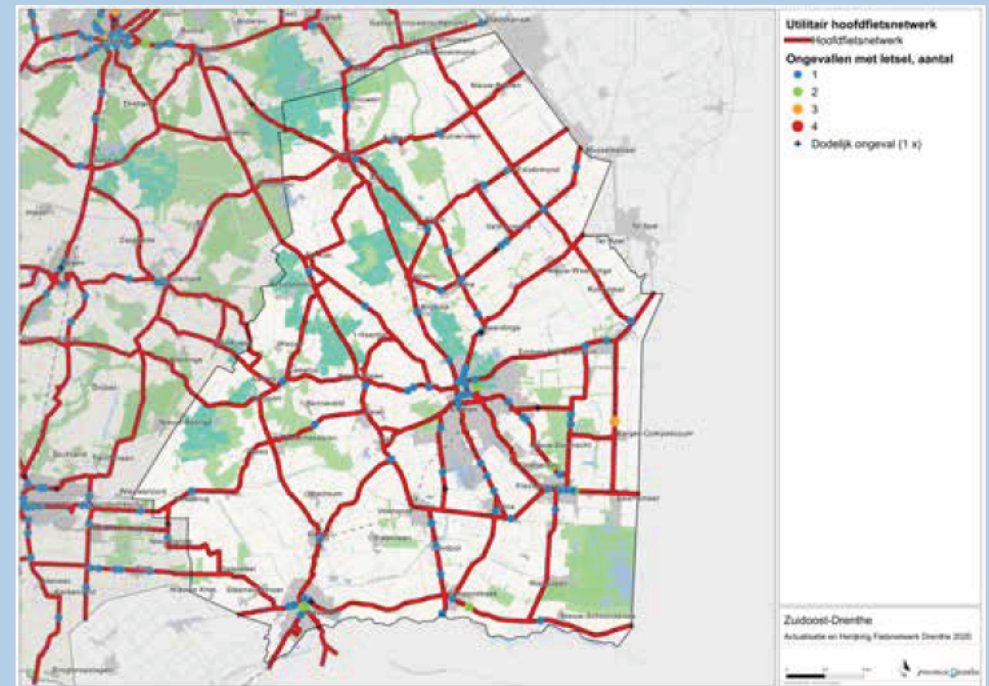
Route	Gemiddelde breedte (m)	Lengte (km)
Gasselte – Drouwen	2,5	1,2
Exloo – Tweede Exloërmond	2,5	2,9
Ees – Exloo	2,5	3,8
Exloo - Odoorn	2,5	1,2
Odoorn – Valthe	2,5	1,3
Odoorn - Klijndijk	2,5	1,5
Schoonloo – Schoonoord	2,5	5,4
Mantinge – Meppen	2,5	5,4
Zweeloo – Noord-Sleen – Emmen	2,5	3,2
Odoornerveen – 't Haantje – Emmen	2,0	4,5
Noord-Sleen – 't Haantje	2,0	1,6
Gees – Oosterhesselen – Sleen	2,0	5,7
Oosterhesselen – Verl. Hoogeveensche Vaart	2,5	2,2
Nieuwlande - Geesbrug	2,5	1,5
Sleen – Erm – Veenoord	2,5	2,5
Barger-Oosterveld – Klazienaveen-Noord	2,5	1,5
Coevorden – Schoonebeek – Weiteveen	2,5	10,5
Totaal		55,9



Veiligheidsknelpunten

Op deze locaties zijn tussen 2014 en 2020 drie of meer ongevallen voorgevallen of vond een dodelijk ongeval plaats:

Plaats	Locatie	Aantal ongevallen
Barger-Compascuum	Verlengde Oosterdiep OZ (N379)	3
Valthermond	Zuiderdiep	1 (dodelijk)
Weerdinge	kruising Dorpstraat – Buiskoolstraat	1 (dodelijk)
Barger-Oosterveld	kruising Splitting – Dagpauwoog	1 (dodelijk)
Coevorden	Burg. Van der Lelysingel	1 (dodelijk)



Conclusie opgaven utilitair hoofdfietsnetwerk

Per route is in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt waar in eerste instantie de opgaven liggen voor het utilitaire hoofdfietsnetwerk. Voor de drie regio's in de provincie Drenthe kan het volgende geconcludeerd worden.

1. Netwerk

Het utilitaire hoofdfietsnetwerk van Drenthe is ruim 1.275 kilometer lang. Op veel routes ontbreekt echter een vrijliggend fietspad.

Per regio wordt het volgende geconcludeerd:

- Regio Noord: circa 40 kilometer vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom ontbreekt ($\pm 25\%$ van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in de regio).
- Regio Zuidwest: bijna 80 kilometer vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom ontbreekt ($\pm 30\%$ van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in de regio).
- Regio Zuidoost: circa 65 kilometer vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom ontbreekt ($\pm 33\%$ van het hoofdfietsnetwerk in de regio).

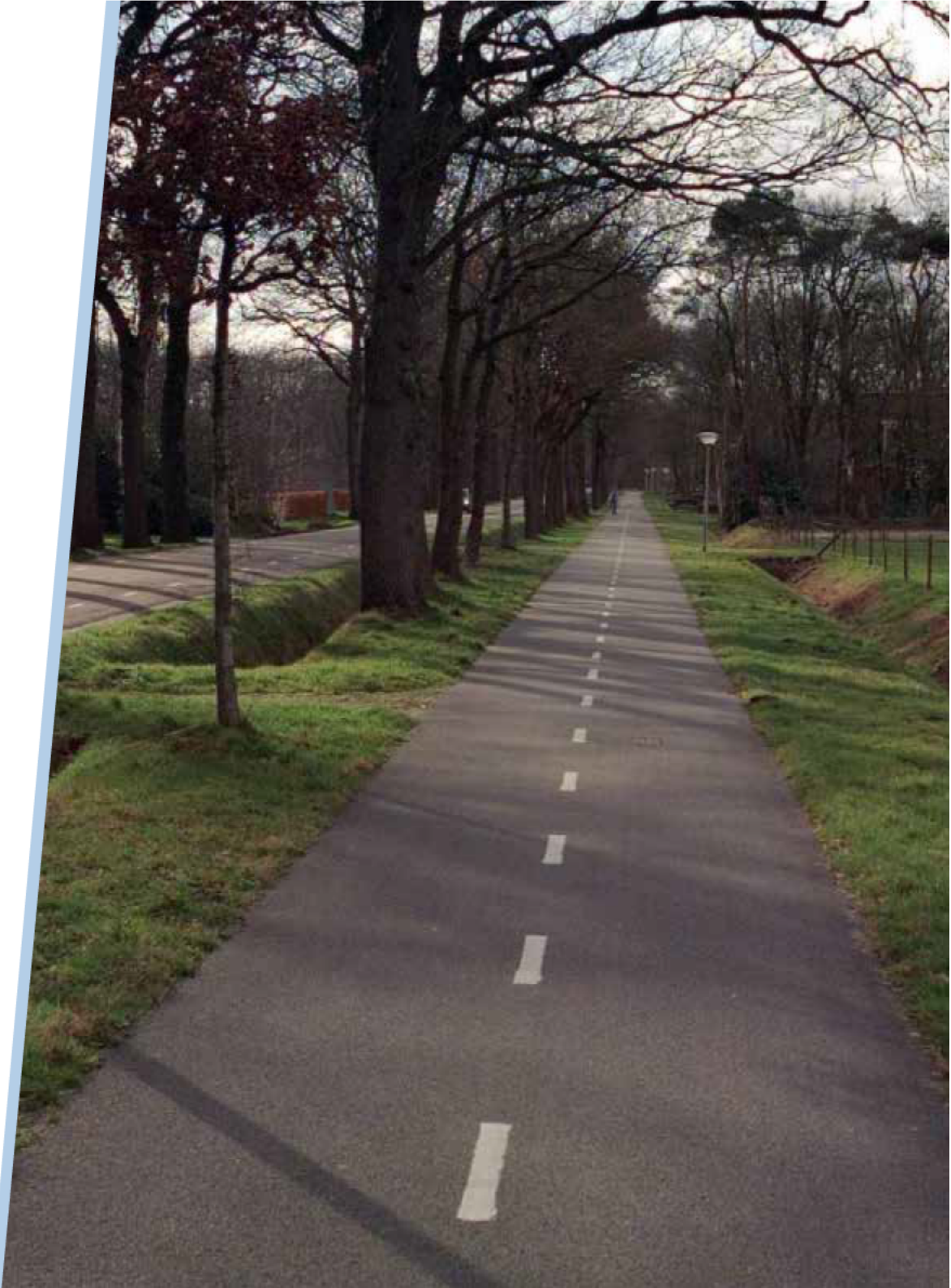
In de regio Zuidwest en Zuidoost liggen relatief gezien de meeste opgaven, maar ook in de regio Noord is het noodzakelijk om nader te verkennen waar een fietspad noodzakelijk is.

2. Verharding

De verhardingstypen van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in de provincie Drenthe komen overeen met de richtlijnen.

3. Breedte

Het utilitaire hoofdfietsnetwerk is gedeeltelijk op orde. Er zijn echter meerdere routes per regio waar de tweerichtingen fietspaden niet voldoen aan de richtlijn van 3,0 meter breedte. De fietspaden die hier niet aan voldoen zijn gemiddeld 2,5 meter breed. Ook komen in beperkte mate nog fietspaden in het utilitaire hoofdfietsnetwerk voor die circa 2,0 meter breed zijn.



Per regio wordt het volgende geconcludeerd:

- Regio Noord: circa 30 kilometer fietspad buiten de bebouwde kom is smaller dan 3,0 meter ($\pm 15\%$ van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in de regio).
- Regio Zuidwest: ruim 70 kilometer fietspad buiten de bebouwde kom is smaller dan 3,0 meter ($\pm 30\%$ van het utilitaire hoofdfietsnetwerk in de regio).
- Regio Zuidoost: bijna 60 kilometer fietspad buiten de bebouwde kom is smaller dan 3,0 meter ($\pm 30\%$ van het hoofdfietsnetwerk in de regio).

Net als bij de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden binnen het utilitaire hoofdfietsnetwerk hebben de regio's Zuidoost en Zuidwest relatief de grootste opgaven op het gebied van verbreden van fietspaden binnen het utilitaire hoofdfietsnetwerk. Het is aan de desbetreffende gemeente (en langs provinciale wegen de provincie Drenthe) om een nadere afweging te maken of de verbreding van een fietspad hier een toegevoegde waarde is voor de huidige en te verwachten intensiteiten.

4. Veiligheidsknelpunten

Er is geïventariseerd hoeveel ongevallen hebben voorgedaan binnen de regio's. Aan het verkregen beeld zijn geen eenduidige conclusies te verbinden, mede doordat de registratiegraad van ongevallen laag is. Locaties waar meermaals (dodelijke) fietsongevallen hebben plaatsgevonden dienen nader verkend te worden om te kunnen concluderen of een aanpassing aan de verkeerssituatie gewenst is.

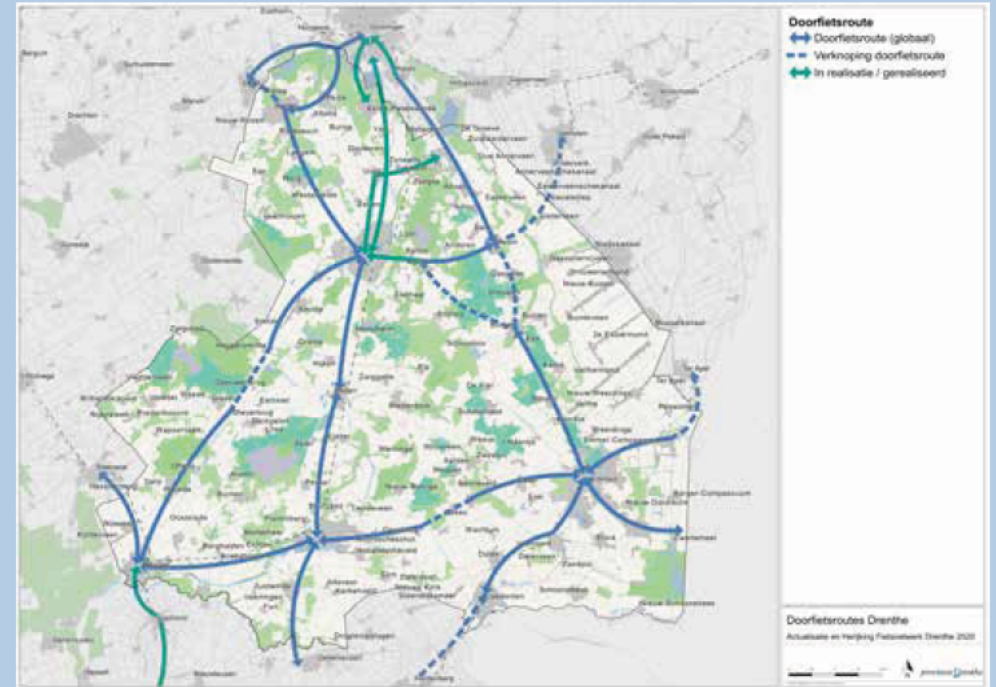


6. Scenario's inrichting doorfietsroutes

Het eindbeeld van het doorfietsrouten netwerk, zoals opgenomen in hoofdstuk 4 (zie ook nevenstaande figuur), is een weergave van de ambitie van de provincie en de Drentse gemeenten voor toekomstige doorfietsroutes. In dit hoofdstuk worden de potentie, de scenario's met maatregelen en de totale kosten voor de mogelijke doorfietsroutes in Drenthe behandeld. Dit is een eerste verkenning. De komende periode kan nader onderzocht worden welke hoofdfietsroutes (of deeltracés) voldoende potentie bieden om daadwerkelijk op te waarderen tot doorfietsroutes, wat de beste route is en welke doorfietsroutes prioriteit hebben om te realiseren. In hoofdstuk 7 wordt hier nader op ingegaan.

Potentie

Om een beeld te schetsen van de relatie en vervoerspotentie van een doorfietsroute, is een analyse uitgevoerd naar het dagelijks utilitair verkeer, in hoofdzaak bestaande uit woon-werk en woon-school verkeer, oftewel pendelbewegingen (zie tabel op pagina 41). Uiteraard zijn er ook andere reismogelijkheden voor dit pendelverkeer, waaronder de auto en het openbaar vervoer, maar biedt dit een eerste inzicht in de maximale potentie van een doorfietsroute en een cijfermatige onderbouwing welke routes meer potentie hebben dan andere routes. Daarnaast zijn er meerdere argumenten denkbaar voor een prioritering van doorfietsroutes op basis van de opwaardering van de kwaliteit (aantrekkelijkheid, comfort, samenhang, directheid en veiligheid) van het huidige (hoofd)fietsnetwerk en/of het realiseren van een nieuwe verbinding of schakel.



Doorfietsroute	Status	Potentie (ww/ws)
Assen-Groningen (De Groene As)	Deels gerealiseerd, deels in voorbereiding	
Assen-Gieten	Assen-Rolde gerealiseerd Rolde-Gieten wens	2.800
Assen-Smilde-Meppel	Wens	4.400
Assen-Beilen	Wens	3.500
Assen-Norg-Roden	Wens	1.600
Assen-Borger	Wens	3.000
Groningen-Eelde-Paterswolde	Gerealiseerd	
Groningen-Zuidlaren-Gieten	Groningen-Haren gerealiseerd Haren-Gieten wens	2.900
Groningen-Peize-Roden	Grotendeels gerealiseerd, nog verbeteringen mogelijk	4.900
Meppel-Hoogeveen	Wens	3.750
Meppel-Nijeveen (-Steenwijk)	Wens	1.900
Meppel-Staphorst-Zwolle	In uitvoering	
Hoogeveen-Beilen	Wens	3.500
Hoogeveen-Emmen	Wens	5.900
Hoogeveen-Dedemsvaart	Wens	1.000
Emmen- Borger	Wens	3.000
Emmen-Coevorden	Wens	8.000
Emmen-Ter Apel	Wens	2.000
Emmen-Klazienaveen-Zwartemeer	Wens	5.000

Voor elke doorfietsverbinding is een mogelijke route in kaart gebracht en zijn diverse maatregelen onderzocht waarmee een bestaande route opgewaardeerd kan worden tot doorfietsroute. Zodra de gemeenten en de provincie een doorfietsroute nader gaan uitwerken, is het uiteraard van belang dat de omgeving en belanghebbenden in een vroeg stadium betrokken worden in het proces.

In dit hoofdstuk wordt tevens globaal inzichtelijk gemaakt welke investering hiervoor nodig is.



Scenario's

In dit hoofdstuk komen drie scenario's (goud, zilver en brons) voor de inrichting van de doorfietsroutes aan de orde, passend bij de Drentse maat en schaal, om globaal inzichtelijk te maken welke investeringen voor de doorfietsroutes nodig zijn. Hierbij is gebruik gemaakt van kennis en ervaring bij de inrichting en civieltechnische uitwerking van hoogwaardige regionale fietsroutes in heel Nederland en de nieuwste inzichten binnen kennisinstellingen (o.a. CROW, Fietsberaad, Rijksuniversiteit Groningen, Tour de Force).

De scenario's zijn opgebouwd aan de hand van de volgende thema's die van belang zijn voor de herkenbaarheid, veiligheid, comfort, beleving en aantrekkelijkheid van doorfietsroutes:

- Exclusiviteit/hiërarchie fietsinfrastructuur (vrijliggend fietspad of gemengd gebruik);
- Veilige inrichting en geleiding (o.a. verharding, voorrang, markering);
- Wayfinding en communicatie (o.a. bewegwijzering, naamgeving, branding).

Deze drie thema's worden in dit hoofdstuk nader toegelicht per scenario. De scenario's geven inzicht in de verschillende ambitieniveaus die aangehouden kunnen worden voor de doorfietsroutes en de kosten die daarmee gemoeid zijn. Deze ambitieniveaus zijn met alle gemeenten en de Fietsersbond per route besproken.

Vervolgens is voor elke route is per scenario uitgewerkt welke maatregelen toegepast kunnen worden om de verbinding op te waarderen tot een volwaardige doorfietsroute en wat de geschatte investeringskosten zijn. Op te merken is dat één route per corridor is uitgewerkt. Uiteraard zijn er op de meeste corridors ook andere routevarianten mogelijk.

In deze uitwerking ligt de nadruk op verschillende varianten met betrekking tot exclusiviteit/hiërarchie van de fietsinfrastructuur (vrijliggend fietspad of gemengd profiel op wegvakken en kruisingen) om dat dit de meest bepalende kostenfactor is.



Exclusiviteit en hiërarchie fietsinfrastructuur

Exclusiviteit en hiërarchie in de fietsinfrastructuur houdt in dat het voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is wat de positie van de fietser is ten opzichte van overige weggebruikers (fietsen op vrijliggend fietspaden of gemengd met het overige verkeer op dezelfde rijbaan). Hoofdprincipe voor veilige, comfortabele en aantrekkelijk doorfietsroute is dat er altijd sprake is van scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van wegvakken waarop sprake is van een beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. In deze paragraaf wordt ingegaan op de exclusiviteit en hiërarchie op wegvakniveau en bij kruisingen.

Exclusiviteit en hiërarchie op wegvakken

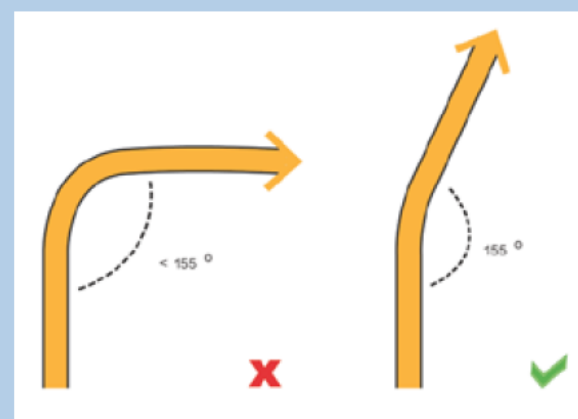
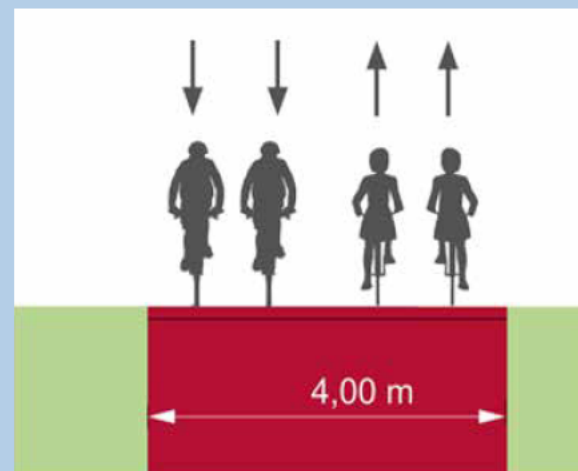
Vrijliggende fietspaden

Exclusiviteit en hiërarchie op wegvakniveau betekent dat fietsers gebruik kunnen maken van vrijliggende fietspaden met voldoende breedte en zo min mogelijk te maken krijgen met afwisseling in profiel. Voor kwalitatief hoogwaardige fietsroutes zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk langs gebiedsontsluitingswegen, maar ook langs drukkere erftoegangswegen. Daarnaast is het gewenst om bochten met ruime boogstralen vorm te geven zodat fietsers minder hoeven af te remmen en veiliger door de bocht kunnen fietsen. Dit is gezien de toenemende populariteit van elektrisch fietsen en daarmee hogere gemiddelde fietssnelheden in het bijzonder van belang.

Het ultieme dwarsprofiel biedt ruimte om naast elkaar te fietsen, in te halen, conflicten met tegenliggers te voorkomen en het bermongevallen te vermijden. In de praktijk heeft een fietser circa 1 meter bewegingsvrijheid in de breedte nodig om veilig te kunnen fietsen (inclusief 'vetergang'⁴⁾). Om met twee fietsers naast elkaar te kunnen fietsen is dus een 2 meter breed fietspad nodig. Om ook nog ruimte te bieden om in te halen is 1 meter extra nodig. Om daarnaast voldoende ruimte te bieden aan tegenliggers en om uit te wijken, is een fietspad van 3,5-4 meter breed gewenst. In situaties met hogere fietsintensiteiten in beide richtingen is een breedte

Basisbreedte	4,0 m	
Toeslag hoge band/boom	+ 0,5	
Toeslag hoge intensiteit	+ 0,5-1,0	> 3.000 fts/etm.
Reductie lage intensiteit	- 0,5-1,0	< 1.000 fts/etm.

*Flexibel profiel snelle fietsroutes
(bron: CROW, Inspiratieboek snelle fietsroutes, 2016)*



Dwarsdoorsnede 4 meter breed fietspad en optimale boogstralen

4) Men fietst nooit kaarsrecht, er vinden altijd kleine stuurbewegingen plaats tijdens het fietsen

van 4,5 tot 5 meter aan te bevelen. Dergelijke situaties komen in de Drentse context echter nauwelijks voor omdat hier in de praktijk geen intensiteiten van boven de 3.000 fietsers per etmaal voorkomen en nagenoeg overal sprake is van eenduidige spitsrichtingen (vanuit het buitengebied richting de centrale kern in de ochtend en in omgekeerde richting in de middag).

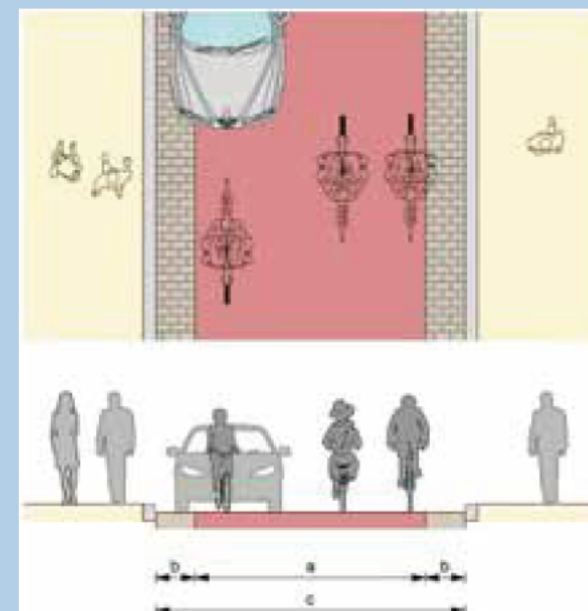
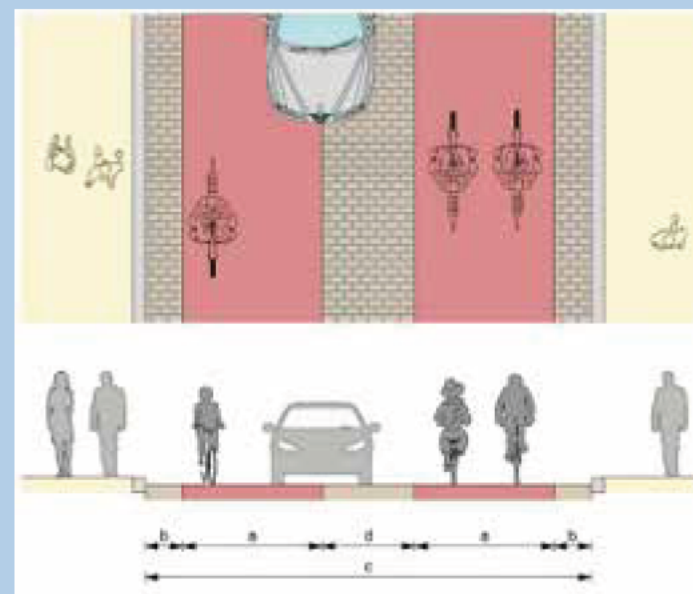
Gemengd profiel

Op rustige erftoegangswegen in het buitengebied en in de bebouwde kom is vaak sprake van situaties waarin fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen (gemengd verkeer). Volgens het concept Duurzaam Veilig zijn dit vaak wegen die zijn ingericht als 30 km of 60 km zones. Enerzijds is dit een gevolg van een lage fietsintensiteit (en ook lage intensiteit gemotoriseerd verkeer) en een veelheid aan mogelijke routes (bijvoorbeeld een fijnmazig netwerk in de bebouwde kom). Anderzijds ontbreekt soms de fysieke ruimte voor een vrijliggend fietspad.

Voor reguliere fietsroutes binnen de bebouwde kom is gemengd verkeer een acceptabele oplossing waarbij op rustige 30 km wegen de positie van de fiets verder versterkt kan worden door de straat herin te richten tot fietsstraat. Door een fietsstraat is en blijft de doorfietsroute duidelijk herkenbaar. Op een fietsstraat is de positie van de fietser in het profiel zodanig dat deze de hoofdgebruiker is ten opzichte van het overige gemotoriseerde verkeer (volgens het principe "auto te gast"), waarbij de vormgeving aansluit bij de fiets- en autointensiteiten. .

Essentieel bij de toepassing van fietsstraten is dat sprake is van een geloofwaardige situatie waarbij fietsers daadwerkelijk bovengeschild/ hoofdgebruiker zijn. Dat wil zeggen: de fietsintensiteit is hoog genoeg en de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer is laag genoeg⁵⁾.

Ter plaatse van overgangen tussen een vrijliggend fietspad en een profiel gemengd verkeer dient de doorfietsroute herkenbaar te blijven als doorlopende route.



Fietsstraat met twee rijlopers (breed profiel) en één rijloper (smal profiel)

5) Het CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes gaat in op fietsstraten op snelle fietsroutes en geeft aan dat het wenselijk is de maximale intensiteit van het gemotoriseerde verkeer te beperken tot circa 500 mvt/etmaal.

Fietsroutes buiten de bebouwde kom waar sprake is van gemengd verkeer (vaak aangeduid als plattelandswegen) worden door gebruikers vaak als een obstakel gezien, vooral vanwege het veiligheidsaspect (grotere snelheids- en massaverschillen door hogere rij snelheden, landbouwverkeer en lagere kruispunt dichtheid). Omdat in het buitengebied vaak wel sprake is van voldoende beschikbare fysieke ruimte zijn wegbeheerders eerder geneigd om over te gaan naar een vrijliggende fietsstructuur.

Toepassing van fietsstraten op plattelandswegen in het buitengebied zijn in Nederland zeldzaam: vaak rechtvaardigt de lage fietsintensiteit geen fietsstraat inrichting. Juist in het buitengebied is het principe van de fietser als bovengeschild/hoofdgebruiker des te belangrijker vanwege bovengenoemde veiligheidsaspecten. Het CROW heeft in januari 2021 een notitie met aanbevelingen opgesteld voor fietsstraten buiten de bebouwde kom. Voor een veilige toepassing van dergelijke fietsstraten geldt:

1. Alleen op hoofd fietsroutes/ door fietsroutes;
2. Alleen op erf toegangswegen type 2 (60 km/uur, relatief smalle rijbaan);
3. Maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal;
4. Niet in combinatie met het hoofdnet van landbouwverkeer.

Scenario's

In nevenstaande tabel zijn de drie scenario's Goud, Zilver en Brons weer gegeven ten opzichte van een nieuw vrijliggend fietspad, het verbreden van een bestaand vrijliggend fietspad of de herinrichting van een wegvak met gemengd verkeer.



Scenario	Nieuw vrijliggend fietspad	Verbreden bestaand vrijliggend fietspad	Herinrichting wegvak gemengd verkeer
Goud	4 m Optimale boogstralen	3 → 4 m Optimale boogstralen	Fietsstraat op huidige 30/50 km wegen en reeds heringerichte 60 km wegen (indien < 500 mv/etmaal)
Zilver	4 m	3 → 4 m	Fietsstraat alleen op huidige 50 km wegen (smal/breed profiel afhankelijk van wegbreedte)
Brons	3,5 m	3 → 3,5 m	Herinrichting tot 30/60 km zone

Samenvatting scenario's exclusiviteit en hiërarchie op wegvakniveau

Exclusiviteit en hiërarchie op kruisingen

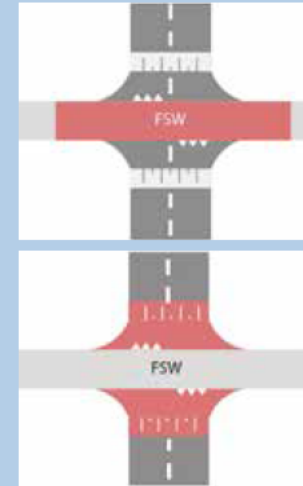
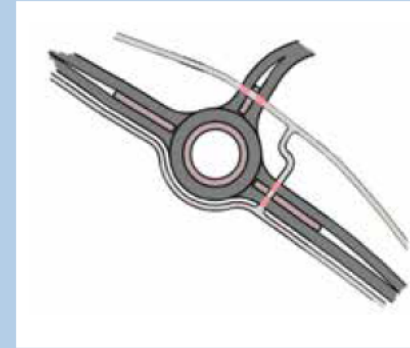
De positie van fietsers op kruisingen is eveneens van groot belang voor de kwaliteit van doorfietsroutes. Kruispunten vormen, zeker in stedelijk gebied, een belangrijke belemmering om te kunnen doorfietsen en dus ook voor de kwaliteit van de route. Het beleid voor doorfietsroutes en overige fietsroutes dient wel met elkaar overeen te komen. In de provincie Drenthe is ervoor gekozen dat fietsers geen voorrang krijgen bij rotondes. Bij doorfietsroutes is dit ook het beleid.

Bij een doorfietsroute past een eenduidige voorrangssituatie met kruispuntvormen. Op kruispunten met ondergeschikte zijwegen kunnen doorfietsroutes zonder meer voorrang krijgen. Bij gebiedsontsluitingswegen en rotondes hebben fietsers geen voorrang.

Ter verbetering van de herkenbaarheid van de fietsroute in het wegbeeld en het verhogen van de attentiewaarde kunnen ter plaatse van oversteek-situaties diverse maatregelen worden genomen:

- Rotonde als kruispuntvorm heeft de voorkeur boven een regulier kruispunt.
- De fietsoversteek verhoogd uitvoeren zodat kruisend verkeer moet afremmen (eventueel in combinatie met lokale snelheidsverlaging).
- De fietsoversteek voorzien van een heldere en contrasterende kleur zodat de herkenbaarheid in het wegbeeld toeneemt.
- De fietsoversteek voorzien van een middengeleider (alleen bij intensiteit hoger dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal), zodat fietsers gefaseerd kunnen oversteken. Omdat slechts één rijrichting per keer wordt gekruist wordt het oversteken eenvoudiger en veiliger.
- Voldoende opstelruimte voor gemotoriseerd verkeer daar waar fietspaden langs hoofdwegen zijwegen kruisen.

Uiteindelijk zijn in nevenstaande tabel de drie scenario's Goud, Zilver en Brons weergegeven ten opzichte van de exclusiviteit van fietsinfrastructuur bij kruisingen, afgezet tegen kruising met hoofdwegen en zijwegen en binnen de bebouwde kom.



Inrichtingsprincipes kruisingen

Scenario	Kruising hoofdwegen	Kruising zijwegen	Bebouwde kom
Goud	<ul style="list-style-type: none"> • Altijd rotonde, ovonde, VRI of ongelijkvloerse kruising • Doorfietsroute in de voorrang, behalve bij GOW en rotondes • Rood, verhoging, middengeleider 	<ul style="list-style-type: none"> • Overall 6 m opstelruimte • Doorfietsroute in de voorrang • Rood, verhoging, middengeleider 	Herinrichting tot fietsstraat (fiets = hoofdgebruiker)
Zilver	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaven kruispuntvorm (Doorfietsroute niet in de voorrang) • Rood, verhoging, middengeleider • Maximum snelheid verlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorfietsroute in de voorrang • Rood, verhoging, middengeleider 	Handhaven situatie (alle verkeer gelijkwaardig)
Brons	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaven kruispuntvorm (Doorfietsroute niet in de voorrang) • Rood markeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorfietsroute niet in de voorrang • Rood markeren 	Handhaven situatie (alle verkeer gelijkwaardig)

Inrichting doorfietsroutes door (historische) dorpskernen

Veel doorfietsroutes gaan door dorpskernen waar veelal sprake is van een gemengd profiel. Dit komt vooral voor bij de esdorpen met historische brinken in Drenthe.

Het gemengde profiel houdt in dat alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig zijn, vaak benadrukt door een passende inrichting als 30 km zone, terwijl het concept van fietsstraten nog een stap verder gaat (de fietser is bovengeschild). Beide concepten zijn maatwerk waarbij rekening gehouden moet worden met de lokale omstandigheden (ruimtelijke kenmerken, stakeholders, etc.).

De scenario's zijn dan ook gemaakt met het oog op het voeren van de discussie op welke wijze een doorfietsroute het beste ingepast kunnen worden in de bestaande dorpskernen, rekening houdend met de aanwezige omgevingswaarden. In het vervolgtraject moet dit nader verkend worden.



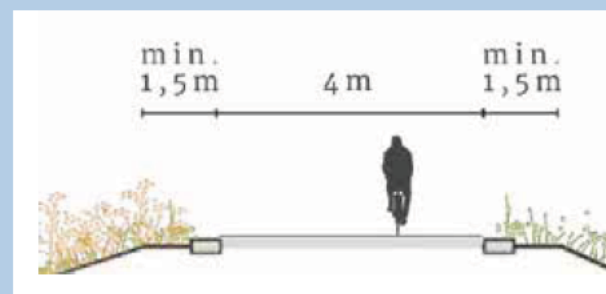
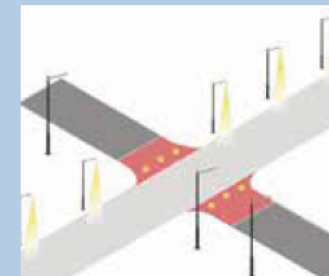
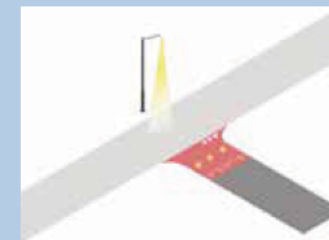
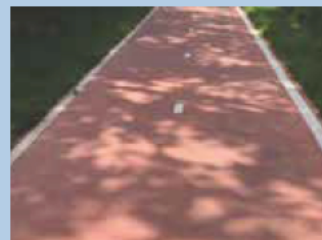
De brink in Rolde

Veilige inrichting en geleiding

Naast het realiseren van een veilige fietsinfrastructuur op wegvakken en kruisingen is ook de veilige inrichting van de fietspaden zelf van belang. Het gaat hierbij om de volgende inrichtingselementen:

- Soort verharding, waarbij een effen, vlak fietspad van gesloten verharding (beton of asfalt) de voorkeur heeft.
- Verlichting en zichtbaarheid van het fietspad is bepalend voor de veiligheid en aantrekkelijkheid van een doorfietsroute. Om onnodige aantasting van de landschappelijke kwaliteit in het Drentse buitengebied tegen te gaan (bijvoorbeeld door lichtvervuiling) wordt niet op de gehele route verlichting toegepast maar alleen op kruispunten en oversteekpunten (lichtmasten) en bij knelpunten zoals bochten of onoverzichtelijke punten (begeleidende verlichting in het wegdek).
- Naast verlichting is ook markering van belang. Met behulp van kant- en asmarkeringen worden de contouren van het fietspad duidelijker gemaakt en wordt een veilige scheiding aangebracht tussen het fietspad en de berm en tussen tegengestelde rijstroken.
- Het toepassen van afscherming en voldoende fysieke ruimte tussen de hoofdrijbaan en het fietspad draagt bij aan het gevoel van veiligheid en comfort (tegengaan verblinding door koplampen van het autoverkeer). De keerzijde is dat beplanting het gevoel van sociale onveiligheid kan vergroten en dat door bladval en wortelopdruk vaker onderhoud nodig is aan het fietspad.
- Het realiseren van voldoende ruime obstakelvrije zones en (vrijwel) vlakke, overrijdbare kantopsluiting zonder opstaande randen ter voorkoming van bermongevallen (vergevingezeinde bermen).

Ondanks dat keuzes met betrekking tot dit thema behoorlijke verstrekkend kunnen zijn, zowel ruimtelijke als financieel (met name breedte van een tussenberm) is er in dit stadium nog geen nadere uitwerking van een veilige inrichting en geleiding per route gemaakt. Per route zal in het vervolgtraject op basis van de huidige inrichting en beschikbare ruimte een scenario gekozen moeten worden die het beste aansluit bij de fysieke omstandigheden en zorgt voor een veilige fietsroute.



Scenario	Zichtbaarheid	Afscherming hoofdrijbaan	Zijbermen	Verharding
Goud	<ul style="list-style-type: none"> • Verlichting attentiepunten • Verlichting in wegdek • Kant- en asmarkering 	<ul style="list-style-type: none"> • 6 m tussenberm • Afschermende beplanting 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstakelvrije zone 1,5 m • Overrijdbare berm/band 	Beton/Asfalt
Zilver	<ul style="list-style-type: none"> • Verlichting attentiepunten • Kant- en asmarkering 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 m tussenberm • Afschermende beplanting 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstakelvrije zone 1,0 m • Overrijdbare berm/band 	Beton/Asfalt
Brons	<ul style="list-style-type: none"> • Kant- en asmarkering 	<ul style="list-style-type: none"> • Huidige situatie handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstakelvrije zone 0,5 m 	Beton/Asfalt

In tabel op de vorige pagina zijn de drie scenario's Goud, Zilver en Brons weergegeven ten opzichte van de veilige inrichting en geleiding, afgezet tegen de zichtbaarheid, afscherming van de hoofdrijbaan, zijbermen en verharding.

Wayfinding en communicatie

Naast het op orde hebben van de infrastructuur (veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid en directheid van routes) is het noodzakelijk om ook de herkenbaarheid van doorfietsroutes te optimaliseren, zodat de forns of toerist gerichter verleid kan worden vaker de fiets te gebruiken. Dit begint met het kiezen van een logische en aantrekkelijk route, het vermijden (of slechten) van lastige barrières en voldoende ruimte om de route goed in te passen. Maar uiteraard zijn in de praktijk de omstandigheden niet altijd optimaal, vooral binnen dorpen en steden. Ook in deze gebieden heeft een doorfietsroutes meerwaarde en is het zaak de doorfietsroute herkenbaar en aantrekkelijk in te passen

De hiervoor besproken optimale inrichting en geleiding op wegvakken en kruisingen dragen hieraan bij. Maar ook het op orde hebben van bewegwijzering, routeborden en branding spelen een belangrijke rol. Dit is een maatregel die idealiter op regionaal niveau toegepast wordt en waarbij op de doorfietsroutes dezelfde wayfinding- en communicatiestrategie wordt toegepast.

Een stap verder is het ontwikkelen van een integrale huisstijl voor het complete fietsnetwerk in de provincie (zie ook nevenstaand kader). Het begrip 'doorfietsroute' en de regionale herkenbaarheidsstrategie wordt op dit moment door zowel de provincie Groningen als Drenthe gehanteerd. Op landelijk gebied is er daarnaast het voornemen om een uniforme, landelijke bewegwijzeringssysteem op te nemen in de CROW richtlijn Bewegwijzering.

Begin 2020 is het 'Advies aanpassing richtlijn bewegwijzering voor hoogwaardige regionale fietsroutes' ingediend bij het CROW Platform Bewegwijzering met als doel deze op te nemen in de landelijke Richtlijn Bewegwijzering van de Nationale Bewegwijzeringdienst (NBd). De NBd heeft een wettelijke taak op het gebied van bewegwijzering. Dit advies bevat de wettelijke richtlijnen voor een uniforme, landelijke bewegwijzering of wayfinding. Deze ontwerprijtlijn sluit niet goed aan op essentiële onderdelen van de eerder door de regio vastgestelde herkenbaarheidsstrategie doorfietsroutes.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek heeft de werkgroep wayfinding een specifiek bebordingsontwerp voorgedragen aan het CROW Platform Bewegwijzering om op te nemen in de Richtlijn Bewegwijzering.

- *Het op hoogwaardige regionale fietsroutes toepassen van de verplichte combinatie:*
 - » *de bestemming*
 - » *het F-nummer*
 - » *met daaraan toegevoegd de kleur in lijn met de vormgeving van A- en N-nummers.*
- *De fietsbewegwijzering van hoogwaardige regionale fietsroutes bestaat uit de verplichte serie aan beschikbare elementen: de voorwegwijzers, de besliswegwijzer, en het bevestigingsbord (zie ook onderstaande figuur). De gekleurde F-nummering op een grote voorwegwijzer en een besliswegwijzer zijn bij het gebruik van de gekleurde spoel uniform met die op een kleine voorwegwijzer en het bevestigingsbord, en voldoen daarmee volledig aan de belangrijke aspecten van uniformiteit, continuïteit en samenhang.*
- *Eventuele toepassing van grondmarkering of andere elementen gebeurt altijd in aanvulling op de verplichte verticale fietsbewegwijzering, en niet ter vervanging.*



Ook voor de wayfinding en communicatie zijn drie scenario's opgesteld met betrekking tot de naamgeving, de manier van bewegwijzering, grondmarkeringen en aanvullende voorzieningen en branding/promotie van de doorfietsroutes. Deze scenario's komen niet terug in de nadere uitwerking per route in bijlage 2 (bijlage 2 is separaat toegevoegd). Van deze scenario's voor wayfinding en communicatie wordt gesteld dat de provincie een eenduidig beleid voert op alle doorfietsroutes. Hierbij zou aangesloten kunnen worden bij de landelijke richtlijnen.

Overzicht maatregelen (menukaart) en kostenindicatie

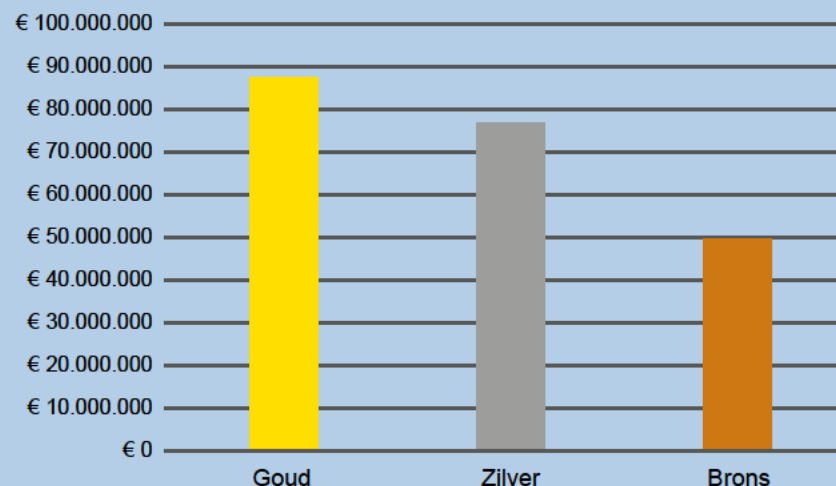
Op basis van de hierboven beschreven scenario's is een overzicht van concrete maatregelen voor opwaardering van doorfietsroutes opgesteld en op kosten gezet (directe bouwkosten excl. BTW en staartkosten⁷⁾). Aan de hand van deze 'menukaart' (zie bijlage 2) is per doorfietsroute een bij de specifieke lokale situatie passend maatregelenpakket gedefinieerd en op kosten gezet.

In nevenstaande tabel staat weergegeven wat de globale directe bouwkosten en investeringskosten per route zijn. Ook is aangegeven wat de totale investering voor de gehele provincie is. Dit staat tevens weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

Scenario	Naamgeving	Bewegwijzering	Grondmarkeringen en aanvullende voorzieningen	Branding
Goud	Conform nieuwe CROW richtlijn hoogwaardige fietsroutes (F###, bestemming en kleur)	Conform nieuwe CROW richtlijn hoogwaardige regionale fietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> Afstandsmarkering Aanduiding specifieke locaties Informatie op P+R's en OV knooppunten 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkeling eigen huisstijl en netwerk Promotiecampagne snelfietsroutes
Zilver	Geen F### en kleur	Actualiseren conform bestaande CROW richtlijn bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> Afstandsmarkering Aanduiding specifieke locaties 	<ul style="list-style-type: none"> Promotiecampagne snelfietsroutes
Brons	Geen F### en kleur	Geen wijzigingen		



Investeringskosten Doorfietsroutes Drenthe



7) Uitgangspunten voor de directe bouwkosten:

- Prijzenboek Sweco, deels afgeleid van het prijzenboek SPV2030 (Arcadis)
- Exclusief verleggen van kabels en leidingen
- Verbreden van fietspaden met asfalt
- Verbreden fietspaden inclusief grondaankoop en verleggen sloten
- Nieuwe fietspaden uitvoeren in beton
- Nieuwe fietspaden inclusief grondaankoop

Investeringskosten Doorfietsroutes Drenthe	Kostenindicatie excl. BTW (€ miljoen)					
	Directe bouwkosten + grondaankoop			Inclusief staartkosten (95%)		
	Goud	Zilver	Brons	Goud	Zilver	Brons
Groningen-Roden	1,62	1,24	1,0	3,16	2,41	1,94
Assen-Roden	3,81	3,45	1,89	7,44	6,73	3,69
Gieter-Haren	3,90	3,20	1,69	7,42	6,25	3,30
Assen-Gieten	1,72	1,40	1,06	3,36	2,73	2,06
Assen-Hoogersmilde	1,90	1,75	1,27	3,71	3,41	2,47
Assen-Beilen	3,53	2,14	1,05	6,89	4,17	2,05
Meppel-Dieverbrug	2,71	2,44	1,91	5,28	4,75	3,72
Meppel-Hoogeveen	4,32	3,98	2,69	8,42	7,76	5,25
Meppel-Nijeveen	1,56	1,44	1,01	3,05	2,81	1,96
Hoogeveen-Beilen	2,44	2,26	1,59	4,76	4,41	3,10
Hoogeveen-Emmen	6,41	6,06	2,94	12,50	11,82	5,74
Hoogeveen-Dedemsvaart	2,91	2,74	2,38	5,67	5,35	4,65
Emmen-Borger	3,24	2,79	1,35	6,32	5,43	2,64
Emmen-Coevorden	3,99	3,67	3,36	7,78	7,15	6,56
Emmen-Zwartemeer	2,30	1,93	1,41	4,49	3,77	2,74
Totaal	44,66	39,25	25,61	87,08	76,54	49,93



7. Uitvoeringsagenda Fiets 2021-2027

Om de kansen die de fiets biedt ook de komende jaren te verzilveren, heeft het Rijk samen met provincies, vervoerregio's en de betrokken gemeenten afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets brengen Rijk en de centrale overheden gezamenlijk de potentie voor zowel de korte als de langere termijn in beeld. Het gaat zowel om nieuwe fietsinfrastructuur (inclusief stallingen) als om het wegnemen van capaciteits- en verkeersveiligheid knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur.

Doel van het NTF is het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte te geven en meer mensen te stimuleren de fiets te pakken. In het NTF staat onder andere centraal dat men vlot en veilig kan doorfietsen via een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes en dat meer en vaker fietsen en fietsen van langere afstanden aantrekkelijker wordt gemaakt.

Het NTF, waarvan op dit moment de hoofdlijnen zijn geschetst, laat zien welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. De provincie Drenthe heeft samen met de Drentse gemeenten haar ambitie aangedragen. Deze bedraagt circa € 520 miljoen voor het opwaarderen of aanleggen van fietsverbindingen en het oplossen van barrières of knelpunten op de lange termijn (2021-2040). Ook op de korte termijn (2021-2027) bedraagt de benodigde investering ongeveer € 250 miljoen euro.

Het realiseren van alle ambities binnen de gestelde termijnen is voor de provincie en de gemeenten financieel gezien niet mogelijk. Daarom heeft in het kader van voorliggende Actualisatie en Herijking een prioritering van deze groslijst van het NTF op Hoofdlijnen plaatsgevonden. In overleg met de gemeenten van de drie regio's, de Fietsersbond en de provincie Drenthe zijn de meest prioritaire projecten beschreven in voorliggende hoofdstuk, de Uitvoeringsagenda Fiets. In drie afzonderlijke werkbijeenkomsten in juni 2021



heeft elke gemeente mogelijkheid gehad maximaal 3 verbindingen in de regio te benoemen die zij op de korte termijn (tot 2027) een stap verder willen brengen richting een realisatie. Dit kan ook betekenen dat de volgende stap een tracéverkenning, knelpuntenanalyse of variantenstudie kan zijn. In onderstaande tabel staan de aangedragen routes genoemd.

Noord Drenthe	Zuidwest Drenthe	Zuidoost Drenthe
Assen - Norg	Meppel - Koekange	Borger - Emmen - Coevorden
Groningen - Haren - Zuidlaren (- Gieten)	Hoogeveen - Meppel	Emmen centrum - Nieuw Amsterdam
Assen - Beilen	Hoogeveen - Beilen	Verbinding Borger
Assen - Hoogersmilde	Meppel - A32 - Dieverbrug	Emmen - Klazienaveen
Assen - Gieten	Meppel - Nieuwveense Landen - Nijeveen	Emmen - Sleen
Groningen - Peize - Roden	Meppel - Nieuwveense Landen - Wanneperveen	Emmen - Odoornerveen - Schoonoord
Norg - Westervelde - Veenhuizen	Hoogersmilde - Beilen	
Recreatief rondje Fochteloërveen	Hollandscheveld - Nieuwlande	
Eexterweenschekanaal - Stadskanaal		

Een uitvoeringsagenda maakt inzichtelijk welke verbindingen de komende jaren de prioriteit (moeten) krijgen en welke maatregelen getroffen moeten worden middels een korte projectbeschrijving. De uitvoeringsagenda geeft weer in welke fase het project zich nu bevindt, wat de gewenste volgende stap is en wat de (globale) planning is. Daarnaast is het wenselijk één of enkele initiatiefnemers aan te wijzen. Ook worden de geschatte projectkosten in beeld gebracht, evenals de eventuele beschikbare financiering.



Doorfietsroute Assen - Norg (- Roden)						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Assen en Norg. Eventueel kan in de toekomst de route doorgetrokken worden naar Roden. Voor het fietsverkeer (zowel utilitair als recreatief) is de aanleg van een fietsverbinding een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Op enkele delen tussen Assen en Norg is geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig. Er zijn meerdere routes in beeld. De volgende stap is een verkenning naar de tracévarianten.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie / Tracéverkenning					
Planning	Verkenning in 2021. Uitvoering 2023-2024					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Noordenveld					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Groningen - Haren - Zuidlaren (- Gieten)						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Groningen en Zuidlaren. Eventueel kan in de toekomst de route doorgetrokken worden naar Gieten. Herinrichting van het Prins Bernhardhoeve-terrein in Zuidlaren biedt kansen voor de aanleg van de doorfietsroutes, vooral met het mogelijke doortrekken naar Annen en Gieten. Grotendeels is de vrijliggende fietsinfrastructuur op de route aanwezig, maar dient de route opgevaardeerd te worden. Er zijn meerdere varianten in beeld. Vanuit de gemeente en provincie Groningen is de gewenste volgende stap een tracéverkenning.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie / Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Groningen en provincie Groningen en Drenthe					
Geschatte projectkosten	€ 1.500.000 (Zuidlaren - provinciegrens, op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Assen - Beilen (- Hoogeveen)						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Assen en Beilen en het verbinden van de potentiële doorfietsroute Beilen – Hoogeveen (zie Zuidwest Drenthe). De vrijliggende fietsinfrastructuur is grotendeels aanwezig, maar niet overal aansluitend bij de richtlijnen van een doorfietsroute. In Beilen ontbreekt er een eenduidige fietsverbinding met bijbehorende fietsinfrastructuur (o.a. Esweg).					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie / Tracéverkenning					
Planning	Bebouwde kom Beilen ontwerpfasen in 2022, realisatie in 2023 Overig tracé nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Midden-Drenthe					
Geschatte projectkosten	Circa € 6.000.000 (Assen-Beilen, op basis van NTF op Hoofdlijnen) Circa € 1.000.000 (bebouwde kom Beilen, op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Assen - Hoogersmilde						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Assen en Hoogersmilde. Eventueel kan in de toekomst de route doorgetrokken worden naar Dieverbrug en Meppel. De route sluit in Assen aan bij de uitbreiding van de wijk Kloosterveen. Grotendeels is vrijliggende fietsinfrastructuur op de route aanwezig, maar is er weinig ruimte tussen de provinciale weg N371 en de (woon)percelen om de route op de gewenste richtlijnen van een doorfietsroute aan te laten sluiten. Het idee is om een route aan de 'stille kant' (westzijde) van de Drentse Hoofdvaart te verkennen.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie / Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Provincie Drenthe					
Geschatte projectkosten	Circa € 6.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Assen - Gieten						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Gieten, Rolde en Assen. De route tussen Rolde en Assen heeft al de noemer 'doorfietsroute', maar sluit niet meer aan op de actuele ontwerprichtlijnen (onder andere fietser in de voorrang en breedte fietspad). Tussen Rolde en Gieten is vrijliggende fietsinfrastructuur wel aanwezig, maar niet aansluitend op de richtlijnen van een doorfietsroute. Op de route zijn enkele knelpunten, zoals de entrees van Rolde en Assen en in ieder geval één ontbrekende schakel, namelijk de kruising van de N34 bij Gieten (Asserstraat).					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie / Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Nader te bepalen					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Groningen - Peize - Roden						
Projectbeschrijving	Optimaliseren van de doorfietsroute tussen Roden en Groningen langs de N372. De route hangt samen met de verkenning naar de gehele corridor. Met name de bebouwde kom van Peize is een ontbrekende schakel op de fietsroute langs de N372. In Peize deelt de fietser de rijbaan met het overige verkeer. De gemeente Noordenveld heeft de route door Peize gedefinieerd als een opgave. In 2022-2023 staat de uitvoering op de planning. Over de financiering is politieke commitment.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning DFR Roden - Groningen, ontwerp voor Peize					
Planning	2022-2023 (Doorfietsroute Peize)					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Noordenveld					
Geschatte projectkosten	Circa € 260.000 (Doorfietsroute Peize, op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Hoofdfietsroute Norg - Westerveelde - Veenhuizen						
Projectbeschrijving	Realisatie van een vrijliggend fietspad op de route Norg - Westerveelde - Veenhuizen waar deze nu ontbreekt (met name rondom Westerveelde) en het opwaarderen van huidige (vrijliggende) fietsinfrastructuur. Met name de UNESCO-status van Veenhuizen - Frederiksoord kan een impuls geven voor het potentiële fietsgebruik. Mogelijk is een koppeling te creëren met het Rondje Fochtelooërveen (zie hieronder).					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Noordenveld					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Recreatief rondje Fochtelooërveen						
Projectbeschrijving	Realisatie van een recreatieve fietsroute in en rondom het Fochtelooërveen vanuit Kloosterveen. Gezien de status als Natura 2000-gebied is het nog onduidelijk welke mogelijkheden er zijn voor de aanleg van fietsroutes in het Fochtelooërveen. Mogelijk is een koppeling te creëren met de route Norg - Westerveelde - Veenhuizen (zie hierboven).					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Assen, in combinatie met de afdeling Natuur en/of Recreatie van de provincie Drenthe					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Hoofdfietsroute Eexterveen - Nieuwediep - Stadskanaal						
Projectbeschrijving	Realisatie van een vrijliggend fietspad op route Eexterveen - Nieuwediep - Stadskanaal waar deze nu ontbreekt en het opwaarderen van de huidige fietsinfrastructuur. Het is een belangrijke schoolroute. De exacte route moet nog nader verkend worden.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Aa en Hunze, in samenwerking met Stadskanaal					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Meppel - Koekange						
Projectbeschrijving	Realisatie van de doorfietsroute Meppel - Koekange. Dit is een ontbrekende schakel voor fietsinfrastructuur. De gewenste, meest directe route ligt langs het spoor Hoogeveen-Meppel. Het project wordt mogelijk gecombineerd met de doorfietsroute Hoogeveen-Meppel (zie hieronder). De tracéverkenning voor een deeltracé vindt in samenhang plaats.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Budget gereserveerd in 2022, projectfase in 2023					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente De Wolden					
Geschatte projectkosten	Circa € 15.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Hoogeveen - Meppel						
Projectbeschrijving	Realisatie van de doorfietsroute Hoogeveen - Meppel. Voor een groot deel van het beoogde tracé langs de Hoogeveensche Vaart is dit een ontbrekende schakel. Mogelijk is er een koppeling te maken met de doorfietsroute Koekange - Meppel (zie hierboven). De tracéverkenning voor een deeltracé vindt in samenhang plaats.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Budget gereserveerd in 2022, projectfase in 2023 Overig tracé nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente De Wolden					
Geschatte projectkosten	Circa € 15.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Hoogeveen - Beilen (- Assen)						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Beilen en Hoogeveen en het verbinden van de potentiële doorfietsroute Beilen - Assen. Op grote delen van het tracé is een parallelweg aanwezig dat potentie biedt als fietsstraat. In Beilen ontbreekt er een eenduidige fietsverbinding met bijbehorende fietsinfrastructuur (o.a. Esweg). Zie ook Assen - Beilen (Noord-Drenthe).					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie/Tracéverkenning					
Planning	Bebouwde kom Beilen ontwerpfasen in 2022, realisatie in 2023 Overig tracé nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Midden-Drenthe					
Geschatte projectkosten	Circa € 3.500.000 (Hoogeveen-Beilen, op basis van NTF op Hoofdlijnen) Circa € 1.000.000 (bebouwde kom Beilen, op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Meppel - A32 - Dieverbrug						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Dieverbrug en de A32 bij Meppel langs de N371 en het verbinden van de route Bedrijventerrein Noord IV - Centrum Meppel. De vrijliggende fietsinfrastructuur is grotendeels aanwezig, maar niet overal aansluitend bij de richtlijnen van een doorfietsroute. De gemeente Meppel voert in overleg met Prorail een tracéverkenning uit naar de route tussen het centrum van Meppel en bedrijventerrein Noord II, III en IV. Deze route kent enkele barrières, zoals het spoor.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Voorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Variantenstudie/Tracéverkenning					
Planning	Verkenning centrum Meppel - bedrijventerreinen in 2022 Overig tracé nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Meppel en provincie Drenthe					
Geschatte projectkosten	Circa € 3.200.000 (Dieverbrug - A32, op basis van NTF op Hoofdlijnen) Centrum Meppel - bedrijventerreinen nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Meppel - Nijeveen						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Meppel en Nijeveen via de wijk Nieuwveense Landen. De vrijliggende fietsinfrastructuur is grotendeels aanwezig, maar niet overal aansluitend bij de richtlijnen van een doorfietsroute. De wens is om de route aan te laten sluiten op de toekomstige doorfietsroute tussen de provinciegrens en Steenwijk en de (recreatieve) fietsroute naar Wanneperveen (zie hieronder). Het tracé Meppel - Nieuwveense Landen wordt gerealiseerd in 2022/2023.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Voorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Ontwerp					
Planning	Meppel - Nieuwveense Landen wordt gerealiseerd in 2022/2023 (incl. fietstunnel) Nieuwveense Landen - Nijeveen nog niet bekend					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Meppel (fietsroute) Provincie Drenthe (fietstunnel)					
Geschatte projectkosten	Circa € 6.000.000 (Meppel-Nieuwveense Landen, op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Recreatieve fietsroute Meppel - Wanneperveen						
Projectbeschrijving	Realisatie van een (recreatieve) fietsroute tussen Wanneperveen en Meppel via Nieuwveense Landen. Tussen Wanneperveen en Nieuwveense Landen is de vrijliggende fietsinfrastructuur grotendeels afwezig. De wens is om de route aan te laten sluiten op de toekomstige doorfietsroute tussen Meppel en Nijeveen (zie hierboven). Het tracé Meppel - Nieuwveense Landen wordt gerealiseerd in 2022/2023.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Meppel					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Doorfietsroute Hoogersmilde - Beilen						
Projectbeschrijving	Realisatie van een doorfietsroute tussen Hoogersmilde en Beilen langs de Beilervaart. Op de route is de vrijliggende fietsinfrastructuur grotendeels afwezig. Voor het tracé is een verkenning uitgevoerd. Daaruit komen meerdere varianten, waar nog geen voorkeur voor is aangewezen.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Nader onderzoek voorkeursvariant					
Planning	Onderzoek in 2023-2024 voor grondaankoop Realisatiefase in 2026-2027					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Midden-Drenthe					
Geschatte projectkosten	Circa € 5.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Voornemen om in 2022-2023 (deel van) budget beschikbaar te stellen					

Hoofdfietsroute Hollandscheveld - Nieuwlande						
Projectbeschrijving	Realisatie van een hoofdfietsroute tussen Hollandscheveld en Nieuwlande. Op de route is de vrijliggende fietsinfrastructuur grotendeels afwezig.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Nader te bepalen					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Hoogeveen					
Geschatte projectkosten	Nader te bepalen					
Budget beschikbaar	Nog geen budget beschikbaar					

Doorfietsroute Borger - Emmen - Coevorden						
Projectbeschrijving	<p>Realisatie van de doorfietsroute Borger - Emmen - Coevorden. Dit is een route voor recreatieve en utilitaire fietsers. Op delen van de route is vrijliggende fietsinfrastructuur afwezig, gedeeltelijk dient fietsinfrastructuur opgewaardeerd te worden om aan te sluiten bij de richtlijnen van een doorfietsroute. De te nemen stappen zijn een tracéstudie, gecombineerd met een knelpuntenanalyse, om vervolgens een ontwerp te maken. Op enkele tracés (bijvoorbeeld Borger – Exloo) is al concreter bekend welke maatregelen getroffen moeten worden.</p> <p>Onderdeel van de route is de verbinding Centrum Emmen – Nieuw Amsterdam, een ontbrekende schakel parallel aan het spoor. Ook hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd in 2021-2022.</p>					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning en knelpuntenanalyse					
Planning	Verkenning in 2021-2022					
Initiatiefnemer(s)	BOCE					
Geschatte projectkosten	Circa € 20.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd					

Hoofdfietsroute Rolderstraat – fietsbrug N34 Borger						
Projectbeschrijving	<p>Realisatie van een hoofdfietsroute tussen de nieuwe woonwijk van Borger-West (westzijde van de N34) en het centrum van Borger. Het is een wens die in de planuitwerking van de woonwijk wordt meegenomen. In 2021 moet meer duidelijk worden over het beoogde tracé.</p>					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Verkenning in 2021, uitvoering tijdens realisatie woonwijk					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Borger-Odoorn					
Geschatte projectkosten	Circa € 500.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget gereserveerd, mogelijk onderdeel van bovenwijkse plankosten					

Doorfietsroute Emmen - Klazienaveen						
Projectbeschrijving	<p>Realisatie van een doorfietsroute tussen Emmen en Klazienaveen. Er ligt een mogelijke koppeling met de planvoorbereiding van de N862. Op dit moment werkt het projectbureau het tracé van de N862 uit, waarin de gemeente een ruimteclaim heeft gedaan voor de doorfietsroute. De tracéstudie vindt in 2021 plaats. Mogelijke realisatie zou in 2028 plaatsvinden.</p>					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Verkenning in 2021, uitvoering in 2028					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Emmen					
Geschatte projectkosten	Circa € 1.500.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Budget beschikbaar voor onderzoek					

Hoofdfietsroute Emmen - Sleen						
Projectbeschrijving	Opwaarderen van de fietsroute Emmen – Sleen tot hoofdfietsroute. Grotendeels is een vrijliggend fietspad aanwezig, op delen ontbreekt deze nog. De route gaat onder de N34 door bij knooppunt Emmen-West.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Verkenning in 2022, opwaarderen in 2023					
Initiatiefnemer(s)	Gemeente Coevorden					
Geschatte projectkosten	Circa € 2.600.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget beschikbaar					

Hoofdfietsroute Emmen - Odoornerveen - Schoonoord						
Projectbeschrijving	Opwaarderen van de fietsroute Emmen - Odoornerveen - Schoonoord langs het Oranjekanaal tot hoofdfietsroute. Deels is een vrijliggend fietspad aanwezig, op delen ontbreekt deze nog.					
Huidige fase	Pre-initiatief	Initiatief	Definitie	Ontwerp	Vorbereiding	Realisatie
Gewenste volgende stap	Tracéverkenning					
Planning	Verkenning in 2022					
Initiatiefnemer(s)	BOCE					
Geschatte projectkosten	Circa € 7.000.000 (op basis van NTF op Hoofdlijnen)					
Budget beschikbaar	Nog geen budget beschikbaar					

Conclusie

De gemeenten en provincie hebben een hoge ambitie neergezet ten aanzien van de realisatie van doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en basisfietsroutes voor zowel utilitaire als recreatieve fietsers. De totale kosten voor de realisatie van de verbindingen na prioritering worden in deze Uitvoeringsagenda geschat op circa € 80 miljoen, maar er zijn diverse routes waar nog geen projectkosten voor zijn geraamd. De meeste genoemde projecten bevinden nog in de (pre-)initiatief fase. Dit houdt in dat de route onder andere is genoemd in de gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen of mobiliteitsvisies. Het daadwerkelijke tracé is nog niet te definiëren of ontworpen. De meest genoemde volgende stap is het uitvoeren van een verkenning, zoals een variantenstudie, knelpuntenanalyse en/of tracéverkenning. Op basis van een dergelijke studie kan ook een gerichte kostenraming worden opgesteld.

Bijlage 1

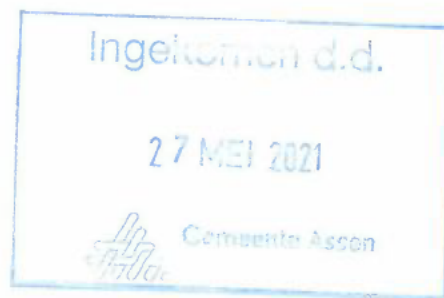
Thema	Indicator	Effecten	Waarderingskengetallen fietsinfrastructuur
Kosten	Investing	Eenmalige realisatiekosten	
	Beheer en onderhoud	Periodiek terugkerende kosten (Life Cycle Costs)	1-1,5% (nieuw fietspad) 4-5% (kunstwerken)
	Exploitatie	Operationele kosten faciliteiten	
	Vermeden investeringen	Investerings in andere projecten die uitgesteld of vermeden kunnen worden	
Bereikbaarheid	Reistijd	Kortere reistijden en/of afstanden	€ 9,00/uur
	Betrouwbaarheid	Kans op congestie en vertraging	
	Reiskosten	Verandering reiskosten door modal shift	
	Comfort en beleving	Toename comfort, aantrekkelijkheid en sociale veiligheid fietsroute	€ 3,63/uur
	Effecten overig verkeer	Effecten als gevolg van modal shift vanuit auto en OV (capaciteit, betrouwbaarheid)	
Recreatie meerwaarde	Comfort en beleving	Toename comfort, aantrekkelijkheid en sociale veiligheid fietsroute	€ 2,69/uur
	Extra recreatie-mogelijkheden	Ontsluiting groter gebied/nieuwe routes door uitbreiding/verbetering fietsnetwerk	
	Additionele bestedingen	Stijging omzet en extra werkgelegenheid in toeristische sector en horeca	Fietstoeristen: € 32-54 p.p.p.d. Dagtocht: € 3,30 p.p.
Gezondheid	Fitheid	Verhoging fysieke/mentale fitheid leidt tot hogere productiviteit en meer levensgeluk	+ 18% productiviteit
	Ziekte	Minder ziekteverzuim leidt tot een hogere arbeidsproductiviteit (1,3 dagen/jaar minder ziekteverzuim) Lager risico op specifieke ziekten leidt tot minder zorgkosten en een lagere ziektelast (meer kwaliteit van leven)	Arbeidsproductiviteit: + €0,04/ fietskm Zorgkosten: – €0,03/fiets km Ziektelast: – € 0,08/fiets km
	Levensverwachting	Nut van langer leven door stijging levensverwachting	Levensduur: + € 0,07/fiets km
Verkeersveiligheid	Objectieve veiligheid	Effect op medische kosten, (im)materiële schade en productiviteitsverlies als gevolg van aanrijdingen of enkelzijdige ongevallen	Kosten verkeersonveiligheid: € 0,34/fietskm
	Ervaren veiligheid	Vervoermiddelkeuze als gevolg van onveilig gevoel (minder, korter, niet fietsen)	
Externe effecten	Schadelijke stoffen	Verminderde uitstoot CO2, fijnstof, stikstof- en zwaveloxide	Auto: € 1,01/km, fiets: € 0,03/km
	Geluid	Minder geluidsoverlast door autoverkeer	Auto: € 0,014/km (fiets: nihil)

Overige effecten	Equity	De fiets als betaalbaar vervoermiddel draagt bij aan gelijkheid in de samenleving (basismobiliteit, economische kansen, extra vervoersoptie)	
	Sociale cohesie	Positief effect op sociale cohesie/interactie en leefbaarheid door fietsvriendelijke omgeving en vermindering barrière-effect van drukke wegen	
	Imago	Positief effect van imago/status als een fietsregio/-provincie die waarde hecht aan duurzaamheid en gelijke toegang tot mobiliteit (toerisme, bedrijven, trots)	
	Grond- en woningwaarde	Wijken in een fietsvriendelijke omgeving worden aantrekkelijker gevonden en leidt tot hogere woningwaarden	Halvering verkeer → woningwaarde + 1,4%
	Ruimtelijke kwaliteit	Verbetering ruimtelijke kwaliteit door toename fietsers en afname autoverkeer	

Colofon

Titel	Fietsnetwerk Drenthe
Subtitel	Actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2021
Datum	1 oktober 2021
Ondersteund door	Sweco
Contactpersonen	

Aan:
het college van burgemeester en wethouders van Assen
t.a.v. de heer [REDACTED]
Postbus 30018
9400 RA ASSEN



Assen, 26 mei 2021
Ons kenmerk [REDACTED]
Behandeld door de heer [REDACTED]
Verplichtingnummer 79437
Onderwerp: Verlening subsidie - BDU 2021 - Fietsstraat parallelweg Beilerstraat

Geachte college,

Met onze brief van 25 juni 2020, kenmerk [REDACTED], hebben wij alle gemeenten in Drenthe gevraagd infrastructurele projecten in te dienen voor een bijdrage uit de provinciale regeling BDU Verkeer en Vervoer, jaar 2021.

Na een beoordeling van alle projecten is een conceptlijst opgesteld van te honoreren infrastructurele projecten. Conform artikel 9 van de Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer heeft de provincie Drenthe de voorgenomen besteding van de BDU-middelen in een schriftelijke consultatie voorgelegd aan de provinciale commissie Verkeer- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD). In vervolg op het advies van het VVBD hebben wij de lijst op 2 februari 2021 vastgesteld.

Het project 'Fietsstraat parallelweg Beilerstraat' komt in aanmerking voor een bijdrage uit de regeling BDU Verkeer en Vervoer 2021. Voor dit project heeft u ook een rijksbijdrage ontvangen op basis van de regeling 'investeringsimpuls Verkeersveiligheid SPV'. Onze provinciale bijdrage betreft een aanvulling hierop van 50% over het gemeentelijk deel.

In onderstaande tabel zijn alle relevante gegevens van het project en de beoordeling opgenomen.

Zaaknummer	[REDACTED]
Soort project	Bereikbaarheid/verkeersveiligheid/fiets
Doel project	realiseren van een vlotte en veilige fietsverbinding op de zuidelijke invalsroute Beilerstraat

Bij correspondentie verzoeken wij u het zaaknummer [REDACTED] te vermelden.

[REDACTED] Bijl kst.projecten GDU) (1)



Beoordeling	Dit plan is ingediend voor een Rijksbijdrage uit de SPV middelen. Toegezegd is dat bij een positieve honorering de provincie een bijdrage verleent van 50% over de resterende projectkosten. Definitieve inrichting wel graag afstemmen met provincie en gemeente Drenthe i.r.t. doorfietsroute Assen - Beilen .
Conclusie	Honoreren
Geraamde kosten	5.1.2b [redacted] subsidiabel na aftrek rijksbijdrage SPV)
Bijdrage BDU-2021	5.1.2b [redacted]
Indicatoren voor monitoring	Intensiteit fiets / verkeers(on)veiligheid

Om de administratieve afwikkeling van de projecten goed te laten verlopen, attenderen wij u nog op de volgende voorwaarden.

- De aanbesteding van de projecten dient plaats te hebben voor 1 januari 2022.
- Wanneer de aanbesteding voor de genoemde datum onverhoopt niet lukt, kunnen wij op uw verzoek uitstel verlenen met één jaar. U dient dit uitstel uiterlijk 1 november 2021 schriftelijk aan te vragen. Blijft dit verzoek achterwege, dan zullen de toegezegde middelen vrijvallen en worden aangewend voor andere prioritaire projecten.
- Projectwijzigingen van enig belang en wijziging in de beoogde financiering dienen zo spoedig mogelijk schriftelijk aan ons te worden gemeld.
- Deze projectbijdrage is verleend op basis van verkeerskundige argumenten. Mocht tijdens de projectvoorbereiding of projectuitvoering blijken dat provinciale kernwaarden dan wel provinciale belangen in het geding komen dan dient u met ons te overleggen om tot een gezamenlijk gedragen oplossing te komen. Dit kan leiden tot een aangepaste projectbijdrage.
- De bijdrage mag niet worden aangewend voor kosten van algemeen bestuurlijke aard.
- Alleen daadwerkelijke uitgaven, verricht voor de uitvoering van maatregelen in het kader van de voorbereiding en uitvoering van het provinciaal/regionaal verkeer- en vervoerbeleid zijn aan te merken als BDU-bestedingen.
- De kosten van voorbereiding, administratie en toezicht van infrastructurele projecten komen niet in aanmerking voor een bijdrage.
- De via het BTW-compensatiefonds te compenseren BTW-bedragen behoren niet tot de subsidiabele kosten.
- Het is mogelijk een voorschot aan te vragen.
- Na of in combinatie met de 'gereed-melding' kunt u een verzoek doen voor het vaststellen van de subsidie. Samen met het verzoek moet een overzicht van de werkelijke kosten worden overlegd.
- Indien de kosten van projecten door bijzondere omstandigheden hoger uitvallen, kunt u ons verzoeken een aanvullende bijdrage te verstrekken.
- Wij stellen de subsidie voor een project definitief vast, nadat het project via de procedure SISA als 'gereed' is aangemeld.
- Afgerekend wordt op basis van de werkelijke inkomsten en uitgaven, rekening houdend met de in de beschikkingsbrief vermelde maximale bijdrage. Indien de kosten lager blijken te zijn of de inkomsten hoger dan thans voorzien, zullen wij de bijdrage over 'het subsidiabele deel na aftrek van de rijksbijdrage' naar rato verminderen en zo nodig reeds betaald voorschotten terugvorderen.

De in onze provincie gehanteerde regelgeving voor de beoordeling en afhandeling van BDU-aanvragen is vastgelegd in de Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer die op 10 november 2015 door gedeputeerde staten is vastgesteld.

De uitvoering van de projecten moet een bijdrage leveren aan het realiseren van de verkeers- en vervoersdoelstellingen, zoals onder andere vastgelegd in het Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030. Om hierin inzicht te krijgen worden na uitvoering van de projecten ook de effecten gemonitord en geëvalueerd. In de tabel zijn de indicatoren voor monitoring beschreven.

Ten slotte vragen wij uw aandacht voor een correcte afrekening van de BDU-projecten binnen de SISA-systematiek. In het verleden kwam het voor dat in de SISA-afrekening onvolkomenheden werden geconstateerd. Het gevolg daarvan kan zijn dat een jaarrekening opnieuw vastgesteld moet worden.

Nadere informatie

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED] telefoonnummer (0592) [REDACTED]

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,



ing. E.J.F. Diekema MSc,
Teammanager Verkeer en Vervoer

Bezwaar

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag van verzending ervan hiertegen een bezwaarschrift indienen bij het college van gedeputeerde staten van Drenthe. De dag van verzending is de dagtekening van het besluit. Voor meer informatie over het indienen van een bezwaarschrift verwijzen wij u naar: www.provincie.drenthe.nl/bezwaarprocedure

Van: [redacted]
Onderwerp: BDU project Beilerstraat
Datum: vrijdag 30 juli 2021 09:39:26
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.jpg](#)

Hoi [redacted]

Wij gaan dit najaar het project Verbetering fietsroute parallelweg Beilerstraat weer oppakken. Dat is bij ons door werkdruk tijdelijk stil gelegd.

Omdat we ook in de toekomst de Doorfietsroute Hoogeveen – Beilen – Hooghalen – Assen willen uitwerken, zijn we aan het bekijken in hoeverre de fietsroute Beilerstraat daarvoor ook alvast geschikt gemaakt kan worden.

We zien daarbij dat buiten de bebouwde kom de fietsroute mogelijk aan de westzijde van de Graswijk blijft liggen. Overigens zou deze ook naar de oostzijde verlegd kunnen gaan worden. Nabij de kruising van de Europaweg zouden we met het project BDU Verbetering Fietsroute parallelweg Beilerstraat, de fietsroute aan de oostzijde houden. Ten noorden van de Sparrenlaan zou de Doorfietsroute dan wel eens als een fietsstraat optie uitgewerkt kunnen gaan worden op de rijbaan.

Onze vraag daarbij is, of het een serieuze variant kan zijn, om vanaf de Europaweg-Zuid, de doorfietsroute op de hoofdrijbaan Beilerstraat te realiseren, en dan in de vorm van een fietsstraat. Met 30 km/uur en snelheids- en verkeersremmende maatregelen. Deze variant zou dan afwijken van het concept om de parallelweg als een fietspad of fietsstraat in te richten. Graag willen we met jullie hierover in gesprek, of dit een reële optie is om verder te verkennen. Als dat zo is, dan willen we die variant alvast bij de voorbereidingen en de participatie van het project Verbetering fietsroute parallelweg Beilerstraat bespreken. Daarvoor willen we wel eerst graag van jullie weten, hoe je hierover denkt.

Kun je aangeven met wie van de Provincie je dit met ons zou willen bespreken? En wanneer jullie daar tijd voor hebben?

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

Tel: 06 [redacted]

Aanwezig op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag

Gemeente Assen	Postadres	Afleveradres	Telefoon	E-mail
Noordersingel 33, 9401 JW Assen	Postbus 30018, 9400 RA Assen	Javastraat 13, 9401 KZ Assen	14 0592	info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: BDU
Datum: vrijdag 12 juni 2020 08:11:11
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.jpg](#)

Hoi [redacted],

Voor september moeten we de BDU-projecten bij jullie aanmelden. Vanwege de Coronaperikelen hebben we de laatste maanden geen participatie met bewoners/bedrijven kunnen doen. Daardoor lopen sommige projecten vertraging op. Kun je aangeven of we daar op een andere manier mee mogen omgaan?

Ik noem een voorbeeld: Voor de parallelweg Beilerstraat willen we de fietsroute verbeteren. Dat kunnen we goed combineren met een rioleringsproject aan de parallelweg. Voor dit project weten we nog niet wat het definitief ontwerp wordt. We hebben al wel verschillende varianten uitgewerkt. De ene variant scoort beter op veiligheid en fietsverkeer dan de andere variant. We willen van de verschillende varianten vooral de mening van de bewoners en gebruikers horen. Daarna kunnen wij een voorkeursontwerp maken, met een kostenraming.

Is het bijvoorbeeld mogelijk, dat we de projecten aanmelden met de variant waarvan wij denken dat die het gaat worden? En als die variant het dan niet wordt, dat jullie dan later de andere variant opnieuw gaan waarderen op de subsidie?

Of moeten we alle varianten indienen, waarbij jullie waarderen welke variant voor welke subsidie in aanmerking komt?

Kan ik je hier vandaag over bellen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen
Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres
Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres
Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon
14 0592

E-mail
info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

BIJLAGE 2: Aanvraagformulier voor bijdrage projecten Infrastructuur in 2021 in het kader van Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer

1. Gegevens aanvragende instantie

Naam instantie	Gemeente Assen
Contactpersoon	
Telefoonnummer	06

2. Gegevens van het project

Projectnaam	Fietsstraat parallelweg Beilerstraat
Soort project	a. Bereikbaarheid/Veiligheid Auto b. Bereikbaarheid/Veiligheid Fiets X c. Bereikbaarheid/Veiligheid OV d. Verkeersveiligheid: Duurzaam Veilig X e. Verkeersveiligheid: Bermveiligheid

Betreft het een herinrichtings- of onderhoudsproject?	ja
Betreft het een rioleringsproject waarin verkeer meelift?	ja
Betreft het een (innovatieve) pilot i.r.t. Verkeer en Vervoer?	nee
Is het project ingediend voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid? fietspad, niet als fietsstraat	Ja, als

Informatie ongevallen, slachtoffers en intensiteiten per vervoerwijze
(als gegevens niet beschikbaar of niet van toepassing zijn dit vermelden)

Aantal ongevallen in vijf jaar	0
Aantal slachtoffers in vijf jaar	0
De auto-intensiteit per etmaal	parallelweg Beilerstraat 300 mvt/etm
De aantallen fietsers (etmaal)	parallelweg Beilerstraat, 750 fietsers/etm
De eventuele routeverkorting	nvt
Ontbrekende fietsschakel	nvt
Welke buslijn(en) betreft het	nvt
Het aantal OV-reizigers (per etmaal)	nvt
De status van de halte (verbindend, ontsluitend of lokaal ontsluitend)	nvt

3. Aanleiding: beschrijving van het knelpunt en de oorzaken

De Beilerstraat is de zuidelijke invalsroute voor fietsers uit de regio naar Assen. Fietsers uit Hooghalen/Beilen eo, rijden via de parallelweg van de Beilerstraat naar de bestemmingen in Assen.

Buiten Assen rijden fietsers voornamelijk aan de westzijde. In Assen steken fietsers over naar de parallelweg en rijden daar aan de oostzijde verder. De parallelweg is 4 meter breed en door de bestrating niet comfortabel.

Met de aanleg van een fietsstraat, wordt het comfort voor de fietsers verbeterd. Auto's parkeren voornamelijk op eigen eigen erf, de opritten van de woningen zijn lang. Bij de uitwisseling van de hoofdrijbaan naar de fietsstraat en vice versa worden snelheidsremmende maatregelen toegepast in de vorm van een plateau. Ook bij de kruising met de Roldertorenlaan wordt een plateau aangelegd. Het fietspad aan de zijde van het Asserbos wordt verwijderd. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers aan de verkeerde kant verder fietsen. In het kader van klimaat adaptief ontwerpen, wordt "oude" verkeersruimte teruggegeven aan het bos.

Verbetering van de fietsroute Beilerstraat sluit aan bij een mogelijke ontwikkeling van een doorfietsroute Beilen – Hooghalen - Assen.

Bijlage 2 (vervolg)

Projectnaam: **Fietsstraat parallelweg Beilerstraat**

4. Omschrijving van het project (doelstelling en aard van de werkzaamheden) NB: voeg het voorlopig ontwerp (VO) als bijlage toe!

Doel: vlotte en veilige fietsverbinding realiseren op de zuidelijke invalroute Beilerstraat
Aard werkzaamheden: herinrichting parallelweg tot fietsstraat, gecombineerd met rioleringswerkzaamheden, aanleg plateaus bij de uitwisseling van fietsers van de hoofdrijbaan naar de fietsstraat, aanleg plateau bij het kruispunt met de Roldertorenlaan

5. Verwachte effecten (kwalitatief en kwantitatief) van de maatregelen t.a.v. de oplossing van de problemen

Fietsstraat: comfortabele fietsroute (lengte 600 m) door rood asfalt en voorrang bij de kruispunten en de aanduiding "auto te gast"

Plateaus hoofdrijbaan: verbetering verkeersveiligheid bij uitwisseling fietsers van/naar de hoofdrijbaan, snelheidsremmende werking voor autoverkeer, verbetering oversteekbaarheid en veiligheid bij kruispunt met de Roldertorenlaan.

6. Geraamde kosten

Totale Projectkosten	5.1.2b

Wat zijn de kosten van het verkeersdeel van het project (bij expliciete verkeer- en vervoerprojecten bedraagt het verkeersdeel 100%)	5.1.2b
Eventueel bijkomende kosten (zie bijlage 3)	5.1.2b
Subtotaal	5.1.2b
Kosten van Voorbereiding, Administratie, Toezicht (deze zijn niet subsidiabel)	5.1.2b
Totaal geraamde kosten	5.1.2b

7. Planvoorbereiding

- a. De eigen bijdrage is bij indiening van de aanvraag beschikbaar ja
Zo nee: wanneer wel (voorwaarde: uiterlijk 31 december 2020)
- b. Het project is obstakelvrij (er zijn geen planologische belemmeringen) ja
Zo nee: wanneer wel
- c. De grondaankoop is geregeld nvt
- d. Afstemming met het OV-bureau heeft plaatsgevonden n.v.t.
- e. Het project kan in 2021 worden aanbesteed ja

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Beilerstraat
Datum: vrijdag 29 september 2023 11:42:07
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image002.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.jpg](#)
[BDU beschikking fietsstraat Beilerstraat 2021.pdf](#)
[Actualisatie Fietsnetwerk Drenthe 2020-def 01102021-low.pdf](#)

Dag [REDACTED]

Voor de Beilerstraat komen [REDACTED] op 11 oktober bij je. Wij zijn opnieuw gestart met het project Verbeteren fietsroute Beilerstraat, tussen de Sparrenlaan en Europaweg-Zuid. We willen dit project vóór december 2024 aanbesteden.

We hebben van jullie subsidie voor een fietsstraat op de parallelweg (zie de bijlage). In de voorwaarden staat dat de Provincie 50% toekent over een bedrag van maximaal €5.1.2b, als de SPV-subsidie wordt verstrekt. Het is ons echter niet gelukt om de fietsstraat op tijd aan te leggen en de SPV-subsidie is daarmee vervallen. We willen graag met je overleggen, wat dat betekent voor de Provinciale bijdrage. Kunnen we nog gebruik maken van jullie bijdrage voor dit project? We hebben voor het SPV2 ook een aanvraag gedaan voor het herinrichten van de hoofdrijbaan Beilerstraat tot 30 km/uur straat, met plateaus op de kruispunten.

Op de Beilerstraat rijden er 2800 motorvoertuigen per etmaal (ten zuiden van de Sparrenlaan) en 800 fietsers per etmaal.

We hebben verkend op welke manier we de fietsroute kunnen verbeteren. Dat zou met een vrijliggend fietspad of met een vrijliggende fietsstraat op de parallelweg kunnen, tussen de Sparrenlaan en de Europaweg-Zuid. We zijn echter ook aan het verkennen of we de parallelweg kunnen teruggeven aan het groen (klimaatadaptatie) en de hoofdrijbaan geschikt maken als een goede fietsroute naar het centrum. We hebben daar het volgende idee bij: op het bestaande asfalt rode fietsstroken aanbrengen of er een fietsstraat van maken. Om de verkeersintensiteit op de Beilerstraat te verminderen, willen we een knip aanbrengen voor het autoverkeer, ter hoogte van het ziekenhuis. De Beilerstraat is dan alleen te gebruiken door bestemmingsverkeer en daardoor zal de intensiteit afnemen. De Beilerstraat wordt daarmee ook rustiger op het traject naar het centrum. En daarmee krijgen we een continue inrichting van de Beilerstraat voor de fietsers.

In het project moeten we nog de afweging maken tussen de variant waarbij de parallelweg als verbeterde fietsroute wordt gebruikt, of dat we van de hoofdrijbaan een verbeterde fietsroute maken.

Vraag aan jou is, of we met deze alternatieve variant op de hoofdrijbaan ook voldoen aan jullie beeld van Verbetering Fietsroute en goed aansluiten op het toekomstige tracé van de Doorfietsroute Assen-Beilen.

Voor de Doorfietsroute heb je aangegeven dat je met ons en Midden Drenthe en een adviesbureau eerst een verkenning wilt doen van mogelijke tracés. Dat lijkt ons een goede aanpak. Daar kunnen vragen beantwoord worden zoals: is de Doorfietsroute gericht op het Centrum of het NS-station, of beide. En heeft de verkenning van het tracé betrekking op de route tot aan de gemeentegrens, of tot de Europaweg-Zuid of tot de binnenstad. Ter hoogte van Graswijk zijn er tracés denkbaar ten westen via de parallelweg of ten oosten via het fietspad Schepersmaat. Voor de parallelweg langs Graswijk kun je nog kiezen voor een gemengd profiel,

of voor een fietspad, met uitritten naar de hoofdrijbaan die dan als 60-weg wordt aangeduid en ingericht. Als het ambitieniveau hoog is, kunnen we ook verkennen, welke kansen er zijn bij de VRI kruising Europaweg – Graswijk – Beilerstraat. Kunnen we de kaders nog aanhouden van jullie Fietsnetwerk Drenthe?

We willen in het overleg dus vooral jullie en onze beelden van een Verbeterde Fietsroute met elkaar afstemmen en ook wat meer duidelijkheid krijgen over de ambitie en de financiering.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Assen

Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres

Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres

Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon

14 0592

E-mail

info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van:

Aan:

Cc:

Onderwerp: Beoordelingslijst BDU 2021

Datum: maandag 18 januari 2021 17:36:00

Bijlagen: [180121 Concept beoordelingslijst BDU Verkeer en Vervoer 2021.pdf](#)

Beste mensen,

In de bijlage is de concept beoordelingslijst voor de BDU 2021 opgenomen. Vanwege de vertraagde beoordeling van de SPV projecten door het Rijk is ook hier enige vertraging ontstaan.

Om richting een afronding te komen wil ik het volgende proces hanteren:

- Uiterlijk 22 januari ontvangen we een reactie op bijgevoegde lijst
- 25 januari: bespreken eventuele reacties in portefeuillehouder overleg met Cees Bijl
- 2 februari: vaststellen beoordelingslijst door GS (de lijst wordt in een voorhangprocedure naar PS verstuurd)
- 17 februari: uiterlijke reactietermijn PS
- 18 februari – 12 maart: versturen beschikkingen

Graag ontvang ik deze week eventuele reacties. Mocht dit tot problemen leiden neem dan even contact met mij op.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Provincie Drenthe

T: 0592 - [Redacted phone number]

Beste bewoner(s),

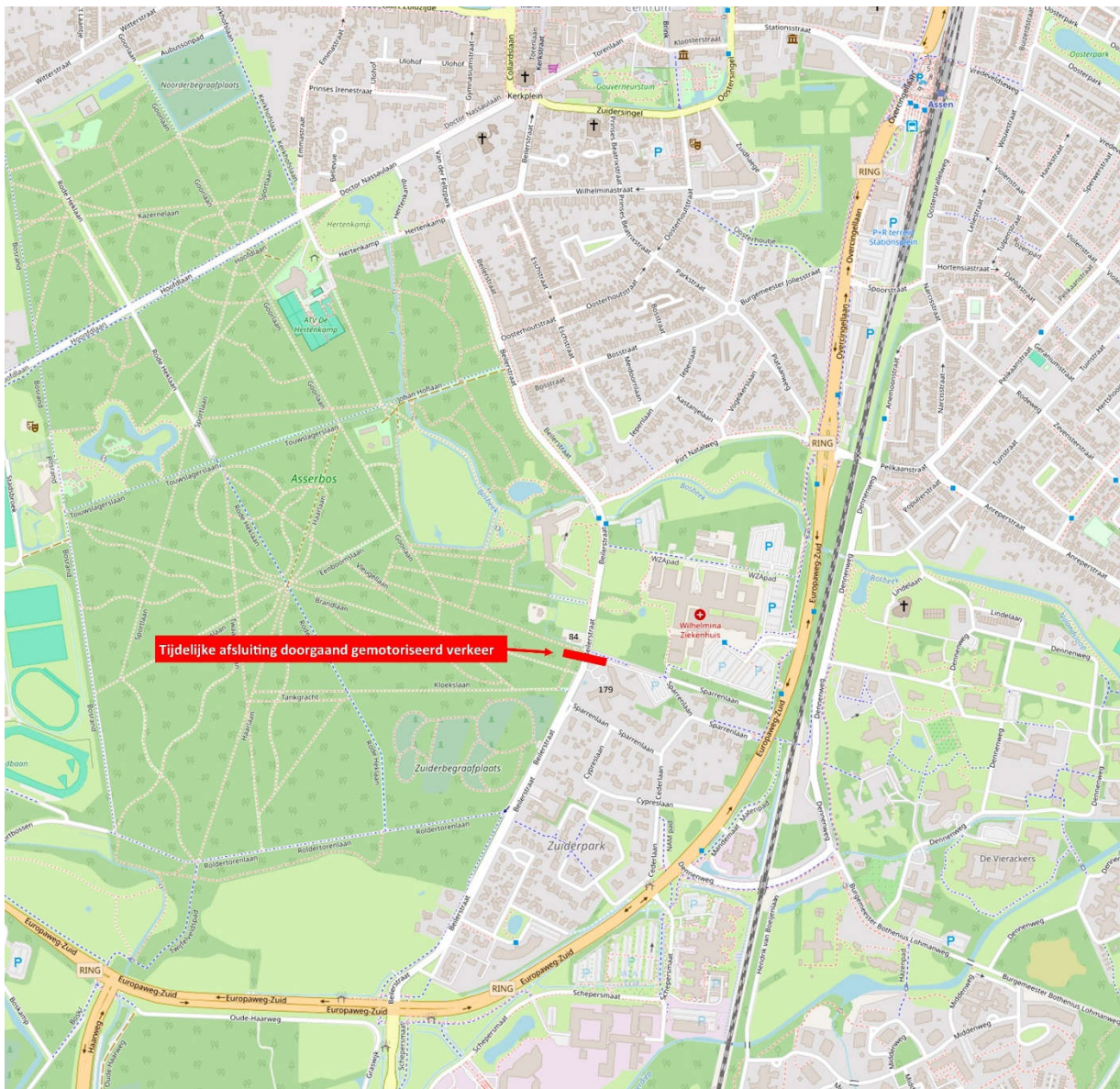
Met deze brief informeren wij u over de verkeersproef die we gaan uitvoeren in de Beilerstraat. Deze verkeersproef kan invloed hebben op de verkeerssituatie bij u in de straat. In deze brief informeren we u over deze plannen.

Waarom doen we deze proef?

Deze proef doen we in het kader van onze plannen om van de Beilerstraat een fietsstraat te maken. Voor een fietsstraat is het van belang om het aantal auto's te verminderen. Zo is er meer ruimte voor de fietsers. Deze proef helpt ons te begrijpen wat een afsluiting betekent voor het verkeer op de omliggende wegen en voor uw leefomgeving.

Wanneer gaan we dit doen en wat gaan we doen?

De verkeersproef loopt van maandag 30 september tot en met vrijdag 29 november. Tijdens deze periode is de Beilerstraat afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Er komt een wegversmalling met een fietspaaltje op het wegvak tussen Beilerstraat 84 en nummer 197. Tijdens en na de proef wordt verkeersonderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau.



Locatie tijdelijke afsluiting op de Beilerstraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer

Bewonersavond

We begrijpen dat u mogelijk vragen heeft over dit verkeersonderzoek. Daarom organiseren we in oktober een bewonersavond. Tijdens deze bijeenkomst lichten we de verkeersproef graag toe. Hierbij is het onafhankelijk adviesbureau aanwezig. Ook leggen we uit hoe en waar we het effect van de proef gaan meten. Er is voldoende mogelijkheid om vragen te stellen en om met elkaar in gesprek te gaan. U ontvangt binnenkort een uitnodiging voor de bewonersavond.

Voor meer achtergrondinformatie over het project verwijzen we u graag naar de projectpagina op onze website <https://www.assen.nl/fietsstraat-beilerstraat>

Heeft u vragen?

Heeft u vragen over de plannen of de bewonersavond? Neem dan gerust contact met ons op via info@assen.nl onder vermelding van 'Fietsstraat Beilerstraat' of telefonisch via ons algemene telefoonnummer 14 0592.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted] Beilerstraat

Aan:
Gemeente Assen
[redacted]
Postbus 30018
9400 RA ASSEN



Assen, 26 oktober 2023
Ons kenmerk [redacted]
Behandeld door [redacted]
Onderwerp: Status update BDU projecten 2023

Geacht college,

Op 26 oktober 2023 heeft de [redacted] van uw organisatie ons per email geïnformeerd over de stand van zaken van de lopende infraprojecten in uw gemeente waarvoor BDU-subsidie is toegezegd.

Van twee projecten geeft u te kennen dat deze zijn vertraagd, het gaat om de volgende projecten:

- Project Beilerstraat [redacted] u geeft aan dat deze recentelijk opnieuw opgestart zijn. U verwacht in 2024 een uitwerkingsvoorstel met stakeholders te kunnen bespreken. Realisatie wordt verwacht in 2025.
- Verkeersveiligheidsmaatregelen [redacted] deze zijn afgerond en zullen in 2024 worden vastgesteld met de jaarrekening van 2023.

Voor de volledigheid het volgende: Met [redacted] is een aanvullende afspraak gemaakt met betrekking tot project Doorfietsroute Assen – Groningen [redacted]. Hierbij is afgesproken dat vaststelling zal plaatsvinden nadat het hele project is afgerond.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

Ing. E.A. Wallinga MCM,
Themamanager a.i. Verkeer & Vervoer

Gedeputeerde Staten Provincie Drenthe

Dhr. [REDACTED]

Postbus 122

9400 AC ASSEN

Contactpersoon [REDACTED]

Toestel

Bezoekadres Noordersingel 33

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Bijlagen

Datum 11 november 2024

Verzenddatum

Onderwerp
aanvraag BDU-subsidie 2021 gemeente Assen

Zaaknummer:

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op 29 juni 2020 hebben wij uw brief ontvangen, waarin u ons de mogelijkheid biedt projecten voor de BDU-bijdrage 2021 aan te melden. Graag maken wij hiervan gebruik.

Wij hebben met ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit maatregelen gepland om de verkeersveiligheid te verbeteren voor auto- en fietsverkeer en om het gebruik van de fiets te stimuleren door vlotte en aantrekkelijke fietsroutes te maken. Deze maatregelen zijn mede tot stand gekomen na de besprekingen met de Provincie over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe en onze gezamenlijke ambitie om de Fiets op Eén te zetten.

De volgende projecten willen we aanmelden (totaal 5.1.2b):

1. Nobellaan, asfalteren fietspaden, aanleg minirotonde en inrichting Nobellaan als 30-weg (wegvak Zwartwatersweg t/m minirotonde Groen van Prinstererlaan) 5.1.2b)
2. Beilerstraat, herinrichting parallelweg tot fietsstraat 5.1.2b)
3. Diepstroeten, aanleg fietssuggestiestroken, openbare verlichting, fietspad en fietsoversteekplaats 5.1.2b)
4. Hendrik van Boeijenlaan, aanleg vrijliggend fietspad park Diepstroeten 5.1.2b)
5. Witterstraat, comfortverbetering fietsroute door verbreden fietssuggestiestroken 5.1.2b)
6. Aanmelding SPV-subsidie met diverse maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren 5.1.2b)

De aanmeldformulieren van deze projecten zijn bijgevoegd.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [REDACTED] van het Team Ruimte (telefoonnummer 06 [REDACTED])

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders,

[REDACTED]

BEGELEIDINGSFORMULIER CONCEPT BRIEF

LET OP: Lever alle bijbehorende stukken incl. ingekomen brief aan bij het secretariaat

NAAM VAN HET DOCUMENT: brief GS aanmelding BDU 2021

Concept via : [REDACTED]
Paraaf voor gezien :
Briefpapier :

Concept d.d. : 31 augustus 2020
Afdeling : Team Ruimte
Steller : [REDACTED]
Toestel :
Paraaf hoofd afdeling :

Origineel : 1	Brief nr.(docbase) :
Archiefexemplaren : 1	Procesnummer :
	(docbase)
Afschriften : 2	Zaaknummer :
	(docbase)
Totaal : 4	

Afschriften:

1. [REDACTED], Team Ruimte
2. [REDACTED], S&A

Meezenden:

N.V.T.

Opmerkingen:

Wijze afhandeling na verzending van de brief:

- Proces afhandelen en archiveren door secretariaat (let op: alle relevante stukken toevoegen)

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Doorfietsroute Assen-Beilen

Bij deze alvast de geplande afspraak,

[REDACTED], regel jij een ruimte op het Provinciehuis?

Op de agenda staat het volgende:

Uitgangspunten Doorfietsroute

- * Wat is het plangebied van de Doorfietsroute Assen – Beilen? Loopt dit tot de komgrens, of de Europaweg-Zuid of tot aan het centrum of NS-station
- * Kan de gemeente Assen zelfstandig beslissen over de inrichting van het wegvak Beilerstraat, tussen Europaweg en Sparrenlaan (of tot aan centrum)?
- * Welke uitgangspunten gelden er voor de Doorfietsroute qua gebruik en inrichting? (Moet het een vrijliggend fietspad zijn van 4,0 m breed of is fietsen op de rijbaan toegestaan, bij een fietsstraat of met fietsstroken?)
- * Wat is het ambitieniveau, zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om de kruising Europaweg-Beilerstraat te herinrichten? Of sluiten we aan op bestaande structuren
- * Is het de bedoeling dat de Doorfietsroute naar het centrum of naar het NS-station gaat? Is er de ambitie om langs Europaweg-Zuid een nieuw fietspad aan te leggen? Of maken we gebruik van de bestaande routes
- * Wat zijn de financiële middelen voor de Doorfietsroute? Voor welk traject is welk budget beschikbaar? Welk deel betaalt gemeente Assen en welk deel Provincie?

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: 
Aan: 
Onderwerp: E-mail verzenden: BDU-aanvraag Assen 2021 - Fietsstraat parallelweg Beilerstraat
Datum: dinsdag 1 september 2020 13:37:43
Bijlagen: [BDU-aanvraag Assen 2021 - Fietsstraat parallelweg Beilerstraat.docx](#)
[fietsstraat Beilerstraat-Layout1.pdf](#)

De aanvraag voor de Beilerstraat

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: E-mail verzenden: SPV subsidie-aanvraag gemeente Assen
Datum: dinsdag 1 september 2020 14:09:40
Bijlagen: [SPV subsidie-aanvraag gemeente Assen.xlsx](#)
[BDU subsidie-aanvraag SPV-maatregelen gemeente Assen.pdf](#)
[Rijnstraat-plateau Oderstraat.pdf](#)
[Rijnstraat-plateau Rijnstraat.pdf](#)
[Rijnstraat-plateau Weserstraat.pdf](#)
[Variant Kennemerland.pdf](#)

En de laatste mail voor de BDU-aanvraag voor de SPV maatregelen

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: fietsroute Beilerstraat
Bijlagen: [Situatie Beilerstraat.pdf](#)
[Situatie Beilerstraat maatregel bestemmingsverkeer.pdf](#)

[REDACTED]

Mooi dat we woensdag onze plannen voor de Beilerstraat kunnen bespreken. Ik stuur je alvast de concept-tekeningen. Verzoek om deze nog even alleen voor jezelf te houden. Maandag 6 mei hebben we de inloopbijeenkomst voor betrokkenen. Donderdag 25 april bespreken we met name de afsluiting voor het doorgaande verkeer met de belangrijkste stakeholders.

Ons plan bestaat uit de volgende hoofdelementen:

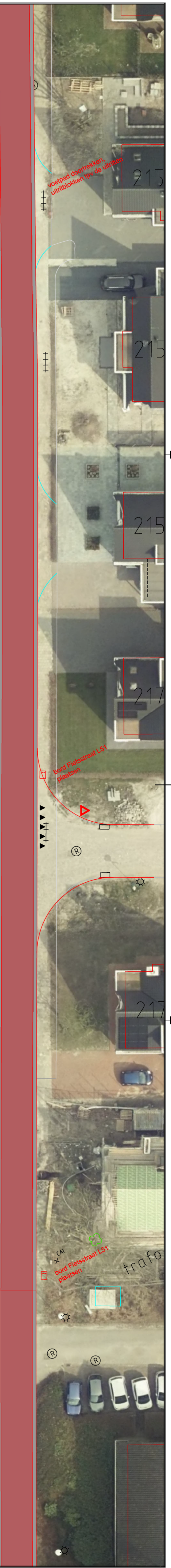
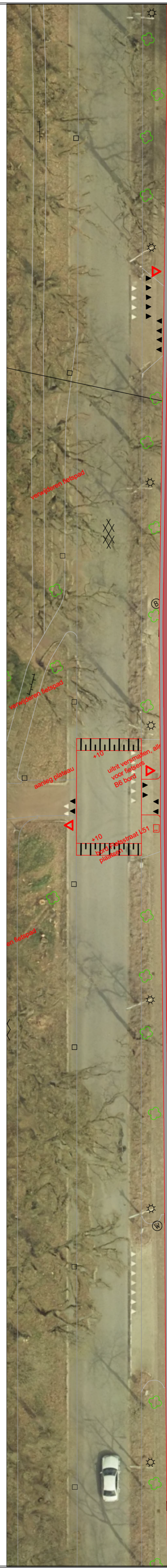
- * Fietsroute op de hoofdrijbaan maken
- * De parallelweg alleen beschikbaar houden voor bestemmingsverkeer
- * Ten noorden van de GGZ een fysieke afsluiting voor het gemotoriseerde verkeer
- * De gehele route Beilerstraat wordt autoluwer en daarmee vriendelijker voor het fietsverkeer en de aanwonenden

Het stadhuis is nog niet open aan de voorzijde. Zullen we om 8.00 uur afspreken aan de zijde van de Javastraat, bij onze inbandige fietsenstalling? Dan begeleid ik je dan naar binnen.

Groet, [REDACTED]

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.



Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: FW: reactie op verzoek om uitstel BDU niet ontvangen.
Datum: maandag 19 februari 2024 17:03:51
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[BDU beschikking Beilerstraat uitstel.pdf](#)

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted] assen.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Goedemiddag [redacted],

Naar aanleiding van onze prettige ontmoeting op donderdag 15 februari 2024 ontvang je hierbij nog eens de mail die ik je op 14 november 2023 stuurde.

Die mail was een reminder van de brief die ik je eind augustus 2023 stuurde. De brief is een verzoek om uitstel voor de subsidie Beilerstraat, die ik heb gedaan na telefonisch overleg dat kort voor het verzenden van de brief hadden.

Graag ontvangen wij nog een reactie op ons verzoek.

Ik vertrouw erop je met deze reminder van dienst te zijn.

[redacted]

[redacted]

Tel: 06 [redacted]

[redacted]



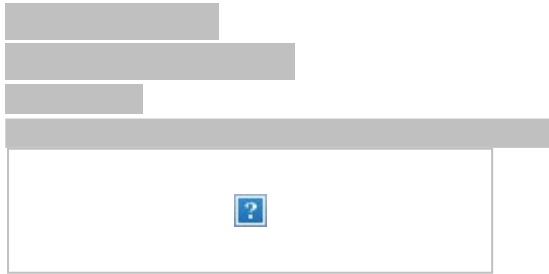
Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 14 november 2023 09:50
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: reactie op verzoek om uitstel BDU niet ontvangen.

Goedemorgen [redacted],

Op 30 augustus ontving je bijgaande brief van mij.
Kort daarvoor hadden wij hier telefonisch overleg over gehad.

Voor zover ik weet heb ik nog geen reactie ontvangen op deze brief. Kan dat kloppen?
Of is de brief hier in huis tussen wal en schip geraakt?

Met vriendelijke groeten,



Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [REDACTED]
Aan: [postbusGS-stukken](#)
Cc: [Eddy Diekema](#)
Onderwerp: GS nota bestedingsvoorstel BDU 2021
Datum: dinsdag 26 januari 2021 15:41:00
Bijlagen: [GS-nota BDU Verkeer en Vervoer Bestedingsvoorstel 2021.docx](#)
[Bijlage PS brief bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021.pdf](#)
[Bijlage GS nota bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021.pdf](#)

Hoi,

Hierbij de GS nota Bestedingsvoorstel BDU 2021 + de bijlagen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe
Statenbrief

Algemene gegevens		Teammanager
Opsteller		Eddy Diekema
Team	Verkeer en Vervoer	
Datum	donderdag 21 januari 2021	<i>Paraaf</i>
<i>Uiterste behandeldatum in GS:</i>		<i>Bespreken:</i>
<i>Toelichting:</i>		

Verwijzing naar speerpunt coalitieakkoordprogramma begroting	Akkoord portefeuillehouder
4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig	Cees Bijl

Intern voorbereid met	Akkoord provinciesecretaris
1. [redacted]	Wim Brenkman
2.	
3.	

Archivering		Communicatie
<i>Soort overeenkomst:</i>	Niet van toepassing	<i>Openbaar:</i>
<i>Looptijd overeenkomst:</i>		Ja
<i>Datum:</i>	<i>Registratienummer:</i>	<i>Persbericht:</i>
	nr.	Nee
	nr.	<i>Bekendmaking:</i>
		Niet van toepassing

Onderwerp

BDU Verkeer en Vervoer 2021, Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur

Advies

1. Het Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU Verkeer en Vervoer 2021 vast te stellen, inhoudende een bijdrage van € 4.558.321,- voor infrastructurele projecten.
2. Provinciale Staten in de gelegenheid stellen eventuele wensen of bedenkingen kenbaar te maken.
3. Dit voornemen om te zetten in definitieve subsidieverleningen nadat Provinciale Staten binnen de gestelde termijn geen dusdanige wensen of bedenkingen inbrengen waardoor van subsidieverlening moet worden afgezien.
4. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.
5. De beschikbare budgetten af te stemmen met het Verdeelbesluit BDU 2021 dat op 15 december 2020 door uw college is vastgesteld.

Beslissing GS

Inleiding

- a. Algemeen
In dit GS-stuk leest u over u het bestedingsvoorstel voor de inzet van een deel van de BDU middelen voor infraprojecten van gemeenten in Drenthe. Basis hiervoor is het subsidiekader voor de Uitvoeringsregeling 'BDU Verkeer en Vervoer' dat op 10 november 2015 door uw college is vastgesteld.
- b. Europese aspecten
Niet van toepassing.
- c. Economie/werkgelegenheid
Investerings in de infrastructuur leveren een bijdrage aan de werkgelegenheid in Drenthe.
- d. Participatie
Het Verdeelbesluit is besproken met onze partners in het Verkeer en Vervoerberaad Drenthe (VVBD). Dit zijn de 12 gemeenten in Drenthe, het OV-bureau Groningen Drenthe en Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Advies

1. Het Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU Verkeer en Vervoer 2021 vast te stellen, inhoudende een bijdrage van € 4.558.321,- voor infrastructurele projecten.
2. Provinciale Staten in de gelegenheid stellen eventuele wensen of bedenkingen kenbaar te maken.
3. Dit voornemen om te zetten in definitieve subsidieverleningen nadat Provinciale Staten binnen de gestelde termijn geen dusdanige wensen of bedenkingen inbrengen waardoor van subsidieverlening moet worden afgezien.
4. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.
5. De beschikbare budgetten af te stemmen met het Verdeelbesluit BDU 2021 dat op 15 december 2020 door uw college is vastgesteld.

Doelstelling uit de begroting

- 4.1.01 Realiseren en versterken van het regionale netwerk voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer
- 4.1.04 Zorgen voor veilige provinciale wegen
- 4.2.02 Optimaal openbaar vervoersysteem

Argumenten

- 1.1. *Hiermee geeft u invulling aan de samenwerking tussen de provincie en de gemeenten in Drenthe.* In combinatie met de inzet van eigen middelen en een eventuele BDU bijdrage, leveren provincie, gemeenten en vele partners een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen zoals verwoord in de Omgevingsvisie Drenthe, het Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030, het Coalitieakkoord 2019-2023 en de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen.

2.1. Volgens artikel 1.3, vierde lid, van de Algemene subsidieverordening (ASV) Drenthe is dit verplicht. Op grond van artikel 1.3, vierde lid, van de Algemene subsidieverordening (ASV) Drenthe kan uw college pas een besluit nemen over verlening van project- en incidentele prestatiesubsidies vanaf € 150.000,-- nadat Provinciale Staten eventuele wensen en bedenkingen hierover ter kennis van uw college hebben kunnen brengen. Dit is de zogenoemde 'voorhangprocedure'.

3.1. Zie de toelichting bij argument 2.1.

5.1. Op deze manier dekken we het Bestedingsvoorstel. De Egalisatiereserve voormalig BDU Verkeer en Vervoer, zoals die nog in de Begroting 2021 is genoemd, is bedoeld om eventuele schommelingen op te vangen. In de Egalisatiereserve is daarvoor ook ruimte. In het eerste kwartaal van 2021 wordt deze Egalisatiereserve omgezet naar een nog nieuw te vormen Reserve Mobiliteit (Statenstuk 2020-968 d.d. 16 december 2020).

Tijdsplanning

De gemeenten moeten infraprojecten waarvoor zij een bijdrage ontvangen in principe uiterlijk eind 2021 aanbesteden. Uitvoering vindt dan in 2022 of 2023 plaats.

Financiën

Wordt uit de bestaande begroting gedekt (op prestatie 3300304).

Bijlagen

0. Statenbrief

1. Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021

Risico's

Niet van toepassing.

Kanttekeningen vanuit de organisatie

Niet van toepassing.

Tekst openbare besluitenlijst

Onderwerp:

Tekst: Gedeputeerde Staten zijn, voor circa 4,5 miljoen euro, akkoord gegaan met het Bestedingsvoorstel voor de projecten Infrastructuur op basis van de regeling BDU Verkeer en Vervoer. Dankzij deze bestedingen wordt er geïnvesteerd in het verkeersveiliger maken van de wegen in Drenthe en het verbeteren en aanleggen van fietspaden.

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, @
Ons kenmerk @
Behandeld door [REDACTED]
Onderwerp: Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021
Status: Verzoek om eventuele wensen of bedenkingen

Geachte voorzitter/leden,

Gelet op het bepaalde in artikel 1.3, vierde lid, van de Algemene subsidieverordening Drenthe, stellen wij uw Staten in de gelegenheid eventuele wensen of bedenkingen met betrekking tot ons voornemen om subsidie te verlenen in het kader van de provinciale regeling BDU Verkeer en Vervoer uiterlijk in de eerstvolgende vergadering van uw Statencommissie of Staten aan ons kenbaar te maken ('voorhangprocedure').

Op basis van de provinciale Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer stellen wij jaarlijks een Verdeelbesluit op voor de besteding van de BDU middelen voor de volgende onderdelen:

- exploitatie busvervoer (OV-bureau),
- exploitatie spoorlijn Emmen – Zwolle (Arriva),
- het Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid,
- subsidiebijdrage voor infraprojecten van gemeenten in Drenthe.

De bijdragen voor de eerste drie onderdelen kunt u terugvinden in de Begroting 2021. Over de begroting van het OV bureau voor 2021 hebben wij u daarnaast geïnformeerd in onze brief van 14 april 2020 (kenmerk: 16/5.8/202000802). Voor het onderdeel infraprojecten is in de begroting een richtinggevend bedrag opgenomen dat wordt geconcretiseerd in een nader uit te werken bestedingsvoorstel. Deze voorhangprocedure betreft het onderdeel subsidiebijdrage voor infraprojecten.

Op basis van bovengenoemde Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer hebben gemeenten in Drenthe de mogelijkheid gekregen verkeersprojecten in te

dienen voor een provinciale bijdrage in 2021. Na inhoudelijke beoordeling van de plannen door een commissie op basis van de criteria verkeersveiligheid en bereikbaarheid is een bestedingsvoorstel opgesteld. Dit bestedingsvoorstel is afgestemd met onze partners in het Verkeer- en Vervoerberaad.

In de bijlage is het bestedingsvoorstel opgenomen met daarin een overzicht van de infraprojecten van gemeenten waarvoor wij voornemens zijn een provinciale bijdrage te verlenen. Voor de volledigheid zijn ook de projecten opgenomen waarvan de provinciale bijdrage lager is dan € 150.000,--.

In combinatie met de inzet van eigen middelen en een BDU-bijdrage leveren provincie en gemeenten hiermee een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen zoals verwoord in de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030, het Coalitieakkoord 2019 – 2023 en de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, voorzitter

, secretaris

Bijlage:

Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Input doorfietsroute Assen beilen
Datum: donderdag 28 september 2023 16:01:51

Hallo [redacted]

Naar aanleiding van de werkgroep vandaag de begroting ter input naar het Rijk.

Budgetten zijn ex btw

Beilerstraat (tussen Europaweg-Zuid en Sparrenweg):

Totaal budget wegvakherinrichting: 5.1.2b

- waarvan circa 5.1.2b SPV subsidie
- Circa 5.1.2b provinciale subsidie

Kruispunt Europaweg-Zuid - Beilerstraat - Graswijk:

Verkeersveiligheidsonderzoeken (via SWOV): 5.1.2b

Herinrichting kruispunt wenselijk maar nog niet geraamd.

Vriendelijke groet,

[redacted]

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

MENUKAART SPV maatregelen

Infrastructurele maatregelen voor fietsers

1. Aanbrengen van kant- en asmarkering (bij voorkeur met reflecterende markering) op fietspaden
2. Saneren van onnodig geplaatste paaltjes en verticale elementen op of vlak naast fietspaden, of wanneer dit niet mogelijk is het aanbrengen van attentie-verhogende markeringen
3. Uitvoeren van fietsstroken en – paden in een rode kleur met gesloten verharding
4. Verbreden van fietspaden
5. Aanleg van een drempel of een andere type snelheidsremmer op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/uur-gebied (fietskruispunt gebiedsontsluitingswegen/ erftoegangswegen) in het geval de fietser in de voorrang is.
6. Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg
7. Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 80 km/uur weg

30 km wegen

8. Aanleg van een vlakke verhoging van het gehele kruispunt met een op- en een afrit op elke tak van het kruispunt (kruispuntplateau)
9. Aanleg van verkeersdrempels of andere verticale elementen, eilanden, as-verspringingen/chicanes of slingers
10. Aanleg van een uitritconstructie of een ander type snelheidsremmer op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/uur-gebied
11. Aanleg of veilig inrichten van een voetgangersoversteekplaats
12. Inrichten van een schoolzone door snelheidsbeïnvloedende maatregelen

50 km wegen

13. Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan
14. Links afslaan verbieden op 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen door aanleg van middengeleiders
15. Aanleg van een rotonde in plaats van een drie- of viertakskruispunt
16. Aanleg van rammelstroken op 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen als onderdeel van de asmarkering op middellijn
17. Het volwaardig afwaarderen en inrichten van gebiedsontsluitingswegen naar erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur
18. Verhogen van voetgangersoversteekplaatsen of het toepassen van snelheidsremmers (plateaus)
19. Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt
20. Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt
21. Aanleg van uitritconstructie op zijstraten van gebiedsontsluitingswegen als overgang naar erven en 30 km/uur-gebieden of, als dat niet mogelijk is, een ander type snelheidsremmer op de zijstraat als onderdeel van de overgang naar een 30 km/uur-gebied

60 km wegen

22. Aanbrengen van een vlakke verhoging op het gehele kruispunt met een op- en een afrit op elke tak van het kruispunt (kruispuntplateau erftoegangsweg – erftoegangsweg).
23. Aanleggen van korte rechtstanden of (verticale) snelheidsremmers, waarbij expliciet rekening wordt gehouden met landbouwverkeer
24. Aanbrengen van één rijloper op een 60 km/uur-erftoegangsweg met daarnaast fiets(suggestie)stroken en bermen, gedeeltelijk voorzien van verharding

80 km wegen

25. Aanbrengen van een fysieke gescheiden (harde) rijrichting
26. Aanbrengen van obstakelvrije berm van minimaal 6 meter aan of scherm obstakels binnen die 6 meter-zone af langs 80 km/uur-gebiedsontsluitingswegen
27. Aanleg van parallelwegen om percelen te ontsluiten langs 80 km/uur-gebiedsontsluitingswegen
28. Het aanbrengen van rammelstroken op gebiedsontsluitingswegen tussen de dubbele (doorgetrokken) asmarkering
29. Aanleg van ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen
30. Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt
31. Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt
32. Aanleg van een rotonde

100 km wegen

33. Aanbrengen fysieke gescheiden (harde) rijrichting
34. Aanbrengen van een obstakelvrije berm van 10 meter aan of scherm obstakels binnen die 10 meter-zone af langs 100km/uur-gebiedsontsluitingswegen
35. Aanbrengen van parallelbanen aanleggen om percelen te ontsluiten langs 100 km/uur-gebiedsontsluitingswegen
36. Aanleg van een ongelijkvloerse kruising op 100km/uur-wegen ter voorkoming van frontale of dwarsconflicten
37. Aanleg van ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen
38. Het volwaardig afwaarderen en veilig inrichten van 100 km/uur wegen naar 80 km/uur wegen

Van:
Aan:

Onderwerp: nazending informatie agendapunt SPV vergadering WVBD
Datum: maandag 15 juni 2020 19:27:37
Bijlagen: [projecten gemeenten 2020 - 2021 SPVD.xlsx](#)
[image001.jpg](#)
[Menukaart SPV maatregelen juni 2020.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Geachte leden,

Donderdag zullen we in het WVBD het SPV bespreken. Niet alleen de stand van zaken, maar ook een eerste verkenning van mogelijk Drentse projecten die u als gemeenten overweegt te zullen indienen voor een rijksbijdrage. Op basis van de informatie die ik ambtelijk heb ontvangen, is het overzicht door mij samengesteld.

Op basis van de huidige kennis van de projecten heb ik alle projecten beoordeeld of deze in enige mate voldoen aan de door de minister opgestelde 'menukaart van projecten' (deze is bijgevoegd). Deze projecten zijn in bijgaand overzicht groen gekleurd. Projecten waarbij ik twijfel heb, zijn oranje gekleurd en projecten die niet voldoen zijn rood. Het is zeker niet de bedoeling om als provincie al een selectie te maken; het is puur bedoeld om te beoordelen welke financiële consequenties deze lijst heeft voor onder andere een provinciale bijdrage vanuit de BDU. De minister beslist en u bent verantwoordelijk voor het wel / niet indienen van de projecten. Het is een momentopname van vandaag. Zichtbaar is dat niet bij alle gemeenten projecten in de lijst zijn opgenomen. Ook zijn niet alle projecten van een kostenraming voorzien. Wat nu zichtbaar is, is dat wat betreft de groen gekleurde projecten, er een totale aanslag op de BDU voor 2 jaar (2020 – 2021) wordt gedaan van ca. **5.1.2b**

Inmiddels hebben de koepels met enkele opmerking ingestemd met de regeling. Deze wordt nu verder vervolmaakt, inclusief het aanvraagformulier voor de projecten. Zodra hierover meer is te melden of dat dit formulier beschikbaar komt, zal ik u de informatie / formulier mailen.

Tot ziens op donderdag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

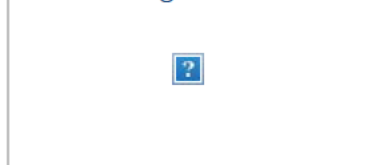
Provincie Drenthe

Team Verkeer & Vervoer

0592- [Redacted]

[Redacted] [@drenthe.nl](mailto:[Redacted]@drenthe.nl)

handtekening SrNv!



www.veiligbereikbaar.drenthe.nl



Verbetering fietsroute Beilerstraat



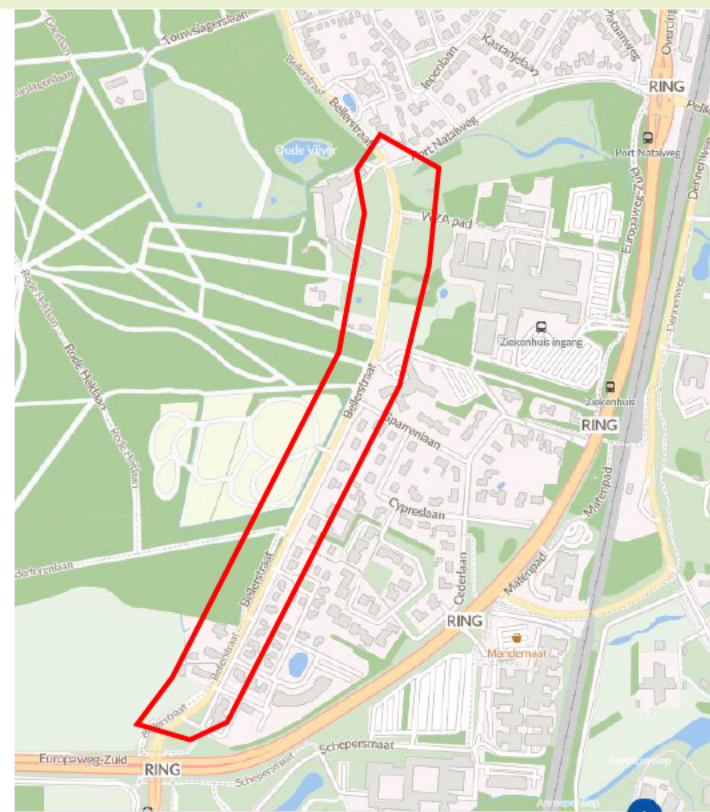
Agenda

- Welkom
- Rondje voorstellen
- Bedoeling van deze bijeenkomst
- Presentatie plannen fietsroute Beilerstraat
- Wat vinden jullie van deze plannen?
- Conclusie
- Hoe verder



Project

- Verbetering fietsroute Beilerstraat
- Vervanging riool parallelweg Beilerstraat, tussen Sparrenlaan en voormalige Marechausseekazerne
- Verbetering groenstructuur langs Beilerstraat
- Klimaatadaptief ontwerpen
- Provincie Drenthe, doorfietsroute Assen - Beilen
- Voorbereidingen in 2024
- Realisatie in 2025





Doelen fietsroute Beilerstraat

- Fietsroute veilig, direct, comfortabel, aantrekkelijk
- Beilerstraat inrichten als 30 km/uur verblijfsgebied, geen ontsluitingsweg
- Minder autoverkeer
- Hogere leefbaarheid

- Verbeteren groenstructuur Beilerstraat
- Verminderen verhard oppervlak, meer ruimte voor groen



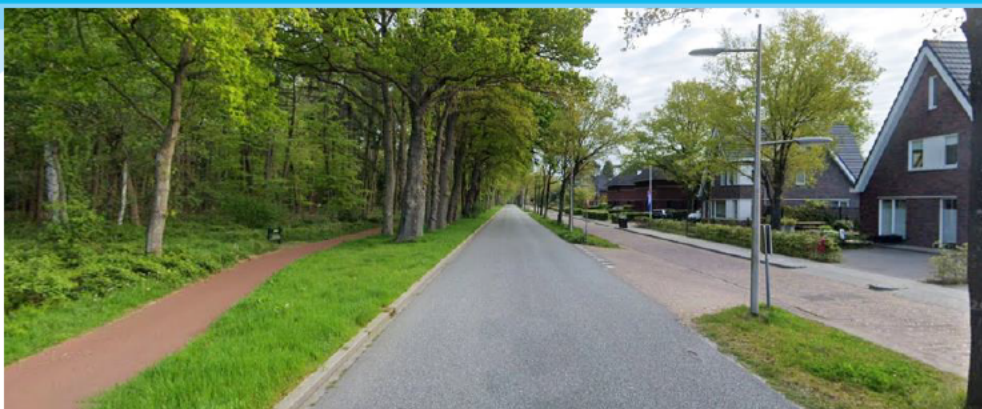
Maatregelen

- Beilerstraat tussen Sparrenlaan en Marechausseekazerne wordt 30 km/uur
- Er worden plateaus aangelegd
- Dit wegvak wordt een fietsstraat, fietsers rijden op de hoofdrijbaan, de auto's zijn er te gast
- De Beilerstraat wordt afgesloten voor het doorgaande verkeer, bestemmingsverkeer is bereikbaar
- Deze afsluiting komt direct ten noorden van de GGZ
- De parallelweg wordt op enkele plaatsen als groene berm ingericht
- De woningen blijven bereikbaar





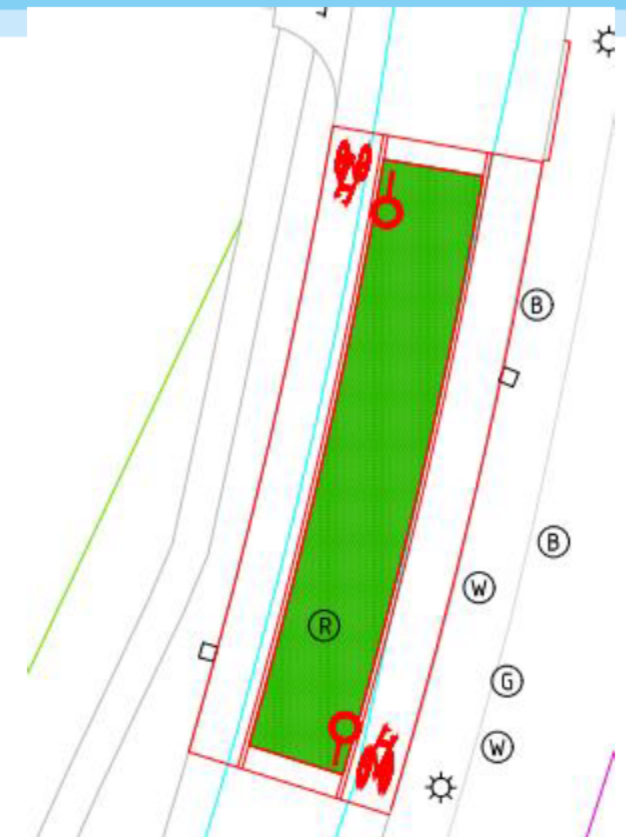
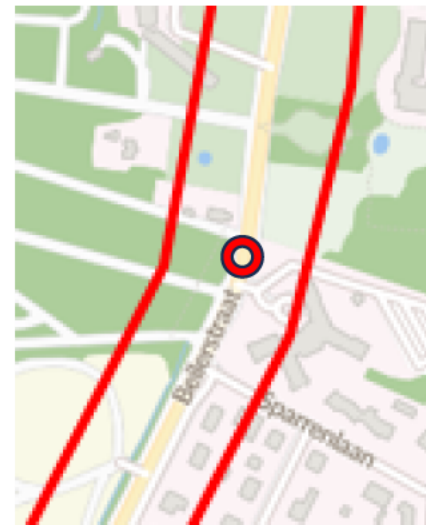
Beilerstraat fietsstraat



Autoluw maken Beilerstraat



Direct ten noorden van GGZ,
bestemmingsverkeer bereikbaar





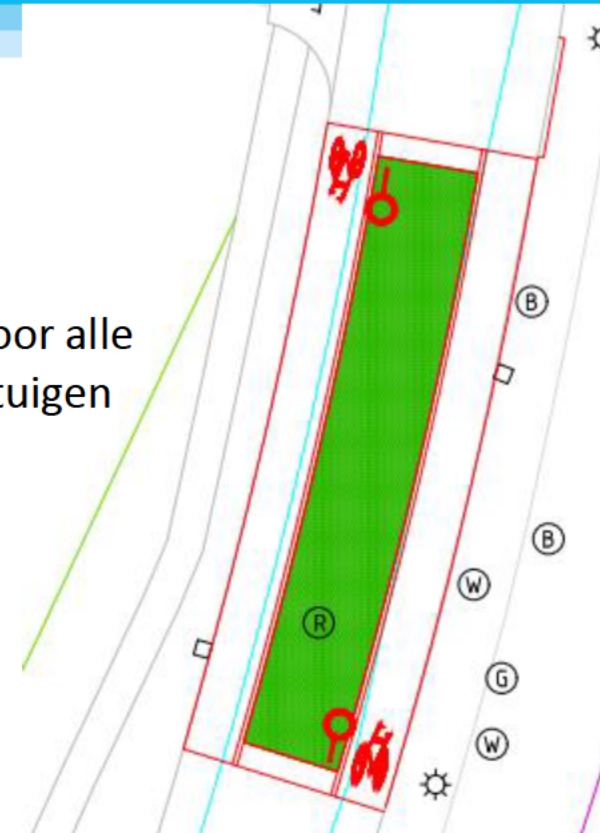
Doorgang voor langzaam verkeer



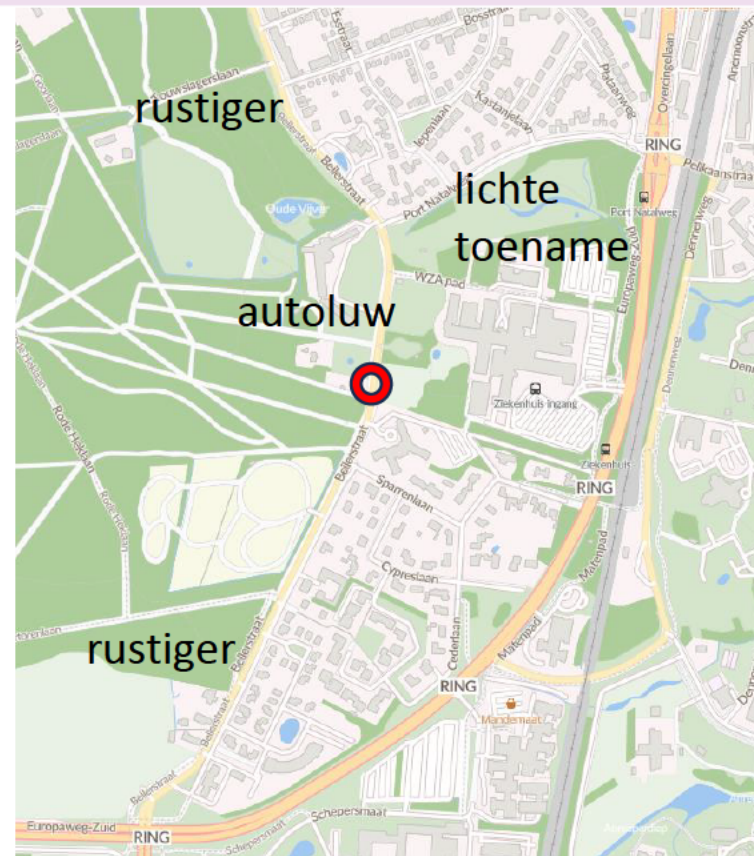
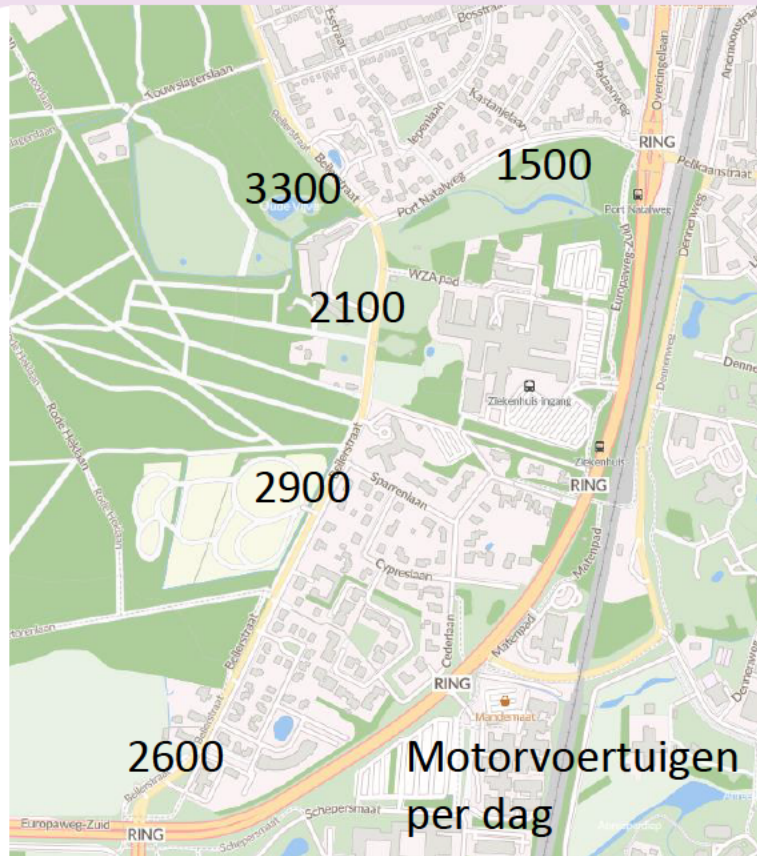
Fysiek met middenberm en paaltjes



Gesloten voor alle motorvoertuigen



Effecten autoluwe Beilerstraat





Planning

- Voorbereiding
 - Informatie voor betrokkenen
 - Concept verkeersbesluit (reactie van belanghebbenden)
 - Verwerken reacties
 - Definitief verkeersbesluit
 - Uitvoering
- vanaf mei
- juni/juli
- na de zomer
- november/december
- voorjaar 2025



Vragen voor vanochtend

- We willen graag de fietsroute verbeteren
- En de Beilerstraat bereikbaar houden voor instellingen en aanwonenden
- Kunnen jullie je vinden in onze plannen?
- We zijn benieuwd naar jullie mening

buiten reikwijdte

- 4.Solitaire oversteek fiets en voetganger De Vos van Steenwijklaan
Aanbrengen van middengeleider en plateau op 50 km-weg tussen twee woonwijken in Hoogeveen
- 5.Versmallingen op het Hollandscheveldse Opgaande
Aanbrengen van versmallingen op langgerekte 50 km-weg
- 6.Snelheidsremmende maatregelen bedoeld voor participatie met burgers ter bevordering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in hun woonomgeving
- 7.Aanpassingen/verbeteringen aan de bermen in het buitengebied, zowel langs 60 km-wegen als langs fietspaden
- 8.Gesloten verharding op vrijliggende fietspaden i.p.v. tegelverharding, eventueel verbreden en saneren verticale stoepanden
- 9.Verbeteren oversteekbaarheid hoofdwegen voor fietsers en voetgangers d.m.v. middengeleiders en eventueel verhoogde plateaus
- 10.Vrijliggend fietspad tussen Noordscheschut en Tiendeveen
- 11.Vrijliggend fietspad tussen Hollandscheveld en Nieuwlande
- 12.Vrijliggend fietspad langs Echtenseweg tussen Nijstad en Ten Arlo
- 13.Vrijliggend fietspad langs Trekatenweg
- 14.Aanleg van rotondes op de aansluitingen op- en afritten A28 Fluitenberg

De Wolden

Verkeersveiligheid	<p>Actie 2.1: Het huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde te waarborgen zetten we voort. Bij ongevalconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar. Dit laatste doen we als eerste bij de</p> <ul style="list-style-type: none">o Kruising Steenbergeresweg – Steenbergerweg in Zuidwolde (n.a.v. de motie)o Hoofdstraat noord en zuid in Zuidwoldeo Brgm. Tonckenstraat Zuidwolde/Dijkhuizen Ruinerwold/Westerstraat Ruinen <p>Actie 2.2: Maximumsnelheid buiten de bebouwde kom: 80 waar het kan 60 waar het moet. Op de onderstaande wegen passen we de maximumsnelheid aan van 80 km/h naar 60 km/h en nemen we aanvullende maatregelen waar nodig.</p> <ul style="list-style-type: none">o Wolddijk tussen Ruinerwold en Oosteinde + maatregelen op Wolddijk nabij Drentse Koeo Veeningen tussen Veeningen en Zuidwolde <p>Actie 2.3: De huidige werkwijze om het verkeersgedrag te beïnvloeden via voorlichting, educatie en handhaving zetten we voort en via de mediakanalen van de gemeente vragen we enkele keren per jaar aandacht voor verkeersveiligheid.</p> <p>Actie 2.4: Uitvoering van onderstaande maatregelen.</p> <ul style="list-style-type: none">o Bij uitvoering maatregelen rekening houden met mensen met visuele (of andere) beperking.o De verkeersveiligheid verbeteren rondom voorzieningen voor kwetsbare doelgroepen Voorzieningen zoals zorgcentra en verpleeg- en verzorgingshuizeno aanleg voetpaden binnen de bebouwde komo Kruispunt Hoofdstraat – Oosterweg – De Vennen in Zuidwolde.o Parkeerproblemen begraafplaats Blijdenstein. <p>bermmaatregelen (2020 44400 + 2021 41000)</p>
Duurzaamheid	<p>Actie 3.1: Het stimuleren van gebruik elektrische voertuigen door dekkende laadinfrastructuur afgestemd op aanvraag inwoners</p> <p>Actie 3.2: Het aandeel fiets verhogen door optimalisatie van fietsnetwerk en uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en provincie.</p>
Fietsnetwerk	<p>Actie 4.1: Samen met provincie Drenthe en gemeenten Hoogeveen en Meppel een snelfietsroute uitwerken tussen Meppel en Hoogeveen om de kernen van De Wolden daarmee te verbinden.</p> <p>Actie 4.2: Actualiseren van het fietsplan met een jaarlijks budget, zodat een vervolg wordt gegeven aan het optimaliseren van het fietsnetwerk ter stimulering van het fietsgebruik.</p> <p>Actie 4.3: Onderdeel fietsplan is ook verbeteren van bestaande fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen (breedte, onderhoud, oversteekvoorzieningen en verlichting fietspaden.</p>
Openbaar en publiek vervoer	<p>Actie 5.1: Lobbyen om de frequentie en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op peil te houden met specifiek aandacht voor buslijn 39 Koekange – Meppel.</p> <p>Actie 5.2: Samenwerking verschillende vormen openbaar en publiek vervoer in De Wolden verbeteren</p>
Bereikbaarheid:	<p>Actie 6.1: Monitoren van de doorstroming op de hoofdaders en effect van de vrachtwagenheffing</p> <p>Actie 6.2: Zware voertuigen buiten de 30 km-zones laten rijden (Westerstraat Ruinen/Kerkweg Ruinerwold)</p>

Meppel

- Herinrichting Dorpsstraat Nijeveen (betreft zowel 30/50/60 km) (snelheid)
- Verbetering fietsoversteek Eekhorstweg en verleggen fietspad.
- Fietsstallingsvoorziening binnenstad
- Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming rondom scholen
- Herinrichting Rogat (betreft 30 km) (snelheid en sluiptverkeer)
- Verbeteren van fietsroutes en waar mogelijk en nodig scheiden van auto en fiets
- Verbeteren VOP Oosteinde-Bekinkbaan (o.a. aanbrengen portaalborden)

Realiseren vaste voorzieningen voor Reclame-uitingen, campagnes, ed. als alternatief voor zichtbelemmerende driehoeksborden

Verbeteren fietsoversteek Industrieweg t.h.v. Hesselingen en verbinding naar sportvelden

Snelheidsremmende maatregel t.h.v. speeltuin kruispunt Doctor van den Bergstraat-De Wilgen

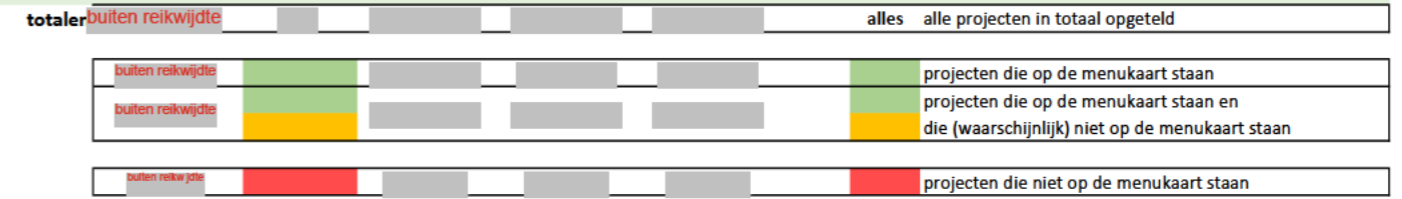
Aanbrengen geleiderail op N371

Verbeteren parkeerverwijssysteem om zoekverkeer te voorkomen

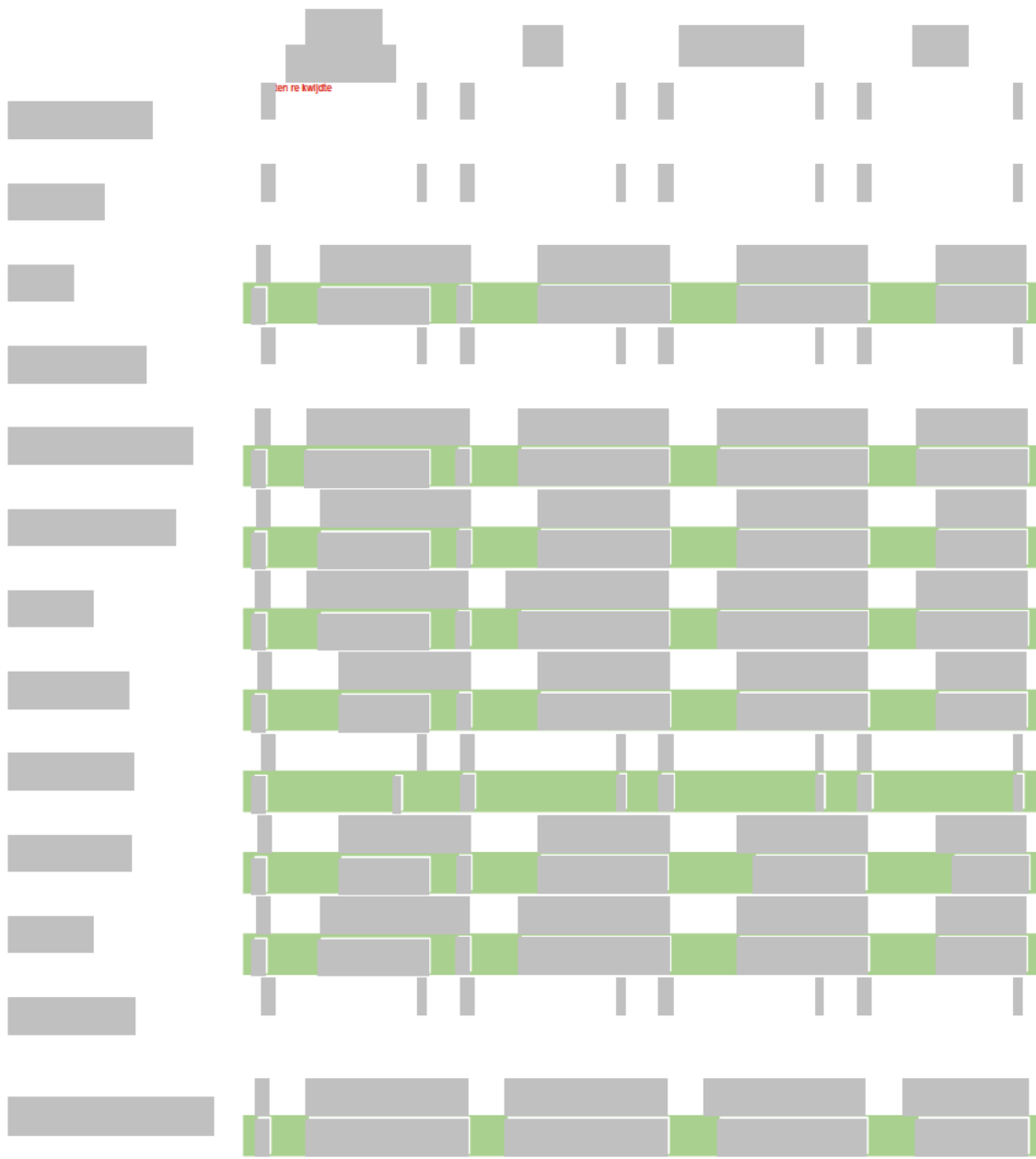
Looproutes van parkeerterreinen naar binnenstad langs meest logische en verkeersveilige routes aanduiden/bewegwijzeren

buiten reikwijdte

Westerveld



buiten reikwijdte



Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: PS-brief BDU + bijlage
Datum: dinsdag 2 februari 2021 13:22:10
Bijlagen: [5-5.4-2021000183 PS BDU Verkeer en Vervoer 2021 Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur.pdf](#)
[5-5.4-2021000183 PS Bijlage 1 Bestedingsvoorstel projecten infrastructuur BDU 2021.pdf](#)

Dag [REDACTED]

GS hebben conform besloten over bijgevoegde brief.

Hartelijke groet,

[REDACTED]

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Afspraakverzoek gemeente Assen over doorfietsroute Assen - Beilen
Datum: dinsdag 26 september 2023 17:06:48
Bijlagen: [image003.png](#)
[image005.png](#)
[image019.png](#)
[image021.png](#)
[image022.png](#)
[image023.png](#)
[image024.png](#)
[image025.png](#)
[image026.png](#)
[image027.png](#)
[image028.png](#)
[image029.png](#)
[image030.png](#)
[image031.png](#)
[image032.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.jpg](#)

Dag [redacted]

We hebben destijds benoemd dat we het zuidelijke deel van de Beilerstraat gaan herinrichten, tussen de Europaweg-Zuid en Sparrenlaan. Omdat we zitten met bepaalde deadlines (o.a. financiering, riolering) moeten we vaart maken met dit project. In dat licht moeten we dus ook bekijken waar we rekening mee moeten/kunnen houden bij deze herinrichting. We willen namelijk zoveel mogelijk de herinrichting aan laten sluiten bij het kwaliteitsniveau en ambitieniveau van de Doorfietsroute. Het kan daarnaast kansen bieden voor een dubbel tracé-uitvoering van de Doorfietsroute.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]



Gemeente Assen	Postadres	Afleveradres	Telefoon	E-mail
Noordersingel 33, 9401 JW Assen	Postbus 30018, 9400 RA Assen	Javastraat 13, 9401 KZ Assen	14 0592	info@assen.nl

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 september 2023 16:58

Aan: [redacted]
CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Afspraakverzoek gemeente Assen over doorfietsroute Assen - Beilen

Dag [redacted]

Vier weken geleden hebben we een verkennend overleg gehad met jou en [redacted] over deze doorfietsroute. Conclusie was dat zowel Assen als Midden Drenthe kansen zien in een doorfietsroute tussen Assen en Beilen en dat we een bureau zouden gaan vragen om de potentie van deze route en mogelijke varianten te verkennen. De provincie zou een voorzet doen voor een uitvraag, waarbij was aangegeven dat vanwege volle agenda's dit wel even zou duren. Dat was toen geen probleem.

Wat mij betreft wordt een onderzoek naar de route nog steeds samen met Midden Drenthe opgepakt en uitgevoerd. Dat kost wel even tijd, maar dan is er wel een gezamenlijk document dat als uitgangspunt en onderbouwing dient voor een verdere uitwerking van een doorfietsroute tussen Beilen en Assen. In onderstaande mail lees ik echter dat jullie nu sneller willen doorpakken. Hoe moet ik deze uitnodiging plaatsen t.o.v. het gesprek hebben gevoerd?



+31 592 [redacted]
[redacted]

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
[+31 592 365555 | post@drenthe.nl](mailto:post@drenthe.nl)
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op     

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 september 2023 16:15
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Afspraakverzoek gemeente Assen over doorfietsroute Assen - Beilen

Sommige personen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van [redacted] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Hallo,

Op verzoek van [redacted] zal ik proberen een afspraak in te plannen over de doorfietsroute Assen – Beilen.

Ik zal een aantal voorstellen doen waarop het vanuit de gemeente Assen zou kunnen op de korte termijn.

Mocht hier geen geschikte datum uit komen, zal ik een datumprikker versturen.

Een aantal voorstellen:

- 4 oktober, 11 -12 uur
- 10 oktober 13 – 14 uur
- 10 oktober 14 – 15 uur
- 11 oktober 9 – 10 uur
- 11 oktober 10 – 11 uur
- 11 oktober 11 – 12 uur
- 12 oktober 9 – 10 uur
- 12 oktober 13 – 14 uur

De agendapunten vanuit de gemeente Assen zullen zijn:

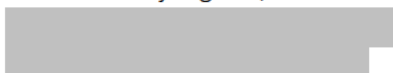
Uitgangspunten Doorfietsroute

- Wat is het plangebied van de Doorfietsroute Assen – Beilen? Loopt dit tot de komgrens, of de Europaweg-Zuid of tot aan het centrum of NS-station
- Kan de gemeente Assen zelfstandig beslissen over de inrichting van het wegvak Beilerstraat, tussen Europaweg en Sparrenlaan (of tot aan centrum)?
- Welke uitgangspunten gelden er voor de Doorfietsroute qua gebruik en inrichting? (Moet het een vrijliggend fietspad zijn van 4,0 m breed of is fietsen op de rijbaan toegestaan, bij een fietsstraat of met fietsstroken?)
- Wat is het ambitieniveau, zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om de kruising Europaweg-Beilerstraat te herinrichten? Of sluiten we aan op bestaande structuren
- Is het de bedoeling dat de Doorfietsroute naar het centrum of naar het NS-station gaat? Is er de ambitie om langs Europaweg-Zuid een nieuw fietspad aan te leggen? Of maken we gebruik van de bestaande routes
- Wat zijn de financiële middelen voor de Doorfietsroute? Voor welk traject is welk budget

beschikbaar? Welk deel betaalt gemeente Assen en welk deel Provincie?

Ik hoor graag jullie reactie.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Assen

Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres

Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres

Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon

14 0592

E-mail

info@assen.nl



Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: BDU project Beilerstraat
Datum: vrijdag 13 augustus 2021 12:11:00
Bijlagen: [image001.png](#)
[image010.png](#)
[image012.png](#)
[image014.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.jpg](#)

Hoi [REDACTED],

Je kunt het in ieder geval met mij bespreken. Ik zal vragen of [REDACTED] ook kan aanschuiven. Dan kunnen we op z'n vroegst vanaf 1 september.

Op dit moment is [REDACTED] bezig met de afronding van het rapport over het fietsnetwerk Drenthe, waarin we een extra hoofdstuk hebben toegevoegd over de investeringen voor de komende jaren. De fietsroute Assen – Beilen wordt daarin ook nadrukkelijk genoemd. De gemeente Midden Drenthe heeft ook wensen t.a.v. deze fietsroute. In ieder geval binnen Beilen, maar ook t.a.v. het opwaarderen tot een volwaardige doorfietsroute. Ik kan me voorstellen dat we daarom een keer met alle drie de overheden (Assen, Midden Drenthe en provincie) rond de tafel gaan zitten. Om met elkaar te spreken over afstemming en regie.

Groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 30 juli 2021 09:39
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: BDU project Beilerstraat

Hoi [REDACTED]

Wij gaan dit najaar het project Verbetering fietsroute parallelweg Beilerstraat weer oppakken. Dat is bij ons door werkdruk tijdelijk stil gelegd.

Omdat we ook in de toekomst de Doorfietsroute Hoogeveen – Beilen – Hooghalen – Assen willen uitwerken, zijn we aan het bekijken in hoeverre de fietsroute Beilerstraat daarvoor ook alvast geschikt gemaakt kan worden.

We zien daarbij dat buiten de bebouwde kom de fietsroute mogelijk aan de westzijde van de Graswijk blijft liggen. Overigens zou deze ook naar de oostzijde verlegd kunnen gaan worden. Nabij de kruising van de Europaweg zouden we met het project BDU Verbetering Fietsroute parallelweg Beilerstraat, de fietsroute aan de oostzijde houden. Ten noorden van de Sparrenlaan zou de Doorfietsroute dan wel eens als een fietsstraat optie uitgewerkt kunnen gaan worden op de rijbaan.

Onze vraag daarbij is, of het een serieuze variant kan zijn, om vanaf de Europaweg-Zuid, de doorfietsroute op de hoofdrijbaan Beilerstraat te realiseren, en dan in de vorm van een fietsstraat. Met 30 km/uur en snelheids- en verkeersremmende maatregelen. Deze variant zou dan afwijken van het concept om de parallelweg als een fietspad of fietsstraat in te richten. Graag willen we met jullie hierover in gesprek, of dit een reële optie is om verder te verkennen. Als dat zo is, dan willen we die variant alvast bij de voorbereidingen en de participatie van het project Verbetering fietsroute parallelweg Beilerstraat bespreken. Daarvoor willen we wel eerst graag van jullie weten, hoe je hierover denkt.

Kun je aangeven met wie van de Provincie je dit met ons zou willen bespreken? En wanneer jullie daar tijd voor hebben?

Met vriendelijke groet,



Gemeente Assen

Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres

Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres

Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon

14 0592

E-mail

info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate
Datum: maandag 30 oktober 2023 14:47:30
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image013.png](#)
[image015.png](#)
[image017.png](#)
[image019.png](#)
[image020.png](#)
[image012.png](#)
[image014.png](#)
[image016.png](#)
[image018.png](#)
[image021.png](#)
[image025.jpg](#)
[image026.png](#)

Dag [redacted]

Je aanvulling is juist, het gaat om ...599. We gaan deze in 2023 verantwoorden, er komen geen kosten meer bij.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen Postadres Afleveradres Telefoon E-mail
Noordersingel 33, Postbus 30018, Javastraat 13, 14 0592 info@assen.nl
9401 JW Assen 9400 RA Assen 9401 KZ Assen

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 11:16
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate

Goedemorgen [redacted]

Ik ben vandaag begonnen met de afhandelen van de BDU status updates.

Je schrijft *De verkeersveiligheidsmaatregelen voor het SPV1 hebben we afgerond en verantwoord via de Sisa.*

Dat gaat toch over 202002599-00940792? Voor dit jaar staat hij op nog niet vaststellen, dat klopt toch? Dan ga ik ervanuit dat hij wordt afgerond in 2024 met de sisa van 2023.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op 

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 17 oktober 2023 12:35
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate

Dag [redacted]

Voor de Fietsstraat parallelweg Beilerstraat hebben we uitstel aangevraagd. Bijgevoegde brief is naar [redacted] verstuurd. We hebben 11 oktober een overleg met [redacted] gehad. We hebben het project Beilerstraat recentelijk opnieuw opgestart. We verwachten in 2024 een uitwerkingsvoorstel met stakeholders, waaronder de Provincie, te kunnen bespreken. En de bestekvoorbereiding af te ronden. Realisatie wordt verwacht in 2025. We zijn nog aan het verkennen of we de SPV1 subsidie ook nog kunnen vasthouden voor de jaren 2024 en 2025.

De verkeersveiligheidsmaatregelen voor het SPV1 hebben we afgerond en verantwoord via de Sisa. Voor 2023 zijn er geen wijzigingen geweest en zullen we ook de Sisa-verantwoording doen. We willen aan het Rijk nog vragen, of de SPV1-subsidie voor de Beilerstraat ook verlengd kan worden. Voor de overige componenten zijn er geen wijzigingen tov de Sisa.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen Postadres Afleveradres Telefoon E-mail
Noordersingel 33, Postbus 30018, Javastraat 13, 14 0592 info@assen.nl
9401 JW Assen 9400 RA Assen 9401 KZ Assen

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 9 oktober 2023 16:31
Aan: [redacted]
Onderwerp: BDU Statusupdate

Goedemiddag [redacted]

De gemeente Assen heeft een aantal BDU subsidies voor verkeersmaatregelen toegezegd gekregen.

We zouden graag willen weten wat de status is van de verschillende projecten (zie hieronder), met een verwacht moment van afronden, graag per project kort de reden van vertraging. Alle projecten die voor 2023 aangevraagd zijn, hadden in principe al vastgesteld moeten worden, of daar had uitstel voor aangevraagd moeten worden.

Met die informatie kunnen wij formeel uitstel verlenen (wat een eis is van de accountant), zien jullie kans om voor 24 oktober 2023 te reageren?

Vriendelijke groet,

[redacted]



Thema Inkoop & Subsidie | Postbus 122, 9400 AC | Assen

Bezoekadres Provinciehuis: Westerbrink 1 te Assen

[redacted]

buiten reikwijdte				
79437	Fietsstraat parallelweg Beilerstraat	Assen	202002594	-
buiten reikwijdte				

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Thema Inkoop & Subsidies

[redacted]



+31 592 [redacted]

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Disclaimer:
Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate
Datum: maandag 30 oktober 2023 14:47:30
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)
[image013.png](#)
[image014.png](#)
[image015.png](#)
[image016.png](#)
[image017.png](#)
[image018.png](#)
[image019.png](#)
[image020.png](#)
[image021.png](#)
[image022.png](#)
[image023.png](#)
[image024.png](#)

Dag [redacted]

Je aanvulling is juist, het gaat om ...599. We gaan deze in 2023 verantwoorden, er komen geen kosten meer bij.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen Postadres Afielersdres Telefoon E-mail
Noordersingel 33, Postbus 30018, Javestraat 13, 14 0592 info@assen.nl
9401 JW Assen 9400 RA Assen 9401 KZ Assen

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 11:16
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate

Goedemorgen [redacted]

Ik ben vandaag begonnen met de afhandelen van de BDU status updates.

Je schrijft: *De verkeersveiligheidsmaatregelen voor het SPV1 hebben we afgerond en verantwoord via de Sisa.*

Dat gaat toch over 202002599-00940792? Voor dit jaar staat hij op nog niet vaststellen, dat klopt toch? Dan ga ik ervanuit dat hij wordt afgerond in 2024 met de sisa van 2023.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Thema Inkoop & Subsidies
[redacted]

+31 592 [redacted] Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op 

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvingt, waarschuw dan de afzender.

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 17 oktober 2023 12:35
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: BDU Statusupdate

Dag [redacted]

Voor de Fietsstraat parallelweg Bellerstraat hebben we uitstel aangevraagd. Bijgevoegde brief is naar [redacted] verstuurd. We hebben 11 oktober een overleg met [redacted] gehad. We hebben het project Bellerstraat recentelijk opnieuw opgestart. We verwachten in 2024 een uitwerkingsvoorstel met stakeholders, waaronder de Provincie, te kunnen bespreken. En de bestekvoorbereiding af te ronden. Realisatie wordt verwacht in 2025. We zijn nog aan het verkennen of we de SPV1 subsidie ook nog kunnen vasthouden voor de jaren 2024 en 2025.

De verkeersveiligheidsmaatregelen voor het SPV1 hebben we afgerond en verantwoord via de Sisa. Voor 2023 zijn er geen wijzigingen geweest en zullen we ook de Sisa-verantwoording doen. We willen aan het Rijk nog vragen, of de SPV1-subsidie voor de Bellerstraat ook verlengd kan worden. Voor de overige componenten zijn er geen wijzigingen tov de Sisa.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen Postadres Afielersdres Telefoon E-mail
Noordersingel 33, Postbus 30018, Javestraat 13, 14 0592 info@assen.nl
9401 JW Assen 9400 RA Assen 9401 KZ Assen

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 9 oktober 2023 16:31
Aan: [redacted]
Onderwerp: BDU Statusupdate

Goedemiddag [redacted]

De gemeente Assen heeft een aantal BDU subsidies voor verkeersmaatregelen toegezegd gekregen.

We zouden graag willen weten wat de status is van de verschillende projecten (zie hieronder), met een verwacht moment van afronden, graag per project kort de reden van vertraging. Alle projecten die voor 2023 aangevraagd zijn, hadden in principe al vastgesteld moeten worden, of daar had uitstel voor aangevraagd moeten worden.

Met die informatie kunnen wij formeel uitstel verlenen (wat een eis is van de accountant), zien jullie kans om voor 24 oktober 2023 te reageren?

Vriendelijke groet,

[redacted]



Thema Inkoop & Subsidie | Postbus 122, 9400 AC | Assen

Bezoekadres Provinciehuis: Westerbrink 1 te Assen

[redacted]

Buiten rekwijsie				
79437	Fietsstraat parallelweg Bellerstraat	Assen	202002594	-
Buiten rekwijsie				

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Thema Inkoop & Subsidies

[redacted]



+31 592

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op     

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Disclaimer:
Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Kostenraming Beilerstraat
Datum: donderdag 11 juli 2024 11:21:31
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)

Hoi [redacted]

Is exclusief BTW inderdaad.

Met vriendelijke groet,

Ir. [redacted]



Postbus 12, 7683 ZG Den Ham | [redacted] | [redacted] | www.roelofsgroep.nl
Bezoekadres: Kroezenhoek 8 7683 PM Den Ham

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 11 juli 2024 11:08
Aan: [redacted].nl>
Onderwerp: RE: Kostenraming Beilerstraat

[redacted], even een checkvraag. Is de kostenraming inclusief of exclusief BTW? Ik verwacht het laatste.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
thema Verkeer en Vervoer
[redacted]



+31 592 [redacted]
[redacted]

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 10 juli 2024 11:42
Aan: [redacted]

Onderwerp: FW: Kostenraming Beilerstraat

He [redacted]

Van [redacted] heb ik ook de raming ontvangen van de Beilerstraat.

Voor de volledigheid krijg je die prijs ook nog even van mij, omdat dat deelgebied nog leeg was in je bestand.

Raming sluit op net ietsje boven de **5.1.2b**. Met 15% stijging van materiaalkosten wordt het voor dat deelgebied dan **5.1.2b**

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Postbus 12, 7683 ZG Den Ham [redacted]

| www.roelofsgroep.nl

Bezoekadres: Kroezenhoek 8 7683 PM Den Ham

Van: [redacted]

Verzonden: woensdag 10 juli 2024 11:21

Aan: [redacted]

Onderwerp: Fwd: Kostenraming Beilerstraat

Dag Niek,

Zie bijlage. Verwachting is een overschrijding van circa 10% tot 15% ivm gestegen materiaalprijzen.

Vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: Wednesday, July 10, 2024 11:13:15 AM

Aan: [redacted]

Onderwerp: RE: Kostenraming Beilerstraat

Hallo [redacted]

Hierbij een raming van de Beilerstraat. Wat het werkelijk gaat worden kan ik nu nog niet zeggen.

Groet, [redacted]

[redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 9 juli 2024 10:26

Aan: [redacted]

Onderwerp: FW: Kostenraming Beilerstraat

Dag [REDACTED]

Voor de subsidieaanvraag bij het Rijk voor de Doorfietsroute Assen – Beilen hebben we Roelofs opdracht gegeven hier de routes voor in kaart te brengen en op hoofdlijnen op kosten te zetten. Kan jij een vereenvoudigde raming aanleveren voor project Beilerstraat? Het is niet waarschijnlijk dat we hier extra geld voor kunnen binnenslepen, maar niet geschoten....

Alvast bedankt!

Vriendelijke groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 9 juli 2024 10:24

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Kostenraming Beilerstraat

Hoi [REDACTED]

We zijn bezig met de laatste puntjes voor de kostenraming van de doorfietsroute Assen-Beilen. Het zou mooi zijn als we het onderdeel Beilerstraat ook kunnen toevoegen aan de kostenraming voor de compleetheid, maar dat is (voor de subsidie-aanvraag) niet noodzakelijk. Zou jij intern nog kunnen kijken of je daaraan kan komen en (eventueel vereenvoudigd) kunt delen?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Postbus 12, 7683 ZG Den Ham | [REDACTED] | www.roelofsgroep.nl

Bezoekadres: Kroezenhoek 8 7683 PM Den Ham

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie
Datum: dinsdag 1 december 2020 09:20:58
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.jpg](#)
[image005.png](#)
[SPV_subsidie_aanvraag_gemeente Assen+honorerings.pdf](#)
[31165472 Beschikking Gemeente Assen.pdf](#)

Ho [redacted]
Bijgevoegd onze SPV-beschikking. Alles SPV-aanvragen zijn gehonoreerd, behalve de rotonde Nobellaan en een kort fietspad bij Diepstroeten. In jullie overzicht heb ik de SPV-bijdrage toegevoegd (niet de kosten, maar de bijdrage).
Groet, [redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 1 december 2020 8:13
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie

Hoi [redacted]
Je kunt de beschikking ook naar ons mailen. Nog mooier zou zijn als je in onderstaande lijst kunt aangeven wat de consequenties zijn voor de BDU aanvragen die jullie hebben ingediend. Dus hoeveel het Rijk bijdraagt aan ieder afzonderlijk project. En het allermooiste zou zijn als dat vandaag of morgen lukt ☺. Dan kan ik wellicht maandag al met Cees Bijl overleggen welke bedragen de provincie daar naast legt.
Groeten,
[redacted]

[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
Assen	Fietsstraat parallelweg Beilerstraat	[redacted]	[redacted]	resliseren van een vlotte en veilige fietsverbinding op de zuidelijke invalsroute Beilerstraat, voor SPV als fietspad aangevraagd, fietsstraat wordt niet gehonoreerd
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 30 november 2020 19:58
Aan: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: Re: SPV-subsidie
We hebben vandaag de beschikking ontvangen. Hoe willen jullie die van ons hebben?
Groet [redacted]

Van: [redacted]
Verstuurd: maandag 30 november 2020 09:37
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie

Hoi [redacted],
Ik heb niets gehoord van een uitstel. Dus ik verwacht idd vandaag een bericht!
Met vriendelijke groet,

[redacted]
handtekening SrNv!

[redacted]

www.veiligbereikbaarthe.nl

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 30 november 2020 9:16

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: SPV-subsidie

Hoi,

Volgens mij moet SPV vandaag met de beschikking komen van de subsidiebijdragen. Hebben jullie nog actueel nieuws hierover gehoord? Of is er nog weer uitstel van de beschikking?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Gemeente Assen	Postadres	Afleveradres	Telefoon	E-mail
Noordersingel 33, 9401 JW Assen	Postbus 30018, 9400 RA Assen	Javastraat 13, 9401 KZ Assen	14 0592	info@assen.nl

[REDACTED]

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie
Datum: dinsdag 1 december 2020 09:27:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.jpg](#)
[image005.png](#)

Ho [redacted],
Mooi dat het jullie lukt om de bedragen aan afzonderlijke projecten toe te delen, bij andere gemeenten lijkt dat dat een stuk lastiger. Mijn streven om dit jaar nog duidelijkheid te krijgen over het geheel (SPV + BDU) lijkt in die zin toch wat optimistisch.
Groeten,
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 1 december 2020 9:21

Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie

Hoi [redacted],
Bijgevoegd onze SPV-beschikking. Alles SPV-aanvragen zijn gehonoreerd, behalve de rotonde Nobellaan en een kort fietspad bij Diepstroeten. In jullie overzicht heb ik de SPV-bijdrage toegevoegd (niet de kosten, maar de bijdrage).
Groet, [redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 1 december 2020 8:13

Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie

Hoi [redacted],
Je kunt de beschikking ook naar ons mailen. Nog mooier zou zijn als je in onderstaande lijst kunt aangeven wat de consequenties zijn voor de BDU aanvragen die jullie hebben ingediend. Dus hoeveel het Rijk bijdraagt aan ieder afzonderlijk project. En het allermooiste zou zijn als dat vandaag of morgen lukt ☺. Dan kan ik wellicht maandag al met Cees Bijl overleggen welke bedragen de provincie daar naast legt.
Groeten,
[redacted]

[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
Assen	Fietsstraat parallelweg Beilerstraat	[redacted]	[redacted]	resliseren van een vlotte en veilige fietsverbinding op de zuidelijke invalsroute Beilerstraat, voor SPV als fietspad aangevraagd, fietsstraat wordt niet gehonoreerd
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	buiten reikwijdte	[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 30 november 2020 19:58

Aan: [redacted]
Onderwerp: Re: SPV-subsidie

We hebben vandaag de beschikking ontvangen. Hoe willen jullie die van ons hebben?
Groet [redacted]

Van: [redacted]
Verstuurd: maandag 30 november 2020 09:37

Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: SPV-subsidie

Hoi [redacted]
Ik heb niets gehoord van een uitstel. Dus ik verwacht idd vandaag een bericht!
Met vriendelijke groet,

handtekening SrNv!



www.veiligbereikbaarthe.nl

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 30 november 2020 9:16

Aan: [redacted]

Onderwerp: SPV-subsidie

Hoi,

Volgens mij moet SPV vandaag met de beschikking komen van de subsidiebijdragen. Hebben jullie nog actueel nieuws hierover gehoord? Of is er nog weer uitstel van de beschikking?

Met vriendelijke groet,



Gemeente Assen

Postadres

Afleveradres

Telefoon

E-mail

Noordersingel
33,

Postbus 30018,
9400 RA Assen

Javastraat 13,
9401 KZ Assen

14 0592

info@assen.nl

9401 JW Assen



Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Uitstel / status BDU
Datum: maandag 28 februari 2022 14:54:09
Bijlagen: [image001.png](#)
[image004.png](#)
[image007.png](#)
[image012.png](#)
[image002.png](#)
[image006.png](#)
[image008.jpg](#)
[image009.png](#)
[image011.png](#)
[image013.jpg](#)
[image014.png](#)

Dank je [redacted], daar reddden we ons mee. Had je die al wel in november verstuurd? Want dan wil ik intern nazoeken, waar deze is gebleven

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 28 februari 2022 14:51
Aan: [redacted]
CC: [redacted] @ [redacted]

Onderwerp: RE: Uitstel / status BDU
Goedemiddag,
Hierbij de bevestiging van uitstel, is dit voldoende?

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 28 februari 2022 14:34
Aan: [redacted]
CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Uitstel / status BDU
Dag [redacted] en [redacted],
Volgens mij hebben we geen bevestiging ontvangen van het uitstel van de BDU-subsidies. Kunnen we van jullie nog een reactie ontvangen? We hebben het nodig voor de Sisa-verantwoording.
Met vriendelijke groet,

Gemeente Assen Postadres Afleveradres Telefoon E-mail
Noordersingel 33, Postbus 30018, Javastraat 13, 14 0592 info@assen.nl
9401 JW Assen 9400 RA Assen 9401 KZ Assen

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 12 november 2021 13:53
Aan: [redacted]

Onderwerp: RE: Uitstel / status BDU
Goedemiddag [redacted]
Bedankt voor je reactie, ik ga er mee aan de slag, jullie kunnen binnenkort de brief tegemoet zien.
Vriendelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 11 november 2021 16:37
Aan: [redacted]
CC: [redacted]; [redacted]

Onderwerp: FW: Uitstel / status BDU
Dag [redacted]
Bijgevoegd ons overzicht over de BDU-projecten gemeente Assen

Projectomschrijving	Zaaknummer	Status / reden uitstel
buiten reikwijdte	buiten re kwijjtte	buiten reikwijdte
buiten reikwijdte	buiten re kw jotte	buit buiten reikwijdte
		buiten reikwijdte
Fietsstraat parallelweg Beilerstraat	202002594	Uitstel naar 2022. Voorbereiding is vanwege participatie en Corona niet mogelijk geweest
buiten reikwijdte	buiten re kwijjtte	buiten reikwijdte
buiten reikwijdte	buiten re kwijjtte	buiten reikwijdte
buiten reikwijdte	buiten re kwijjtte	buiten reikwijdte

Van: [redacted] <[redacted]>
Verzonden: woensdag 20 oktober 2021 09:38
Aan: [redacted]
Onderwerp: uitstel vragen projecten BDU 2021

Dag [redacted]

Voor een aantal projecten waarvoor we BDU-subsidie hebben ontvangen voor het jaar 2021, willen we uitzel vragen. Het gaat om de volgende projecten:

- Fietsroute Beilerstraat
- **buiten reikwijdte** [redacted]
- **buiten reikwijdte** [redacted]
- **buiten reikwijdte** [redacted]

We zullen dit in een brief aan je versturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen	Postadres	Afleveradres	Telefoon	E-mail
Noordersingel 33, 9401 JW Assen	Postbus 30018, 9400 RA Assen	Javastraat 13, 9401 KZ Assen	14 0592	info@assen.nl

Snelhei

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: uitstel Beilerstraat
Datum: vrijdag 1 maart 2024 09:25:33
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)

Beste [redacted],

Uitstel naar 2025 is ook akkoord. Het project is met ons besproken en wij begrijpen dat de realisatie van het project meer tijd kost.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
thema Verkeer en Vervoer
[redacted]



Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen
+31 592 365555 | post@drenthe.nl
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op     

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 29 februari 2024 17:17
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: FW: uitstel Beilerstraat

Sommige personen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van [redacted] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Beste [redacted],

Onderstaande mail en bijgevoegde brief gaat over het uitstel van 2022 naar 2023. In onze brief van 30 augustus 2023 vragen wij uitstel van de subsidie naar 2024/2025. Bij de SiSa 2023 moet Assen kunnen verantwoorden dat uitstel is verleend naar 2025.

Graag een reactie op het verzoek van uitstel naar 2025.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Gemeente Assen
Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres
Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres
Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon
14 0592

E-mail
info@assen.nl

naar 2025.

Van: [Redacted]
Verzonden: donderdag 29 februari 2024 13:17
Aan: [Redacted]
Onderwerp: Fwd: uitstel Beilerstraat

Zie mail hieronder en bijgevoegde brief.

Vriendelijke groet,

[Redacted]

Van: [Redacted] <[Redacted]>
Verzonden: Thursday, February 29, 2024 12:45:16 PM
Aan: [Redacted] <[Redacted]>
CC: [Redacted] <[Redacted]>
Onderwerp: uitstel Beilerstraat

Hoi [Redacted],

Enige tijd geleden hebben jullie uitstel aangevraagd omtrent de subsidieverlening voor het project Beilerstraat in Assen. Op basis van dat verzoek is bijgevoegde brief naar jullie gestuurd. Het staat er misschien niet expliciet, maar met deze brief hebben we jullie uitstel verleend voor het project Beilerstraat.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

thema Verkeer en Vervoer

[Redacted]

Disclaimer:
Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: uitstel vragen projecten BDU 2021
Datum: maandag 25 oktober 2021 10:05:23
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image005.png](#)
[image007.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)
[image006.jpg](#)
[image008.png](#)

Doe ik

buiten reikwijdte [redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 25 oktober 2021 09:57
Aan: [redacted] <[redacted]>
Onderwerp: FW: uitstel vragen projecten BDU 2021

Hoi [redacted],

Kan jij deze oppakken? Uitstel is wat mij betreft prima

Groeten,
[redacted]

Van: [redacted] >
Verzonden: woensdag 20 oktober 2021 09:38
Aan: [redacted] >
Onderwerp: uitstel vragen projecten BDU 2021

Dag [redacted],

Voor een aantal projecten waarvoor we BDU-subsidie hebben ontvangen voor het jaar 2021, willen we uitstel vragen. Het gaat om de volgende projecten:

- Fietsroute Beilerstraat
 - buiten reikwijdte [redacted]
 - buiten reikwijdte [redacted]
 - buiten reikwijdte [redacted]
- [redacted]

We zullen dit in een brief aan je versturen.

Met vriendelijke groet,
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Gemeente Assen
Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres
Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres
Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon
14 0592

E-mail
info@assen.nl

Snelhei

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: reactie op verzoek om uitstel BDU niet ontvangen.
Datum: dinsdag 14 november 2023 09:50:38
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[BDU beschikking Beilerstraat uitstel.pdf](#)

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Goedemorgen [redacted]

Op 30 augustus ontving je bijgaande brief van mij.


Kort daarvoor hadden wij hier telefonisch overleg over gehad.

Voor zover ik weet heb ik nog geen reactie ontvangen op deze brief. Kan dat kloppen?

Of is de brief hier in huis tussen wal en schip geraakt?

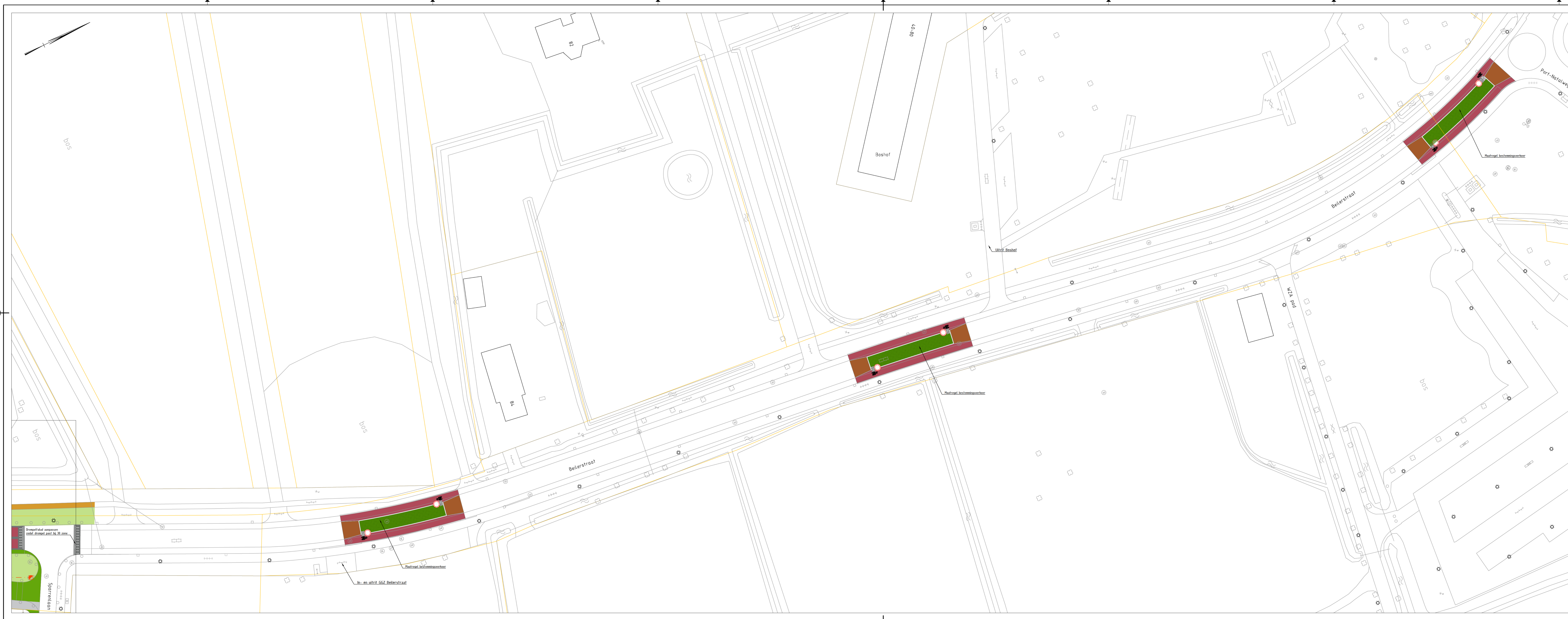
Met vriendelijke groeten,

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]



Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

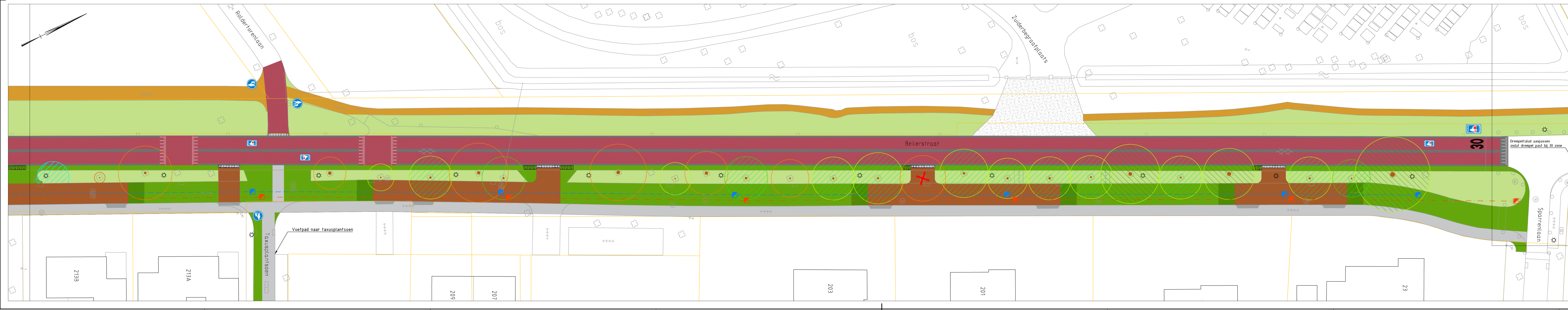
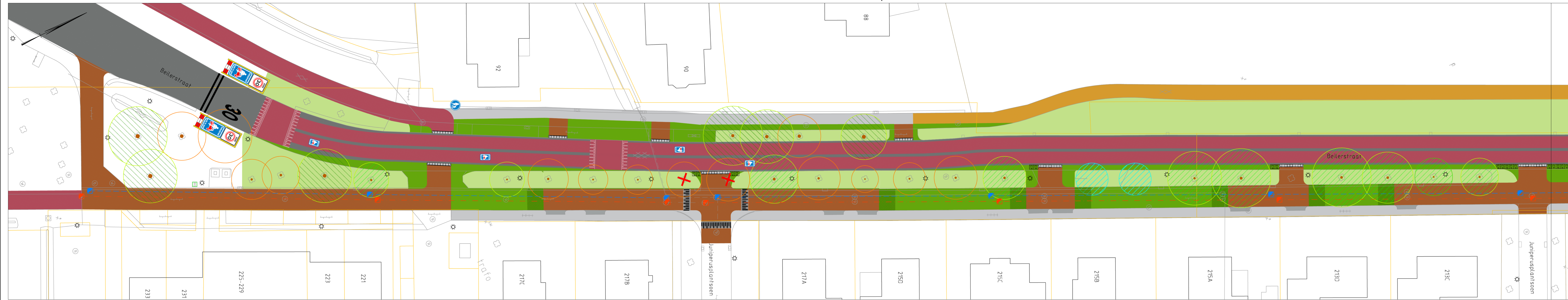


LEGENDA

- Ondergrond, grenzen en hoogtes**
- Ondergrond op basis van de beheerkaart
 - Kadastrale grenzen
 - Bebouwing
 - Nieuw hemelwaterriool met put
 - Nieuw vuilwaterriool met put
- Ondergrond, grenzen en hoogtes**
- Bestaand groen
 - Nieuw groen (voormalige verharding)
 - Greene verharding, grasbeten
 - Asfalt, kleur zwart
 - Asfalt, kleur rood
 - Straatbaksteen, inritten en ribaan
 - Trottoir
 - Recreatief voetpad in het bos
- Bomen**
- Vitaliteit**
- Diameter cirkel = werkelijke kroonprojectie
- Goed
 - Redelijk
 - Matig
 - Slecht
 - Te kappen boom
- Gemeenlijk monumentaal/Gemeenlijk waardevol**
- Gemeenlijk monumentaal
 - Gemeenlijk waardevol
 - Mogelijke locatie nieuwe boom (p.v. vervallen licit)
 - Stam van de boom

aan				
do				
vo				

Ontwerp door	Gecontroleerd door	Goedgekeurd door	Documentstatus
VO			Concept
Blad	Aantal	Schaal	Formaat
2	2	1:200	A12
Datum uitgeg.	18-04-2024		
Project	Beilerstraat		
Onderdeel	Situatietekening Sparrenlaan - Port-Natalweg		
Projectnr.	7410.288		
Tekeningnr.	-		
Bestelnr.	-		



LEGENDA

Ondergrond, grenzen en hoogtes

- Ondergrond op basis van de beheerkaart
- Kadastrale grenzen
- Bebouwing
- Nieuw hemelwaterriool met put
- Nieuw vuilwaterriool met put

Ondergrond, grenzen en hoogtes

- Bestaand groen
- Nieuw groen (voormalige verharding)
- Greene verharding, grasbeten
- Asfalt, kleur zwart
- Asfalt, kleur rood
- Straatbaksteen, inritten en ribbanen
- Trottoir
- Recreatief voetpad in het bos

Bomen

Vitaliteit

Diameter cirkel = werkelijke kroonprojectie

- Goed
- Redelijk
- Matig
- Slecht
- Te knippen boom

Geneemtelijk monumentaal/ Geneemtelijk waardevol

- Geneemtelijk monumentaal
- Geneemtelijk waardevol
- Mogelijke locatie nieuwe boom (p.v. vervallen licentie)
- Stam van de boom

aan				
op				
vo				

Ontwerp door	Gecontroleerd door	Goedgekeurd door	Documentstatus
VO	1 2 1200	AT2	Concept
Project	Beilerstraat		Projectnr.
Onderdeel	Situatie-tekening Beilerstraat		7410.288
Opdrachtgever	GEMEENTE ASSEN		Tekeningnr.
			Bestnr.

Ingenieursbureau Gemeente Assen

Noordersteeg 11
Postbus 3016
7600 RH Assen
Tel: 0592-346996

buiten reikwijdte

[Redacted]

|

■

■

buiten reikwijdte

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

buiten reikwijdte

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

[Redacted]

[Redacted]

|

■

■

buiten reikwijdte

--	--	--	--	--	--	--

Herinrichting parallelweg Beilerstraat

23 aanleg vrijliggend fietspad	Beilerstraat, tussen Sparrenlaan en Europaweg-Zuid	3.1.7	1	500	1750	€ 87.800
--------------------------------	--	-------	---	-----	------	----------

buiten reikwijdte

--	--	--	--	--	--	--

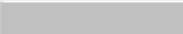
buiten reikwijdte

--	--	--	--	--	--	--

buiten reikwijdte

--	--	--	--	--	--	--

Van: 
Aan: 
Onderwerp: Stakeholders overleg 25 /04 Fietsstraat Beilerstraat
Datum: donderdag 25 april 2024 12:32:13
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.jpg](#)
[image002.png](#)
[image006.jpg](#)
[image007.png](#)
[image008.jpg](#)
[Uitnodiging bewonersavond 6 mei 2024.pdf](#)
[Situatie Beilerstraat.pdf](#)
[Presentatie Beilerstraat.pdf](#)

U ontvangt niet vaak e-mail van  [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Goedemiddag,

Alsnog dank voor het prettige overleg.

Zoals beloofd hierbij de presentatie en het schetsontwerp die we 6 mei a.s. gaan voorleggen aan de buurt.

In de bijlage ook de bewonersbrief. Wees welkom.

Graag ontvang ik uiterlijk donderdag 2 mei jullie reactie.

We zijn benieuwd naar jullie mening. Vragen of aandachtspunten.

Maar positieve en blijde reacties horen we ook graag.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,





Gemeente Assen
Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres
Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres
Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon
14 0592

E-mail
info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.



Aan de bewoner(s) van
«openbareruimtenaam»
«huisnummer»«huisletter»«huisnummertoevoeging»
«postcode» «woonplaatsnaam»

Telefoon 14 0592
Bezoekadres Noordersingel 33
Ons kenmerk 36348-2024
Datum 25 april 2024
Verzenddatum 25-4

Onderwerp **Uitnodiging inloopbijeenkomst plannen Beilerstraat**

Beste bewoner(s),

Dagelijks komt er veel fietsverkeer over de Beilerstraat. Om deze route veiliger en aantrekkelijker te maken, willen we de straat anders inrichten. Deze aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor u als omwonenden. We willen u graag informeren over de plannen en hierover met u in gesprek. We nodigen u daarom uit voor een inloopbijeenkomst op maandagavond 6 mei, van 18.30 tot 20.00 uur in de bezoekersruimte bij Interzorg Nieuwe Graswijk. In deze brief leest u meer over de plannen.

Wat zijn de plannen?

We willen de Beilerstraat, tussen de Europaweg-Zuid en de Sparrenlaan, veiliger en aantrekkelijker inrichten voor fietsers. Daarnaast is de riolering, de nutsleiding en het straatwerk aan vervanging toe. Dit zijn de belangrijkste voorgestelde aanpassingen:

- We willen de Beilerstraat, tussen de Europaweg-Zuid en de Sparrenlaan, inrichten als fietsstraat. Er komen brede rode fietsstroken op de weg, waardoor er meer ruimte voor de fietser ontstaat. De rijbaan voor auto's wordt smaller en het verkeer mag maximaal 30 km/uur rijden.
- Tussen de Sparrenlaan en de Port Natalweg willen we maatregelen nemen om 'doorgaand verkeer' tegen te houden. Daarmee wordt het autoverkeer dat over de Beilerstraat rijdt flink verminderd. Daarmee wordt de fietsroute veiliger en aantrekkelijker. Dit betekent dat het in de toekomst niet meer mogelijk is om vanaf de Europaweg-Zuid via de Beilerstraat naar de Zuidersingel en Dr. Nassaulaan te rijden en andersom.
- De parallelweg naast de Beilerstraat gaan we anders inrichten, met meer ruimte voor groen. De woningen blijven goed bereikbaar met de auto.



Op onze website www.assen.nl/fietsstraat-beilerstraat leest u meer informatie over de plannen en kunt u de eerste ontwerptekening alvast inzien.

Postadres

Postbus 30018, 9400 RA Assen

Stadhuis

Noordersingel 33, 9401 JW Assen

Telefoon

14 0592

Fax

[0592] 366 595

E-mail

info@assen.nl

Website

www.assen.nl

Bank

NL28BNGH0285000497

t.n.v. Gemeente Assen

Wilt u bij een reactie op deze brief het kenmerk en datum vermelden?

Geef uw reactie op de plannen

We hebben een eerste ontwerp gemaakt voor de nieuwe inrichting van de straat. We zijn benieuwd wat u hier van vindt. We nodigen u van harte uit om uw reactie te geven tijdens de inloopbijeenkomst op maandagavond 6 mei in de bezoekersruimte van Interzorg Nieuwe Graswijk. U kunt binnenlopen tussen 18.30 en 20.00 uur. Medewerkers van de gemeente zijn aanwezig om u meer te vertellen over de plannen. U kunt aangeven welke kansen of knelpunten u ziet. Daarnaast kunt u meedenken over de groene inrichting van de parallelweg.

Heeft u vragen?

Heeft u vragen over de plannen of over de inloopbijeenkomst? Neem dan gerust contact met ons op via info@assen.nl onder vermelding van 'Fietsstraat Beilerstraat' of telefonisch via ons algemene telefoonnummer 14 0592.

Wij zien u graag op maandag 6 mei!

Met vriendelijke groet,



Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: uitstel Beilerstraat
Datum: donderdag 29 februari 2024 12:45:00
Bijlagen: [Brief 2023 gemeente Assen.docx](#)

Hoi [redacted],

Enige tijd geleden hebben jullie uitstel aangevraagd omtrent de subsidieverlening voor het project Beilerstraat in Assen. Op basis van dat verzoek is bijgevoegde brief naar jullie gestuurd. Het staat er misschien niet expliciet, maar met deze brief hebben we jullie uitstel verleend voor het project Beilerstraat.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
thema Verkeer en Vervoer
[redacted]

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: uitstel subsidieverrekening Beilerstraat
Datum: woensdag 30 augustus 2023 11:02:26
Bijlagen: [image003.jpg](#)
[20230821_Beilerstraat uitstel.pdf](#)

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)


Geachte [redacted], beste [redacted],

Hierbij ont vang je ons verzoek tot uitstel van de subsidieverrekening Beilerstraat.

We spraken elkaar hierover telefonisch op 21 augustus 2023. Je toonde je begripvol en vroeg om een uitstelverzoek bij je in te dienen.

Dank voor je begrip en samenwerkingsgerichtheid. Ik hoop elkaar op korte termijn in persoon ook te kunnen treffen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]


Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Update Beilerstraat - start proef
Datum: woensdag 25 september 2024 12:48:45
Bijlagen: [image002.png](#)
[image004.png](#)
[image006.png](#)
[image008.jpg](#)
[image001.png](#)
[image010.png](#)
[image011.jpg](#)
[image012.jpg](#)
[Bewonersbrief_verkeersproef_met_kaat.pdf](#)

U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Goedemiddag,

7 juni was de laatste mail met de aankondiging van de proef. Inmiddels is er veel gebeurd. Onder andere een rechtszaak zoals u misschien wel meegekregen hebt.

De voorzieningen rechter heeft uitgesproken dat de proef door kan gaan. Daar zijn we blij mee. Hierdoor is de communicatie wel erg kort dag.

In deze mail willen we u verder informeren over dit project en de proefafsluiting op de Beilerstraat die aankomende maandag van start gaat.

In de bijlage vindt u de brief die we vandaag gaan versturen naar de bewoners.

Vragen

Heeft u vragen over de verkeersproef met tijdelijke afsluiting? Neem dan gerust contact met mij op via info@assen.nl onder vermelding van 'Fietsstraat Beilerstraat' of telefonisch via ons algemene telefoonnummer 14 0592.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Gemeente Assen
Noordersingel 33,
9401 JW Assen

Postadres
Postbus 30018,
9400 RA Assen

Afleveradres
Javastraat 13,
9401 KZ Assen

Telefoon
14 0592

E-mail
info@assen.nl

Disclaimer:

Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en onvolledige verzending en ontvangst van informatie.