

veilig, aantrekkelijk & duurzaam

fietsen en lopen in de gemeente Leek

CONCEPT



nota langzaam verkeer gemeente Leek

september 2018



gemeente Leek



INLEIDING

TER INLEIDING

In januari 2018 heeft de gemeenteraad van de gemeente Leek de nieuwe verkeersvisie vastgesteld. In deze verkeersvisie spreekt de gemeente zich uit over wat we op het gebied van verkeer en mobiliteit op middellange termijn willen bereiken. Voor het realiseren van deze ambities is een belangrijke rol weggelegd voor de fietser en de voetganger. In de verkeersvisie is het beleid van de gemeente Leek voor fietsers en voetgangers op hoofdlijnen geformuleerd. In 2018 heeft de uitwerking van het fiets- en voetgangersbeleid voor de gemeente Leek plaatsgevonden. In de voorliggende notitie treft u hiervan de resultaten aan.

NAAR EEN NIEUWE GEMEENTE WESTERKWARTIER

De gemeente Leek staat aan de vooravond van een gemeentelijke herindeling. Per 1 januari 2019 zal de gemeente samen met de gemeenten Zuidhorn, Grootegast en Marum opgaan in de nieuwe gemeente Westerkwartier. Het is een logische vraag, waarom dan op de valreep nog nieuw beleid voor langzaam verkeer vast te stellen. Ervaring leert echter dat het enige tijd neemt voordat een nieuwe fusiegemeente de harmonisatie van bestaand beleid kan afronden en nieuw beleid kan vaststellen. De wereld staat echter niet stil vanaf 1 januari 2019. Vandaar dat we aan de vooravond van de nieuwe gemeente Westerkwartier duidelijk onze opgaven en ambities voor het langzame verkeer in de gemeente Leek op een rijtje zetten. Zo kan binnen de nieuwe gemeente Westerkwartier voortvarend aan de slag worden gegaan met een veilig, aantrekkelijk netwerk voor het langzaam verkeer.

PROCES

Voor de uitwerking van het beleid voor langzaam verkeer vormt de in januari 2018 door de gemeenteraad vastgestelde verkeersvisie de belangrijkste basis. Daarnaast heeft een inventarisatie en analyse van het bestaande netwerk voor lopen en fietsen binnen de gemeente plaatsgevonden en is in juni 2018 een werkwerksessie georganiseerd voor inwoners en maatschappelijke organisaties. Op basis hiervan zijn de beleidsuitgangspunten nader uitgewerkt, heeft een knelpunten-inventarisatie plaatsgevonden, is een netwerk Langzaam Verkeer gedefinieerd en is een inrichtingsleidraad opgesteld. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een investeringspakket Langzaam Verkeer voor de periode 2019-2021. Alle uitkomsten zijn in oktober 2018 tijdens een werksessie met voor inwoners en maatschappelijke organisatie besproken en aangescherpt.

LEESWIJZER

In het eerstvolgende hoofdstuk van deze notitie is een *Analyse* van de huidige situaties en de knelpunten voor het lopen en fietsen in de gemeente Leek opgenomen. Vervolgens zijn in het volgende hoofdstuk de *Doelen, Strategie & Speerpunten* voor het beleid voor lopen en fietsen in de gemeente beschreven. In het hoofdstuk *netwerk Langzaam Verkeer* wordt het gemeentelijk netwerk Langzaam Verkeer gedefinieerd is een inrichtingsleidraad voor het netwerk voor fietsers en voetgangers opgenomen. Daarop volgt het hoofdstuk *Speerpunten lopen & Fietsen*, waarin de belangrijkste speerpunten van beleid nader worden onderbouwd en toegelicht. De notitie wordt afgesloten met een toelichting op het *Investeringspakket Langzaam Verkeer*,

ANALYSE

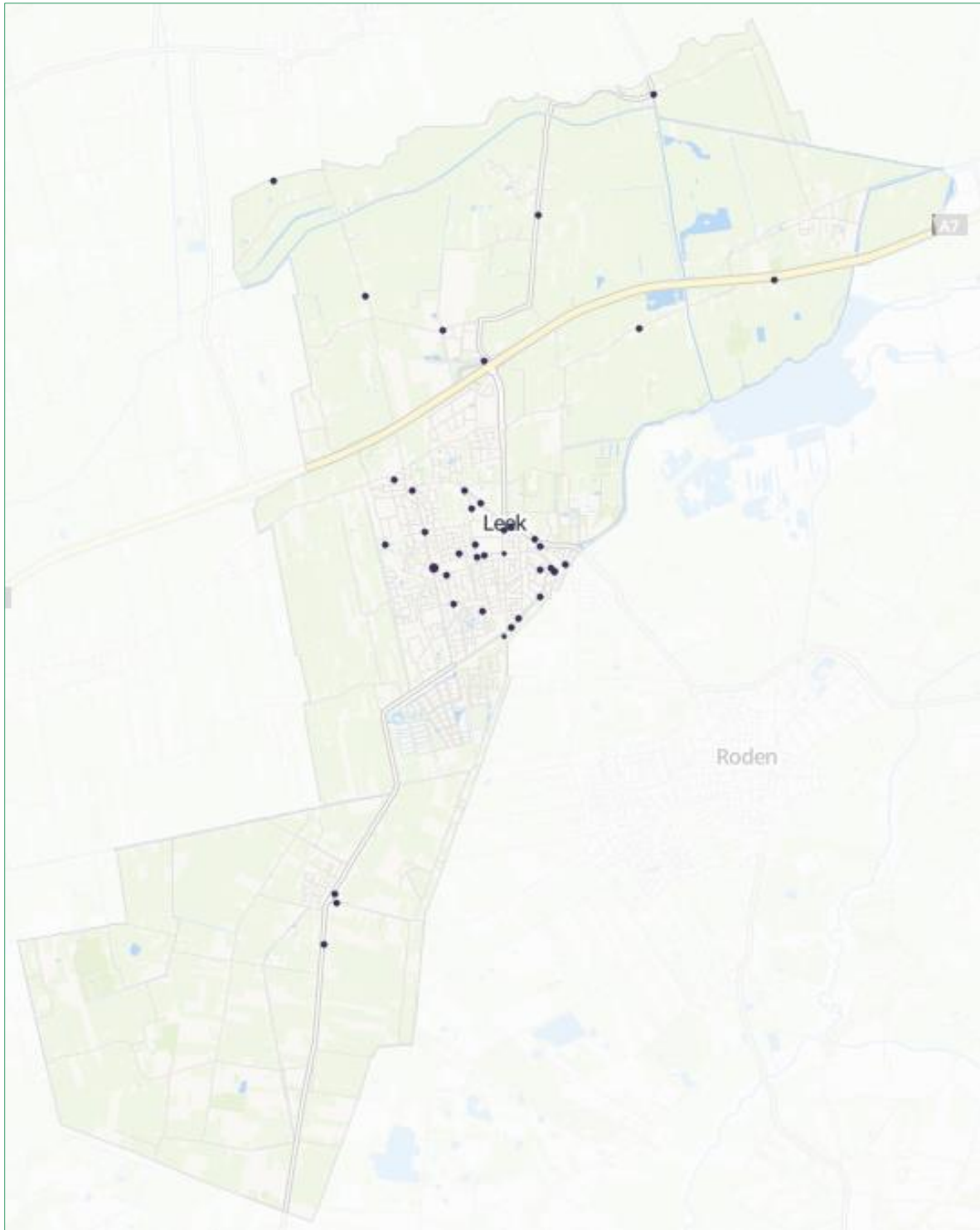
LOPEN EN FIETSEN IN DE GEMEENTE LEEK

De gemeente Leek is een aantrekkelijke gemeente om te wandelen en te fietsen. Het fraaie landschap en de onderlinge afstanden tussen de dorpen in de omgeving maken wandelen en fietsen tot een aantrekkelijke manier van voortbewegen. De relatief korte afstand tot Groningen zorgt er voor dat fietsen een kansrijk alternatief vormt het gebruik van de auto voor woon-werk-verkeer, zeker nu de e-bike steeds meer in opkomst raakt. Toch liggen er nog kansen om het fietsen en wandelen in de gemeente Leek verder te bevorderen. In de afgelopen jaren neemt het fietsen landelijk toe. Ook het aandeel ouderen wat gebruik maakt van de fiets neemt toe, mede door de opkomst van de e-bike

Veel fietsvoorzieningen in de gemeente voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen voor wat betreft verharding en breedte. De gemeente Leek kent relatief veel in twee richtingen bereden fietspaden. Met name bij oversteeklocaties zijn bestuurders van gemotoriseerd verkeer hier niet altijd op verdacht, wat verkeersonveilige situaties met zich mee brengt. En met een toename van het aantal fietsers neemt de kans op onderlinge conflicten op dergelijke fietspaden toe.

Binnen de gemeente is bij rotondes sprake van verschillende voorrangregelingen voor fietsers en voetgangers. Zowel voor fietsers en voetgangers, als voor automobilisten is dit een verwarrende situatie. En ook de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers rondom drukke verkeerswegen blijven belangrijke aandachtspunten binnen de gemeente.

Met de toename van het gebruik van de fiets zien we in de afgelopen jaren landelijk een toename van het aantal ongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken is. Het kaartbeeld op de volgende bladzijde toont een overzicht van de geregistreerde ongevallen in de gemeente Leek in de periode 2014-2018, waarbij fietser en voetgangers zijn betrokken. Zichtbaar is dat de geregistreerde ongevallen met name plaatsvonden op en rondom de hoofwegenstructuur in Leek en Zevenhuizen en in het buitengebied in het noorden van de gemeente.



Ongevallenbeeld fietsers en voetganger gemeente Leek (periode 2014-2017), bron: viastatt

KNELPUNTEN VOOR FIETERS EN VOETGANGERS

In aanvulling op het overzicht van de geregistreerde fiets- en voetgangersongevallen is een knelpuntenlijst voor langzaam verkeer in de gemeente Leek opgesteld. Bij het opstellen van de verkeersvisie zijn al diverse knelpunten voor fietsers en voetgangers geïnventariseerd. Deze knelpunten zijn tijdens een werksessie in juni 2018 nader aangevuld. Het verslag van deze sessie is opgenomen in bijlage I. Dit heeft geleid tot een knelpuntenoverzicht met betrekking tot lopen en fietsen in de gemeente Leek (zie bijlage III).

DOELEN, STRATEGIE & SPEERPUNTEN

VAN BELEID OP HOOFDLIJNEN.....

In de voorliggende nota langzaam verkeer is uitgewerkt hoe we de komende tijd willen werken aan een veilig en aantrekkelijke netwerk voor langzaam verkeer. Deze gemeentelijke beleidsstrategie voor fietsers en voetgangers vormt het belangrijkste kader voor acties en maatregelen op het gebied van langzaam verkeer. De strategie vormt tevens een belangrijke basis voor het jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer, waarin elk jaar middelen worden vrijgemaakt voor de uitvoering van verkeersmaatregelen. Ten slotte vormt de nota een belangrijke leidraad voor het ontwerp van verkeersmaatregelen voor langzaam verkeer die vanuit andere beleidsagenda's (denk aan beheer, onderhoud, realisatie nieuwe woongebieden, ed.) worden getroffen.

In de voorliggende nota langzaam verkeer is nader invulling gegeven aan de hoofddoelstellingen uit de verkeersvisie Leek, die in januari 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad van de Leek. Het gaat hier om de vertaling en uitwerking van de beleidsuitgangspunten die een specifieke relatie hebben met voetganger- en fietsverkeer. Voor het fietsverkeer en voor voetgangers in de gemeente Leek is in de verkeersvisie (2018) een aantal concrete doelen geformuleerd. Dit zijn:

- Behouden/vergroten aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 kilometer
- Meer fietsgebruik op grotere afstanden (terugdringen autoverkeer)
- Stimuleren ketenmobiliteit voor zowel recreatieve als utilitaire doeleinden (fiets en OV)
- Behoud van mobiliteit (veilig en overzichtelijk voor ouderen)
- Bijdragen aan een betere gezondheid

Om deze doelen te bereiken is een beleidsstrategie noodzakelijk. In de verkeersvisie is deze beleidsstrategie als volgt geformuleerd.

- Aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk (logische routes, uniforme voorrangsregels)
- Een volledig fietsnetwerk, zonder ontbrekende schakels (noord-zuidverbinding)
- Comfortabele en logische looproutes (voorkomen olifantenpadjes en onveilige oversteken)
- Veilige oversteken (op logische plaatsen)

NAAR CONCRETE SPEERPUNTEN VOOR LANGZAAM VERKEER

In deze nota zijn de bovengenoemde doelen en de beleidsstrategie vertaald naar een aantal concrete speerpunten van beleid die in de komende jaren prioriteit krijgen. Deze speerpunten zijn:

- Inrichting van het netwerk Langzaam Verkeer volgens inrichtingsleidraad
- Aanpak van onveilige locaties en klachtlocaties voor langzaam verkeer
- Realisatie Fietsroute Plus tussen Leek en Groningen
- Voorrang voor fietsers bij rotondes
- Goede oversteekvoorzieningen voor voetgangers
- Veilige fiets(suggestie)stroken
- Voorkomen fietsongevallen met fietspaaltjes
- Integrale werkwijze; werk met werk maken

Deze speerpunten van beleid zijn in het hoofdstuk *Speerpunten* nader onderbouwd en toegelicht.

REGIONALE INBEDDING FIETSBELEID

De provincie Groningen heeft recentelijk haar fietsstrategie geactualiseerd. De provincie Groningen is een belangrijke aanjager en co-financierder voor de realisatie van goede fietsvoorzieningen, ook in de gemeente Leek. In de provinciale fietsstrategie wordt ingezet op de onderstaande vijf strategische lijnen:

1. Versterken samenwerking
2. Kiezen voor de fiets in een duurzame omgeving
3. Slimme ketens voor leefbare gebieden
4. Gezonde inwoners door gezamenlijke beweging
5. Trendombuiging door proactieve en gebiedsgerichte aanpak veiligheid

Ook de gemeente Noorderveld heeft recentelijk het beleid voor fietsverkeer geactualiseerd. Bij investeringen in voorzieningen voor langzaam verkeer in de gemeente Leek wordt verbinding gezocht met de beleidsuitgangspunten en uitvoeringsagenda's van wegbeheerders in de regio.

NETWERK LANGZAAM VERKEER

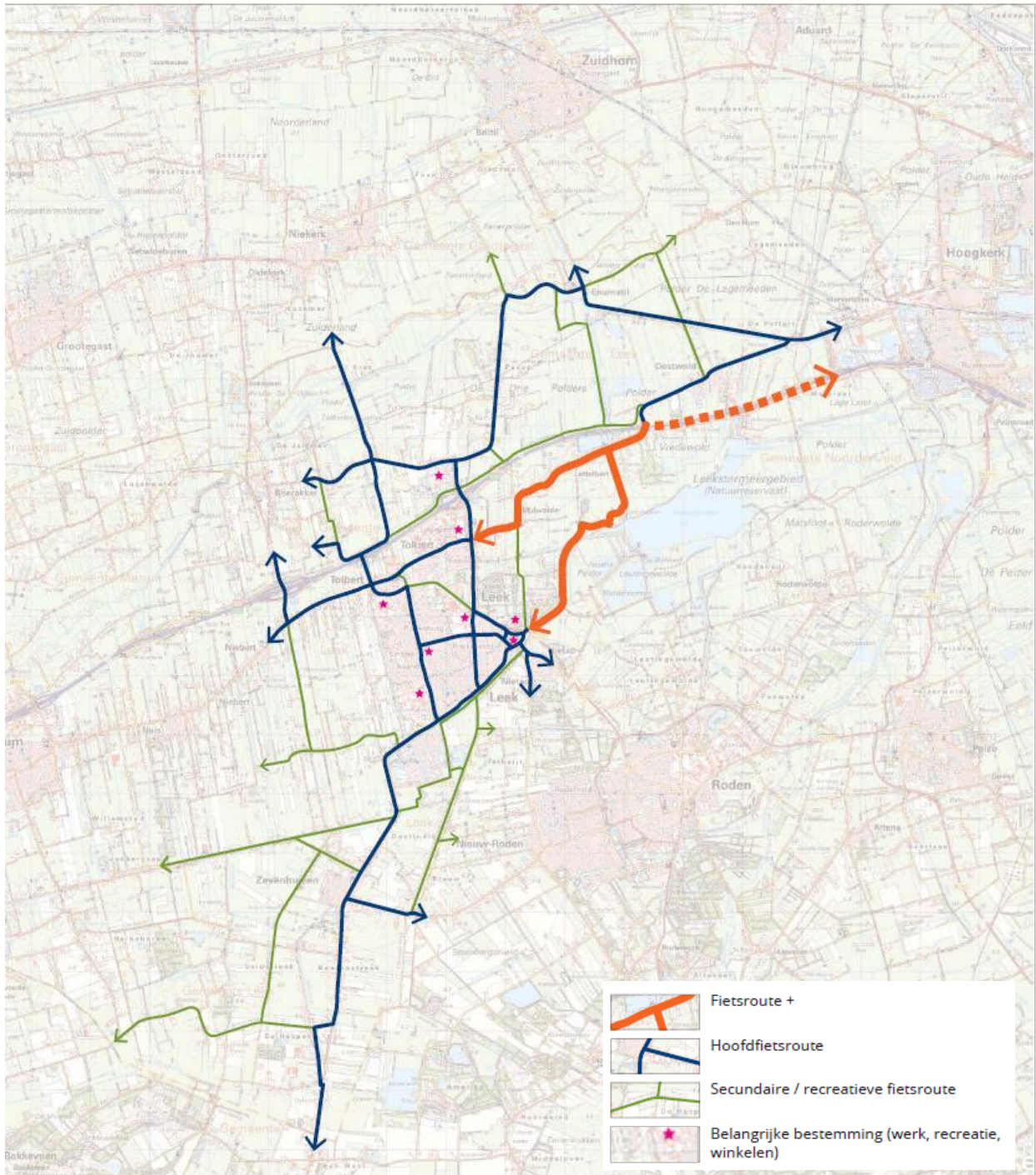
NETWERK LANGZAAM VERKEER GEMEENTE LEEK

Het netwerk Langzaam Verkeer geeft de belangrijkste verbindingen en gebieden aan voor fietsers en voetgangers binnen de gemeente Leek. Het definiëren van een netwerk Langzaam Verkeer is een belangrijk instrument om prioriteiten te stellen in de rangorde van te treffen van maatregelen en de keuze voor het type maatregel.

De focus ligt voor de fiets vooral op het onderling verbinden van de kernen en de verbindingen met belangrijke bestemmingen in de regio waaronder Marum, Zuidhorn, Groningen, Roden, Nieuw-Roden en Haulerwijk. Het hoofdfietsnetwerk sluit aan op een fijnmaziger netwerk van fietspaden en wegen. De definiëring van het hoofdn netwerk Langzaam Verkeer vindt plaats op basis van het huidige gebruik en routes tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen.

Het fietsnetwerk van de gemeente Leek valt uiteen in drie categorieën; de fietsroute plus, het utilitaire hoofdn netwerk en een secundair netwerk. Voor de verschillende categorieën is een aantal kwaliteitseisen geformuleerd. De fietsroute-plus en het hoofdfietsnetwerk zijn van belang voor de afwikkeling van de grootste utilitaire fietsstromen (woonwerk-verkeer en schoolroutes) in de gemeente. In toenemende mate worden op de langere afstanden e-bikes (maximaal 25 km/uur) en speed pedelecs (maximaal 45 km/uur) gebruikt. Bij de inrichting van het fietsnetwerk dient hier rekening mee te worden gehouden. De focus ligt hier vooral op veiligheid, snelheid, doorstroming en comfort. Voor het secundair/recreatief netwerk zijn veiligheid en comfort de belangrijkste uitgangspunten en zijn snelheid en doorstroming minder van belang.

Voor voetgangers ligt de focus op belangrijke maatschappelijke bestemmingen, zoals winkelgebieden, OV-halten, gezondheidscentra, ed. Binnen het netwerk Langzaam Verkeer worden daarom gebieden en bestemmingen onderscheiden waar een goede en veilige toegankelijkheid van de openbare ruimte prioriteit krijgt. Ook daarbuiten dient de openbare ruimte veilig en toegankelijk te zijn en derhalve te voldoen aan een kwaliteitscriteria die opgenomen zijn in een inrichtingsleidraad voor voetgangers.



Netwerk Langzaam Verkeer gemeente Leek

INRICHTINGSLEIDRAAD NETWERK LANGZAAM VERKEER

Voor het netwerk Langzaam Verkeer is hieronder een aantal specifieke inrichtingscriteria in de vorm van een inrichtingsleidraad beschreven. Voor infrastructurele voorzieningen binnen de gemeente Leek hanteren we voortaan deze inrichtingsleidraad. De inrichtingsleidraad is mede gebaseerd op actuele landelijke richtlijnen voor voorzieningen voor langzaam verkeer en wordt gehanteerd bij het ontwerp van nieuwe voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Tevens wordt er bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden naar gestreefd de actuele inrichtingscriteria uit de inrichtingsleidraad zo veel mogelijk door te voeren.

Voor fietsvoorzieningen binnen de gemeente Leek hanteren we de onderstaande inrichtingsleidraad:

	Fietsroute-plus	Hoofdfietsnetwerk	Secundair fietsnetwerk
Gescheiden fietsvoorzieningen	Ja	Bij samenvallen met gebiedsontsluitingsweg	Bij samenvallen met gebiedsontsluitingsweg
Breedte fietspad bij één richting bereden	3,0 meter	2,5 meter	2,5 meter
Breedte fietspad bij twee richtingen bereden	4,0 meter	3,5 meter	3,0 meter
Ontwerpsnelheid	30 km/u	30 km/u	30 km/u
Verharding	Gesloten	Gesloten	Gesloten of open
Verlichting	Kruispunten discontinuïteiten &	Kruispunten discontinuïteiten &	Kruispunten
Voorrang op kruisende wegen voor gemotoriseerd verkeer	Ja, mits veilig vorm te geven	Ja, mits veilig vorm te geven	Nee

Daarnaast is in de mazen van het fietsnetwerk ook sprake van voorzieningen voor fietsers, zoals fietspaden, stallingsvoorzieningen, etc.. Bij fietsvoorzieningen die buiten het hierboven gedefinieerde netwerk Langzaam Verkeer vallen geldt, dat bij het ontwerp wordt gestreefd naar de toepassing van de meest actuele landelijke richtlijnen, zoals opgenomen in de algemeen gehanteerde Ontwerpwijzer Fiets van het CROW (landelijk kenniscentrum voor grond-, weg- en waterbouw en verkeerstechniek).

Voor voorzieningen voor voetgangers binnen de gemeente Leek hanteren we de onderstaande inrichtingsleidraad:

Breedte voorzieningen voetgangers	Minimaal 1,5 meter
Ontwerp oversteken voetgangers	Op- en afritten
Oversteekvoorzieningen	Afhankelijk van omvang voetgangersstroom en verkeersintensiteit
Voetgangersoversteekplaatsen (zebra)	Afhankelijk van omvang voetgangersstroom en verkeersintensiteit
Toets toegankelijkheid openbare ruimte	Bij alle reconstructies en nieuwbouwplannen

SPEERPUNTEN LOPEN EN FIETSEN

ALGEMEEN

In de komende jaren zetten we in op een aantal speerpunten om de positie van fietsers en voetgangers binnen de gemeente Leek te verbeteren. Deze speerpunten zijn afgeleid van de doelen en knelpunten voor fietsers en voetgangers binnen de gemeente. Deze speerpunten zijn hieronder per speerpunt nader toegelicht.

FIETSRUTE PLUS

De gemeente Leek werkt samen met de provincie Groningen aan de realisatie van de Fietsroute Plus tussen Leek en Groningen. Deze nieuwe hoogwaardige, kortsluitende en snelle fietsroute naar Groningen maakt de fiets, zeker met het oog op de opkomst van de e-bike, tot een volwaardig alternatief voor de auto voor forenzen en studenten. De gemeente Leek streeft hierbij naar een goede aantakking op het fietsnetwerk van de stad Groningen, met logische kortsluitende aansluitingen richting Westpoort en het Zernike-complex. De gemeente Leek wil daarom de Fietsroute Plus ten noorden van de A7 realiseren. Verwacht wordt dat in de jaren 2018 en 2019 definitieve afspraken kunnen worden gemaakt met de provincie over de route, de uitvoering en de financiering van deze hoogwaardige fietsverbinding tussen Leek en Groningen.

OVERSTEKEN EN ROTONDES

De gemeente Leek streeft naar een uniforme inrichting van het netwerk van verkeervoorzieningen. Specifieke verkeersvoorzieningen vormen daarbij kruisingen en oversteken met gemotoriseerd verkeer. Op hoofdroutes voor fietsverkeer wordt gestreefd naar een goede doorstroming. Voor de fietsroute-plus en de hoofdfietsroutes geldt dat, mits veilig vorm te geven, op kruisingen en fietsoversteken op gemeentelijke wegen met gemotoriseerd verkeer het fietsverkeer voorrang wordt gegeven boven het gemotoriseerd verkeer.

Een bijzondere kruising voor fietsers vormt de rotonde. In de afgelopen jaren gaan steeds meer gemeenten in Noord-Nederland over tot de invoering van voorrang van fietsers rondom rotondes binnen de bebouwde kom, om op deze wijze de doorstroming voor fietsers te bevorderen. Deze maatregel levert geen verkeersveiligheidswinst op voor fietsers, maar zorgt wel voor een betere doorstroming voor het fietsverkeer. Op dit moment verschilt de voorrangssituatie rondom rotondes binnen de gemeente van rotonde tot rotonde. In de gemeente Leek kiezen we er voor om fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voortaan zo veel mogelijk op uniforme wijze vorm te geven, waarbij fietsers in beginsel voorrang krijgen boven het gemotoriseerd verkeer. Voorwaarde hierbij is wel dat dit veilig moet kunnen worden vorm gegeven en dit voor het gemotoriseerd verkeer niet tot onevenredig lange wachtrijen leidt. Buiten de bebouwde kom behoudt het gemotoriseerd verkeer op rotondes voorrang boven het fietsverkeer.



De invoering van deze maatregel kan niet van vandaag op morgen, vooral omdat dit in veel gevallen behoorlijke infrastructurele aanpassingen vergt. In de gemeente Leek kennen we namelijk relatief veel in twee richtingen bereden fietspaden. Bij rotondes met fietsers “in de voorrang” is dit een onwenselijke situatie en dient er een in één richting bereden fietspad rondom de rotonde te worden gerealiseerd. Daarnaast hebben we binnen de gemeente te maken met de provincie als wegbeheerder van de N372 door Leek en de N979 door Zevenhuizen. Op deze wegen heeft het fietsverkeer binnen de bebouwde kom geen voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Hierover zullen we in overleg treden met de provincie.

Ten aanzien van de realisatie van voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) wordt uitgegaan van het principe dat een voetgangersoversteekplaats een hulp vormt voor voetgangers bij het oversteken van drukke wegen. Om een goede oversteekbaarheid te garanderen op plaatsen waar door veel voetgangers wordt overgestoken, kan de realisatie van een voetgangersoversteekplaats worden overwogen. Daarbij is het van belang om te beseffen dat een voetgangersoversteekplaats niet kan worden beschouwd als een maatregel die de verkeersveiligheid voor voetgangers verbetert.

FIETS(SUGGESTIE)STROKEN

Fietsstroken komen we in de gemeente Leek met name in het buitengebied in verschillende varianten tegen. Voor de weggebruikers levert dit een verwarrend wegbeeld op. Ons uitgangspunt voor de toekomst is eenvoudig; een fietsstrook is een strook om op te fietsen en dus dient een strook breed genoeg is om veilig en comfortabel naast elkaar te kunnen fietsen. Op basis van recente landelijke aanbevelingen worden in de toekomst alleen nog rode fietsstroken en fietssuggestiestroken toegepast van minimaal 1,70 meter breedte. Hierbij wordt afhankelijk van de breedte van de weg gekozen voor een rijstrook van minimaal 4,50 meter voor twee auto's óf een rijstrook van maximaal 3,80 meter voor één auto. Alle stroken met een breedte tussen de 0,25 meter (de maximale afstand van kantmarkering tot de berm) en 1,70 meter gaan dus in de toekomst in de ban. We passen dus geen onduidelijke smalle fietssuggestiestroken meer toe die slechts schijnveiligheid brengen.

FIETSPAALTJES OP DOORGAANDE FIETSRUTES

Landelijk onderzoek toont aan dat veel fietsongevallen éézijdige ongevallen zijn. Deze ongevallen hebben vooral te maken met de inrichting van het wegennet en de vaardigheid van fietsers. Een belangrijke oorzaak van deze ongevallen vormen obstakels op fietsroutes. In de loop van de jaren zijn in de gemeente Leek op veel fietsroutes fietspaaltjes of andere obstakels geplaatst om autoverkeer te weren, zonder daarbij voldoende te beoordelen of deze paaltjes en objecten goed zichtbaar zijn en echt noodzakelijk zijn. Tevens wordt een groot deel van de fietspaaltjes elke winter verwijderd in verband met het tijdig strooien bij gladheid. Ter voorkoming van éézijdige fietsongevallen worden binnen het fietsnetwerk van de gemeente Leek (zie kaartbeeld bladzijde 8) fietspaaltjes en andere obstakels op fietsroutes waar mogelijk verwijderd. Indien gemotoriseerd verkeer werende maatregelen in de vorm van paaltjes of obstakels toch noodzakelijk worden geacht, dan dienen deze te voldoen aan de meest recente landelijke richtlijnen, waarbij inleidende wegmarkering en verlichting als minimale eisen worden voorgeschreven. Deze paaltjes blijven ook tijdens de winterperiode gehandhaafd.

INTEGRALE WERKWIJZE: WERK MET WERK MAKEN

Naast de maatregelen uit het Investeringspakket Langzaam Verkeer 2019-2021 (zie volgende bladzijde) zijn er binnen de gemeente Leek nog diverse knelpunten en opgaven op het gebied van langzaam verkeer op te lossen. Bij werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud en de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur worden deze knelpunten en opgaven zoveel mogelijk opgelost. Tevens worden bij dergelijke infrastructurele werkzaamheden voorzieningen voor langzaam verkeer overeenkomstig de in deze nota geformuleerde kwaliteitseisen aangelegd.

INVESTERINGSPAKKET LANGZAAM VERKEER

INVESTERINGSPAKKET LANGZAAM VERKEER (2019-2021)

Op basis van de knelpunteninventarisatie, de verkeersveiligheidsanalyse en de vaststelling van het netwerk Langzaam Verkeer is een prioritering gemaakt in de wenselijke maatregelen. Het uiteindelijke tempo waarin deze maatregelen gerealiseerd kunnen worden wordt bepaald door de ruimte en de investeringsafwegingen die wordt gemaakt binnen het jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma verkeer. Binnen dit programma is tot 2021 jaarlijks een bedrag van 250.000 euro beschikbaar. In de jaren 2019 tot en met 2021 streven we daarbij naar de uitvoering van de volgende maatregelen ten behoeve van het langzame verkeer in de gemeente Leek:

1. Toegankelijkheid centrumgebied Leek voor voetgangers

In het centrumgebied is de toegankelijkheid voor mensen met een visuele handicap een verbeterpunt. Bij het herinrichten van de Tolberterstraat zijn in goed overleg met gebruikers en winkeliers inrichtingsplannen ontworpen en uitgevoerd. In de praktijk blijkt dat op sommige momenten het laad- en losverkeer, wat is toegestaan in de Tolberterstraat, de doorgang voor mindervaliden, fietsers en voetgangers blokkeert. In overleg met de Handelsvereniging Leek-Nietap en het Platform Gehandicapten Leek wordt tot een passende oplossing voor het laden en lossen te komen. Daarnaast dienen alle plannen voor de openbare ruimte in de gemeente structureel getoetst worden op een goede toegankelijkheid door alle gebruikersgroepen (rolstoelgebruikers, mensen met een visuele handicap, ed.).

Vorbereiding en uitvoering: 2018 & 2019
 Geschatte kosten: 5.000 euro

2. Uniforme inrichting voorrangssituatie rotonde Diepswal

Er gelden verschillende voorrangsregimes op de verschillende takken van deze rotonde. De rotonde heeft aan de westzijde geen fietspaden, aan de noordzijde moeten de fietsers voorrang verlenen en komen zij uit op het terrein van de aangrenzende benzinepomp en aan de oostzijde hebben de fietsers voorrang. Ook de voorrangsregeling voor voetgangers is onduidelijk. Deze situatie wordt aangepast waarbij de oversteeksituatie voor langzaam verkeer uniform wordt vormgegeven.

Vorbereiding en uitvoering: 2019
 Geschatte kosten: 50.000 euro

3. Onderzoek realisatie ontbrekende fietsschakel tussen Lettelbert en Enumatil (over/onder A7)

Tussen Lettelbert en Enumatil ontbreekt een kortsluitende schakel in het hoofdfietsnetwerk tussen de beide dorpen ter hoogte van de huidige faunapassage onder de A7. Fietsers en voetgangers moeten nu omrijden of -lopen. In de praktijk wordt de faunapassage soms al gebruikt. Tevens is het omrij-alternatief via de Pasop niet verkeersveilig. Onderzoek dient uit te wijzen of een nieuwe ontbrekende schakel over of onder de A7 gerealiseerd kan worden en wat daarvan de kosten zijn, waarbij ook een mogelijke combinatie met de reeds aanwezige faunapassage wordt betrokken. De aanleg van een dergelijke verbinding voor langzaam verkeer kan tevens aansluiten op re realiseren Fietsroute Plus Leek- Groningen en de gebiedsontwikkeling zuidelijk Westerkwartier.

Vorbereiding en uitvoering: 2019
 Geschatte kosten: 25.000 euro

4. Aanpak oversteekbaarheid en fietsveiligheid Zevenhuizen (N979 en Kokswijk)

Een goede en veilige oversteekbaarheid voor langzaam verkeer van de N979 in Zevenhuizen is al enige tijd een aandachtspunt. In overleg met de provincie wordt bepaald welke maatregelen wenselijk zijn om de situatie te verbeteren. Tevens wordt de positie van de fietsers langs de Kokswijk in Zevenhuizen verbeterd.

Vorbereiding en uitvoering: 2019 & 2020
 Geschatte kosten: 100.000 euro (bijdrage gemeente)

5. Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer Lindensteinlaan

De oversteekbaarheid van de Lindensteinlaan is ter plaatse van de Oldenoert en de oversteek Industriepark – Nijenoertweg slecht, terwijl sprake is van veel oversteekbewegingen door leerlingen vanwege de nabij ligging van de De Borgen (middelbaar onderwijs). De realisatie van oversteekvoorzieningen dient de oversteekbaarheid van de Lindensteinlaan te verbeteren.

Vorbereiding en uitvoering: 2019
 Geschatte kosten: 50.000 euro

6. Verbeteren oversteekbaarheid en opwaardering fietspad De Holm-Oldebertweg, Tolbert

Aan de westzijde van Tolbert ontbreekt een goede oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers. De huidige oversteek bevindt zich daarnaast in een bocht hetgeen oversteken extra bemoeilijkt. Tevens voldoet de inrichting van het fietspad (onderdeel van het hoofdfietsnetwerk) langs de Holm en de Olderbertweg niet aan de inrichtingseisen. Het fietspad is te smal voor fietsers in twee richtingen. De opwaardering van het fietspad en de realisatie van een oversteekvoorziening dienen het comfort en de veiligheid voor het langzaam verkeer te verbeteren.

Vorbereiding en uitvoering: 2019 & 2020
 Geschatte kosten: 150.000 euro

7. Sanering fietspaaltjes op doorgaande fietsroutes

Landelijk onderzoek toont aan dat veel fietsongevallen éézijdige ongevallen zijn. Een belangrijke oorzaak van deze ongevallen vormen obstakels op fietsroutes. Ter voorkoming van éézijdige fietsongevallen worden binnen het fietsnetwerk van de gemeente Leek fietspaaltjes en andere obstakels op fietsroutes zoveel mogelijk verwijderd. Voor het hoofdfietsnetwerk worden daartoe alle huidige fietspaaltjes en obstakels geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd. Paaltjes die gehandhaafd moeten blijven, dienen overeenkomstig de minimale inrichtingseisen te zijn (of worden) vormgegeven.

Vorbereiding en uitvoering: 2019 & 2020
 Geschatte kosten: 25.000 euro

8. Realisatie voetpad tussen bushaltes Midwolderweg en Mildwolderweg

Tussen de Dilligencelaan en de bushalte aan de Midwolderweg ontbreekt het voetpad. Voetgangers van en naar de bushalte worden daarom gedwongen op de rijbaan te lopen. Met de aanleg van een voetpad kunnen voetgangers veilig en comfortabel bij de bushalte komen.

Vorbereiding en uitvoering: 2019
Geschatte kosten: 15.000 euro

9. Realisatie fietsstraat parallel aan Auwemalaan (huidige paralelweg)

Op de parallelweg van de Auwemalaan is de voorrangssituatie voor fietsers en autoverkeer erg onduidelijk. De parallelweg is een belangrijke drukke hoofdfietsroute in Leek, die veel gebruikt wordt door leerlingen van De Borgen. Het bestaande gebruik en de bestaande inrichting van de parallelweg leent zich goed voor een inrichting als fietsstraat. Hierbij wordt de weg dusdanig heringericht dat het autoverkeer te gast is en fietsers prioriteit krijgen.

Vorbereiding en uitvoering: 2019-2020
Geschatte kosten: PM

BIJLAGE I: VERSLAG WERKSESSIE LANGZAAM VERKEER – 18 JUNI 2018



gemeente Leek



VERSLAG

Werkessie Lopen & Fietsen
Maandag 18 juni 2018 - 19:30 – 21:30 uur
Gemeentehuis Leek

Aanwezigen:

Esther Steenhuis	DES Zevenhuizen
André van den Worm	inwoner gemeente Leek
Bert Vos	platform gehandicapten
W. Heemstra	inwoner gemeente Leek
Jos Sanders	gemeente Noordenveld
Wim Stevens	platform gehandicapten/oogvereniging
Nienke Stagge	gemeente Noordenveld
Bé van de Veen	inwoner gemeente Leek
JW Slotema	raadslid gemeente Leek
Jan Harke Venema	Platform toegankelijkheid Noordenveld
Rubert Enter	gemeente Noordenveld
P.J. Veenema	inwoner gemeente Leek
Saskia Zwiers	provincie Groningen
Karin Dekker	wethouder verkeer, gemeente Leek
Theo Vlaming	verkeerskundige gemeente Leek
Sjoerd Nota	verkeerskundige gemeente Leek

1. Opening

De bijeenkomst wordt geopend door wethouder Karin Dekker. Het doel en de werkwijze van de werksessie worden nader toegelicht. Een belangrijk doel is om vanavond, naast de informatie die al is opgehaald tijdens de bijeenkomsten in het kader van het opstellen van de verkeersvisie (2017), knelpunten, aandachtspunten en mogelijke uitgangspunten voor het uit te werken beleid voor langzaam verkeer in beeld te brengen.

2. Interactieve discussie

Aan de hand van 11 stellingen wordt op interactieve wijze in beeld gebracht hoe de deelnemers aan de werksessie aankijken tegen diverse zaken met betrekking tot fietsen en lopen binnen de gemeente Leek. Naar aanleiding van de resultaten volgt bij een aantal stellingen een korte discussie. Hieronder zijn de uitkomsten van de peiling onder de deelnemers weergegeven.

	Eens	Oneens	Geen mening
stelling 1: <i>De huidige fietsinfrastructuur in gemeente Leek is voldoende ingericht op de groei van het fietsverkeer</i>	20%	60%	20%
stelling 2: <i>De nieuwe oversteekvoorziening in de Oosterheerdstraat is een verbetering voor vlot en veilig langzaam verkeer</i>	55%	0%	45%
stelling 3: <i>Speed-pedelecs (snelle E-bikes) bepalen zelf of zij op de rijbaan of het fietspad fietsen</i>	33%	67%	0%
stelling 4: <i>In het buitengebied zijn rode fietsstroken van 1,75 m breedte geschikte voorzieningen voor fietsers</i>	55%	36%	9%
stelling 5: <i>Fietsers krijgen in gemeente Leek binnen de bebouwde kom voorrang op alle rotondes</i>	83%	17%	0%
stelling 6: <i>Als voetganger ervaar ik regelmatig hinder van autoverkeer in voetgangersgebied Tolberterstraat</i>	33%	25%	42%
stelling 7: <i>Fietspaden (twee-richtingen) dienen overal minimaal 3,5 meter breed te zijn</i>	73%	0%	27%
stelling 8: <i>In de gemeente Leek geven we woon-werk-verkeer op de fiets prioriteit boven het autoverkeer</i>	64%	0%	36%
stelling 9: <i>Het nieuwe zebrapad Samuel Leviestraat is een verbetering voor een veilige toegankelijkheid van het centrum voor voetgangers</i>	73%	0%	27%
stelling 10: <i>Voor een veilig & vlot verloop van het fietsverkeer is de breedte van een fietspad belangrijker dan het type verharding</i>	18%	64%	18%
stelling 11: <i>Bushalten in de gemeente Leek zijn over het algemeen goed toegankelijk voor voetgangers</i>	40%	10%	50%

3. Parallele werksessies

Vervolgens worden in twee groepen diverse thema's met betrekking tot fietsen en lopen binnen de gemeente Leek besproken. De uitkomsten van deze gesprekken worden vervolgens plenair teruggekoppeld door de gespreksleiders en zijn op de volgende bladzijde weergegeven.



gemeente Leek



knelpunten en verbeterpunten lopen en fietsen in Leek

- ✓ fietspad langs De Holm is te smal voor fietsers
- ✓ onveilige en onduidelijk oversteeksituatie voor fietsers kruising Hoofdstraat, Tolbert
- ✓ voetpad ontbreekt tussen Diligencelaan en bushalte Midwolderweg
- ✓ oversteek bij nieuw bushaltes HOV zijn voor voetgangers een probleem (extra oversteken)
- ✓ diverse knelpunten oversteekbaarheid provinciale weg Zevenhuizen voor fietsers en voetgangers
- ✓ onduidelijk verloop fietspad bij aansluiting Kokswijk, Zevenhuizen ter hoogte van Werkhuis
- ✓ onduidelijke voorrangssituatie voor fietsers en autoverkeer parallelweg Auwemalaan
- ✓ hoge snelheid fietsverkeer (algemeen aandachtspunt), levert bijvoorbeeld knelpunt op bij nieuwe fietsoversteek Oosterheerdtstraat
- ✓ in het centrumgebied is de toegankelijkheid voor mensen met een visuele handicap een verbeterpunt, onder andere vanwege de inrichting vanwege onduidelijke status van de verharding, ontbreken van gidslijnen en het laden en lossen in het voetgangersgebied. Mogelijke oplossing zou kunnen bestaan uit invoeren venstertijden, laden en lossen beperken door aangepaste bevoorrading centrum en een duidelijker onderscheid in loop- en fietsroutes
- ✓ (tijdelijke) reclameborden bij belangrijke oversteeklocaties ontnemen het zicht op het verkeer
- ✓ tegelfietspaden hebben vaak smalle gleuven die gevaarlijk en hinderlijk zijn voor fietsers
- ✓ de versmalling voor fietsverkeer bij de rotonde Euroweg/Tolberterstraat is gevaarlijk
- ✓ toegankelijkheid van het openbaar vervoer en P&R: zowel goede bushaltes + stallingsmogelijkheden bij deze haltes als wel dat de routes er naar toe goed toegankelijk en gemakkelijk zijn

de fiets en de voetganger in de voorrang?

- ✓ fietsers kunnen bij rotondes in de voorrang; mits het maar duidelijk wordt aangegeven en vormgegeven
- ✓ er zou landelijk gekozen moeten worden voor een eenduidige regeling die in de wet verankerd wordt

Het fiets- en voetpad van de toekomst; uitgangspunten voor inrichting

- ✓ alle plannen zouden getoetst moeten worden op een veilige en goede toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers, inclusief mensen met een visuele handicap, rolstoelgebruikers, ed.
- ✓ bij fietspaden met tweerichtingsverkeer is een middenstreep noodzakelijk om correct gebruik af te dwingen
- ✓ goede openbare verlichting langs belangrijke fietsroutes
- ✓ bij oversteeklocaties met een gefaseerde oversteekmogelijkheid moet de opstelruimte op het midden-eiland voldoende breed zijn; twee meter is te smal
- ✓ fietspaden zouden in rode verharding uitgevoerd moeten worden
- ✓ van belang is dat fietsvoorzieningen uniform worden uitgevoerd
- ✓ uitritconstructies dienen duidelijker te worden weergegeven; ook onbekendheid over de voorrangssituatie bij dergelijk locaties is een aandachtspunt
- ✓ houd rekening met de verdere opkomst van de E-bike en stimuleer dit ook; het houdt mensen mobiel en gezond
- ✓ speed-pedelecs (snelle e-bikes) zijn in de wet nu een bromfiets. De gemeente Leek kan er voor kiezen om de bromfiets en de speed-pedelec van het fietspad te halen, door fiets-/brompaden te wijzigen naar fietspaden
- ✓ fietsinfrastructuur zou vergevingsgezind moeten zijn; als je bijvoorbeeld in de berm terecht komt zou dat niet direct tot een valpartij moeten leiden

Waar leggen we prioriteiten? Het fiets- en loopnetwerk in kaart

- ✓ de nieuwe P+R Leeksterhout wordt een belangrijke bestemming voor fietsverkeer, ook voor fietsverkeer uit de richting Marum; denk daarom aan goede routes voldoende stallingscapaciteit voor fietsers maar bijvoorbeeld ook oplaadmogelijkheden voor E-bikes
- ✓ er ontbreekt een belangrijke schakel in het fietsnetwerk over of onder de A7 tussen Lettelbert en Enumatil
- ✓ om fietsverkeer in het voetgangersgebied in de Tolberterstraat te voorkomen zou overwogen kunnen worden om een fietsroute achter de Hema langs te realiseren
- ✓ op de fietsroute tussen Leek en Zuidhorn ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen
- ✓ de route via de Poffert en Den Horn naar Zuidhorn zou opgewaardeerd moeten worden
- ✓ in het centrum van Zevenhuizen is de huidige route voor fietsverkeer onlogisch



gemeente Leek



- ✓ de nieuwe fietsroute naast de nieuwe busbaan Oostindie met een aansluiting op het Hoofdiep ontbreekt nog in het besproken kaartbeeld
- ✓ Er zou een goede hoofdfietsroute tussen Roden en Leek aangewezen moeten worden; de route tussen Leek en Roden via de Vagevuurselaan is een mooie route maar heeft een slechte kwaliteit voor fietsers (o.a. kwaliteit verharding, te smal, sociale veiligheid)
- ✓ Van de zuidelijke aanlanding van de fietsroute plus (Leek-Groningen) zullen naar verwachtingen de meeste fietsers gebruik gaan maken

4. Vervolg & afsluiting

De resultaten van vanavond worden betrokken bij de nadere uitwerking van het beleidsplan voor langzaam verkeer. Na de zomer worden de uitkomsten hiervan besproken tijdens een tweede werksessie. Daarna zal het beleidsplan ter besluitvorming worden aangeboden aan het college en de raad van de gemeente Leek. Alle aanwezigen worden door wethouder Karin Dekker bedankt voor hun inbreng.

BIJLAGE II: VERSLAG WERKSESSIE LANGZAAM VERKEER – 3 OKTOBER 2018

BIJLAGE III: KNELPUNTOVERZICHT LANGZAAM VERKEER

Locatie	Knelpunt	Toelichting	Mogelijke oplossing
1. Buitengebied	Ontbreken uniformiteit (fietsuggestie)stroken langs 60 km/uur wegen buitengebied	De inrichting van het buitengebied is divers, gebruikers weten niet goed wat er van hen verwacht wordt. Dit leidt tot verwarring en een soms ondergeschikte positie voor de fiets.	Toepassing uniforme weginrichting
2. Diepswal	Onveiligheid voetgangers en fietsers	De Diepswal als onderdeel van de N979, heeft zowel binnen als buiten de bebouwde kom geen goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers.	De aanleg van een voetpad binnen de bebouwde kom en betere voorzieningen voor fietsers zal de belangrijkste problemen wegnemen. In overleg met de provincie dient nog gekeken worden naar aanvullende maatregelen binnen de kom t.b.v. de leefbaarheid.
3. Rotonde Diepswal	Ongelijkheid voorrang fietsers rotonde Diepswal. Er gelden verschillende voorrangregimes.	De rotonde heeft aan de westzijde geen fietspaden, aan de noordzijde moeten de fietsers voorrang verlenen en komen zij uit op het terrein van de benzinepomp en aan de oostzijde hebben de fietsers voorrang. Doordat automobilisten dat niet opmerken, gebeuren er ongevallen. De discussie over voorrang van fietsers speelt al een langere tijd.	Toepassing uniforme voorrangregeling rondom rotondes
4. Enumatil	Ontbrekende schakel fietsnetwerk Zuidhorn-Enumatil-Lettelbert, onderdoorgang A7	Tussen Lettelbert en Enumatil ontbreekt nu de schakel tussen de dorpen ter hoogte van de huidige faunapassage onder de A7. Fietsers en voetgangers moeten nu omrijden/lopen. In de praktijk wordt de faunapassage soms al gebruikt. Tevens is het omrij-alternatief via de Pasop niet verkeersveilig.	Onderzoek realisatie ontbrekende schakel over/onder A7, waarbij ook een mogelijke combinatie met de reeds aanwezige faunapassage wordt betrokken. De aanleg ervan kan tevens aansluiten op de al lopende projecten Fietsroute Plus Leek-Groningen en gebiedsontwikkeling zuidelijk Westerkwartier.
5. Kerkweg	Verbeteren hoofdfietsstructuur Leek-Zevenhuizen t.b.v.,route Kerkweg-Roomsterweg- Hoofddiep optimaliseren voor fietsers	In het verleden zijn er op de Roomsterweg maatregelen genomen om gebiedsvreemd verkeer te weren.	Gebiedsvreemd verkeer werende maatregelen moeten verder worden doorgezet richting Zevenhuizen om de Roomsterweg aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken voor de voetgangers en fietsers.
6. Kokswijk, Zevenhuizen	Onveiligheid voetgangers en fietsers.	De Kokswijk is gecategoriseerd als een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h). Bij dit type wegen horen de fietsers en voetgangers te zijn gescheiden van het overige gemotoriseerde verkeer. Langs de Kokswijk, binnen de bebouwde kom, is op dit moment geen fiets- en voetgangersstructuur aanwezig. Tevens is sprake van een onduidelijk verloop van het fietspad bij de aansluiting ter hoogte van Werkhuis.	Realisatie veilige fiets- en voetgangersstructuur langs Kokswijk, mede gezien de aanwezigheid van een supermarkt en huisvesting voor ouderen.
7. Hoendiep	Verkeersveiligheid in relatie met fietsers	Het Hoendiep is een voormalige provinciale 80 km/h weg. Na hercategorisering is deze weg niet als 60km/h weg ingericht waardoor de snelheden hoog liggen. De combinatie met fietsers is onwenselijk.	We willen de reeds bestaande langzaam verkeer-ontsluiting aan de zuidzijde van het Hoendiep (Kerkweg - Poffert) doortrekken.

Locatie	Knelpunt	Toelichting	Mogelijke oplossing
8. Lindensteinlaan	Oversteekbaarheid ter plaatse van Oldenoert; voetgangers en fietsers vallen onvoldoende op	Op ontsluitingswegen dient de oversteek goed te zijn aangegeven en in twee keer gedaan kunnen worden (per rijbaan). Dat is bij de huidige oversteek niet het geval.	Realisatie oversteekvoorziening langzaam verkeer
9. Lindensteinlaan	Oversteekbaarheid ter plaatse van Industriepark – Nijenoertweg	Ter hoogte van de huidige oversteek Industriepark - Nijenoertweg zijn geen voorzieningen om in twee keer over te steken, terwijl daar veel fietsers (o.a. leerlingen De Borgen) oversteken.	Realisatie oversteekvoorziening langzaam verkeer
10. Mensumaweg	Gemengd verkeer (scholieren en forenzen)	Door het ontbreken van een goede Noord-Zuid verbinding voor zowel gemotoriseerd verkeer als ook voor fietsers, wordt de Mensumaweg veel gebruikt door forenzen en scholieren, hetgeen vanuit Duurzaam Veilig ongewenst is.	Onderzoek wenselijkheid & haalbaarheid vrijliggende voorzieningen langzaam verkeer
11. Molenkanaal	Fietsoversteek entree.	Na aanleg van de huidige fietsoversteek is door een groep gebruikers, veelal ouderen, aangegeven dat zij zich niet veilig voelen bij de oversteek. Daardoor maakt een klein deel van de fietsers gebruik van het naastliggende voetpad.	Onderzoek haalbaarheid realisatie vrijliggende voorzieningen langzaam verkeer en extra fietsverbinding die aansluit op de Pulvertorenstraat zodat gebruikers die de huidige oversteek niet als prettig ervaren een alternatief hebben.
12. Oldebertweg	Oversteekbaarheid langzaam verkeer kruising Oldebertweg -	Aan de westzijde van Tolbert ontbreekt een goede oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers. De huidige oversteek in één keer bevindt zich daarnaast in een bocht hetgeen oversteken extra bemoeilijkt.	Realisatie veilige oversteekvoorziening langzaam verkeer
13. Winkelgebied Leek	Toegankelijkheid voor voetgangers	In het centrumgebied is tevens de toegankelijkheid voor mensen met een visuele handicap een verbeterpunt. Bij het herinrichten van de Tolberterstraat zijn in goed overleg met gebruikers en winkeliers inrichtingsplannen ontworpen en uitgevoerd. In de praktijk blijkt dat op sommige momenten het laad en losverkeer, wat is toegestaan in de Tolberterstraat, de doorgang voor mindervaliden, fietsers en voetgangers blokkeert.	In overleg met de Handelsvereniging Leek-Nietap en het Platform Gehandicapten Leek tot een passende oplossing voor het laden en lossen te komen. Daarnaast dienen alle plannen voor de openbare ruimte blijvend getoetst te worden op een goede toegankelijkheid door alle gebruikersgroepen (rolstoelgebruikers, mensen met een visuele handicap, ed.).
14. Zevenhuizen	Oversteekbaarheid provinciale weg N979	Diverse knelpunten oversteekbaarheid provinciale weg Zevenhuizen voor fietsers en voetgangers	
15. Zevenhuizen	Ontbrekende schakel fietstnetwerk	Tussen Zevenhuizen en Haulerwijk ontbreekt ter hoogte van De Haspel een deel van de fietsstructuur. Fietsers zijn hierdoor gedwongen om te rijden en gebruik te maken van de wegen in het buitengebied. Gezien de status van het fietspad (hoofd fietsstructuur) is dit onwenselijk.	Onderzoek haalbaarheid beperking omrijdfactor hoofd fietsroute tussen Zevenhuizen en Haulerwijk
16. Oldebertweg	Ontbrekende schakel fietsstructuur	Op de route Leek-Tolbert moeten fietsers nu twee maal over steken door het ontbreken van een fietsvoorziening tussen de Bousemalaan en rotonde in Tolbert. Dit is een onwenselijke situatie.	Fietsstructuur aan de zuidzijde doortrekken

Locatie	Knelpunt	Toelichting	Mogelijke oplossing
17. De Holm	Onveiligfietspad	Het fietspad langs De Holm is te smal voor fietsers.	Opwaardering fietspad volgens inrichtingseisen langzaam verkeer
18. Midwolderweg	Onveiligheid voor voetgangers vanwege ontbreken voetpad	Tussen de Dilligencelaan ende bushalte Midwolderweg ontbreekt het voetpad. Voetgangers worden gedwongen op de rijbaan te lopen.	Aanleg voetpad
19. parallelweg Auwemalaan	Onduidelijk voorrangssituatie voor fietsers en autoverkeer	Op de parallelweg van de Auwemalaan is de voorrangssituatie voor fietsers en autoverkeer erg onduidelijk	Wijziging voorrangssituatie of realisatie fietsstraat met voorrang voor fietsers
20. gehele gemeente	Discomfort op tegelfietspaden	Tegelfietspaden hebben vaak smalle gleuven die gevaarlijk en hinderlijk zijn voor fietsers	Bij werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud worden fietsvoorzieningen volgende de kwaliteitseisen aangelegd.
21. gehele gemeente	Stallingsmogelijkheden bij bushaltes	ontbreken voldoende en goede stallingsmogelijkheden bij bushaltes	Verbetering voldoende en goede stallingsmogelijkheden in overleg met het OV-bureau
22. rotonde Euroweg-Tolberterstraat	Gevaarlijke versmalling fietsverkeer	De versmalling bij de rotonde Euroweg-Tolberterstraat is erg smal en daardoor gevaarlijk voor het fietsverkeer	Aanpassing bestaande situatie