

Verkeerskundige analyse

Fietsplan 2023 Op Fietse Midden-Drenthe



Februari 2023 - Gemeente Midden-Drenthe - RBP

Colofon

Titel	Verkeerskundige analyse fietsplan Midden-Drenthe
Auteur	Team Ruimtelijk Beleid en Projecten: Stefan Hoks en Geert van de Logt

Publicatie	Versie 6
------------	----------

E-mailadres	g.vandelogt@middendrenthe.nl
Telefoonnummer	0593 539 295

Gemeente Midden-Drenthe

Bezoekadres	Raadhuisplein 1, 9411 NB Beilen
Postadres	Postbus 24, 9410 AA Beilen
Internet	www.middendrenthe.nl

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

Inleiding 4

1 - Opzet 5

1.1 Menukaart fietsinfrastructuur 5

1.2 Bereikbaarheidsanalyse 5

1.3 Veiligheidsanalyse 6

1.4 Lijst met knelpunten 6

2 – Menukaart Fietsinfrastructuur 7

2.1 Fietsinfrastructuur categorieën 7

2.2 Kwaliteitseisen per fietspadcategorie 7

2.3 Prioritering 8

2.4 - Werkwijze 9

3 - Bereikbaarheidsanalyse 11

3.1 Demografische gegevens 11

3.2 Wensbeeld fietsnetwerk 12

3.3 Missende verbindingen en opwaardeerroutes 14

4 – Veiligheidsanalyse 17

4.1 Duurzaam Veilig 17

4.2 Analyse 18

5 – Lijst met knelpunten 20

5.1 Knelpunten 20

Bijlage 2 – Referentiebeelden fietsinfrastructuur

Bijlage 3 – ArcGIS: Demografische gegevens van Midden-Drenthe

Bijlage 4 – ArcGIS: Huidige fietsinfrastructuur in Midden-Drenthe

Bijlage 5 – ArcGIS: Fietsonveilige wegen in Midden-Drenthe

Bijlage 6 – ArcGIS: Wensbeeld fietsnetwerk en missende verbindingen in Midden-Drenthe

Bijlage 7 – ArcGIS: Opwaardeerroutes in Midden-Drenthe

Inleiding

Deze rapportage is een bijlage bij het Fietsplan 2023 Op Fietse Midden-Drenthe. In deze rapportage is de verkeerskundige analyse uiteengezet. De opzet wordt beschreven in hoofdstuk 1. De verkeerskundige analyse bestaat uit de Menukaart Fietsinfrastructuur (hoofdstuk 2), een bereikbaarheidsanalyse (hoofdstuk 3) en een veiligheidsanalyse (hoofdstuk 4). De conclusies hieruit zijn in hoofdstuk 5 verwerkt, gevat in de vorm van een lijst van knelpunten.

1 - Opzet

De verkeerskundige analyse bestaat uit vier stappen:

1. Het opstellen van een 'Menukaart fietsinfrastructuur';
2. Het uitvoeren van een bereikbaarheidsanalyse;
3. Het uitvoeren van een veiligheidsanalyse;
4. Het opstellen van een lijst met knelpunten.

1.1 Menukaart fietsinfrastructuur

Om te komen tot een gedegen uitvoeringsplan is het belangrijk dat er een onderscheid wordt gemaakt in verschillende soorten fietsinfrastructuur. Recreatieve fietsers hebben immers andere verwachtingen bij een fietspad dan fietsforensen of bijvoorbeeld wielrenners. Het ene fietspad wordt druk bereden, het andere fietspad is rustiger. Op sommige (fietsvriendelijke) wegen rijden meer fietsers dan motorvoertuigen, en op sommige wegen geldt het omgekeerde. Door een onderscheid te maken in type fietsinfrastructuur kunnen we het fietsnetwerk beter aanpassen op het gebruik en de verwachting van de gebruiker.

We benoemen daarom drie soorten fietspaden: doorfietsroutes, verbindingsroutes en recreatieve routes. We voegen kwaliteitseisen toe aan deze drie fietspadcategorieën, wat betreft breedte, verharding, belijning en voorrangssituaties. Zo definiëren we vooraf welke fietspaden we waar het beste kunnen toepassen. We stellen een prioritering op, bijvoorbeeld om te bepalen welk type fietsinfrastructuur eerder wordt aangelegd, en welke missende fietspaden even zullen wachten. Ook blijkt hieruit wanneer we bijvoorbeeld fietsroutes gaat opwaarderen, om ze te laten voldoen aan de geformuleerde kwaliteitseisen. Het geheel van deze fietspadcategorieën, kwaliteitseisen en prioritering vormt de Menukaart Fietsinfrastructuur.

Deze Menukaart Fietsinfrastructuur vormt de basis voor de bereikbaarheidsanalyse. Naast de analyse kunnen we de menukaart in de toekomst ook gebruiken om keuzes te maken.

1.2 Bereikbaarheidsanalyse

De hierboven beschreven menukaart passen we vervolgens toe op het gemeentelijke fietsnetwerk. Als beginpunt halen we denkbeeldig alle infrastructuur in onze gemeente weg. Wat overblijft zijn de dorpen en recreatieve bestemmingen. We voegen inwonersaantallen toe en de alledaagse voorzieningen: scholen, supermarkten en sportvoorzieningen. We verwerken dit in een schematische kaart van de gemeente.

Vervolgens trekken we lijnen...

- ... tussen de grotere plaatsen en steden. Deze categoriseren we als doorfietsroutes.
- ... tussen dorpen en dorpskernen, en de nabijgelegen plaatsen met een aanzienlijk voorzieningenniveau. Deze categoriseren we als verbindingsroutes.
- ... tussen dorpen en recreatieve bestemmingen. Deze categoriseren we als recreatieve routes.

Daarna verfijnen we het resultaat. Dat wil zeggen: We kijken waar sterkere relaties liggen die niet uit de gegevens van de schematische kaart blijken. Dit is met name gebaseerd op lokale kennis.

We komen vervolgens tot een overzicht van alle doorfietsroutes, verbindingsroutes en recreatieve routes in onze gemeente. Dit is het wensbeeld fietsnetwerk: het ideale fietsnetwerk waar we de komende jaren aan gaan werken.

Vervolgens leggen we het huidige netwerk van fietsinfrastructuur over het wensbeeld heen. Zo zien we waar fietsverbindingen missen. Ook blijkt uit deze analyse op welke verbindingen de kwaliteitseisen van de fietspadcategorie niet overeenkomt met de werkelijkheid.

1.3 Veiligheidsanalyse

De gemeenteraad heeft ingestemd met de ambitie om de fiets op 1 te zetten in het mobiliteitsbeleid. Om de veiligheid van fietsers te garanderen, is het noodzakelijk dat alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur langs ligt, af te waarderen naar een erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 60 km/u. Dat wil zeggen dat 60 km/u de nieuwe norm wordt buiten de bebouwde kom.

Om te analyseren waar veiligheidsknelpunten liggen, is daarom geïnventariseerd...

1. ... op welke wegen een snelheidslimiet geldt van 80 km/u, terwijl er geen vrijliggende fietsinfrastructuur langs ligt.
2. ... op welke wegen een snelheidslimiet geldt van 60 km/u, maar waar structureel te hard wordt gereden, en waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur ligt.

Uit deze analyse blijken een aantal fietsveiligheidsknelpunten.

1.4 Lijst met knelpunten

De knelpunten uit de bereikbaarheidsanalyse en de veiligheidsanalyse worden samengevoegd tot één lijst van knelpunten. Dit vormt een lijst van verschillende knelpunten;

1. Missende doorfietsroutes, missende verbindingsroutes en missende recreatieve routes;
2. Fietsinfrastructuur die moet worden opgewaardeerd om aan de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes/verbindingsroutes/recreatieve routes te voldoen;
3. Veiligheidsknelpunten type 1: Wegen met een snelheidslimiet van 80 km/u waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is;
4. Veiligheidsknelpunten type 2: Wegen met een snelheidslimiet van 60 km/u maar een structureel te hoge gemiddelde snelheid, waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is.

De lijst met knelpunten is gerangschikt op prioriteit, zoals is bepaald in de Menukaart Fietsinfrastructuur. De lijst van knelpunten is daarmee een eerste opzet naar een uitvoeringsplan.

2 – Menukaart Fietsinfrastructuur

De ene fietser heeft andere verwachtingen bij fietsinfrastructuur dan de andere fietser. Een speed-pedelec-gebruiker verwacht een doorgaand fietspad met een glad oppervlak, terwijl een recreatieve fietsers liever over grindpaden door de bossen fietst. Daarom zijn er drie type fietsroutes/-verbindingen gedefinieerd. Om de fietsinfrastructuur goed aan te laten sluiten op de infrastructuur buiten onze gemeente hebben we ook gekeken naar huidige situatie, de verschillende beleidsregels en -plannen van de provincie en omliggende gemeenten. Zo is de provincie Drenthe in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets bezig met het aanwijzen van provinciale doorfietsroutes. De Menukaart Fietsinfrastructuur en de bereikbaarheidsanalyse sluit hierop aan.

2.1 Fietsinfrastructuur categorieën

We maken onderscheid in drie categorieën fietsinfrastructuur:

1. Doorfietsroutes (DFR).

Doorfietsroutes zijn regionale, hoogwaardige, doorgaande routes die grote plaatsen en steden verbinden. Het doorgaande karakter staat centraal: Op zoveel mogelijk kruisingen hebben fietsers voorrang en de omrij-afstanden zijn zo klein mogelijk. De routes hebben een sterk utilitair karakter. Doorfietsroutes zijn de ruggengraat van het fietsnetwerk en lopen vaak over meerdere gemeentegrenzen heen. Het zijn routes waar grote verschillen in snelheid en massa samenkomen op één fietspad. De fietsinfrastructuur is daarop ingericht.

2. Verbindingsroutes (VBR)

Verbindingsroutes zijn fietsroutes die dorpen en recreatieve bestemmingen ontsluiten richting de grotere plaatsen, steden en het netwerk van doorfietsroutes. Ze bieden een verbinding tussen wonen, werken, voorzieningen en recreëren en sluiten aan op de ruggengraat van de regio. Ze hebben een utilitair karakter, maar in veel gevallen ook een sterke recreatieve waarde. Verbindingsroutes kunnen zowel een utilitaire bestemmingen als recreatieve bestemmingen bedienen.

3. Recreatieve routes (RCR)

Een recreatieve route is een fietsroute die een recreatiegebied ontsluit richting het fietsnetwerk. Denk aan de fietsverbinding tussen Hooghalen en Voormalig Kamp Westerbork, of de verbinding tussen Spier en het Dwingelderveld. Deze recreatieve routes hebben alleen een recreatieve bestemming en geen utilitaire bestemming. De focus ligt op recreatie, ontspanning, sport en plezier.

2.2 Kwaliteitseisen per fietspadcategorie

Elke fietspadcategorie heeft een ander karakter. Fietzers verwachten van een doorfietsroute bijvoorbeeld dat deze altijd verhard is, terwijl een recreatieve route ook een schelpenpad kan zijn. We hebben daarom per fietspadcategorie eisen opgesteld. Zie tabel 2.2.1 en 2.2.2.

Categorie	Fietsvoorziening	Minimale breedte	Belijning	Overige opmerkingen
Doorfiets-route	Solitair fietspad	3,0 m	Hoog reflecterende middenbelijning en kantbelijning, met lichtreflectoren in middenbelijning in bochten	
	Vrijliggend fietspad	3,0 m		
	Fietsstraat	6,0 m (2,5 m per rijstrook plus 1,0 m middenscheiding)	Hoog reflecterende kantbelijning, reflecterende middenscheiding.	Uitsluitend wanneer I _{gemotoriseerd verkeer} kleiner is dan I _{fietsverkeer}
Verbindings-route	Solitair fietspad	2,5 m	Reflecterende middenbelijning, met lichtreflectoren in middenbelijning bochten	
	Vrijliggend fietspad	2,5 m		
	Fietsstroken	1,5 m per rijstrook, rijloper < 3,0 m	Reflecterende kantbelijning	Breedte van beide fietsstroken > Breedte van rijloper
Recreatieve route	Solitair fietspad	1,5 m	Middenbelijning	
	Vrijliggend fietspad	1,5 m	Middenbelijning	
	Fietsstroken	1,0 m per rijstrook	Kantbelijning	

Tabel 2.2.1

Categorie	Fietsvoorziening	Verharding	Voorrang binnen de kom...	Voorrang buiten de kom...
Doorfiets-route	Solitair fietspad	Beton, asfalt of vergelijkbaar	... op kruisingen met ETW's en GOW's, en op alle rotondes*.	... op kruisingen met ETW's en GOW's.
	Vrijliggend fietspad		... op alle rotondes*, alle kruisingen, en voorrang op afslaand verkeer van de aangelegen weg.	... op kruisingen en altijd voorrang op afslaand verkeer van aangelegen weg.
	Fietsstraat		... volgens voorrangsregeling op de weg.	... volgens voorrangsregeling op de weg.
Verbindings-route	Solitair fietspad	Beton, asfalt of vergelijkbaar	... op alle rotondes*, en waar mogelijk ook op alle kruisingen.	... op afslaand verkeer van parallel gelegen weg.
	Vrijliggend fietspad		... volgens voorrangsregeling op de weg.	... volgens voorrangsregeling op de weg.
	Fietsstroken		... volgens voorrangsregeling op de weg.	... volgens voorrangsregeling op de weg.
Recreatieve route	Solitair fietspad	Halfverharding, beton, asfalt of vergelijkbaar.	... op alle rotondes*, waar mogelijk op kruisingen (indien verhard fietspad).	... op afslaand verkeer van parallel gelegen weg.
	Vrijliggend fietspad		... volgens voorrangsregeling op de weg.	... volgens voorrangsregeling op de weg.
	Fietsstroken	Beton, asfalt of vergelijkbaar.	... volgens voorrangsregeling op de weg.	... volgens voorrangsregeling op de weg.

Tabel 2.2.2

* Op rotondes alleen als alle noordelijke gemeenten dit ook invoeren.

Fietspad categorie	Maximale omrijfactor	Strooien en vegen	Verlichting	Bochten & kronkels	Ontwerpsnelheid	Paaltjes
Doorfiets-route	1,20	Structureel	Binnen de kom	Zoveel mogelijk beperken	35 km/u, ook in bochten.	Geen.
Verbindings-route	1,30	Structureel	Binnen de kom	Waar mogelijk beperken	25 km/u, ook in bochten.	Geen.
Recreatieve-route	1,50	Bij voorkeur	Bij voorkeur	Bij voorkeur beperken	20 km/u, bij bochten lager.	Bij voorkeur.

Tabel 2.2.3

2.3 Aandachtsgebieden

Voor het ontwikkelen van het fietsnetwerk realiseren we zowel doorfietsroutes, verbindingsroutes als recreatieve routes. Ook waarderen we bestaande fietsinfrastructuur op, zodat deze voldoet aan bijvoorbeeld de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes en daarmee

bijvoorbeeld “doorfietsroutewaardig” wordt. Om dit gestructureerd te doen, is een prioritering opgesteld waarmee we de knelpunten uit de lijst aan gaan pakken en keuzes kunnen maken. De prioritering is gerangschikt in zes aandachtsgebieden.

Aandachtsgebied 1 – Veiligheidsknelpunten type 1

Het eerste aandachtsgebied zijn de alle wegen af met een snelheidslimiet van 80 km/u zonder vrijliggende fietsinfrastructuur. Deze waarderen we af naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u. Hiermee garanderen we de veiligheid van de fietser.

Aandachtsgebied 2 – Missende doorfietsroutes

Het tweede aandachtsgebied zijn de missende doorfietsroutes. De doorfietsroutes zijn namelijk de regionale ruggengraat. Het is van belang om via snelle en veilige fietsinfrastructuur de grotere plaatsen en steden met elkaar te verbinden, ook in het kader van de fietsveiligheid.

Aandachtsgebied 3 – Missende verbindingsroutes en recreatieve routes

Als derde aandachtsgebied benoemen we de missende verbindingsroutes en recreatieve routes. Verbindingsroutes bieden verbinden wonen, werken, recreëren en voorzieningen. Ook in het kader van fietsveiligheid is het belangrijk deze routes te faciliteren. Richting recreatieve trekpleister realiseren we recreatieve routes, omdat mensen in Midden-Drenthe zorgeloos moeten kunnen recreëren.

Aandachtsgebied 4 – Opwaarderen doorfietsroutes

Als vierde aandachtsgebied willen we de doorfietsroutes op die nog niet voldoen aan de kwaliteitseisen opwaarderen. Dit combineren we zoveel mogelijk met lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden aan wegen, kabels en leidingen. We nemen het opwaarderen van doorfietsroutes waar mogelijk mee in projecten, zoals de herinrichting van straten, visievormingen en andere projecten.

Aandachtsgebied 5 – Opwaarderen verbindingsroutes en recreatieve routes

Het vijfde aandachtsgebied is het opwaarderen van de verbindingsroutes en recreatieve routes, die nog niet voldoen aan de kwaliteitseisen. Ook dit combineren we zoveel mogelijk met lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden.

Aandachtsgebied 6 – Veiligheidsknelpunten type 2

Als zesde aandachtsgebied pakken we alle veiligheidsknelpunten type 2 aan. Dat zijn wegen met een snelheidslimiet van 60 km/u maar een hoge gemiddelde snelheid, waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur ligt.

2.4 - Werkwijze

Met de drie ingrediënten uit de Menukaart Fietsinfrastructuur (fietsinfrastructuur categorieën, kwaliteitseisen en aandachtsgebieden) gaan we de komende jaren werken aan het fietsnetwerk in Midden-Drenthe. In het volgende hoofdstuk is een bereikbaarheidsanalyse uiteengezet waarin het wensbeeld fietsnetwerk is geschetst. Dit vormt, samen met de Menukaart Fietsinfrastructuur en de lijst met knelpunten, de basis voor het uitvoeringsplan.

De Menukaart Fietsinfrastructuur is de basis van de ontwikkeling van het fietsnetwerk. Hieruit blijkt hoe we de verschillende fietsinfrastructuur categorieën vormgeven en uitvoeren. Het

wensbeeld is een vertaling naar de toepassing op onze gemeente. Hierin staat omschreven welke fietsroutes in onze gemeente onder welke categorie vallen, en hoe we deze dus uit gaan voeren. Zo bepalen we hoe we het fietspadennetwerk gaan ontwikkelen de komende jaren.

Bewegingsvrijheid

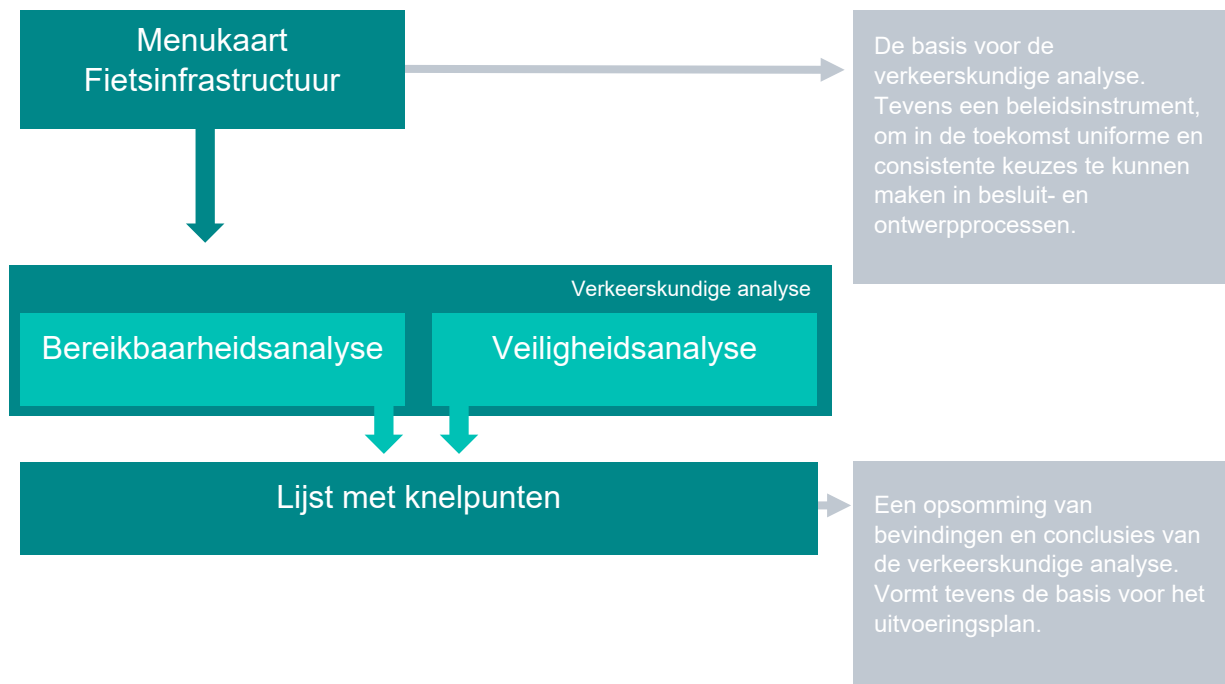
De Menukaart Fietsinfrastructuur bevat verschillende instrumenten, zodat we bewegingsvrijheid hebben binnen de beleidsregels. Zo kunnen alle drie de fietsinfrastructuur categorieën uitgevoerd worden in de vorm van een solitair fietspad, vrijliggend fietspad of fietsstraat/fietsstroken. Dit geeft ons de ruimte om toch maatwerk te verrichten. Zo zal op sommige plekken een fietspad wellicht niet nodig zijn, maar voldoet een fietsvriendelijke weg met fietsstroken of een fietsstraat. Ook in bijvoorbeeld verhardingstype houden we ruimte voor maatwerk.

Gemeentelijke- en provinciale fietspaden

Binnen onze gemeente ligt, naast fietsinfrastructuur in beheer van de gemeente, ook fietsinfrastructuur in beheer van de provincie Drenthe. Het betreft het fietspad langs de N371, de N374 en de N856. In deze analyse zijn de provinciale fietspaden ook meegerekend. De provincie wil namelijk, in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, samen met gemeentes werken aan de fietsinfrastructuur in de hele provincie. We gaan er vanuit dat de provincie bereid is te investeren in hun fietspaden in Midden-Drenthe, om zo samen met ons te werken aan het fietsnetwerk in Midden-Drenthe.

Instrumentenoverzicht

De 3 verschillende instrumenten hebben elk hun eigen toepassingen en functies. Hieronder staat een overzicht van de verschillende functies van deze instrumenten en de samenhang.

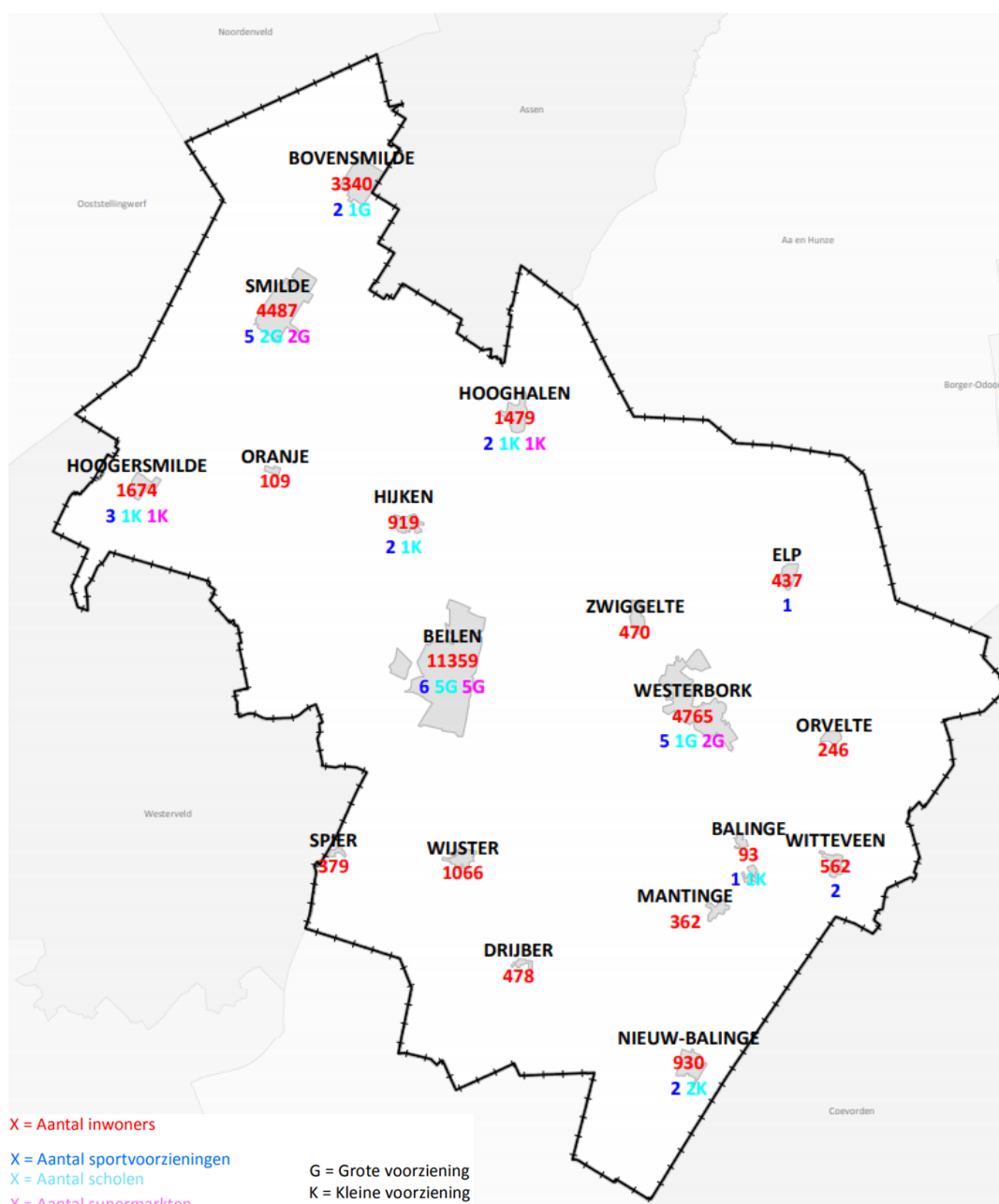


3 - Bereikbaarheidsanalyse

Met de bereikbaarheidsanalyse is de fietsinfrastructuur categorisering bepaald. Dit hebben we gedaan op basis van demografische gegevens (inwoneraantallen en voorzieningenniveau) en lokale kennis.

3.1 Demografische gegevens

In Midden-Drenthe hebben we grotere dorpen met een hoog voorzieningenniveau (zoals Beilen, Smilde en Westerbork) en kleinere dorpen en dorpskernen met een laag voorzieningenniveau zoals Garminge, Spier en Oranje. Deze hebben we in kaart gebracht. Zie figuur 3.1.1 of bijlage 3.



3.1.1 – Demografische gegevens per dorp, gemeente Midden-Drenthe.

We zien dat Beilen, met ruim 11.000 inwoners, 6 sportvoorzieningen, 5 grote onderwijsinstellingen en 5 grote supermarkten, een grote aantrekkingskracht. Naast de drie basisvoorzieningen beschikt Beilen ook over een groot winkelgebied, een NS station, veel gemeentelijke gebouwen en een aantal grote werkgevers. Beilen ligt centraal in de gemeente, langs verschillende doorgaande wegen en verkeersaders. Beilen is daarom voor de hele gemeente een uitvalsbasis, en moet daarom vanuit elke hoek goed bereikbaar zijn met de fiets.

Smilde en Westerbork zijn voor respectievelijk de noordwesthoek en zuidoosthoek een belangrijk voorzieningencentrum. Westerbork trekt veel fietsverkeer aan vanuit bijvoorbeeld Garminge, Balinge en Witteveen. Smilde functioneert ook als centrum voor voorzieningen, met meerdere scholen, sportvoorzieningen en winkelgelegenheden.

Hoogersmilde is een uitvalsbasis voor de vele campings en recreatieve bestemmingen in de noordwesthoek van onze gemeente en in Friesland. Ook Hooghalen beschikt over enige voorzieningen, en heeft daarom een sterke aantrekkingskracht voor fietsverkeer.

Balinge, met 1 sportvoorziening en 1 kleine onderwijsinstelling heeft ook een aanzienlijke aantrekkingskracht. Balinge ligt in de zuidoost hoek waar veel kleine dorpen liggen, enige kilometers uit elkaar. Grotere afstanden, zoals richting Beilen, worden dan vaak overbrugd met de auto. Kleinere afstanden, naar bijvoorbeeld de sportvoorziening en onderwijsinstelling, worden vaak met de fiets gedaan. Ditzelfde geldt voor Wijster, Drijber en Nieuw Balinge.

Regionale en intergemeentelijke verbindingen

In de nabije omgeving van onze gemeente liggen verschillende grote plaatsen en steden met een hoog voorzieningenniveau. Te noemen: Assen, Emmen en Hoogeveen. We zien dat inwoners van Smilde en Bovensmilde erg gericht zijn op Assen en dat dorpskernen aan de zuidkant van onze gemeente (Drijber en Nieuw Balinge) gericht zijn op Hoogeveen. Op regionaal niveau zien we dat tussen Hoogeveen, Beilen en Assen, en Westerbork en Emmen, ook sterke woon-werk-, woon-school- en woon-winkelrelaties liggen.

Ook deze langere afstanden worden steeds vaker met de fiets overbrugd. We zien meer elektrische fietsen en speed-pedelecs op de weg, maar ook meer racefietsers die vaak langere afstanden fietsen. Steeds meer gemeenten en provincies faciliteren deze fietsers door ook voor de langere afstanden doorgaande fietspaden te realiseren. Vanuit de provincie Drenthe wordt, in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF), al nagedacht over een provinciaal netwerk van doorfietsroutes. Het is belangrijk dat Midden-Drenthe ook gaat investeren in dergelijke routes.

3.2 Wensbeeld fietsnetwerk

Met bovenstaande gegevens kunnen we een wensbeeld van het fietsnetwerk schetsen. We trekken lijnen tussen de grotere plaatsen en steden (doorfietsroutes), tussen de overige dorpen en de dorpen met een hoog voorzieningenniveau (verbindingsroutes), en tussen de recreatieve voorzieningen en het fietsnetwerk (recreatieve routes)

Vervolgens voegen we verschillende gegevens toe. Zo heeft de provincie Drenthe een concept voor een regionaal doorfietsroutenetwerk geschetst welke we hebben overgenomen. Met onze plaatselijke kennis voegen we sterke verbindingen toe, zoals het geval is tussen bijvoorbeeld Hijken en Hooghalen nadat de sportverenigingen in beide dorpen samen zijn gegaan.

Met deze gegevens komen we tot het wensbeeld fietsnetwerk. Zie figuur 3.2.1.



Figuur 3.2.1 – Wensbeeld fietsnetwerk

We zien een netwerk van doorfietsroutes, verbindingsroutes en enkele recreatieve routes. De doorfietsroutes vormen de basis van het fietsnetwerk in Midden-Drenthe. Deze routes verbinden de grotere plaatsen en steden (ook buiten de gemeente) met elkaar. Ze bieden zowel een lokale als regionale verbinding. De verbindingsroutes verbinden alle overige dorpen met de grotere plaatsen en dorpen met een hoog voorzieningenniveau, en ze bieden een verbinding richting het doorfietsroutenetwerk. De verbindingsroutes verbinden ook veel recreatieve bestemmingen, bijvoorbeeld museumdorp Orvelte. Ze kunnen naast het utilitaire karakter ook een recreatieve waarde hebben.

Sommige recreatieve bestemmingen zijn niet verbonden met het verbindingsroutenetwerk. Hiervoor zijn recreatieve routes ingetekend. Dit zijn dus routes die niet leiden naar een utilitaire bestemming, alleen naar een recreatieve bestemming. Alle overige recreatieve fietspaden, zonder een duidelijke recreatieve of utilitaire bestemming, zijn niet opgenomen in

de metrokaart vanwege de leesbaarheid van de kaart. Deze vallen vanzelfsprekend onder de categorie recreatieve routes.

Doorfietsroutes

In het wensbeeld zijn drie doorfietsroutes te vinden:

1. Assen – Hooghalen – Beilen – Spier – Hoogeveen
Deze doorfietsroute is in verschillende (provinciale) beleidsstukken terug te vinden. Provincie Drenthe heeft de ambitie om de doorfietsroute Groningen – Assen te verlengen tot Hoogeveen, om de regio zo beter te ontsluiten. Deze fietsroute voorziet namelijk in veel verschillende stromen. Zo zijn dagelijks veel fietsende scholieren te vinden tussen Beilen, Hooghalen en Assen. De VAM-berg wordt beter bereikbaar, en ook vanuit Hoogeveen worden Spier en Beilen beter bereikbaar en aantrekkelijker.
2. Appelscha – Hoogersmilde – Beilen – Westerbork – Emmen
Deze doorfietsroute dient als hoogwaardige oost-west verbinding in onze gemeente. De route verbindt onze gemeente beter met Friesland en de regio Emmen. Ook de fietsverbinding Beilen –Westerbork zal in dit geval verbeterd worden, evenals de fietsverbinding tussen Hoogersmilde en Beilen.
3. Assen – Bovensmilde – Smilde – Hoogersmilde – Diever – Meppel
De derde doorfietsroute in onze gemeente loopt in onze gemeente langs de Smildes, en biedt een verbinding met Assen, Diever en Meppel. Dit is een provinciaal fietspad langs de provinciale weg N371.

Verbindingsroutes

De verbindingsroutes verbinden alle overige dorpen met de grotere dorpen en steden, en het doorfietsroutenetwerk. Vooral in de zuidoosthoek van onze gemeente liggen veel kleine dorpen en dorpskernen die een goede verbinding met Westerbork, Beilen en Hoogeveen behoeven. Door nieuwe fietsverbindingen te realiseren tussen Garminge, Balinge, Mantinge, Drijber, Wijster, Orvelte, Witteveen en Nieuw Balinge worden deze dorpen beter ontsloten richting Westerbork, Beilen en Hoogeveen. Daar sluiten de verbindingsroutes aan op het doorfietsroutenetwerk.

In de noordwesthoek zijn er verbindingen nodig tussen Oranje en Hijken richting Beilen, Hooghalen, Smilde en Hoogersmilde, waar een aansluiting is op het doorfietsroutenetwerk. Aan de noordoostkant zijn verbindingen nodig tussen Zwiggelte en Elp richting Hooghalen, Beilen en Westerbork.

3.3 Missende verbindingen en opwaardeerroutes

Het wensbeeld dat in de voorgaande paragraaf is toegelicht leggen we over het huidige netwerk van fietsinfrastructuur (bijlage 4) heen. Hieruit blijkt welke verbindingen moeten worden opgewaardeerd. Dat wil zeggen: Fietspaden verbreden en/of een andere verharding aanbrengen, om te voldoen aan de kwaliteitseisen uit paragraaf 2.2. Deze opwaardeerroutes zijn opgenomen in bijlage 7, en in de lijst met knelpunten (zie hoofdstuk 5).

Uit deze analyse blijkt ook welke fietsverbindingen missen. Zie figuur 3.3.1 en bijlage 6.



Figuur 3.3.1 – Missende verbindingen

Alle licht gekleurde lijnen zijn fietsverbindingen die nog missen. Om een voorbeeld te geven: Tussen bijvoorbeeld Balinge en Mantinge is nog geen fietspad, fietsstrook of fietsveilige/-vriendelijke erftoegangsweg (60 km/u) aanwezig.

Missende doorfietsroutes

Over het algemeen is het doorfietsroutenetwerk sluitend. Er missen drie verbindingen;

1. **Beilen – Assen:** Tussen Beilen en Assen is de doorfietsroute nog niet sluitend. Er zijn verschillende kruisingen en wegen waar de fiets nog niet voldoende prioriteit krijgt, en de parallelweg tussen Eursing, Hooghalen en Assen is nog niet fietsveilig/-vriendelijk ingericht.
2. **Appelscha - Hoogersmilde – Beilen:** Tussen Hoogersmilde en Beilen mist nog een doorfietsroute. De meeste fietsers tussen Hoogersmilde en Beilen kiezen de Beilervaart als fietsroute. Het Oranjekanaal is minder aantrekkelijk als fietsroute, vanwege de omrijfactor van 1,24. De route langs de Beilervaart, evenals de route langs het Oranjekanaal, is nog geen gepaste doorfietsroute aanwezig.
3. **Westerbork – Emmen:** Vanaf Orvelte richting Wezup en verder richting Emmen zijn een aantal losse fietspaden aanwezig. Deze zijn nog niet voldoende aan elkaar verknoot. De verbinding tussen Orvelte richting Emmen mist daarom.

Verbindingsroutes in de zuidoosthoek

Wat betreft verbindingsroutes missen vooral in de zuidoost hoek veel verbindingen. Garminge, Balinge en Mantinge zijn niet bereikbaar per vrijliggend fietspad. Op de wegen naar deze dorpen geldt voor het grootste deel een snelheidslimiet van 80 km/u, en de weg is daarnaast niet fietsvriendelijk ingericht. Ook Nieuw Balinge, Drijber en Witteveen zijn slecht bereikbaar per fiets. Deze dorpen zijn via sommige routes wel te bereiken via een vrijliggend fietspad (zoals het fietspad langs de Haarweg dat een verbinding biedt richting het provinciale fietspad langs de N374), maar aangezien fietsers hiervoor veel om moeten fietsen, wordt hier weinig gebruikt van gemaakt.

Utilitaire fietsers gedragen zich als water, en kiezen bijna altijd de kortste route. Gevolg is dat er vaak groepen scholieren, fietsforensen, recreatieve fietsers en andere fietsers op 80 km/u-wegen fietsen. Dit levert zeer gevaarlijke situaties op. We krijgen van verschillende bewoners het signaal dat zij zich grote zorgen maken, wanneer hun kinderen vanuit de bovengenoemde dorpen richting school in Westerbork en Hoogeveen fietsen.

Verbindingsroutes in de noordhoek

Aan de noordkant van onze gemeente (boven de lijn Hoogersmilde – Beilen – Westerbork) zijn er minder missende verbindingen. Alleen Oranje en Hijken zijn met de fiets minder goed te bereiken. Fietsers fietsen hier al over de weg aan de stille kant van het Oranjekanaal, maar hier is nog geen doorgaande fietsinfrastructuur aanwezig. Er liggen al enkele plannen op tafel voor een vrijliggend (recreatief) fietspad om deze dorpen met Hoogersmilde, Beilen en de rest van de gemeente te verbinden.

Tussen Hijken en Hooghalen is ook een fietsverbinding gewenst. Er is veel fietsverkeer tussen deze dorpen door het samengaan van de sportverenigingen. Tussen Elp-Zwiggelte en Beilen mist ook een verbinding. Verder is de verbinding van Hooghalen en Bovensmilde richting de TT-Assen nog niet sluitend.

4 – Veiligheidsanalyse

4.1 Duurzaam Veilig

In 1998 was het aantal verkeersdoden en -gewonden erg hoog, met name onder fietsers. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is er een visie op verkeersveiligheid gevormd: Duurzaam Veilig. Deze visie is in 2018 geactualiseerd.

Duurzaam veilig gaat uit van een vijftal principes. Het eerste principe (*Functionaliteit van wegen*) gaat in op een onderscheid in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen.

Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen vinden we een uitwisseling van verkeer en verblijven: Er zijn veel inritten, spelende kinderen, kruisend verkeer, overstekende voetgangers en fietsers, geparkeerde auto's, etc. Binnen de bebouwde kom geldt op erftoegangswegen een maximumsnelheid van 30 km/u, buiten de kom is dat 60 km/u.

Op erftoegangswegen ligt de snelheid van verkeer laag. Gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers gaan samen op één weg, en de weg wordt hierop ingericht. Kruisingen zijn altijd gelijkwaardig, en er zijn geen voorrangswegen.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen bieden een verbinding tussen erftoegangswegen (ofwel verblijfsgebieden) en stroomwegen (ofwel wegen om lange afstanden op af te leggen). Er geldt een snelheidslimiet van 50 km/u binnen de bebouwde kom, en 80 km/u buiten de kom. Snelheden liggen hoger, en de focus ligt meer op ontsluiten dan op uitwisseling. Daarom wordt gemotoriseerd verkeer gescheiden van voetgangers en fietsers. Ook is een gebiedsontsluitingsweg vaak een voorrangsweg. Op kruisingen is vaak een voorangsregeling van kracht, of we vinden hier een VRI-installatie of rotonde.

ETW's en GOW's in Midden-Drenthe

In Midden-Drenthe vinden we buiten de bebouwde kom een mix aan wegen. We hebben veel erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/u, die fietsveilig/-vriendelijk zijn ingericht. Ook hebben we een hoog aantal erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 80 km/u, zonder dat bijvoorbeeld fietsers gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer. Ook zien we een aantal gelijkwaardige kruisingen, waar de snelheidslimiet voor een korte rechtstand is teruggebracht naar 60 km/u. Dit levert gevaarlijke situaties op, met name voor fietsers en ander langzaam verkeer. Zowel op rechtstanden, bochtige wegen en kruisingen is de fietsveiligheid in Midden-Drenthe op veel erftoegangswegen 80 km/u erg slecht.

Ongevalcijfers

Dit is niet terug te zien in ongevalcijfers. In onze gemeente gebeuren amper ongelukken tussen een motorvoertuig en een fietser met dodelijke afloop. Dit is echter schijnveiligheid: We krijgen vanuit inwoners en belangenverenigingen signalen dat fietsers een alternatieve route kiezen, om de gevaarlijke wegen te mijden. Zo sturen ouders van Nieuw-Balinge hun kinderen via het provinciale fietspad langs de N374, en niet over de Middenraai waar fietsers

en gemotoriseerd verkeer een weg delen van nog geen 6 meter breed, met een maximumsnelheid van 80 km/u. Ook van organisaties zoals de Fietzersbond krijgen we het dringende advies de snelheidslimiet hier te verlagen.

4.2 Analyse

Voor deze veiligheidsanalyse hebben we een analyse uitgevoerd, waarbij we kijken naar twee soorten onveilige wegen voor fietsers:

1. Erftoegangswegen (gemixt fietsers en gemotoriseerd verkeer) waar een snelheidslimiet geldt van 80 km/u.
2. Erftoegangswegen waar een snelheidslimiet geldt van 60 km/u, maar waar structureel te hard wordt gereden.

In bijlage 5 zijn de gegevens geografisch weergegeven. In de lijst hieronder (tabel 4.2.1) zijn deze wegen overgenomen, met daarnaast de snelheidslimiet (V_{limiet}) en de snelheid (of lager) van 85% van het verkeer (V_{85}), waarbij uitschieters zoals nooddiensten en uitzonderlijke hardrijders zijn weggelaten.

Nr.	Wegaanduiding	V_{limiet} (km/u)	V_{85} (km/u)
1	Oranjekanaal: Hijken - viaduct A28/De Lotten	80	86,0
2	Wezuperweg: M. J.B. Kanweg - Gemeentegrens Emmen	80	86,0
3	Garmingerstukken: N381/N374 - Garminge	80	93,0
4	Schapendijk: Garminge - Witteveen	80	94,0
5	Schiphorsten: Balinge - Mantinge	80	81,0
6	Hamveld/Wijsterseweg: Mantinge - Wijster	80	89,0
7	Drijberseweg/De Brink: Wijster - Drijber	80	78,0
8	Nijenk/Berkenweg: Drijber - De Hullen	80	86,0
9	Verlengde Middenraai: Witteveen - Nieuw Balinge	80	88,0
10	Middenraai: Nieuw Balinge - Gemeentegrens Hoozevee	80	97,0
11	Beilervaat: Hoogersmilde - Beilen	60	86,0
12	Oranjekanaal: Hele traject m.u.v. Hijken - viaduct A28	60	92,0
13	Klateringeweg: Zwiggelte - J. Nijhoff landbouwbedrijf	60	90,0
14	Zwiggelterweg: Oranjekanaal - Elp	60	85,0
15	Holthe: N381 - Holthe	60	91,0
16	Holthe: Holthe - Scharrelveld	60	88,0
17	Scharrelveld: Holthe - N381/N374	60	79,0
18	Looveen: Ter Horst - Wijster	60	89,0
19	Vamweg: Drijberseweg - Attero Wijster	60	83,0
20	Kanaal Oostzijde: De Hullen - De Haar	60	76,0
21	Berkenweg: De Hullen - Gemeentegrens Hoozevee	60	90,0

Tabel 4.2.1 – Veiligheidsanalyse. Bron: Via Statistiek ongevallen en snelheden

Legenda	
V_{limiet}	De snelheidslimiet in km/u.
V_{85}	De snelheid (of lager) van 85% van het verkeer, waarbij uitzonderlijke hardrijders en voorrangsvoertuigen met spoed (15%) zijn weggefilterd.

Wat opvalt is dat er in onze gemeente 10 erftoegangswegen zijn waar fietsers en gemotoriseerd hetzelfde wegdek delen, maar waar een maximumsnelheid van 80 km/u geldt. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, is het noodzakelijk dat deze wegen

weer worden afgewaardeerd tot 60 km/u, ongeacht of er veel of weinig fietsers over deze wegen fietsen.

Verder valt op dat er nog 11 erftoegangswegen zijn waar structureel te hard wordt gereden. Ook op deze wegen kunnen we de fietsveiligheid verbeteren door de weg fietsvriendelijker in te richten, of door vrijliggende fietsinfrastructuur te realiseren.

Ook in de situatie wanneer de wegen afgewaardeerd zijn tot 60 km/u, kan het noodzakelijk zijn om een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit hangt onder meer af van de hoeveelheid fietsverkeer, of het type fietsverkeer (bijvoorbeeld schoolkinderen).

Ongevalcijfers

Voor de veiligheidsanalyse is ook gekeken naar ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn geweest. Het valt op dat in ongevallenstatistieken waar wij over beschikken weinig fietsongevallen zijn geregistreerd. Elk ongeval is natuurlijk één teveel, maar we kunnen uit dit lage aantal ongevallen geen duidelijke veiligheidsknelpunten aanwijzen.

Het lage aantal ongevallen geeft echter een verdraaid beeld. Enerzijds vinden er regelmatig ongevallen plaats, die niet geregistreerd worden. Dit zijn vaak eenzijdige ongevallen, waarbij de fietsers licht gewond raakt en/of de fiets beschadigd raakt. In veel gevallen komen hier geen hulpdiensten aan te pas en wordt het ongeval niet geregistreerd in ongevallenregistratiesysteem ViaSTAT.

Anderzijds kan het lage aantal ongevallen ook betekenen dat fietsers op voorhand besluiten bepaalde onveilige fietsroutes te mijden. Vanuit de samenleving ontvangen wij regelmatig klachten van ouders die hun kinderen enkele kilometers om laten fietsen naar school om veilig aan te komen. Ook forensen schijnen om te fietsen om onveilige wegen te mijden. Enkele fietsers laten de fiets staan, omdat zij het te onveilig vinden om te fietsen. Hier liggen kansen!

Momentopname

Zowel de snelheidsanalyse als de ongevallenanalyse zijn een momentopname van de afgelopen maand en jaar. De snelheidsanalyse is gebaseerd op maart 2021, vergeleken met maart 2019. Hier zat een verwaarloosbaar verschil in. De ongevalcijfers zijn gebaseerd op de afgelopen 7 jaar.

De impact van de coronalockdown heeft invloed gehad op de snelheidsgegevens en ongevalcijfers, maar het is moeilijk om dit te kwantificeren en hierop te corrigeren. Het algemene beeld dat er in onze gemeente nog een aantal onveilige wegen en kruisingen zijn, komt echter overeen met de signalen die wij uit de samenleving krijgen, en de verkeerskundige principes die we hebben losgelaten op onze (fiets)infrastructuur. Het algemene beeld is dat er in onze gemeente op een aantal punten hoge urgentie is om de fietsveiligheid te verbeteren.

5 – Lijst met knelpunten

In hoofdstuk 3 is geïnventariseerd welke verbindingen er nog missen en welke verbindingen moeten worden opgewaardeerd, op basis van het Wensbeeld Fietsnetwerk (bijlage 3, 4, 6 en 7). In Hoofdstuk 4 is geïnventariseerd welke wegen moeten worden aangepast om fietsveiliger te worden (bijlage 5). Het resultaat is een lijst van verbindingen en wegen waar maatregelen nodig zijn.

5.1 Knelpunten

In het GVVP 2012-2020 is in hoofdstuk 15 een projectenlijst opgenomen. Deze projectenlijst hebben we aangevuld met de missende verbindingen, opwaardeerroutes en veiligheidsmaatregelen uit de analyse. De lijst is samengesteld op basis van de aandachtsgebieden uit paragraaf 2.3.

Voor de indicatieve kosten hebben wij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De prijzen zijn gebaseerd op eenheidsgetallen waarbij het jaar 2023 als uitgangspunt is gehanteerd;
- Waar indicatieve kosten uit een tracéverkenning al beschikbaar zijn, hebben we die als kosten opgenomen;
- 60 km/u maatregel: lichte maatregelen: aanlegkosten € 25.000 per kilometer (inclusief 30 % Voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien);
- Fietspaden: aanlegkosten: € 450.000 per kilometer (inclusief 50% kosten grondaankopen, 30% voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien);
- Fietsveilig-/vriendelijk maken weg: aanleg rode fietsstroken: aanlegkosten € 100.000 per kilometer (inclusief 30% voorbereiding en toezicht en 30% onvoorzien);
- De kosten voor prioriteiten 4 en 5 hebben we voornamelijk ingevuld als pm-post, omdat we deze maatregelen willen combineren met toekomstige projecten en onderhoudsmaatregelen.

Nr.	Knelpunt	Maatregel	Lengte (km)	Indicatieve kosten	Overige opmerkingen
Aandachtsgebied 1 – Veiligheidsknelpunten type 1					
1.1	Oranjekanaal: Hijken – Viaduct A28/De Lotten	60 km/u	2.25	€ 56.000	
1.2	Wezuperweg: M. J.B. Kanweg – Gemeentegrens Emmen	60 km/u	2.3	€ 57.000	
1.3	Garmingerstukken: N381/N374 – Garminge	60 km/u	1.8	€ 45.000	
1.4	Schapendijk: Garminge – Witteveen	60 km/u	2.5	€ 63.000	
1.5	Schiphorsten: Balinge - Mantinge	60 km/u	1.2	€ 39.000	
1.6	Hamveld/Wijsterseweg: Mantinge - Wijster	60 km/u	6.3	€ 158.000	
1.7	Drijberseweg/De Brink: Wijster – Drijber	60 km/u	3	€ 75.000	
1.8	Berkenweg: Drijber - Gemeentengrens	60 km/u	3.6	€ 90.000	

1.9	Verlengde Middenraai: Witteveen – Nieuw Balinge	60 km/u	6	€ 150.000	
1.10	Middenraai: Nieuw Balinge – Gemeentegrens Hoogeveen	60 km/u	3.3	€ 83.000	
Aandachtsgebied 2 – Missende doorfietsroutes					
2.1	Beilen – Hooghalen – Assen	Ontbrekende delen realiseren	2	€ 900.000	
2.2	Hoogersmilde – Beilen	Fietspad	9	€ 3.300.000 - € 7.100.000	
2.3	Westerbork – Emmen	Fietspad vanaf Orvelte naar gemeentegrens	2.3	€ 1.000.000	
Aandachtsgebied 3 – Missende verbindingsroutes en recreatieve routes					
3.1	Oranje – Smilde	Doorgaande fietsinfrastructuur realiseren: fietspad Oranjekanaal	6	€ 890.000	
3.2	Oranje – Hoogersmilde				
3.3	Hijken – Oranje				
3.4	Hijken – Hooghalen	Fietsveilig Halerweg	3.3	€ 330.000	
3.5	Beilen – Zwiggelte – Elp	Fietsveilig maken weg	4.6	€ 820.000	
3.6	Westerbork – Garminge	Fietspad	1.8	€ 640.000 - € 1.270.000	
3.7	Garminge – Balinge	Fietsveilig maken weg	0.6	€ 60.000	
3.8	Balinge – Witteveen	Fietspad	2,5	€ 1.125.000	
3.9	Balinge – Mantinge	Fiets veilig maken weg	1.3	€ 130.000	
3.10	Mantinge – Drijber	Fiets veilig maken weg	5.2	€ 520.000	
3.11	Drijber – Wijster	Fietspad	3	€ 1.350.000	
3.12	Witteveen – Nieuw Balinge - Hoogeveen	Fietspad	10	€ 4.500.000	
3.13	Bovensmilde – TT-Assen	Fiets veilig maken weg	5	€ 500.000	
3.14	Hooghalen – TT-Assen		2	€ 200.000	
Aandachtsgebied 4 – Opwaarderen doorfietsroutes					
4.1	Beilen - Hoogeveen	Fietspad verbreden		Pm	
4.2	Beilen – Hooghalen	Fietspad verbreden		Pm	
4.3	Westerbork - Gemeentegrens	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van missende

					doorfietsroute (adg 2.3)
4.4	Beilen – Westerbork (tussen Beilen –Lieving)	Fietspad verbreden en verharding aanpassen			Provincie
4.5	Esweg (Beilen)				Onderdeel van de totale reconstructie
4.6	Linthorst Homanweg/Domoweg (Beilen)	Fietspad verbreden		Pm	
Aandachtsgebied 5 – Opwaarderen verbindingsroutes en recreatieve routes					
5.1	Beilen – Hijken (Ossebroeken/Rheeveld/Beilerstraat)	Fietspad verbreden en verharding aanpassen (VBR)		Pm	
5.2	Beilen (Sportlaan)			Pm	
5.3	Beilen (Torenlaan)			Pm	
5.4	Smilde (Suermondsweg)			Pm	
5.5	Westerbork (Groeneweg/Perkenslag)			Pm	
5.6	Hooghalen – Smilde (Laaghalerveen/De Streek)	Fietspad verbreden (VBR)		Pm	
5.7	Oranjekanaal – Zwiggelte – Westerbork (Hoofdstraat)			Pm	
5.8	Orvelte – Witteveen (Meester J.B. Kanweg)			Pm	
5.9	Lieving – Wijster (Makkum/Holthe/Beilerweg)			Pm	
5.10	Wijster – Spier (Wijsterseweg)			Pm	
5.11	VAM-berg – Drijber (Vamweg – Drijberseweg)			Pm	
5.12	Spier – Drijber (Oosterseveldweg)			Pm	
Aandachtsgebied 6 – Veiligheidsknelpunt type 2					
6.1	Beilervaart: Hoogersmilde – Beilen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t	Onderdeel van missende doorfietsroute (adg 2.1)
6.2	Oranjekanaal: Hele traject m.u.v. Hijken – viaduct A28	N.v.t	N.v.t	N.v.t	Onderdeel van verschillende verbindingsroutes (adg 3.2 en 3.3)
6.3	Klateringerweg: Zwiggelte - Klatering	N.v.t	N.v.t	N.v.t	Onderdeel van verbindingsroute (adg 3.5)
6.4	Zwiggelterweg: Oranjekanaal – Elp	Maatregelen 60 km/u	2	€ 40.000	
6.5	Holthe (weg): N381 – Holthe (buurt)	Maatregelen 60 km/u	3.8	€ 76.000	
6.6	Holthe (weg): Holthe (buurt) – Scharrelveld	Maatregelen 60 km/u	4.4	€ 88.000	
6.7	Scharrelveld: Holthe (buurt) – N381/N374	Maatregelen 60 km/u	4.4	€ 88.000	

6.8	Looveen: Ter Horst - Wijster	Maatregelen 60 km/u	2.2	€ 60.000	
6.9	Vamweg: Drijberseweg – VAM-berg Wijster	Maatregelen 60 km/u	2.2	€ 44.000	
6.10	Kanaal Oostzijde: De Hullen – De Haar	Maatregelen 60 km/u	2	€ 40.000	
6.11	Berkenweg: De Hullen – Gemeentegrens Hoogeveen	N.v.t	N.v.t	N.v.t	(=adg 1.8)