



Aan de gemeenteraad van Dronten

Onderwerp: Beantwoording motie fietsveiligheid buitenwegen

Geachte raadsleden,

De gemeenteraad heeft het college in een motie gevraagd om een onderzoek naar de fietsveiligheid op buitenwegen binnen de gemeente Dronten uit te voeren.

In deze raadsinformatiebrief ontvangt u de uitkomst van dit onderzoek en de daarbij behorende aanbevelingen.

Toezeggingen

Daarnaast zijn in 2019 door de gemeenteraad diverse vragen aan het college gesteld over fietsveiligheid en recreatieve fietsverbindingen. Naar aanleiding daarvan heeft het college de volgende toezeggingen gedaan:

- een verkenning uitvoeren naar een recreatieve fietsverbinding Dronten – Swifterbant;
- een verkenning uitvoeren naar een recreatieve fietsverbinding Biddinghuizen – Oostrand;
- het ter beoordeling aan de raad voorleggen van de uitbreiding van het fietsnetwerk met ontbrekende fietsschakels.

Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)

Ook in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan staat een opgave voor een verkenning naar een fietsverbinding Dronten (station) – Oostrand via het Overijsselsepad opgenomen.

Samenhang

Door de samenhang van de motie, toezeggingen, de GVVP-opgave zijn de uitkomsten in deze raadsinformatiebrief bij elkaar gebracht. Allereerst geven we u hieronder een overzicht van de in 2019 reeds afgeronde fiets-gerelateerde projecten op de buitenwegen.

Bijlage(n): 1 – Bureaustudie “Fietsveiligheid Buitenwegen”



Reeds afgeronde fiets-gerelateerde projecten op de buitenwegen

In 2019 zijn de volgende fiets-gerelateerde projecten afgerond:

- Fietspad Wisentweg is voor de zomer van 2019 voorzien van beton;
- Doorsteek (sluipverkeer) tussen Randweg – Swiferringweg opgelost met geplaatste paal aan begin van fietspad in september 2019;
- Alikruikpad is in mei 2019 voorzien van nieuw asfalt en is mede onderdeel van de calamiteitenroute t.b.v. van bereikbaarheid hulpdiensten bij evenementen;
- Voor de zomer van 2019 zijn de fietssuggestiestroken doorgetrokken in Ketelhaven.

Bureauonderzoek fietsveiligheid buitenwegen

Het adviesbureau Tridée heeft een studie uitgevoerd naar de fietsveiligheid op de buitenwegen in de gemeente Dronten. Dit onderzoek treft u als bijlage bij deze brief aan. Voor het onderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP);
- het provinciale verkeersbeleid;
- kennisgenomen van de discussie in de raad over fietsveiligheid op de Visvijverweg;
- de ongevallenregistratie en;
- er is contact opgenomen met LTO, Politie, Provincie Flevoland, Fietzersbond en diverse ondernemers.

Algemene conclusie

De onderzoeksbevindingen laten zien dat er weinig ongevallen (4 geregistreerde fietsongevallen in de afgelopen 5 jaar) hebben plaatsgevonden en dat de infrastructuur op de bestaande wegen in het algemeen op orde is. Alle ondervraagden benadrukken het belang van verkeersveiligheid, maar men begrijpt ook dat extra inzet op dit thema ten koste gaat van andere zaken. Men is kritisch op de vraag of dit wenselijk is.

De recreatieve invalshoek is daarbij ook een relevant aspect. De sector recreatie en toerisme is één van de twee economische kernsectoren in de sociaal economische visie. Ook vanuit die recreatieve doelstellingen is gekeken naar wat mogelijk is om fietsroutes, die de voorzieningen met het landschap en onze dorpen verbindt, te versterken.

Aanbevelingen en uitkomsten

Bewustwordingsmaatregelen/ gedragscampagnes

Het objectieve ongevallenbeeld is laag, maar er wordt wel een onveiligheidsgevoel ervaren. Hierbij wordt voorgesteld om bewustwordingsmaatregelen / gedragscampagnes in te zetten om bestuurders van gemotoriseerde voertuigen te wijzen op verkeersgedragingen. In overleg met de provincie Flevoland wordt bekeken wat hierin mogelijk is.

Toevoegen van ontbrekende fietsschakels aan het vastgestelde fietsnetwerk en verlaging van de snelheid op een paar buitenwegen

In het onderzoeksrapport staan enkele aandachtspunten. Belangrijkste aandachtspunt is het verlagen van het snelheidsregime op buitenwegen van 80 naar 60 km per uur.



In het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan is vastgesteld dat op de buitenwegen een snelheidsregime van 80 km/u geldt. Uitzonderingen naar 60 km/u zijn mogelijk bij een louter recreatieve functie van de weg (bijv. Bosweg). Vanuit verkeersveiligheid is er objectief gezien niet direct een aanleiding om maatregelen te treffen. Anderzijds vinden wij het belangrijk om recreatie en toerisme te faciliteren/ ondersteunen. Dit willen wij onder andere bereiken door aandacht te hebben voor de wandel en fietsroutes, die de voorzieningen met het landschap en onze dorpen verbindt.

Op basis van de recreatieve doelstellingen en gelet op de uitkomst van het onderzoeksrapport zien wij voldoende aanleiding om de wegen Visvijverweg en Stobbenweg (tussen Drontermeerdijk – Abbertweg) toe te voegen aan het fietsnetwerk en de snelheid te verlagen naar 60 km per uur op de volgende buitenwegen:

- Visvijverweg,
- Beverweg,
- Abbertweg en
- Stobbeweg (tussen Drontermeerdijk en Abbertweg)

Verlaging van de snelheid gebeurt met het aanbrengen van bebording, belijning en het uitvoeren van enkele snelheidsremmende maatregelen ter plaatse van de kruispunten. De kosten worden met een provinciale subsidie en middelen uit de lopende begroting gedekt.

Het verlagen van de toegestane snelheid naar 60 km per uur op deze wegen versterkt de regionale recreatieve fietsfunctie van de volgende tracés:

- Noordoostpolder-Swifterbant-Lelystad;
- Overijssel via de Reevesluis.

Door de snelheidsverlaging wordt het voor fietsers aangenamer fietsen, omdat zij met een minder hoge snelheid worden gepasseerd.

Tracé Noordoostpolder – Swifterbant – Lelystad

In het knelpuntenoverzicht van het rapport “Fietsveiligheid Buitenwegen” komen de Visvijverweg en Beverweg als 80 km wegen naar boven waar prioriteit aan gegeven kan worden. De Visvijverweg en Beverweg zijn wegen waar veel gefietst wordt (recreatieve functie) en deze laatste is een fietsverbinding naar de Noordoostpolder. Deze wegen kunnen met snelheidsremmende maatregelen worden ingericht naar 60 km-uur. De Beverweg en Visvijverweg staan ook bekend als sluiproute wegen.

Tracé Overijssel via de Reevesluis

Voor de recreatieve fietsverbinding naar Overijssel komen de wegen Stobbenweg en Abbertweg in beeld, waarbij de Abbertweg voor de fietsers een aansluiting heeft op het vrij liggende fietspad langs de Oldebroekerweg richting Elburg en Dronten. Vanaf de Stobbenweg zijn we aan het onderzoeken om een recreatieve fietsverbinding te realiseren naar het fietspad op de Drontermeerdijk. Deze aansluiting sluit aan op de Reevesluis. Over deze sluis wordt een fietsvoorziening aangebracht(mogelijkheid om met fiets aan de hand over de sluis te gaan), zodat er een doorgaande fietsverbinding ontstaat naar Kampen.



Het dijklichaam Drontermeerdijk (Waterschap) met daarop het fietspad wordt opgehoogd en de Reevesluis (Rijkswaterstaat) is nu in uitvoering. Door in te zetten op deze verbinding ontstaat er een goede fietsverbinding naar de Randmeren en een fietsaansluiting richting Kampen. Door op de Stobbenweg de snelheid te verlagen naar 60 km per uur wordt de subjectieve verkeersveiligheid verbeterd. Met deze nieuwe ontwikkeling krijgen de wegen Abbertweg en Stobbenweg nog meer een recreatief fietskarakter.

Fietsverbinding Dronten – Swifterbant voorlopig niet haalbaar

Voor deze route is een voorkeurstracé verkend waarover ook gesprekken zijn gevoerd met grondeigenaren. In eerste instantie was het de bedoeling om zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande kavelpaden. Vanuit de grondeigenaren wordt dit als onwenselijk ervaren. Een combinatie van fietsers en landbouwvoertuigen (bijv. met spuitarmen) over hetzelfde pad wordt als zeer ongewenst ervaren. De grondeigenaren zijn bereid om mee te werken, maar willen dan graag gronden gecompenseerd zien. Dit zijn met name gronden van RijksVastgoedbedrijf(RVB). Vooralsnog is RVB niet bereid om hieraan mee te werken. Mocht RVB wel bereid zijn om hieraan mee te werken dan komen wij hierop bij u terug.

Recreatieve fietsroute tussen Biddinghuizen – Oostrand wordt verkend

Naar aanleiding van vragen vanuit de gemeenteraad ziet het college na een eerste ambtelijke analyse mogelijkheden om de recreatieve fietsroute tussen Biddinghuizen en de Oostrand te gaan verkennen. Dit jaar wordt een onderzoek gedaan naar deze recreatieve fietsroute. Hierbij wordt een verbinding vanuit wijk De Graafschap naar de Alikruikweg onderzocht die vervolgens via het Alikruikpad (onderdeel van de calamiteitenroute t.b.v. evenementen) langs de Bremerbergtocht loopt. De route loopt vervolgens een stukje door het Spijkbos en het Bremerbergbos en komt uit bij de Bremerbergweg, waar overgestoken kan worden naar het vrij liggend fietspad. Wij informeren u over de uitkomst van dit onderzoek.

Fietsverbinding Dronten – Oostrand wordt verkend

In het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan staat opgenomen dat er een opgave is om een verkenning uit te voeren naar een fietsverbinding tussen station Dronten – Overijsselsepad. Deze verkenning kan gelijktijdig worden opgestart met de verkenning van de recreatieve fietsroute tussen Biddinghuizen – Oostrand. Bij realisatie van deze fietsverbinding is er vanuit Dronten een directe verbinding naar de Oostrand aansluitend op het Overijsselsepad langs het spoor. Ook over de uitkomst van dit onderzoek zullen wij u nader informeren.

Bermversteviging draagt bij aan verkeersveiligheid

Het programma om bermversteviging uit te voeren langs buitenwegen loopt al een aantal jaren (sinds 2011). Dit is een doorlopend proces dat in het nieuwe wegenbeheerplan (later dit jaar) met uitvoeringsagenda zijn vervolg krijgt. Langs de Visvijverweg is inmiddels gedeeltelijk bermversteviging aangebracht. De Stobbenweg en Abbertweg hebben zeer weinig bermshade en worden vanuit het criterium bermshade op dit moment laag geprioriteerd. De Beverweg heeft voldoende wegbreedte en komt niet in aanmerking voor bermversteviging. Door bermversteviging toe te passen is er meer ruimte om veilig uit te wijken voor gemotoriseerd- en fietsverkeer.



Heeft u nog vragen?

Dan kunt u contact opnemen met de heer Hakkers, beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer van team Gebiedsontwikkeling.

Met vriendelijke groet,

het college van Dronten

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'T' and 'L' with a long horizontal stroke extending to the right.

drs. T. van Lenthe
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, loopy 'G' and 'J' followed by a horizontal line.

drs. J.P. Gebben
Burgemeester



Fietsveiligheid buitenwegen

Gemeente Dronten

Documentbeschrijving

Titel	Fietsveiligheid buitenwegen
Ondertitel	Gemeente Dronten
Aantal pagina's	22
Pulicatie nummer	1922
Auteurs	Govert de With, Benjamin Schaipp
Opdrachtgever	Gemeente Dronten
Contactpersoon	Gert-Jan Hakkers

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
2	Aanleiding en vraag	4
3	Bureaustudie	5
	3.1 Bronnen.....	5
	3.2 Bevindingen.....	5
4	Knelpunten, reacties, categorisering	9
	4.1 Groslijst en vragen	9
	4.2 Reacties	10
	4.3 Categorisering	11
5	Analyse en conclusies.....	12
	5.1 Analyse per categorie knelpunt.....	12
	5.1.1 Gevaarlijke kruisingen / oversteken	12
	5.1.2 Gedeelde wegen met lange rechtstanden (80 km/uur)	14
	5.1.3 Ontbrekende voorzieningen	14
	5.1.4 Realisatie, beheer en onderhoud.....	15
	5.2 Advies	15
	5.3 Prioritering genoemde knelpunten	15
	5.3.1 Beheer en onderhoud	16
	5.3.2 80km-wegen.....	16
	5.3.3 Kruisingen	17
	5.3.4 Nieuwe recreatieve fietsvoorzieningen	17
	5.4 Beantwoording vragen uit de motie	18
	Bijlage 1 – Knelpuntenlijst.....	19

1 Samenvatting

In de gemeenteraad van Dronten is een motie aangenomen die het College vraagt:

- *Te onderzoeken op welke buitenwegen mogelijk verkeersconflicten kunnen ontstaan tussen enerzijds landbouwverkeer, zwaar transport en/of autoverkeer en anderzijds schoolgaande jeugd, fietsforensen en/of recreatief verkeer;*
- *In kaart te brengen welke voorzieningen benodigd zijn om de fietsveiligheid op buitenwegen te verbeteren;*

Het onderzoek waar in de motie om wordt gevraagd, hebben we uitgevoerd door

- knelpunten te inventariseren
- contact te zoeken met diverse belanghebbenden en hun input op te halen
- te beoordelen wat er voor soort knelpunten zijn en deze te analyseren
- enkele aanbevelingen te doen voor mogelijke verbeteringen van de situatie

Onze bevindingen zijn dat er weliswaar veel plekken zijn waar het onaangenaam fietsen is, maar:

- dat er weinig ongevallen plaatsvinden
- dat de infrastructuur op bestaande wegen in het algemeen redelijk op orde is (op smalle wegen geen voorzieningen, maar die passen daar ook niet; op brede wegen altijd suggestiestroken; langs N-wegen altijd een vrijliggend fietspad)
- dat de belanghebbenden begrip hebben voor de beperkte middelen van de gemeente

Dat gezegd hebbende zijn er natuurlijk wel dingen te verbeteren:

- 1) De maximumsnelheid op wegvakken die niet geschikt zijn voor 80km/uur terugbrengen naar 60 km/uur, alleen al vanwege het signaal dat daar vanuit gaat.
- 2) Bij de (her)inrichting van kruispunten zorgen voor
 - lage snelheid autoverkeer op conflictpunt
 - niet meer dan 1 rijbaan in één keer oversteken
 - duidelijkheid over de voorrangssituatie
 - steunpunten en belijning aanbrengen
 - zorgen dat het kruisingsvlak goed verlicht is
- 3) Werk maken van de aanleg van nieuwe solitaire fietsverbindingen tussen Swifterbant, Dronten en de Randmeren/Biddinghuizen, niet gekoppeld aan de bestaande infrastructuur.

In hoofdstuk 5 geven we enkele mogelijke scenario's voor verdere aanpak van de verkeersveiligheid op buitenwegen in de gemeente Dronten.

2 Aanleiding en vraag

In dit rapport beschrijven we de resultaten van een onderzoek naar de verkeersveiligheid op de buitenwegen in de gemeente Dronten. Directe aanleiding voor dit onderzoek was een aangenomen motie in de gemeenteraad, waarin het college o.a. werd verzocht:

- *Te onderzoeken op welke buitenwegen mogelijk verkeersconflicten kunnen ontstaan tussen enerzijds landbouwverkeer, zwaar transport en/of autoverkeer en anderzijds schoolgaande jeugd, fietsforensen en/of recreatief verkeer;*
- *In kaart te brengen welke voorzieningen benodigd zijn om de fietsveiligheid op buitenwegen te verbeteren;*

We onderzochten dus de verkeersveiligheid, waarbij we ons met name richtten op de veiligheid van fietsers. Hiervoor voerden we de volgende activiteiten uit:

- We verzamelden beschikbare informatie (telgegevens, beleidsstukken, eerder gedane meldingen etc.)
- We zochten contact met diverse betrokkenen en belanghebbenden in de gemeente om te vragen naar hun inzichten.
- We inventariseerden en categoriseerden de genoemde knelpunten.
- We beoordeelden en analyseerden de knelpunten per categorie.

In de volgende hoofdstukken beschrijven we de resultaten van elk van deze stappen. We sluiten af met conclusies en onze antwoorden op de vragen die we uit de motie destilleren:

- Hoe staat het met de verkeersveiligheid van fietsers op buitenwegen?
- Wat ligt ten grondslag aan een eventueel minder dan optimale verkeersveiligheid?
- Wat zou er kunnen of moeten gebeuren om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren?

Aan het beantwoorden van de laatste vraag zit automatisch een politiek aspect. Het verbeteren van verkeersveiligheid is in theorie namelijk *altijd* mogelijk, maar op zeker moment wegen de kosten voor verdere verbetering niet meer op tegen de mate van verbetering. 'Kosten' kunnen in dit geval financieel zijn (bijvoorbeeld voor het bouwen van een ongelijkvloerse kruising), maar betere verkeersveiligheid kan ook kosten opleveren in termen van doorstroming, comfort of ruimte. In dit rapport schetsen we de feiten en geven we ons advies als bureau, maar uiteraard is het aan de gemeenteraad om te besluiten of de gemeente deze 'kosten' zou moeten maken of niet.

3 Bureaustudie

3.1 Bronnen

- We zochten terug wat rond de totstandkoming van het GVVP van Dronten gezegd is over de buitenwegen. Onder andere bekeken we de gespreksverslagen en de groslijst van genoemde knelpunten (buiten de bebouwde kom).
- We bekeken het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid.
- We bestudeerden de inventarisatie die LTO maakte naar aanleiding van regulier overleg met de gemeente.
- We namen kennis van de discussie in de raad over de Visvijverweg
- We bekeken verschillende bronnen waar ongevallen worden geregistreerd (o.a. de website van GGD Flevoland:
<https://www.eengezonderflevoland.nl/cijfers/verkeersongevallen-flevoland/>).
- We hadden contact met:
 - LTO Nederland – Willem Tijsseling, voorzitter afdeling Oostelijk Flevoland
 - Politie – Gerben Groothoff, Verkeersspecialist Politie Midden Nederland
 - Provincie Flevoland – Tjesco Gerts en Arnoud Turkstra, Adviseurs Verkeer/Mobiliteit
 - Fietzersbond – Marcel van der Weijden, afdeling Flevoland/Dronten
 - Diverse ondernemers

3.2 Bevindingen

Op basis van de verschillende bronnen kwamen we tot een groot aantal knelpunten – een 'groslijst'. Hierin namen we alle wegen en locaties op die we in één of meer bronnen tegenkwamen. Op dit moment zat hier nog geen enkel filter op. Op basis van deze groslijst voerden we een analyse uit van de knelpunten, waar we in het volgende hoofdstuk op terug komen.

Los van de specifieke knelpunten, waar we in het volgende hoofdstuk mee verder gaan, halen we een aantal algemene bevindingen uit de bureaustudie.

Ongevallenbeeld en tellingen

Er zijn diverse punten die als onveilig ervaren worden. De *ongevalsgegevens* geven op zichzelf echter geen directe aanleiding om in te grijpen. Omdat de intensiteiten laag zijn, vinden er in absolute zin weinig ongevallen met fietsers plaats op locaties buiten de bebouwde kom. Dit neemt echter niet weg dat het goed is om de veiligheid buiten de kom als geheel kritisch te beschouwen. Het betreft een grote hoeveelheid wegen die voor fietsers vaak niet te vermijden zijn bij specifieke bestemmingen.

Het lage aantal auto's op wegen met gemengd verkeer is positief en hoort bij de functie van erftoegangsweg. Een laag aantal *fietzers* kan twee dingen betekenen:

- a) Er zijn simpelweg niet veel fietsers waarvoor deze wegen een functie hebben
- b) Fietzers mijden deze wegen vanwege de slechte (ervaren) verkeersveiligheid

Gezien de beperkte hoeveelheid herkomst- en bestemmingsrelaties is het zeer waarschijnlijk dat de verklaring vooral in punt (a) gezocht moet worden. Dit betekent dat verbetering van de (subjectieve) veiligheid niet zozeer gaat om specifieke locaties, maar om het beeld van deze wegen als geheel.

60 of 80?

Op de erftoegangswegen buiten de kom in de gemeente Dronten is de maximumsnelheid vrijwel altijd 80 km/uur. In Nederland is echter (in lijn met de CROW-richtlijnen uit het Handboek Wegontwerp) 60 km/uur een gebruikelijke maximumsnelheid voor wegen met deze functie en inrichting.

In de provincie Zeeland zijn de oude verbindingswegen afgewaardeerd nu er vaak nieuwe provinciale wegen zijn aangelegd. Deze oude wegen hebben ook lange rechtstanden en soms (in het geval van een belangrijke functie voor fietsers) zelfs vrijliggende fietsinfrastructuur. Zie bijvoorbeeld de Provinciale weg tussen Wissenkerke en Geerdijk (foto ten zuiden van de N255 – Google Streetview).



In de gemeente Dronten is net als in Zeeland ook een duidelijk onderscheid te maken tussen de grotere verbindingswegen en de 'gewone' buitenkomse wegen. Hier is echter gekozen om de maximumsnelheid vrijwel overal op 80 km/uur te houden, zelfs ook bij (veel) smallere wegen zonder vrijliggende fietsinfrastructuur. Zie bijvoorbeeld onderstaande foto van de Visvijverweg ten oosten van de N711 (Google Streetview).



Deze keuze in Dronten is bewust gemaakt. In het vastgestelde GVVP staat hierover de volgende passage: *"Dronten heeft vrijwel geen wegen met maximumsnelheid 60 km/uur en wil die maximumsnelheid ook niet invoeren omdat dat ongeloofwaardig is. Een snelheid van 60 km/uur kan in het algemeen het best worden afgedwongen met wegversmallingen, maar de wegen zijn al maximaal smal (3,5 meter). Het alternatief: verkorting van de rechtstanden door drempels/plateaus of as-verspringingen aan te brengen, is in de polder een opgave waarvan de inspanning (en de nadelen voor grote voertuigen) niet opweegt tegen het te behalen resultaat. Ook de overlast van/voor het landbouwverkeer is hierbij een argument. Meer gemeenten in de polder voeren dit beleid."*

Toch is het als antwoord op de zorgen over de fietsveiligheid ons inziens te overwegen om een lagere maximumsnelheid in te stellen op wegen die echt niet voldoen aan de CROW-richtlijnen voor 80km-wegen. Hier gaat een signaalfunctie van uit en dit brengt de wegen meer in lijn met de landelijke richtlijnen. Het is wél aan te raden om een dergelijke maatregel af te stemmen met de andere wegbeheerders in de provincie.

Ook moeten hier geen wonderen van verwacht worden. Grote landbouwvoertuigen hebben sowieso al een lagere maximumsnelheid. Het is verder te verwachten dat een maximumsnelheid van 60km/uur geregeld zal worden overtreden. Aanvullende maatregelen liggen niet voor de hand; een weg als de Visvijverweg voldoet feitelijk al aan de richtlijnen voor een 60km-weg. Hij is eerder te smal, maar verbreding zou juist zorgen voor een hogere snelheid...

Vrijliggende fietspaden?

Ongeveer een jaar geleden was er discussie over de verkeersveiligheid op de Visvijverweg in de gemeenteraad. Dit is een typisch voorbeeld van een 'buitenweg' in de gemeente Dronten. Naar aanleiding van een vraag van de Natuur en Milieucoöperatie Rivierduinengebied is er gekeken of er langs deze weg een vrijliggend fietspad nodig zou zijn. De conclusie was in dit geval heel duidelijk: *"De noodzaak voor een vrij liggend fietspad is gezien de huidige resultaten niet aan de orde."*

De onderbouwing hiervan was gebaseerd op tellingen: er werden 700 motorvoertuigen en enkele tientallen fietsers op deze weg geteld per dag. Lage aantallen, die enerzijds zorgen dat er weinig conflictsituaties zullen zijn en anderzijds duidelijk maken dat er maar weinig fietsers baat zullen hebben bij een fietspad. De Visvijverweg (geen onderdeel van het in het GVVP vastgestelde fietsnetwerk) is naar wij denken exemplarisch voor de buitenwegen in de gemeente. Aanleg van vrijliggende fietspaden ligt hier niet voor de hand.

Landbouwverkeer

Ook uit het GVVP: *"Wel speelt, net als in de rest van Nederland, schaalvergroting in de landbouw en een verandering van functies (veelal recreatief) op vrijkomende agrarische erven. Deze andere functies leiden tot andere groepen die gebruik maken van de erftoegangswegen en de schaalvergroting heeft gevolgen voor de hoeveelheid en de aard van het landbouwverkeer."*

Landbouwvoertuigen zijn problematisch in een Duurzaam Veilig verkeersbeleid omdat ze te groot/zwaar zijn om te mengen met fietsers en te langzaam om te mengen met auto's. In een gemeente als Dronten met een groot agrarisch gebied, zijn er vanzelfsprekend diverse klachten die op dit fundamentele probleem zijn terug te voeren. Verder zijn er een aantal specifieke problemen op concrete locaties benoemd.

De duurzaam veilige oplossing is om te voorkómen dat fietsen en landbouwvoertuigen de weg moeten delen. Dat zou betekenen dat overal vrijliggende fietspaden zouden moeten worden aangelegd. Dit is niet realistisch en – zeker in combinatie met het vorige punt – ook niet nodig.

Zoals in het GVVP aangegeven, blijft de gemeente wel inzetten op communicatie en bewustwording, zowel onder fietsers als onder landbouwers. Scholing van de medewerkers die op de voertuigen rijden is gelukkig door landelijk beleid steeds verder geprofessionaliseerd, mede door invoering van het verplichte trekker rijbewijs. De volgende (landelijke) stap in dit verband is een verplichte kentekening van landbouwvoertuigen.

Provincie

In het provinciale verkeersbeleid vinden we aanknopingspunten om te werken aan verkeersveiligheid. Wegbeheerders in de provincie Flevoland kozen voor "Maak van de 0 een punt"; dit komt neer op een streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers. Concreet wordt dit vertaald naar het doel om tussen 2015 en 2030 een continue dalende trend te hebben in het aantal ernstige verkeersslachtoffers (doden én gewonden) in Flevoland. Hiervoor wil men werken langs twee sporen (reactief en risicogestuurd). In feite is het onderzoek dat we hier uitvoeren een invulling van risicogestuurd werken. Omdat – zoals we verderop zullen zien – een belangrijk deel van de knelpunten ook op provinciale infrastructuur ligt, lijkt het logisch dat de gemeente nader met de provincie in gesprek gaat.

4 Knelpunten, reacties, categorisering

4.1 Groslijst en vragen

Op basis van de bronnen uit het bureauonderzoek, stelden we een groslijst van enkele tientallen knelpunten op. Op dit moment hadden wij nog geen inhoudelijk oordeel over de genoemde knelpunten. Als we een punt in een van de bronnen tegenkwamen, namen we het op.

We tekenden de knelpunten in op kaart en mailden naar een selectie van belanghebbende partijen¹ de volgende vragen:

- 1) Hoe vindt u dat het in het algemeen gesteld is met de (fiets)verkeersveiligheid op buitenwegen?
- 2) Vindt u dat de gemeente aan dit onderwerp prioriteit moet geven? Ook als dat ten koste zou gaan van andere onderwerpen?
- 3) Wat is volgens u het grootste veiligheidsprobleem op de buitenwegen?
- 4) Herkent u de punten die we nu op onze groslijst hebben staan? Moeten er nog punten bij, kunnen er punten af?



Een beeld van de rondgemailde kaart. In Bijlage 1 hebben we de knelpunten opgenomen.



o.b.v. Fietzersbond



genoemd in GVVP 2017



o.b.v. ongevalsdata



o.b.v. input LTO

¹ We namen contact op met:

- LTO Nederland
- Politie
- Provincie
- Fietzersbond
- Diverse recreatie-ondernemers

We ontvingen van politie, provincie, LTO en een aantal ondernemers reactie per mail. We voerden enkele telefonische gesprekken ter verduidelijking. Het doel van dit onderzoek was niet om een complete knelpuntenlijst te maken; we waren vooral geïnteresseerd in het algemene beeld dat men heeft over fietsveiligheid. De knelpunten dienen daarbij in eerste instantie als illustratie.

4.2 Reacties

Fietsersbond

De meest uitgebreide reactie kwam van de Fietsersbond. Zij wijzen met name op de interactie tussen fietsers en hardrijdend personenautoverkeer / bestelbusjes en pleiten voor een aanpassing van de maximumsnelheid op buitenwegen naar 60 km/uur. Ze beoordelen de verkeersveiligheid als onvoldoende en vinden dat de gemeente hier prioriteit aan moet geven.

Qua landbouw- en vrachtverkeer geven ze aan dat er problemen zijn met vooral de breedte en met modder op de weg. De Fietsersbond geeft anderzijds aan dat het feit dat in Dronten meer lokaal verkeer rondrijdt ("hun eigen kinderen fietsen er ook") zorgt dat de situatie minder slecht is dan in Zeewolde ("veel loonbedrijven").

Provincie

De provincie geeft aan dat ze graag in gesprek blijven en dat fietsveiligheid de aandacht heeft.

LTO

LTO heeft een inventarisatie gedaan onder de leden (deze hebben we meegenomen in de knelpuntenlijst). Ook anderen noemen nog specifieke knelpunten, vaak liggen die bij de toegang naar het eigen terrein vanaf de gemeentelijke weg.

Ondernemers

Er werden door de ondernemers enkele algemene klachten beaamd, die ook al uit de knelpunten bleken: Combinatie fiets-landbouwverkeer op smalle wegen, te hoge snelheid van autoverkeer.

We hoorden aanvullend nog klachten over verlichting op sommige plekken en over strooi beleid bij gladheid.

Politie

De politie geeft aan dat bij wegen zonder fietspad vooral de *subjectieve* onveiligheid groot is. De geringe breedte is een probleem, maar vooral als gemotoriseerd verkeer elkaar tegenkomt: dan moet uitgeweken worden door de berm. Met fietsers gebeuren in die situatie geen ongevallen, maar het is natuurlijk wel zeer onaangenaam.

Voorlopige conclusie op basis van reacties

De grote lijn van de reacties is dat het eigenlijk niet zo slecht gesteld is met de fietsveiligheid. De vraag naar het belang en de gewenste inzet van de gemeente is wat ons betreft verrassend eerlijk beantwoord: Iedereen benadrukt het belang van verkeersveiligheid, maar men begrijpt ook goed dat extra inzet op dit thema ten koste gaat van andere zaken. Men is kritisch over de vraag of dat wenselijk is.

4.3 Categorisering

Vanuit de groslijst en de aanvullingen van de belanghebbenden bekeken we – met behulp van Google Streetview – alle geïnventariseerde locaties. Dit waren dus veel wegvakken, maar ook kruispunten en andere knelpunten. We hebben ons hierbij nog niet beperkt tot de gemeentelijke wegen.

We komen op die manier tot een indeling in 4 *soorten* knelpunten. Dit beantwoordt de vraag *wat* er speelt qua fietsveiligheid op buitenwegen in Dronten:

- 1) Gevaarlijke kruisingen / oversteken
- 2) Gedeelde wegen met lange rechtstanden en maximumsnelheid 80 km/uur
- 3) Ontbrekende (fiets)voorzieningen tussen kernen
- 4) Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)

‘Smalle wegen’ werden ook genoemd, maar deze vinden we op zich geen knelpunt. Alleen als er hard gereden wordt, maar dan vallen ze feitelijk ook in categorie 2.

In het volgende hoofdstuk analyseren we deze categorieën en geven we ons advies hoe de gemeente hiermee om zou kunnen gaan.

5 Analyse en conclusies

5.1 Analyse per categorie knelpunt

Van enkele categorieën geven we een voorbeeld en bij dat voorbeeld geven we ook aan wat er zou kunnen gebeuren en of dat wat ons betreft realistisch en noodzakelijk is.

5.1.1 Gevaarlijke kruisingen / oversteken

Knelpunt en mogelijke aanpassing

Elke kruising vereist maatwerk. Het voert te ver om alle genoemde kruisingen te behandelen. Er zijn wel een paar uitgangspunten waar steeds naar gekeken kan worden.

Soms ligt er een smal tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg. Dat levert bij zijwegen de situatie op dat fietsers van de onverwachte kant kunnen komen. Voor een automobilist die afslaat de zijweg in, is het makkelijk deze over het hoofd te zien. De rechtdoor gaande fietser heeft voorrang op afslaand verkeer. Een verbetering is om de fietser over de kruising te geleiden met belijning. Dat maakt het mogelijk om duidelijk aan te geven dat fietsers van twee kanten kunnen komen.

Ook kan er mogelijk een steunpuntje aangebracht worden halverwege de oversteek. Dat geeft de ondergeschikte status van deze zijweg aan, en het zorgt dat autoverkeer niet de bocht af kan snijden.

De voorrangssituatie (de haaiantanden voor de fietser) kan vaak ook verduidelijkt worden. Ofwel de fietser echt uit de voorrang halen door het fietspad ook wat uit te buigen (en zo ver van de kruising te halen dat er geen sprake meer is van afslaand verkeer), ofwel de fietser mee met de hoofdrijbaan in de voorrang zetten.

Beoordeling

De uitgangspunten: steunpunten en belijning, zeker bij tweerichtingsfietspaden, zijn gewenste verbeteringen. Voor enkele duizenden euro's per kruising kan de situatie vaak wel verduidelijkt worden, zonder dat er verkeersbesluiten nodig zijn.

Voorbeeld



Een algemeen uitgangspunt is wat ons betreft dat er niet zonder hulpmiddelen (zoals een verkeerslicht) twee rijbanen in één keer overgestoken moeten worden. De aanleg van de N307 heeft mogelijk gemaakt dat dit verbeterd is bij de kruising Dronterringweg – Colijnweg. (Voor- en na-foto boven en onder).



5.1.2 Gedeelde wegen met lange rechtstanden (80 km/uur)

Voorbeeld



Beverweg

Knelpunt en mogelijke aanpassing

Wegen als deze zijn waarschijnlijk de belangrijkste aanleiding voor de raadsvragen geweest. Ze voldoen niet aan de normen voor 80km-wegen. Op dergelijke wegen is het onaangenaam fietsen. Er gebeuren echter gelukkig weinig ongevallen.

Deze wegen omvormen tot echte 80km-weg is niet haalbaar en ons inziens ook niet gewenst. Dat laat twee mogelijkheden over, die ook nog samen kunnen worden uitgevoerd: maximumsnelheid naar 60km/uur en aanleg van een vrijliggend fietspad.

Beoordeling

Aanleg van vrijliggende fietspaden is duur voor een gemeente met al deze wegen in eigen beheer. In Zeeland gebeurt dit wel op grote schaal (in elk geval langs het aangewezen fietsnetwerk), maar daar is vaak het waterschap wegbeheerder.

De maximumsnelheid verlagen is echter zeer goedkoop. Hoewel daar inderdaad van verwacht mag worden dat er veel te hard zal worden gereden, denken we toch dat dit een maatregel is die de gemeente zou moeten overwegen.

5.1.3 Ontbrekende voorzieningen

Bij deze categorie gaat het om de wens tot een (recreatief en utilitair) fietspad tussen Swifterbant en Dronten en tussen Dronten en de Randmeren. Dit is echter niet zozeer een verkeersveiligheidspunt: langs de provinciale N-wegen liggen vrij liggende fietspaden. Deze zijn echter vaak smal en onaangenaam vanwege het langsrazende verkeer.

We kwamen als weg waar echt fietsvoorzieningen ontbreken, de Nonnetjesweg tegen. Dit lijkt echter een uitzondering te zijn. Op andere plekken is ofwel de weg zo smal dat een fietsvoorziening niet noodzakelijk is, ofwel er zijn suggestiestroken gemaakt (zie voorbeeld Beverweg hierboven; daar is nog te zien dat er eerst een as-markering was).

5.1.4 Realisatie, beheer en onderhoud

Dit betreft diverse klachten / opmerkingen, zoals:

- Het ontbreken van verlichting op de locatie van een oversteek.
- Takken op fietspaden na harde wind
- Strooibeleid (genoemd bij Strandweg/Harderdijk)
- Fietspad langs Elburgerweg is te smal voor de functie in het fietsnetwerk

Dergelijke punten zijn onmogelijk in het algemeen te beoordelen. Uiteraard heeft de gemeente een zorgplicht op de wegen waar zij beheerder is, maar het is ook te begrijpen dat het na een storm een paar dagen kan duren voor alles weer op orde is. Bovenstaande voorbeelden zijn wél van belang, maar zaken als verlichting en breedte horen ook bij punt 1: goede inrichting van kruisingen.

5.2 Advies

Er zijn enkele punten die aangepakt zouden kunnen worden. We schetsen hieronder 3 realistische scenario's die naar ons idee de fietsveiligheid op buitenwegen zouden verbeteren. De scenario's lopen op qua impact en kosten. De keuze voor het uitvoeren van één of meerdere scenario's is aan de gemeente. Het is voor ons niet mogelijk om te adviseren welk scenario wel en niet uit te voeren, omdat we geen zicht hebben op de financiële dekking. Verbetering van de verkeersveiligheid en het fietscomfort past ons inziens goed binnen het gemeentelijk beleid, maar het is verkeerskundig verdedigbaar om – gezien de lage intensiteiten in het buitengebied – andere prioriteiten te leggen.

Scenario 1 - De maximumsnelheid op niet-stroomwegen zou 60 km/uur moeten worden. De wegen zijn niet ingericht voor 80 km/uur en het geeft ons inziens een verkeerd signaal af als dat wel de maximumsnelheid is. We verwachten niet dat er in de praktijk snel veel zal veranderen, maar er ligt een goed netwerk van 80/100km-wegen, dus het tijdsverlies voor hen die zich aan de regels houden, is zelden heel groot. NB: landbouwvoertuigen mogen momenteel nergens sneller dan 25 km/uur rijden, en zij zijn waarschijnlijk de belangrijkste gebruikers van deze wegen.

Scenario 2 - Er zijn veel kruisingen die nog behoorlijk 'auto-minded' zijn ingericht. Hier kan met een relatief klein budget per kruising wel een en ander verbeterd worden. We noemen het verschil tussen de Bijsselseweg en de Spijkweg-Cerespark als voorbeeld.

Scenario 3 - Het aanleggen van een volwaardige alternatieve fietsroute tussen de kernen, los van de bestaande infrastructuur. Dit lost natuurlijk de knelpunten op bestaande wegen niet op, maar zorgt wel dat het belang van de routes waar nu klachten over zijn, nog verder afneemt.

5.3 Prioritering genoemde knelpunten

Op de kaart in bijlage 1 hebben we alle genoemde knelpunten opgenomen. Daarbij is ook een lijst gevoegd met de knelpunten, hun bron(nen) en de categorie waarin we ze hebben ingedeeld.

In deze paragraaf beoordelen we de knelpunten op basis van een aantal criteria:

- Kosten van een oplossing

- Hoe vaak genoemd / eigen oordeel over de ernst
- Aantal fietsers dat geholpen wordt

NB: De wit-grijs gemarkeerde knelpunten zijn al afgevallen, al staan ze wel op kaart en in de lijst. Deze punten zijn we allemaal maar één keer tegengekomen, of ze zijn zelfs weersproken in de reactieronde. Ook ons eigen oordeel is dat deze punten onderaan de prioriteitenlijst horen.

5.3.1 Beheer en onderhoud

De scenario's uit de vorige paragraaf richten zich alle drie in hoofdzaak op een specifieke categorie van knelpunten. Er is dan nog één categorie knelpunten op kaart die niet in een scenario aan de orde komt, namelijk Rood-paars: Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.).

In deze categorie vinden we 5 knelpunten:

	Soort knelpunt
Wisentweg	Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)
Swiferringweg / Rivierduintocht	Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)
Alikruikpad	Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)
Diversen: o.a. Biddingringweg	Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)
Strandweg en Harderdijk	Realisatie, beheer en onderhoud (wegdek, verlichting, etc.)

Deze categorie heeft (denken wij) de minst controversiële oplossingen. Niemand is tegen een beter beheer. Het onderscheidende criterium voor deze knelpunten zijn de kosten. Daarbij moeten we onderscheid maken tussen eenmalige kosten (een fietspad opnieuw asfalteren) en structurele kosten (na elke storm de afgewaaidе takken opruimen).

We adviseren om prioriteit te leggen bij de Wisentweg: Dit knelpunt is al genoemd in het GVVP en de Wisentweg is de drukst gebruikte van bovenstaande wegen. Op kosten scoort deze echter slecht: een reconstructie van de weg is vereist; gezien de lengte van de weg schatten we in dat dit enkele tonnen gaat kosten.

De tweede prioriteit zou moeten liggen bij Swiferringweg/ Rivierduintocht. Hier wordt overgestoken over het fietspad sinds er een greppeltje 'gedempt' is. De situatie zou met een hekje van een paar 100 euro opgelost kunnen worden. Dit punt is genoemd door meerdere partijen.

5.3.2 80km-wegen

	Soort knelpunt
Beverweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Visvijverweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Abbertweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Kokkelweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Mossweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Spieringweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Stobbenweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Nonnetjesweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Vuursteenweg *	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Rietweg **	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer
Elandweg	Gedeelde 80km-wegen met lange rechtstanden en landbouwverkeer

* Klacht vanwege (tijdelijke) aanvoer van bouwmaterial

** Is slechts in één richting een gedeelde weg; in tegenrichting is fietspad aanwezig

Deze wegen komen in scenario 1 aan bod. In dat scenario worden ze per definitie allemaal behandeld. Een prioritering is derhalve niet zinnig.

Mocht er toch de wens zijn om iets te doen aan deze wegen los van een algehele aanpassing van de maximumsnelheid (bijvoorbeeld met drempels o.i.d.), dan komt de Beverweg bovenaan te staan. Deze is op diverse plekken genoemd en waarschijnlijk ook het drukst befietst. Verdere prioritering zou puur op dat laatste criterium kunnen: De drukst befietste wegen eerst. De kosten zullen immers niet significant verschillen per weg; die zijn vrijwel volledig afhankelijk van de lengte van het aangepakte wegvak. Als indicatie zouden we zeggen 5000 – 10000 euro per 100 meter weglengte (bijvoorbeeld voor aanleg van een drempel). Dit hangt natuurlijk erg af van wat er precies gebeurt.

5.3.3 Kruisingen

	Soort knelpunt
Biddingringweg - Botweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Biddingringweg - Elburgerweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Biddingringweg - Spieringweg/Dronterweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Dronterringweg - Colijnweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Dronterringweg - Elandweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Swifterweg - Botweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Cerespark/ Spijkweg	Gevaarlijke kruisingen / oversteken
Oversteken Dronten-Zuid (+busbaan)	Gevaarlijke kruisingen / oversteken

Deze plekken horen bij scenario 2. Het betreft hier allemaal kruisingen op provinciale wegen. Dat betekent dat de provincie hier hoe dan ook een belangrijke rol in moet spelen.

De bovenste 5 hebben een streepje voor omdat ze ook al in het GVVP genoemd zijn. Aanpak van deze plekken kost gauw 20.000 euro per locatie.

Op basis van fietsdrukke liggen de 4 kruisingen rond de kern van de plaats Dronten voor de hand als top 4. Mocht er de wens zijn om er meer dan één te doen, gaat er een ander criterium meespelen, namelijk geografische spreiding. Twee naast elkaar liggende kruisingen is minder logisch dan 1 in elke windrichting.

5.3.4 Nieuwe recreatieve fietsvoorzieningen

	Soort knelpunt
Dronten - Randmeren	Ontbrekende (fiets)voorzieningen
Dronten - Swifterbant	Ontbrekende (fiets)voorzieningen

We schreven bovenstaande twee routes op, die ook al in het GVVP genoemd staan. Aanleg van deze route(s) loopt in de miljoenen, zeker als er ook een brug of tunnel aan gekoppeld moet worden. We hebben de indruk dat de route naar de Randmeren meer fietsers zou bedienen, maar we spraken dan ook vooral ondernemers aan die kant van de gemeente. Nadere keuze tussen deze twee (en evt. andere kandidaten vereist uitgebreider onderzoek naar herkomst, bestemmingen en wensen.

5.4 Beantwoording vragen uit de motie

De motie vroeg:

- *Te onderzoeken op welke buitenwegen mogelijk verkeersconflicten kunnen ontstaan tussen enerzijds landbouwverkeer, zwaar transport en/of autoverkeer en anderzijds schoolgaande jeugd, fietsforensen en/of recreatief verkeer;*
- *In kaart te brengen welke voorzieningen benodigd zijn om de fietsveiligheid op buitenwegen te verbeteren;*

Op alle wegen, zeker die op het fietsnetwerk, kunnen deze conflicten ontstaan. Veel van de klachten gaan echter over smalle wegen. Daar is het ongewenst om de weg te verbreden (dat zou juist de snelheid verhogen) en als de weg breder is, zien we eigenlijk steeds dat er fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

Voorzieningen die de veiligheid verbeteren, noemden we in de vorige paragraaf. Daarbij echter de kanttekening dat er onder de belanghebbenden begrip is dat niet alles kan, en dat er gelukkig weinig ongevallen plaatsvinden die met een betere inrichting van de infrastructuur te voorkomen waren geweest.

Samenvattend staat het met de veiligheid van de fietsers in het buitengebied behoorlijk goed, zij het dat het op diverse plekken onaangenaam fietsen is. Het lijkt daarvoor het meest nuttig om een paar grote recreatieve routes aan te leggen, los van de bestaande infrastructuur. Verdere uitwerking en keuze is aan de gemeente.

Bijlage 1 – Knelpuntenlijst

De groslijst die we rondstuurden (hoofdstuk 4), is aangevuld. Daarna hebben we de knelpunten ingedeeld naar categorie. De bron van elk knelpunt is nog terug te vinden in de tabel die we maakten. In die tabel zijn de knelpunten weer gelabeld met een specifieke kleur per categorie.

	Soort knelpunt - gemeentelijk	Bron	Opmerkingen
1	Wisentweg	GVP; LTO; Fietzersbond	Slecht fietspad wordt slecht gebruikt
2	Dronten - Randmeren	GVP	
3	Dronten - Swifterbant	GVP	
4	Beverweg	GVP / LTO / Fietzersbond	
5	Visvijverweg	gemeenteraad	
6	Abbertweg	Fietzersbond	
7	Kokkelweg	Fietzersbond	
8	Mosselweg	Fietzersbond	Alleen het stuk tussen Karkietweg en Nonnetjesweg is hoofdnet fiets
9	Spieringweg	dit onderzoek	
10	Stobbenweg	dit onderzoek	
11	Nonnetjesweg	dit onderzoek / Fietzersbond	
12	Vuursteenweg	LTO	Te smal door tijdelijk aanvoer materiaal windpark
13	Swifteringweg / Rivierduintoht	LTO / Fietzersbond	Greppeltje is gedempt. Auto's steken nu fietspad over. Hekje?
14	Alkruikpad	LTO	Zit vol gaten en bobbels. Staat op programma?
15	Rietweg	LTO	Fietspad in één richting, andere kant gedeeld.
16	Diversen: o.a. Biddingringweg	LTO / Fietzersbond	Takken van de populieren blijven liggen. Procesafspraken?
17	Strandweg en Harderdijk	dit onderzoek	Hier ontbreekt verlichting, toezicht, strooien in de winter. Informatiebord zou al helpen.
18	Elandweg	Fietzersbond	
19	Swifterweg - Botweg	Bron	Opmerkingen
20	Cerespark/ Spijkweg	dit onderzoek	
21	Oversteken Dronten-Zuid (+busbaan)	LTO	Oversteekplaatsen naar Cerespark niet verlicht
22	Biddingringweg - Botweg	GVP	
23	Biddingringweg - Elburgerweg	GVP	
24	Biddingringweg - Spieringweg/Dronterweg	GVP	
25	Dronterringweg - Colijnweg	GVP	
26	Dronterringweg - Elandweg	LTO/ GVP	

