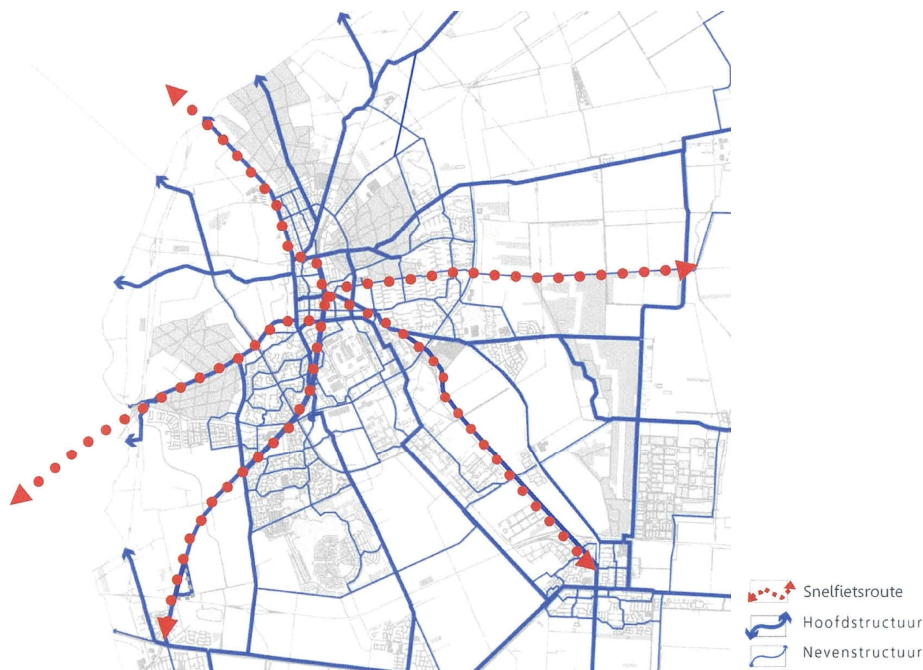


# Variantenstudie en knelpuntenanalyse doorfietsroute F34 & F862 Zuidoost Drenthe

## Aanleiding

De gemeentes Emmen, Borger-Odoorn en Coevorden zijn voornemens om, in afstemming de provincie Drenthe, enkele doorfietsroutes tussen de stad Emmen en de omliggende dorpen te realiseren. In het Fietsplan Emmen 2018-2024 is de ambitie beschreven om vanuit de stad Emmen diverse 'snelfietsroutes' (nu: doorfietsroutes) te realiseren richting Odoorn/Borger, Emmer-Compascuum, Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam/Coevorden en Oosterhesselen. Dit zijn aanvullingen op het huidige fietsnetwerk met zijn hoofd- en nevenstructuur. In voorliggende variantenstudie worden enkele doorfietsroutes uitgewerkt.



*Uitsnede Fietsplan Emmen*

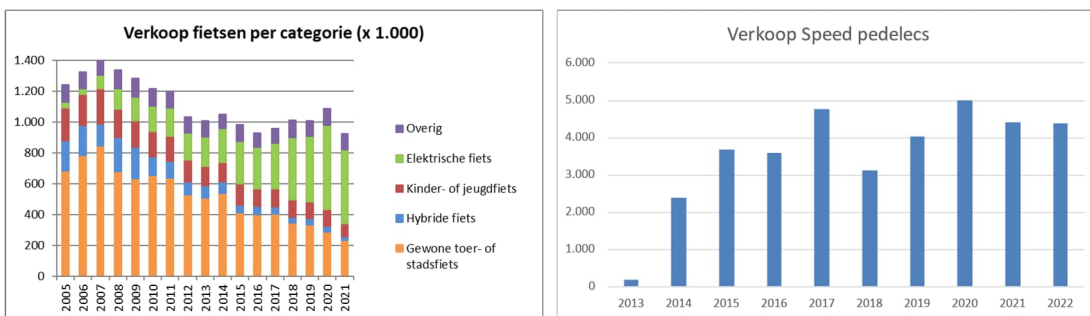
Een doorfietsroute is een comfortabele, brede en herkenbare route op trajecten die fietsers optimaal faciliteren, zodat op langere afstanden meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Het is een 'plus' op het utilitaire en recreatieve hoofd fietsnetwerk. Doorfietsroute zijn herkenbaar, rechtstreeks, veilig, comfortabel en aantrekkelijk. De doorfietsroutes sluiten aan op (potentieel) fietsaantrekkende voorzieningen, zoals op (middelbare) scholen, (dorps-/stads)centra, werkgelegenheidslocaties, toeristische en recreatieve trekpleisters en andere knooppunten en routes.

## Voor wie doen we het?

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor de fietsbereikbaarheid is de opkomst van de elektrische fiets. De laatste jaren is de verkoop van elektrische fietsen fors toegenomen (zie onderstaande figuur).

In 2018 werd de e-bike zelfs voor het eerst meer verkocht dan de klassieke stadsfiets. Waar voorheen de elektrische fiets vooral door 65-plussers en mindervaliden gebruikt werd, is de elektrische fiets in de afgelopen jaren definitief doorgebroken bij doelgroepen die voorheen om diverse redenen (imago, hoge kosten) geen gebruik maakten van een elektrische fiets (bijvoorbeeld scholieren en forenzen). De stijgende verkoop van elektrische fietsen gaat gepaard met een halvering van de verkoop van alle overige categorieën fietsen.

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



Verkoop fietsen en speed pedelecs (bron: BOVAG/RAI)

De gemiddelde actieradius van gebruikers van een elektrische fiets is aanzienlijk groter dan gebruikers van een reguliere fiets. Mensen die een e-bike gebruiken fietsen niet alleen langere afstanden, maar ook vaker en voor verschillende doeleinden. Dat maakt dan infrastructuur zowel functioneel als recreatief aantrekkelijk moet zijn.

Een doorfietsroute wordt enerzijds gerealiseerd om tracés op te waarderen waar reeds veel gebruik van wordt gemaakt. Anderzijds wordt een doorfietsroute ook gerealiseerd om men te verleiden vaker gebruikt te maken van de fiets. De fiets is namelijk in trek en alles wijst er op dat dit de komende jaren alleen nog maar zal toenemen. Fietsen draagt bij aan leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Mensen die meer fietsen zijn gezonder en gelukkiger. En door meer mensen aan het fietsen te krijgen wordt een bijdrage geleverd aan het bereiken van klimaatdoelen. Diverse andere ontwikkelingen, zoals vergrijzing (de e-bike was in beginsel populair onder ouderen) en de toenemende maatschappelijke aandacht voor gezondheid en milieu maken dat het met oog op de toekomst loont om nú te investeren in fietsinfrastructuur.

## Met welke doorfietsroutes gaan we aan slag?

Het is wenselijk om te onderzoeken welke tracés de meeste potentie hebben om op te waarderen tot doorfietsroutes. Omdat het niet mogelijk is om alle vijf doorfietsroutes vanuit Emmen in één keer aan te leggen, heeft er vooraf een selectie plaatsgevonden. Daarbij is gekeken naar de utilitaire pendel voor woon-werk en woon-school en is een inschatting gemaakt van het recreatieve gebruik.

## Woon-school

Ten eerste zijn middelbare scholieren een belangrijke doelgroep binnen de dagelijkse pendel tussen Emmen, waar de meeste middelbare scholen gevestigd zijn, en de omliggende plaatsen. Met name middelbare scholieren is een doelgroep die op doordeweekse dagen veel gebruik maken van de fiets over relatief grote afstanden. Basisscholieren gaan over het algemeen naar de basisschool in hun woonplaats of daarbij in de buurt. Thuiswonende studenten leggen ook relatief grote afstanden af, maar zijn vaak geneigd hiervoor het openbaar vervoer te gebruiken. Zij beschikken immers veelal over een studenten-OV.

Uit gedetailleerde scholierengegevens van DUO is af te leiden waar scholieren per middelbare school wonen, namelijk op postcode-4 niveau. Op basis van deze data is een algemeen beeld te vormen van het aantal scholieren op de route. In onderstaande cijfers wordt ervan uitgegaan dat alle scholieren op de fiets gaan, terwijl dat in de werkelijkheid natuurlijk anders kan zijn. Dit betreft dus een indicatie en een maximale potentie.

| Doorfietsroute   | Potentie aantal scholieren |
|------------------|----------------------------|
| Borger           | 500                        |
| Emmer-Compascuum | 350                        |
| Klazienaveen     | 700                        |
| Coevorden        | 650                        |
| Oosterhesselen   | < 50                       |

Uit deze data blijkt dat er weinig woon-schoolpendel is tussen Oosterhesselen en Emmen. De meeste scholieren woonachtig in Oosterhesselen gaan ook in Oosterhesselen naar school. In beide kernen zijn een of meerdere middelbare scholen, maar in het tussengebied zijn weinig scholieren te vinden. Er vindt weinig uitwisseling plaats. Op de tracés Emmen-Klazienaveen en Emmen-Coevorden zijn juist veel middelbare scholieren die gebruik kunnen maken van de fietsroute.

## Woon-werk

Ten tweede is een inschatting gemaakt van de woon-werkpendel op basis van openbare data van het CBS. Ook hier wordt wederom aangenomen dat alle werknemers gebruik maken van de fiets, terwijl deze doelgroep in veel gevallen ook de beschikking heeft over een auto. Dit betreft dus wederom een indicatie en een maximale potentie.

| Doorfietsroute   | Potentie aantal werknemers |
|------------------|----------------------------|
| Borger           | 1.300                      |
| Emmer-Compascuum | 900                        |
| Klazienaveen     | 2.700                      |
| Coevorden        | 3.700                      |
| Oosterhesselen   | 300                        |

Uit deze data blijkt dat er ook weinig woon-werkpendel is tussen Oosterhesselen en Emmen. Op de tracés Emmen-Klazienaveen en Emmen-Coevorden en in enige mate Emmen-Borger zijn juist veel kernen met pendelende arbeiders die gebruik kunnen maken van deze fietsroutes.

## Recreatie

Recreatief fietsgebruik is lastiger te kwantificeren. Waar de pendel voor woon-school en woon-werk (utilitair fietsverkeer) vaak een duidelijke herkomst en bestemming heeft, is een recreatieve fietsroute veel diffuser en is er vaak geen sprake van één duidelijke bestemming.

Om toch enige duiding te geven aan het potentieel van recreatief fietsen over de doorfietsroute, is er gekeken naar het aantal toeristische attracties en verblijfsrecreatie op de route. Langs het tracé Emmen-Borger zijn zeer veel campings en vakantieparken aanwezig en ook op het tracé Emmen-Coevorden en Emmen-Oosterhesselen zijn voldoende toeristische en recreatieve herkomst- en bestemmingslocaties.

Op basis van deze gegevens wordt de recreatieve potentie per tracé kwalitatief inzichtelijk gemaakt:

| Doorfietsroute   | Potentie recreatie |
|------------------|--------------------|
| Borger           | Zeer hoog (++)     |
| Emmer-Compascuum | Neutraal (0)       |
| Klazienaveen     | Neutraal (0)       |
| Coevorden        | Hoog (+)           |
| Oosterhesselen   | Hoog (+)           |

## Conclusie

Door deze analyse kunnen we concluderen dat de tracés naar Emmer-Compascuum en Oosterhesselen minder potentie hebben dan de drie tracés naar Borger, Klazienaveen en Coevorden. Met name de utilitaire potentie van Emmen-Klazienaveen en Emmen-Coevorden en de recreatieve potentie van Emmen-Borger heeft er toe doen besluiten dat deze drie tracés in eerste instantie worden onderzocht op haalbaarheid. Naar analogie van de landelijk gehanteerde naamgeving wordt de doorfietsroute Borger – Emmen – Coevorden de F34 genoemd en Klazienaveen – Emmen de F862.

## Variantenstudies F34 en F862

Op een eenduidige en navolgbare wijze is onderzoek gedaan naar mogelijke varianten van deze beide doorfietsroutes. Daarbij is een voorkeurstracé geselecteerd. Dit is gebeurd op basis van een integrale beoordeling van alle relevante thema's zoals potentie, kwaliteitseisen en de omgevingsaspecten. Op basis van diverse analyses is afgewogen welke variant de beste optie is.

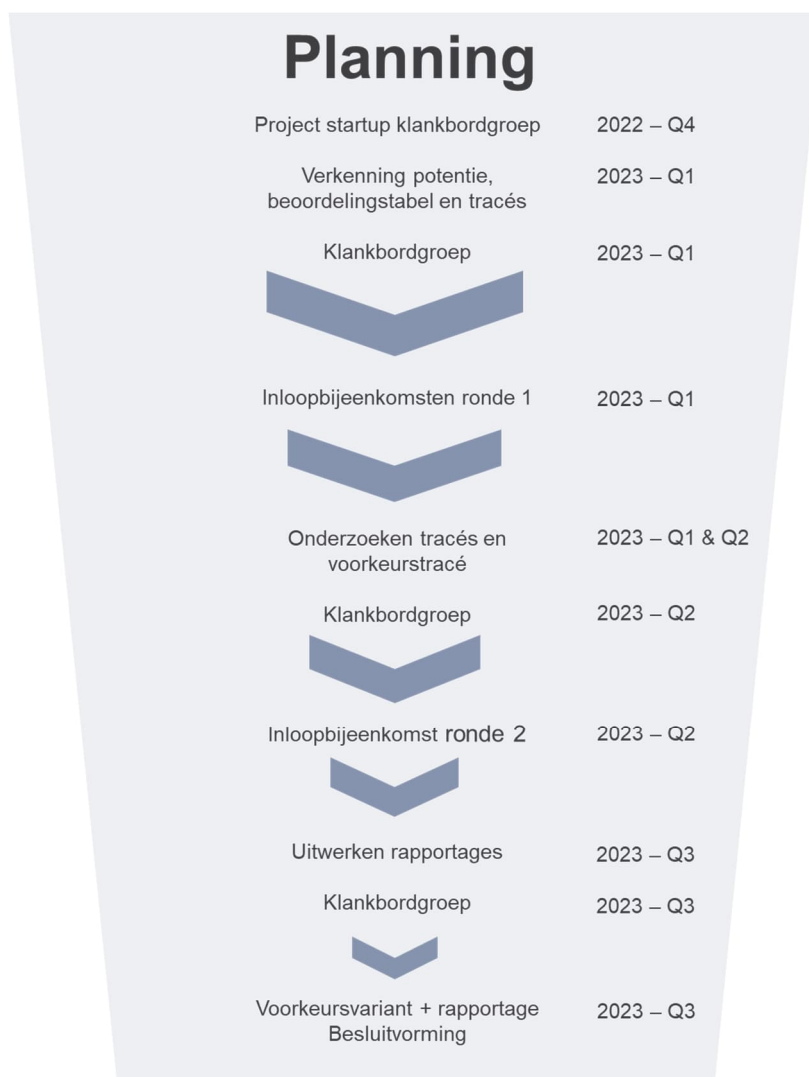
Kern van dit onderzoek is met welk tracé de doelstellingen die ten grondslag liggen aan het concept doorfietsroute het beste behaald kunnen worden, met in achtneming van de omgevingsaspecten.

### *Met wie werken we samen?*

Deze variantenstudies zijn uitgevoerd door de ambtelijke projectgroep waarin de drie gemeenten Emmen, Borger-Odoorn en Coevorden en de provincie Drenthe zitting hebben.

Naast de projectgroep is een klankbordgroep geformeerd, waarin onder andere de Erkende Overlegpartners (EOP's) van de gemeente Emmen zitting hebben. Dit zijn bewoners, ondernemers en andere personen uit een dorp, wijk of buurt die namens de inwoners praten. De EOP's zijn de vaste gesprekspartner van de gemeente. Zij zijn ook belangrijke contactpersonen voor alle inwoners uit het gebied. Daarnaast zijn de Fietzersbond Drenthe en ANWB betrokken bij de klankbordgroep.

Tussen eind 2022 en medio 2023 is een uitgebreid proces doorlopen met de projectgroep en de klankbordgroep, zoals in onderstaande figuur is weergegeven. Daarnaast zijn er twee rondes van drie inloopbijeenkomsten geweest in maart en juni 2023 om de inwoners, gebruikers en belanghebbenden te informeren over de plannen en hun mee te laten denken in de varianten en voorkeursvarianten.



## Leeswijzer

Dit document bestaat uit twee onderzoeken: **de doorfietsroute F34** en de **doorfietsroute F862**. Beide rapporten zijn zelfstandig leesbaar, zijn op dezelfde wijze opgebouwd en volgens dezelfde systematiek is een voorkeurstracé gekozen.