



Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar

Masterplan voor het fietsen in
Wijhe en Boerhaar

Opdrachtgever	Gemeente Olst-Wijhe
Titel rapport	Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar
Kenmerk	020093.20250924.R1.01
Datum publicatie	24 september 2025
Projectleider Goudappel	Dennis van Sluijs, Lisa Doornbos
Projectteam Goudappel	Rosa van Gestel, Floris Frederix
Projectteam opdrachtgever	Richard ten Wolde, Dorine Muller, Marrit Bos
Participatiegroep	Inwoners Scholen Fietsersbond Veilig Verkeer Nederland Politie
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 24-9-25



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding voor het Fietsverkeerplan	4
1.2 Doelstelling	4
1.3 Scope	5
1.4 Leeswijzer	5
2. Huidige situatie	7
2.1 Fietsroutes in de huidige situatie	7
2.2 Ontwerpprincipes	8
2.3 Belangrijke herkomsten en bestemmingen	9
2.4 Relevante projecten en ontwikkelingen	10
2.5 Fietsverkeersveiligheid	11
2.6 De rol van fiets in de mobiliteit	13
3. Participatieproces	15
3.1 Doelen, wensen, kansen en verbeterpunten	15
3.2 Samen werken aan oplossingsrichtingen	16
3.3 Gezamenlijke afronding Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar	17
3.4 Vervolg	17
4. Fietsen in Wijhe en Boerhaar verbeteren	19
4.1 Hoofd fietsroutes	19
4.2 Goede elementen in het fietsnetwerk	24
4.3 Maatregelen voor de korte termijn: quick wins	25
4.4 Maatregelen bij geplande ontwikkelingen	26
4.5 Maatregelen bij onderhoud of het MJIP	27
4.6 Nader te onderzoeken maatregelen	28
4.7 Algemene punten	29
4.8 Stimuleer fietsen ook met gedragsmaatregelen	29

1

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor het Fietsverkeerplan

In de structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen waar leefbaarheid en veiligheid prioriteit hebben. Daarnaast benadrukt de structuurvisie een inzet op duurzame mobiliteit samen met inwoners, bedrijfsleven, provincie, en vervoersorganisaties. Om invulling hieraan te geven, is er vanuit gemeente Olst-Wijhe behoefte aan het opstellen van een Fietsverkeerplan voor de kernen Wijhe en Boerhaar.

In 2023 is het Fietsplan Olst opgesteld. De groei en ontwikkelingen in Olst en Boskamp (zoals de komst van een kindcentrum, nieuwe woonwijken, en de realisatie van een fietstunnel) vroegen om een plan voor veilige en herkenbare fietsroutes in, van en naar Olst en Boskamp, en stimulering van het fietsgebruik. Omdat ook Wijhe en omgeving doorontwikkelt, is het van belang om een soortgelijk plan op te stellen voor veilige en herkenbare fietsroutes en fietsstimulering in Wijhe en Boerhaar.

De komst van het Kindcentrum Wijhe op het SPOC-park in combinatie met woningbouwprojecten zoals in Wijhe Noord, Dolskamp, bij Tellegen en andere gebiedsontwikkelingen veranderen de fietsstromen. Dit vraagt om een evaluatie van het fietsnetwerk in Wijhe en Boerhaar. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen; ook de huidige kansen en verbeterpunten verdienen aandacht om de verkeersafwikkeling en -veiligheid voor de fietser in Wijhe en Boerhaar te verbeteren.

1.2 Doelstelling

Doel Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar

We willen veilige, herkenbare fietsroutes in Wijhe en Boerhaar. Hierbij gaat het om routes van en naar het centrum, treinstation, SPOC-park (waaronder het Kindcentrum), en Boerhaar. Ook willen we het fietsgebruik stimuleren.

De centrale vraag die het Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar beantwoordt is: hoe maken we optimaal veilige en herkenbare routes in, van en naar Wijhe en Boerhaar vanuit alle windrichtingen?

Door veilige en herkenbare fietsroutes met voorzieningen te realiseren stimuleren we het fietsgebruik. Om dit te bereiken is dit Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar opgesteld met daarin alle hoofd fietsroutes en een maatregelenlijst om de doelstelling in praktijk te brengen.

1.3 Scope

Het Fietsverkeerplan heeft betrekking op de dorpen Wijhe en Boerhaar, gelegen in de gemeente Olst-Wijhe. Bij het opstellen van dit plan is gekeken binnen het zoals gebied weergegeven in kaart 1.1.



Kaart 1.1: Scope van het Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie op het gebied van fietsen in Wijhe en Boerhaar beschreven. Dit vormt de basis voor het opstellen van het Fietsverkeerplan. Hier wordt er onder andere ingegaan op de huidige routes, belangrijke herkomsten en bestemmingen, en verkeersveiligheid.

Vervolgens beschrijft hoofdstuk 3 het participatieproces. Hierin wordt toegelicht hoe samen met de participatiegroep het Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar is opgesteld.

Hoofdstuk 4 gaat in op de gewenste fietsroutes en de maatregelen die in Wijhe en Boerhaar genomen moeten worden om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verbeteren. Zo ontstaan er veilige en herkenbare (hoofd)fietsroutes in Wijhe en Boerhaar en wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

2

2. Huidige situatie

2.1 Fietsroutes in de huidige situatie

De gemeente Olst-Wijhe heeft in het *Wegencategoriseringsplan* (2023) het huidige fietsnetwerk van de kern Wijhe opgenomen (zie ook kaart 2.1). Hierin is onderscheid gemaakt tussen de hoofdfietsroutes en de verbindingen in het netwerk die in ontwikkeling zijn. Zo wordt beoogd om een fietsverbinding te realiseren over het SPOC-park en deze onderdeel te maken van de hoofdfietsroutes.

Het fietsnetwerk bestaat uit een aantal belangrijke noord-zuid- en oost-westverbindingen. Zo is de Raalterweg een belangrijke route om van en naar de richtingen Rijksstraatweg (N337) en Boerhaar te fietsen. Voor verbindingen tussen noord en zuid zijn wegen zoals de Langstraat, Enkweg, Spoorslag, De Lange Slagen, Jennewiek en Zandhuisweg als hoofdfietsroutes aangeduid. Zoals te zien in de kaart zijn de kruisingen op de Raalterweg rond het treinspoor belangrijke punten waar de hoofdfietsroutes op elkaar aansluiten.

Naast de verbindingen binnen de kern Wijhe zijn ook hoofdroutes richting kernen in de omgeving zichtbaar. Zo vormt de Scherpenzeelseweg een belangrijke fietsroute die Wijhe met Den Nul en Olst verbindt. De hoofdfietsroute via Raalterweg maakt een verbinding met Raalte mogelijk. Via de Veerweg kan met een pontje in de richting van Heerde worden gefietst. Het Anem is onderdeel van de hoofdfietsroute richting Zwolle.



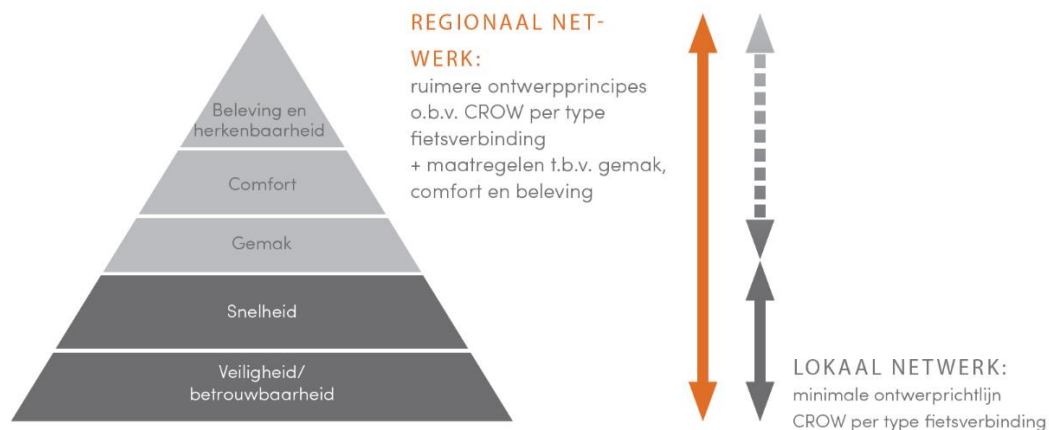
Kaart 2.1: Huidig fietsnetwerk kern Wijhe (*Wegencategoriseringsplan*, Gemeente Olst-Wijhe, 2023)

2.2 Ontwerpprincipes

Ontwerpprincipes van de provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft in 2022 een handreiking 'Kernnet fiets Overijssel - Ontwerpprincipes Fiets' opgesteld om te zorgen voor een eenduidig provinciaal fietsnetwerk. In de handreiking wordt gewerkt met een methodetoepassing van de Ontwerpprincipes Fiets (figuur 2.2) en staan 'draagvlak' en 'samenwerking' centraal.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het regionaal netwerk en het lokaal netwerk (zie figuur 2.2). Op het lokaal netwerk worden de minimale ontwerprichtlijnen van het CROW toegepast per type fietsverbinding. Voor het regionaal netwerk geldt dat er ruimere ontwerpprincipes op basis van de CROW richtlijnen per type fietsverbinding worden gehanteerd + maatregelen ten behoeve van gemak, comfort en beleving.



Figuur 2.2: Ontwerptoolbox Kernnet Fiets (provincie Overijssel, 2022)

Het uitgangspunt voor de gemeente Olst-Wijhe is dat het fietsplan zoveel mogelijk aansluit bij de ontwerpprincipes van het Kernnet Fiets Overijssel, zodat er een veilig en herkenbaar netwerk ontstaat in en rondom Wijhe en Boerhaar.

Ontwerpprincipes van het CROW

Het CROW is de Nederlandse onafhankelijke kennisorganisatie voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Zij hebben de 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' gepubliceerd. Deze publicatie beschrijft alle stappen om te komen tot een fietsvriendelijke infrastructuur, vanaf het beleidsvoornemen om het fietsen te bevorderen tot en met de fysieke uitvoering van maatregelen. Onder fietsinfrastructuur worden alle technische voorzieningen verstaan die bestemd zijn voor fietsers.

De gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel hebben beide als uitgangspunt om de CROW-adviezen zoveel mogelijk aan te houden als basis voor het inrichten en verbeteren van het fietsnetwerk van Wijhe en Boerhaar. De ontwerpprincipes zijn ambtelijk en bestuurlijk vastgelegd door de provincie en gelden als toetskader voor projecten.

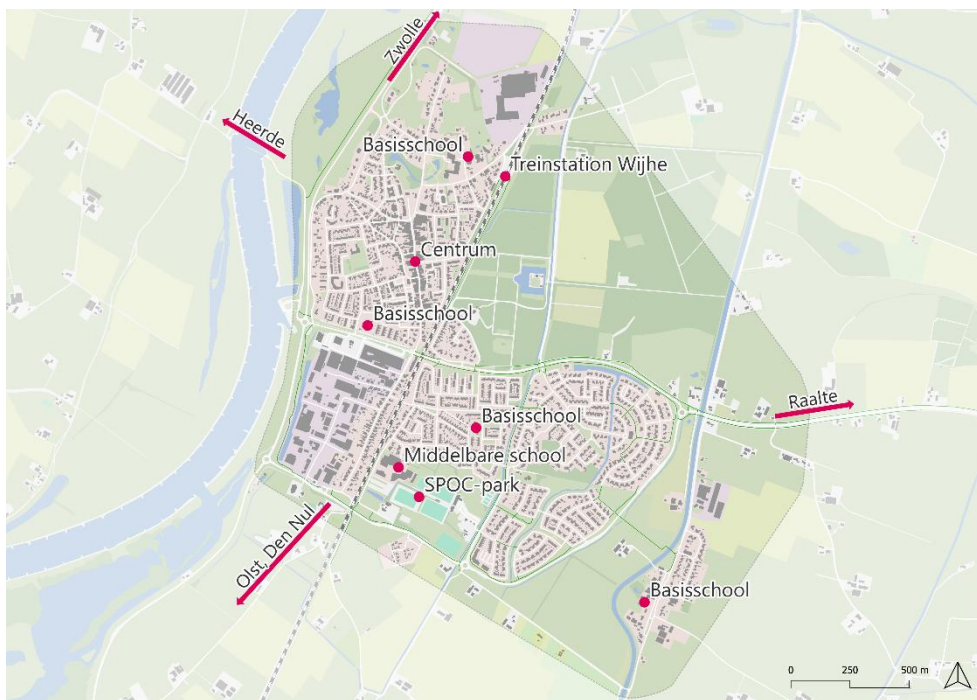
Naast de ontwerpprincipes van de provincie Overijssel en het CROW volgen we ook het wettelijk kader: 'Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer' (BABW).

2.3 Belangrijke herkomsten en bestemmingen

Om te bepalen welke fietsroutes van belang zijn voor de fietser in Wijhe en Boerhaar is het essentieel om de herkomsten (waar komen mensen vandaan) en bestemmingen (waar gaan mensen naartoe) in kaart te brengen. Om het fietsgebruik te stimuleren, is het belangrijk om in de eerste plaats veilige en herkenbare fietsroutes tussen deze locaties te realiseren.

Vaak is de herkomst van een fietser de locatie waar de persoon woont. Daarom is het belangrijk dat iedereen overal goed kan fietsen. De routes tussen de belangrijke huidige herkomsten en bestemmingen (zie kaart 2.3) zijn echter plekken waar veel fietsers samenkomen. Op de routes van en naar deze locaties is het daarom prettig wanneer de kwaliteit van het fietsen hier hoger is.

In Wijhe en Boerhaar zijn belangrijke herkomsten en bestemmingen op dit moment met name het treinstation Wijhe, schoollocaties, het centrumgebied en het SPOC-park. De scholen in Wijhe en Boerhaar en de sportvoorzieningen op het SPOC-park zijn locaties waar met name kinderen naartoe gaan. Dit benadrukt het belang van goede fietsroutes van en naar deze plekken. Daarnaast wordt er veel gefietst richting de omliggende steden en dorpen zoals Zwolle, Raalte, Olst, Den Nul, en Heerde.

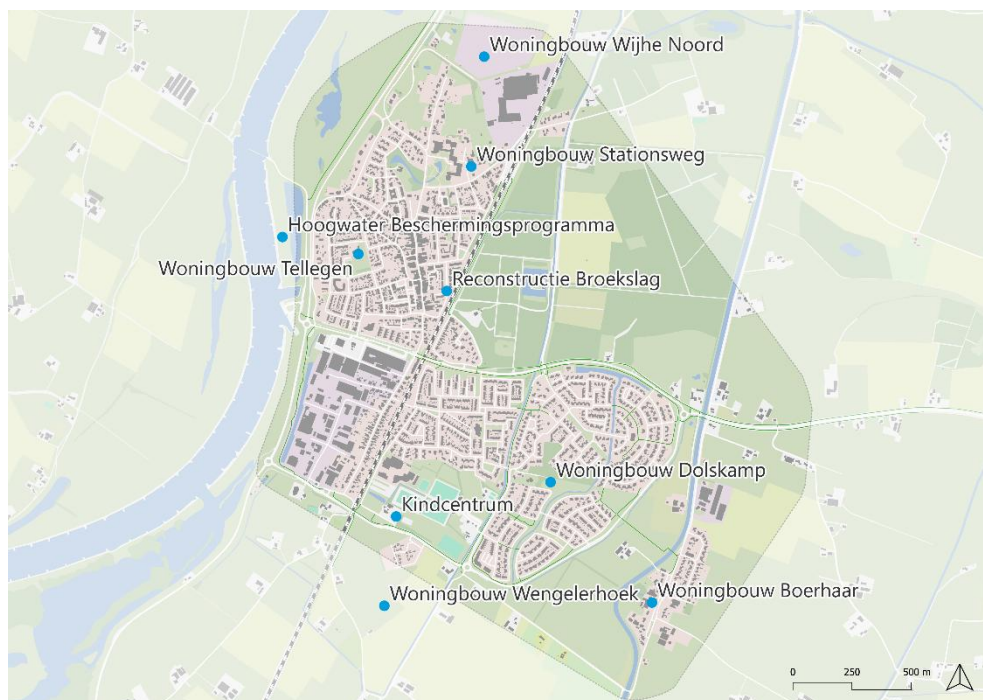


Kaart 2.3: Belangrijke huidige herkomsten en bestemmingen

2.4 Relevante projecten en ontwikkelingen

De komende jaren staan er verschillende ruimtelijke projecten gepland in Wijhe en Boerhaar. Het is belangrijk om de ontwikkelingen in kaart te brengen omdat deze invloed kunnen hebben op de fietsroutes in Wijhe en Boerhaar. Daarnaast kunnen gewenste maatregelen vanuit het Fietsverkeerplan gekoppeld worden aan lopende of geplande projecten. Zo houdt het Fietsverkeerplan rekening met toekomstige fietsstromen én worden meekoppelkansen benut voor de uitvoering van het plan.

Kaart 2.4 laat de locaties van relevante projecten en ontwikkelingen in Wijhe en Boerhaar zien.

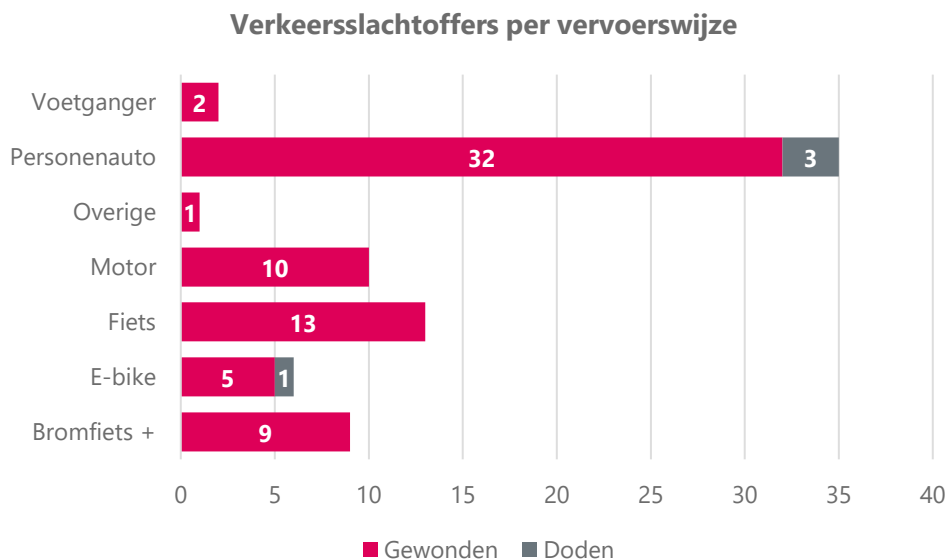


Kaart 2.4: Relevante projecten en ontwikkelingen

2.5 Fietsverkeersveiligheid

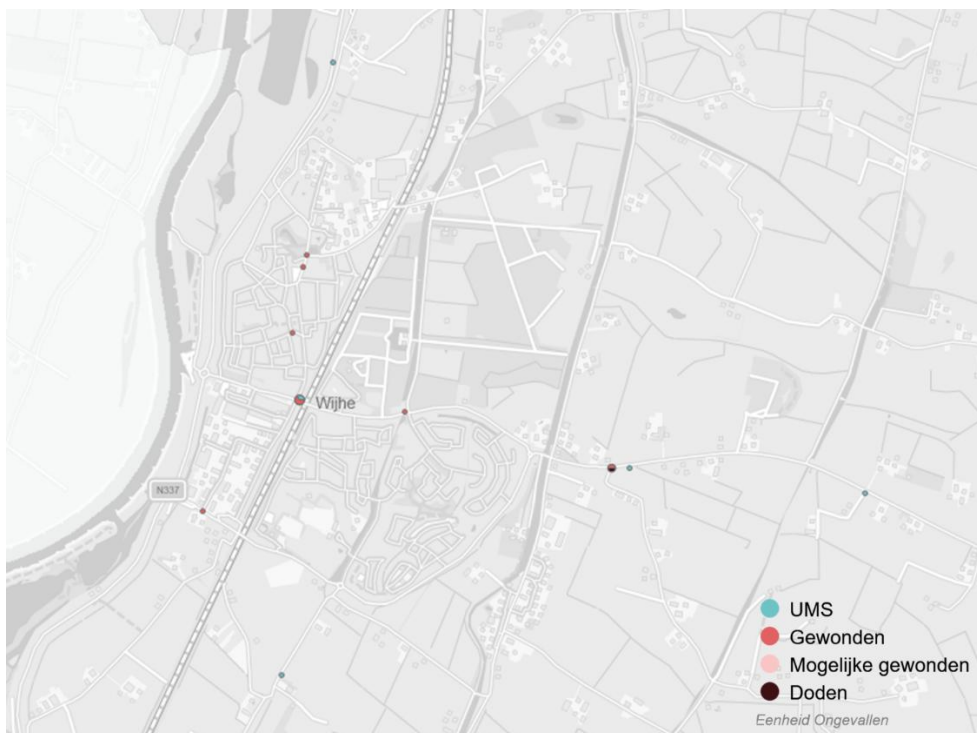
Om eventuele aandachtspunten in beeld te brengen is er gekeken naar de stand van zaken op het gebied van fietsveiligheid. In de gemeente Olst-Wijhe zijn in de afgelopen 5 jaar (2020 t/m 2024) 28 ongevallen geregistreerd waarbij iemand met een fiets, e-bike of bromfiets slachtoffer is geworden. Hiervan heeft één dodelijk ongeval met een e-bike plaatsgevonden. Wanneer ook Q1 van 2025 wordt meegenomen dan heeft er op dezelfde oversteek nog een dodelijk ongeval plaatsgevonden met een e-bike. Het gaat om de oversteek van de N756 ter hoogte van de Waterstraat. Het totaal aantal verkeersslachtoffers met de fiets, e-bike of bromfiets komt dicht bij het totaal aantal verkeersslachtoffers met een personenauto in de buurt (zie figuur 2.5).

De meeste van de ongevallen per fiets, e-bike of bromfiets hebben plaatsgevonden bij daglicht en bij droog weer. Het aantal ongevallen is redelijk verdeeld over de verschillende maanden van het jaar, al laten augustus t/m oktober iets hogere aantallen zien ten opzichte van de resterende maanden.



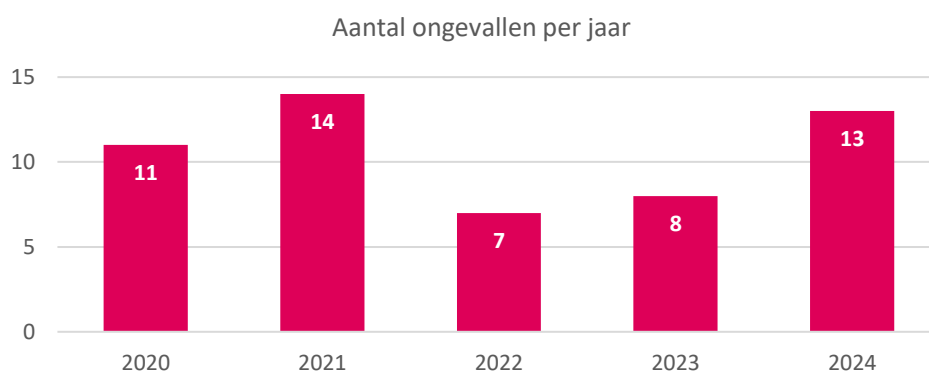
Figuur 2.5: Verkeersslachtoffers per vervoerswijze in de gemeente Olst-Wijhe in 2020 t/m 2024 (VIA, 2025)

Onderstaande kaart 2.6 geeft een globaal beeld van de locaties van ongevallen met de fiets, e-bike of bromfiets in Wijhe en Boerhaar. Hoewel de ongevalslocaties in de afgelopen 5 jaar relatief verspreid zijn, zijn concentraties te zien op of nabij de kruisingen Raalterweg-Molenbelt (3 ongevallen) en Raalterweg (N756)-Waterstraat (3 ongevallen). Dit zijn aandachtslocaties.



Kaart 2.6: Locaties geregistreerde ongevallen met de fiets, e-bike, of bromfiets in 2020 t/m 2024. UMS = Uitsluitend Materiele Schade. (VIA, 2025)

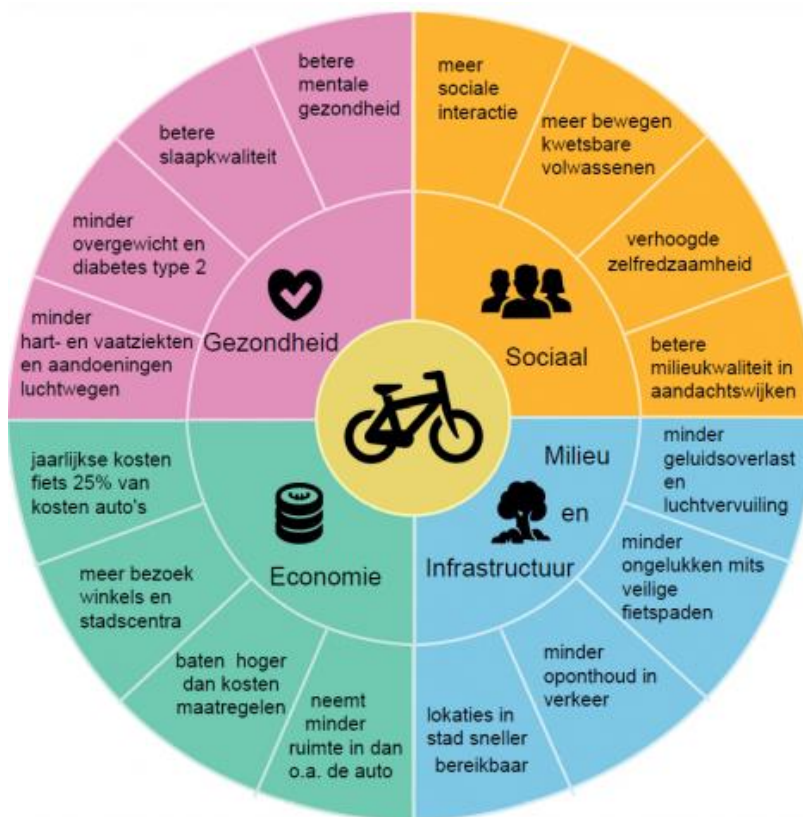
Als we kijken naar het aantal fietsongevallen per jaar in de periode 2020-2024 is geen dalende trend zichtbaar (zie figuur 2.7). Het is belangrijk om te vermelden dat in de ongevallenstatistieken veel fietsongevallen niet zichtbaar zijn omdat deze vaak niet worden geregistreerd. Het daadwerkelijke aantal ongevallen met de fiets is dus waarschijnlijk hoger dan dat er in de data wordt getoond. Dit alles benadrukt dat het essentieel is om Wijhe en Boerhaar te voorzien van veilige en herkenbare fietsroutes.



Figuur 2.7: Aantal ongevallen met de fiets, e-bike of bromfiets in 2020 t/m 2024 (VIA, 2025)

2.6 De rol van fiets in de mobiliteit

Het faciliteren en stimuleren van fietsen heeft veel voordelen. De fiets is voor veel mensen een laagdrempelige manier om te verplaatsen. Dit maakt het een belangrijk vervoermiddel, met name voor scholieren. Daarnaast is de fiets essentieel in het voor- of natransport van een reis met het openbaar vervoer. De opkomst van elektrische fietsen biedt in landelijke gebieden zoals de gemeente Olst-Wijhe kansen om de fiets ook op langere afstanden te gebruiken, als alternatief voor een rit met de auto.



Figuur 2.8: Positieve effecten van fietsen (KIM Fietsfeiten, 2018. Visualisatie RIVM i.s.m. Studenten)

Een hoog aandeel fietsgebruik binnen de mobiliteit levert tal van positieve effecten op (zie figuur 2.8). Enkele concrete voorbeelden zijn:

- **Gezondheid en vitaliteit:** Fietsen draagt bij aan een actieve en gezonde levensstijl. Regelmatig fietsen verbetert de lichamelijke conditie en helpt overgewicht te voorkomen. Daarnaast verlaagt het structureel gebruik van de fiets het risico op diverse aandoeningen en voortijdig overlijden aanzienlijk.
- **Milieu en duurzaamheid:** De fiets is een milieuvriendelijk vervoermiddel. Wanneer het fietsgebruik toeneemt ten koste van het autogebruik, resulteert dat in een afname van schadelijke emissies en minder geluidsoverlast door verkeer.
- **Economie en toerisme:** De fiets speelt een waardevolle rol in de lokale economie. Fietsers bezoeken winkels en voorzieningen vaak en besteden relatief veel in de directe omgeving. Een groot aandeel fietsverkeer vormt daarmee een structurele impuls voor de lokale bedrijvigheid.

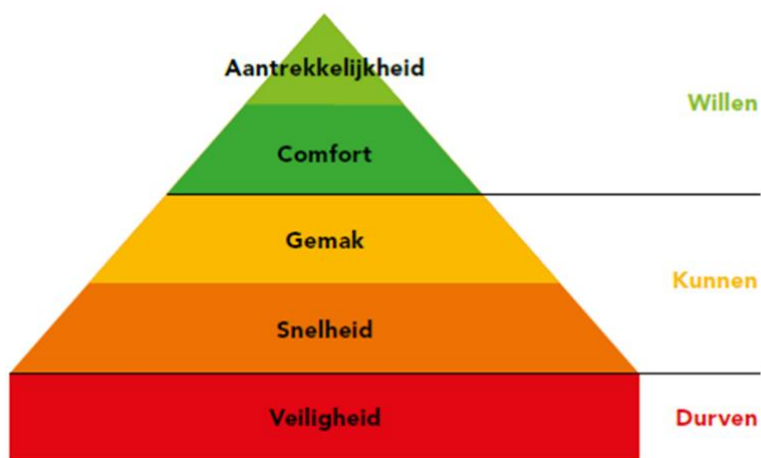
3

3. Participatieproces

Om de kwaliteit van fietsen in Wijhe en Boerhaar te verbeteren is de lokale kennis van inwoners onmisbaar. Daarnaast is draagvlak voor het Fietsverkeerplan onder inwoners van belang. Dat wordt gecreëerd door betrokkenheid. Daarom heeft er een transparant proces plaatsgevonden, waarin inwoners onderdeel uitmaakten van een participatiegroep en een actieve rol hebben gespeeld. Het proces bestond uit 4 bijeenkomsten, ieder met een eigen doelstelling. In dit hoofdstuk lichten we de bijeenkomsten toe.

3.1 Doelen, wensen, kansen en verbeterpunten

Tijdens de eerste bijeenkomst werd allereerst toegelicht wat het belang is van het opstellen van het Fietsverkeerplan en op welke manier de participatiegroep daar een rol bij speelt. Ook de verwachtingen van de participanten en hun motivatie om betrokken te zijn bij het plan werden hier besproken. Vervolgens werd kort de inhoud ingedoken door onder andere de behoeftepiramide voor fietsers toe te lichten (zie figuur 3.1). Op deze manier werd de participatiegroep bewust gemaakt van de verschillende elementen die van invloed zijn op de fietsbeleving, wat resulteert in een groot en divers aantal kansen en verbeterpunten.



Figuur 3.1: Behoeftepiramide van fietsers (bron: Maslov, bewerking Goudappel)

Na de gezamenlijke start is de participatiegroep opgedeeld om door Wijhe en Boerhaar te fietsen. In drie kleinere groepen zijn drie deelgebieden op de fiets verkend: noord en centrum, oost en Boerhaar, en zuid en de sportvelden. Tijdens het fietsen werden kansen en verbeterpunten voor het fietsen verzameld en besproken.

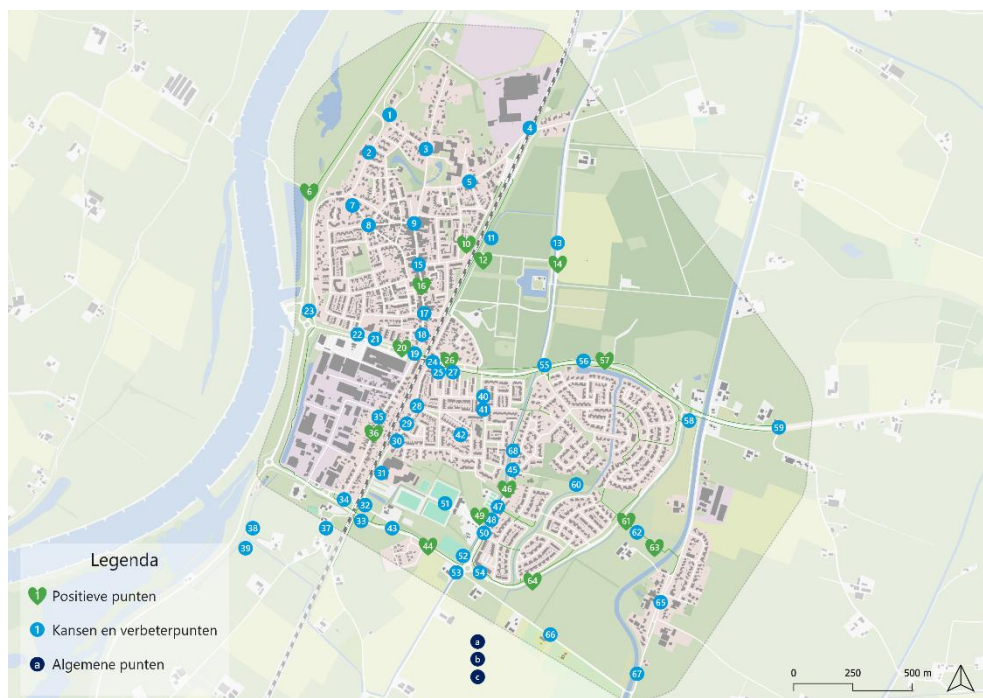
Vervolgens hebben alle groepen hun punten op kaarten gezet en gedeeld met de hele participatiegroep. Het resultaat van deze eerste bijeenkomst is een lijst met kansen en verbeterpunten (inclusief toelichting en koppeling aan de elementen van de behoeftepiramide) voor het fietsen in Wijhe en Boerhaar.



Figuur 3.2: Samen kansen en verbeterpunten op de kaart zetten (links en midden: met de participatiegroep; rechts: met de leerlingenraad OBS de Wijhe)

3.2 Samen werken aan oplossingsrichtingen

De participatiegroep heeft samen met Goudappel en de gemeente Olst-Wijhe in de tweede bijeenkomst gebrainstormd over oplossingsrichtingen voor de verbeterpunten. Ter voorbereiding op deze bijeenkomsten had Goudappel een verbeterkaart met toelichting verzonden naar alle aanwezigen.



Kaart 3.3: Totaalkaart met alle goede en verbeterpunten in Wijhe en Boerhaar

Na de bijeenkomst en schriftelijke reacties nadien zijn voor bijna alle verbeterpunten oplossingsrichtingen aangedragen door de participatiegroep. Het resultaat is een complete lijst met kansen, verbeterpunten en oplossingsrichtingen om het fietsen in Wijhe en Boerhaar te verbeteren en te stimuleren (zie de locaties in kaart 3.3). Dit resultaat is met de gemeentelijke projectleiders en verkeerskundigen besproken en waar nodig aangescherpt. In hoofdstuk 4 wordt dieper in gegaan op de uiteindelijke maatregelen.



Figuur 3.4: Gezamenlijk oplossingsrichtingen bedenken voor de verbeterpunten.

3.3 Gezamenlijke afronding Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar

Tijdens de derde bijeenkomst heeft de participatiegroep gereageerd op het conceptplan. Met de mogelijkheid om een week van tevoren en een week erna ook nog schriftelijk te reageren zijn openstaande vragen en opmerkingen besproken en verwerkt in de maatregelenlijst. Verder heeft de participatiegroep veel ideeën aangedragen voor gedragsmaatregelen. De gedragsmaatregelen zijn aanvullend op de fysieke maatregelen die worden genomen om fietsen aantrekkelijker te maken. Deze gedragsmaatregelen komen ook in hoofdstuk 4 aan bod.

3.4 Vervolg

Als vervolg op het fietsplan gaat de gemeente Olst-Wijhe een planning maken van de maatregelen die uitgewerkt en opgepakt dienen te worden. Dit wordt vormgegeven in een uitwerkingsplan. Onderdeel daarvan is het maken van een communicatieplan bij de maatregelen waarvoor dat nodig is. De maatregelen worden ook opgenomen in de overkoepelende planning en de mijlpalenslang van de gemeente. Dit is geen onderdeel van deze rapportage.

4

4. Fietsen in Wijhe en Boerhaar verbeteren

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven die uit het proces zijn voortgekomen met de participatiegroep (zie hoofdstuk 3), waaronder de vastgestelde hoofdfietsroutes door Wijhe en Boerhaar, maatregelen die nodig zijn om te zorgen voor veilige en herkenbare fietsroutes, en fietsstimuleringsmaatregelen om te zorgen voor nog meer fietsers in Wijhe en Boerhaar.

De hoofdfietsroutes worden in de eerstvolgende paragraaf toegelicht. In totaal zijn er 68 maatregelen ten behoeve van veilige en herkenbare fietsroutes in Wijhe en Boerhaar, onderverdeeld in vijf categorieën die in dit hoofdstuk per paragraaf worden besproken:

- Goede elementen in het fietsnetwerk: benutten en behouden (4.2)
- Maatregelen voor de korte termijn: quick wins (4.3)
- Maatregelen bij geplande ontwikkelingen (4.4)
- Maatregelen bij onderhoud (4.5)
- Nader te onderzoeken maatregelen (4.6)

Gedragmaatregelen om het fietsen te stimuleren zijn toegelicht in paragraaf 4.8.

4.1 Hoofdfietsroutes

Wijhe en omgeving bestaat uit een grote diversiteit aan woonstraten, fietsstraten, paadjes, fietspaden en andere soorten verbindingen voor de fietser. Bijna overal is het mogelijk en toegestaan om als fietser te fietsen. Sommige fietsroutes zijn echter nog belangrijker, bijvoorbeeld omdat het een belangrijke verbinding is tussen bestemmingen waar veel fietsers graag willen komen. Daarom worden diverse fietsroutes onderscheiden als hoofdfietsroute. Dit kan gebruikt worden om de benodigde maatregelen (zie de volgende paragrafen) te prioriteren.

Om het fietsgebruik te stimuleren is een goed (hoofd)fietsnetwerk van belang. Veilige en herkenbare hoofdfietsroutes zijn één van de basisingrediënten voor een prettig fietsnetwerk. Een fietsnetwerk kan worden opgebouwd aan de hand van vijf eisen zoals vastgelegd in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. Dit zijn daarmee ook de eisen die ten grondslag liggen aan de vastgestelde hoofdfietsroutes in dit Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar.

De vijf eisen aan goede fietsroutes:

- **Samenhang:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
- **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke fietsroute (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe fietsroutes opleveren.
- **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts.
- **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het Duurzaam Veilig-principe van homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen.
- **Comfort:** De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Het hoofdnet wordt uitgevoerd met voorzieningen van voldoende breedte in comfortabele verharding.

Op basis van de herkomsten, bestemmingen en ontwikkelingen is samen met de participatiegroep beoordeeld welke fietsroutes als hoofdfietsroute bestempeld moeten worden in het Fietsverkeerplan Wijhe en Boerhaar. Daarbij is ook gekeken naar de fietsroutes waar het juist prettig is om te fietsen, en waar regionale fietsroutes lopen.

Een gewenst hoofdfietsnetwerk kan niet in één keer gerealiseerd worden. Sommige hoofdfietsroutes kunnen pas gebruikt worden wanneer deze bij een ruimtelijke ontwikkeling of onderhoud worden als hoofdfietsroute worden ingericht. Om goede fietsverbindingen ook op de korte termijn (binnen 2 jaar) mogelijk te maken, kan dit betekenen dat tot die tijd een alternatieve route als hoofdfietsroute gewenst is. Daarom is er een hoofdfietsnetwerk voor zowel de korte, als voor de lange termijn opgesteld.

De hoofdfietsroutes voor de korte termijn bestaan uit de wegen:

- Verbindingen noord-zuid:
 - Het Anem, Oranjelaan, Langstraat, Enkweg, Scherpenzeelseweg
 - Prins Bernhardlaan, Spoorslag, Noorder Koeslag, De Lange Slagen, Withuisweg
 - Jennewiek, Zandhuisweg
 - Boerhaar
- Verbindingen west-oost:
 - Veerweg, Raalterweg
 - Route over SPOC-park, Zandhuisweg, route richting Boerhaar

De hoofdfietsroutes voor de lange termijn bestaan uit de wegen:

- Verbindingen noord-zuid:
 - Het Anem, De Brabantse Wagen, Dijk, route langs de N337, Scherpenzeelseweg
 - Prins Bernhardlaan, Spoorslag, Noorder Koeslag, De Lange Slagen, Withuisweg
 - *De Langstraat kan als alternatieve route worden gebruikt, bijvoorbeeld in de avonden als alternatief voor de Spoorslag*

- Jennewiek, Zandhuisweg
- De Omloop
- Boerhaar
- Verbindingen west-oost:
 - Oranjelaan, Stationsweg, Prins Bernhardlaan
 - Veerweg, Raalterweg
 - Route over SPOC-park, Zandhuisweg, route richting Boerhaar
 - De Omloop

Op de kaarten 4.1.1 en 4.1.2 is verder te zien dat de hoofdfietsroutes voor Wijhe en Boerhaar niet precies hetzelfde zijn als het (huidige) Kernnet Fiets van de provincie Overijssel. Dit heeft als reden dat op gemeentelijk niveau andere fietsroutes relevant zijn dan op provinciaal niveau. De route Zwolle – Wijhe – Olst is een voorbeeld van een provinciale hoofdfietsroute. Het provinciale Kernnet Fiets wordt op dit moment herijkt. Afstemming over meekoppelkansen voor de aanleg van provinciale routes is hierbij belangrijk.

Belangrijkste verschillen tussen de korte en lange termijn

De noord-zuidverbinding over de Langstraat (en de Enkweg)

In de huidige situatie is dit al een veelgebruikte en logische fietsroute tussen het noorden en het zuiden van Wijhe. Tegelijkertijd bevindt het centrum van Wijhe zich met name op de Langstraat waardoor dit, naast een verkeersverbinding, ook een belangrijke bestemming is voor mensen die bijvoorbeeld winkelen of horeca bezoeken. Dit zorgt voor veel (kruisende) verkeersbewegingen. Een aantal maatregelen op de Langstraat kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid voor de fietser. Het gaat om het omdraaien van de rijrichting van het autoverkeer (tegengaan doorgaand autoverkeer) en het in gesprek gaan met ondernemers over de inrichting van de openbare ruimte.

Op lange termijn is het wenselijk om een alternatieve noord-zuidverbinding te realiseren in het hoofdfietsnetwerk. Fietzers met de Langstraat als eindbestemming kunnen daar alsnog komen, maar de doorgaande fietsers tussen het noorden en zuiden van Wijhe kunnen op lange termijn gebruik maken van een route langs de N337. Het gaat hierbij om een hoofdroute relevant op provinciaal niveau.

Het oostelijke deel van De Omloop

Een tweede belangrijk verschil tussen de korte en lange termijnroutes is het oostelijke deel van De Omloop. In de huidige situatie is het in praktijk wel mogelijk (en gebruikelijk) om langs dit deel te fietsen; echter voldoet het huidige fietspad niet aan de richtlijnen voor een hoofdfietsroute.

Kaart 4.1.1: Hoofdfietsroutes korte termijn



Kaart 4.1.2: Hoofdfietsroutes lange termijn



4.2 Goede elementen in het fietsnetwerk

Samen met de participatiegroep is niet alleen gekeken naar maatregelen om fietsen in Wijhe en Boerhaar beter te maken, maar ook naar de punten waar het al heel erg prettig is om te fietsen. Hieronder vallen ook locaties die nog beter benut kunnen worden. Dit zijn in totaal 15 punten (zie kaart 4.1).



Kaart 4.1: Goede elementen in het fietsnetwerk: behouden en benutten

Voorbeelden van goede elementen zijn het vrijliggend fietspad op de Zandhuisweg (punt 46) en het nieuwe fietspad naar het SPOC-park (punt 49). Daarnaast worden de Veerweg, Spoorslag en Onder de Gelder gezien als aantrekkelijke routes, met name overdag en voor recreatief fietsen (punt 6, 12 en 14).

Een uitgebreide toelichting per goed beoordeeld element in het fietsnetwerk is te vinden in de maatregelenlijst (zie bijlage 2).

4.3 Maatregelen voor de korte termijn: quick wins

Een quick win-maatregel is een actie die op korte termijn is uit te voeren om de fietsveiligheid en herkenbaarheid in Wijhe en Boerhaar te verbeteren. In totaal zijn er 6 quick wins voorgesteld door de participatiegroep en/of aangevuld door het projectteam. Deze zijn weergegeven in kaart 4.2.



Kaart 4.2: Maatregelen voor de korte termijn: quick wins

Een voorbeeld van een quick win is het beter herkenbaar maken van de schoolzone bij de Stationsweg (punt 5). Hoewel op lange termijn de school op deze locatie wordt verplaatst naar het nieuwe Kindcentrum, is het belangrijk dat de verkeerssituatie ook tot die tijd veilig is. Het vernieuwen van de markering en opzetten van campagnes om gewenst verkeergedrag te stimuleren (zie ook paragraaf 4.8) zijn relatief eenvoudige maatregelen die een positief effect kunnen hebben op korte termijn. Een ander voorbeeld is het meenemen van het fietspad op de Zandhuisweg in de strooiroutes tegen gladheid in de wintermaanden (punt 48), en het verwijderen van het paaltje op de Akkerwinde (bij de aansluiting op het fietspad Jennewiek) (punt 68).

Een uitgebreide toelichting per quick win-maatregel is te vinden in de maatregelenlijst (zie bijlage 2).

4.4 Maatregelen bij geplande ontwikkelingen

In paragraaf 2.4 zijn alle relevante projecten en ontwikkelingen die gepland zijn in Wijhe en Boerhaar geïnventariseerd. Deze ontwikkelingen hebben soms invloed op het fietsnetwerk en bieden daardoor kansen om maatregelen direct bij het realiseren van het project uit te voeren. De 10 maatregelen in kaart 4.3 worden uitgevoerd tegelijkertijd met een project in de omgeving.



Kaart 4.3: Maatregelen bij geplande ontwikkelingen

Het nieuwe kindcentrum in het zuiden van Wijhe is een belangrijke ontwikkeling met betrekking tot het fietsen in Wijhe en Boerhaar. Wanneer deze wordt gerealiseerd, kunnen verschillende maatregelen gelijktijdig worden uitgevoerd. Zo kan er een K+R aan de zuidkant van het SPOC-park (bij het nieuwe parkeerterrein) ervoor zorgen dat het westelijke deel van De Lange Slagen rustiger wordt voor fietsers, mits daar ook een stopverbod voor auto's wordt ingevoerd (punt 31). Ook het verbinden van de nieuwe fietsroute over het SPOC-park met de tennisvelden (punt 51) is een maatregel die bij deze ontwikkeling past. Een ander voorbeeld is het onderzoeken van een fietsroute tussen de Bereklaauw en het fietspad naar Boerhaar (punt 60), als koppelkans met de woningbouwontwikkeling in Dolskamp.

Een uitgebreide toelichting per maatregel bij geplande ontwikkelingen is te vinden in de maatregelenlijst (zie bijlage 2).

4.5 Maatregelen bij onderhoud of het MJIP

Er zijn maatregelen met een minder hoge prioriteit om het fietsen veiliger en herkenbaarder te maken in Wijhe en Boerhaar. Dit zijn maatregelen die niet direct uitgevoerd hoeven te worden, maar die wel op de lange termijn relevant zijn. Het voorstel is om de 9 maatregelen op kaart 4.4 uit te voeren wanneer er (groot) onderhoud wordt gepleegd op deze locatie. Wanneer onderhoud nog lang duurt is de maatregel opgenomen als onderdeel van het Meerjaren Investeringsprogramma (MJIP). Daarmee is de kans dat een maatregel op kortere termijn wordt uitgevoerd groter. Dit geldt voor 3 maatregelen.



Kaart 4.4: Maatregelen bij onderhoud of het MJIP

De Langstraat is een (op dit moment) logische en veelgebruikte noord-zuidverbinding voor fietsers. Tegelijkertijd is het een belangrijke bestemming voor Wijhe met veel voorzieningen. Het is daarom wenselijk om een aantal maatregelen te nemen die bijdragen aan de verkeersveiligheid (punt 15), waarbij het voorkeursscenario uit het verkeersonderzoek voor de Langstraat (2024) wordt gevolgd. Dit is onderdeel van het MJIP. Tijdens onderhoud aan De Omloop is het daarnaast gewenst om een doorlopend en volwaardig fietspad te realiseren om een directere fietsroute tussen het noordoosten en het zuiden van Wijhe mogelijk te maken, en om mogelijke toename aan fietsintensiteiten als gevolg van woningbouw op te kunnen vangen (punt 54). Een ander voorbeeld van dit type maatregel is het verbeteren van het comfort op de Spoorslag: op dit fietspad is het gewenst om bij onderhoud de verharding te verbeteren, evenals de breedte en de aansluitingen van het fietspad aan de noord- en zuidkant (punt 11).

Een uitgebreide toelichting per maatregel bij onderhoud is te vinden in de maatregelenlijst (zie bijlage 2).

4.6 Nader te onderzoeken maatregelen

Tijdens de verschillende bijeenkomsten met de participatiegroep zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen die nader onderzocht moeten worden. Dit zijn punten waar niet direct van gezegd kan worden hoeveel tijd en geld de realisatie kost en wat de beste wijze van uitvoering is. Deze onderzoeksmaatregelen worden door de gemeente op korte termijn uitgewerkt in het uitwerkingsplan. Voor de 11 punten op kaart 4.5 zal nader onderzoek nodig zijn voordat er wordt gekozen welke maatregel hier het beste uitgevoerd kan worden.



Kaart 4.5: Nader te onderzoeken maatregelen

Om met name de doorgaande fietsers een goed alternatief te bieden voor een noord-zuidverbinding (anders dan de Langstraat), dient de verbinding ten oosten van de Rijksstraatweg (N337) nader te worden onderzocht (punt 38 en 39). De provincie is momenteel bezig het een onderzoek voor het Kernnet Fiets. Om een goede fietsroute langs de westzijde van Wijhe mogelijk te maken, gaat de gemeente Olst-Wijhe hierin actief participeren. Een andere nader te onderzoeken maatregel is het veiliger maken van de fietsoversteken op de Zandhuisweg (punten 47 en 50). Met name wanneer het nieuwe kindcentrum gerealiseerd wordt, worden dit belangrijke verbindingen tussen deze locatie en het oosten van Wijhe. Onderzoek is nodig om te beoordelen of en welke ontwerpaanpassingen nodig zijn.

Een uitgebreide toelichting per nader te onderzoeken maatregel is te vinden in de maatregelenlijst (zie bijlage 2).

4.7 Algemene punten

Tijdens de bijeenkomsten zijn een aantal aandachtspunten aangekaart die niet specifiek te koppelen zijn aan één locatie. Een voorbeeld hiervan is de breedte van fietspaden. Het is daarom belangrijk om bij (her)inrichtingen van de openbare ruimte de juiste ontwerprichtlijnen te volgen die passen bij het type fietsroute. Een ander aandachtspunt dat werd genoemd is de hoeveelheid en breedte van fietspaden en -stroken in het buitengebied. Omdat de aanwezigheid van deze fietsvoorzieningen geen inrichtingseis is voor de typen wegen in het buitengebied, en dit gebied buiten de scope is van het voorliggende Fietsverkeerplan, zijn er hiervoor geen maatregelen geformuleerd. Tot slot werd er ook aandacht gevraagd voor het stimuleren van het gebruik van de fiets. Gedragsmaatregelen om dit te doen worden beschreven in de volgende paragraaf.

4.8 Stimuleer fietsen ook met gedragsmaatregelen

In de voorgaande maatregelen wordt gesproken over fysieke maatregelen in Wijhe en Boerhaar om het fietsen veiliger en herkenbaarder te maken, waardoor fietsen aantrekkelijker wordt. Fietsen kan ook gestimuleerd worden door het beïnvloeden van het gedrag van mensen, zoals wordt beschreven in deze paragraaf.

De participatiegroep had veel ideeën over hoe we fietsen kunnen stimuleren. Daarnaast zijn er al een aantal maatregelen waar de gemeente nu al mee bezig is of in het verleden heeft gebruikt. In de opsomming hieronder worden alle genoemde maatregelen toegelicht.

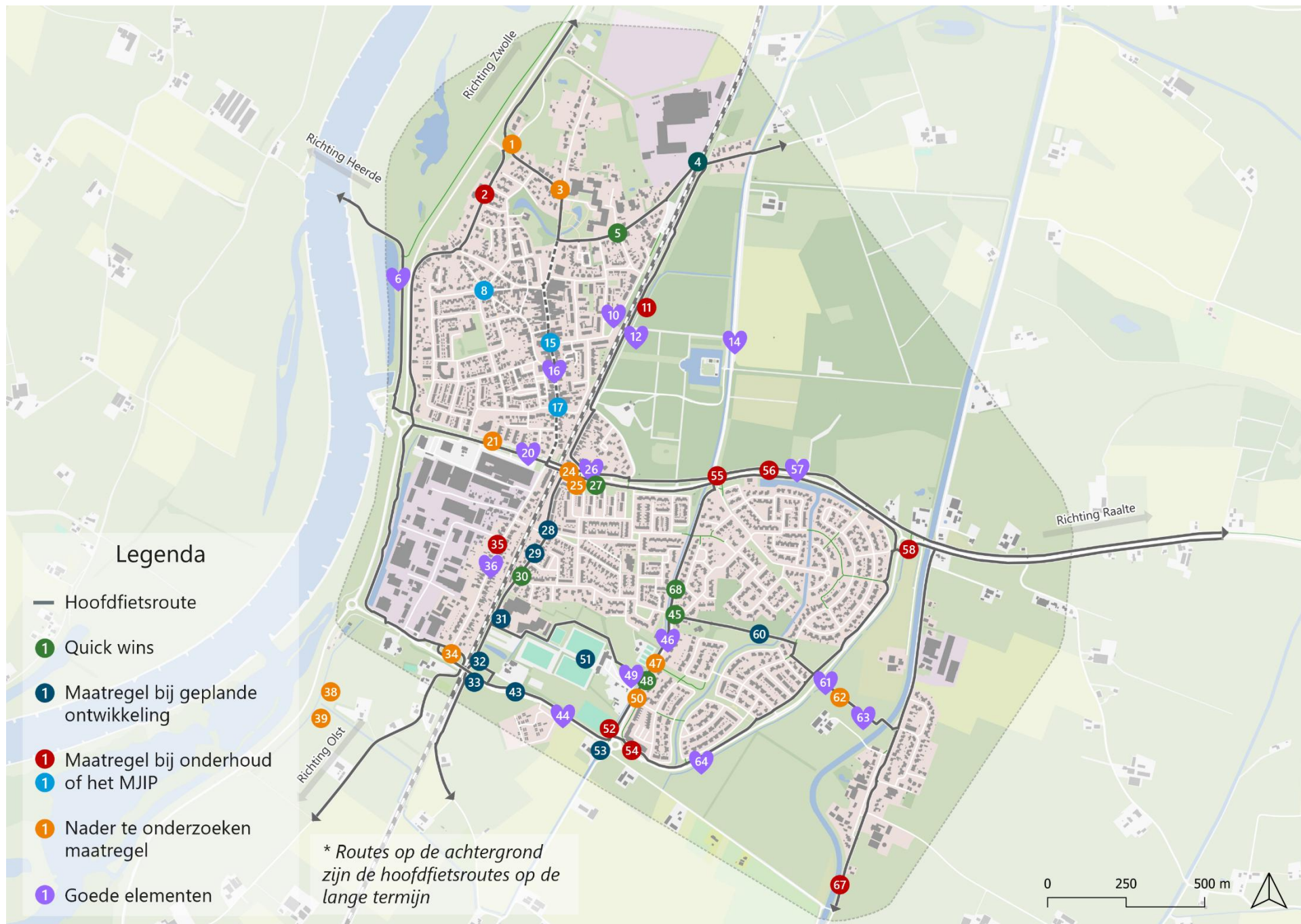
Maatregel	Wat is het?
Om vaker te fietsen	
Campagnes op social media	Bekende mensen (zoals een bekende inwoner van Wijhe) betrekken. Zij kunnen als een soort influencer via social media inwoners en bezoekers van Wijhe enthousiasmeren om te gaan fietsen.
Da's zo gefietst!	Met deze app kunnen mensen die fietsen punten sparen, om daar vervolgens korting mee te krijgen bij lokale ondernemers (bijvoorbeeld op een kopje koffie). 
Stempelkaart (fysiek of digitaal)	Scholen en sportverenigingen kunnen kinderen (of leden van sportverenigingen en sportscholen) belonen wanneer zij op de fiets komen. Met een fysieke of

	digitale stempelkaart kunnen ze punten verdienen en sparen voor bijvoorbeeld een cadeautje, een ijsje bij de lokale ijsjeszaak of een kaartje voor het zwembad.
Uitprobeeracties	Werkgevers kunnen uitprobeeracties voor forenzen organiseren, waarbij zij bijvoorbeeld een elektrische fiets een tijdje kunnen uitproberen. Als het bevalt, kan er een korting worden aangeboden bij de aanschaf van een elektrische fiets. Dit kan in samenwerking met provinciale mobiliteitsmakelaars.
Welkomstpakket voor nieuwe inwoners	Om ook nieuwe inwoners te stimuleren om de fiets te gebruiken in Wijhe, is het mogelijk om hen een welkomstpakket aan te bieden met kaarten van bijvoorbeeld de veilige hoofdfietsroutes, plekken om je fiets te parkeren of locaties waar je je fiets kan laten repareren.
Fietspuzzeltour/escape tour	Fietsen kan ook gestimuleerd worden door er een leuke recreatieve activiteit van te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het organiseren van fietspuzzeltours of escape tours door Wijhe. Zo komen mensen er spelenderwijs achter waar de prettige en veilige fietsroutes zijn. Organisatie kan ook in samenwerking met ondernemers, waarbij de deelnemers bijvoorbeeld een kopje koffie of snack kunnen krijgen onderweg.
Om veiliger te fietsen	
Fietshelmen en -spiegels	Om ouderen en andere mensen zich zelfverzekerder en veiliger te laten voelen op de fiets, kunnen fietshelmen of -spiegels worden uitgedeeld of met korting worden aangeboden.
Fietsverlichting	Bij scholen kunnen fietslampjes worden uitgedeeld aan kinderen die op dat moment niet voldoende verlichting hebben om veilig naar huis te fietsen. Dit kan in samenwerking worden gedaan met de politie en de leerlingen. Het is belangrijk om het bestaan van dit soort acties en bijvoorbeeld het aantal uitgedeelde fietslampjes te delen, zodat het ook bekendheid bij de ouders krijgt.
FLUOkids	Met de actie FLUOkids worden kinderen aangemoedigd om zichtbaarder en veiliger naar school te gaan, bijvoorbeeld met een fluorescerend hesje en/of fietshelm. Hier zit ook een beloning aan gekoppeld, om de kinderen extra te enthousiasmeren.
Fietslessen	Opfriscursussen (zowel voor automobilisten als fietsers) kunnen bijdragen aan meer zelfverzekerdheid en veiligheid door de weggebruikers.

Verkeerslessen	Verkeerslessen op scholen kunnen bijdragen aan veiliger fietsen (bijvoorbeeld via ANWB Streetwise). Tijdens verkeerslessen of voorstellingen voor de onderbouw op de basisschool kunnen allerlei aspecten aan bod komen, zoals ook de omgang met landbouwverkeer.
Rode kaarten voor fout parkeren	Om fout parkeren bij scholen te verminderen, kunnen de scholen (bijvoorbeeld met de inzet van verkeersouders) rode kaarten uitdelen aan de fout geparkeerde auto's. Zo worden zij erop geattendeerd om op een andere, geschikte plek te parkeren of juist gestimuleerd om een volgende keer met de fiets te komen.
Om gemakkelijker te fietsen	
Goede bewegwijzering	Met name voor recreatieve fietsers, bezoekers van Wijhe of nieuwe inwoners is het fijn als er goede bewegwijzering aanwezig is. Bijvoorbeeld op de recreatieve fietsroutes of naar belangrijke bestemmingen in Wijhe.
Fijner fietsparkeren	Voldoende en fijne plekken om je fiets te parkeren bij bestemmingen (zoals supermarkten) kunnen eraan bijdragen dat mensen gemakkelijker de fiets gebruiken voor hun verplaatsing. De voorkeur gaat uit naar fietsnietjes, omdat daar makkelijk fietsen aan kunnen worden vastgemaakt met een kettingslot. Communicatie over waar mensen hun fiets veilig kunnen parkeren is hierbij ook belangrijk.
Overige maatregelen	
Verkeersouders	Door de inzet van verkeersouders (vrijwilligers) kunnen verschillende campagnes, taken of andere activiteiten worden ondersteund om de verkeersveiligheid van naar school gaande kinderen te verbeteren.
Aansluiten op de landelijke campagnes	Landelijk zijn er verschillende campagnes rondom verkeersveiligheid waar op aangesloten wordt; zoals MONO (niet afgeleid worden in het verkeer), Bob (voorkomen van deelname in het verkeer onder invloed), en 'Wij gaan weer naar school' (bewustwording van schoolgaande kinderen in het verkeer).
Opening Kindcentrum Wijhe	De opening van het nieuwe Kindcentrum Wijhe is hét moment om campagnes te initiëren om mensen veiliger en meer te laten fietsen.

Bijlage 1 Maatregelenkaart

Zie de kaart met alle maatregelen op de volgende pagina.



Bijlage 2 Maatregelenlijst

Zie de lijst met alle maatregelen in het document dat apart van deze rapportage is bijgevoegd.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32