

A faint, green-tinted aerial map of a rural area, showing fields, roads, and some buildings, serving as a background for the text.

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

Beleidsnota en actieplan

GEMEENTE ZWARTEWATERLAND

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

Beleidsnota en actieplan

GEMEENTE ZWARTEWATERLAND

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. INHOUD	2
2. GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSBELEID	3
2.1. DOELSTELLING EN BELEIDSKADER	3
2.1.1. Duurzaam Veilig	3
2.1.2. Garanderen bereikbaarheid	6
2.1.3. Optimaal leefmilieu	8
2.1.4. Realiseerbaar, betaalbaar en handhaafbaar	9
2.2. WERKWIJZE EN ORGANISATIE	9
3. MAATREGELENPAKKET (2008 - 2016)	11
3.1. MAATREGELEN CATEGORISERINGSPLAN	11
3.1.1. Maatregelen buiten de bebouwde kom	11
3.1.2. Maatregelen binnen de bebouwde kom	13
3.2. MAATREGELEN PER VERVOERSMODALITEIT	16
3.2.1. Vrachtauto's / bevoorrading	16
3.2.2. Vaartuigen	18
3.2.3. Auto	18
3.2.3. Auto	19
3.2.4. Openbaar vervoer/Regiotaxi	21
3.2.5. Hulpdiensten	22
3.2.6. Fiets	23
3.2.7. Voetganger	24
3.3. EDUCATIE, VOORLICHTING EN HANDHAVING	25
3.3.1. Educatie en voorlichting	25
3.3.2. Handhaving	27
4. ACTIEPLAN	29
4.1. KOSTENRAMING	29
4.2. PRIORITERING	29

AFBEELDINGEN:

1. EHK wegbeelden
 2. Categoriseringsvisie Zwartewaterland
 3. Categoriseringsvisie Hasselt
 4. Categoriseringsvisie Zwartsluis
 5. Categoriseringsvisie Genemuiden
 6. Infrastructurele maatregelen buiten de bebouwde kom
 7. Infrastructurele maatregelen Hasselt
 8. Infrastructurele maatregelen Zwartsluis
 9. Infrastructurele maatregelen Genemuiden
-

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING



De inwoners van de gemeente Zwartewaterland maken veelal dagelijks gebruik van de openbare ruimte. Het is daarom van belang dat de openbare ruimte veilig is. Veilig om in te verblijven en veilig om in te verplaatsen; veilig verplaatsen via veilige wegen en veilige paden maar ook door het nemen van verantwoordelijkheid door het vertonen van veilig gedrag.

Door te verkeren in de openbare ruimte komt de verkeersdeelnemer verkeerssituaties tegen die niet ideaal zijn, die onduidelijk zijn, die als onveilig worden ervaren of die daadwerkelijk onveilig zijn. Situaties die al jaren zo zijn en situaties die door (ruimtelijke) ontwikkelingen zijn ontstaan of verslechteren. Bij het zoeken naar oplossingen voor deze verkeers- en vervoersknelpunten is het van belang dat er duidelijke keuzes worden gemaakt. Keuzes voor bepaalde maatregelen moeten niet alleen gericht zijn op de knelpunten van vandaag, maar ook op de zich mogelijk aandienende problemen in de toekomst. Om de juiste keuzes te kunnen maken, is het belangrijk te beschikken over een duidelijk kader en een herkenbare visie op het gebied van verkeer en vervoer.



Divers gebruik van de openbare ruimte

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

De gemeente Zwartewaterland stelt daarom een Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (gvvp) op conform de Planwet verkeer en vervoer. De gemeente is op grond van deze wet verplicht:

- zorg te dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer;
- daarbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan en van het provinciale of regionale verkeers- en vervoersplan in acht te nemen en;
- rekening te houden met het beleid van de naburige gemeenten.

Het gvvp moet de essentiële onderdelen van het Rijksbeleid (de Nota Mobiliteit) in acht nemen. In de Nota Mobiliteit zijn negen kernpunten genoemd waarvan er zes bijzonder van belang zijn om in acht te nemen bij het opstellen van gemeentelijk beleid. Deze zes essentiële onderdelen zijn:

- facilitering van de groei van de (auto)mobiliteit, ten behoeve van de gewenste economische groei;
- samenwerking tussen alle bij verkeer en vervoer betrokken partijen;
- een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen;
- een aanpak op regionale schaal;
- een aanpak gericht op een totaaloplossing van concrete problemen in een gebied;
- een aanpak gericht op verbetering van de mobiliteit van deur tot deur.

1.2. INHOUD

Het verkeers- en vervoersplan van de gemeente Zwartewaterland bestaat uit drie onderdelen: een Inventarisatienota, een Beleidsnota en een Actieplan. De drie onderdelen zijn opgenomen in twee rapporten; een 'Inventarisatienota' en een 'Beleidsnota en Actieplan'. Voorliggende 'Beleidsnota en Actieplan' bevat het nieuw geformuleerde beleid en de daaruit volgende maatregelen/acties. Hierbij is afgestemd op het in de Inventarisatienota beschreven vigerend beleid en knelpunten. Het nieuw geformuleerde beleid moet richting geven aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten in de Inventarisatienota. De Beleidsnota heeft een reikwijdte van 8 jaar. Het Actieplan bevat concrete maatregelen, acties en eventuele vervolgstappen die voortvloeien uit de geïnventariseerde knelpunten en het beleid. Het Actieplan is gericht op een uitvoeringsperiode van 4 jaar en vormt het kader voor de jaarlijkse programmabegroting.

Het nieuwe gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid wordt geformuleerd in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden vervolgens voorstellen gedaan om het geformuleerde beleid uit te werken. In hoofdstuk 4 worden de voorstellen gefaseerd voor de periode 2008 tot en met 2011 en worden de kosten geraamd.

2. GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSBELEID



In dit hoofdstuk wordt het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 8 jaren beschreven. Hierbij is ingespeeld op voorgenomen ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en wensen van burgers. Daarnaast is aangesloten op vigerend beleid van het rijk en de provincie. In paragraaf 2.1. is de doelstelling geformuleerd en het beleidskader aangegeven. De doelstelling bevat in algemene bewoordingen het totale beleidsterrein van verkeer en vervoer. Het beleidskader geeft het kader aan waarbinnen uitwerking wordt gegeven aan de doelstelling. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de wijze waarop aan het beleid handen en voeten wordt gegeven in organisatorische zin.

2.1. DOELSTELLING EN BELEIDSKADER

Het doel van de gemeente Zwartewaterland luidt:

- ❖ Het creëren van een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel.

Het beleidskader wordt gevormd door de volgende punten:

- Duurzaam Veilig;
- Garanderen bereikbaarheid;
- Optimaal leefmilieu;
- Realiseerbaar, betaalbaar en handhaafbaar.

In de paragrafen 2.1.1 t/m 2.1.4 worden de bovengenoemde punten toegelicht.

2.1.1. Duurzaam Veilig

Een Duurzaam Veilig wegennet

De gemeente wil werken aan het ontwikkelen van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem. In een dergelijk systeem wordt de kans op een ongeval tot een minimum teruggebracht en bij de ongevallen die zich voordoen is de kans op letsel zo klein mogelijk. Het tot stand brengen van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem is een proces van circa 30 à 40 jaar en valt daarmee ver buiten de reikwijdte van dit gvp. De gemeente wil echter een impuls geven aan het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem en streeft hierbij naar het voorkomen van alle ongevallen.

Theorie achter categoriseren

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek voor de Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in 1992 een document opgesteld waarin de filosofie van Duurzaam Veilig is genoemd. De SWOV is het instituut in Nederland dat wetenschappelijk onderzoek uitvoert naar de (verbetering van de) verkeersveiligheid. De Duurzaam Veilig gedachte, waarbij er gestreefd wordt naar een monofunctioneel verkeers- en vervoerssysteem waarbij voor ieder onderdeel van de infrastructuur de prioriteit bij



Een rotonde is duurzaam veilig: de ontmoetingssnelheid van alle verkeersdeelnemers is laag

slechts één functie wordt gelegd, is sindsdien als een rode draad door het verkeersbeleid in Nederland geweven. Het werken vanuit de Duurzaam Veilig gedachte heeft zich gezien het dalend aantal verkeersongevallen in de laatste jaren bewezen. Het verkleinen van ontmoetingskansen tussen verkeersdeelnemers met grote massa- en snelheidsverschillen en het scheiden van snel en langzaam verkeer is en blijft een effectief onderdeel van Duurzaam Veilig. De inrichting van de wegen dient optimaal op de gewenste functie van de weg te worden afgestemd, zodat uiteindelijk ook het gewenste gedrag daarmee in overeenstemming komt. Het toekennen van functies aan de wegen gebeurt door middel van categoriseren.

Feitelijk zijn bij de toekenning van functies aan wegen twee hoofdfuncties te onderscheiden:

- ❖ Enerzijds de **verkeersfunctie**, waarbij het (door)stromen van het gemotoriseerd verkeer prioriteit heeft;
- ❖ Anderzijds de **verblijfsfunctie**, waar de prioriteit ligt bij uitwisseling (bestemmingsverkeer en het langzaam verkeer) en de omgeving van de weg.

Binnen de verkeersfunctie wordt zowel binnen als buiten de bebouwde kom onderscheid gemaakt in enerzijds een stroomweg en anderzijds een gebiedsontsluitingsweg. In de gemeente Zwartewaterland zijn geen stroomwegen; de wegen met de hoogste functie zijn de 80 en 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen. Binnen de verblijfsfunctie wordt onderscheid gemaakt in een erftoegangsweg A en een erftoegangsweg B. Een erftoegangsweg A heeft binnen de verblijfsfunctie een belangrijkere verkeersfunctie dan een erftoegangsweg B.

Voor wegen met een verkeersfunctie geldt dat de inrichting afgestemd wordt op de stromen (vracht)autoverkeer, veelal doorgaand verkeer of verkeer dat zich over langere afstanden verplaatst. De wegen met een verblijfsfunctie hebben een sterke binding met de omgeving. Functies als wonen, recreëren en natuur, maar ook gebruik van wegen door langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en landbouwverkeer) kunnen aanleiding zijn tot het toekennen van een verblijfsfunctie aan wegen.

Het toekennen van deze wegcategorieën betekent niet automatisch dat een drastische herinrichting van het huidige wegennet noodzakelijk is. Het belangrijkste is het aanbrengen van een hiërarchie in het wegennet en het onderscheid tussen wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie.

Praktische uitwerking wegcategorisering

De vormgeving van de wegen volgt uit het gecategoriseerde wegennet. Iedere wegfunctie kent een eigen weginrichting. Op landelijk niveau zijn per wegfunctie inrichtingskenmerken opgesteld welke richting geven aan de gewenste vormgeving. Deze inrichtingskenmerken worden aangeduid met de naam 'essentiële herkenbaarheidkenmerken (de EHK).

De EHK vinden hun oorsprong in de uitgebreide lijst van Duurzaam Veilig wegkenmerken. Met de EHK worden daar de essentiële punten uitgehaald, zodat op een relatief snelle manier de hiërarchie van het wegennet kan worden aangegeven. De EHK zijn gericht op het continu informeren van de weggebruiker over het type weg waarop hij of zij zich bevindt, zodat te allen tijde duidelijk is welk verkeersgedrag gewenst is. De EHK zijn daarom primair gericht op de belijning. Op afbeelding 1 zijn de verschillende wegtypen en hun verschijningsvorm weergegeven. Met uitzondering van de stroomwegen geven de foto's wegen en straten weer in de gemeente Zwartewaterland die qua verschijningsvorm al overeenkomen met de EHK.

Categoriseringsvisie wegennet gemeente Zwartewaterland

In het kader van het gvpv is het wegennet van de gemeente Zwartewaterland gecategoriseerd. Hierbij dient het gecategoriseerde wegennet van de provincie als uitgangspunt en is afgestemd op de meest recente ontwikkelingen omtrent het verkeersveilig maken van de N331. Daarnaast is rekening gehouden met de diverse uitbreidingsplannen. De categorisering is zodanig opgesteld dat het wegennet helder is van opbouw. Druk belaste ruim gedimensioneerde wegen maken onderdeel uit van het hoofdwegennet. Op dit hoofdwegennet staat een vlotte doorstroming van het gemotoriseerde verkeer centraal. Bij het onderliggend wegennet ligt het accent op verblijven. Daarnaast is rekening gehouden met de huidige inrichting van de wegen en aspecten als bereikbaarheid, mobiliteit en natuurwaarden.

Enkele opmerkingen zijn hierbij op zijn plaats:

Ten aanzien van de Tagweg: Er vindt momenteel een discussie plaats over de ontsluitingsstructuur van de wijk Tag in Genemuiden. De oostelijke helft van de wijk is ondertussen bijna afgerond, de westelijke helft moet nog worden ontwikkeld. Momenteel is de vraag actueel of de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsstructuur wordt afgerond of dat er een 'randweg' aan de westkant wordt aangelegd. De gemeente houdt beide mogelijkheden open met in achtneming van de principes van wegencategorisering.

Ten aanzien van de Vaartweg: Momenteel vindt er een discussie plaats over de vraag of een rondweg ten noorden van de nieuwe Hasseltse woonwijk 'Om de Weede' nodig is. De studies die het antwoord op deze vraag moeten geven zijn nog niet afgerond. Wel blijkt uit de eerste resultaten dat een rondweg verkeerskundig gezien niet perse nodig is; een aangepaste Vaartweg zou de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op een goede en veilige manier kunnen verwerken. In de categoriseringsvisie is daarom uitgegaan van de huidige functie van de Vaartweg.

De visie op de wegencategorisering van de gemeente Zwartewaterland is weergegeven op afbeelding 2. Op de afbeeldingen 3, 4 en 5 is ingezoomd op Hasselt, Zwartsluis en Genemuiden.

Educatie / voorlichting

Op 6 december 2007 heeft de gemeente Zwartewaterland, evenals alle andere West-Overijsselse gemeenten, de Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel ondertekend. Het doel van deze intentieverklaring is een gestructureerde meerjaren aanpak van de verkeersveiligheid via educatie en voorlichting. Conform deze intentieverklaring wil de gemeente actief meewerken aan acties van partners binnen het verkeersveiligheidsveld (politie, ROVO, VVN en verkeersouders). De medewerking betreft het



Wethouder Boshove ondertekent de intentieverklaring

leveren van organisatorische en/of een financiële bijdrage, maar ook het initiëren van 'eigen' projecten. De gemeente ziet het RUP/KOVO verband (paragraaf 3.3) als het ideale instrument om educatie en voorlichting gestructureerd vorm te geven.

Via de intentieverklaring heeft de gemeente uitgesproken het meerjarenbeleid op het gebied van niet-infrastructurele verkeersveiligheid om de 8 jaren te herzien. Omdat dit beleidsaspect is opgenomen in dit gvpv is de reikwijdte van deze beleidsnota hierop afgestemd.

Handhaving

Controle op naleving van de verkeersregels zal aandacht blijven behouden. De uitvoerende taak van de controle ligt bij de politie. De gemeente zal, bijvoorbeeld op basis van binnengekomen klachten over verkeersovertredingen, in de Regiegroep Verkeersveiligheid (paragraaf 2.3) aangeven waar controle nodig wordt geacht. Binnen specifieke projecten wil de gemeente de politie een voorzet geven door een voorstel op te stellen voor een handhavingstrategie. Ook zal de gemeente handhavingsprojecten initiëren door menskracht en financiële middelen ter beschikking te stellen. Verder zal de gemeente daar waar dit mogelijk is de informele handhaving door bedrijven of instellingen stimuleren.

2.1.2. Garanderen bereikbaarheid

Het bereikbaar houden van (economisch) belangrijke bestemmingen, waaronder bedrijven-terreinen, (winkel)centra, sportvoorzieningen, scholen, kerken etc. is van groot belang om de samenleving binnen de gemeente Zwartewaterland optimaal te laten functioneren. De bereikbaarheid van de genoemde bestemmingen moet worden gewaarborgd voor alle vervoersvormen (vervoer van personen en van goederen). Dit geldt voor de bestemmingen in en buiten de gemeente Zwartewaterland. De gemeente streeft ernaar om een vlotte bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen te waarborgen en daar waar nodig te verbeteren. Nadrukkelijk wil de gemeente aandacht schenken aan een vlotte bereikbaarheid van de buurgemeenten en van Zwolle en de A28 in het bijzonder. Voor een vlotte bereikbaarheid is het van belang dat het Zwartewaterlandse wegennet vlot wordt ontsloten op het hoofdwegennet van de provincie. De gemeente zal zich inzetten om een vlotte ontsluiting te waarborgen.



Bedrijven zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid

Een zorgvuldige belangenafweging tussen enerzijds de bereikbaarheid en anderzijds de verkeersveiligheid en leefbaarheid zal altijd plaatsvinden. In het historische centrum van Hasselt bijvoorbeeld, maar ook in de oude gedeelten van Zwartsluis en Genemuiden is het zaak om de toegankelijkheid van de centra voor (vracht)autoverkeer te waarborgen zonder dat daarbij te veel afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De gemeente vindt het zoeken naar een juist evenwicht hierbij essentieel.



Groen maakt leefbaar, maar beperkt de parkeerruimte

In het onderstaande is aangegeven wat het aspect 'bereikbaarheid' betekent voor iedere vervoersmodaliteit.

(vracht)auto en hulpdiensten

Om te kunnen voldoen aan het gewenste bereikbaarheidsniveau voor (vracht)auto's is een goede wegenstructuur van belang. Dat wil zeggen dat de inrichting van wegen dient plaats te vinden op basis van het huidige en te verwachten verkeersaanbod. De gemeente streeft naar een duidelijk bewegwijzeringsstelsel en een goede parkeersituatie. Onder een goede parkeersituatie wordt een situatie verstaan waarbij sprake is van een evenwichtige verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen.

Hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie) moeten zo snel mogelijk op de plaats des onheil kunnen komen. Voor de brandweer geldt een zogenaamde 'brandweezorgnorm' (hooguit 10 minuten na het binnenkomen van een brandmelding aanwezig) en wordt hoofdstuk 1 van de 'Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid' gebruikt. Voor de ambulance en de politie wordt een aanrijdtijd van maximaal 15 minuten als norm gehanteerd. Het inrichten van het wegennet of ingrepen in de verkeersstructuur (zoals afsluitingen, eenrichtingsverkeer) mogen niet leiden tot een overschrijding van de norm/wettelijke bepaling voor de aanrijdtijd. Brandweer en politie hebben daarom zitting in de Regiegroep Verkeersveiligheid (hoofdstuk 2.3) waar infrastructurele maatregelen integraal worden besproken.



Toegankelijke woonwijken voor de hulpdiensten

Vaartuigen

De gemeente streeft naar een optimale bereikbaarheid voor de recreatievaart en de beroepsvaart. Dit betekent adequate vaarverbindingen. Zowel Hasselt, Genemuiden als Zwartsluis beschikken over industriehavens. Adequate vaarverbindingen betekent ook goede, bereikbare havens die deze vorm van transport mogelijk maken en houden. De gemeente wil aandacht blijven vragen voor vervoer over water. Om de havens goed te laten functioneren zijn niet alleen goede havenfaciliteiten van belang. De gemeente onderkent het belang van een goede ontsluiting van de havengebieden op de hoofdwegenstructuur. Gestreefd wordt naar het goed bereikbaar houden van de (natte) bedrijventerreinen via de weg en via het water.



Ook bereikbare jachthavens zijn van belang voor het (economisch) functioneren van de gemeente

Openbaar vervoer / Regiotaxi

De provincie Overijssel is primair verantwoordelijk voor het streekvervoer en heeft in deze een sturende rol voor de afstemming tussen het regionale en lokale openbaar vervoer. Het systeem van de Regiotaxi wordt financieel gedragen door de provincie en gemeenten. De verantwoordelijkheid van de gemeente spitst zich, naast de financiële ondersteuning van de Regiotaxi, voornamelijk toe op de haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer (lijndiensten). Gestreefd wordt naar het verbeteren van het voorzieningenniveau van de openbaar vervoerhaltes. Het gemeentelijke Halteplan moet hiervoor zorgen. Daarnaast zal de gemeente bij het inrichten van de weg waarover verplaatsingen plaatsvinden van het streekvervoer rekening houden met het comfort van de busreiziger en de dienstregeling. De pontverbinding tussen Genemuiden en Zwartsluis vervult een belangrijke functie in de gemeente. Gestreefd wordt naar een goed functionerende pontverbinding en een betaalbare oversteek.



De pont vervult een belangrijke functie binnen het verkeerssysteem in de gemeente

Fiets

Voor de fietser is een veilige, aantrekkelijke fietsstructuur van belang. Gestreefd wordt naar comfortabele fietspaden (bijvoorbeeld in asfalt) samenhang in de fietsroutes waarbij aandacht wordt besteed aan de directheid van de routes naar belangrijke voorzieningen en een evenwichtige verhouding tussen vraag en aanbod van stallingsvoorzieningen.

Voetganger

Voetgangers moeten zich kunnen voortbewegen zonder dat barrières in de weg staan. Gestreefd wordt de bereikbaarheid te verbeteren door op looproutes barrières als obstakels (zoals reclameborden, paaltjes) te verminderen waarbij binnen de ruimtelijke mogelijkheden zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de minder valide verkeersdeelnemer.

2.1.3. Optimaal leefmilieu

De mobiliteit blijft groeien. Dit vormt een bedreiging voor de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit en heeft ook een toename van de trillingsoverlast, geluidhinder en luchtverontreiniging tot gevolg. Om de groeiende mobiliteit te faciliteren en tegelijkertijd de negatieve gevolgen te beperken zet de gemeente in op de volgende acties:

Trillingsonderzoek wordt op voorhand uitgevoerd indien gebouwen binnen een straal van 10 meter zijn gelegen van de locatie waar een verkeersdrempel/-plateau of een uitritconstructie wordt aangelegd. Tevens kan trillingsonderzoek worden uitgevoerd in geval van klachten over trillingen. Hierbij worden de grens- en streefwaarden gerespecteerd van de Stichting Bouw Research (SBR) voor schade aan gebouwen en hinder voor personen in de gebouwen;

Akoestisch onderzoek wordt verricht conform de wettelijke bepalingen van de Wet geluidhinder en gevolg wordt gegeven aan de hieruit voortvloeiende consequenties (zoals aanbrengen gevelisolatie, plaatsen schermen). Akoestisch onderzoek is noodzakelijk bij aanleg van nieuwe (auto)infrastructuur of wanneer sprake is van reconstructie van wegen.

Luchtkwaliteitsonderzoek wordt uitgevoerd in situaties die zijn aangegeven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer voor zover deze betrekking hebben op gemeentelijk verkeer en vervoer (zoals bij structuurplannen, voorbereiding, vaststelling, wijziging in bestemmingsplannen of vrijstellingen van eisen in bestemmingsplannen). De consequenties van het luchtkwaliteitsonderzoek worden in acht genomen.

Leefmilieu

De gemeente wil streven naar het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik door verplaatsingen met de fiets of te voet te bevorderen. Bij het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik gaat het om het verminderen van het aantal autoritten tot zo'n 5 kilometer waarbij geen volumineuze of zware voorwerpen moeten worden vervoerd. Dergelijke verplaatsingen kunnen voor het leefmilieu, en voor de gezondheid van de verkeersdeelnemer zelf, beter met de fiets of te voet worden afgelegd. Door de bereikbaarheid voor de fietser en de voetgangers te verbeteren worden verplaatsingen met de fiets of te voet



Duidelijke bewegwijzering en samenhang in routes is van belang

gestimuleerd en daarmee wordt het vermijdbaar autogebruik teruggedrongen. Dit betekent dat de gemeente streeft naar goede (bewegwijzerde) fietsroutes, fietspaden en stallingen.

2.1.4. Realiseerbaar, betaalbaar en handhaafbaar

Het verkeers- en vervoerssysteem zoals beschreven in de paragrafen 2.1.1. tot en met 2.1.3. moet realiseerbaar, betaalbaar en handhaafbaar zijn. Realisatie is alleen mogelijk met voldoende bestuurlijk draagvlak. De omvang van de financiële middelen welke jaarlijks worden vrijgemaakt om het systeem handen en voeten te geven is bepalend voor het tempo waarin toegewerkt wordt naar dit systeem. Dit wordt uitgewerkt door de maatregelen te prioriteren naar betekenis. De belangrijkste geachte maatregelen worden het eerst uitgevoerd. Hierop wordt in het Actieplan (2008 - 2011) teruggekomen. Daarnaast moet het verkeers- en vervoerssysteem handhaafbaar zijn. Dat wil zeggen dat de infrastructuur aan de verkeersdeelnemer duidelijk moet maken welk verkeersgedrag is gewenst, zodat een verkeersdeelnemer ook kan worden aangesproken op ongewenst gedrag.

2.2. WERKWIJZE EN ORGANISATIE

Gemeentelijke organisatie

Verkeer en vervoer hangt samen met ruimtelijke en civieltechnische plannen en met de mogelijkheid tot handhaving en beïnvloedt het milieu en de openbare veiligheid. Bij de verantwoordelijke taakvelden Ruimtelijke Ontwikkeling, Milieu (VROM), Openbare Werken (OW) en Openbare Orde en Veiligheid (OOV) moet dan ook rekening worden gehouden met het in dit gvpv beschreven beleid en uitwerking van dit beleid. Bij ruimtelijke plannen is het essentieel:



Regievoering vanuit de gemeente

- af te stemmen op het gecategoriseerde wegennet en bestaande fietsvoorzieningen. Hierbij wordt opgemerkt dat de functionele wegingdeling niet een vaststaand gegeven is, maar dat functieverhuizingen plaats kunnen vinden onder de invloed van ruimtelijke ontwikkelingen. De functieverhuizing moet logisch passen in de wegategorisering;
- de uitwerking van Duurzaam Veilig in weginrichting/-omgeving te ondersteunen. Dit betekent bijvoorbeeld korte rechtstanden in verblijfswegen en een beperkt aantal aansluitingen op verkeerswegen;
- rekening te houden met de bereikbaarheid van hulpdiensten;
- een evenwichtige verhouding tussen vraag en aanbod in parkeerplaatsen tot stand te brengen.

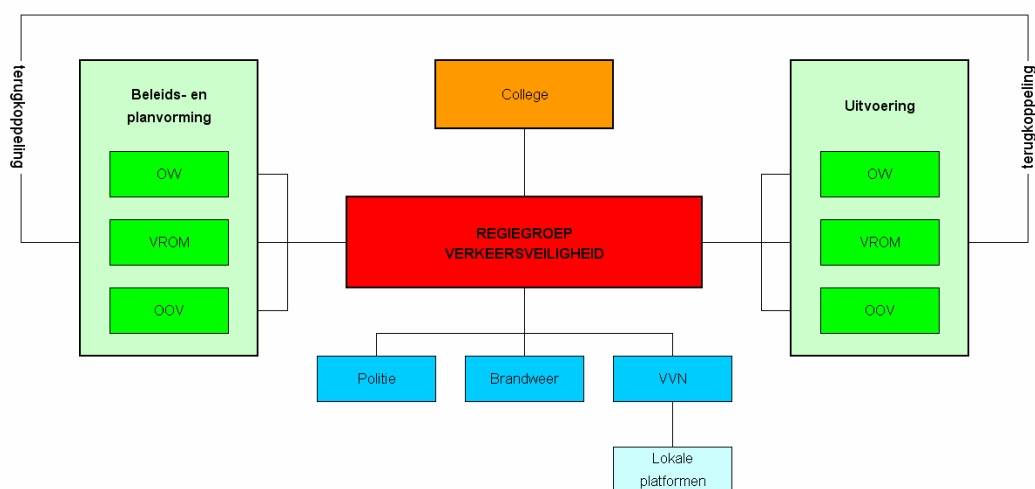
Civiele techniek: Vanuit de discipline van de civiele techniek is het vanuit kostenoverwegingen gewenst de aanleg van infrastructurele maatregelen zo veel mogelijk in de pas te laten lopen met het reguliere onderhoud van de wegen en bij het belijnen van de wegen rekening te houden met de wegfunctie en de EHK.

Milieu: Vanuit het taakveld Milieu zal daar waar nodig onderzoek worden gedaan naar de geluidhinder, luchtkwaliteit en trillingen.

Veiligheid: De maatregelen van het gvpv zullen ondersteund worden door de afdeling Openbare Orde en Veiligheid en deze afdeling zal op basis van aandienende klachten/problemen inspreken op de volgorde waarin de maatregelen worden getroffen.

Bevolking/belangenorganisaties

De bevolking en belangenorganisaties kunnen reageren op het gemeentelijk beleid. Binnen de gemeentelijke organisatie bestaat een integraal verkeersveiligheidsoverleg: de Regiegroep Verkeersveiligheid. In de Regiegroep Verkeersveiligheid worden zowel de dagelijkse klachten besproken als beleidsvoorstellen en plannen die de verkeersveiligheid raken. De afdeling VROM is verantwoordelijk voor de agendavorming, verslaglegging en het toezien op de uitvoering van de besproken actiepunten. De afdelingen OOV en OW ondersteunen hierin. Binnen de Regiegroep Verkeersveiligheid participeert onder meer Veilig Verkeer Nederland (VVN). VVN bestaat uit lokale vrijwilligers. Hierdoor is deze organisatie in staat om de belangen van de bevolking en/of organisaties te behartigen, klachten over verkeersveiligheid naar voren te brengen en verkeersveiligheidssuggesties te doen. In het onderstaande schema is de inbreng in de Regiegroep Verkeersveiligheid weergegeven.



Om de burger zo optimaal mogelijk te kunnen vertegenwoordigen zijn er lokaal VVN-aanspreekpunten beschikbaar, terwijl er ook een regionaal meldpunt is ingericht. Daarnaast zal bij verkeersprojecten van enige omvang een apart informatietraject ingezet worden, waarbij de bevolking niet alleen geïnformeerd wordt, maar waarbij tevens wordt kennisgenomen van haar zienswijze. De gemeente hecht veel waarde aan een goed contact tussen VVN en de gemeentelijke organisatie. Buiten de Regiegroep Verkeersveiligheid wil de gemeente de bestaande contactmomenten met de lokale VVN afdelingen in stand houden.

Monitoring en evaluatie

Om het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid te kunnen verantwoorden, te kunnen evalueren en daar waar nodig bij te sturen, is het nodig om de vinger aan de pols te houden. Hiertoe worden gegevens verzameld, beheerd en geanalyseerd. Hierbij wordt onder meer geput uit de gegevens die worden verzameld en beheerd door het rijk en de provincie. Daarnaast zal de beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de afdeling VROM zelf lokale gegevens verzamelen en beheren. Hiertoe wordt ingezet op het volgende:

- Continue wordt de verkeersbelasting op strategische locaties in beeld gebracht aan de hand een telprogramma, zodat de wegcategorisering kan worden getoetst op gebruik;
- Jaarlijks vindt monitoring van de verkeers(on)veiligheid plaats door ongevalgegevens van de laatste drie jaar te presenteren in een Verkeersveiligheidsrapportage;
- Het gemeentelijk beleid wordt na ongeveer 4 jaar geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd.

3. MAATREGELENPAKKET (2008 - 2016)



In aanvulling op de in hoofdstuk 2 genoemde maatregelen in het kader van de leefbaarheid, monitoring en evaluatie komen in dit hoofdstuk maatregelen aan de orde om uitwerking te geven aan het geformuleerde beleid. In paragraaf 3.1. wordt ingegaan op de infrastructurele maatregelen die voortvloeien uit de wegencategorisering. In paragraaf 3.2. worden aanvullende maatregelen aangegeven voor de verschillende vervoersmodaliteiten (vracht)auto, vaartuigen, openbaar vervoer/Regiotaxi, hulpdiensten, fiets en voetganger. Paragraaf 3.3. handelt over de wijze waarop omgegaan zal worden met verkeerseducatie, voorlichting en handhaving.

3.1. MAATREGELEN CATEGORISERINGSPLAN

De maatregelen die voortvloeien uit de wegencategorisering (zie afbeeldingen 6, 7, 8 en 9) betreffen infrastructurele maatregelen en wijzigingen in het snelheidsregime. De maatregelen zijn gericht op het tot stand brengen van een duidelijke en herkenbare verkeersstructuur en het verbeteren van de verkeersveiligheid (zowel objectief als subjectief). De infrastructurele maatregelen en de snelheidsregimes worden afgestemd op de wegfuncties. Paragraaf 3.1.1. handelt over de maatregelen buiten de bebouwde kom en paragraaf 3.1.2. over de maatregelen binnen de bebouwde kom. De infrastructurele plannen, in het kader van de aanpak van de VOC's Hasselt (VerkeersOngevallenConcentraties), voor de aansluiting van de N759 en de Vaartweg op de N331 zijn hierbij meegenomen.

3.1.1. Maatregelen buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom is aansluiting gezocht bij de wegencategorisering van de provincie. Dat betekent dat de provinciale wegen N377, N331, N334 en N759 zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. De gemeentelijke wegen Randweg en Veerweg bij Genemuiden zijn daarnaast ook gecategoriseerd als 80 km/uur gebiedsontsluitingsweg.

Alle overige gemeentelijke wegen zijn aangemerkt als 60 km/uur-erftoegangswegen. Hierbij hebben de Kerkwetering, de Wolfshagenweg en de Verkavelingsweg de functie erftoegangsweg A gekregen. Ook de provinciale weg N760 Kamperzeedijk heeft conform het pvvp de functie van erftoegangsweg A.

Algemeen

Het onderscheid tussen erftoegangswegen A en B komt naast een hogere verkeersbelasting van erftoegangswegen A het meest duidelijk in beeld door de aanwezigheid van fietsvoorzieningen (fietsuggestiestroken of vrijliggende fietspaden) op erftoegangswegen A. Op erftoegangswegen B ontbreken fietsvoorzieningen. In principe wordt op erftoegangswegen geen belijning toegepast tenzij de wegen breder zijn dan 4,5 meter. Bij wegen van 4,5 meter of breder wordt kantbelijning toegepast in een 1 - 3 patroon (1 meter streep - 3 meter tussenruimte). Kantbelijning in een afwijkend 3 - 1 patroon wordt bij uitzondering toegepast op onoverzichtelijke locaties om het attentieniveau te verhogen (ook bij wegen die smaller zijn dan 4,5 meter). Bij erftoegangswegen past een snelheidslimiet van 60 km/uur en op de aansluitingen van erftoegangswegen wordt de voorrang niet geregeld. De aansluitingen van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen worden in principe voorzien van een rotonde waarbij buiten de bebouwde kom de fietsers uit de voorrang is.



Erfttoegangsweg A: de Verkavelingsweg



Erfttoegangsweg B: de Groenesteeg

Een belangrijk (Duurzaam Veilig) inrichtingskenmerk van gebiedsontsluitingswegen is dat deze wegen beschikken over parallelwegen waarover naast het gemotoriseerde bestemmingsverkeer, tractoren, bromfietzers en fietsers dienen te rijden. Veelal wordt op de parallelweg een snelheidslimiet ingesteld van 60 km/uur. De snelheidslimiet op de hoofdrijbaan van een gebiedsontsluitingsweg bedraagt 80 km/uur. De hoofdrijbaan wordt voorzien van een dubbele as-streep en kantbelijning. In plaats van een dubbele as-streep is een overrijdbare fysieke scheiding ook mogelijk. Erf-



Gebiedsontsluitingsweg: N334 Zomerdijk

toegangswegen die aansluiten op gebiedsontsluitingswegen moeten, in het kader van een duidelijke hiërarchie, zoveel mogelijk van het type erftoegangsweg A zijn. In een aantal gevallen wil de gemeente praktisch met dit principe omgaan, omdat het stringent volgen van dit principe leidt tot te grote ingrepen in de verkeersstructuur.

De maatregelen die in het kader van de categorisering worden voorgesteld zijn weergegeven op afbeelding 6, 7, 8 en 9. In het onderstaande wordt het maatregelenpakket voor de gemeentelijke wegen en de aansluitingen op de provinciale wegen nader gemotiveerd.

60 km/uur-zones

- ❖ Voor het completeren van de 60 km/uur-zones is het de bedoeling op alle als erftoegangsweg gecategoriseerde gemeentelijke wegen in het buitengebied 60 km/uur in te stellen. In principe zal dit in samenwerking met de gemeente Steenwijkerland, Staphorst, Dalfsen en Zwolle worden opgepakt. Door de samenwerking kan 60 km/uur op grensoverschrijdende wegen gelijktijdig worden ingesteld.
- ❖ De specifieke situatie op de Verkavelingsweg en op de Boerweg vereist extra aandacht. De ontwikkeling van bedrijventerrein Hessenpoort lijkt te leiden tot een toename van verkeer op deze wegen. De gemeente Zwolle volstaat momenteel op de Doornweg (in het verlengde van de Verkavelingsweg) met visuele markeringen van de kruispunten. In samenspraak met de gemeente Zwolle zal moeten blijken welke maatregelen uiteindelijk het meest gewenst zijn.

30 km/uur Baarlo

- ❖ De uitstraling van de Stouweweg door Baarlo (door de krappe dimensionering en de omgevingskenmerken) maakt het gewenst in Baarlo 30 km/uur als limiet in te stellen. Voor dit soort specifieke situaties is het instellen van een 30 km/uurregime buiten de bebouwde kom wettelijk mogelijk.

Komgrenzen

- ❖ Voorgesteld wordt op een aantal locaties de komgrenzen te wijzigen. Dit wordt ingegeven door voorziene ontwikkelingen, de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig en door bebouwingskenmerken. In Hasselt bijvoorbeeld geven de reconstructieplannen omtrent de aansluitingen van de N331 - N759 en het plan 'Om de Weede' aanleiding de bebouwde komgrens te herzien. In Zwartsluis geeft de ontwikkelingen van het nieuwe Veiligheidshuis aanleiding om de locatie van een komgrens te herzien.

Belijning

- ❖ Op de Veerweg is de markering nog niet overeenkomstig de EHK voor 80 km/uur wegen. Voorgesteld wordt de markering op de Veerweg te verwijderen en te wijzigen overeenkomstig de EHK.
- ❖ De wegen die nog opgenomen moeten worden in een 60 km/uur zone zijn allen smaller dan 4,50 meter. Dit betekent dat het toepassen van kantbelijning hier niet aan de orde is. Behalve op locaties waar dit vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst is, bijvoorbeeld voor een beter zicht op het verloop van de weg. Op één locatie wordt daarom wel kantbelijning voorgesteld: in de 90 graden bocht op de Boerderijweg nabij de Poepenstouwe. Belijning is hier gewenst om de weggebruikers attent te maken op de scherpe bocht nabij het water.
- ❖ Op een aantal locaties in de gemeente is ongewenste belijning aanwezig op de weg-as (niet overeenkomstig de EHK). Uit oogpunt van kostenbesparing kiest de gemeente ervoor om de ongewenste belijning door slijtage te laten vervagen. Indien een betreffend wegvak wordt voorzien van een nieuwe laag asfalt dan zal de ongewenste as-belijning niet opnieuw worden aangebracht.

Rotondes

- ❖ Kruispunten van gebiedsontsluitingswegen en aansluitingen van gebiedsontsluitingswegen op erftoegangswegen worden in beginsel voorzien van rotondes. Op de kruispunten en waar sprake is van een dergelijke categoriesprong (en waar nog geen rotonde aanwezig is) wordt een rotonde voorgesteld. Dit geldt voor de kruispunten N331 – Veerweg en N331 – N759; plannen van de provincie voorzien hier al in.

3.1.2. Maatregelen binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom is een aantal wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur. Dit zijn de N377 Vaartweg en de Zwartewaterweg in Hasselt, de N331 en de N334 in Zwartsluis en de Nieuwe weg in Genemuiden. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom zijn aangemerkt als verblijfswegen met een passende maximum snelheid van



50 km/uur binnen de bebouwde kom op de N334

30 km/uur. Een duidelijk herkenbare structuur binnen de verblijfswegen volgt uit het inrichtingsonderscheid tussen erftoegangswegen A en B.

Algemeen

Een belangrijke tegenstelling waarin het onderscheid tussen een erftoegangsweg A en een erftoegangsweg B het meest nadrukkelijk in beeld komt is dat een erftoegangsweg A wordt voorzien van rode fietssuggestiestroken en een erftoegangsweg B niet. Daarnaast komt het onderscheid in functie duidelijk tot uitdrukking door een hogere verkeersbelasting van erftoegangswegen A. Voor beide wegfuncties geldt dat er geen as- en kantbelijning (anders dan belijning voor de fietssuggestiestroken) wordt toegepast, dat in principe 30 km/uur als snelheidslimiet wordt ingesteld en dat er sprake is van een gelijkwaardige voorrangsregeling op kruispunten van erftoegangswegen. Daar waar erftoegangswegen aantakken op het hoofdwegennet bestaande uit gebiedsontsluitingswegen wordt de voorrang wel geregeld door, bij voorkeur, rotondes toe te passen waarop binnen de bebouwde kom de fietser in de voorrang is.



Erftoegangsweg A: Stuivenbergstraat



Erftoegangsweg B: Julianastraat

Gebiedsontsluitingswegen worden aan de zijken begrens door trottoirbanden en worden voorzien van een dubbele as-streep. In plaats van een dubbele as-streep is een overrijdbare fysieke scheiding ook mogelijk. De snelheidslimiet op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom bedraagt in principe 50 km/uur.

De maatregelen die volgen uit de categorisering zijn weergegeven op afbeeldingen 7, 8 en 9 en worden in het navolgende toegelicht.



Gebiedsontsluitingsweg: Provinciale weg

Belijning

- ❖ Behalve een gedeelte van de N334 in Zwartsluis voldoet de markering op de 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom nog nergens aan de EHK-richtlijnen. Voorgesteld wordt de bestaande markering te verwijderen en de juiste markering aan te brengen. De Nieuwe Weg in Genemuiden en de Vaartweg in Hasselt moeten daarnaast 'in de banden' worden gezet.
- ❖ In de huidige situatie geldt voor nagenoeg alle erftoegangswegen dat as- en kantbelijning (anders dan fietssuggestiestroken) niet aanwezig is. Vanuit kostenoverwegingen zal het verwijderen van as- en kantbelijning op de erftoegangswegen die nog wel voorzien zijn van dergelijke belijning meegenomen worden in het reguliere wegonderhoud.

Snelheidslimiet op bedrijventerreinen

- ❖ Het is niet toegestaan een snelheidsregime in te stellen dat niet logischerwijs volgt uit de weginrichting en -omgeving; dat maakt dat het verkeerssysteem niet handhaafbaar is. Voor de wegen op bedrijventerreinen geldt dat de weginrichting en -omgeving in de praktijk niet aansluit op een regime van 30 km/uur. Snelheidsremmers om 30 km/uur af te dwingen worden veelal niet toegepast op bedrijventerreinen, de wegen zijn zeer ruim gedimensioneerd en gesloten bebouwing dicht op de weg ontbreekt veelal. De gemeente Zwarte-waterland kiest ervoor om de snelheidslimiet van 50 km/uur op bedrijventereinwegen te handhaven.

Vorrangsregelingen/uitritconstructies

- ❖ Op kruispunten van erftoegangswegen waarop een snelheidslimiet geldt van 30 km/uur wordt de voorrang niet geregeld met behulp van voorrangsborden en haaiantanden. Wel is het mogelijk om uitritconstructies toe te passen. Om de hogere verkeersfunctie van een erftoegangsweg A ten opzichte van een erftoegangsweg B te ondersteunen worden uitritconstructies veelal toegepast op aansluitingen van beide wegtypen. Het is ongewenst om op alle aansluitingen uitritconstructies te realiseren aangezien de snelheid op de erftoegangswegen A daarmee te veel zal toenemen. Om dit te onderbreken worden op strategische locaties plateaus of visuele maatregelen voorgesteld waarbij de voorrangssituatie gelijkwaardig is. Het is belangrijk uitritconstructies toe te passen die voldoen aan de CROW-richtlijnen. Wanneer er sprake is van een afwijking van de richtlijnen kan het zo zijn dat er juridisch geen sprake is van een officiële uitrit. Dit kan consequenties hebben voor de aansprakelijkheid wanneer zich ten gevolge van een onduidelijke vormgeving van een uitrit een verkeersongeval heeft voorgedaan.

Plateaus/Drempels

- ❖ Op een aantal kruispunten van erftoegangswegen worden plateaus voorgesteld. Deze plateaus hebben tot doel om de snelheid op het kruispunt te verlagen. Ondanks de uitgesproken intentie om terughoudend om te gaan met verticale snelheidsremmers in busroutes, zijn toch enkele plateaus in busroutes voorgesteld. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn die plateaus namelijk wel gewenst. De taluds van de plateaus in busroutes zullen busvriendelijk worden uitgevoerd.
- ❖ Rode fietssuggestiestroken worden niet doorgetrokken over de plateaus om de suggestie van voorrang op de erftoegangsweg A te voorkomen. Op basis van ongevalgegevens, duidelijkheid in wegbeeld en voorrang zijn op enkele locaties plateaus voorgesteld.
- ❖ Opgemerkt wordt dat in de huidige 30 km/uur-zones met enige regelmaat wordt gewaarschuwd voor de aanwezigheid van verticale snelheidsremmers. Juridisch gezien is dit niet nodig aangezien kan worden aangenomen dat de weggebruiker in een dergelijk gebied deze remmers verwacht; alle waarschuwborden kunnen daarom worden verwijderd.

Fietssuggestiestroken

- ❖ De fietssuggestiestroken op erftoegangswegen A hebben bij voorkeur een breedte van tenminste 1,5 meter, worden (bij voorkeur) in het rood uitgevoerd en worden voorzien van een strepen in een 1 -1 patroon (1 meter streep - 1 meter tussenruimte). De minimale maat van de fietssuggestiestroken bedraagt 1 meter. De breedte van de rijloper (wegbreedte tussen de stroken) bedraagt bij voorkeur 4 meter en minimaal 3,5 meter. Op erftoegangswegen A met een totale wegbreedte van meer dan 6 meter is de rijloperbreedte een constante met 4 meter. De breedte van de fietssuggestiestrook varieert hierbij van 1 tot 1,5 meter.

Afsluitingen

- ❖ In Hasselt wordt een tweetal afsluitingen voorgesteld in het kader van het veiliger maken van de aansluitingen van de N334. Concreet betreft het de aansluitingen van de Hoogstraat en de Hanzeweg op de N334. Voor beide afsluitingen wil de gemeente een volwaardig alternatief bieden.

Rotondes

- ❖ In principe dient een aansluiting van een erftoegangsweg op een gebiedsontsluitingsweg te worden voorzien van een rotonde. Een rotonde wordt voorgesteld op de kruispunten Vaartweg - N331 (conform de plannen van de provincie), Vaartweg - Burgemeester Malcorpslaan – Telvorenstraat, Vaartweg - Burgemeester Malcorpslaan - Hendrik van Viandenstraat en op de nieuwe aansluiting van de wijk 'Om de Weede' op de Vaartweg;
- ❖ In Zwartsluis dienen volgens de categorisering alle aansluitingen op de provinciale weg voorzien te worden van een rotonde. Dit is echter vanwege ruimtegebrek niet op alle aansluitpunten mogelijk en vanuit het oogpunt van doorstroming van het verkeer ook niet gewenst. De provincie heeft ervoor gekozen de wegvakken tussen de (reeds gerealiseerde) rotondes te voorzien van figuratie, middengeleiders en linksafvakken.
- ❖ In Genemuiden is de ontwikkeling van het Binnenveld aanleiding om het kruispunt Krommesteeg – Randweg te reconstrueren in een rotonde

3.2. MAATREGELEN PER VERVOERSMODALITEIT

In deze paragraaf wordt in aanvulling op de maatregelen die vanuit een Duurzaam Veilige weginrichting gewenst zijn ingegaan op maatregelen per vervoersmodaliteit.

3.2.1. Vrachtauto's / bevoorrading

Algemeen

Bevoorrading is noodzakelijk voor het economisch functioneren van bedrijven en wordt veelal verzorgd door vrachtauto's. Het is belangrijk dat het bevoorradingsverkeer zo vlot mogelijk kan doorstromen waarbij de nadelen zoals hinder voor het milieu en verstoring van de leefbaarheid zoveel mogelijk wordt ingeperkt. In de huidige situatie komt congestie op het hoofdwegennet (provinciale wegen) binnen de gemeente Zwartewaterland nauwelijks voor. Direct buiten de grenzen is de



Bedrijven in de gemeente zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid over de weg

doorstroming vanaf / richting de A28 (zuidelijkste aansluiting in Zwolle) en Kampen niet optimaal en dreigt verder te verminderen met de uitbreiding van de wijk Stadshagen in Zwolle.

Uitwerkingen

Het is gewenst de (infrastructurele) ontwikkelingen rond de verbinding richting Kampen en de A28 over de N331 op de voet te blijven volgen. Op deze wijze kunnen kansen en bedreigingen voor de doorstroming vooraf worden gesignaleerd. Dit maakt het mogelijk tijdig in overleg te treden met de betrokken partijen (bijvoorbeeld de provincie, gemeente Zwolle/Kampen) om ontwikkelingen zo nodig te beïnvloeden.

De nadelen die bevoorrading met zich mee brengt kunnen voor een belangrijk deel worden ondervangen door de bevoorradingsstromen te sturen. Het is hierbij gewenst de bevoorrading zo veel mogelijk te "geleiden" over de erftoegangswegen A. Deze wegen zijn binnen het verblijfsgebied, qua dimensionering en voor de leefbaarheid/verkeersveiligheid, namelijk het meest geschikt om het vrachtverkeer af te wikkelen. In Hasselt, Zwartsluis en Genemuiden is een aantal wegen richting het centrum aangemerkt als erftoegangswegen A. De gemeente wil ook hierom terughoudend omgaan met verticale snelheidsremmers op erftoegangswegen A. Om het bevoorradingsverkeer zoveel mogelijk te geleiden over deze wegen is een bewegwijzeringsysteem geënt op het wegencategoriseringsplan essentieel; momenteel is dit nog niet overal het geval. Om te komen tot een dergelijk systeem wil de gemeente een bewegwijzeringsplan opstellen. Het verwijzen van het personenautoverkeer (en fietsverkeer) verdient hierbij ook de aandacht. In een bewegwijzeringsplan komt in ieder geval aan de orde op welke punten het gewenst is het huidige systeem bij te stellen. Overleg met de provincie is hierbij belangrijk aangezien de bewegwijzering goed aan moet sluiten op de bewegwijzering op de hoogste categorie wegen.

In het centrum van Hasselt gelden venstertijden. Dit betekent dat bevoorradend vrachtverkeer in het centrum van Hasselt alleen is toegestaan tussen 07.00 en 10.00 uur en tussen 18.00 en 20.00 uur. De ervaring leert dat de venstertijd nauwelijks functioneert aangezien het voor het bevoorradende verkeer zeer moeizaam is hiermee rekening te houden. Temeer omdat in steeds meer kernen venstertijden worden ingevoerd. Daarnaast geldt dat de politie niet streng toeziet op naleving van de venstertijd. Tegen deze achtergrond is besloten om de venstertijden te evalueren.



In het centrum van Hasselt gelden diverse verboden voor het vrachtverkeer

Het parkeren van vrachtauto's in woongebieden en centra is middels de Algemeen Plaatselijke Verordening verboden tijdens de avond- en nachturen. De bebording is nog niet geplaatst.

Belangrijk voor de veiligheid in de woonkernen zijn regels voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Op basis van een voorstel van de Regio IJssel-Vecht heeft de gemeente routes vastgesteld voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Concreet betreft het twee routes: Vanaf Meppel de N375 en de N334 tot aan tankstation De Rijk in Zwartsluis en de route vanaf Lichtmis via de N377, N331 en N759 tot aan de rotonde bij Naberman in Genemuiden. In overleg met de gemeenten Steenwijkerland en Staphorst worden de routeborden geplaatst. De gemeente wil dit spoedig realiseren en zal hierover in overleg blijven met de betrokken partijen.

Acties

- ❖ (Infrastructurele) ontwikkelingen aangaande de toegankelijkheid van Zwolle/A28/Kampen (over de N331) volgen en indien nodig trachten te beïnvloeden;
- ❖ Opstellen van een bewegwijzeringsplan (eveneens voor het auto- en fietsverkeer);
- ❖ Evaluatie werking venstertijd in het centrum van Hasselt;
- ❖ Beborden van het vrachtverkeerparkeerverbod in de woongebieden;
- ❖ Beborden van de route voor gevaarlijke stoffen over de weg.

3.2.2. Vaartuigen

Algemeen

Met name Hasselt en Zwartsluis zijn gericht op het water. Dit komt tot uiting in de watergebonden bedrijven in deze kernen. Genemuiden is van oudsher minder gericht op het water, maar beschikt ook over een haven met potentie bij het industrieterrein. In de Structuurvisie is uitgesproken dat de gemeente het water beter wil gaan benutten.

Uitwerkingen

Om het water beter te benutten wordt ingestoken op de ontwikkeling van bedrijvigheid, recreatie, toerisme, natuur, wonen en transport. De ontwikkeling wordt beïnvloed/gestuurd door het ruimtelijke beleid. Vanuit verkeersoogpunt is waterrecreatie en transport over het water een belangrijk gegeven. Gestreefd wordt naar het bereikbaar houden van de natte bedrijventerreinen via de weg. Ingezet moet worden op het oplossen van de knelpunten in waterwegen. In dit verband is het belangrijk het knelpunt bij de keersluis in Zwartsluis zo spoedig mogelijk op te lossen. Rijkswaterstaat heeft te kennen gegeven rond 2010/15 dit knelpunt op te willen lossen door een schutsluis te realiseren. Het op de voet blijven volgen van de voornemens van Rijkswaterstaat is belangrijk om processen (bestuurlijk) te kunnen beïnvloeden.



Kadevoorziening in Zwartsluis

Acties

- ❖ Indien nodig beïnvloeden van de planvorming omtrent de realisatie van de schutsluis bij Zwartsluis;
- ❖ Oog blijven houden voor de bereikbaarheid van 'natte' bedrijventerreinen via de weg.

3.2.3. Auto

Algemeen

Parkeren is een belangrijk item. Veel verzoeken van burgers hebben betrekking op het parkeren. Met name een tekort aan parkeerplaatsen komt geregeld aan de orde. Het is zaak om binnen de beschikbare schaarse ruimte te pogen een acceptabele hoeveelheid parkeergelegenheid te creëren. Wat acceptabel is, is afhankelijk van het te beschouwen gebied. Voor het bewonersparkeren in een (historisch) centrum bijvoorbeeld kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld als in een ruim opgezette woonwijk.



Parkeerruimte is schaars in het centrum van Hasselt

In de huidige situatie is er in de woonwijken in principe voldoende parkeerruimte aanwezig om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Dit wil niet zeggen dat er in specifieke situaties geen sprake kan zijn van een tekort aan parkeerplaatsen. Met behulp van parkeernormen (zie vervolg) kan worden vastgesteld of er een sprake is van een tekort.

Uit parkeerdrukmetingen in de winkelgebieden/centra van Hasselt en Zwartsluis blijkt dat de parkeerdruk hoog is. In Genemuiden geldt dit ook wanneer er markt is. In dat geval kan het Havenplein niet meer voor parkeren worden gebruikt terwijl de parkeerbehoefte door de markt groter wordt. Om het aanbod van parkeerplaatsen goed te benutten is in Hasselt en Zwartsluis een parkeerschijfzone ingesteld. In Genemuiden geldt nog geen parkeer(duur)beperking; op korte termijn zal ook in Genemuiden waarschijnlijk een parkeerschijfzone worden ingesteld.



Parkeerbeleid voor de centrumgebieden is nodig

Om de parkeerdruk te verminderen, de bereikbaarheid te verbeteren en de milieubelasting terug te dringen wil de gemeente overwegen vervoersmanagement bij bedrijven te stimuleren. Onder vervoersmanagement wordt verstaan het beheren en beheersen van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer door selectief gebruik van de auto te bevorderen.

Uitwerkingen

Om verzoeken over uitbreiding van parkeerplaatsen in woongebieden te beoordelen en om voor toekomstige woongebieden een acceptabele hoeveelheid parkeerplaatsen te realiseren is het gewenst houvast te hebben aan (vastgestelde) parkeernormen. Hiervoor kunnen de algemeen geldende CROW-parkeerkentallen worden gebruikt die in tabel 1 zijn opgenomen. De parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per woning) gelden voor zowel huur- als koopwoningen en kennen een bandbreedte van 10% onder en boven het genoemde getal. Voorgesteld wordt om de kentallen uit tabel 1 te gebruiken als basisnorm. Afhankelijk van de aanwezigheid van opritten en/of garages in een plan dienen de parkeernormen gecorrigeerd te worden. Voorgesteld wordt om op termijn, door het houden van parkeertellingen, de cijfers uit tabel 1 te toetsen en zo nodig bijstellen aan de situatie in Zwartwaterland. Wanneer sprake is

van andere gebouwen dan woningen wordt voorgesteld de plannen te toetsen aan de overige CROW parkeerkentallen.

Tabel 1: Parkeernormen woningen voor weinig stedelijke gebieden

	Aantal parkeerplaatsen per woningtype)	
	Centrum	Rest bebouwde kom
Woningen duur	1,3	2,0
Woningen midden	1,2	1,75
Woningen goedkoop	1,1	1,5

Voor de winkelgebieden/centra van Hasselt, Zwartsluis en Genemuiden is het gewenst een parkeer(beleids)plan op te stellen. In dit parkeer(beleids)plan moet de omvang van de parkeerproblemen in kaart worden gebracht en moeten oplossingsrichting(en) aan de orde komen. Antwoord moet worden gegeven op de vragen:

- Waar zijn parkeerplaatsen nodig?;
- Welke hoeveelheid parkeerplaatsen zijn nodig?;
- Is het mogelijk om het gewenste aantal parkeerplaatsen te realiseren op de voorkeurslocaties?;
- Voor welke doelgroep (gehandicapten, bewoners, werknemers, bezoekers) zijn de parkeerplaatsen nodig?;
- Zijn er parkeerregulerende maatregelen nodig om het gewenste gebruik van de parkeerplaatsen te sturen en zo ja welke?

Aanvullend onderzoek naar de parkeerduur en het parkeeraanbod is noodzakelijk om antwoord te kunnen geven op bovengenoemde vragen. Op grond van de huidige beschikbare gegevens lijkt het instellen van een parkeervergunningen-systeem in het centrum van Hasselt en Zwartsluis een te overwegen maatregel. Het is nog onduidelijk hoe de parkeersituatie in Genemuiden zich zal ontwikkelen na de sluiting van het gemeentehuis. Een parkeerbeleidsplan op basis van parkeeronderzoek biedt hier duidelijkheid in.

Vervoersmanagement werkt positief in op parkeren, de bereikbaarheid en het milieu wanneer een organisatie/bedrijf een bepaalde omvang heeft. Becijferd is dat het aanmerkelijk is dat effecten te verwachten zijn bij organisaties/bedrijven wanneer het volgende geldt:

- Meer dan 100 werknemers en/of;
- Meer dan 500 bezoekers per dag en/of;
- 2 miljoen vrachtkilometers per jaar.

Wanneer effecten te verwachten zijn kan de gemeente, op grond van de Wet Milieubeheer, organisaties/bedrijven bewegen vervoersmanagement op te zetten. Het stimuleren van openbaar vervoer, carpoolen, fietsen of telewerken zijn hierbij denkbare maatregelen.

Acties

- ❖ Vaststellen van parkeernormen voor woonwijken;
- ❖ Opstellen van een parkeerbeleidsplan voor de centra in Hasselt, Zwartsluis en Genemuiden;
- ❖ In overweging nemen om vervoersmanagement bij bedrijven te stimuleren.

3.2.4. Openbaar vervoer/Regiotaxi

Algemeen

In de doelstellingen is aangegeven dat de gemeente streeft naar verbetering van de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau van openbaar vervoerhaltes. Deze doelstelling sluit aan op de provinciale doelstelling. De provincie wil namelijk, in het kader van de Wet Personenvervoer en de Wet Gelijke Behandeling, de kwaliteit van de haltes voor 2010 verbeteren. De provincie heeft een Actiefonds in het leven geroepen waaruit gemeenten kunnen putten om de kwaliteit van de haltes te verhogen. Dit Actiefonds is na inspraak van de gemeenten toegeschreven aan de Brede DoelUitkering (BDU). Gemeenten kunnen ieder jaar tot 2010 voor een x-aantal haltes een bijdrage (tot 75% van de kosten) aanvragen. Het door de gemeente Zwartewaterland ingediende Halteplan voorziet in de aanpak van 30 haltes. De provincie heeft een Programma Van Eisen (PvE) opgesteld waarin gedetailleerd de kwaliteitseisen voor haltes worden beschreven. Het Halteplan van de gemeente Zwartewaterland wordt uitgevoerd conform het provinciale PvE. Naast een goede kwaliteit van de haltes is het van belang voor de dienstregeling en het comfort van de reiziger om de infrastructuur tussen de haltes openbaar vervoervriendelijk in te richten.



Goed openbaar vervoer kan alle inwoners mobiel houden



Bushalte conform het provinciale PvE

De gemeente zal het systeem van de Regiotaxi financieel blijven ondersteunen om verdere vershraling van het openbaar vervoer tegen te gaan. Ondanks dat bij de start van de Regiotaxi veel aandacht is besteed aan promotie voor dit systeem kan de vraag worden gesteld of de Regiotaxi algemene bekendheid heeft verworven. Uit de enquête, die in het kader van voorliggend plan is uitgezet, blijkt dat maar liefst 70% van de ondervraagden (ruim 1.200 mensen) niet op de hoogte is van het Regiotaxisysteem.

Ten aanzien van de veertpontverbinding tussen Genemuiden en Zwartsluis streeft de gemeente naar een goed functionerende en betaalbare oversteek.

Uitwerkingen

Hinderlijk voor de busreizigers en storend voor de omlooptijden van de bus zijn (verticale) snelheidsremmers. In het kader van het uitwerken van de Duurzaam Veilig principes zijn in de loop der tijd vele verticale snelheidsremmende maatregelen genomen in verblijfsgebieden. Om niet te veel afbreuk te doen aan het comfort van de busreiziger en de dienstregeling wil de gemeente terughoudend omgaan met dergelijke snelheidsremmers in busroutes wanneer deze lopen over erftoegangswegen A.

Indien snelheidsremmende maatregelen in busroutes toch gewenst zijn, dient zoveel als mogelijk gedacht te worden aan 'busvriendelijke' maatregelen:

- De (betonnen) Maldense drempel;

- Versmalling van de weg (bij intensiteiten minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal);
- Lang plateau (middenvlak minimaal 7 meter) met busvriendelijke hellingen (minimaal 1:20);
- Visuele maatregelen.

Een belangrijke stap om het gebruik van de Regiotaxi te verbeteren kan worden gezet door opnieuw een promotiecampagne op te starten. Wat betreft de pontverbinding wordt ingezet op behoud van de verbinding en de huidige frequentie waarbij de kosten van de oversteek stijgen overeenkomstig de gemiddelde inflatie (de voorgenomen kostenstijging van de vervoerder wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente Zwartewaterland).

Acties

- ❖ Uitvoeren van een Gemeentelijk Halteplan waarin de kwaliteitsverbetering wordt gevonden door uitvoering conform het PVE van de provincie Overijssel);
- ❖ Bij de inrichting van de infrastructuur rekening houden met het comfort van de busreiziger en de haalbaarheid van de dienstregeling;
- ❖ De bekendheid vergroten van de Regiotaxi door opnieuw een promotiecampagne op te starten;
- ❖ Streven naar behoud van een betaalbare pontverbinding (met een kostenstijging in lijn met de gemiddelde inflatie) en behoud van de huidige frequentie van de verbinding.

3.2.5. Hulpdiensten

Algemeen

Brandweer, politie en de ambulance zijn er bij gebaat zo snel mogelijk bij een incident te kunnen komen. In de praktijk blijkt dat hulpdiensten door allerlei oorzaken met enige regelmaat later ter plaatse zijn dan wenselijk is. Hoewel veel factoren invloed hebben op de aanrijdtijden, spitst de discussie zich meestal toe op het beperken van de bereikbaarheid door snelheidsremmende verkeersmaatregelen. Net als bij het openbaar vervoer is sprake van een spanningsveld tussen het effect van de snelheidsremmende maatregelen en de hinder als gevolg hiervan voor de hulpdiensten.



Brandweerkazerne Hasselt

Uitwerking

Het is gewenst, uit kosten oogpunt en voor de hulpdiensten/openbaar vervoer, de verblijfswegen (erftoegangswegen A en B), binnen de grenzen van de verkeersveiligheid, zo sober mogelijk in te richten. Het is gewenst reconstructieplannen in de Regiegroep Verkeersveiligheid te bespreken met de hulpdiensten.

Actie

- ❖ Betrekken van de hulpdiensten bij reconstructieplannen.

3.2.6. Fiets

Algemeen

Door samenhang aan te brengen in de fietsstructuur (samenhang zowel in routes als in bewegwijzering), voldoende stallingscapaciteit te bieden en onveilige (oversteek)locaties aan te pakken wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Dit heeft een positief effect op de gezondheid, op de verkeersveiligheid (vermijdbaar autogebruik wordt teruggedrongen), op het straatbeeld (minder rommelig stallen van de fiets) en op het milieu (minder uitstoot van schadelijke stoffen).



Goede bewegwijzering leidt tot prettig fietsen

Uitwerkingen

Door een aantal ontbrekende schakels te realiseren wordt samenhang in de fietsstructuur aangebracht. De volgende schakels ontbreken:

- Genemuiden - Hasselt;
- Veerpont – Greente - Tagweg (in Genemuiden);
- woongebied ten noorden van de N334 - centrum (Zwartsluis);
- N331 - Nieuw Sluis (Zwartsluis)
- woongebied ten noorden van de Vaartweg - woongebied ten zuiden van de Vaartweg (Hasselt);
- woongebied ten zuiden van de Vaartweg (oostzijde) - centrum (Hasselt).

Door reconstructie van de wegen overeenkomstig de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig worden de ontbrekende schakels gerealiseerd. Met uitzondering van de route Genemuiden – Hasselt betreffen de ontbrekende schakels fietsroutes langs erftoegangswegen A. Conform de voorkeurskenmerken van een erftoegangsweg A moet een weg met een dergelijke functie voorzien te worden van fietssuggestiestroken.

Langs de N759, welke is aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg, dient in principe een parallelle route te komen voor het langzame verkeer. Dit is echter vooral een provinciale aangelegenheid. Als quick-win wil de gemeente eerst insteken op een snelle fietsverbinding tussen Genemuiden en Hasselt door een fietspad aan te leggen tussen de dijk Cellemuiden en het bedrijventerrein Zevenhont.

Het oversteken van een aantal locaties met de fiets verloopt moeizaam en is in veel gevallen onveilig of worden als onveilig ervaren. Het gaat hierbij om de locaties:

- Zwartewaterweg - Hanzeweg (Hasselt);
- Vaartweg - Erfgenamenwegje (Hasselt);
- Burgemeester Malcorpslaan - Vaartweg - Telvorenstraat (Hasselt);
- Burgemeester Malcorpslaan - Vaartweg - Hendrik van Viandenstraat (Hasselt);
- N334 - Buitenkwartier (Zwartsluis);
- N331 - De Nieuwe Sluis (Zwartsluis);
- N334 - Berkenlaan (Zwartsluis);
- Nieuwe weg – Puttenstraat – Simondsstraat (Genemuiden);
- Nieuwe weg – Patrijs – Zevenhontpark (Genemuiden).

Met het reconstrueren van de kruispunten N759 - N331 en N331- Vaartweg wordt de oversteekbaarheid van de locaties Zwartewaterweg - Hanzeweg en Erfgenamenwegje - Vaartweg verbeterd / verkeersveiliger gemaakt. Aangetekend wordt voor de eerstgenoemde locatie dat het gewenst is het vrijliggende fietspad langs de Zwartewaterweg rechtstreeks door te trekken naar het kruispunt Zwartewaterweg – Hanzeweg. In de huidige situatie rijden veel fietsers (veelal scholieren) namelijk over de Zwartewaterweg om over de aansluiting Zwartewaterweg -



De huidige onveilige kruispunten op de Vaartweg

Hanzeweg over te steken. Men is hierbij niet geneigd het vrijliggende fietspad langs de Zwartewaterweg te volgen aangezien dit fietspad niet rechtstreeks uitkomt op het kruispunt. Dit is een ongewenste situatie omdat de fietsers gemengd worden met relatief veel vrachtverkeer. De Zwartewaterweg is en blijft namelijk de uitvalsweg voor het bedrijventerrein. Door de Hanzeweg af te sluiten van de N331 neemt de hoeveelheid verkeer op het kruispunt Zwartewaterweg – Hanzeweg af waardoor op dit punt goed een veilige fietsoversteek kan worden gecreëerd. De rotondes op de aansluitingen van de Burgemeester Malcorpslaan - Vaartweg en bij de nieuwe aansluiting van 'Om de Weede' overeenkomstig het infrastructurele maatregelenpakket van Duurzaam Veilig hebben eveneens een positief effect op de verkeersveiligheid, doordat de snelheid van het autoverkeer op de Vaartweg wordt verlaagd.

Actuele informatie over de stallingscapaciteit voor fietsen is niet voorhanden. De indruk bestaat echter dat er bij een aantal belangrijke fietsaantrekkende locaties/voorzieningen onvoldoende stallingscapaciteit aanwezig is. Het is wenselijk te onderzoeken in hoeverre de vraag naar capaciteit overeenstemt met de vraag en op locaties waar er sprake is van een tekort de capaciteit uit te breiden. Het onderzoek kan zich beperken tot het centrum van Hasselt, Genemuiden en Zwartsluis en belangrijke voorzieningen zoals sportvelden/-hallen/zwembaden en scholen. Daarnaast is het wenselijk om te onderzoeken waar schoolgaande jeugd zich 's ochtends veilig kan verzamelen alvorens in groepen naar school te fietsen.

Acties

- ❖ Realiseren van ontbrekende schakels in de fietsstructuur;
- ❖ Verbeteren onveilige fiets(oversteek)locaties;
- ❖ Inventarisatie capaciteit stallingsmogelijkheden en uitbreiden daar waar nodig;
- ❖ Inventarisatie mogelijke opstelplaatsen voor schoolgaande jeugd.

3.2.7. Voetganger

Algemeen

Het is wenselijk voor voetgangers aantrekkelijke loopmogelijkheden aan te bieden. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn beschikbare ruimte op de looproute en veilige oversteekmogelijkheden.

Uitwerking

Het opstellen van een voetgangersnetwerk is niet zinvol aangezien de voetganger vrijwel overal (binnen de bebouwde kom) kan lopen. Wel dienen de voorzieningen van voldoende kwaliteit te zijn. Hierbij moet worden gedacht aan de aanwezigheid

van een voetgangersvoorziening met voldoende beschikbare ruimte. Het is daarom wenselijk binnen de mogelijkheden van de beschikbare ruimte in de looproutes zo weinig mogelijk obstakels op te werpen. Deze ruimte is in het centrum van de kernen beperkt. Wel kan zoveel mogelijk rekening gehouden worden met het gewenste profiel van vrije ruimte voor de voetganger. Deze ruimte is 1,5 meter breed (minimaal 1,10 voor de rolstoel) en 2,2 meter hoog.

Het is bijvoorbeeld bekend dat in het centrum van Hasselt veel hinderlijke obstakels zijn geplaatst (in de vorm van paaltjes en reclameborden). Een uitvoerige inventarisatie van de hinderlijke obstakels op looproutes is tot op heden niet uitgevoerd. Het is wenselijk een dergelijke inventarisatie uit te voeren in de centrumgebieden van de drie grote kernen en daarop te anticiperen door de hinderlijke obstakels zoveel mogelijk weg te nemen en de plaatsing middels een verordening aan banden te leggen.

Acties

- ❖ Inventarisatie van hinderlijke obstakels voor voetgangers / invaliden in de centra en indien mogelijk het wegnemen van deze obstakels;
- ❖ Plaatsing van hinderlijke obstakels aan banden leggen middels een verordening.

3.3. EDUCATIE, VOORLICHTING EN HANDHAVING

3.3.1. Educatie en voorlichting

Verkeersdeelnemers hebben veel kennis en praktijkervaring nodig om zich veilig te kunnen gedragen in het verkeer. De kans op fouten is erg groot. Er bestaan grote verschillen in snelheid, onduidelijke regels, onoverzichtelijke situaties en eigenzinnig gedrag. Educatie en voorlichting is noodzakelijk om inzicht in het verkeerssysteem te bieden en om gedrag aan te passen aan situaties en andere weggebruikers. Het betekent het bijbrengen van kennis en inzicht, het aanleren van vaardigheden en het trainen van gedrag. Ook al is er vaak sprake van jonge verkeersdeelnemers die nog



Verkeerslessen in de klas

veel moeten leren, volwassenen kunnen en moeten ook steeds bijleren, omdat regels veranderen en het ontwerp van infrastructurele maatregelen voortdurend in ontwikkeling is. Naast deze algemene educatieve aspecten blijkt uit de ongevalsanalyse dat aandacht voor specifieke doelgroepen gewenst is. Uit de ongevalgegevens blijkt dat het hier met name de doelgroep jonge automobilisten (18 - 24 jaar), jonge bromfietzers (16 - 24 jaar), jonge fietsers (12 - 15 jaar) en oudere fietsers (60+) betreft. Door uitgekende educatieprojecten streeft de gemeente ernaar de onveiligheid binnen deze kwetsbare groepen verkeersdeelnemers terug te dringen.

Uitwerkingen

Het actuele verkeersgedrag is het resultaat van door verkeerseducatie en praktijkervaring opgedane kennis, vaardigheid en motivatie. Verandering van verkeersgedrag is dan ook gebaseerd op verandering of bijstelling van één of meer van deze gedragscomponenten. Verkeerseducatie dient gericht te zijn op kennen (kennis), kunnen (vaardigheid) en willen (motivatie). Voorlichting speelt hierbij een belangrijke rol door het creëren van een breed draagvlak voor verkeers(veiligheids)maatregelen. Dit

om de verkeersdeelnemer de noodzaak van een voorgenomen maatregel te laten inzien. Het is daarom belangrijk verkeers(veiligheids)maatregelen toe te lichten in de Stadskoerier.

De provincie Overijssel, het ROVO, de gemeente en de verkeersveiligheidsorganisatie VVN zijn voor voorlichting en educatie de belangrijkste partijen. Gezamenlijk stellen gemeente en VVN jaarlijks een Verkeersveiligheidsactieplan op. In dit plan zijn diverse educatie- en voorlichtingsprojecten opgenomen. Circa 75% van de kosten van de projecten worden gedekt door een bijdrage van de provincie. De resterende kosten zijn voor rekening van de gemeente. Binnen het RUP-verband KOVO (Staphorst, Steenwijkerland en Zwartewaterland) is een belangrijke rol weggelegd voor de uitwisseling van ervaringen op het gebied van voorlichting en educatie, de monitoring en de focusbepaling. De gemeente hecht belang aan een actieve houding binnen het RUP-verband. Binnen het RUP participeren ook VVN, politie, Rijkswaterstaat de provincie en het ROVO. Projecten gericht op kleine doelgroepen kunnen binnen het RUP-verband uitstekend worden uitgevoerd samen met Staphorst en Steenwijkerland.



Partners binnen het RUP

VVN is een belangrijke partij die de educatie- en voorlichtingsprojecten uit het Verkeersveiligheidsplan uitvoert. Daarnaast ondersteunt de gemeente VVN door ruimte voor overleg en/of projecten beschikbaar te stellen. De beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de gemeente is degene die dit organiseert vanuit de functie als gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator (GVVC'er). De beleidsmedewerker verkeer en vervoer organiseert ook, uit hoofde van de GVVC'er, het overleg met verkeersouders van basisscholen en ondersteunt de verkeersouder met voorlichtings- en/of educatiemateriaal. Daarnaast houdt hij in het kader van het VEVO-convenant contact met de verkeerscoördinator van het Agnieten College in Zwartsluis en werkt hij mee aan het werkplan verkeersveiligheid van het Agnieten College. De gemeente wil de taken van de GVVC'er conform het ROVO-functieprofiel blijven uitvoeren. Ook wil de gemeente blijven meewerken aan de landelijke speerpunten campagnes (BOB, autogordels, helmplicht, roodlicht negatie en fietsverlichting). De meewerking is tweeledig: enerzijds door campagneborden langs de wegen en anderzijds door artikelen te plaatsen in de Stadskoerier en wellicht op de gemeentelijke internetsite.



Acties

- ❖ Actief bijdragen aan het RUP-verband;
- ❖ Het continueren van de taken van de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator (GVVC'er) conform het ROVO-functieprofiel;
- ❖ Het jaarlijks opstellen en uitvoeren van Verkeersveiligheidsplan met speciale aandacht voor de groepen kwetsbare verkeersdeelnemers die op basis van een jaarlijkse ongevalsanalyse als onveilig worden aangemerkt;
- ❖ Conform de Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel groeien naar een jaarlijks actieplan met een eigen bijdrage van € 0,50 per inwoner.
- ❖ Het continueren van overleg met en faciliteren van verkeersouders en lokale Veilig Verkeer Nederland platformen;
- ❖ Verkeers(veiligheids)maatregelen toelichten in de Stadskoerier.

3.3.2. Handhaving

Algemeen

Een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet zal op termijn de handhavingsinspanningen moeten verminderen. Het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem zal, met name vanwege de hoge financiële inspanningen echter veel tijd vergen. Om deze reden is het noodzakelijk om de komende jaren (intensieve) controles uit te (blijven) voeren. Door toezicht en handhaving kan de naleving van verkeersregels worden gecontroleerd en verbeterd waardoor de verkeersveiligheid zal toenemen.

Uitwerkingen

Het is wenselijk om het structureel overleg met de verkeersadviseur van de politie over onder andere handhavingsprojecten binnen de Regiegroep Verkeersveiligheid en binnen de RUP-overleggen te handhaven. Op die manier heeft de gemeente inbreng in het jaarlijkse handhavingsplan van de politie. Metingen, klachten, verkeerstellingen en de ongevalcijfers zijn hiervoor de belangrijkste basisgegevens. Om een maximaal rendement te verkrijgen is het gewenst dat de activiteiten van de politie samengaan met, of worden ondersteund door, communicatie, educatie en voorlichting. Overtreders moeten zich bewust worden van hun foutieve gedrag en overtuigd worden van de gevolgen daarvan. Een structurele en planmatige aanpak is van belang voor een zo efficiënt en effectief mogelijke inzet van de beschikbare middelen en menskracht door de politie. Hierin wordt voorzien door "Duurzaam handhaving" toe te passen. Onder andere wordt gebruik gemaakt van de Gericht VerkeersToezicht (GVT) en het inzetten van projecten door het Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV).



Handhaving door de politie blijft belangrijk

De GVT-methode wordt gekenmerkt door gericht toezicht:

- op relevante plaatsen, tijdstippen en gedragingen;
- waarbij de landelijke speerpunten (alcohol, dragen gordel en helm, snelheid, roodlichtnegatie) leidend zijn;
- voorafgaand, vergezeld en gevolgd door communicatie;
- waar mogelijk combineren met voorlichting en onderwijs;

- een projectmatige aanpak, gericht op een type overtreding;
- een preventief toezicht;
- samenwerking met andere gemeenten en instellingen.

De TSV-projecten richten zich op wegen binnen locaties die als onveilig worden ervaren maar waarbij dit niet gestaafd kan worden door objectieve gegevens (verkeersongevallen). Voor dergelijke projecten wordt in eerste instantie een nul-meting verricht. Hierdoor worden de klachten in enige mate geobjectiveerd. Vervolgens wordt er een enquête uitgezet onder de bewoners rond deze locaties of onder de gebruikers van de weg, om de omvang van het probleem in beeld te brengen. Vervolgens kan er eventueel gefaseerd gehandhaafd worden, na overleg met het Openbaar Ministerie en de wegbeheerder.

Ofschoon de handhavingstaak primair een taak is van de politie kan de gemeente ook op het gebied van handhaving meer betekenen dan het aandragen van locaties alleen. De gemeente kan bijvoorbeeld handhavingsprojecten initiëren door hiervoor middelen te reserveren (manuren en gelden). Ook kan de gemeente de informele handhaving stimuleren door bedrijven / instelling aan te schrijven, bijvoorbeeld door chauffeurs te wijzen op het te hard rijden. Daarnaast is het gewenst dat de gemeente zich zal oriënteren op de handhavingstaak zoals deze kan worden uitgevoerd door, door de gemeente aangestelde, Buitengewone OpsporingsAmbtenaren (bijvoorbeeld parkeercontroleurs). Bij de aanstelling van dergelijke ambtenaren is de gemeente in de uitvoeringstaak niet meer volledig afhankelijk van de personele bezetting en de financiële (on)mogelijkheden van de politie. Voor de langere termijn is het noodzakelijk om afstemming te vinden met de nog op te stellen Integrale Handhavingsnota.

Acties

- ❖ Door overleg met de politie invloed uitoefenen op het door de politie op te stellen handhavingsplan (overleg met de politie vindt structureel plaats);
- ❖ Indien hiertoe aanleiding is het aandragen van locaties voor TSV-projecten en aanschrijven van bepaalde doelgroepen ter stimulering van de informele handhaving;
- ❖ Initiëren van zogenaamde “eigen” handhavingsprojecten door reserveren van manuren en financiële middelen;
- ❖ Oriënteren op de aanstelling van Buitengewone OpsporingsAmbtenaren.

4. ACTIEPLAN



In de vorige hoofdstukken is het maatregelenpakket bepaald en is aangegeven op welke wijze de maatregelen tot stand zijn gekomen. Het maatregelenpakket is opgenomen in tabel 3. In deze tabel is de invalshoek per maatregel aangegeven. Een uitzondering is gemaakt voor de maatregelen die direct voortvloeien uit hoofdstuk 2. De invalshoek 'verkeersveiligheid' is alleen voor de maatregelen opgenomen die rechtstreeks kunnen worden gerelateerd aan objectieve en/of subjectieve onveiligheidsgegevens.

4.1. KOSTENRAMING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de kosten per maatregel en zal een prioriteit in uitvoering worden aangegeven voor alle maatregelen. Aan de hand van de prioritering en de beschikbare financiële middelen zijn de maatregelen voor de eerst komende 4 jaar ingepland (2008 t/m 2011). In het najaar van elk jaar zal nagegaan moeten worden of het nodig is de planning voor het komende jaar bij te stellen. Hierbij dient een relatie te worden gelegd met de nieuwe begroting en onderhoudsprogramma's voor wegen en riolering.

Voor alle infrastructurele maatregelen is een globale raming van de kosten gemaakt. Het betreft een raming om te kunnen bepalen welke financiële inspanningen de komende jaren moeten worden verricht om het maatregelenpakket uit te voeren. Hierbij moet worden opgemerkt dat de kosten zijn gebaseerd op standaardkosten en dus richtbedragen zijn welke kunnen afwijken van de praktijk, mede afhankelijk van de locatie van de maatregel. Wanneer maatregelen meegenomen worden in het wegonderhoud kunnen de maatregelen sowieso tegen lagere kosten worden gerealiseerd.

De toetsen, studies, het opstellen van diverse plannen, reguliere taken en monitoringswerkzaamheden zullen in eerste instantie beslag leggen op de werktijd binnen de gemeentelijke organisatie. De eventuele maatregelen en acties die voortvloeien uit de plannen zijn op voorhand niet duidelijk. Het is daarom niet mogelijk hiervoor een kostenraming op te nemen. In deze gevallen zijn alleen de plankosten opgenomen onder de noemer 'personeelskosten'.

In tabel 4 zijn voor de maatregelen waarvoor het mogelijk is de geraamde kosten weergegeven.

4.2. PRIORITERING

De volgorde van uitvoering van de maatregelen, toetsen en plannen is bepaald aan de hand van:

- het aantal keer dat een aspect binnen de verschillende beleidsthema's / invalshoeken is genoemd (zie tabel 3);
- onveiligheidsgegevens.

Score

Voor het aantal keren dat een aspect onder een beleidsthema is geschaard krijgt het aspect telkens een score van 1 punt. Wordt een aspect bij 3 beleidsthema's genoemd dan wordt dus een score van 3 toegekend.

Prioriteit

Voor het aspect verkeersonveiligheid is voor wat betreft de infrastructurele maatregelen uitgegaan van een prioriteit afhankelijk van de ernst van de verkeersonveilig-

heid. Indien een locatie als subjectief onveilig is aangemerkt wordt hieraan een prioriteit 2 gegeven. Afhankelijk van het ongevallenbeeld (periode 1997 t/m 2003) is de prioriteit als volgt opgebouwd:

Tabel 2: Prioriteringssysteem

Aantal ongevallen	Prioriteit	Aantal letselongevallen	Prioriteit
1 – 5	2	1 – 2	4
6 – 10	3	3 – 4	5
11 of meer	4	5 of meer	6

Dit betekent dat indien een locatie subjectief onveilig is en er 8 ongevallen plaatsvinden waarvan 2 met letsel de prioriteit 9 bedraagt voor het aspect verkeersonveiligheid.

Er is ook een groot aantal maatregelen met een structureel karakter. Dit zijn in feite alle maatregelen in de laatste tabel van tabel 3. Het is niet nodig deze maatregelen te prioriteren aangezien de maatregelen continu aandacht nodig hebben.

Op basis van de hiervoor aangegeven methode krijgen alle genoemde onderdelen een score en een prioriteit (zie tabel 4). Voor het bepalen van een definitieve prioriteitsvolgorde wordt onderscheid gemaakt in een tweetal onderdelen, te weten:

- toetsen, studies, bestuurlijk en opstellen plannen en;
- infrastructurele maatregelen.

Voor het eerste onderdeel wordt ingeschat dat alle toetsen, studies en plannen in de periode 2008 t/m 2011 kunnen worden opgestart en wellicht worden uitgevoerd aangezien de kosten hiervoor helemaal niet of in eerste instantie niet drukken op de begroting. De plannen die momenteel in ontwikkeling zijn of binnenkort worden opgestart zijn naar voren gehaald indien deze met de methode niet als eerste waren geprioriteerd.

Bij de infrastructurele maatregelen hebben de voorgenomen maatregelen voor het completeren van het 60 km/uur-gebied de hoogste prioriteit gekregen. Bovendien sluit daarmee de planning beter aan op de planning van de gemeente Zwolle om het grensoverschrijdende gebied op te nemen in een 60 km/uur-gebied.

Voor het opstellen van een Actieplan met betrekking tot de infrastructurele maatregelen is uitgegaan van een budget van circa € 120.000,- per jaar. Aan de hand van de prioritering en het budget wordt voor de infrastructurele maatregelen een planning voorgesteld voor de komende 4 jaar zoals deze is weergegeven in tabel 5.

Tabel 3: Maatregelenpakket (1/2)

	Invalshoek								
	catego- ri-sering	vracht- auto	vaar- tuigen	auto	OV / hulpdien- sten	fiets- (netwerk)	voet- ganger	gedrags- bein- vloeding	verkeers- veiligheid
Toetsen / studies / bestuurlijk									
VOC oplossingen	X							X	X
Verkeerskundige consequenties rondweg Hasselt	X								
Toegankelijkheid Zwolle / A28 /Kampen	X	X		X	X				
Evaluatie werking venstertijd centrum Hasselt		X							
Schutsluis Zwartsluis			X						
Inventarisatie stallingscapaci- teit fietsen (uitbreiding?)						X			
Inventarisatie verzamelpunten schoolgaande jeugd (fiets)						X			X
Oriënteren op taken BOA								X	
Opstellen plannen									
Bewegwijzeringsplan	X								
Parkeerbeleidsplan centra				X					
Vervoersmanagement				X					
Promotiecampagne Regiotaxi					X				
Inventarisatie weg te nemen obstakels voetgangers/invaliden							X		
Plaatsing obstakels aan banden leggen middels een verordening							X		
Infrastructurele maatregelen									
60 km/uur	X								
30 km/uur	X								
Verplaatsen komgrenzen	X								
Rotondes	X							X	
Belijning EHK	X								
Uitritconstructies	X								X
Plateaus/drempels	X								X
Fietssuggestiestroken	X					X			
Fietspaden	X					X			
Fietsoversteken	X					X			X
Afsluitingen	X								
Halteplan					X				
Vrachtverkeerparkeerverbod		X							
Route gevaarlijke stoffen		X							

Tabel 3: Maatregelenpakket (vervolg 2/2)

	Invalshoek								
	catego- ri-sering	vracht- auto	vaar- tuigen	auto	OV / hulp- dien- sten	fiets- (netwerk)	voet- ganger	gedrags- beïn- vloeding	verkeers- veiligheid
Educatie, voorlichting en handhaving									
RUP/KOVO								X	
Uitvoeren taken GVVC'er								X	
Jaarlijks opstellen en uitvoeren van een Verkeersveiligheidsplan met speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers								X	X
Overleg met en faciliteren verkeersouders								X	
Publicatie verkeersmaatregelen stadskoerier								X	
TSV-projecten aandragen indien nodig								X	
Initiëren handhavingsprojecten								X	
Monitoring en evaluatie									
Evaluatie (per 4 jaar) en eventueel bijsturing beleid									X
Monitoring verkeers(on)veiligheid laatste drie jaar (jaarlijks Verkeersveiligheidsrapportage)									X
Opstellen en uitvoeren jaarlijks telprogramma									X
Continue									
Respecteren Duurzaam Veilige voorkeurskenmerken bij wegonderhoud									
Rekening houden met uitruk-routes hulpdiensten (aanrijtijden, toegankelijkheid ROVA) en lijnvoering openbaar vervoer									
Stimulering informele handhaving door bedrijven / instellingen									
Streven betaalbare pontttarieven en behoud frequentie									
Trillingsonderzoek conform bepalingen SBR									
Akoestisch onderzoek conform bepalingen Wgh									
Luchtkwaliteitsonderzoek conform bepalingen Wm									

Tabel 4: Kostenraming en prioritering (1/3)

	Kostenraming (in euro's excl. BTW, ontwerp/ voorber.)	Score	Prioriteit
Toetsen / studies / bestuurlijk			
VOC oplossingen	personeelskosten	3	8
Verkeerskundige consequenties rondweg Hasselt	personeelskosten	1	9
Toegankelijkheid Zwolle / A28 / Kampen	personeelskosten	4	7
Evaluatie venstertijd centrum Hasselt	personeelskosten	1	9
Schutsluis Zwartsluis	personeelskosten	1	9
Inventarisatie stallingscapaciteit fietsen (eventuele uitbreiding?)	personeelskosten	1	9
Inventarisatie verzamelpunten schoolgaande jeugd (op de fiets)	Personeelskosten	2	9
Oriënteren op taken BOA	Personeelskosten	1	9
Opstellen plannen			
Bewegwijzeringsplan	personeelskosten	1	9
Parkeerbeleidsplan centra	personeelskosten	1	9
Vervoersmanagement	personeelskosten	1	9
Promotiecampagne Regiotaxi	personeelskosten	1	9
Inventarisatie weg te nemen obstakels voetgangers / invaliden	personeelskosten	1	9
Plaatsing obstakels aan banden leggen middels een verordening	personeelskosten	1	9
Infrastructurale maatregelen			
60 km/uur			
- poortconstructies (8 stuks)	30.000,-	1	9
- maatregelen	90.000,-	1	9
30 km/uur Baarlo	5.000,-	1	9
Komgrenzen (5x)	2.500,-	1	2
Rotondes (volgens de "poten-theorie")			
- Kruispunt N331 – Veerweg	80.000,-	2	9
- Kruispunt Randweg – Kromme Steeg	300.000,-	2	6
- Kruispunt Vaartweg – Telvorenstraat	900.000,-	2	10
- Kruispunt Vaartweg – H. van Viandenstr	900.000,-	2	9
- Kruispunt N331 – Vaartweg	200.000,-	3	11
- Kruispunt N331 – N759	2.000.000,-	3	12
Belijning EHK			
- Stouweweg en Boerderijweg	4.000,-	1	9
- Vaartweg	30.000,-	1	9
- Nieuwe Weg	40.000,-	1	9
- Veerweg	5.000,-	1	9
Uitritconstructies			
- Tjalk	8.000	2	8
- Arembergerstraat	8.000	2	7
- Westeinde	8.000	2	7

Tabel 4: Kostenraming en prioritering (vervolg 2/3)

	Kostenraming (in euro's excl. BTW, ontwerp/ voorber.)	Score	Prioriteit
Infrastructurele maatregelen			
Plateaus/drempels:			
- Malcorpslaan – Sikkel	25.000,-	2	7
- Malcorpslaan – Rietsnit	25.000,-	2	7
- Sikkel – Haarspit	20.000,-	2	2
- Stadsweg – Zwartsluizerweg	20.000,-	2	2
- H. van Viandenstraat – W. Egbertsstraat	20.000,-	2	7
- Nieuwe Sluis – Tjalk	20.000,-	2	2
- Purperreigerlaan – Weteringallee	20.000,-	2	4
- Stroombeek – Slingerbeek	20.000,-	2	6
- Puttenstraat – Nieuweweg	40.000,-	2	9
- Taghof	20.000,-	2	2
- Achterweg	20.000,-	2	4
- Tagweg – Hoofdspoor (2x)	40.000,-	2	7
- Tagweg – Koppel	20.000,-	2	7
- Hoofdspoor – Lier/Dissel	30.000,-	2	6
Fietssuggestiestroken (4,5 km)	120.000,-	2	8
Fietspad (Cellemuiden - Zevenhont)	10.000,-	2	9
Fietsoversteken			
- Zwartewaterweg – Hanzeweg	25.000,-	3	9
- Vaartweg – Erfgenamenwegje	5.000,-	3	8
- N334 – Buitenkwartier	4.000,-	3	8
- N331 – De Nieuwe Sluis	20.000,-	3	11
- N334 – Berkenlaan	5.000,-	3	8
- Nieuwe weg – Patrijs – Zevenhontpark	25.000,-	3	6
Afsluitingen			
- Hoogstraat	2.500,-	1	8
- Hanzeweg	2.500,-	1	8
- Koppel	2.500,-	1	2
Halteplan	300.000,-*	1	2
Vrachtverkeerparkeerverbod	personeelskosten	1	2
Route gevaarlijke stoffen	personeelskosten	1	2

* Uitvoering Halteplan uit separaat budget

Tabel 4: Kostenraming en prioritering (vervolg 3/3)

	Kostenraming (in euro's excl. BTW, ontwerp/ voorber.)	Score	Prioriteit
Educatie, voorlichting en handhaving			
RUP/KOVO	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Uitvoeren taken GVVC'er	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Jaarlijks opstellen en uitvoeren van een Verkeersveiligheidsplan met speciale aandacht voor jonge automobilisten en bromfietzers	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Overleg met en faciliteren verkeersouders	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Publicatie verkeersmaatregelen stadskoerier	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
TSV-projecten aandragen indien nodig	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Initiëren handhavingsprojecten	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Monitoring en evaluatie			
Evaluatie (per 4 jaar) en eventueel bijsturing verkeersbeleid	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Monitoring verkeers(on)veiligheid laatste drie jaar (jaarlijks Verkeersveiligheidsrapportage)	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Opstellen en uitvoeren jaarlijks telprogramma	personeelskosten	n.v.t.	n.v.t.
Continu			
Respecteren Duurzaam Veilige voorkeurskenmerken bij wegonderhoud	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Rekening houden met uitrukroutes hulpdiensten (aanrijtijden, toegankelijkheid ROVA) en lijnvoering openbaar vervoer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Stimulering informele handhaving door bedrijven / instellingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Streven betaalbare ponttarieven en behoud frequentie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Trillingsonderzoek conform bepalingen SBR in geval van klachten / preventief bij aanleg verticale snelheidsremmer binnen 10 meter van gebouw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Akoestisch onderzoek conform bepalingen Wgh	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Luchtkwaliteitsonderzoek conform bepalingen Wm	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 5: Planning maatregelen 2008 t/m 2011

	Planjaar	Kosten
Toetsen / studies / bestuurlijk		
Verkeerskundige consequenties rondweg Hasselt	2008 – 2009	personeelskosten
VOC oplossingen	2008 – 2009	personeelskosten
Toegankelijkheid Zwolle / A28 / Kampen	2008 – 2009	personeelskosten
Schutsluis Zwartsluis	2008 – 2010	personeelskosten
Evaluatie venstertijd centrum Hasselt	2009	personeelskosten
Inventarisatie stallingscapaciteit fietsen	2009	personeelskosten
Inventarisatie verzamelpunten schoolgaande jeugd (fiets)	2009	personeelskosten
Oriënteren op taken Buitengewone OpsporingsAmbtenaren	2009	personeelskosten
Optellen plannen		
Parkeerbeleidsplan centra	2008	personeelskosten
Bewegwijzeringsplan	2009	personeelskosten
Promotiecampagne Regiotaxi	2009	personeelskosten
Inventarisatie weg te nemen obstakels voetgangers / invaliden	2009	personeelskosten
Verordening plaatsing obstakels aan banden leggen	2010	personeelskosten
Vervoersmanagement	2011	personeelskosten
Infrastructurale maatregelen		
Completeren 60 km/uur zones	2008	120.000,-
Verknoping fietsroutes Zwartsluis	2009	2.000,-
Nieuwe Sluis – N331	2009	50.000,-
Belijning EHK	2009	49.000,-
Fietsoversteek Nieuweweg – Zevenhontpark	2009	20.000,-
Fietspad (Cellemuider – Zevenhont)	2009	10.000,-
Rotonde N331 – Veerweg	2010	80.000,-
Plateau kruispunt Nieuweweg – M.G. Simondsstraat	2010	40.000,-
Plateaus Malcorpslaan	2011	50.000,-
Fietssuggestiestroken	2008 – 2011	120.000,-
Uitvoering geven aan gemeentelijk halteplan	2008 – 2010	300.000,-*

* Uitvoering Halteplan uit separaat budget

AFBEELDINGEN

VOORBEELDEN WEGENCATEGORISERING

binnen de bebouwde kom



STROOMWEG

- 2 x 2 rijstroken • middenberm • ongelijkvloerse kruisingen • geen (brom)fietzers en landbouwverkeer



GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

- dubbele asmarkering • rotondes • vrijliggende fietspaden (parallelwegen)



ERFTOEGANGSWEG A

- fietsstrook • geen asmarkering • plateaus • poortconstructie • parkeerhavens



ERFTOEGANGSWEG B

- geen fietsvoorzieningen • geen asmarkering • drempels • plateaus

buiten de bebouwde kom



STROOMWEG

- middenberm • ongelijkvloerse kruisingen • geen (brom)fietzers en landbouwverkeer



GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

- dubbele asmarkering • rotondes • vrijliggende fietspaden • geen landbouwverkeer (parallelwegen)



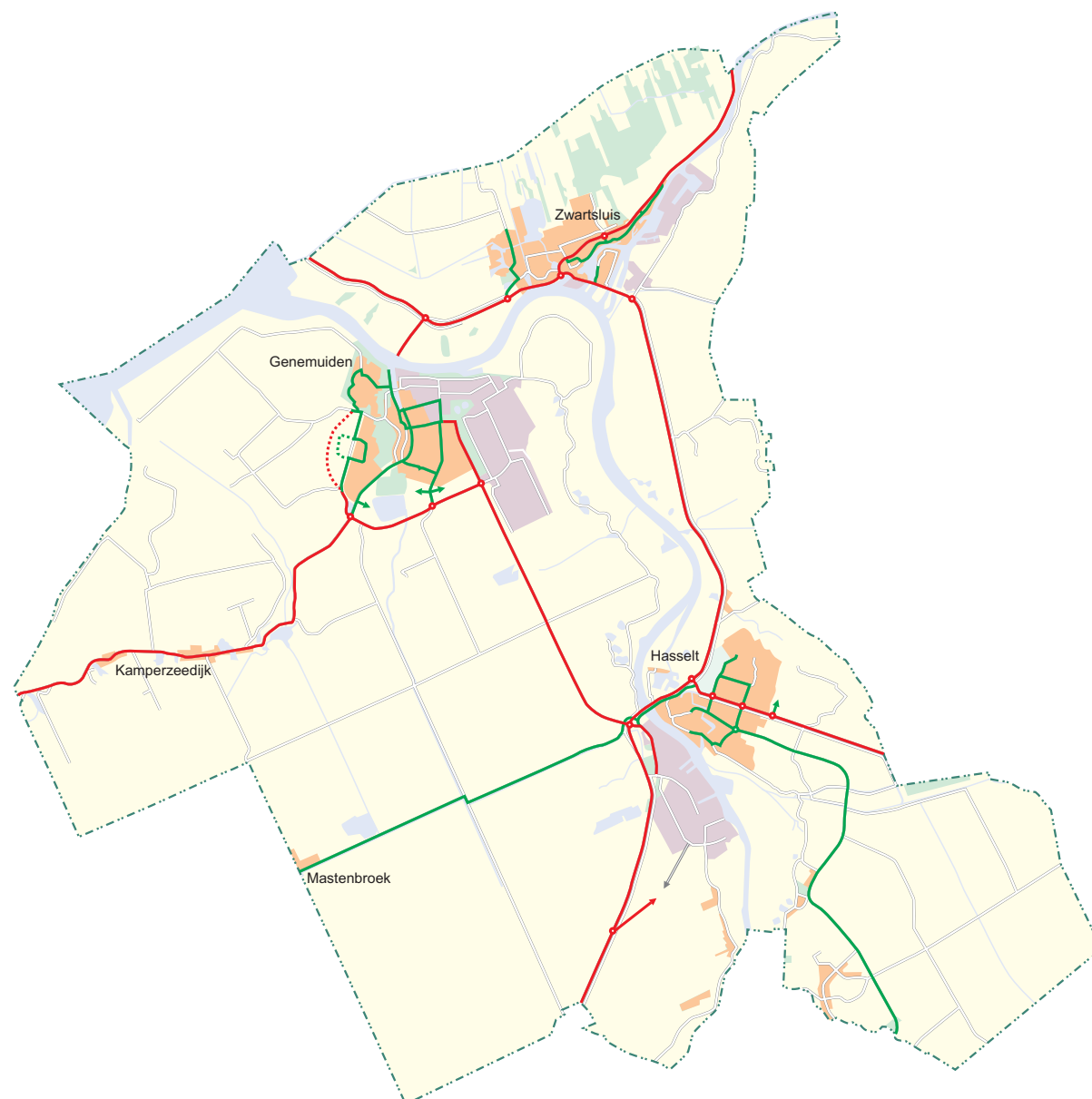
ERFTOEGANGSWEG A

- fietsstrook/pad • geen asmarkering • plateaus • landbouwverkeer toegestaan



ERFTOEGANGSWEG B

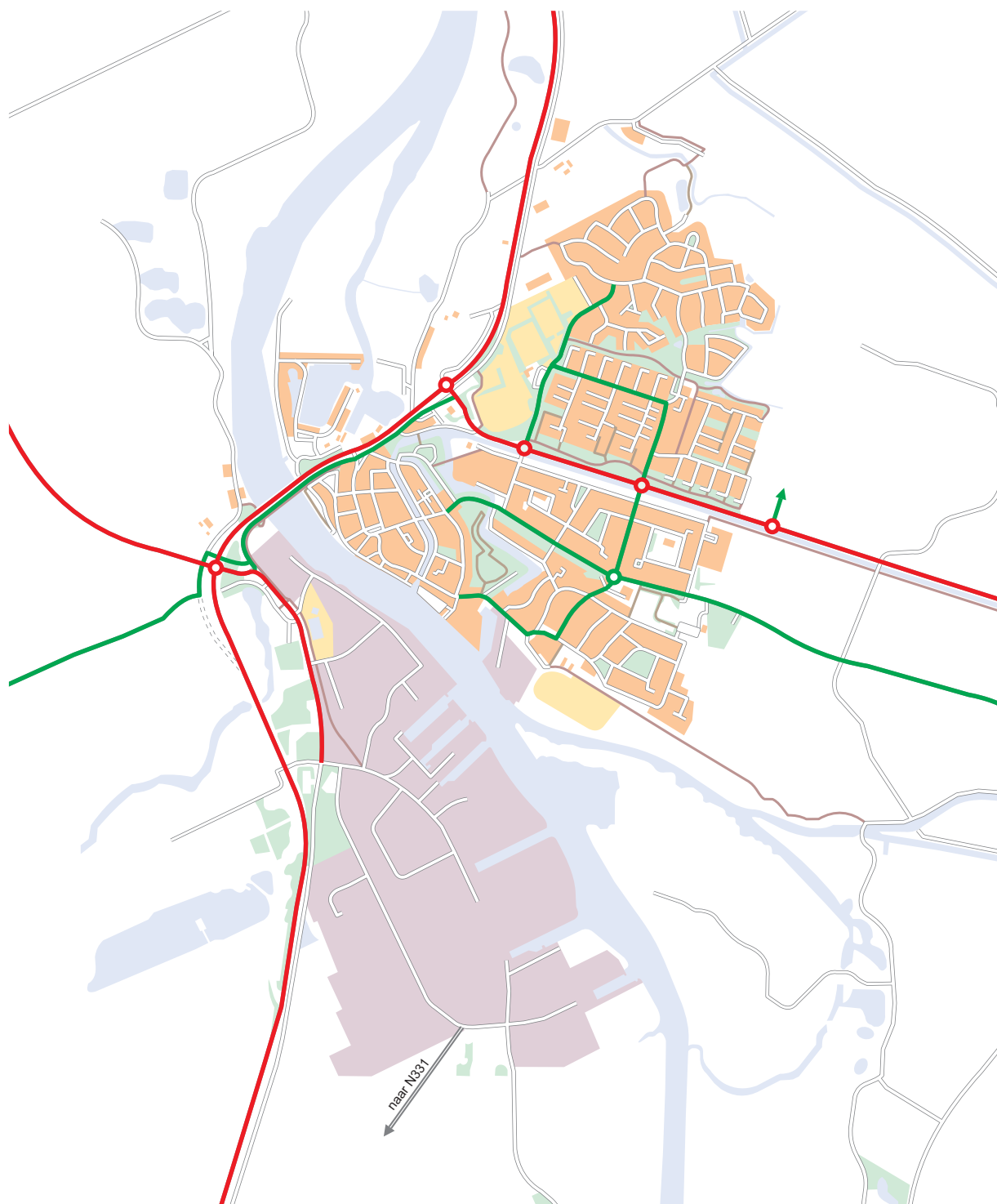
- geen fietsvoorzieningen • geen asmarkering • landbouwverkeer toegestaan • plateaus

CATEGORISERINGSVISIE ZWARTEWATERLAND

- gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg A
- overig erftoegangsweg B

Tijdens de vaststelling van het GVVP in de raadsvergadering van 28 augustus 2008 is een amendement aangenomen inzake de Kamperzeedijk. Tengevolge van dit amendement is de Kamperzeedijk gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg in plaats van erftoegangsweg A, zoals in de oorspronkelijke categoriseringsvisie.

CATEGORISERINGSVISIE HASSELT

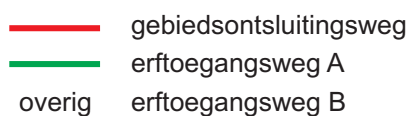


- gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg A
- overig erftoegangsweg B

CATEGORISERINGSVISIE ZWARTSLUIS

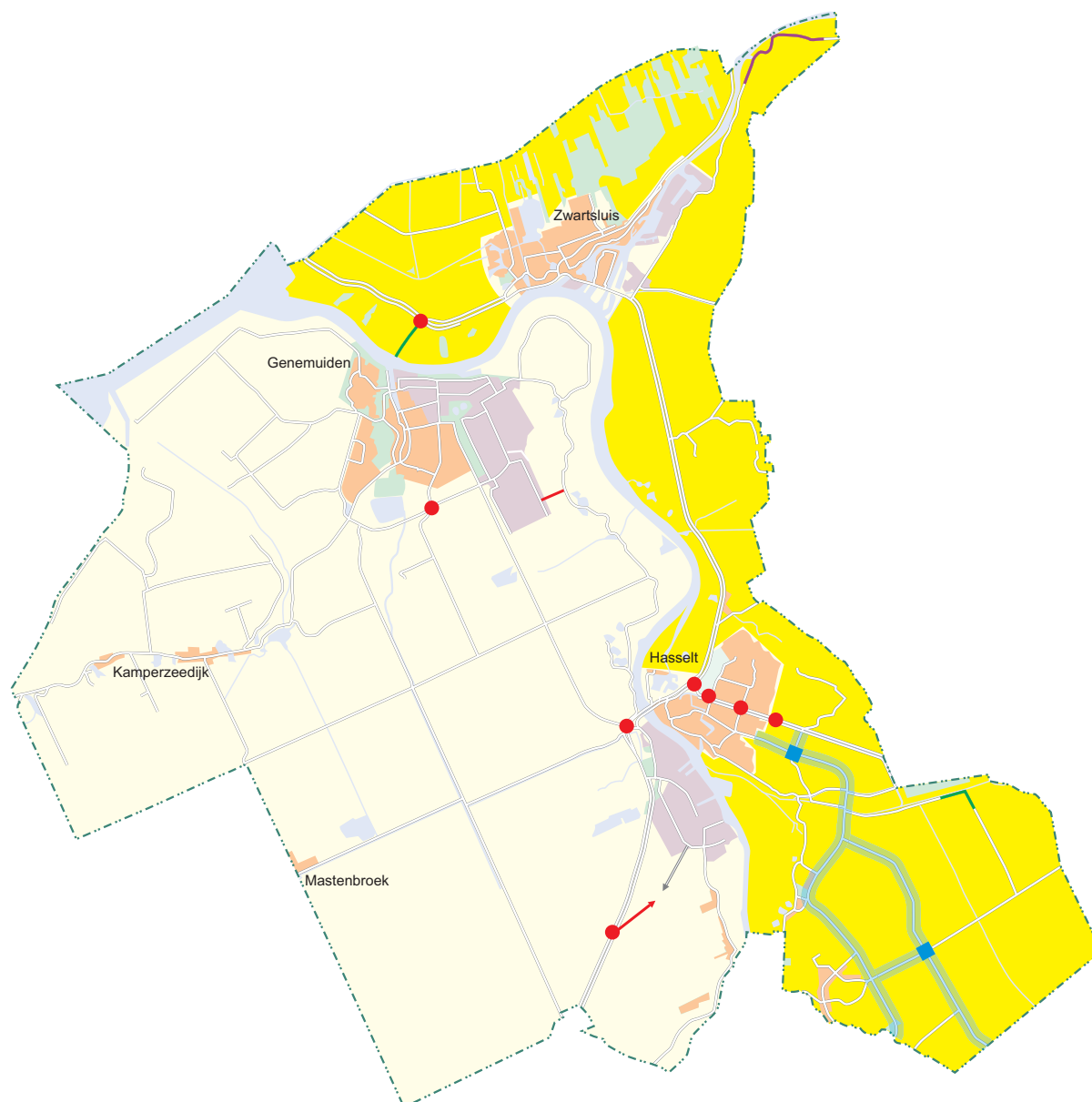


- gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg A
- overig erftoegangsweg B



Tijdens de vaststelling van het GVV in de raadsvergadering van 28 augustus 2008 is een amendement aangenomen inzake de Kamperzeedijk. Tengevolge van dit amendement is de Kamperzeedijk gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg in plaats van erftoegangsweg A, zoals in de oorspronkelijke categoriseringsvisie.

MAATREGELEN ZWARTEWATERLAND



- fietspad
- EHK marking
- instellen 30 km/uur
- instellen 60 km/uur
- rotonde
- plateau
- maatregelen nader te bepalen
- verbinding N331 - industrieterrein

MAATREGELEN HASSELT



MAATREGELEN ZWARTSLUIS



MAATREGELEN GENEMUIDEN

