



Programma MOBILITEIT

Samen werken aan een goede bereikbaarheid,
nu en in de toekomst.





AUTO

Binnen een half uur is Zwolle, Twente (Almelo) en Drenthe (Emmen) via stroomwegen bereikbaar.

Parkeren in centra is gemakkelijk en dichtbij de voorzieningen.

Hardenberg is een regio zonder files en behoudt de voorsprong op de Randstad.



FIETS

Hardenberg heeft hoogwaardige fietsverbindingen tussen de kernen en met Zwolle.

Binnen de kernen is de fiets de snelste en comfortabelste manier van verplaatsen.



OV

Spoorverbindingen met Zwolle, Emmen/Groningen en Twente (Almelo en Enschede) zonder overstap.

Hoogwaardige elektrische lijnbussen tussen de kernen (>2000 inw en zonder station).

Inzet op nieuwe vormen van mobiliteit op afroep (MAAS) voor de kleine kernen met behoud van de huidige buurtbussen.



LOGISTIEK

Vervoer over water van bulkgoederen stimuleren om vrachtwagenbewegingen te verminderen.

Bestaande spoorlijn beter benutten en gebruik containerterminal optimaliseren.



VOETGANGER

Openbare ruimte is veilig en comfortabel ingericht voor voetgangers van alle leeftijden (al dan niet met hulpmiddelen).

BEREIKBAARHEID

AMBITIE BEREIKBAARHEID

Hardenberg is vlot en veilig bereikbaar voor alle modaliteiten.

AMBITIE

object
waarbij

VERK

LEEFBAARHEID

BITIE LEEFBAARHEID

heeft een prettige leefomgeving, waarin
ingen op een duurzame manier
ankelijk zijn voor iedereen.

IE VERKEERSVEILIGHEID

Hardenberg is een
tief verkeersveilige gemeente
j gebruikers zich ook veilig voelen.

KEERSVEILIGHEID



GEZONDHEID

De openbare ruimte moet de gebruikers uitdagen/ prikkelen tot bewegen.



TOEGANKELIJKHEID

De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen.

Voorzieningen zijn in iedere kern voor iedereen toegankelijk of anderszins voor iedereen bereikbaar in een van de omliggende kernen.



DUURZAAM

Mobiliteit voorkomen door nieuwe technieken (snelle internet verbindingen) en gedragsverandering.

OV en fiets stimuleren, door gedragsbeïnvloeding maar zeker ook door infrastructuur.

Milieuvriendelijk rijden stimuleren door laadvoorzieningen te realiseren en toepassing van smart mobility.

Als organisatie het goede voorbeeld geven (door eigen wagenpark te verduurzamen).



MILIEU

De infrastructuur is zodanig dat de leefkwaliteit niet onevenredig wordt aangetast.



EDUCATIE

Weggebruikers hebben allemaal passend onderwijs genoten, waardoor ze verkeersveilig kunnen handelen.



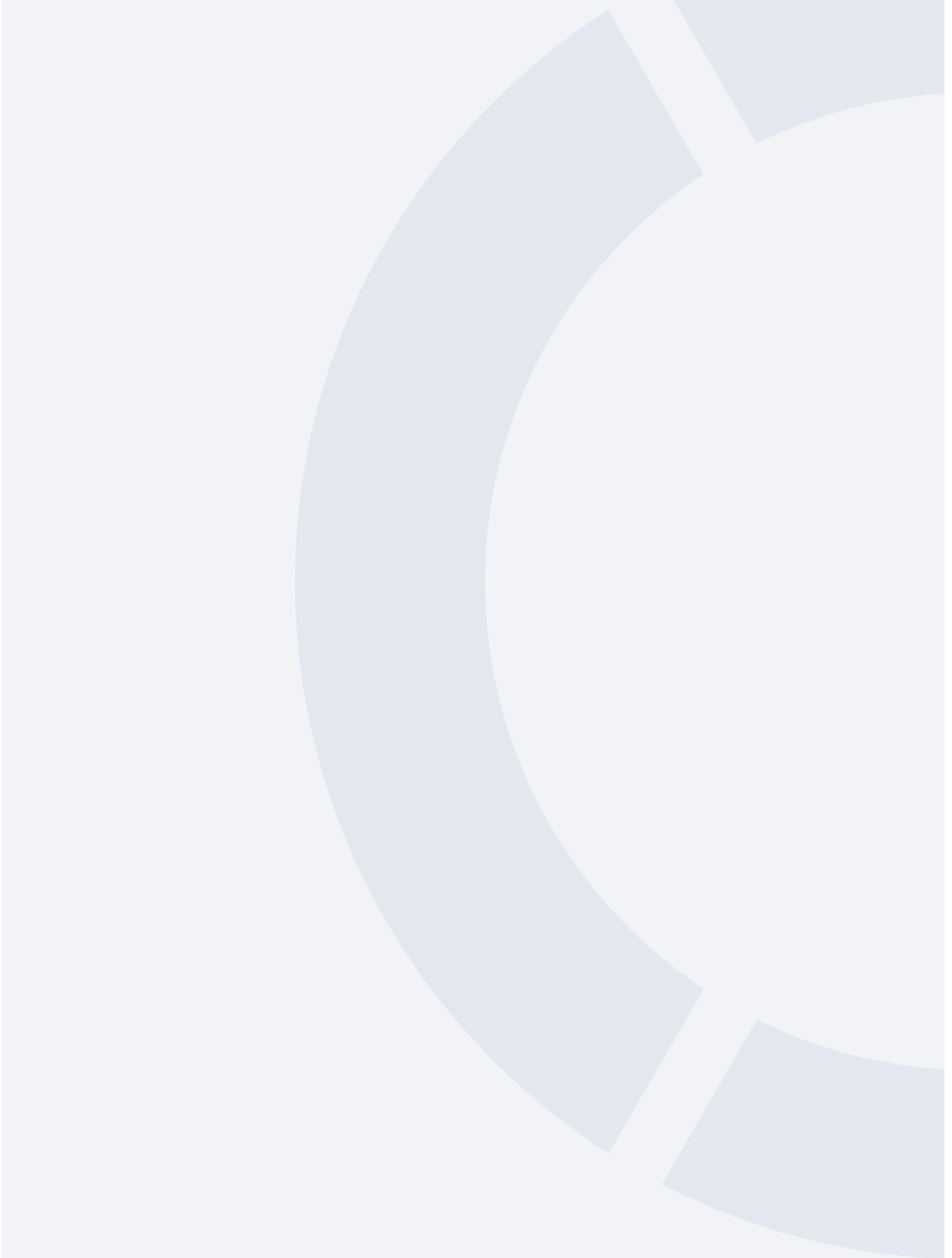
INRICHTING

De wegen zijn duurzaam veilig ingericht waardoor het gewenste gedrag voor iedereen duidelijk is.



CATEGORISERING

Het categoriseringsplan heeft geleid tot een wegenstructuur waarbij functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming is.



INHOUDSOPGAVE

Samen werken aan een goede bereikbaarheid, nu en in de toekomst	7
Opgave, ontwikkelingen en trends	8
Gemeentelijke ambities	11
Auto	13
Fiets	13
Openbaar vervoer	13
Logistiek	15
Voetganger	15
Voorzieningen	17
Gezondheid	17
Milieu	17
Duurzaamheid	19
Inrichting	21
Educatie	21
Categorisering	23
Mobiliteitsnetwerken	24
Van relatiespinnen naar netwerken	25
Fietsnetwerk	26
Autonetwerk	29
Openbaar vervoer	30
Rollen en prioriteiten	32
Rollen gemeente Hardenberg	32
Prioriteiten gemeente Hardenberg	33



SAMEN WERKEN AAN EEN GOEDE BEREIKBAARHEID, NU EN IN DE TOEKOMST

Voor u ligt het Programma Mobiliteit van de gemeente Hardenberg. In dit programma willen wij de koers vastleggen waarmee wij de gemeente Hardenberg op de langere termijn structureel bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig maken. We formuleren onze ambities en maken deze ambities concreet door een verdere uitleg te geven. Het programma geeft concrete richting, opgaven en prioritering, waar dat later in het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan (GVVP) wordt uitgewerkt. Dit programma moet vooral gezien worden als koersdocument en als uitwerking van de Omgevingsvisie.

Mobiliteit is een basisvoorwaarde in ons dagelijks functioneren. In de huidige situatie gaat al heel erg veel goed. Dat wil niet zeggen dat er geen ambities zijn voor verbetering. Sterker nog, de ambities op het gebied van mobiliteit zijn groot. Wij willen investeren in alle vormen van vervoer, omdat wij van mening zijn dat mobiliteit essentieel is voor de leefbaarheid van onze gemeente. De leefbaarheid in de kleinere kernen willen we behouden, maar de onderlinge afhankelijkheid neemt wel toe, waarmee de mobiliteitsverbindingen tussen de kernen belangrijker zijn geworden. De beschikbaarheid van mobiliteitsvormen is een reden voor vestigingsbeleid van bedrijven, maar ook voor bewoners. Economische ontwikkeling moet gefaciliteerd worden. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daarbij belangrijk. Hardenberg wil optimaal gebruik maken van haar geografische positie tussen Drenthe/Groningen, Twente en Zwolle. Dit vraagt om een goed regionaal netwerk en daarvoor schakelen we op verschillende niveaus.

Wij willen onze regionale ambities samen met de ondernemers, het onderwijs en de overheden (gezamenlijk vormen we dan de 3 O's) verder vormgeven. Met onze inwoners willen we ons meer richten op de verbeteringen binnen de gemeente. Dit document zullen wij gebruiken als lobby document, maar ook als leidraad voor onze eigen investeringen.

Alwin te Rietstap
Wethouder Mobiliteit
november 2020



OPGAVE, ONTWIKKELINGEN EN TRENDS



De ligging van de gemeente Hardenberg heeft consequenties voor de opgave. Hardenberg is een grensgemeente met de bijbehorende problematiek. De relatie met Duitsland is op dit moment nog niet zo groot, maar biedt met de A37/E233 wel kansen. Daarentegen vormt Hardenberg een scharnierfunctie tussen Twente en Drenthe/Groningen. De infrastructuur is hier echter nog niet helemaal op aangepast. De afstand tot het landelijk netwerk van autosnelwegen is relatief groot. De regio Hardenberg kent niet of nauwelijks filevorming. De reistijden zijn over het algemeen in zowel de spits als in de daluren betrouwbaar te noemen, zeker in vergelijking met regio's in de Randstad.

Het bestaande netwerk aan N-wegen verbindt de gemeente Hardenberg met de rest van de regio en heeft ook een belangrijke rol in de interne verplaatsingen. Verdere verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van de reistijd is voor de gemeente van groot economisch belang.

Uit de analyse van de cijfers blijkt dat de gemeente Hardenberg behoorlijk op zichzelf gericht is. Ongeveer 50% van de verkeerplaatsingen voor woon-werk vinden binnen de gemeente plaats. De overige verplaatsingen vinden voor het grootste deel plaats binnen de schil (Zwolle, Hoogeveen, Emmen, Almelo) rondom de gemeente plaats. De gemeente Hardenberg kent op dit moment nog een vergelijkbare inkomende en uitgaande pendel. Voor onze (logistieke) bedrijven is dit uiteraard anders. De logistieke afhandeling vindt over het algemeen via de weg plaats en daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het netwerk van A- en N-wegen. In de toekomst is er sprake van een scheefgroei tussen het aantal arbeidsplaatsen en de beroepsbevolking. Dit kan betekenen dat lokale bedrijven het personeel, nog meer dan nu het geval is, moeten halen uit omliggende gemeenten, met bijbehorende mobiliteitsconsequenties.

De opgave is om de gemeente Hardenberg ook op lange termijn bereikbaar te houden.

Daarbij moet niet alleen gekeken worden per (vracht)auto maar ook nadrukkelijk naar het openbaar vervoer en de fiets. Op basis van het klimaatakkoord moeten duurzame manieren van mobiliteit gestimuleerd en ontwikkeld worden, waarbij menskracht (voet en fiets) de meest duurzame manier van verplaatsen is.

De gemeente Hardenberg heeft een regiofunctie. Dat is zichtbaar door de aanwezigheid van het ziekenhuis, het theater, het stadscentrum maar zeker ook de grote mate van bedrijvigheid. De gemeente kent al jaren een goede ontwikkeling qua groei van bedrijven. Het is voor de beheersing van de mobiliteit van belang dat de groei van woningbouw en bedrijven goed op elkaar afgestemd blijft, waardoor de mobiliteitsbehoefte beperkt blijft. De twee grootste kernen (Dedemsvaart en Hardenberg) hebben ook de belangrijkste (onderwijs) voorzieningen. Deze twee kernen moeten ook vanuit omliggende kernen goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

De gemeente Hardenberg is ook een agrarische gemeente. Het buitengebied kenmerkt zich door een agrarisch landschap met over het algemeen smalle wegen. Het grote landbouwverkeer en het (recreatieve en schoolgaande) fietsverkeer kennen grote verschillen in massa en snelheid dat een onveilige situatie oproept. Bomen en ander groen langs wegen zorgen voor een goede landschappelijke inpassing, voor biodiversiteit en lagere snelheden bij het gemotoriseerde verkeer maar zorgen voor ernstige gevolgen bij ongevallen.

Hoewel de digitale ontwikkelingen erg snel gaan, is het elkaar ontmoeten op een locatie de basis van ons bestaan. Het regelen van zaken zonder persoonlijk contact zal nog meer toenemen, waardoor voor een deel van onze dagelijkse zaken minder mobiliteit nodig is. Gedurende de coronacrisis is gebleken dat het mogelijk is om gedeeltelijk te blijven functioneren zonder fysieke mobiliteit. De verwachting is dat daar een andere soort van mobiliteit voor terug komt.

Deze ontwikkeling is ook herkenbaar bij het internet winkelen. De mobiliteit naar de centra van de verschillende steden is verminderd, maar de mobiliteit in woonwijken door de verschillende bezorgdiensten is toegenomen. De 24uurs economie zal meer mobiliteit tot gevolg hebben.

De mobiliteitsbehoefte zal niet altijd en overal kunnen worden voorzien. Zowel het netwerk heeft zijn fysieke beperkingen (capaciteit) alsmede de gevolgen van mobiliteit (lucht, geluid, trillingen, barrièrewerking voor mens en dier) hebben zijn beperkingen. Het ongebreideld faciliteren van het (vracht)autoverkeer is zeker daarom niet de oplossing. Nieuwe technologieën en ontwikkelingen bieden wel mogelijkheden om bestaande infrastructuur beter te benutten. Filevorming wordt voornamelijk veroorzaakt door niet goed menselijk handelen (ongevallen, schielijk remmen, foute inschattingen). Door de technologische ontwikkelingen in voertuigen en op de weg ontstaan er mogelijkheden om de capaciteit van een weg beter en veiliger te benutten.

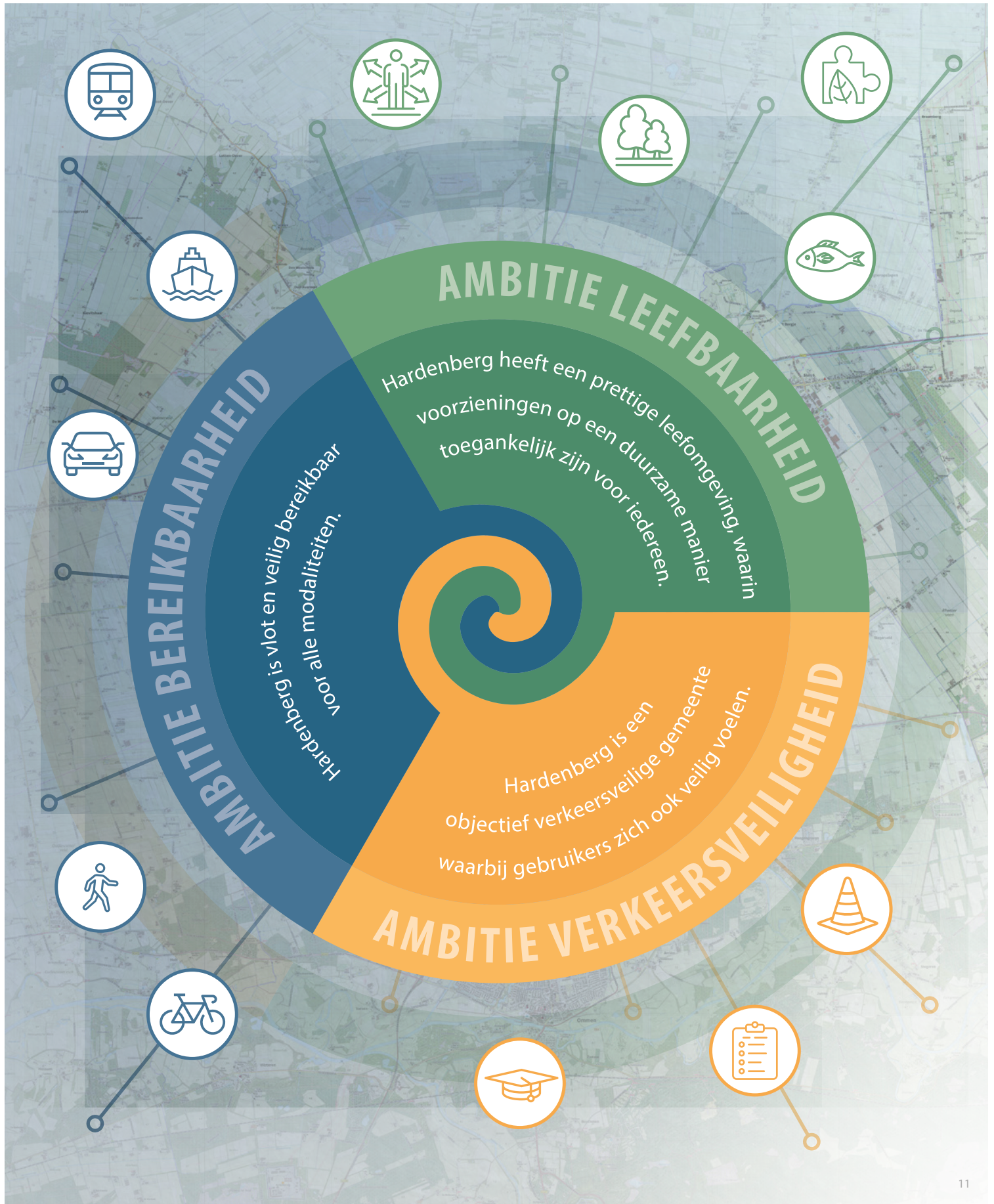
Het autobezit in de gemeente Hardenberg is hoog. Dit heeft gedeeltelijk te maken met de omvang en uitgestrektheid van de gemeente, het landelijke karakter en de beperkte voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer en fiets. Landelijk en internationaal is er een duidelijke trend dat met name de jeugd behoefte heeft aan mobiliteitsvormen (op afroep) en minder aan autobezit. Slimme mobiliteit (smart mobility) en het gebruik van big data zal hierop kunnen inspelen. Nieuwe vormen van vervoer kunnen dan ontstaan. Het faciliteren van ketenmobiliteit hoort hier nadrukkelijk bij.



GEMEENTELIJKE AMBITIES

De gemeente Hardenberg hanteert binnen het mobiliteitsbeleid 3 thema's, te weten:

Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid.



AMBITIE BEREIKBAARHEID

Hardenberg is vlot en veilig bereikbaar voor alle modaliteiten.

AMBITIE VERKEERSVEILIGHEID

Hardenberg is een objectief verkeersveilige gemeente waarbij gebruikers zich ook veilig voelen.

Hardenberg heeft een prettige leefomgeving, waarin voorzieningen op een duurzame manier toegankelijk zijn voor iedereen.

AMBITIE LEEFBAARHEID

AMBITIE BEREIKBAARHEID

Hardenberg is vlot en veilig bereikbaar voor alle modaliteiten en heeft daardoor een positief vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners.

Om de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren wordt ingezet op alle modaliteiten en verschillende schaalgrootten. Om de bereikbaarheid met de (vracht)auto te kunnen garanderen moet er ruimte worden gecreëerd op de bestaande infrastructuur door nadrukkelijk in te zetten op de verbetering van het openbaar vervoer en de fiets en de ketenmobiliteit.



Auto

Binnen een half uur is Zwolle, Twente (Almelo) en Drenthe (Emmen) via stroomwegen bereikbaar.

De reistijd moet betrouwbaar en voorspelbaar zijn. De verbindingen moeten een zodanige uitstraling hebben dat Hardenberg daadwerkelijk de scharnierfunctie krijgt tussen Twente en Drenthe/Groningen. De gemeente zet hierbij niet in op de capaciteitsuitbreiding door meer asfalt, maar door betere benutting van bestaande infrastructuur middels toepassing van smart mobility en het aantrekkelijk maken van de alternatieven van de auto, maar ook door capaciteitsuitbreiding door meer asfalt als dit noodzakelijk blijkt.

Parkeren in de centra is gemakkelijk en dichtbij de voorzieningen.

Het voorzieningen stelsel moet zodanig ingericht zijn dat de juiste parkeerder op de juiste plaats staat. Afhankelijk van de omvang van het centrum vraagt dit om verschillende vormen van parkeerregulering. Parkeerplaatsen dicht bij de voorziening moeten een hoge doorloopsnelheid hebben zodat zoveel mogelijk mensen kunnen profiteren van de betreffende parkeerplaats. Dit komt de aantrekkelijkheid van het centrum ten goede.

Hardenberg is een regio zonder files en behoudt de voorsprong op de Randstad.

De regio Hardenberg kent geen of nauwelijks files en onverwachte vertragingen. Hierdoor is de reistijd over het algemeen betrouwbaar, in tegenstelling tot de Randstad. Als gevolg daarvan investeert het ministerie I&W eerder in de Randstad dan in het oosten. Op een slimme manier moeten we de voorsprong op de Randstad zien te behouden en niet pas gaan investeren op het moment dat er structurele knelpunten ontstaan.

Samen met de regionale partners werken aan een smart mobility regio (pilot gebied).



Fiets

Hardenberg heeft hoogwaardige fietsverbindingen tussen de kernen en met Zwolle.

De kernen zijn vaak van elkaars voorzieningen afhankelijk. Tussen de kernen moet een goed fietsnetwerk worden gerealiseerd waar het (sociaal en verkeers) veilig en comfortabel fietsen is. Op deze verbindingen mag geen sprake zijn van menging van fietsverkeer met zwaar en snelrijdend (landbouw)verkeer. Deze fietsverbindingen sluiten over het algemeen aan op het provinciale kernnet fiets en moeten uiteindelijk minimaal voldoen aan de bijbehorende kwaliteitseisen. De fietsroute tussen Zwolle en Hardenberg (station) moet de komende jaren in gezamenlijkheid worden opgewaardeerd tot snelfietsroute.

Binnen de kernen is de fiets de snelste en comfortabelste manier van verplaatsen.

Om dit te realiseren moet er binnen de kernen een fijnmazig net van fietspaden worden gerealiseerd. Slimme fietsdoorsteekjes, fietsstraten (waar geen ruimte is voor een fietspad), voorrang van de fiets bij verkeerslichten en ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor een goed netwerk. Een goed voorbeeld hiervan is de Amaliabrug die de woonwijk Marslanden op een comfortabele manier met het centrum verbindt. Nieuwe woonwijken en scholen worden vanuit de stimulering van wandelen en fietsen ingericht en er wordt een integrale aanpak gehanteerd waarbij verkeersveiligheid onderdeel is.



Openbaar vervoer

Spoorverbindingen met Zwolle, Emmen/ Groningen en Twente (Almelo) zonder overstap.

De bestaande Vechtdallijnen functioneren zo goed dat ze dreigen aan het eigen succes ten onder gaan. Om de reizigersgroei te kunnen blijven faciliteren is uitbreiding in infrastructuur (dubbelspoor over het gehele traject) en materieel (extra treinen) nodig.



AMBITIE BEREIKBAARHEID

De lijn Almelo – Hardenberg heeft een kwaliteitsinjectie nodig door o.a. elektrificatie op een zo kort mogelijke termijn. De gemeente zet eerst in op verbetering van de Vechtdallijnen, maar wil op termijn de lijn doortrekken van Emmen naar Groningen zodat de Nedersaksenlijn ontstaat. Een verbinding naar Duitsland (via Coevorden) is een interessante toevoeging aan het spoornetwerk. Bij volledig dubbelspoor ontstaan er meer kansen voor een metroachtig netwerk, nieuwe stations (Bergentheim) en een volwaardig twee treinen systeem.

Hoogwaardige elektrische lijnbussen tussen de kernen (>2000 inwoners en zonder station).

Busen en treinen moeten elkaar niet beconcurreren maar juist elkaar aanvullen. Dedemsvaart heeft een hoogfrequente busverbinding met Zwolle. De overige kernen moeten goed met elkaar verbonden worden zodat openbaar vervoer een volwaardig alternatief is van de auto voor reizen binnen de regio Hardenberg. Op strategische plaatsen worden mobiliteitshubs gerealiseerd waardoor de overstap tussen verschillende modaliteiten nog verder vergemakkelijkt wordt. Openbaar vervoer zal worden vormgegeven door gestrekte lijnen en zich vooral richten op de ontsluitende functie en niet op de sociale functie. Hiervoor zullen andere vormen van vervoer ontwikkeld moeten worden.

Inzet op nieuwe vormen van mobiliteit op afroep (MAAS) voor de kleine kernen met behoud van de huidige buurtbussen.

Met name in de kleine kernen, maar ook in enkele woonwijken in de grotere kernen, is de vervoervraag te klein voor een reguliere lijnbus. In de huidige situatie wordt in deze gebieden veelal een buurtbus aangeboden. Deze buurtbussen functioneren uitstekend, maar zijn niet vraagafhankelijk. Er zal onderzocht worden of samen met de plaatselijke belangen aanvullend aan de bestaande buurtbussen op maat gemaakt vervoer aangeboden kan worden, waardoor de autoafhankelijkheid ook in de kleinere kernen daalt. In de grotere kernen zal een aanvullend systeem bedacht worden voor verplaatsingen tussen de woonwijken, centrum en bedrijventerreinen.



Logistiek

Vervoer over water van bulkgoederen stimuleren om vrachtwagenbewegingen te verminderen.

Kanaal Almelo - De Haandrik biedt mogelijkheden om goederen via het water te transporteren. Door de vaarbependingen (beperking capaciteit als gevolg van bruggen en breedte kanaal) wordt hier nog weinig gebruik van gemaakt. Samen met de provincie en de ondernemers willen we de mogelijkheden onderzoeken of effectiever gebruik van vervoer over water, spoor en Ports of Logistics Overijssel mogelijk is, dit mede in relatie tot de vrachtwagenheffing.

Bestaande spoorlijn beter benutten en gebruik containerterminal optimaliseren.

De aanwezigheid van een containerterminal in Coevorden (voor goederenvervoer per spoor naar Duitsland en de rest van Noord Europa) kan aantrekkelijk zijn voor bedrijven. Voor bedrijven die (vanuit duurzaamheid) hun goederen per rail willen vervoeren is Hardenberg daarmee een interessante vestigingsplaats. Wanneer er sprake is van een spoorverdubbeling profiteren dus niet alleen de reizigers daarvan. Er komt dan ook meer ruimte voor goederen. De exploitatie van de spoorlijn komt daarmee in een positiever daglicht te staan.



Voetganger

De openbare ruimte is veilig en comfortabel ingericht voor voetgangers van alle leeftijden (al dan niet met hulpmiddelen).

Nagenoeg iedere verplaatsing start en eindigt met lopen. De openbare ruimte moet zodanig ingericht zijn dat iedereen er gebruik van kan maken en begrijpt wat er van de gebruiker wordt gevraagd. Toegankelijk voor iedereen! Met name bij het onderhouden van de openbare ruimte is dit een belangrijk aandachtspunt, zodat op lange termijn er ook een goede openbare ruimte ligt. In de ketenmobiliteit is het van groot belang om de last mile goed te faciliteren. De infrastructuur op werklocaties moet zodanig zijn dat fietsers en voetgangers er goed kunnen komen.

AMBITIE LEEFBAARHEID

Hardenberg heeft een prettige leefomgeving, waarin voorzieningen op een duurzame manier toegankelijk zijn voor iedereen.

AMBITIE BEREIKBAARHEID

Hardenberg is vlot en veilig bereikbaar voor alle modaliteiten.

AMBITIE VERKEERSVEILIGHEID

Hardenberg is een objectief verkeersveilige gemeente waarbij gebruikers zich ook veilig voelen.

AMBITIE LEEFBAARHEID

Hardenberg heeft een prettige leefomgeving waarin voorzieningen op een duurzame manier toegankelijk zijn voor iedereen.



Toegankelijkheid

De openbare ruimte toegankelijk maken voor iedereen. De openbare ruimte moet toegankelijk en begrijpbaar zijn voor iedereen. Zowel bij nieuwbouw, onderhoud en aanpassingen aan de openbare ruimte moet toegankelijkheid voor iedereen de norm zijn.

Ook de verschillende mobiliteitsystemen moeten voor iedereen toegankelijk zijn, en dan niet alleen de fysieke toegankelijkheid maar ook de manier van reserveren en kaartverkoop moet voor iedereen begrijpbaar zijn.

Voorzieningen zijn in iedere kern voor iedereen toegankelijk of anders voor iedereen bereikbaar in een van de omliggende kernen.

Voor de leefbaarheid in dit gedeelte van Nederland is het van belang dat inwoners voldoende aanbod hebben van de verschillende mobiliteitssystemen zodat de regio aantrekkelijk blijft om in te wonen voor alle leeftijdscategorieën. De mate waarin voorzieningen bereikbaar zijn is van groot belang voor de vestigingskeuze van inwoners. Zonder inwoners geen voorzieningen, en vice versa. De beschikbare voorzieningen in de kern moeten voor iedereen via een fysiek toegankelijke openbare ruimte bereikbaar zijn. De gemeente vindt het van groot belang dat vanuit iedere kern alle voorzieningen op een redelijke manier bereikbaar zijn met verschillende modaliteiten. De twee grote kernen met de belangrijke voorzieningen moeten vanuit de overige kernen goed bereikbaar zijn. Voor de leefbaarheid van de kernen zijn werkgelegenheid en onderwijs belangrijke thema's. Als dit niet in de eigen kern verkrijgbaar is zullen de mobiliteitsverbindingen met andere kernen daarop aangepast moeten worden. In het vorige hoofdstuk zijn daarover ook de ambities over uitgesproken.



Gezondheid

De openbare ruimte moet de gebruikers uitdagen/ prikkelen tot bewegen.

Meer fietsen en lopen leidt niet alleen tot een grotere bereikbaarheid en een schonere lucht, het leidt vooral tot gezondere inwoners. Fietsen en lopen zijn uitermate gezond. Vaak is woon-werkverkeer met de fiets al voldoende om te voldoen aan benodigde dagelijkse beweging. De openbare ruimte kan ook op een andere manier uitdagen en prikkelen. De locatie van parkeerplaatsen in woonwijken bijvoorbeeld, het inrichten van trottoirs op een zodanige manier dat kinderen er nog meer op kunnen spelen. Met name bij de inrichting van nieuwe wijken of bij volledige renovatie van bestaande wijken ontstaan er kansen om de openbare ruimte anders in te richten. Het toepassen van groen helpt niet alleen voor de aantrekkelijkheid van een wijk of straat, maar levert ook voordelen op voor de klimaatadaptatie, hittestress en biodiversiteit.



Milieu

Infrastructuur is zodanig dat de leefkwaliteit niet onevenredig wordt aangetast.

Bundeling van verkeer op verkeersassen zorgt voor een concentratie van hinder. Door een goede inrichting van weg en omgeving kan overlast op omliggende bebouwing worden beperkt. Waar nodig kunnen voorzieningen worden getroffen aan de bron (weg, voertuig), overdracht (inrichting van het gedeelte tussen de weg en woning) en ontvanger (woning). Sluipverkeer over het onderliggende wegennet veroorzaakt niet alleen verkeersonveilige situaties, maar levert vaak ook milieuhinder op.





Duurzaamheid

Mobiliteit voorkomen door nieuwe technieken (snelle internetverbindingen) en gedragsverandering. Mobiliteit om elkaar te ontmoeten is lang niet altijd nodig. Telefoon, mail en videobellen zijn mogelijkheden om goed met elkaar te communiceren. In de gemeente Hardenberg is inmiddels nagenoeg overal snel internet beschikbaar. Deze faciliteiten zorgen er op termijn voor dat zelfs fysieke activiteiten op afstand aangestuurd kunnen worden (operaties via internet). Bij de organisatie van ontmoetingen is mobiliteit nog te weinig een afweging. Door gedragsbeïnvloeding en ontmoetingspunten op strategische plaatsen (zoals knooppunten en hubs) te organiseren kan veel onnodige mobiliteit worden voorkomen.

Openbaar vervoer en fiets stimuleren door gedragsbeïnvloeding, maar zeker ook door infrastructuur.

Zoals al aangegeven is de fiets de duurzaamste manier van mobiliteit. Door de komst van de elektrische fiets is het bereik van de fiets nog eens gegroeid naar 15 tot 20 km enkele reis. Het overstappen van de auto naar de fiets gebeurt niet zomaar. Naast goede infrastructuur (zoals al eerder is aangegeven) zijn permanente gedragsbeïnvloedingcampagnes noodzakelijk. Hierbij zal nadrukkelijk samenwerking worden gezocht met de ondernemers. Een fietsende werknemer is vaak een gezonde werknemer. Gedragscampagnes die gekoppeld zijn met de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn het effectiefst.

Milieuvriendelijk rijden stimuleren door laadvoorzieningen te realiseren en toepassing van smart mobility.

Binnen de gemeente moeten voldoende openbare laadpalen aanwezig zijn om het elektrisch rijden te faciliteren. Gezien de afstand tot het autosnelwegnet en de daarbij gerealiseerde snellaadstations is het wenselijk om op een strategische plaats (rondom De Witte Paal) een snellaadstation te realiseren.

Door toepassing van smart mobility kan brandstof worden bespaard. Als intelligente systemen kunnen uitrekenen wat de beste snelheid is om te rijden, wordt onnodig stoppen en optrekken voorkomen. Dit scheelt niet alleen in de frustratie van de weggebruiker maar zeker ook in uitstoot.

Als organisatie het goede voorbeeld geven (door het eigen wagenpark te verduurzamen).

De gemeentelijke organisatie kan een voorbeeldrol vervullen door het toepassen van een vervoersmanagementplan en het gebruik van duurzame voertuigen, waardoor andere bedrijven makkelijker aan kunnen sluiten. Een snellaadstation of een groengas tankstation is dan in een keer een stuk rendabeler, waardoor er een eind gemaakt kan worden aan de kip/ei discussie.

AMBITIE BEREIKBAARHEID

Hardenberg is vlot en veilig bereikbaar voor alle modaliteiten.

AMBITIE LEEFBAARHEID

Hardenberg heeft een prettige leefomgeving, waarin voorzieningen op een duurzame manier toegankelijk zijn voor iedereen.

AMBITIE VERKEERSVEILIGHEID

Hardenberg is een objectief verkeersveilige gemeente waarbij gebruikers zich ook veilig voelen.

AMBITIE VERKEERSVEILIGHEID

Hardenberg is een objectief verkeersveilige gemeente
waarbij gebruikers zich ook veilig voelen

De landelijke doelstelling is om in 2050 geen verkeersslachtoffers te hebben. De gemeente Hardenberg onderschrijft deze doelstelling. Echter verkeersveiligheid is een samenspel van inrichting van de infrastructuur, opleiding en kennis van de verkeersdeelnemers en het menselijk handelen. De gemeente heeft nadrukkelijk invloed op het eerste component. De invloed op opleiding en kennis is al minder. De laatste component is voor de gemeente niet of nauwelijks direct te beïnvloeden.



Inrichting

De wegen zijn duurzaam veilig ingericht waardoor het gewenste gedrag voor iedereen duidelijk is.

De wegenstructuur is in de loop van honderden jaren ontstaan. Afhankelijk van het moment van realiseren van de weg is de weg ingepast in het landschap. Met name in het buitengebied is de natuurlijke hiërarchie van wegen altijd aanwezig. Wegen met zeer lange rechtstanden zoals wegen langs bestaande kanalen of over gedempte vaarten zijn moeilijk in te richten en de maximum snelheid van 60 km/h is lastig af te dwingen. Een sobere duurzame veilige inrichting is gezien het agrarische karakter van de gemeente gerechtvaardigd. Het toepassen van fysieke snelheidsverlagende maatregelen in het buitengebied wordt tot een minimum beperkt. Het verbreden van wegen in het buitengebied wordt niet gezien als oplossing voor het verkeersveiligheidsconflict tussen landbouwverkeer en fietsers. Op de aangewezen fietsverbindingen wordt ontmenging van deze weggebruikers nagestreeft. Gezien de beleidsmatige keus om openbare verlichting in het rustige buitengebied tot een minimum te beperken is er de overweging om in het buitengebied op bochtige trajecten meer kantmarkering toe te passen.

In het GVVP zal een categoriseringsplan voor het buitengebied opgesteld worden, waarna op basis van het meerjarenonderhoudsplan langzaam aan gewerkt zal worden naar een meer uniforme inrichting van de wegen in het buitengebied. In het nog op te stellen GVVP zal per kern een categoriseringsplan en knelpuntenanalyse worden gemaakt. Binnen de bebouwde kom zal de focus vooral liggen op de zogenaamde grijze wegen. Dit zijn voornamelijk wegen met een oorspronkelijke woonfunctie maar anders (ontsluitende functie voor een achtergelegen gebied) worden gebruikt. De verkeersveiligheid staat vaak onder druk. Er zijn veel klachten en meldingen. Een oplossing is alleen te vinden door duidelijke keuzes te maken en de inrichting daarop af te stemmen. Verkeersonveiligheid is vaak subjectief. Objectief zijn er binnen de gemeente niet veel locaties waar sprake is van ongevallenconcentraties. De ongevallen vinden over het algemeen verspreid plaats over de gehele gemeente. Overigens is er wel sprake van een causaal verband tussen wegen waar te hard wordt gereden en locaties waar ongevallen plaatsvinden. De subjectieve meldingen die bij de gemeente binnenkomen gaan meestal over wegen in verblijfsgebieden. Er zullen gemeentelijk toetsingscriteria opgesteld worden om te bepalen wanneer aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren noodzakelijk zijn, waarbij niet altijd aan infrastructurele maatregelen gedacht hoeft te worden. Op basis van het Strategische Programma Verkeersveiligheid 2030 (SVP) zal de verkeersveiligheid via de risicogestuurde aanpak worden verbeterd. Hierbij zal proactief potentiële gevaarlijke situaties worden aangepakt.





Educatie

Weggebruikers hebben allemaal passend onderwijs genoten, waardoor ze verkeersveilig kunnen handelen.

Permanente verkeerseducatie is en blijft een must. De verkeerseducatie richt zich traditioneel op de kwetsbare verkeersdeelnemers en wat minder op de veelgebruikers. Met name de groep van volwassenen tussen de 35 en 60 jaar, zijn relatief veel op de weg maar krijgen over het algemeen geen educatie meer aangeboden. De gemeente wil samen met de partners onderzoeken of er methodes zijn waarmee we deze groep kunnen bereiken en met name thema's zoals afleiding in het verkeer en nieuwe/aangepaste verkeersregels onder de aandacht kunnen brengen. Het is zaak dat de educatie aansluit bij de behoefte van de doelgroep.

Bestaande educatieprojecten voor jongeren en ouderen willen we blijven voortzetten zolang de projecten effectief zijn en voorzien in de behoefte. Ook in deze groepen moet meegegroeid worden met de behoefte van de doelgroepen en dus eerder vraaggericht worden in plaats van aanbod gericht.

gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) uit het oorspronkelijke duurzaam veilig principe en de tussencategorie wijkontsluitingsweg en subcategorieën toe te voegen. Hierdoor ontstaat een logischere eenheid en hiërarchie tussen de verschillende wegen zowel binnen de kom als buiten de bebouwde kom.

Bij het opstellen van dit categoriseringsplan zal nadrukkelijk worden gekeken naar de risicoanalyse van het SVP.



Categorisering

Het categoriseringsplan heeft geleid tot een wegenstructuur waarbij functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming is.

Zoals al eerder is aangegeven is een categoriseringsplan van cruciaal belang voor een goed verkeersveiligheidsbeleid. Duidelijke keuzes maken is wellicht moeilijk maar geeft uiteindelijk de meeste rust en duidelijkheid.

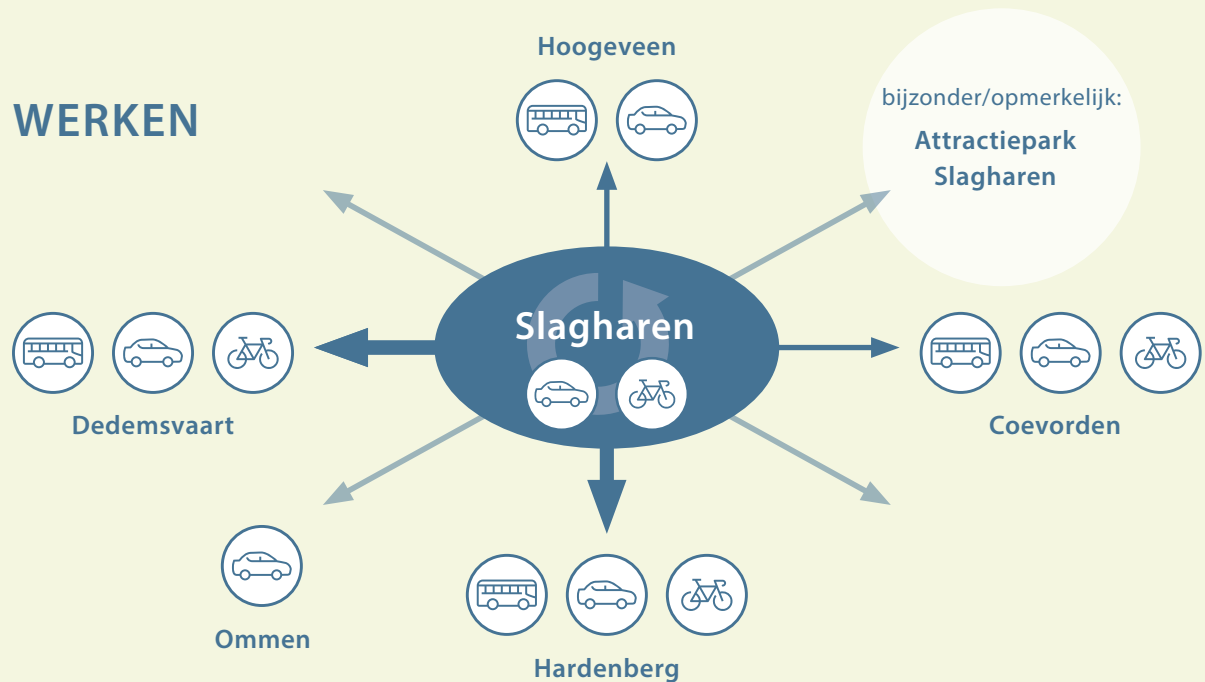
Categoriseringsplannen leiden vaak tot maatschappelijke discussies, maar voorkomen op de lange termijn verkeersonveilige situaties. Een gedragen categoriseringsplan geeft zowel wegbeheerder als weggebruiker houvast.

De gemeente moet bij het opstellen van dit categoriseringsplan de vrijheid nemen om af te wijken van de driedeling (stroomwegen,

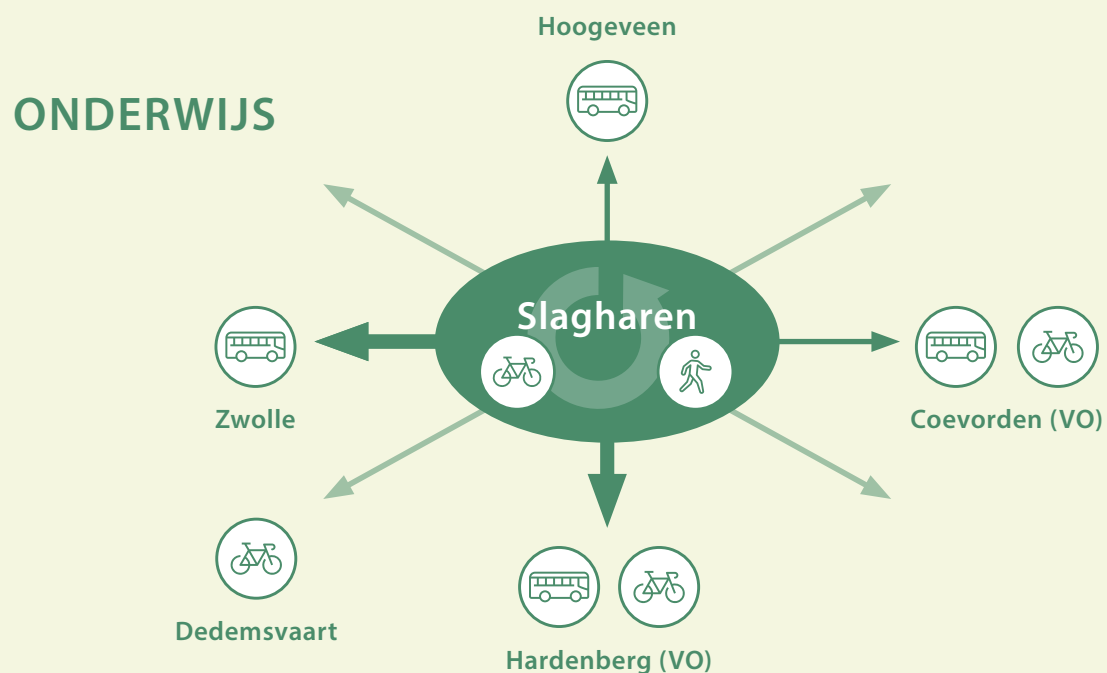
MOBILITEITSNETWERKEN

Van relatiespinnen naar netwerken

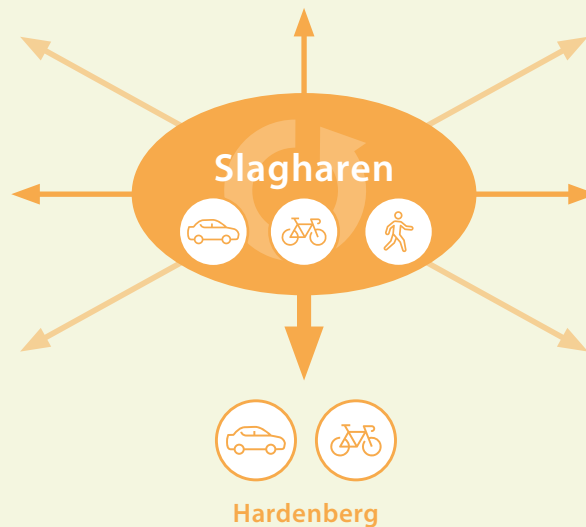
Bij het opstellen van dit programma Mobiliteit is per kern inzichtelijk gemaakt wat de mobiliteitsdoelen zijn voor de thema's werken, onderwijs, winkelen en sport/cultuur.



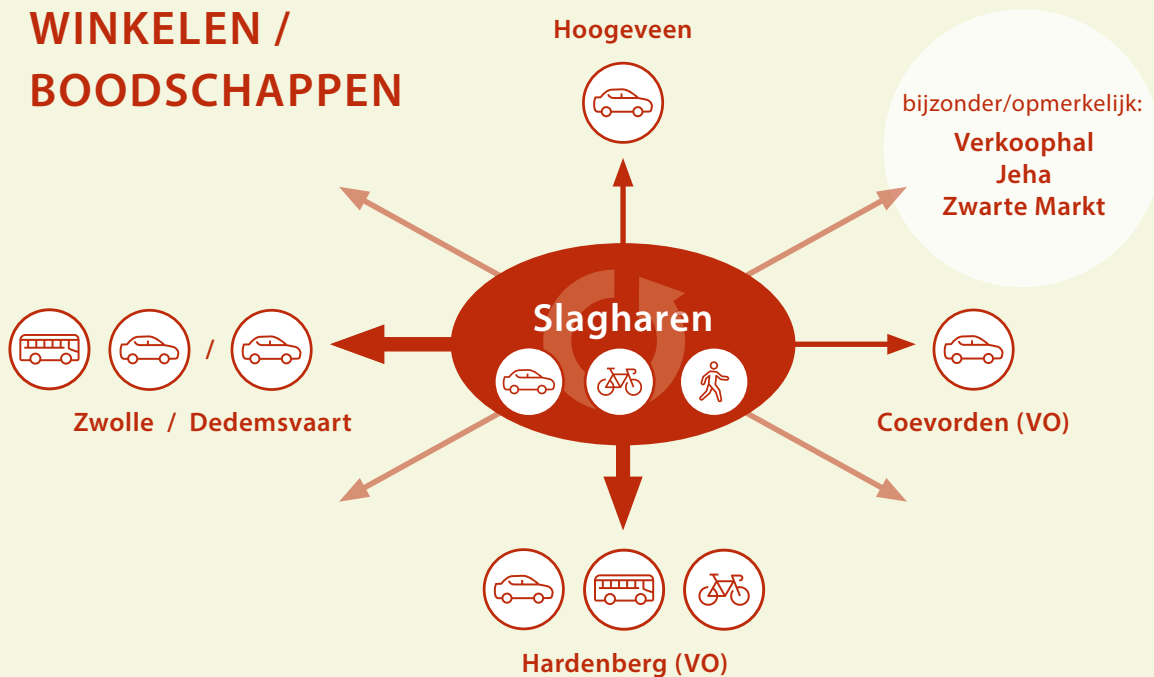
Slagharen is als voorbeeld hier opgenomen. Vanuit Slagharen is men voor het werken vooral georiënteerd op Hardenberg en Dedemsvaart. Hiervoor zijn de fiets, auto en de bus de meest logische vervoerwijzen. Daarnaast wordt er in belangrijke mate afnemend gewerkt in Coevorden, Hoogeveen en Ommen. In Slagharen zelf zijn ook een aantal belangrijke werkgevers, met ieder zijn eigen behoefte aan vervoer. Zo is het personeel van het attractiepark eerder afhankelijk van de fiets en het openbaar vervoer dan het personeel van bijvoorbeeld Van der Most.



SPORT



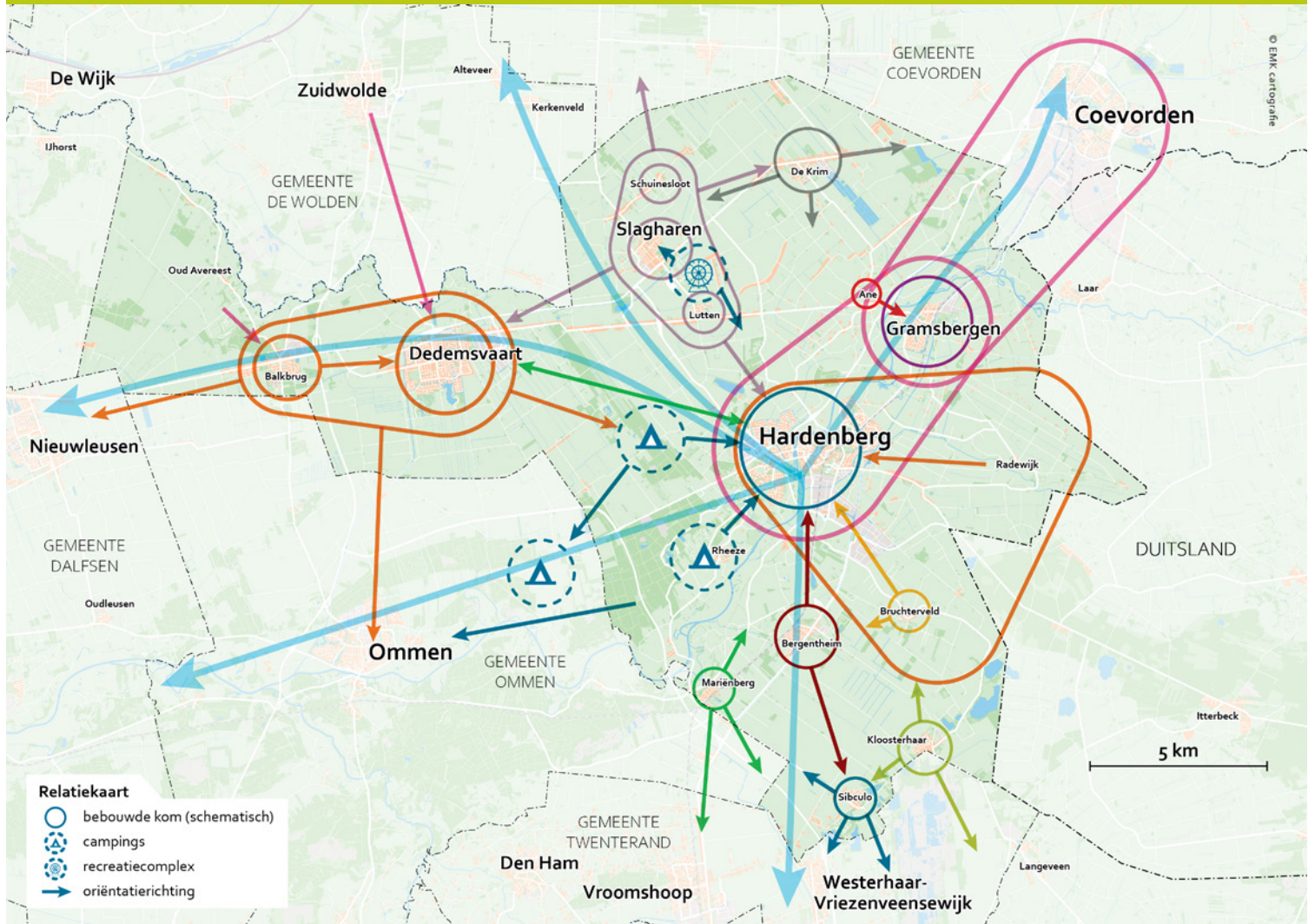
WINKELN / BOODSCHAPPEN



Relatiekaart

De relatiespin van onderwijs laat ongeveer dezelfde relaties zien, maar wel met andere vervoersmiddelen. Voor sport is Slagharen vooral op zichzelf aangewezen. In de relatiespin winkelen/boodschappen valt op dat Slagharen ook een aantal publiektrekkers heeft. De auto is de dominante vervoerwijze. Wanneer deze relatiespin op elkaar worden gelegd wordt duidelijk dat Slagharen een behoorlijke relatie heeft met Hardenberg en Dedemsvaart. Aan de andere kant hebben de omliggende kernen als Lutten en Schuinesloot een hele grote afhankelijkheid met Slagharen. Als we alle relatiespin van alle kernen denkbeeldig over elkaar heen leggen ontstaat onderstaand afhankelijkheidsschema. We kunnen duidelijke gebieden onderscheiden waarbij meer sprake is van afhankelijkheden. Zo is Balkbrug voor een groot deel van de voorzieningen (bijv onderwijs) afhankelijk van Dedemsvaart. Gramsbergen en zijn buitengebied zijn zowel georiënteerd op Hardenberg als op Coevorden. Kloosterhaar en Sibculo zijn door hun ligging veelal eerder georiënteerd op de nabij gelegen kernen in Twente dan op de stad Hardenberg. De totale gemeente is op bovenliggend niveau georiënteerd op Zwolle (en Ommen), Hoogeveen, Twente en Coevorden/Emmen. Dit symboliseren de blauwe lijnen op hiernavolgende kaart. In de zomermaanden heeft de gemeente Hardenberg extra inwoners op de campings in het gebied tussen Hardenberg en Ommen. Deze campinggasten zijn vooral georiënteerd op het landschap en op de steden Hardenberg, Ommen en Zwolle.

MOBILITEITSNETWERKEN



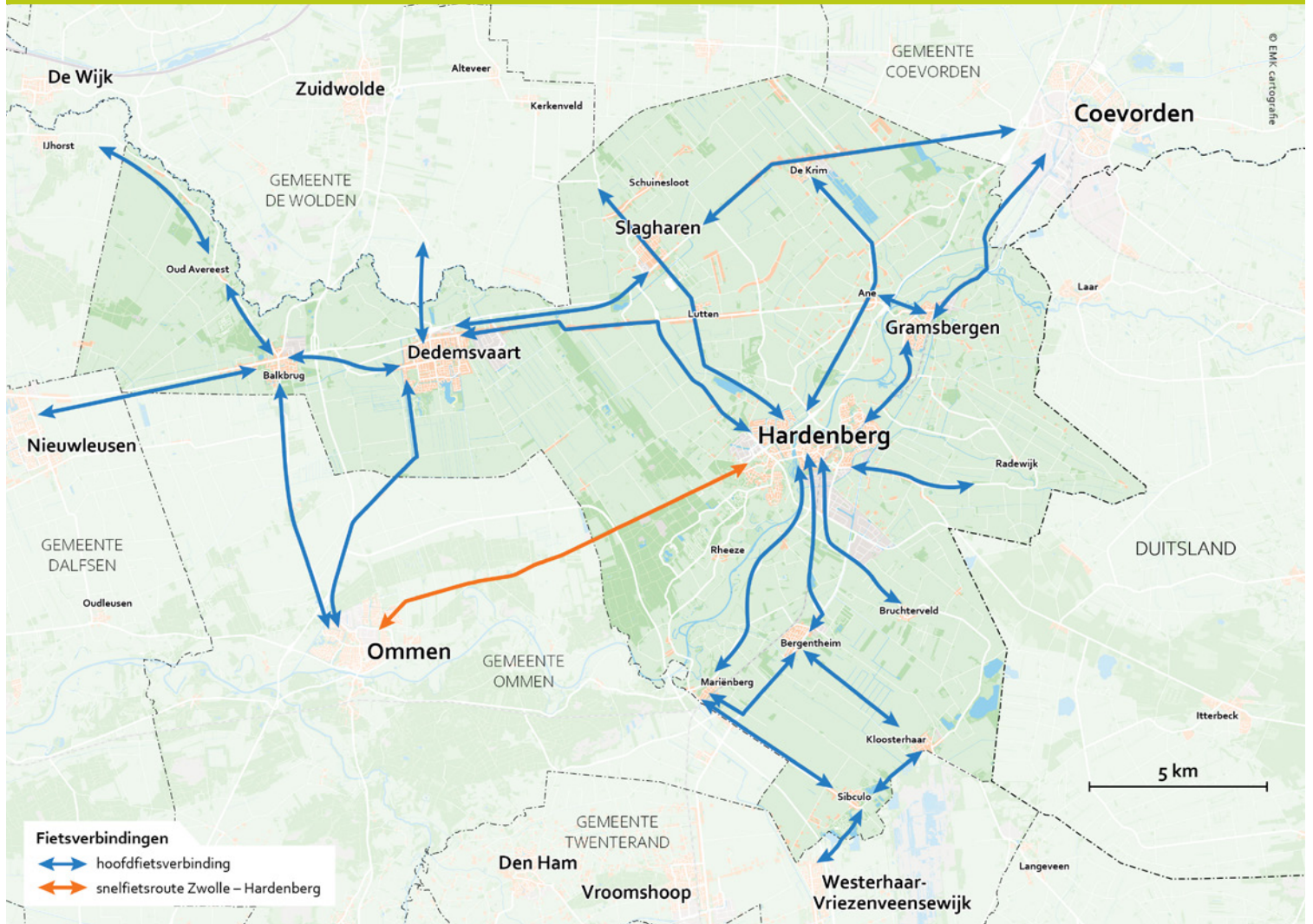
Bovenstaand schema geeft de complexiteit van de relaties aan. Overigens trekt de gemeente Hardenberg ook veel verkeer aan. Het aantal arbeidsplaatsen is hoog en ongeveer 50% van de werknemers komt van buiten de gemeente. Een groot deel daarvan woont in de aangrenzende gemeenten en in Zwolle. Wel is duidelijk dat Hardenberg en Dedemsvaart belangrijke kernen zijn waar omliggende kernen op zijn georiënteerd. De gemeentelijke ambitie is dat bovenstaande relaties door verschillende modaliteiten worden gefaciliteerd. De autoafhankelijkheid is op dit moment in de kleine kernen en in het buitengebied nog hoog. Wanneer de netwerken voor de fiets en andere modaliteiten worden verstrekt is er voor iedereen een goed en veilig mobiliteitssysteem beschikbaar.

Fietsnetwerk

De fiets is tot een afstand van 15 tot 20 km een uitstekend vervoermiddel. Het is een duurzame manier van verplaatsen, neemt weinig ruimte in en is gezond. De schoolgaande jeugd is grotendeels afhankelijk van de fiets omdat autorijden nog niet mogelijk is en het

traditionele openbaar vervoer (te) beperkt is. Daarnaast wordt er in de gemeente relatief veel recreatief gefietst. Onze eigen inwoners, maar zeker ook onze (camping)gasten bezoeken de natuurgebieden en het (agrarische) landschap graag met de fiets. In dit programma focussen we ons op het utilitaire fietsverkeer, de recreatieve fietsers zal in andere programma's meer aandacht krijgen. De recreatieve fietser profiteert echter ook van een netwerk van goede utilitaire fietsverbindingen.

Op basis van relatiekaart is het gewenste fietsnetwerk bepaald. Op onderstaande kaart is met blauwe pijlen de hoofdverbindingen tussen de kernen aangegeven. Het zijn verbindingen en nog geen routes. Zoals al eerder aangegeven is de gemeentelijke ambitie om al deze verbindingen te voorzien van fietspaden. Het fietsgebruik van parallelwegen waarbij ook veel landbouwverkeer en overig autoverkeer gebruik maakt is op termijn niet veilig genoeg. Het snelheids- en massaverschil tussen fiets en landbouwvoertuig is te groot om te zeggen dat menging van dit soort verkeer veilig is.



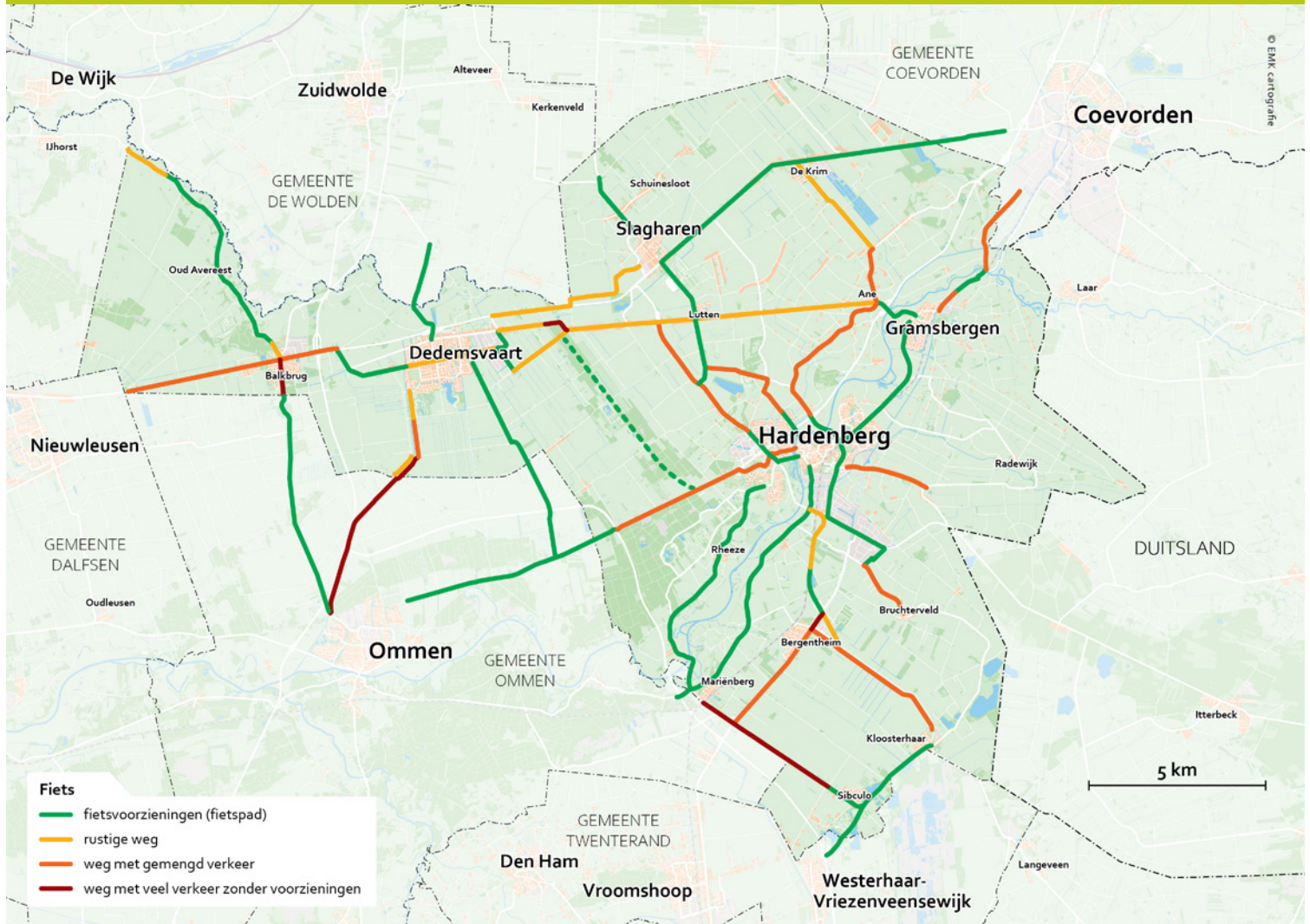
Bovenstaande hoofdfietsverbindingen zijn het uitgangspunt van het fietsbeleid van de gemeente. Het doel is om de genoemde fietsverbindingen de komende jaren structureel te verbeteren zodat iedereen op een veilige manier gebruik kan maken van de fiets.

Binnen de gemeente Hardenberg is er al sprake van een netwerk van fietspaden en fietsverbindingen. Het bestaande fietsnetwerk is getoetst op de hoofdfietsverbindingen. Daaruit blijkt dat ongeveer 50% van de hoofdfietsverbindingen beschikt over (solitaire of aanliggende) fietspaden. Bij de overige verbindingen is nog sprake van menging met overig verkeer. Bij de beoordeling van de bestaande fietsverbindingen is gebruik gemaakt van het stoplichtenmodel. Groen is een goede fietsvoorziening (fietspad). Geel is een rustige weg (veelal een parallelweg) waar fietsers wel worden gemengd met lokaal verkeer. Oranje is een weg met gemengd verkeer, waarbij de weg veelal ook wordt gebruikt door landbouwverkeer en autoverkeer omdat het de kortste route is tussen

kernen. Deze wegen zijn al een stuk drukker dan de gele wegen en daardoor minder geschikt als hoofdfietsroute. Het kunnen ook parallelwegen zijn waarvan veel gebruik wordt gemaakt door landbouwverkeer waardoor de verkeersveiligheid in gedrang is.

De rode wegen zijn 60 km wegen die door veel automobilisten worden gebruikt en er veelal harder wordt gereden dan de maximumsnelheid. Fietsers beschikken vaak alleen over fietsstroken, maar dat is ruim onvoldoende om de veiligheid en comfort te waarborgen. Het opwaarderen van het fietsnetwerk is een belangrijke opgave voor de komende jaren. Binnen dit programma is geen prioriteit aangegeven tussen de niet groen gekleurde fietspaden. Ook een deel van de groen aangegeven verbindingen kunnen een kwalitatieve impuls gebruiken, omdat bijvoorbeeld de kwaliteit van de verharding niet voldoet of het fietspad te smal is. De onderlinge prioriteiten tussen het realiseren van nieuwe fietspaden en/of het opwaarderen van bestaande fietspaden zal worden vastgelegd in een fietspadenplan.

MOBILITEITSNETWERKEN



Het netwerk van fietspaden binnen de kernen zal verder worden uitgewerkt in het nog op stellen GVVP. Ook daarvoor geldt dat er goede fietsverbindingen gerealiseerd moeten worden tussen woonwijken – centra/onderwijs/sport en werkgelegenheidsgebieden. De beleidsmatige doelstelling is dat de fiets binnen de kern sneller en comfortabeler is dan de auto.

Autonetwerk

De gemeente Hardenberg wil zijn strategische ligging tussen Drenthe en Twente verder optimaliseren. Hiervoor is het belangrijk dat de gemeente beschikt over een goed autonetwerk. Hiervoor is het echter afhankelijk van mede overheden zoals provincie Overijssel en Drenthe en het Rijk. Voor een goede autobereikbaarheid is een netwerk van stroomwegen (autowegen) nodig. Deze moeten veilig zijn ingericht waardoor de maximum snelheid kan worden verhoogd naar 100 km. Bestaande knooppunten van wegen moeten worden opgewaardeerd tot ongelijkvloerse kruisingen. Bestaande verkeerslichten en rotondes zorgen voor vertraging, opstopping en overlast (geluid, uitstoot enz). Wanneer op deze wegen gebruik wordt gemaakt van smart mobility en slimme verkeersmanagement technieken is uitbreiding

van het aantal rijstroken over de gehele lengte niet noodzakelijk.

Het is belangrijk dat alle overheden blijven investeren in het wegennet om te voorkomen dat er op termijn knelpunten gaan ontstaan of bestaande knelpunten (zoals bij Dalfsen) onacceptabel groot gaan worden. Hier is wel een andere manier van denken voor nodig. Het rijksbeleid is er vooral op gericht om bestaande knelpunten op te lossen en niet om knelpunten te voorkomen. Het Rijk zit ook niet in die luxepositie, aangezien de druk in de Randstad groot is. Ook de provincie Overijssel heeft belangrijkere knelpunten dan in het Vechtdal. Het is echter van economisch belang dat de gemeente Hardenberg goed bereikbaar blijft en de reistijd vanaf de A28 wordt ingekort. Dit belang moet samen met de buurgemeenten onder de aandacht worden gebracht van de provincies en het Rijk.

Om het autonetwerk compleet te maken zal onderzocht moeten worden of het mogelijk is om Dedemsvaart te ontsluiten op de N36. Daarbij kan onderzocht worden of de samenwerking met de gemeente Ommen hier een meerwaarde biedt voor slagingskans bij het Rijk (wegbeheerder N36) alsmede



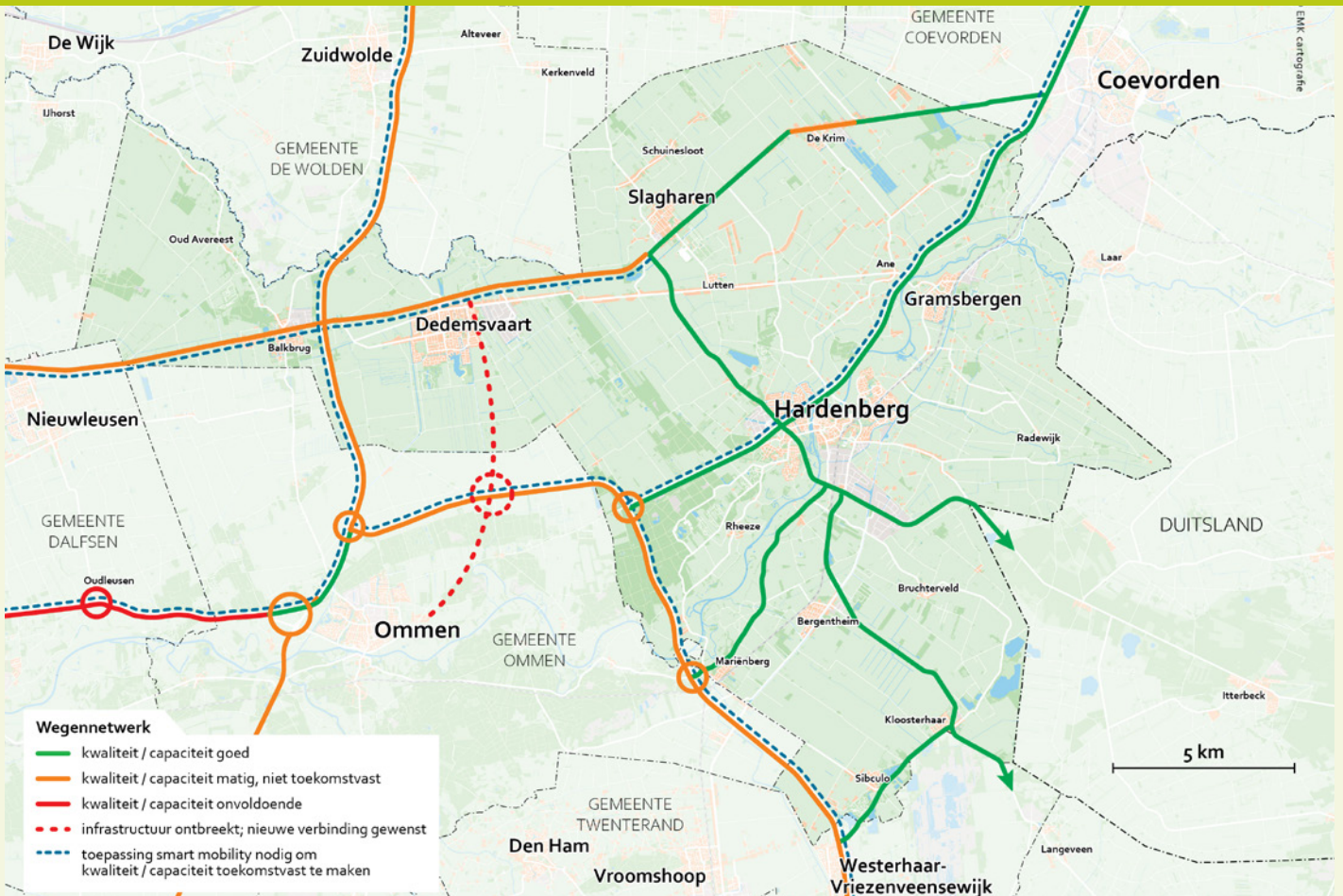
voor de verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied tussen Dedemsvaart en Ommen en met name het Ommerkanaal waar ook veel fietsende scholieren gebruik van maken. Het uitbreiden van fysieke infrastructuur heeft een lange doorlooptijd en loopt daardoor vaak achter de feiten aan. Technologische ontwikkelingen gaan veel sneller. Na de huidige aanpassingen aan de Vechtdalverbindingen zal samen met de provincie Overijssel en het Rijk onderzocht kunnen worden of de Vechtdalverbindingen een pilotproject zou kunnen zijn waarbij je smart mobility in een brede vorm inzet om de doorstroming te verbeteren en het reistijd te verkorten. Hierbij kan gedacht worden aan dynamische snelheden, slimme inhaal mogelijkheden van vrachtverkeer, slimme verkeerslichten (iVRI's) enz. Wanneer we het bestaande autonetwerk net als bij het fietsnetwerk op de bestaande wegenstructuur leggen is de constatering dat er sprake is van veel groene verbindingen. Voorwaarde is daarbij wel dat op de N-wegen in ruime mate smart mobility is toegepast om deze verbindingen toekomst vast te maken. De N377 blijft wel achter omdat de provincie deze weg afwaardeert naar een 80 km weg. De N340 voldoet ook na de opwaardering nog niet aan de kwaliteitseisen

die we in het categoriseringsplan hebben opgenomen. Ook hierbij geldt dat er geen sprake is van een autoweg (100 km/h). De verkeersveiligheid en de doorstroming op de N36 en N48 staat onder druk. Deze wegen vormen een belangrijke noord zuid verbinding door onze gemeente. Het is belangrijk dat deze verbinding toekomstvast is qua doorstroming en verkeersveiligheid. De aansluitingen tussen de N-wegen onderling zijn nu vormgegeven door rotondes en verkeerslichten. Dit is op termijn onvoldoende om de kwaliteit te waarborgen. De insteek is om nu al plannen te maken om de knooppunten te voorzien van ongelijkvloerse kruisingen zoals dat op de N34 nu ook is gebeurd. Het verkeersbeeld en de snelheid wordt hierdoor homogeen, de gemiddelde snelheid stijgt en ook de verkeersveiligheid neemt toe. Het is niet de intentie om te wachten totdat de knooppunten een capaciteitsprobleem hebben en inmiddels knelpunten zijn geworden, maar juist nu al proactief te handelen.

Openbaar vervoer

De gemeente wordt op dit moment voornamelijk bediend door de vechtdallijnen, een regionale spoorlijn tussen Emmen en Zwolle en tussen Hardenberg en Almelo. De afgelopen jaren is het gebruik van

MOBILITEITSNETWERKEN



deze lijnen fors gegroeid. De spoorlijn gaat op dit moment bijna aan zijn eigen succes ten onder. Met name in de ochtendspits is er te weinig capaciteit in de treinen, waardoor de vervoerder niet meer de kwaliteit kan bieden die gewenst is. Het baanvak en het beschikbare materieel wordt momenteel volledig uitgenut. Op korte en middellange termijn is dan ook capaciteitsuitbreiding wenselijk. Zowel qua infrastructuur als qua materieel. Met name de enkelsporige trajecten zorgen er voor dat er nu niet meer treinen kunnen rijden en er ook geen nieuwe stations aangedaan kunnen worden. De bereikbaarheid van de gemeente verbetert enorm als de spoorlijn wordt opgewaardeerd naar een traject met volledig dubbel spoor. Op dat moment kan een volledig tweetreinen systeem gaan functioneren en is een metroachtige bediening mogelijk. Ook ontstaat er ruimte voor nieuwe stations zoals station Bergentheim. Voor de leefbaarheid van dit dorp zal het een enorme vooruitgang zijn als hier een station wordt gerealiseerd. Voor mensen met gezinnen die werken en studeren in Zwolle (of Groningen) zal Bergentheim veel aantrekkelijker worden.

De ambitie is om de Vechtdallijnen op langere termijn verder op te waarderen tot rechtstreekse verbindingen met de stad Groningen en Enschede. De Nedersaksenlijn verbindt woon/werk gebieden in Drenthe en Groningen met Hardenberg. Na

elektrificatie van de lijn Mariëberg – Almelo ontstaan er ook meer kansen voor een rechtstreekse trein met Enschede. Hardenberg wordt daarmee een secundair spooknooppunt wat vraagt om een nieuw, veilig en toekomstvast station.

Zolang Bergentheim nog geen station heeft wordt in Bergentheim een mobiliteitshub gerealiseerd en een pendelvoorziening gerealiseerd met station Mariëberg. Samen met de provincie en vervoerders willen we een pilot doen met vraagafhankelijk vervoer dat perfect aansluit met de treintijden, al dan niet parallel aan het spoor met eigen infrastructuur. Het bus-openbaar vervoer staat in het zuidelijke gedeelte van de gemeente in het teken van de feederfunctie van de Vechtdallijnen. Door een busverbinding tussen Hardenberg en Ommen te realiseren die niet parallel rijdt aan de spoorlijn maar juist de aanliggende stations ontsluit ontstaat er meerwaarde. Zolang Bergentheim nog niet is voorzien van een eigen station is een buslijn tussen de kern Bergentheim en Hardenberg noodzakelijk. Vanuit Dedemsvaart en bij voorkeur ook vanuit Slagharen/Lutten wordt fors ingezet op HOV-buslijn richting Zwolle. Hoogfrequent rijdt er een comfortabele bus richting Zwolle. Een deel van deze bussen moet doorrijden tot aan station Coevorden, zodat het noordoostelijke deel van de gemeente ook goed wordt

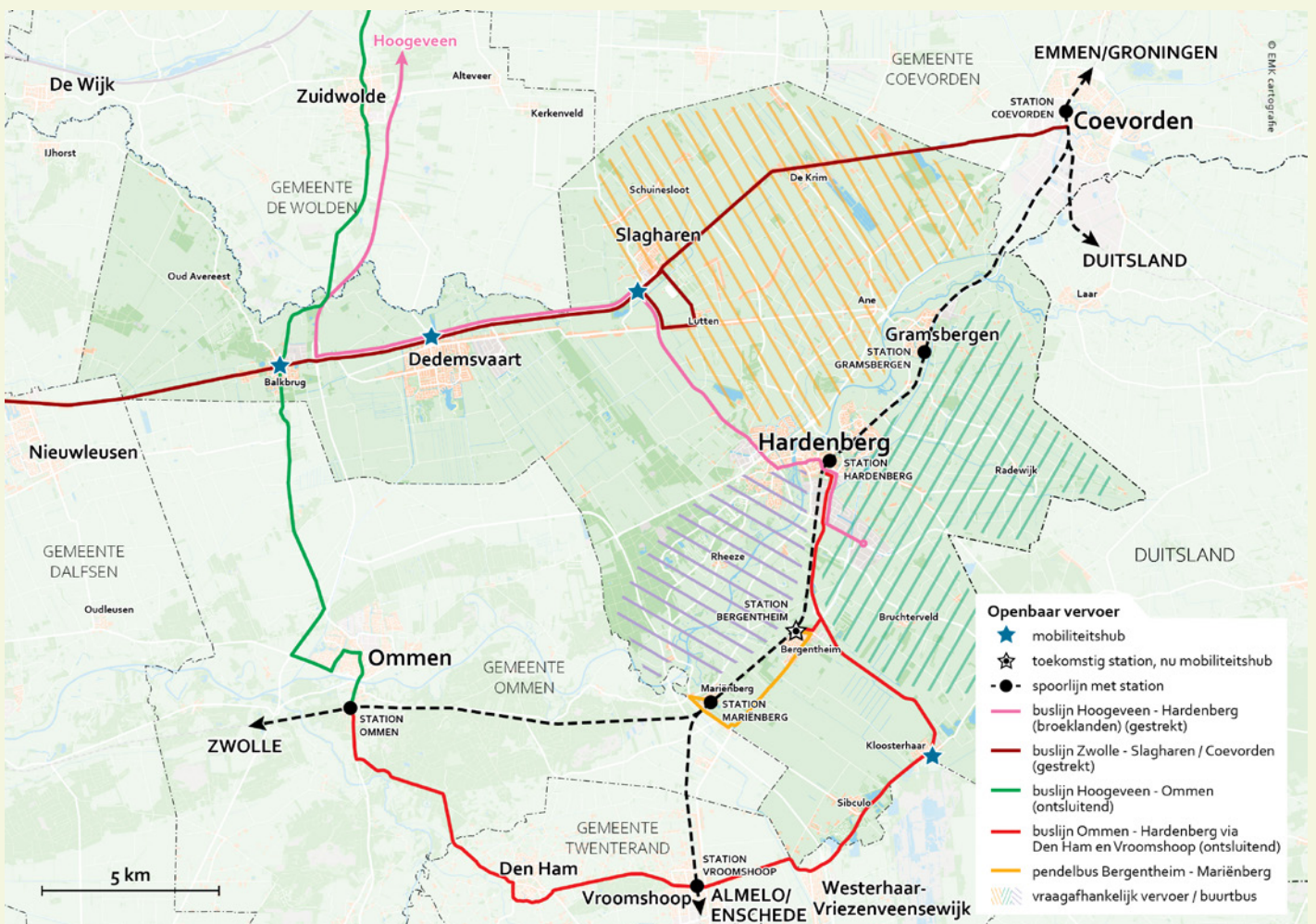
aangesloten op het spoornet. Zeker wanneer vanuit Coevorden er treinverbindingen met Groningen en/of Duitsland mogelijk zijn is een buslijn met Coevorden noodzakelijk. Buslijnen worden steeds meer gestrekt en rijden niet meer via woonwijken. Daarvoor in de plaats worden mobiliteitshubs gerealiseerd op strategische plaatsen. Deze mobiliteitshubs groeien uit van overstaplocaties, tot complete ontmoetingsplekken. In de toekomst is het mogelijk om op deze mobiliteitshubs elkaar goed te ontmoeten, te werken, je pakketje/boodschappen op te halen en de kinderen uit de kinderdagopvang te halen. Het voor en natransport van en naar dergelijke mobiliteitshubs moet goed georganiseerd zijn. Denk daarbij aan goede fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen, maar voor het natransport ook aan elektrische deel auto's en fietsen of zelfrijdende peplemovers naar werkgelegenheidslocaties.

Een goede busverbinding tussen Hardenberg en Dedemsvaart die daarna doorrijdt naar Hoogeveen vinden wij voor de toekomst van groot belang. De twee belangrijkste kernen van de gemeente moeten verbonden zijn met een rechtstreekse bus. Balkbrug blijft voorlopig een busknooppunt tussen oost-west en noord-zuid verbindingen. Om het overstappen te faciliteren moeten de haltevoorzieningen in Balkbrug

rondom de ongelijkvloerse kruising opgewaarderd worden. Een buslijn vanuit Balkbrug/Dedemsvaart naar Ommen is en blijft gewenst.

MOBILITEITSHUB

Een hub is een knooppunt waar meerdere vervoersmogelijkheden samen komen. Maar het is meer dan dat. De nadruk ligt op beleving: verblijfsklimaat, herkenbaarheid, informatie, tijdsbesparing, positieve verrassing en integratie met de omgeving. Het is dé aangewezen plek om meerdere voorzieningen aan elkaar te koppelen. Denk hierbij aan faciliteiten voor alleen de reizigers; zoals een kiosk, watertappunt, wifi of overstapplek voor de hubtaxi. Maar denk ook aan algemene voorziening en zoals een gezondheidscentrum, een brede school of een winkel. Kortom; een plek waar alles samen komt. Een hub kan uitgroeien tot een sociaaleconomisch knooppunt van het dorp, de wijk of de regio.



ROLLEN EN PRIORITEITEN



Rollen gemeente Hardenberg

De gemeente is wettelijk verplicht om goed mobiliteitsbeleid te voeren. Met dit programma wordt dit mobiliteitsbeleid duidelijk gemaakt. Dit beleid wordt nog concreet gemaakt door middel van het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Zoals al eerder is aangegeven zal in het GVVP de focus meer liggen op de binnengemeentelijke problematiek waarbij de gemeente als wegbeheerder zelf de uitvoerende rol kan opnemen. In dit programma is vooral de regionale bereikbaarheid aan de orde geweest. Hierbij moet de gemeente de samenwerking opzoeken met medeoverheden (buurgemeenten en provincies). In dit proces heeft de gemeente meer een aanjagende en stimulerende rol. De gemeente zal lobbyen voor aanpassingen en daarin kennis en kunde leveren om het eindresultaat te bereiken. In een aantal gevallen kan dat ook leiden tot cofinanciering om bepaalde beleidsdoelstellingen te realiseren. Wij zoeken ook nadrukkelijk de samenwerking met inwoners, het onderwijs en de ondernemers.

Wij willen lokale initiatieven om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren faciliteren. Dit zal zeker niet altijd met geld zijn, maar vooral door initiatief en creatieve inwoners en bedrijven aan elkaar te koppelen, kennis en kunde in te brengen of andere middelen in te zetten. Het initiatief nemen we zeker niet over, maar onderzoeken wel de mogelijkheden of het breder inzetbaar is en of iedereen er gebruik van kan maken.

Dit programma moet niet alleen de gemeentelijke organisatie prikkelen om buiten de gebaande paden te denken en hoge ambities neer te zetten. Dit programma moet de samenleving enthousiasmeren en stimuleren om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de eigen kern te verbeteren door zelf actie te ondernemen.

Hoewel dit programma het gemeentelijke beleid op hoofdlijnen aangeeft zitten er voldoende aanknopingspunten in om direct mee aan de slag te gaan en samen met de samenleving op te pakken.

Prioriteiten gemeente Hardenberg

Op basis van dit programma heeft de gemeente Hardenberg voor de periode 2020 – 2024 de volgende prioriteiten (met tussen haakjes de rol):

- Verbetering bereikbaarheid door toepassing smart mobility en beperkte opwaardering van A- en N-wegen (Aanjagen & Stimuleren);
- Verbetering bereikbaarheid door opwaardering van de Vechtdallijnen en op lange termijn

- Nedersaksenlijn (Aanjagen & Stimuleren);
- Verbeteren bereikbaarheid en veiligheid door realisatie kwalitatief goed fietsnetwerk (Realiseren & aanjagen);
- Ketenmobiliteit stimuleren door realisatie van mobiliteitshubs (Realiseren & aanjagen);
- Verbeteren verkeersveiligheid door risico gestuurd beleid toe te passen, permanente verkeerseducatie en inrichting van wegen actief aan te passen indien nodig (Realiseren);
- Lokale initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit en MAAS ondersteunen en stimuleren (Faciliteren).

Hieronder worden de prioriteiten verder omschreven en inzichtelijk gemaakt welke financiële consequenties het heeft voor de begroting van de komende jaren.

Verbetering bereikbaarheid door toepassing smart mobility en beperkte opwaardering van A- en N-wegen

De gemeente gaat samen met de provincie onderzoeken of er na realisatie van de Vechtdalverbinding er een pilot gedraaid kan worden met smart mobility. Door een slimme mix aan maatregelen kan de reistijd verkort worden. Dit kan door verkeersaanbod in de spitsen te verminderen (door gebruikers te verleiden op andere tijden, meer samen of op andere manieren te reizen), knooppunten beter te laten functioneren (slimme verkeerslichten in combinatie met dynamische reisinformatie), veilige inhaal mogelijkheden in te voeren en mogelijk dynamische snelheden toe te passen.

De knooppunten rondom Dalfsen kennen hun grenzen. Het is van groot belang om samen met de andere Vechtdalgemeenten en de Provincie hiervoor een plan van aanpak op te stellen voordat de knooppunten helemaal knelpunten zijn geworden. Voor het verminderen van het aantal voertuigen zien wij kansen in de vorm van carpool 3.0 systeem specifiek voor de N34(0). Een regionaal/lokaal systeem die vraag en aanbod van vervoer over de N34(0) bij elkaar brengt kan een meerwaarde zijn voor de vechtdalverbinding, maar ook een mogelijke oplossing voor de verschaling van het openbaar vervoer (naast de Vechtdallijnen).

De regio kan zich manifesteren door als een van de eerste regio's nadrukkelijk wijziging aan de infrastructuur te koppelen aan smart mobility en nieuwe vormen van vervoer. De regio wordt daarmee mogelijk ook interessant voor het Rijk, zeker als dit ook kan leiden tot een verminderde verkeersaanbod op de A28 rondom Zwolle. De gemeente Hardenberg is bereid om binnen de

ambtelijke formatie capaciteit (0,5 fte) en kennis vrij te maken om samen met de buurgemeenten en de provincie te trekken aan dit project. Vooralsnog ligt de focus op de Vechtdalverbinding. Indien hier goede resultaten zijn behaald dan kan smart mobility ook ingezet worden voor de verbindingen in de andere windrichtingen.

Stimuleren ketenmobiliteit

Verplaatsingen worden steeds meer met verschillende modaliteiten afgelegd. De bestaande infrastructuur wordt beter benut wanneer mensen samen reizen in het openbaar vervoer of met de eigen auto (carpoolen). Fiets- openbaar vervoer - fiets is een veel gebruikte ketenmobiliteit verplaatsing. Goede mobiliteitshubs dragen bij aan dergelijke verplaatsingen. Daar waar kansen liggen of zelfs al initiatieven zijn vanuit de samenleving zal onderzoek worden gedaan naar de realisatie van mobiliteitshubs. De uitvoering van de hubs zal per locatie en doel anders zijn. In alle gevallen wordt met de hubs de overstap van verschillende modaliteitsvormen versoepeld. Binnen de provincie Drenthe zijn er inmiddels al enkele hubs gerealiseerd o.a. langs de N34. De mogelijkheden moeten onderzocht worden of dit concept verder uitgerold kan worden langs het Overijsselse deel van de N34(0) en langs de N377. Zolang station Bergentheim niet gerealiseerd is, is het wenselijk om in Bergentheim een goede mobiliteitshub te realiseren, waarin diverse duurzame manieren van mobiliteit worden samengebracht. Voor de realisatie van deze hubs zal de gemeente initiatieven nemen en daarbij samenwerking zoeken met de provincie.

Verbetering bereikbaarheid door opwaardering van de Vechtdallijnen en op lange termijn Nedersaksenlijn.

Door een zevental gemeenten is de intentie uitgesproken voor de realisatie van de Nedersaksenlijn op de lange termijn. Wat de gemeente Hardenberg betreft is er sprake van een groeimodel, waarbij in eerste instantie de huidige Vechtdallijnen verbeterd moeten worden. Om een toekomstbestendige dienstregeling te kunnen aanbieden is het realiseren van dubbelspoor over de gehele lengte noodzakelijk. Wanneer overal dubbelspoor ligt kan het spoor efficiënter worden ingezet. Er kan meer materieel gebruik maken van de spoorlijn waardoor er kansen zijn voor volledig twee treinsysteem (snelrein en stoptrein) en er mogelijkheden zijn voor meer c.q. nieuwe stations (stoptrein). De elektrificatie van de spoorlijn Marienberg – Almelo maakt het mogelijk om materieel tussen de verschillende lijnen beter uit te wisselen.

ROLLEN EN PRIORITEITEN

Met dit pakket aan maatregelen kan een betrouwbare en kwalitatief hoogwaardige treinverbinding worden aangeboden tussen Emmen – Hardenberg en Zwolle/Almelo. Bij de opwaardering van de spoorlijn hoort ook een opwaardering van de stations. Met name station Hardenberg moet opgewaarderd worden. Maar ook de minder druk gebruikte stations zoals Gramsbergen hebben kansen en moeten daar op voorbereid worden. Het realiseren van de Nedersaksenlijn is de volgende stap in het opwaarderen van de spoorlijnen. De gemeente is hier groot voorstander van omdat hiermee de gebieden tegen de Duitse grens goed met elkaar worden verbonden en een kwaliteitsimpuls is voor het gebied. De Nedersaksenlijn kan echter alleen maar van echt toegevoegde waarde zijn op het moment dat de Vechtdallijnen zijn opgewaarderd. De gemeente Hardenberg zal de komende jaren zich hard maken voor de kwaliteitsimpuls van de Vechtdallijnen en hiervoor intern capaciteit vrij maken om het lobbytraject hiervoor vorm te geven. Hierbij zoekt de gemeente nadrukkelijk aansluiting bij de concessieverleners (provincies Overijssel en Drenthe). De gemeente neemt zijn eigen verantwoordelijkheid wat betreft de stations. Samen met de spoorse partijen maakt de gemeente plannen om de stations Gramsbergen, Mariënberg en Hardenberg toekomst vast te maken. De gemeente heeft grote ambities met station Hardenberg en is bereid om hier fors te investeren in het beter laten functioneren van dit station en de veiligheid te verbeteren. Het station moet ook beter aansluiten bij het nieuw gerealiseerde ziekenhuis, waarmee ook het ziekenhuis goed bereikbaar is met openbaar vervoer. De gemeente is bereid om de komende jaren ruim 6 miljoen te investeren in een nieuw station Hardenberg, mits de spoorse partijen (Prorail, NS en concessieverlener) ook hun bijdrage leveren.

Verbeteren bereikbaarheid en veiligheid door realisatie kwalitatief goed fietsnetwerk

De gemeente Hardenberg heeft als doelstelling om binnen 10 jaar de gewenste fietsverbindingen zoals die op pagina 27 zijn vermeld te realiseren of verkeersveiliger te maken. Hiervoor zal in de meerjarenbegroting de nodige financiële middelen vrijgespeeld moeten worden. Op de fietsverbindingen waar vooral gebruik wordt gemaakt van provinciale parallelwegen zal de discussie met de provincie worden aangedaan om te komen tot verkeersveilige constructies waarbij fietsers en landbouwverkeer niet meer gemengd worden. Het eigen wegennet zal als eerste worden

aangepakt om fietsers een comfortabele en veilige fietsverbinding te realiseren tussen de kernen en de twee belangrijkste kernen Hardenberg en Dedemsvaart. Als zich kansen voordoen (bijvoorbeeld groot onderhoud van wegen) dan worden deze aangepakt om ontbrekende schakels te realiseren of bestaande verbindingen te verbeteren. Jaarlijks is hiervoor een aanvullend budget (€ 500.000,-) noodzakelijk om het netwerk te realiseren. Aangevuld met provinciale en landelijke subsidies is het dan mogelijk om voldoende budget te genereren om de belangrijkste knelpunten aan te pakken en beleid ook echt vorm te geven.

Naast het interne fietsnetwerk is het de intentie om de fietsnelweg tussen Zwolle en Hardenberg te realiseren en deze op termijn wellicht door te trekken naar Emmen/Duitsland. Vooral nog heeft het traject Witte Paal – centrum Hardenberg prioriteit. Met name de N343 is een obstakel in deze route. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising is zeer wenselijk. De gemeentelijke kosten voor het realiseren van deze fietsverbinding bedraagt ongeveer € 3.750.000,-. Voor realisatie van fietssnelwegen is subsidie in het vooruitzicht gesteld van rijk en provincie.

Verbeteren verkeersveiligheid door risico gestuurd beleid toe te passen, permanente verkeerseducatie en inrichting van wegen actief aan te passen indien nodig

In 2020/2021 zal in het kader van het Strategische Programma Verkeersveiligheid 2030, samen met de provincie gewerkt worden aan risico gestuurd verkeersveiligheid beleid. In plaats van achteraf aan de hand van verkeersveiligheidsgegevens actie te ondernemen, wordt er nu vooraf een verkeersveiligheidsanalyse gedaan. Welke doelgroep heeft meer educatie of praktijktraining? Hoe kan de weginrichting zodanig aangepast worden dat in de toekomst ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen?

De uitvoering van de aanpaste verkeerseducatie kan naar verwachting binnen het reeds beschikbare budget worden uitgevoerd. De accenten van de verkeerseducatie zullen alleen anders worden gelegd.

Het realiseren van een duurzame verkeersveilige inrichting is een uitdaging. Het wegareaal is groot en ongelukken vinden nu over het algemeen verspreid plaats. De doelstelling is om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Dit doen we al voor de fietser door het opwaarderen en kwalitatief verbeteren van het fietspadennetwerk tussen de kernen in. Binnen de kernen moet de fietsers en de voetganger ook meer aandacht krijgen. In een

aantal gevallen moeten rigoureuze keuzes gemaakt worden waarbij de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers boven de doorstroming van het autoverkeer gaat.

Bij het opstellen van dit programma is er nog geen duidelijkheid over de consequenties van het risico gestuurde beleid. Dit zal vooral duidelijk worden gedurende het opstellen van het GVP.

De afgelopen jaren is er geconstateerd dat er behoefte is aan een structureel budget om verkeersveiligheidspunten in de diverse kernen aan te pakken. In de overleggen met het Plaatselijke Belang en de dorpsvisies die zijn opgesteld is verkeersveiligheid altijd een belangrijk onderwerp. Het is raadzaam om een budget van € 70.000,- per jaar te hebben voor het realiseren van kleine verkeerskundige aanpassingen van (objectief) verkeersonveilige situaties. Dit budget is samen met mogelijke subsidies en onderhoudsbudget voldoende om jaarlijks een aantal onveilige punten aan te pakken.

Lokale initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit en MAAS ondersteunen en stimuleren.

Samen met de plaatselijke belangen en industriekringen onderzoek doen en pilots draaien met vervoersvoorzieningen op de last mile.

Alle bedrijventerreinen worden niet ontsloten door middel van een reguliere buslijn. Dit zelfde geldt voor de kleinere kernen (<2000 inw). Aanvullend aan de bestaande buurtbussen is er behoefte aan innovatief vervoer van en naar deze werklocaties en kleine kernen. Nieuwe systemen ook wel Mobility as a service (MAAS) genoemd zijn hiervoor passend te maken. Door de verdere versoering van het openbaar vervoer in de kleinere kernen en gebruikmakend van de saamhorigheid van de samenleving kunnen mooie en zinvolle initiatieven ontstaan. De gemeente kent hierin een faciliterende rol door mensen met elkaar te verbinden en ervaringen elders te delen. Pilots kunnen incidenteel financieel worden ondersteund met een eenmalige investering om hoge kapitaallasten te voorkomen. De samenwerking tussen lokale ondernemers, vrijwilligersorganisaties, Plaatselijke belangen en inwoners zorgt voor een mooi lokaal product waar ook echt behoefte aan is. Binnen dit project zal nadrukkelijk aansluiting worden gezocht bij de realisatie van mobiliteitshubs en de toepassing van smart mobility langs de vechtdalverbinding. Voor de faciliterende rol is 0,5 fte noodzakelijk.

Samenvattend hebben de prioriteiten de volgende consequenties:

PROJECT	KOSTEN	STRUCTUREEL / INCIDENTEEL	UITVOERINGSJAAR
Opwaardering N-wegen (smart mobility)	50.000,-	Structureel	2021 e.v.
Opwaardering station Hardenberg	6.900.000,-	Incidenteel	2022 e.v. (reeds beschikbaar)
Opwaardering station Mariëenberg en Gramsbergen	350.000,-	Incidenteel	2023
Onderzoek en realisatie mobiliteitshubs	200.000,-	incidenteel	2021 e.v.
Opwaardering fietsverbindingen naar hoofdkernen	500.000,-	Structureel	2021 – 2031
Fietssnelweg Zwolle - Hardenberg	3.750.000,-	Incidenteel	2021
Risico gestuurd verkeersveiligheid aanpak	Pm		
Kleine verkeersveiligheid aanpassingen	70.000,-	Structureel	2021 e.v.
Faciliteren MAAS projecten	50.000,-	Structureel	2021 e.v.

Samen werken aan een
goede bereikbaarheid,
nu en in de toekomst.

COLOFON

Dit is een uitgave van de gemeente Hardenberg.

Redactie

Gemeente Hardenberg
Afdeling Openbaar Gebied; Sandro Vlug
postbus 500
7770 BA Hardenberg
www.hardenberg.nl
programmamobiliteit@hardenberg.nl

Status

vastgesteld door gemeenteraad 17 november 2020

Cartografie

EMK cartografie, Deventer

Vormgeving

Total iD, Hardenberg

Fotografie

Bertil van Wieren fotografie, Hardenberg

© 2020

