

A street scene in Hardenberg, Netherlands. In the foreground, a signpost with several directional signs is visible. The signs point to Hardenberg 6, Almelo 39, Ommen 20, Centrum Radewijk, and Coevorden 8. A dark grey car is crossing a zebra crossing in the middle ground. In the background, there are trees, a building, and a cloudy sky.

# GEMEENTELIJK VERKEER- EN VERVOERPLAN

Veilig op weg in Hardenberg

Visie

# Informatiepagina

Titel:	<b>Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan</b> <i>Veilig op weg in Hardenberg</i>
	Visie
Status	Concept (vrijgegeven voor inspraak)
Datum:	21 september 2021
Opgesteld door:	Afdeling Openbaar Gebied Team Infrastructuur, Gebouwen & Gronden <i>Cluster Verkeer</i>

# Inhoudsopgave

<b>1. Waarom een GVVP?</b>	<b>5</b>	<b>4. Fiets</b>	<b>16</b>
1.1. Aanleiding	5	4.1. Visie	16
1.2. Wens vanuit Programma Mobiliteit – ambities	5	4.2. Netwerk	16
1.3. Hoe is dit plan tot stand gekomen	6	4.3. Inrichting	19
1.4. Leeswijzer	6	4.4. Oversteekplaatsen	19
<b>2. Kaders</b>	<b>8</b>	4.5. Comfort	20
2.1. Beleid hogere overheden	8	4.6. Sociale veiligheid	20
2.2. Omgevingsvisie Landstad Hardenberg	10	4.7. Positie bromfietzers / Snorfietzers / Speedpedelecs	21
2.3. Programma Mobiliteit	11	<b>5. Voetganger</b>	<b>22</b>
2.4. Vertaling naar GVVP	11	5.1. De rol van voetgangers	22
<b>3. Visie op verkeer</b>	<b>12</b>	5.2. Bereikbaarheid voorzieningen	22
3.1. Inleiding	12	5.3. Oversteekplaatsen	23
3.2. Verkeersveiligheid	12	5.4. Toegankelijkheid	23
3.3. Kerndoelen	13	<b>6. Auto</b>	<b>24</b>
3.4. Duurzaam Veilig	14	6.1. Rol van het autoverkeer	24
		6.2. Regionale netwerk	24

6.3.	Interlokaal netwerk	26	11.4.	Educatie / Communicatie	59
6.4.	Lokaal netwerk	27	11.5.	Speciale locaties	59
6.5.	Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)	31			
6.6.	Speciale verkeersvoorzieningen	35			
6.7.	Hulpdiensten	35			
6.8.	30 km/uur binnen de bebouwde kom?	36			
6.9.	Ontsluiting nieuwe ontwikkelingen	36			
<b>7.</b>	<b>Landbouwverkeer</b>	<b>38</b>			
7.1.	Rol van landbouwverkeer	38			
7.2.	Routenetwerk landbouwverkeer	38			
7.3.	Maatregelen	40			
<b>8.</b>	<b>Openbaar vervoer</b>	<b>42</b>			
8.1.	Trein (hoofdlijnen)	42			
8.2.	Bus	42			
8.3.	Buurtbus	43			
8.4.	Kwaliteit OV-voorzieningen	43			
8.5.	HUB's	45			
8.6.	MAAS en deelmobiliteit	45			
<b>9.</b>	<b>Logistiek</b>	<b>47</b>			
9.1.	Logistiek netwerk	47			
9.2.	Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen	48			
9.3.	Inrichting bedrijventerreinen	48			
<b>10.</b>	<b>Parkeren</b>	<b>50</b>			
10.1.	Parkeerbeleid	50			
10.2.	Bestaande situaties	50			
10.3.	Laadvoorzieningen	50			
10.4.	Fietsparkeren	51			
<b>11.</b>	<b>Visie op verkeersveiligheid</b>	<b>52</b>			
11.1.	Objectieve verkeersonveiligheid	52			
11.2.	Subjectieve onveiligheid	54			
11.3.	Sturen op risico's	55			

# 1. Waarom een GVVP?

## 1.1. Aanleiding

Voor u ligt het eerste Gemeentelijke Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) van de gemeente Hardenberg. In de afgelopen jaren is er wel beleid vastgelegd op deelonderwerpen en/of deelgebieden maar er is geen formeel GVVP vastgesteld. Na vaststelling van de Omgevingsvisie en het Programma Mobiliteit waarin de hoofdlijnen van beleid op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn beschreven is het nu tijd voor een grondige uitwerking van dit beleid in dit GVVP. Het GVVP geeft vorm aan het concrete beleid op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid in zowel de bestaande als nieuw te creëren situaties en heeft een tijdshorizon tot 2030. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma zal inzicht geven op de projecten die de komende 4 jaar opgepakt gaan worden. Het uitvoeringsprogramma wordt dan ook met enige regelmaat geactualiseerd. Dit GVVP zal pas in 2029 worden geactualiseerd.

## 1.2. Wens vanuit Programma Mobiliteit – ambities

In het programma mobiliteit (zie [www.hardenberg.nl/mobiliteit](http://www.hardenberg.nl/mobiliteit)) zijn de ontwikkelingen, trends en opgaves rondom mobiliteit benoemd. Met name het voor iedereen bereikbaar houden van de gemeente is een belangrijke opgave. In het Programma Mobiliteit is ook

aangegeven dat het voor de leefbaarheid van de (kleine) kernen belangrijk is dat iedereen van de aanwezige voorzieningen in de kernen gebruik kan (blijven) maken. Dit betekent dat de openbare ruimte zodanig ingericht moet zijn dat iedereen op zijn manier kan verplaatsen zonder dat het leidt tot onveilige situaties. Met name de kwetsbare weggebruikers moeten daarbij ondersteund worden. Door educatie, voertuigbeheersing, maar zeker ook door een begrijpbare inrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 2 zal nader aangegeven worden welke beleidsdoelstellingen uit het programma in dit GVVP worden uitgewerkt.

De nationale doelstelling en de gemeentelijke doelstelling is om in 2050 geen dodelijke ongevallen meer te hebben. Verkeersveiligheid is een samenspel van kennis (is de weggebruiker op de hoogte van de spelregels?), gedrag (vertoont de weggebruiker het gewenste gedrag?) en inrichting van de weg (is de weg zodanig ingericht dat de weggebruiker weet hoe hij zich moet gedragen en worden met de inrichting (ernstige) ongevallen zoveel mogelijk voorkomen (door bijvoorbeeld grote snelheids- en massaverschillen te scheiden van elkaar). In dit GGVP zullen we voornamelijk ingaan op de laatste component; weginrichting.

Dit GVVP heeft behoorlijk raakvlakken met het tegelijkertijd opgestelde fietspadenplan. De categorisering van wegen heeft invloed op de ambities in het fietspadenplan.



Vanuit het programma mobiliteit is aangegeven dat de fietsverbindingen tussen de kernen van groot belang zijn. Deze moeten veilig en comfortabel zijn waardoor de fiets de belangrijkste vervoerwijze kan worden en de autoafhankelijkheid afneemt.

### **1.3. Hoe is dit plan tot stand gekomen**

Dit GVVP is middels een zorgvuldig proces tot stand gekomen. Hierbij is er gebruik gemaakt van de veel objectieve en subjectieve gegevens, is er slim ingespeeld op de nationale ambities op het gebied van verkeersveiligheid (het strategische plan verkeersveiligheid 2030 – veilig van deur tot deur) en zijn stakeholders in een vroegtijdig stadium betrokken.

Aangezien dit plan vooral ingaat op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente is er in het eerste kwartaal van 2021 een online enquête uitgezet. Middels deze enquête kon iedereen een zijn of haar belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid weergeven op digitale kaart. Van deze enquête hebben 2000 mensen gebruik gemaakt door 3000 locaties te melden op een digitale kaart. Het resultaat is overweldigend en geeft een heel goed beeld van de subjectieve onveiligheid in deze gemeente. Door de gemeente zijn de objectieve gegevens verzameld. Dit betreffen de (geregistreerde) ongevallen van de afgelopen vijf jaar, een risico inventarisatie en de wegencategorisering. Wanneer een bepaalde locatie op zowel de subjectieve als objectieve criteria “scoort” is dat voor de gemeente een reden om deze locatie daadwerkelijk te verbeteren of in ieder geval minimaal verder te onderzoeken.

Het kaartmateriaal dat uit deze inventarisatie is ontstaan is besproken met alle plaatselijke belangen en met enkele verkeersorganisaties. Tijdens deze besprekingen is de gewenste wegencategorisering en bijbehorende inrichting uitgebreid besproken. Door een goede discussie over de voor en nadelen van een type weg is er over het algemeen een gezamenlijk beeld ontstaan van de toekomstige inrichting van wegen. Over het algemeen is er herkenning van de gesignaleerde knelpunten en zijn er knelpunten toegevoegd of juist verwijderd. Tijdens de gesprekken is ook de prioritering besproken, zowel qua methodiek als de inhoud. De prioritering blijkt op basis van de gesprekken te functioneren. Bij het omzetten van de theoretische prioritering naar de praktische uitvoeringsagenda zal om diverse redenen andere keuzes worden gemaakt. Alle partijen zijn in de gelegenheid gesteld om aan te geven wat voor dat gebied het belangrijkste is om opgepakt te worden.

Het GVVP is echter niet alleen gericht op verkeersveiligheid. Het zal ook de beleidslijnen scherp stellen qua inrichting van wegen in zowel nieuwe als bestaande situaties. Daarbij zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan het inrichten van (nieuwe) woonwijken, de zogenaamde grijze wegen (wegen die qua functie, inrichting en gebruik niet in overeenstemming zijn), maar ook uitspraken gedaan worden over veel voorkomende situaties zoals schoolomgevingen maar ook over parkeren en openbaar vervoer(voorzieningen).

### **1.4. Leeswijzer**

Het GVVP bestaat uit twee documenten. Het hoofddocument (dit document) bevat onze visie op verkeer en vervoer. Het tweede deel is het uitvoeringsprogramma met de gebiedsgerichte uitwerking met een tijdshorizon tot 2030. Tweejaarlijks wordt er een separaat uitvoeringsprogramma opgesteld.

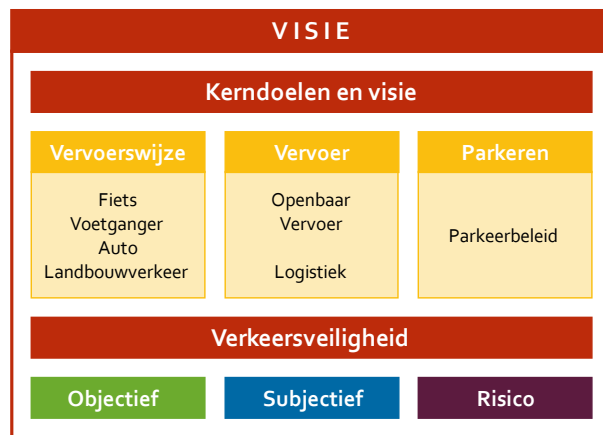
In dit visiedeel treft u in hoofdstuk 2 het nationale, regionale en gemeentelijke beleid aan. In hoofdstuk 3 wordt het gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen beschreven aan de hand van enkele kerndoelen. In de hoofdstukken 4 t/m 6 bespreken we het beleid op het gebied van de fietser, voetganger en automobilist. In hoofdstuk 7 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer. Hoofdstuk 8 en 9 richten zich op vervoer; waarin respectievelijk het openbaar vervoer en logistieke beleid worden vastgelegd. Hoofdstuk 10 is gewijd aan het parkeren.

In hoofdstuk 11 verwoordt onze visie op verkeersveiligheid. Hierbij wordt ingegaan op de ongevallen die daadwerkelijk gebeuren en locaties die onveilig worden gevonden. Daarnaast wordt ook ingegaan op sturen op risico's.

In het uitvoeringsprogramma is per gebied een analyse gemaakt van de verkeersstructuur. Hierbij is de gewenste wegencategorisering tegen het licht gehouden op basis van huidige situatie en worden de gesignaleerde knelpunten weergegeven. Ook worden al enkele oplossingsrichtingen gegeven. Dit GVVP zal echter niet voor ieder knelpunt een oplossing bieden. In de verschillende hoofdstukken worden de verschillende deelgebieden besproken. Daarbij is onderscheid gemaakt in 3 subcategorieën (overeenkomstig de omgevingsvisie) te weten centrale kernen, grote kernen en kleine kernen en de daarbij horende buitengebieden.

In het uitvoeringsprogramma van het GVVP zal ook de prioritering van de verschillende beleidsvoornemens worden aangegeven. Daarbij zullen de verschillende gesignaleerde knelpunten worden gecategoriseerd. Ook worden daar mogelijk nog aanvullende projecten afkomstig uit onze visie op verkeer aan toegevoegd.

Schematisch gezien ziet het GVVP er dan als volgt uit:



Wilt u vooral weten wat de plannen zijn met bijvoorbeeld de kern Gramsbergen, dan kunt u snel doorgaan naar het tweede document; het uitvoeringsprogramma (document: Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan – Uitvoeringsprogramma – Gebiedsgerichte uitwerking). Hier staan in hoofdstuk 11 beschreven wat de plannen zijn in Gramsbergen. Als u wilt zien welke prioriteiten deze projecten uiteindelijk hebben gekregen dan kunt u dat in de bijlage van het uitvoeringsprogramma terugvinden.

Door het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan in twee delen uit te werken verbeterd de leesbaarheid en vindbaarheid van het gewenste beleid.

## 2. Kaders

### 2.1. Beleid hogere overheden

Het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid staat niet op zichzelf en is afhankelijk van nationaal en regionaal beleid. De belangrijkste kaders voor dit GVVP zijn:

#### ■ Klimaatakkoord

In het klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. In het programma Mobiliteit en in dit GVVP is duurzaamheid een belangrijk thema. Duurzame vervoerwijzen zoals lopen en fietsen moeten zo veel mogelijk gestimuleerd worden. Wanneer verplaatsingen niet meer met de fiets kunnen dan komt openbaar vervoer als duurzaam vervoermiddel in beeld. Zeker nu ook de meeste bussen in onze gemeente zero emissie bussen zijn geworden is naast de trein de bus een duurzame manier van verplaatsen. De komende jaren zal de elektrificatie van het wagenpark zich snel ontwikkelen. Mits de elektriciteit ook schoon wordt opgewekt zal in 2050 er sprake zijn van een schoon wagenpark en is autorijden een mindere belasting voor mens en natuur.

#### ■ Global goals

In 2015 heeft de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze *Global goals for sustainable development* werden unaniem geadopteerd

door alle lidstaten en vormen voor de periode tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. De gemeenteraad heeft de Global goals ook omarmd. In dit GVVP zullen we een bijdrage leveren aan de volgende goals:

- 3 Goede gezondheid en welzijn (meer bewegen o.a. lopen en fietsen, verkeersveiligheid, schone lucht)
- 8 Eerlijk werk en economische groei (Link tussen stad en platteland versterken, Toerisme en recreatie in de regio stimuleren)
- 9 Industrie, innovatie en infrastructuur (dorpen bereikbaar houden (doelgroepenvervoer), eigen wagenpark verduurzamen, Infrastructuur voor elektrisch verkeer, schoon openbaar vervoer en fiets; beleid gericht op tegengaan verstopping, Bij planning infrastructuur schade aan natuur en cultuurhistorische elementen beperken/voorkomen)
- 10 Ongelijkheid verminderen (participatie en zelfredzaamheid van ouderen en mensen met een beperking, Bevorderen sociale cohesie in wijken, Sport, cultuur en kunst breed toegankelijk maken)



- 11 Duurzame steden en gemeenschappen (verkeersveiligheid en openbaar vervoer, integrale plannen voor duurzame verstedelijking, milieueffect steden, groene en openbare ruimtes, relatie stad en omgeving)
- 6, 13, 14 en 15 Schoon water, Klimaatactie, Leven in het water, Leven op het land



Figuur 1: Global goals

### ■ Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV)

Het landelijke strategisch plan verkeersveiligheid streeft naar een proactief beleid en samenwerking met diverse partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul in 2040. Een vooruitstrevende ambitie die alleen maar te behalen is door een brede inzet van beleid. Dit GVVP sluit hierop aan waarbij dit GVVP een onderdeel uitmaakt van de integrale aanpak van onveilige situaties in de gemeente. De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met de regionale verkeersveiligheidspartners. In hoofdstuk 3 besteden we ruim aandacht aan de Hardenbergse risicogestuurde aanpak van verkeersonveiligheid.

### ■ Tour de Force en Nationale toekomstbeeld Fiets

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Dit heeft geresulteerd in de Nationale Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF brengt landsdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en

verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

### ■ Toekomstbeeld OV 2040

Openbaar vervoer is onmisbaar voor onze maatschappij: voor mensen om te reizen van en naar werk, onderwijs of recreatie. Het toekomstbeeld OV 2040 en de bijbehorende ontwikkelagenda laat zien wat nodig en mogelijk is om in stappen naar 2040 toe te werken. Met name de benodigde extra woningen richting 2030 en 2040 vragen om slimme oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. OV kan dat ruimte efficiënt en duurzaam invullen.

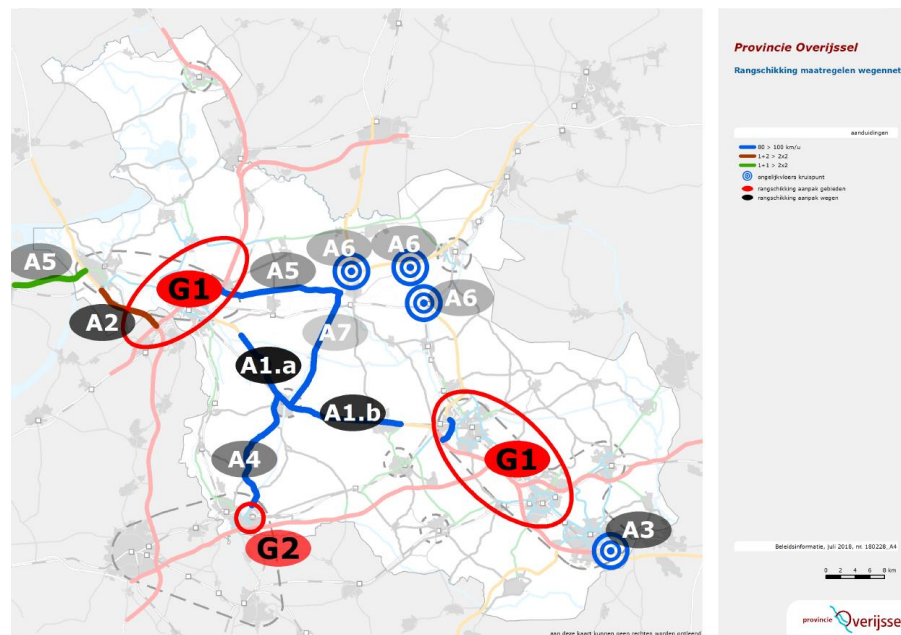
Het Toekomstbeeld OV schetst een aantrekkelijk en randvoorwaardelijk perspectief voor een bruisend, groen en prettig Nederland. Het OV is een onmisbare schakel om de komende jaren te werken aan de grote woningbouwopgave en om invulling te geven aan het Stedelijk Netwerk Nederland. Daarbij staat ook in 2040 de reiziger centraal. Het Toekomstbeeld OV doet uitspraken over de wens en haalbaarheid van een Lelylijn en de Nedersaksenlijn.

### ■ Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Met de NOVI bieden we een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen ons land mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Met inachtneming van maatschappelijke waarden en inhoudelijke normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en milieu. In dat samenspel van normen, waarden en collectieve ambities, stuurt de NOVI op samenwerking tussen alle betrokken partijen. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werken we aan onze prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda vindt u onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen.

### ■ Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO)

De INO heeft als doel om de economische bereikbaarheid van Overijssel te versterken. Op strategisch niveau zijn netwerken geschetst die bijdragen aan een economisch gezond Overijssel. In het INO zijn de netwerken van de verschillende modaliteiten samengesmolten tot een integrale netwerkvisie. Op basis van deze INO zijn prioriteiten bepaald waar de provincie samen met de regionale partners aan wil werken.



Figuur 2: Prioriteit rangschikking maatregelen wegennet uit INO

### ■ Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle

Regio Zwolle heeft de ambitie om in 2030 de 4e economische topregio te worden. Hiermee completeren we het 'economische vierkant' van Nederland. Daarvoor is een goede bereikbaarheid essentieel. Deze Bereikbaarheidsambitie is bedoeld als stevig fundament om die bereikbaarheid te borgen en waar mogelijk te verbeteren. De ambitie is om de regio bereikbaar te houden door:

- goede OV- en wegverbindingen;
- het versterken van regionale spoor- en busverbindingen;
- het stimuleren van het fietsgebruik, onder andere door het realiseren van snelle fietspaden;
- multimodale overstappunten, zogeheten 'hubs' incl. de ketenmobiliteit;
- goede doorstroming van het hoofdwegennet, zowel voor regionaal als (inter)nationaal verkeer.

### 2.2. Omgevingsvisie Landstad Hardenberg

Ook in 2040 willen we het goed hebben met elkaar. Om onze welvaart ook in 2040 te garanderen moet onze economie blijven groeien. Een concurrerende economie heeft goede verbindingen nodig, zowel per trein als per auto. Zwolle, Almelo en Emmen moeten binnen een half uur te bereiken zijn, via comfortabele wegen. Vooral de verbinding naar Zwolle is belangrijk. Ook op het spoor zijn verbeteringen nodig. De Vechtdallijnen verdienen aandacht. Op langere termijn zorgt de Nedersaksenlijn voor een snellere verbinding naar Groningen via Emmen. Goede spoorverbindingen vragen om goede stations. Overstappen op fiets, bus of auto wordt zo aantrekkelijker. We maken de stations Gramsbergen, Hardenberg en Mariënborg klaar voor de toekomst. We willen stevig investeren in het station en de stationsomgeving van Hardenberg, maar alleen als de NS, Prorail en de provincie Overijssel hieraan meebetalen. Zo wordt de stationsomgeving van Hardenberg een overstappunt met regionale betekenis. Tegelijk wordt het een plaats waar het goed toeven is, als aanvulling op het centrum. In de kernen is bereikbaarheid per fiets en bus juist belangrijk. Dedemsvaart krijgt een hoogwaardige busverbinding met Zwolle. Om voorzieningen in de kernen bereikbaar te houden verbeteren we het lokale netwerk van fietspaden. Door de komst van de elektrische fiets gaan we per fiets steeds grotere afstanden afleggen. Daarom komen er snelfietsroutes tussen Zwolle en Hardenberg en tussen Dedemsvaart, Balkbrug en Zwolle.

### 2.3. Programma Mobiliteit

Investeren in alle vormen van vervoer is belangrijk omdat 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.

De gemeentelijke ambities en doelstellingen zijn verwoord in dit programma Mobiliteit. Daarbij wordt fors ingestoken op de verbetering van het openbaar vervoer (en met name op de verbetering van de huidige Vechtdallijnen die in later stadium kunnen uitgroeien tot de gewenste Nedersaksenlijn), nieuwe vormen van (openbaar) vervoer en mobiliteitshubs, maar zeker ook op de fiets. De fiets is een belangrijk vervoermiddel en moet veel beter gefaciliteerd gaan worden. Het programma mobiliteit is opgebouwd aan de hand 3 thema's; Bereikbaarheid, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het programma Mobiliteit ligt de focus vooral op het thema bereikbaarheid (van de totale gemeente).



Figuur 3: Ambities en doelen uit het Programma Mobiliteit

### 2.4. Vertaling naar GVVP

Eerder genoemde beleidskaders, ambities en doelstellingen van Rijk, provincie en onszelf vormen de kaders van dit GVVP. Dit GVVP focust zich op zowel de thema's verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In die zin is het GVVP een nadrukkelijke uitwerking van de omgevingsvisie en het Programma Mobiliteit. Het uitvoeringsprogramma zal zich wat meer richten op de projecten op de thema's verkeersveiligheid en leefbaarheid.

# 3. Visie op verkeer

## 3.1. Inleiding

Waar willen we heen met ons verkeer? Op welke manier willen we onze wegen vormgeven? Hoe gaan we om met nieuwe ontwikkelingen? Dit zijn vragen die we in ons gemeentelijk verkeer- en vervoerplan beantwoord willen hebben. Daarom hebben we een aantal kerndoelen gesteld. Deze kerndoelen bieden de basis voor de verdere uitwerking van de visie. Daarnaast beschrijven we in hoofdlijnen onze blik op nieuwe ontwikkelgebieden.

## 3.2. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid kan worden gezien als kerndoel, maar verkeersveiligheid is geen keuze, verkeersveiligheid is namelijk altijd van belang. Het is een basisuitgangspunt bij alle verkeersprojecten, maar ook in de dagelijkse werkzaamheden. Wij zien verkeersveiligheid als randvoorwaarde voor alle ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Kerndoelen en visie		
Vervoerswijze	Vervoer	Parkeren
Fiets Voetganger Auto Landbouwverkeer	Openbaar Vervoer  Logistiek	Parkeerbeleid

### 3.3. Kerndoelen

Onze visie op verkeer hebben wij kort omschreven in een aantal kerndoelen. Deze kerndoelen helpen ons om de hoofdlijnen van ons verkeersbeleid vorm te geven. Deze kerndoelen bieden de basis voor alle ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.

In de hoofdstukken 4 tot en met 10 wordt per onderdeel verder ingegaan op de verdere uitwerking van de kerndoelen. In hoofdstuk 11 worden de randvoorwaardelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen beschreven en geanalyseerd.

Kerndoelen				
<b>Fiets</b>	<p>De fiets is binnen de bebouwde kom het snelste vervoermiddel</p>	<b>Landbouw- verkeer</b>	<p>Er is een goed en veilig netwerk voor landbouw verkeer beschikbaar</p>	
	<p>Op de drukke kruispunten zijn er veilige oversteken voor fietsers aanwezig</p>		<p>Daar waar ook veel fietsers gebruik maken van 'hoofd' landbouwroutes wordt gekeken naar alternatieve routes of veiligheidsmaatregelen.</p>	
	<p>De fietsverbindingen tussen onze kernen zijn veilig en comfortabel</p>		<b>Openbaar vervoer</b>	<p>We werken aan de verdere ontwikkeling van de Vechtdallijnen en de Nedersaksenlijn</p>
	<p>Daar waar veel landbouwverkeer aanwezig is, worden fietsers zo goed mogelijk 'beschermd'</p>			<p>We werken aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren</p>
<b>Voetganger</b>	<p>Op de drukke kruispunten zijn er veilige oversteken voor voetgangers aanwezig</p>	<b>Logistiek</b>	<p>Onze bedrijventerreinen zijn via de weg en het water goed en veilig bereikbaar</p>	
	<p>Binnen woonwijken zijn voldoende mogelijkheden en toegankelijke voorzieningen voor voetgangers voor verplaatsingen over korte afstand.</p>		<b>Parkeren</b>	<p>Er zijn in de centra voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar</p>
<b>Auto</b>	<p>Het verkeer wordt via de hoofdwegen afgewikkeld. Vanaf hun bestemming worden bestuurders zo snel mogelijk naar de hoofdwegenstructuur geleid.</p>	<p>In de woonwijken zorgen we voor voldoende parkeergelegenheid. Hierbij spelen we wel in op een duurzame toekomst</p>		
	<p>De doorstroming op de hoofdwegen is goed. Daar waar knelpunten zijn worden deze opgelost.</p>			
	<p>Doorgaande routes door kernen worden beperkt. Ze zijn mogelijk, zij het met beperkte snelheid.</p>			
	<p>Onze wegen richten we eenduidig in</p>			

### 3.4. Duurzaam Veilig

De basis voor de inrichting van ons wegennet is Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Al deze elementen als onderdeel van het verkeer hebben invloed op elkaar. Een duurzaam veilige inrichting helpt ons om onze kerndoelen te ondersteunen bij de inrichting van ons wegennet.



Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld het invoeren van de 30-km-zones in de woonwijken. Verkeersmaatregelen die we uitvoeren, worden uitgevoerd volgens het Duurzaam Veilig principe.

Een duurzaam veilig verkeersnetwerk kenmerkt zich door een afgestemde structuur en weginrichting op basis van 3 hoofd principes:

**Functionaliteit van wegen:**

Wegvakken en kruispunten hebben idealiter maar één verkeersfunctie voor alle vervoerswijzen (monofunctionaliteit): stromen of uitwisselen. Het wegennet heeft idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies.

**(Bio)mechanica:**

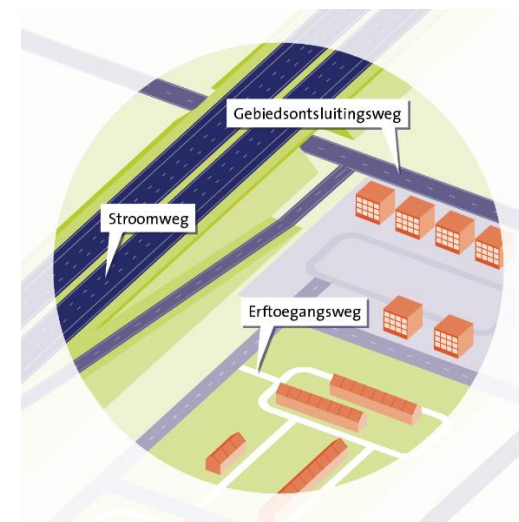
Afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer

**Psychologica:**

Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers

**Functionaliteit van wegen**

Wegvakken en kruispunten hebben idealiter maar één verkeersfunctie voor alle vervoerswijzen (monofunctionaliteit): stromen of uitwisselen. Het wegennet heeft idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies. Menging van functies gaat vaak niet veilig samen



Figuur 4: Functionaliteit van wegen

**Stroomwegen**

Stromen op wegvakken en over kruisingen.

**Gebiedsontsluitingswegen**

Stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.

**Erftoegangswegen**

Uitwisselen op wegvakken en kruispunten.



De functie van de weg is dan ook de basis voor een veilige inrichting en gebruik van wegen. Volgens het ontwerpprincipe functionaliteit is het wegennet idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van de verkeersfuncties, bestaande uit drie typen wegen. Dit willen we in onze nieuwe wegencategorisering meer naar voren laten komen.

### **(Bio)mechanica**

Verkeersstromen en vervoerswijzen zijn idealiter op elkaar afgestemd in snelheid, richting, massa, afmetingen en mate van bescherming. Dit wordt ondersteund door de inrichting van de weg en de wegomgeving, het voertuig en zo nodig aanvullende beschermingsmiddelen.

#### **Essentiële herkenbaarheid**

De herkenbaarheid van wegen is een belangrijk onderdeel binnen de (bio)mechanica van een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. Het is belangrijk dat wegen een goede inrichting hebben zodat de weggebruiker vanuit de inrichting van de weg kan 'aflezen' welk gedrag er van hem/haar wordt verlangd.

Veel van de huidige verkeersproblemen ontstaan doordat geen heldere keuze is gemaakt in welke categorie elke weg valt. In ons wegennet kennen we veel wegen die niet onder één categorie vallen. Veel wegen hebben een ontsluitende of verbindende functie. Maar vaak maken deze wegen ook onderdeel uit van een woonwijk. En hebben dus ook een verblijfsfunctie. Deze wegen zien er vaak ook allemaal verschillend uit. We willen deze wegen graag meer eenduidig inrichten. Op het onderdeel weginrichting gaan we verder in, in hoofdstuk 6 (Wegencategorisering).

**Zijn er maatregelen nodig vanuit de inrichting of verkeersstructuur?**

**Op welke locaties komt de inrichting niet overeen met de functie van de weg?**

*Hierbij rekening houdend met het gebruik van de wegen*

### **Psychologica**

De inrichting van het verkeerssysteem is goed afgestemd op de gangbare competenties en verwachtingen van vooral oudere verkeersdeelnemers. Dit betekent dat ook voor hen de informatie vanuit het verkeerssysteem waarneembaar, begrijpelijk ('self-explaining'), geloofwaardig, relevant en uitvoerbaar is.

We moeten dus voldoende aandacht hebben voor de begrijpelijkheid en de taakbekwaamheid van alle verkeersdeelnemers.

# 4. Fiets

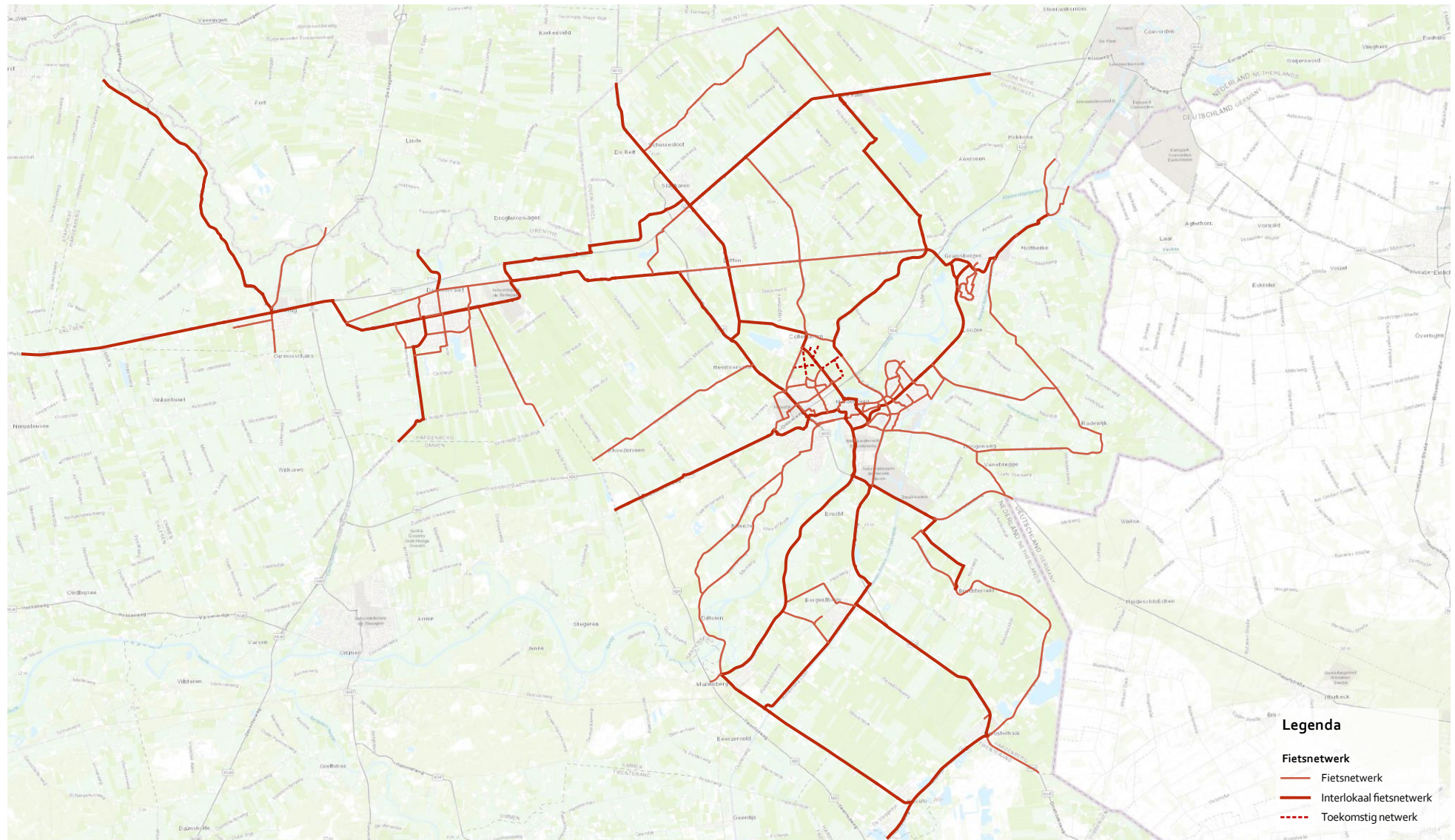
## 4.1. Visie

In het programma Mobiliteit zijn er vergaande ambities uitgesproken over de fiets, te weten: "Hardenberg heeft hoogwaardige fietsverbindingen tussen de kernen en met Zwolle" en "Binnen de kernen is de fiets de snelste en comfortabelste manier van verplaatsen". De eerste ambitie wordt vooral uitgewerkt in het fietspadenplan en in de volgende paragraaf. De tweede ambitie is in een bestaande situatie lastiger te realiseren. Door een fijnmazig fietsnetwerk met waar nodig ongelijkvloerse kruisingen met gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen is het mogelijk om ook binnen de bebouwde kom het fietsen snel en aantrekkelijk te maken. De fiets als belangrijkste voertuig binnen de bebouwde kom is echter nog lang niet gemeengoed in de gemeente Hardenberg. Bij het maken van stedenbouwkundige plannen en reconstructies van wegen moet meer vanuit de fiets gedacht worden. Het parkeerbeleid (dat onder andere in hoofdstuk 10 wordt besproken) is daarvoor een belangrijk onderdeel. Bij woningen, werklocaties maar zeker publiek aantrekkelijke functies (zoals onderwijs, winkels, sportvoorzieningen) moeten hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de ingang gerealiseerd worden. Het moet meer moeite kosten om de auto te pakken dan de fiets!

Alleen wanneer er goed integraal fietsbeleid wordt gevoerd dan zal het fietsgebruik toe gaan nemen. Naast het realiseren van de fietsinfrastructuur en parkeerbeleid is het van groot belang om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Fietsen is hartstikke gezond. Een fietsende werknemer is minder vaak ziek, heeft een betere conditie en daardoor productiever dan een collega die met de auto komt. Fietsen zorgt voor minder overgewicht en maakt het hoofd leeg. Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat consumenten op de fiets meer besteden dan consumenten die met de auto komen. Ook voor boodschappen doen geldt dit omdat consumenten dan eerder een kleinere hoeveelheid halen.

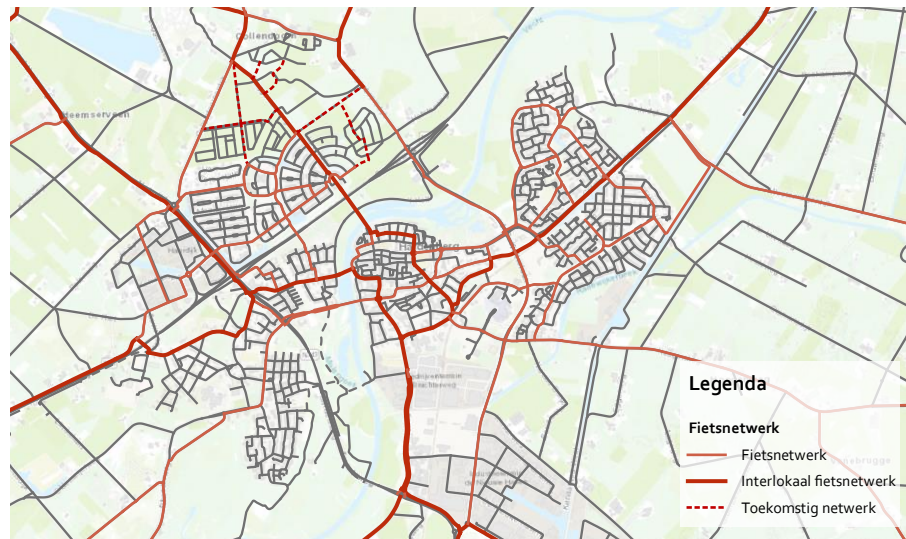
## 4.2. Netwerk

Het realiseren van een hoogwaardig netwerk van fietsverbindingen tussen de kernen is geen eenvoudige klus. In het fietspadenplan zijn alle verbindingen geïnventariseerd en het ambitieniveau bepaald voor fietspaden buiten de bebouwde kom. In de volgende afbeelding is het gewenste fietsnetwerk weergegeven.



Figuur 5: *Fietsnetwerk*

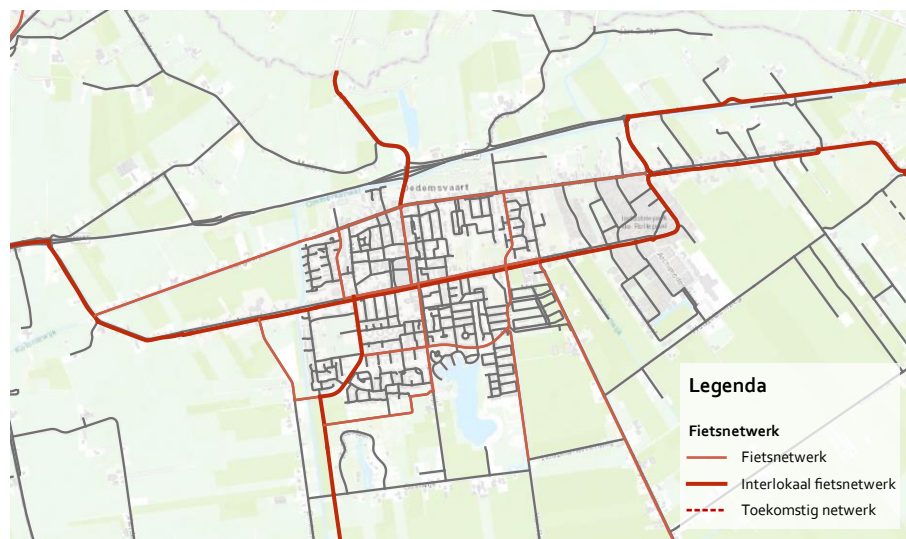




Figuur 6: Fietsnetwerk Hardenberg

Het realiseren van de snelfietsroute van Zwolle naar Hardenberg heeft prioriteit. Niet alleen voor deze lange afstand maar zeker omdat fietsers tussen Ommen en Hardenberg en binnen de kern van Hardenberg van deze route kunnen profiteren. Sportpark de Boshhoek wordt veel beter bereikbaar voor de bezoekers en sporters met de fiets. Fietsers hebben de kortste en meest logische route en de fietsroute en autoroute zijn zoveel mogelijk van elkaar gescheiden.

Vanaf 2022 wordt er ieder jaar minimaal een half miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de fietsverbindingen tussen de kernen (met de nadruk op de verbindingen naar de twee hoofdkernen, te weten Hardenberg en Dedemsvaart).



Figuur 7: Fietsnetwerk Dedemsvaart

### 4.3. Inrichting

In het fietspaden plan zal uitgebreid worden ingegaan op de verschillende infrastructurele maatregelen die er zijn om het fietsen te stimuleren. Mede gezien de diversiteit aan fietsen (qua snelheid en afmetingen) is het belangrijk dat fietsers de ruimte krijgen. Hiervoor zijn 4 basis principes te benoemen:

- **Fietspaden:** Solitaire, vrijliggende en aanliggende fietspaden / in twee richtingen bereden of in eenrichting bereden.
- **Fietsstraten:** Wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast.
- **Fietsstroken:** Door rode stroken en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Nieuwe fietsstroken zijn minimaal 1,7 breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto
- **Fietsuggestiestroken:** Een in afwijkende kleur vormgegeven strook (niet rood) en zonder markering. Hiermee wordt in de weginrichting fietsers meer plaats geboden, maar door de inrichting blijft het verblijfskarakter van de weg gehandhaafd.

Het is belangrijk dat zorgvuldig wordt omgegaan met het toepassen van fietsvoorzieningen. Dit is afhankelijk van de functie van de weg. Het is belangrijk om zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen te voorkomen. Daarom is in de volgende tabel een overzicht weergegeven welk type fietsvoorzieningen waar toepasbaar is.

Voor gebiedsontsluitingswegen betekent dit dat vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. In de huidige situatie zijn er wel gebiedsontsluitingswegen waar wel fietsstroken aanwezig zijn (bijvoorbeeld Parkweg [Hardenberg en Langewijk [Dedemsvaart]]. Hier is het dus wenselijk om vrijliggende fietspaden te realiseren.

Opgemerkt moet worden dat wij bestaande vrijliggende fietspaden, waar we op basis van deze inzichten geen vrijliggende fietspaden meer zouden realiseren, niet zullen opheffen.

**Tabel 1:** Welke fietsvoorzieningen is toepasbaar op welk type weg?

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraten	Fietsstroken	Fiets-suggestie-stroken
<b>Buiten de bebouwde kom</b>					
Stroomwegen	100 km/uur	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingswegen 1	80 km/uur	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingswegen 2	80 km/uur	●	-	-	-
Erftoegangswegen 1	60 km/uur	●	-	-	-
Erftoegangswegen 2	60 km/uur	-	●	●	-
Erftoegangswegen 3	60 km/uur	-	●	-	●
<b>Binnen de bebouwde kom</b>					
Gebiedsontsluitingswegen 1	70 km/uur	●	-	-	-
Gebiedsontsluitingswegen 2	50 km/uur	●	-	-	-
Wijkontsluitingswegen	50 km/uur	-	-	●	-
Erftoegangswegen 1	30 km/uur	-	●	●	●
Erftoegangswegen 2	30 km/uur	-	●	-	-

De te hanteren richtlijnen en afmetingen voor fietsvoorzieningen zijn opgenomen in het fietspadenplan. Hierin is ook opgenomen hoe we in de komende 10 jaar kunnen werken aan een compleet fietspadennetwerk in de gemeente waardoor vanuit iedere kern op een goede en veilige manier naar de omliggende kernen gefietst kan gaan worden.

### 4.4. Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor fietsers bijzondere aandacht. Aanvullende fysieke en attentieverhogende maatregelen zijn op drukkeren wegen nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren. Het aanbrengen van een middengeleider is daar een voorbeeld van.

Op fietsstraten hebben fietsers voorrang ten opzichte van het overige verkeer. Op wijk- en gebiedsontsluitingswegen genieten de fietsers dezelfde voorrangssituatie als auto's op de doorgaande route.

#### **Voorrang op rotondes**

Binnen de gemeente Hardenberg is de voorrang van fietsers op rotondes verschillend geregeld. Op veel locaties maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Dit leidt vaak tot onveilige situaties. Op een vrijliggend fietspad op een rotonde hebben fietsers vaak geen voorrang. Dit is afwijkend ten opzichte van de landelijke richtlijnen en leidt vaak tot onveilige situaties.

Daar waar mogelijk willen we de rotondes vormgeven en/of herinrichting met vrijliggende fietsvoorzieningen. Deze vrijliggende fietsvoorzieningen krijgen dan eveneens voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom. Dit moet echter projectmatig worden opgepakt. Daarnaast zullen we hier in de voorlichting voldoende aandacht aan moeten geven.

De hierboven genoemde richtlijnen moeten bijdragen aan een kwalitatief goed en eenduidig netwerk voor fietsers.

#### **4.5. Comfort**

Het comfort van fietspaden en andere fietsvoorzieningen is van groot belang. De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Ondanks de nieuwe technieken op fietsen is comfort van het wegdek erg belangrijk en is het voorkomen van ongevallen waarbij fietsers betrokken raken hoofdprioriteit. Het is daarom van belang dat grote massa en snelheidsverschillen tussen fietsers en landbouw/(vracht)autoverkeer worden voorkomen. Daar waar de verschillende netwerken bij elkaar komen moeten specifieke voorzieningen voor de fietser getroffen worden. Binnen de bebouwde kom moet er een comfortabel en logisch netwerk ontwikkeld worden van fietsvoorzieningen, waardoor de fiets daadwerkelijk aantrekkelijk wordt als hoofdvervoerswijze. Dit betekent bijvoorbeeld dat;

- de bestaande fietsvoorzieningen goed onderhouden moeten worden;
- bij conflictpunten tussen fiets en auto de fietser prioriteit zou moeten krijgen en hiervoor fysieke aanpassingen moeten worden doorgevoerd;
- er meer ruimte voor de fiets moet worden gecreëerd, ook als dat ten kosten gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen);
- aan de fietsers in woonwijken voorrang moet worden verleend;
- bij onderhoud en reconstructies van wegen meer aandacht besteden aan het comfort van de fietser.

Een goed voorbeeld van dit beleid is het realiseren van een veilige fietsroute over de Moerheimstraat zuidzijde (Dedemsvaart) zodat er een goede oost-west verbinding ontstaat en er vanuit de diverse woonwijken via deze verbinding naar het centrum gereden kan worden. De totale verbinding moet dan een kwaliteitsimpuls (asfalt verharding, inrichting als fietspad of fietsstraat, voorrang voor de fietsers) krijgen.

#### **4.6. Sociale veiligheid**

Fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij niet genoeg. De routes moeten door het tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig aanvoelen. Sociale controle op een fietsverbinding is daarbij van belang maar lang niet altijd mogelijk. Visueel contact tussen de verschillende weggebruikers zorgt hier wel voor. Aan de andere kant zijn bomen en beplanting aan beide zijde van een fietspad weer wenselijk voor de beleving en comfort. Donkere onprettige hoeken in een fietspad moeten zo veel mogelijk voorkomen worden. Fietstunnels en andere voorzieningen moeten altijd goed verlicht worden. Continuïteit in de route is belangrijk. Zo is het wenselijker om helemaal geen verlichting te hebben dan bijvoorbeeld om de paar honderd meter een "verdwaalde" lichtmast. Of een route wordt volledig verlicht of helemaal niet.

Het hoofdfietsnetwerk zoals weergegeven in figuur 5 tot en met 8 moet goed verlicht worden. De overige fietsverbindingen kunnen onverlicht blijven als er andere aspecten (lichtvervuiling, flora en fauna) belangrijker zijn.

Bij het bepalen van nieuwe tracés moet sociale veiligheid een belangrijk criterium zijn. Bijvoorbeeld langsrijdend verkeer met hoge snelheid draagt weliswaar bij aan het gevoel van sociale veiligheid, maar heeft vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gezien geen meerwaarde.



#### 4.7. Positie bromfietzers / Snorfietzers / Speedpedelecs

Bromfietzers moeten op een verplicht fiets/bromfietspad rijden. Als dat er niet is, mogen zij op de rijbaan. Gebruikers van speedpedelecs worden gelijkgeschaard met bromfietzers. In de praktijk leidt dit op sommige locaties tot ongewenste situaties. Zo zijn bromfietzers op de Haardijk in Hardenberg nog veilig in te passen. Voor gebruikers van speedpedelecs is het verstandiger om met gepaste snelheid gebruik te maken van het fietspad. Op dit moment is dat laatste echter nog verboden. Dergelijke situaties komen op landelijke schaal meer voor en er is op dit moment nog geen uniforme oplossing voor. Binnen de gemeente Hardenberg kiezen we er voor om (net als in de regio Twente) bij een aantal fietspaden een onderbord te plaatsen met de tekst "Speedpedelecs toegestaan".

De gemeente Amsterdam heeft er voor gekozen om ook de snorfietser te weren van het fietspad. Gezien de hoeveelheid snorfietzen en reguliere fietsen in Amsterdam en het snelheidsverschil hiertussen is voor de situatie Amsterdam deze maatregel te begrijpen. Het gebruik van snorfietzen is in de gemeente Hardenberg totaal anders. Er is dan ook geen reden om ook de snorfietzen van het fietspad te weren. Wat snorfietzen betreft handhaven we de landelijke regelgeving.



# 5. Voetganger

## 5.1. De rol van voetgangers

Voetgangers en gebruikers van rolwagens (zoals rollators, kinderwagens, winkelwagens en rolstoelen) vormen een belangrijke schakel in de verplaatsingsbehoefte. Vrijwel iedereen is voetganger of gebruiker van rolwagens voor het geheel of een gedeelte van een verplaatsing. Gehandicapten, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en ouders met een kinderwagen hebben behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten netwerk, waarbij trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst. De looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra, multifunctionele centra en overige publiek aantrekkende functies.

## 5.2. Bereikbaarheid voorzieningen

Voor voetgangers en gebruikers van rolwagens is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. De richtlijnen hiervoor zijn:

- Op locaties waar looproutes, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen, zijn goede en duidelijke oversteekvoorzieningen noodzakelijk.
- Bij de voetgangersvoorzieningen in verblijfsgebieden kan volstaan worden met minimale voorzieningen zoals een trottoir.
- Op looproutes dient een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers aanwezig te zijn.
- Looproutes dienen binnen de bebouwde kom verhard, voldoende breed en obstakelvrij te zijn.

Het is wenselijk om de voetganger zoveel mogelijk te faciliteren. In beginsel moet worden gesteld dat langs elke weg een voetgangersvoorziening moet liggen. Afhankelijk van de situatie, het gebruik, omgevingskenmerken moet worden afgewogen of een voorziening enkelzijdig of aan weerszijden van de weg moet worden toegepast.

### 5.3. Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor voetgangers bijzondere aandacht. Het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan dit verbeteren. In veel gevallen leidt een zebrapad echter tot schijnveiligheid, vooral daar waar bestuurders overstekende voetgangers niet verwachten. Aanvullende fysieke en attentieverhogende maatregelen zijn dan nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren. Het aanbrengen van een middengeleider of extra verlichting zijn daar voorbeelden van.

Voor het toepassen van oversteekplaatsen gelden de volgende uitgangspunten:

- Hierbij moet duidelijk zijn dat er op plaatsen geconcentreerd wordt overgestoken.
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen).
- Op gebiedsontsluitingswegen is de werkelijk gereden snelheid van het grootste deel van het autoverkeer niet hoger dan 50km/u (V85). Waar nodig wordt de oversteekplaats met extra attentieverhogende maatregelen ondersteund.

In veel gevallen is de voetgangersstroom vaak beperkter. Op deze locaties kan worden gekeken of de oversteek in twee fasen kan worden gerealiseerd door het aanleggen van een middengeleider. Dit zorgt ervoor dat voetgangers op drukkeren wegen toch veilig kunnen oversteken. Daar waar het nodig is kan een dergelijke oversteek worden aangevuld met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

Uitritconstructie en kruispuntplateaus moeten zodanig worden vormgegeven dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om a-niveau over te steken. Aandachtspunt hierbij is wel de geleiding van het verkeer. Door grotere oppervlakten a-niveau vorm te geven ontstaat er ook meer ruimte om te 'rijden'. Met bijvoorbeeld groenvoorzieningen (of paaltjes) kan het verkeer op het kruispunt worden begeleid.

De hierboven genoemde richtlijnen moeten er voor zorgen dat een kwalitatief goed netwerk van voetpaden en trottoirs ontstaat en wordt verbeterd.

### 5.4. Toegankelijkheid

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Iedereen moet goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Het is belangrijk dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen, mensen met verstandelijke beperkingen geen hinder ondervinden in het gebruik van de openbare ruimte. De gemeente Hardenberg is in 2018 uitgeroepen als "Meest Toegankelijke Gemeente van Nederland". Dit komt doordat we nu al goed aandacht hebben voor de bruikbaarheid voor alle gebruikers. Belangrijk is om bij herinrichtingen goed aandacht te hebben voor de toegankelijkheid. Denk hierbij aan goede op-/afritten van trottoir, voldoende obstakelvrije ruimte, vlakheid van voorzieningen. Maar ook bijvoorbeeld gids/geleidelijnen.



Dit zijn zaken waar in onze gemeente al goed aandacht voor is, maar waar we ook goed aandacht voor moeten blijven houden. Zo wordt binnenkort gestart met een visie voor routing voor mensen met een visuele beperking.

# 6. Auto

## 6.1. Rol van het autoverkeer

De gemeente Hardenberg is een landelijk gelegen gemeente. Veel voorzieningen zijn aanwezig in onze grotere kernen (Dedemsvaart, Hardenberg). Kleinere kernen zijn dan ook vaak afhankelijk van veel voorzieningen in deze grotere kernen. Maar ook op bijvoorbeeld het gebied van werken en logistiek is de bereikbaarheid naar de overige regio's vanuit onze gemeente belangrijk. De aard van ons gebied heeft dan ook als gevolg dat de auto een belangrijk vervoersmiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen is dan ook van belang.

## 6.2. Regionale netwerk

Onze gemeente is via het omliggende wegennet indirect aangesloten op het landelijke snelwegennet. Grote verbeteringen qua reistijd en bereikbaarheid zijn in de nabije toekomst niet direct te verwachten. Dit is voor ons een belangrijk aandachtspunt. Voor de bereikbaarheid van onze gemeente en voorzieningen met regionale functie, maar ook de bereikbaarheid naar de overige regio's vanuit onze gemeente.

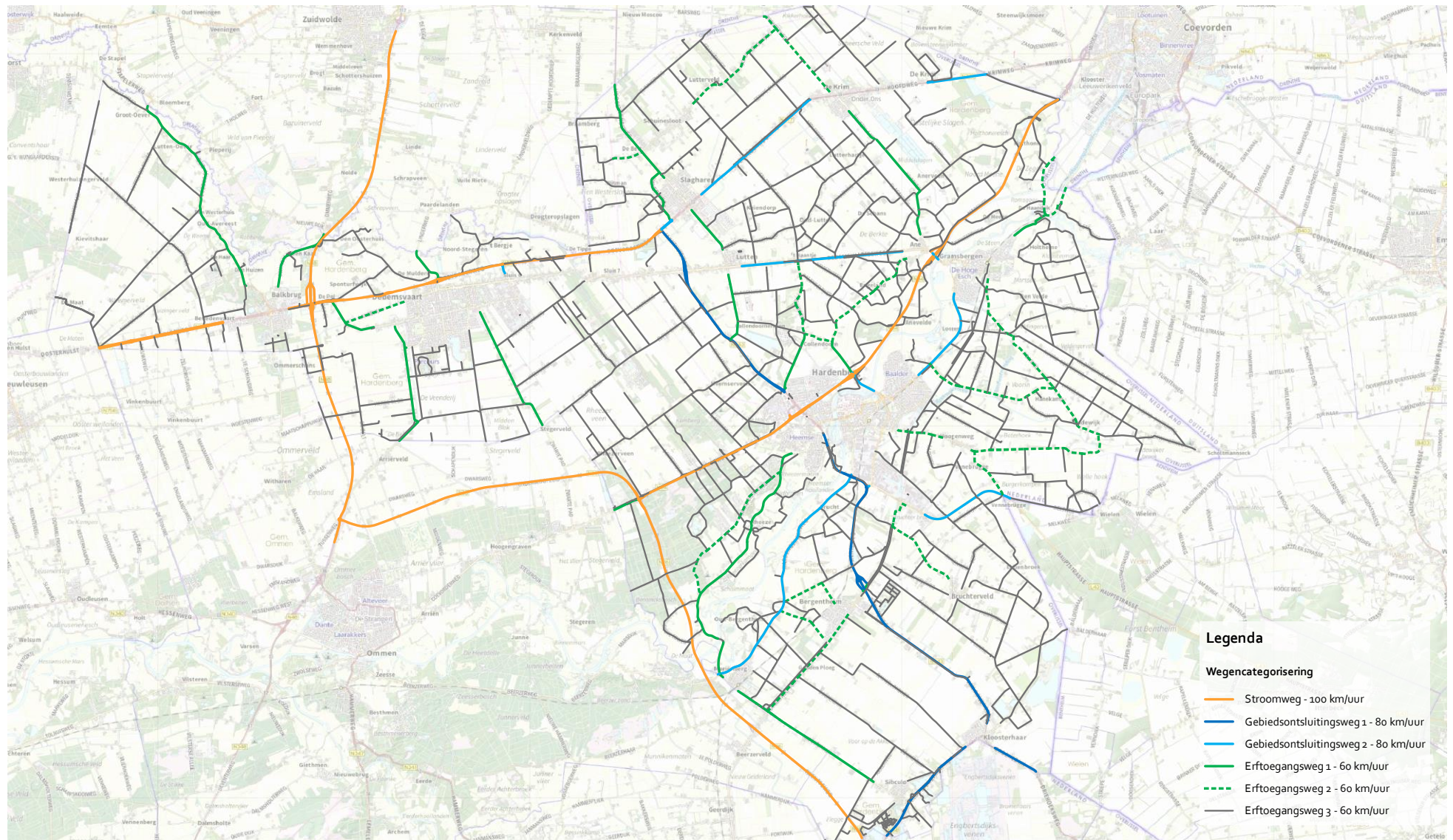
Via regionale (stroom)wegen zijn de verbindingen naar de regio Zwolle via de N377 en de N36 en N340 de afgelopen jaren aangepakt. Ook de N34 is de afgelopen jaren opgewaardeerd tot stroomweg (100 km/uur). Het verder opwaarderen van de N340 en N377 behoort eveneens tot onze ambitie. Met bijvoorbeeld de onderdoorgang in Balkbrug is een veilige oversteek gecreëerd in het dorp en is de doorstroming aanzienlijk verbeterd.

Ook in de richting van de regio's Hoogeveen, Emmen en Twente is ons wegennet op orde. Wel voor nu. Dit wegennet is volgens ons niet robuust genoeg om het verkeer van de toekomst de baas te kunnen. Wij vinden een verdere opwaardering van de verkeerstructuur op de N34, N36 en N48 in de toekomst wenselijk. Op het gebied van de doorstroming is het voor nu op orde. Maar door het toenemende (vracht)verkeer op deze verbindingen is hier in de nabije toekomst aandacht voor nodig. Op het gebied van de verkeersveiligheid zijn er nu ook verschillende knelpunten.

Knelpunten die volgens ons prioriteit moeten hebben zijn:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N36
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Hardenbergerweg/Beerzerweg op de N36
- Het verbeteren van de aansluiting en N34 – N36 en N36 – N48





Figuur 8: Wegencategorisering – Buiten de bebouwde kom

### 6.3. Interlokaal netwerk

De huidige regionale 80 km/uur wegen blijven de hoofdverbindingen vormen tussen onze kernen. Het gaat hierbij om de N343, N377 en N341 en de N34 als 100 km/uur weg. Deze wegen vormen de ruggengraat van ons interlokaal netwerk. Daarnaast zijn de Hardenbergerweg/Beerzerweg (tussen Hardenberg en Mariënberg/N36) en de Hardenbergerweg/Gramsbergerweg (tussen Gramsbergen en Hardenberg) van belang voor de interlokale ontsluiting. Deze wegen hebben dan ook een gebiedsontsluitende functie.

Ditzelfde geldt voor de Anerweg/Dedemsvaartseweg, tussen de N34 en de N343. Deze weg heeft van oudsher een ontsluitende functie voor verkeer vanuit bijvoorbeeld Gramsbergen richting Dedemsvaart en verder naar Zwolle. Deze weg zal naar verwachting deze functie deels blijven behouden. Maar met de upgrade van de N340 ten westen van Ommen en de verbeterde aansluiting bij Hessenpoort op de A28 (Zwolle) is de route via de N34 – N36 – N340 een goed alternatief. Vooralsnog wordt echter gesteld dat de Dedemsvaartseweg/Anerdijk de gebiedsontsluitende functie blijven behouden. In de toekomst kan worden overwogen om deze weg af te waarderen naar een erftoegangsweg 1. Opgemerkt moet worden dat de huidige inrichting van de Dedemsvaartseweg/Anerdijk onvoldoende is voor een gebiedsontsluitingsweg.

Verder staat de bereikbaarheid van de N34 vanuit het zuiden onder druk. We zijn gestart met de onderzoeken van mogelijke verbeteringen van de doorstroming op de Haardijk (Hardenberg) om N34 vanuit de kern, maar ook vanuit noordoostelijk Twente goed bereikbaar te houden.



## 6.4. Lokaal netwerk

### ■ Centrale kernen

#### Hardenberg

In de kern Hardenberg wordt de hoofdstructuur gevormd door de Haardijk en de J.C. Kellerlaan. Deze wegen vormen de ruggengraat in de bereikbaarheid van de voorzieningen, woongebieden en bedrijventerrein binnen Hardenberg. Deze wegen worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. Vanuit de ruggengraat wordt verkeer middels 'inprikkers' verder de kern in gefaciliteerd. Deze inprikkers worden gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen.

Voor het centrum van Hardenberg geldt dat de voorzieningen bereikbaar zijn via de nu al bekende 'hoofdwegen' binnen het centrum. Deze wegen worden gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen. Op deze wegen is de ontsluiting van het gebied van belang, maar deze wegen vormen ook een belangrijke ontsluitingen en verbindingen voor fietsers. Een wat lagere snelheid, een goede positie voor de fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten zijn op deze wegen van belang.

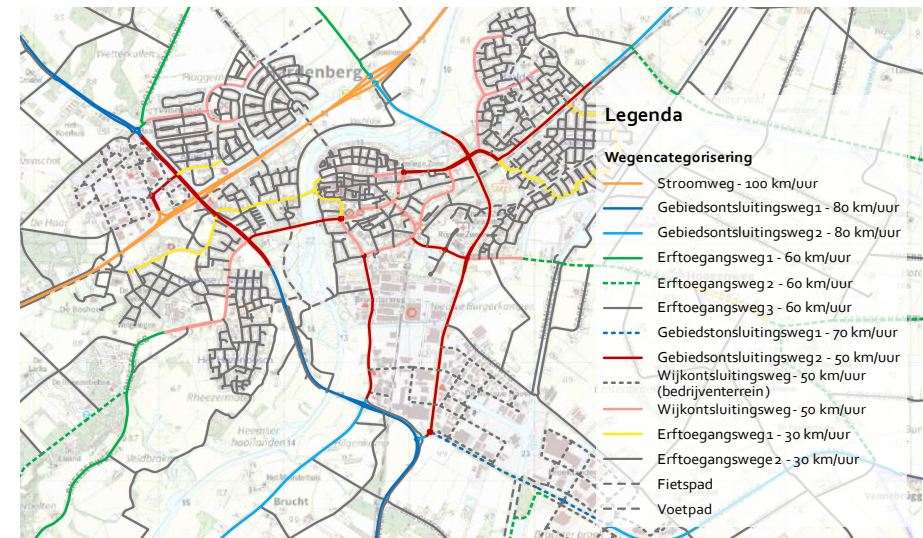
Een wijkontsluitende functie geldt eveneens voor de volgende wegen/routes:

- Rheezerweg
- Dr. Albert Schweitzerlaan en de Hendri Dunantlaan.
- Van Uterwyckallee
- Ervenweg

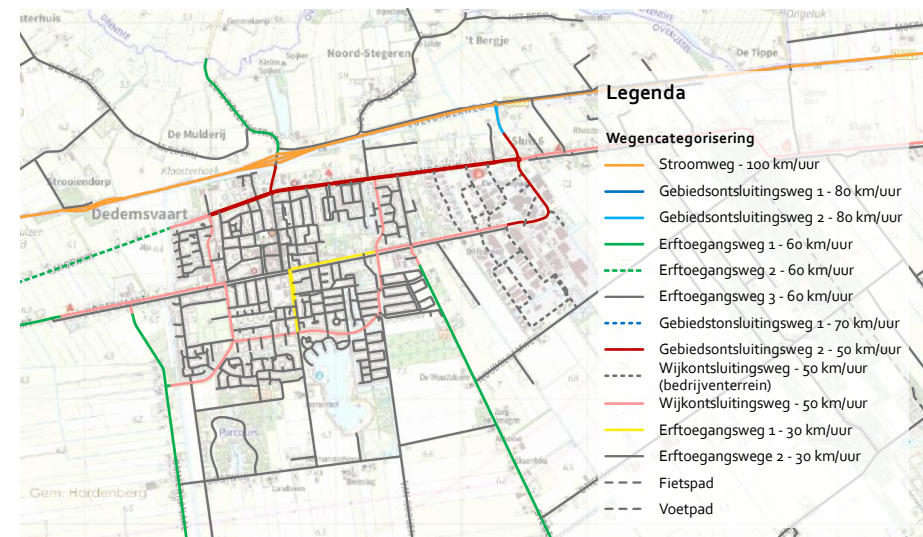
Fietsers blijven gescheiden op de reeds aanwezige vrijliggende fietspaden langs bijvoorbeeld de Dr. Albert Schweitzerlaan en de Henri Dunantlaan.

#### Dedemsvaart

De belangrijkste dragers in de verkeersstructuur in Dedemsvaart zijn de Langewijk en het oostelijk deel van de Moerheimstraat. In het verleden is in Dedemsvaart de 'ruit' Schuitemaer – Sportlaan – Adelaarweg – Mien Ruyslaan – De Magnolia als interne verdeelstructuur bestempeld. Dit blijft zo. Wel willen we de inrichting meer eenduidig vormgeven.



Figuur 9: Wegencategorisering Hardenberg



Figuur 10: Wegencategorisering Dedemsvaart

## ■ Grote kernen

### Balkbrug

De N377 heeft de ontsluitende, maar tegelijkertijd ook stromende functie binnen Balkbrug. De route blijft de drager van de ontsluitingsstructuur. Noord-zuid richting wordt de meer verbindende functie gevormd door de Meppelerweg, Hoogeveenseweg en de Ommerweg. De overige wegen hebben een functie voor het bereiken van de daar gelegen bestemmingen.

### Gramsbergen

Wij vinden het wenselijk om de toegang van Gramsbergen meer uitstraling te geven. Daarom vinden we het wenselijk om de bebouwde komgrens te verplaatsen naar de brug over de Vecht. De inrichting van de wegen willen we hier op aan laten sluiten. Hiermee krijgt Gramsbergen een meer eenduidige uitstraling. De Oostermaat blijft ook in de toekomst de gemengde functie houden van de ontsluiting van het bedrijventerrein, maar tegelijkertijd ook voor de woonfunctie. De inrichting en verblijfskwaliteit van deze weg moet goed tegen het licht worden gehouden. Wij willen deze weg inrichting als wijkontsluitingsweg.

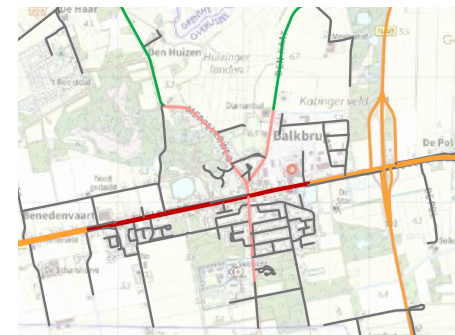
Vanuit Hardenberg moet de Hardenbergerweg na de aansluiting met de Hoge Esch meer de inrichting van een bebouwde kom krijgen. Dit rechtvaardigt de functie van de weg beter.

### Slagharen

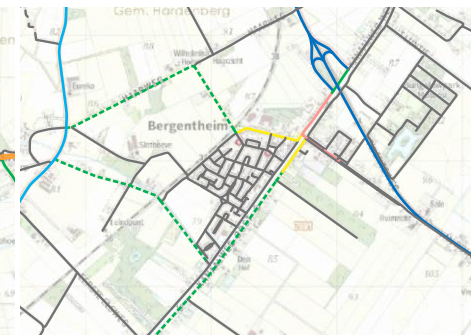
Functioneel gezien wijzigt er in Slagharen weinig. De N377 blijft een belangrijke doorgaande route door het dorp. Evenals dat de Zwarte Dijk een belangrijke ontsluiting is voor het attractiepark Slagharen. Wel vinden we het belangrijk dat de N377 en het kruispunt Heerenstraat – N377 – Zwarte Dijk een meer dorpse uitstraling krijgen. De barrièrewerking van de N377 als doorgaande weg moet worden vermindert.

### Bergentheim

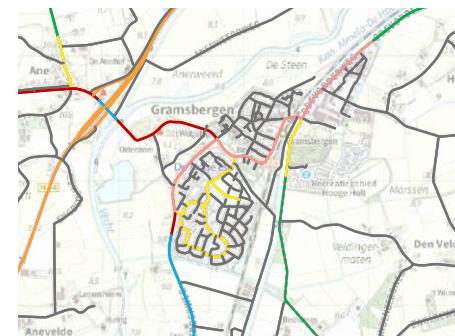
Voor Bergentheim vormt de ontsluiting naar de N343 een belangrijke schakel. De positie van fietsers op deze verbinding blijft een aandachtspunt. Verder is het voornemen om de Kanaalweg West en Oost meer van elkaar onderscheiden. De westzijde heeft een grotere functie voor het fietsverkeer. Deze zal dan ook meer afgewaardeerd worden om een betere positie voor fietsers te creëren. Voor de Van Roijensweg geldt dat de inrichting een belangrijk aandachtspunt is. Hier liggen verschillende structuren (hoofdrijbaan en parallelwegen) naast elkaar. We willen een duidelijke inrichting creëren die goed aansluit op het kruispunt met de brug. In de verdere ontwikkeling van Möllincksvaart onderzoeken we de mogelijkheden om een verbeterde aansluiting op de Hardenbergerweg te realiseren.



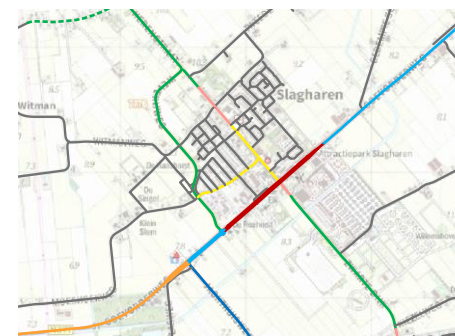
Figuur 11: Wegencategorisering Balkbrug



Figuur 12: Wegencategorisering Bergentheim



Figuur 13: Wegencategorisering Gramsbergen



Figuur 14: Wegencategorisering Slagharen

### Legenda

#### Wegencategorisering

- Stroomweg - 100 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 80 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 80 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 3 - 60 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 70 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 50 km/uur
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur (bedrijventerrein)
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 30 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 30 km/uur



## ■ Kleine kernen

### Kloosterhaar

De N341 en N343 hebben een belangrijke doorgaande functie in het dorp. Voor de N341 geldt dat er best wel een barrièrewerking aanwezig is. Een meer dorpsse inrichting van de N341 is gewenst. Daarnaast vormt de Dorpsstraat/Verlengde Broekdijk een belangrijke ontsluiting voor bouwverkeer naar en van de zandwinningslocaties. De inrichting van de Dorpsstraat/Verlengde Broekdijk verdient echter wel aandacht. Hier is de inrichting van de weg niet in overeenstemming met de functie van de weg. Daarnaast is de oversteek bij het zwembad een aandachtspunt op het gebied van verkeersveiligheid.

### Mariëberg

De verkeersstructuur in Mariëberg is helder. De Nieuweweg vormt de belangrijkste ontsluiting. Aandachtspunten zijn wel de inrichting van de weg. Ook de aansluitingen van de Nieuweweg en de Tweede Elsweg op de Hardenbergerweg verdienen aandacht. Op deze kruispunten is een meer verkeersveilige inrichting wenselijk.

### Sibculo

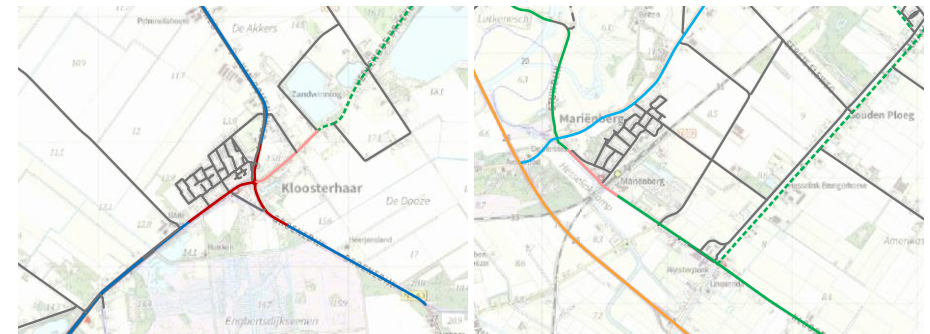
De aansluiting van Sibculo op de N341 is een belangrijk aandachtspunt. Verder is een meer eenduidige inrichting van de Kloosterdijk, als belangrijkste verbindingsweg in Sibculo, belangrijk.

### Bruchterveld

De Broekdijk is voor Bruchterveld de verbindingsweg richting Hardenberg of bijvoorbeeld de N341. Het gedeelte van de Broekdijk binnen de bebouwde kom is recent opnieuw ingericht tot fietsstraat.

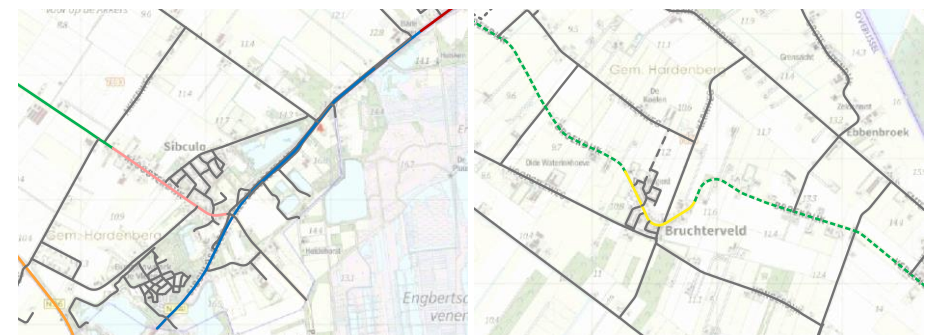
### Hoogenweg

De Hoogenweg is logischerwijs de verbindende weg in de kern Hoogenweg. De snelheid van het auto- en landbouwverkeer is hier een aandachtspunt.



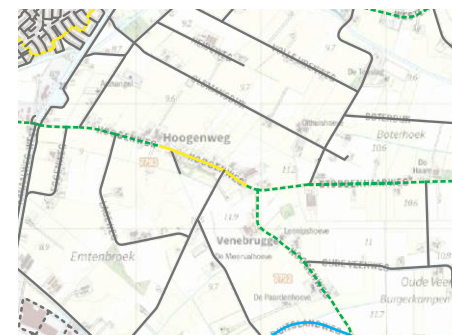
Figuur 15: Wegencategorisering Kloosterhaar

Figuur 16: Wegencategorisering Mariëberg



Figuur 17: Wegencategorisering Sibculo

Figuur 18: Wegencategorisering Bruchterveld



Figuur 19: Wegencategorisering Hoogenweg

### Legenda

#### Wegencategorisering

- Stroomweg - 100 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 80 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 80 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 3 - 60 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 70 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 50 km/uur
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur (bedrijventerrein)
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 30 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 30 km/uur

### Ane

In Ane vinden wij het wenselijk om in aansluiting op de Dedemsvaartseweg/Anerdijk de Dedemsvaartseweg (binnen de bebouwde kom) als wijkontsluitingsweg in te richten. De inrichting kan nog meer aansluiten bij het dorps karakter. Het is wenselijk om daarnaast de bebouwde kom bij de op- en afrit van de N34 beter te benadrukken.

### Lutten

In Lutten vormt de Dedemsvaartseweg de doorgaande route. In relatie met de verbinding tussen Gramsbergen en de N343 moet worden onderzocht of de Anerdijk/Dedemsvaartseweg in Lutten een meer dorps inrichting kan krijgen. Belangrijk hierbij is een eenduidige inrichting van deze wegen. Tussen Lutten en de aansluiting met de N343 in het wenselijk om de bebouwde komgrens eenduidig door te trekken.

### De Krim

De functie van de N377 door De Krim blijft zoals deze nu ook is; gebiedsontsluitingsweg. Wel moet er voldoende aandacht blijven voor de barrièrewerking van deze weg in combinatie met de vaart De Lutterhoofdwijk. We willen samen met provincie kijken naar een betere, meer dorps, inrichting en een aantrekkelijkere entree van het dorp.

### Schuinesloot

Het langgerekte lint door Schuinesloot, de Schuineslootweg, vormt de verbinding naar het buitengebied en de Hoogeveenseweg. In functie zal deze weg gelijk blijven. Echter aandacht is nodig voor een meer dorps inrichting en de snelheid van het verkeer. Daarnaast is een meer verkeersveilige aansluiting op de Hoogeveenseweg wenselijk.



Figuur 20: Wegencategorisering Ane

Figuur 21: Wegencategorisering De Krim



Figuur 22: Wegencategorisering Lutten



Figuur 23: Wegencategorisering Schuinesloot

### Legenda

#### Wegencategorisering

- Stroomweg - 100 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 80 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 80 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 60 km/uur
- Erftoegangsweg 3 - 60 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 1 - 70 km/uur
- Gebiedsontsluitingsweg 2 - 50 km/uur
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur (bedrijventerrein)
- Wijkontsluitingsweg - 50 km/uur
- Erftoegangsweg 1 - 30 km/uur
- Erftoegangsweg 2 - 30 km/uur

## 6.5. Essentiële herkenbaarheid (inrichting van wegen)

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat deze zo worden ingericht dat weggebruikers op basis van de inrichting kunnen afleiden welk gedrag er van hen wordt verwacht. Hierbij is het belangrijk goed aan te sluiten bij de landelijke lijn van Duurzaam Veilig.

Voor de 80 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom (in beheer bij de gemeente Hardenberg) proberen wij zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de inrichtingseisen die de provincie Overijssel hanteert. Het gaat hierbij voor onze gemeente om de Hardenbergerweg/Beerzerweg (tussen Hardenberg en Mariënberg/N36) en de Hardenbergerweg/Gramsbergerweg (tussen Gramsbergen en Hardenberg).

Echter binnen de bebouwde kom kennen wij relatief veel wegen die niet een eenduidige wegfunctie hebben. Hier kampen meerdere gemeenten mee. Daarom categoriseren wij deze wegen als zogenaamde 'wijkontsluitingswegen'.

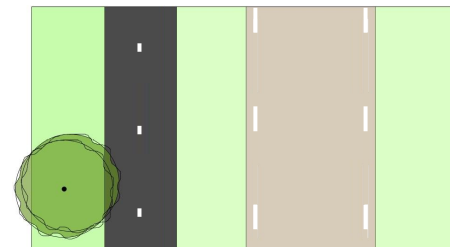
Deze wegen hebben in de basis een ontsluitende functie. Maar doordat ook verblijfsfuncties aanwezig zijn op (delen van) deze wegen is er vaak ook sprake van uitwisseling. In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen willen wij dan ook fietsers een nadrukkelijker positie geven op de weg. De rijloper wordt zo ingericht dat bij tegemoet komend verkeer of fietsers auto's snelheid moeten minderen en achter de fietsers moeten blijven rijden.

Daar waar wel fietspaden aanwezig zijn, richten we de rijbaan smaller in en zorgen we dat door de inrichting van de rijbaan de snelheid van het autoverkeer in toom wordt gehouden.

Hierna worden de belangrijkste inrichtingskenmerken van de verschillende wegtypen beschreven:

### ■ Buiten de bebouwde kom

Erftoegangsweg 1	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietzers	Vrijliggend (brom)fietspad
Fietzers	Vrijliggend (brom)fietspad
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	Geen aparte voorziening (in de berm)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelijkwaardig</li> <li>• Snelheidsremmende maatregelen indien nodig</li> </ul>
Rijbaanindeling	Rijloper (kantmarkering)

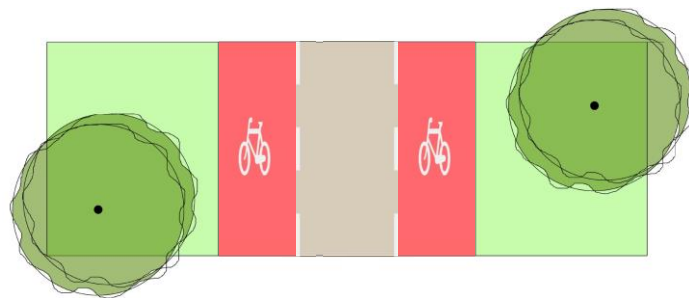


Figuur 24: Basisprincipe: erftoegangsweg 1 (60 km/uur)



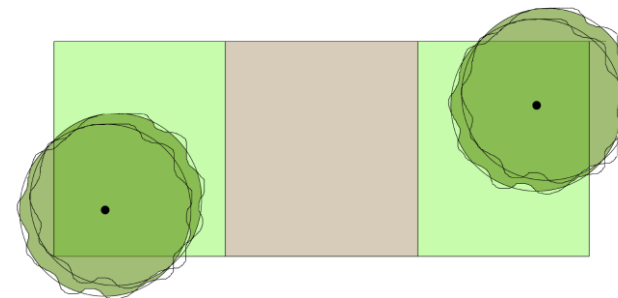
Figuur 25: Voorbeeld erftoegangsweg 1 (60 km/uur)

Erftoegangsweg 2	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietzers	Geen aparte voorziening
Fietzers	Fietsstrook
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	In de berm (parkeren langs de rijbaan verboden)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gelijkwaardig</li> <li>Snelheidsremmende maatregelen indien nodig</li> </ul>
Rijbaanindeling	Rijloper



Figuur 26: Basisprincipe: erftoegangsweg 2 (60 km/uur)

Erftoegangsweg 2	
Snelheid	60 km/uur
Bromfietzers	Geen aparte voorziening
Fietzers	Geen aparte voorziening
Voetgangers	Geen aparte voorziening
Parkeren	In de berm (parkeren langs de rijbaan verboden)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gelijkwaardig</li> <li>Snelheidsremmende maatregelen indien nodig</li> </ul>
Rijbaanindeling	Rijloper

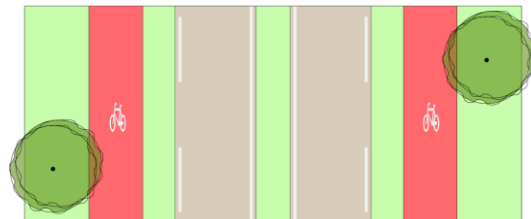


Figuur 27: Basisprincipe: erftoegangsweg 3 (60 km/uur)



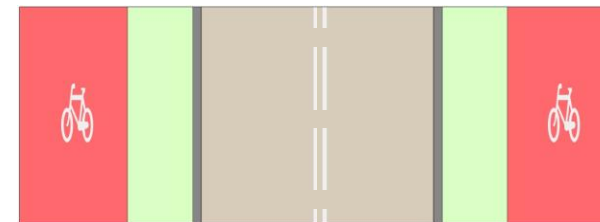
■ Binnen de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg 1	
Snelheid	70 km/uur
Bromfietzers	Vrijliggend (brom)fietspad
Fietzers	Vrijliggend (brom)fietspad
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Niet aanwezig
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotonde</li> <li>• Verkeersregelinstallatie</li> </ul>
Rijbaanindeling	Middenberm



Figuur 28: Basisprincipe: gebiedsontsluitingsweg 1 (70 km/uur)

Gebiedsontsluitingsweg 2	
Snelheid	50 km/uur
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietzers	Vrijliggend fietspad
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Niet aanwezig
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorrangskruispunten</li> <li>• Middenberm</li> <li>• Rotonde</li> <li>• LARGAS-oplossing</li> <li>• Verkeersregelinstallatie</li> </ul>
Rijbaanindeling	Middenberm of dubbele as-markering



Figuur 29: Basisprincipe: gebiedsontsluitingsweg 2 (50 km/uur)

Wijkontsluitingsweg	
Snelheid	50 km/uur (ontwerpsnelheid 40 km/uur)
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietzers	Op de rijbaan (fietsstrook)
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren)
Verharding	Asfalt
Kruispuntinrichtingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorrangskruispunten</li> <li>• Snelheidsremmende maatregelen (indien nodig)</li> <li>• Middenberm</li> <li>• Ronde</li> <li>• LARGAS-oplossing</li> </ul>
Rijbaanindeling	Rijloper of eventueel bol gestraatte middenstrook

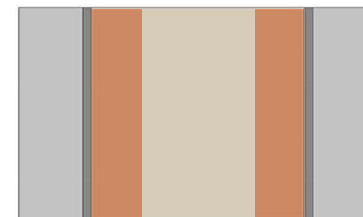


Figuur 30: Basisprincipe: wijkontsluitingsweg



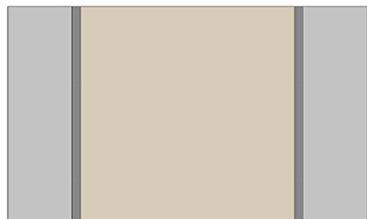
Figuur 31: Voorbeeldinrichting wijkontsluitingswegen

Erftoegangsweg 1	
Snelheid	30 km/uur
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietzers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op de rijbaan</li> <li>• Fiets(suggestie)strook</li> <li>• Fietsstraat</li> </ul> <p>Fietsvoorzieningen worden alleen gerealiseerd als de weg op het fietsnetwerk ligt. Fietsuggestiestroken worden gerealiseerd in een afwijkende kleur en worden zonder markering gescheiden van de rijloper.</p> <p>Fietsstroken mogen ook worden gerealiseerd. Hierbij is het belangrijk dat de fietsstroken in asfalt worden uitgevoerd en de rijbaan in klinkers.</p>
Voetgangers	Voetpad
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren)
Verharding	Elementenverharding
Kruispuntinrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelijkwaardig</li> <li>• Snelheidsremmende maatregelen indien nodig</li> </ul>
Rijbaanindeling	Geen



Figuur 32: Basisprincipe: erf-toegangsweg 1 (30 km/uur)

Erftoegangsweg 2	
Snelheid	30 km/uur
Bromfietzers	Op de rijbaan
Fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op de rijbaan (geen aparte voorzieningen)</li> <li>Fietsstraat</li> </ul> Fietsvoorzieningen worden alleen gerealiseerd als de weg op het fietsnetwerk ligt
Voetgangers	Voetpad of op de rijbaan
Parkeren	Op een parkeerstrook (langsparkeren/haaksparkeren) of op de rijbaan
Verharding	Elementenverharding
Rijbaanindeling	Geen



Figuur 33: Basisprincipe: *erftoegangsweg 2 (30 km/uur)*

### ■ Essentiële herkenbaarheidskenmerken toepassen bij wegonderhoud

Een van de belangrijkste onderdelen in de essentiële herkenbaarheid van wegen is de markering op een weg. Deze is afhankelijk van de wegcategorie. We vinden het belangrijk dat bij asfalteringswerkzaamheden, kleine onderhoudswerkzaamheden goed wordt gekeken naar de essentiële herkenbaarheidskenmerken van de weg. Ook wanneer er maar kleine onderdelen van een route worden aangepakt. Soms is het ook wenselijk om alleen de markering op wegvakken aan te pakken.

## 6.6. Speciale verkeersvoorzieningen

### Drempels en plateaus

Voor de aanleg van drempels of plateaus gebruiken wij de richtlijnen van het CROW. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in onze hele gemeente hetzelfde is. En dat deze ook hetzelfde zijn vormgegeven. Bij wegen in klinkerverhardingen gaat de voorkeur uit naar de uitvoering van de op- en afritten in prefab-elementen. Deze kennen een betere vormvastheid. Bij wegen in asfalt kan hier ook voor worden gekozen. Wanneer de op- en afritten in asfalt worden uitgevoerd is het belangrijk dat de gewenste (sinus)vorm goed wordt gehanteerd. Dit voorkomt klachten over de effectiviteit en bijvoorbeeld overlast.

### Uitritconstructies

Uitritconstructies zijn in de afgelopen jaren in verschillende vormen toegepast. Hierdoor is er niet een eenduidig beeld ontstaan. Het is wenselijk om bijvoorbeeld bij herinrichtingsvraagstukken de vormgeving, daar waar nodig aan te passen. Hierbij hanteren wij de richtlijnen van het CROW.

Uitritconstructie en kruispuntplateaus moeten zodanig worden vormgegeven dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om a-niveau over te steken. Aandachtspunt hierbij is wel de geleiding van het verkeer. Door grotere oppervlakten a-niveau vorm te geven ontstaat er ook meer ruimte om te 'rijden'. Met bijvoorbeeld groenvoorzieningen (of paaltjes) kan het verkeer op het kruispunt worden begeleid.

## 6.7. Hulpdiensten

Verkeersmaatregelen, en dan vooral snelheidsremmende maatregelen, kunnen in de bereikbaarheid voor hulpdiensten grote (negatieve) effecten hebben. We moeten dus zorgvuldig omgaan met het toepassen van bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen. Overleg met hulpdiensten is hierbij dan ook van groot belang.

### 6.8. 30 km/uur binnen de bebouwde kom?

Landelijk is er een lobby vanuit politiek en enkele verkeerskundige organisaties om binnen de bebouwde kom een basis-snelheidsregime van 30 km/uur te hanteren. Dit moet leiden tot meer veiligheid en een kleinere kans op ongevallen. Het gevolg hiervan is dat naar verwachting veel meer wegen zullen worden aangemerkt als 30 km/uur wegen. Echter zijn op veel van deze wegen de inrichtingskenmerken voor 30 km/uur onvoldoende aanwezig. Dit heeft een hele infrastructurele ombuiging tot gevolg. Daarbij is de wens om de inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) strenger te maken. Dit zou mogelijk betekenen dat bij alle 50 km/uur de verplichting komt om vrijliggende fietspaden aan te leggen.



In ons verkeerssysteem zou dit betekenen dat veel wegen naar 30 km/uur worden teruggebracht. In de voorliggende wegencategorisering is hier reeds een voorschot op gedaan. De wijkontsluitingswegen zijn naar onze mening de wegen die mogelijk in aanmerking komen voor een afwaardering naar 30 km/uur. In de basis zijn wij echter nog geen voorstander van een dergelijke ombuiging. Wij denken dat met de voorliggende wegencategorisering en inrichtingskenmerken een voldoende veilig en robuust netwerk ligt en waar nodig kan worden verbeterd.

### 6.9. Ontsluiting nieuwe ontwikkelingen

Nieuwbouwwijken bieden de kans om de ontsluiting goed vorm te kunnen geven. Het is dan ook belangrijk dat hier in de planvormingsfase voldoende rekening mee wordt gehouden. Verkeerskundig is het wenselijk om nieuwbouwwijken zo snel mogelijk te ontsluiten naar het hoofdwegen. Dit is echter niet altijd mogelijk door bestaande structuren. Het is van belang om de basisprincipes voortkomende uit de eerder gestelde kerndoelen hierbij te hanteren. Bijvoorbeeld dat een goede fietsverbinding met de centra/winkelgebieden belangrijk is.

In de komende jaren zijn er verschillende nieuwbouwprojecten in ontwikkeling.

### ■ Nieuwe woonwijken

#### Bergentheim

Voor de ontwikkeling van Möllincksvaart fase 3 kijken we naar een alternatieve ontsluiting. De huidige ontsluitingsmogelijkheden (via de kern Bergentheim) biedt hiervoor onvoldoende mogelijkheden. Een alternatief dat wordt onderzocht is de route Schapenweg – Slotweg naar de Hardenbergerweg. Via een relatief korte route kan verkeer worden ontsloten naar de Hardenbergerweg als gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent echter wel de huidige inrichting van deze weg moet worden opgewaardeerd. De huidige inrichting is onvoldoende om het verkeer te kunnen afwickelen. Daarnaast is ook een veilige aansluiting op de Hardenbergerweg van belang. Ook moet goed worden gekeken naar de verkeersveiligheid voor fietsers.

#### Hardenberg

De woningbouwopgave in Marslanden is groot. De beoogde ontsluiting van de nieuwbouwgedeelten vindt plaats via het omliggende wegennet aan de buitenrand van Hardenberg. Zo worden interne verkeersbewegingen en lange verkeersbewegingen door de wijk voorkomen. Dit brengt wel met zich mee dat de verkeersdruk op de omliggende wegen (Collendoornerdijk en de Eugenboersdijk) toeneemt. Belangrijk is om hier voldoende aandacht voor te hebben en waar nodig verkeersmaatregelen te treffen.

#### Kloosterhaar

In Kloosterhaar wordt de komende jaren Meerstal II verder ontwikkeld. In de ontsluiting wordt voorzien via de bestaande ontsluiting van de Schoolstraat op de Dorpsstraat. Wel moet voldoende aandacht worden besteed aan het kruispunt Meerstal – Schoolstraat en de oversteekbaarheid van de Dorpsstraat (N341).

#### Lutten

De woonwijk De Wieken wordt aan de zuidkant verder uitgebreid. De ontsluiting van deze nieuwe woningen sluiten aan op de al bestaande verkeersstructuur in de wijk.

#### Sibculo

De nieuw te ontwikkelen woonwijk 't Refter is aan de noordzijde van de Gemeenteweg. De ontsluiting van deze wijk vindt plaats op Gemeenteweg. Voor de woonwijk het Monnikshof (bij het oude klooster) wordt in de ontsluiting voorzien via een aansluiting op de Kerkstraat, waarna de verdere ontsluiting plaatsvindt via de bestaande wegenstructuur.

### ■ **Schoolomgevingen**

Nieuwe locaties van brede scholen vragen om een zorgvuldige inpassing en goede verkeersafwikkeling voor fietsers en auto's. Verkeersveiligheid moet een belangrijke afweging zijn bij de locatiekeuze van nieuwbouw/herontwikkeling van brede scholen.

Belangrijke uitgangspunt hierbij is dat fietsverkeer zoveel mogelijk wordt gescheiden van het autoverkeer. Fietsverkeer heeft de hoogste prioriteit in de schoolomgeving evenals voetgangers. Er moet daarentegen wel een goede kiss & ride-voorziening aanwezig zijn voor auto's. Echter kan er worden 'gespeeld' met de locatie van het halen en brengen; een haal- en brenglocatie hoeft niet persé dichtbij de ingang van de school te worden gerealiseerd.

### ■ **Handboek openbare ruimte**

We ontwikkelen een "Handboek openbare ruimte". Hierin wordt dieper ingegaan op de inrichting van wegen in nieuwbouwingebieden. Dit handboek vormt de handreiking voor het verdere ontwerp van de openbare ruimte, ook bij herinrichtingen.

# 7. Landbouwverkeer

## 7.1. Rol van landbouwverkeer

Het landbouwverkeer in onze gemeente maakt een belangrijk deel uit van de vervoersmodaliteiten. Het agrarische bedrijfsleven vormt een belangrijk deel van de aanwezige bedrijvigheid in onze gemeente. Het gevolg is dat een groot deel van de infrastructuur vooral buiten de bebouwde kom wordt benut door het landbouwverkeer. Enerzijds is dit inherent aan het landelijk karakter van de gemeente, anderzijds leidt dit op diverse locaties tot conflictsituaties. Denk hierbij aan onveilige situaties en schade aan de infrastructuur. Ook overlast in de vorm van modder op de weg komt voor. In onze gemeente zien we dat enkele belangrijke fietsroutes (utilitair) ook veel worden gebruikt door landbouwverkeer. Dit vormt een belangrijk aandachtspunt.

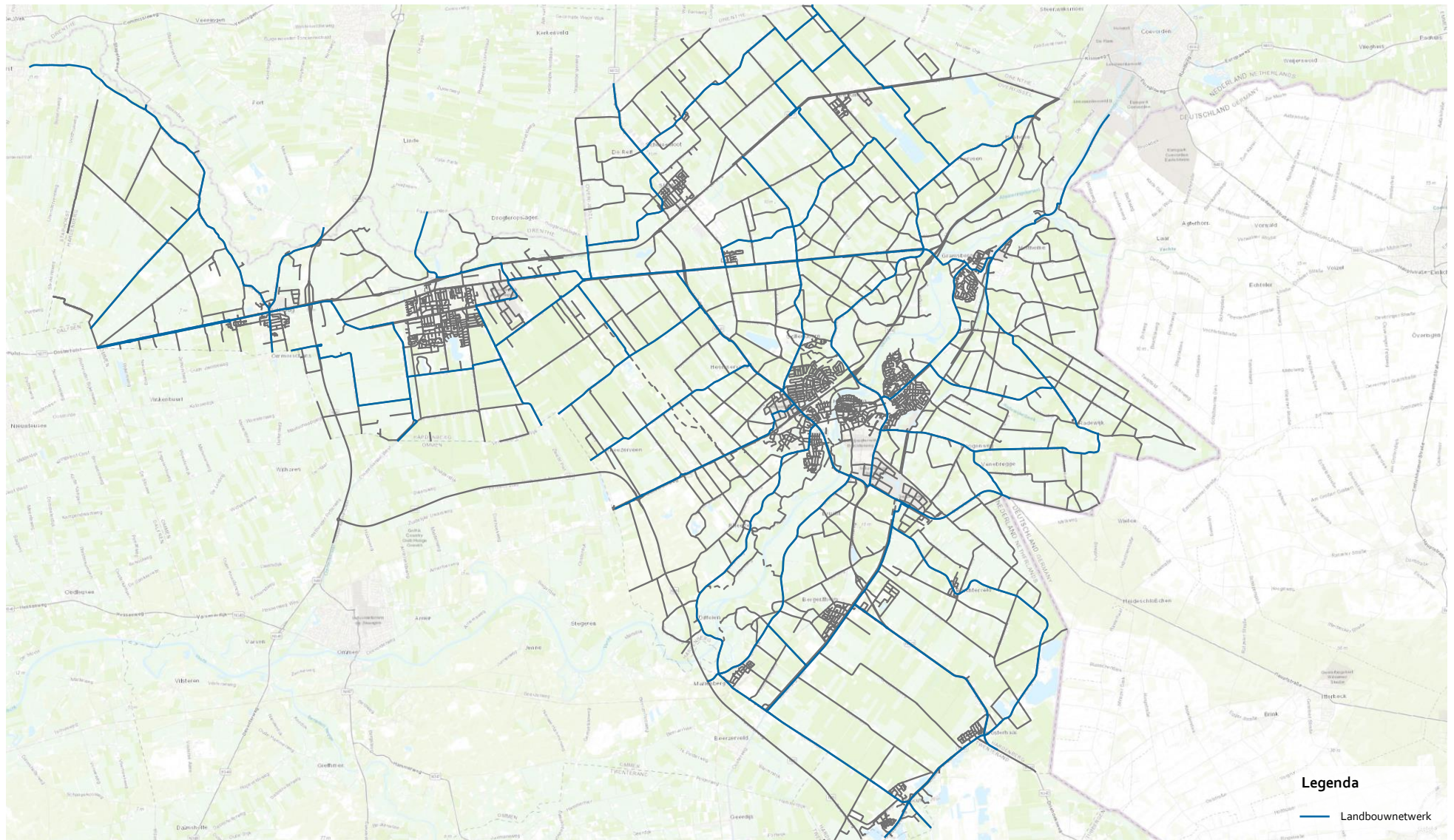
## 7.2. Routenetwerk landbouwverkeer

Het merendeel van de landbouwroutes is geprojecteerd op wegen in het buitengebied met de categorie erftoegangswegen. Veel van de wegen hebben voldoende breedte zodat twee grote voertuigen elkaar (met beperkte snelheid) kunnen passeren zonder dat daarbij de verharding en/ of berm ernstige schade ondervinden. Maar er zijn ook veel wegen die relatief smal zijn. De rijbaan van deze wegen heeft veelal een breedte van 4,5 tot maximaal

5 meter. Gevolg hiervan is dat langs deze wegen kans op schade aan de verharding en bermen kan ontstaan. Op veel wegen is al bermverharding aangebracht om berm schade te voorkomen.

Echter door 'overall' bermverharding (bijvoorbeeld grasbetonstenen of bermbeton) toe te passen, wordt de weg visueel weer breder. Dit kan weer leiden tot hogere snelheden. Het is daarom van belang om selectief om te gaan met het verharderen van bermen en waar nodig wellicht goede passeermogelijkheden in te richten. Op wegen in het "routenetwerk landbouwverkeer" kan bermverharding worden toegepast. Wel moet daar bij goed worden gekeken naar de rijnsnelheden van het overige verkeer en de positie van de fietsers. In gevallen waar bermverharding naar verwachting leidt tot hogere snelheden, en dus in potentie meer verkeersonveiligheid, moet worden overwogen om andere maatregelen te treffen. In de volgende figuur is het routenetwerk landbouwverkeer weergegeven:





Figuur 34: Routenetwerk landbouwverkeer

### 7.3. Maatregelen

#### ■ **Bermverharding**

Daar waar nodig passen we bermverharding toe. Hierbij hebben we voldoende aandacht voor de inrichting van de weg. Het toepassen van bermverharding maakt de weg immers visueel breder. Er moet worden gekeken of we ook met andere mogelijkheden de bermen kunnen verstevigen zodat deze wel voldoende draagkrachtig zijn. Wanneer dit niet mogelijk is, kijken we of aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig zijn.

#### ■ **Landbouwverkeer in kernen**

Er kan niet aan ontkomen worden dat het landbouwverkeer ook gebruik maakt van wegen binnen de bebouwde kom. In hoofdzaak maakt het landbouwverkeer in het buitengebied gebruik van de erftoegangswegen die een verzamel functie hebben binnen het netwerk. De bebouwde gebieden worden zoveel mogelijk gemeden. Indien dit niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van de gebieds- en wijkontsluitingswegen. We moeten voldoende aandacht hebben voor een veilige inrichting van de wegen waar landbouwverkeer gebruik van maakt.

#### ■ **Landbouwverkeer via N343 (Hardenberg)**

In samenwerking met de provincie Overijssel voeren we een onderzoek uit naar de mogelijkheden om het landbouwverkeer via de Bruchterweg en Europaweg, vlak langs het centrum, te weren. De verkeersveiligheid komt behoorlijk in het geding door het landbouwverkeer op deze routes. Het zomaar 'verplaatsen' van het landbouwverkeer naar de N343 kan echter ook niet. We zijn aan het onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om dit op de N343 veilig en met een vlotte doorstroming te kunnen realiseren.

#### ■ **Passeerhavens**

Waar wegen echt smal zijn, er geen ruimte is om over een langere lengte bermverharding toe te passen, zijn passeerhavens een goede oplossing. In onze gemeente hebben we enkele voorbeelden liggen van passeerhavens. Deze worden in de praktijk echter beperkt gebruikt. Deze havens zijn niet direct herkenbaar als passeerhavens. Passeerhavens moeten zo worden ingericht dat deze ook 'uitnodigen' om gebruikt te worden. Deze moeten daarom ook onderdeel zijn van de weg. Daarbij moet voldoende zicht zijn op het verloop van de wegen en mogelijk tegemoetkomend verkeer. Daarom is het wenselijk om meerdere passeerhavens op beperkte afstand van elkaar te realiseren.

#### ■ **Snelheidsremmende maatregelen**

Snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels of plateau veroorzaken vaak grote hinder voor het landbouwverkeer. Door de vering van de voertuigen en eventuele aanhanger zijn deze maatregelen vaak erg oncomfortabel. De snelheid van landbouwverkeer is echter ook beperkt. Omdat landbouwverkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is in (vooral) ons buitengebied, moet goed worden gekeken naar de snelheidsremmende maatregelen die we toepassen. Daar waar mogelijk passen we snelheidsremmende maatregelen toe die 'vriendelijk' zijn voor landbouwverkeer. Hier onder een voorbeeld:



*Figuur 35: Voorbeeld landbouwvriendelijke snelheidsremmende maatregelen*



### ■ Ontmenging

Op belangrijke fietsroutes (utilitair) die ook veel worden gebruikt door landbouwverkeer is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Hierbij moet goed worden gekeken naar de (on)mogelijkheden. Verbindingen waarvoor dit wenselijk is, zijn worden verder uitgewerkt in het fietspadenplan.



**Figuur 36:** *Overzicht van provinciale N-wegen waarbij landbouwverkeer wel of niet op de hoofdrijbaan mag*



# 8. Openbaar vervoer

## 8.1. Trein (hoofdlijnen)

Zoals al in het Programma Mobiliteit is aangegeven is een goed treinnetwerk van groot belang voor de bereikbaarheid van de gemeente. De komende jaren zal de gemeente zich dan ook inzetten voor de kwaliteitsverbetering van de bestaande Vechtdallijnen door de volgende maatregelen:

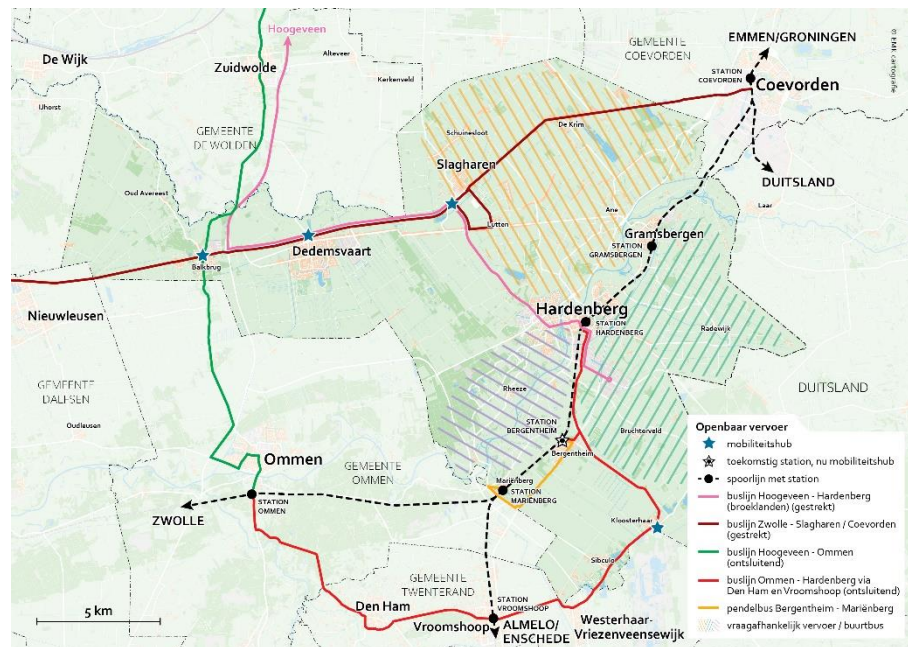
- Elektrificatie van de spoorlijn Almelo – Mariënberg
- Volledig dubbel spoor tussen Zwolle – Emmen
- Het verbeteren van de kwaliteit van bestaande stations (op verschillende schaalniveaus)
- Het realiseren van nieuwe stations (o.a. Bergentheim)

De gemeente zal initiatieven nemen voor de laatste twee punten. Bij de eerste twee aandachtspunten ligt de verantwoordelijkheid bij de hogere overheden. De toekomstvisie voor het spoor is het realiseren van de Nedersaksenlijn waardoor er goede verbinding ontstaat met Groningen en Twente maar ook met Duitsland. Al onze stations moeten toekomstgericht worden aangepast.

## 8.2. Bus

Net als voor de trein is er voor de reguliere lijnbussen een toekomstperspectief geschetst in het Programma Mobiliteit. De rode draad daarin is het verder strekken van de lijnvoering en het comfortabel verbinden van de verschillende kernen met de hoofdkernen in onze gemeenten en daaromheen. Met name voor Dedemsvaart geldt dat een hoogwaardige busverbinding met Zwolle van groot belang is. De relatie tussen Hardenberg – Dedemsvaart – Hoogeveen willen we verbeteren door een rechtstreekse bus te laten rijden. Bussen moeten de aanvulling zijn op het bestaande spoorstelsel en geen paralleltrajecten rijden. De komende jaren zullen we de lijnvoering in Dedemsvaart grondig gaan onderzoeken. Welke mogelijkheden zijn er om de reistijd te verkorten door bussen uitsluitend gebruik te laten maken van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Uiteraard vraagt dit wel om goede haltevoorzieningen en wellicht wel om aanvullende systemen (zie 8.4 t/m 8.6). Door het strekken van lijnen is het mogelijk om de frequentie te verhogen en de reistijd ten opzichte van de auto concurrerend te maken. Op deze manier wordt het openbaar vervoersysteem aantrekkelijk, betrouwbaar en een serieus alternatief voor de auto. Door te investeren in het openbaar vervoer systeem kan de negatieve spiraal (weinig reizigers dus minder aanbod - door het beperkte aanbod weinig reizigers) worden doorbroken. Ook het Coronavirus heeft geen positieve uitwerking op het openbaar vervoer gehad. Het vraagt lef

en moet om in deze periode juist positieve aanpassingen door te voeren in het busnetwerk. Door het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardig basissysteem kan de gebruiker worden teruggewonnen. Een en ander zal samen met de provincie(s) als opdrachtgever van het openbaar vervoer verder worden uitgewerkt.



Figuur 37: Openbaar vervoer visie uit Programma Mobiliteit

### 8.3. Buurtbus

De buurtbussen vormen een belangrijke schakel in het fijnmazige netwerk van openbaar vervoer. Met de name kleine kernen en buurtschappen zijn door middel van een buurtbus verbonden met de grotere kernen. Hierdoor neemt de leefbaarheid in deze kleine kernen toe. Het stelsel van buurtbussen voorziet al tientallen jaren in de behoefte van veel inwoners. Het beproefde concept willen we dan ook graag behouden. Sterker nog in de komende jaren zal bekeken worden of uitbreiding van buurtbussen wenselijk dan wel noodzakelijk is. Een van de opties is een buurtbus in te zetten als stadsvervoer in de stad

Hardenberg. Zeker met de verdere uitbreiding van de woonwijken conform de omgevingsvisie Landstad Hardenberg en de daarbij steeds grotere afstand tussen woning en voorzieningen (centrum en station) is het stadsbuurtbus een goede aanvulling op het bestaande reguliere openbaar vervoer. De meeste bestaande wijken als Heemse en Marslanden kennen nu eigenlijk geen openbaar vervoer in de nabijheid van de wijk. Een stadsbuurtbus vormt een mooie aanvulling op het strekken van de lijndiensten. Aangezien buurtbussen de afgelopen 25 tot 30 jaar hun nut uitgebreid hebben bewezen en er nog steeds voldoende vrijwilligers zijn om de dienstregeling uit te voeren is het belangrijk om de bestaande buurtbusverenigingen te koesteren. Nieuwe vormen van openbaar vervoer zoals beschreven in paragraaf 8.6 mogen niet ten kosten gaan van bestaande buurtbussen. Aan de andere kant kan er wel nagedacht worden of de bestaande buurtbussen niet nog effectiever ingezet kunnen worden waardoor nog meer inwoners van onze gemeente ervan kunnen profiteren. In overleg met de buurtbusverenigingen zal gekeken worden naar kansen en mogelijkheden.

Afhankelijk van het behoefteonderzoek in Bergentheim kan bijvoorbeeld een (nieuwe) buurtbus een belangrijke rol spelen in het voor en na transport tussen station Mariënberg en Bergentheim zolang Bergentheim nog niet beschikt over een eigen station.

### 8.4. Kwaliteit OV-voorzieningen

Bij de mobiliteitskeuze wordt de reis van A tot Z bekeken. Het grote nadeel van openbaar vervoer is dat je nagenoeg nooit van deur tot deur wordt vervoerd. Het voor en na transport naar de OV halte is altijd een hindernis. De OV halte zelf zou het visitekaartje moeten zijn van het openbaar vervoer systeem. In een aantal gevallen is in onze gemeente een bushalte nog niet meer dan een haltepaal langs de kant van de weg. Hiermee worden inwoners niet overtuigd om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Het beleidsuitgangspunt is dat alle openbaar vervoer haltes waar een reguliere lijnbus langs rijdt worden ingericht als toegankelijke halte (incl. de noodzakelijke verlichting om de sociale veiligheid te waarborgen) waarbij de opstaphalte in de hoofdrichting minimaal wordt voorzien van eenabri en dynamische reisinformatie. De tegenhalte die alleen maar functioneert als uitstaphalte wordt alleen voorzien van de basisvoorzieningen (toegankelijk, haltepaal met statische reisinformatie). Afhankelijk van de ligging van de haltes worden de haltes voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen, waarbij als criteria geldt dat de huidige behoefte x 1,25 gefaciliteerd moet worden. Wanneer een haltepaar in beide richtingen wordt gebruikt als opstaphalte dienen beide haltes ingericht te worden als opstaphalte.



Een aantal haltes willen we de komende jaren opwaarderen naar Hub's (zie paragraaf 8.5). De kwaliteitseisen van dergelijke mobiliteitshubs is vele malen groter dan reguliere OV haltes.



**Figuur 38:** Impressie van gewenste kwaliteitssprong OV haltes

Wanneer de concessie 2024 en verder definitief bekend is zal ook gekeken worden naar de locaties van haltes. Zijn de locaties goed verdeeld over de kern of gebied, zijn er logische aanrij en aanloop routes. Waar mogelijk worden haltes bij groot onderhoud en reconstructies aangepakt, zoals bijvoorbeeld langs de Haardijk in Hardenberg. Voor de haltes waarvoor geen slimme combinaties mogelijk zijn zal er een apart programma worden opgesteld.

Ook voor de buurtbushaltes geldt dat er criteria opgesteld moeten worden. Wanneer de buurtbus als volwaardig product gezien wordt dan moeten de haltevoorzieningen hierop aansluiten. Buurtbushaltes kennen minimaal een klein bus-perron waardoor het in- en uitstappen wordt vergemakkelijkt maar bij voorkeur volledig toegankelijk is. De halte is voorzien van een haltepaal met daarop de statische reisinformatie en een QR code voor de dynamische reisinformatie, een prullenbak en een zit/leu gelegenheid (bij een belangrijke opstaptelek). Samen met de lokale buurtbusverenigingen en ondernemers willen we een standaard halte ontwikkelen voor de buurtbussen, zodat er een herkenbaar en kwalitatief hoogwaardig product ontstaat.

De treinstations verdienen een opwaardering. Voor station Gramsbergen en Mariëberg worden in 2022 plannen ontwikkeld om de overstap vanaf 2023 te vergemakkelijken. Hierbij moet gedacht worden aan de mogelijke uitbreiding van (fiets- en auto)parkeren in de nabijheid van het station, een betere wachtvoorziening op het station (mogelijke heropening van de stationsrestaurant, openbaar toilet en een beschutte en sociaal veilige wachtlocatie). Deze plannen pakken we samen met de spoorbeheerders en vervoerders op. In het programma Mobiliteit zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. Het mogelijk overschot van deze middelen zetten we in voor de kwaliteitssprong voor de overige halte voorzieningen zoals hiervoor is beschreven.



**Figuur 39:** Eerste impressie stationskwartier Hardenberg

Voor station Hardenberg geldt dat hier de ambities hoger zijn dan bij de twee andere stations. De problematiek van het smalle perron en de onveilige perronopgang incl. gelijkvloerse spooroversteek vraagt om een toekomstbestendige oplossing. Vanuit de gemeente willen we het station nadrukkelijk verbinden met het ziekenhuis, gezondheidspark en sportboulevard. Het station is vanuit deze richting nu niet te bereiken. Door een ongelijkvloerse kruising van het spoor voor voetganger en fiets, inclusief perronopgang, heffen we de spoorbarrière op.

Door een combinatie te maken van nieuw station, ongelijkvloerse spoor kruising ontstaan er mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling (wonen, werken en onderwijs) die ook direct weer voor sociale controle zorgen in de rustige momenten. Door breder te kijken dan alleen het station ontstaat er een stationskwartier dat zich uitrekt tot de sportboulevard, centrum en onderwijsinstellingen.

### 8.5. HUB's

Door verschillende vormen van vervoer en aan vervoer gerelateerde diensten bij elkaar te brengen in mobiliteitshubs vergroot dat de bereikbaarheid en dus de leefbaarheid van onze inwoners. Mobiliteitshubs zijn gelegen op strategische plaatsen die goed toegankelijk zijn vanuit de woonwijken en/of bedrijventerreinen en waar op een comfortabele manier overgestapt kan worden op andere vervoerssystemen. Vanuit de omliggende wijk kan hier overgestapt worden op hoogfrequente buslijnen of trein. De fiets, auto of ander vervoermiddel kan goed en veilig geparkeerd worden. Gebruikers in de andere richting kunnen vanuit bus of trein hier comfortabel overstappen op buurtbus, deelauto of -fiets of andere vormen van (openbaar) vervoer. De hubs kunnen ook dienst doen als carpoolplaats 3.0 waarbij vooraf geboekte meerijritjes geboekt kunnen worden.



Figuur 40: Figuur 1: schematisch voorbeeld van een mobiliteitshub

Mobiliteitshubs kunnen uitgebreid worden met allerlei voorzieningen zoals een horeca gelegenheid, pakketdiensten en andere service voorzieningen. Met name de pakket-service is al in meerdere regio's gecombineerd en goed ontvangen. In het programma Mobiliteit is reeds aangegeven waar potentiële plekken zijn voor hub's. Dit zijn onder andere Slagharen (rotonde N377/N343), Dedemsvaart (op/afrit N377 Zuidwoldestraat), Bergentheim (als voorloper van het station)

Langs de Vechtdalverbinding (N 34(o) en N377) zal een stelsel van carpoolplaatsen c.q. mobiliteitshubs licht ontstaan. Samen met de Vechtdalgemeenten en de provincie Overijssel zal een Vechtdalbreed meerijsysteem ontwikkeld worden waardoor het aantal voertuigen dat dagelijks op en neer rijdt zal dalen. Dit systeem kan samen met de mobiliteitshubs die in de stad Zwolle worden ontwikkeld zorgen voor een alternatief vervoerssysteem richting Zwolle. De afhankelijkheid van de eigen auto neemt hierdoor drastisch af.

### 8.6. MAAS en deelmobiliteit

Mobility as a Service (MAAS) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram of (water)taxi en misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. Doordat alle vormen van vervoer aan elkaar worden gekoppeld ontstaan nieuwe kansen en mogelijkheden. Waar bijvoorbeeld het reguliere openbaar vervoer in een gebied te kort schiet is het wellicht wel mogelijk om via een MAAS systeem de bestemming te bereiken.

Bijvoorbeeld: een student uit Zwolle wil stage lopen bij een bedrijf op het bedrijventerrein Broeklanden-zuid. Zonder rijbewijs en auto kom je nu niet veel verder dan station Hardenberg en kan je 1x per uur met de buurtbus naar het bedrijventerrein reizen. Als je veel geluk heb, staat er nog net een OV-fiets als de buurtbus vertrokken is. Met een goed functionerend MAAS systeem ziet de wereld er anders uit. Doordat je van te voren je reis boekt via het systeem kan het systeem zien hoeveel belangstelling er is voor een reis. Wanneer er meerdere reizigers naar het bedrijventerrein willen dan is er een pendelbusje beschikbaar. Ben je de enige dan zorgt het systeem er voor dat er een goede elektrische fiets beschikbaar is op station Hardenberg die je met je telefoon ontgrendeld en later bij het bedrijf weer stalt.

Het kan best zijn dat iemand anders in de tussentijd de fiets weer gebruikt, maar aan het einde van de werkdag staat de fiets weer voor je klaar! Als je wel over een rijbewijs beschikt dan kan je ook gebruik maken van elektrische deelauto's.

MAAS systemen zijn momenteel nog volop in ontwikkeling, maar dat dit de toekomst is voor gebieden met kleinere vervoersstromen is wel duidelijk. De trend is ook om minder bezit te hebben (van een eigen auto of fiets) en dat er veel meer gebruik wordt gemaakt van deelsystemen. In de randstad is dit voor deelauto's al heel gebruikelijk (mede door de torenhoge parkeertarieven en het tekort aan vergunningen), maar in de meer landelijke gebieden zoals Hardenberg kan MAAS en deelmobiliteit juist een toegevoegde waarde zijn aan de bestaande mobiliteitssystemen, die te maken hebben met steeds minder reizigers.

Deelmobiliteit (elektrische deelauto's, fietsen en scooters) kunnen een deel van de mobiliteitsbehoefte invullen. Wanneer deze vormen op geringe afstand beschikbaar zijn is de noodzaak voor de aanschaf van een (2<sup>e</sup>) auto minder hoog. Zeker wanneer hiervan gezamenlijk gebruik wordt gemaakt (bijvoorbeeld de vervoersdiensten bij Lutten Helpt waarbij buurtbewoners met de deelauto naar het ziekenhuis kunnen worden gebracht, of het gezamenlijk brengen van de kinderen naar een verder weg gelegen school) kan er draagvlak in de gehele buurt ontstaan en stijgt de rentabiliteit van de deelmobiliteitvoertuigen en kan continuïteit worden gewaarborgd. Dit vraagt wel om een andere manier van denken en een behoorlijke inspanning op gedragsverandering. De bereikbaarheid van de voorzieningen in onze gemeente stijgen daarmee wel, waardoor de leefbaarheid in totaliteit toeneemt.



# 9. Logistiek

## 9.1. Logistiek netwerk

Binnen de gemeente zijn 3 logistieke netwerken, te weten via de weg, spoor en water. Binnen de gemeente Hardenberg vindt de meeste logistiek plaats via het wegennet. De N-wegen in onze gemeente vormen de basis van het logistieke netwerk. Binnen de kernen vormen gebiedsontsluitingswegen (zoals de JC Kellerlaan in Hardenberg en de Rollepaal in Dedemsvaart) de verbindingen tussen de N-wegen en de bedrijventerreinen. De komende jaren wordt de doorstroming op deze routes geoptimaliseerd door slimme verkeerslichten en talking traffic (communicatie tussen voertuig en verkeersbegeleidingssysteem en v.v.) De verkeerslichten van de toekomst weten waar vrachtwagens heen willen en begeleiden de route met een groene golf. De combinatie van verkeerslichten op de Haardijk en de Kellerlaan in Hardenberg zijn uitermate geschikt om het logistieke vervoer in de toekomst goed te faciliteren.

Vrachtwagens rijden natuurlijk niet alleen naar bedrijventerrein maar ook naar andere locaties. Met name de logistieke afhandeling in het centrum van steden leidt tot conflictsituaties met winkelend publiek en fietsers. In de binnenstad van Hardenberg gelden venstertijden voor de bevoorrading van de winkels. Deze venstertijden worden fysiek afgedwongen door de aanwezige pollers. Er is geen aanleiding om het venstertijdenbeleid

aan te passen. De beschikbare uren voor bevoorrading zijn voor nagenoeg alle bedrijven voldoende en leidt niet tot overmatige overlast bij andere weggebruikers. De nationale trend is wel om steeds meer zero emissie stadslogistiek toe te gaan passen. Dit richt zich niet alleen op de bevoorrading van het centrum maar ook op de bezorgservice van de aldaar aanwezige bedrijven. Door slimme combinaties te maken is het niet noodzakelijk dat iedere winkel zijn eigen voertuig heeft maar dat er gewerkt kan worden met bijvoorbeeld een elektrische bestelbus voor meerdere winkels/bedrijven of wellicht wel het hele centrum.

Ook de gemeente als bedrijf kan hierbij een rol spelen. Door milieubewust wagenparkbeleid te voeren zal het wagenpark binnen een aantal jaren kunnen worden omgeturnd tot een zero emissie wagenpark. De gemeente kan hiermee als voorbeeld dienen voor andere bedrijven. Ook kan bijvoorbeeld laadvoorzieningen worden gedeeld met andere bedrijven waardoor het voor meerdere partijen rendabel wordt om de overstap te maken.

Met de A37 die in Duitsland wordt doorgetrokken als snelweg ligt er een logistieke hoofdroute richting noord Duitsland en Scandinavië om de hoek. Dit biedt kansen voor (logistieke) bedrijven in de gemeente.



Middels de containerterminal Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg is het mogelijk om containers over te slaan op spoor. Met hoogfrequente verbindingen met Rotterdam en Malmö ligt heel Europa en de hele wereld aan de voeten.

Het vervoer over water is nog beperkt. Er worden technische mogelijkheden ontwikkeld waardoor het vervoer over water via het kanaal Almelo – de Haandrik sneller en met minder obstakels kan plaatsvinden. De zogenaamde blauwe golf zorgt voor een goed afgestemd scheepvaart verkeer bij de diverse bruggen en sluizen. Met name voor het vervoer van zand en grind en bijzondere objecten blijft vervoer over water interessant.



Figuur 41: Kernnet logistiek uit de integrale netwerkvisie Overijssel

### 9.2. Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen in de gemeente Hardenberg zijn goed ontsloten voor het (vracht)autoverkeer. Voor de fiets en het openbaar vervoer zijn bedrijventerreinen over het algemeen minder makkelijk bereikbaar. In het programma Mobiliteit is reeds aangegeven dat we door middel van mobiliteitshubs en aanvullend vervoer de bestaande bedrijventerreinen beter willen ontsluiten. Zie hiervoor ook paragraaf 8.5 en 8.6. Zo zullen er initiatieven ontwikkeld worden om bedrijventerrein Rollepaal in Dedemsvaart beter

toegankelijk te krijgen voor mensen zonder auto. Onderzocht zal worden of het mogelijk is om vanaf bepaalde bushaltes een pendelbusje te laten rijden in de ochtend en avondspits of wellicht een zelfrijdend voertuig. Andere opties zijn het beschikbaar stellen van deelfietsen en deelscooters op deze locaties. Het doel is dat mensen zonder rijbewijs en/of auto toch goed op de bedrijventerrein kunnen komen om te werken of stage te lopen.

In het fietspadenplan gaan we nadrukkelijk in op de fietspaden tussen de kernen. In hoofdstuk 4 van dit GVVP is nadrukkelijk ingegaan op de ambities van de fiets. De bedrijventerreinen moet goed bereikbaar zijn met de fiets en bij voorkeur via vrijliggende fietspaden. Op de bedrijventerreinen zelf zijn in lang niet alle gevallen langs alle wegen fietsvoorzieningen nodig, maar een basisstructuur (langs de belangrijkste wegen) is uiteraard wel noodzakelijk. Een goed voorbeeld hiervan is Broeklanden. Het bedrijventerrein zelf is goed toegankelijk door de fietspaden langs de Duitslandweg en de fietsvriendelijke Klinkerweg/Emtenbroekerdijk. Op de wegen in het bedrijventerrein zelf zijn geen fietsvoorzieningen gerealiseerd. Vanuit de verschillende (fiets) inprickers zijn de bedrijven snel te bereiken. Aparte voorzieningen voor de fiets zijn daardoor niet noodzakelijk.

### 9.3. Inrichting bedrijventerreinen

De wegen op de bedrijventerreinen zijn ruim gedimensioneerd. Binnen de wegcategorisering betreft dit een separate categorie. Gezien de functie van de wegen (ontsluiten van de aanwezige bedrijven) en het vele vrachtverkeer dat hiervan gebruik dient te maken is een rijbaanbreedte van 7 meter gebruikelijk. Inritten van bedrijven zijn hierdoor goed te bereiken. Zoals in de vorige paragraaf al is aangegeven zijn fietsvoorzieningen niet noodzakelijk, tenzij het de hoofdfietsontsluiting betreft (zoals in bedrijventerrein Haardijk is toegepast). Parkeren van voertuigen moet op eigen terrein plaatsvinden, zodat de rijbaan volledig beschikbaar is voor de afwikkeling van het verkeer. Het is wel wenselijk om aan minimaal één zijde van de rijbaan een trottoir te realiseren.

Op bedrijventerreinen geldt momenteel een maximum snelheid van 50 km/h. Gezien de vele bewegingen (in- en uitrijden van terreinen, laden en lossen op de openbare ruimte enz.) op een bedrijventerrein is een maximum snelheid van 30 km/h veel passender. De snelheid zal daarbij niet fysiek worden afgedwongen. De inrichting van de weg (brede asfaltbaan) komt dan niet helemaal overeen met de functie en gebruik.



Gezien de beperkte afstand tussen het bedrijf en de hoofdwegenstructuur is het goed te verklaren dat er maximaal 30 km per uur gereden mag worden.

Fietsers kunnen met deze aangepaste snelheid zich goed mengen met het overige (vracht)verkeer. Het massaverschil blijft maar het snelheidsverschil neemt aanzienlijk af. Met de verschillende ondernemersverenigingen en parkmanager zullen we afspraken maken over het verkeersregime op het betreffende bedrijventerrein. Hierbij zal altijd maatwerk geleverd worden. Dit zelfde geldt voor het parkeren van grote voertuigen op bedrijventerreinen. In principe staan we het parkeren van grote voertuigen nergens binnen de bebouwde kom toe, behalve op een aantal specifiek aangewezen plekken. Deze plekken worden na overleg met de ondernemersverenigingen door het college aangewezen op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening.



# 10. Parkeren

## 10.1. Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is vastgelegd in het facetherziening parkeren Hardenberg. In deze facetherziening wordt verwezen naar de Parkeernormennota Hardenberg. In deze parkeernormennota wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met de berekening van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormennota rekent een relatief lage parkeernorm in het kader van het stimuleren van duurzame mobiliteit.

## 10.2. Bestaande situaties

In bestaande situaties wordt het parkeerareaal niet aangepast aan de actuele normen. Alleen wanneer er sprake is van een grote parkeerdruk in een wijk en de toegepaste norm aanzienlijk afwijkt van de huidige norm kan overwogen worden om parkeerareaal uit te breiden. Daarbij moet de balans in een betreffende wijk goed in de gaten gehouden worden. Uitbreiding van parkeergelegenheden gaat meestal ten kosten van groenvoorzieningen en/of speelgelegenheden.

In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen in stedelijke omgeving van groot belang. Het gemeentelijke beleid is dan ook geen uitbreiding van

parkeerareaal in bestaande woonwijken tenzij er nieuwe functies aan toegevoegd zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie.

Parkeerareaal kan worden toegevoegd om de verkeersveiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren (bijv. weghalen van geparkeerde voertuigen langs de rijbaan). Wel is de balans met groen- en speelvoorzieningen hier een belangrijke factor in het afwegingsproces.

## 10.3. Laadvoorzieningen

Wij willen elektrisch rijden stimuleren. Daarom moet elke kern in de gemeente de beschikking krijgen over een openbare laadpaal. Inwoners, forenzen en werkkenden uit de gemeente Hardenberg kunnen online een aanvraag indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal bij hun in de buurt. Zo wordt het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijker om toch een elektrische auto aan te schaffen.

Wij vinden een efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen echter wel belangrijk. Daarom gaan we een strategische plankaart opstellen. Deze kaart heeft als doel om een logische en efficiënte spreiding van laadvoorzieningen te bewerkstelligen.

Wanneer door bijvoorbeeld een inwoner een laadpaal wordt aangevraagd wordt in eerste instantie gekeken naar de dichtstbijzijnde locatie op de strategische plankaart.

Als gemeente nemen we niet zelf het initiatief tot het plaatsen van openbare laadpalen. Inwoners, bedrijven en forensen zijn aan zet om met aanvragen de locaties voor laadpalen in te vullen.

#### **10.4. Fietsparkeren**

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen.

Fietsers moeten hun fiets daar kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade; dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets als alternatief voor de auto. Ook zorgen goede parkeerplekken voor de fiets voor een verbetering van de buitenruimte doordat het aantal los gestalde of rondslingerende fietsen wordt beperkt.

In de projecten die wij uitvoeren willen wij het fietsparkeren zoveel mogelijk integreren. Dit betekent dat we bij herinrichting goed analyseren welke herkomst en bestemmingslocaties extra fietsparkeerplekken nodig hebben.

Bij de bushaltes is het daarnaast wenselijk om geregeld weesfietsen te verwijderen (continue actie). Dit geeft een nettere uitstraling en is bovendien bevorderlijk voor de capaciteit van de fietsenstallingen.

In het centrum van Hardenberg is meer ruimte voor fietsparken gewenst. Er zijn reeds verschillende geclusterde locaties. Maar gezien het huidige gebruik, is uitbreiding gewenst.

# 11. Visie op verkeersveiligheid

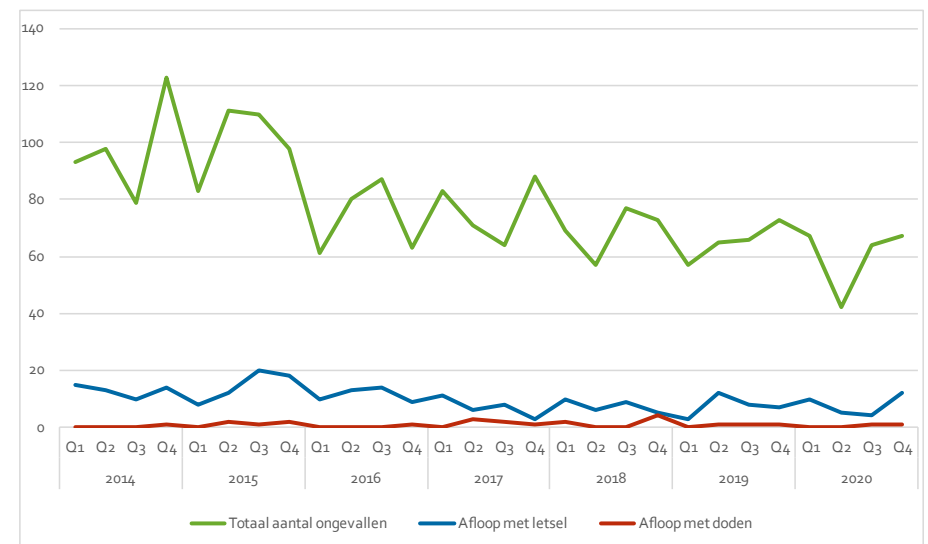
## 11.1. Objectieve verkeersonveiligheid

Als we kijken naar het aantal ongevallen dat in de gemeente Hardenberg gebeurd zien we dat de dalende trend van de eerdere jaren in het algemeen stagneert. Vooral het aantal slachtofferongevallen (afloop met letsel en dodelijke afloop) laat geen dalende trend zien. Dit is zorgelijk.

Op welke locaties gebeuren er structureel ongevallen?

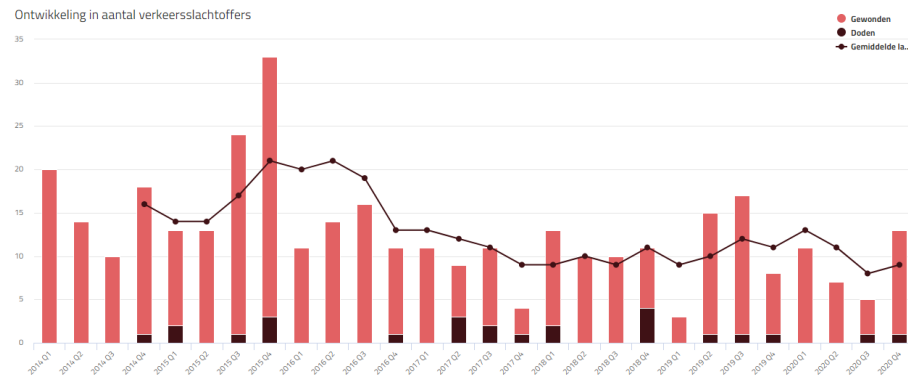
Op welke locaties vallen er verkeersslachtoffers

*Zijn er aspecten in de inrichting van de weg of de omgeving die een meer verkeersveilige situatie kunnen creëren?*



Grafiek 1: Ontwikkeling aantal ongevallen





Grafiek 2: Verkeersslachtoffers

Tabel 2: Afloop ongevallen periode 2014-2020

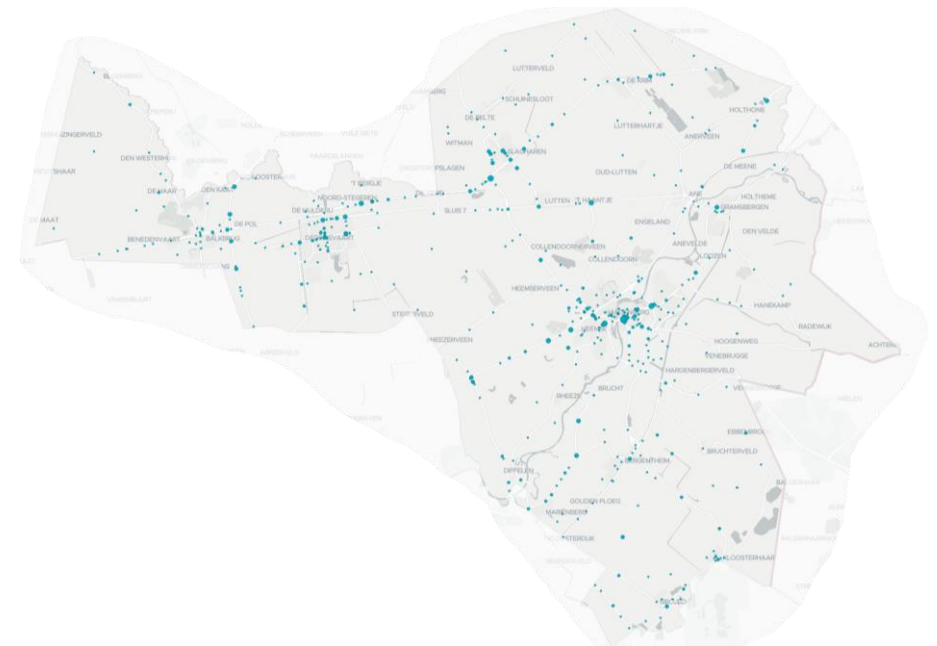
Jaar	Afloop			Totaal
	ums	Letsel	Dodelijk	
2014	340	52	1	393
2015	339	58	5	402
2016	244	46	1	291
2017	272	28	6	306
2018	240	30	6	276
2019	228	30	3	261
2020	207	31	2	240

\* ums: uitsluitend materiële schade

Uit een verdere analyse valt op dat jongeren in de leeftijd van 18 en 24 jaar en mensen met een middelbare leeftijd (24 tot 59 jaar) veel betrokken zijn bij ongevallen. Kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen en ouderen zijn minder vaak betrokken bij ongevallen, maar blijven wel 'kwetsbaar'. Dit laat mogelijk het effect zien van activiteiten die we binnen onze gemeente organiseren op bijvoorbeeld (basis)scholen en voor ouderen.

Er zijn binnen onze gemeente een aantal locaties waar structureel meerdere ongevallen gebeuren. Helaas zijn er ook enkele locaties waar veel ongevallen (en met grote impact) zijn gebeurd. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

- Kruispunt Bruchterweg – Witte de Withstraat Hardenberg
- Kruispunt Gramsbergerweg – J.C. Kellerlaan – Parkweg Hardenberg
- Kruispunt Europaweg – Spaanskamp Hardenberg
- Kruispunt Molenweg – Ommerweg – Regentenlaan Balkbrug
- Kruispunt Haarweg – Hardenbergerweg – Mölinsksweg Bergentheim
- Kruispunt De Magnolia – Moerheimstraat – Van Rooijens Hoofdwijk Dedemsvaart
- Kruispunt Julianastraat – Moerheimstraat – Wisseling Dedemsvaart
- Kruispunt Kanaalweg West – Van Rooijensweg – Kanaalweg Oost Bergentheim
- Kruispunt Nieuwewijk – Moerheimstraat – Wisseling Dedemsvaart
- Wegvak Bruchterweg Hardenberg
- Wegvak Herenstraat Hardenberg



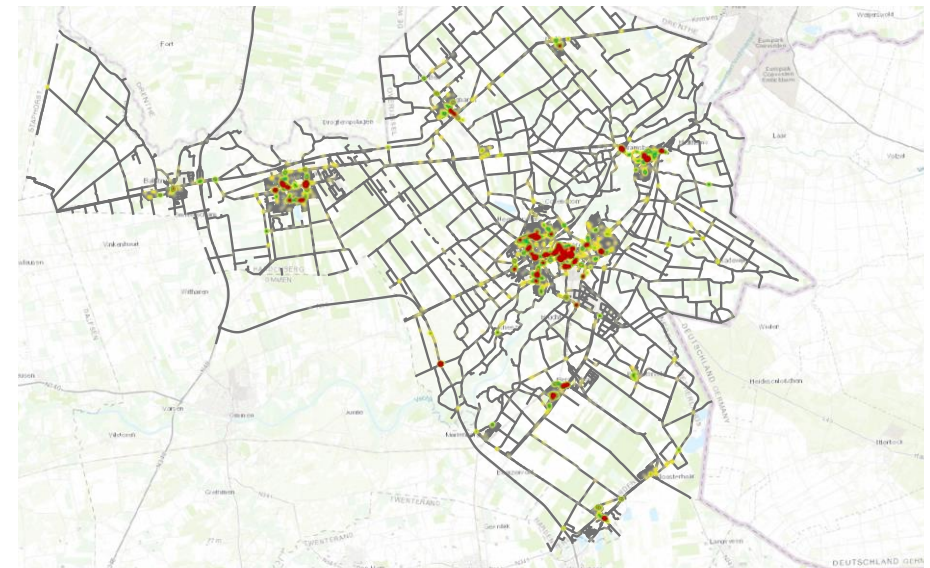
Figuur 42: Ongevallenlocaties (2016-2020)

### 11.2. Subjectieve onveiligheid

Naast de objectieve verkeersonveiligheid ervaren weggebruikers sommige verkeerssituaties ook als gevaarlijk. Dit vinden wij ook een belangrijke onderdeel voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Onze inwoners maken immers dagelijks gebruik van onze infrastructuur. Waar gebruikers zich onveilig voelen, gedragen ze zich vaak ook 'anders' of vermijden juist deze wegsituaties. We willen ook de situaties aanpakken die onveilig worden ervaren.

We hebben in het eerste kwartaal van 2021 een digitale enquête (webtool) opengesteld. Inwoners konden op een (digitale) kaart aanwijzen welke plekken zij onveilig vinden in het verkeer. Of konden aangeven aan welke plekken wij in ons plan aandacht moeten geven. Door inwoners is de webtool bijna 2.000 keer ingevuld. Daarnaast hebben ook ruim 400 scholieren (voortgezet onderwijs) gereageerd. In totaal zijn er ruim 3.000 locaties gemeld die als onveilige worden ervaren. Dit resultaat is overweldigend en geeft een heel goed beeld van de subjectieve onveiligheid in deze gemeente. Er zijn veel al 'bekende' locaties genoemd. In het uitvoeringsprogramma is per deelgebied een eerste hoofdanalyse gemaakt van de locaties die gevaarlijk worden gevonden.

In de volgende figuur is een heatmap weergegeven. Deze geeft een globaal beeld van de locaties (en hoe vaak) die als onveilig worden ervaren.

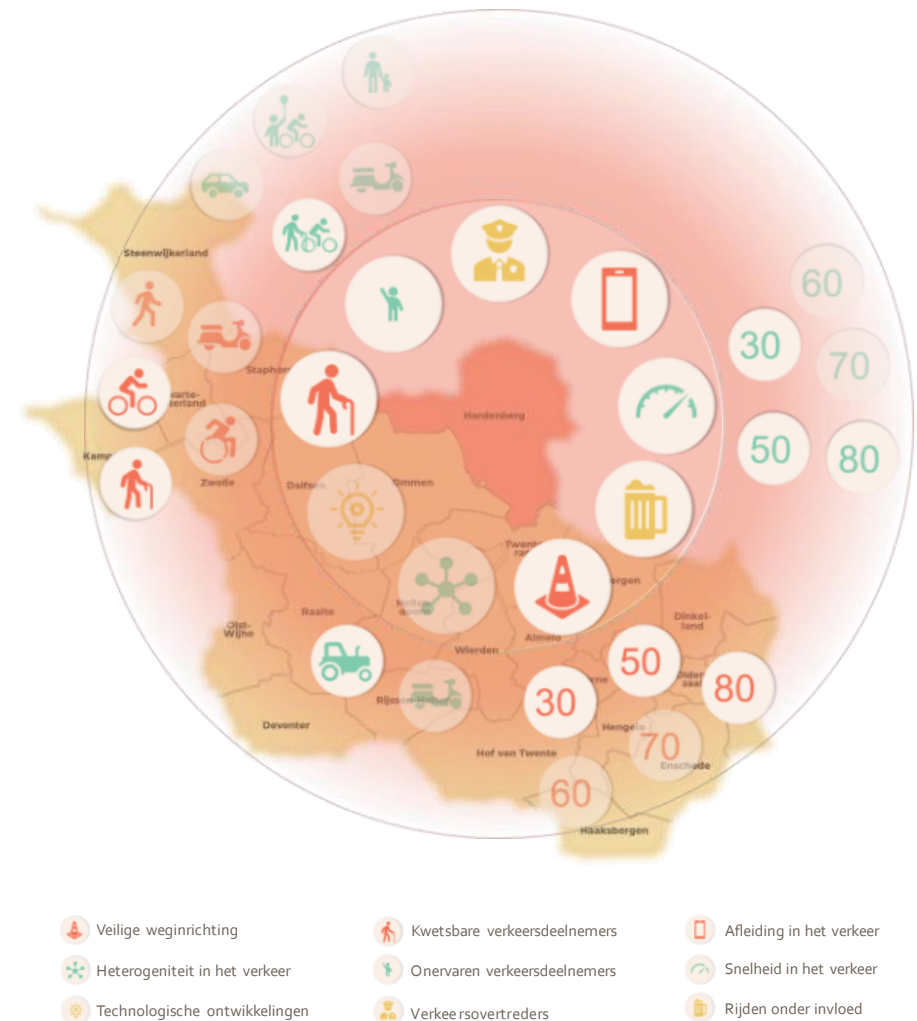


**Figuur 43: Locaties (heatmap)**

### 11.3. Sturen op risico's

In de aanpak van de verkeersveiligheid staat de risicogestuurde aanpak centraal. Dit maakt onderdeel uit van het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV, zie ook hoofdstuk 2). Niet meer reactief handelen door te sturen op basis van gegevens over ongevallen, alleen, maar proactief handelen op basis van verschillende en gestructureerde informatiebronnen. Zo worden risico's vooraf in kaart gebracht en kan er gewerkt worden aan het vermijden van ongevallen, in plaats van ongevallen achteraf aan te pakken.

Een verder analyse van de ongevallen uit de afgelopen jaren (2016 – 2020), de weginrichting, het gebruik, samenstelling van het verkeer zijn een aantal risicothema's naar voren komen. In het kader van een meer risicogestuurde is een verdere analyse gemaakt van de gebeurde ongevallen in de afgelopen jaren (2016 -2020). Voor onze gemeente zijn de prioritaire thema's hiernaast weergegeven in een infographic. Hierna worden deze prioritaire thema's beschreven en zijn er doelstellingen gekoppeld om de veiligheidsrisico's op deze onderwerpen aan te pakken.



Figuur 44: Risicothema's

■ **Prioritaire thema's:**

**Veilige weginrichting**

*30 km/uur wegen*

Onveilige 30 km/u wegen zijn vaak niet of sober ingericht volgens de 'Duurzaam Veilig' principes, wat leidt tot een slechte balans tussen vormgeving, functie en gebruik. Dit heeft negatieve gevolgen op de gereden snelheid en de veiligheid. Daarnaast is er sprake van een hoog risicocijfer.

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij 30 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniformeren oversteekvoorzieningen</li> <li>• Uniformeren inrichting kruispunten. (voorrangsregeling, gelijkwaardig of uitritconstructie)</li> </ul>
Aanpak snelheid	Inrichting 30 km/uur wegen optimaliseren door snelheidsremmende maatregelen
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.

*50 km/uur wegen*

Er vinden relatief veel ongelukken plaats en de snelheidslimiet wordt vaak overschreden. Daarnaast is er sprake van een hoog risicocijfer. Met name de wegen waarop veel uitwisseling en menging van weggebruikers plaatsvindt (fiets op rijbaan, langsparkeren, in/uitritten) i.c.m. een hoge snelheid vallen in negatieve zin op.

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij 50 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duidelijke verschillen inrichtingskenmerken toepassen tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen</li> <li>• Uniformeren oversteekvoorzieningen</li> <li>• Uniformeren inrichting kruispunten. (voorrangsregeling, gelijkwaardig of uitritconstructie)</li> <li>• Uniformeren inrichting rotondes</li> </ul>
Aanpak snelheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichting 50 km/uur wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken</li> <li>• Daar waar nodig (op drukke kruispunten) snelheidsremmende voorzieningen toepassen</li> </ul>
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleg meer vrijliggende fietspaden waar mogelijk.</li> <li>• Afname van uitwisseling en menging van fietsers en landbouwverkeer ivm snelheid en massaverschillen</li> </ul>

### 80 km/uur wegen

De wegen die onder gemeentelijk beheer vallen zijn, in tegenstelling tot de provinciale 80 km/uur wegen, vaak beperkt ingericht. Voornamelijk de beperkte wegbreedte en geringe obstakelvrije ruimte vormt een risico bij hoge snelheden. Het gaat om de Hardenbergerweg/Gramsbergerweg (tussen Hardenberg en Gramsbergen), de Hardenbergerweg (tussen Hardenberg en de N36) en de Duitslandweg (tussen Hardenberg en de landsgrens).

Doelstellingen	
Inrichting	Inrichting toepassen die past bij 80 km/uur. Vormgeving is nog niet altijd optimaal
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniformeren inrichting kruispunten en aansluitingen zijwegen.</li> <li>• Uniformeren oversteekvoorzieningen</li> </ul>
Aanpak snelheid	Inrichting 80 km/uur wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleg meer vrijliggende fietspaden waar mogelijk.</li> <li>• Afname van uitwisseling en menging van fietsers en landbouwverkeer i.v.m. snelheid en massaverschillen</li> </ul>

### Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer

De samenkomst van zwaar (landbouw)verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) brengt risico's met zich mee. Deze risico's vinden vooral plaats op wegen die niet of sober zijn ingericht volgens het Duurzaam Veilig principe.

Doelstellingen	
Inrichting	Voorkomen menging met kwetsbare verkeersdeelnemers Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur
Herkenbaarheid	Verleggen bestaande routes naar alternatieve routes en deze comfortabel inrichten (verleiden)

### Risicogroepen en -modaliteiten

*Onervaren verkeersdeelnemers: Senioren met nieuwe e-bike*  
Nederland vergrijst en senioren fietsen vaker, verder en langer, vaak met een e-bike. Doordat sommige senioren onbekend zijn met de eigenschappen van hun nieuwe e-bike en (mogelijk) hun eigen afnemende vaardigheden, kunnen ze in lastige situaties terecht komen. Deze doelgroep is de afgelopen jaren sterk aan het toenemen in de slachtofferaantallen.

Doelstellingen	
Inrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbreden fietsvoorzieningen</li> <li>• Vergevingsgezinde maatregelen treffen (bijvoorbeeld draagkrachtige berm)</li> </ul>
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educatie inzetten</li> <li>• Bereik van campagnes vergroten</li> </ul>

*Kwetsbare verkeersdeelnemers: Senioren*  
Door de vergrijzing in Nederland wordt de groep senioren steeds groter en zij worden ook steeds mobieler. Door (langzaam) afnemende vaardigheden en een toenemende fysieke kwetsbaarheid vormen senioren een belangrijke risicogroep, voor de lange en korte termijn.

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educatie inzetten</li> <li>• Bereik van campagnes vergroten</li> </ul>



### Kwetsbare verkeersdeelnemers: *Fietsers*

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in de gemeente. De fietser is kwetsbaar door het ontbreken van een kreukelzone. Hierdoor vangt de fietser vaak zelf het grootste deel van een klap op. Aangezien de fietser in de gemeente ook vaak bij ongelukken betrokken is, vormt de fietser een risicogroep.

Doelstellingen	
Inrichting	Verbeteren fietsinfrastructuur
Herkenbaarheid	Duidelijke keuzes maken in herkenbare inrichting. <ul style="list-style-type: none"> <li>Duidelijke inrichtingskenmerken toepassen in relatie tot de positie van fietsers. Daar waar mogelijk vrijliggende fietsvoorzieningen aanleggen</li> <li>Verbeteren oversteekvoorzieningen <ul style="list-style-type: none"> <li>Uniformeren oversteekvoorzieningen</li> </ul> </li> </ul>
Aanpak snelheid	Inrichting 80 km/uur wegen optimaliseren door toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken
Handhaving	Door handhaving op specifiek gevaarlijke punten, verkeersonveiligheidsgevoel omlaag proberen te krijgen.
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Educatie inzetten</li> <li>Bereik van campagnes vergroten</li> </ul>

### Gedrag individuele verkeersdeelnemer

#### *Rijden onder invloed*

Doelstellingen	
Educatie	Educatie inzetten Bereik campagnes vergroten (bewustwording)
Handhaving	Samen met politie locaties acties opzetten over bewustwording, maar tegelijkertijd ook inzetten op handhaving.

### *Snelheid in het verkeer (30, 50 en 80 km/u wegen)*

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Educatie inzetten</li> <li>Bereik campagnes vergroten (bewustwording, inzet smiley)</li> </ul>
Handhaving	Bij overlastsituaties overgaan tot handhaving in overleg met politie. Wel na objectieve registratie overlast

### *Afleiding in het verkeer bij fietsers en automobilisten*

Doelstellingen	
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Educatie inzetten</li> <li>Bereik campagnes vergroten (bewustwording)</li> </ul>
Handhaving	Afstemming met politie over handhaving

### *Verkeersovertreders*

Doelstellingen	
Educatie	Samenwerken met inwoners <ul style="list-style-type: none"> <li>Met 'ludieke' acties bewustwording vergroten.</li> </ul>
Handhaving	Bij excessen handhaving door BOA's of politie inzetten.

### *Landbouwverkeer*

Doelstellingen	
Educatie	Inzetten extra educatie voor jonge en ervaren bestuurders i.c.m. landbouwvoertuigen

## ■ Conclusie

Met deze integrale analyse van ongevallen uit de afgelopen jaren (2016 – 2020), de weginrichting, het gebruik, samenstelling van het verkeer is goed inzicht verkregen op de risicothema's binnen onze gemeente. Veel maatregelen en wensen die we al in onze visie hebben verwoordt sluiten aan op de thema's op het gebied van de inrichting van onze wegen. Hiermee is een belangrijke basis aanwezig voor het sturen op de risico's in het verkeer.

Wij willen op het gebied van handhaving meer gaan samenwerken met de politie en gericht inzetten op de risicothema's zoals hierboven beschreven.

### 11.4. Educatie / Communicatie

Verkeersveiligheid richt zich op mens, voertuig en weg. De activiteiten die zich richten op de mens zijn onverminderd belangrijk. Het gedrag van weggebruikers kan namelijk ook aanleiding zijn tot het ontstaan van verkeersonveiligheid. Afleiding, snelheid en middelengebruik zijn hierbij de belangrijkste aandachtsgebieden. Al jaren voeren wij diverse educatieprogramma's in onze gemeente. Dit vinden wij ook erg belangrijk.

Met de provincie is afgesproken ieder jaar € 2,- per inwoner te investeren in voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding. Hiervoor wordt 75% subsidie van de provincie verkregen. Met deze financiële middelen wordt jaarlijks rekening gehouden in onze begroting. Wij willen dan ook deze vorm van voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding continueren.

Hieronder een overzicht van de verkeerseducatieprojecten die wij, gezamenlijk met VVN, uitvoeren:

- Leeftijdscategorie 0-4 jaar:
  - Jongleren in het verkeer
- Leeftijdscategorie 4-12 jaar:
  - Dode Hoek (groepen 7 en 8)
  - ANWB Streetwise (groep 1 t/m 8)
  - Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (groepen 7 en 8)
  - MONO 'Stop weg, stap op!' (groepen 7 en 8)
  - Van 8 naar 1 (groepen 7 en 8)
  - Verkeersexamen (groep 7)

- Leeftijdscategorie 12-16 jaar:
  - Fietskeuring
  - VEVO-projecten
- Leeftijdscategorie 60+ jaar:
  - Opfriscursus rijvaardigheid
  - Fietsveiligheidsvoorlichting
  - Scootmobieltraining
- Verkeersveiligheidsacties:
  - Buurtacties
  - Inzet snelheidsdisplays (DSI's)
- Landelijke campagnes

We willen ons de komende jaren nog meer specifiek richten op de prioritaire doelgroepen die naar voren komen uit de risicoanalyse (beschreven in paragraaf 11.3). We zullen daar beoordelen of verschuiving in de educatieprogramma's plaats moet vinden.

### 11.5. Speciale locaties

#### ■ Schoolomgevingen

Bij schoolomgevingen komen vaak in korte tijd veel verschillende vervoerswijzen bijeen. Dit gebeurt tijdens het halen en brengen. Dit kan leiden tot chaotische situaties. Schoolsituaties in bestaande omgevingen kennen vaak problemen die divers van aard zijn. Het is vaak een samenspel van de locatie van de school, de inrichting van de omgeving en het verkeersgedrag.

We willen de bestaande schoolomgevingen veiliger maken. Dit doen we door in de infrastructuur waar nodig maatregelen te treffen. Dit kunnen bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen zijn, maar ook bijvoorbeeld het realiseren van een nieuwe ingang van het schoolplein voor fietsverkeer. Dit willen we samen met de scholen oppakken. We willen daarmee wel dat we dit 'samen' doen. Dus we moeten ook goed aandacht hebben voor de educatieve inzet op de scholen en bijvoorbeeld de inzet van verkeersouders en verkeersbrigadiers.

We willen voor scholen een basispakket aan attentieverhogende maatregelen in de schoolomgeving samenstellen. Denk hierbij aan opvallende elementen in de directe omgeving van de school en bijvoorbeeld het instellen van een 'schoolzone'. Jaarlijks willen we twee schoolomgevingen aanpakken.



*Figuur 45: Voorbeelden van attentieverhogende maatregelen in schoolomgevingen*

### ■ Sportvoorzieningen

Ook bij sportvoorzieningen is er vaak sprake van veel verkeer in korte periodes. Sporters worden gebracht en gehaald of komen zelf vaak met de fiets of auto. Bij sportaccommodaties heeft fietsverkeer de prioriteit. Fietsverkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer. Er zijn daarnaast goede fietsstallingsplaatsen aanwezig. Met het aanbieden van goede voorzieningen voor de fietsers wordt tevens het fietsgebruik gestimuleerd.