



Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016 - 2026



Auteur:	Erik Wietses
Projectnummer:	14.0086/001
Status:	Definitief
Datum:	20 juli 2016

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Naar een nieuw GVVP	3
1.2	Proces en communicatie	3
1.3	Opbouw nieuw GVVP	4
1.4	Inhoud GVVP	5
2	Terugblik	6
2.1	GVVP 2006	6
2.2	Uitgevoerde projecten	6
2.3	Effecten	9
2.4	Bevindingen bewoners en belanghebbenden	12
3	Beleidskader	14
3.1	Planwet Verkeer en Vervoer	14
3.2	Landelijk Beleid	14
3.3	Beleid Provincie Overijssel	17
3.4	Gemeentelijk Beleid	19
4	Aandachtspunten belanghebbenden	25
4.1	Klankbordgroep	25
4.2	Burgerpanel	28
5	Trends en ontwikkelingen	31
5.1	Demografische ontwikkelingen	31
5.2	Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen	32
6	Positionering verkeer- en vervoerbeleid	34
6.1	Missie gemeente Dalfsen	34
6.2	Omgevingsvisie	34
6.3	Integrale aanpak	35
6.4	Samen met de burger, een gedeelde ruimte	35
7	Ambities verkeer en vervoer	36
7.1	Wijziging koers	36
7.2	Doelstellingen	36
7.3	Speerpunten	38
7.4	Uitwerking beleid	38
8	Gedragsbeïnvloeding (educatie/handhaving)	40
8.1	Het belang van educatie, voorlichting en handhaving	40
8.2	Actieplan verkeersveiligheid	40
8.3	Veilige schoolomgeving	42
8.4	Handhaving en straatacties	44
8.5	Voorlichting en communicatie	45

8.6	Projecten	45
9	Wegencategorisering en inrichting vd ruimte	46
9.1	Theorie wegcategorisering	46
9.2	Categorisering gemeente Dalfsen	47
9.2.1	Indeling wegennet	47
9.2.3	Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom	51
9.2.4	Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	56
9.2.5	Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom	58
9.3	Een andere insteek (gedeelde ruimte)	63
9.4	Projecten wegcategorisering en inrichting van de ruimte	64
10	Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	65
10.1	Verplaatsingskeuze	65
10.2	Kwaliteit hoofdwegennet	65
10.3	Duurzame autoverplaatsingen	68
10.4	Parkeren	69
10.5	Projecten	73
11	Fietsverkeer	74
11.1	Sporen	74
11.2	Inrichting fietsroutes	74
11.3	Speerpunten beleidsimpuls	79
11.4	Fietsparkeren	79
11.5	Gladheidsbestrijding en beheer	80
11.6	Voorlichting en marketing	80
11.7	Projecten	81
12	Voetgangers en toegankelijkheid	82
12.1	De basis van elke verplaatsing	82
12.2	Aanpak	82
12.3	Ontwerprichtlijnen	83
13	Openbaar vervoer en ketenmobiliteit	87
13.1	Rol van de gemeente	87
13.2	Treinverbinding	88
13.3	Busverbindingen	88
13.4	Doelgroepenvervoer	90
13.5	Projecten	90
14	Van beleid naar uitvoering	91
14.1	Uitvoering	91
14.2	Monitoring en evaluatie GVVP	91

1 Inleiding

Ontwikkelingen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak leiden niet alleen landelijk maar ook in de gemeente Dalfsen tot een steeds veranderende mobiliteitsvraag. Deze veranderingen vragen om het verleggen van de accenten van het bestaande verkeer- en vervoerbeleid. Het nieuwe verkeer- en vervoerplan Dalfsen bevat de geactualiseerde beleidslijn voor de wegenstructuur, de verkeersveiligheid en de verschillende vervoerswijzen voor de komende jaren.

1.1 Naar een nieuw GVVP

In 2006 is het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan Dalfsen vastgesteld. In 2009 is het plan geactualiseerd. Dit plan is de afgelopen 10 jaar een leidraad en toetsingskader geweest voor vele ontwikkelingen binnen de gemeente. Daarnaast is op basis van driejaarlijkse uitvoeringsplannen een groot aantal concrete projecten uitgevoerd en in gang gezet. Het beleid heeft bijgedragen aan een veiligere, meer leefbare en meer toegankelijke gemeente.

De planhorizon van het oude GVVP was 2015. Dit was aanleiding om een nieuw GVVP op te stellen. Ook vroegen de vele ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, wetgeving, techniek, mobiliteit en ook maatschappelijke ontwikkelingen, om een actuele gemeentelijke visie op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is de landelijke en provinciale beleidslijn gewijzigd en geactualiseerd. De gemeente is conform de Planwet Verkeer en Vervoer verplicht om deze actuele beleidslijn door te vertalen naar het gemeentelijk beleid.

Daar waar vroeger het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer meer afgebakend en sectoraal gericht was, maken thema's zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid steeds meer integraal onderdeel uit van het gemeentelijke beleid. Ook zijn vraagstukken over de inrichting van de openbare ruimte niet meer alleen een technische aangelegenheid. De inbreng van verschillende beleidsvelden leidt tot een evenwichtigere benadering waarin alle belangen en niet alleen die van het verkeer zijn afgewogen. Het samenspel van de verschillende beleidsterreinen maakt het voeren van een helder en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid steeds belangrijker.

1.2 Proces en communicatie

Het nieuwe GVVP is geen plan van de gemeente alleen maar een plan van alle belanghebbenden. Het inrichten en beheren van onze openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag is en wordt ook telkens meer een wisselwerking tussen gemeente, bedrijven en burgers. Om de betrokkenheid bij onze leefomgeving, onze manier van verplaatsen - en de manier waarop wij met elkaar omgaan (in het verkeer) - te vergroten is bij het tot stand komen van dit plan nauw samengewerkt en overlegd met de partners. Naast de formele inspraakprocedure is in elke fase van de planvorming overlegd met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van buurgemeenten, de provincie en verschillende

belangengroepen zoals plaatselijke belangen, VVN, de fietsersbond en ondernemersverenigingen.

1.3 Opbouw nieuw GVVP

Het nieuwe GVVP Dalfsen is opgebouwd uit drie onderdelen. Een ambitiesdocument, de uitwerking van het beleid en een uitvoeringsprogramma (in eerste instantie voor 2016 t/m 2018). In afbeelding 1.3.1 is weergegeven welke relaties er zijn tussen diverse beleidsplannen en ontwikkelingen en hoe deze invloed uitoefenen op het nieuwe GVVP.



Afbeelding 1.3.1 schema aspecten die van invloed zijn op GVVP 2026

Het ambitiesdocument (vastgesteld door het college in oktober 2015) bevat een korte terugblik op de afgelopen jaren en kijkt vooruit naar de ontwikkelingen die ons te wachten staan. Daarnaast zijn de landelijke en provinciale kaders geschetst. Op basis van de ontwikkelingen en kaders is geschetst welke richting het verkeer en vervoerbeleid moet krijgen en wat de ambities zijn op hoofdlijnen.

In de uitwerking van het beleid zijn de ambities vertaald in programma's en concreet toe te passen richtlijnen ten aanzien van inrichting van wegen, parkeren, fietsinfra en de wensen ten aanzien van het openbaar vervoer.

In het uitvoeringsprogramma is aangegeven welke projecten de meeste prioriteit hebben, of er subsidiemogelijkheden zijn en in hoeverre koppeling met onderhoud mogelijk is. Aangegeven wordt welke projecten de komende jaren daadwerkelijk uitgevoerd worden. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat periodiek (driejaarlijks) geactualiseerd wordt.

1.4 Inhoud GVVP

Het voorliggende GVVP omvat het ambitiedocument en de hierop gebaseerde uitwerking van beleid. Het dynamische driejaarlijkse uitvoeringsprogramma maakt geen fysiek onderdeel uit van dit rapport.

In hoofdstuk 2 wordt kort teruggeblikt op het beleid van de afgelopen jaren. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 achtereenvolgens het landelijke, het provinciale en het huidige gemeentelijk beleid toegelicht. Hoofdstuk 4 gaat in op de opinie van belanghebbenden voortvloeiende uit de startbijeenkomst van de klankbordgroep en het Burgerpanel. In hoofdstuk 5 worden de trends en ontwikkelingen uiteengezet en in hoofdstuk 6 is aangegeven hoe het GVVP moet worden geïnterpreteerd en gepositioneerd. In hoofdstuk 7 zijn de kaders en aandachtspunten vertaald in de doelstellingen en ambities van het nieuwe verkeer en vervoerbeleid.

De uitwerking van het beleid in richtlijnen, netwerken en concrete actiepunten is toegelicht in de hoofdstukken 8 t/m 13. Achtereenvolgens komen gedragsbeïnvloeding, de inrichting van wegen, gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, voetgangers en het openbaar vervoer aan bod. In hoofdstuk 14 is ten slotte aangegeven hoe de slag kan worden gemaakt naar de uitvoering.

2 Terugblik

Voordat wordt ingegaan op de diverse vigerende beleidsstukken die van kracht zijn wordt eerst teruggeblikt op het GVVP 2006, de uitgevoerde projecten, de effecten en de algemene bevindingen van belanghebbenden.

2.1 GVVP 2006

In 2006 zijn de verkeersplannen van de voormalige gemeenten Dalfsen en Nieuwleusen samengevoegd en geactualiseerd tot het GVVP Dalfsen. In 2009 is het plan geactualiseerd. Aan de hand van uitvoeringsprogramma's zijn in de afgelopen 10 jaar in het kader van het GVVP vele projecten gerealiseerd en zijn activiteiten georganiseerd en ondersteund. Dit om de ambities ten aanzien van veiligheid, bereikbaarheid en mobiliteit waar te kunnen maken.

2.2 Uitgevoerde projecten

Het voert te ver een uitputtende lijst met projecten en acties op te sommen. Een aantal in het oog springende projecten zullen worden toegelicht.

Hoofdwegen

Doortrekken Prinses Beatrixlaan tot aan de Jagtclusterallee: Voor een goede ontsluiting van de (toekomstige) woongebieden en beperking verkeer verblijfsgebieden Nieuwleusen.



Prinses Beatrixlaan (80km/uur)



Prinses Beatrixlaan (60km/uur zone)

Nieuwe aansluiting (rotonde) van de Jagtclusterallee op Westeinde (samen met provincie): Ter vergroting van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van fietsers hebben de provincie en de gemeente een rotonde gerealiseerd op de het Westeinde waarmee het aantal conflictpunten is geminimaliseerd en de snelheid is teruggebracht.



Rotonde Jagtclusterallee -Westeinde



Rotonde Jagtclusterallee –Westeinde (detail)

Herinrichting Koesteg en Rondweg Dalfsen: Voor een betere afwikkeling en veilige oversteekvoorzieningen.

Aanleg rotonde Poppenallee - Stationsweg: Voor verkeersveiligheid en een goede ontsluiting van het stationsgebied.



Realisatie rotonde Poppenallee bij station



Realisatie rotonde Poppenallee bij station

Rotonde Burgemeester Backxlaan – Beatrixlaan: Voor meer veiligheid en een verbeterde afwikkeling.

Daarnaast werkt en heeft de gemeente samen met de provincie gewerkt aan het **verbeteren van veiligheid en doorstroming op de N35, N340, N377 en N348**, onder andere bij Lemelerveld. De gemeente heeft hierbij een ondersteunende rol en behartigt haar belangen op het onderliggende wegennet. De komende jaren zal dit meer zichtbaar worden.

Verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur gebieden)

Herinrichting Parallelstraat Lemelerveld: De Parallelstraat is ingericht als erftoegangsweg waarop de fietsers een plek hebben in de vorm van fietsstroken. De kruispunten zijn gelijkwaardig en uitgevoerd met een plateau (verhoogd kruispuntvlak).



Herinrichting Parallelstraat Lemelerveld



Herinrichting Parallelstraat Lemelerveld

Andere noemenswaardige maatregelen in de verblijfsgebieden:

- Herinrichting Kroonplein Lemelerveld;
- Inrichting Dalfsen centrum;
- Herinrichting kruispunt Kanaaldijk – Vilstersedijk.

Parkeren

Wat betreft het parkeren is naast het uitvoeren van onderzoek en de monitoring van de parkeerdruk geïnvesteerd in nieuwe voorzieningen:

- Aanleg extra parkeerplaatsen voor gehandicapten in Nieuwleusen;
- Uitbreiding parkeerplaatsen station Dalfsen.

Fietsvoorzieningen

Realisatie fietspad Dommelerdijk: Voor een veilige en comfortabele verbinding tussen Oudleusen en Nieuwleusen waar fietsers voorheen de rijbaan gebruikten.



Realisatie fietspad Dommelerdijk



Realisatie fietspad Dommelerdijk (bocht)

Realisatie fietspad Jagtclusterallee: Voor het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer.



Realisatie fietspad Jagtclusterallee



Realisatie fietspad Jagtclusterallee

Naast de aanleg van fietspaden zijn op verschillende wegen binnen en buiten de bebouwde kom fiets(suggestie)stroken aangelegd voor een betere herkenbaarheid van de fietsroutes;

Recreatieve fietsroutes

Op de recreatieve routes zijn ook verbeteringen aangebracht:

- Verharden fietsvoorziening Voetsteeg (deels);
- Verharden fietsvoorziening Wolthaarsdijk west;
- Fietsvoorziening Sterrebosweg en Vennebergweg;
- Verbreden Maatpad Hoonhorst (onverplicht fietspad)

Openbaar Vervoer

Een groot aantal **bushaltes is toegankelijk gemaakt voor gehandicapten** om de mobiliteit voor deze groep te vergroten.



Realisatie toegankelijke bushalte



Realisatie toegankelijke bushalte

Naast de haltes is de Stationsomgeving opgewaardeerd om de bereikbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren (samen met Prorail) en is er onderzoek gedaan naar de vervoerswensen (buurtbus) en gratis OV voor verschillende doelgroepen.

Educatie en voorlichting

De afgelopen jaren is elk jaar een uitgebreid Actieplan Verkeersveiligheid opgesteld en uitgevoerd. De acties uit dit plan richten zich primair op de gedragsbeïnvloeding door training, voorlichting en educatie. Onderdeel van dit plan zijn onder andere: De scootmobielen cursus, rijvaardigheidstrainingen, verkeerslessen en verkeerseexamens scholen en ondersteunen landelijke campagnes (Wij gaan weer naar school).

2.3 Effecten

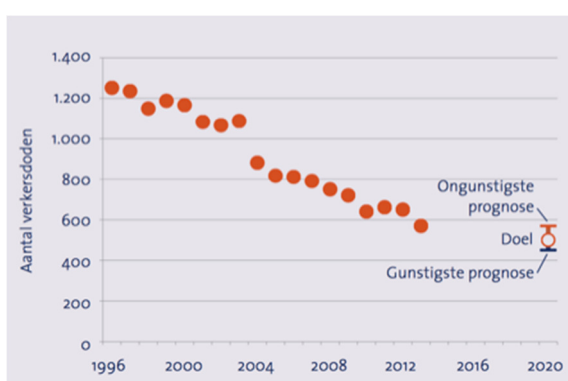
Het is niet eenvoudig om de effecten van de projecten uit het GVVP meetbaar te maken. Met name verbeteringen aan aspecten als bereikbaarheid, toegankelijkheid en het bevorderen van fietsverkeer zijn lastig te meten. Wat betreft verkeersveiligheid zijn er wel indicatoren. Het is mogelijk om landelijke trends van ongevallen te vergelijken met de geregistreerde ongevallen die binnen Dalfsen hebben plaatsgevonden. Zo kan worden vastgesteld of Dalfsen heeft bijgedragen aan de landelijke doelstellingen die omtrent de reductie van ongevallen zijn opgelegd. Belangrijk is wel om te vermelden dat de registratiegraad van ongevallen de laatste jaren sterk is teruggelopen. Hierdoor is vergelijken van situaties soms lastig omdat de beschikbare ongevallengegevens niet altijd een weerspiegeling geven van de werkelijke situatie.

Landelijke trends ongevallen

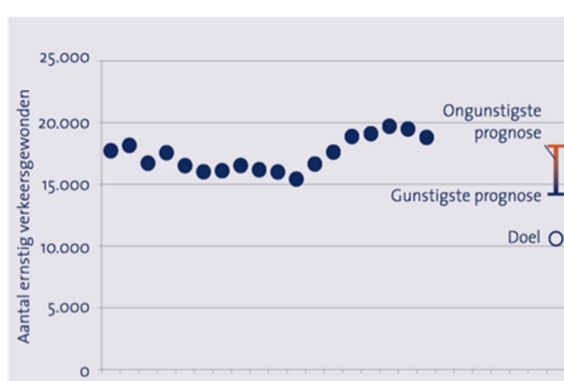
Landelijk is een forse daling van het aantal ernstige ongevallen ingezet. In 1970 lag het aantal te betreuren verkeersdoden maar liefst op 3000. In 2002 was dit dankzij allerlei maatregelen in

het kader van onder andere duurzaam veilig teruggebracht tot 1066 doden. Inmiddels ligt het aantal verkeersdoden op een getal tussen de 500 – 600 verkeersdoden per jaar. De actieve aanpak van de verkeersonveiligheid van de gemeente Dalfsen in de afgelopen jaren heeft hier zeker aan bij gedragen.

In afbeelding 2.3.1 is te zien hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de doelstelling en prognose voor 2020 zoals Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) deze heeft afgegeven. Voor wat betreft het terugdringen van het aantal ernstig gewonden blijkt dat de landelijke doelen (10.600 gewonden in 2020) waarschijnlijk niet bereikt gaat worden. In afbeelding 2.3.2 is te zien dat, zelfs met een gunstige prognose, het aantal ernstig gewonden zo'n 35% boven de doelstelling uitkomt. Dit impliceert dat de komende jaren nog een grote inspanning nodig is om de doelen te bereiken.



Afbeelding 2.3.1 Ontwikkeling, doelstelling en prognose aantal verkeersdoden tot 2020
(bron: Opschakelen naar meer verkeersveiligheid, SWOV)



Afbeelding 2.3.2 Ontwikkeling, doelstelling en prognose aantal ernstig gewonden tot 2020
(bron: Opschakelen naar meer verkeersveiligheid, SWOV)

Ongevallenbeeld 2001-2013 gemeentelijke wegen

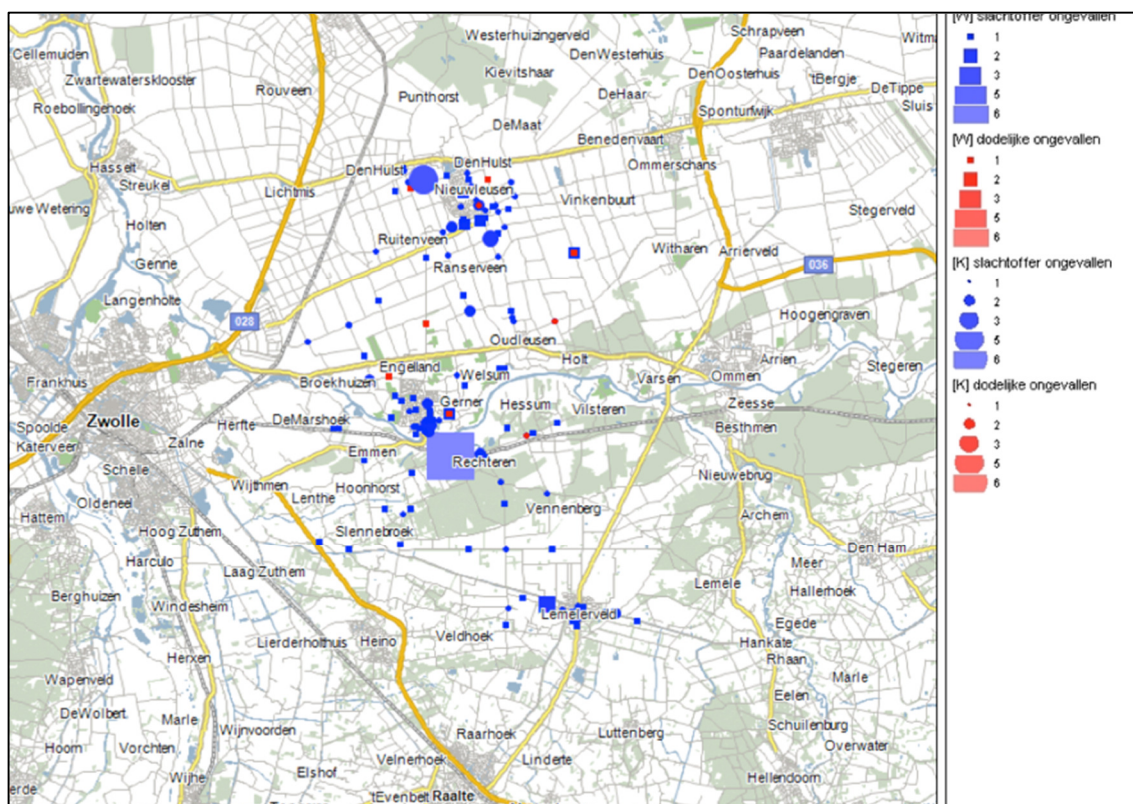
In tabel 2.3.3 is een overzicht opgenomen van ongevallen die geregistreerd zijn in de periode 2001-2013. Om op hoofdlijnen iets te kunnen zeggen over hoe het ongevallenbeeld zich verhoudt tot het landelijke beeld is er onderscheid gemaakt tussen periode 2001-2006 en ongevallen 2007-2013. Hierbij blijkt dat de cijfers van Dalfsen in lijn zijn met de (positieve) landelijke trend van de afgelopen jaren. De verminderde registratiegraad van ongevallen in de afgelopen jaren moet hierbij in acht worden genomen.

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Dalfsen 2001-2006	966	180	93	10	83	87	786
Dalfsen 2007-2013	422	102	51	6	45	51	320
Totaal Dalfsen 2001-2013	1388	282	144	16	128	138	1106

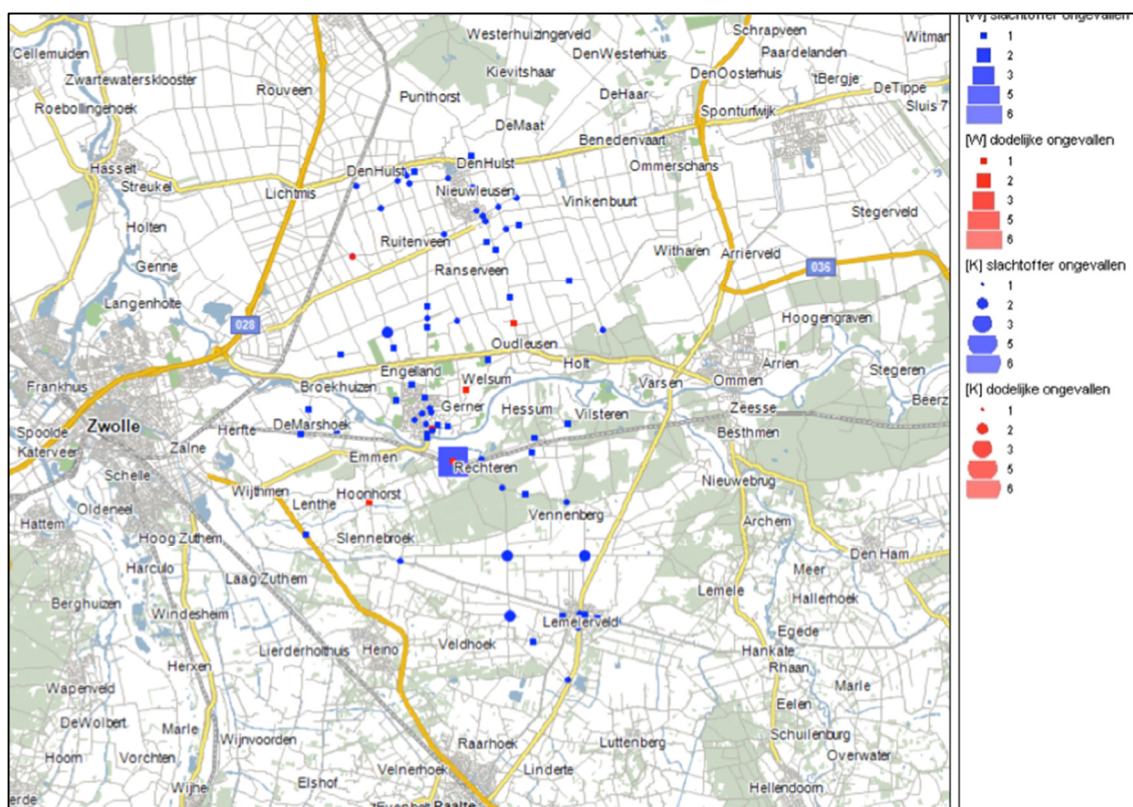
Tabel 2.3.3 Ongevallen 2001-2013 wegen onder wegbeheer gemeente Dalfsen

Nb. Binnen gemeente Dalfsen zijn er ook wegen die in beheer zijn bij provincie Overijssel en Rijkswaterstaat. In de periode 2001-2013 hebben op deze wegen ook nog eens 650 ongevallen plaatsgevonden. De trends zijn daarbij vergelijkbaar als op de wegen die bij Dalfsen in beheer zijn.

Op afbeelding 2.3.4 is weergegeven waar slachtofferongevallen (blauw) en ongevallen met dodelijke afloop (rood) plaatsvonden in de periode 2001-2006. In afbeelding 2.3.5 is eenzelfde kaart met ongevallenlocaties weergegeven voor de periode 2007-2013. Wanneer deze beide kaarten worden vergeleken blijkt dat met name in de kernen Nieuwleusen, Dalfsen en ook Lemelerveld een afname te zien is van het aantal slachtofferongevallen. In de buitengebieden lijkt het aantal slachtofferongevallen op een constanter niveau te blijven.



Afbeelding 2.3.4 Afbeelding Slachtoffer/ dodelijke ongevallen 2001-2006



Afbeelding 2.3.5 Afbeelding Slachtoffer/ dodelijke ongevallen 2007-2013

2.4 Bevindingen bewoners en belanghebbenden

In de vorige paragraaf is gekeken naar de effecten die het beleid van het GVVP heeft gehad. Naast deze effecten is het ook belangrijk te kijken naar de bevindingen van de gebruikers van de openbare ruimte.

Klankbordgroep

Om de bevindingen in kaart te brengen is aan een klankbordgroep gevraagd wat zij de belangrijkste resultaten vinden van de afgelopen jaren. In de klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van onder andere Fietzersbond, platform gehandicapten (BTB), Veilig Verkeer Nederland, verenigingen voor plaatselijk belang en vertegenwoordigers uit de buurgemeenten en de provincie Overijssel.

Als belangrijkste resultaat is de aanleg van rotondes en fietspaden in de gemeente genoemd. Daarnaast is de inrichting van verblijfsgebieden (30- en 60 km/uur zones) als positief ervaren. Al wordt er in die gebieden volgens de deelnemers nog steeds te hard gereden. Opgemerkt is dat de kruispuntplateaus naast de snelheidsremmende en attentie verhogende werking, ook voor voetgangers die minder ter been zijn, zorgen voor een makkelijkere oversteek. Dat komt omdat trottoir en rijbaan op hetzelfde niveau zijn aangelegd. Specifiek zijn verder de herinrichting van het stationsgebied, Het Kroonplein, de Welsummerweg, de Kanaaldijk en de verkeerslichten bij Oudleusen (provincie) genoemd als positieve ontwikkelingen.

Burgerpanel

Naast de bevindingen van de klankbordgroep is de uitkomst van het Burgerpanel (2015) van belang. Ook de resultaten van het Burgerpanel (zie 4.2) geven aan dat de verkeersveiligheid over het algemeen als positief wordt ervaren en dat de aanleg van vrijliggende fietspaden en de aanpak van knelpunten (aanleg rotondes) in de afgelopen jaren, worden gewaardeerd. Ook de aanpak van onveiligheid door voorlichting en educatie, alsmede aanvullende handhaving zijn als positief beoordeeld.

De aandachtspunten voor het nieuwe beleid van zowel de klankbordgroep als het Burgerpanel komen in hoofdstuk 4 uitgebreid aan bod.

3 Beleidskader

Het GVVP vormt de schakel tussen het landelijke- en regionale verkeer- en vervoerbeleid en gemeentelijke plannen en ontwikkelingen. Het GVVP moet in eerste instantie in lijn zijn met de wetgeving en passen binnen de kaders en plannen van de hogere overheden. Daarnaast moet het aansluiten op de plannen van andere (gemeentelijke) beleidsterreinen.

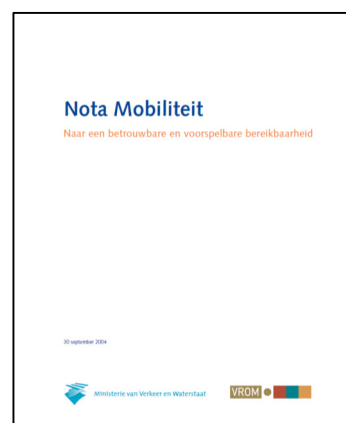
3.1 Planwet Verkeer en Vervoer

In de Planwet verkeer en vervoer zijn de rechten en plichten aangegeven die overheden hebben voor het beleidsterrein verkeer en vervoer. Het Rijk, de provincie en gemeenten zijn verplicht een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid te voeren. Het Rijk en de provincie kennen daarbij een planverplichting. Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Omgevingsvisie Overijssel wordt, door respectievelijk het Rijk en de provincie, invulling gegeven aan deze plicht. Het GVVP vormt de gemeentelijke invulling van de verplichting tot het voeren van een inzichtelijk en samenhangend verkeersbeleid. Vanaf 2018 gaat de Planwet Verkeer en Vervoer op in de Omgevingswet. In hoofdstuk 6 wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Landelijk Beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit (basis GVVP 2006), de Mobiliteits Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De essentiële onderdelen van Nota Mobiliteit blijven overigens wel (soms gewijzigd) van kracht.



Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is een kader geweest voor het SVIR. De essentiële onderdelen van SVIR werken op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies, die hun Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) of Omgevingsplan hierop moeten afstemmen. Indirect werkt de nota daarmee ook door naar gemeenten, omdat zij hun beleid moeten afstemmen op essentiële onderdelen van het PVVP. Per thema worden hieronder de in dit kader relevante onderdelen van het rijksbeleid weergegeven.

Autobereikbaarheid

Voor het onderliggend wegennet kent de Nota Mobiliteit/SVIR geen kwantitatieve doelstellingen ter verbetering van de betrouwbaarheid en reistijd van autoverplaatsingen.

Verkeersveiligheid

In het SVIR worden de doelen en uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) onderstreept. In het SPV wordt de strategie beschreven die moet leiden tot het behalen van de ambitieuze doelstelling uit de Nota Mobiliteit: Maximaal 580 verkeersdoden en 12.250 gewonden in 2020. De maatregelen moeten zelfs kunnen leiden tot een nog scherpere doelstelling: **Maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 gewonden in 2020.**

De nationale doelstelling met betrekking tot de verkeersveiligheid werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en gemeentelijke doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020.

De strategie is gefundeerd op de drie succesvolle pijlers van de afgelopen jaren: samenwerking, integrale aanpak en duurzaam veilig. Hierbij wordt zowel het spoor van landelijke maatregelen als de aandacht voor specifieke doelgroepen benoemd.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Omdat in 2012 bleek dat de doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet gehaald gaan worden is in de beleidsimpuls een groot aantal extra maatregelen opgenomen, waaronder: Doorgaan en versterken van de ingeslagen weg, toepassen basiskenmerken wegontwerp (CROW), Focus op fietsers (Actieplan gemeenten), ouderen en jonge bestuurders.

Externe veiligheid

Gemeenten krijgen in de SVIR de opdracht om externe veiligheid op te nemen in de beheersplannen voor infrastructuur. Gemeenten moeten zorgen voor een veilig en goed onderhouden wegennet. Van gemeenten wordt daarnaast verwacht dat zij, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen benoemen.

Lopen en fietsen

Het rijk stimuleert het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Ook gemeenten dienen in lijn hiermee het lopen en fietsen te stimuleren en hiervoor doelen op te nemen in hun beleid. Dit kan bijvoorbeeld door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Daarnaast kunnen gemeenten zorgen voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

Openbaar vervoer

Het SVIR stelt dat decentrale overheden zorg dragen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's evenals in het gemeentelijk beleid dient et worden aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd.

Parkeren

Het Rijk laat het in principe over aan gemeenten om zelf parkeernormen te stellen, maar stelt wel dat gemeenten in een regio tot overeenstemming moeten komen over parkeernormen per locatie.

3.3 Beleid Provincie Overijssel

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2009

De Omgevingsvisie en bijbehorende Omgevingsverordening Overijssel zijn op 1 juli 2009 vastgesteld. In de Omgevingsvisie wordt de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel uiteengezet, met een doorkijk tot 2030. De Omgevingsvisie heeft naast de status van Structuurvisie, Waterplan, Milieubeleidsplan en Bodemvisie, de status van Verkeers- en Vervoersplan zoals bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer. De Omgevingsvisie vervangt hiermee het Provinciale Verkeer en VervoerPlan uit 2005. De gemeente heeft conform de Planwet Verkeer en Vervoer de taak om het rijks- en provinciale beleid te vertalen in haar gemeentelijke beleid. De gemeentelijke ambities moeten dus in lijn zijn met die van de provincie. De provinciale ambities op het verschillende beleidsterreinen, waaronder bereikbaarheid en veiligheid zijn weergegeven op afbeelding 3.3.1.



Toekomstvast groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke voorraden

Welzijn	Welvaart	Natuurlijke voorraden
<p>1. Woonomgeving Aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, die voorzien in woonvraag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende en <u>flexibel aanbod van woonmilieus</u>, die voorzien in vraag • <u>Beschikbaarheid van</u> hoogwaardige voorzieningen 	<p>2. Economie en vestigingsklimaat Een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en mkb</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Vitale werklocaties</u>, die aansluiten bij de vraag van ondernemingen • Ontwikkelingsmogelijkheden voor <u>schaalvergroting en verbreding in de landbouw</u> • Ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering <u>toerisme en vrije tijdsbesteding</u> 	<p>3. Natuur Behoud en versterking van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vitaal en <u>samenhangend stelsel van natuurgebieden</u> (EHS, waaronder robuuste verbindingzones, Natura 2000) • Behoud en versterking van <u>verspreide bos- en natuurwaarden</u>
<p>4. (Binnen-)steden en landschap Behoud en versterken van de verscheidenheid en identiteit van (binnen-)stedelijke kwaliteit en mooie landschappen in het buitengebied</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterken identiteit en onderlinge <u>diversiteit van landschappen en dorpen</u> • Behoud en versterken <u>cultureel erfgoed</u> (monumenten, industrieel en agrarisch erfgoed) • Versterken kernkwaliteiten (<u>binnen-steden</u> (monumenten, architectuur, water/groen, culturele voorzieningen, stationsgebieden)) 	<p>5. Bereikbaarheid Een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goede bereikbaarheid voor het <u>autoverkeer</u> van en naar stedelijke netwerken en streekcentra • Vergroten van kwaliteit en aandeel <u>openbaar vervoer</u> • Vergroten van kwaliteit en aandeel <u>fietsverkeer</u> • Versterken van kwaliteit en aandeel <u>goederenvervoer</u> over water en spoor, faciliteren over de weg 	<p>6. Watersysteem en klimaat Watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Optimale watercondities</u> (kwaliteit en kwantiteit) voor landbouw, wonen, natuur en landschap • <u>Betrouwbare drinkwatervoorziening</u> (kwaliteit en kwantiteit) • Voorbereid zijn op <u>langetermijngevolgen van klimaatverandering</u> (veiligheid en droogte)
<p>7. Veiligheid en gezondheid Veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid</u> • Zorgen voor een <u>gezond leefmilieu</u> • Bieden van <u>bescherming tegen wateroverlast</u> 	<p>8. Energie Een betrouwbare en veilige energievoorziening met beperking van uitstoot broeikasgassen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van <u>duurzame energieopwekking</u> (biomassa, wind, zon, bodem) • Bevorderen van <u>energiebesparing</u> (in bebouwde omgeving) 	<p>9. Ondergrond Balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschermen van intrinsieke bodemeigenschappen en <u>aardkundige en archeologische waarden</u> • <u>Zorgvuldig gebruik van de ondergrond</u> (energie, zoutwinning, opslag, zandwinning, KWO, hoofdtransportleidingen)

Afbeelding 3.3.1, ambities provincie Overijssel (Omgevingsvisie 2009)

Omgevingsvisie 2.0

Momenteel werkt de provincie aan een revisie van de Omgevingsvisie. Gebleken is dat verschillende ontwikkelingen vragen om nieuwe ideeën, met name op de thema's: Fysieke leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit, Energie transitie, Agro en food en Logistiek en Regionale economie.



3.4 Gemeentelijk Beleid

Vigerend GVVP (2006)

In 2006 is het GVVP Dalfsen vastgesteld. In 2009 is het plan geactualiseerd. Het plan bestaat uit een inventarisatienota, een beleidsdeel en uitvoeringsprogramma's. Het laatste uitvoeringsprogramma was voor de periode 2012-2015. In het GVVP zijn de doelstellingen van het verkeer- en vervoerbeleid geformuleerd en verder uitgewerkt. Hierbij ligt de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid.

De strategie voor het vergroten van de verkeersveiligheid kent een aantal sporen: de herinrichting van het wegennet (conform de wegencategorisering / duurzaam veilig), educatie en voorlichting (jaarlijks actieplan) en zorgdragen voor een duurzaam veilige ruimtelijke planning. Naast de verkeersveiligheid is het vergroten van de bereikbaarheid voor verschillende vervoerwijzen een aandachtspunt in het GVVP. Dit is uitgewerkt in onder andere eisen ten aanzien van parkeren, en een fietsnetwerk met bijbehorende inrichtingseisen.

Het GVVP van 2006 is op veel onderdelen nog actueel en vormt in grote lijnen de basis voor het nieuwe beleid.

Toekomstvisie gemeente Dalfsen 2020: 'Bij uitstek Dalfsen'

De toekomstvisie 'Bij uitstek Dalfsen' bevat de strategische koers van de gemeente Dalfsen tot aan 2020. De centrale missie van de gemeente Dalfsen luidt: 'Het ontwikkelen van vitale gemeenschappen in een onderscheidende woonplaats van groene signatuur.' Dalfsen kiest ervoor zich te ontwikkelen tot onderscheidende woonplaats, met een op kwaliteit en duurzaamheid gericht ruimtelijk beleid en een ondersteunend economisch structuurbeleid, aldus de visie. Nieuwe economische ontwikkelingen zullen vooral ondersteunend moeten zijn aan de keuze voor het ontwikkelen van een vitale en groene woonplaats. Dat betekent dat kleinschalig, arbeidsintensief en innovatief uitgangspunt zijn in de economische structuurversterking.

Van belang voor het GVVP:

Een vitale gemeenschap vraagt om een goede bereikbaarheid (voor iedereen). Een groene signatuur betekent dat aantasting van het landschap (bijvoorbeeld door verkeersmaatregelen) moet worden voorkomen.

Structuurvisies kernen Dalfsen en buitengebied

Met de structuurvisie Kernen Dalfsen (september 2010) geeft de gemeente Dalfsen haar visie op de ruimtelijke invulling voor het wonen, werken en recreëren voor de komende 10-15 jaar in de kernen Dalfsen, Nieuwleusen, Lemelerveld, Hoonhorst en Oudleusen. De gemeente zet in op versterking van de stuwende werkgelegenheid (o.a. industrie, groothandel, logistiek) op de bedrijventerreinen in vooral de kernen Nieuwleusen en Lemelerveld. Daarnaast wordt vestiging van bedrijvigheid van dienstverlenende ondernemingen en de zorg- en gezondheidssector gestimuleerd, omdat die bedrijvigheid de sterke woonfunctie van de gemeente ondersteunt. In de kern Dalfsen is nog mogelijkheid voor uitbreiding van woon-werkfuncties, als overgang tussen woon- en werkgebieden.



Voor het buitengebied is een driedeling gemaakt tussen het noorden van de gemeente (economische ontwikkeling met respect voor kleinschalige elementen), het Vechtdal (natuurontwikkeling met kleinschalige economische ontwikkeling) en het besloten landschap (brede kleinschalige economische ontwikkeling).

In de richting van 2030 spreekt de gemeente de ambitie uit dat zij streeft naar "een landelijk gebied waar het goed werken en wonen is, waar de plattelandseconomie voldoende perspectief heeft op een duurzaam voortbestaan en waar de landschappelijke kwaliteiten zo hoog zijn dat het gebied ook voor de langere termijn een belangrijke recreatieve aantrekkingskracht heeft ontwikkeld". In 2014 zijn in lijn met de Structuurvisie beleidsregels vastgesteld in de nota "Ontwikkelen met kwaliteit in het buitengebied van de gemeente Dalfsen". De aandachtsgebieden zijn:

Versterken van economische vitaliteit

Het aantal landbouwbedrijven blijft ook in de gemeente Dalfsen de komende jaren dalen door de voortzetting van de schaalvergroting. Een aantal erven blijft niet agrarisch in gebruik. Hergebruik door een nieuwe bedrijfsfunctie (VAB) kan de economische vitaliteit helpen behouden. Ook bestaande niet- agrarische functies uitbreidingsmogelijkheden bieden in het landelijk gebied, met daarvoor een tegenprestatie voor investering in kwaliteit (bijvoorbeeld in het landschap) (KGO), kan deze functies een goede toekomst geven.

Verbeteren van Landschappelijke kwaliteit

De eigenheid en verscheidenheid van het landschap wil de gemeente blijvend versterken. In samenhang met ontwikkelingen in het buitengebied wordt daarom een bijdrage aan het verhogen van landschappelijke kwaliteiten en de belevingswaarde van het landschap gevraagd. Uitbreidingen en nieuwe functies in het landelijk gebied krijgen alleen een plek als deze een bijdrage leveren aan de landschappelijke ambities van die locatie.

Duurzame ontwikkeling

Op een duurzame en verantwoorde manier omgaan met het buitengebied. Een ontwikkeling in het buitengebied moet duurzaam zijn, hierbij wordt gekeken naar de volgende drie

Duurzaamheidsaspecten: Ecologie, Sociaal en economisch.

Kansen realiseren maatschappelijke doelen

Ontwikkelen met kwaliteit geeft ook kansen om ruimte te bieden voor bijvoorbeeld stimulering van duurzame energieopwekking, zorgfuncties of het behouden van landgoederen. Ook versterking van recreatieve routestructuren, of bijzondere vormen van educatie kunnen wellicht door ontwikkelingen met kwaliteit in het buitengebied een kans krijgen.

Van belang voor het GVVP:

Voor het behoud en een goede verdeling van bedrijvigheid is een goede structuur van (provinciale) hoofdwegen van belang. Een goed woon- en leefklimaat vragen om grote samenhangende verblijfsgebieden.

Woonvisie 2011 - 2016

In juni 2011 is een nieuwe woonvisie voor de periode 2011 – 2016 vastgesteld met als hoofddoelstellingen voor het woonbeleid: voorzien in de lokale woningbehoefte en het bevorderen van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.



De belangrijkste doelgroepen voor het woonbeleid zijn senioren, jongeren die voor het eerst een eigen huishouding starten en starters op de koopwoningmarkt. Er wordt daarnaast soepeler omgegaan met vrijkomende agrarische bebouwing als nieuwe dragers voor het platteland.

De prestatieafspraken met de provincie gaan uit van een toename van de woningvoorraad voor de periode 1 januari 2010 tot 1 januari 2015 met 600. In deze aantallen is de toename van woningen voor bijzondere doelgroepen (conform definitie CBS) niet meegenomen.

Van belang voor het GVVP:

Een aantrekkelijk woon- en leefklimaat vraagt om een goede balans tussen gebruik, inrichting en functie van de wegen (in de verblijfsgebieden).

Nota Economisch Beleid (2013-2020)

De Nota Economisch Beleid 2013-2020 biedt inzicht in de huidige economische situatie van de gemeente en de perspectieven voor de toekomst. Daarnaast bevat de Nota een middels analyse onderbouwde visie op de economische koers die in de aankomende beleidsperiode gevolgd gaat worden. De visie is tevens uitgewerkt in een programma van concrete acties en maatregelen die in de komende periode worden opgepakt. Daarbij is samenwerking met de ondernemers in de gemeente een belangrijk uitgangspunt.



Ambitie van het nieuwe economisch beleid is het behouden van een vitale economie die de inwoners van de gemeente voldoende werkgelegenheid biedt, in aansluiting op wat de regio doet en biedt. In de nota Economisch Beleid zijn doelen en speerpunten benoemd die sterke raakvlakken hebben met Verkeer en Vervoer:

Bereikbaarheid op peil: met de realisatie van de huidige fysieke infra-plannen uit het GVVP (2006) komt het (weg-) infrastructurele deel van de bereikbaarheid op orde. Nu dient er ook aandacht te worden besteed aan de digitale bereikbaarheid.

Sterke detailhandel: deze sector komt hoe dan ook onder druk te staan (internet, vergrijzing, toename regionaal aanbod). Daarom dient voorzichtig te worden omgegaan met uitbreiding van capaciteit. In elk geval dient ernaar te worden gestreefd dat eventuele uitbreiding plaats vindt in aansluiting op het bestaande winkelbestand en dus niet leidt tot het ontstaan van nieuwe concentraties. De aandacht dient uit te gaan naar diversiteit en kwaliteit. Ook parkeren moet een aandachtspunt blijven waarbij een evenwicht moet worden gezocht tussen voldoende gelegenheid en de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van het centrum (auto's mogen niet overheersen in de hele kern);

Bedrijventerreinenbeleid

De gemeente Dalfsen heeft begin 2010 een bedrijventerreinvisie opgesteld. De gemeente wil inzetten op het faciliteren van de bestaande bedrijvigheid en het bieden van (uitbreidings)ruimte aan lokaal gewortelde bedrijven. De gemeente zet in op het faciliteren van dienstverlenende bedrijvigheid in met name de kern Dalfsen. Hier ligt het accent op ondernemers zoals loodgietersbedrijven, schildersbedrijven, administratiekantoren. Deze groepen ondernemers wil de gemeente graag ruimte gaan bieden met woon-werk-combinaties. Stuwende bedrijvigheid moet zich met name op de kernen Nieuwleusen en Lemelerveld richten.

Detailhandelsstructuurvisie 2006-2016

Voor de gemeente Dalfsen is een blijvende en verdere concentratie van het winkelbestand ook naar de toekomst gewenst. Ingezet wordt op een kwalitatieve versterking van de detailhandelsstructuur door concentratie van het aanbod, herinrichting van de openbare ruimte, verbetering van de uitstraling en voldoende (gratis) parkeermogelijkheden op korte loopafstand van het centrum van de kernen.

Van belang voor het GVVP (vanuit economisch beleid, bedrijventerreinen en detailhandel): Een vitale economie vraagt om voldoende bereikbaarheid (kwaliteit van het wegennet) van met name Lemelerveld en Nieuwleusen. Daarnaast moet er voldoende parkeergelegenheid zijn zonder afbreuk te doen aan de aantrekkelijkheid van de centra.

Beleidsplan toerisme en recreatie 2011-2020

In het beleidsplan recreatie en toerisme 2011 – 2020 (januari 2011) is een visie uitgewerkt die inspeelt op de kansen die de toeristische markt biedt. De gemeente Dalfsen heeft een centrale ligging ten opzichte van andere toeristische gebieden (Zwolle en de andere gemeenten in het Vechtdal, Reestdal en Salland). De gevarieerdheid van het landschap en de cultuurhistorische elementen zijn een kwaliteit voor toeristen, recreanten en eigen inwoners. Deze sterke punten kunnen verder worden benut. Doelen van het beleidsplan zijn:

- Meer gasten, meer directe omzet, leidend tot meer lokale werkgelegenheid binnen de toeristisch-recreatieve en gerelateerde sectoren;
- Inzetten op meerdaagse beleving (seizoensverbreding van dag- en verblijfsrecreatie);
- Actief inspelen op kansen die de toeristische markt biedt of beter kan benutten.

Van belang voor het GVVP:

Het vergroten van de recreatieve mogelijkheden vraagt om het verbeteren van de wandel- en fietsmogelijkheden. Een uitbreiding van paden en voorzieningen en het verbeteren van de kwaliteit van de paden.

Landschapsonwikkelingsplan Dalfsen

Voor het garanderen en verbeteren van de kwaliteit van het landschap heeft de gemeente een landschapsonwikkelingsplan (LOP) laten opstellen in 2010. Het LOP is een gemeente dekkende sectorale visie, toegespitst op de landschappelijke ontwikkeling van zeven verschillende deelgebieden. Per deelgebied is een beschrijving van het landschap gegeven. Ook is aangegeven wat de karakteristieken van het landschap in het betreffende deelgebied zijn, welke ontwikkelingen en welke kansen en bedreigingen er zijn.

Groenstructuurplan

In het Groenstructuurplan wordt verwezen naar de wegencategorisering uit het GVVP 2006. In het plan wordt ingezoomd op het belang van de groenstructuren die de verschillende (hoofd)wegen begeleiden. Gebruik en status van een weg hebben een nauwe relatie met de groenstructuur. Langs de meeste hoofdwegen bevinden zich bomenrijen. Het behoud hiervan is essentieel.

Van belang voor het GVVP (vanuit landschap en groenstructuur):
Een mooi en samenhangend landschap kan ook een positieve invloed hebben op het gedrag van weggebruikers. Behoud van belangrijke structuren moet een integraal onderdeel zijn van de afweging aangaande (her)inrichting van wegen.



Meerjarenprogramma Duurzaamheid 2014-2015

De gemeente Dalfsen wil een CO2-neutrale gemeente worden. Gezamenlijk met bedrijven, maatschappelijke organisaties en inwoners zal invulling aan deze ambitie worden gegeven. Het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2016-2017 kent vier speerpunten: Duurzaam (T)huis, Duurzaam Bedrijf, Duurzame Energie en Duurzame Mobiliteit. In totaal wordt 40% van de totale CO2-uitstoot in Dalfsen door verkeer en vervoer veroorzaakt. Verduurzaming van de verplaatsingsbehoefte heeft dus een enorme impact. De gemeente Dalfsen vervult een voorbeeldfunctie door de eigen dienstreizen te verduurzamen en door in te steken op de vraag naar duurzamer vervoer vanuit de samenleving, o.a. door het opstellen van beleid voor laadpalen.

Van belang voor het GVVP:
Een duurzame gemeente vraagt om het stimuleren van duurzame vervoerwijzen en/of het beperken van de niet duurzame methoden.

Nota wegenbeheer 2009-2013

De onderhoudstoestand van de verhardingen en het beheerareaal is in het najaar van 2008 in beeld gebracht tijdens een inspectieronde. In de Nota Wegenbeheer staat op basis van het geactualiseerde wegbeheerbestand de recente stand van zaken op het gemeentelijke wegennet. Hierin worden de financiële aspecten en kengetallen van het verharde wegbeheerareaal beschreven. In dit rapport zijn de onverharde wegen buiten beschouwing gelaten. Een intensief beheers- en onderhoudsprogramma biedt mogelijkheden om zonder veel meerkosten veel verkeersprojecten te realiseren. Aan de andere kant kan een beheersvriendelijke inrichting van wegen en openbare ruimten bijdragen aan het op peil houden van de onderhoudsstaat ervan.

Van belang voor het GVVP:

Werk met werk maken. Onderhoud en verbetering in het kader van bijvoorbeeld verkeersveiligheid vragen vanuit kostentechnisch oogpunt om een gezamenlijke aanpak. Aandacht voor een beheervriendelijke inrichting van wegen en openbare ruimten.

4 Aandachtspunten belanghebbenden

Naast de vaststaande beleidskaders en richtlijnen van hogere overheden is het van belang aandacht te hebben voor de specifieke wensen en aandachtspunten van de bewoners van de gemeente. Deze aandachtspunten bepalen mede de richting van het beleid en de prioriteiten die worden gesteld.

4.1 Klankbordgroep

De gemeente is bij het proces om te komen tot een nieuw GVVP geholpen door een klankbordgroep bestaande uit verschillende belangengroeperingen zoals plaatselijke belangen, fietsersbond, VVN, ondernemersverenigingen, platform gehandicapten en buurgemeenten. Aan deze klankbordgroep is gevraagd wat zij belangrijke aandachtspunten vinden voor de komende periode voor de diverse verkeersmodaliteiten (voetganger, fiets, (vracht)auto, openbaar vervoer en landbouwverkeer gevraagd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de thema's verkeersveiligheid en bereikbaarheid/mobiliteit. Ook voor de thema's leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid is gevraagd naar de aandachtspunten. Naast de aandachtspunten is gevraagd om aan te geven welk thema een hogere en lagere prioriteit verdient de komende jaren. In de matrix op afbeelding 4.1.1 is een en ander samengevat.

Voetgangers

De veiligheid en toegankelijkheid/bereikbaarheid van voetgangers is een belangrijk aandachtspunt van de klankbordgroep. Aandacht wordt gevraagd voor het blokkeren van voetpaden door bijvoorbeeld auto's. Hierdoor ontstaan onveilige situaties. Ditzelfde geldt voor de aanwezigheid van andere obstakels op voetpaden of voetpaden die niet vlak en/of slecht onderhouden zijn. Op bedrijventerreinen ontbreken op veel plaatsen voetpaden (o.a. Goldkampstraat Dalfsen). Hierdoor zijn bedrijven voor voetgangers minder makkelijk en veilig te bereiken. Ten slotte is de oversteekbaarheid van drukke wegen een aandachtspunt. Er moet meer ingezet worden op het verlagen van de snelheid van autoverkeer op kruispunten. Dit maakt het voor voetgangers makkelijker en veiliger om over te steken.

Fietsers

Vanuit de klankbordgroep zijn ook veel opmerkingen gemaakt aangaande de veiligheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer. In de eerste plaats zouden hoofd fietsroutes meer herkenbaar mogen worden binnen de gemeente en ook meer (voordeel) prioriteit krijgen ten opzichte van het autoverkeer. Het verhogen van het comfort op fietspaden is hierbij ook een wens. Als de paden van betere kwaliteit zijn zal het fietsgebruik toenemen.

Wat betreft ontwerp zijn (recreatieve) fietspaden vaak te smal voor gebruik in twee richtingen tegelijkertijd. Deze routes zouden verbreed mogen worden om het passeren veiliger te laten

plaatsvinden. De bochten in fietspaden en bij aansluitingen zijn daarnaast vaak te haaks. Dit is oncomfortabel en levert soms onveilige situaties op, zeker voor de snellere elektrische fietsen.

Aandachtspunten en prioriteit klankbordgroep GVVP Dalfsen

Hoog < Prioriteit > Laag	Veiligheid	Bereikbaarheid / Mobiliteit
Voetganger	<ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren oversteekbaarheid - Vrijhouden trottoirs van geparkeerde auto's - Verbeteren vlakheid trottoirs (onderhoud) - Verlagen snelheid auto's op kruispunten 	<ul style="list-style-type: none"> - Autovrij (luw) maken winkelcentra (meer ruimte voetgangers) - Aanleggen voetpaden op bedrijventerreinen
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> - Verbreden recreatieve paden - Bochten bij aansluitingen minder haaks - Verbeteren fietsoversteken Rondweg Dalfsen - Verbeteren gedrag fietsers (snelheid elektrische fiets en gebruik koptelefoons) - Prinsenstraat autovrij of –luw 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren herkenbaarheid fietsroutes - Fiets op hoofdroutes meer prioriteit t.o.v. autoverkeer - Verbeteren bereikbaarheid sportpark Lemelerveld - Verbeteren comfort fietspaden (ook onderhoud)
Auto	<ul style="list-style-type: none"> - Eenduidiger toepassen voorrangregels - Meer handhaven op snelheid in verblijfsgebieden - Aandacht voor de onveiligheid door elektrische auto's (je hoort ze niet aankomen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseren hoofdwegen (om gebruik sluiproutes te voorkomen)
Openbaar vervoer		<ul style="list-style-type: none"> - Op peil houden van het aanbod aan openbaar vervoer (met name buslijnen) - Zomerdienstregeling later in laten gaan waardoor scholieren hun bestemming kunnen bereiken
Vrachtverkeer	<ul style="list-style-type: none"> - Jagtclusterallee verbreden om deze geschikt te maken voor vrachtverkeer in twee richtingen - Inzetten op vaste routes voor vrachtverkeer om overlast te voorkomen - Ongewenste routes uit navigatiesystemen proberen te krijgen 	
Landbouw verkeer	<ul style="list-style-type: none"> - Voorkomen van schade aan bermen en onveiligheid door (brede) tractoren - Inzetten op vaste routes om hinder te beperken - Voorkomen van modder op wegen - Beter handhaving bestuurders landbouw voertuigen 	
Duurzaamheid	Ruimtelijke kwaliteit	Leefbaarheid
<ul style="list-style-type: none"> - Overslagpunt voor bevoorradend verkeer onderzoeken (kleinere elektrische units) - Stimuleren van fietsen en lopen 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwaliteit van het openbaar groen verbeteren (tussen Backklaan en fietspad) - verbeteren beheer en onderhoud wegen en paden 	<ul style="list-style-type: none"> - Beperken geluidshinder Rondweg Dalfsen - Aandacht voor (ongewenst) sluiptverkeer

Afbeelding 4.1.1: Aandachtspunten en prioriteiten klankbordgroep

Ook het gedrag van fietsers (en andere verkeersdeelnemers) is een aandachtspunt. Zo rijden, volgens de klankbordgroep, elektrische fietsen te snel over de fietspaden en je hoort ze ook niet goed aankomen. Ook rijden fietsers met harde muziek waardoor ze niet reageren op wat er in het verkeer gebeurt. Een campagne om dit gedrag te verbeteren is gewenst. Specifiek wordt door de klankbordgroep een aantal locaties genoemd die problematisch zijn voor fietsers:

- Het sportpark Lemelerveld is lastig te bereiken met de fiets (is al overleg over geweest).
- De fietsoversteken over de Rondweg vanuit Gerner Marke dienen verbeterd te worden omwille van de verkeersveiligheid van fietsers.
- De Prinsenstraat zou autovrij moeten worden gemaakt of anders vriendelijker te worden ingericht voor fiets (en voetganger).

Auto

Wat betreft het autoverkeer vraagt de klankbordgroep aandacht voor een aantal aspecten die eigenlijk met name een probleem zijn voor het langzame verkeer (voetgangers en fietsers) en niet zozeer voor de automobilisten zelf. Aandacht wordt gevraagd voor de voorrangregels. Deze kunnen eenduidiger worden toegepast zodat weggebruikers het juiste gedrag vertonen en de kans op mogelijke ongelukken afneemt. Daarnaast vragen ze om meer handhaving op de maximumsnelheid van autoverkeer in de verblijfsgebieden. Hoge snelheden komen ondanks de ingestelde 30km/u zones en drempels en plateaus nog steeds voor. Ook het voorkomen van sluipverkeer is een belangrijk aandachtspunt. Dit veroorzaakt veel overlast en onveiligheid. Het optimaliseren van de hoofdwegen (doorstroming) kan hieraan bijdragen. Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor elektrische auto's. Deze zijn stil waardoor je ze niet goed aan hoort komen rijden. Dit leidt tot onverwachte verkeerssituaties en bijbehorende onveiligheid.

Openbaar vervoer

Het op peil houden van de kwaliteit van openbaar vervoer is een aandachtspunt. Sommige buslijnen worden opgeheven of gaan erg vroeg over naar de zomerdienstregeling. Hierdoor kunnen scholieren niet van de bus gebruik maken.

Vrachtverkeer

Een belangrijk aandachtspunt is de routing van het (bevoorraddende) vrachtverkeer. De klankbordgroep wil inzetten op duidelijke routes voor bevoorraddend verkeer. Hiermee kan worden voorkomen dat ze wegen gebruiken die niet geschikt zijn. De aangewezen routes moeten dan wel geschikt worden gemaakt, bijvoorbeeld de Jagtclusterallee. Deze is volgens de klankbordgroep te smal om vrachtverkeer af te wikkelen en zou moeten worden verbreed.

Landbouwverkeer

Het lijkt alsof tractoren en landbouwvoertuigen steeds groter en vooral breder worden. Dit leidt volgens de klankbordgroep tot onveilige situaties en kapot gereden berm. Landbouwverkeer zorgt ook voor vuile wegen (moddervorming). Vuile wegen leiden ook tot meer onveiligheid voor het overige verkeer. Wellicht kan er meer gedaan worden om de straten schoon te houden, zo wordt aangegeven. Voor landbouwverkeer zouden afspraken over vaste routes een idee

kunnen zijn om de onveiligheid en overlast te beperken. Ook handhaving op het gedrag van de bestuurders van de landbouwvoertuigen is gewenst. Ze houden soms te weinig rekening met het overig verkeer wat zorgt voor een onveilig gevoel.

Duurzaamheid

Bij het thema duurzaamheid noemt de klankbordgroep het onderzoeken van mogelijkheden voor het anders organiseren van overslag van goederen. Er rijden nu grote vrachtwagens door de dorpen die grotendeels leeg zijn. Overladen naar kleinere vrachtwagens of busjes zou gunstig zijn voor het milieu en de leefbaarheid. De klankbordgroep vindt ook dat duurzame vervoerwijzen zoals fietsen en lopen binnen de gemeente meer moeten worden gestimuleerd en gepromoot.

Ruimtelijke kwaliteit

Wat betreft het thema ruimtelijke kwaliteit denkt de klankbordgroep primair aan de staat van het openbaar groen en het soms gebrekkige beheer van wegen en paden. Specifiek wordt het openbaar groen aan de Burgemeester Backxlaan tussen de rijbaan en het fietspad genoemd. Deze straalt weinig kwaliteit uit.

Leefbaarheid

Geluidshinder van de Rondweg in Dalfsen zorgt volgens de klankbordgroep voor een verminderde leefbaarheid langs de weg. Ook langs andere wegen wordt hinder ondervonden door het verkeer. Veelal hangt dit samen met de aanwezigheid van sluipverkeer. Het beperken hiervan is gunstig voor de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Beheer

Een algemeen aandachtspunt dat binnen alle thema's en vervoerwijzen terug komt is het beheer en onderhoud van wegen en paden. Er mag meer aandacht worden besteed aan het beheer en onderhoud van wegen, fietspaden, trottoirs, de markering en verkeersborden. Dit ten behoeve van de veiligheid en toegankelijkheid. Ook het onderhoud aan openbaar groen is een aandachtspunt. Met name bij kruispunten en rotondes is een goed zicht belangrijk.

4.2 Burgerpanel

De gemeente heeft in 2015 een onderzoek uitgevoerd naar de mening van haar burgers betreffende het verkeer en specifiek de verkeersveiligheid en het fietsverkeer. De resultaten hiervan geven goed input voor de koers en de verdere uitwerking in dit GVVP. Voor een uitgebreid overzicht van de resultaten wordt verwezen naar het rapport "Belevingsonderzoek Verkeersveiligheid, Dalfsen 2015".

Beoordeling verkeersveiligheid

De meeste inwoners van Dalfsen beoordelen de verkeersveiligheid in de gemeente als (zeer) veilig. Slechts een klein deel vindt het onveilig. De mening over de verkeersveiligheid in de eigen woonstraat ligt iets anders. Bijna de helft van de mensen vindt de eigen straat verkeersveilig maar ook nog een aanzienlijk deel vindt de eigen straat (zeer) onveilig.

De onveiligheid in de eigen straat hangt samen met het te hard rijden door auto's. Dit komt volgens de respondenten lang niet altijd voort uit een gebrekkige weginrichting (binnen de kom) maar is met name een gedragsprobleem. De aanpak met de snelheidsdisplay en buurtacties (gericht op gedrag) worden in dit kader als positief ervaren.

Fietsveiligheid

De meeste inwoners ervaren de verkeersveiligheid zoals gezegd als positief. Dit geldt met name voor de automobilisten maar de meerderheid vindt de gemeente ook (zeer) veilig voor fietsers. Fietsers worden wel gezien als veel kwetsbaarder in het verkeer en de meeste mensen die het onveilig vinden in de gemeente vinden het met name onveilig voor fietsers.

Wat betreft de infrastructuur worden de vrijliggende fietspaden en de rotondes door veel mensen als positief en veilig ervaren. Veelal worden kruispunten met drukke wegen en routes zonder specifieke fietsvoorzieningen als onveilig ervaren. Opvallend is dat ook rotondes (op de Rondweg) in dit kader worden genoemd als onveilig. De wensen zijn als volgt samen te vatten:

- Uitbreiden netwerk vrijliggende fietspaden;
- Verbeteren overzicht nabij kruispunten;
- Uniformiteit voorrang op kruispunten en rotondes;
- Blijvend aandacht voor beperken van obstakels op en gebreken aan fietspaden;
- Snelheidsremmende maatregelen op veelgebruikte fietsroutes;
- Meer fietsenstallingen in de kernen en bij voorzieningen.

Naast de wensen ten aanzien van de infrastructuur en weginrichting vinden mensen de aandacht voor gedragsbeïnvloeding van belang. Het jaarlijkse Actieplan Verkeersveiligheid (o.a. trainingen en educatie), de buurtacties en de snelheidsdisplay zijn prima initiatieven. Ook handhaving door de politie wordt als goed middel gezien om het gedrag te sturen.

5 Trends en ontwikkelingen

Het nieuwe verkeersbeleid houdt naast de beleidsmatige kaders en hieruit voortvloeiende plannen en de mening van de belanghebbenden ook rekening met demografische, maatschappelijke en (technologische) ontwikkelingen. De vergrijzing, de opkomst van elektrisch rijden, zelfrijdende auto's, meer online winkelen en thuiswerken zijn items die een weerslag hebben op hoe mensen zich (willen) verplaatsen.



5.1 Demografische ontwikkelingen

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) doet onderzoek naar demografische ontwikkelingen in Nederland. Een aantal in dit kader interessante zijn:

Toename totale aantal inwoners: Het totale aantal inwoners van Nederland groeit volgens prognoses van het CBS (bron: StatLine cijfers Bevolkingsprognose 2014-2060) met 3,7% door tot 17,5 miljoen inwoners in 2025. Dit komt onder andere door de hogere levensverwachting. In het COROP gebied Noord- Overijssel¹ zal het aantal inwoners stijgen met een percentage 2,5 - 5 procent². Ook in Dalfsen neemt de bevolking met dit percentage toe, is de verwachting.

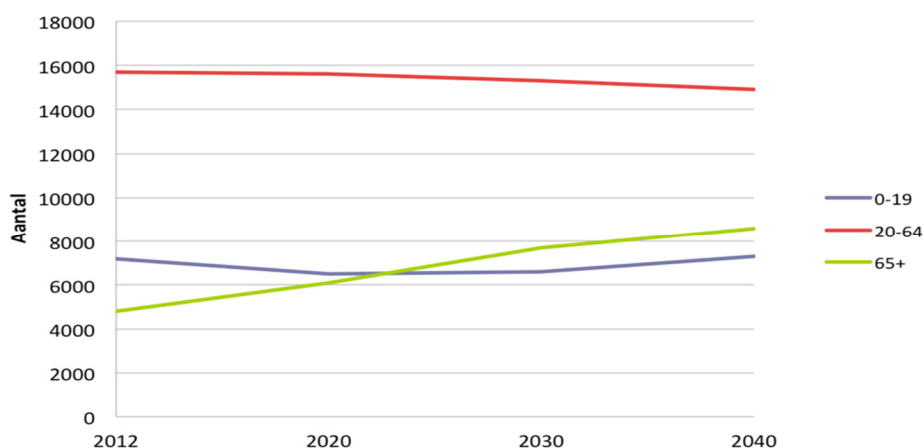
Vergrijzing bevolking: Een belangrijke verandering die de komende jaren zijn intrede doet is de vergrijzing van de bevolking. Het aandeel van de bevolking dat 65 of ouder is neemt - tussen 2015 en 2025 - maar liefst met ruim 26% toe. In het COROP gebied Noord- Overijssel zal het aantal 65+ers stijgen met een percentage 20 - 25 procent². In afbeelding 4.2.1 is de bevolkingsprognose van Dalfsen tot 2040 opgenomen. Het aantal 65+ers zal de komende jaren stijgen. Het grotere aandeel 65+ers heeft gevolgen voor het verplaatsingsgedrag en de wensen die aan de openbare ruimte worden gesteld.

Beroepsbevolking: Het aantal 20- tot 64-jarigen neemt de komende jaren af. Echter, door de verhoging van de AOW-leeftijd, zal de potentiële beroepsbevolking niet dalen omdat ook 65+ers langer werkzaam zijn.

¹ CBS geeft prognoses af over 40 COROP-gebieden. Dalfsen is samen met Hardenberg, Kampen, Ommen, Staphorst, Steenwijkerland, Zwartewaterland en Zwolle, gelegen in COROP gebied Noord-Overijssel

² Bron: Regionale Prognose 2013 – 2040, CBS/ Planbureau voor de Leefomgeving (2013)

Stijging aantal huishoudens: Tot 2025 zal het aantal huishoudens nog flink toenemen. Landelijk zijn gemiddelde stijgingen te verwachten die tussen de 5% en de 10% liggen. In het COROP gebied Noord- Overijssel is zelf een stijging van meer dan 10% geprognosticeerd². Meer huishoudens vraagt om meer woonruimte.



Afbeelding 5.1.1 bevolkingsprognose Dalfsen tot 2040, per leeftijdsgroep (bron: Nota Economisch Beleid Dalfsen 2013-2020)

5.2 Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen

Nieuwe werken

Er zijn afgelopen jaren veel mogelijkheden bijgekomen om flexibeler te kunnen werken: het Nieuwe werken. Werknemers kunnen – door middel van Telewerken (waarbij ze op afstand toegang hebben tot het bedrijfsnetwerk) - steeds meer tijd- en plaats onafhankelijk werken. Dit leidt er ook toe dat werknemers ervoor kunnen kiezen om tijdens de spitsperiode thuis te werken om verliestijden van woon-werkverkeer te beperken.

Online winkelen

De ontwikkeling van internetwinkels (webshops) zorgt ervoor dat mensen meer mogelijkheden hebben om artikelen te bestellen zonder een winkelvoorziening te bezoeken. Hierdoor zullen in de toekomst mogelijk minder fysieke winkelruimtes (en bijbehorende parkeervoorzieningen) nodig zijn om aan de vraag van consumenten te kunnen voldoen.

Elektrisch rijden

Technisch gezien wordt er telkens meer mogelijk op het gebied van elektrisch (of duurzaam) rijden. De actieradius van auto's neemt toe en het opladen gaat sneller. De komende jaren zal deze ontwikkeling doorzetten. Begin 2014 waren er volgens het CBS 156.000 hybride auto's in Nederland op de weg. In 2014 kwamen er ruim 30.000 nieuwe hybride auto's bij. Naast de technische ontwikkeling van de voertuigen draagt de stimulerende werking van de overheid (d.m.v. subsidies en belastingvoordeel) eraan bij dat het elektrisch rijden zal toenemen. Voor gemeenten betekent dit in eerste instantie om een goed antwoord te hebben op de toenemende vraag naar mogelijkheden om de auto's op te laden in de openbare ruimte.

Elektrische fiets

Het aandeel elektrische fietsen neemt in Nederland gestaag toe. Door de trapondersteuning neemt de snelheid toe waardoor de reistijd wordt verkort en waardoor de fiets ook een serieuzere optie wordt voor afstanden die normaal gesproken met de auto zouden worden afgelegd. De hoge snelheden van elektrische fietsen veroorzaken op fietspaden nieuwe vraagstukken over de verkeers(on)veiligheid.

De Monitor Fietsgebruik van het fietsberaad uit 2010 laat zien dat er in de gemeente Dalfsen (ondanks het hoge autobezit) relatief veel wordt gefietst (28% van de verplaatsingen), zeker op afstanden tot 7,5 kilometer (42% van de verplaatsingen). Naast de stimulerende werking van het gemeentelijke beleid zal de toename van elektrische fietsen het fietsgebruik naar verwachting verder doen toenemen.

Autobezit

Per 1.000 inwoners zijn er 438 personenauto's in Overijssel. Daarmee ligt het autobezit wat hoger dan in Nederland (420 per 1.000 inwoners). Dit blijkt uit nieuwe cijfers van het CBS over 2014. In stedelijke gebieden ligt het autobezit altijd lager dan in minder stedelijke en landelijke gebieden. In de gemeente Dalfsen is het autobezit het hoogst (van Overijssel): 522 auto's per 1.000 inwoners³. Het autobezit ligt in Dalfsen daarmee bijna 25% hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Het bezitten van een auto lijkt echter telkens minder belangrijk te worden. De nadruk ligt telkens meer op het kunnen gebruiken van een auto. Landelijk zijn er hierdoor steeds meer locaties waar een deelauto's klaarstaat voor deze groep gebruikers. De technologie van tegenwoordig maakt het gebruik van deelauto's makkelijker en toegankelijker. Greenwheels is een voorbeeld van een succesvol initiatief. Deze ontwikkeling draagt mogelijk bij aan het verminderen van de hoeveelheid autokilometers en het verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen dat gepaard gaat met autobezit.

³ Bron: Cijfers Kaarten en Onderzoek, website Provincie Overijssel (2013)

6 Positionering verkeer- en vervoerbeleid

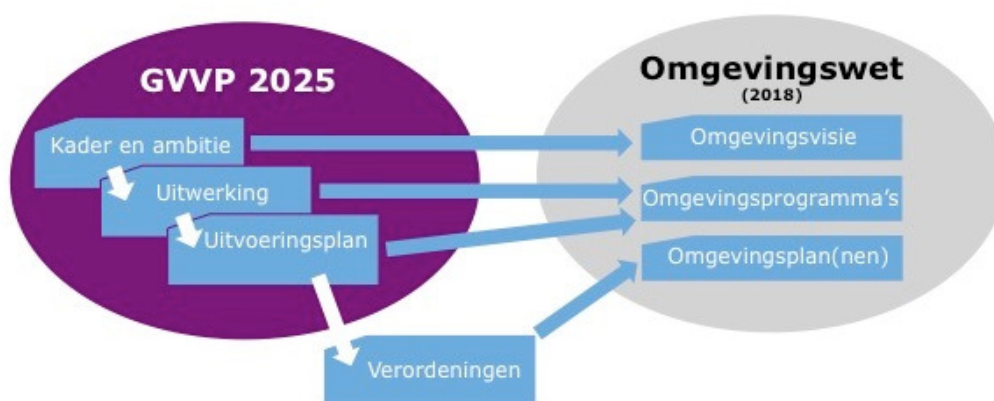
Het goed functioneren van de openbare ruimte vraagt vaker om complexere en meer integrale oplossingen. De beste oplossingen volgen niet meer vanzelfsprekend uit de inrichtingsprincipes zoals aangegeven in het GVVP. De implementatie van de ideeën en wensen uit dit GVVP moet altijd plaatsvinden in goede samenhang met andere invalshoeken en samen met de belanghebbenden.

6.1 Missie gemeente Dalfsen

Bij de uitwerking van het GVVP staat altijd de missie van de gemeente Dalfsen, zoals weergegeven in de visie 2020 “Bij Uitstek Dalfsen”, centraal: **Het ontwikkelen van vitale gemeenschappen in een onderscheidende woonplaats van groene signatuur**. In de visie staan een meer integrale benadering en meer participatie centraal.

6.2 Omgevingsvisie

Een specifieke ontwikkeling die vraagt om een andere benadering en positionering van het verkeer- en vervoerbeleid is de Omgevingswet. Het streven is om per 2018 conform de Omgevingswet plannen te gaan bundelen in Omgevingsvisie en daaruit volgende Omgevingsprogramma's en Omgevingsplannen. De Omgevingsvisie is een integrale visie op de openbare ruimte. Verkeer en vervoer is hier een onderdeel van. De gemeente Dalfsen zal de komende jaren gaan anticiperen op de gevolgen die de Omgevingswet heeft voor gemeenten. Het GVVP is zo vormgegeven dat delen daarvan over te zetten zijn in de Omgevingsvisie en Omgevingsprogramma's. Inhoudelijk is in dit GVVP ook al voorgesorteerd op een meer integrale en minder sectorale benadering van het functioneren van de openbare ruimte. In afbeelding 4.1.1 is te zien hoe de verschillende onderdelen van het GVVP ingepast kunnen worden in de toekomstige Omgevingsvisie, Omgevingsprogramma's en Omgevingsplannen.



Afbeelding 6.2.1 Samenhang onderdelen GVVP met Omgevingsvisie, - programma en - plan

6.3 Integrale aanpak

De inrichting van de openbare ruimte en de wegen kan niet meer alleen sectoraal, vanuit het verkeer- en vervoersbeleid worden benaderd. De ambities vanuit andere invalshoeken zijn minstens zo belangrijk en vragen soms om een meer genuanceerde blik op inrichting van wegen en de manier waarop we het verkeer willen afwikkelen. Daarnaast biedt een wat wijdere blik op de openbare ruimte vaak betere en gedragen oplossingen.

Bij de uitwerking en vertaling van het verkeer- en vervoerbeleid de komende jaren zal de gemeente niet alleen gefixeerd zijn op de sectorale doelstellingen en inrichtingsprincipes. Er wordt meer gekeken naar in hoeverre het beleid bijdraagt aan de realisatie van ambities vanuit meerdere invalshoeken zoals: duurzaamheid, flora en fauna, maatschappelijke ondersteuning, ruimtelijke kwaliteit en het beheer van de openbare ruimte.

6.4 Samen met de burger, een gedeelde ruimte

Het betrekken van de inwoners bij de leefomgeving is een belangrijke rol die Dalfsen voor zichzelf ziet weggelegd. De gemeente faciliteert, ondersteunt en stimuleert haar inwoners. Bij planvorming wordt actief meedenken over leefomgeving steeds belangrijker. Er wordt indien noodzakelijk ook meer ruimte voor maatwerk geboden. Ook door de bezuinigingstaakstelling worden initiatieven van burgers en marktpartijen steeds belangrijker. De gemeente wil goede initiatieven zoveel mogelijk stimuleren en ondersteunen en niet als vanzelfsprekend zelf altijd de initiatiefnemer zijn.

Bij een meer gezamenlijke aanpak hoort ook een gedeelde verantwoordelijkheid. De gemeente zal ook wat betreft de regulering van het verkeer in de openbare ruimte terughoudender zijn. Meer verkeersregels en verbodsborden leiden niet altijd tot meer veiligheid en een beter functionerende openbare ruimte. Dit nog afgezien van de afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit die veel verkeerstechnische maatregelen en -borden met zich meebrengen. Het appelleren aan sociaal gedrag in plaats van verkeersgedrag moet de norm zijn binnen de verblijfsgebieden (woon- en winkelgebieden). Een goede en passende inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een cruciale rol.

7 Ambities verkeer en vervoer

De maatschappij verandert, de problemen verschuiven, ambities ten aanzien van groei en kwaliteit van de leefomgeving zijn continu in beweging. Dit vraagt om een daadkrachtige en duidelijke gemeentelijke visie en richting op het gebied van verkeer en vervoer waarbij de accenten op onderdelen anders worden gelegd dan de voorgaande jaren.

7.1 Wijziging koers

In grote lijnen is de koers zoals ingezet in 2006 nog steeds actueel. De destijds geformuleerde beleidsdoelen zijn in lijn met de missie en verwoorden nog steeds de ambities die de gemeente de komende jaren wil verwezenlijken. De koers voor de komende jaren is dan ook niet 180 graden anders dan de afgelopen jaren maar kent een aantal aanvullingen en andere focuspunten. Waar voorheen de nadruk primair lag op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen, zonder de leefbaarheid aan te tasten, is het voor de komende periode ook van belang dat deze verplaatsingen duurzaam zijn en dat de claim die het verkeer legt op de openbare ruimte niet ten koste gaat van de kwaliteit van de ruimte en het landschap. Daarnaast vragen specifieke doelgroepen zoals fietsers en ouderen om extra aandacht daar waar het gaat om de verkeersveiligheid.

7.2 Doelstellingen

De hoofddoelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Dalfsen borduurt voort op het hoofdoel uit het plan van 2006. Deze is, met een aanvulling wat betreft duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, nog altijd actueel:

Het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Dalfsen, waarbij de hinder zoveel mogelijk wordt beperkt, duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd en de ruimtelijke kwaliteit wordt gerespecteerd.

De hoofddoelstelling is uitgewerkt en gespecificeerd in een aantal subdoelstellingen. Deze zijn geclassificeerd in twee primaire thema's, verkeersveiligheid en bereikbaarheid/mobiliteit en een drietal secundaire thema's, duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Verkeersveiligheid

- Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers. Dit in lijn met de landelijke doelstellingen en speerpunten: In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 500 doden en 10.600 (ernstig) gewonden vallen in het verkeer (Beleidsimpuls). Specifieke aandachtsgebieden de komende jaren zijn doorgaan met Duurzaam Veilig, handhaving en voorlichting en de aanpak van onveiligheid binnen de groep (oudere) fietsers en ouderen in het algemeen.
- Het beperken van het gevoel van onveiligheid bij de weggebruikers. Een gevoel van onveiligheid mag niet leiden tot een verminderde mobiliteit of minder duurzame keuzes wat betreft vervoerwijze. Een gevoel van onveiligheid (ongemakkelijkheid) mag wel leiden tot een hoger attentieniveau.

Bereikbaarheid/mobiliteit

- Het optimaliseren van een goede doorstroming en afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de belangrijke verkeersaders / hoofdwegen;
- Het behoud van een goede toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen en winkelcentra voor het benodigde auto- en vrachtverkeer (bevoorrading);
- Het optimaliseren van de afstemming tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen en stallingen bij belangrijke voorzieningen en in woongebieden, ook voor gehandicapten;
- Verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking;
- Het inzetten op behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer en het stimuleren van nieuwe duurzame (particuliere) initiatieven;
- Het optimaliseren van de bereikbaarheid per fiets; comfortabeler, sneller, directer, duidelijker, herkenbaarder;
- Het beter op elkaar afstemmen van verschillende vervoerwijzen als onderdeel van een keten(verplaatsing).

Duurzaamheid

- Het bevorderen van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen zoals lopen, fiets, openbaar vervoer en elektrische auto.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

- Het streven naar een mooie, sociale, functionele en leesbare openbare ruimte waarin het gewenste gedrag zo veel mogelijk op een natuurlijke manier wordt afgedwongen;
- Het bevorderen van de recreatieve mogelijkheden door het uitbreiden van het netwerk aan recreatieve paden en bijbehorende voorzieningen.

Leefbaarheid

- Het beperken van de (verkeers)hinder in met name de verblijfsgebieden: Het beperken van de hoeveelheid gemotoriseerd (sluip)verkeer en streven naar een weginrichting waarin overlast wordt beperkt.

In de uitwerking van het beleid (GVVP, beleidsdocument) wordt verder ingezoomd op de doelen en wordt aangegeven hoe op een passieve en actieve manier invulling kan worden gegeven aan de doelen.

7.3 Speerpunten

De uitwerking van het beleid resulteert in een groot aantal projecten en maatregelen voor de komende jaren. Met de beschikbare middelen en subsidiemogelijkheden kan echter niet alles op korte termijn worden gerealiseerd. Daar waar keuzes moeten worden gemaakt zal de nadruk liggen op projecten en maatregelen die specifiek bijdragen aan:

- De verkeersveiligheid van fietsers;
- De veiligheid van en toegankelijkheid voor oudere verkeersdeelnemers en mindervaliden;
- Duurzame mobiliteit en minder belastende manieren van verplaatsen (onder andere via de digitale snelweg).

Bij de realisatie van de doelen wordt niet altijd direct gekeken naar oplossingen van infrastructurele aard maar wordt meer gedaan aan voorlichting, educatie en andere vormen van gedragsbeïnvloeding. Daarnaast kiest de gemeente als het kan en nodig is voor maatwerk, aansluitend bij de specifieke Dalfser situatie, in plaats van de standaardoplossingen uit de (landelijke) richtlijnen.

7.4 Uitwerking beleid

Om de doelen zoals deze per thema zijn geformuleerd te kunnen vertalen in meer concrete richtlijnen, projecten en maatregelen is gekozen voor een benadering van verschillende onderwerpen:

- Gedragsbeïnvloeding
- Wegencategorisering en inrichting van de ruimte
- Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer
- Fietsverkeer
- Voetgangers en toegankelijkheid
- Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

In welk onderwerp de thematische doelen een uitwerking vinden is weergegeven in tabel 7.4.

Programma	Verkeers- Veiligheid	Bereikbaar- heid	Leefbaar- heid	Duurzaam- heid	Ruimtelijke kwaliteit
Gedragbeïnvloeding	V		V	V	
Wegencategorisering en inrichting van de ruimte	V	V	V		V
Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer		V	V	V	
Fietsverkeer	V	V	V	V	V
Voetgangers en toegankelijkheid	V				V
Openbaar vervoer en ketenmobiliteit		V		V	

Tabel 7.4: Link tussen doelstellingen en programma's

8 Gedragsbeïnvloeding (educatie/handhaving)

Een belangrijke pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is gedragsbeïnvloeding door training, educatie en voorlichting. Nu een groot deel van het wegennet duurzaam veilig is ingericht en de ongevallenconcentraties zijn aangepakt is een actievere aanpak ten aanzien van het verkeersgedrag nodig om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te kunnen verwezenlijken.

8.1 Het belang van educatie, voorlichting en handhaving

Een groot deel van alle verkeersongevallen is direct of indirect een gevolg van menselijke fouten. We spelen hierop in door de infrastructuur zodanig in te richten dat mensen minder fouten maken (eenduidig en eenvoudig) en dat de gevolgen van fouten minder ernstig zijn. Hetzelfde beogen we met de inzet van technische hulpmiddelen in of aan voertuigen (airbags) of juridische maatregelen (helmplicht). Naast de infrastructurele, technische en juridische component is ook het beïnvloeden van het gedrag door educatie, voorlichting en training van belang. Dit is naast de infrastructurele kant ook een terrein waarop de gemeente zelf direct invloed heeft en actief beleid kan voeren. Met eenvoudige acties en maatregelen kunnen specifieke doelgroepen worden bereikt en worden aangesproken op of getraind in hun verkeersgedrag.

De gemeente is de afgelopen jaren al actief geweest op het gebied van educatie, voorlichting en training. Het feit dat er infrastructureel al veel gedaan is en de middelen hiervoor afnemen betekent dat de focus de komende jaren nog meer moet komen te liggen op educatie, voorlichting en training.

8.2 Actieplan verkeersveiligheid

Wat is het actieplan?

Jaarlijks stelt de gemeente een Actieplan Verkeersveiligheid vast. Het doel van dit plan is om door middel van voorlichting en educatie een gedragsverandering bij de weggebruikers te bewerkstelligen en zo de verkeersveiligheid te bevorderen. Het plan bestaat uit een groot aantal (terugkerende) programmaonderdelen zoals:

- Streetwise
- Theoretisch en praktisch verkeersexamen basisonderwijs
- Fiets4Save
- Nationale Verkeerslab
- Scootmobieltraining
- Fietsvaardigheidstraining voor senioren
- Bijdrage aan landelijke campagnes zoals "De scholen zijn weer begonnen"

De meeste onderdelen worden als positief ervaren en de animo voor deelname aan bijvoorbeeld de cursussen is groot. Alhoewel de effecten van het actieplan moeilijk meetbaar zijn geeft de feedback wel een indicatie van het succes. Het actieplan wordt de komende jaren dan ook gecontinueerd.



Theoretisch en praktisch verkeersexamen

Het actieplan is zodanig van opzet dat jaarlijks kan worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen en specifieke doelgroepen of aandachtsgebieden. De komende jaren zal sterker dan in het verleden de veiligheid van de fietser en de oudere verkeersdeelnemer centraal staan. Hierbij zijn de opkomst van de elektrische fiets en de afleiding in het verkeer door het gebruik van mobieltjes (ook door fietsers) specifieke aandachtspunten. Hierbij moet ook de link worden gelegd met het stimuleren van duurzame verplaatsingswijzen.



Het Nationale Verkeerslab



Het dodehoekproject

Samenwerking en rolverdeling

De rol van de gemeente bij de uitvoering van de onderdelen van het actieplan is veelal beperkt. De gemeente coördineert, betaalt en faciliteert (samen met de provincie). De verschillende partners zoals VVN (afdeling Dalfsen), de ANWB en diverse projectbureaus zorgen voor de praktische uitvoering.



Victor Veilig



Scootmobieltraining

Subsidie

De gemeente Dalfsen heeft net als andere partners en gemeenten in de regio de Intentieverklaring Samenwerking Verkeersveiligheid West Overijssel (2011-2014) ondertekend. De gemeente spreekt hiermee de intentie uit zich in te zetten om de verkeersveiligheid te verbeteren, in lijn met de landelijke en regionale doelstellingen. In het kader van deze intentieverklaring verplicht de gemeente Dalfsen zich om per jaar per inwoner 2 euro te investeren in verkeersveiligheid. De provincie subsidieert maximaal 75% van deze kosten (zie kader). De programmaonderdelen moeten, om in aanmerking te komen voor subsidie, wel erkend zijn door de provincie. Alhoewel de intentieverklaring formeel is verlopen wordt deze stilzwijgend verlengd. Momenteel wordt door de provincie gewerkt aan een gebiedsgerichte uitwerking in het kader van het Koersdocument Verkeersveiligheid. Het is wel de bedoeling om in dit kader ook bestuurlijke afspraken te maken. Voor het Actieplan Verkeersveiligheid heeft de gemeente jaarlijks 15.000,- begroot. Gezien de verwachte continuering van de subsidieregeling de komende jaren blijft deze post behouden in de begroting zo is het voorstel.

*In de periode 2011 - 2015 heeft de gemeente in het kader van de intentieverklaring gemiddeld circa 55.000,- per jaar (27500 inwoners * 2 euro) geïnvesteerd in educatie en voorlichting. De provinciale bijdrage is gemiddeld ruim 40.000,- per jaar. De gemeentelijke kosten bedroegen gemiddeld 15.000,-.*

8.3 Veilige schoolomgeving

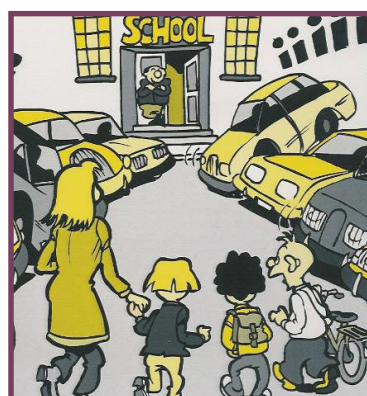
KANS

De veiligheid rondom scholen is en blijft een belangrijk onderwerp. Specifiek voor de aanpak van de veiligheid rondom scholen heeft de gemeente Dalfsen in het Actieplan het KANS-project opgenomen (Kinderen Anders Naar School). Het project is vooral gericht op gedragsbeïnvloeding, maar spitst zich ook toe op het verbeteren van de veiligheid van de schoolomgeving. Met name laatstgenoemde is regelmatig onderwerp van discussie en heeft hierdoor extra aandacht.

Bij het verkeersveilig maken van de schoolomgeving wordt (naast een duurzaam veilige weginrichting) primair ingezet op gedragsbeïnvloeding. Het KANS project biedt mogelijkheden om gezamenlijk met verkeersouders, schooldirectie, VVN en gemeente een verkeersveilige schoolomgeving te realiseren. Hoofddoel is en blijft: weggebruikers (veelal de ouders, maar ook kinderen) bewustmaken van de noodzaak zich verkeersveilig nabij (basis)scholen te gedragen. Dit kan in praktijk gebracht worden door bijvoorbeeld afspraken te maken over het halen en brengen, parkeren en stimuleren van fietsgebruik en lopen (door te belonen) en het vertonen van filmpjes ter verduidelijking van situaties.

Fysieke maatregelen

De knelpunten in de schoolomgeving doen zich met name voor tijdens het halen en brengen van kinderen. Een autoluwe schoolomgeving waarbij in ieder geval niet wordt geparkeerd vlak voor de ingang van de school kan bijdragen aan de veiligheid. Daarnaast is een goede wachtruimte voor de ouders belangrijk, waarbij ouders ook hun fiets op een goede manier kunnen parkeren. Het instellen van verkeersmaatregelen ter regulering van het verkeer, zoals eenrichtingsverkeer, heeft niet onze voorkeur.



Schoolomgeving

Bij de aanpak van verkeersonveiligheid rondom scholen wordt altijd eerst ingezet op een gezamenlijke aanpak van het gedrag en het maken van onderlinge afspraken. Indien de afspraken worden nagekomen en dit toch onvoldoende effect sorteert wordt bekeken of aanvullende juridische maatregelen en/of handhaving kunnen bijdragen aan de oplossing van de problemen. Pas als deze stappen niet leiden tot een (structurele) verbetering worden aanvullende infrastructurele maatregelen overwogen zoals het instellen van een schoolzone (markering en straatmeubilair) of een andere vorm van het verbeteren van de herkenbaarheid van de school. Hier wordt alleen toe overgegaan als wordt voldaan aan een aantal voorwaarden:

- Er is sprake van een nieuwe schoollocatie/nieuw schoolgebouw of/en;
- Er is sprake van noodzakelijk onderhoud aan de weg (vervangen riolering en straatwerk) of/en;
- Er zijn beschikbare subsidiabele gelden beschikbaar voor inrichting van een schoolomgeving (minimaal 50% van projectkosten).

8.4 Handhaving en straatacties

Handhaving van de regels en het opleggen van sancties is ook een vorm van gedragsbeïnvloeding. De handhaving van verkeersregels is een taak van de politie. De politie sluit wat betreft de inzet grotendeels aan op de landelijke campagnes en speerpunten. Op lokaal niveau is er nog wel enige ruimte om specifieke plaatselijke problemen aan te pakken. Regelmatig is er overleg tussen gemeente en politie betreffende verkeershandhaving (met name klachten worden besproken, handhaving door politie is vaak incidenteel). Hierin worden afspraken gemaakt omtrent de aanpak van de lokale problemen.



Politieacties

Het verdient de voorkeur om handhaving op lokaal niveau zoveel mogelijk te koppelen aan een stukje voorlichting en/of te combineren met andere educatieve acties. Een voorbeeld hiervan zijn de buurtacties zoals deze in het verleden al hebben plaatsgevonden. Dit concept wordt uitgebouwd. Samen met buurtbewoners en de politie (en eventueel andere stakeholders zoals VVN) gaan we meer acties uitvoeren om het verkeersgedrag in de buurt te verbeteren en de leefbaarheid te verhogen. Burgers kunnen hiervoor de gemeente benaderen maar ook VVN. Voorbeelden van te combineren acties zijn:

- Handhaving en voorlichting politie
- Uitdelen flyers aan weggebruikers (door buurtbewoners)
- Inzet snelheidsdisplay (smiley)
- Activiteit kinderen (straatspeeldag o.i.d.)

Om een positief resultaat te bereiken is het belangrijk om dit samen met de buurt of het dorp op te pakken en te evalueren. Een combinatie van acties werkt beter en langduriger dan losse incidentele acties. Om de buurtacties te versterken en structureel onderdeel uit te laten maken van het beleid is naast de gemeentelijke inzet (als coördinator) een jaarlijks budget nodig voor onder andere materiaal (indien niet beschikbaar gesteld door VVN). In relatie tot het actieplan kan worden bekeken in hoeverre de buurtacties (of onderdelen daarvan) in aanmerking komen voor subsidie.

8.5 Voorlichting en communicatie

De gemeente kan een actieve rol spelen in de communicatie en voorlichting rondom nieuwe ruimtelijke plannen, herinrichtingen en verkeersgerelateerde maatregelen. Voor deze nieuwe situaties kan het van belang zijn de toekomstige gebruikers voor te lichten over het gewenste verkeersgedrag. Communicatie rondom nieuwe plannen specifiek gericht op het verkeersgedrag verdient extra aandacht.

Naast de voorlichting over nieuwe (ruimtelijke) situaties is het wenselijk om af en toe bepaalde doelgroepen te wijzen op hun ongewenste gedrag. Een stukje in de plaatselijke krant of een tekst gericht aan een bepaalde doelgroep is hiervoor een middel. Denk hierbij aan een artikel betreffende de parkeer(verbods)regels of een flyer over gebruik van mobieltjes op de fiets aan scholieren.

Hoe de communicatie rondom projecten, maatregelen et cetera wordt vormgegeven wordt bepaald in samenspraak met het team communicatie.

8.6 Projecten

In tabel 8.6 zijn de projecten welke voortvloeien uit het onderwerp gedragsbeïnvloeding weergegeven. De meerkosten zijn niet altijd gelijk aan de totale projectkosten. Een aantal projecten wordt voor een substantieel deel gesubsidieerd of betaald uit onderhoudsgeld.

Project	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) nieuw beleid	Koppelen aan onderhoud
Actieplan verkeersveiligheid	€ 15.000,-	jaarlijks		n.v.t.
Kosten schoolomgeving	€ 5.000,-	jaarlijks	√	√
Straatacties	€ 2.000,-	jaarlijks	√	n.v.t.
Gemeentelijke communicatie / campagnes (bijvoorbeeld nieuwsbrieven)	€ 0,-	jaarlijks	√	n.v.t.

Tabel 8.6; Projecten programma Gedragsbeïnvloeding

9 Wegencategorisering en inrichting vd ruimte

De wegcategorisering is een belangrijk element en uitwerking van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Naast de doelstellingen voor verkeersveiligheid draagt de implementatie van de wegcategorisering bij aan de gemeentelijke ambities voor bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

9.1 Theorie wegcategorisering

De basis

De wegcategorisering blijft één van de belangrijke pijlers van het landelijke programma Duurzaam Veilig. De theorie achter de wegcategorisering is gebaseerd op vijf principes:

- Functionaliteit van wegen;
- Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting;
- Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers;
- Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling
- Statusonderkenning door de verkeersdeelnemers.

In lijn met deze principes wordt het wegennet ingedeeld in 3 categorieën met elk een eigen herkenbare inrichting en overeenkomstig gebruik:

- **Stroomwegen** (doorstroming op wegvakken en kruispunten)
- **Gebiedsontsluitingswegen** (doorstroming op wegvakken en uitwisseling op kruispunten)
- **Erftoegangswegen** (uitwisseling op wegvakken en kruispunten)

Netwerk

Het toekennen van een functie aan een weg gebeurt, naast het beschouwen van het huidige gebruik en de bestaande inrichting, op basis van een aantal principes. Zo wordt gestreefd naar zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden, een minimaal deel van de ritten gaat over relatief onveilige wegen, ritten zijn zo kort mogelijk en de kortste en veiligste route vallen samen.

Inrichting

In de praktijk moeten de verschillende wegtypen voldoen aan een aantal basiskenmerken. Voorheen waren dit de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Tegenwoordig zijn dit de basiskenmerken wegontwerp zoals opgenomen in verschillende publicaties van het CROW. Een basiskenmerk is een ontwerpelement dat altijd of juist nooit in het wegontwerp van een bepaalde wegcategorie aanwezig dient te zijn, zodat de herkenbaarheid wordt bevorderd en de weg veilig functioneert. Per functie is een ideaal en een minimaal beeld geformuleerd. In bestaande situaties ligt tussen de ideale en minimale inrichting de speelruimte voor de beleidsmakers en wegontwerpers. Vanuit verkeersveiligheid moet gestreefd worden naar een optimale inrichting, dat wil zeggen een wegontwerp dat zo dicht mogelijk bij de ideale inrichting ligt. In de volgende paragrafen worden de wegcategorisering van de gemeente Dalfsen en de basiskenmerken per functie nader toegelicht. Hierbij is aangegeven in hoeverre het

wegennet van Dalfsen duurzaam veilig is ingericht en waar de komende jaren verbeteringen moeten plaatsvinden.

9.2 Categorisering gemeente Dalfsen

9.2.1 Indeling wegennet

De gemeente Dalfsen heeft het gemeentelijke wegennet in 2006 (in het GVVP) gecategoriseerd volgens de toen geldende richtlijnen. Een groot deel van het wegennet van de gemeente Dalfsen is de afgelopen jaren conform de in het GVVP opgenomen essentiële kenmerken ingericht. In grote lijnen is de inrichting ook in lijn met de minimale eisen van de basiskennmerken zoals deze tegenwoordig (landelijk) worden gehanteerd.

Wat betreft de toekenning van functies aan de gemeentelijke wegen zijn nieuwe inzichten ontstaan. In 2006 hebben alle "belangrijke" wegen tussen de gemeentelijke kernen de functie gebiedsontsluitingsweg toegekend gekregen. De keuze voor deze functie kwam in eerste instantie voort uit de wens om op deze wegen een maximumsnelheid van 80 km/uur te houden. Het toekennen van de functie erftoegangsweg zou betekenen dat de maximumsnelheid verlaagd zou moeten worden naar 60 km/uur, zo was toen de redenering.

De keuze voor het type gebiedsontsluitingsweg betekent echter meer dan alleen het handhaven van de maximumsnelheid van 80 km/uur. De weg zou ook volgens de basiskennmerken van een gebiedsontsluitingsweg moeten worden ingericht om de veiligheid te kunnen waarborgen. Voor een aantal gemeentelijke "gebiedsontsluitingswegen" is dit echter niet haalbaar en wenselijk gebleken. De investering en ruimtelijke impact zijn niet in verhouding tot het daadwerkelijke gebruik en de eigenlijke functie van deze wegen.

Nieuwe inzichten pleiten voor het afstappen van het streven naar inrichting van deze wegen als veilige gebiedsontsluitingsweg. Realistisch is te onderkennen dat deze wegen eigenlijk erftoegangswegen zijn. Grotendeels zijn ze ook al als zodanig ingericht en het (beperkte) gebruik pleit ook voor een lagere functie. Zelfs de maximumsnelheid is op delen van deze wegen al naar 60 km/uur gebracht (Dommelerdijk).

De categorisering buiten de kom wordt om voornoemde redenen aangepast (zie afbeelding 9.2.1). De volgende wegen krijgen de functie erftoegangsweg (i.p.v. gebiedsontsluitingsweg):

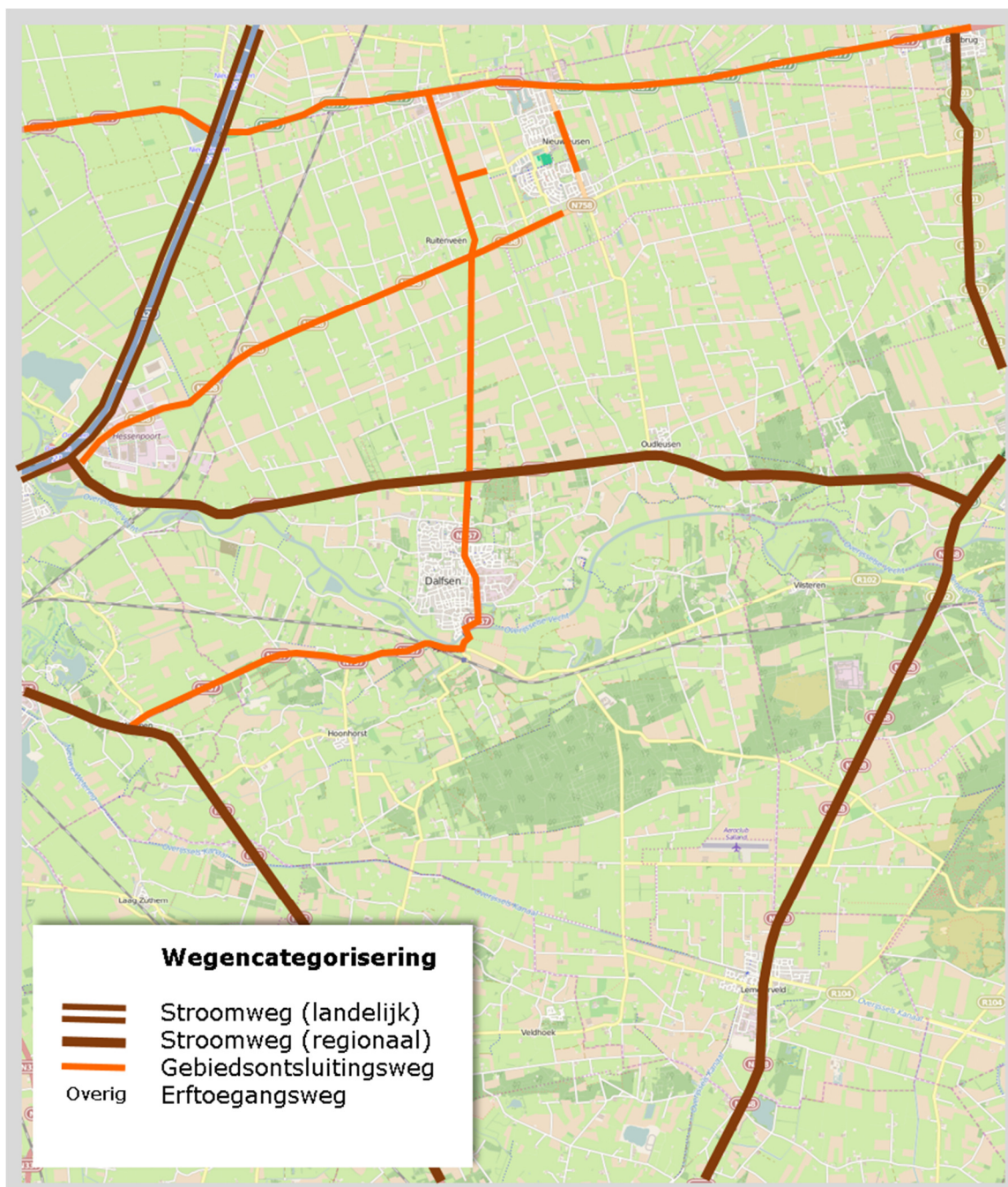
- Dommelerdijk
- Dalmsholterweg
- Rechtersedijk
- Weerdhuisweg

Hierbij wordt opgemerkt dat dit niet direct betekent dat de maximumsnelheid op deze wegen moet worden verlaagd naar 60 km/uur. Daar waar de omstandigheden het toelaten kan 80 km/uur (voorlopig) worden gehandhaafd. Daar waar het nodig is moet de snelheid worden verlaagd (of deze is al verlaagd). Dit is maatwerk, een toelichting volgt in paragraaf 9.2.3.

De Jagtlusterallee, De Beatrixlaan (deels), de Koesteege en de Dedemsweg behouden gezien het gebruik en de aard van de verbinding de functie gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat voor deze wegen wordt gestreefd naar een inrichting conform de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (zie 9.2.2). Met name voor de Jagtlusterallee is dit ingrijpend.

Binnen de bebouwde kom worden de volgende wegen afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg (toelichting paragraaf 9.2.5):

- Leemculeweg
- Weerdhuisweg, Posthoornweg, Ambachtsweg



Afbeelding 9.2.1; Wegencategorisering gemeente Dalfsen

9.2.2 Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Basiskenmerken

De gebiedsontsluitingswegen vormen in het wegennet de schakel tussen de stroomwegen (verkeersaders) en de erftoegangswegen (verblijfsgebieden). De nadruk ligt op doorstroming van het verkeer op de wegvakken en uitwisseling van het verkeer op kruispunten. In verband met de snelheidsverschillen moet op wegvakken een scheiding van verkeersstromen plaatsvinden. Op de kruispunten is het wenselijk dat de snelheid van het verkeer laag ligt, in verband met de uitwisseling die plaatsvindt. De belangrijkste basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg zijn weergegeven in tabel 9.2.2.



Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom		
Basiskenmerk	Ideaal	Minimaal
Verharding	Gesloten	Gesloten
Rijrichtingscheiding	Fysieke scheiding met ononderbroken markering	Dubbele ononderbroken asmarkering
Kantmarkering	Ononderbroken kantmarkering (3-3)	Ononderbroken kantmarkering (3-3)
Landbouwverkeer	Niet op de rijbaan (alternatieve route of parallelweg)	Op de rijbaan (met inhaalstroken)
Erfaansluitingen	Niet rechtstreeks op de rijbaan (parallelweg)	Alleen bij hoge uitzondering mits goed zichtbaar
(brom)fietsers	Niet op de rijbaan	Niet op de rijbaan
Parkeren	Niet op of langs de rijbaan	Niet op of langs de rijbaan
Berm	Obstakelvrije afstand 6,0 meter of afscherming obstakels	Obstakelvrije afstand 4,5 meter of afscherming obstakels
Openbaar vervoer	Halteren in haltekommen, niet op de rijbaan	Halteren in haltekommen, niet op de rijbaan
Maximumsnelheid en (ontwerpsnelheid)	80 km/uur (80 km/uur)	80 km/uur (80 km/uur)
Kruispunten	Voorrang geregeld (VRI, rotonde, voorrangskruispunt met maatregel)	Voorrang geregeld (VRI, rotonde, voorrangskruispunt)
Oversteek langzaam verkeer	Bij kruispunt of tunnel	Bij kruispunt of in tunnel
Verlichting	Conform beleidsplan verlichting	

Tabel 9.2.2; Basiskenmerken gebiedsontsluitingswegen bubeko (bron: CROW)

De gemeente Dalfsen heeft 4 wegen in beheer die zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, de Dedemsweg, de Jagtclusterallee, de Koesteege en de Beatrixlaan (deels).

Dedemsweg en Koesteeg

De Dedemsweg en de Koesteeg kennen een breed profiel dat oogt als een gebiedsontsluitingsweg. Om te voldoen aan de minimale basiskenmerken moet een aantal zaken worden aangepakt. De asmarkering moet worden geoptimaliseerd (dubbele ononderbroken streep), er moet een redresseerstrook langs de weg komen (zeker met deze minimale wegbreedte) en daar waar veel landbouwverkeer op de weg zit is de aanleg van inhaalstroken mogelijk gewenst. Ten slotte vallen de bomen langs de weg deels binnen de gewenste obstakelvrije afstand (4 meter). Verwijderen of afscherming is gewenst. Dit laatste is in dit geval niet heel urgent omdat op de meeste plaatsen de bomen niet heel dicht op de weg staan.

Jagtlusterallee

De Jagtlusterallee wijkt in veel opzichten af van de minimale basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. De breedte van het profiel is beperkt, er staan veel obstakels (bomen) dicht langs de weg, de markering is niet conform en er zijn geen voorzieningen voor het landbouwverkeer. Dit in combinatie met de slechte staat van het wegdek vraagt om een volledige reconstructie van de weg. Bij de aanleg van het fietspad is hier al rekening mee gehouden wat betreft grondverwerving.



Jagtlusterallee



Beatrixlaan

Het westelijke deel van de Beatrixlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en is ook als zodanig ingericht. Er is alleen geen voorziening voor het landbouwverkeer maar het is de vraag of dat hier rijdt of moet rijden. Eventueel kan een verbod worden overwogen. De overgang naar erftoegangsweg ter hoogte van de Bulderweg verdient aandacht wat betreft verkeersveiligheid.



Beatrixlaan



Rijks- en provinciale wegen

Het grootste deel van de stroom- en gebiedsontsluitingswegen in de regio is in beheer bij het Rijk of de provincie. De inrichting conform de basiskenmerken is primair de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Zowel het Rijk als de provincie is bezig met het opwaarderen en optimaliseren van de hoofdwegenstructuur. In hoofdstuk 10 wordt nader ingegaan op de plannen.

9.2.3 Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Basiskenmerken

Het grootste deel van de wegen buiten de bebouwde kom van de gemeente Dalfsen is gecategoriseerd als erftoegangsweg. In tabel 9.2.3 zijn de belangrijkste basiskenmerken van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom beschreven. Voor erftoegangswegen is geen minimaal en ideaal profiel gedefinieerd. Hier is wel onderscheid gemaakt in twee verschijningsvormen (type 1 en 2).

	Erftoegangsweg 1	Erftoegangsweg 2
		
Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom		
Basiskenmerk	Erftoegangsweg 1	Erftoegangsweg 2
Verharding	Geen specifieke eisen	
Rijrichtingscheiding	Geen (alleen asmarkering op specifieke locaties)	
Kantmarkering (markering van de rijloper)	1-3 kantmarkering of fiets(suggestie)stroken (bij 80 km/uur altijd markering)	Niet
Landbouwverkeer	Op de rijbaan	
Erfaansluitingen	Toegestaan	
(brom)fietsers	Op de rijbaan of op een (bestaand) vrijliggend fietspad (bij 80 km/uur altijd een vrijliggend fietspad)	
Parkeren	Mag op de rijbaan of in de berm	

Berm	Obstakelvrije afstand of afscherming obstakels (circa 1 meter)	
Openbaar vervoer	Halteren op de rijbaan (niet op fietsstroken)	Halteren op de rijbaan
Maximumsnelheid en (ontwerpsnelheid)	60 of 80* km/uur (60 km/uur)	60 km/uur (60 km/uur)
Verlichting	Beperkt, conform beleidsplan verlichting	

Tabel 9.2.3; Basiskennmerken erftoegangswegen bubeko (bron: CROW)

* In bepaalde gevallen is er geen draagvlak om de maximumsnelheid terug te brengen tot 60 km/uur. Dit heeft ook niet altijd prioriteit op wegvakken waar weinig aansluitingen zijn, waar een fietspad ligt, waar geen of weinig (ernstige) ongevallen gebeuren en de bermen weinig of geen obstakels bevatten dicht bij de weg. In deze gevallen kan op een erftoegangsweg (voorlopig) een maximumsnelheid van 80 km/uur worden gehandhaafd.

De erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn voor een groot deel al ingericht conform de basiskennmerken zoals weergegeven in de tabel. Een aantal aspecten verdient nog de nodige aandacht de komende jaren.

Aanpassen markering

Op een aantal wegen is de markering nog niet conform de basiskennmerken. Hier is bijvoorbeeld nog asmarkering aanwezig of de kantmarkering is niet geheel in lijn met het wensbeeld. In beginsel wordt op erftoegangswegen geen markering toegepast. Uitzondering (voor wat betreft kantmarkering) vormen de wegvakken waar (voorlopig) nog 80 km/uur geldt en wegvakken die zo breed zijn dat visuele versmalling noodzakelijk is om de snelheid te remmen. In dit laatste geval verdient een versmalling van de rijbaan (eventueel met grasbetonstroken) de voorkeur. Ook kan door het toepassen van twee kleuren asfalt de weg visueel worden versmald. De aanpassingen aan de markering worden de komende jaren gelijktijdig met onderhoudswerkzaamheden doorgevoerd.



Voorbeeld: Visuele versmalling



Voorbeeld: Grasbetonstenen

Opheffen voorrangregeling

In de verblijfsgebieden, op erftoegangswegen, is de voorrang in principe niet geregeld (dus gelijkwaardig). Op een aantal erftoegangswegen, met name op die waar een 80 km/uur regime geldt, is de voorrang nog geregeld. De komende jaren dienen de voorrangregelingen (daar waar 60 km/uur geldt of gaat gelden) zoveel mogelijk worden opgeheven. Hiervoor zijn vaak wel aanvullende maatregelen nodig om het aanwezige allureverschil op te heffen, het attentieniveau te verhogen en/of de snelheid te beperken. Ook deze aanpassingen worden vanuit efficiency gekoppeld aan onderhoudswerk. Het onderhoudsbudget is echter vaak niet toereikend om ook te kunnen voorzien in de benodigde aanpassingen op de kruispunten. Een aanvullend (jaarlijks) budget is nodig om de benodigde aanpassingen te kunnen doorvoeren.

Verdichting en aanpassing maatregelen buitengebied

Een aantal verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom zijn vrij sober ingericht. Dit wil zeggen dat er borden zijn geplaatst en hier en daar is een (visueel) plateau aangelegd. Om de veiligheid te vergroten is het nodig om de inrichting van de wegen nog meer in lijn te brengen met het wensbeeld op basis van de basiskenmerken en de wegomgeving. Ook hiervoor geldt dat koppeling aan onderhoud het meest effectief is. Het onderhoudsbudget dekt echter vaak niet de meerkosten. Daarnaast moet er ook ruimte blijven om in te spelen op actuele problemen en klachten. Een aanvullend budget is nodig om de maatregelen te kunnen verdichten en verbeteren.

Aandachtspunt bij de maatregelen

Maatregelen worden bij voorkeur getroffen op de locaties waar de daadwerkelijk conflicten kunnen worden verwacht, veelal op de kruispunten. Maatregelen op wegvakken liggen minder voor de hand. Daarnaast heeft de voorkeur te kiezen voor oplossingen die naast het verbeteren van de verkeersveiligheid ook bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en (recreatieve) gebruikswaarde van de ruimte. Bij voorkeur worden geen obstakels opgeworpen voor het fietsverkeer.

60 of 80 km/uur

Zoals aangegeven is op de meeste erftoegangswegen (al) een maximumsnelheid van 60 km/uur ingesteld. Een aantal kent (deels) een snelheid van 80 km/uur. Dit zijn de wegen die in het verleden als gebiedsontsluitingsweg zijn gecategoriseerd. Hoe hier in de toekomst mee om wordt gegaan is afhankelijk van een aantal factoren (zie toelichting bij basiskenmerken). Het voorstel is weergegeven in tabel 9.2.3/2.


Weg	Bestaande snelheidsregime	Toekomstige snelheidsregime
Rechterensedijk	80, 60, 70 km/uur	60 km/uur
Dalmsholterweg	80 km/uur	noord 60 km/uur, zuid 80 km/uur (voorlopig*), scheiding t.h.v. Vennebergweg
Weerdhuisweg	80 km/uur	80 km/uur (voorlopig)
Dommelerdijk	noord en zuid 60 km/uur midden 80 km/uur	60 km/uur

Tabel 9.2.3/2; Snelheidsregimes erftoegangswegen

*Voorlopig: Als er een concrete aanleiding is vanuit het oogpunt van veiligheid (ongevallen/klachten/ontwikkelingen) kan worden overwogen om een snelheid van 60 km/uur in te stellen. Het credo is hier: 80 waar het kan en 60 waar het moet.

9.2.4 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is een doorstroming op de wegvakken vereist, maar staat het uitwisselen van het verkeer op kruispunten ook centraal. Gebiedsontsluitingswegen zijn de drukke verbindingen tussen het wegennet buiten de bebouwde kom en de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Voorbeeld hiervan is de Rondweg Dalfsen. De belangrijkste basiskenmerken van dit type weg zijn weergegeven in onderstaande tabel 9.2.6.



Ontsluitingweg binnen de bebouwde kom		
Basiskenmerk	Ideaal	Minimaal
Verharding	Gesloten verharding	Gesloten verharding
Rijrichtingscheiding	Fysieke scheiding rijrichtingen	Ononderbroken asmarkering
Kantmarkering	Nee, opsluitbanden	Opsluitbanden of onderbroken kantmarkering
Landbouwverkeer	Geen aparte voorzieningen	Geen aparte voorzieningen
Erfaansluitingen	Geen erfaansluitingen	Acceptabel mits duidelijk vormgegeven (asmarkering onderbroken)
(brom)fietsers	Bromfietsers op de rijbaan Fietsers niet op de rijbaan	Bromfietsers op de rijbaan Fietsers eventueel op fietsstroken (minimaal 1,70 meter)
Parkeren	Niet op of langs de rijbaan	Niet op de rijbaan, eventueel in langsparkeervakken (niet bij fietsstroken)
Berm	Noodzakelijke obstakelvrije afstand is aanwezig	Noodzakelijke obstakelvrije afstand is aanwezig
Openbaar vervoer	Halteren in haltekommen, niet op de rijbaan	Halteren mag op de rijbaan (niet op fietsstroken)
Maximumsnelheid en (ontwerpsnelheid)	50 of 70 km/uur (50 of 70 km/uur)	50 of 70 km/uur (50 of 70 km/uur)
Kruispunten	Voorrang geregeld en snelheidsbeperkende maatregel	Voorrang geregeld
Oversteek langzaam verkeer	Oversteken geconcentreerd bij kruispunten of ongelijkvloers	Oversteken geconcentreerd bij kruispunten of ongelijkvloers
Verlichting	Conform beleidsplan verlichting	

Tabel 9.2.4; Basiskenmerken gebiedsontsluitingsweg bibeko (bron: CROW ASVV 2012)

De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in de gemeente Dalfsen zijn voor een groot deel conform de basiskenmerken ingericht, veelal zelfs conform het ideaalbeeld.

Burgemeester Backxlaan

Het middendeel van de Burgemeester Backxlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Dit deel van de weg krijgt deze functie omdat het in feite een verbinding vormt tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Nieuwleusen. Het gebruik van de weg is relatief hoog, er is nauwelijks bebouwing en daarnaast is de weg grotendeels ook al ingericht conform de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (zie kader). Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is er geen directe aanleiding om deze weg geheel anders in te richten of de functie ter discussie te stellen. Er kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen rondom de weg die de functie en inrichting van de weg ter discussie stellen. Naarmate de dichtheid van bebouwing toeneemt en er een concrete ruimtelijke aanleiding is kan worden overwogen delen van de weg af te waarderen tot erftoegangsweg (30 km/uur). In feite is dit ook al gebeurd met het noordelijke en zuidelijke deel. In dat geval moet het gehele plaatje wel kloppen om een veilige en herkenbare situatie te maken. Dit betekent niet alleen een bord 30 km/uur plaatsen maar een inrichting conform de basiskenmerken van een erftoegangsweg (zie 9.2.5). Aandachtspunt hierbij is nog dat de weg bij voorkeur geen lappendeken van snelheden en inrichtingsvormen moet worden. Daar waar de weg wordt afgewaardeerd dient dit bij voorkeur een substantiële omvang te hebben en/of aan te sluiten op de bestaande 30 km/uur zones op het noordelijke en zuidelijke deel van de weg.

De Backxlaan is bijna volledig ingericht conform de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Alleen de doorgetrokken asmarkering ontbreekt en op het middendeel ligt nog een fietsstrook in combinatie met parkeervakken. Dit is niet in lijn met de minimale inrichtingseisen. De grens tussen 30 en 50 km/uur ligt aan de zuidzijde ter hoogte van de Magnoliaaan. Op het 50 km/uur deel van de weg dient de voorrang te zijn geregeld (voorrangsweg of -kruispunt). Op de Wieken is dit niet het geval. Dit verdient aanpassing.

Koesteeg en Rondweg

De Koesteeg en Rondweg zijn bijna volledig conform het ideaalbeeld ingericht. Wat betreft de kantmarkering zijn de inzichten de afgelopen jaren gewijzigd. Daar waar opsluitbanden liggen hoeft geen kantmarkering te worden toegepast. De nu aanwezige kantmarkering leidt echter niet direct tot onduidelijkheid of en niet herkenbare situatie en hoeft niet actief te worden aangepast.

Vechtdijk

De Vechtdijk is deels conform het ideaalbeeld ingericht. Het deel langs de Vecht voldoet niet volledig aan de basiskenmerken. Het is ook niet eenvoudig om hier een herkenbaar ingerichte gebiedsontsluitingsweg van te maken. De profielbreedte is hier niet toereikend. Dit deel van de Vechtdijk vraagt, mede gezien de sterk aanwezige ruimtelijke en functionele context, om een andere benadering wat betreft inrichting (zie 9.3).

Jagtlusterallee

Het deel van de Jagtlusterallee binnen de bebouwde kom voldoet op meerdere punten niet aan de basiskenmerken. Met name de breedte van het profiel en de scheiding van auto- en fietsverkeer zijn aandachtspunten. Om aan het minimale profiel te voldoen zouden zowel

rijbaan als de fietsstroken moeten worden verbreed (zie ook richtlijn). Een vrijliggende fietsvoorziening is ideaal.

Provinciale traverse Nieuwleusen

De traverse Nieuwleusen is een gebiedsontsluitingsweg in beheer bij de provincie. De inrichting en de planvorming wordt behandeld in hoofdstuk 10.

9.2.5 Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Basiskenmerken

Met uitzondering van vier trajecten die zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (zie paragraaf 9.2.4) zijn alle wegen in de kernen van de gemeente Dalfsen gecategoriseerd als erftoegangsweg. Onderstaande tabel 9.2.5 beschrijft de basiskenmerken van dit type wegen.

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom		
Basiskenmerk	Ideaal	Minimaal
Verharding	Open verharding (of streetprint)	Onverhard, open of gesloten
Rijrichtingscheiding	Een rijbaan zonder scheiding rijrichting	Een rijbaan zonder scheiding rijrichting
Kantmarkering	Nee, opsluitbanden	Nee
Landbouwverkeer	Geen aparte voorzieningen	Geen aparte voorzieningen
Erfaansluitingen	Toegestaan	Toegestaan
(brom)fietsers	Bromfietsers op de rijbaan Fietsers op de rijbaan (geen specifieke voorzieningen, stroken)	Bromfietsers op de rijbaan Fietsers op de rijbaan
Parkeren	Mag op de rijbaan	Mag op de rijbaan
Berm	Noodzakelijke obstakelvrije afstand is aanwezig	Noodzakelijke obstakelvrije afstand is aanwezig
Openbaar vervoer	Geen grote bussen, kleine bussen halteren op de rijbaan	Toegestaan, halteren mag op de rijbaan
Maximumsnelheid en (ontwerpsnelheid)	30 km/uur (30 km/uur)	30 km/uur (30 km/uur)
Kruispunten	Gelijkwaardig, eventueel voorrang voor solitaire fietsroute	Gelijkwaardig, eventueel voorrang voor solitaire fietsroute
Oversteek langzaam verkeer	Geen specifieke voorzieningen	Geen specifieke voorzieningen
Verlichting	Conform beleidsplan verlichting	

Tabel 9.2.5; Basiskenmerken gebiedsontsluitingsweg bibeko (bron: CROW ASVV 2012)

Bijna alle wegen binnen de bebouwde kommen van Dalfsen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. De afgelopen jaren is het grootste deel hiervan ook als zodanig (conform

basiskenmerken) ingericht en geldt er een maximumsnelheid van 30 km/uur. Een aantal punten verdient de komende jaren nog aandacht.

Weerdhuisweg / Posthoornweg / Ambachtsweg

In lijn met het functioneel afwaarderen van de route tussen Lemelerveld en Dalfsen over de Weerdhuisweg en Dalmsholterweg is het logisch om ook de functie van onder andere de Weerdhuisweg binnen de bebouwde kom te herzien. De route Weerdhuisweg, Posthoornweg, Ambachtsweg is in het oude GVVP aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Voor deze weg geldt echter dat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Bacxklaan in Nieuwleusen, het gebruik relatief laag is, er veel bebouwing langs de weg staat en eigenlijk alleen de Weerdhuisweg lijkt wat betreft inrichting op een gebiedsontsluitingsweg. De Weerdhuisweg vormt in zijn huidige gedaante echter een barrière tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Lemelerveld. De snelheid van het verkeer ligt relatief hoog en oversteken is lastig voor het langzame verkeer. De omgeving van de weg vraagt eigenlijk om een minder dominante positie van het (doorgaande) autoverkeer.

Het verdient aanbeveling om samen met de belanghebbenden en omwonenden te bekijken hoe de Weerdhuisweg en Posthoornweg wat betreft inrichting beter kunnen aansluiten bij de wensen die de omgeving eraan stelt. De basisprincipes van een erftoegangsweg, wel met een verzamelende functie, zijn hierbij een vertrekpunt. Er hoeft in dit geval echter niet alleen te worden gekeken naar de basisprincipes van de wegencategorisering. Ook de insteek zoals beschreven in paragraaf 9.3 kan hierbij worden gekozen. Uitvoering vindt net als andere optimalisatieslagen plaats gekoppeld aan onderhoud, mogelijk gefaseerd.

Wat betreft de Ambachtsweg dient wat betreft inrichting aansluiting te worden gezocht bij de andere wegen op de bedrijventerreinen (zie alinea verderop).

Leemculeweg

Wat geldt voor de Weerdhuisweg geldt ook voor het noordelijke deel van de Leemculeweg. Deze weg had in het vorige GVVP de functie gebiedsontsluitingsweg gekregen. Dit was gebaseerd op de mogelijke uitbreiding van woningen aan de westzijde van Dalfsen. De Leemculeweg zou voor deze (grootschalige) uitbreiding een belangrijk ontsluiting richting N340 vormen. Nieuwe inzichten leiden ertoe dat de Leemculeweg benaderd kan worden als een erftoegangsweg en dat een weg met een zwaardere functie op deze locatie geen meerwaarde heeft en eerder een barrière vormt. Aanpassen van deze weg (het wegvak) aan de inrichtingskenmerken van een erftoegangsweg heeft echter geen prioriteit.

Gelijkwaardige kruispunten

De afwikkeling op kruispunten tussen erftoegangswegen is gelijkwaardig. Voorrangregeling (dus ook inritconstructies) worden alleen in specifieke gevallen toegepast. Op de gemeentelijke erftoegangswegen bevindt zich nog een aantal voorrangregelingen (bijvoorbeeld Beatrixstraat). Sanering hiervan vraagt vaak om aanvullende infrastructurele maatregelen. Dit om de gelijkwaardigheid te accentueren en/of de snelheid te verlagen. Voor andere kruispunten geldt dat het verkeer gelijkwaardig wordt afgewikkeld maar dat de inrichting van het kruispunt hier niet bij aansluit. Er is sprake van allureverschil. Dit zien we bijvoorbeeld op asfaltwegen waar een klinkerweg op aan sluit (bijvoorbeeld Langkamp - Elskamp). De inrichting van de kruispunten zou gelijkwaardigheid moeten uitstralen.

Fiets(suggestie)stroken

In de gemeente Dalfsen zijn op vele wegen fiets(suggestie)stroken toegepast. Dit vanwege het comfort en de veiligheid van fietsers en om de belangrijkste fietsroutes herkenbaar te maken. De (nieuwe) basiskenmerken geven aan dat er in beginsel geen scheiding van verkeerssoorten en geen markering dient te worden toegepast op erftoegangswegen, dus ook geen fietsstroken. De achtergrond hiervan is dat het onderscheid met gebiedsontsluitingswegen in dit geval niet duidelijk genoeg is. In Dalfsen is de kans op verwarring klein omdat de gebiedsontsluitingswegen bijna overal vrijliggende fietspaden hebben. Daar waar een weg een belangrijke fietsroutes is en een belangrijke functie heeft voor het autoverkeer (verzamelweg) kunnen dus best fietsstroken worden toegepast. Hierbij dienen wel de richtlijnen wat betreft breedte en profielindeling in acht te worden genomen (zie hoofdstuk 11).

Snelheid

Niet op alle erftoegangswegen binnen de kom geldt al een maximumsnelheid van 30 km/uur (bijvoorbeeld Dommelerdijk, Nieuwleusen). De komende jaren verdient dit aandacht. Eén snelheidsregime op erftoegangswegen schept duidelijkheid en beperkt het aantal borden. Hierbij moet worden bedacht dat de inrichting van de weg en het gedrag dat dit uitlokt belangrijker zijn voor de veiligheid dan de geldende maximumsnelheid. Op een aantal erftoegangswegen verdient de inrichting nog enige aandacht. Extra maatregelen om de snelheid te beperken en/of een herprofilering zijn nodig om het gewenste gedrag af te dwingen.

Duurzaam veilig op bedrijventerreinen

Ook op de bedrijventerreinen worden de principes van duurzaam veilig toegepast. Met uitzondering van de Jagtclusterallee zijn alle wegen op de industrie- en bedrijventerreinen gecategoriseerd als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Bij bedrijventerreinen ligt het accent anders wat betreft inrichting. Het gebruik is leidend voor de functie en de inrichting van de weg. Per bedrijventerrein moet bepaald worden hoe en door wie de infrastructuur gebruikt wordt. Bij het begrip gebruik kan onder andere gedacht worden aan grote voertuigen en het laden en lossen. De inrichtingseisen van wegen en kruisingen liggen op bedrijventerreinen anders dan in de woonwijken binnen de bebouwde kom. De maatregelen zullen veel meer moeten worden gezocht in horizontale snelheidsremmers en accentuering in plaats van drempels en andere verticale snelheidsremmers. Het betreft maatwerk. Meer handvatten voor de herinrichting van bedrijventerreinen staan in publicatie 192 van het CROW.

Inrichting verblijfsgebieden (en afhandeling klachten)

De implementatie van de gewenste aanpassingen aan het wegennet kan niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Het koppelen aan onderhoudswerkzaamheden is de meest realistische optie. Gezien de aard van de gewenste wijzigingen zal het onderhoudsbudget alleen niet toereikend zijn en moeten aanvullende middelen worden ingezet om de optimalisatieslag te kunnen maken. Dit aanvullende budget is ook nodig om in te kunnen spelen op actuele klachten ten aanzien van verkeersveiligheid. Meer dan 75% van de klachten en opmerkingen betreffende verkeersveiligheid heeft betrekking op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. In eerste instantie wordt bekeken of de klachten (vaak te hard rijden) kunnen

worden verholpen door voorlichting en handhaving. In een aantal gevallen zijn aanvullend infrastructurele aanpassingen nodig.

9.3 Een andere insteek (gedeelde ruimte)

De komende jaren gaat de gemeente Dalfsen daar waar mogelijk en zinvol de inrichting van de openbare ruimte nog meer benaderen vanuit de wensen van de gebruiker en de context van die ruimte. Dit om sociaal menselijk gedrag aan te moedigen, de veiligheid te vergroten en de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte te optimaliseren. Veelal is deze aanpak in lijn met de basiskenmerken uit de wegencategorisering (zie 9.2) maar in een aantal gevallen vraagt de inrichting van de wegen en de openbare ruimte om een alternatieve aanpak:

- Daar waar de implementatie van de basiskenmerken duurzaam veilig niet of slecht mogelijk is;
- Daar waar de ruimte beperkt is en het verkeersaanbod groot;
- Daar waar de ruimtelijke en/of historische context sterk is;
- Daar waar meerdere tegengestelde belangen gelden.

In de alternatieve benadering wordt ervan uit gegaan dat de openbare ruimte meer is dan alleen een weg. De openbare ruimte kan en moet door meer doelgroepen worden gebruikt en dient ook als zodanig ingericht te worden. Geen inrichting puur en alleen gebaseerd op de afwikkeling van het autoverkeer maar ook rekening houden met andere belangen. Door de inrichting van de ruimte weer af te stemmen op de context van de ruimte, verandert het gedrag van de mensen in die ruimte. Door weggebruikers niet af te scheiden van de ruimte en de ruimtelijke context maar ze er nadrukkelijk in te betrekken zullen zij meer sociaal menselijk gedrag vertonen en minder terugvallen op automatismen. Dit heeft vaak, zo blijkt uit de praktijk, een veiliger en socialer (verkeers)gedrag tot gevolg en de kwaliteit van de openbare ruimte zal positiever worden ervaren.

Met name de openbare ruimtes met een sterke natuurlijke, economische, historische of toeristische context kunnen met een minder sectorale verkeerstechnische aanpak een kwaliteitsimpuls krijgen. Voorbeelden van dergelijke locaties zijn de winkelgebieden, de Vechtdijk en de Rechterensedijk.

De minder sectorale maar juist integrale benadering van de ruimte vraagt ook om een ander proces van planvorming. De eerste processtap is het creëren van draagvlak bij de gebruikers van de openbare ruimte. Dit kan door belanghebbenden in een vroeg stadium bij het ontwerpproces te betrekken en ze te laten meedenken over de inrichting ervan. De invulling van de openbare ruimte wordt door deskundigen nadrukkelijk in overleg en samenspraak met de belanghebbenden bedacht en ontworpen. Zo wordt ook voor de gebruikers van de openbare ruimte duidelijk waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en waarom dingen wel of niet kunnen. Tegelijkertijd is het van belang dat alle vakdisciplines binnen de ruimtelijke ordening (stedenbouw, landschap, cultuurhistorie en verkeer) gezamenlijk de uitgangspunten en randvoorwaarden bepalen voor het ontwerp en intensief samenwerken.

9.4 Projecten wegcategorisering en inrichting van de ruimte

In tabel 9.4 zijn de projecten ten aanzien van de wegcategorisering en inrichting openbare ruimte samengevat.

Project	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) Nieuw beleid	Koppelen aan(groot) onderhoud
Planvorming en uitvoering optimalisatie inrichting Dedemsweg (markering, profiel, landbouwverkeer, obstakels berm)	PM	eenmalig	√	√
Planvorming en uitvoering optimalisatie inrichting Koesteeg (markering, redresseerstrook, landbouw verkeer, obstakels berm)	PM	eenmalig	√	√
Reconstructie Jagtclusteralee (profiel, obstakels berm, landbouw verkeer)	PM	eenmalig		√
Planvorming en uitvoering optimalisatie Beatrixlaan (positie landbouwverkeer) en specifiek het kruispunt Buldersweg	PM	eenmalig	√	
Planvorming en herinrichting Vechtdijk en oversteek brug (Gedeelde ruimte in lijn met Waterfront / Centrumvisie)	PM	eenmalig		√
Optimalisatie inrichting Burgemeester Backxlaan (markering en uniforme voorrang)	€ 10.000,-	eenmalig	√	
Optimalisatie inrichting erftoegangswegen bibeko en bubeko (uniformiteit voorrang, markering, fietsstroken, snelheid)	€ 30.000,-	jaarlijks	√	√
Aanpak acute knelpunten erftoegangswegen (snelheid) en aandachtspunten van de actielijst (zie uitvoeringsprogramma)	€ 30.000,-	jaarlijks	√	

Tabel 9.4; Projecten wegcategorisering en inrichting openbare ruimte

10 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

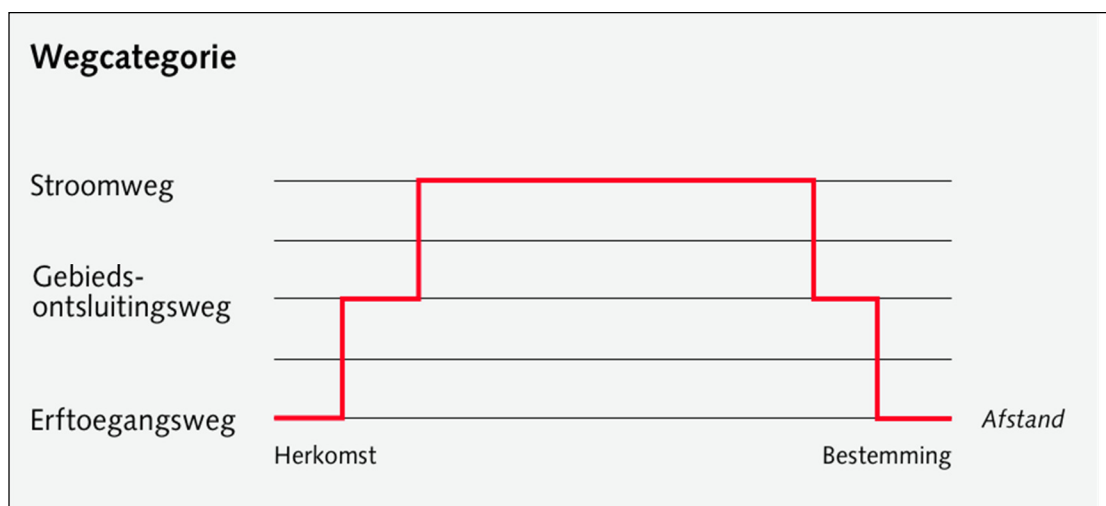
Een hoofdwegennet met een goed afwikkelingsniveau draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de lokale en regionale voorzieningen voor het gemotoriseerde verkeer. Een goede bereikbaarheid vraagt enerzijds om een korte en betrouwbare reistijd en anderzijds om voldoende parkeer- en laadvoorzieningen.

10.1 Verplaatsingskeuze

Voor een goede bereikbaarheid is een kwalitatief hoogwaardig wegennet van groot belang. Verbetering van het netwerk van hoofdwegen moet echter wel in relatie tot andere vervoerwijzen en de verplaatsingsbehoefte worden bekeken. Ontwikkelingen met internet (thuiswerken, thuiswinkelen) zorgen ervoor dat het maken van een verplaatsing minder noodzakelijk wordt. De verplaatsingen die noodzakelijk blijven willen we echter zo goed mogelijk faciliteren. De keuze voor een duurzame manier van verplaatsen wordt hierbij zoveel mogelijk gestimuleerd. Voor de kortere afstanden is de fiets (zie hoofdstuk 11) een duurzame manier en voor langere afstanden het OV (zie hoofdstuk 13) of het gebruik van bijvoorbeeld elektrische (deel)auto's. Dit laatste vraagt om een goed wegennet, goede parkeervoorzieningen en een toereikend netwerk van laadvoorzieningen.

10.2 Kwaliteit hoofdwegennet

Een goede bereikbaarheid van voorzieningen over de weg is om meerdere redenen van belang. Vanuit economisch perspectief is het belangrijk dat mensen en goederen snel van A naar B kunnen komen. Vanuit veiligheidsperspectief is het belangrijk dat de afwikkeling op het hoofdwegennet optimaal is om het onderliggend wegennet te ontzien en sluipverkeer te voorkomen.



Afbeelding 10.2; Ritduurcriterium

In theorie bestaat het ideale netwerk uit een fijnmazig netwerk van hoofdwegen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) met daarbinnen verkeersluwe verblijfsgebieden. Vanuit de verblijfsgebieden moet de weggebruiker binnen een klein aantal minuten op een weg van een hogere orde zijn; zowel om de ritduur te beperken als om de veiligheid te waarborgen. Uit onderzoek blijkt dat mensen niet heel lang bereid zijn om maximaal 30 km/uur te rijden. Een paar minuten gaat nog wel maar daarna gaat de snelheid omhoog en moeten ze dus idealiter op een hogere categorie weg rijden. Dit principe is vertaald in het zogenaamde ritduurcriterium (zie afbeelding 10.2). Alhoewel dit een theoretisch model is waarvan de daadwerkelijke parameters kunnen variëren, geeft het wel aan dat in een ideale situatie er een duidelijke balans moet zijn in de maaswijdte van het netwerk van hoofdwegen en de omvang van de verblijfsgebieden.

Als we het theoretische model projecteren op het wegennet en de categorisering van de gemeente Dalfsen dan blijkt de balans tussen fijnmazigheid van het hoofdwegennet en de omvang van de verblijfsgebieden goed te zijn. Vanuit bijna elke locatie in de gemeente kan men binnen afzienbare tijd op een (provinciale) hoofdweg en vanaf daar vrij snel op de A28 komen.

Jagtlusterallee

Dat het netwerk niet altijd functioneert op de manier waarop dat in theorie zou moeten of kunnen, ligt deels aan een aantal problemen met betrekking tot de afwikkeling op het hoofdwegennet. Problemen wat betreft afwikkeling spelen met name op de provinciale hoofdwegen. Op het gemeentelijk hoofdwegennet wordt alleen de Jagtlusterallee wat betreft afwikkelingsniveau en comfort als problematisch ervaren. Met het smalle wegprofiel kan de gewenste doorstroomsnelheid (in theorie) niet worden gegarandeerd. In de praktijk is niet alleen de doorstroomsnelheid maar ook de veiligheid een urgent issue (zie hoofdstuk 9). Herprofilering van de weg kan zowel de doorstroming als de veiligheid verbeteren

N340 en N377

Na vele jaren discussie en het beschouwen van verschillende mogelijkheden heeft provinciale staten begin 2016 een besluit genomen over de N340 en de N377. Naast de aanleg van een nieuw trace (tussen Ankum en A28) worden de N377 en de N340 geoptimaliseerd wat betreft veiligheid en doorstroming. Voor Dalfsen betekent dit het volgende:

- Beperken aantal aansluitingen onderliggend wegennet op de N340;
- Saneren huisaansluitingen op hoofdrijbaan;
- Optimalisatie en aanleg vri's;
- Maatregelen school Sjaloom;
- Realisatie veilige fietsoversteken;
- Aandacht voor veiligheid fietsers parallelwegen.

Naast het hoofdpakket aan maatregelen is er een optimalisatiepakket dat ten uitvoer wordt gebracht bij meevallers. In dit pakket staat de aanpak van de traverse Nieuwleusen op de eerste plaats.

N348

Het plan voor de aanpak van de N348 is vastgesteld. Voor de gemeente Dalfsen is in dit kader met name de ontsluiting van Lemelerveld van belang. De provincie staat (naast andere aanpassingen aan de N348) voor de realisatie van een nieuwe noordelijke en zuidelijke aansluiting en de aanpassing van de bestaande (centrale) aansluiting van Lemelerveld. Uitvoering gefaseerd vanaf 2016. De gemeente draagt maximaal 1,5 miljoen euro bij aan de realisatie van de aansluitingen. Daarnaast investeert de gemeente Dalfsen 3 miljoen euro in het onderliggende wegennet:

- Verbeteren fietsveiligheid Vilstersestraat – Deventerweg;
- Aanleg fietsstraat Mölnhoek;
- Herinrichting Stationsstraat;
- Aanleg zuidelijke ontsluitingsweg;
- Overige kleine aanpassingen.

Voor het meebetalen aan de aansluitingen en de genoemde projecten op het onderliggende wegennet krijgt de gemeente 1,4 miljoen euro subsidie.

N35

Het deel Zwolle- Wythmen is in de fase van het Tracébesluit. Hierin is de verbreding en het deels in zuidwaartse richting verleggen van de N35 bij Wythmen geregeld, evenals het realiseren van een nieuwe aansluiting Kroesenallee. De aansluiting Koelmansstraat blijft met verkeerslichten geregeld en wordt wat ruimer vormgegeven.

Rijkswaterstaat onderhoudt de contacten met betrokkenen langs de N35. De grootste veranderingen gaan op grondgebied van de gemeente Zwolle gebeuren. Met enkele Dalfser aanwonenden lopen gesprekken over de praktische uitvoering, zoals de vormgeving van geluidsschermen.

Over het traject N35 Wythmen – Nijverdal is lang (financiële) onzekerheid geweest. Inmiddels is voldoende geld geormerkt door Rijk (€ 5 miljoen) en provincie (€10 miljoen) om een plan van aanpak te maken (begin 2014). Er is een bestuursovereenkomst opgesteld die op 27 oktober wordt ondertekend door de betrokken organisaties. Dalfsen is geen financiële partner, maar belooft in de overeenkomst zich in te spannen voor een vlot verloop van het project. Middelen daarvoor zijn bijvoorbeeld de begeleiding van procedures rond bestemmingsplantrajecten en vergunningen, ontheffingen en dergelijke.

De basis voor de uitvoering is een programma met indicatieve maatregelen voor het oplossen van knelpunten. Dit plan richt zich vooral op knelpunten rond verkeersveiligheid, omdat het Rijk alleen voor veiligheid geld vrij heeft weten te maken. De regio wil naast veiligheid ook bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren. Vanuit die gedachte blijft de wens voor een stroomweg in 2x2-uitvoering, 100 km/uur bij de regio bestaan. Die maatregel zit niet in het huidige plan van aanpak. Waar mogelijk wordt in de uitvoering wel verbinding gezocht met doelstellingen rond bereikbaarheid en leefbaarheid.

De aansluiting Koelmansstraat valt buiten de lijst van maatregelen. De verruimde verkeerslichteninstallatie vanuit het project Zwolle – Wythmen blijft uitgangspunt. In de (verdere) toekomstvisie die de regio heeft van een stroomweg 2x2, zou de aansluiting Koelmansstraat ongelijkvloers moeten worden, zoals bij de Kroesenallee. Een andere optie is dat hij vervangen wordt door een tunnel. In dat geval moeten goede parallelvoorzieningen zorgen voor een vlotte geleiding van het verkeer van en naar de aansluiting Kroesenallee.

Strooibeleid

Het hoofdwegennet dient niet alleen onder zomerse omstandigheden voldoende kwaliteit te bieden. Ook onder winterse omstandigheden moeten de veiligheid en bereikbaarheid kunnen worden gegarandeerd. De gemeente Dalfsen heeft een strooibeleid waarin de hoofdwegen (categorisering) en belangrijkste fietsroutes de meeste prioriteit krijgen wat betreft het sneeuw- en ijsvrij maken en houden. Het strooibeleid wordt na elke winter op basis van ervaringen uit de praktijk geëvalueerd en geoptimaliseerd. Er zijn geen signalen dat de gemeentelijke inzet in het kader van het strooibeleid op de hoofdwegen onvoldoende is. De komende jaren wordt de inzet en de evaluatiecyclus gecontinueerd (beheer).

Routes gevaarlijke stoffen

De gemeente Dalfsen heeft ten aanzien van de routing gevaarlijke stoffen besloten dat er op het gemeentelijke wegennet alleen gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd als hiervoor ontheffing is verleend. De provinciale wegen N340, N348 en rijksweg N35 zijn aangewezen als routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bereikbaarheid hulpdiensten

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is zeer belangrijk. De hulpdiensten hanteren veelal vaste uitrukroutes. Deze afwikkeling op deze routes is goed en dat dient zo te blijven. In de praktijk betekent dit dat bij de herinrichting van wegen en/of het treffen van snelheidsremmende maatregelen bekeken moet worden of de weg onderdeel uit maakt van de belangrijkste uitrukroutes. In het algemeen moet op deze routes terughoudend te worden omgegaan met steile verticale snelheidsremmers. Daarnaast dienen de wegprofielen (in relatie tot parkeren) en de boogstralen niet te krap te zijn. Overleg met de hulpdiensten bij herinrichtingsprojecten is hierbij van belang.

10.3 Duurzame autoverplaatsingen

Infrastructuur elektrisch rijden

Om het elektrisch rijden te stimuleren is naast een goed netwerk van hoofdwegen een goede laadinfrastructuur van belang. De gemeente Dalfsen heeft nog geen beleid voor de realisatie of voorwaarden voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De urgentie was niet hoog genoeg de afgelopen jaren. De verwachting is dat de komende jaren de urgentie toeneemt. Verschillende bronnen geven aan dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren gaat stijgen. Naast de urgentie is ook het voornemen van de gemeente om het elektrisch rijden te stimuleren een belangrijk argument om beleidskeuzes te maken op dit gebied.

In de regel is het zo dat naarmate het ambitieniveau van de gemeente hoger ligt en de gemeente meer invloed wil hebben op laadinfrastructuur, in relatie tot onder andere de ruimtelijke kwaliteit, de gemeentelijke kosten hoger liggen. Om in te kunnen spelen op de toename van vragen en opgaven voor laadpalen voor elektrische auto's is het verstandig om op korte termijn beleid te formuleren waarin de (financiële) consequenties duidelijk worden gemaakt.



Electrisch rijden

10.4 Parkeren

Het snel kunnen verplaatsen met de auto verliest zijn kracht als je vervolgens je auto niet of slecht kwijt kunt op de bestemming en/of als het eventuele natransport niet goed is geregeld. Voldoende en goed toegankelijke parkeervoorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde voor de bereikbaarheid van het gemotoriseerde (auto)verkeer.

Parkeren in woongebieden

Met name in de oudere woonwijken, die voor de jaren 80 zijn ontwikkeld, bestonden problemen met betrekking tot de aanwezige parkeercapaciteit. Het aantal parkeerplaatsen, dat vroeger is gerealiseerd, was veelal niet meer voldoende om de parkeervraag op te vangen. Dit heeft onder andere te maken met de groei van het autobezit in de laatste decennia. In Dalfsen ligt het autobezit zelfs boven het provinciale en landelijke gemiddelde blijkt uit de cijfers van het CBS. De afgelopen jaren is al een aantal parkeerproblemen aangepakt door onder andere regulerende maatregelen. Toch zullen ook de komende jaren problemen in de woonwijken blijven ontstaan.



Parkeren in een woonstraat

Om de parkeerproblemen in de oudere wijken op te lossen, is geen standaard antwoord beschikbaar. Een dergelijk probleem vraagt om maatwerk van de gemeente in overleg met bewoners en belanghebbenden. In eerste instantie wordt bij een klacht de problematiek geobjectiveerd d.m.v. kencijfers en/of onderzoek. Als er een probleem is dan worden oplossingen gezocht in de volgorde:

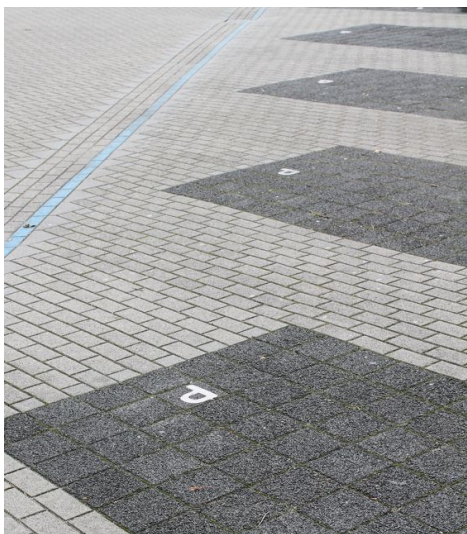
- Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte;
- Formele afspraken (regulering) om overlast te voorkomen (regulering);
- Infrastructurele aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Voor de aanleg van parkeerplaatsen wordt gezocht naar mogelijkheden om dit te combineren met onderhoudswerkzaamheden. Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, kan de parkeercapaciteit niet zomaar worden uitgebreid. De afweging tussen, groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte moet integraal worden gemaakt.

Aangezien bij de aanpak van parkeerproblemen in eerste instantie wordt ingezet op het maken van (formele) afspraken en slechts in een enkel geval aanpassing van de infrastructuur is benodigd (en dan gekoppeld aan onderhoud) worden geen structurele middelen gereserveerd voor dit onderdeel.

Parkeren in centra

Naast de balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen speelt in (de grotere) winkelcentra nog een aspect een belangrijke rol, namelijk de balans tussen het kort en lang parkeren. Langparkeerders zijn voornamelijk werknemers en/of bewoners in het centrum. Kortparkeerders zijn echter parkeerders waarvoor de parkeerplaatsen voornamelijk bedoeld zijn: de bezoekers van het centrum. Winkelend publiek dat snel een boodschap wil doen, heeft behoefte aan een parkeerplek voor de deur van de bestemming. Als dit niet mogelijk is, ontstaat in het uiterste geval uitwijkgedrag naar andere centra. Een goede balans tussen vraag en aanbod (in tijd en plaats) is essentieel voor het goed functioneren van de centra.



Blauwe zone

Een optimale situatie ontstaat als de parkeerterreinen dichtbij voorzieningen in het centrum bedoeld zijn voor de kortparkeerders. De terreinen die tegen de rand van het centrum zijn gelegen, kunnen gebruikt worden door langparkeerders. Om dit parkeergedrag te stimuleren en/of af te dwingen, zijn verschillende instrumenten beschikbaar. Voorbeeld van parkeerregulering is de blauwe zone in het dorp Dalfsen.

Om bijsturing te kunnen geven aan de werking van de regulering en de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeren is monitoring belangrijk. Periodiek zou de parkeerdruk en parkeerduur in de centra van de kernen in beeld moeten worden gebracht (parkeerdruk jaarlijks, parkeerduur tweejaarlijks of bij specifieke aanleiding).

Parkeernormering ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen of een wijziging van een bestaande bestemming moeten de consequenties wat betreft parkeren goed in beeld worden gebracht. De gemeente stelt in de regel eisen aan de hoeveelheid en de kwaliteit van de bijbehorende parkeervoorzieningen. Om rechtsongelijkheid te voorkomen en duidelijkheid te scheppen voor burgers en ontwikkelaars is een eenduidig beleid ten aanzien van de parkeereisen nodig.

Met het intrekken van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening (reparatiewet 29 november 2014) moeten de eisen ten aanzien van parkeren geregeld worden in (nieuwe) bestemmingsplannen en per 2018 de omgevingsplannen. Er zijn hiervoor twee opties. In de eerste plaats kan in elk afzonderlijk plan worden vastgelegd waar de plannen aan moeten voldoen wat betreft parkeren. De tweede optie is een verwijzing opnemen in de bestemmingsplannen (en straks omgevingsplannen) naar gemeentelijke beleidsregels, vastgelegd in bijvoorbeeld een nota parkeernormen. Dit laatste heeft de voorkeur omdat zeker bij globale bestemmingsplannen waarin nog van alles mogelijk is het te ver voert om alle mogelijke functies en bijbehorende parkeereisen in het plan zelf op te nemen.



Parkeren in Dalfsen

Parkeren gehandicapten, algemene parkeerplaatsen

De gemeente Dalfsen streeft naar voldoende parkeergelegenheid voor gehandicapten. Soms zijn er signalen dat de balans tussen vraag en aanbod niet goed is of dat de kwaliteit te kort schiet. De komende jaren kan de balans worden verstoord ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen of een toename van het aantal kaarthouders. Periodieke monitoring van het gebruik van de plekken maakt het mogelijk om op een actieve manier in te spelen op ontwikkelingen. Aan de andere kant geven opmerkingen en klachten vanuit de gebruikersgroep vaak een goed beeld van de actuele situatie. Bij het beoordelen van de probleemsituaties wordt in eerste instantie uitgegaan van de landelijke richtlijn van 1 parkeerplaats voor gehandicapten op 20 reguliere plaatsen bij specifieke of losstaande voorzieningen. Op grote parkeerterreinen (voor algemeen gebruik) kan worden volstaan met 1 op de 50. Uiteraard moet ook gelet worden op loopafstand (maximaal 100 meter) en vormgeving van de plaatsen (3,5 meter breed). De richtlijnen mogen een pragmatische en doelmatige oplossing echter nooit in de weg staan.



Parkeerplaats voor gehandicapten

Parkeerplaats op kenteken

In een aantal gevallen kan iemand in aanmerking komen voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken). Bij het beoordelen van een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats worden de volgende aspecten meegewogen:

- De parkeerdruk in de directe omgeving van de locatie waar de individuele parkeerplaats zou moeten worden gerealiseerd;
- De mogelijkheid voor de aanvrager om zelf in een eigen parkeerplaats te voorzien, zoals op eigen terrein, in een parkeergarage e.d.;
- De verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer die wellicht in het geding kunnen zijn;
- Het beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart, waarbij onderscheid gemaakt zou kunnen worden tussen een bestuurderskaart en een passagierskaart. De urgentie bij een passagierskaart kan lager worden gesteld, omdat de chauffeur zijn voertuig kan voorrijden voor het laten in- en uitstappen van zijn gehandicapte passagier.

De kosten voor het realiseren van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden bij de aanvrager in rekening gebracht (conform legesverordening). De kosten van het eventueel aanpassen van de bestrating worden ook op de aanvrager verhaald.

Parkeren grote voertuigen

De gemeente Dalfsen heeft jaren geleden een parkeerverbod ingesteld voor grote voertuigen (vrachtauto's) binnen de bebouwde kom (s' nachts en in het weekend). Dit om overlast in de woongebieden te voorkomen. Voor dit verbod geldt sinds 2001 een ontheffingsmogelijkheid (onder bepaalde voorwaarden). In de komende periode wordt de effectiviteit van dit beleid nog eens onder de loep genomen. Uitgangspunt is een eenvoudige, eenduidige en transparante regeling.

10.5 Projecten

In tabel 10.5 zijn de projecten en vervolgacties ten aanzien van de bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer aangegeven.

Project	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) nieuw beleid	Koppelen aan(groot) onderhoud
Herprofilering Jagtclusterlalee	Zie projecten wegencategorisering			
Projecten N348	€ 3.100.000,-	eenmalig		
Monitoring parkeerdruk centra	€ 2.000,-	jaarlijks	√	n.v.t.
Formuleren beleid laadpalen (intern)	€ 0,-	eenmalig	√	n.v.t.
Opstellen nota parkeernormen	€ 5.000,-	eenmalig	√	n.v.t.
Herijking beleid ontheffing parkeren grote voertuigen (intern)	€ 0,-	eenmalig	√	n.v.t.

Tabel 10.5; Projecten bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

11 Fietsverkeer

Voor inwoners van de gemeente Dalfsen is het fietsen een belangrijke vervoerswijze, zowel wat betreft het dagelijkse als het recreatieve gebruik. Het faciliteren en stimuleren van het fietsverkeer dragen bij aan een de duurzaamheidsambities, de leefbaarheid in de wijken en een goede gezondheid van de bewoners.

11.1 Sporen

Om de ambities voor het fietsverkeer waar te kunnen maken wordt een aantal sporen gevolgd. De basisgedachte hierbij is dat een goede en veilige infrastructuur en een positief imago van de fiets bijdragen aan een hoger fietsgebruik. Hoger fietsgebruik (ten gunste van het autogebruik) leidt tot een betere gezondheid, meer veiligheid in woonstraten en rondom scholen en een mindere belasting van het milieu. De sporen die worden gevolgd zijn:

- Inrichting fietsroutes
- Aanpak speerpunten Beleidsimpuls (paaltjes en obstakels)
- Stallingen
- Gladheidsbestrijding en onderhoud
- Voorlichting en marketing

In het gemeentelijke fietsbeleid wordt binnen alle sporen nadrukkelijk de samenwerking en afstemming gezocht met de buurgemeenten en provincie. Het regionale fietsprogramma 2016-2020 "Op de fiets door het Vechtdal" vormt hiervoor een belangrijk kader/platform.

11.2 Inrichting fietsroutes

Netwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Dalfsen bestaat in beginsel uit alle wegen en paden waar gefietst mag worden. Een zeer uitgebreid netwerk van woonstraten, fietspaden langs hoofdwegen maar ook recreatieve paden langs de Vecht. We onderscheiden een aantal specifieke routes.

Hoofd fietsroutes

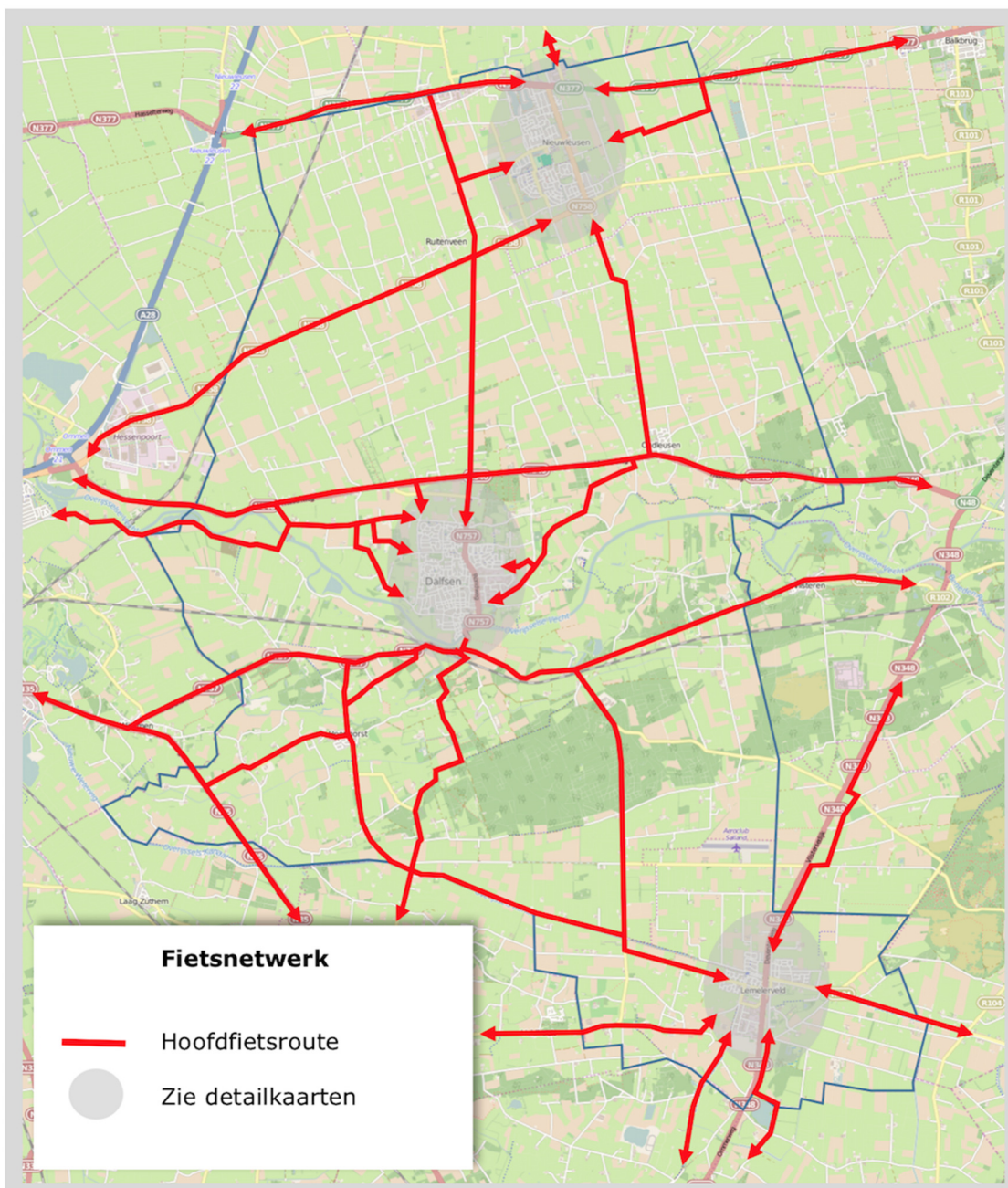
Binnen het netwerk van paden en wegen wordt een aantal routes aangemerkt als hoofd fietsroutes. Dit zijn de (in potentie) meest gebruikte en/of voor de gebruikers meest waardevolle routes. Deze routes verdienen prioriteit wat betreft de aanpak van eventuele knelpunten. De hoofd fietsroutes zijn weergegeven op afbeelding 11.2.1 en 11.2.2.

Recreatieve routes

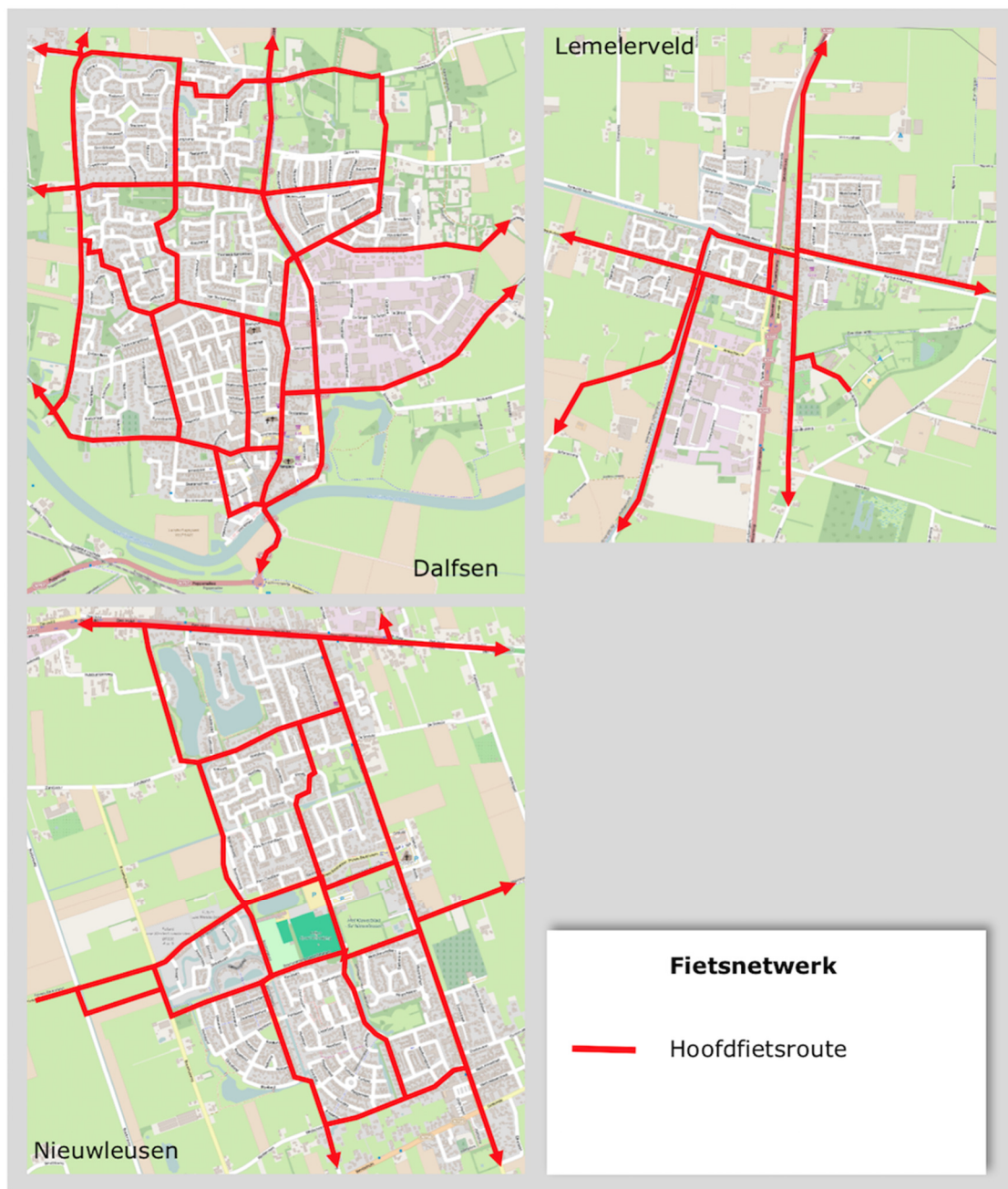
Met name het gebied rondom de Vecht en de landgoederen heeft voor fietsers een hoge recreatieve waarde. Om de (fiets)recreatie te stimuleren is het van belang dat het netwerk van recreatieve paden en wegen een hoge kwaliteit heeft. Het netwerk aan recreatieve paden is niet gespecificeerd maar bestaat in beginsel uit alle paden en wegen die vanwege de omgeving en het landschap aantrekkelijk zijn voor recreanten.

Schoolroutes

Een groot deel van de belangrijke schoolroutes (voortgezet onderwijs) maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes. Ook van belang zijn de routes van en naar de basisscholen. Deze zijn nog niet in beeld gebracht. Om inzicht te krijgen in deze routes en de specifieke aandachtspunten moet samenwerking worden gezocht met de scholen.



Afbeelding 11.2.1; Netwerk hoofdfietsroutes buitengebied



Afbeelding 12.2.2; Netwerk hoofd fietsroutes kernen

Basiseisen fietsroutes

Het is van belang een kwalitatief goed netwerk van fietsvoorzieningen aan te bieden, die voldoet aan de volgende eisen:

- Samenhang (doorlopende routes, herkenbaar, eenduidige bewegwijzering);
- Directheid (snel, weinig omrijden, voorrang op overig verkeer);
- Aantrekkelijkheid (omgeving, voorzieningen als bankjes, groen en water);
- Veiligheid (autoluw, zicht, obstakelvrij, inrichting paden en kruisingen);
- Comfort (type verharding, breedte).

De eisen hebben enerzijds betrekking op de ligging van de routes maar grotendeels op de inrichting. Bij de inrichting van hoofdfietsroutes tussen belangrijke voorzieningen zijn andere eisen van belang dan bij bijvoorbeeld recreatieve routes. In tabel 11.2 is aangegeven welke eisen als belangrijk (✓) en als erg belangrijk (✓✓) worden ervaren.

	Hoofdfietsroutes	Recreatieve routes	(basis)schoolroutes
Samenhang	✓	✓	
Directheid	✓		✓
Aantrekkelijkheid		✓✓	
Veiligheid	✓✓	✓✓	✓✓
Comfort	✓✓	✓	✓

Tabel 11.2; Inrichtingsniveau hoofdfietsroutes en fietssnelwegen

Met behulp van de (meest recente) inzichten en richtlijnen van het CROW kan concreet invulling worden gegeven aan de eisen. Hierin staan bijvoorbeeld aanbevelingen voor de breedte van fietspaden.

Voorrang fietsers op rotondes

Specifiek aandachtspunt is de voorrang voor fietsers op rotondes. De landelijke richtlijn geeft aan dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang zouden moeten hebben op rotondes. Ook vanuit het oogpunt van het stimuleren van het fietsverkeer is het gewenst om fietsers waar mogelijk voorrang te geven. In Dalfsen is dit, net als veel rotondes in het noorden van Nederland, niet het geval. Bij de aanleg van de rotondes is destijds bewust gekozen voor fietsers uit de voorrang. Er is geen draagvlak om hiervan af te wijken. Een oversteek uit de voorrang wordt door de meeste inwoners van de gemeente als de meest veilige optie ervaren. Ook het objectieve ongevallebeeld geeft geen aanleiding om af te wijken van dit standpunt. Veiligheid en het gevoel van veiligheid wordt in dit geval hoger gewaardeerd dan het comfort (voorrang) van de fietsers.

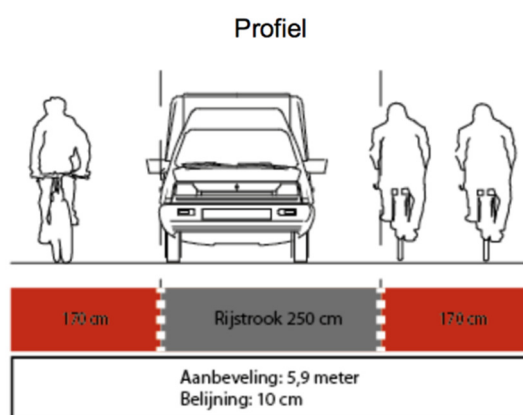
Het gedrag op rotondes van fietsers, waaronder het tegen de richting in rijden wordt in de komend periode nader onderzocht (zie uitvoeringsprogramma).



Fietsers in of uit de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom

Fietsstroken

Voor het toepassen van fiets(suggestie)stroken is een nieuwe richtlijn opgesteld (CROW). Onder andere wordt aanbevolen om daar waar fietsstroken worden toegepast deze in ieder geval voldoende breedte te geven, minimaal 1,70 meter. De fietsstroken in Dalfsen zijn minder breed. Hiervoor geldt echter dat het geen prioriteit heeft om dit op korte termijn aan te passen. Op het moment dat er onderhoud is gepland aan een dergelijke weg kan conform de laatste inzichten worden besloten hoe om te gaan met de indeling c.q. inrichting van de weg en de breedte van de fietsstroken. Hierbij wordt uitgegaan van het volgende principe: Binnen de verblijfsgebieden geen fiets(suggestie)stroken tenzij de weg onderdeel uitmaakt van een belangrijke fietsroute en mits deze voldoende breedte heeft om het minimale profiel (CROW) te realiseren. Voor situaties binnen de kom is dit minimaal circa 6,0 meter. Voor buiten de kom wordt nog gewerkt aan een nieuwe richtlijn.



Minimaal profiel met fiets(suggestie)stroken

Snelheidsremmende maatregelen

Daar waar in de verblijfsgebieden vanuit veiligheidsoverweging snelheidsremmende maatregelen zijn en worden getroffen moet (meer|) rekening worden gehouden met de belangen van het fietsverkeer. Slingers zoals toegepast op bijvoorbeeld de Welsummerweg worden bij voorkeur niet meer toegepast. Liever worden fietsvriendelijke oplossingen gekozen zoals bijvoorbeeld kruispuntplateau's. Naast de inrichting van de fietsroutes is ook het beheer en onderhoud van belang. Op dit aspect wordt specifiek ingegaan in paragraaf 11.5.

Aanpak

Bij nieuwe ontwikkelingen worden logischerwijs de meest recente ontwerprichtlijnen voor de fiets toegepast. De fiets dient bij het ontwerp van de openbare ruimte een prominente rol te hebben. De concrete aanpak voor het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur bestaat uit twee onderdelen. In eerste instantie wordt de optimalisatie van het netwerk gekoppeld aan onderhoudswerkzaamheden. Op het moment dat (groot) onderhoud noodzakelijk is worden de meeste recente richtlijnen waar mogelijk geïmplementeerd. Daarnaast ligt er een lijst met aandachtspunten waar direct (los van onderhoud) mee aan de slag kan worden gegaan. Deze (actuele) lijst wordt (met een prioritering) opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Om deze lijst verder te vullen is nog een inventarisatie nodig van de schoolroutes. Het in beeld brengen van de problematiek op de fietsroutes van en naar de scholen is als apart actiepoint benoemd.

11.3 Speerpunten beleidsimpuls

In 2013 heeft de minister een aantal aanvullende maatregelen aangekondigd. Dit omdat de verkeersveiligheidsdoelstellingen anders niet gehaald zouden worden. De maatregelen uit deze beleidsimpuls richten zich naast de focus op ouderen en het doorgaan met duurzaam veilig op het fietsverkeer. Met de VNG is de afspraak gemaakt dat alle gemeenten een gemeentelijke aanpak opstellen voor de aanpak van lokale fietsknelpunten. De aanpak kan deels bestaan uit educatieve acties maar richt zich daarnaast specifiek op een aantal speerpunten:

- Obstakels
- Paaltjes
- Hobbels
- Kruispunten 50 km/uur wegen

De (lokale) aanpak van de gemeente Dalfsen is integraal opgenomen in dit programma fietsverkeer. De aanpak van obstakels, paaltjes en kruispunten op 50 km/uur is onderdeel van de inrichting van fietsroutes (11.2) en de aanpak van hobbels is onderdeel van het beheer en onderhoud (11.5)

11.4 Fietsparkeren

Fietsers hebben naast de behoefte aan goede en veilige fietsroutes ook behoefte aan mogelijkheden om de fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te kunnen parkeren. Het is een relevante behoefte voor het mobiliteitsbeleid, omdat de angst voor diefstal tot minder fietsgebruik leidt. Het ontbreken of foutief situeren van stallingen leidt tot een wildgroei aan geparkeerde fietsen. Dit komt het uiterlijk aanzien van de gemeente niet ten goede, daarnaast is het niet bevorderlijk voor het comfort van voetgangers.

Voor het aantal benodigde stallingen bij solitaire voorzieningen zijn kencijfers opgesteld in de "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" van het CROW. Voor een recent en volledig overzicht wordt verwezen naar de kencijfers van het CROW (CROW 291, Leidraad fietsparkeren).



Naast de capaciteit is het tevens van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Bij de keuze voor een locatie dienen de volgende stelregels in acht te worden genomen. Stallingen worden optimaal gebruikt indien ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- Aan de aanvoerroutes worden gesitueerd;
- Duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving voldoen aan de wensen van de parkeerder (nietjes i.p.v. beugels).

Om inzichtelijk te krijgen waar problemen zijn wat betreft stallingen en op welke manier verbeteringen kunnen worden aangebracht moet een inventarisatie worden uitgevoerd in de centra en bij specifieke voorzieningen. De hieruit voortvloeiende verbeterpunten worden opgenomen in de lijst met aandachtspunten in het uitvoeringsprogramma.

11.5 Gladheidsbestrijding en beheer

Om de veiligheid van het fietsverkeer te vergroten en de fietser een zeker comfort te bieden (als stimulans) is het beheer en onderhoud van de fietspaden van groot belang. Niet alleen de onderhoudsstaat (gaten en oneffenheden) moet goed zijn maar ook het beheer van groen (snoeien en vegen bladeren) en het ijs- en sneeuwvrij houden van de paden is van belang.

In Dalfsen wordt al veel aandacht besteed aan het beheer van de fietsroutes. De hoofdfietsroutes worden op regelmatige basis schoongehouden (bermbeheer, vegen) en in de winter maken de hoofdfietsroutes deel uit van de routes waar gestrooid wordt. Ten opzichte van het voorgaande GVVP is het aantal meters hoofdfietsroute uitgebreid. De consequenties voor wat betreft de inzet van beheer zijn nog niet inzichtelijk. Vooralnog wordt verwacht dat de nieuwe routes, waar nodig en zinvol, meegenomen kunnen worden binnen het reguliere werk (uitzondering vormt in ieder geval de Kanaaldijk Noord, westelijke deel).



Overlast door bladeren en sneeuw op fietspaden

11.6 Voorlichting en marketing

Een belangrijk aandachtspunt voor het verbeteren van de situatie voor fietsers is de verkeersveiligheid. Naast de infrastructurele aanpak wordt de veiligheid ook verbeterd door verschillende educatieve acties (zie gedragsbeïnvloeding). De niet-infrastructurele aanpak kan

niet alleen worden ingezet ten behoeve van de verkeersveiligheid maar ook ten behoeve van het stimuleren van het fietsverkeer.

Er zijn veel voorbeelden van hoe met name grotere steden aandacht besteden aan de marketing van de fiets als vervoermiddel. In grote steden zijn hiervoor wellicht ook meer aanknopingspunten maar ook op de schaalgrootte van Dalfsen kunnen acties worden ontplooid die het gebruik van de fiets in een positief daglicht plaatsen. Een sterk punt van Dalfsen is in deze onder andere de recreatieve potentie en de kwaliteit van het landschap.

Samen met de partners (fietsersbond, regio, fietswinkel et cetera) moeten plannen worden uitgewerkt hoe in de gemeente Dalfsen het gebruik van de fiets als vervoermiddel kan worden vergroot. Mogelijkheden zijn een jaarlijkse fietsdag (met verschillende acties) of specifieke acties richting de scholen en/of bedrijven. Hierbij dient nadrukkelijk de link te worden gelegd naar de beleidsvelden recreatie, toerisme en sport. Samen met Zwolle is al een plan van aanpak opgesteld over de fietsmarketing van het oostelijke deel van de gemeente.

11.7 Projecten

In tabel 11.7 zijn de projecten en acties voor wat betreft het programma fietsverkeer samengevat.

Projecten	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) nieuw beleid	Koppelen aan(groot) onderhoud
Optimalisatie inrichting fietsroutes bij onderhoudswerkzaamheden	€ 20.000,-	jaarlijks	√	√
Opschalen beheer fietsroutes (bladeren, groen, sneeuw)	(beheer)	jaarlijks	√	
Inventarisatie knelpunten schoolroutes (onderzoek)	€ 10.000,-	eenmalig	√	
Inventarisatie stallingen centra (onderzoek)	€ 5.000,-	eenmalig	√	
Aanpak acute knelpunten (knelpunten lijst uitvoeringsprogramma)	€ 20.000,-	Jaarlijks	√	
Opstellen en uitvoeren marketingplan "Dalfsen Fietst!" (i.s.m. recreatie / sport)	€ 5.000,-	jaarlijks	√	

Tabel 11.7; Projecten programma fietsverkeer

12 Voetgangers en toegankelijkheid

De meeste (korte) verplaatsingen worden te voet gemaakt. Zeker voor kinderen en ouderen is deze manier van verplaatsen de enige optie. Een goed netwerk van voetpaden en voetgangersvoorzieningen draagt bij aan de mobiliteit van jong tot oud.

12.1 De basis van elke verplaatsing

Aandacht voor de belangen van voetgangers is erg belangrijk. Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Voor een groot deel van de mensen is deze manier van verplaatsen daarnaast het enige reële alternatief. Denk aan kinderen en ouderen. De ruimte voor voetgangers in de openbare ruimte is nog te vaak een sluitpost. Ontwerpen vanuit het oogpunt van de voetganger maakt de openbare ruimte toegankelijker, functioneler en meestal mooier. Hierbij is de 8-80 regel een prima maatstaf. Dit betekent dat het ontwerp van infrastructuur voor voetgangers goed is als het veilig kan worden gebruikt door iemand van 8 en van 80 jaar.

Het wegnemen van obstakels voor en het vervullen van behoeften van de voetganger wordt vanuit twee richtingen beschouwd. Enerzijds vanuit de recreatieve hoek. Maatregelen voor het recreatieve netwerk aan (wandel)paden zijn opgenomen in het Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2010 - 2020. De andere invalshoek is het netwerk van paden voor het dagelijkse gebruik, veelal binnen de bebouwde kom. De in dit GVVP opgenomen aanpak en acties hebben betrekking op laatstgenoemde invalshoek. Uiteraard is er overlap en waar mogelijk kan een benadering vanuit beide invalshoeken het uiteindelijke resultaat versterken.

12.2 Aanpak

Het huidige netwerk van voetpaden en voorzieningen voor voetgangers is veelal van prima kwaliteit. Bijna overal binnen de bebouwde kom liggen (brede) voetpaden langs de wegen en zijn voor de veiligheid verschillende oversteekvoorzieningen aangelegd. Er zijn en ontstaan echter ook locaties waar de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen niet optimaal is (zie richtlijnen). Om het netwerk van voetgangersvoorzieningen te verbeteren wordt een viertal sporen gevolgd:

- Implementatie ontwerprichtlijnen bij nieuwe ontwikkelingen;
- Implementatie ontwerprichtlijnen bij groot onderhoud;
- Aanpak onderhoudsgerelateerde problemen;
- Aanpak bestaande knelpunten.

Implementatie ontwerprichtlijnen bij nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw) worden de richtlijnen zoals aangegeven in paragraaf 12.3 in acht genomen. De belangen van de voetganger dienen hierbij nadrukkelijk onderdeel uit te maken van het ontwerpproces.

Implementatie ontwerprichtlijnen bij groot onderhoud

Bij groot onderhoud in en reconstructie van de openbare ruimte kan zonder inzet van extra middelen vaak eenvoudig een aantal verbeteringen voor de voetganger worden doorgevoerd. Ook hier vormen de richtlijnen het uitgangspunt. Uitgangspunt is dat voor het doorvoeren van verbeteringen voor de voetganger geen extra middelen nodig zijn indien deze plaatsvinden in het kader van groot onderhoud. Het gaat hierbij om het strategisch (her)plaatsen van straatmeubilair en op- en afritjes, het wegnemen van hoogteverschillen of bijvoorbeeld het plaatsen van gidstegels voor slechtzienden.

Reactieve aanpak onderhoudsgerelateerde problemen

In de regel worden klachten met betrekking tot het beheer of de staat van onderhoud van voetpaden direct aangepakt. In een aantal gevallen speelt er meer en is er sprake van bijvoorbeeld wortelgroei of ernstige verzakkingen. Om deze gevallen goed aan te pakken zijn aanvullende middelen nodig. Voorstel is deze (toekomstige) punten op te nemen in de actielijst met knelpunten (zie aanpak bestaande knelpunten).

Aanpak bestaande knelpunten

Uit de inventarisatie voorafgaand aan het opstellen van dit GVVP is een aantal knelpunten ten aanzien van de voorzieningen voor voetgangers aan het licht gekomen. Het is niet ondenkbaar dat ook de komende jaren nieuwe knelpunten worden aangedragen. De aangedragen knelpunten zijn en worden geanalyseerd en gespiegeld aan de richtlijnen en worden op een shortlist geplaatst indien maatregelen noodzakelijk worden geacht. Een aantal van de knelpunten kan op korte of middellange termijn meeliften met onderhoudswerkzaamheden of vergt een aanpak in de educatieve of voorlichtende sfeer. Hiervoor zijn geen aanvullende middelen nodig. Voor de aanpak van de knelpunten die niet mee kunnen liften met onderhoud wordt een jaarlijks budget beschikbaar gesteld. Op basis van actuele prioriteitstelling kunnen hiervan jaarlijks een of meerdere knelpunten worden aangepakt.

Schoolroutes

Net als bij het fietsverkeer verdienen de schoolroutes specifieke aandacht. Het is wenselijk een inventarisatie van knelpunten uit te voeren rondom de scholen en vervolgens deze knelpunten actief te gaan aanpakken. Dit om de veiligheid van deze kwetsbare groep te verbeteren. De knelpunten worden t.z.t. opgenomen op de lijst van knelpunten in het uitvoeringsprogramma (shortlist).

12.3 Ontwerprichtlijnen

Goede voorzieningen voor voetgangers moeten in beginsel aansluiten bij de basiseisen ten aanzien van gebruik, beleving en toekomstwaarde.

- Gebruik: bruikbaar voor iedereen, toegankelijk, herkenbaar en functioneel
- Beleving: verkeersveilig, sociaal veilig en aantrekkelijk
- Toekomstwaarde: anticiperen op ontwikkelingen en toekomstig gebruik

De basiseisen zijn vertaald in algemene ontwerprichtlijnen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in het netwerk, de langsrichting en de oversteekpunten.

Netwerk

- Het netwerk dient fijnmazig te zijn en worden afgestemd op de verplaatsingsbehoefte (voorkomen olifantenpaadjes);
- Barrières moet zo veel mogelijk worden voorkomen en daar waar barrières zijn (bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg) moeten voldoende oversteekmogelijkheden zijn;
- Langs alle wegen binnen de kom (waar direct woningen/voorzieningen aan liggen) dient minimaal aan één zijde een voetpad te liggen, tenzij de weg doodlopend of minimaal wordt gebruikt door andere weggebruikers;

Langsrichting

- Het profiel van vrije ruimte bedraagt minimaal 1,0 meter. Voor mensen met een hulpmiddel of beperking heeft een breedte van minimaal 1,50 meter echter de voorkeur. Bij een korte (punt)vernauwing geldt 0,90 meter als minimum;
- De ondergrond is vlak en voldoende stroef;
- Uitstallingen dienen zodanig te worden geplaatst dat de vrije ruimte minimaal 1,50 meter bedraagt (zie beleid uitstallingen);
- Meubilair, borden en masten dienen zodanig te worden geplaatst dat de vrije ruimte zoals hierboven geschetst zoveel mogelijk blijft behouden.

Oversteek

- Zebrapaden worden alleen toegepast op gebiedsontsluitingswegen en altijd in combinatie met een snelheidsremmende maatregel (bij rotonde, middengeleider, plateau);
- Zebrapaden worden alleen toegepast op locaties waar ook daadwerkelijk een concentratie is van (regelmatig en relatief veel) overstekende voetgangers;
- In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) worden in beginsel geen oversteekvoorzieningen aangelegd in de vorm van zebrapaden, markering, verkeerslichten, middengeleiders et cetera;
- In verblijfsgebieden heeft een plateau de voorkeur daar waar het gaat om het treffen van snelheidsremmende maatregelen. Naast de goede snelheidsremmende werking heeft dit als voordeel dat voetgangers op één niveau kunnen oversteken.
- Daar waar voetgangers niet op gelijk niveau kunnen oversteken moeten voldoende goede inritjes of verlagingen van de trottoirband zijn om oversteken voor mindervaliden of bijvoorbeeld mensen met een kinderwagen te faciliteren.

Ontwerprichtlijnen toegankelijkheid voor mensen met een beperking

Zichtbeperking

In de praktijk blijkt, op het gebied van het ontwerpen van een toegankelijke openbare buitenruimte, het op een goede manier toepassen van geleide lijnen en gidslijnen voor slechtzienden één van de minder bekende aspecten.

Uitgangspunt binnen het beleid is dat routes in de eigen woonomgeving te leren zijn en dat verplaatsingen binnen andere woongebieden minder vaak lopend worden afgelegd. Het beleid spitst zich toe op centrumgebieden, hoofdroutes en specifieke voorzieningen. Uitgangspunt van het beleid is dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van natuurlijke gidslijnen. Deze lijnen zijn van nature aanwezige lijnen met een contrast in textuur of een verschil in hoogte. Reizigers kunnen deze lijnen volgen zonder op hun route obstakels tegen te komen. Te denken valt aan de grens tussen trottoir en groenvoorzieningen, gevels, muurtjes enz. Het grootste probleem bij deze lijnen zijn obstakels zoals fietsenstallingen, bebording of uitstallingen. Deze aspecten onderbreken nogal eens de natuurlijke gidslijn, waardoor deze niet meer bruikbaar is.

Belangrijk aspect bij het toepassen van geleidelijnen is de minimale breedte aan weerskanten van de geleidelijn. Deze bedraagt minimaal 60 cm. Zo kan de geleidelijn in twee richtingen gebruikt worden. Dit is ook altijd het uitgangspunt van de gebruiker en daarom kan hier niet van afgeweken worden. Een ander belangrijk aspect is de overgang van een geleidelijn naar een natuurlijke gidslijn. Een geleidelijn moet altijd aansluiten op een natuurlijke gidslijn. De afstand tussen beide lijnen mag niet groter zijn dan 0,6 m.

Voor specifieke ontwerpvoorstellen wordt verwezen naar §2.2.12 uit publicatie 337, richtlijn toegankelijkheid van het CROW. Ook voor bushaltes zijn in deze publicatie specifieke richtlijnen opgenomen. Overigens zijn in Dalfsen in de afgelopen jaren al een groot aantal bushaltes toegankelijk gemaakt voor slechtzienden.

Mindervaliden

Voor mindervaliden ligt de nadruk op het overbruggen van hoogteverschillen. Ook de beschikbare doorgangsbreedte en draai- en manoeuvreerruimte zijn van belang. De richtlijnen hiervoor zijn hiervoor al weergegeven in paragraaf 12.3.

Beperking uithoudingsvermogen

Met name in centrumgebieden is het van belang rekening te houden met gebruikers met een beperkt uithoudingsvermogen. Door in voldoende rustmogelijkheden te voorzien is het voor deze gebruikers haalbaar en comfortabeler om van de centrumvoorzieningen gebruik te maken.

Beperking cognitief

Voor mensen met oriëntatieproblemen of een verstandelijke beperking is het van belang dat informatie herkenbaar wordt weergegeven. Gebruikte symbolen en verwijzingen kunnen daarom het beste aansluiten bij de landelijke standaard. Door overal dezelfde symbolen en kleuren toe te passen is de informatie zo herkenbaar mogelijk.

12.4 Projecten

In tabel 12.4 zijn de projecten ten aanzien van voetgangers en toegankelijkheid aangegeven.

Projecten	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) nieuw beleid	Koppelen aan(groot) onderhoud
Implementatie richtlijnen bij nieuwe ontwikkelingen/nieuwbouw	€ 0,-	Doorlopend	√	n.v.t.
Implementatie richtlijnen bij groot onderhoud	€ 5.000,-	Doorlopend	√	√
Inventarisatie schoolroutes (zie fiets)	(zie fiets)	Eenmalig	√	
Aanpak bestaande en acute knelpunten (zie lijst uitvoeringsprogramma)	€ 10.000,-	jaarlijks	√	n.v.t.

Tabel 12.4; Projecten programma Voetgangers en toegankelijkheid

13 Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

De rol van de gemeente wat betreft de routing, tarieven en frequentie van de bus- en treinverbindingen is beperkt. De provincie Overijssel betaalt en bepaalt als concessieverlener de kwantiteit en kwaliteit van het openbaar vervoer. De gemeente heeft wel een taak daar waar het gaat om de bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de haltevoorzieningen. Hiermee kan de bereikbaarheid worden vergoot en kunnen duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd.

13.1 Rol van de gemeente

Reguliere lijnen

Het rijk en de provincie zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer per spoor en bus. De rol van de gemeente aangaande de lijnvoering, frequentie en het materiaal is beperkt. Het busvervoer dat momenteel wordt uitgevoerd door Syntus valt onder de concessie Midden-Overijssel, die nog doorloopt tot 2018. Het treinverkeer wordt uitgevoerd door Arriva. De rol van de gemeente is in de praktijk die van doorgeefluik en filter van wensen van belanghebbenden richting provincie en vervoerder.

Buurtbus

De buurtbus Vechtdal 591 rijdt een vaste route (1 uur) en reizigers kunnen hier net als in het reguliere OV met de OV chipkaart betalen. De buurtbus is anders dan het reguliere OV. De gemeente heeft hier een belangrijke rol in. Dankzij een jaarlijkse gemeentelijke subsidie aan de Vereniging Buurtbus Vechtdal a 5000,- euro en de inzet van vrijwillige chauffeurs kan de buurtbus blijven rijden. De buurtbus voorziet in een belangrijke maatschappelijke behoefte en biedt aanvullend op het reguliere openbaar vervoer een goede verbinding tussen de kernen Dalfsen (station), Nieuwleusen en Oudleusen.



Buurtbus

Haltevoorzieningen

De gemeente heeft beperkte invloed op de lijnvoering en frequentie maar is wel (deels) verantwoordelijk voor de haltevoorzieningen. Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltes en goede mogelijkheden om over te stappen bevorderen het gebruik van het openbaar vervoer, eventueel als onderdeel van een duurzame vervoersketen.

13.2 Treinverbinding

Dalfsen ligt aan de spoorverbinding tussen Emmen en Zwolle. Momenteel rijden er per uur in beide richtingen een stoptrein en een sneltrein. Daarnaast rijdt er in de spitsperioden nog een extra sneltrein in beide richtingen. Het aantal in- en uitstappers op het station Dalfsen ligt de laatste jaren redelijk stabiel rond de 1100 mensen op een gemiddelde werkdag. De uitdaging voor de komende jaren is om het voorzieningenniveau op minimaal hetzelfde niveau te houden en optimaal in te spelen op mogelijke ontwikkelingen en kansen om het gebruik verder te doen toenemen.

De voorzieningen op en rond het station zijn de laatste jaren uitgebreid. Het parkeerterrein is hier een goed voorbeeld van. Het gebied functioneert door de uitbreiding van het parkeerterrein en de toegevoegde functie van toeristisch overstappunt (TOP) meer als een transferium waar mensen vanuit de auto overstappen op de trein, bijvoorbeeld voor een bezoek aan Zwolle. Daarnaast is de laatste jaren geïnvesteerd in de uitbreiding van het aantal OV-fietsen en bewaking met camera's. Een verbetering in de keten van herkomst naar bestemming en andersom.

13.3 Busverbindingen

De gemeente Dalfsen heeft zich de afgelopen jaren ingezet om het voorzieningenniveau van het busvervoer in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren. Zo is er actief bijgedragen aan het toegankelijk maken van bushaltes voor mindervaliden en is er voor gezorgd dat de buurtbus rijdt. Daarnaast zijn er digitale haltdisplays geplaatst (in Nieuwleusen) om de reizigersinformatie te verbeteren.



Reguliere bus



Afbeelding 13.3: Buslijnen gemeente Dalfsen e.o.

Het busvervoer wordt in de gemeente Dalfsen uitgevoerd door Syntus. De recente lijnvoering is weergegeven op afbeelding 13.3.

De komende jaren komen de provinciale budgetten voor het uitvoeren van het busvervoer steeds verder onder druk te staan zo is de verwachting. Dit betekent mogelijk dat buslijnen verdwijnen of in andere vormen worden ingevuld. De uitdaging voor de gemeente is om de komende jaren het voorzieningenniveau in stand te houden. Hierbij kan niet meer gedacht worden vanuit de traditionele invalshoek (er moet 3 keer per uur een bus rijden tussen x en y) maar moet nadrukkelijk worden (mee)gezocht naar nieuwe vormen van vervoer (op maat). Er moet in deze nog meer gedacht worden vanuit de verplaatsingsbehoefte van de burgers en het gebruik van moderne technologische mogelijkheden. Een voorbeeld hiervan is de liftpaal.

Specifieke ontwikkeling op het gebied van routing is de wijziging in Lemelerveld ten gevolge van de realisatie van de nieuwe aansluitingen op de N348. De gemeente en provincie zijn met de belanghebbenden in gesprek over de routing en halteplaatsen.

Busroute vs Leefbaarheid

Grote bussen en verblijfsgebieden verdragen elkaar slecht. Voor de bereikbaarheid van de bussen en een beperkte afstand tot de haltes is het van belang dat de bussen in een aantal gevallen door de verblijfsgebieden rijden. De goede bereikbaarheid heeft ook een keerzijde. De grote bussen zelf leveren overlast op en zijn een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de woongebieden. Daarnaast vragen de bussen om een aangepaste inrichting van de ruimte. Een ruime dimensionering van de wegen en bij voorkeur geen fysieke snelheidsremmende maatregelen. Dit laatste heeft weer tot gevolg dat het overige verkeer minder stringent kan worden geremd en de snelheid vaak (te) hoog ligt.

In de kern Dalfsen rijdt de bus (lijn 167) nog altijd gedeeltelijk door het dorp. Naast de problemen met betrekking tot de leefbaarheid is er nog een argument om een wijziging in de routevoering aan te kaarten en de bus via de Rondweg/Vechtdijk te laten rijden in plaats van door de verblijfsgebieden. Het dorp breidt met name uit aan de oostkant. De route via de Rondweg ligt dus (meer en meer) centraal in het dorp.

13.4 Doelgroepenvervoer

In Dalfsen zijn naast het openbaar vervoer verschillende vervoersvoorzieningen voor specifieke doelgroepen. Een bijzondere is de regiotaxi. De regiotaxi is een vraagafhankelijk vervoersysteem voor de verplaatsingen op relaties waar geen regulier openbaar vervoer rijdt. Daarnaast vervult de regiotaxi een functie in het vervoer van WMO-gerechtigden. De kosten van de regiotaxi worden deels gedragen door de provincie (OV-deel) en deels door de gemeente (WMO-deel). De provincie heeft aangegeven om vanaf 2017 te stoppen met (het financieren van) de regiotaxi. Samen met de partners uit de regio wordt de komende tijd door Dalfsen gezocht naar de mogelijkheden om het WMO-vervoer opnieuw vorm te geven. Ook de mogelijkheid van koppeling met andere doelgroepen wordt hierbij bekeken.

13.5 Projecten

In tabel 13.5 zijn de projecten en vervolgacties voor het openbaar vervoer aangegeven.

Projecten	(meer) kosten	eenmalig of jaarlijks	(deels) nieuw beleid	Koppelen aan(groot) onderhoud
Ontwikkeling nieuwe vorm vervoer doelgroepen (WMO)	€ 0,-	eenmalig	√	n.v.t.
Bijdrage Buurtbus	€ 5.000,-	jaarlijks		n.v.t.
Verbeteren haltevoorzieningen (o.b.v. actielijst)	(Beheer)	jaarlijks	√	

Tabel 13.5; Projecten programma Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

14 Van beleid naar uitvoering

De ambities en voornemens zoals verwoord in de programma's van dit GVVP worden de komende jaren gefaseerd uitgevoerd. Deels wordt de uitvoering gekoppeld aan onderhoud of lopende (ruimtelijke) projecten. Voor een ander deel wordt de uitvoering projectmatig vanuit het GVVP aangepakt. In het periodieke uitvoeringsprogramma wordt de aanpak geconcretiseerd.

14.1 Uitvoering

Implementatie

De ambities en de programma's in dit GVVP vormen de basis voor de concrete uitvoering van maatregelen in de komende jaren. De uitvoering vindt op een aantal verschillende manieren plaats.

- Volledige implementatie van ambities en maatregelen binnen lopende projecten (vanuit andere beleidsterreinen) en/of onderhoudswerkzaamheden (geen meerkosten);
- Uitvoering van maatregelen mee laten liften met onderhouds- en beheersmaatregelen en/of andere projecten (meerkosten ten laste van het verkeer- en vervoerbeleid);
- Separate (concrete) uitvoeringsprojecten (kosten ten laste van het verkeer- en vervoerbeleid);
- Nadere uitwerking van beleid en vervolgstudies;
- Onderzoek en monitoring.

Uitvoeringsprogramma's

De (volledige) implementatie van maatregelen binnen de lopende projecten en onderhoudswerkzaamheden vergt geen extra middelen. Deze zijn niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De andere hiervoor genoemde manieren van implementatie vragen om (aanvullende) middelen. Hiervoor wordt een drie- of vierjaarlijks uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document waarmee kan worden ingespeeld op de actualiteit, bestuurlijke speerpunten, prioriteiten en de financiële mogelijkheden. Het eerste uitvoeringsprogramma heeft betrekking op de periode 2016 t/m 2018.

14.2 Monitoring en evaluatie GVVP

Om de voortgang en effectiviteit van de maatregelen en acties uit dit GVVP te kunnen toetsen wordt gebruik gemaakt van verschillende indicatoren.

Verbeteren verkeersveiligheid

Om de gewenste verbetering van de verkeersveiligheid te toetsen wordt gebruik gemaakt van (landelijke) ongevallencijfers. De registratiegraad en betrouwbaarheid is momenteel niet optimaal. Er wordt landelijk gewerkt aan het verhogen van de betrouwbaarheid van ongevallendata en de verwachting is dat dit op termijn (weer) een goede indicator zal zijn.

Een andere goede indicator van verkeersveiligheid is de beleving van de verkeersdeelnemers. In Dalfsen is in 2015 (en in de jaren daarvoor) een belevingsonderzoek verkeersveiligheid uitgevoerd. Herhaling van dit onderzoek geeft een goed beeld van de ontwikkeling van het gevoel van verkeersonveiligheid.

Verschuiving Modal split

Meer fiets- en OV-gebruik (ten koste van autogebruik) draagt bij aan veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Om te monitoren hoe het gebruik van de verschillende vervoerwijzen zich ontwikkeld wordt gekeken naar CBS data. Hoe het gebruik van verschillende vervoerwijzen wordt beoordeeld blijkt o.a. uit het belevingsonderzoek verkeersveiligheid 2015.

Verbeteren bereikbaarheid

De verbetering aan het hoofdwegennet is in de regio Dalfsen en de monitoring van de filedruk is met name een provinciale aangelegenheid. Data van de doorstroming op het gemeentelijk wegennet is (nog) niet beschikbaar. Wel kan op basis van de groei van de hoeveelheid verkeer ene indicatie worden gegeven van de afwikkelingskwaliteit. Aan beter data wordt gewerkt (Google data). Ook verzamelt de gemeente de komende jaren data over de parkeerdruk. Een te hoge parkeerdruk heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van (winkel)voorzieningen.

Evaluatie

Na het verlopen van het eerste uitvoeringsprogramma wordt het beleid geëvalueerd. De aangegeven indicatoren helpen hierbij. De beleidsdoelen zijn veelal kwalitatief en in beschrijvende zin. Er wordt gestreefd naar verbetering, verhoging of juist verlaging. Hierbij is veelal niet aangegeven hoeveel de verhoging of verlaging moet zijn. Het is ook niet altijd mogelijk en zinvol om het succes van het beleid op te hangen aan het behalen van een bepaalde waarde. De cijfers moeten altijd in het juiste perspectief worden geplaatst en vanuit de actuele situatie en omstandigheden worden beoordeeld.