

Informatie voor de raad

Onderwerp	-	Uitvoeringsprogramma Verkeer 2024-2026 en het SPV
Portefeuillehouder	-	A.J. Ramerman (wethouder)
Domein	-	Ruimte
Contactpersoon	-	Frans Mosterman
Contactgegevens	-	f.mosterman@dalfsen.nl
Openbaarheid	-	Openbaar

Behandeld in collegevergadering van	23 april 2024
Behandeling in raadsvergadering van	21 mei 2024

Kernboodschap:

Het college van B&W stelt u voor kennis te nemen van:
Uitvoeringsprogramma Verkeer 2024 – 2026 en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Toelichting:

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Dalfsen (GVVP) is in 2016 vastgesteld en heeft een looptijd tot 2026. Het GVVP bevat de geactualiseerde beleidslijn voor de wegenstructuur, de verkeersveiligheid en de verschillende vervoerswijzen voor de komende jaren. De gemeente wil fietsen verder stimuleren en heeft een behoefte aan goede en veilige fietsverbindingen en een actuele visie van de gemeente daarop. Om deze reden is in 2020 de Integrale Fietsvisie opgesteld en vastgesteld. Het GVVP en de fietsvisie hebben elk een uitvoeringsprogramma, waarin de ambities uit de visies verder zijn uitgewerkt in concrete projecten. De looptijd van de huidige uitvoeringsprogramma's loopt af en daarom is het tijd voor een nieuw uitvoeringsprogramma. De uitvoeringsprogramma's van het GVVP en de Fietsvisie zijn samengevoegd tot één Uitvoeringsprogramma Verkeer. Deze staat in bijlage 1.

In het Uitvoeringsprogramma Verkeer staan de hoofdlijnen van het GVVP en het fietsbeleid en de speerpunten voor de komende jaren. Daarnaast worden alle nieuwe ontwikkelingen die op het verkeersgebied spelen benoemd. In het uitvoeringsprogramma staan de projecten die afgelopen jaren zijn uitgevoerd, staan de projecten welke in uitvoering zijn en ziet u welke projecten in het uitvoeringsprogramma 2024 - 2026 zijn opgenomen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Eén van de nieuwe ontwikkelingen op verkeersgebied is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het landelijk actieplan 'Duurzaam Veilig' heeft de afgelopen jaren vorm gekregen door het treffen van diverse verkeersmaatregelen. Het oplossen van verkeersonveilige situaties had doorgaans een 'reactief' karakter. Er zijn inmiddels behoorlijke vorderingen gemaakt maar langzamerhand neemt het aantal ongevallen toch weer toe. Het werd tijd voor een nieuwe impuls. Deze krijgt nu vorm in de opvolger van 'Duurzaam Veilig', namelijk het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. Het gaat voortaan om de 'proactieve aanpak' en 'risico gestuurde benadering'. In de notitie in bijlage 2 treft u een overzicht aan van de landelijke stand van zaken en de lokale stand van zaken, inclusief het uitvoeringsprogramma van het SPV. De projecten met een hoge prioriteit, zijn opgenomen in het overkoepelende Uitvoeringsprogramma Verkeer 2024 - 2026. Het SPV krijgt verder een plek in het in 2026 nieuw op te stellen GVVP.

Financiën:

De middelen voor de projecten die in het Uitvoeringsprogramma Verkeer staan worden betaald uit de lopende budgetten van het GVVP en de integrale Fietsvisie. Voor het GVVP is jaarlijks € 160.000,- beschikbaar en voor de integrale Fietsvisie € 600.000,- (waarvan € 300.000 verwachte subsidie en € 300.000 eigen middelen).

Communicatie:

De projecten die in het uitvoeringsprogramma staan, komen uit het GVVP en de Integrale Fietsvisie en hier is bij het opstellen breeduit over gecommuniceerd. Over dit Uitvoeringsprogramma Verkeer wordt niet apart gecommuniceerd. Als een specifiek project wordt uitgevoerd, wordt hier separaat over gecommuniceerd.



Vervolg:

Het Uitvoeringsprogramma Verkeer wordt verspreid onder de verschillende belangenorganisaties zoals VVN en de Plaatselijk Belangen. De projecten worden de komende jaren door de gemeente opgepakt.

Bijlagen:

Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma Verkeer 2024 - 2026

Bijlage 2: Notitie landelijke invoering Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen,

de burgemeester
drs. E. van Lente

de gemeentesecretaris/alg. directeur
H.J. van der Woude

Uitvoeringsprogramma Verkeer

Gemeentelijk verkeer en vervoerplan
(GVVP) en Integrale Fietsvisie 2024 - 2026



Inleiding

In deze brochure gaan we in op het uitvoeringsprogramma verkeer voor 2024 tot en met 2026. Binnen dit uitvoeringsprogramma zijn alle verkeerskundige projecten opgenomen, komende uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) en de integrale Fietsvisie.

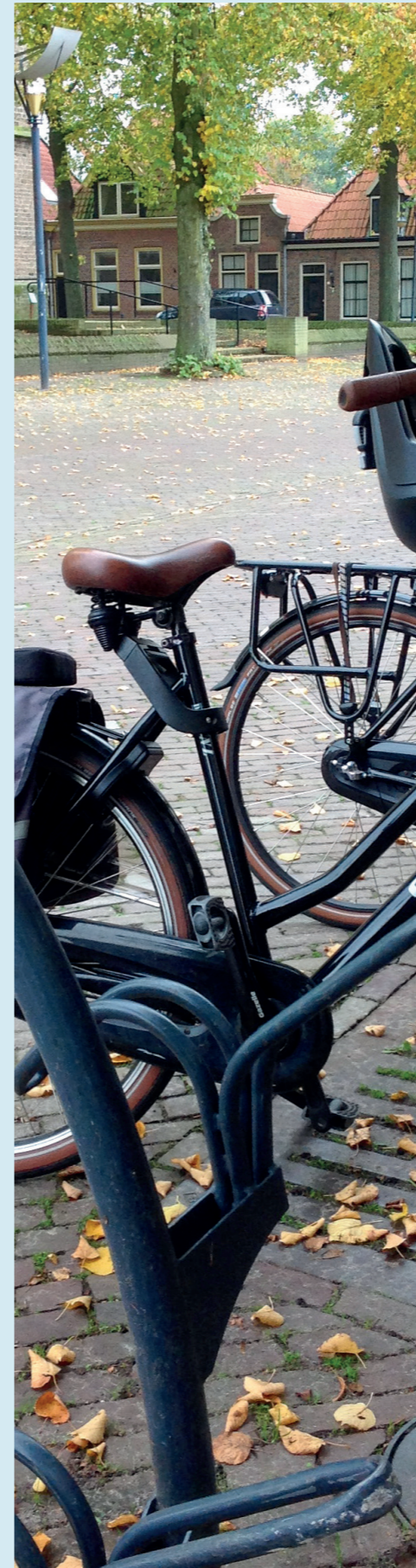
Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Dalfsen is in 2016 vastgesteld en heeft een looptijd tot 2026. Het GVVP bevat de geactualiseerde beleidslijn voor de wegenstructuur, de verkeersveiligheid en de verschillende vervoerswijzen voor de komende jaren. Het GVVP is geen plan van de gemeente alleen maar een plan van alle belanghebbenden. Het inrichten en beheren van onze openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag is een wisselwerking tussen gemeente, bedrijven en inwoners.

Fietsen staat de laatste jaren steeds meer in de belangstelling, ook in Dalfsen. Het is gezond en het is een duurzame manier van verplaatsen. De gemeente wil fietsen daarom verder stimuleren. Ook groeit de behoefte aan goede en veilige fietsverbindingen en een actuele visie van de gemeente daarop. Om deze reden is in 2020 de Integrale Fietsvisie opgesteld en vastgesteld.

In deze publicatie vindt u de hoofdlijnen van het GVVP en het fietsbeleid en de speerpunten voor de komende jaren. Daarnaast wordt u meegenomen in alle nieuwe ontwikkelingen die op het verkeersgebied spelen. In deze publicatie leest u welke projecten zijn uitgevoerd in de periode 2019 - 2023, staan de projecten welke nog in uitvoering zijn en ziet u welke projecten in het uitvoeringsprogramma 2024 - 2026 zijn opgenomen.



Beeldbank Vechtdal Marketing, Gijs Versteeg



Doelstellingen

De gemeente Dalfsen heeft als doel een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer te bevorderen dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Dalfsen. Daarbij proberen wij de hinder zoveel mogelijk te beperken, duurzame verplaatsingen te stimuleren en de ruimtelijke kwaliteit te respecteren. Dit vraagt nadrukkelijk aandacht voor veilige en aantrekkelijke fietsroutes en -voorzieningen, zowel voor routes binnen de gemeente als voor regionale routes naar Zwolle, Ommen en Raalte. Door een kwaliteitsslag te maken op kansrijke routes naar school en werk zal het fietsgebruik toenemen. Dat blijft een belangrijke doelstelling van de gemeente. Het draagt bij aan de gezondheid van mensen en de bereikbaarheid van de regio.

In de periode 2024-2026 kan de gemeente Dalfsen niet al haar ambities waarmaken. Er worden prioriteiten gesteld. Waar mogelijk worden maatregelen gecombineerd met andere (onderhouds-)werkzaamheden en projecten.

Speerpunten

De speerpunten voor de komende jaren blijven:

- Aanpak verkeersonveilige situaties en de verkeersveiligheid van fietsers;
- Duurzame mobiliteit en minder belastende manieren van verplaatsen;
- De veiligheid van en toegankelijkheid voor oudere verkeersdeelnemers en mindervaliden.

Het fietsbeleid volgt de volgende vijf sporen:

1. Type fietsroutes en inrichting van fietsroutes;
2. Aanpak speerpunten beleidsimpuls (een landelijk programma);
3. Fietsparkeren;
4. Gladheidsbestrijding en onderhoud;
5. Voorlichting, marketing en fietsstimulering.

Nieuwe ontwikkelingen

De afgelopen periode zijn de nodige (nieuwe) ontwikkelingen geweest op verkeersgebied. In dit hoofdstuk staan de ontwikkelingen genoemd en daarbij is aangegeven wat dit voor de gemeente Dalfsen betekent.

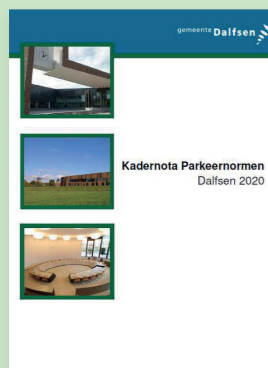


Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het Rijk wil het landelijke aantal verkeersslachtoffers omlaag brengen. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 slaan overheden de handen ineen om de cultuuromslag richting een risicogestuurde aanpak te maken en deze aanpak vervolgens (beter) te verankeren in lokaal, regionaal en landelijk beleid.

Tot nu toe werd een 'reactief beleid' gevoerd wat betreft het nemen van verkeersmaatregelen. Inmiddels zijn de inzichten veranderd. Het gaat nu om een 'pro-actieve benadering'. Met de inschatting van de risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijke organisatie. Dit is de 'risicogestuurde aanpak'.

Eind 2023 heeft de gemeente een eigen uitwerking voor het SPV opgesteld. De uitgangspunten die hierbij zijn gebruikt komen overeen met de speerpunten uit het GVVP. De concrete projecten uit het SPV zijn meegenomen in dit Uitvoeringsprogramma.



Kadernota parkeernormen

In het GVVP is de ambitie voor een nota Parkeernormen uitgesproken. In 2020 is de Kadernota vastgesteld waarbij de gemeente stuurt op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Met een Kadernota Parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd. Uitgangspunt is dat een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie niet mag leiden tot parkeerproblemen in de openbare ruimte.

In Dalfsen vervult de fiets een belangrijk functie voor hoe mensen zich verplaatsen. De gemeente Dalfsen ziet een toename van het fietsgebruik als een zeer gewenste ontwikkeling. Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te reguleren zijn in deze nieuwe Kadernota daarom tevens normen voor fietsparkeren vastgesteld.



Omgevingsvisie 1.0

In 2022 is de Omgevingsvisie 1.0 vastgesteld. In deze visie staan onze ambities, keuzes, gericht op de verschillende gebieden in onze gemeente. Dit om Dalfsen nóg mooier en fijner te maken dan het nu al is. Binnen de Omgevingsvisie 1.0 zijn de belangrijke ambities uit het GVVP meegenomen, zoals de belangrijkste fietsroutes. In de ontwikkelkaart is de ambitie voor mobiliteitshubs en visie voor de Burgemeester Backxlaan meegenomen. Belangrijke verkeerskundige onderdelen uit de Omgevingsvisie komen weer terug in dit Uitvoeringsprogramma.



College Uitvoeringsprogramma

In 2022 is het coalitieakkoord voor de bestuursperiode 2022-2026 'Veel te doen in Dalfsen' gepresenteerd. Op basis van het College Uitvoeringsprogramma (CUP) is het coalitiedocument verder ingekleurd. Het beschrijft de activiteiten en plannen van het college om invulling te geven aan het coalitiedocument. We willen een gemeente zijn waar iedereen zich veilig voelt en met plezier kan wonen, verblijven, werken en ondernemen.

Op het gebied van verkeer staat in het CUP de nodige projecten genoemd, zoals de uitvoering van fietspad Maneweg, opstellen uitvoeringsplan laadvisie en het realiseren van hubs in iedere kern. In dit uitvoeringsprogramma zijn deze onderdelen uit het CUP opgenomen.



Uitvoeringsplan laadvisie 2024 – 2026

Om te voldoen aan de groeiende laadbehoefte, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die zorgen voor een versnelling van de ontwikkeling van laadinfrastructuur. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's voor een belangrijk deel elektrisch. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. De gemeente Dalfsen wil ook haar inwoners faciliteren om elektrisch te (gaan) rijden. Verschillende beleidsuitgangspunten liggen hieraan ten grondslag, zoals het klimaatakkoord en energietransitie. We faciliteren het elektrisch rijden door het plaatsen van laadpalen in de gemeente met een goede spreiding. Hoe we dat doen staat in onze Uitvoeringsplan laadvisie 2024-2026 die begin 2024 is opgesteld.



STOP

Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (en collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, de Privé gemotoriseerd vervoer.

Het STOP-principe sluit goed aan op de speerpunten uit ons gemeentelijk beleid en daarom wordt dit principe binnen projecten toegepast. Bij nieuwe uitbreidingswijken wordt bijvoorbeeld eerst gekeken naar de voetpaden, daarna naar de fietsstructuur en zo verder.



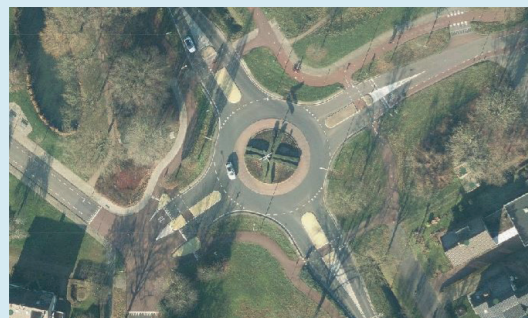
Integraal Veiligheidsplan

In 2023 heeft de gemeenteraad het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 vastgesteld, met de insteek "Op weg naar een nog veiliger Dalfsen". Het plan bevat ambities en doelstellingen waarmee de gemeente regie voert op veiligheid. Eén van de thema's die centraal staat in het plan is verkeersveiligheid. De ambitie voor de verkeersveiligheid is om samen met onze externe partners ons in te zetten om de ervaren verkeersoverlast door 'te hard rijden' en 'rijden onder invloed' te verminderen.

Terugblik

Integrale fietsvisie

- Actualisatie fietsbeleid en (hoofd) routenetwerk;
- Lokale uitwerking van koersdocument en kernnet fiets provincie.



Fietsveiligheid rotonde Kampmansweg

- Onderzoek uitgevoerd met uitwerking verschillende varianten;
- Kruispunt Wilhelminastraat – Thomas à Kempisstraat meegenomen;
- Werkzaamheden verbeteren overstek rotonde uitgevoerd.

Prinses Beatrixlaan / Koningin Julianalaan Nieuwleusen

- Herinrichting 30 km/uur wegen: meer ruimte voor de fiets, snelheid verlagen;
- Fietsstraat Koningin Julianalaan, auto te gast;
- Verkeersmaatregelen op wegvak- en kruispuntniveau.



Snelfietsroute F340 Zwolle - Dalfsen

- Inrichting regionale hoofdfietsroute;
- Verbeteren inrichting: aandacht voor comfort, veiligheid en herkenbaarheid van de route.



Stationsstraat Lemelerveld

- Herinrichting 30 km/uur weg in combinatie met onderhoud en afkoppelen riolering;
- Verlagen snelheid, meer ruimte voor parkeren en groen.



Vechtdalverbinding (N340-N377)

- Gemeentelijke belangen behartigen bij provinciale project Vechtdalverbinding;
- Beperken overlast tijdens uitvoering en herinrichting N377;
- Herinrichting Hoevenweg en veiligheid verbeteren schoolomgeving Sjaloom.

Actieplan verkeersveiligheid: gedragsbeïnvloeding

- Educatie en voorlichting aan kwetsbare weggebruikers;
- Deels gericht op theorie: vergroten kennis verkeersregels en verkeerskennis algemeen;
- Deels gericht op praktijk: praktische vaardigheden fietsers / scootmobielgebruikers / overig.



Oosteinde Nieuwleusen

- Onderhoudswerkzaamheden en snelheidsremmende maatregelen Oosteinde;
- Educatie maatregelen een buurtactie met politie, VVN en de buurt.

Onderzoeken

- Onderzoek doorgaand verkeer Rondweg;
- Geluidsoverlast N348 Lemelerveld;
- Parkeeronderzoek centrum Dalfsen.



In ontwikkeling en/of in uitvoering

Snelfietsroute F340 door Dalfsen

- Route Langkamp – Elskamp – Ankummer Es gedeeltelijk uitvoeren als fietsstraat;
- Verbeteren inrichting: aandacht voor comfort, veiligheid en herkenbaarheid van de route.

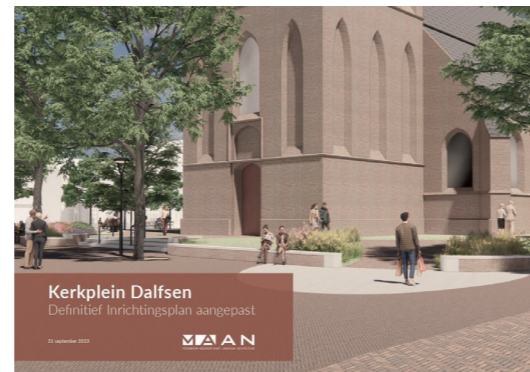


Snelfietsroute F340 Oudleusen

- Route over Parallelstraat uitvoeren als fietsstraat;
- Verbeteren inrichting: aandacht voor comfort, veiligheid en herkenbaarheid van de route;
- Extra aandacht voor landschap en beleving en realisatie schuilhut.

Centrumplan, klimaatwinkelstraat

- Autovrij maken klimaatwinkelstraat en verbeteren fietsvoorzieningen;
- Vergroenen entree en verbinding met Waterfront.



Visie Nieuwleusen

- Opstellen verkeerskundig toekomstperspectief Nieuwleusen;
- Visie Burgemeester Backxlaan Nieuwleusen;
- Toekomstige ontsluiting woninguitbreiding Oosterbouwlanden.

Welsummerweg

- Opstellen ontwerpen en participatie met de omgeving;
- Inrichting als fietsstraat met snelheidsremmende voorzieningen;
- Tussen Oosterdalfsen en centrum aanleggen voetpad.



Pilothub station Dalfsen

- Aanbieden deelfervoer, verbeteren bewegwijzering en herkenbaarheid OV Hub;
- Uitbreiden fietsenstalling inclusief laadvoorziening elektrische fietsen;
- Voorkomen foutparkeren door groene inrichting en handhaving fietsparkeren.

Ruigedoornstraat

- Realiseren snelheidsremmende voorzieningen;
- Verbeteren weginrichting bij school.



Inbreng binnen projecten

- Centrumplan Dalfsen, inclusief Klimaatwinkelstraat en Oostpoort;
- Woninguitbreidingen zoals Oosterdalfsen Noord, Waterinkweg en de Koele II;
- Integraal Huisvestingsplan (IHP) alle kernen;
- Afstemming met diverse partijen en partners zoals VVN.

Wat gaan we in 2024-2026 doen?



F340 Snelfietsroute Zwolle - Dalfsen (Fase 1)

- Realiseren pilot dynamische verlichting;
- Aanbrengen logo's en bewegwijzering F340.

Fietsroute Lemelerveld – Raalte

- Verkeersveiligheid verbeteren en verbreden fietspad;
- Goede en veilige aansluiting bij Weerdhuisweg - Schoolstraat.



F340 Snelfietsroute Zwolle – Dalfsen (Fase 2)

- Verbeteren en optimaliseren fietsroute bij de Stuw Vechterweerd;
- Optimaliseren fietsroute Koepelallee en over de dijk.

Fietspad Maneweg

- Verbeteren veiligheid en verbreden fietspad.



hub

OV Hubs in elke kern

- Opstellen plan voor in elke kern een OV Hub;
- Start maken met de realisatie van het plan.

Evenboersweg

- Verbeteren fietsverbinding op de Evenboersweg.



Realiseren voldoende laadpalen auto's openbare ruimte

- Realiseren laadpalen conform uitvoeringsplan van de laadvisie.

Projecten uit de toekomstvisie Burgemeester Backxlaan Nieuwleusen

- Inrichting Beatrixlaan;
- Ontsluitingsweg Oosterbouwlanden;
- Herinrichting Burgemeester Backxlaan.



Uitvoeren projecten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) met een hoge prioriteit, waaronder:

- Verbeteren weginrichting en snelheidsmaatregelen Kerkstraat Lemelerveld;
- Onderzoek en verbeteringen kruispunt Dommelerdijk/Middeldijk.

Realiseren e-laadpalen fietsen in de openbare ruimte

- Realiseren laadpalen bij Station Dalfsen en klimaatwinkelstraat.



Verkeerseducatie en stimuleringsacties

- Uitvoeren actieplan verkeersveiligheid;
- Verkeerseducatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers;
- (Fiets-) stimuleringsacties.

Verkeerskundige inbreng bij integrale projecten

- Centrumplan Dalfsen en deelgebieden Oostpoort, parochietuin en Vechtkade;
- Uitbreidingswijken Oosterdalfsen Noord, Waterinkweg, Koele II;
- Uitbreiding bedrijventerreinen;
- Advies bij Integraal Huisvestingsplan scholen (IHP).





Notitie landelijke invoering Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en de lokale invoering ervan, inclusief ons uitvoeringsprogramma

Leeswijzer

De hoofdstukken 1 en 2 betreffen de landelijke situatie.

De hoofdstukken 3 tot en met 5 betreffen de vertaalslag naar de plaatselijke situatie, inclusief uitvoeringagenda.

1. Inleiding

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn of haar bestemming kunnen komen. Na de aanvankelijk succesvolle invoering van het landelijke programma 'Duurzaam Veilig' zien we dat het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers weer toeneemt en dat de daling van het aantal verkeersdoden van de afgelopen jaren stagneert. Het Rijk heeft daarom samen met provincies, gemeentes, vervoerregio's en maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven, met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. Zie hiervoor ook deze [link](#). Gemeentes moeten rekening houden met de landelijk geldende basisprincipes van het SPV maar mogen hier, met eigen kunde, ervaring en kennis van de lokale situatie, zelfstandig invulling aan geven.

2. Ambitie en de drie hoofdlijnen

Het SPV 2030 heeft een 'nul-ambitie'. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. De nul-ambitie betekent dat overheden samenwerken om zo het grootst mogelijke effect te bereiken. Uiteindelijk gaat het om nul verkeersslachtoffers in 2050. Het SPV valt ruwweg uiteen in drie 'hoofdlijnen'. Namelijk: 'aandacht van alle overheden', 'risicogestuurd beleid' en 'stimulering door verstrekking van subsidies'. Onderstaand een toelichting.

A. Gezamenlijke aandacht van alle overheden voor verkeersveiligheid.

Het Rijk wil het landelijke aantal verkeersslachtoffers omlaag brengen. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 slaan overheden de handen ineen om de cultuuromslag richting een risicogestuurde aanpak te maken en deze aanpak vervolgens (beter) te verankeren in lokaal, regionaal en landelijk beleid. Provincies gaan in gesprek met gemeentes over de belangrijkste opgaves uit het SPV. De provincie ondersteunt de gemeentes bij de uitrol van het SPV 2030. Wegen houden immers niet op bij de gemeentegrens.

Er zijn vijf kernelementen;

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid.
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties.
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's.
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid.
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

B. Risicogestuurd beleid.

Tot nu toe werd een 'reactief beleid' gevoerd wat betreft het nemen van verkeersmaatregelen. Inmiddels zijn de inzichten veranderd. Het gaat nu om een 'pro-actieve benadering'. Hiervoor wordt informatie verzameld en geanalyseerd over risico's die er nu zijn, of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik, toename van snelheidsoverschrijdingen). Met de inschatting van de risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijke organisatie. Dit is de 'risicogestuurde aanpak'.

Binnen de risicogestuurde aanpak zijn er negen beleidsthema's,

1. Veilige infrastructuur.
2. Heterogeniteit in het verkeer (verschillen in aantal, grootte, massa en snelheid).
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's). Door data aan te leveren, de zogenaamde 'digitaliseringsopgave', kan de gemeente hierin een belangrijke rol spelen.
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers).
5. Onervaren verkeersdeelnemers (jonge automobilisten).
6. Rijden onder invloed (alcohol en drugs).
7. Snelheid in het verkeer.
8. Afleiding in het verkeer (gebruik van mobiel).
9. Verkeersovertreders.

De 3 E's.

De punten 1 tot en met 3 betreffen verkeersveilige infrastructuur en techniek. (Engineering)

De punten 4 en 5 betreffen specifieke risicogroepen. (Education)

De punten 6 tot en met 9 hebben betrekking op gedragsbeïnvloeding. (Enforcement)

C. Stimulering invulling SPV door verstrekken van subsidies.

Door het verstrekken van verschillende subsidies worden gemeentes gestimuleerd om verkeersveiligheid (hoger) op de agenda te krijgen. Er zijn 2 partijen die subsidie verstrekken. Rijk en provincie.

Het Rijk

Het Rijk verstrekt de 'investeringsimpuls SPV 2030'. Aan de verstrekking van die subsidie is de voorwaarde gekoppeld dat er een uitgebreide risicoanalyse wordt gedaan en dat er een uitvoeringsagenda/programma moet zijn. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4, punt 3 (deze agenda is vanaf begin 2024 verplicht).

Provincie

De provincie verstrekt subsidies op het gebied van 'infrastructurele maatregelen' en 'gedrag'.

'*Infra*': Door 'werk met werk' te combineren benutten wij de kans om óók extra verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen. Een eenvoudige risico analyse volstaat. Deze maatregelen zijn subsidiabel.

'Gedrag': Het gaat hierbij bijvoorbeeld om gedragsbeïnvloeding van jonge automobilisten, alcoholgebruik en (oudere) fietsers. Ook deze maatregelen zijn subsidiabel. Alle bovengenoemde subsidies mogen 'gestapeld' worden.

Wijziging subsidieregime:

Op termijn moeten **alle** subsidies, van zowel provincie als Rijk, vallen binnen het 'gedachtengoed' van SPV 2030. Eenvoudige risicoanalyses zijn niet meer voldoende. Een uitvoeringsagenda/programma is verplicht. De komende jaren zal de provincie ook steeds meer letten op combinaties van subsidies voor 'infra' en 'gedrag' die elkaar onderling versterken.

3. Het beleid van onze gemeente

GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan) en de Integrale fietsvisie vormen op dit moment de belangrijkste pijlers van ons beleid.

Naast aspecten van ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid vormt het bevorderen van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling van ons GVVP. Het gaat daarbij om beperking van het aantal verkeersslachtoffers en (het gevoel van) onveiligheid. Daar waar keuzes gemaakt moeten worden ligt de nadruk op de positie van de (kwetsbare) fietser, ouderen en mindervaliden.

Overgangsfase

Wat betreft verbetering van verkeersveiligheid is het GVVP bij veel gemeentes nog gebaseerd op de principes van 'Duurzaam Veilig' en het voeren van reactief beleid. Dat geldt ook voor de gemeente Dalfsen. Het nieuwe GVVP (2026) zal grotendeels gebaseerd zijn op de risico-analyses van het SPV en het voeren van pro-actief beleid. Op dit moment zijn er nog veel overeenkomsten. Locaties die binnen 'Duurzaam Veilig' worden genoemd komen óók voor in de risico-analyses van het SPV. Dat komt doordat het aantal ongevallen bij beide methodieken een zwaar wegende factor is.

Implementatie in ons beleid

In de komende jaren zullen risico-analyses steeds verder worden ontwikkeld en verbeterd en een steeds grotere rol gaan spelen bij het beoordelen van verkeersveiligheid. Locaties die in eerste instantie 'onder de radar bleven' komen dan duidelijker naar voren. Het 'SPV 2030' is dus geen statisch document. Risico-analyses worden steeds belangrijker bij de verdere ontwikkeling van ons GVVP, de Integrale Fietsvisie en het daar uit voortvloeiende 'Uitvoeringsprogramma Verkeer' (UVP). Ook de rijksoverheid erkent dat we nog in de 'lerende fase' zitten.

STOMP principe

Gemeente Dalfsen hecht veel waarde aan de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemer. Door het STO(M)P* principe bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen, krijgen voetgangers en fietsers het primaat. Dit is ook verwoord in het coalitieakkoord. Hierin staan de volgende passages; "Dalfsen is goed bereikbaar. In onze kernen wordt het gebruik van de fiets aangemoedigd door te zorgen voor goede en veilige fietsverbindingen naar onze voorzieningen. Naar buiten zijn er goede wegen en is er goed openbaar vervoer. We willen fiets- en wandelrecreatie stimuleren door het versterken en verbeteren van fietsroutes en paden. Veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen de kernen in de gemeente en met de omringende plaatsen, zijn belangrijk. Zowel voor toerist als inwoner".

4. Opgave voor gemeentes

Gemeentes staan voor verschillende opgaves. Onderstaand de belangrijkste punten;

- 1. Het blijvend verzamelen van informatie en risico's (digitaliseringsopgave).
- 2. Het opstellen van een risicoanalyse.
- 3. Het opstellen van een uitvoeringsprogramma.

5. Stand van zaken gemeente Dalfsen

Om te kunnen voldoen aan het realiseren van eerder genoemde opgaves heeft Dalfsen in de afgelopen periode flink geïnvesteerd om de gegevens op orde te krijgen. Dit om goede analyses te kunnen maken. Gemeente Dalfsen is één van de weinige gemeentes in Overijssel die nu al vrijwel geheel voldoet aan bovengenoemde opgaves. Onderstaand treft u een korte toelichting aan op de hiervoor genoemde punten.

1. Blijvend verzamelen van informatie over risico's:

Het blijvend verzamelen van informatie over risico's is van groot belang. Data gedreven werken speelt, ook op het gebied van verkeersveiligheid, een steeds belangrijker rol. In de toekomst zal risicogestuurde aanpak, met daarin risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en programma's, ook een bestuurlijke plek krijgen in de aanpak van verkeersveiligheid. De basis daarvoor wordt gelegd door te voldoen aan bovenstaande opgaves. Het is nu aan gemeentes om, voortbordurend op de structuur van het SPV daar, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

2. Risico analyse:

Na het raadplegen van diverse bronnen, zoals: de verkeersveiligheidsmonitor, ongevallenregistraties, snelheidsoverschrijdingen, verkeersovertredingen, weginrichting en lokale kennis van de gemeente, komen onderstaande locaties als aandachtspunten naar voren:

- Kerkstraat, Lemelerveld.
- Burgemeester Backxlaan, Nieuwleusen.
- Prinses Beatrixlaan (bijv. kruising met Buldersweg), Nieuwleusen.
- Welsommerweg (60 km weg), Dalfsen.
- Rondweg Dalfsen/barrièrewerking Koesteeg (oversteekpunten langzaam verkeer, aanpassingen aan rotonde Kampmansweg al doorgevoerd).
- Wilhelminastraat, Dalfsen.

3. Opstellen uitvoeringsprogramma en het vervolg:

Het Rijk/de provincie stelt geen eisen wat betreft de opzet van het uitvoeringsprogramma. Deze is vormvrij. Onderstaand ziet u het voorlopige programma, gecombineerd met de score uit de risico-analyse. Zoals ook aangegeven in de 3^e alinea van paragraaf 3 zitten veel gemeentes nog in de 'lerende fase'. Doordat risico-analyses steeds beter worden bestaat de mogelijkheid dat er op een later moment projecten worden toegevoegd of bestaande projecten een hogere score krijgen. Uiteindelijk zullen risico-analyses óók informatie opleveren voor de opmaak van het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersprogramma GVVP (2026).

Uitvoeringsprogramma

Project	Locatie	Score	Status
Kerkstraat; verbeteren weginrichting, snelheidsmaatregelen.	Lemelerveld	Hoog	Nog plannen
Kruising Dommelerdijk/Middeldijk	Nieuwleusen	Hoog	Onderzoek opgestart
Visie Backlaan Nieuwleusen +Kruising Prinses Beatrixlaan-Buldersweg +Herinrichting Burg. Backlaan.	Nieuwleusen	Hoog	Onderzoek opgestart
Welsummerweg; herinrichting.	Dalfsen	Middel	Onderzoek opgestart
Centrumplan (verbeteren oversteekbaarheid).	Dalfsen	Middel	Onderzoek inmiddels uitgevoerd
Wilhelminastraat; integrale aanpak (fietsvisie, waterafvoer, vrachtverkeer), herinrichting, aanpak overgangen.	Dalfsen	Middel	Nog plannen
Muldersstraat; snelheidsmaatregelen (koppelkansen met onderhoud)	Oudleusen	Laag	In voorbereiding
Nieuwstraat; uitvoeren metingen. Snelheidsmaatregelen? (koppelkans)	Lemelerveld	Laag	Nog plannen
Diversen	<u>Beoordelen aandachtswegen</u> (wel of geen risicolocatie): Nieuwleusen: <i>Bosmansweg</i> Dalfsen: <i>Polhaarweg, Pleijendal Leemculeweg, Ruitenborghstraat</i> Buitengebied: <i>Tolhuisweg, Heinoseweg, Zwarteweg, Westerveenweg.</i> <u>Smalle fietspaden buitengebied</u> bijv. fietspad tussen Lemelerveld en Raalte en Maneweg	nntb	Nog plannen

	Educatie gericht op (oudere) fietsers		Vaste planning
	Verkenning en daarna opzetten educatie gericht op jonge bestuurders		Vaste planning
	Educatie gericht op landbouwverkeer		In onderzoek
	Educatie en campagnes gericht op rijden onder invloed		Vaste planning
	Educatie en campagnes gericht op snelheid in het verkeer		Vaste planning
	Educatie en campagnes gericht op afleiding in het verkeer		Vaste planning
	Handhaving inzetten bij verbeterde weginrichting		Vaste planning
	Publiciteitscampagne opzetten bij verbeteren weginrichting		Wanneer wenselijk

Toelichting:

Leemculeweg

Op de kruising met de Van Lentestraat is inmiddels een snelheidsremmend plateau aangebracht.

* STOMP (dit is de voorkeursvolgorde bij verkeerskundige ontwerpen)

S= Stappen (de voetganger), T= Trappen (de fietser), O= Openbaar Vervoer, M= Mobility as a service (bijvoorbeeld een deelauto), P= Privé auto.