



**Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)
Zwartewaterland 2022 - 2030**

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling.....	3
1.3	Werkwijze	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Beleidskaders.....	5
2.1	Landelijk	5
2.2	Provinciaal.....	7
2.3	Gemeentelijk	8
3	Evaluatie & inventarisatie	9
3.1	Evaluatie voorgaand GVVP.....	9
3.1.1	Wegencategorisering	9
3.1.2	Maatregelenpakket	10
3.2	Huidige verkeerssituatie (inventarisatie samengevat).....	11
3.2.1	Enquête.....	11
3.2.2	Knelpuntenkaart enquête.....	12
3.2.3	Samenvatting knelpunten verkeerskundige inventarisatie	12
3.3	Toekomstige ontwikkelingen	14
3.3.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	14
3.3.2	Trends & ontwikkelingen.....	14
4	Ambities verkeer en vervoer	16
4.1	Visie	16
4.2	Ambities en hoe we die willen bereiken	16
4.3	Thema: Verkeersveiligheid	17
4.3.1	Ambities verkeersveiligheid.....	18
4.3.2	Mogelijke maatregelen verkeersveiligheid	21
4.4	Thema: Bereikbaarheid en parkeren	24
4.4.1	Ambities bereikbaarheid en parkeren	24
4.4.2	Mogelijke maatregelen bereikbaarheid en parkeren.....	25
4.5	Thema: Duurzame mobiliteit.....	29
4.5.1	Ambities duurzame mobiliteit	29
4.5.2	Mogelijke maatregelen duurzame mobiliteit	31

Bijlagen

Bijlagen:

- I. Inventarisatie huidige situatie
- II. Kaartmateriaal
- III. Duurzaam Veilig
- IV. Ongevalsanalyse Zwartewaterland 2016-2020
- V. Resultaten enquête

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Planwet Verkeer en Vervoer schrijft voor dat een gemeente zorgdraagt voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid.

Dit beleid wordt vastgelegd in een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).

Het voorgaande GVVP van Zwartewaterland is in 2008 opgesteld en in 2013 geactualiseerd.

Op basis van ontwikkelingen binnen de gemeente en nieuw beleid op mobiliteitsgebied, is het GVVP 2008 niet meer actueel. Daarnaast vraagt de naderende implementatie van de Omgevingswet om een nieuwe blik op de huidige verkeer- en vervoerssituatie in de gemeente. In dit kader is een nieuw GVVP opgesteld (dit document).



1.2 Doelstelling

Het GVVP geeft richting en vorm aan het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid voor de periode 2022-2030, waarbij in 2026 een actualisatie is voorzien.

Het GVVP geeft de kaders weer waarbinnen verkeerplannen worden ontwikkeld, geïmplementeerd en geëvalueerd. Het GVVP geeft vorm aan het concrete beleid op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid in zowel de bestaande als nieuw te creëren situaties.

Het Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3) concept vormt hierbij de basis.

1.3 Werkwijze

Om tot een goed GVVP te kunnen komen is een helder proces noodzakelijk. De werkzaamheden zijn daarom onderverdeeld in de volgende stappen:

Stap 1: Inventarisatie

We kijken naar de bestaande beleidsdocumenten, brengen het huidige netwerk voor auto, vrachtverkeer, landbouw, fiets en OV in beeld en maken de ontwikkelingen inzichtelijk. Ook vragen we de stakeholders (bewoners, ondernemers, buurgemeenten,..) naar hun mening over knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit en verkeer;

Stap 2: Bepaling ambitie

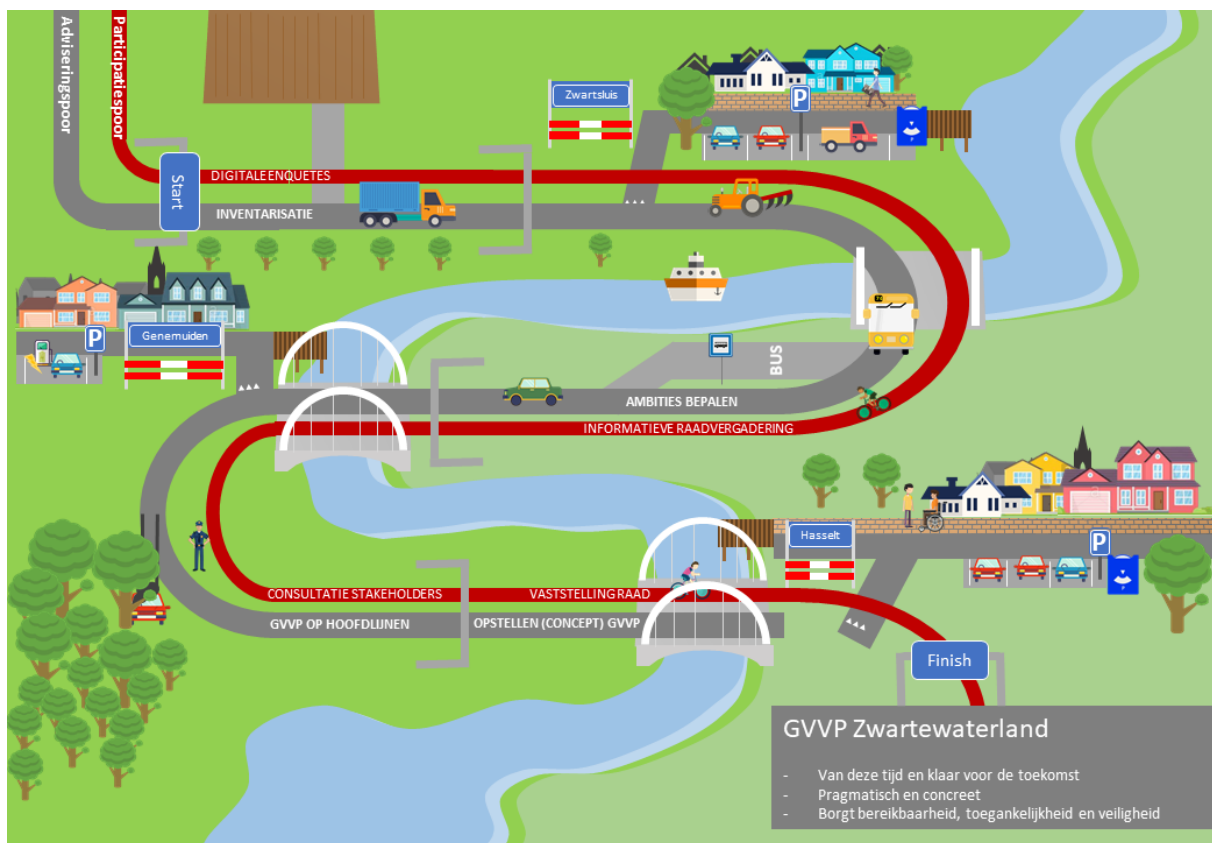
Onder andere samen met de raad bepalen we wat de inhoudelijke doelen van het GVVP kunnen zijn;

Stap 3: Consultatie GVVP op hoofdlijnen

De doelen en de manier waarop wij gezamenlijk denken dat deze bereikt kunnen worden leggen we vast in een GVVP op hoofdlijnen waarover maatschappelijke stakeholders worden geconsulteerd;

Stap 4: Opstelling (concept) GVVP

De inventarisatie en ambities worden bij elkaar gebracht, inclusief reacties van maatschappelijke stakeholders in een (concept) GVVP. De resulterende maatregelen komen in een apart Uitvoeringsprogramma. Deze aanpak hebben wij op onderstaande afbeelding verbeeld. De grijze weg in de afbeelding illustreert de route van de producten die worden gemaakt en opgeleverd voor het GVVP. De rode weg illustreert de route van het proces van participatie.



Figuur 1.1 Route producten en proces GVVP

Roelofs Advies heeft de gemeente ondersteund bij het opstellen van dit GVVP.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidskaders uiteengezet. In hoofdstuk 3 wordt het voorgaande GVVP geëvalueerd en wordt de huidige verkeerssituatie geïnventariseerd, afsluitend worden nieuwe ontwikkelingen toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de ambities op gebied van mobiliteit bepaald, gevolgd door een beschrijving van hoe we die willen bereiken.

2 Beleidskaders

2.1 Landelijk

Planwet verkeer en vervoer

De 'Planwet verkeer en vervoer' regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. De wet uit 1998 regelt dat de betreffende overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren. Met de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' als uitgangspunt stellen de provincies en regio's vanuit de planplicht een provinciaal of regionaal verkeer- en vervoersplan op.

Gemeenten hebben geen plan-, maar een zorgplicht. De gemeente Zwartewaterland moet hierbij zorgen voor het zichtbaar voeren van een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer'. Het opstellen van voorliggend GVVP is hiervoor het geëigende middel.

Klimaatakkoord

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

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een structuurvisie van het Rijk die ingaat op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. Te denken valt aan wegen, spoor, scheepvaart, woningbouw, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004.

De doelstelling vanuit de SVIR is verbetering van concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefomgeving, milieu en water. Tevens is decentralisatie een belangrijk begrip, om de toenemende ruimtelijke verschillen van Nederland maatwerk te bieden.

Omgevingswet

De Omgevingswet gaat naar verwachting op 1 januari 2023 in werking en staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. Bij het inwerking treden van de Omgevingswet, gaan de Planwet Verkeer en Vervoer en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte op in deze wet.

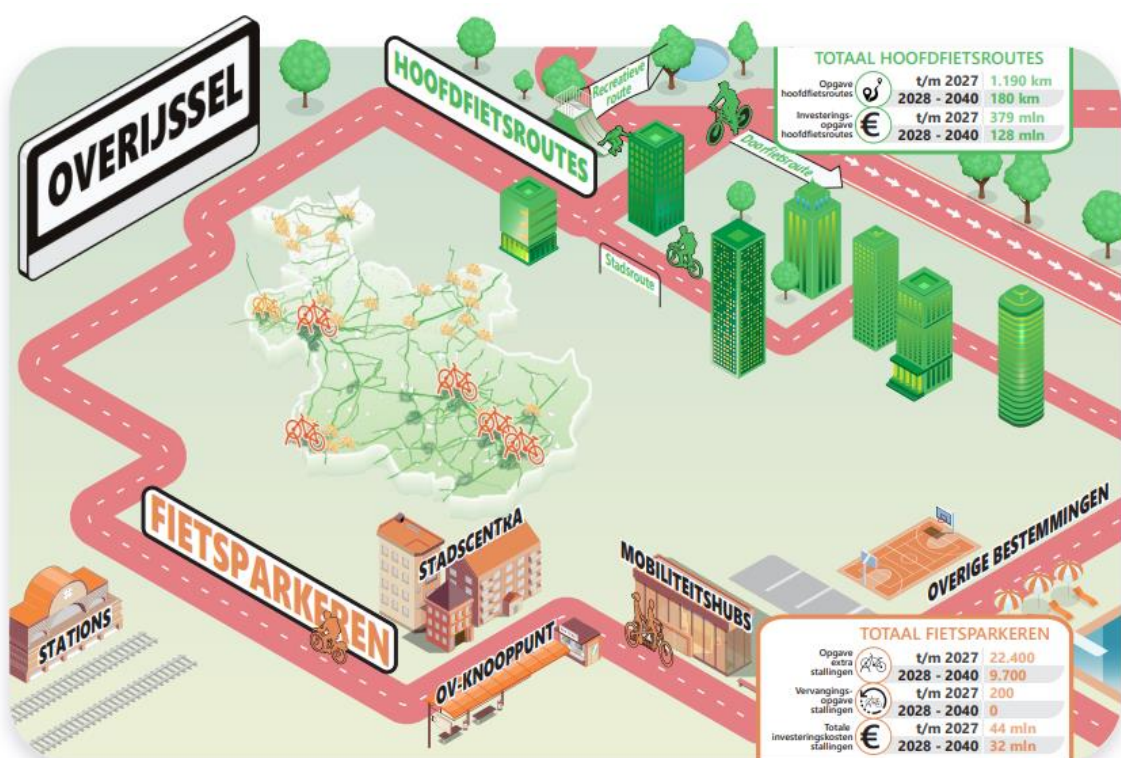
Op landelijk niveau is reeds de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze visie loopt vooruit op het moment dat de wet in gaat. Tot die tijd geldt de NOVI als structuurvisie. Zodra de Omgevingswet in gaat, zal de NOVI gelden als instrument, zoals in de nieuwe wet is bedoeld.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – kortweg SPV 2030 – beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Dat betekent dat wegbeheerders een risicoanalyse maken voor het eigen wegennet, waaruit een uitvoeringsprogramma volgt. Momenteel wordt hier voor de gemeente Zwartewaterland invulling aan gegeven.

Toekomstbeeld fiets

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Dit heeft geresulteerd in de Nationale Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF brengt landdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de optelsom (van de eerste contouren) van regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie is de Fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.



Figuur 2.1

Factsheet opgave op hoofdlijnen

2.2 Provinciaal

Integrale Netwerkvisie Overijssel

De integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) is een samenhangend afwegingskader voor beleidskeuzes ter verbetering van de (economische) bereikbaarheid van de provincie Overijssel. De doelstelling de INO is 'een veilige, betrouwbare en vlotte reis van personen en goederen van en naar de stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel'. Het tapijtcluster Genemuiden/Hasselt is hierbij vanuit de (economische) bereikbaarheid aangewezen als 'topwerklocatie'. De visie reikt tot het jaar 2030. Om de bereikbaarheid te waarborgen zijn er voor verschillende modaliteiten kernnetwerken opgesteld.

Kernnet fiets

De provincie wil het fietsgebruik stimuleren door implementatie van het 'Kernnet fiets'. Dit netwerk moet zorgen voor een goed alternatief ten opzichte van andere vervoersmiddelen (auto & OV). Het streven is om de rol en positie van de fiets te vergroten, maar met de randvoorwaarde dat de veiligheid wordt gewaarborgd. In het Kernnet fiets is het spaakwiel-principe toegepast. Het gaat hierbij uit van fietsroutes die naar centrale knooppunten leiden, doordeweeks voor school en werk locaties, in het weekend voor sport en recreatie. Figuur 2.2 toont een uitsnede voor de gemeente Zwartewaterland, met regionale verbindingen (rood) en lokale verbindingen (blauw).



Figuur 2.2 Uitsnede Kernnet fiets

Openbaar Vervoer

Het Kernnet Openbaar Vervoer bestaat uit een Kernnet spoor en Kernnet bus. In de gemeente Zwartewaterland bevindt zich alleen het regionale Kernnet bus. De provincie stelt een aantal eisen aan het Kernnet OV, namelijk op alle dagen van het jaar een dagdekkende bediening. Dit betreft minimaal een uurdienst, met op werkdagen overdag minimaal een halfuursdienst.

De kernnet busverbinding 71/171 loopt vanaf Zwolle via de N331 richting Emmeloord en rijdt via Hasselt en Zwartsluis.

Overige busroutes zijn:

- Lijn 70: Steenwijk – Zwartsluis – Zwolle v.v.
- Lijn 74: Kampen – Genemuiden – Hasselt – Zwolle v.v.;

Deze busverbindingen kennen een lagere frequentie en rijden delen van de dag op een gedeelte van de trajecten. Zie ook Bijlage I: openbaar vervoer.

Kernnet auto

De gemeente Zwartewaterland kent vanuit het Kernnet auto enkel gebiedsontsluitingswegen (GOW). De N331 ten zuiden van Hasselt, de N377 tussen Hasselt en De Lichtmis en de N759 tussen Genemuiden en Hasselt hebben hierbij de belangrijkste functie en zijn gecategoriseerd als GOW type I (blauw in figuur 2.3). De N331 tussen Hasselt en Zwartsluis is gecategoriseerd als GOW type II (groen). De overige provinciale wegen (N331 ten noorden van Zwartsluis, N334 en N760) hebben de laagste categorie als GOW type III (grijs).



Figuur 2.3 Uitsnede Kernnet auto

2.3 Gemeentelijk

Coalitieprogramma 2022-2026

In het nieuwe Coalitieakkoord, getiteld *In vertrouwen verder bouwen*, is het volgende opgenomen over *Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid*

WAT WILLEN WE BEREIKEN

Goede en veilige bereikbaarheid van onze kernen en bedrijventerreinen vinden we belangrijk. Steeds meer inwoners bezitten een auto. Hierdoor neemt de parkeerdruk toe en komt de leefbaarheid onder druk te staan.

Doorgaande verkeersstromen willen we zoveel mogelijk buiten de woonkernen houden.

Ook de andere wegen willen we zo inrichten en geleiden dat iedereen veilig kan deelnemen aan het verkeer.

Hierbij besteden wij met name aandacht aan de toegankelijkheid voor ouderen, slechtzienden en mensen die gebruik maken van een rolstoel of rollator.

Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers hebben voorrang in ons verkeersbeleid.

Parkeeroverlast in de centra en woonwijken gaan we tegen, onder andere via de inrichting van centrale parkeerplaatsen en als het kan het parkeren aan de rand van de wijk.

Samen met andere organisaties stimuleren we verkeersveilig gedrag en verkeerseducatie.

We stimuleren de verduurzaming van het vervoer en vinden het van wezenlijk belang dat onze kernen en bedrijventerreinen goed toegankelijk zijn met het OV en de fiets.

Omgevingsvisie

De 'Omgevingsvisie Zwartewaterland' bevat zes ambities, waarbij de uitwerking per beleidsthema concrete vorm heeft gekregen. Vanuit het beleidsthema 'Verkeer' zet de gemeente in op:

- Verkeersveiligheid;
- Fietsen;
- Circulatie & parkeren.

Naast een uitwerking voor de gehele gemeente is voor kernen Genemuiden, Hasselt, Zwartsluis en Kamperzeedijk en het buitengebied beschreven waar de gemeente concreet op inzet. Ook in de beleidsthema's 'Toerisme & recreatie' en 'Openbare Ruimte' komen relevante mobiliteitsaspecten terug. Het gaat hierbij met name om toegankelijkheid en (recreatieve) wandel-, fiets- en vaarroutes, inclusief bijbehorende voorzieningen.

Fietsagenda

De Fietsagenda voor Zwartewaterland bevat 42 infrastructurele maatregelen, die primair gericht zijn op het utilitaire en recreatieve fietsverkeer. Bij een aantal maatregelen liften (recreatieve) voetgangers ook mee. Voor een deel van de maatregelen is reeds subsidie van de provincie en/of het Rijk verkregen.

Het maatregelenpakket voor de fiets bestaat concreet uit:

- realisatie van nieuwe fietsverbindingen;
- verbetering van bestaande fietsverbindingen;
- het treffen van aanvullende maatregelen (met name gericht op verkeersveiligheid/comfort);
- de aanleg van oplaadvoorzieningen voor fietsen.

3 Evaluatie & inventarisatie

3.1 Evaluatie voorgaand GVVP

Het voorgaande Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan is in 2008 opgesteld voor de periode 2008-2016. Doelstelling voor dit GVVP was als volgt:

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

Het beleidskader is gevormd door de volgende punten:

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

Door de formulering van een maatregelenpakket heeft dit beleidskader concreet vorm gekregen. Naast maatregelen vanuit de wegencategorisering, zijn er maatregelen benoemd voor de verschillende vervoersmodaliteiten in de gemeente. Tot slot is opgenomen hoe wordt omgegaan met verkeerseducatie, voorlichting en handhaving.

3.1.1 Wegencategorisering

De vastgestelde wegencategorisering is in de basis correct uitgerold over de gemeente. Wel blijkt dat de bedrijventerreinen in Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis nog deels een maximum snelheid van 50 km/uur kennen, terwijl deze wegen als 'erftoegangsweg 30 km/uur' zijn gecategoriseerd. De weginrichting op de bedrijventerreinen valt grotendeels in het grijze gebied tussen een erftoegangsweg 30 km/uur en gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur.

Er zijn nog enkele voorbeelden van benodigde aanpassingen in de bebording. Bij Genemuiden zijn er twee trajecten waar de huidige situatie niet aansluit bij de wegencategorisering. De Krommesteeg (tussen Randweg en komgrens) kent een maximum snelheid van 80 km/uur, terwijl deze weg als 'erftoegangsweg 60 km/uur' is aangewezen. De Veerweg tussen de N331 en veerpont kent ook nog een snelheid van 80 km/uur, terwijl de weg is ingericht als erftoegangsweg.

De Kamperdijk kent een snelheidsregime van 50 km/uur, waar de weginrichting ook op afgestemd is. Het traject is echter gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 30 km/uur'. Het OV rijdt over deze route. Nagegaan zal worden of de categorisering zal worden aangepast.

3.1.2 Maatregelenpakket

Terugkijkend op het maatregelenpakket uit het GVVP 2008 blijkt dat de infrastructurele maatregelen grotendeels zijn uitgevoerd. Recentelijk zijn de verkeersmaatregelen Jan van Arkelstraat, Stuivenbergstraat, Malcorpslaan/Sikkel, oversteekvoorziening Vaartweg/Erfgenenwegje, Kruispunt N377/Vaartweg – Zandvoortweg en fietspad Hasselt-Zwartsluis uitgevoerd.

Op basis van nieuwe inzichten zijn de rotondes op de N377 (bij de kruisingen Vaartweg – Telvorenstraat én N377 – Hendrik van Viandenstraat) niet gerealiseerd. Dit geldt tevens voor verschillende locaties in de kernen waar eerder voorziene drempels en plateaus niet zijn gerealiseerd. Het merendeel van de maatregelen is echter wel toegepast. Dit geldt ook voor de markeringen binnen en vooral buiten de komgrenzen.

Wat betreft het fietsverkeer ontbreekt de fietsverbinding tussen Cellemuiden en Zevenhont nog (wordt op korte termijn aangelegd).

De benoemde maatregelen vanuit de pijler 'optimaal leefmilieu' worden uitgevoerd indien het wettelijk kader daar aanleiding toe geeft. De trilling onderzoeken bij realisatie van een nieuwe drempel of uitritconstructie vinden indien noodzakelijk plaats. De Regiegroep Verkeersveiligheid is inmiddels vervangen door de Verkeers Advies Commissie.

Speerpuntenplan

Ter aanscherping van het GVVP uit 2008 is in 2011 is een speerpuntenplan opgesteld voor de periode 2012-2015. In dit plan is ingezet op de volgende speerpunten:

1. kennis vergroten van de voorrangsregels;
2. aandacht vragen voor het naleven van de snelheidslimieten;
3. voorrangssituaties op een eenduidige manier vormgeven;
4. het veilig inrichten van de bermen;
5. het beter zichtbaar maken van het wegverloop;
6. bij alle maatregelen extra aandacht vragen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

De speerpunten hebben invulling gekregen door middel van een uitgebreid programma voor verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding, wat succesvol wordt toegepast. Daarnaast is volgens het werk met werk principe bij reconstructies en (groot) onderhoud de weginrichting aangepast naar de actuele inzichten voor Duurzaam Veilig. Buiten de komgrenzen heeft dit vooral invulling gekregen met toepassing van de juiste markering en draagkrachtige bermen. Binnen de komgrenzen is vooral met verkeersmaatregelen de voorrangssituatie benadrukt en hebben fietsers en voetgangers meer prioriteit gekregen.

3.2 Huidige verkeerssituatie (inventarisatie samengevat)

Hieronder worden de constatering van de enquête en de verkeerskundige inventarisatie samengevat toegelicht. De uitgebreide resultaten van de inventarisatie en enquête zijn te vinden in bijlage I, het bijbehorende kaartmateriaal (uitvergroot) in bijlage II.

Er wordt in de uitgebreide inventarisatie verder ingegaan op de volgende thema's;

- Verkeersstructuur;
- Verkeerscirculatie;
- Fietsnetwerk;
- Bereikbaarheid;
- Openbaar vervoer;
- Verkeers(on)veiligheid.

3.2.1 Enquête

In de gemeente is er in het tweede kwartaal van 2021 een online enquête uitgezet (zie bijlage VI). Middels deze enquête kon iedereen zijn of haar belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid aangeven. Van deze enquête hebben 540 mensen gebruik gemaakt.

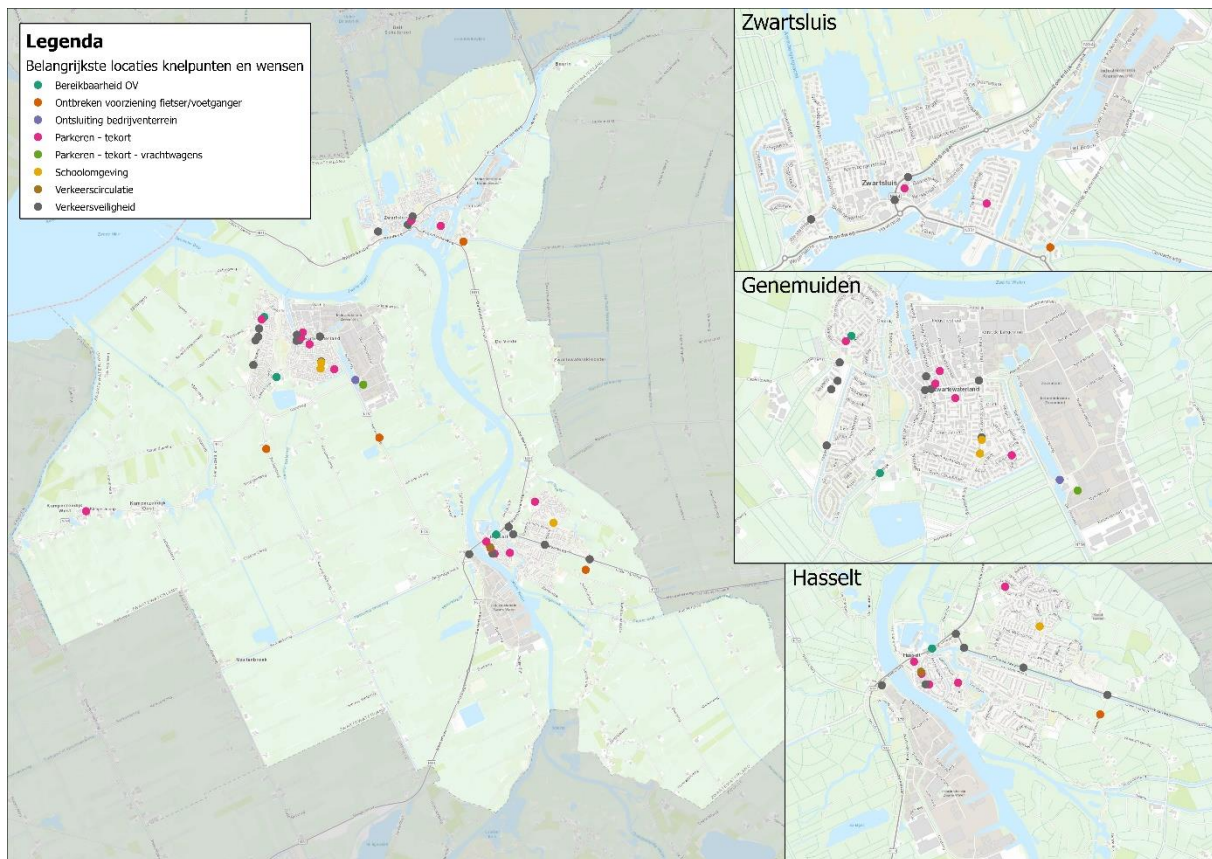
Conclusies die uit de enquête volgen zijn:

- De respondenten denken wisselend over de aandacht voor verkeerseducatie in de breedste zin van het woord. Ongeveer 1/3 is van mening dat er voldoende aandacht voor is, 1/3 vindt dat er onvoldoende aandacht voor is en 1/3 heeft geen mening;
- Slechts een kwart van de respondenten vindt de belangrijkste routes van/naar de scholen verkeersveilig en overzichtelijk;
- Bijna 2/3 van de respondenten vindt dat er in woonwijken onvoldoende parkeerplaatsen zijn;
- Bijna 80% van de respondenten vindt dat er te weinig parkeerplaatsen in het centrum van Hasselt zijn. In Genemuiden ligt dit percentage op 40% en in Zwartsluis op ongeveer 60%;
- De respondenten denken wisselend over de toegankelijkheid in de openbare ruimte. Ongeveer 1/3 van de respondenten heeft geen mening, 1/3 is tevreden en 1/3 is ontevreden;
- Het elektrisch laden is vooralsnog geen groot thema in de gemeente. Bijna 60% van de respondenten heeft hier geen mening over. Van de respondenten die wel een mening heeft, vindt bijna 75% dat er te weinig openbare laadpunten zijn.



3.2.2 Knelpuntenkaart enquête

In de enquête konden de respondenten op kaart ook knelpunten en wensen op het gebied van verkeer aangeven. Het merendeel van deze knelpunten en/of wensen had betrekking op het thema 'verkeersveiligheid' (60%). Andere belangrijke thema's waren 'parkeren' (25%) en bereikbaarheid (5%). Figuur 3.1 toont de locaties waar de meeste knelpunten en/of wensen zijn aangegeven. Het resultaat geeft een heel goed beeld van de (subjectieve) onveiligheid in de gemeente.



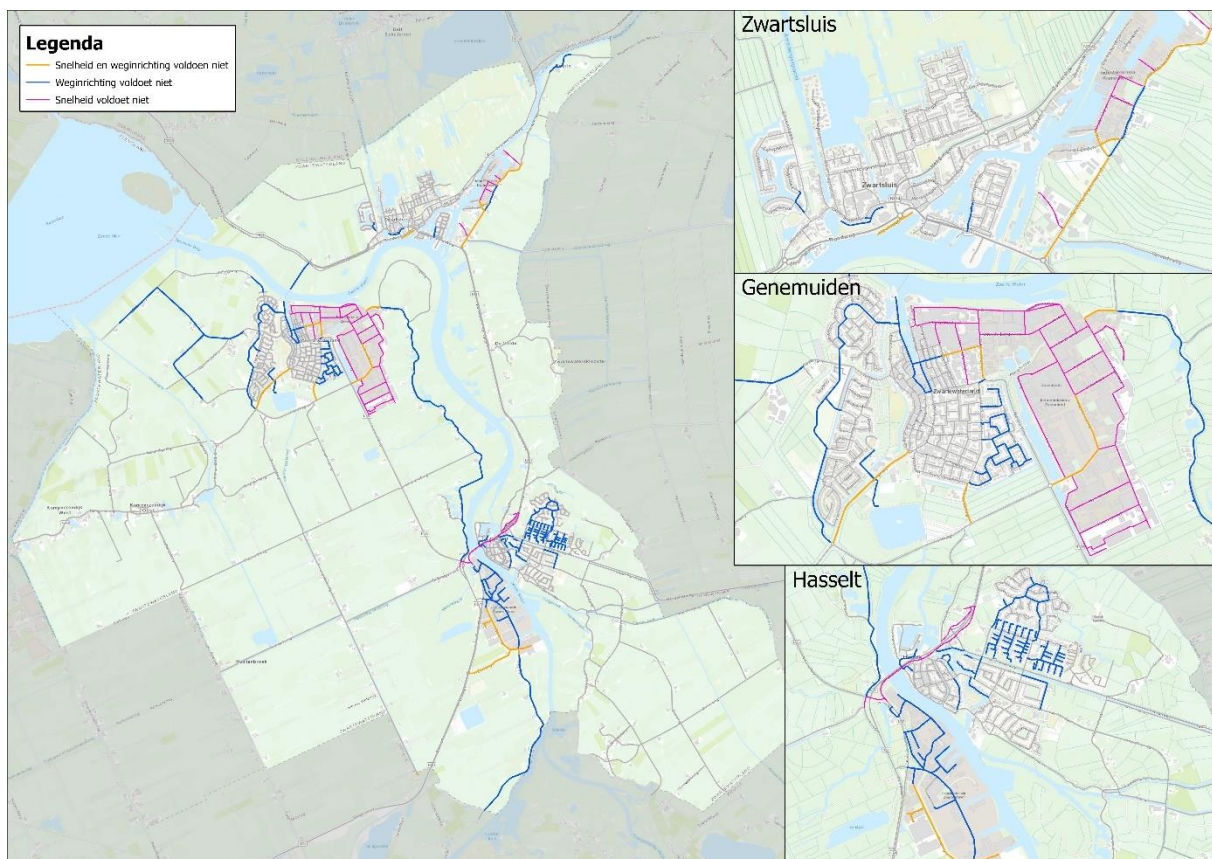
Figuur 3.1 Belangrijkste locaties knelpunten & wensen

3.2.3 Samenvatting knelpunten verkeerskundige inventarisatie

Belangrijkste aandachtspunten/knelpunten vanuit de evaluatie & inventarisatie zijn:

- Een aantal voorziene maatregelen uit het voorgaande GVVP zijn (nog) niet gerealiseerd, waaronder een fietsverbinding Cellemuiden - Zevenhont;
- De verkeerscirculatie in centrum Hasselt is niet optimaal;
- Bedrijventerrein Zevenhont is tijdens de piekmomenten niet altijd goed bereikbaar;
- De bereikbaarheid per openbaar vervoer staat onder druk;
- De gemeente kent veel verkeersmaatregelen wat niet altijd als wenselijk wordt ervaren;
- Wat betreft parkeren wordt in de woonwijken een capaciteitstekort ervaren;
- In de centra wordt een parkeercapaciteitstekort ervaren en is de regulering niet optimaal;
- Binnen de komgrenzen is er behoefte aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens;
- Een aantal locaties (zie bijlage I Inventarisatie huidige situatie) worden objectief en/of subjectief als onveilig ervaren:
- De schoolroutes en -omgevingen worden niet overal als voldoende veilig ervaren;
- Oversteeklocaties voor fietsers-/voetgangers vormen een aandachtspunt vanuit veiligheid;

- De volgende fietsverbindingen ontbreken of behoeven verbetering:
 - o Hasselt – Genemuiden;
 - o Hasselt – Zwolle;
 - o Genemuiden – Oude Wetering (Kampen);
- Een kwaliteitsimpuls in fietsvoorzieningen biedt een kans om fietsgebruik te stimuleren.
- De maximum rijsnelheid en/of weginrichting sluit niet aan bij de wegcategorisering:
 - o Veerweg (Genemuiden), Zwartewaterweg (Hasselt);
 - o Diverse invalswegen Genemuiden;
 - o bedrijventerreinen Genemuiden en Hasselt;
 - o weginrichting/verharding diverse woonwijken;
 - o weginrichting/markering diverse (dijk)wegen buitengebied.



Figuur 3.2 **Locaties waar weginrichting niet voldoet**

3.3 Toekomstige ontwikkelingen

3.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingen die de komende periode het meeste invloed hebben op de verkeer- en vervoerssituatie in de gemeente zijn de ontwikkeling van de nieuwbouwwijken 'Tag-West' en Binnenveld in Genemuiden en 'Hasselt om de Weede'.

Tag-West ligt aan de westzijde van Genemuiden en is de enige woningbouw ontwikkelingslocatie in Genemuiden. De ontwikkeling is in handen van een private partij (OCG). Het plan voorziet in totaliteit in 480 woningen, verdeeld over 2 planologische fasen. De eerste fase van 240 woningen is bijna afgerond (momenteel circa 180 woningen), dat zal in 2022 circa klaar zijn. Voor de tweede fase is net de procedure gestart met het bestemmingsplan. Zodra het bestemmingsplan voor de tweede fase gereed is (begin 2022), zullen er jaarlijks circa 30-35 woningen gerealiseerd worden. Dit betekent circa 7 a 8 jaar qua doorlooptijd. De wijk ontsluit via de centraal gelegen Tagweg op de Kamperzeedijk/Randweg en Greenteweg. Deze weg is nog steeds een bouwweg, maar wordt op termijn ingericht als erftoegangsweg 30 km/uur.



WONEN
TUSSEN
GROEN
& WATER



Hasselt om de Weede betreft een nieuwbouwwijk aan de oostzijde van Hasselt, waar totaal 565 woningen zijn voorzien. Ongeveer de helft van de woningen is reeds gebouwd. Het plangebied ontsluit op de zuidelijk gelegen N377/Vaartweg. De komende jaren worden er jaarlijks ongeveer 30 woningen bijgebouwd.

Binnenveld

Binnenveld is een recente woonontwikkeling in Genemuiden in de noordwest oksel van Randweg en Krommesteeg.

Het programma bestaat uit ongeveer 200 woningen.

Deze ontwikkeling wordt mogelijk aangevuld met een vergelijkbare ontwikkeling in de noordoost oksel van Randweg en Krommesteeg.

3.3.2 Trends & ontwikkelingen

Demografie

Volgens de prognoses neemt het inwonersaantal in Zwartewaterland tot 2030 toe met 2%. Tegen die tijd zal 23% van de bevolking bestaan uit inwoners ouder dan 65 jaar. Dit is toename van 5% ten opzicht van de huidige situatie. De prognoses geven verder aan dat de bevolkingsgroep van 20 jaar tot 64 jaar juist afneemt met 2,5%. Ook het aantal 0 tot 19 jarigen neemt met 2% af. Hier is uit te herleiden dat de bevolking van Zwartewaterland langzaam vergrijsst. Mede doordat ouderen langer zelfstandig actief in het verkeer blijven heeft dit impact op het gebruik van de infrastructuur (toegankelijkheid) en ook de verkeersveiligheid (lichamelijke beperkingen en verminderd reactievermogen).



Modal Shift

Door Covid-19 zijn veel mensen thuis gaan werken. Dit is terug te zien in de daling van het verkeersaanbod. Zeer waarschijnlijk zullen mensen ook ná de pandemie meer thuis gaan werken. Veel werknemers ervaren het nut van minder reistijd en zullen ook in de toekomst wellicht minder (vaak) naar het werk gaan. Dit zal met name terug te zien zijn in het verkeersaanbod rondom werkgelegenheden en bedrijventerreinen. Mede door de Covid-19 pandemie zijn mensen ook steeds vaker en meer online hun aankopen gaan doen. Dit betekent dat minder mensen winkels bezoeken. Wat leidt tot minder verkeer in en om de historische kernen. Echter lijdt deze trend wél tot meer verkeersbewegingen in woonwijken door bezorging van pakketten. Hier moet rekening mee worden gehouden, zodat in woonwijken de veiligheid en bereikbaarheid wordt gewaarborgd.

Smart Mobility



Onder de noemer Smart Mobility komt ook deelmobiliteit op gang. Hierbij worden voertuigen gedeeld door bewoners en/of werknemers van een bedrijf. Er lopen vanuit de provincie en omliggende gemeenten verschillende initiatieven om concepten voor deelmobiliteit te implementeren. Gevolg is dat mensen zich makkelijker en beter kunnen verplaatsen in de gemeente, maar ook dat het autobezit teruggedrongen kan worden. Dit zorgt voor een minder grote parkeerbehoefte in bijvoorbeeld woongebieden.

Tot slot biedt de opkomst van de reguliere elektrische fiets en de speed-pedelec kansen voor afstanden die voorheen alleen door auto's werden afgelegd. Echter neemt de snelheid van fietsers hierdoor gestaag toe wat voor extra aandachtspunten zorgt betreft verkeersveiligheid.

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: het weer wordt extremer, langere periodes van droogte en hevige regenval wat kan leiden tot overstromingen. Dit vraagt ook om aanpassingen aan de infrastructuur en waterberging. Zwartewaterland heeft in haar Groenbeleid 2019 aangegeven extra aandacht te besteden aan klimaatadaptatie. Zo geven zij aan meer groen aan te leggen voor waterberging en infiltratie, in zowel woonwijken als op bedrijventerreinen. Sterk versteende gebieden dragen verder bij aan de hittestress. Het asfalt of steen houdt de warmte meer vast en zo ontstaan er gebieden die extreem warm worden. Alternatieve (semi) open verhardingen en meer groen dragen bij aan het verminderen van de hittestress.



Duurzame brandstoffen



De klimaataanpak leidt tot meer ontwikkeling en gebruik van duurzame brandstoffen. Waar waterstof nog net uit de voeten komt, is het elektrisch rijden al volop aan de gang. Zowel met de elektrische fiets als met de elektrische auto wordt er steeds meer gereden. Deze toename in elektrische voertuigen vraagt om nieuwe behoeften voor deze voertuigen, zoals meer laadvoorzieningen. Wat betreft het rijden op waterstof liggen er wel concrete plannen om nabij de gemeente (in Steenwijk) een waterstofstation te realiseren.

4 Ambities verkeer en vervoer

4.1 Visie

Waar willen we heen met ons verkeer? Op welke manier willen we ons in de toekomst verplaatsen? Hoe gaan we om met nieuwe ontwikkelingen? Hoe kan het verkeer veiliger, duurzamer en schoner worden en hoe kunnen we de groei van het verkeer beperken? Dit zijn vragen die we in ons gemeentelijk verkeer- en vervoerplan beantwoord willen hebben.

De bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de (kleine) kernen is belangrijk. Iedereen moet van de aanwezige voorzieningen in de kernen gebruik kunnen (blijven) maken. Dit betekent dat de openbare ruimte zodanig ingericht moet zijn dat iedereen zich kan verplaatsen zonder dat het leidt tot onveilige situaties. Met name de kwetsbare weggebruikers moeten daarbij ondersteund worden. Door educatie, voertuigbeheersing, maar zeker ook door een begrijpelijke inrichting van de openbare ruimte.

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Zwartewaterland is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle modaliteiten.



Afb. 4.1 Belangrijke pijlers voor het verkeers- en vervoerssysteem

4.2 Ambities en hoe we die willen bereiken

De thema's

- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid & parkeren
- Duurzame mobiliteit

bieden kapstokken voor de verdere uitwerking van de ambities en opgaven.

Deze ambities vertalen we voor de komende jaren naar mogelijke maatregelen en onderzoeken, die de realisatie van de ambities en doelen dichterbij brengen.

Elk thema heeft een eigen paragraaf welke wordt afgesloten met een opsomming van de beoogde maatregelen en onderzoeken. De definitieve maatregelen worden na vaststelling van het GVVP opgenomen in een apart uitvoeringsprogramma met bijbehorende prioritering.

Twee aandachtspunten vooraf:

Overleg Provincie

Een deel van de knelpunten heeft betrekking op wegen van de provincie.

Dit betreft onder ander de N334 Zomerdijk, N331 Oppen Swolle/Sluizerdijk, N377 Vaartweg, N759 Nieuwe Weg, en N760 Kamperzeedijk die een groot deel van de kernen ontsluiten. Voor de wegen in beheer bij de provincie kunnen we in dit GVVP geen maatregelen voorstellen. Daarvoor gaan we in overleg met de provincie om de knelpunten verder op te pakken. Hierbij gaat het met name om het beheersen van de rijsnelheid op provinciale wegen binnen de bebouwde kom en het realiseren van verkeersveilige oversteekvoorzieningen van provinciale wegen.

Lokaal maatwerk

Er zijn ook wensen van kleiner aard, zoals het realiseren van extra snelheid remmende maatregelen, een extra parkeerplaats of het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast is het soms wenselijk om bij gepland onderhoud aanvullende maatregelen te treffen waardoor de verkeerssituatie verder verbetert. Hiervoor komen vanaf 2024 binnen Zwartewaterland structurele middelen beschikbaar waardoor gerechtvaardigde wensen vanuit de inwoners in de praktijk een vervolg krijgen. Het gaat om een (vast) jaarlijks werkbudget waaruit dergelijke kleine wensen en verbetermaatregelen, eventueel in combinatie met onderhoud, kunnen worden uitgevoerd.

4.3 Thema: Verkeersveiligheid

Streven voor 2030 is 50% minder verkeersslachtoffers

De nationale doelstelling en de gemeentelijke doelstelling is om in 2050 geen dodelijke ongevallen in het verkeer meer te hebben. Dit is zeer ambitieus. Voor het jaar 2030 is er het streven dat er tenminste 50% minder verkeersslachtoffers zijn dan in 2018. Hierbij sluiten wij aan bij de landelijke doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV-2030). Het SPV bevat een gezamenlijke visie op het verkeersveiligheid beleid van alle overheden. Het doel is om op basis van een risico gestuurde aanpak Nederland verkeersveiliger te maken. Vanuit de risico-gestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn de huidige risicothema's voor de gemeente Zwartewaterland reeds inzichtelijk gemaakt (zie bijlage I Inventarisatie huidige situatie).

"Om veilig verkeersgedrag te bevorderen moet de infrastructuur logisch en verkeersveilig ingericht zijn. De Duurzaam Veilig principes voor een verkeersveilige weginrichting (voorspelbaarheid, herkenbaarheid en vergevingsgezindheid) voeren we zoveel mogelijk door".

Verkeer leeft onder de inwoners van Zwartewaterland. Uit de inventarisatie zijn een groot aantal wensen en knelpunten naar voren gekomen. De resultaten van de enquête laten zien dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet krijgen binnen het GVVP. We moeten keuzes maken in te nemen maatregelen. Daarbij zijn knelpunten gedeeltelijk op te lossen met infrastructurele maatregelen, maar hebben knelpunten vaak ook betrekking op het gedrag van de medeweggebruiker.

Verkeersveiligheid is een samenspel van kennis, gedrag en inrichting van de weg. Is de weginrichting passend bij de functie van de weg. En worden met de inrichting ernstige ongevallen zoveel mogelijk voorkomen. De wisselwerking weginrichting versus gedrag moet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Duurzame wegcategorisering en inrichting van het wegennet gaan hand in hand met verkeersveiligheid (zie ook uitleg Duurzaam veilig bijlage III) en staan daarom hoog op onze agenda. De provincie Overijssel voert regie op de provinciale en regionale verkeersveiligheidsaanpak. De gemeentelijke "Uitvoeringsagenda op Hoofdlijnen" is gereed en vastgesteld. Vanuit verkeer ligt er de taak om deze Uitvoeringsagenda verder te integreren in de planvorming, wensen en kaders. Dit is een onderdeel voor het Uitvoeringsprogramma.

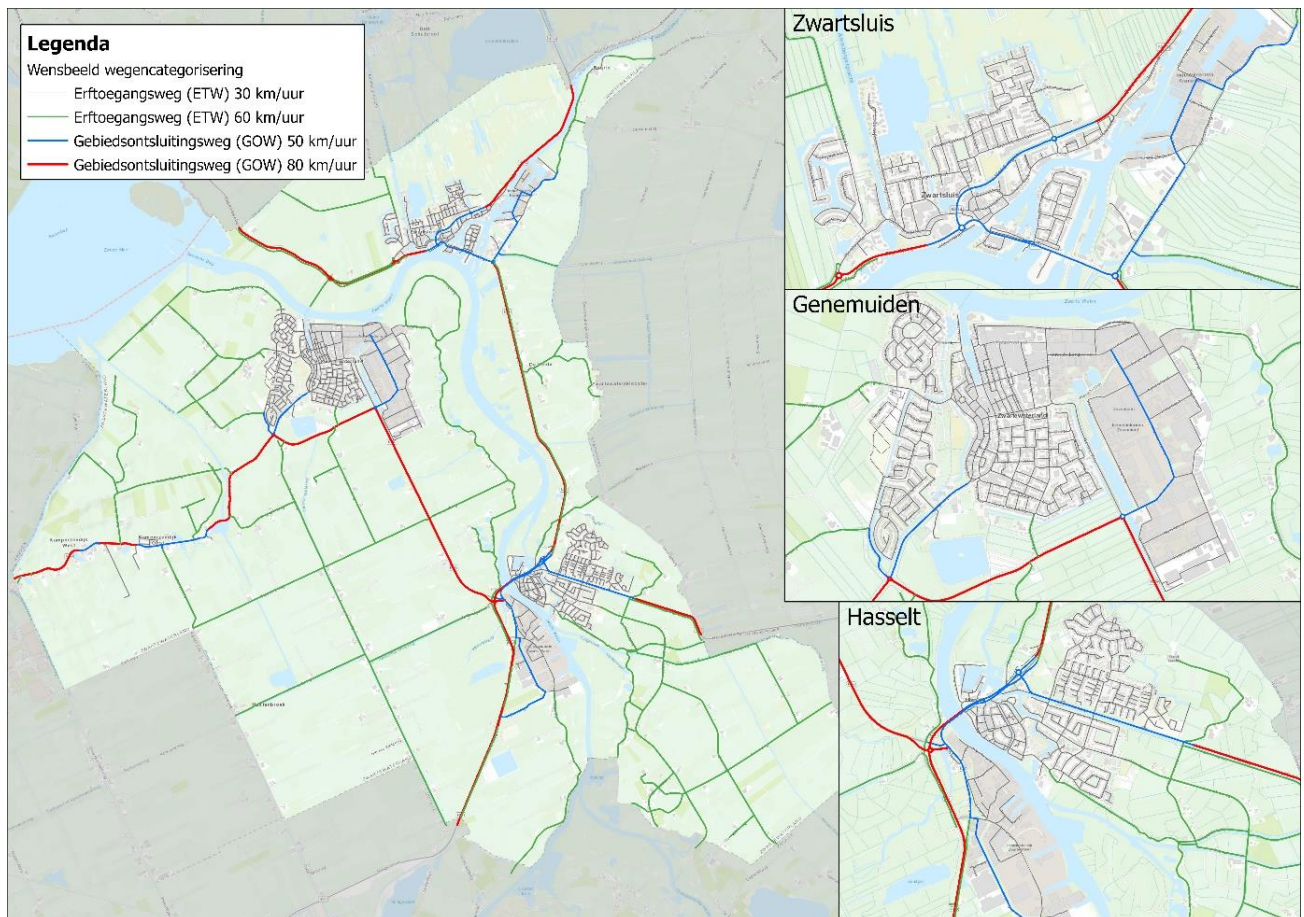


Afb. 4.2 Weginrichting sluit niet aan bij snelheidsregime.

4.3.1 Ambities verkeersveiligheid

Duurzaam veilige wegcategorisering

In de ambitie is verwoord dat we streven naar een uniforme weginrichting conform de principes van duurzaam veilig. Belangrijk is dat het wegbeeld en inrichting aansluit bij de beoogde wegcategorisering. Onderstaande afbeelding geeft de wenselijke (toekomstige) wegcategorisering binnen de gemeente Zwartewaterland aan. Naast de gemeentelijke wegen zijn hierin ook de wegen van de Provincie opgenomen.



Afbeelding 4.3 Wensbeeld wegcategorisering

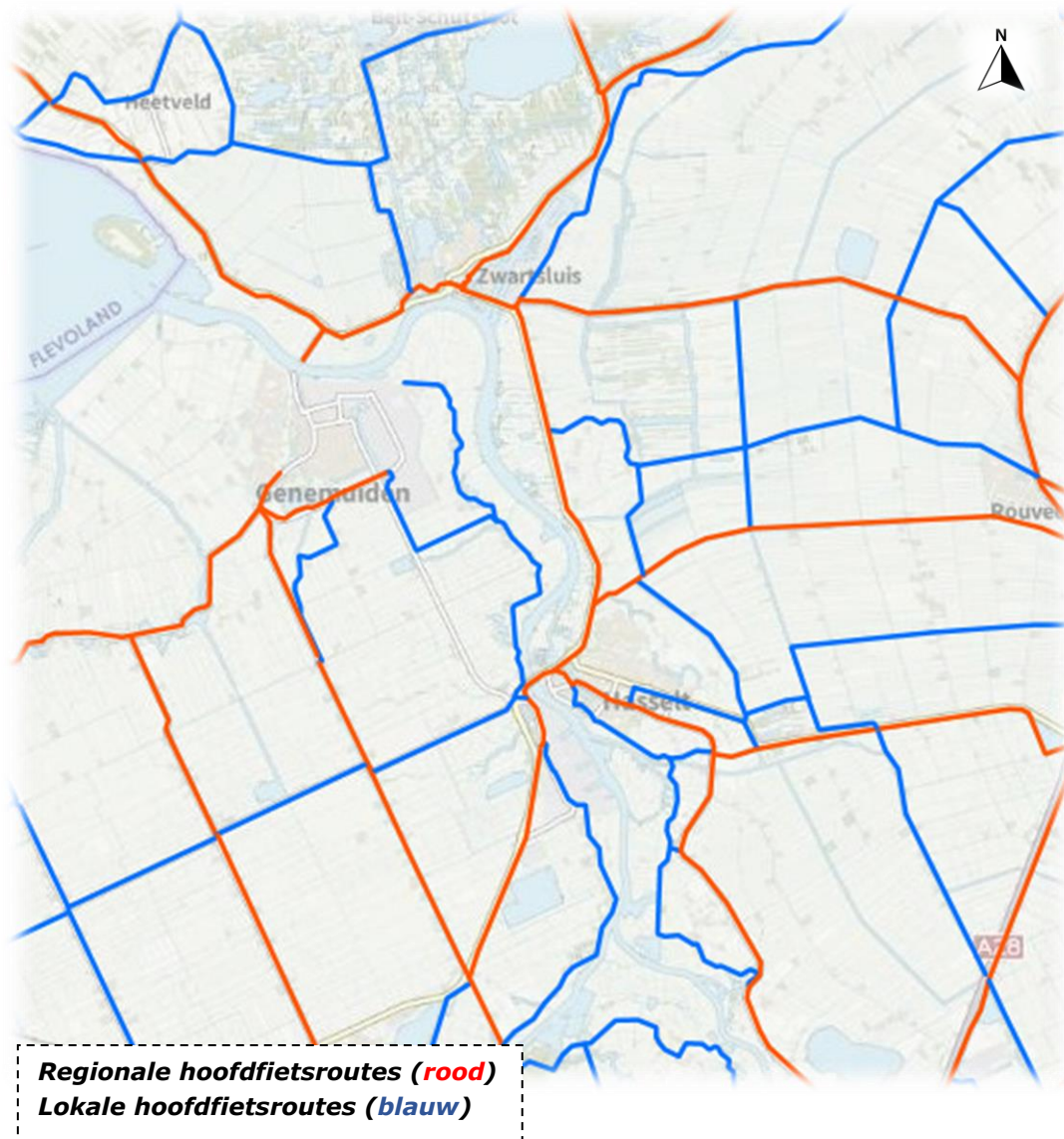
In de basis worden alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd als erftoegangsweg. In beginsel geldt voor deze wegen een maximumsnelheid van 60 km/h. Voor zogenaamde 'grijze' wegen binnen de bebouwde kom wordt, zeker waar sprake is van fietsers op de rijbaan, ingezet op het afwaarderen naar 30 km/h. Indien al er wel sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen binnen de kom wordt in een aantal gevallen alsnog gekozen voor een afwaardering naar 30 km/h om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Landelijk wordt er gekeken naar een nieuwe wegcategorie, de zogenoemde gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/h (GOW 30), de bijbehorende inrichting is nog onduidelijk. De gemeente zal de ontwikkelingen monitoren, en zal bekijken of dit tot een nuance voor de wegcategorisering binnen Zwartewaterland zal leiden.

Om te komen tot een uniforme weginrichting wordt de combinatie gezocht met gepland onderhoud. In het kader van de verkeersveiligheid is het echter van belang om een aantal wegen te prioriteren.

Verbeteren netwerk langzaam verkeer

Op dit moment wordt samen met de provincie Overijssel gewerkt aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hierin wordt ook een categorisering van het (regionale) fietsnetwerk opgenomen. Voor de gemeente Zwartewaterland sluiten we aan op het 'Kernnet fiets' in relatie met de beoogde maatregelen in het kader van de bereikbaarheid voor het fietsverkeer. Een fietsverbinding tussen Hasselt en Genemuiden wordt door de gemeente als 'missing-link' beschouwd. Het is belangrijk waar mogelijk de verschillende verkeersstromen te ontvlechten om zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen te voorkomen.



Afb. 4.4 Kernnet fiets

Verbeteren (oversteek)voorzieningen langzaam verkeer

De gemeente Zwartewaterland is goed ontsloten via het provinciaal wegennet. Toch geeft dit autonetwerk binnen de bebouwde kommen van Hasselt en Zwartsluis problemen. In deze kernen delen de ontsluitingswegen het woongebied in tweeën. Inwoners ervaren het oversteken van de provinciale wegen als belemmering. Op een aantal plekken in het wegennet verdient de veilige oversteekbaarheid voor fietsers dan ook bijzondere aandacht. Aanvullende fysieke en attentie verhogende maatregelen zijn op drukkeren wegen nodig om de oversteekbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren. Daarnaast wordt er aandacht geschonken om terughoudend om te gaan met het plaatsen van paaltjes in fietspaden om zo enkelzijdige ongevallen terug te dringen.

Duurzaam Veilige schoolomgeving

De omgeving van scholen en van andere (openbare) voorzieningen vergt extra aandacht om de verkeersveiligheid van vooral kinderen beter te waarborgen. Hiervoor zijn in de gemeente al verschillende maatregelen getroffen. Met name jongeren zijn voor de dagelijkse verplaatsingen naar/van (school) aangewezen op de fiets of nemen deel aan het verkeer als voetganger. Door in een woonwijk betere fietsroutes/wandelroutes te creëren wordt niet alleen het gebruik van de fiets en voetganger gestimuleerd, maar ook de veiligheid beter gewaarborgd. Fietsroutes kunnen via rustige woonstraten lopen, maar ook als afzonderlijke route worden ingepast. Volgens het principe van Duurzaam Veilig moet deze omgeving ingesteld zijn op de mogelijkheden en beperkingen van de kwetsbaarste verkeersdeelnemer rond een school: het kind.

"In een Duurzaam Veilig ingerichte schoolomgeving vormt het kind het uitgangspunt bij de inrichting."

Inzetten op gedrag en educatie

Samen met de provincie Overijssel blijven we sterk inzetten op verkeersveiligheidscampagnes. We zetten in op gedragsverandering door middel van toegespitste gedrags- en educatieprogramma's voor elke leeftijdsgroep. Hiermee zorgen we ervoor dat het aantal menselijke fouten dat leidt tot ongevallen afneemt. Op school en in de praktijk wordt kinderen geleerd welke (verkeers-)regels gelden in de schoolomgeving en hoe ze zich daar moeten gedragen. Ook voor en met de ouders worden duidelijke regels opgesteld omtrent het verkeersgedrag rond de school. Als de ouders de schoolomgeving als verkeersveilig ervaren, zullen meer ouders hun kinderen zelfstandig naar school laten gaan met als resultaat: minder auto's en een overzichtelijker en veiliger schoolomgeving.

4.3.2 Mogelijke maatregelen verkeersveiligheid

In deze paragraaf worden een aantal mogelijke maatregelen ter illustratie genoemd, die uit het voorgaande volgen.

Genemuiden

In Genemuiden zijn een aantal 50 km/u-wegen afgewaardeerd of gaan afgewaardeerd worden. Dit betekent dat op deze wegen een maximum rijsnelheid van 30 km/u gaat gelden. Hiermee willen we onder meer een veilige situatie creëren bij onder andere wegen rondom scholen en sportvoorzieningen. De Tagweg wordt verlengd en zal een definitieve duurzaam veilige weginrichting krijgen. De weg heeft zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie.

Hasselt

Belangrijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid liggen op en langs de provinciale wegen. De N331 is opnieuw ingericht. Maar er zijn nog verschillende problemen. Bijvoorbeeld hoge rijsnelheden, sluipverkeer over de Zwartewaterweg en de veiligheid van de fietsers. We vragen hiervoor structureel aandacht bij de provincie.

Zwartsluis

De knelpunten binnen Zwartsluis hebben ook een sterke relatie met de provinciale wegen. Die doorkruisen de kern in de verschillende richtingen naar Zwolle, Vollenhove en Meppel. Aandachtspunt is hier dat inwoners gemakkelijk kunnen oversteken van woonwijken naar het centrum en omgekeerd. De inzet is een veilige weg, waarbij de doorstroming met gepaste snelheid plaats kan vinden. Ook de doorgaande fietsroute door het krappe Buitenkwartier vraagt om oplossingen. Met de provincie zal worden overlegd over een mogelijke alternatieve fietsverbinding langs de N331.

Buitengebied

De provinciale weg N760 Kamperzeedijk tussen Genemuiden en IJsselmuiden bestaat uit rijen met huizen (lintbebouwing). Op de Kamperzeedijk zit verschil tussen de beoogde functie en het daadwerkelijke gebruik van de weg. Vooral binnen de bebouwde kommen van Kamperzeedijk leidt dit tot klachten over onveiligheid en geluidhinder. De provincie is bezig met herinrichtingsplannen. De gemeente vraagt ook hier nadrukkelijk aandacht voor een gepaste snelheid en veilige (fiets)oversteken.

De rijsnelheid over de Verkavelingsweg en de Doornweg blijft een punt van aandacht. Het gaat hierbij om de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer in relatie tot het fietsverkeer.

Veilige schoolomgeving

De infrastructuur moet zo zijn vormgegeven dat kinderen zich er veilig en zelfstandig kunnen bewegen. De verkeersruimte wordt zo ingericht dat fouten die kinderen of ouders maken niet direct tot ongelukken leiden. We monitoren blijvend school-thuisroutes, benutten kansen om de inrichting aan te passen. Bij herinrichting of eerdere dringende noodzaak nabij een school, wordt er een verkeersveilig ingerichte schoolomgeving beoogd.

Gedrag en educatie

We stellen ook de komende jaren een activiteitenplan Verkeersveiligheid op, gericht op verkeersgedrag en educatie en zetten het bestaande beleid voort. Het Activiteitenplan Verkeersveiligheid (niet-infra) beschrijft per doelgroep welke verkeersacties en educatie in de gemeente (gaan) plaatsvinden. Een voorbeeld is een cursus voor ouderen op de elektrische fiets. Het doel is om de verkeersdeelnemer bewust te maken van zijn/haar gedrag in het verkeer: oorzaak en gevolg. De meeste ongevallen ontstaan namelijk door ongewenst verkeersgedrag.

Hieronder volgt een overzicht van de mogelijke maatregelen voor dit thema (dit wordt na het vaststellen van het GVVP verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit).

Mogelijke maatregelen thema verkeersveiligheid

❖ Algemeen

- Blijvend monitoren school-thuisroutes, en kansen inrichting naar veilige schoolomgeving bij herinrichting of dringende noodzaak
- Blijvend monitoren geïnventariseerde locaties ongevalanalyse, desgewenst uitvoeren verkeersveiligheidsaudit om mogelijk probleem te achterhalen/verbeteren
- Periodiek activiteitenplan verkeersveiligheid opstellen (gericht op verkeersgedrag en educatie)
- Weginrichting woongebieden die niet voldoen aanpassen conform wensbeeld aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken
- Bedrijventerreinen afwaarderen naar etw 30 km/h
- Aandacht voor snelheidsbeheersing en oversteekbaarheid provinciale wegen

❖ Genemuiden

- Kromme steeg (bubeko) afwaarderen naar etw 60 km/h (bebording aanpassen)
- Veerweg afwaarderen naar etw 60 km/h (bebording en bewegwijzering aanpassen)

❖ Hasselt

- Verhogen verkeersveiligheid Verkavelingsweg
- Gebied Sluizerdijk (Bibeko)/Zwartsluizerweg (noordzijde N331) afwaarderen naar ETW 30km/h

❖ Zwartsluis

- Onderzoek verbeteren fietsverbindingen west-oost (oa irt Agnieten College) in overleg met de provincie over een mogelijke fietsverbinding langs de N331 ter ontlasting van het Buitenkwartier



4.4 Thema: Bereikbaarheid en parkeren

Wanneer we kijken naar Zwartewaterland in de toekomst, dan zien we een gemeente met een goede bereikbaarheid, met uitzondering van het OV. In Zwartewaterland hebben we keuze uit verschillende vervoerwijzen, zodat inwoners en goederen zich op een (kosten) efficiënte manier kunnen verplaatsen. We zijn daarbij wel realistisch. Afstanden tot omliggende gemeente zijn relatief groot, het OV-buslijnnennetwerk is beperkt en Zwartewaterland heeft geen eigen treinstation. Dit heeft invloed op de keuze van de vervoerswijze.

De gemeente Zwartewaterland zorgt ervoor dat mobiliteitsontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid. Inwoners waarderen het karakter van de kernen en de aantrekkelijke natuur. Daarom mag mobiliteit niet ten koste gaan van het prettige woonklimaat.

Gemeente Zwartewaterland kent een goed basisnetwerk voor de auto. En kent momenteel geen grote problemen in doorstroming. De robuuste bereikbaarheid van bedrijventerrein Zevenhont wordt gerealiseerd door de aanleg van een extra rotonde.

De bereikbaarheid van en naar de kernen is goed te noemen. In de kernen zelf blijft de routing van verkeer een belangrijk punt om het verkeer op een goede manier te spreiden.

"We zien voor de toekomst een gemeente met een optimale bereikbaarheid"

Het autobezit neemt nog steeds toe. Hierdoor neemt de parkeerdruk toe en komt de leefbaarheid onder druk te staan. Het (historisch)centrum van Genemuiden, Hasselt, Zwartsluis en de oude woonwijken zijn niet ontworpen op deze verhoogde parkeervraag. De destijds toegepaste inrichting en parkeercapaciteit sluiten vaak niet aan op het huidige gebruik. In de jaren 40, 50 en 60 werd er niet gewerkt met parkeernormen, dit kwam pas later. De parkeerbehoefte is veranderd door onder andere toegenomen autobezit, verjonging van de populatie (meer tweede auto's), opgroeiende thuiswonende kinderen die een eigen auto gaan rijden. Per situatie moeten we kijken hoe we daar mee om willen gaan.

4.4.1 Ambities bereikbaarheid en parkeren

Optimaliseren verkeerscirculatie

De smalle straten en de toename van de verkeersstromen in de (historische) centra zorgen voor problemen. Om een redelijke verkeersafwikkeling te kunnen garanderen is in diverse straten al éénrichtingsverkeer ingesteld. Er zal aanvullend gekeken te worden waar optimalisaties kunnen plaatsvinden, waar nodig ook met beperkingen voor autoverkeer. Fiets en voetganger zullen meer ruimte krijgen.

De routing en circulatie van vrachtverkeer vormt een knelpunt. De ambitie is dat knelpunt weg te nemen.

Toegankelijkheid

Aandacht voor de toegankelijkheid voor ouderen, slechtzienden en mensen, die gebruik maken van een rolstoel of rollator is nodig.

Goede balans in parkeervoorzieningen

We gaan de huidige parkeerregulering evalueren en zullen op basis van de resultaten indien noodzakelijk aanpassingen/aanvullingen doen op de huidige parkeerregulering. Met parkeerregulering beperk je immers de parkeermogelijkheden voor bepaalde doelgroepen waardoor de parkeerdruk voor deze doelgroepen verplaatst wordt. Daartoe willen we een goed alternatief bieden en willen we de parkeercapaciteit aan de randen van de centra verder uitbreiden. Dat betekent

dat de parkeerdruk zal gaan verschuiven naar de randen van de centra. We gaan hierin een aantal scenario's onderzoeken.

Parkeerplaatsen kosten ruimte. En die ruimte is waardevol. Het is mede daarom van belang dat we bij ruimtelijke ontwikkelingen keuzes maken over de hoeveelheid (fiets)parkeerplaatsen en de verschijningsvorm ervan, waarbij we rekening houden met de meest actuele uitgangspunten en inzichten. Deze parkeeropgaves (fiets/auto) worden verder uitgewerkt worden in het nieuw op te stellen Parkeerbeleidsplan.

"Voldoende parkeercapaciteit aan de randen van de verschillende centra en overloop capaciteit van de schilgebieden, blijft belangrijk voor een gezonde parkeerbalans en voor een beperking van het zoekverkeer."

Toekomstvaste bereikbaarheid bedrijventerreinen

De directe bereikbaarheid van onze bedrijventerreinen en gunstige ligging is belangrijk voor het economisch goed functioneren. Doorstroming en een verkeersveilige inrichting is hier belangrijk, ook het mogelijk faciliteren van vrachtwagenparkeren wordt verder onderzocht.

Daarnaast zijn (plaatselijk) voorzieningen voor langzaam verkeer gewenst om fietsen/lopen te stimuleren.

4.4.2 Mogelijke maatregelen bereikbaarheid en parkeren

In deze paragraaf worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd, die uit het voorgaande volgen.

Verkeerscirculatie

In de (historische) kernen van Hasselt, Genemuiden en Zwartsluis geldt op verschillende locaties een verkeerscirculatie met éénrichtingsverkeer. Er zal onderzoek plaatsvinden naar mogelijke verbetering van de circulatie in de kernen en/of routing laad en los verkeer.

Bekeken gaat worden of een goede circulatie denkbaar is, een voorkeursrouting voor vrachtverkeer gerealiseerd kan worden en of een lengtebeperking aan het vrachtverkeer kan worden gesteld dat de centra moet beleveren.

Ook zal onderzoek naar de toegankelijkheid voor ouderen, slechtzienden en mensen, die gebruik maken van een rolstoel of rollator worden uitgevoerd. Dit betreft vooral voor de centra.

Toegankelijkheid

Aandacht voor de toegankelijkheid voor ouderen, slechtzienden en mensen, die gebruik maken van een rolstoel of rollator zal worden gegeven door het uitvoeren van een aantal scans, samen met kern coördinatoren en ervaringsdeskundigen. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen. De gemeente zal hier is amen werken met alle betrokkenen.

Hasselt

In Hasselt is de wens gemotoriseerd verkeer in het centrum te verminderen en zoveel mogelijk doorgaand verkeer te weren. Fietzers en voetgangers moeten meer ruimte krijgen. De gemeente werkt aan de invulling van deze wens. Daarbij zijn verschillende variaties in circulatie mogelijk. Een concreet voorbeeld is het toekomstige onderzoek naar het instellen van eenrichtingsverkeer op de Hoogstraat in relatie tot de aanleg van de geplande noordelijke parallelweg van de N331.

Genemuiden

In het centrum van Genemuiden rijden zich met enige regelmaat vrachtauto's vast. We gaan daarom de verkeerscirculatie in het centrum van Genemuiden nader onderzoeken. Dit in relatie tot de routing en circulatie van vrachtwagen/toeleveranciers. Daarnaast gaat verkeer uit de wijk Tagwest via het centrum naar het zuiden toe. Idealiter zal dit verkeer de Tagweg moeten volgen. Onderzocht zal worden hoe dit kan worden bevorderd. Tevens zal er onderzoek naar de mogelijke beperking voor autoverkeer in de Simondsstraat plaatsvinden om de autodruk in het centrum te verlichten.

Met de provincie zal worden overlegd over de bewegwijzering (geen verwijzing van verkeer vanaf de N331 naar Kampen via Genemuiden).

Zwartsluis

Het laad- en los verkeer en routing vormt een knelpunt in het centrum, bekeken gaat worden of een betere circulatie denkbaar is dan wel dat een oplossing moet worden gevonden in de lengtebeperking van aanleverende voertuigen.

Ook de structuur voor langzaam verkeer dient hier verbeterd te worden.

Bedrijventerreinen

De uitbreiding van bedrijventerrein Zevenhont wordt gefaciliteerd door de aanleg van een nieuwe rotonde.

Het streven is om het bedrijventerrein Zwartewaterland in Hasselt primair te ontsluiten via de Euroweg om daarmee de Zwartewaterweg te ontlasten..

Al jaren is er in Overijssel een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen met overlast en verkeersonveiligheid als gevolg. Problemen concentreren zich langs de snelwegen (A28) en op diverse bedrijventerreinen waaronder in Zwartewaterland. Met diverse stakeholders is Provincie Overijssel gestart met het meerjarenprogramma aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel. Binnen Zwartewaterland wordt gekeken naar mogelijkheden om het vrachtwagenparkeren binnen de kom te verbieden (middels Algemene Plaatselijke Verordening) en waar mogelijk goed te faciliteren. De provincie Overijssel voert de regie uit van het programma, maar alle partners zijn mede probleemeigenaar en werken en denken dus ook mee aan de te nemen maatregelen.

Daarnaast zijn (plaatselijk) voorzieningen voor langzaam verkeer gewenst om fietsen/lopen te stimuleren. Hiervoor zullen projecten worden opgezet.

Parkeermaatregelen

Hiertoe wordt als uitwerking van het GVVP een apart Parkeerbeleidsplan opgesteld. Na het vaststellen van het parkeerbeleidsplan wordt hiervoor ook een apart Uitvoeringsprogramma opgesteld.

- *Algemeen*

We zullen het recent uitgevoerde parkeeronderzoek periodiek herhalen om de parkeerdruk te monitoren. Indien nodig zoeken we naar nieuwe parkeercapaciteit aan de randen van het centrum. Ook onderzoeken we op welke manier het fietsparkeren beter vorm kan krijgen.

- *Parkeren Genemuiden*

In het centrum van Genemuiden neemt de parkeerdruk toe. De blauwe zone (parkeerplekken in de winkelgebieden waarvoor een parkeerschijf nodig is) is enige tijd geleden verder uitgebreid. Voor langparkeerders is er het nieuwe parkeerterrein de Koppel gerealiseerd. Dit willen we blijven monitoren.



Afb. 4.5 Parkeerterrein De Koppel in Genemuiden

- *Parkeren Hasselt*

De ervaren parkeerdruk in het centrum is groot volgens de enquête. Dit is bevestigd in het recente parkeeronderzoek. Met name in de avonden en weekenden. Recent is parkeercapaciteit bij het Diamanten Bolwerk gerealiseerd. We monitoren de komende jaren of dit voldoende is.

- *Parkeren Zwartsluis*

Vergelijkbaar met Genemuiden en Hasselt zet de gemeente in op parkeren aan de randen. Om de parkeerdruk te verdelen wil de gemeente mogelijkheden voor lang-parkeren creëren aan de randen van het centrumgebied en de voetgangersroutes en oversteekbaarheid hiernaartoe verkeersveilig inrichten.

Hieronder volgt een overzicht van de mogelijke maatregelen voor dit thema (dit wordt na het vaststellen van het GVVP verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit).

Mogelijke maatregelen bereikbaarheid en parkeren:

❖ **Algemeen**

- ❖ Opstellen nieuw parkeerbeleidsplan als uitwerking van het GVVP
- ❖ Parkeeronderzoek periodiek herhalen in de kernen als input voor ontwikkelingen en parkeerbeleid (ook voor de fiets)
- ❖ Onderzoek naar betere vorm voor fiets-parkeren en aanbieden van voorzieningen op strategische plekken
- ❖ Monitoren of meer parkeercapaciteit aan de randen van de centra nodig is.
- ❖ Onderzoek naar routing en lengtebeperking van vrachtverkeer dat de centra belevt
- ❖ Onderzoek naar verbetering toegankelijkheid voor inwoners met een mobiliteitsbeperking

❖ **Genemuiden**

- Verkeerscirculatie centrum Genemuiden nader onderzoeken
- Onderzoek verkeersstromen Tag-west : bevorderen routing via Tagweg i.p.v. via het centrum naar het zuiden toe.

❖ **Hasselt**

- Verkeerscirculatie centrum Hasselt nader onderzoeken
- Meer ruimte voor langzaam verkeer creëren

❖ **Zwartsluis**

- Onderzoek verbeteren routing laad- en los verkeer centrum
- Verbeteren structuur voor langzaam verkeer



4.5 Thema: Duurzame mobiliteit

Gemotoriseerd verkeer draagt in grote mate bij aan de CO₂-uitstoot. Het Regeerakkoord streeft er naar dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissieloos zijn. Dit heeft consequenties voor hoe wij ons verplaatsen en voor de investeringen in de openbare ruimte. Het verduurzamen van het verkeer en vervoer reduceert niet alleen het gebruik van fossiele brandstoffen, maar zal tevens een belangrijke verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen.

Voor de gemeente gaat het om:

- vergroenen van personen- en goederen vervoer (incl. tank- en laadinfrastructuur)
- duurzaam benutten van de infrastructuur (voetganger, fiets en OV)
- hybride werken en deelmobiliteit.



Fig.4.6 Openbaar oplaadpunt aanvragen via www.openbaarladen.nl

4.5.1 Ambities duurzame mobiliteit

Laadmogelijkheid faciliteren

De transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch vervoer is in volle gang. Een voorwaarde voor elektrisch vervoer is een goede laadinfrastructuur. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet die de decentrale overheden en vooral ook gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. Er is per NAL regio een ondersteuningsbureau. We doen mee aan de gezamenlijke uitrol van elektrisch laden in Overijssel en Gelderland. Hiervoor is een Europese aanbesteding gedaan.

Verspreid in Zwartewaterland staan al enkele laadpalen bij openbare parkeerplaatsen.

"We willen bevorderen dat er voldoende laadpalen zijn voor elektrisch rijden in de gemeente om zo de verschoning van het wagenpark te stimuleren."

Eigenaren van een elektrisch voertuig (EV) die in Zwartewaterland wonen of werken en niet op eigen terrein kunnen opladen, kunnen via de website van de gemeente een laadpaal bij een openbare parkeerplaats aanvragen. Zo wordt het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijk om toch een elektrische auto aan te schaffen. Vooruitlopend op de vraag

willen we kijken om op een aantal plekken proactief een laadmogelijkheid te faciliteren (binnen de aanbesteding). De transitie naar emissie-loos vervoer wordt hiermee gestimuleerd. De elektriciteit die we voor mobiliteit nodig hebben wekken we steeds meer duurzaam op. Doordat op de laadplekken alleen geladen mag worden kan voor de eerstkomende jaren een beperkte reductie van de netto parkeercapaciteit optreden. Daarom is het van belang om te monitoren of op die korte termijn de parkeerdruk aanvaardbaar blijft.

Voetganger en fietser stimuleren

Een belangrijke stap is om meer bewustzijn rondom duurzame mobiliteit te creëren. We stimuleren daarom lopen en fietsen met gerichte maatregelen voor deze doelgroepen. Het stimuleren van de voetganger en fiets draagt bij aan de duurzaamheidsopgave en de gezondheid van onze inwoners. De buitenruimte is een belangrijke plek voor ontmoeting en biedt voldoende sport- en spelmogelijkheden. De gemeente wil de toegankelijkheid van de natuur en de belevingswaarde van het groen vergroten via goede en veilige wandel- en fietsroutes. De gemeente zet in op het investeren in de doorontwikkeling van wandel- en fietsroutevoorzieningen (school, utilitair en recreatief). De fiets als belangrijkste voertuig binnen de bebouwde kom is nog niet vanzelfsprekend binnen Zwartewaterland. Door een fijnmazig fietsnetwerk, met waar nodig en mogelijk, ongelijkvloerse kruispunten met gebiedsontsluitingswegen is het mogelijk om ook binnen de bebouwde kom het fietsen snel en aantrekkelijk te maken. Met maatregelen gericht op prettig, snel en veilig fietsen willen we dat meer mensen de fiets gaan gebruiken.

Versterken openbaar vervoer

Reizen met het openbaar vervoer willen we als gemeente graag stimuleren. De provincie is als opdrachtgever hier primair voor verantwoordelijk. Reizen met het openbaar vervoer is vergeleken met reizen met de auto beter voor het milieu. Vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen rijden op 100% hernieuwbare energie of brandstof. Vanaf 2030 moeten alle bussen volledig emissievrij zijn. In samenwerking met de Provincie Overijssel werken we aan een betere bereikbaarheid voor al onze kernen. Ook werken we aan een betere bereikbaarheid van industrieterreinen via het openbaar vervoer. De rode draad daarin is het verder optimaliseren van de lijnvoering en het comfortabel verbinden van de verschillende kernen met de hoofdkernen in onze gemeente en daaromheen. Dit is vrij ambitieus. Recent speelde de mogelijkheid van frequentieverlaging op een aantal buslijnen vanwege financiële beperkingen.

Hybride werken

Het aantal verkeersbewegingen daalt wanneer mensen meer vanuit huis werken. We zien, ook door corona, dat we voor werk maar ook voor zorg en onderwijs steeds vaker zijn aangewezen op de digitale snelweg. Als gemeente gaan we mee in deze ontwikkeling. De gemeente wil thuiswerken aanmoedigen. Dat doen we door het goede voorbeeld te geven en werkgevers te stimuleren om meer mensen thuis te laten werken waar het kan. Snel internet maakt thuis werken aantrekkelijker. In Zwartewaterland willen we ons bedrijfsleven en onze bewoners zo goed mogelijk faciliteren. Snel internet, glasvezel, hoort daar bij.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit zit (internationaal nog volop in de ontwikkelingsfase. Wij zien hier veel innovaties. We bieden ontwikkelaars ruimte om aan de doelstellingen van duurzaam vervoer te voldoen. Alle redenen om deelmobiliteit voortaan als volwaardig mobiliteitsthema op te pakken. Dit krijgt onder andere verder vorm in het parkeerbeleidsplan, zodat de ontwikkelaar bij (nieuwe) ontwikkelingen de parkeerbehoefte kan afstemmen op de beoogde doelgroep.

4.5.2 *Mogelijke maatregelen duurzame mobiliteit*

In deze paragraaf worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd, die direct uit het voorgaande volgen.

Uitbreiden laadinfrastructuur

Voor de elektrische auto's is de belangrijkste opgave het tijdig voorzien in laadinfrastructuur. Het aanbod moet voorlopen op de vraag. Het aanbieden van laadinfrastructuur is vooral een taak van de markt, in ons geval Vattenfal (sinds juli 2022). We zijn al aan de slag met het plaatsen van openbare laadpalen. Uiteindelijk moeten het aanbod en de capaciteit van de (snel)laadinfrastructuur afgestemd zijn op de behoefte en moeten meer strategische locaties voorzien worden van laadvoorzieningen. De introductie van de waterstofauto ligt wat lastiger, omdat de beschikbaarheid van een tankgelegenheid noodzakelijk is. Er treedt in de praktijk mogelijk een impasse op: geen aanschaf van h2-voertuigen als er geen tankvoorzieningen zijn en geen aanbod van tankvoorzieningen als er onvoldoende h2-voertuigen zijn. We monitoren initiatieven vanuit de markt en stimuleren ondernemers in het aanbieden van waterstofvoorzieningen. We kijken hierbij vooral naar vrachtverkeer.

Voetganger en fietser stimuleren

In de fietsagenda wordt ingezet op het upgraden en het realiseren van ontbrekende schakels in de fiets- en (toegankelijke) wandelroutestructuren.

Het maatregelenpakket bestaat o.a. uit:

- Realisatie van nieuwe fietsverbinding;
- Verbetering van bestaande fietsverbindingen;
- Het treffen van aanvullende maatregelen (met name gericht op verkeersveiligheid/comfort);
- De aanleg van oplaadvoorzieningen voor fietsen;
- De aanleg van ontbrekende voetgangersvoorzieningen.

Openbaar vervoer

Concreet blijven we als gemeente inzetten op het behoud van een toekomstbestendig openbaar vervoer. Dit doen we samen met de Provincie. De rode draad daarin is het verder optimaliseren van de lijnvoering en het comfortabel verbinden van de verschillende kernen met de hoofdkernen en bedrijventerreinen in onze gemeente en daaromheen. Uitdaging daarbij is wel om inwoners te verleiden ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Hybride werken

De gemeente wil thuiswerken aanmoedigen. Dat doen we door het goede voorbeeld te geven en werkgevers te stimuleren om meer mensen thuis te laten werken waar het kan. In Zwartewaterland willen we ons bedrijfsleven en onze bewoners zo goed mogelijk faciliteren.

Deelmobiliteit

We bieden ontwikkelaars ruimte om aan de doelstellingen van duurzaam vervoer te voldoen. Concreet voorbeeld kan zijn het aanwijzen van parkeerplaatsen voor deelauto's. Dit krijgt verder vorm in het parkeerbeleidsplan, zodat de ontwikkelaar bij (nieuwe) ontwikkelingen de parkeerbehoefte kan afstemmen op de beoogde doelgroep.

Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen voor dit thema (dit wordt na het vaststellen van het GVVP verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit).

Mogelijke maatregelen thema duurzame mobiliteit:

❖ Voorzieningen duurzame brandstoffen

In samenwerking met marktpartijen, de provincie en het ondersteuningsbureau willen we in ieder geval het volgende bereiken:

- Vooruitlopen op de vraag naar laadvoorzieningen in de woonomgeving
- Laadvoorzieningen bij publiekstrekkers met een lange verblijftijd, parkeerterreinen, recreatieve knooppunten en transfers HUB's).
- Een toename van het aantal snelladers (winkelvoorzieningen)
- Stimuleren aanbieden waterstofvoorzieningen

❖ Fiets en voetganger

- 'Fietsagenda' actualiseren voor het upgraden en het realiseren van ontbrekende schakels in de fiets- en (toegankelijke) wandelroutestructuren. Maatregelenpakket bestaat o.a. uit:
 - Realisatie van nieuwe fietsverbinding;
 - Verbetering van bestaande fietsverbindingen;
 - Het treffen van aanvullende maatregelen (met name gericht op verkeersveiligheid/comfort);
 - De aanleg van oplaadvoorzieningen;
 - De aanleg van ontbrekende voetgangersvoorzieningen.

❖ Openbaar vervoer

- We blijven als gemeente inzetten op het behoud van een toekomstbestendig openbaar vervoer.

❖ Hybride werken

- De gemeente wil thuiswerken aanmoedigen. Dat doen we door het goede voorbeeld te geven en werkgevers te stimuleren om meer mensen thuis te laten werken waar het kan.

❖ Deelmobiliteit

- Aanbod en gebruik deelauto's faciliteren
- Regie op deelmobiliteit voeren



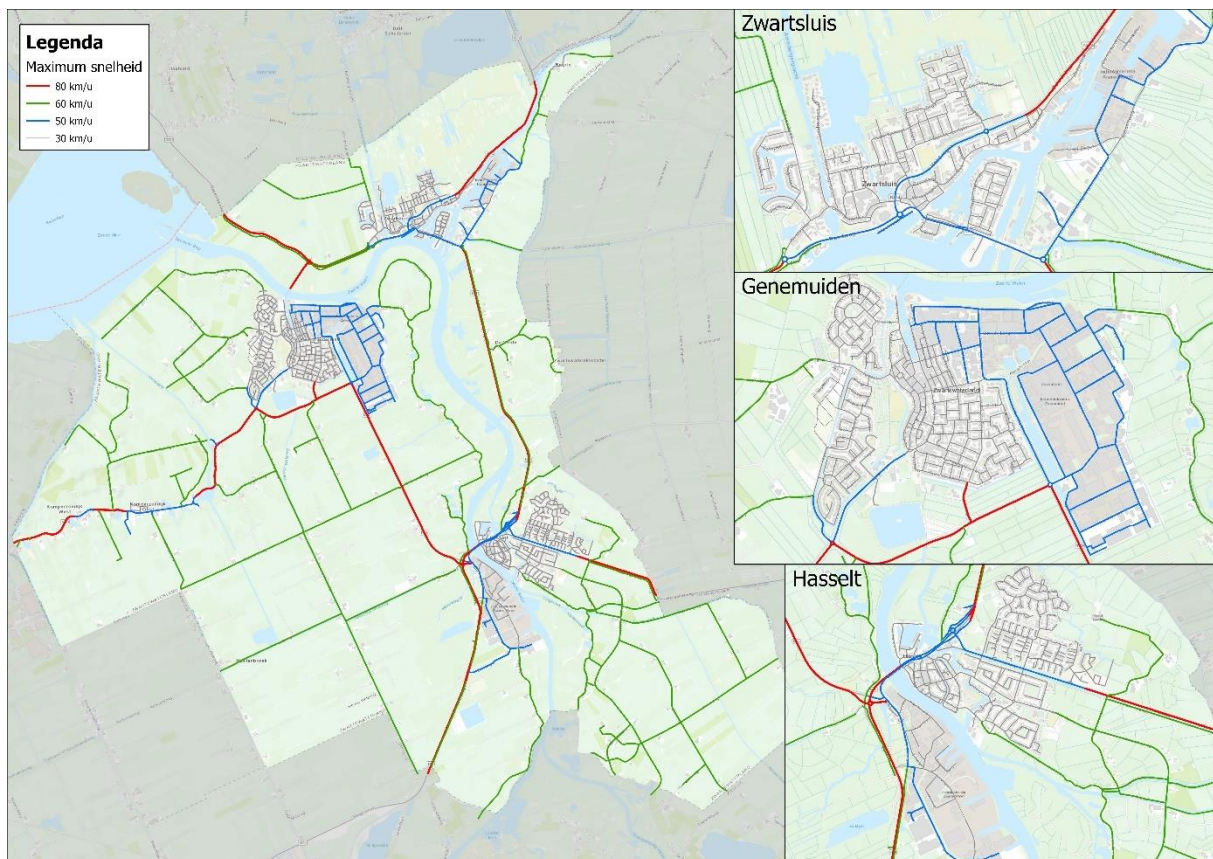
Bijlagen:

I. Inventarisatie huidige situatie (uitgebreid)

Verkeersstructuur

Figuur I.1 toont de huidige verkeersstructuur in Zwartewaterland met de maximum rijsnelheden. Voor de volledigheid zijn naast de gemeentelijke wegen ook de provinciale wegen (N-wegen) binnen de gemeentegrenzen opgenomen. Vanuit een Duurzaam Veilig wegencategorisering (zie bijlage III) gelden binnen de gemeente de volgende maximumsnelheden:

- erftoegangsweg: 30 km/uur (binnen komgrens) & 60 km/uur (buiten komgrens);
- gebiedsontsluitingsweg: 50 km/uur (binnen komgrens) & 80 km/uur (buiten komgrens).



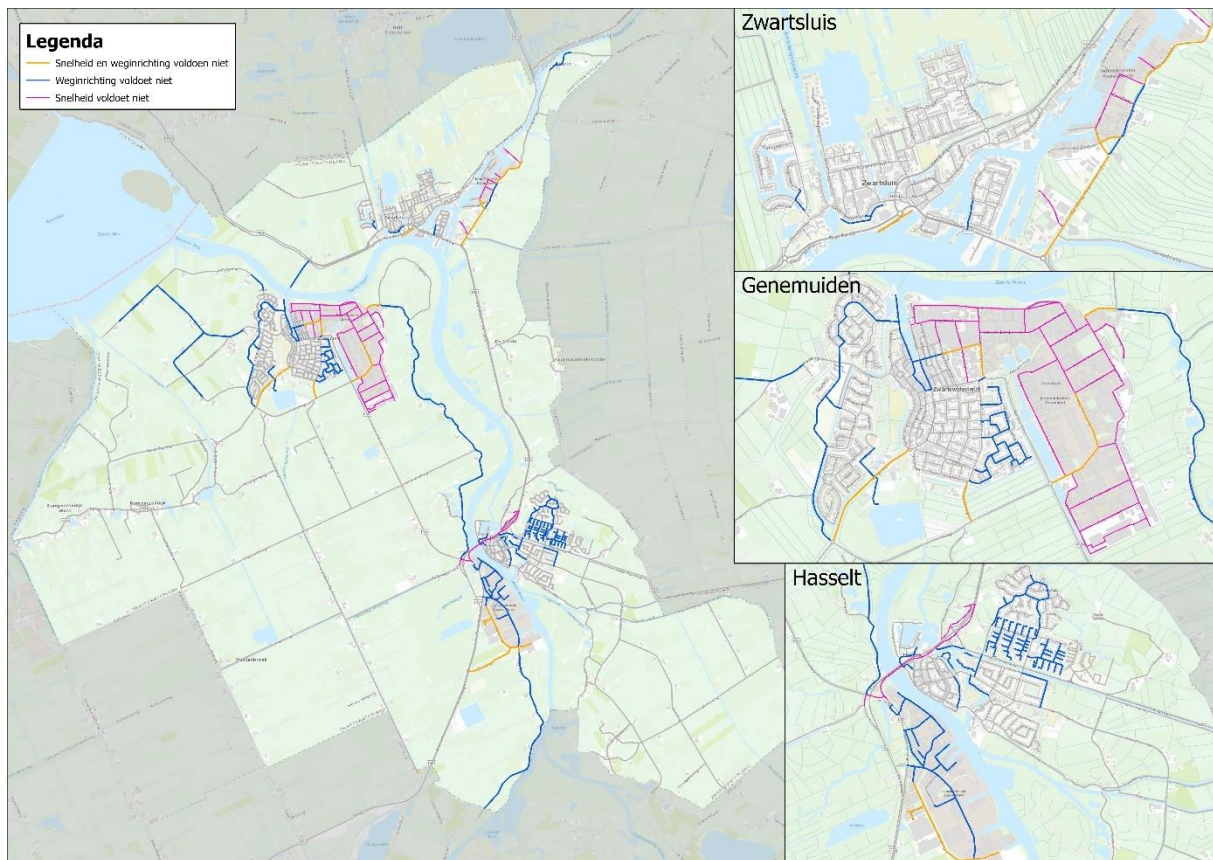
Figuur I.1 Verkeersstructuur met huidige maximum snelheid

Binnen de bebouwde kom zijn bijna alle gemeentelijke wegen gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 30 km/uur', waar de maximum snelheid in principe ook op aansluit. Uitzonderingen zijn de bedrijventerreinen in Zwartsluis en Genemuiden en drie invalswegen van Genemuiden (Provinciale Weg, Kamperdijk en Tagweg). Buiten de bebouwde kom zijn alle gemeentelijke wegen gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 60 km/uur'. Alleen op het Waterkeringspad (Veerweg, Genemuiden) sluit de maximum snelheid van 80 km/uur hier niet op aan.

De provinciale wegen N331, N334, N377, N759 en N760 kennen een juist snelheidsregime van 80 km/uur buiten de bebouwde kom, waarbij de snelheid conform Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht naar met 50 km/uur.

Naast de maximum snelheid speelt de weginrichting ook een rol bij een geloofwaardige wegencategorisering. Figuur I.2 toont een overzicht van de locaties waar de maximum snelheid niet

aansluit bij de wegcategorisering, de weginrichting niet voldoet of beide aspecten niet aansluiten bij de wegcategorisering.



Figuur I,2 Locaties waar weginrichting niet voldoet

De locaties waar de maximum snelheid niet aansluit zijn hiervoor al beschreven. Wat betreft de weginrichting die niet voldoet gaat het binnen de komgrenzen vooral om woongebieden, gecategoriseerd als erftoegangsweg, die niet zijn uitgevoerd conform het wensbeeld en de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Daarnaast voldoet op een aantal locaties de markering niet. Voor de wegen in het buitengebied die niet voldoen, gaat het hoofdzakelijk om de markering. Zie figuur I.3 voor voorbeelden.



Figuur I.3 Voorbeeld asmarkering erftoegangsweg (links) en brede asfaltwegen in 30 km/u zone (rechts)

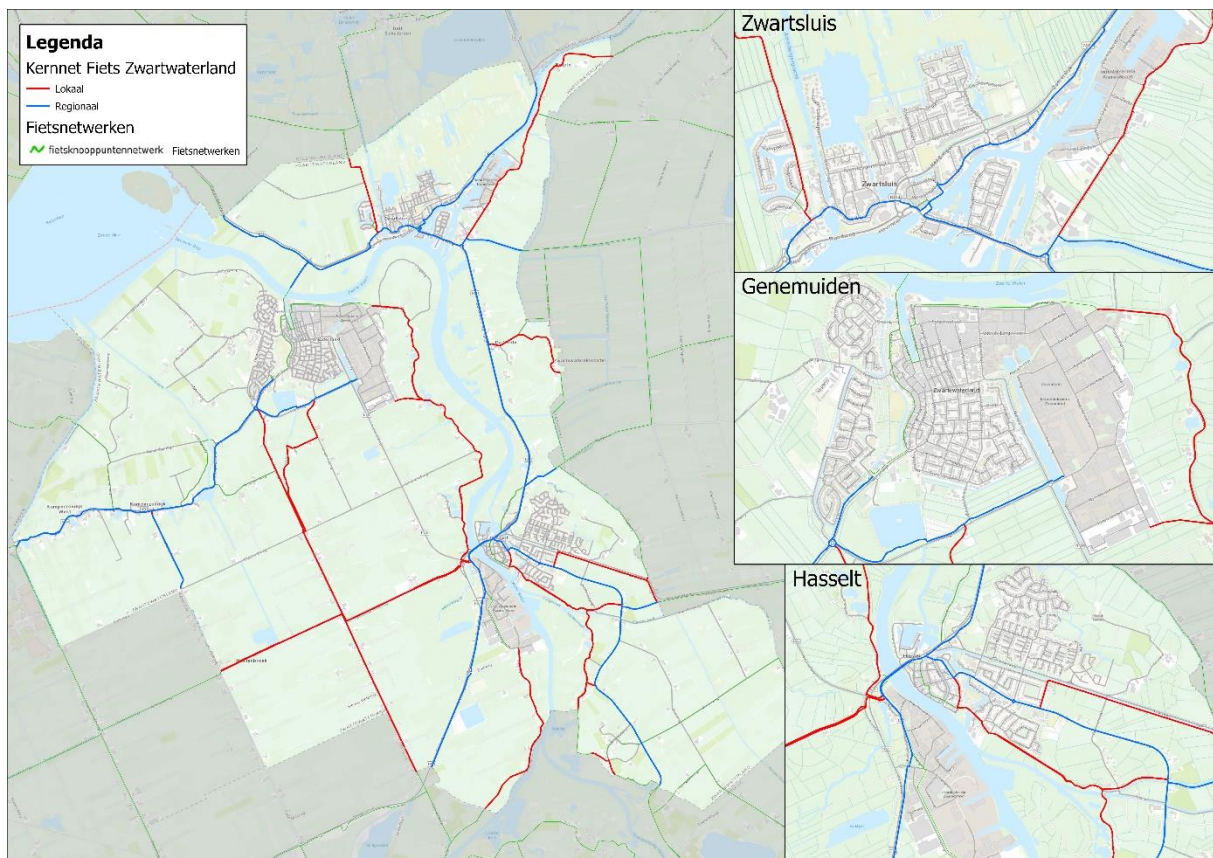
Figuur I.4 toont de circulatie in de verschillende kernen. Uit de enquête blijkt dat de respondenten over het algemeen tevreden zijn over de verkeerssituatie met het éénrichtingsverkeer in Genemuiden. De tevredenheid in Zwartsluis ligt iets lager en in Hasselt is men over het algemeen ontevreden.

The figure consists of three maps of different districts, each with red arrows indicating the direction of water flow. The top-left map is labeled 'Genemuiden' and shows a network of streets including Oosterbrugstraat, Klinkerstraat, and Jan van Arkelstraat. The top-right map is labeled 'Hasselt' and shows streets like Zwartsluijsweg, Bolwerk, and Kasterijland. The bottom map is labeled 'Zwartsluijs' and shows streets like Parallelweg, Kwartierweg, and Rondweg. The maps are color-coded with green for parks and blue for water bodies.

Fietsnetwerk

Figuur 1.5 toont het bestaande fietsnetwerk voor zowel utilitair- als recreatief fietsverkeer. Het netwerk voor utilitair fietsverkeer betreft het provinciale Kernnet Fiets, waar lokale en regionale fietsroutes zijn aangewezen. Binnen de komgrenzen ontbreekt voornamelijk een fijnmaziger netwerk voor lokaal fietsverkeer. Het recreatieve fietsnetwerk in Zwartewaterland bestaat uit het regionale fietsknooppuntennetwerk. Landelijke fietsroutes door de gemeente sluiten ook aan op dit netwerk.

Uit de enquête blijkt dat de respondenten over het algemeen veilig en comfortabel kunnen fietsen in de gemeente. Wel ligt er een kans om met meer en betere fietsvoorzieningen nog meer inwoners uit de auto op de fiets te krijgen. De respondenten zijn over het algemeen tevreden over het aanbod van recreatieve fietsroutes.

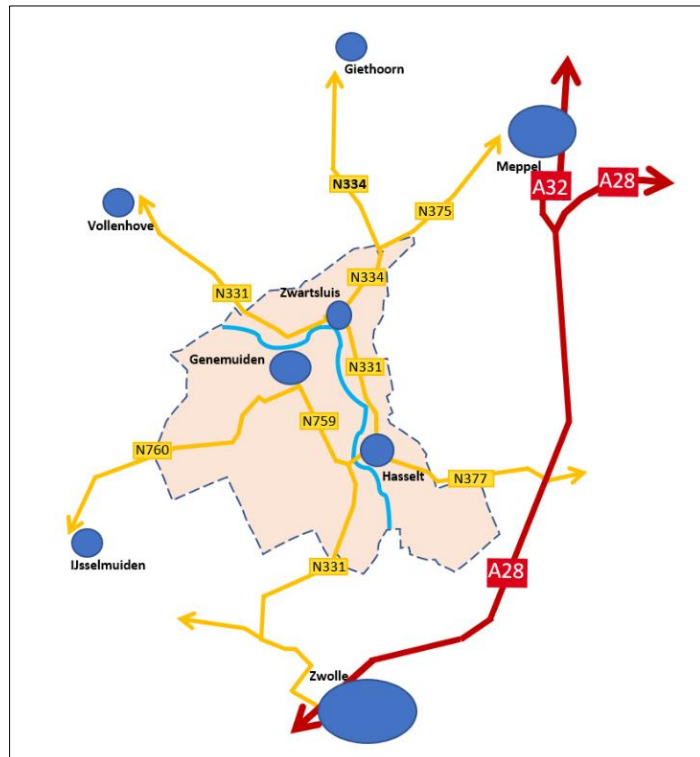


Figuur 1.5 Huidige fietsnetwerk (utilitair & recreatief)

Bereikbaarheid

Figuur I.6 toont de hoofdwegenstructuur voor Zwartewaterland. De gemeente is qua ontsluiting over de weg vooral gericht op de A28. Zwartewaterland heeft een provinciaal wegennet dat alle kernen met elkaar verbindt en aansluit op het rijkswegennet. Een uitzondering hierop is de verbinding tussen Genemuiden en Zwartsluis. De verbinding tussen deze twee kernen is via een veerpont over het Zwarte Water.

De N331 vormt de centrale noord/zuid as in de gemeente. Deze provinciale weg en loopt vanaf Zwolle/A28 via Hasselt en Zwartsluis in de richting van Emmeloord/A6. Verkeer vanuit midden van Nederland rijdt in hoofdzaak via de A28 en N331 door Zwolle naar de gemeente. Via de N759/Nieuwe Weg ontsluit ook Genemuiden op de N331.



Figuur I.6 Hoofdwegenstructuur

De N334 voorziet in een directe verbinding richting Giethoorn en Steenwijk. De N377 kent bij de Lichtmis een directe aansluiting op de Rijksweg A28. De route via de N375/N334 (via Meppel) vormt een ontsluiting op de A32 in noordelijke richting. De N760/ Kamperzeedijk is vooral voor Genemuiden een ontsluiting voor verkeer in de richting van IJsselmuiden en Kampen.

De gemeente kent geen monitoringsprogramma voor het meten van verkeersintensiteiten. Incidenteel worden op ad-hoc basis verkeersmetingen uitgevoerd. De provincie Overijssel heeft wel een monitoringsprogramma. In 2019 (pre-Corona) reden dagelijks 12.200 voertuigen/werkdag op de N331 ten zuiden van Hasselt. Tussen Hasselt en Zwartsluis lag dit aantal op 9.700 voertuigen per werkdag en ten noorden van Zwartsluis reden op werkdagen 6.100 motorvoertuigen per etmaal. Op de N334 ten oosten van Zwartsluis lag de intensiteit in 2019 op 5.100 voertuigen per werkdag. De intensiteit op de N377 tussen Hasselt en de A28 lag op 7.000 voertuigen per werkdag. Op de N759 reden in 2019 op werkdagen dagelijks 10.700 voertuigen tussen Genemuiden en de aansluiting op de N331. Op de N760 tussen Genemuiden en IJsselmuiden lag de intensiteit op 5.100 voertuigen per werkdag.

Uit de enquête volgt dat de respondenten over het algemeen tevreden zijn over de bereikbaarheid per auto en landbouwvoertuig in de gemeente. Het vrachtverkeer kan volgens de respondenten moeilijker op een bestemming komen. Uit de enquête is niet af te leiden welke bestemmingen dit zijn.

Hulpdiensten maken in principe gebruik van alle wegen in de gemeente, waarbij de aanrijdroutes vooral uit de (provinciale) hoofdwegen bestaan. Vanuit de bereikbaarheid zijn er geen substantiële knelpunten. Wel ervaren de hulpdiensten dat er relatief veel verkeersmaatregelen (drempels, versmallingen e.d) in de gemeente aanwezig zijn. Dit beeld volgt ook uit de enquête, waarbij 2/3 van de respondenten indirect aangeeft dat er (te) veel verkeersmaatregelen in de gemeente aanwezig zijn.

Openbaar vervoer

Wat betreft het openbaar vervoer kent de gemeente alleen een aantal buslijnen van Connexxion, binnen de OV regio IJsselmond. Figuur I.7 toont de routes van de volgende buslijnen:

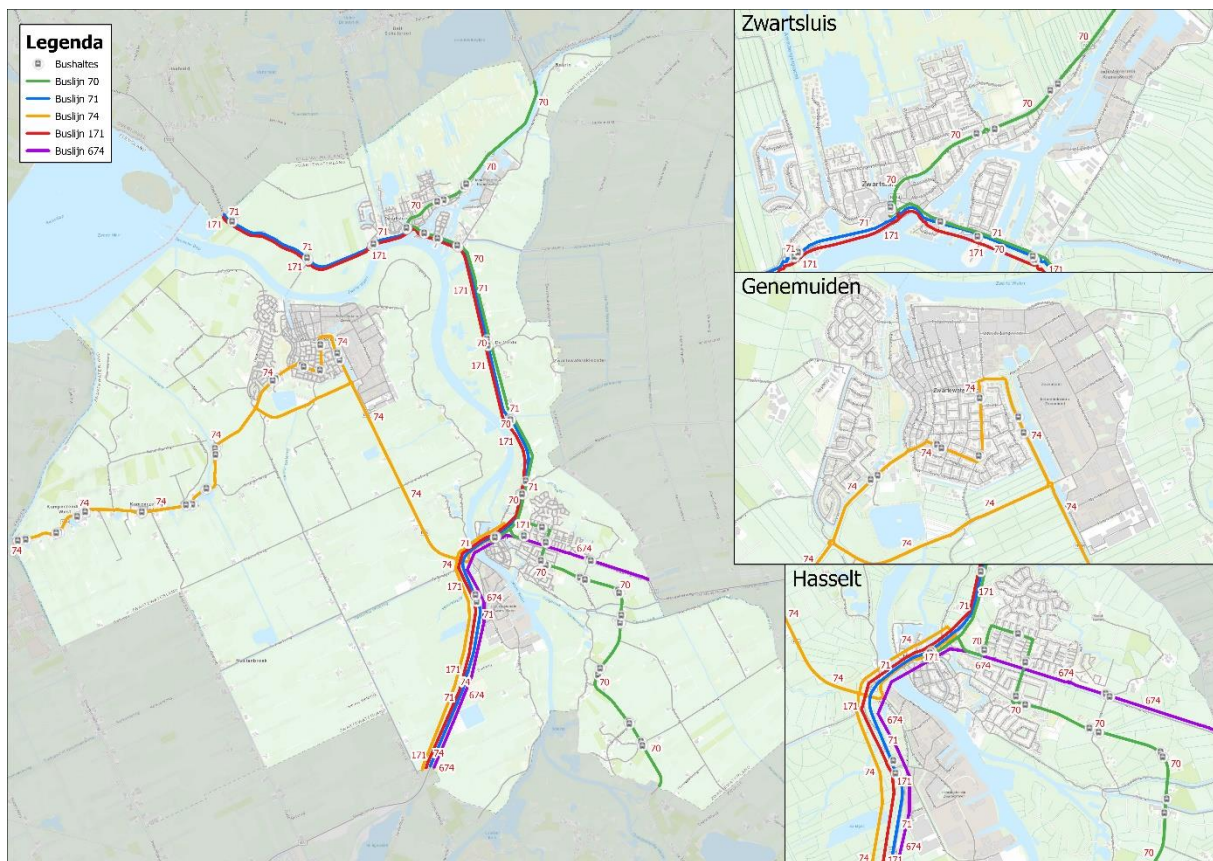
Lijn 70: Steenwijk – Zwartsluis – Zwolle v.v.

Lijn 71/171: Emmeloord – Vollenhove – Zwartsluis – Zwolle v.v.

Lijn 74: Kampen – Genemuiden – Hasselt – Zwolle v.v.;

Lijn 674: Kampen – Hasselt – Staphorst – Hoogeveen v.v. (scholierenlijn).

In Hasselt en Zwartsluis zijn OV-knooppunten voor de buslijnen, waar passagiers kunnen overstappen. Het openbaar vervoer is hiermee geschikt om tussen de kernen te reizen. Tijdens de spits maken forenzen en scholieren veel gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente kent geen treinstation, maar de stations in de omliggende plaatsen Zwolle, Kampen en Meppel zijn goed bereikbaar per bus. Uit de enquête blijkt echter toch dat het merendeel van de respondenten ontevreden is over de mogelijkheden met het openbaar vervoer.



Figuur I.7 Buslijnen Zwartewaterland

Verkeers(on)veiligheid

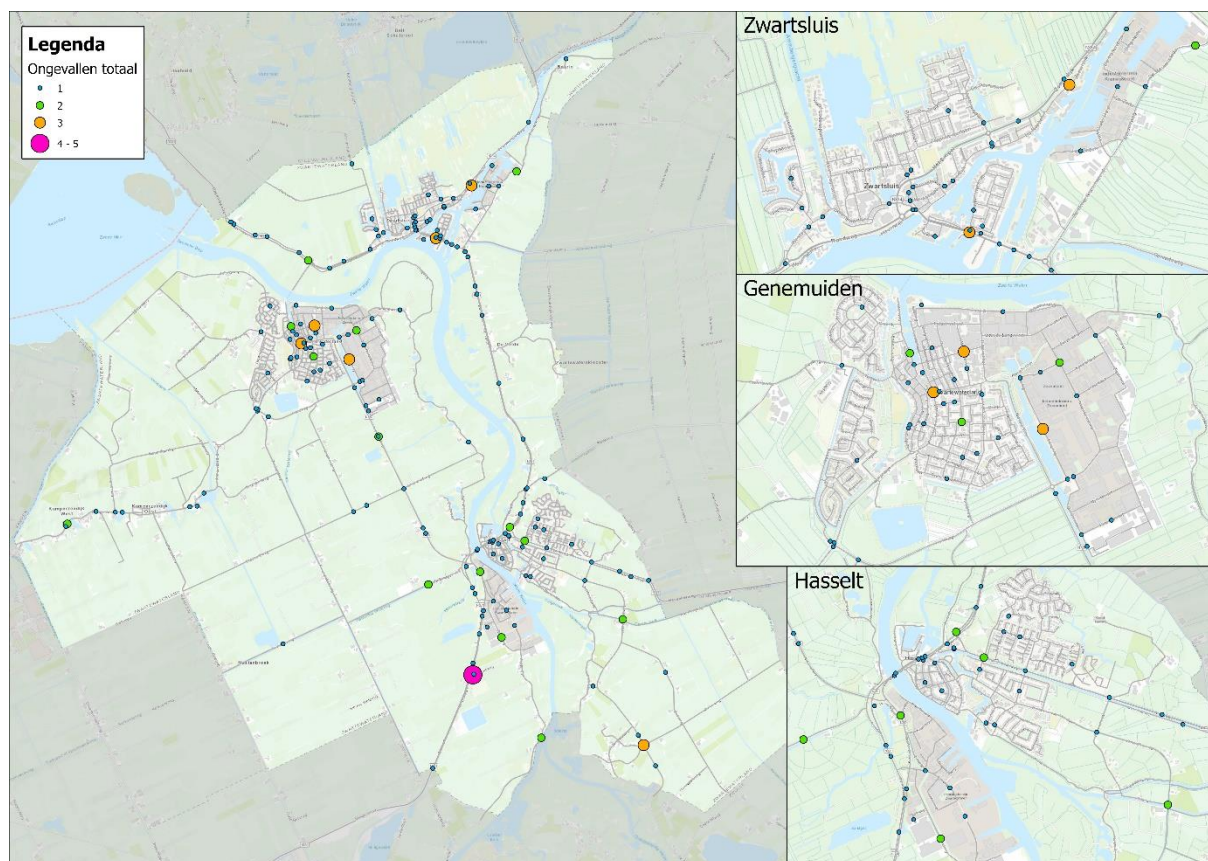
Vanuit de risicogestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn de huidige risicothema's voor de gemeente Zwartewaterland reeds inzichtelijk gemaakt. Een verdere uitwerking en invulling van de risicogestuurde aanpak volgt de komende periode.

De risicothema's voor Zwartewaterland zijn:

- Veilige weginrichting: 30 km/uur wegen;
- Veilige weginrichting: 60 km/uur wegen;

- Kwetsbare verkeersdeelnemer: fietsers;
- Snelheid in het verkeer: 30 km/uur wegen;
- Snelheid in het verkeer: 60 km/uur wegen;
- Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer;
- Verkeersovertreders;
- Afleiding in het verkeer;
- Rijden onder invloed.

Een andere meer traditionele indicator voor verkeers(on)veiligheid is het aantal en soort ongevallen dat heeft plaats gevonden (objectieve verkeersveiligheid). Om dit inzicht te verkrijgen is een ongevalsanalyse uitgevoerd voor de periode 2016-2020. Figuur I.8 toont de locaties en aantallen geregistreerde ongevallen en in bijlage IV is de uitgebreide ongevalsanalyse opgenomen. Bij de interpretatie van de ongevalsdata moet rekening gehouden worden met het feit dat Zwartewaterland, net als de rest van Nederland, vanaf maart 2020 te maken had met maatregelen ter bestrijding van het Corona virus. Hierdoor was er met name in de beginperiode minder verkeer aanwezig op de weg. Ook is de registratiegraad niet volledig. De mate van onder registratie van ongevallen wordt groter naarmate de ernst van de afloop ervan afneemt. Concreet ligt vooral het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) in de praktijk een stuk hoger. Het betreft bijvoorbeeld éénzijdige fietsongevallen. Ook niet alle letsel- en dodelijke slachtoffers zijn geregistreerd.



Figuur I.8 Geregistreerde ongevallen in aantallen (2016-2020)

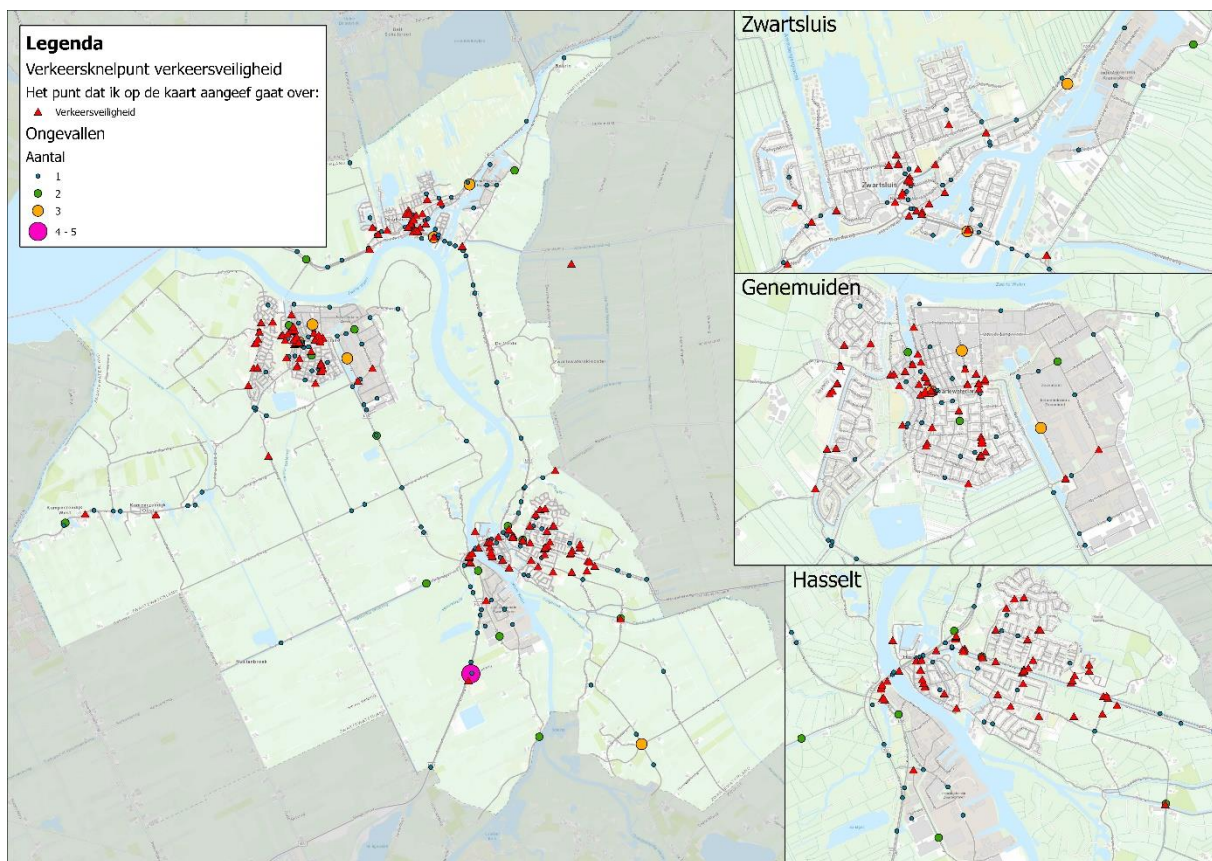
In de analyseperiode van vijf jaar zijn in Zwartewaterland 432 ongevallen geregistreerd, waarbij 58 slachtoffers zijn gevallen, waarvan 5 met dodelijke afloop. Er is een dalende trend waarneembaar in het aantal (geregistreerde) ongevallen. Bij 32 ongevallen (= 7%) is een fietser/E-bike betrokken geweest, waarbij 17 bestuurders letsel hebben opgelopen. Bij 39 bromfietsongevallen (= 9%) zijn totaal 13 letselsslachtoffers gevallen. Er zijn 2 ongevallen geregistreerd waarbij een fietser is verongelukt. Tot slot zijn er 5 ongevallen met voetgangers geregistreerd. Hierbij de kanttekening

dat het daadwerkelijke aantal ongevallen met (brom)fietzers en voetgangers hoger ligt dan de data doen vermoeden.

Belangrijkste conclusies uit de ongevalsanalyse 2016-2020 zijn:

- er is een dalende trend in het aantal ongevallen (in tegenstelling landelijke trend);
- meest voorkomende ongevallen zijn 'rijongevallen' (flank, kop/staart of éénzijdig);
- 3 van de 5 ongevallen met dodelijke afloop zijn frontaal van aard;
- de leeftijdsgroep 18-59 jaar is relatief vaak betrokken bij ongevallen;
- de meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 70+ en 18-49 jaar;
- bij 18% van de ongevallen is een (brom)fietser, E-bike en/of voetganger betrokken geweest;
- meeste ongevallen vinden plaats op gemeentelijke wegen (57%);
- de meeste ongevallen buiten de bebouwde kom vinden plaats op provinciale wegen;
- er zijn geen ongevallen met landbouwverkeer geregistreerd;

Naast de geregistreerde ongevallen speelt ook het gevoel van onveiligheid in het verkeer een belangrijke rol. Figuur I.9 toont een overzicht van de locaties die in de enquête zijn aangegeven als onveilig. Hierbij zijn ook de daadwerkelijke geregistreerde ongevallen weergegeven. Opvallend is dat er in de enquête niet of nauwelijks onveilige locaties in het buitengebied zijn aangegeven.



Figuur I.9 Locaties waar verkeersonveiligheid ervaren wordt

De locaties waar in de afgelopen 5 jaar 3 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden en/of als onveilig ervaren worden zijn:

Hasselt:

- Kruispunt N377/Vaartweg – Burg. Malcorpslaan;
- Kruispunt N377/Vaartweg – Buiten de Venepoort;
- Wegvak/kruispunten Hoogstraat tussen Raamstraat en Markt;
- Fietsoversteek Zwartewaterweg nabij Brehem;

Genemuiden:

- Kruispunt Majoor Generaal Simondstraat – Stuivenbergstraat;
- Kruispunt Majoor Generaal Simondstraat – Pr. Julianastraat;
- Kruispunt Majoor Generaal Simondstraat – Havenplein;
- Kruispunt Oosterbrugstraat – Klaas Fuitestraat;
- Wegvak Tagweg tussen Kapberg en Schuurberg;
- Wegvak Schering tussen Nijverheidsstraat en Inslag;

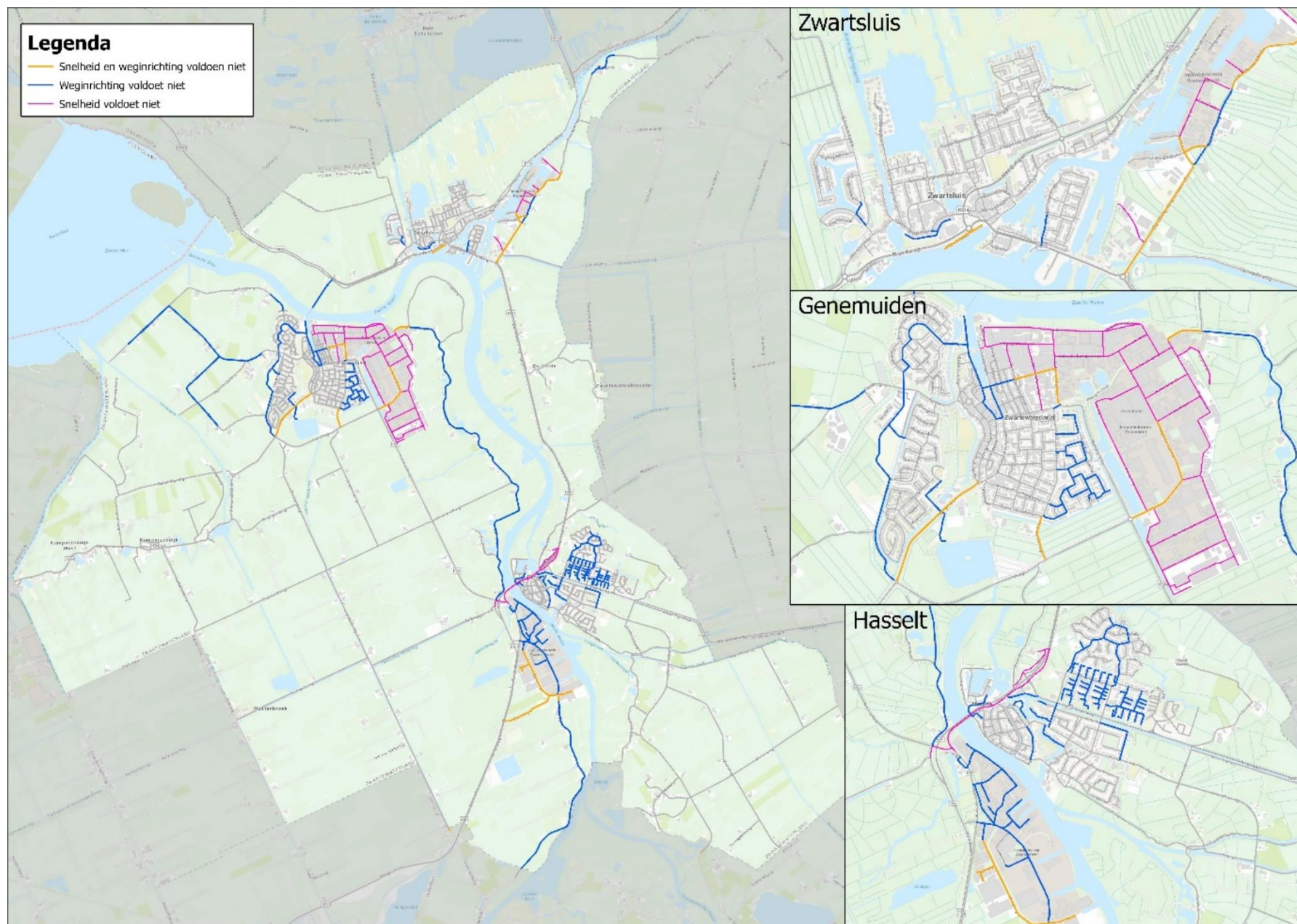
Zwartsluis:

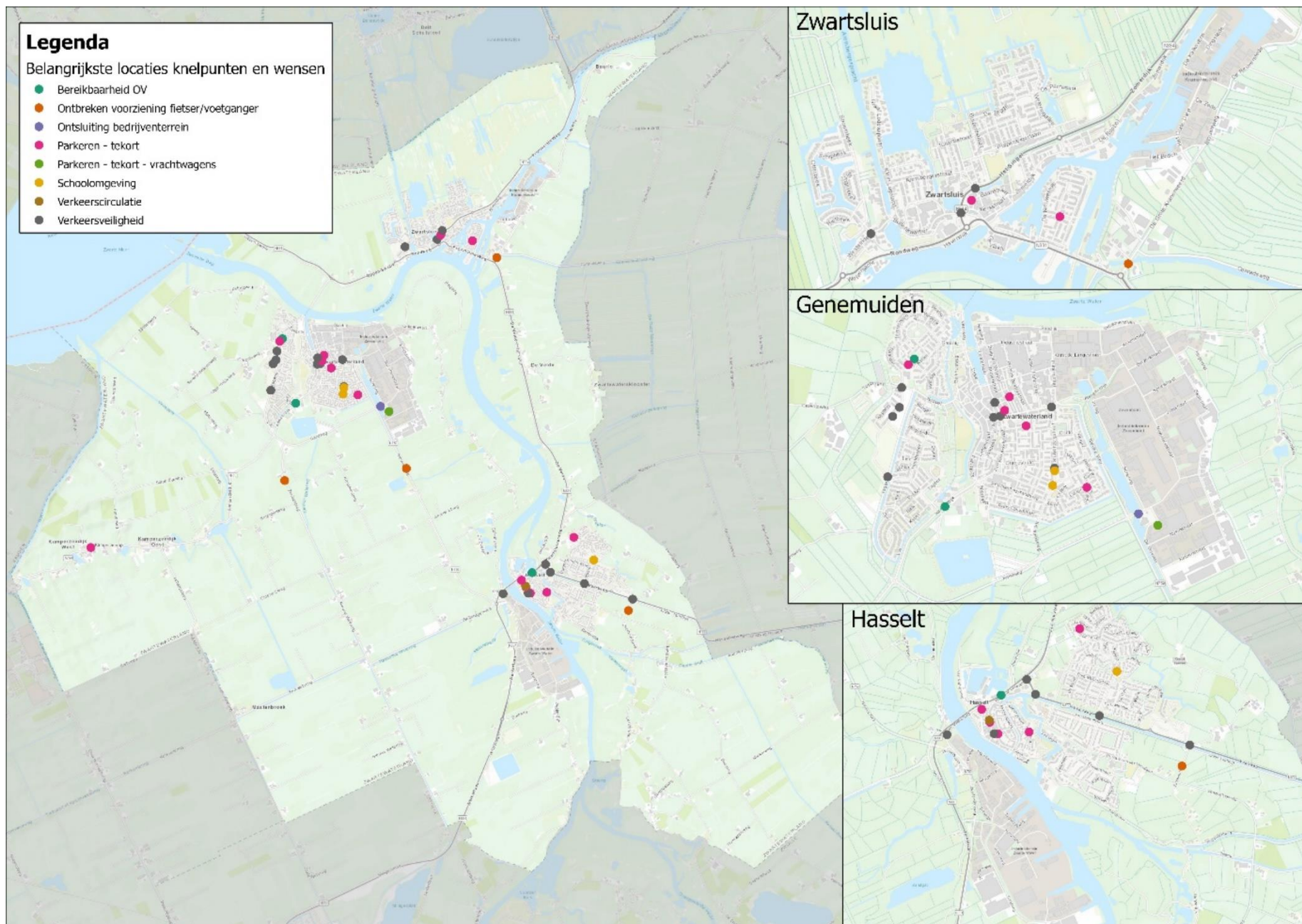
- Kruispunt N334/Het Singel – Berkenlaan;
- Kruispunt N331/provinciale weg – De Nieuwesluis.
- Wegvak Grote Kraneweerd tussen N331 en Conradsweg;
- Wegvak Zomerdijk achter tankstation;

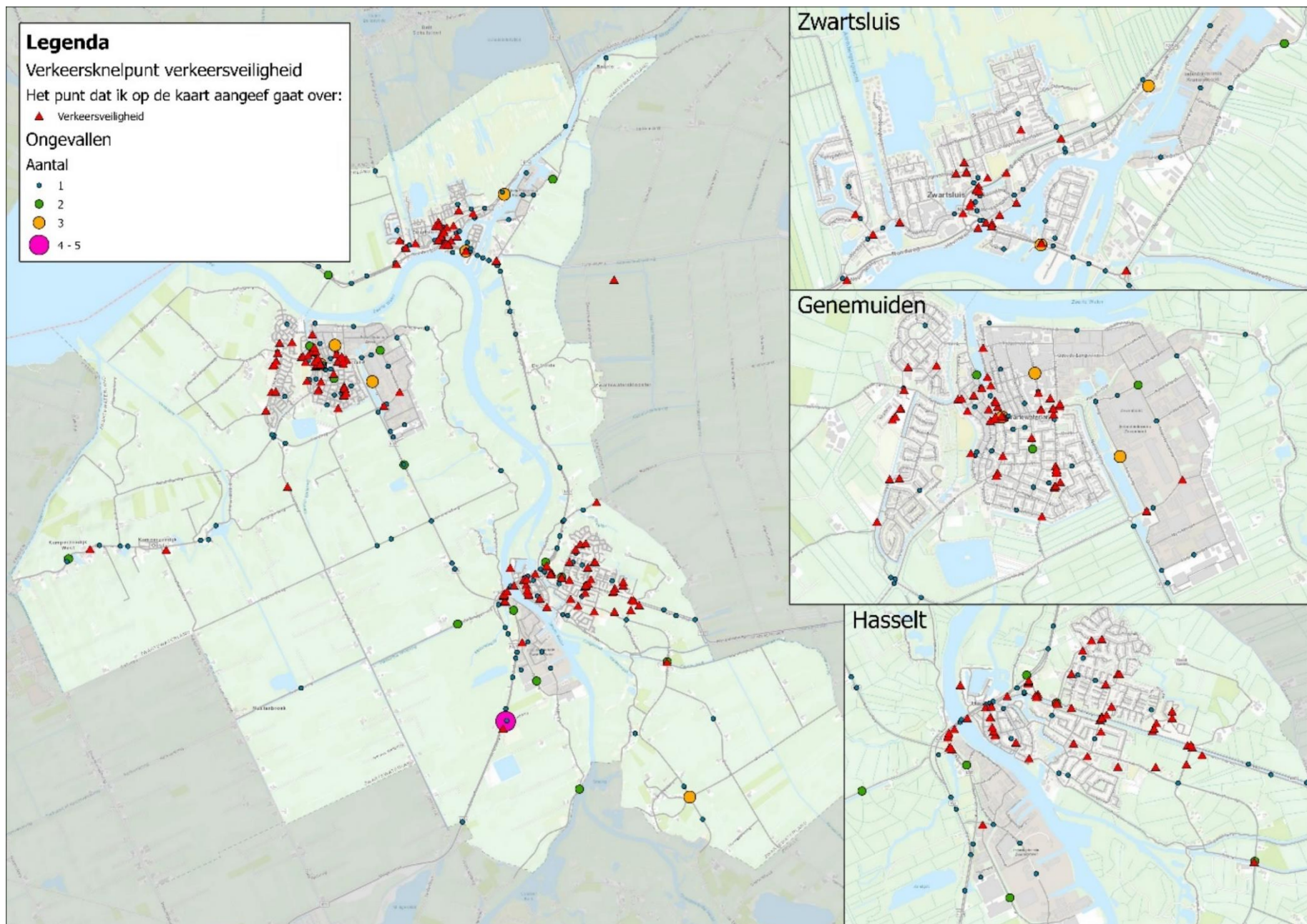
Buitengebied:

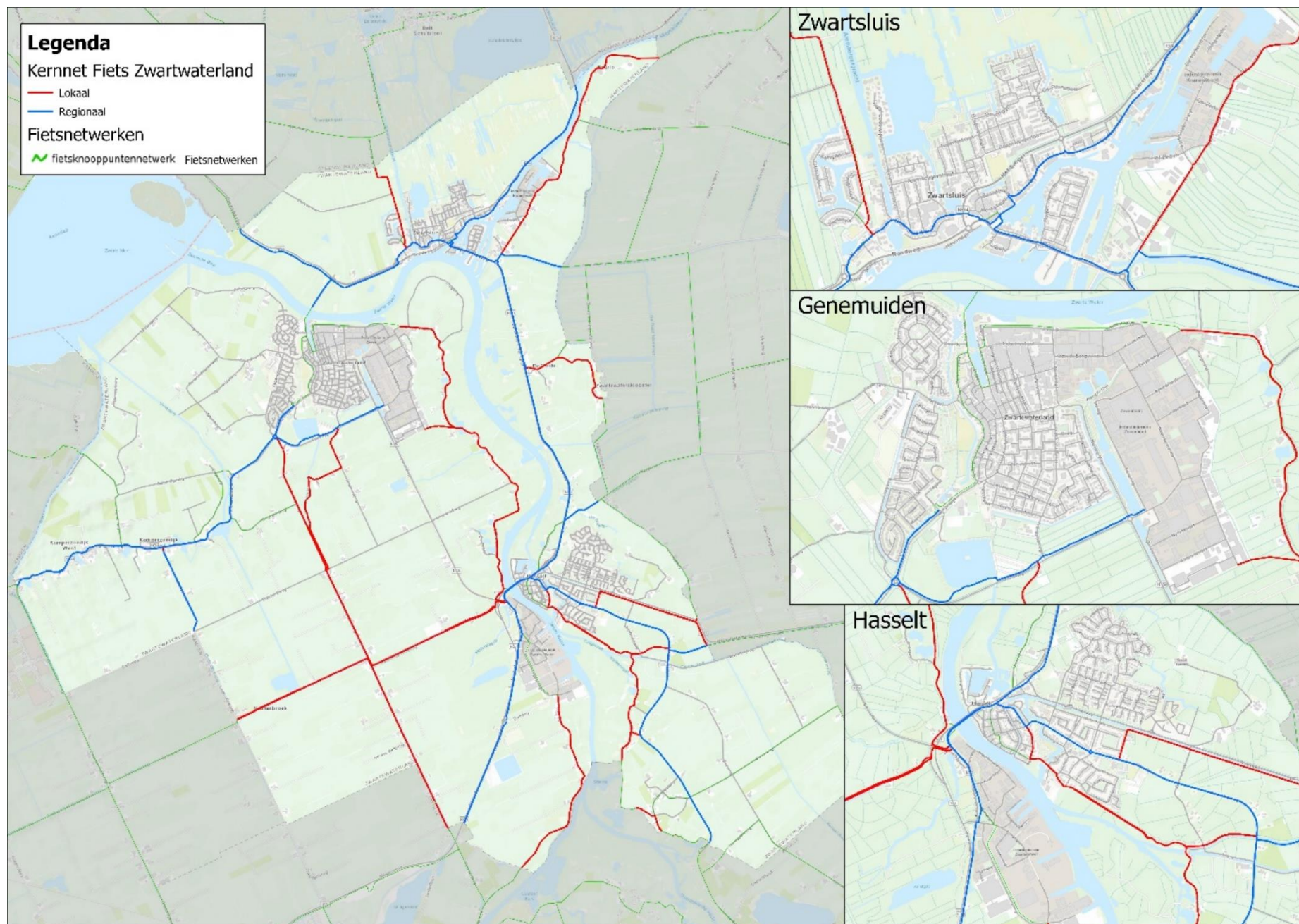
- Kruispunt Verkavelingsweg – Klinkerweg;
- Kruispunt N331/provinciale weg – Euroweg.

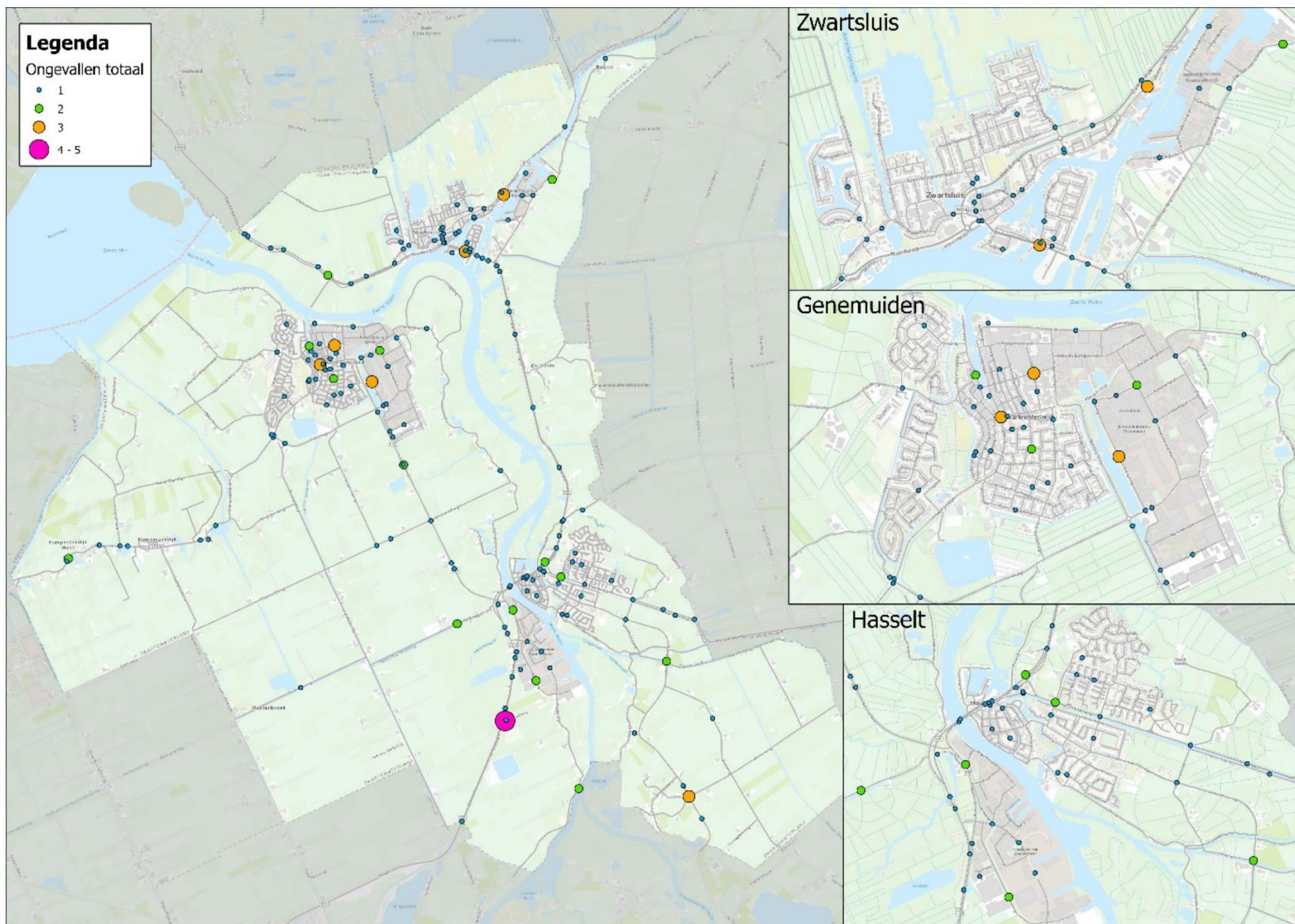
II. Kaartmateriaal

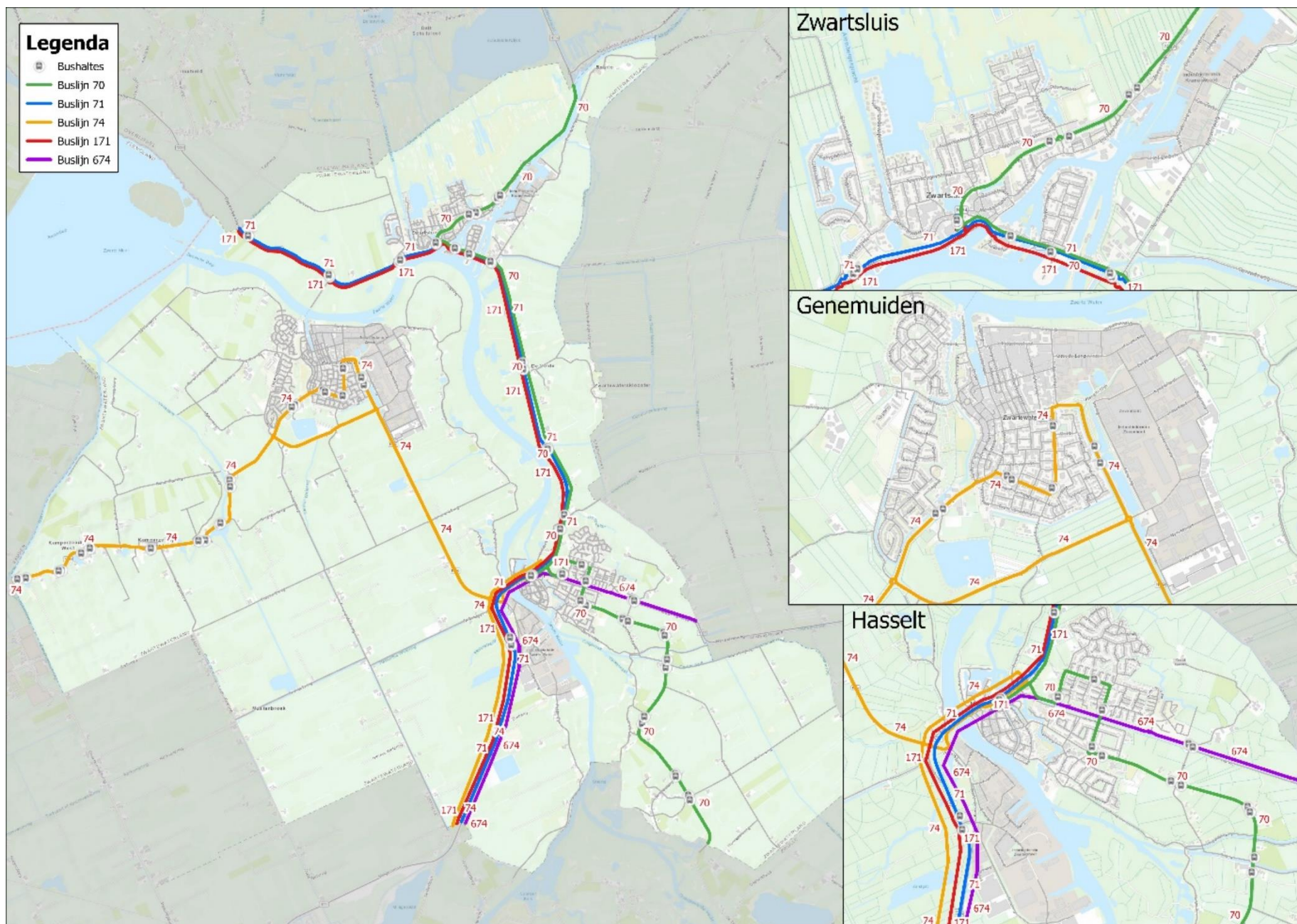


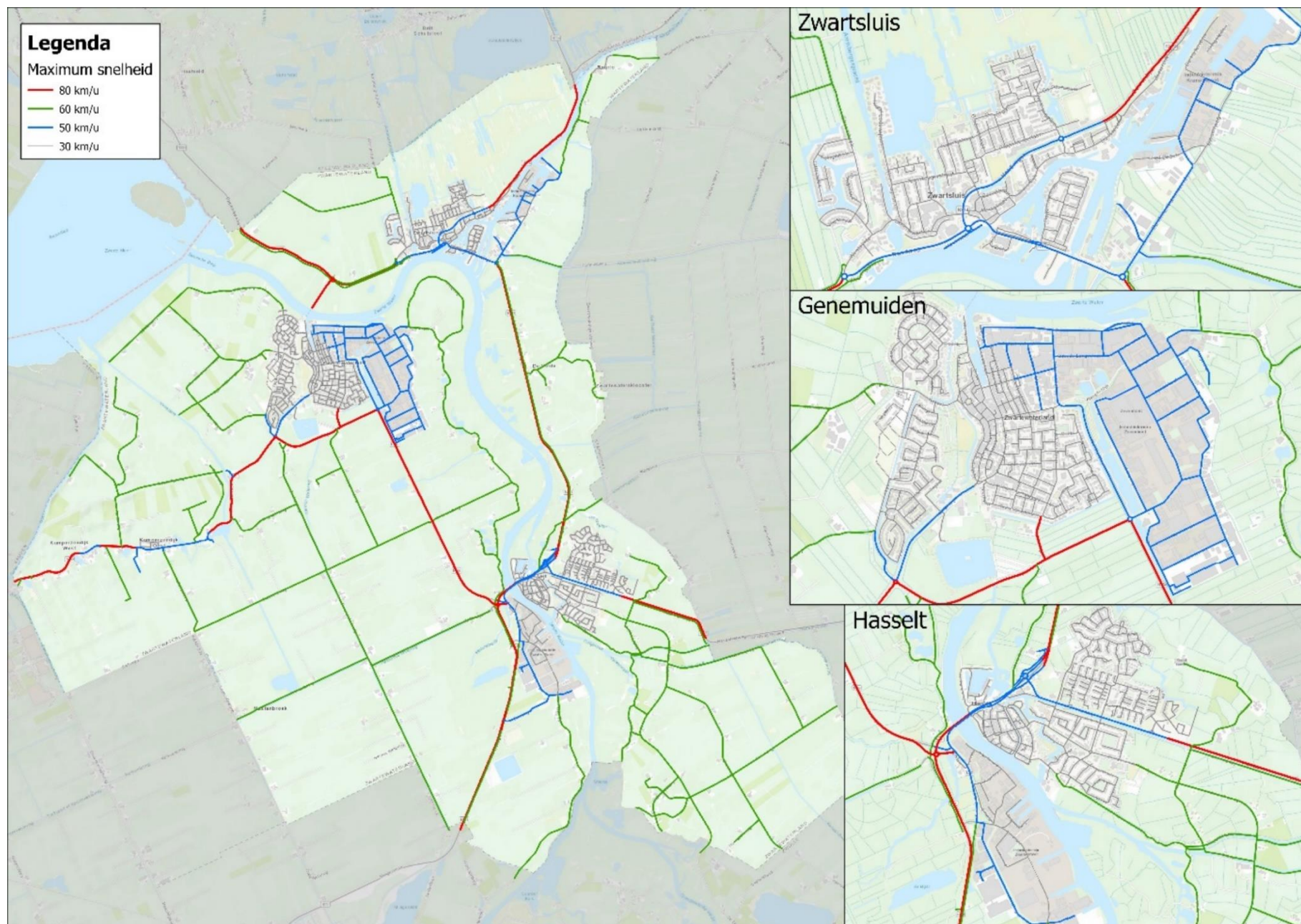












III. Duurzaam Veilig

Voor uitgebreide toelichting zie: www.duurzaamveiligwegverkeer.nl

Beschrijving Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden. Het beschouwt de mens als de 'maat der dingen': de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Mocht er tóch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst ervan beperkt zijn. Duurzaam Veilig is een systeembenadering: alle elementen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer.

In praktijk betekent Duurzaam Veilig het volgende:

- **Wegen, wegomgeving, voertuigen en technologische oplossingen** sluiten aan bij de menselijke capaciteiten en geven ondersteuning. Daarnaast bieden ze maximale bescherming aan alle verkeersdeelnemers in of op het voertuig en in hun directe omgeving. Verantwoordelijke organisaties en de centrale overheid als eindverantwoordelijke zien erop toe dat altijd aan deze voorwaarden wordt voldaan en dat onvolkomenheden worden verbeterd;
- Verkeersdeelnemers zijn door **educatie, voorlichting en training** zo goed mogelijk voorbereid op hun verkeerstaak. Zij kennen de veiligheidsconsequenties van hun eigen keuzen en weten wat ze daaraan kunnen doen. Verkeersprofessionals die betrokken zijn bij het ontwikkelen, aanleggen, beheren en in stand houden van het verkeerssysteem, weten wat zij moeten doen om een duurzaam veilig wegverkeer te realiseren;
- Inspecteurs en handhavende instanties controleren of het systeem maximaal veilig functioneert (zowel weginrichting, voertuigen, als het gedrag van verkeersdeelnemers) en of verkeersprofessionals zich voldoende inspannen voor een duurzaam veilig wegverkeer. Handhaving vindt plaats op basis van een zo effectief mogelijke afstemming van **regelgeving, controle en sanctie**. Onveilig gedrag van verkeersdeelnemers en verkeersprofessionals wordt (vooraf) zo veel mogelijk uitgesloten of onaantrekkelijk gemaakt door zo goed mogelijk gebruik te maken van kennis over 'de menselijke maat' in het ontwerp van het verkeerssysteem;
- **Traumazorg** en – daar waar mogelijk – technische hulpmiddelen in het voertuig zorgen voor een snelle, optimale verzorging en maximale revalidatie van (ernstig gewonde) verkeersslachtoffers. Ook korte aanrijtijden van hulpdiensten en voldoende ruimte voor verlening van traumazorg in ziekenhuizen zijn daarbij belangrijk.

Met een Duurzaam Veilig Wegverkeer streven we naar een zo maximaal veilig verkeerssysteem, dat wil zeggen een zo veilig mogelijk systeem. De visie onderkent en erkent de mobiliteitswensen van verschillende groepen binnen de bevolking, het belang van goede bereikbaarheid en de behoefte aan persoonlijke keuzevrijheid. Dat sommige vervoerswijzen minder veilig zijn (denk aan fietsen, brom/snorfietsen en motoren), of dat de veiligheid van sommige verkeersdeelnemers door hun eigenschappen minder vanzelfsprekend is dan van andere verkeersdeelnemers (denk aan kinderen, jongeren, ouderen), wordt als een gegeven beschouwd. We maken daarbij onderscheid tussen het elimineren, minimaliseren en mitigeren van risico's.

Principes Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig is uitgewerkt in drie ontwerpprincipes en twee organisatieprincipes. De drie ontwerpprincipes zijn:

- **Functionaliteit:** wegvakken/kruispunten met slechts één functie: stromen of uitwisselen;
- **(Bio)mechanica:** afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer;
- **Psychologica:** afstemming van omgeving en competenties van verkeersdeelnemers.

De bescherming van en uitvoerbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (vooral fietsers en ouderen) zijn een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van deze principes.

De twee organisatieprincipes zijn:

- **Verantwoordelijkheid:** verantwoordelijkheden zijn eenduidig vastgesteld en sluiten aan bij de taken van betrokken partijen.
- **Leren en innoveren:** verkeersprofessionals onderzoeken doorlopend de oorzaak van ongevallen en ontwikkelen daarop effectieve en preventieve systeeminnovaties.

Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers/fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.

- DV3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer;
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer;
- DV3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat;
- DV3 werkt proactief en risico gestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

Wegencategorisering

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie omgezet in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- stroomwegen (SW);
- gebiedsontsluitingswegen (GOW);
- erftoegangswegen (ETW).

Bijna alle wegen zijn in deze drie typen gecategoriseerd. Meestal is dit opgenomen in een categoriseringsplan, dat vaak onderdeel uitmaakt van het verkeersbeleid van een gemeente of provincie.

Stroomwegen (SW)



Stroomwegen (nationaal of regionaal) zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid van een stroomweg is 130 km/uur (nationale stroomweg/snelweg) of 100 km/uur (regionale stroomweg/autoweg). Nabijgelegen stroomwegen zijn de snelweg A28 en de autowegen N50.

Stroomwegen hebben een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat en zijn derhalve niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en kennen in de Duurzaam Veilige visie geen gelijkvloerse kruisingen. Een ander essentieel kenmerk van Duurzaam Veilige stroomwegen is een fysieke rijbaanscheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een middenberm, om het verkeer in beide richtingen te scheiden.



Voor veel enkelbaans autowegen die zijn gecategoriseerd als regionale stroomweg is nog geen budget beschikbaar om essentiële kenmerken als een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Op deze enkelbaans autowegen wordt echter wel een dubbele asmarkering

met groene vulling toegepast om inhalen te verbieden en te ontmoedigen en de herkenbaarheid van dit type weg te vergroten.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Zij moeten voor het verdelen en het verzamelen van verkeer zorgen. Het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen te laten uitkomen. Voorbeelden van gebiedsontsluitingswegen in de gemeente zijn de provinciale wegen N353 en N371.



Buiten de bebouwde kom mag er 80 km/uur gereden worden, binnen de bebouwde kom 50 km/uur. Het homogeniteitsprincipe leidt ertoe dat langzaam en snelverkeer van elkaar moet worden gescheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrijliggende fietspaden aan te leggen; buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of parallelwegen in de vorm van erftoegangswegen. Hierbij moet worden bedacht dat ook medegebruik van een

gebiedsontsluitingsweg door langzaam landbouwverkeer ongewenst is.

Bromfietsen vormen hier een aparte groep, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met de auto's, buiten de bebouwde kom met de fietsers. Inhalen op gebiedsontsluitingswegen is ongewenst, met name buiten de bebouwde kom, hetgeen betekent dat het beste een dubbele asmarkering kan worden toegepast, eventueel gecombineerd met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding.



Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/uur- en 60km/uur-zones. Op erftoegangswegen moeten verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren.



Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkste is moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden toegepast.

Voorbeelden wegcategorisering

binnen de bebouwde kom



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



- dubbele asmarkering • rotondes • vrijliggende fietspaden (parallelwegen)



- fietsstrook • geen asmarkering • plateaus • poortconstructie • parkeerhavens



- geen fietsvoorzieningen • geen asmarkering • drempels • plateaus

buiten de bebouwde kom



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



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



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



- geen fietsvoorzieningen • geen asmarkering • landbouwverkeer toegestaan • plateaus

IV. Ongevalsanalyse 2016-2020

Zwartewaterland

Ongevallen naar wegbeheerder

	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>gemeente</i>	60	51	39	48	47	245
<i>provincie</i>	34	43	40	34	32	183
<i>onbekend</i>	0	3	0	1	0	4
<i>totaal</i>	94	97	79	83	79	432

Afloop

	2016	2017	2018	2019	2020	ongevallen	slachtoffers
<i>UMS</i>	79	85	70	75	71	380	n.v.t.
<i>letsel</i>	13	14	10	9	7	53	53
<i>dodelijk</i>	3	1	0	0	1	5	5
<i>ongevallen</i>	94	97	79	83	79	432	58
<i>slachtoffers</i>	16	15	10	9	8	58	-

Slachtoffers naar wegbeheerder

	2016	2017	2018	2019	2020	slachtoffers	dodelijk
<i>gemeente</i>	9	5	6	7	5	32	2
<i>provincie</i>	7	10	4	2	3	26	3
<i>totaal</i>	16	15	10	9	8	58	5

Ongevallen naar locatie

	bocht	kruispunt	wegvak	rotonde	onbekend	totaal
<i>binnen komgrens</i>	14	75	72	7	7	175
<i>buiten komgrens</i>	36	36	65	17	6	160
<i>niet ingevuld</i>	3	4	3	0	87	97
<i>totaal</i>	53	115	140	24	100	432

Vervoerswijze betrokken partijen

	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>personenauto</i>	85	96	86	73	98	438
<i>bestelauto</i>	10	8	8	16	14	56
<i>motor</i>	4	1	4	1	0	10
<i>vrachtauto</i>	8	9	13	13	14	57
<i>(E)fiets</i>	8	11	6	9	3	37
<i>bromfiets</i>	8	6	8	11	7	40
<i>voetganger</i>	1	1	0	2	1	5
<i>vast/los object</i>	6	6	3	5	6	26
<i>dier</i>	0	2	0	0	0	2
<i>overig</i>	12	6	7	7	5	37
<i>totaal</i>	142	146	135	137	148	708

Tijdperiode

	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>nacht 0-7 u</i>	12	6	2	9	7	36
<i>ochtendspits 7-9 u</i>	15	5	11	11	9	51
<i>ochtend 9-12 u</i>	13	12	14	16	10	65
<i>middagspits 12-14 u</i>	13	12	6	9	10	50
<i>middag 14-16 u</i>	9	13	7	9	19	57
<i>avondspits 16-18 u</i>	17	25	17	9	9	77
<i>avond 18-24 u</i>	15	24	22	20	15	96
<i>totaal</i>	94	97	79	83	79	432

Aard

	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>flank</i>	27	23	24	18	29	121
<i>vast voorwerp</i>	4	7	2	6	7	26
<i>kop/staart</i>	8	9	13	14	12	56
<i>eenzijdig</i>	9	8	5	4	8	34
<i>frontaal</i>	9	7	7	6	4	33
<i>los voorwerp</i>	3	1	1	0	0	5
<i>dier</i>	0	2	0	0	0	2
<i>voetganger</i>	1	1	0	2	1	5
<i>onbekend</i>	33	39	27	33	17	149
<i>geparkeerd voertuig</i>	0	0	0	0	1	1
totaal	94	97	79	83	79	432

Maand

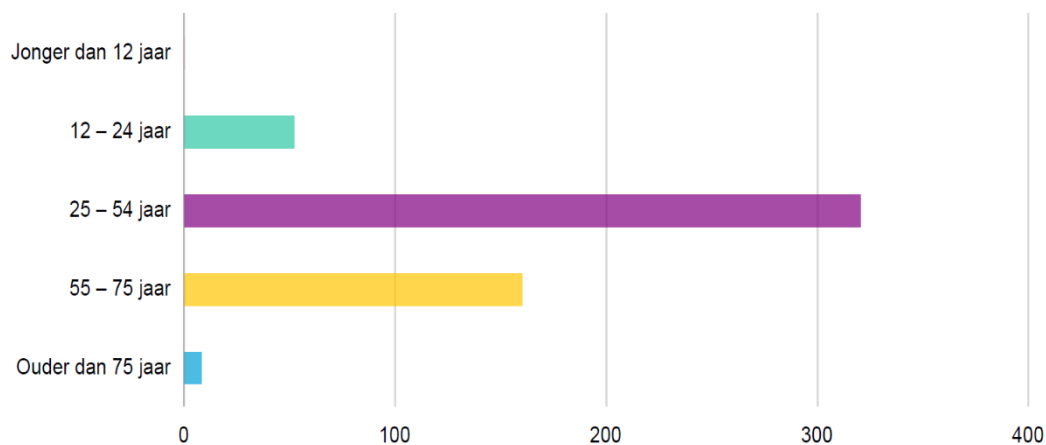
	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>januari</i>	1	11	5	4	9	41
<i>februari</i>	5	9	4	8	11	37
<i>maart</i>	2	9	3	6	4	24
<i>april</i>	8	8	10	4	8	38
<i>mei</i>	7	6	7	5	8	33
<i>juni</i>	11	10	6	7	7	41
<i>juli</i>	6	5	12	9	6	38
<i>augustus</i>	10	10	6	7	6	39
<i>september</i>	8	10	9	7	9	43
<i>oktober</i>	8	9	1	8	13	39
<i>november</i>	8	5	6	12	5	36
<i>december</i>	4	9	6	10	7	36
totaal	89	101	75	87	93	445

Dag

	2016	2017	2018	2019	2020	totaal
<i>maandag</i>	6	18	13	14	9	60
<i>dinsdag</i>	19	19	19	14	13	84
<i>woensdag</i>	16	19	9	8	14	66
<i>donderdag</i>	20	15	9	11	13	68
<i>vrijdag</i>	16	10	10	17	16	69
<i>zaterdag</i>	15	11	14	12	8	60
<i>zondag</i>	2	5	5	7	6	25
totaal	94	97	79	83	79	432

V. Resultaten enquête

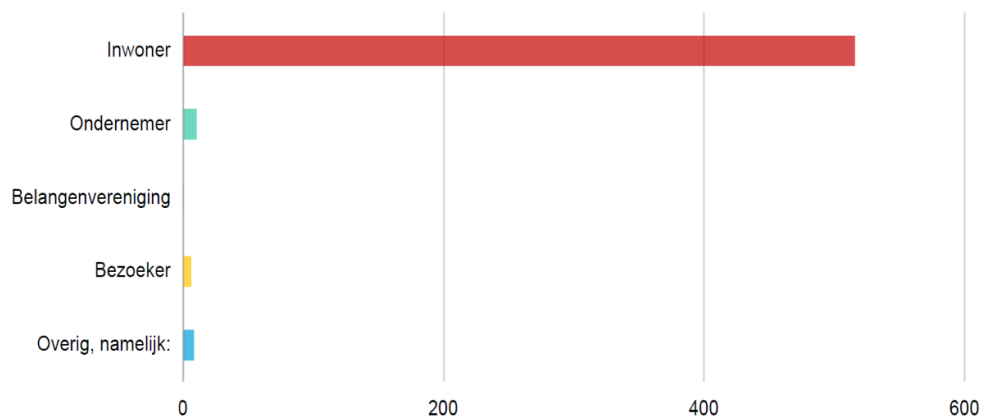
Vraag 1: Wat is uw leeftijd?



Vraag beantwoord door 540 respondenten

Vraag overgeslagen door 0 personen

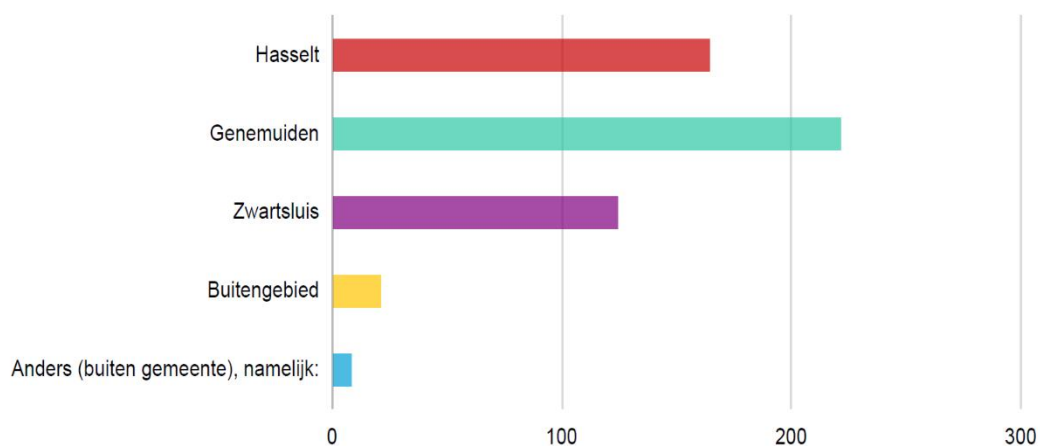
Vraag 2: Ik vul deze enquête over verkeer in Zwartewaterland in als



Vraag beantwoord door 539 respondenten

Vraag overgeslagen door 1 persoon

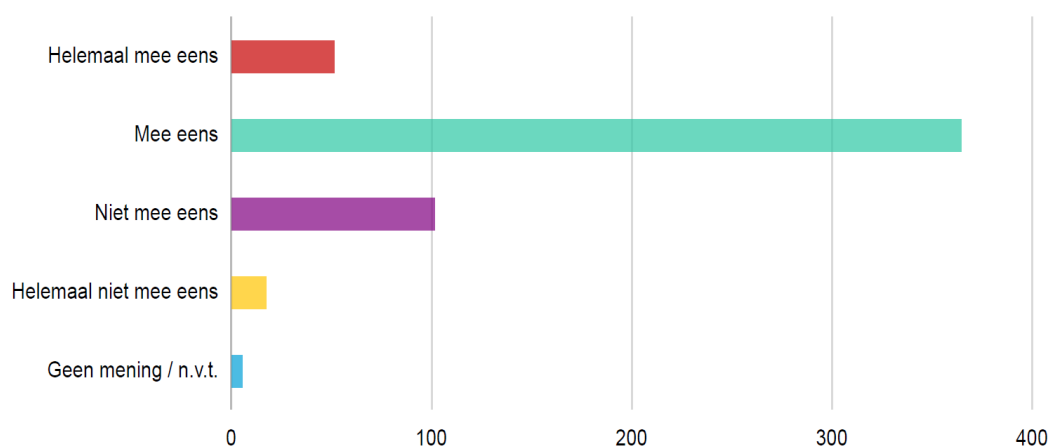
Vraag 3: In ben woonachtig in



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

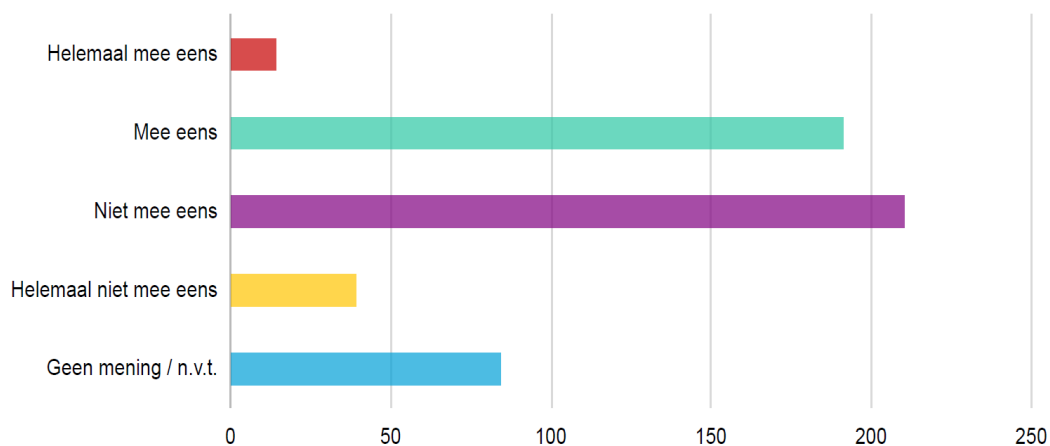
Vraag 4: De voorzieningen in de gemeente zijn goed bereikbaar per auto



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

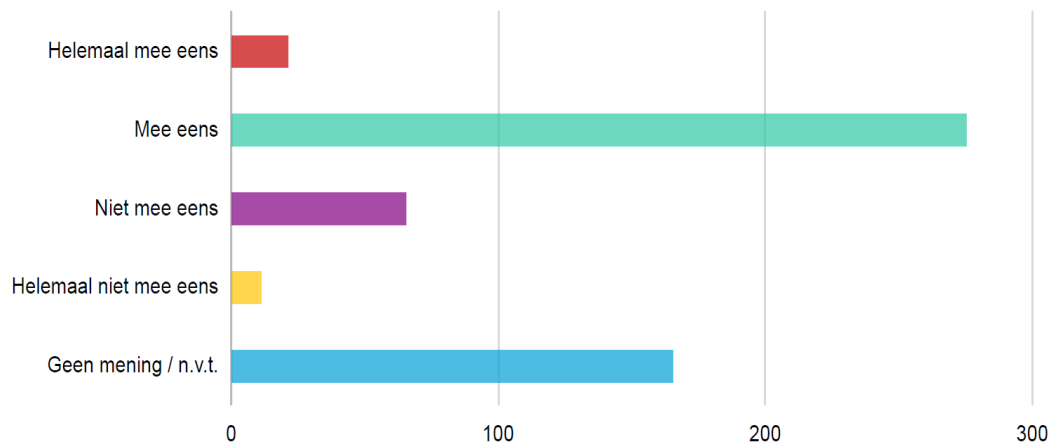
Vraag 5: Het vrachtverkeer kan in de gemeente goed op de bestemming komen



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

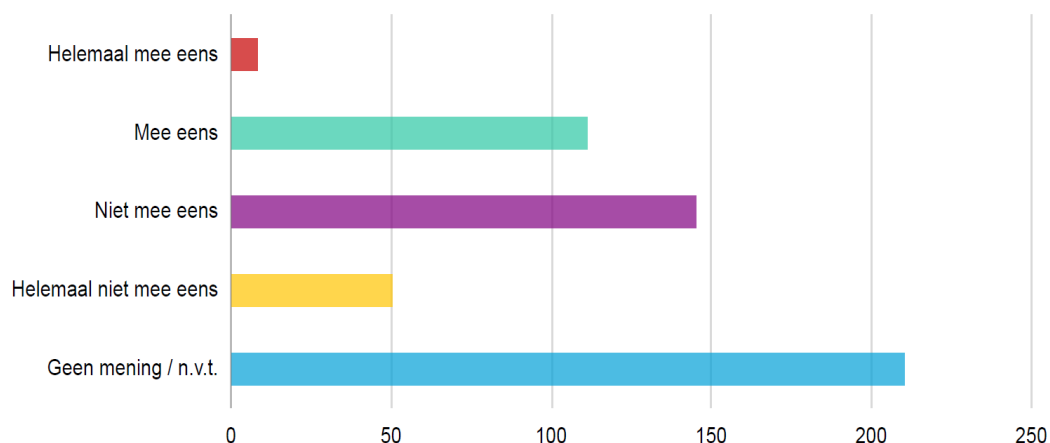
Vraag 6: Het landbouwverkeer in de gemeente kan goed op de bestemming komen



Vraag beantwoord door 537 respondenten

Vraag overgeslagen door 3 personen

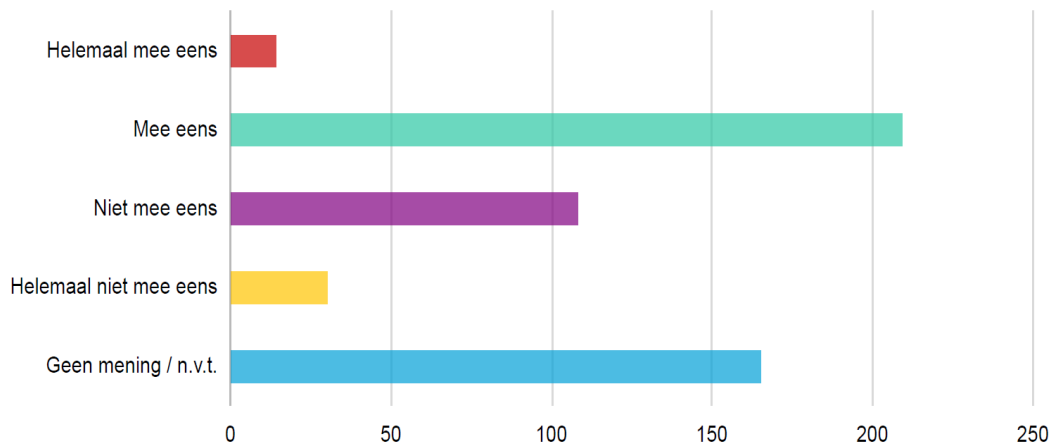
Vraag 7: Ik ben tevreden over de verkeerssituatie in het centrum van Hasselt



Vraag beantwoord door 524 respondenten

Vraag overgeslagen door 16 personen

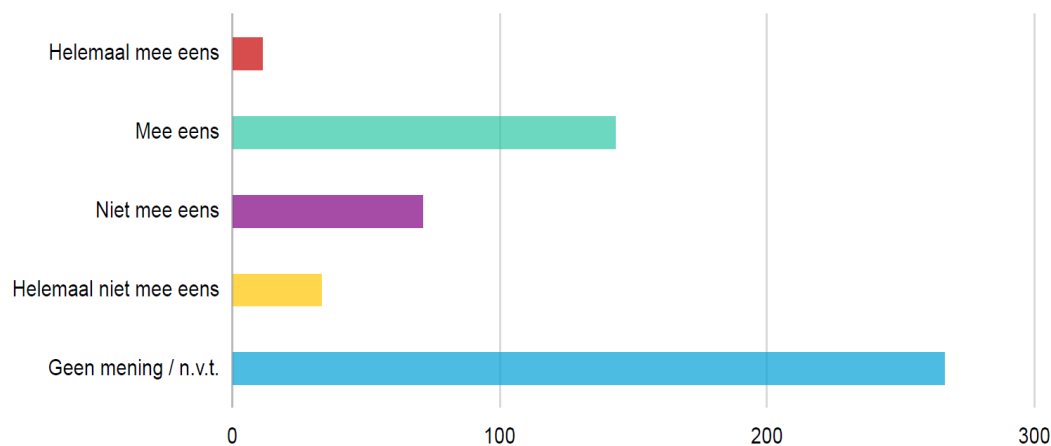
Vraag 8: Ik ben tevreden over de verkeerssituatie in het centrum van Genemuiden



Vraag beantwoord door 526 respondenten

Vraag overgeslagen door 14 personen

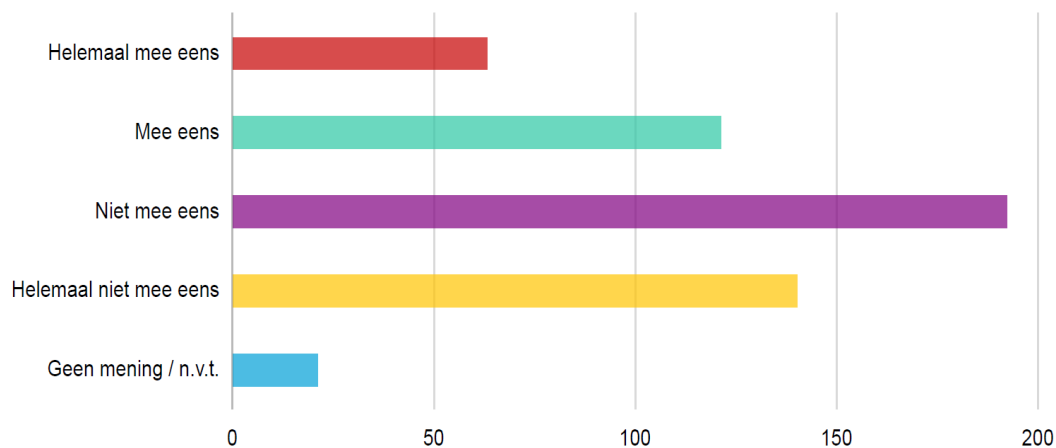
Vraag 9: Ik ben tevreden over de verkeerssituatie in het centrum van Zwartsluis



Vraag beantwoord door 524 respondenten

Vraag overgeslagen door 16 personen

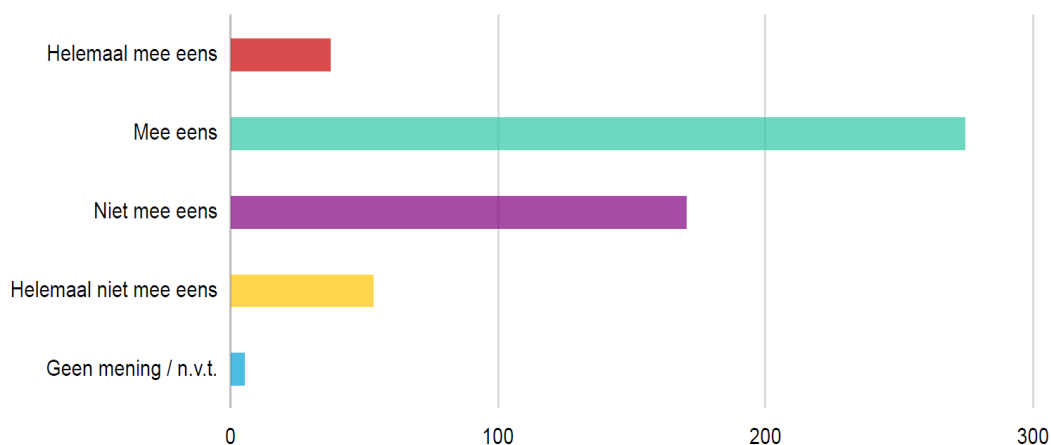
Vraag 10: In de gemeente zijn te weinig verkeersmaatregelen (drempels e.d.)



Vraag beantwoord door 537 respondenten

Vraag overgeslagen door 3 personen

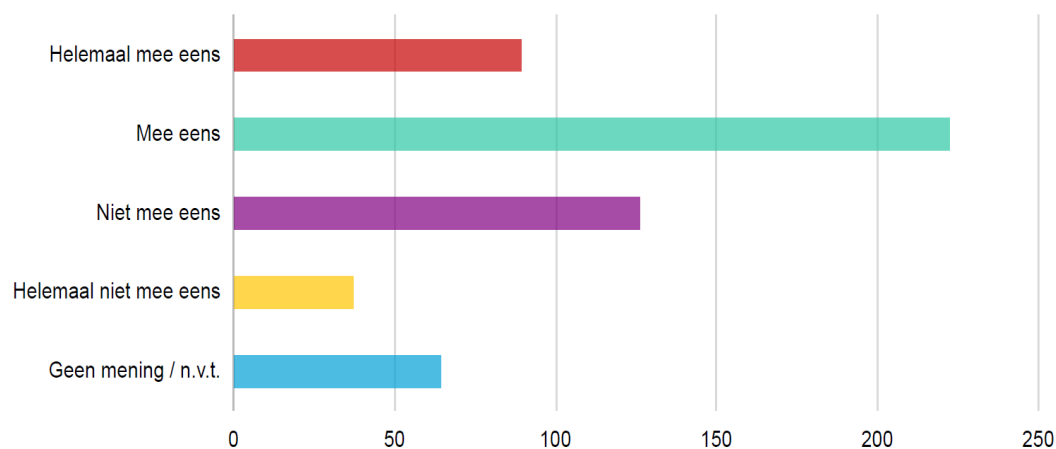
Vraag 11: In de gemeente kan ik veilig en comfortabel fietsen



Vraag beantwoord door 539 respondenten

Vraag overgeslagen door 1 persoon

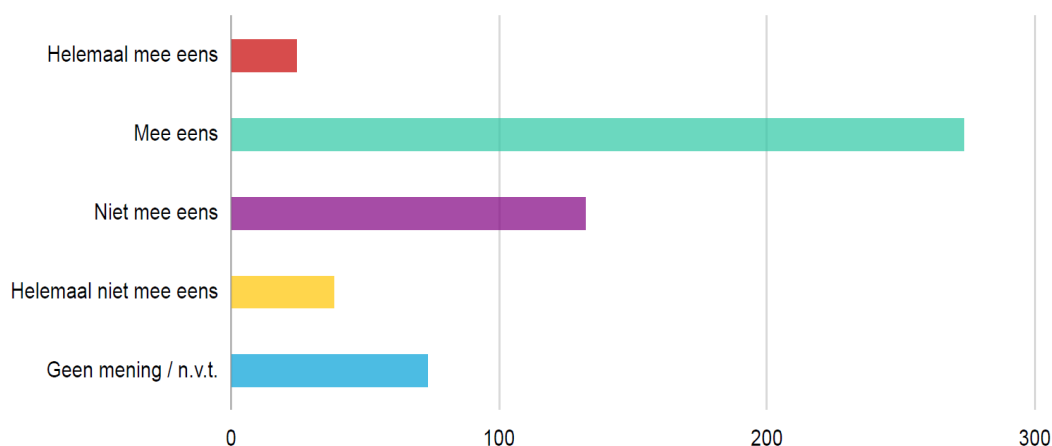
Vraag 12: Met betere voorzieningen voor fietsers pak ik eerder de fiets dan de auto



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

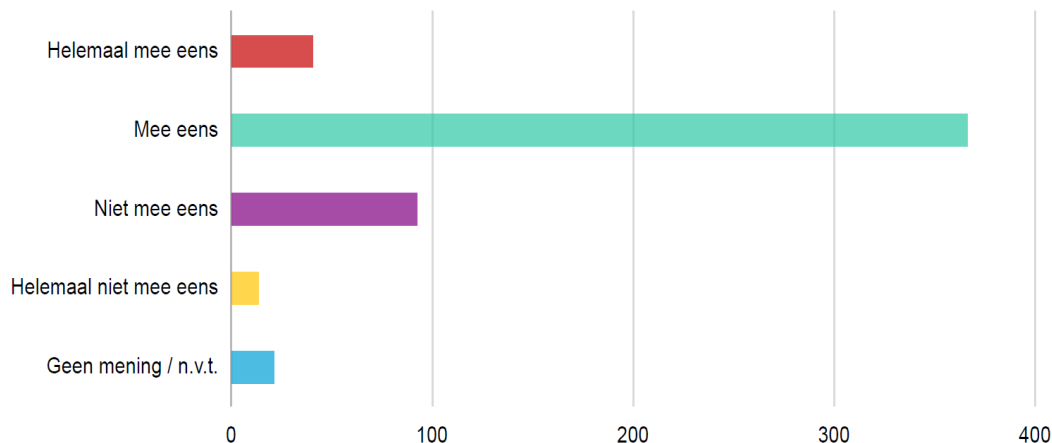
Vraag 13: In de gemeente zijn er voldoende recreatieve fietsroutes



Vraag beantwoord door 540 respondenten

Vraag overgeslagen door 0 personen

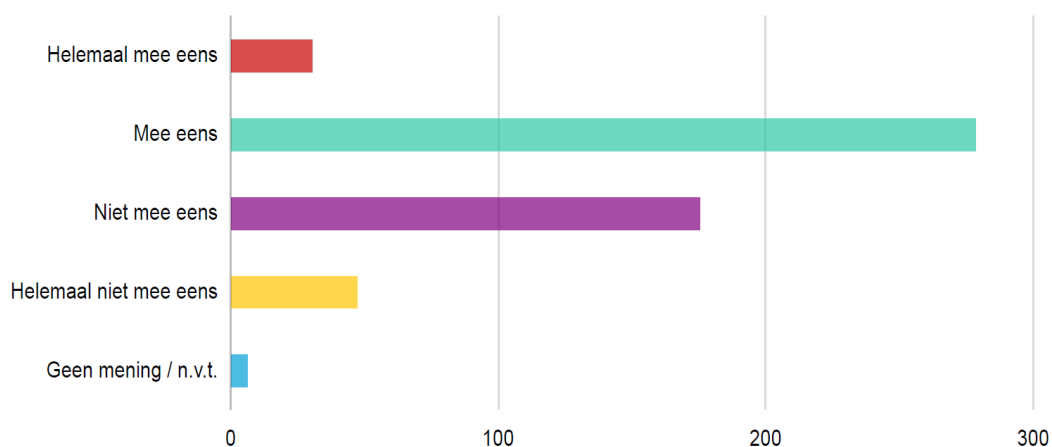
Vraag 14: In de gemeente voel ik mij veilig in het verkeer als automobilist



Vraag beantwoord door 532 respondenten

Vraag overgeslagen door 8 personen

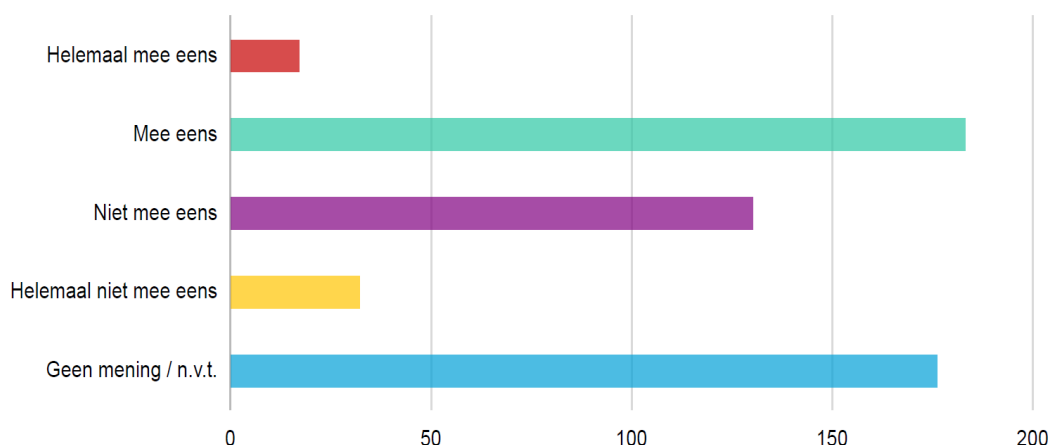
Vraag 15: In de gemeente voel ik mij veilig in het verkeer als voetganger



Vraag beantwoord door 536 respondenten

Vraag overgeslagen door 4 personen

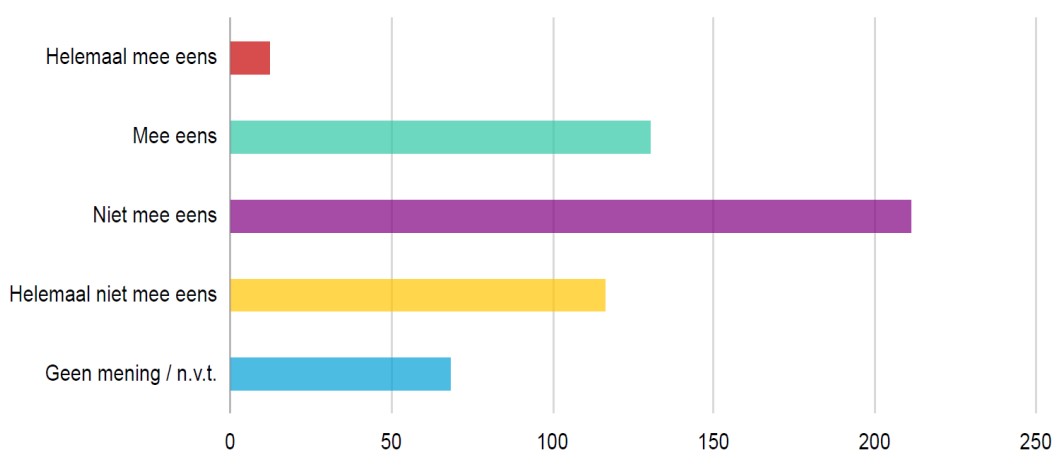
Vraag 16: Er is voldoende aandacht voor verkeerseducatie (campagne, voorlichting, verkeersles, training e.d.)



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

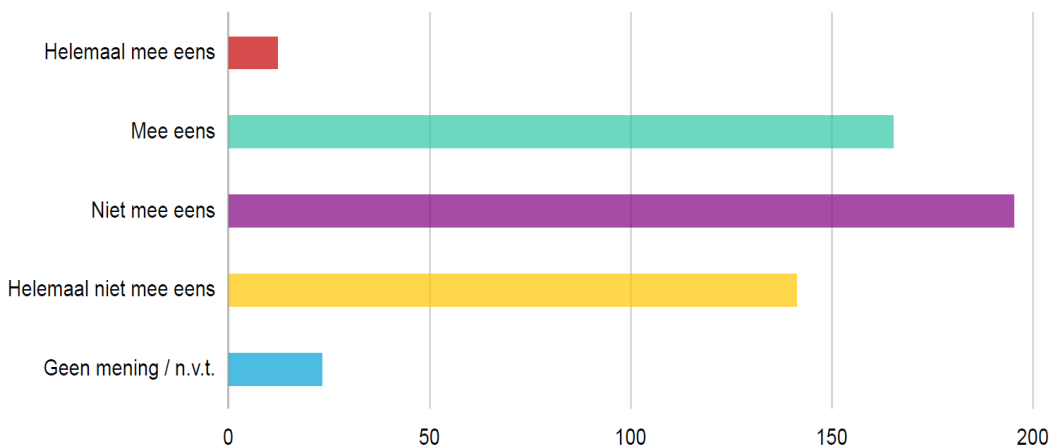
Vraag 17: De belangrijkste routes van/naar school zijn verkeersveilig en overzichtelijk voor fietsers en voetgangers



Vraag beantwoord door 537 respondenten

Vraag overgeslagen door 3 personen

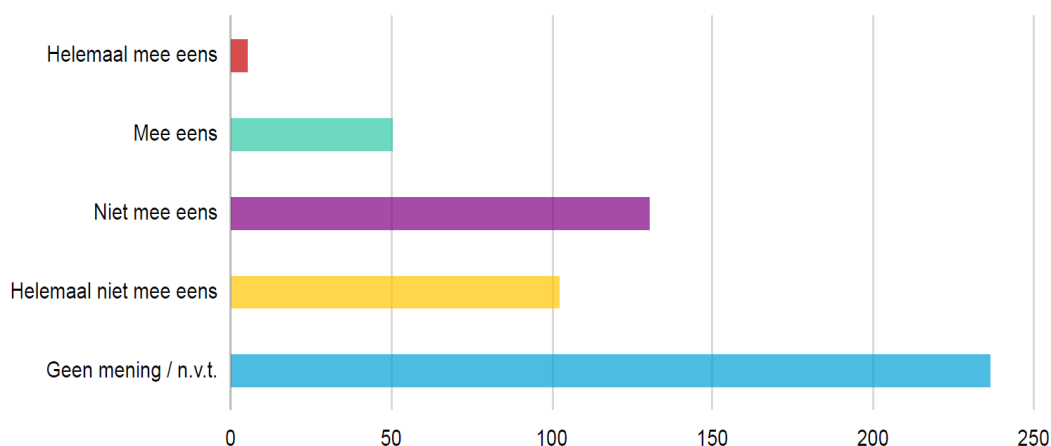
Vraag 18: In de woonwijken zijn voldoende parkeerplaatsen



Vraag beantwoord door 536 respondenten

Vraag overgeslagen door 4 personen

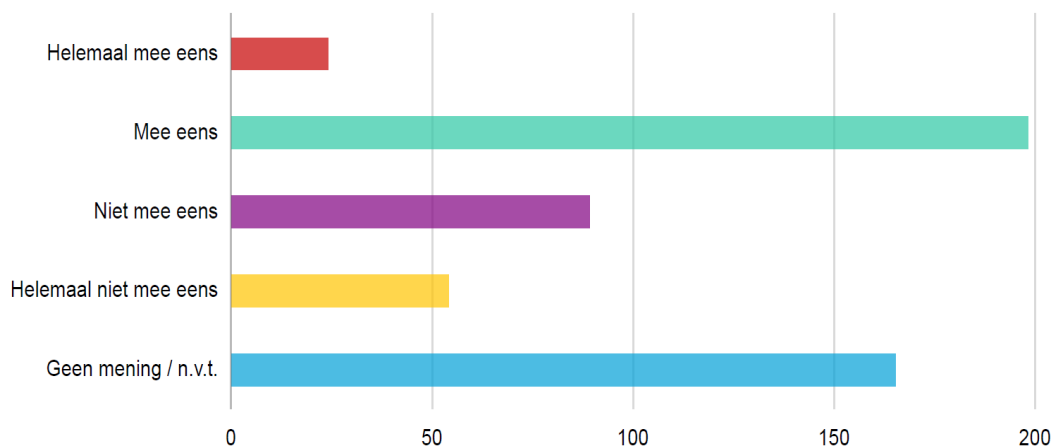
Vraag 19: In het centrum van Hasselt zijn voldoende parkeerplaatsen



Vraag beantwoord door 523 respondenten

Vraag overgeslagen door 17 personen

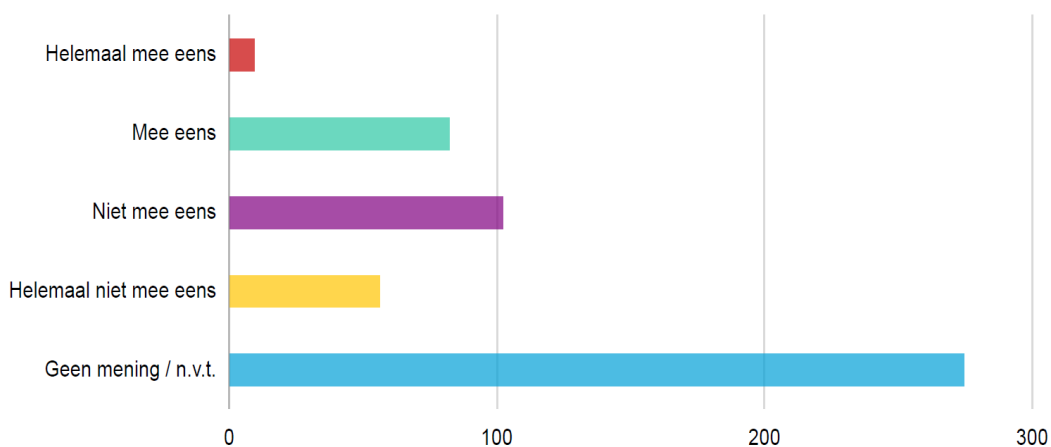
Vraag 20: In het centrum van Genemuiden zijn voldoende parkeerplaatsen



Vraag beantwoord door 530 respondenten

Vraag overgeslagen door 10 personen

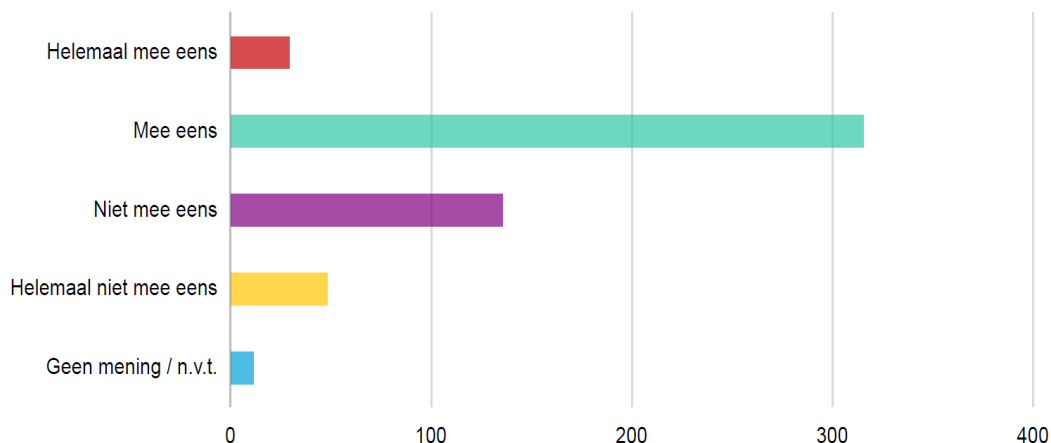
Vraag 21: In het centrum van Zwartsluis zijn voldoende parkeerplaatsen



Vraag beantwoord door 523 respondenten

Vraag overgeslagen door 17 personen

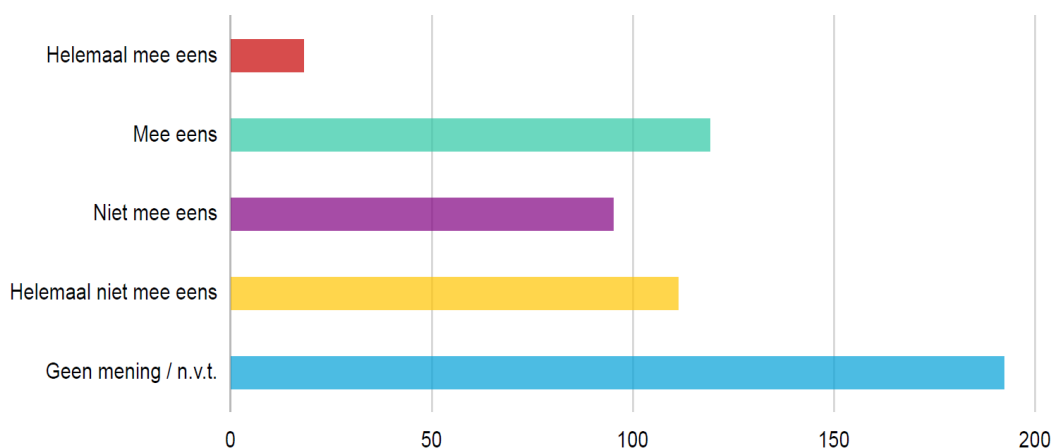
Vraag 22: Bij mijn belangrijkste bestemmingen kan ik dicht genoeg parkeren



Vraag beantwoord door 538 respondenten

Vraag overgeslagen door 2 personen

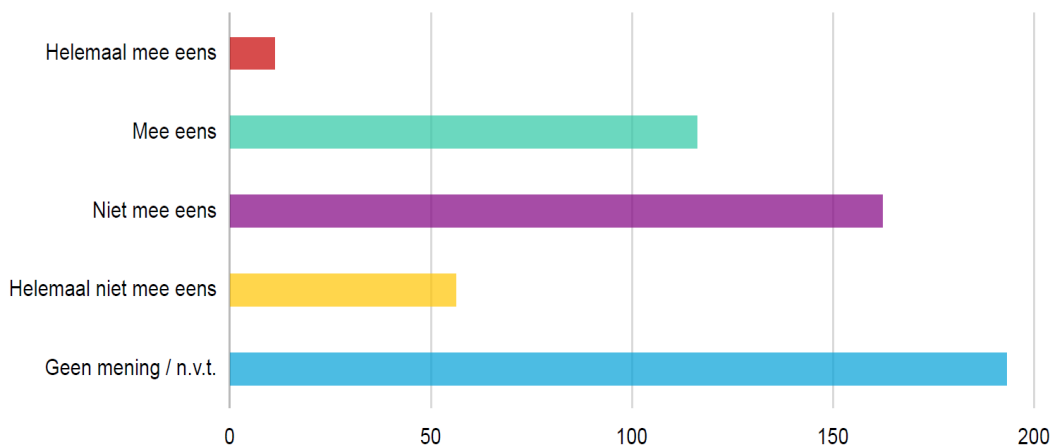
Vraag 23: Ik ben tevreden over de mogelijkheden per openbaar vervoer (bus) in de gemeente



Vraag beantwoord door 535 respondenten

Vraag overgeslagen door 5 personen

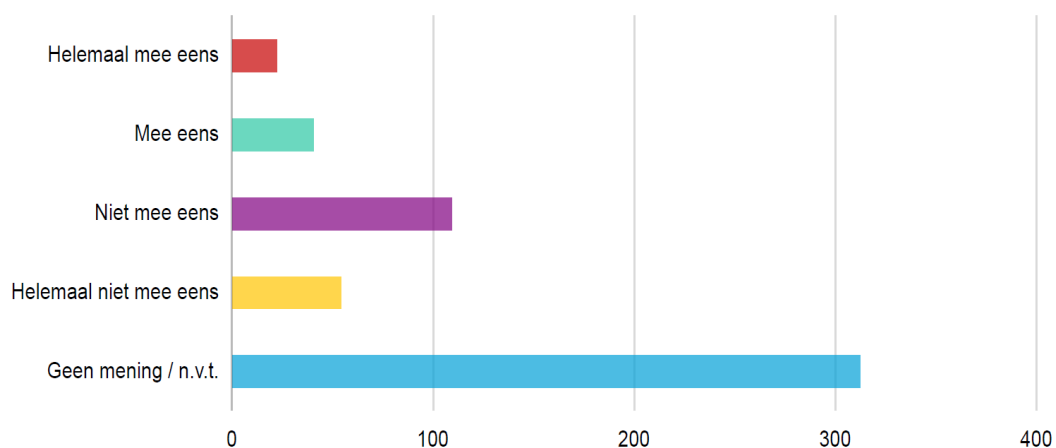
Vraag 24: Er wordt voldoende rekening gehouden met de toegankelijkheid van voorzieningen voor ouderen



Vraag beantwoord door 535 respondenten

Vraag overgeslagen door 5 personen

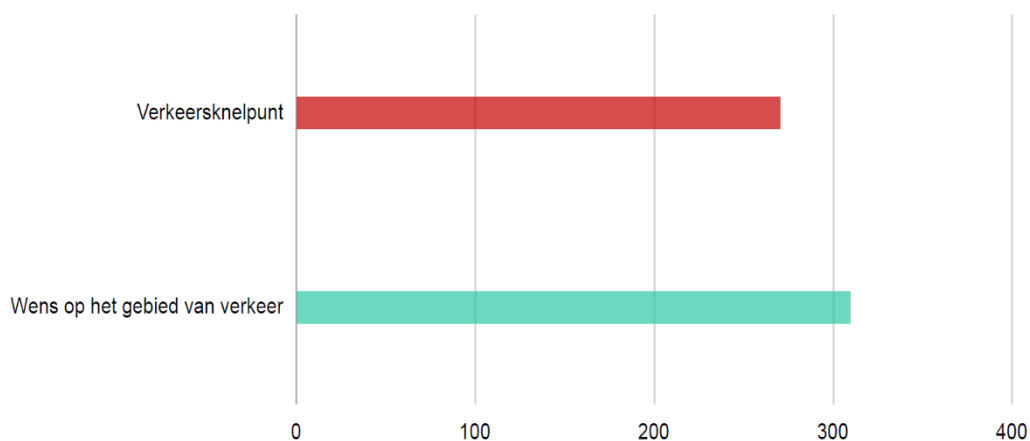
Vraag 25: In de gemeente zijn voldoende openbare laadpunten voor elektrische auto's



Vraag beantwoord door 537 respondenten

Vraag overgeslagen door 3 personen

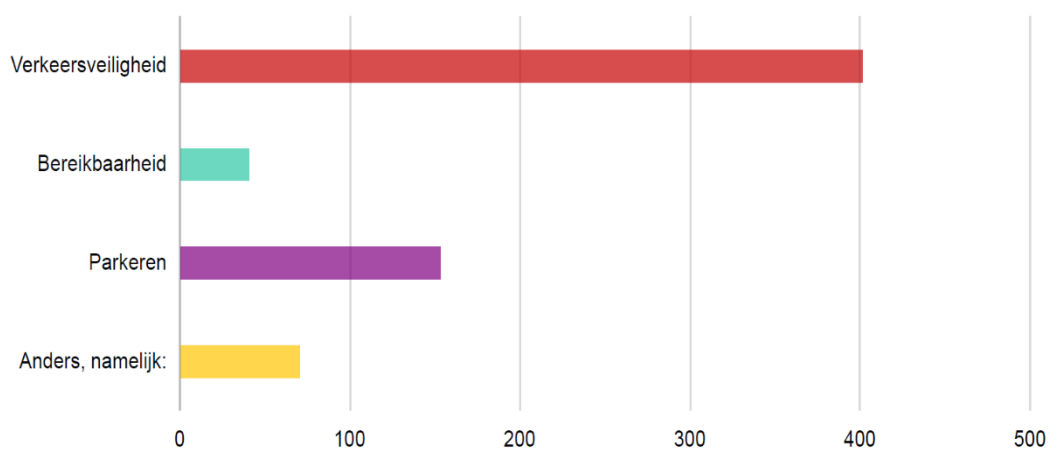
Vraag 26: Het punt dat ik op de kaart aangeef is een



Vraag beantwoord door 579 respondenten

Vraag overgeslagen door 190 personen

Vraag 27: Het punt dat ik op de kaart aangeef gaat over



Vraag beantwoord door 664 respondenten

Vraag overgeslagen door 105 personen



MEER WAARDE AAN RUIMTE ®