



Verkeersvisie Den Ham 2017 - 2027



COLOFON

Uitgave

Gemeente Twenterand
Manitobaplein 1
Postbus 67
7670 AB TWENTERAND

Titel rapport

Verkeersvisie Den Ham 2017-2027

Datum

november 2017

Auteurs

Beleidsmedewerker: Gert Hofman
Ondersteuning adviesbureau Goudappel Coffeng: Lucas van der Linde.

Projectomschrijving

De Verkeersvisie Den Ham beschrijft de verkeersontwikkelingen, het benoemt verkeersknelpunten en draagt oplossingen aan voor een periode tot 2027. Deze visie is een afgeleide van het vastgestelde "Gemeentelijk MobiliteitsPlan 2015-2025, gemeente Twenterand".

VOORWOORD

Op 15 december 2015 is door de raad vastgesteld het “Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 – gemeente Twenterand” (GMP). In deze “overall-visie” is aangegeven dat per kern een nadere uitwerking dient plaats te vinden in de vorm van een “lokale” verkeersvisie, waarbij de kern Den Ham na de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk aan bod zal komen. Nu bieden wij u aan de:

“Verkeersvisie Den Ham 2017- 2027”.

Deze visie brengt de verkeersontwikkelingen in beeld, benoemt de knelpunten en draagt oplossingen aan. De verkeersvisie komt tot stand in samenspraak met de inwoners van het dorp Den Ham, waar wij als college met een goed gevoel op terugkijken.

Er is een klankbordgroep samengesteld uit diverse maatschappelijke geledingen in Den Ham, die zaken aan de orde heeft gesteld op een constructieve wijze. Tijdens de twee sessies in november 2016 en maart 2017 in Café-Rest. “De Beuk” zijn discussies gevoerd en er ontstond begrip voor elkaars belangen en standpunten.

Op de gemeentelijke website is het programma “E-spraak” opengesteld. De bewoners van Den Ham hebben van de digitale mogelijkheid gebruik gemaakt om verkeersknelpunten aan te geven. Circa 30 personen hebben zich op de site aangemeld. In totaal zijn 18 reacties geplaatst, verdeeld over 15 discussie-onderwerpen. Het resultaat treft u aan als bijlage V bij deze visie.

In navolging van het GMP gaat het om zes hoofdthema's: hoofdwegenstructuur, centrumgebied, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving. Om praktische redenen zijn de thema's “Hoofdwegenstructuur” en “Centrumgebied” tot één thema samengevoegd toegespitst op de lokale situaties in Den Ham. Met de in deze visie voorgestelde maatregelen op basis van die vijf thema's worden voor de komende periode van 10 jaar met een doorkijk naar 20 jaar een leefbaar, bereikbaar en veilig klimaat in Den Ham bewerkstelligd.

November 2017

Het college van
Burgemeester en wethouders van Twenterand

VERKEERSVISIE DEN HAM

2017 – 2027

INHOUDSOPGAVE

BLZ.

	Samenvatting	3 t/m 6
1.	Inleiding	7
1.1.	Aanleiding.....	7
1.2.	Communicatie.....	8 t/m 10
2.	Visie per beleidsthema	11
2.1.	Thema's	11
2.1.1	<u>Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied</u>	11 t/m 17
2.1.2	<u>Openbaar vervoer</u>	18/19
2.1.3.	<u>Fiets</u>	20/21
2.1.4.	<u>Verkeersveiligheid</u>	22/23
2.1.5	<u>Trends in de samenleving</u>	23/24
2.2.	Overige opmerkingen	24/25
3.	Maatregelenlijst Den Ham	26
4.	Prioritering en financiële consequenties	27

BIJLAGEN

- I. Toelichting landbouwroutes Den Ham;
- II. Lijst leden klankbordgroep;
- III. Verslagen van 2 sessies klankbordgroep;
- IV. Resultaten van de E-spraak;

SAMENVATTING

In het GMP zijn voor elke kern op hoofdlijnen specifieke problemen en knelpunten benoemd. Deze krijgen een verdere uitwerking en detaillering in de op te stellen verkeersvisie. Als tweede kern van de vier kernen is nu het dorp Den Ham aan de orde.

Daarbij wordt de opmerking geplaatst dat de in het GMP genoemde problemen en knelpunten geen uitputtende opsomming is, hetgeen in deze visie overduidelijk blijkt. Ook is aangegeven dat bij elke op te starten verkeersvisie bewoners intensiever betrokken zullen worden, hetgeen kan leiden tot aanvullende probleemsituaties, die de aandacht verdienen.

In het voorbereidingsproces is de betrokkenheid en inbreng van de bewoners groot geweest.

Die betrokkenheid wordt gecontinueerd bij de nadere uitwerking van diverse plannen naar aanleiding van de in deze visie aangedragen suggesties/oplossingsrichtingen.

Op basis van de vijf beleidsthema's: hoofdwegenstructuur/centrumgebied, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving zijn doelstellingen en een maatregelenlijst tot stand gekomen en dat ziet er als volgt uit:

- 2.1.1. Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied

Onderzoek westelijke rondweg.

Gesteld kan worden dat een onderzoek naar een westelijke rondweg niet direct noodzakelijk is. De huidige zuidelijke randweg, de Vriezendijk, functioneert naar behoren waarvoor het bedoeld is en wordt steeds meer gebruikt door doorgaand verkeer.

Afbuiging Ommeweg/Marleseweg (nabij café-rest. "Harwig")

Het knelpunt "onveilig overstekende fietsers" wordt meegenomen bij de herinrichting van de Smitstraat in 2018. Ook wordt daarbij betrokken de uitmonding van de Kerkallee op de Marleseweg gericht op overstekende fietsers.

Bereikbaarheid en routing kern Den Ham:

omgeving Brink (inclusief Grotestraat, Voorstraat en Brinkstraat).

Ter verbetering van de bereikbaarheid en het versterken van de "dorpse/toeristische" uitstraling van het dorp Den Ham is een "shared-space-achtige" herinrichting van het karakteristieke "Brink-gebied" een werkbare suggestie. Deze suggestie dient verder te worden uitgewerkt met als uitgangspunt het herstellen van het tweerichtingen verkeer. Deze herinrichting kan eventueel betrokken worden bij de centrumherziening.

afwaardering Smitstraat en Dorpsstraat van 50 km/h-weg naar 30 km/h-weg.

De Smitstraat wordt in 2018 in het kader van rioolvervanging heringericht als een 30 km/h-weg. Daarbij wordt een wegvak van de Dorpsstraat tussen de kruisingen Smitstraat/Brinkstraat/Dorpstraat/Goossensplein en Dorpsstraat/Roelofsbrink in de 30 km/h-inrichting meegenomen.

Het resterende deel van de Dorpsstraat blijft in beeld om ook te worden afgewaardeerd. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een afwaardering vanaf de kruising Dorpsstraat/Roelofsbrink tot aan de kruising met de Zomerweg en Zuivelstraat.

Vriezendijk een veilig en goed alternatief voor de doorgaande route

Smitstraat/Dorpstraat.

Op korte termijn wordt de doorgaande route door het dorp verder afgewaardeerd van een 50 km/h naar een 30 km/h-route. Hierdoor zal de verkeersdruk op de zuidelijk gelegen Vriezendijk toenemen. Het huidige profiel van de Vriezendijk dat in de bochten doorstromingsproblemen met zich meebrengt dient nader te worden onderzocht. De kruising Zomerweg/Vriezendijk is niet veilig en daar moet aandacht aan besteed worden.

Een oversteekpunt voor de fietser tegenover een automaterialen-bedrijf wordt noodzakelijk geacht.

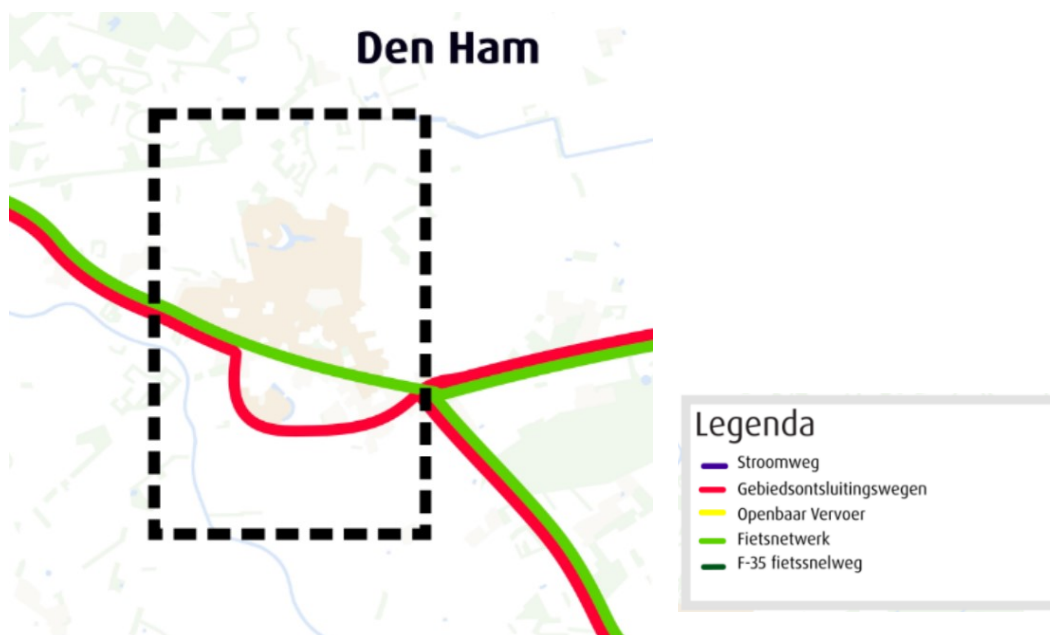
Route landbouwverkeer zoveel mogelijk weren uit de kern.

De aanpak van de landbouwroutes (zoals op de kaart in bijlage I met "groen is gearceerd) is akkoord en zal met de sector afgestemd worden met het onderhoud en aanpassingen van wegen in het buitengebied.

- 2.1.2. Openbaar vervoer

Doelstellingen openbaar vervoer

De doorontwikkeling wordt nauwgezet gevolgd over de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (stations Ommen en Vroomshoop) en de regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer etc.)



- 2.1.3. Fiets

Maatregelen fietsknelpunten

- Op de Marleseweg dienen tussen Kerkallee en rotonde rode fietsstroken te worden aangelegd;
- Snelheidsremmende maatregelen dienen te worden getroffen op de Vosseboerweg op de kruispunten Vosseboerweg/Nienenhoek en Vosseboerweg/Janmansweg/Hammerflie;
- Met de provincie Overijssel contact opnemen over fietspad Den Ham-Ommen (bladval/hogteverschil met berm).

- 2.1.4. Verkeersveiligheid

Maatregelen verkeersveiligheid

Verwezen wordt naar de maatregelen zoals die zijn genoemd bij de beleidsthema's "Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied", "Openbaar vervoer" en "Fiets".

Daar loopt het thema "Verkeersveiligheid" als een rode draad door de betreffende thema's;

Ook voor de kern Den Ham is belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand te blijven ondersteunen in haar werk (educatie, campagnes, voorlichting via onderwijs).

- 2.1.5. Trends in de samenleving

Doelstellingen t.a.v. de trends in de samenleving

Inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil houden; werkgeversaanpak mobiliteit (fietsplan voor werknemers aanschaf E-bike); het delen of hergebruik van vervoersmiddelen. Maar ook stimuleren flexibel (thuis)werken, gebruik schonere auto's en laadpalen, fietsstimulering ook vanuit gezondheidsoogmerk.

- 2.2. Overige opmerkingen

- De parkeersituatie op de "Kroezenhoek" nabij de sportschool en op de strook langs het perceel van het bedrijf MS-Pallets dient te worden opgepakt;
- Met LTO/Cumela contact onderhouden over de naleving van de overeengekomen landbouw-routes;
- Het zebrapad op de Ommerweg als voorbeeld nemen voor een algemeen (gehele gemeente) onderzoek naar dergelijke zebrapad-situaties om de attentiewaarde nog meer te verhogen.

- 3. Maatregelenlijst Den Ham



- 4. Prioritering en financiële consequenties

3. Prioritering maatregelen via totale prioriteitenlijst

De voorgestelde maatregelen komen samen met de maatregelen, die genoemd zijn in de verkeersvisies van de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Vroomshoop en Vriezenveen. Op basis van een afwegingskader (inclusief kostenraming) wordt een totale prioriteitenlijst van alle kernen opgesteld. Die lijst wordt eind 2017 aan de raad aangeboden om vervolgens de maatregelen te prioriteren en de financiële gevolgen in de (meerjaren) begroting weg te zetten. Dat kan bij de Kadernota 2019 en de jaren daarna, omdat nog niet bekend is welke maatregelen uit de twee nog vast te stellen verkeersvisies naar voren komen.

Werk-met-werk-situatie

Doen zich werk-met-werk-situaties voor, ongeacht de kern en de planning, dan zal/zullen (een) maatregel(en), zoals die in deze visie opgenomen en financieel haalbaar zijn, in het werk worden meegenomen.

Het combineren van werk is daar waar mogelijk altijd al het uitgangspunt geweest.

1. INLEIDING

“In het Gemeentelijk MobiliteitsPlan, gemeente Twenterand (GMP), staan de hoofdlijnen van verkeer en vervoer in onze gemeente beschreven en maken we keuzes om de verkeersstromen te verbeteren en bestaande infrastructuur beter te benutten.

De ambitie: een verkeersbeleid te formuleren en een verkeers- en vervoersysteem te ontwikkelen dat bijdraagt aan bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor de kern Den Ham voor de komende 10 jaar.”

1.1 Aanleiding

Op 15 december 2015 heeft de gemeenteraad van Twenterand het “Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 – gemeente Twenterand” vastgesteld. In dat beleidsplan is aangegeven, dat als vervolg daarop voor elke kern een verkeersvisie dient te worden opgesteld. Ook is vermeld, dat de hoogste prioriteit ligt bij het vaststellen van een verkeersvisie voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk. Daarna komen de kernen Den Ham, Vroomshoop en Vriezenveen (actualisatie bestaande visie) aan bod. Als tweede kern is nu het dorp Den Ham aan de orde.



Het GMP fungeert als paraplu boven de nog op te stellen verkeersvisie voor de kern Den Ham. In dat plan is een zestal hoofdthema's op gebied van verkeer en vervoer opgenomen, bestaande uit:

1. Hoofdwegenstructuur;
2. Centrumgebied;
3. Verkeersveiligheid;
4. Fiets;
5. Openbaar vervoer;
6. Trends in de samenleving.

Deze thema's komen in de verkeersvisie terug met de aantekening dat de thema's "Hoofdwegenstructuur" en "Centrumgebied" zijn samengevoegd. Daarbij worden uiteraard de uitgangspunten ten aanzien van die thema's van het GMP meegenomen en de destijds aangedragen verkeers- en vervoersproblematiek en aandachtspunten.

In de verkeersvisie wordt nadrukkelijker ingezoomd op de lokale situatie in Den Ham, waarbij meerdere verkeerszaken aan de orde zijn gekomen, die om aandacht vragen c.q. waarvoor een oplossing gezocht dient te worden. Kortom: "Wat is de visie voor de kern Den Ham voor de komende 10 jaar als het om verkeer en vervoer gaat?"

1.2 Communicatie

Klankbordgroep.

Naar het voorbeeld van het voorbereidingsproces met betrekking tot het GMP en de verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveenswijk is een lokale klankbordgroep ingesteld bestaande uit afvaardigingen van diverse maatschappelijke geledingen, buurtbewoners, personen op persoonlijke titel en hulpdiensten.

De lijst van aanmeldingen treft u aan in bijlage II.

Wat vermeldt het GMP in het algemeen voor alle kernen, dus ook voor Den Ham:

1. mobiliteits- en ontsluitingsproblemen in de kernen oplossen;
2. doorgaand en landbouwverkeer in de kernen weren en toegankelijkheid winkelgebieden verbeteren;
3. maatwerk leveren om openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken;
4. het verbeteren en waar mogelijk opwaarderen van fietsroutes;
5. handhaving, educatie en gedragsbeïnvloeding de verkeersveiligheid vergroten.

Wat vermeldt het GMP specifiek over de kern Den Ham met betrekking tot de zes thema's:

A. Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (samengevoegd):

- 1a. verkeersdruk centrum i.v.m. ontbreken goede westelijke ontsluiting (suggestie: Ommerweg langs de Linderbeek aansluiting op rotonde Marleseweg);
- 2a. onduidelijke afbuiging Ommerweg/Smitstraat genereert nog teveel sluipverkeer;
- 3a. benadering en routing van het centrum verbeteren;
- 4a. route landbouwverkeer zoveel mogelijk weg uit de kern;
- 5a. fietsoversteken naar en van vrijliggende tweerichtingen fietspaden;
- 6a. aandacht voor ANWB-bewegwijzering.

B. Openbaar vervoer

Er is geen speciale opmerking hieromtrent ten aanzien van Den Ham gemaakt.

C. Fiets

Bij fietsroutes op 60 km/h-wegen met een verbindende functie ontbreekt een schakel in noordelijke richting en wel de Vosseboerweg.

D. Verkeersveiligheid

Er is geen speciale opmerking hieromtrent ten aanzien van Den Ham gemaakt.

E. Trends in de samenleving

Er zijn toen geen initiatieven vanuit de samenleving genoemd.

In de twee sessies (nov. '16 en maart '17) hebben de discussies zich voornamelijk toegespitst op de afbuiging Ommerweg/Marleseweg (nabij café-rest. "Harwig"), de bereikbaarheid en inrichting omgeving Brink inclusief de wegen Grotestraat, Voorstraat, Brink en Brinkstraat en de Vriezendijk, die als randweg te smal wordt aangemerkt.

De verslagen van de twee sessies van de klankbordgroep treft u aan in bijlage III.

Toepassing E-spraak

In samenspraak met Adviseursbureau Goudappel Coffeng is naar het voorbeeld van de verkeersvisies Vriezenveen 2009/2010 en Westerhaar-Vriezenveensewijk 2016 ook voor de kern Den Ham gebruik gemaakt van E-spraak. E-spraak maakt het mogelijk om online een mening over een onderwerp te ventileren, maar ook om onderling over onderwerpen te discussiëren.

In de periode van 13 januari tot 1 maart 2017 heeft de site voor Den Ham opengestaan voor reacties en discussies. Circa 30 personen hebben zich in deze periode op de site aangemeld. Zij hebben in totaal 18 reacties geplaatst, verdeeld over 15 discussieonderwerpen. Hieronder de samenvatting van de uitkomsten. Hieronder volgt een samenvatting van de meest opvallende discussies per locatie.

Oversteekplaats kruispunt bij restaurant Harwig

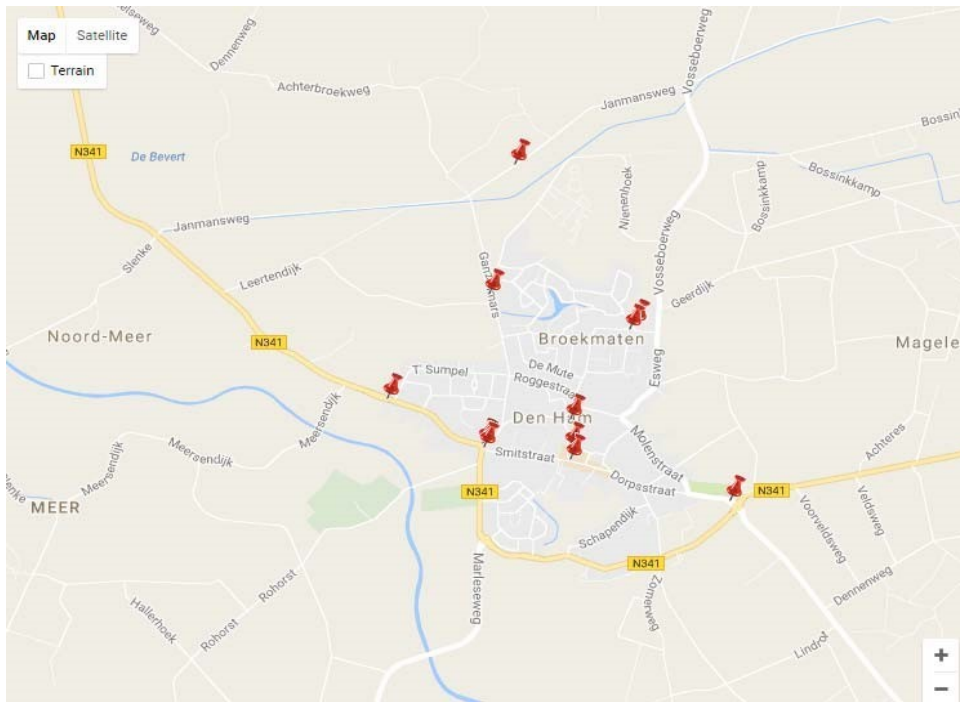
Diverse bewoners geven aan dit kruispunt zeer onveilig te vinden. Met name het oversteken van het kruispunt door fietsers en voetgangers is erg lastig doordat automobilisten (te) hard rijden. De wens van de bewoners is om een rotonde of een oversteekplaats voor voetgangers met een verkeerslicht aan te leggen.

Kruising Brinkstraat/Dorpsstraat/Smitstraat

Bewoners zijn van mening dat dit kruispunt erg onveilig is. Hoewel het geldende snelheidsregime 30 km/h is, houden volgens de bewoners maar weinig automobilisten zich aan deze snelheid waardoor gevaarlijke situaties ontstaan, vooral in de ochtend- en avondspits. Bovendien zijn bewoners van mening dat sprake is van sluipverkeer. Dat verkeer maakt gebruik van de Dorpsstraat terwijl de Vriezendijk eigenlijk bedoeld is voor doorgaand verkeer. Bovendien ondervinden bewoners in de buurt van dit kruispunt geluidsoverlast doordat automobilisten hier te hard rijden.

Kruising Magelerweg – Kosterkamp

Men is van mening, dat de verkeersdrempel zodanig is aangelegd dat deze voor veel discomfort zorgt. Volgens de bewoners zou een optie zijn om de toegangsdrempel iets te laten zakken, zodat men met minder moeite en meer comfort gebruik kan maken van de drempel.



Figuur: Locaties van de geplaatste punaises te Den Ham (bron: Goudappel Coffeng)

Resultaten van sessies en E-spraak.

De uitgebreide resultaten zijn in bijlage V opgenomen en vormen onderdeel van deze visie. Dat betekent ook, dat de daarin genoemde situaties, die niet in de visie zelf zijn benoemd, als incidentele en minder zwaarwegende zaken worden aangemerkt. Die zullen tussentijds onder de aandacht worden gebracht c.q. in werk-met-werk-situaties meegenomen worden.

2. VISIE

“Het samengevoegde thema “Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied” is de bepalende factor voor het opstellen van de verkeersvisie. Met uitzondering van het thema “Openbaar vervoer” zijn de overige thema’s gerelateerd aan thema “Hoofdwegen / Centrumgebied.”

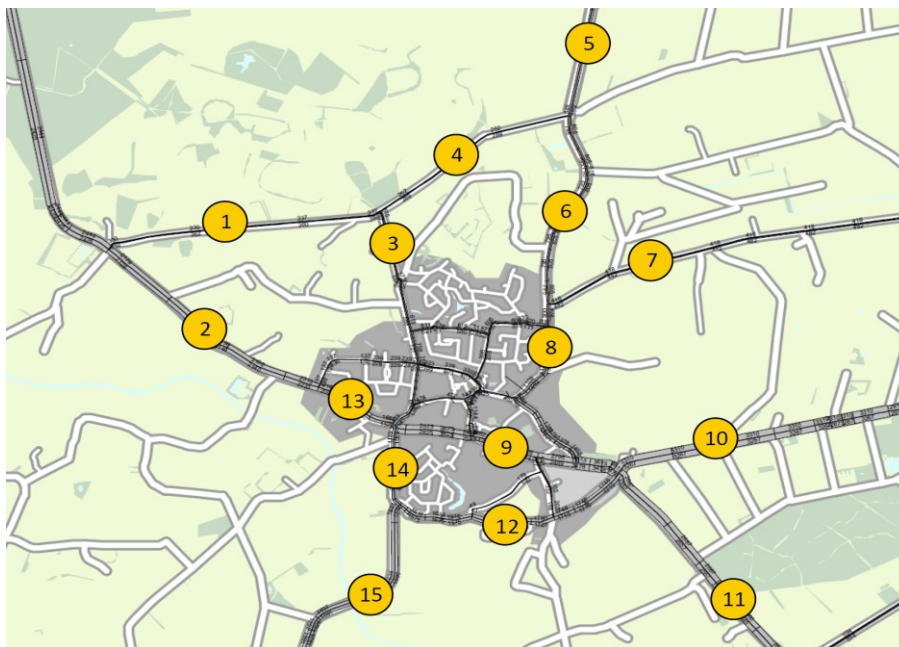
2.1. THEMA’S

2.1.1. HOOFDWEGENSTRUCTUUR / CENTRUMGEBIED

Onderzoek westelijke rondweg

In het GMP is gememoreerd of het een idee zou zijn om de mogelijkheid te onderzoeken of een directe ontsluiting vanaf de Ommerweg langs de Linderbeek aansluitend op de rotonde Marleseweg met een vervolg op de Vriezendijk ter ontlasting van de kern een optie zou zijn. De huidige verkeersintensiteiten voor het dorp Den Ham geven aantallen voertuigen weer die niet boven het acceptabele maximum zitten. Naar de toekomst toe zal dat niet anders zijn.

De prognoses voor 2020 laten zien dat voor het dorp Den Ham bij ongewijzigd beleid op de meeste 50, 60 en 80 km/h-wegen sprake zal zijn van een gemiddelde stijging van 500 voertuigen per etmaal. Dat zijn waarden, die niet tot problemen leiden. (zie onderstaand figuur en tabel op blz. 12).



Nr.	Straat	Huidig*	Toekomst* (2020)
1.	Janmansweg (tussen N341 – Ganzenmars)	1.000	1.000
2.	N341 Ommerweg	4.500	5.000
3.	Ganzenmars	1.000	1.500
4.	Janmansweg (tussen Ganzenmars – Vosseboerweg)	500	1.000
5.	Vosseboerweg (noord)	1.500	2.000
6.	Vosseboerweg (tussen Janmansweg – Geerdijk)	1.500	2.000
7.	Geerdijk	1.000	1.000
8.	Esweg	2.500	3.000
9.	Dorpsstraat	5.000	5.500
10.	N341 Vroomhoopseweg	6.500	7.000
11.	Daarleseweg	5.000	6.000
12.	N341 Vriezendijk	3.000	4.000
13.	N341 (tussen Heemsteres – Smitstraat)	3.000	4.000
14.	N341 (tussen Smitstraat - Marleseweg)	2.000	2.500
15.	Marleseweg	3.000	3.500

Figuur en tabel: Intensiteiten verkeersmodel Den Ham (motorvoertuigen per dag)

Oplossingsrichting

In dat licht bezien is er geen de noodzaak om een onderzoek te starten voor een westelijke rondweg. Wat een verbetering behoeft is het beter verdelen van de verkeersstromen in en rondom de kern. De zuidelijke randweg Vriezendijk functioneert naar behoren waarvoor het bedoeld is en zou nog beter benut kunnen worden om nog meer doorgaande verkeer aan de zuidkant te laten afwickelen.

Afbuiging Ommerweg/Marleseweg (nabij café-rest. "Harwig")

Deze afbuiging wordt als knelpunt ervaren vanwege de verkeersonveiligheid en de onduidelijke situatie. Dit knelpunt moet de hoogste prioriteit hebben om te worden aangepakt. De afbuiging is onoverzichtelijk, voertuigen nemen vaak de binnenbocht en schieten met hoge snelheid de Smitstraat in. Voor overstekende voetgangers en fietsers is deze situatie door die onoverzichtelijkheid onveilig. Rond de eeuwwisseling was bij een eerdere reconstructie een rotonde in beeld, echter de daarvoor benodigde grond kon de gemeente destijds niet in eigendom verkrijgen. Deze optie is opnieuw ingebracht.

Oplossingsrichting

Medio 2018 wordt in de Smitstraat de riolering vervangen en zal de weg worden afgewaardeerd van een 50 km/h-weg naar een 30 km/h-weg. Dat heeft tot gevolg:

- dat het doorgaande (vracht)verkeer meer wordt gedwongen gebruik te maken van de zuidelijke randweg Vriezendijk;
- dat een rotonde-oplossing niet meer een vanzelfsprekende optie is geworden, omdat blijkt dat de meeste effectiviteit wordt gehaald uit een aansluiting op een rotonde van minimaal drie wegen met dezelfde functie. In dit geval zou dat drie wegen met een "50km/h-regime" moeten zijn. Bij de afwaardering van de Smitstraat is dat niet meer het geval, zodat andere oplossingsrichtingen in beeld moeten worden gebracht. Enkelen zijn al door de klankbordgroep naar voren gebracht (zie bijlage IV).

In het 2^e halfjaar 2017 zijn de voorbereidingen (o.a. bijeenkomsten met aanwonenden/ belanghebbenden) getroffen m.b.t. de herinrichting van de Smitstraat, waarbij ook de afbuiging Ommerweg/Marleseweg wordt betrokken inclusief de uitmonding van de Kerkallee op de Marleseweg met name als het gaat om overstekende fietsers.

Bereikbaarheid en routing kern Den Ham

Omgeving Brink (inclusief Grotestraat, Voorstraat en Brinkstraat)

Zoals in het GMP is verwoord zal de kern Den Ham in de nabije toekomst een centrumherziening ondergaan in verband met de herontwikkeling van een gebied gelegen ten westen van de Brink. Daar zijn de voormalige scholen “De Smithoek” en de “Domino” opgeheven en verhuisd naar het plan “Zuidmaten”. Ook zijn er mogelijke ontwikkelingen gaande met betrekking tot de Ned. Herv. Kerk, het gebouw De Rank en directe omgeving. Deze ontwikkelingen kunnen bij nadere uitwerking invloed hebben op de bestaande verkeersstructuur c.q. - circulatie met name de éénrichtingsverkeer-situaties in de kern. Vanwege een concrete horecaontwikkeling aan de zuidkant van de Brink, gaat het binnenterrein van de Brink gebruikt worden als terras, waarbij het voor personenauto's verboden is te parkeren in de periode van 1 april tot 1 november.



Eénrichtingsverkeer

Het éénrichtings-verkeer op de Voorstraat wordt als een bereikbaarheidsprobleem aangemerkt. Het inprikken naar de kern vanaf de oostkant van het dorp is onlogisch en te omslachtig.

Die ervaring is met de Grotestraat minder.

Geopperd wordt de omgeving van de Brink te bestempelen als een wandelpromenade gelet op de horecaontwikkelingen en mogelijke ontwikkelingen rondom de Ned. Herv. Kerk. Deze suggestie heeft weer geleid tot het betrekken van een groter kerngebied vanaf de Grotestraat, Brink, Voorstraat en de Brinkstraat. Daarbij is het idee ontstaan in dat gebied over te gaan tot een “shared space”-achtige * inrichting.

Shared space voor de Brink

De gedachte gaat uit naar een inrichting waarbij twee richtingen verkeer (weer) mogelijk wordt gemaakt op de Grotestraat, Voorstraat en een deel van de Brink. Dat zou kunnen door de bestrating van gevel tot gevel op één niveau te laten aanbrengen en het gebied toegankelijk te laten zijn voor alle verkeer. Dat wil zeggen ruimte geven zonder het specifiek in te richten voor auto's, fietsers en voetgangers. Iedereen let dan ook veel beter op en het verhoogt de bereikbaarheid in de kern. Vormgeving, groenvoorzieningen, openbare verlichting, parkeergedeelten, straatmeubilair zijn bepalende elementen voor een dorpse/toeristische uitstraling van een dergelijk gebied. Dit gedachtegoed en de verdere uitwerking van de genoemde ontwikkelingen zullen meer “reuring” en “uitstraling” op en rondom de Brink geven. Deze “ruimte-vertaling” is over het algemeen positief ontvangen.

* *Shared Space = verkeerssituatie reguleren op basis van de eigen verantwoordelijkheid van mensen in plaats van regels en verkeersborden.*



Figuur: Voorbeeld Shared Space (Aalten)

Autovrije Brink

De meningen zijn verdeeld over een "autovrije Brink". Vooral nog wordt alleen gefocust op het parkeerverbod op het binnenterrein.

Andere aandachtspunten hierbij zijn: veiligheid voor de kinderen, terras op de Brink prima, hoek Brinkstraat/Brink aanpassen, bevoorrading achterkant supermarkt op De Werf en niet via Brinkstraat en Brink.

Afwaardering Smitstraat en Dorpsstraat van 50 km/h-weg naar 30 km/h-weg.

Bij de onderdelen "Onderzoek westelijke rondweg" en "Afbuiging Ommerweg/ Marleseweg (nabij café-rest. "Harwig")" is de Smitstraat met name de afwaardering naar een 30 km/h-weg aan de orde gesteld. Rond de eeuwwisseling was er al sprake van een verbod op vrachtverkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer. Bij de herinrichting van de Smitstraat wordt daarin meegenomen een deel van de Dorpsstraat tussen de kruising Smitstraat/Brinkstraat/ Dorpsstraat/Goossensplein en de kruising Dorpsstraat/Roelofsbrink.

Laatstgenoemde kruising is voor de zomervakantie 2017 aangepast en voorzien van een "30 km/h-plateau". Vooruitlopend op de herinrichting van het tussenliggende wegvak, is dit wegvak inmiddels al onder de "30 km/h-zone" komen te vallen.

Het resterende deel van de Dorpsstraat blijft in beeld om ook te worden afgewaardeerd. Dat zou kunnen tot aan de rotonde Dorpsstraat/Vriezendijk/Daarleseweg/Vroomshoopseweg, maar ook tot aan de kruising met de Zomerweg en Zuivelstraat. Vanwege de aanwezigheid van:

- de brandweerkazerne;

- de Coöperatieve Aankoop Vereniging met aantrekkende landbouwverkeer en toeleveranciers (tankwagens);
- de aanwezigheid van een garage/pompstation;
- de aansluitingen van de Molenstraat en de Zomerweg op de Dorpsstraat zijnde 50 km/h-wegen om een vlotte resp. noordoostelijke en zuidelijke ontsluiting van het dorp mogelijk te maken, gaat onze voorkeur uit naar een afwaardering van de Smitstraat/Dorpsstraat tot aan de Zomerweg. Daarbij dient de kruising Dorpsstraat/Zuivelstraat/Zomerweg heringericht te worden.

De E-spraak leverde op dat bewoners het kruispunt Smitstraat/Brinkstraat/Dorpsstraat/Goossensplein erg onveilig vinden. Hoewel het geldende snelheidsregime 30 km/h is, houden volgens de bewoners maar weinig automobilisten zich daar aan. Daardoor ontstaan er gevaarlijke situaties, vooral in de ochtend- en avondspits. Bovendien zijn bewoners van mening dat sprake is van sluipverkeer. Dat verkeer maakt gebruik van de Dorpsstraat terwijl de Vriezendijk juist daar voor bedoeld is. Bovendien geven de bewoners in de buurt van dit kruispunt aan geluidsoverlast te ondervinden doordat automobilisten te hard rijden.

Wij zijn ervan overtuigd, dat, wanneer de afwaardering van de Smitstraat en een deel van de Dorpsstraat heeft plaatsgevonden met de duidelijke intentie om de Smitstraat en Dorpsstraat te ontmoedigen, de geschetste problemen tot het verleden gaan behoren. Dat betekent ten opzichte van de eerdergenoemde prognoses op basis van ongewijzigd beleid (zie blz. 11 en 12), dat de verkeersintensiteiten op de Smitstraat en Dorpsstraat in 2020 iets zullen afnemen in plaats van toenemen door de aantrekkelijkheid van de Vriezendijk.

Vriezendijk, een veilig en goed alternatief voor de doorgaande route Smitstraat/Dorpsstraat

De huidige randweg Vriezendijk wordt als alternatief aangemerkt voor de doorgaande route Smitstraat/Dorpsstraat.

Wij vinden dat de Vriezendijk nog beter benut kan worden voor het doorgaande (vracht)verkeer. Daarvan zal sprake zijn als de Smitstraat en Dorpsstraat fasegewijs verder worden afgewaardeerd naar een 30 km/h-weg met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen.

Knelpunt wegbreedte Vriezendijk en aantakking Zomerweg op Vriezendijk

Tijdens de klankbordgroep-sessies is aangegeven, dat de huidige Vriezendijk als randweg met een breedte van circa 6m. vrij smal is en dat twee vrachtwagens c.q. landbouwvoertuigen elkaar moeilijk kunnen passeren. Naderhand zijn enkele jaren geleden een paar bochten ruimer gemaakt. Dit wordt als onvoldoende ervaren door transporteurs en loonwerkers.

Met name door loonwerkers wordt geopperd voor het verbreden van de Vriezendijk door "grasbetonklinkers". De maximum breedte van landbouwvoertuigen is 3m. Voor bijzondere voertuigen met ontheffing is dat 3.50m. Het wegprofiel is voor een randweg met een maximum snelheid van 50 km/h voldoende. Voor de laatstgenoemde landbouwvoertuig-categorie, hetgeen uitzonderingssituaties zijn, is het wat aan de krappe kant. In die situaties zullen weggebruikers hun snelheden moeten aanpassen. Wij constateren dat in algemeenheid met enige regelmaat de "binnenbocht" wordt genomen en dan ook met hogere snelheid. Dit zijn wel gedragingen van bestuurders, die het "elkaar passeren" met een niet al te ruim wegprofiel nadelig beïnvloeden.

Tot op heden hebben zich op de Vriezendijk geen ongevallen met letsel voorgedaan. De Vriezendijk is over de gehele lengte “in de banden gelegd” met kolken voor de afwatering. Het vervangen van de banden door grasbetonklinkers inclusief het aanpassen van het afwateringssysteem is nogal rigoureuus in relatie tot de noodzaak daarvan.

Het lijkt ons raadzaam om eerst de ontwikkelingen na de afwaardering van de Smitstraat en de Dorpsstraat als voormalige doorgaande route met als gevolg een toename van de verkeersdruk op de Vriezendijk af te wachten. Mocht dit daadwerkelijk tot doorstromings- en/of veiligheidsproblemen leiden dan dient alsdan de Vriezendijk voor verbreding onderzocht te worden.

Ook als knelpunt is door de klankbordgroep aangereikt de aansluiting van de Zomerweg op de Vriezendijk. Deze is ondanks bord B7 (“stop”-bord) gevaarlijk vanwege het ontbreken van een goed uitzicht ook in combinatie met het vrijliggende tweerichtingen fietspad.

Knelpunt oversteek fietsers naar automaterialenbedrijf

Er ontbreekt voor fietsers vanaf een vrijliggend twee richtingen fietspad aan de noordkant een oversteekpunt naar een automaterialen-bedrijf, die gesitueerd is aan de zuidkant van de Vriezendijk. Er wordt op de weg gefietst om bij het bedrijf te komen, hetgeen onveilig en niet toegestaan is. De aanwezigheid van een wadi tussen het fietspad en de weg vormt een belemmering.

Een oversteek wordt noodzakelijk geacht, temeer daar de verkeersdruk op de Vriezendijk alleen maar toe zal nemen.

Route landbouwverkeer zoveel mogelijk weren uit de kern

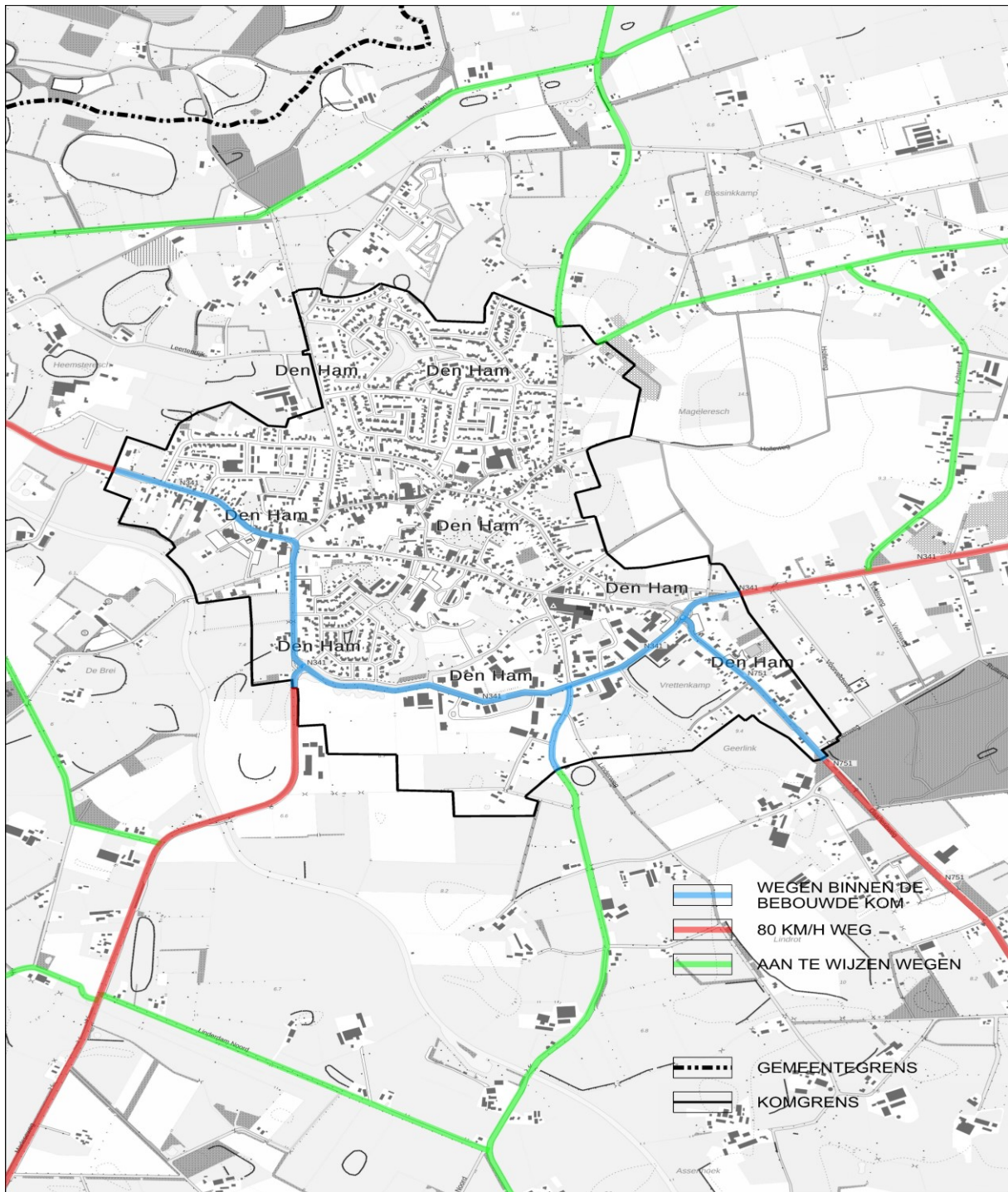
De klankbordgroep gaf aan niet wenselijk te vinden dat landbouwverkeer door de Molenstraat/Esweg gaat en dat dat verkeer via het Lindrot de voorkeur geniet.

In het GMP is specifiek voor de kern Den Ham aangegeven om de routes voor het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kern van het dorp te laten plaatsvinden.

In samenspraak met de LTO, afdeling Twenterand en Cumela is een routekaart ontwikkeld waarop routes zijn opgenomen die door landbouwverkeer als doorgaande routes in het buitengebied worden gebruikt. Daarbij worden de kernen – daar waar mogelijk – zo veel mogelijk ontzien. Door die routes te faciliteren door extra onderhoud, worden die routes nog consequenter door het landbouwverkeer gebruikt met het doel de kernen zoveel mogelijk te ontzien. Voor de kern Den Ham is een routekaart ontwikkeld en opgenomen in bijlage I.

Oplossingsrichting

Volgens de landbouwroutekaart (zie blz. 17) is de Molenstraat/Esweg niet als route in de kern opgenomen. Het Lindrot is in het kader van “extra onderhoud” geen specifiek aangewezen route in het buitengebied, maar kan gewoon door het landbouwverkeer blijvend gebruik van worden gemaakt.



Figuur landbouwroutes in en rondom Den Ham

2.1.2. OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer is belangrijk in een plattelands gemeente. Tegelijkertijd staat het budget voor openbaar vervoer onder druk. Dat neemt niet weg dat er gestreefd moet worden naar het behoud van het huidige aanbod, verbeteren van de mogelijkheden en/of toepassen van nieuwe openbaarvervoer/mobiliteits-alternatieven.

De kern Den Ham kent via lijn 81 een busverbinding van Ommen naar Westerhaar. Met een overstap in Westerhaar kan de reis worden vervolgd hetzij naar Hardenberg hetzij naar Almelo. Daarnaast rijdt er een buurtbus die de verbinding verzorgt tussen Den Ham en Nijverdal, via Daarle, Marle en Hellendoorn.

Doortrekking van de spoorlijn Almelo-Mariënberg naar Hardenberg medio 2016 is voor de provincie aanleiding om parallelle buslijnen te herzien en waar mogelijk de bus- en spoorlijn (meer) op elkaar te laten afstemmen. Dat zou ook gevolgen kunnen hebben voor het dorp Den Ham. Met name als het gaat om de vervolgreis vanaf Westerhaar hetzij naar Hardenberg hetzij naar Almelo.

Knelpunt kwaliteit openbaar vervoer

De klankbordgroep geeft aan dat de openbaar vervoersvoorzieningen onder de maat zijn. Vanuit de Hammer gemeenschap kwam naar voren, dat de animo voor de buurtbus gering is. De verbinding/aansluiting bus-trein zowel naar Ommen als naar Vroomshoop is vooral op zondag voor verbetering vatbaar. Wat ook een tekortkoming is, is dat de streekbus naar Ommen bij het station eindigt. De wens is de busroute te vervolgen richting de locatie voor het voortgezet onderwijs in Ommen. De aansluiting van de streekbus op de stedelijke verbinding in Almelo laat te wensen over.



Oplossingsrichting

Ons streven voor de gehele gemeente - en dat is wat de vervoersautoriteit, de provincie Overijssel, ook wil - is er op gericht om bus- en spoorlijnen meer en beter op elkaar te laten afstemmen. Ook voor Den Ham is onderwerp vervoer complex gezien de gevoeligheid voor de diverse doelgroepen. Een nieuwe vervoersvisie wordt door de provincie Overijssel in samenspraak met de vervoerders opgesteld, waarbij:

- het huidige Regiotaxi-systeem wordt opgeheven;
- een regionale (of lokale) oplossing dient te komen voor specifiek doelgroepen- vervoer (maatwerk);
- een regionale of lokale oplossing dient te komen voor eventueel aanvullend openbaar vervoer.

Voor wat betreft het laatstgenoemde aspect is uitbreiding van de huidige buurtbusvoorziening voor deze kern ook aan de orde geweest. Deze voorziening komt meer in beeld als een goede aanvulling op het bestaande aanbod.

Er is winst te behalen op dat terrein als ook de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Vroomshoop/Geerdijk en Vriezenveen op een gezamenlijke vervoersvoorziening als een buurtbus kunnen rekenen.

Naast een betere afstemming van bus- en spoorlijnen zal een aanvullende openbaar vervoersvoorziening zo mogelijk in de vorm van een buurtbus bij de onderhandeling omtrent de nieuwe vervoersvisie bij de provincie onder de aandacht worden gebracht.



2.1.3. FIETS

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 is omschreven dat de gemeente zich blijft focussen op de fietspaden.

Wat gebeurt er al?

Voor het dorp Den Ham ligt op dit moment de focus met name op de aanleg van een vrijliggend twee richtingen fietspad vanaf de Marleseweg langs de westkant van de Kerkallee en de Rohorst tot aan het sportcomplex "De Rohorst". De oversteek van fietsers van de Kerkallee op de Marleseweg alsmede de oversteek van fietsers van de afbuiging Ommerweg/Marleseweg naar de Smitstraat/Grotestraat zal in combinatie betrokken worden bij de eerdergenoemde herinrichting van de Smitstraat/Dorpsstraat.

De huidige fietsoversteek op de Daarleseweg is medio 2017 verbeterd door bebording en een haakse oversteek. Dit is uitgevoerd tegelijkertijd met de aanleg van een chicane bij binnenkomst van het dorp, zodat de snelheid wordt afgeremd, hetgeen voor de overstekende fietser ook veiliger is geworden.

Knelpunten:

- a. er dient meer aandacht te worden besteed aan het onderhoud van die fietspaden, zo is de mening van de klankbordgroep, en aan fietsoverstekten van of naar een vrijliggend twee richtingen fietspad.
- b. het ontbreken van de rode fietsstroken op de Marleseweg vanaf de Kerkallee tot aan de rotonde;
- c. een fietsroute ontbreekt in noordelijke richting op een 60 km/h-weg (Vosseboerweg);
- d. onveilig fietspad tussen Den Ham en Ommen en met name het deel in het traject "Eerderbos" door bladval en het hoogteverschil tussen fietspad en berm.

Oplossingen/Oplossingsrichting

Fietsstroken Marleseweg

Vanuit het bestaande en nog steeds geldende verkeersbeleid gelden t.a.v. 50 km/h-wegen bij de weginrichting de volgende basisuitgangspunten:

- wegdeksoort: asfalt;
- fietsstroken: in rode kleur.

Dit onderdeel dient te worden meegenomen in het onderhoud voor "rood asfalt".

Ontbreken fietspad Vosseboerweg

In navolging van het GMP is gesteld dat de precieze uitwerking van de fietsroutes in de afzonderlijke verkeersvisies, dus ook in die van de kern Den Ham, aan bod zullen komen. Aangegeven is ook dat er een instrument bestaat om fietsroutes binnen de kern in beeld te brengen. Gebleken is, dat net als bij de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk ook bij de kern Den Ham van dergelijke grootte het inzetten van dat instrument niet noodzakelijk is. Dit onderdeel is niet specifiek in de sessies genoemd en ook niet bij de E-spraak-reacties aangehaald.

In alle windrichtingen, behalve het noorden, wordt het dorp Den Ham t.b.v. fietsers ontsloten door vrijliggende twee richtingen fietspaden. De ontsluiting aan de noordkant, de Vosseboerweg, betreft ook - als enige - een 60km/h-weg en heeft een toeristische inslag. Het aldaar aanleggen van een vrijliggend twee richtingen fietspad strookt niet met de basisprincipes van een 60 km/h-weg. Het treffen van enkele snelheidsremmende "60km/h-maatregelen" op diverse punten is beter op z'n plaats.

Gelet op de geringe verkeersintensiteit op de Vosseboerweg (prognose 2.000 voertuigen p/etm. in 2020), maar wel de enige ontsluiting naar het noorden, zou op 2 plekken een 60km/h-plateau op de kruisingen Vosseboerweg/Nienenhoek en Vosseboerweg/Janmansweg/Hammerflieer een optie kunnen zijn.



De voorgestelde optie is ook aangereikt mede op basis van het navolgende.

Waar men 10 jaar geleden nog sceptisch deed over het feit om het autogebruik terug te dringen door fietsgebruik te stimuleren ook op het platteland begint nu toch des te meer “terrein te winnen” mede door de opkomst van de E-bike.

Het interne fietsverkeer dient nog meer te worden gestimuleerd om het autogebruik van de Hammenaren zelf binnen de kern terug te dringen. Bijvoorbeeld het interne autoverkeer met name in het centrum ligt aan de hoge kant. Een “autovrije Brink-omgeving” – in welke vorm dan ook – kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het autogebruik.

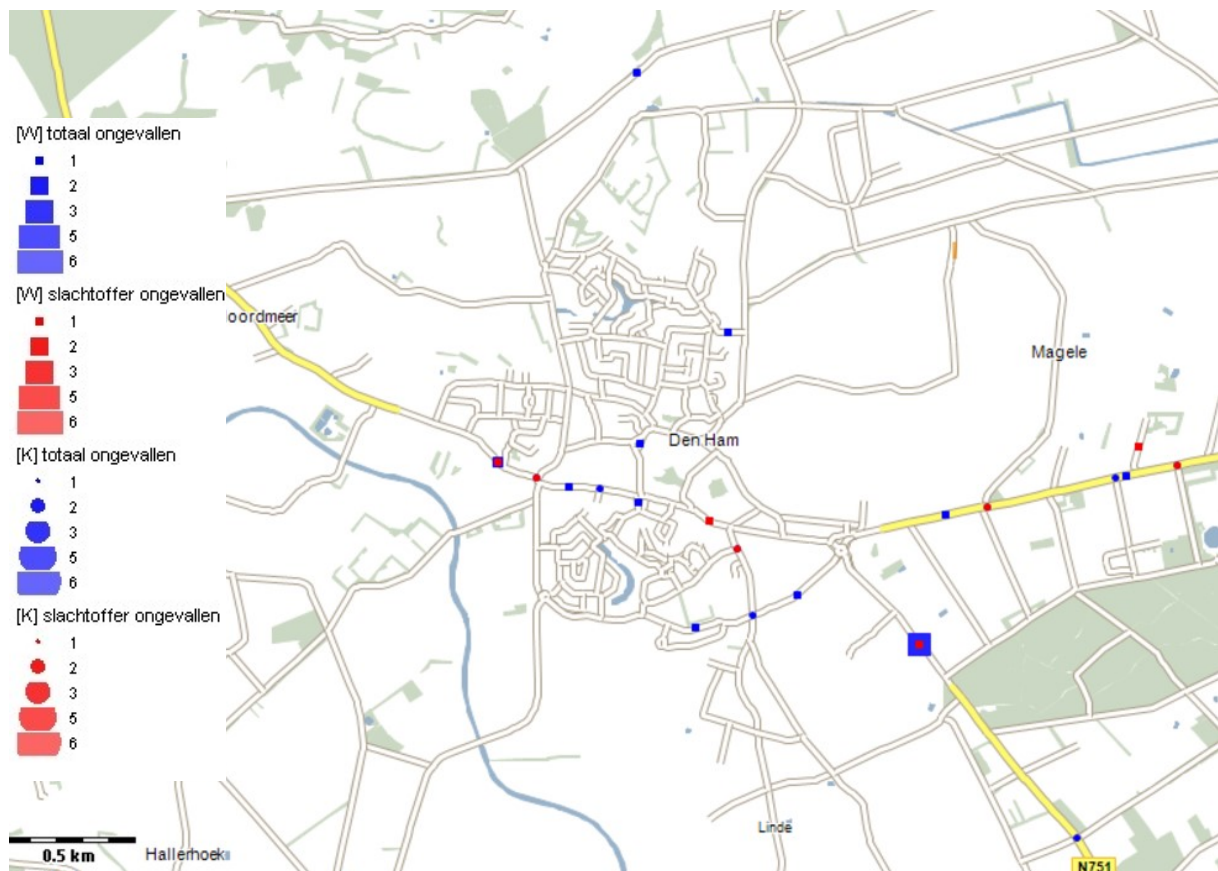
Fietspad Ommerweg

Het fietspad tussen Den Ham en Ommen is in eigendom van en in beheer bij de provincie Overijssel. Het geschetste probleem speelt zich voornamelijk af buiten de gemeentegrens (net voorbij zwembad “de Groene Jager”). Hier wordt vóór het komend najaar 2017 de provincie over benaderd.

2.1.4. VERKEERSVEILIGHEID

Sinds een aantal jaren achtereen kunnen wij ons gelukkig prijzen met het feit, dat uit de landelijke ongevalanalyse kan worden geconcludeerd dat in de kern Den Ham geen black spot aanwezig is. Een black spot is een wegvak of kruising waar in een periode van drie jaar 6 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden.

Het aantal verkeersongevallen, zo blijkt uit de zgn. Viastat-analyse, is beperkt en sterk verspreid. N341 (provinciale weg tussen Ommen en Den Ham, Den Ham en Vroomshoop en Vroomshoop en Westerhaar) en N751 (provinciale weg tussen Den Ham en Daarle) kennen enkele verspreide ongevalconcentraties. Het figuur hieronder laat zien op welke locaties ongevallen hebben plaatsgevonden.



Figuur ongevallen cijfers in en rondom Den Ham (bron Viastat)

Daarnaast speelt gedrag en mentaliteit in het verkeer een belangrijke rol.

Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 95% van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijk falen. De mens is de zwakste schakel in het verkeer, terwijl daar structureel te weinig aandacht voor is.

Oplossingsrichting

Kennis, vaardigheden en houding moeten veranderen via opvoeding, onderwijs, opleiding en voorlichting. Samen met VVN-afd. Twenterand dient daar continu aandacht aan geschonken te worden.

2.1.5. TRENDS IN DE SAMENLEVING

Zowel in de gehouden sessies als in de E-spraak periode is dit beleidsthema niet aan de orde geweest. Er zijn geen specifieke initiatieven uit de Hammer samenleving genoemd.

De positie van de gemeente verandert. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker. Het voorzieningenniveau in de toekomst komt onder druk te staan en er gaan bezuinigingen plaatsvinden op het openbaar vervoer, mede onder invloed van de decentralisatie van zorgtaken van de rijksoverheid naar gemeenten

Wij mogen ons gelukkig prijzen met “noaberschap”.

Echter niet vergeten mag worden dat in een plattelandsdorp als Den Ham - hetgeen overigens voor alle Twenterandse kernen geldt - sprake is van “verborgen” initiatieven oftewel “noaberschap”.

Bijvoorbeeld het vervoeren van familieleden, vrienden of burens, is niet iets nieuws.

Zoals bij het beleidsthema “Openbaar vervoer” min of meer al is aangeroerd zal de nadruk nog meer komen te liggen op “vrijwilligerswerk” dan wel “noaberschap”.



Detailhandelsstructuurvisie 2016 – 2022

Uit deze structuurvisie is voor het dorp Den Ham o.a. het volgende naar voren gekomen:

“De “straten met levendigheid” komen samen op de Brink, daarom moet dit gebied verder worden versterkt als het bruisende hart van Den Ham. Hiertoe wordt ingezet op aankleding, groen, rustpunten, ruimte voor terrassen, fiets-parkeren en passende parkeermogelijkheden voor auto’s. In het gebied moeten evenementen (groot en klein) kunnen blijven plaatsvinden. Er wordt niet gedacht aan het autovrij maken van het gebied, maar de auto zal “te gast” zijn in het gebied en het rijgedrag moeten aanpassen ten faveure van fietsers en voetgangers.”

“Door de gekozen eenrichtingsstructuur van de wegen rondom de Brink is de bereikbaarheid matig. Ondernemers merken dat hierdoor winkels vertrekken uit het gebied.”

Deze aspecten zijn ook benoemd in de bovengenoemde beleidsthema's uiteraard vanuit de verkeersoptiek en passen v.w.b. de voorgestelde maatregelen in de detailhandelsstructuurvisie.

2.2. OVERIGE OPMERKINGEN

Tijdens de sessies zijn zaken genoemd, die niet direct onder de bovengenoemde thema's kunnen worden gebracht, maar die wel van belang zijn om met name de bereikbaarheid zo goed mogelijk te waarborgen c.q. om de knelpunten op te lossen.

Knelpunt parkeerprobleem op de “Kroezenhoek”

De volgende aspecten zijn genoemd:

- nabij de sportschool door bezoekers;
- strook langs bedrijf MS-Pallets; deze is niet bedoeld voor vrachtwagens.

Opllossingsrichting

In nauw overleg met de sportschool wordt bezien welke ruimtelijke mogelijkheden er zijn om het parkeren ordelijk te laten plaatsvinden.

Met betrekking tot het laatstgenoemde aspect is ook aangegeven dat de op die strook aanwezige brandputten door geparkeerde vrachtwagens onbereikbaar zijn. Dit knelpunt is inmiddels opgelost daar nabij de brandputten paaltjes zijn geplaatst, zodat daar niet meer geparkeerd kan worden.

In dit verband wordt ook opgemerkt dat het parkeren van vrachtwagens in het dorp Den Ham in het algemeen onder de aandacht moet worden gebracht. Dit onderdeel is niet geregeld in de Verkeerswetgeving, maar in de Algemene Plaatselijke Verordening. Voor alle kernen in deze gemeente geldt, aangegeven met bebording bij invalswegen, dat het verboden is vrachtwagens in de kern te parkeren op bepaalde tijdstippen, met bepaalde maximum hoogte en lengte van het voertuig. Per kern is een specifieke plek door het college aangewezen waar een uitzondering op deze verbodsbepaling is opgenomen.

Voor het dorp Den Ham is als tijdelijke plek aangewezen een tot op heden braakliggend terrein op het bedrijventerrein “Kroezenhoek”. Gelet op de geringe ruimte - daardoor wordt ook op de strook langs MS-pallets onterecht geparkeerd - , de rommelige en half verharde ondergrond en het feit dat het genoemde terrein op enig moment als industrieel bouwkaavel zal worden uit gegeven, is dit geen bevredigende situatie.

Het voornemen bestaat om een definitieve plek te creëren - naar het voorbeeld van “Vroomshoop-oost” op de rabatstroken – op het bedrijventerrein “Kroezenhoek”, wanneer deze aan de zuidkant van de Vriezendijk verder wordt uitgebreid richting de Marleseweg. Echter, dit kan nog wel even duren, want voor de bouwkaavels in het uitbreidingsgebied is er op dit moment geen animo.

Knelpunt zebrapad op de Ommerweg.

Deze oversteeksituatie valt weinig op en heeft een onduidelijke markering. Dit zebrapad is gelegen in een flauwe bocht op een brede invalsweg ten westen van het dorp. Daar liggen de snelheden nog te hoog (max. snelheid is 50 km/h). In de omgeving van het zebrapad is een bushalte met twee verlichteabri's, een fietsenstalling en in- en uitrijdend verkeer naar de Geref. Kerk en de naastgelegen supermarkt COOP. Dit alles maakt, dat het zebrapad - ook door de ligging in een flauwe bocht - weinig opvalt. Het zebrapad wordt veelvuldig gebruikt met name door de jeugd als route naar en van het sportcomplex "De Rohorst".

Oplossingsrichting

Onderzocht zal worden welke mogelijkheden er zijn om de aanwezigheid van het zebrapad nog opvallender aan te duiden. Dit speelt op enkele plekken meer en het voornemen is ook om in het algemeen (gehele gemeente) dergelijke zebrapaden op drukke 50 km/h-wegen te inventariseren en te bezien welke aanvullende voorzieningen mogelijk zijn om de attentiewaarde van die zebrapaden nog meer te verhogen.

Knelpunt zorgen omtrent noordelijke ontsluiting richting Zwolle via Ommen.

Genoemd is de zorg van de inwoners uit de kern Den Ham over de noordelijke verbinding richting Zwolle. Het enige alternatief is via Ommen. De zorg is nu dat het centrum van Ommen helemaal op z'n kop gaat en dat hierdoor geen sprake meer is van een rechtstreekse verbinding uitkomend op de N340 (Vassenerdijk/Hessenweg) naar Zwolle.

De suggestie wordt gedaan om bij de Manitoba-rotonde in Ommen een doorsteek te maken om een aansluiting te realiseren op de weg Raalte – Ommen.

Oplossingsrichting

Hierover is op ambtelijk niveau in het voorjaar 2017 contact opgenomen met de gemeente Ommen. De gemeente Ommen heeft zich in de verkeersvisie tot doel gesteld om het centrum van Ommen autoluw te maken door de verkeersstructuur van Ommen zodanig in te richten dat de Stationsweg via de Coevordenweg, Slagenweg, Balkerweg verbonden wordt met de N48 en niet meer via de Vassenerdijk. Hoewel dit niet de meest directe route is, zo wordt erkend, is het wel de meest geschikte route. Het doorgaande verkeer zal via deze route worden geleid.

Voor het verkeer komend vanaf Den Ham betekent dat eerst in oostelijke daarna in noordelijke en uiteindelijk in zuidelijke richting om Ommen heen gereden moet worden als men richting Zwolle wil.

Daarnaast blijft de Julianastraat (over de Vechtbrug links en meteen weer rechts) open om via een verkorte versie Schurinkstraat/Chevallereaustraat/Danteweg op de Vassenerdijk te komen en dan vervolgens richting Zwolle. Een route die qua kilometers en tijd korter is. Van de zijde van de gemeente Twenterand is aangegeven, dat vooral plaatselijk bekend verkeer (ook vanuit Den Ham) als minst slechtste alternatief daar gebruik van zal worden gemaakt.

Gelet op de huidige bouwontwikkelingen aan de Vecht zal de Vassenerdijk nog meer ontmoedigd worden dan nu al het geval is.

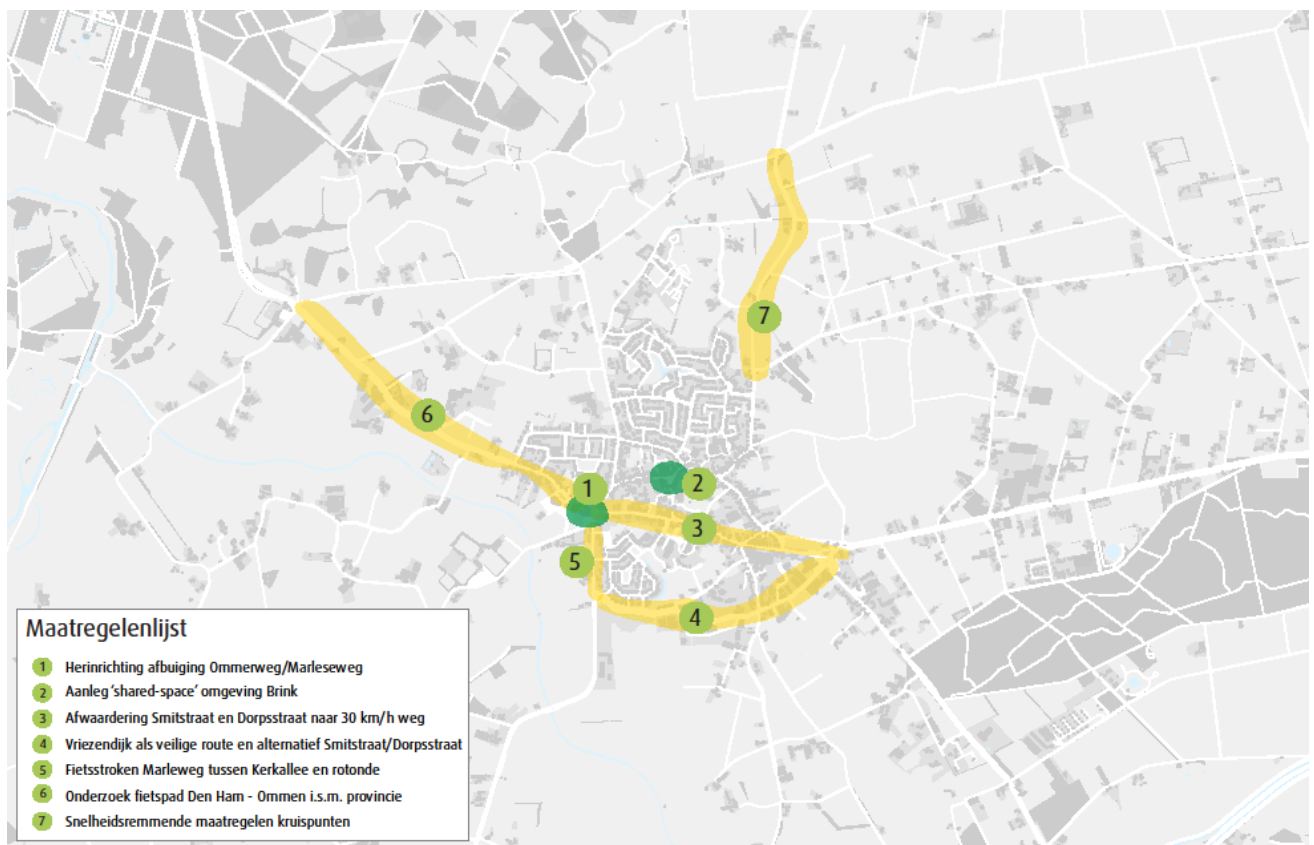
In de Ommer visie is niet opgenomen het creëren van een nieuwe verbinding tussen de Manitobarotonde (einde N341 vanuit Den Ham) en de N348. Dit doorsnijdt een recreatief gebied, hetgeen op veel bezwaren stuit.

Tot slot kan worden opgemerkt, dat de gemeente Ommen overeenkomstig de wegvisie van de provincie Overijssel aanvankelijk het idee had de Vassenerdijk (N341) vanaf de bebouwde kom tot aan het viaduct met de N48 te devalueren naar een 60 km/h-weg. Dat idee is niet in de Verkeersvisie Ommen opgenomen, daar - zo is omschreven – de N341 na Ommen de enige ontsluitende weg is vanuit Den Ham naar het noorden(westen). Ons inziens een terechte constatering.

3. MAATREGELENLIJST DEN HAM

“Uit de twee gehouden sessies van de klankbordgroep is duidelijk naar voren gekomen dat de afbuiging Ommerweg/Marleseweg (nabij café-rest. “Harwig”) de meest onveilige situatie is in deze kern.

Er is nadrukkelijk de wens geuit om deze ongewenste situatie als hoogste prioriteit aan te pakken. Onderstaande lijst geeft aan welke maatregelen in de komende jaren de aandacht verdienen. De in de lijst opgevoerde nummers is slechts een opsomming van maatregelen en geen prioritering in aanpak. Bijvoorbeeld de situatie nr. 1 zal in 2018 worden opgepakt in combinatie met situatie nr. 3.



4. PRIORITERING EN FINANCIËLE CONSEQUENTIES

“De tweede visie, de Verkeersvisie Den Ham, ligt nu voor, waaruit diverse maatregelen uit voort vloeien. In navolging van de vastgestelde visie Westerhaar-Vriezenveensewijk, zullen deze maatregelen ook financiële consequenties hebben. Uiteraard geldt dat ook voor de nog op te stellen visies voor Vroomshoop en Vriezenveen.”

Afwegingskader / Prioriteitenlijst

Alle vier visies benoemen maatregelen, die de aankomende periode uitgevoerd moeten worden om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de kernen te verbeteren.

In de onlangs vastgestelde verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk hebben wij al aangegeven het wenselijk te vinden met een totale prioriteitenlijst voor die vier kernen te komen. Echter, waar komt de prioriteit te liggen? Bepaalde maatregelen kosten veel geld en andere maatregelen zijn relatief snel uit te voeren. Om te komen tot een verantwoorde geprioriteerde projectenlijst zal een afwegingskader worden gebruikt.

Er komt een stappenplan om te komen tot een gedragen en onderbouwd afwegingskader, waarbij de thema's: leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, draagvlak worden gebruikt. Daar wordt een totale kostenraming aan toegevoegd. In een raadsbijeenkomst zal de raad geïnformeerd over het voorgestelde afwegingskader.

De financiële consequenties worden meegenomen bij de Kadernota 2019.

Werk-met-werk-situaties

In geval werk-met-werk-situaties zich aandienen zal/zullen (een) verkeersmaatregel(en) ongeacht de kern en de planning in het totale werk worden meegenomen vanwege de voordelige financiële consequenties.

-0-