



# Verkeersvisie Vroomshoop 2017 - 2027





## COLOFON

### **Uitgave**

Gemeente Twenterand  
Manitobaplein 1  
Postbus 67  
7670 AB TWENTERAND

### **Titel rapport**

Verkeersvisie Vroomshoop 2017-2027

### **Datum**

December 2017

### **Auteurs**

Beleidsmedewerker: Gert Hofman  
adviesbureau Goudappel Coffeng: Floris Frederix en Iris Lansink.  
TWR030/Lsi/

### **Projectomschrijving**

De Verkeersvisie Vroomshoop beschrijft de verkeersontwikkelingen en worden verkeersknelpunten in de genoemde kern benoemd en oplossingen aangedragen 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 het “Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 – gemeente Twenterand” (GMP) door de raad vastgesteld. 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 Vroomshoop na de kernen Den Ham en Westerhaar-Vriezenveensewijk aan bod zal komen. Thans bieden wij u aan de:

## **“Verkeersvisie Vroomshoop 2017- 2027”**

In deze visie zijn verkeersontwikkelingen in beeld gebracht, knelpunten benoemd en oplossingen aangedragen.

De verkeersvisie is tot stand gekomen in samenspraak met de inwoners van het dorp Vroomshoop, waar wij als college met een goed gevoel op terugkijken.

Er is een klankbordgroep samengesteld uit diverse maatschappelijke geledingen in Vroomshoop, die zaken aan de orde heeft gesteld op een constructieve wijze. Tijdens de twee sessies op 10 september 2017 en 19 oktober 2017 in activiteitencentrum “Het Punt” werden diverse discussies gevoerd en ontstond begrip voor elkaars belangen en standpunten.

Ook van het openstellen op de gemeentelijke website van het programma “E-spraak”, waarbij bewoners van Vroomshoop de digitale mogelijkheid hadden om verkeersknelpunten aan te geven, werd dankbaar gebruik gemaakt. Circa 100 reacties zijn geplaatst, verdeeld over 70 discussie-onderwerpen. Het resultaat treft u aan als bijlage V bij deze visie.

In deze visie is voortgeborduurd op de zes hoofdthema’s uit het GMP: hoofdwegenstructuur, centrumgebied, verkeersveiligheid, fiets, openbaar vervoer en trends in de samenleving. Dit alles toegespitst op de lokale situaties in Vroomshoop. Wij menen met de in deze visie voorgestelde maatregelen voor de komende periode van 10 jaar met een doorkijk naar 20 jaar een leefbaar, bereikbaar en veilig klimaat in Vroomshoop te kunnen bewerkstelligen.

December 2017

Het college van  
Burgemeester en wethouders van Twenterand

# VERKEERSVISIE VROOMSHOOP 2017 – 2027

## INHOUDSOPGAVE

BLZ.

	<b>Samenvatting</b> .....	<b>6</b>
<b>1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>10</b>
1.1.	Aanleiding.....	10
1.2.	Communicatie.....	11
<b>2.</b>	<b>Visie per beleidsthema</b> .....	<b>14</b>
2.1.	<u>Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied</u> .....	14
2.2	<u>Verkeersveiligheid</u> .....	19
2.3	<u>Fiets</u> .....	21
2.4.	<u>Openbaar Vervoer</u> .....	24
2.5.	<u>Trends in de samenleving</u> .....	25
2.6.	<u>Maatregelenlijst Vroomshoop</u> .....	27
<b>3.</b>	<b>Prioritering en financiële consequenties</b> .....	<b>28</b>

## BIJLAGEN

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



## SAMENVATTING

In het GMP zijn voor elke kern op hoofdlijnen specifieke problemen en knelpunten benoemd, die een verdere uitwerking en detaillering krijgen in een als dan op te stellen verkeersvisie. Als derde kern is nu het dorp Vroomshoop aan de orde.

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

Bij het voorwoord, maar uiteraard ook verderop in deze visie, kunt u lezen dat de betrokkenheid en inbreng van de bewoners groot is geweest.

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

### - Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied

#### **2.1.1 Onderzoek naar verbetering kruispunt Tonnendijkbrug**

Het kruispunt is de bottleneck in het netwerk van Vroomshoop, mede door de complexiteit van de brug en de verschillende stromen die bij elkaar komen. Een direct passende oplossing is op dit moment nog niet te benoemen. Nader onderzoek moet uitwijzen of een oplossing mogelijk is en zo ja, welke oplossing. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de hoofdstructuur van Vroomshoop en de effecten op het onderliggende wegennet. De samenhang met de ambitie om de verkeersintensiteit op de Hammerstraat te verminderen moet hierbij worden opgezocht.

#### **2.1.2. Optimalisatie Hammerstraat**

De ambitie is het verblijfskwaliteit van de Hammerstraat te versterken door de snelheid en de verkeersintensiteit te verminderen. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om dit te bereiken. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in samenhang met het onderzoek naar het kruispunt Tonnendijkbrug.

Met de huidige kennis van de inrichting in 2010 worden kleine ingrepen gedaan om de Hammerstraat verder te optimaliseren, zoals:

- a. De rechthoekbanden vervangen voor schuine hoekbanden
- b. Om het zicht tussen de verschillende verkeersdeelnemers te verbeteren, parkeerplaatsen bij voetgangersoversteken en kruispunten verwijderen, om het beperkte zicht weg te nemen.
- c. Gehandicaptenparkeerplaats zichtbaarder maken.

Daarnaast is het monitoring van de situatie wenselijk, om bij veranderende situatie te anticiperen.

#### **2.1.3. Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom**

In het kader van Duurzaam Veilig worden een aantal verblijfsgebieden heringericht. De vorming en het gewenste gedrag worden op elkaar afgesteld. Deze werkzaamheden worden waar mogelijk gecombineerd met rioleringswerkzaamheden. De plannen worden samen met de bewoners opgesteld, waardoor huidige knelpunten en wensen meegenomen worden.

#### **2.1.4. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern.**

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

### **- Verkeersveiligheid**

#### **2.2 maatregelen verkeersveiligheid**

De gemeente wil in de periode 2017-2027 de verkeersveiligheid verbeteren. Bij de thema's 'hoofdwegenstructuur/centrumgebied' en 'fiets' worden maatregelen genomen, waar het thema 'verkeersveiligheid' als rode draad door heen loopt.

Voor de kern Vroomshoop is belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen

#### **2.2.1. Schoolomgevingen**

De gemeente Twenterand stelt bij de schoolinrichting het kind centraal. Kinderen kunnen zich op een veilige wijze naar school verplaatsten.

- a. Veilige ontsluiting van de Oranjeschool aan achterzijde voor fiets en auto (kiss- and ridestroom).
- b. Aandacht voor veiligheidsaspecten rondom de school en routes naar de school toe, bij de nieuwe locatie van de Kennedyschool ("Brede School Vroomshoop").

### **- Fiets**

#### **2.3.1. Fietsoversteek Europasingel – Amerikalaan verbeteren**

De oversteek beter te faciliteren, waarbij de oversteek ook zichtbaarder wordt voor fietsers en auto's. Dit houdt in dat:

- Oversteek verplaatsen, zodat de fietser op juiste weghelft komt op de Amerikalaan.
- Randen van de doorsteek aflopen, voor een haalbare bocht voor fietsers.
- Voorrangregel verduidelijken voor automobilist en fietser (haaiantanden).
- Oversteek beter markeren voor automobilisten (markering op wegdek).

#### **2.3.3. Attentieverhogen fietsoversteek Flierdijk**

De Flierdijk is een route voor jongeren naar de sportvoorzieningen. Het tweerichtingsfietspad gaat over in aan weerszijden van de weg gelegen fietssuggestiestroken. De attentie voor de oversteeken worden verbeterd door het plaatsen van grote attentieborden voor gemotoriseerd verkeer, verlichting bij de oversteek als het donker is. Daarnaast krijgen fietsers een haakse oversteek. De fietsers worden hierdoor gedwongen om af te remmen, voordat ze kunnen oversteken.

### **- Openbaar vervoer**

#### **2.4 Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer**

Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.). De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.

## - Trends in de samenleving

### **2.5. Doelstellingen/Maatregelen t.a.v. de trends in de samenleving**

Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te houden; werkgeversaankpak 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.

## - Maatregelenlijst Vroomshoop

### **2.6. Onderstaande maatregelenlijst Vroomshoop**

Op de lijst aangegeven nummering is een willekeurige opsomming en geeft niet de prioriteit aan voor het de aanpak van de desbetreffende situatie.



*Figuur: maatregelenlijst Vroomshoop, nummering van maatregelen in willekeurige volgorde*

De niet locatie gebonden maatregelen zijn:

- Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom.
- Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern.
- Aandacht blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen.
- Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.). De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.



- Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te 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.

## **- Financiële consequenties**

### **Prioritering maatregelen via totale prioriteitenlijst**

De voorgestelde maatregelen komen samen met de maatregelen uit de verkeersvisies van de kernen Den Ham, Westerhaar-Vriezenveensewijk en Vriezenveen op een totale prioriteitenlijst van alle vier de kernen.

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 Begroting 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 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 Vroomshoop 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 derde is dus nu de kern Vroomshoop aan de orde.



*Figuur: Welkom in Vroomshoop (bron: Globespotter)*

Het GMP fungeert als paraplu boven de verkeersvisie voor de kern Vroomshoop. In het GMP is een zestal hoofdthema's op gebied van verkeer en vervoer opgenomen, bestaande uit:

- a. hoofdwegenstructuur;
- b. centrumgebied;
- c. verkeersveiligheid;
- d. fiets;
- e. openbaar vervoer;
- f. trends in de samenleving.

Deze thema's komen in de verkeersvisie Vroomshoop terug met de aantekening dat de thema's “hoofdwegenstructuur” en “centrumgebied” om praktische reden zijn samengevoegd. Daarbij worden uiteraard de uitgangspunten ten aanzien van die thema's van het GMP meegenomen alsmede de

reeds aangedragen verkeers- en vervoersproblematiek en aandachtspunten, die tijdens het voorbereidingsproces bij de destijds ingestelde klankbordgroep “opmaak GMP” al zijn aangereikt.

In de verkeersvisie wordt nadrukkelijker ingezoomd op de lokale situatie in Vroomshoop, 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 Vroomshoop 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 verkeersvisies Westerhaar-Vriezenveensewijk en Den Ham 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 III.

Voor de discussie in de klankbordgroep “verkeersvisie Vroomshoop” is in de eerste sessie op 19 september 2017 in een presentatie het volgende in beeld gebracht.

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

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.

Vervolgens, wat vermeldt het GMP specifiek over de kern Vroomshoop met betrekking tot de zes thema's:

#### A. Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (samengevoegd):

1. kruising Hammerstraat/Hoofdstraat/Tonnendijk/Noorderweg
2. verkeersdruk centrum vanwege ontbreken westelijke ontsluiting (suggestie: directe ontsluiting tussen Daarleseweg en Linderveld aansluitend op het Zwolsekanaal)
3. route landbouwverkeer zoveel mogelijk weg uit de kern
4. vracht- en landbouwverkeer door Hammerstraat (winkelgebied)
5. parkeren in het centrum
6. aandacht voor huidige ANWB-bewegwijzering

#### B. Verkeersveiligheid

1. herinrichting 30 km/h gebied (vervolg geven aan het categoriseren van wegen i.h.k.v. Duurzaam Veilig)
2. nieuwe locatie school Vroomshoop, verbeteren schoolomgeving

#### C. Fiets

1. doortrekking F35 vanaf Vriezenveen via Daarlerveen naar Vroomshoop
2. fietsroutes op 50 km/h-wegen: Julianastraat en Koningin Beatrixlaan
3. oversteek Flierdijk-Koninginneweg
4. oversteek sportpark 'De Bosrand'

#### D. Openbaar vervoer

1. bushalte nabij treinstation

#### E. Trends in de samenleving

1. er zijn toen geen initiatieven vanuit de samenleving genoemd

Zowel in de eerste sessie op 19 september 2017 als in de tweede op 10 oktober 2017 is op een pragmatische wijze de verkeerssituatie van Vroomshoop besproken, waarbij iedereen streefde naar een verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Geconcludeerd kan worden dat de discussies zich voornamelijk hebben toegespitst op het kruispunt Tonnendijkbrug, inrichting van de Hammerstraat, schoolomgeving Oranjeschool en veilige fietsoversteken.

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

### ***Toepassing E-spraak***

Naar het voorbeeld van de verkeersvisies Vriezenveen 2009/2010, Westerhaar-Vriezenveenswijk 2016 en Den Ham 2017 is ook voor de kern Vroomshoop 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. Voor de verkeersvisie van Vroomshoop is ervoor gekozen bewoners te kunnen laten reageren op thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de periode van 19 september tot 31 oktober 2017 heeft de site voor Vroomshoop opengestaan voor reacties en discussies. Circa 100 reacties zijn geplaatst, verdeeld over 70 discussie-onderwerpen. Het resultaat treft u aan als bijlage V bij deze visie.

### Opvallende discussies

#### *Winkelstraat Hammerstraat*

De bewoners ervaren de Hammerstraat als druk en onveilig voor fietsers. Fietsers zijn geneigd om op de stoep te fietsen. Er is een spanningsveld tussen verblijven en doorgaande verkeersfunctie van vracht- en landbouwverkeer. Als voorstel wordt gedaan om de snelheid te verlagen naar 30 km/h en het verblijven meer centraal te stellen.

#### *Tonnendijkbrug*

Het kruispunt bij de Tonnendijkbrug (Tonnendijk – Noorderweg – Hoofdstraat – Hammerstraat) is onoverzichtelijk en bewoners zien graag dit kruispunt aangepast worden. Er komen veel verschillende verkeersstromen bij elkaar in combinatie met een brug om het water over te steken. Oplossingen als extra voorsorteer vak voor rechts, rotonde en verkeerslichten worden genoemd. De rijbeweging van Noorderweg naar Hammerstraat is lastig door de krappe bocht.

#### *Oranjestraat*

De bereikbaarheid van de Oranjeschool aan de Oranjestraat is een aandachtspunt. Bij de ingang is te weinig ruimte beschikbaar voor Kiss and Ride, fietsers en voetgangers door de ligging van de school en het kanaal. Bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen is het chaotisch, wat verkeers- onveilige situaties veroorzaakt. Als oplossing wordt een nieuwe achteruitgang voorgesteld die aansluit op de nog te realiseren wijk.

#### *Churchillstraat*

De Churchillstraat heeft zowel een ontsluitende functie voor verkeer als dat voor de aanwonenden aan deze straat. Er wordt overlast ervaren door vrachtverkeer, fijnstof en geluidsoverlast. Vanuit verkeersveiligheid wordt de combinatie vrachtverkeer en schoolgaande, fietsende kinderen als gevaarlijk ervaren. Bij laatste stukje van de Churchillstraat richting Zwolsekanaal ontbreekt het trottoir.



*Figuur: Locaties van de geplaatste punaises te Vroomshoop*

De uitgebreide resultaten zijn in bijlage VI 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 blijvend onder de aandacht worden gebracht en zullen worden betrokken bij werk-met-werk-situaties.

***Resultaten van sessies en E-spraak.***

De resultaten en uitkomsten uit de twee klankbordgroep-sessies en de E-spraak worden verderop in de visie betrokken bij de verdere uitwerking van de vijf thema's.

## 2. VISIE PER BELEIDSTHEMA

“Het GMP kent zes beleidsthema’s; hoofdwegenstructuur, centrumgebied, fiets, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en trends en ontwikkelingen’. De meeste aandacht gaat uit naar het samengevoegde thema hoofdwegenstructuur / centrumgebied. Voor ieder thema is een visie opgesteld waaruit diverse maatregelen voortvloeien ter verbetering van Vroomshoop.”

### 2.1. HOOFDWEGENSTRUCTUUR / CENTRUMGEBIED

Vroomshoop heeft een doorgaande oost-west verbinding: de N341/Hammerstraat (Kloosterhaar – Ommen). Tegelijk is de Hammerstraat (N341) onderdeel van het winkelgebied in Vroomshoop. Over de Hammerstraat rijden circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Dat is voor een winkelgebied relatief veel verkeer. Een deel van dit verkeer is doorgaand verkeer en een deel is bestemmingsverkeer. Het kruispunt Tonnendijkbrug is momenteel een bottleneck in het netwerk. Er komen vele verkeersstromen bij de Tonnendijkbrug bij elkaar.

De gemeente streeft ernaar de verblijfskwaliteit van de Hammerstraat te verbeteren en de verkeersdruk op het kruispunt Tonnendijk te verminderen door het doorgaande verkeer over de Hammerstraat te verminderen. Een halvering van de verkeersintensiteit op de Hammerstraat zou wenselijk zijn. De functie in het verkeersnetwerk van de Hammerstraat wijzigt dan van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Verkeer kan de Hammerstraat vermijden door te rijden via de gebiedsontsluitingswegen: Europasingel, Puntbrug, Zwolsekanaal en via Churchillstraat/President Kennedystraat of Linderflief/Koningin Beatrixlaan. Deze ambitie wordt in de volgende punten verder uitgewerkt.



Figuur: Hoofdstructuur Vroomshoop



## 1. Kruispunt Tonnendijkbrug

Wat betreft de doorstroming kent Vroomshoop al jaren een bottleneck in haar hoofdwegenstructuur: het kruispunt Tonnendijkbrug (Tonnendijk-Hammerstraat-Noorderweg-Hoofdstraat). Verschillende verkeersstromen komen hier bij elkaar. Het is een schakel in de verbinding N341 Kloosterhaar-Ommen. Tevens komt verkeer van noord/zuid over het kruispunt.

De drukste tak van het kruispunt is de Hammerstraat. Aan de Hammerstraat zitten diverse winkels en voorzieningen, het is onderdeel van het winkelgebied van Vroomshoop. Het verkeer dat door de Hammerstraat rijdt is deels bestemmingsverkeer (richting het winkelgebied), daarnaast zijn in het winkelgebied veel fietsers en voetgangers. Ondanks dat dit gedeelte van de Hammerstraat een winkelgebied is, blijft de N341 een doorgaande verbinding. De provinciale weg is een rechte lijn van/naar Kloosterhaar-Ommen. Dat betekent dat de Hammerstraat ook wordt gebruikt door doorgaand verkeer en landbouw- en vrachtverkeer. Dat het een belangrijke verbinding is, is ook terug te zien in de verkeersintensiteit. Per etmaal rijden ongeveer 8.000 motorvoertuigen door de Hammerstraat. Daarmee is dit de weg met de hoogste verkeersintensiteit in Vroomshoop.

Weinig verkeer kiest ervoor om het kruispunt en de Hammerstraat te vermijden. Zij rijden via Europasingel, Puntbrug, Zwolsekanaal en via Churchillstraat/President Kennedystraat of Linderfliet/Koningin Beatrixlaan. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De huidige verkeersintensiteit op deze wegen (zie bijlage I), en een eventuele toename daarvan, is passend bij de functie en vormgeving van deze wegen. Deze wegen hebben een ontsluitende functie voor de kern.

Het kruispunt ligt aan de Tonnendijkbrug. Deze brug wordt op zijn tijd geopend om scheepvaart (Coevorden-Almelo) door te laten gaan. Verkeer moet wachten voor de opgehaalde brug. Momenteel wordt de brug bediend door een brugwachter. In de toekomst is het waarschijnlijk dat de brug geautomatiseerd bediend wordt. Afhankelijk hoe de bediening wordt afgestemd, kan het zijn dat de brug vaker open komt te staan, met als gevolg meer congestie op het onderliggende wegennet en meer stilstaand verkeer in de kern. Automatisering van de brugbediening biedt kansen voor verdere innovatie. Wellicht kan met behulp van informatiepanelen elders in het netwerk aangegeven worden dat de Tonnendijkbrug of de Grote Puntbrug open of dicht is. Het verkeer kan met behulp van deze informatie andere keuzes maken, bijvoorbeeld voor een andere route of er voor kiezen een tussenstop te maken bij een supermarkt.

Wat zien we:

- Het kruispunt in combinatie met de brug zorgt voor een bottleneck.
- Verschillende gebruikers en vervoersmiddelen die samen komen in de Hammerstraat.
- Op andere straten met een ontsluitende functie, zoals de Europasingel, is capaciteit beschikbaar voor verkeer dat het kruispunt en/of de Hammerstraat vermijdt.
- Automatische brugbediening; mogelijk staat de brug in de toekomst vaker open.



*Kruispunt, komend vanuit oosten (Tonnendijk)*



*Kruispunt, komend vanuit westen (Hammerstraat)*



Winkelgebied Hammerstraat



Churchillstraat (bron: Globespotter)

Onderzoek:

De ambitie is de verkeersafwikkeling op het kruispunt Tonnendijkbrug te verbeteren, zodat het verkeer minder hinder ervaart van het kruispunt. Om tot de meest effectieve oplossing te komen is onderzoek nodig naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming van het kruispunt Tonnendijkbrug. Met behulp van het verkeersmodel wordt het probleem en de effecten daarvan op de gehele hoofdwegenstructuur van Vroomshoop meegenomen. De spreiding van het verkeer moet gelijkmatig en in samenhang zijn met elkaar. Er zijn drie oplossingsinrichtingen die onderdeel zijn van het onderzoek en varianten zijn waarvan de effecten worden doorgerekend met het verkeersmodel:

1. Kruispunt aanpassen, bijvoorbeeld: een rotonde of verkeerslichten.
2. Rondom het kruispunt aanpassingen doen, bijvoorbeeld op het kruispunt aansluitende wegen afsluiten, waardoor een deel van het verkeer andere routes moet nemen.
3. Netwerk aanpassen, waardoor verkeer kiest voor een andere route en het kruispunt minder verkeer krijgt te verwerken, bijvoorbeeld een randweg ten zuidwesten van de kern.

Het is dus niet sec kijken naar het kruispunt, maar het kruispunt beschouwen als onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Vroomshoop. Ook de optimalisatie van de Hammerstraat maakt onderdeel uit van dit onderzoek en maatregelen kunnen bijvoorbeeld ook effect hebben op de Churchillstraat, Linderfliefier of Julianastraat. Ook deze effecten moeten inzichtelijk worden gemaakt in het onderzoek.

### **2.1.1 Onderzoek naar verbetering kruispunt Tonnendijkbrug**

Het kruispunt is de bottleneck in het netwerk van Vroomshoop, mede door de complexiteit van de brug en de verschillende stromen die bij elkaar komen. Een direct passende oplossing is op dit moment nog niet te benoemen. Nader onderzoek moet uitwijzen of een oplossing mogelijk is en zo ja, welke oplossing. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de hoofdstructuur van Vroomshoop en de effecten op het onderliggende wegennet. De samenhang met de ambitie om de verkeersintensiteit op de Hammerstraat te verminderen moet hierbij worden opgezocht.

## **2. Optimalisatie Hammerstraat**

In 2010 is de Hammerstraat heringericht, als zijnde een uitwerking van de centrumvisie Vroomshoop. Samen met een klankbordgroep is gezocht naar een inrichting om het centrum aantrekkelijker te maken. De weg was (te) breed, druk en heeft een doorgaande functie. De gemeente heeft gekozen voor een smaller wegprofiel, om inhalen moeilijker te maken en goed gedrag van auto's af te dwingen. Gemotoriseerd verkeer wordt in hun snelheid geremd door het smaller profiel en fietsers kunnen niet direct worden in gehaald. De inwoners van Vroomshoop zien een verbetering van de Hammerstraat ten opzichte van het straatbeeld voor 2010, maar er zijn nog een aantal aandachtspunten.

De ambitie van de gemeente is de beleving van het winkelgebied verder te versterken door de verblijfsfunctie van de straat verder te verbeteren. Een afname van het aantal motorvoertuigen is dan noodzakelijk. Nader onderzoek met het verkeersmodel, in samenhang met de onderzoeksvraag van het kruispunt Tonnendijkbrug, moet uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om de verkeersintensiteit

op de Hammerstraat te verminderen. Ook de routing van landbouw- en vrachtverkeer is hierbij van belang.

De verblijfsfunctie van de straat kan ook worden versterkt door de snelheid in de Hammerstraat te verlagen. Een passende snelheid in een verblijfsgebied is 30km/h met een klinkerprofiel (bijvoorbeeld door middel van streetprint). Een verlaging van de snelheid in de Hammerstraat naar 30 km/h is verkeerskundig alleen mogelijk als ook de verkeersintensiteit wordt verlaagd door vermindering van de hoeveelheid doorgaand verkeer. Omdat de Hammerstraat ongeveer 250 meter lang is, is het effect van alleen een snelheidsverlaging op de reistijd en daarmee de verkeersintensiteit beperkt.

Naast voorgaande ambitie zijn er een aantal andere aandachtspunten om de Hammerstraat verder te optimaliseren.

a. Gekozen is voor een schuiner trottoirband, zodat fietsers makkelijker kunnen uitwijken. Daarnaast kunnen twee vracht- landbouwvoertuigen elkaar op een passende wijze passeren. De weg is 5,5 meter breed, landbouwvoertuigen zijn 3,00 meter breed. Bij de uitritconstructie is een andere helling gebruikt als bij de wegvakken. Om dit hoogteverschil te overbruggen is in de uitvoering een rechte trottoirband gebruikt (zie onderstaande foto). In de praktijk wordt dit ervaren als gevaarlijk, dit zijn juist de plekken waar de fietsers af en toe moeten uitwijken.



b. In de Hammerstraat zijn parkeerplaatsen gerealiseerd. In de praktijk wordt het zicht soms belemmerd door geparkeerde auto's of bestelbusjes. Voorbeelden zijn de kruising Hammerstraat – De Koele en de voetgangersoversteekplaats. Door de parkeerplaats te verwijderen of het niet mogelijk maken van parkeren vlak voor een kruising zijn andere verkeersdeelnemers beter zichtbaar. Het kan bijvoorbeeld opgelost worden door het plaatsen van plantenbakken of fietsenrekken.



c. De Hammerstraat kent een gehandicaptenparkeerplaats. Afhankelijk van de rijrichting is de bebording niet zichtbaar voor alle verkeersdeelnemers, waardoor onbedoeld de parkeerplaats bezet wordt zonder vergunning. De zichtbaarheid wordt verhoogd door het plaatsen van groter logo voor gehandicaptenparkeerplaats op het asfalt (zie onderstaande afbeelding als voorbeeld).

### **2.1.2. Optimalisatie Hammerstraat**

De ambitie is het verblijfskwaliteit van de Hammerstraat te versterken door de snelheid en de verkeersintensiteit te verminderen. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om dit te bereiken. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in samenhang met het onderzoek naar het kruispunt Tonnendijkbrug.

Met de huidige kennis van de inrichting in 2010 worden kleine ingrepen gedaan om de Hammerstraat verder te optimaliseren, zoals:

- a. De rechthoekbanden vervangen voor schuine hoekbanden
- b. Om het zicht tussen de verschillende verkeersdeelnemers te verbeteren, parkeerplaatsen bij voetgangersoversteken en kruispunten verwijderen, om het beperkte zicht weg te nemen.
- c. Gehandicaptenparkeerplaats zichtbaarder maken.

Daarnaast is het monitoring van de situatie wenselijk, om bij veranderende situatie te anticiperen.

### 3. Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom

In de kern Vroomshoop dient nog een aantal verblijfsgebieden (30km/h-regime) in het kader van Duurzaam Veilig te worden voorzien van aanvullende 30 km/h maatregelen. Dit geschiedt in samenspraak met de bewoners. In zijn algemeenheid is het streven er op gericht om in 2018/2019 die gebieden te voorzien van aanvullende 30 km/h-maatregelen. Daar waar rioleringswerkzaamheden na 2018/2019 zullen plaatsvinden, zullen de aanvullende maatregelen dan meegenomen worden

Het is een kans om gezamenlijk de knelpunten en verbeterpunten op te pakken om het straatbeeld te verbeteren. Bijvoorbeeld in de wijk, in het onderstaande figuur, hebben we in samenspraak met bewoners maatregelen genomen. Mede door de woningbouw in de jaren 50 en 60, zijn het smalle straten waar een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Gezamenlijk is gekeken hoe de inrichting van de straat te verbeteren is.

#### **2.1.3. Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom**

In het kader van Duurzaam Veilig worden een aantal verblijfsgebieden heringericht. De vorming en het gewenste gedrag worden op elkaar afgesteld. Deze werkzaamheden worden waar mogelijk gecombineerd met rioleringswerkzaamheden. De plannen worden samen met de bewoners opgesteld, waardoor huidige knelpunten en wensen meegenomen worden.



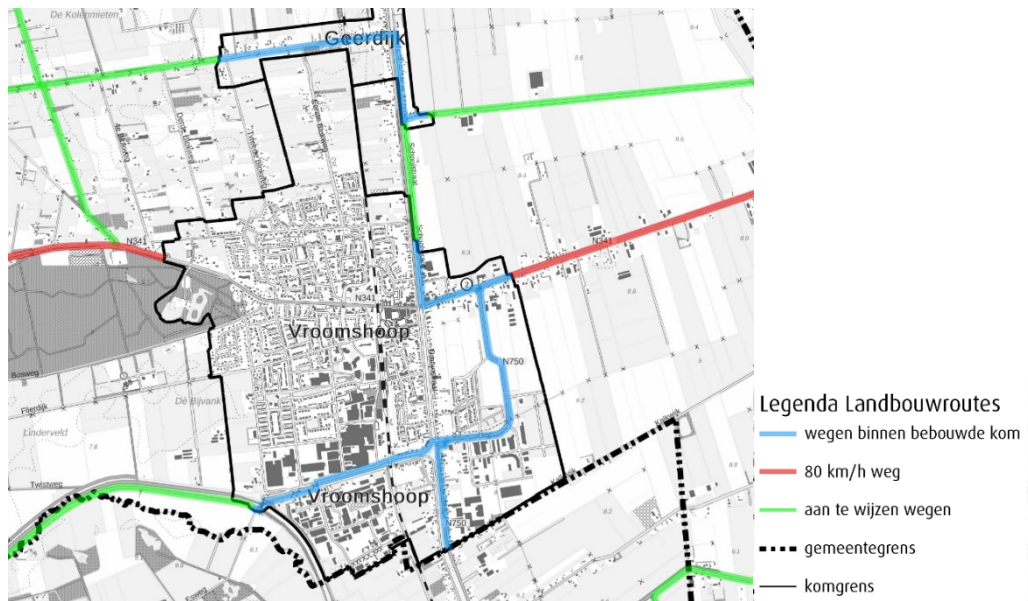
*Figuur: In blauw gearceerde wijk als voorbeeld 30km/h inrichting*

### 4. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk weg uit de kern

In het GMP is specifiek voor de kern Vroomshoop aangegeven 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 en waarbij de kernen, daar waar mogelijk, zo veel mogelijk worden ontzien. Door die routes te faciliteren met andere woorden, die routes beter in te richten en extra te onderhouden, worden die routes nog consequenter door het landbouwverkeer gebruikt dan het resterende wegennet in het buitengebied. Hierdoor worden kernen ook zoveel mogelijk ontzien. Ook voor de kern Vroomshoop is een dergelijke opzet gemaakt. Voor de toelichting wordt verwezen naar bijlage II.





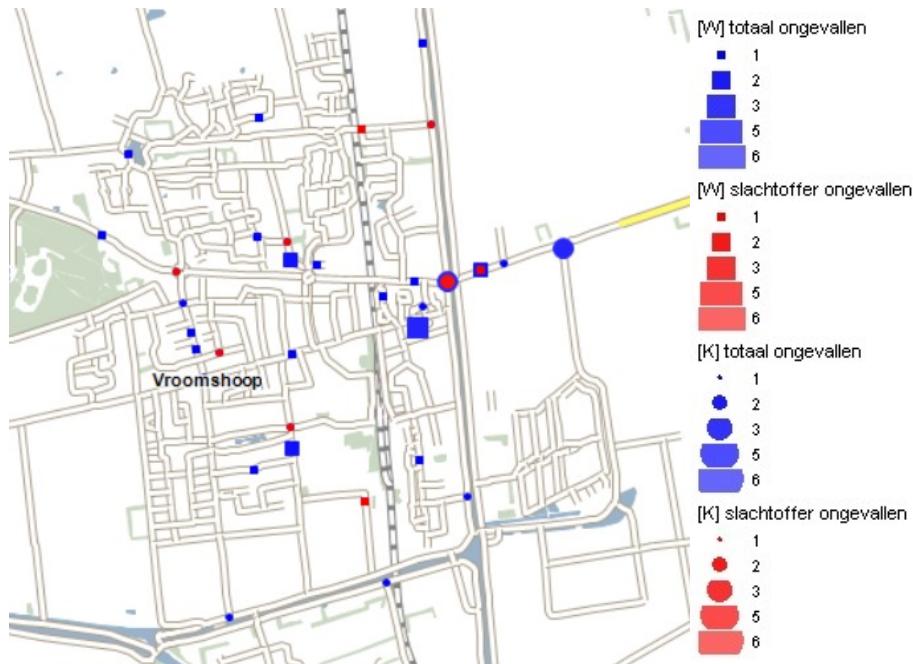
Figuur: Aangewezen landbouwroutes Vroomshoop

#### **2.1.4. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern.**

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

## **2.2. VERKEERSVEILIGHEID**

De gemeente heeft de ambitie om de verkeersveiligheid van Vroomshoop te verbeteren. Sinds een aantal jaren achtereen (en nog steeds) kunnen we ons gelukkig prijzen met het feit, dat uit de ongevalanalyse kan worden geconcludeerd dat in de kern Vroomshoop 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, in dit dorp is beperkt en sterk verspreid. Onderstaande figuur laat zien op welke locaties ongevallen hebben plaatsgevonden. Het kruispunt Tonnendijkbrug valt op in de afbeelding. Door onderzoek te doen naar een verbetering van het kruispunt Tonnendijkbrug (maatregel 2.1.1.) en de daaruit voortvloeiende maatregelen te nemen, wordt de verkeersveiligheid in Vroomshoop verbeterd.



Figuur: Ongevallen in Vroomshoop

## 1. Gedrag

Gedrag en mentaliteit spelen een belangrijke rol in het verkeer. 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. 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. Schoolomgevingen

Schoolomgevingen zijn een belangrijk aandachtsgebied op gebied van verkeersveiligheid. Veel jonge, kwetsbare verkeersdeelnemers komen op een plek bij elkaar. In een duurzaam veilige schoolomgeving (en dat geldt in principe voor alle maatschappelijke voorzieningen), is met name het kind het uitgangspunt voor de inrichting. De gemeente speelt hierop in door de infrastructuur zodanig vorm te geven dat kinderen zich veilig en zelfstandig kunnen bewegen. Naast een duurzaam veilige omgeving van een maatschappelijke voorziening is een verkeersveilige route een vereiste. Tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten zijn twee schoolomgevingen ter sprake geweest: de Oranjeschool en de nieuwe Brede School Vroomshoop.

### Oranjeschool

De Oranjeschool is gevestigd aan de Oranjestraat met aan de westkant het kanaal. Hierdoor is er beperkte ruimte voor circulatie en een kiss and ride-strook. Tijdens het halen en brengen wordt de directe omgeving als druk ervaren, omdat vóór de school weinig ruimte is om kinderen af te zetten c.q. in te laten stappen.

De gemeente is afgelopen jaren in gesprek geweest met diverse betrokkenen. Hierbij is draagvlak ontstaan om de school aan de achterzijde te ontsluiten. De achterzijde van de school is op dit moment niet bebouwd en biedt ruimte voor een goede ontsluiting. Dit moet in overleg met de school en omwonenden. Er zijn een tweetal belemmeringen bij de uitvoering van deze maatregel. Enerzijds is de grond niet in eigendom van de gemeente, maar van een projectontwikkelaar. Anderzijds is een bestemmingsplanwijziging nodig om de weg aan te leggen.

Als korte termijn oplossing wil de gemeente heroverwegen om éénrichtingsverkeer in te voeren op de Oranjestraat. Momenteel hebben ouders van de Oranjeschool onderling informele afspraken gemaakt



over éénrichtingsverkeer tijdens ophalen en wegbrengen van de schoolkinderen. De gemeente wil heroverwegen om formeel éénrichtingsverkeer in te voeren, waarbij het voor alle weggebruikers helder is welk gedrag verwacht wordt.



*Figuur: Oranjeschool (bron: Globespotter)*

### Nieuwe Brede School Vroomshoop

De huidige Kennedyschool is een onderdeel van de Brede School Vroomshoop en gaat verhuizen naar een nieuw gebouw ten zuiden van het activiteitencentrum "Het Punt". In de nieuwe situatie zijn de veiligheidsaspecten rondom de school en de routes daar naartoe direct bij de voorbereiding ingebracht en meegenomen, om een veilige route voor kinderen te waarborgen. Naar verwachting wordt de school in het schooljaar 2018-2019 geopend.

## **2.2 maatregelen verkeersveiligheid**

De gemeente wil in de periode 2017-2027 de verkeersveiligheid verbeteren. Bij de thema's 'hoofdwegenstructuur/centrumgebied' en 'fiets' worden maatregelen genomen, waar het thema 'verkeersveiligheid' als rode draad door heen loopt.

Voor de kern Vroomshoop is belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen

### **2.2.1. Schoolomgevingen**

De gemeente Twenterand stelt bij de schoolinrichting het kind centraal. Kinderen kunnen zich op een veilige wijze naar school verplaatsten.

- c. Veilige ontsluiting van de Oranjeschool aan achterzijde voor fiets en auto (kiss- and ridestroom).
- d. Aandacht voor veiligheidsaspecten rondom de school en routes naar de school toe, bij de nieuwe locatie van de Kennedyschool ("Brede School Vroomshoop").

## **2.3. FIETS**

Zoals in het GMP is omschreven dient de gemeente te blijven focussen op de fiets en de fietsvoorzieningen. De fiets is een duurzaam vervoersmiddel en draagt bij aan de gezondheid. Zeker op korte afstanden is het een efficiënte manier van verplaatsen. In Vroomshoop is het aandeel autogebruik hoog, ook bij korte afstanden. De gemeente legt de prioriteit bij de fiets en wil de fietser graag faciliteren, hierbij hoopt de gemeente dat inwoners steeds vaker voor de fiets kiezen en de auto laten staan. Een ontwikkeling onder fietsers die zichtbaar is, is de opkomst van elektrische fietsen. Waar voorheen vooral ouderen een elektrische fiets kochten, kopen ook vaker jongere mensen een elektrische fiets. Naast de gewone elektrische fiets is er ook de speed pedelec, deze gaat gemiddeld

zo'n 33 kilometer per uur. Met alle verschillende snelheden is voldoende ruimte nodig om elkaar veilig te kunnen passeren.

Specifiek voor Vroomshoop zijn enkele knelpunten voor de fiets genoemd:

### 1. Fietsoversteek Europasingel – Amerikalaan verbeteren

De Amerikalaan is een in prikker in het bedrijventerrein Vroomshoop-Oost. Bij de planvorming van het gebied "Vroomshoop-oost" is onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid van het bedrijventerrein per fiets. Naderhand is in dat plan langs de Europasingel een vrij liggend fietspad aangelegd met een tweetal fietsoversteken. De oversteek bij de Amerikalaan kent een minimale inrichting, slechts de groenstrook wordt onderbroken door klinkers, waardoor fietsers kunnen oversteken. De oversteek voldoet niet aan de richtlijnen die aan een fietsoversteek worden gesteld. Wat valt op in de situatie:

- De fietsoversteek ligt in het midden van Amerikalaan. Bij het oversteken komt de fietser niet direct op de juiste weghelft.
- De voorrangssituatie voor verkeer op de Europasingel en overstekende fietser vanaf het fietspad is onduidelijk.
- Automobilisten worden op geen enkele wijze geattendeerd op de oversteek.
- Voor fietsers is de bocht van de doorsteek te haaks (zie foto).



Figuur: Fietsoversteek Europasingel – Amerikaan voorzien van klinkers. (bron: Globespotter)

#### **2.3.1. Fietsoversteek Europasingel – Amerikalaan verbeteren**

De oversteek beter te faciliteren, waarbij de oversteek ook zichtbaarder wordt voor fietsers en auto's. Dit houdt in dat:

- Oversteek verplaatsen, zodat de fietser op juiste weghelft komt op de Amerikalaan.
- Randen van de doorsteek aflopen, voor een haalbare bocht voor fietsers.
- Voorrangregel verduidelijken voor automobilist en fietser (haaiantanden).
- Oversteek beter markeren voor automobilisten (markering op wegdek).

### 2. Ontbrekende schakel langs het spoor vanaf Julianastraat naar Het Punt

Voor 2014 (ontwikkeling activiteitencentrum "Het Punt") was er vanaf de Julianastraat, langs het spoor, een fietspad richting het Zwolsekanaal. Deze verbinding is verdwenen, maar bij de inwoners leeft de wens om deze verbinding opnieuw aan te leggen. Het is een rustige route die onderdeel uitmaakt van een recreatieve fietsnetwerk en een directe verbinding is naar Het Punt, waar veel kinderen/jongeren naar toe gaan. Daarnaast wordt ten zuiden van Het Punt een nieuwe school gevestigd. Het gebied ten noorden van Het Punt, is in de Centrumvisie Vroomshoop aangewezen als een "winkelgebied" ter vervanging van het huidige winkelgebied "Linderflier". Mocht die ontwikkeling meer in beeld komen, dan dient herstel van de fietsroute daarin meegenomen te worden.



*Figuur: Luchtfoto Cyclomedia 2013,  
met rood de ontbrekende verbinding aangegeven. (bron: Globespotter)*

### **3. Attentieverhogen fietsoversteek Flierdijk**

Ten westen van Vroomshoop aan de Flierdijk ligt sportpark “De Bosrand”. Vanaf de sportvoorzieningen ligt een tweerichtingsfietspad tot net iets voor de kruising Koninginneweg – Julianastraat – Linderveld – Flierdijk. Het tweerichtingsfietspad gaat over in aan weerszijden van de weg gelegen fietssuggestiestroken. Fietsers komend vanaf het sportpark richting de kern en moeten de weg oversteken, om aan de juiste zijde van de weg te komen. Bij het inrit van het sportpark ligt een vergelijkbare situatie, het tweerichtingsfietspad gaat over in aan weerszijden van de weg gelegen fietssuggestiestroken. Ook in het GMP en tijdens de klankbordgroep bijeenkomst zijn deze oversteken benoemd. Om de verkeersveiligheid te vergroten worden er attentiemaatregelen genomen voor gemotoriseerd verkeer (grote attentieborden) en een haakse oversteek voor fietsers. Momenteel wordt enkel met een belijning geattendeerd op de oversteek.



*Figuur: Fietsoversteek Flierdijk*

#### **2.3.3. Attentieverhogen fietsoversteek Flierdijk**

De Flierdijk is een route voor jongeren naar de sportvoorzieningen. Het tweerichtingsfietspad gaat over in aan weerszijden van de weg gelegen fietssuggestiestroken. De attentie voor de oversteken worden verbeterd door het plaatsen van grote attentieborden voor gemotoriseerd verkeer, verlichting bij de oversteek als het donker is. Daarnaast krijgen fietsers een haakse oversteek. De fietsers worden hierdoor gedwongen om af te remmen, voordat ze kunnen oversteken.



#### 4. Fietsdoorsteek Grote Puntbrug (Kruising Europasingel – Vriezenveenseweg)

Gemotoriseerd verkeer vanaf de Vriezenveenseweg naar het Zwolsekanaal moet het kanaal oversteken, dit kan via de Grote Puntbrug. Voor een haakse kruising is gekozen om de weg af te buigen, naar de Europasingel (om de parkeerplaats heen). Om het oversteken van fietsers rechtstreeks naar de Oranjeschool vanaf de zuidkant van de Oranjestraat mogelijk te maken en om het los te koppelen van het gemotoriseerde verkeer dat de Europasingel opdraait, is er een recht doorgaande doorsteek voor fietsers gecreëerd. Voor fietsers streeft de gemeente naar en zo kort mogelijke afstand, daarom is voor fietsers een doorsteek gemaakt om rechtdoor te fietsen vanaf Vriezenveenseweg naar de Grote Puntbrug. Hierdoor is een extra kruising tussen snel en langzaam verkeer (zie foto).



De parkeerplaats was destijds bestemd voor een café, die inmiddels al vele jaren is vervangen door nieuwbouw. Daarnaast ligt in de bocht van de Vriezenveenseweg een onbebouwd perceel, waarvoor ook wensen zijn om dat verder te ontwikkelen. Op het moment dat voor deze locatie een nieuwe functie is gevonden, kan ook gekeken worden naar de fietsdoorsteek. Voor de korte termijn wordt een verduidelijkend bord geplaatst voor fietsers en wordt de markering van de fietssuggestiestrook verder doorgetrokken.

## 2.4. OPENBAAR VERVOER

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

De gemeente ziet graag de trein en busverbinding met elkaar verbonden worden. Vroomshoop heeft een station op de treinverbinding Almelo-Hardenberg. Daarnaast is de kern aangesloten op het busnetwerk door middel van bus 81 (Westerhaar-Ommen). De twee verbindingen kruisen elkaar, maar zijn niet verbonden met elkaar. Van het station naar de dichtstbijzijnde bushalte lopen is ongeveer 700 meter. Voor omliggende kernen, die enkel zijn aangesloten op het busnetwerk is dit een belemmering. Een bushalte aan de westzijde van het station is wellicht een mogelijkheid. De bus heeft diverse routing mogelijkheden aan deze zijde van het station. Daarnaast zijn aan de westzijde van het station allerlei maatschappelijke voorzieningen gevestigd.

Doortrekking van de spoorlijn Almelo-Mariëberg naar Hardenberg 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 de buslijnen in het dorp Vroomshoop.



*Figuur: Arriva-trein die gemeente Twenterand aandoet en de buurtbus*

Het 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 Vroomshoop is openbaar vervoer complex gezien de gevoeligheid voor de diverse doelgroepen. Een nieuwe vervoersvisie wordt 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.

Wij zijn van mening dat er winst te behalen valt op dat terrein als de kernen Den Ham, 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 met de provincie Overijssel en de diverse vervoerders, onder de aandacht worden gebracht. Het zogenaamde “visgraat-model” met bushalte op het station is daarbij het uitgangspunt.

#### **2.4 Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer**

Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.). De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.

## **2.5. TRENDS IN DE SAMENLEVING**

De positie van de gemeente verandert. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker ook in de kern Vroomshoop. 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. Initiatieven vanuit de samenleving van Vroomshoop zelf kunnen deze bezuinigingen deels opvangen.

Echter niet vergeten mag worden dat in een plattelandsdorp als Vroomshoop - hetgeen overigens voor alle Twenterandse kernen geldt - sprake is van “verborgen” initiatieven oftewel “noaberplicht”. Bijvoorbeeld het vervoeren van familieleden, vrienden of burens, is niet iets nieuws. Zoals bij het beleidsthema “Openbaar vervoer” (2.2.) min of meer al is aangeroerd zal de nadruk nog meer komen te liggen op “vrijwilligerswerk” dan wel “noaberschap”.

Vanuit “**de Detailhandelsstructuurvisie 2016 – 2022**” is voor het dorp Vroomshoop o.a. het volgende naar voren gekomen:

*“De verblijfsfunctie in Vroomshoop centrum moet worden verbeterd. Dit geeft kansen voor nieuwe horeca en nieuwe diensten, ambachten, maatschappelijk en cultuur. Met een mix (blurring) van functies kan aan consumenten en en worden geboden: én een efficiënt boodschappencentrum én een aantrekkelijk verblijfsgebied. In de woorden van de ondernemers: hoe meer sfeer, hoe beter, hoe aantrekkelijker het is om naar Vroomshoop centrum te komen – ook van buitenaf.”*

*“Een sterke troef van het centrum van Vroomshoop is de autobereikbaarheid en de gratis parkeergelegenheid voor de deur van de winkels. De ondernemers gaan in gezamenlijk overleg bekijken hoe zogenaamde ‘langparkeerders’ uit het centrum geweerd kunnen worden, zodat parkeerplaatsen zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor de bezoekers”.*

“De Hammerstraat wordt gebruikt door zwaar verkeer. Vanwege het belang van de bevoorrading kan het vrachtverkeer niet geweerd worden uit het gebied, maar zwaar landbouwverkeer heeft geen bestemming in het centrumgebied. Omdat er alternatieve routes om Vroomshoop heen beschikbaar zijn, zou het landbouwverkeer uit de Hammerstraat geweerd moeten worden”

De locatie aan de Julianastraat ten westen van het spoor (blauwe arcering) is in de Centrumvisie Vroomshoop aangewezen voor inpassing van de winkels van de Linderflier. Gezien de beschikbare ruimte, is dit de enige mogelijkheid om – aansluitend aan het centrum – de winkels van de Linderflier in te passen en uit te breiden. Het is cruciaal om dit het gebied ruimtelijk goed te laten aansluiten op de rest van het centrumgebied, waarbij de wisselwerking tussen beide delen optimaal is en zo min mogelijk belemmeringen kent. Om de verplaatsing te laten slagen kan de geconstateerde marktruimte ingezet worden.

Deze aspecten zijn al benoemd in de bovengenoemde beleidsthema's uiteraard vanuit de verkeersoptiek en passen v.w.b. de voorgestelde maatregelen in de detailhandels-visie.



Figuur: Kansenkaart Vroomshoop centrum (Bron: BRO)

### **2.5. Doelstellingen/Maatregelen t.a.v. de trends in de samenleving**

Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te houden; werkgeversaankoop 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.



## 2.6. MAATREGELENLIJST VROOMSHOOP

Op onderstaande figuur zijn de locatie specifieke maatregelen samengevat.



*Figuur: Maatregelenkaart Vroomshoop, nummering maatregelen in willekeurige volgorde.*

De niet locatie gebonden maatregelen zijn:

- Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom.
- Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern.
- Aandacht blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen.
- Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.). De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.
- Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te 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.

### **2.6. Maatregelenlijst Vroomshoop**

Op de lijst aangegeven nummering is een willekeurige opsomming en geeft niet de prioriteit aan voor het de aanpak van de desbetreffende situatie.

### 3. PRIORITERING EN FINANCIËLE CONSEQUENTIES

**“Voorliggende verkeersvisie is voor de kern Vroomshoop. Daaruit vloeien diverse maatregelen voort, die uiteraard financiële gevolgen hebben. Echter ook voor de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Den Ham en Vriezenveen (actualisatie huidige visie) worden verkeersvisies opgesteld, die financiële consequenties zullen hebben.”**

Het is dan ook wenselijk om, zodra voor de vier kernen de verkeersvisies zijn vastgesteld, met een totaal prioriteitenlijst te komen. Die lijst wordt aan de raad aangeboden om de maatregelen te prioriteren. Alsdan kunnen de diverse maatregelen op een goede manier worden afgewogen en financiële middelen daar voor worden vrijgemaakt.

Op de lijst worden per kern alle maatregelen verdeeld naar korte, middellange en lange termijn met daaraan gekoppeld de financiële consequenties.

Het wegzetten van de financiële middelen in de (meerjaren)begroting kan vanaf het begrotingsjaar 2019 en de jaren daarna, omdat:

- in de begroting 2017 er geen financiële ruimte voor is;
- voor de Kadernota 2018 alle projecten/plannen al aangereikt moeten zijn;
- nog niet bekend is welke maatregelen uit de nog vast te stellen verkeersvisies naar voren komen.

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

#### **Prioritering maatregelen via totale prioriteitenlijst**

De voorgestelde maatregelen komen samen met de maatregelen uit de verkeersvisies van de kernen Den Ham, Westerhaar-Vriezenveensewijk en Vriezenveen op een totale prioriteitenlijst van alle vier de kernen.

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 Begroting 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.