



# Verkeersvisie Westerhaar - Vriezenveensewijk 2017 - 2027



## COLOFON

### **Uitgave**

Gemeente Twenterand  
Manitobaplein 1  
Postbus 67  
7670 AB TWENTERAND

### **Titel rapport**

Verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk 2017-2027

### **Datum**

januari 2017

### **Auteurs**

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

### **Projectomschrijving**

De Verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk 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 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk het eerste aan bod dient te komen. Thans bieden wij u aan de:

## **“Verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk 2017- 2027”.**

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

De totstandkoming van deze verkeersvisie kent een hoog burgerparticipatie-gehalte, waar wij als college best trots op zijn en met een goed gevoel op terugkijken.

Er is een klankbordgroep samengesteld uit diverse maatschappelijke geledingen in Westerhaar-Vriezenveensewijk, die duidelijk en openlijk zaken aan de orde heeft gesteld op een constructieve wijze. Tijdens de twee sessies in maart en mei 2016 in “De Klaampe” werden aan de ene kant discussies niet geschuwd en aan de andere kant ontstond er ook begrip voor elkaars belangen en standpunten. Dat er in november 2016 gelet op de gevoerde discussies een tussenstap noodzakelijk bleek voor een 3<sup>e</sup> sessie, bracht dat de standpunten alleen maar dichterbij elkaar.

Ook van het openstellen op de gemeentelijke website van het programma “E-spraak”, waarbij bewoners van Westerhaar-Vriezenveensewijk de digitale mogelijkheid hadden om verkeersknelpunten aan te geven, werd dankbaar gebruik gemaakt. Circa 55 personen hebben zich op de site aangemeld. In totaal zijn 53 reacties geplaatst, verdeeld over 24 discussie-onderwerpen. Het resultaat treft u als bijlage VI bij deze visie aan.

In deze visie is voortgeborduurd op de in het GMP genoemde zes hoofdthema’s: hoofdwegenstructuur, centrumgebied, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving. Dit alles toegespitst op de lokale situaties in Westerhaar-Vriezenveensewijk. 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk te kunnen bewerkstelligen.

januari 2017

Het college van  
Burgemeester en wethouders van Twenterand

# VERKEERSVISIE WESTERHAAR-VRIEZENVEENSEWIJK 2017 – 2027

## INHOUDSOPGAVE

## BLZ.

	<b>Samenvatting</b> .....	<b>1 t/m 6</b>
<b>1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>7</b>
1.1.	Aanleiding.....	7,8
1.2.	Communicatie.....	8 t/m 10
<b>2.</b>	<b>Visie per beleidsthema</b> .....	<b>11</b>
2.1.	<u>Extra sessie klankbordgroep</u> .....	11
2.2.	<u>Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied</u> .....	11
2.2.1.	Hoofdweg in relatie tot aanleg rond-/randweg c.q. opwaardering Schuineweg.....	11 t/m 13
2.2.2.	Herinrichting Hoofdweg en Schuineweg.....	14 t/m 18
2.2.3.	Onoverzichtelijke, onveilige en stagnerende situatie rondom viaduct N36/Sibculoseweg/Garstweg i.c.m. fietsers.....	18 t/m 19
2.3.	<u>Openbaar vervoer</u> .....	19,20
2.4.	<u>Fiets</u> .....	20 t/m 22
2.5.	<u>Verkeersveiligheid</u> .....	23,24
2.6.	<u>Trends in de samenleving</u> .....	24,25
2.7.	<u>Overige opmerkingen</u> .....	25
2.8.	<u>Maatregelenlijst Westerhaar-Vriezenveensewijk</u> .....	26
<b>3.</b>	<b>Prioritering en financiële consequenties</b> .....	<b>27</b>

## BIJLAGEN

- I. Toelichting landbouwroutes Westerhaar-Vriezenveensewijk;
- II. Verslag GBT bijeenkomst d.d. 20-1-2017;
- III. Lijst leden klankbordgroep;
- IV. Verslagen van 3 sessies klankbordgroep;
- V. Reacties klankbordgroep op de beleidsthema's
- VI. 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. Te beginnen bij de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk.

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 elke op te starten verkeersvisie bewoners intensiever betrokken zullen worden, hetgeen kan leiden tot aanvullende probleemsituaties, 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, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving zijn doelstellingen en een maatregelenpakket tot stand gekomen en dat ziet er als volgt uit:

### - Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied

#### **Wel of geen rond-/randweg.**

Resumerend wordt geconcludeerd dat nut en noodzaak voor de aanleg van een nieuwe rond-/randweg c.q. opwaardering van de huidige Schuineweg niet aanwezig is, tenzij toekomstige ontwikkelingen dusdanige vormen gaan aannemen en leiden tot significante doorstromingsproblemen op de Hoofdweg, dat heroverweging wenselijk moet worden geacht.

#### **Maatregelen Schuineweg en Hoofdweg**

Gelet op het vorenstaande wordt voorgesteld:

1. **de Schuineweg** af te waarden en alleen toegankelijk te laten zijn voor landbouwverkeer middels een landbouwsluit en fiets-/voetgangersverkeer door een inrichting te geven waarbij:
  - a. de fietser meer ruimte krijgt;
  - b. een keerlus (net na bedrijf Haverslag) komt voor de aanwezige bedrijven en enkele aanwonenden;
  - c. enkele parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de nabijheid van die keerlus t.b.v. de "Kruidenwijk".

2. **de Hoofdweg** als belangrijkste noord-zuidroute aan te merken en op te splitsen in een ontsluitingsfunctie en in een verblijfs- c.q. centrumfunctie met de volgende (her)inrichting:
- de “30 km/h”-status vanaf kruising Wollegras/Lavendel/Hoofdweg tot aan de Akelei op te heffen en een “50 km/h”-status te verlenen; qua wegsoort dient geen aanpassing te worden verricht daar de uitstraling dezelfde is als het reeds bestaande 50 km/h-gedeelte tussen kruising Wollegras/Lavendel en de rotonde; daarbij zal door voortschrijdend inzicht wel aandacht geschonken worden aan het verbreden van de bestaande rode fietsstroken;
  - de kruising Wollegras/Lavendel/Hoofdweg dient wel te worden aangepast en wel in die zin dat het plateau dient te worden verwijderd en dat de uitmondingen van de Wollegras en de Lavendel worden voorzien van een inritconstructie, omdat de twee genoemde wegen in een “30 km/h-zone” liggen;
  - het weggedeelte tussen Akelei en Leidijk blijft de huidige “30 km/h”- status behouden, maar met een compleet nieuwe inrichting van dat gedeelte om de huidige, gevaarlijke en veel onzekerheid oproepende parkeersituatie te verbeteren; alsdan ook bezien of fiets-/voetgangerdoorsteek naar de PM. Hackstraat voor parkeren daar ook wenselijk c.q. noodzakelijk moet worden geacht;
  - de veiligheid voor de fietser te verhogen en voor ouderen de toegankelijkheid te vergroten.

NOOT: De voorgestelde maatregelen dienen in samenspraak met de direct betrokkenen nader te worden uitgewerkt tot een concreet (her)inrichtingsplan zowel voor de Schuineweg als voor de Hoofdweg.

**Aanpak landbouwroutes** (zoals op de kaart op blz. 15 met “groen” is gearceerd) is een doorlopend proces en zal worden afgestemd met het onderhoud van wegen in het buitengebied.

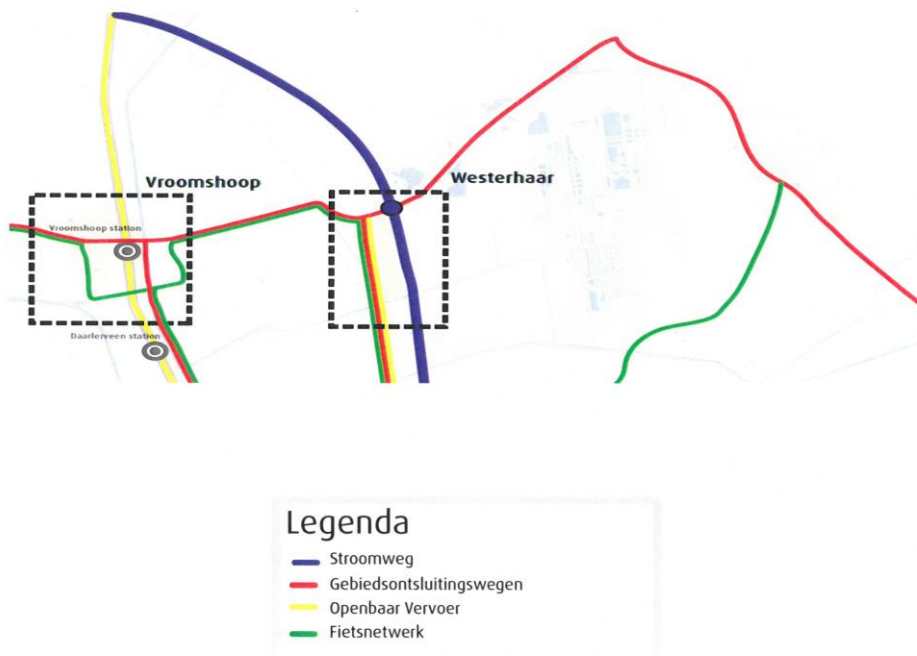
**Maatregel aanleg rotonde oostkant viaduct N36/Sibculoseweg.**

Deze oplossingsrichting zal allereerst met de provincie Overijssel, wegbeheerder van de Sibculoseweg, aangereikt en besproken worden. Ook is Rijkswaterstaat (RWS) hierbij een belangrijke partij in verband met de afrit N36 die aantakt op de Sibculoseweg/rotonde. Zowel inhoudelijk als financieel zullen drie partijen (gemeente, prov. Overijssel en Rijkswaterstaat) gezamenlijk moeten optrekken om te komen tot de voorgestelde oplossing.

## - Openbaar vervoer

### Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer

- a. Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn, regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer etc.)
- b. de voorrangsregeling bij de aansluiting "busstation" Kervelplein op de Hoofdweg duidelijker inrichten en zal een onderdeel vormen van de herinrichting "centrum"-gedeelte tussen Akelei en Leidijk.



Figuur: Wegenstructuur Westerhaar-Vriezenveensewijk (bron: Goudappel Coffeng)

## - Fiets

### Maatregelen fietsknelpunten (zie ook bijlage V)

<b>KNELPUNTEN</b>	<b>REEDS VOORGESTELDE VISIE/OPLOSSINGSRICHTING</b>
<b>1. Onveilige fietsoversteekplaatsen:</b> a. Hoofdweg bij school "De Fontein"; b. kruising Hoofdweg/Twistveenweg; c. kruising Hoofdweg/Leidijk; d. Hoofdweg bij Kulturhus "De Klaampe"; e. kruising Hoofdweg/Wollegras/Lavendel; f. Hoofdweg bij Touringcarbedrijf Schepers; g. Vroomshoopseweg/Schuineweg (nabij tankstation);	Voor alle genoemde oversteekpunten dient elke situatie afzonderlijk te worden onderzocht daar geen enkele situatie hetzelfde is.
<b>2. Slinger/knip Hoofdweg voor fietsers gevaarlijk</b>	Route voor fietser anders laten verlopen
<b>3. Schuineweg onaan-trekkelijk voor fietsers</b>	Zie reactie bij Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (maatregelen 2.2.2.)
<b>4. Fietsers zijn niet goed zichtbaar op viaduct N36</b>	Zie reactie bij Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (maatregelen 2.2.2.)
<b>5. Probleem parkeren in relatie tot fietser bij Brede School</b>	Vrij nieuwe situatie nog eens bezien

Wat ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk geldt is meer aandacht voor:

- stalling fietsen bij winkelcentra, stations en bushaltes (o.a. Kervelplein);
- veiligheid en onderhoud routes naar maatschappelijke voorzieningen (o.a. vanaf kruising Hoofdweg/Twistveenweg naar sportpark "Twistveen");
- stimuleren van het fietsgebruik in het algemeen.

## - Verkeersveiligheid

### Maatregelen verkeersveiligheid

- Verwezen wordt naar de maatregelen zoals die zijn genoemd bij de beleidsthema's "Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied", "Openbaar vervoer" en "Fiets". Daar loopt "verkeersveiligheid" als een rode draad door de betreffende thema's;
- Ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk is belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand te blijven ondersteunen in haar werk (educatie, campagnes, voorlichting via onderwijs).



## - Trends in de samenleving

### 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 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.

## - Overige opmerkingen

### Maatregelen t.a.v. communicatie (a) en veiligheid voetgangers (b)

- a. het consequent toepassen van het "Protocol communicatie bij afsluiting wegen door wegwerkzaamheden";
- b. - attentiewaarde zebrapaden in Westerhaar-Vriezenveensewijk verhogen;  
- oversteeksituatie bij de Sluiskades betrekken bij maatregelen "Hoofdwegenstructuur/ Centrumgebied".

## - Maatregelenlijst Westerhaar-Vriezenveensewijk



Figuur: maatregelenlijst Westerhaar-Vriezenveensewijk (bron: Goudappel Coffeng)

## **- Financiële consequenties**

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

De voorgestelde maatregelen komen samen met de maatregelen, die in de loop van 2017 naar voren komen bij de op te stellen verkeersvisies van de kernen Den Ham en Vroomshoop, op een totale prioriteitenlijst van alle drie kernen.

In de prioriteitenlijst worden alle maatregelen opgenomen die v.w.b. de planning worden onderverdeeld in korte, middellange en lange termijn.

Die lijst zal zodra alle visies zijn vastgesteld, aan de raad worden aangereikt om vervolgens de maatregelen te prioriteren en de financiële gevolgen in de (meerjaren) begroting weg te zetten.

Dat kan alleen vanaf 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, 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk 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.



*Figuur: Welkom in Westerhaar-Vriezenveensewijk (bron: westerhaarvriezenveensewijk.nl)*

Het GMP fungeert als paraplu boven de nog op te stellen verkeersvisie voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk. In dat plan 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 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk, 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk voor de komende 10 jaar als het om verkeer en vervoer gaat?"

## **1.2 Communicatie**

### ***Tussentijdse input informatieavond.***

Op initiatief van de GBT-fractie heeft op 20 januari 2016 een informatieavond plaatsgevonden in "de Klaampe" te Westerhaar-Vriezenveensewijk. In navolging van het vastgestelde GMP en de plannen tot verwijdering in het najaar van 2016 van de oude gasleiding in de Schuineweg was voor de genoemde fractie de aanleiding om met name de verkeerssituatie op de Schuineweg in relatie met de Hoofdweg bij de lokale bevolking aan de orde te stellen. Een drietal aspecten kwamen naar voren:

- verkeersdruk centrum vanwege ontbreken westelijke ontsluiting (suggestie: Schuineweg);
- parkeerprobleem (uitparkeren) Hoofdweg nabij de kerk;
- route landbouwverkeer uit de kern.

Het verslag van die bijeenkomst treft u aan in bijlage II.

### ***Klankbordgroep.***

Naar het voorbeeld van het voorbereidingsproces met betrekking tot het GMP 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk" is in de eerste sessie op 24 maart 2016 in een power-point-presentatie het volgende in beeld gebracht.

Wat vermeldt het GMP in het algemeen voor alle kernen, dus ook voor Westerhaar-Vriezenveensewijk:

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 Westerhaar-Vriezenveensewijk met betrekking tot de zes thema's:

A. Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (samengevoegd):

- 1a. verkeersdruk centrum i.v.m. ontbreken goede westelijke ontsluiting alsmede calamiteiten op de N36;
- 2a. parkeerprobleem Hoofdweg nabij de kerk;
- 3a. verkeersafwikkeling N36/Sibculoseweg/Garstweg;
- 4a. carpoolplaats Garstweg te klein;

## B. Openbaar vervoer

1. onderzoek aansluiting buslijn op spoorlijn Almelo-Mariënberg ook in verband met doortrekking naar Hardenberg;

## C. Fiets

1. fietsoversteken naar en van vrijliggende tweerichtingen fietspaden (nabij Touringcarbedrijf Schepers);

## D. Verkeersveiligheid

Er is toen geen speciale opmerking hieromtrent ten aanzien van Westerhaar-Vriezenveensewijk gemaakt.

## E. Trends in de samenleving

Er zijn toen geen initiatieven vanuit de samenleving genoemd.

Zowel in de eerste sessie als in de tweede op 30 mei 2016 waren de meningen door uiteenlopende belangen zeer verdeeld. Geconcludeerd kan worden dat de discussies zich voornamelijk hebben toegespitst op het wel of niet aanleggen van een rond-/randweg, het gebruik/functie van de Schuineweg (wel of niet opwaarderen als rond-/randweg) in relatie tot het gebruik/functie van de Hoofdweg.

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

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

In samenspraak met Adviseursbureau Goudappel Coffeng is naar het voorbeeld van de Verkeersvisie Vriezenveen 2009/2010 ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk 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 Westerhaar-Vriezenveensewijk is ervoor gekozen bewoners te kunnen laten reageren op thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In de periode van 8 april tot en met 30 mei 2016 heeft de site voor Westerhaar-Vriezenveensewijk opengestaan voor reacties en discussies. Circa 55 personen hebben zich in deze periode op de site aangemeld. Zij hebben in totaal 53 reacties geplaatst, verdeeld over 24 discussieonderwerpen. Hieronder de samenvatting van de uitkomsten.

### Opvallende discussies

- Hoofdweg:
  - schuin parkeren onveilig; langsparkeren de voorkeur;
  - sluiproute;
  - verbod doorgaand vrachtverkeer;
- Sibculoseweg – N36:
  - bij spitsuren te weinig hiaten om afslaan beweging te maken;
  - door ontbreken van voorsorteervakken moet doorgaand verkeer wachten;
  - realiseren fietsviaduct voor de Meijeboersweg;
- Schuineweg:
  - vaak genoemd: het verharderen van de Schuineweg;
  - vaak genoemd: afsluiten Schuineweg voor doorgaand verkeer;

- Twistveenweg:
  - achterstallig onderhoud is gevaarlijk;
  - snelheid te hoog;
  - voorstel drempels – is niet iedereen mee eens;
  - verbinding en opwaardering Twistveenweg-Kalkwijk – is niet iedereen mee eens;
- Oranjestraat:
  - is schoolroute, maar aan één zijde trottoir en daar wordt op gefietst.

De uitgebreide resultaten zijn in bijlage VI opgenomen.



Figuur: Locaties van de geplaatste punaises te Westerhaar

### **Informatie naar de raad**

De leden van de raad zijn in juni 2016 schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de “Verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk”.

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

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

## 2. VISIE PER BELEIDSTHEMA

**“Zoals eerder gesteld is het samengevoegde thema “Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied” de bepalende factor voor het opstellen van de verkeersvisie voor de kern Westerhaar-Vriezenveen. Met uitzondering van het thema “Openbaar vervoer” zijn de overige thema’s (Fiets, Verkeersveiligheid en Trends in de samenleving) qua uitvoering en oplossingsgericht gerelateerd aan thema “Hoofdwegen / Centrumgebied.”**

### 2.1. EXTRA SESSIE KLANKBORDGROEP

Tijdens de 2<sup>e</sup> sessie is gebleken dat de meningen verdeeld waren over functie en gebruik van de Schuineweg in relatie tot functie en gebruik van de Hoofdweg en in combinatie met het wel of niet aanleggen van een rond-/randweg. In die bijeenkomst is toegezegd dat, alvorens de concept-visie aan het college zal worden aangereikt, allereerst het standpunt van de gemeente in een 3<sup>e</sup> sessie als tussenstap aan de klankbordgroep kenbaar zal worden gemaakt. Dat heeft op 28 november jl. opnieuw in “De Klaampe” plaatsgevonden. Aan de hand van een power-point-presentatie is hoofdzakelijk ingegaan op het thema “Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied” en dan met name wel of geen rond-/randweg, functie/gebruik van de Schuineweg en van de Hoofdweg. Het verslag treft u aan in bijlage IV. Het verkondigde standpunt op die avond wordt hierna als visie nader geformuleerd.

### 2.2. HOOFDWEGENSTRUCTUUR / CENTRUMGEBIED

#### **1. Hoofdweg in relatie tot aanleg rond-/randweg c.q. opwaardering Schuineweg.**

Gelet op de vorige hoofdstukken mag duidelijk zijn dat de “hoofdader” en de westelijke voor gemotoriseerd verkeer afgesloten verbindingsweg van de kern Westerhaar oftewel respectievelijk de Hoofdweg en de Schuineweg qua gebruik en functie onderwerp van discussie zijn over de toekomstige inrichting van die twee wegen. Gebruik en functie van de ene weg kan niet los gezien worden van het gebruik en functie van de andere.

Herinrichting van één van die wegen heeft altijd effect op de andere, hetzij positief hetzij negatief. Dat betekent, dat een herinrichting duidelijkheid moet verschaffen ten aanzien van gebruik en functie wat aan die weg wordt toegekend in relatie tot elkaar en met een gunstig effect voor beide wegen.

In verband daarmee is de optie van een rond- of randweg (= *een weg voor doorgaand verkeer die in het algemeen buiten de bebouwde kern loopt en aansluiting geeft op invalswegen van het beschouwde gebied*) in beeld gebracht.

De opties zijn:

- Kalkwijk opwaarderen en doortrekken naar de Twistveenweg;
- langs de waterloop;
- opwaarderen van de Schuineweg.

De meningen over deze drie opties zijn verdeeld en niet alleen over die opties, maar überhaupt wordt nut en noodzaak van een dergelijke rond- of randweg in twijfel getrokken.

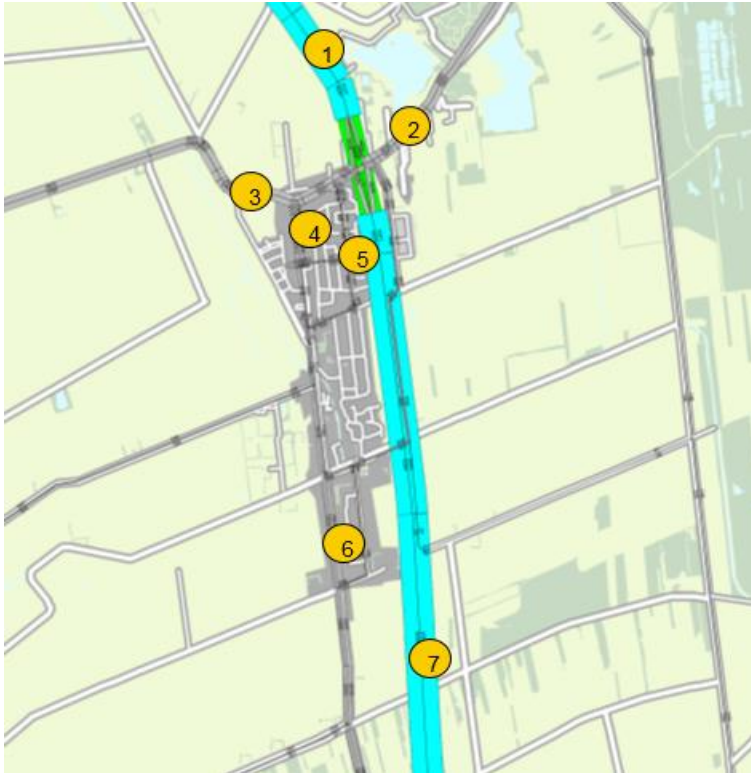
Een kenmerkend element van een rond-/randweg is het verwerken van de doorgaand (vracht)verkeer op die weg om daardoor de kern te ontlasten. De vraag is of er in de huidige situatie wel daadwerkelijk sprake is van doorgaand (vracht)verkeer op de Hoofdweg. Van belang is te weten hoe de verkeersstromen en wat de verkeersintensiteiten zijn op de Hoofdweg.



Uit eigen tellingen bedraagt het gemiddeld aantal voertuigen op de Hoofdweg per etmaal:

- a. tussen rotonde en Wollegras:  $\pm 5.000$ ; \*
- b. tussen Leidijk en Dalweg:  $\pm 4.300$ ; \*
- c. tussen Dalweg en Westerveenweg:  $\pm 3.500$ .

Over het algemeen kan worden gesteld dat het gemiddelde aantal voertuigen over de volle lengte zich de laatste 10 jaar heeft gestabiliseerd met een heel lichte dalingstrend. Ook het Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft huidige en toekomstige (2020) intensiteit cijfers aangereikt (zie onderstaand figuur en tabel). Het genoemde bureau komt met praktisch dezelfde cijfers en gelijklopende conclusie.



Nr.	Straat	Huidig*	Toekomst* (2020)
1.	N36 –noord	16.500	17.500
2.	N341 - Sibculoseweg	7.500	8.000
3.	N341 – Tonnendijk	7.500	8.000
4.	Hoofdweg – noord	4.500	4.500
5.	Rozenstraat	2.000	2.000
6.	Hoofdweg - zuid	3.500	4.000
7.	N36 - zuid	18.500	20.500

Eveneens kan worden gesteld dat het verloop van het gemiddelde aantal voertuigen van noord naar zuid afneemt, waarbij gemiddeld de meeste voertuigen zich bevinden op het gedeelte tussen de rotonde en de Leidijk. Hieruit wordt geconcludeerd dat er eigenlijk geen sprake kan zijn van doorgaand (vracht)verkeer dan wel van zeer geringe doorgaand (vracht)verkeer.

Met andere woorden er is hoofdzakelijk sprake van bestemmingsverkeer, verkeer wat er moet zijn. Dat is vrachtverkeer voor de bevoorrading van het centrumgedeelte (komend vanaf het noorden N341 en N36 en merendeel ook weer terug) en overig gemotoriseerd verkeer voor centrum- en woonbestemmingen. Daarnaast zit op deze noord-zuid-route buslijn 81 en het busvervoer van Touringcarbedrijf Schepers. De aanleg van een rond-/randweg over de huidige Schuineweg, zal het bestemmingsverkeer niet van de Hoofdweg afhaken, aangezien het verkeer is dat daar moet zijn.

\* Tussen Wollegras en Leidijk is niet geteld (in 30 km/h-gebieden vinden geen reguliere tellingen plaats), maar uit de overige tellingen en ook vanwege aantrekkelijk centrumverkeer (boodschappen doen en leveranciers), kan worden gesteld dat op dat weggedeelte ook tussen de 4.300 en 5.000 voertuigen moeten zitten. Op zich is dat voor een 30km/h-zone gelet op de landelijke norm (maximaal: 3.000 voertuigen p/etm. voor een gemeente van deze grootte) wat aan de hoge kant.



De Hoofdweg is voor het merendeel van de ingezetenen van Westerhaar-Vriezenveensewijk de meest praktische en kortste route naar de diverse voorzieningen langs de Hoofdweg en de zuidelijk gelegen maatschappelijke faciliteiten. Uiteraard is de Hoofdweg ook de ontsluiting van en naar de kern zelf.

Daarnaast zullen heel wat bewoners woonachtig ten oosten van de Hoofdweg (overigens grootste woongebied van de kern) div. 30 km/h-zones doorkruisen om in zuidelijke richting te gaan. Wel of niet om reden dat men de huidige Hoofdweg onveilig vindt of dat het gewoon de kortste weg is. De door enkelen uitgesproken verwachting dat voor intern "Westerhaars" verkeer de opgewaardeerde Schuineweg gebruikt zal worden naar de zuidelijk gelegen (maatschappelijke) faciliteiten, wordt niet als realistisch gezien.

Het vorenstaande neemt niet weg, dat een heroverweging wenselijk moet worden geacht, indien toekomstige ontwikkelingen dusdanige vormen gaan aannemen en leiden tot significante doorstromingsproblemen op de Hoofdweg.



*Figuur: Impressie huidige Schuineweg*

De vraag kan dan terecht worden gesteld:

*“Voor wie moet de rond-/randweg dan worden aangelegd  
c.q. de Schuineweg worden opgewaardeerd?”*

### **2.2.1. Wel of geen rond-/randweg**

**Resumerend wordt geconcludeerd dat nut en noodzaak voor de aanleg van een nieuwe rond-/randweg c.q. opwaardering van de huidige Schuineweg niet aanwezig is, tenzij toekomstige ontwikkelingen dusdanige vormen gaan aannemen en leiden tot significante doorstromingsproblemen op de Hoofdweg, dat heroverweging wenselijk moet worden geacht.**

## **2. Herinrichting Hoofdweg en Schuineweg**

Hier vloeit uit voort dat herinrichting van de beide wegen afgestemd op gebruik en functie het meeste effect - naast andere verder in deze visie voorgestelde maatregelen - zal sorteren.

Zowel de Hoofdweg als de Schuineweg laten op dit moment een inrichting zien, waarbij het gebruik niet overeen komt met de toegekende functie. Dat brengt onduidelijkheid en onveiligheid met zich mee, hetgeen moge blijken uit de reacties vanuit de sessies met de klankbordgroep als wel vanuit de E-spraak.

Met inachtneming van het vorenstaande is de opmerking gemaakt tijdens de tweede sessie van de klankbordgroep:

*“Ook is gesteld, dat alleen door het herinrichten van de Hoofdweg al heel veel winst te behalen valt, hetgeen op veel ondersteuning kon rekenen.”*

geheel op zijn plaats is. Daar wordt aan toegevoegd dat dat ook voor de Schuineweg geldt.

Voor de herinrichting van de twee genoemde wegen spelen de volgende onderdelen een voorname rol en wel:

- a. landbouwverkeer weren in de kern;
- b. verbod voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer;
- c. afwikkeling verkeer oostkant van viaduct N36/Sibculoseweg/Garstweg (ook als calamiteitroute met name voor plaatselijk bekend verkeer);
- d. verkeersveiligheid met name t.b.v. fietsers.

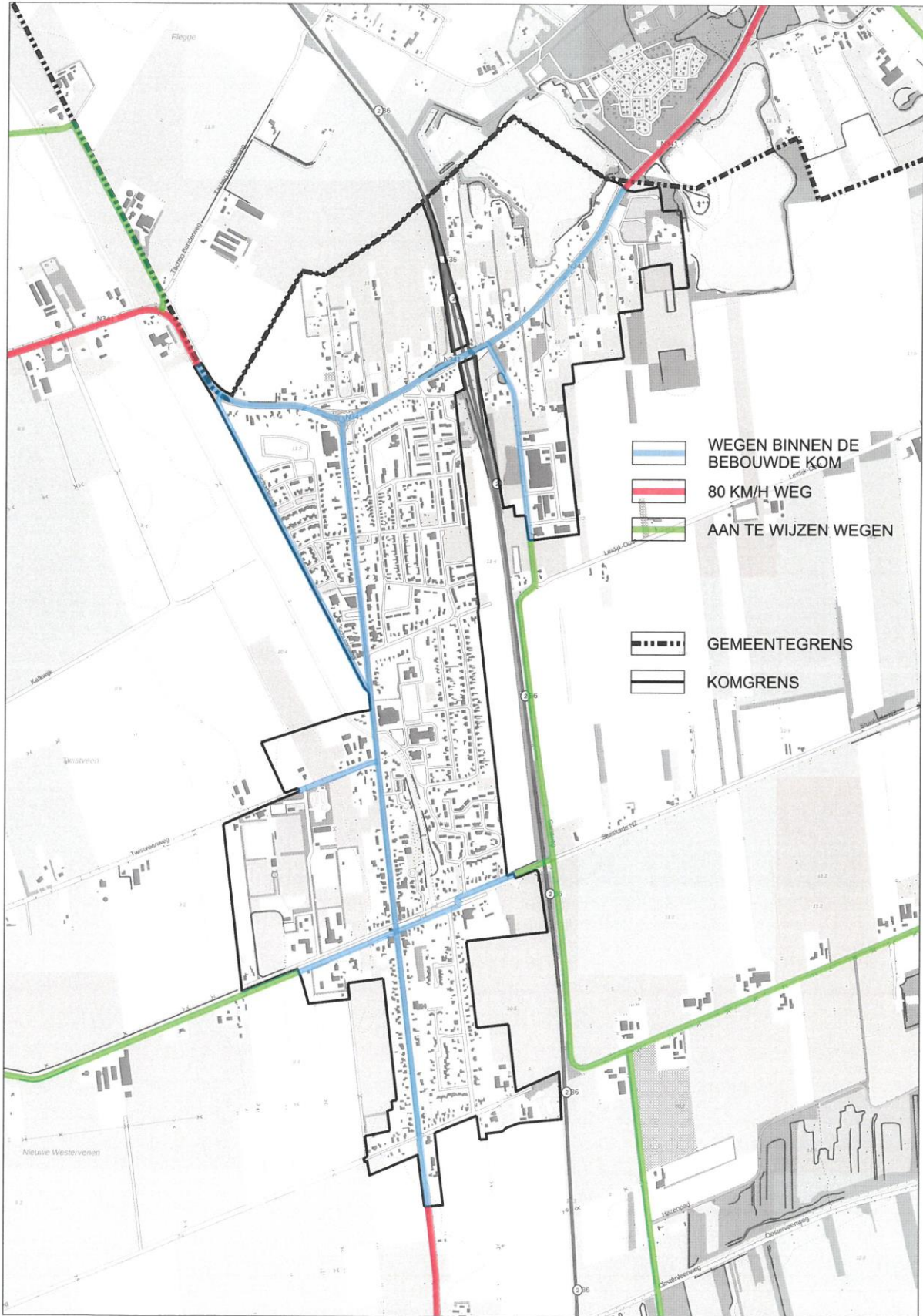
### **Ad a. Landbouwverkeer weren in de kern**

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 zo veel mogelijk worden ontzien. Door die routes te faciliteren m.a.w.



die routes beter in te richten en extra te onderhouden, worden die routes nog consequenter door het landbouwverkeer gebruikt dan de resterende routes in het buitengebied. Hierdoor worden kernen ook zoveel mogelijk ontzien. Ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk is een dergelijke opzet opgesteld. Voor de toelichting wordt verwezen naar bijlage I.

*Figuur: Landbouwverkeer (bron: Cumela.nl)*





Zowel de Schuineweg als de Hoofdweg (vanaf de rotonde overgaand in de Bouwmeesterstraat) zijn nog als wegen binnen de kom aangewezen om door het landbouwverkeer te worden gebruikt. Dat is gebeurd omdat de discussie hieromtrent op dat moment nog gaande was voor wat betreft het gedeelte tussen de rotonde en de aansluiting met de Schuineweg. Daarnaast is binnen de kom ook Sluiskade Zuid/Sluiskade Noord als verbinding tussen de Grintweg en de Garstweg/Dalweg in de route opgenomen als zijnde de zuidelijke west-oost-verbinding.

Gelet op de reacties ten aanzien van het landbouwverkeer in de kern Westerhaar en met inachtneming van de opgestelde landbouwroutes zal de Hoofdweg vanaf de Schuineweg tot aan de rotonde voor het landbouwverkeer gesloten worden verklaard. Het landbouwverkeer kan dan verspreid gebruikmaken van de:

- Vroomshoopseweg/Sibculoseweg (noordelijke dwarsverbinding);
- Schuineweg;
- Hoofdweg (vanaf de Schuineweg in zuidelijke richting overgaand in de Bouwmeesterstraat);
- Grintweg/Sluiskade Zuid en Noord (zuidelijke dwarsverbinding);
- Garstweg/Dalweg/Hoffmansweg.

#### Ad b. Verbod voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer

Gelet op de reacties met betrekking tot de aanwezigheid van met name doorgaand vrachtverkeer op de Hoofdweg en de uiteenzetting ten aanzien van doorgaand (vracht)verkeer in relatie tot bestemmingsverkeer bij punt 2.2.1., zal een verbod voor vrachtverkeer worden ingesteld met uitzondering van bestemmingsverkeer. Voor de afbakening van het verbodsgebied gaat het verbod gelden vanaf de noordkant direct vanaf de rotonde in zuidelijke richting tot aan de Dalweg. Opgemerkt moet worden dat naar verwachting het aantal vrachtbewegingen praktisch niet zal afnemen, daar – zoals bij punt 2.2.1. is verwoord – er hoofdzakelijk al sprake is c.q. zal zijn van bestemmingsverkeer.



*Figuur: Doorgaand vrachtverkeer niet door de kern maar bijvoorbeeld de N36  
(bron: Verkeersnet)*

#### Ad c. Afwikkeling verkeer oostkant van viaduct N36/Sibculoseweg/Garstweg

Bij ad a. is melding gemaakt van het feit dat het landbouwverkeer ook gebruik maakt van de Garstweg/Dalweg/Hoffmansweg. Deze route is als specifieke route voor het landbouwverkeer opgenomen en dat betekent dat die route ook gefaciliteerd gaat worden qua inrichting en extra onderhoud. Dat betekent tevens een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein “Garstenlanden” en kan die route goed benut worden bij eventuele calamiteiten op de N36 door die weggebruikers die plaatselijk bekend zijn en niet de officiële omleidingsroute volgen. Dat dit ook daadwerkelijk gebeurt, hangt ook af van de herinrichting van de Hoofdweg. Die inrichting dient dan ook zodanig plaats te vinden dat er echt sprake is van ontmoediging en dat de Garstweg ook het enige “vlotte” alternatief is. Wat hierbij ook van belang is, is de verkeerssituatie aan de oostkant van het viaduct N36/Sibculoseweg/Garstweg.

Dit aspect komt verderop in de visie aan de orde (zie punt 2.2.3.)

#### Ad d. Verkeersveiligheid met name t.b.v. fietsers

De maatregelen genoemd onder ad 2a., 2b., en 2c. zullen al een grote mate van verkeersveiligheid opleveren voor de fietser. Uiteraard worden de specifieke aangereikte problemen c.q. wensen t.a.v. de fietser meegenomen bij de herinrichting van de Schuineweg en de Hoofdweg. Op de overige “fiets”-aspecten in de kern komen wij terug verderop in deze visie bij het thema “Fiets”.



*Figuur: Steeds meer mensen pakken de fiets in Nederland (Bron: recreatief.nl)*

#### **2.2.2. Maatregelen Schuineweg en Hoofdweg**

**Gelet op het vorenstaande wordt voorgesteld:**

- 1. de Schuineweg af te waarderen en alleen toegankelijk te laten zijn voor landbouwverkeer middels een landbouwsluit en een inrichting te geven waarbij:**
  - a. de fietser meer ruimte krijgt;**
  - b. een keerlus (net na bedrijf Haverslag) komt voor de aanwezige bedrijven en enkele aanwonenden;**
  - c. enkele parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de nabijheid van die keerlus t.b.v. de “Kruidenwijk”.**

2. **de Hoofdweg** als belangrijkste noord-zuidroute aan te merken en op te splitsen in een ontsluitingsfunctie en in een verblijfs- c.q. centrumfunctie met de volgende (her)inrichting:
- de “30 km/h”-status vanaf kruising Wollegras/Lavendel/Hoofdweg tot aan de Akelei op te heffen en een “50 km/h”-status te verlenen; qua wegsoort dient geen aanpassing te worden verricht daar de uitstraling dezelfde is als het reeds bestaande 50 km/h-gedeelte tussen kruising Wollegras/Lavendel en de rotonde; daarbij zal door voortschrijdend inzicht aandacht geschonken worden aan het verbreden van de bestaande rode fietsstroken;
  - de kruising Wollegras/Lavendel/Hoofdweg dient wel te worden aangepast en wel in die zin dat het plateau dient te worden verwijderd en dat de uitmondingen van de Wollegras en de Lavendel worden voorzien van een inritconstructie, omdat de twee genoemde wegen in een “30 km/h-zone” liggen;
  - het weggedeelte tussen Akelei en Leidijk blijft de huidige “30 km/h”- status behouden, maar met een compleet nieuwe inrichting van dat gedeelte om de huidige, gevaarlijke en veel onzekerheid oproepende parkeersituatie te verbeteren; alsdan ook bezien of fiets-/voetgangersdoorsteek naar de PM. Hackstraat voor parkeren daar ook wenselijk c.q. noodzakelijk moet worden geacht;
  - de veiligheid voor de fietser te verhogen en voor ouderen de toegankelijkheid te vergroten.

NOOT: De voorgestelde maatregelen dienen in samenspraak met de direct betrokkenen nader te worden uitgewerkt tot een concreet (her)inrichtingsplan zowel voor de Schuineweg als voor de Hoofdweg.

3. **Aanpak landbouwroutes** (zoals op de kaart op blz. 15 met “groen” is gearceerd) is een doorlopend proces en zal afgestemd worden met het onderhoud van wegen in het buitengebied.

### **3. Onoverzichtelijke, onveilige en stagnerende situatie rondom viaduct N36/ Sibculoseweg/ Garstweg in combinatie met fietsers**

In navolging van het gestelde bij onderdeel.: “*Afwikkeling verkeer oostzijde van viaduct N36/Sibculoseweg/Garstweg*” is het van essentieel belang dat voor deze ongewenste situatie een oplossing komt. Dat rechtvaardigt ook om de route Garstweg/Dalweg/ Hoffmansweg t.b.v. landbouwverkeer en daardoor ook voor vrachtverkeer (bedrijventerrein Garstenlanden) en eventueel “omleidings”-verkeer te faciliteren conform de vastgestelde landbouwroutes.

Een rotonde aan de oostkant van het viaduct wordt als een oplossingsrichting gezien. De fietser komt niet in het gedrang, daar deze voorrang heeft op de rotonde. Dat betekent ook dat er een alternatief gezocht moet worden voor de huidige carpoolplaats. Deze carpoolplaats wordt intensief gebruikt en gezorgd moet worden voor een ruim en goed alternatief. In dit kader is er in het najaar van 2016 en afgelopen voorjaar al ambtelijk overleg geweest met de provincie Overijssel. Dat heeft geleid tot de afspraak om een verkenningsonderzoek te laten plaatsvinden. Dit zal in samenspraak met de politie, provincie en de gemeente Twenterand worden opgestart.

### **2.2.3. Maatregel aanleg rotonde oostkant viaduct N36/Sibculoseweg.**

**Deze oplossingsrichting zal allereerst met de provincie Overijssel, wegbeheerder van de Sibculoseweg, aangereikt en besproken worden. Ook is Rijkswaterstaat (RWS) hierbij een belangrijke partij in verband met de afrit N36 die aan takt op de Sibculoseweg/rotonde. Zowel inhoudelijk als financieel zullen drie partijen (gemeente, prov. Overijssel en Rijkswaterstaat) gezamenlijk moeten optrekken om te komen tot de voorgestelde oplossing.**

## **2.3. OPENBAAR VERVOER**

Openbaar vervoer is belangrijk vooral voor een kern in een plattelands gemeente, is de mening van de verschillende betrokkenen. 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.

Aangegeven is dat de openbaar vervoersvoorzieningen onder de maat zijn.

De kern Westerhaar-Vriezenveensewijk kent een "busoverstap-station" aan het Kervelplein, waar de buslijnen 80 en 81 bij elkaar komen en waar reizigers vanuit Almelo of naar Hardenberg (lijn 80) of naar Ommen (lijn 81) en v.v. de busreis kunnen vervolgen.

Doortrekking van de spoorlijn Almelo-Mariënberg naar Hardenberg medio 2016 is voor de provincie aanleiding om parallelle buslijnen te herzien en waar mogelijk de beide lijnen (meer) op elkaar te laten afstemmen.

Ons streven is er op gericht om bus- en spoorlijnen meer en beter op elkaar te laten afstemmen. Ook voor Westerhaar-Vriezenveensewijk is onderwerp 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.

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

Wij zijn van mening dat er winst te behalen valt op dat terrein als ook de kernen Den Ham, Vroomshoop/Geerdijk en Vriezenveen op een gezamenlijke vervoers- voorziening 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 vervoersautoriteit, provincie Overijssel, onder de aandacht worden gebracht. Het zogenaamde "visgraat-model" is daarbij het uitgangspunt.



*Figuur: Buurtbus die al andere delen van de gemeente Twenterand aandoet*

Met een meer infrastructureel karakter is de onduidelijkheid t.a.v. de voorrangsregeling bij “het busoverstap-station” aan het Kervelplein. Deze situatie wordt meegenomen met de herinrichting van het “centrum”-gedeelte tussen Akelei en Leidijk.

### **2.3. Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer**

- a. Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op het spoorlijn, regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer etc.)**
- b. de voorrangsregeling bij de aansluiting “busstation” Kervelplein op de Hoofdweg duidelijker inrichten en zal een onderdeel vormen van de herinrichting “centrum”-gedeelte tussen Akelei en Leidijk.**

## **2.4. FIETS**

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 Westerhaar, aan bod zullen komen. Aangegeven is ook dat er een instrument bestaat om fietsroutes binnen de kern in beeld te brengen. Gebleken is, dat voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk 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.

Gelet op de langgerektheid van het dorp met één noord-zuid verbinding, de Hoofdweg, deels een 50 km/h-weg met rode fietsstroken en deels een 30 km/h-weg (“centrum”-gedeelte) waar de auto ondergeschikt is aan het langzaam verkeer, zijn er in wezen twee al bestaande fietsroutes, die niet om een nadere uitwerking vragen namelijk:

- a. de Hoofdweg van noord naar zuid en v.v via de rode fietsstroken (zie ook blz. 18), die vervolgens praktisch in alle richtingen buiten de kern aansluiten op vrijliggende fietspaden;
- b. binnen de “30km/h-zones”.

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.



De afzonderlijke fiets-conflictsituaties (kruisingen/oversteken e.d.) zijn op blz. 22 in beeld gebracht. Die bestaande routes kunnen nog wel beter benut worden. Het interne fietsverkeer dient nog meer te worden gestimuleerd om het autogebruik van de Westerhaarders zelf binnen de kern terug te dringen. Het interne autoverkeer met name in het centrum ligt wat aan de hoge kant.

Die situaties kunnen we in drie categorieën indelen:



- a. situaties die meegenomen dienen te worden bij de maatregelen genoemd onder beleidsthema "Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (m.n. Hoofdweg)
- b. situaties die meegenomen dienen te worden bij de maatregelen genoemd onder beleidsthema "Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied" (m.n. Schuineweg);
- c. situaties, die genoemd zijn en op zichzelf staan en aparte aandacht vragen.

*Figuur: Fietsen nabij Westerhaar (bron: Twenterandactief.nl)*

#### 2.4. Maatregelen fietsknelpunten

<b>KNELPUNTEN</b>	<b>REEDS VOORGESTELDE VISIE/OPLOSSINGSRICHTING</b>
1. Onveilige fietsoversteekplaatsen: a. Hoofdweg bij school "De Fontein"; b. kruising Hoofdweg/Twistveenweg; c. kruising Hoofdweg/Leidijk; d. Hoofdweg bij Kulturhus "De Klaampe"; e. kruising Hoofdweg/Wollegras/Lavendel; f. Hoofdweg bij Touringcarbedrijf Schepers; g. Vroomshoopseweg/Schuineweg (nabij tankstation);	Voor alle genoemde oversteekpunten dient elke situatie afzonderlijk te worden onderzocht daar geen enkele situatie hetzelfde is.
2. Slinger/knip Hoofdweg voor fietsers gevaarlijk	Route voor fietser anders laten verlopen
3. Schuineweg onaan-trekkelijk voor fietsers	Zie reactie bij Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (maatregelen 2.2.2.)
4. Fietsers zijn niet goed zichtbaar op viaduct N36	Zie reactie bij Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (maatregelen 2.2.2.)
5. Probleem parkeren in relatie tot fietser bij Brede School	Vrij nieuwe situatie nog eens bezien

Wat ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk geldt is meer aandacht voor:

- stalling fietsen bij winkelcentra, stations en bushaltes (o.a. Kervelplein);
- veiligheid en onderhoud routes naar maatschappelijke voorzieningen (o.a. vanaf kruising Hoofdweg/Twistveenweg naar sportpark "Twistveen");
- stimulering van het fietsgebruik in het algemeen.

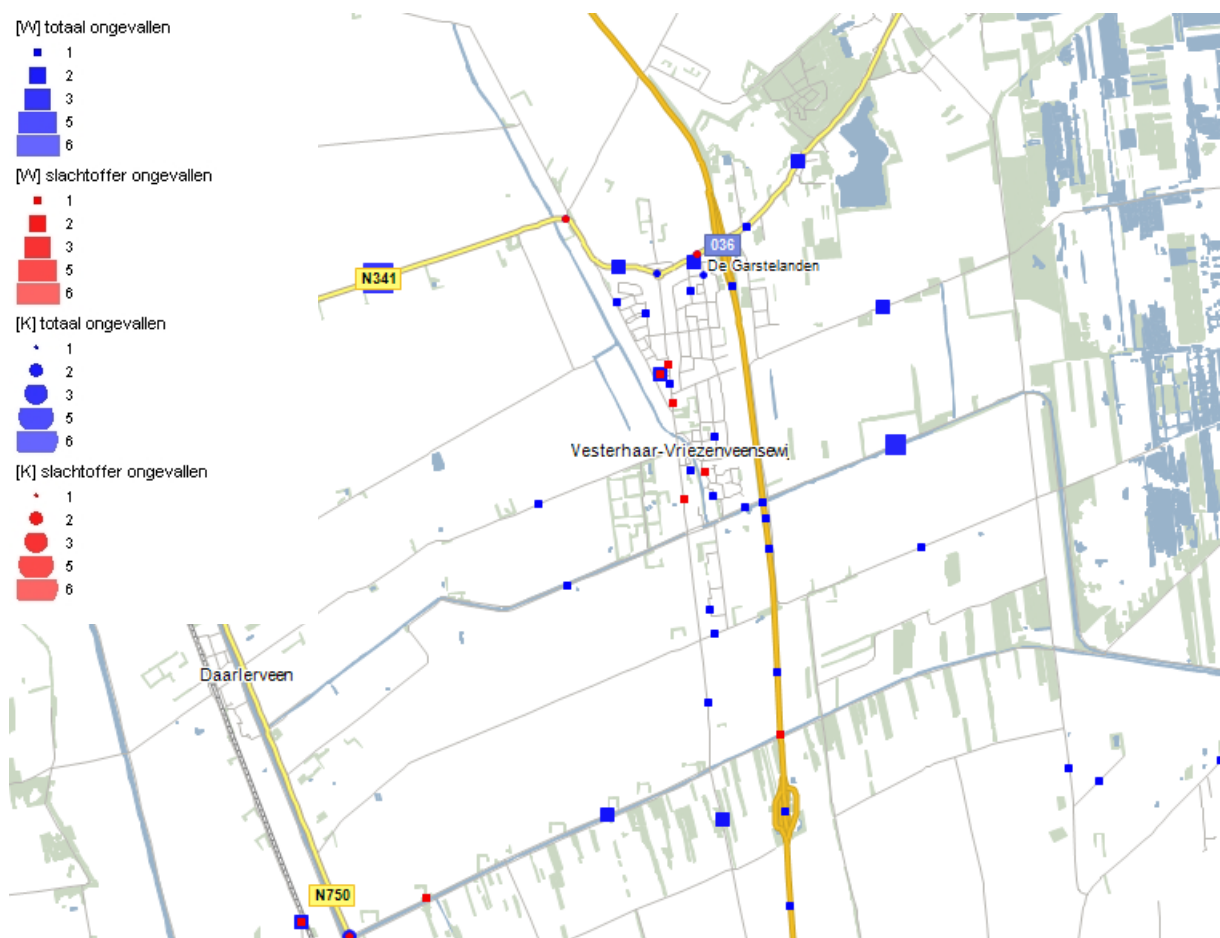
## 2.5. VERKEERSVEILIGHEID

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 Westerhaar-Vriezenveensewijk 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. De Hoofdweg, N341 kennen enige ongevallen-concentraties. De N36 in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat, spant helaas de kroon en in het GMP is deze weg ook als een “black spot” aangemerkt. In het GMP is hier meer aandacht aan besteed. Het figuur op blz. 25 laat zien op welke locaties ongevallen hebben plaatsgevonden.

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. 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.



Figuur: Ongevallen in Westerhaar-Vriezenveensewijk

### **2.5. Maatregelen verkeersveiligheid**

- a. Verwezen wordt naar de maatregelen zoals die zijn genoemd bij de beleidsthema's "Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied" (2.2), "Openbaar vervoer" (2.3) en "Fiets" (2.4). Daar loopt "verkeersveiligheid" als een rode draad door de betreffende thema's;
- b. Ook voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk is belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand te blijven ondersteunen in haar werk (educatie, campagnes, voorlichting via onderwijs).

## **2.6. 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 Westerhaarse samenleving genoemd. De positie van de gemeente verandert. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker ook in de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk. 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 Westerhaar-Vriezenveenseweg zelf kunnen deze bezuinigingen deels opvangen.

Echter niet vergeten mag worden dat in een plattelandsdorp als Westerhaar-Vriezenveensewijk - 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" (2.3.) min of meer al is aangeroerd zal de nadruk nog meer komen te liggen op "vrijwilligerswerk" dan wel "noaberschap".

Vanuit "de Detailhandelsstructuurvisie 2016 – 2022" wordt voor het dorp Westerhaar-Vriezenveensewijk ingezet op het beperken van de overlast door verkeer en parkeren in het centrum. Een aantrekkelijk centrum is ook een veilig centrum – vooral voor fietsers en voetgangers. Deze aspecten zijn al benoemd in de bovengenoemde beleidsthema's uiteraard vanuit de verkeersoptiek.

Ook is vermeld dat Westerhaar-Vriezenveensewijk kansen kan pakken in de fietsrecreatie door realisatie van bijvoorbeeld oplaadpunten voor fietsen, maar ook door het opnemen van het dorp in het recreatieve fietsroutenwerk.



*Figuur: Participatiesamenleving*

### **2.6. 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; 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.**

## **2.7. OVERIGE OPMERKINGEN**

Tijdens de sessies zijn wezenlijke zaken genoemd, die niet direct onder de bovengenoemde thema's konden worden gebracht, maar die wel degelijk van belang zijn om met name de bereikbaarheid zo goed mogelijk te waarborgen.

### *Communicatie bij wegwerkzaamheden/omleidingen.*

Een aspect wat toch enig impact heeft gehad en nog steeds zal blijven is de communicatie naar buiten toe in geval van wegwerkzaamheden en/of omleidingen.

Het niet of niet tijdig communiceren naar de samenleving toe bij wegwerkzaamheden en als gevolg daarvan het instellen van omleidingsroutes wekt irritaties op bij weggebruikers, hulpdiensten en direct betrokkenen. Vanaf 2<sup>e</sup> helft 2016 wordt er gewerkt met een "Protocol communicatie bij afsluiting wegen door wegwerkzaamheden". Dat wordt toegepast zodra (verkeers)maatregelen in openbare ruimten worden uitgevoerd die consequenties hebben voor de doorstroming en bereikbaarheid.

### *Veiligheid voetgangers in relatie tot trottoirs/oversteekplaatsen bevorderen.*

In deze visie zijn bij andere thema's op specifieke situaties aanleg c.q. verbetering van oversteekplaatsen genoemd. Het streven is om bestaande zebrapaden wat duidelijker aan te duiden om de attentiewaarde te verhogen. Het aanleggen van een zebrapad op de Sluiskade-Noord en -Zuid evenwijdig aan de Hoofdweg is een optie die meegenomen zou kunnen worden met de maatregelen genoemd bij 2.2.4. (blz. 18).

In dat licht bezien is het goed om de uitmondingen van de genoemde Sluiskades op de Hoofdweg tegen het licht te houden, daar de overgang van een "30 km/h-gebied" naar een 50 km/h-weg niet geheel conform de voorkeurskenmerken in het kader van Duurzaam Veilig zijn uitgevoerd.

### **2.7. Maatregelen t.a.v. communicatie (a) en veiligheid voetgangers (b)**

- a. het consequent toepassen van het "Protocol communicatie bij afsluiting van wegen door wegwerkzaamheden;**
- b. - attentiewaarde zebrapaden in Westerhaar-Vriezenveensewijk verhogen;  
(o.a. oversteeksituatie bij de Sluiskades)**
- oversteeksituatie bij de Sluiskades betrekken bij maatregelen "Hoofdwegenstructuur/ Centrumgebied".**

## 2.8. MAATREGELENLIJST WESTERHAAR-VRIEZENVEENSEWIJK



Figuur: maatregelenlijst Westerhaar-Vriezenveensewijk (bron: Goudappel Coffeng)

## 4. PRIORITERING EN FINANCIËLE CONSEQUENTIES

**“Voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk is de eerste verkeersvisie opgesteld. Daaruit vloeien diverse maatregelen uit voort, die uiteraard financiële gevolgen hebben. Echter het blijft niet alleen bij deze visie. Voor de kernen Den Ham en Vroomshoop zullen in de loop van 2017 de verkeersvisies worden opgesteld, die financiële consequenties zullen hebben.”**

Het is dan ook wenselijk om, zodra voor de drie 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 op korte termijn projecten/plannen aangereikt moeten zijn;
- nog niet bekend is welke maatregelen uit de twee 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, die in er loop van 2017 naar voren komen bij de op te stellen verkeersvisies van de kernen Den Ham en Vroomshoop, op een totale prioriteitenlijst van alle drie kernen.

In de prioriteitenlijst worden alle maatregelen opgenomen die v.w.b. de planning worden onderverdeeld in korte, middellange en lange termijn.

Die lijst zal zodra alle visies zijn vastgesteld, aan de raad worden aangereikt om vervolgens de maatregelen te prioriteren en de financiële gevolgen in de (meerjaren) begroting weg te zetten.

Dat kan alleen vanaf 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.