

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Oldebroek

Januari 2024



Inhoudsopgave

1	Een nieuw GVVP.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel.....	5
1.3	Totstandkoming plan	6
1.4	Integraal plan	6
1.5	Opbouw van het GVVP	6
2	De mobiliteitsopgave	8
2.1	Stagnatie in het verbeteren van de verkeersveiligheid	8
2.2	Risico gestuurde aanpak	9
2.3	Wegencategorisering	10
2.4	Behoeften vanuit inwoners	11
3	De visie op verkeer	13
3.1	Inleiding.....	13
3.2	Visie op hoofdlijnen	13
3.3	De vier ambities	14
3.4	Van ambities naar (kern)doelen	16
4	Voetganger.....	18
4.1	Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen.....	19
4.2	Oversteekplaatsen	19
4.3	Uitritconstructies en kruispuntplateaus	20
4.4	Toegankelijkheid en dementievriendelijk	20
4.5	Acties thema voetganger	21
5	Fiets.....	22
5.1	Visie.....	23
5.2	Fietsnetwerk	23
5.3	Nieuwe fietsverbinding	24
5.4	Inrichting	24
5.5	Fietscomfort.....	26
5.6	Opkomst snelle fietsen.....	26
5.7	Sociale veiligheid	26
5.8	Stallingsmogelijkheden	27
5.9	Recreatief fietsgebruik	27
5.10	Educatie, promotie en voorlichting.....	28
5.11	Acties thema fiets	29

6	Openbaar vervoer en deelmobiliteit	30
6.1	Gesprekspartner van de provincie	31
6.2	OV-netwerk en inrichting	31
6.3	Buurtbus.....	32
6.4	Kwaliteit OV-voorzieningen.....	33
6.5	Aanvullend vervoer	33
6.6	Doelgroepenvervoer	33
6.7	Deelmobiliteit.....	34
6.8	Smart Mobility.....	34
6.9	Mobiliteitshubs	35
6.10	Acties thema OV.....	35
7	Auto	36
7.1	Verbinding op de lange termijn.....	37
7.2	Wegencategorisering	37
7.3	Passende weginrichting	43
7.4	Verkeersvoorzieningen	44
7.5	Snelheidsovergangen komgrenzen	45
7.6	Hulpdiensten.....	46
7.7	Parkeren.....	47
7.8	Laadvoorzieningen	50
7.9	Acties thema auto	50
8	Landbouwverkeer	51
8.1	Routenetwerk landbouwverkeer	51
8.2	Landbouwverkeer en langzaam verkeer	52
8.3	Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer	52
8.4	Inzet op verkeersveilig gedrag	53
8.5	Acties landbouwverkeer.....	53
9	Logistiek	54
9.1	Bedrijventerreinen	54
9.2	Stadsdistributie en pakketdiensten.....	56
9.3	Acties logistiek	57
10	Participatie en samenwerking	58
10.1	Betrekken inwoners en belanghebbenden	58
10.2	Afstemming en samenwerking.....	59
10.3	Acties participatie en samenwerking	59

Bijlage I. Wegencategorisering..... 60



1 Een nieuw GVVP

Voor u ligt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Oldebroek. Het GVVP beschrijft en geeft input voor het beleid op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het plan heeft een tijdshorizon tot 2034. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma geeft inzicht in de projecten die we de komende 4 jaar op willen pakken. In dit hoofdstuk leest u meer over waarom we dit plan ontwikkelden en hoe dit plan tot stand kwam. Ook nemen we u mee in de opbouw van het plan. Dit eerste hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Het huidige vastgestelde verkeersbeleid van de gemeente Oldebroek dateert uit 2005 en is ondergebracht in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Oldebroek (GVVP Oldebroek). Het beleid zoals dat 18 jaar geleden is geformuleerd is toe aan een herijking. Naast de lokale veranderingen die zijn opgestreden, spelen ook belangrijke regionale en landelijk ontwikkelingen waar wij als gemeente rekening mee moeten houden. Denk hierbij aan de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en de invoering van de nieuwe Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking. Dergelijke ontwikkelingen vragen om een nieuwe visie op mobiliteit. Het GVVP hangt integraal samen met meerdere beleidsgebieden binnen de gemeente en zal daarom ook als onderdeel in het Omgevingsplan worden opgenomen. De wijze waarop dit gebeurt dient nog uitgewerkt te worden.

1.2 Doel

Het doel van ieder GVVP is het realiseren van een logisch, duurzaam en veilig verkeers- en vervoersysteem. We werken toe naar een toekomstbestendig en duurzaam verkeer- en vervoerplan op basis waarvan knelpunten kunnen worden opgelost en wordt bijgedragen aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de

gemeente. Het GVVP vormt de basis om prioriteiten te stellen voor investeringen en brengt daarnaast samenhang aan tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en andere beleidsterreinen.

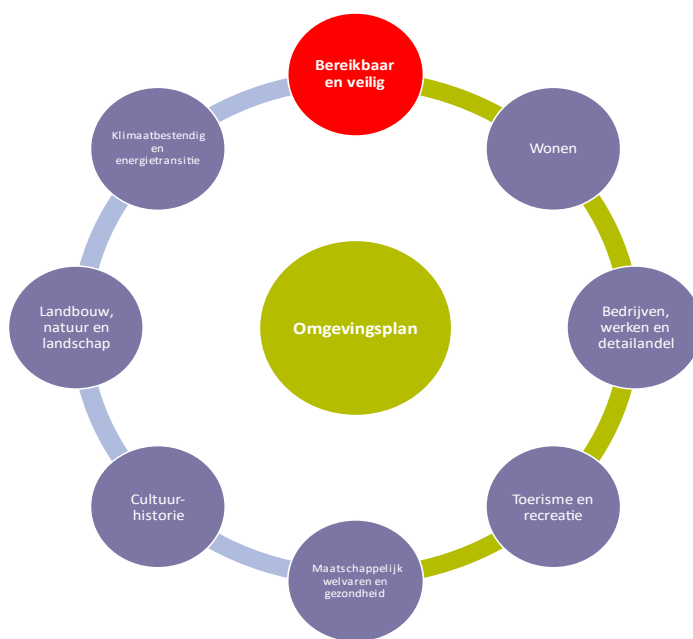
1.3 Totstandkoming plan

De komende jaren verandert er steeds van alles in de wereld om ons heen. Het is aan ons om te beslissen hoe we daarmee omgaan. Daarom moeten we goed nadenken over hoe we willen dat mobiliteit in de gemeente Oldebroek met al haar kernen er straks uitziet.

1.4 Integraal plan

We stellen het GVVP op vanuit een bredere visie met aandacht voor veiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit. Het mobiliteitsplan is géén puur technische verkeerskundige benadering, maar zoekt ook de verbinding met andere beleidsterreinen, zoals economie, groen, milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, landbouw, het sociaal domein en recreatie.

Het GVVP is samen met inwoners en ondernemers tot stand gekomen. Hiervoor hielden we in de eerste helft van 2023 bijeenkomsten. Ook deelden inwoners en ondernemers via een enquête over mobiliteit hun mening.



Figuur 1: Mobiliteitsplan in relatie tot het omgevingsplan

We organiseerden meerdere inloopavonden voor geïnteresseerden en spraken met hen over de invulling van de belangrijkste mobiliteitsthema's en de knelpunten en kansen die er zijn. Deze inbreng hebben we bekeken, afgewogen en verwerkt in het voorliggende GVVP.

1.5 Opbouw van het GVVP

Het GVVP Oldebroek bestaat uit drie onderdelen. Een inventarisatienota, de uitwerking van het beleid (visie) inclusief opgaven en een uitvoeringsprogramma (voor 2024 t/m 2027).

Het college stelde de inventarisatienota vast op 22 augustus 2023. Ze bevat een korte terugblik op de afgelopen jaren, een overzicht van de aandachtspunten en kijkt vooruit naar de ontwikkelingen die ons te wachten staan. Daarnaast zijn de landelijke en provinciale kaders geschetst. Op basis van de ontwikkelingen en kaders is aangegeven welke richting het verkeer- en vervoerbeleid moet krijgen en wat de ambities zijn op hoofdlijnen.

In het (voorliggende) beleidsdeel (2) vertalen we de ambities in uit te voeren speerpunten, vervolgacties en richtlijnen. De richtlijnen passen we toe bij onder andere de inrichting van wegen, parkeren, fietsinfrastructuur en de wensen ten aanzien van het openbaar vervoer. De richtlijnen geven ons richting, maar maatwerk is altijd mogelijk.

In het uitvoeringsprogramma 2024-2027 (3) brengen we vervolgens alle maatregelen voor de komende periode overzichtelijk samen. Ze bevat een inschatting van de kosten en een prioritering van de acties. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat we periodiek (twee tot vierjaarlijks) actualiseren.

Leeswijzer

In het voorliggende stuk treft u in hoofdstuk 2 een uitwerking van de gemeentelijke opgaven op het gebied van mobiliteit, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de risicoanalyse verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 beschrijven wij de gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen aan de hand van de vier hoofdambities: 'Veilig, leefbaar en gezond', 'Bereikbaarheid in balans', 'Duurzaam en klimaatbestendig' en 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik'. In de hoofdstukken 4 t/m 7 bespreken we het beleid op het gebied van de fietser, de voetganger, de OV-gebruiker en de automobilist. In hoofdstuk 8 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer. Hoofdstuk 9 richt zich op de beleidsdoelen voor een zorgvuldige logistiek van bedrijven. Afsluitend gaan wij in hoofdstuk 10 in op onze werkwijze, waarin samenwerking en participatie centraal staan.



2 De mobiliteitsopgave

Hoe staat de gemeente Oldebroek er op het gebied van mobiliteit voor? Waar liggen de knelpunten voor mobiliteit in de gemeente Oldebroek volgens inwoners En wat zijn de trends en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit naar de toekomst toe? Hierover leest u in dit hoofdstuk. Dit hoofdstuk bevat daarbij de belangrijkste informatie uit de opgestelde inventarisatie nota. De details uit dit hoofdstuk zijn hierin terug te vinden.

2.1 Stagnatie in het verbeteren van de verkeersveiligheid

Er is een dalende trend te zien in het aantal verkeersongevallen in de gemeente. Hierbij gaat het vooral om ongevallen met uitsluitend materiële schade. Het totaal aantal verkeersslachtoffers in Oldebroek daalt echter niet. Het aantal dodelijke slachtoffers ligt de afgelopen jaren stabiel rond de 8 personen per jaar. Meer dan 30% daarvan is fietser (bron: VIA stat).

In de periode 2017-2022 waren er in de gemeente Oldebroek in totaal 87 bromfietzers/fietzers betrokken bij een ongeval. Hierbij raakten 13 fietsers, 5 e-fietsers en 13 brom fietsers gewond. Ter vergelijking: Er waren in dezelfde periode 252 automobilisten betrokken bij ongevallen en onder de inzittenden van deze auto's vielen 14 gewonden. Fietzers zijn vele malen kwetsbaarder in het verkeer. Bijna 60% van de slachtoffers onder fietsers is ouder dan 60 jaar. En daarvan is circa driekwart ouder dan 70 jaar. Ouderen vormen een kwetsbare groep verkeersdeelnemers.

De wegen die opvallen op het gebied van ongevallen zijn:

- De wegen rondom het winkelgebied in Wezep en Oldebroek (waaronder de Zuiderzeestraatweg)
- Stationsweg Wezep
- Veluwelaan Wezep
- Keizersweg Wezep

Verder vallen de volgende specifieke kruispunten op:

- Kruispunt: Kerkweg, Ruitersveldweg, Wezep;
- Kruispunt: Spoorwegovergang bij station, Wezep;
- Kruispunt: Duivendansweg, Zuiderzeestraatweg, Buitengebied Wezep;
- Kruispunt: Keizersweg, Veluwelaan, Wezep;
- Kruispunt: Zuiderzeestraatweg, Ruitersveldweg, Waterloopweg, Wezep.

2.2 Risico gestuurde aanpak

Echte hotspots van ongevallenconcentraties zijn er in de gemeente Oldebroek niet aanwezig. De ongevallen spreiden zich uit over verschillende locaties. Inzetten op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid is dan ook een logische keuze. Bij een risico gestuurde aanpak kijk je naar het aantal ongevallen dat ergens plaats vindt, de snelheid die men er rijdt en de wegkenmerken die mogelijk het risico verhogen op een ernstige afloop van een ongeval. Als beoordelingsinstrument om de wegen en kruispunten te prioriteren naar risicoscore is er een Risicoanalyse Verkeersveiligheid uitgevoerd. Deze analyse geeft een beeld van de ongevallen locaties en laat zien op welke locaties er een verhoogde risico's bestaan. Hier zijn verschillende onderdelen zoals gereden snelheid, ongevallen en weginrichting met elkaar gecombineerd.

De Risicoanalyse Verkeersveiligheid signaleert voor de gemeente Oldebroek de volgende belangrijke risicothema's:

- De oververtegenwoordiging van langzame verkeersdeelnemers in de ongevallencijfers (fiets/bromfiets/E-bikes)
- De snelheidsoverschrijding op 30 en 60 km/uur-wegen (sober ingericht)
- Het ontbreken van vrijliggende fietspaden langs een aantal 50 km/uur-wegen.

Locaties waar verhoogde risico's bestaan door het hoge aandeel snelheidsoverschrijdingen zijn:

- Woonerven (in het algemeen)
- Groote Woldweg, Oosterwolde (in de kom)
- Zwarteweg, Oosterwolde, met name deel tussen de voetbalvelden en komgrens.

Over het algemeen wordt er op 60 km/uur wegen fors te hard gereden.

Daarnaast vermeldt de risicoanalyse in algemene zin dat op wegen waar een snelheidsregime van 50 km/uur geldt en fietsers op smalle fietsstroken fietsen er een verhoogd risico is op ongevallen.

2.3 Wegencategorisering

Alle wegen in Oldebroek worden op een verschillende manier gebruikt en hebben daarbij een andere functie. Een categorie van een weg geeft aan of een weg vooral moeten worden gebruikt om verkeer op af te wikkelen (gebiedsontsluitingsweg) of dat ook het belangrijk is dat verschillende weggebruikers op een weg kunnen uitwisselen (erftoegangsweg). De categorie die aan een weg wordt toebedeeld heeft effect op inrichting en toegewezen snelheid. In hoofdstuk 7 en bijlage 1 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de toekomstige wegencategorisering en netwerk.

2.3.1 Aandachtswegen wegencategorisering

Er zijn een aantal wegen die in de huidige categorisering extra aandacht verdienen. Voor de onderstaande wegen is namelijk niet bepaald of ze worden aangemerkt als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg. Het kiezen van de juiste weginrichting is daardoor erg lastig.

Het gaat hierbij om de volgende wegen:

- Zuiderzeestraatweg (Wezep/Hattermerbroek)
- Zuiderzeestraatweg, Oldebroek, Wezep, Hattermerbroek
- Rondweg (Wezep) – Duurzaamheidsstraat, Wezep
- Veluwelaan/Keizersweg, Wezep
- Bovenheigraaf, 't Loo
- Mheneweg Noord, Oosterwolde
- Zwarteweg, Oosterwolde
- Groote Woldweg, Oosterwolde
- Oostendorperstraatweg, Oosterwolde

Waarom een wegencategorisering?

Voor de weggebruiker is het belangrijk dat wegen herkenbaar zijn ingericht en dat het duidelijk is wanneer er een overgang is van een ontsluitingsweg naar een erftoegangsweg en andersom. Er dienen dan ook duidelijke keuzes gemaakt te worden kijkend naar functie en gebruik van de weg, zodat ook de inrichtingskenmerken passend zullen zijn bij de toegekende functie en de herkenbaarheid voor de weggebruiker vergroten. Wanneer dit niet gebeurt, kan dit leiden onwenselijke situaties, omdat voor weggebruikers onduidelijk is wat zij op een weg kunnen verwachten en hoe ze zich moeten gedragen.

2.4 Behoeften vanuit inwoners

2.4.1 Goede autobereikbaarheid, zorgen over verkeersveiligheid

De inwoners en ondernemers van de gemeente Oldebroek gaven tijdens de inventarisatiefase van het GVVP hun mening over de mobiliteit in de gemeente Oldebroek¹. Dit kon tijdens verschillende inloopavonden in de dorpen en een online enquête. De autobereikbaarheid beoordeelt men over het algemeen als goed. De zorgpunten zitten vooral in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het langzaam verkeer. Het gaat dan in de meeste gevallen om te hoge snelheden in dorpskernen, gevaarlijke oversteekplaatsen en de hinder van landbouw en vrachtverkeer.

2.4.2 Vaak genoemde knelpunten

De Zuiderzeestraatweg in Oldebroek is bij de bewoners van de gemeente het punt wat het vaakste genoemd wordt. Dit geldt vooral voor het gedeelte binnen de bebouwde kom.

Voor de andere kernen zijn dit de voornaamste knelpunten:

- Zuiderzeestraatweg, Hattemerbroek
- Groote Woldweg, Oosterwolde
- Zwarteweg, Oosterwolde
- Veluwelaan, Wezep
- Keizersweg, Wezep

Bovenstaand overzicht betekent niet dat er in andere kernen ook knelpunten worden gesignaleerd, bijvoorbeeld via de dorpscontactambtenaren. Ook deze worden betrokken in het GVVP.

Veel van de aangedragen knelpunten door de bewoners zijn ook vanuit de risicoanalyse naar voren gekomen en worden dus bevestigd.

Ruim 50% van de respondenten van de mobiliteitsenquête noemt de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers als belangrijk uitgangspunt. Fietsen en wandelen in de gemeente Oldebroek kan veiliger en comfortabeler. Er is meer aandacht nodig voor goede toegankelijkheid van voetpaden, meer en bredere fietsvoorzieningen en veilige oversteekplaatsen.

33% van de respondenten ziet graag dat de gemeente inzet op meer snelheidsbeperkende maatregelen. Voor 25% van de respondenten geldt het weren van vrachtverkeer in de dorpskernen als een belangrijk aandachtspunt. Ook vinden de respondenten handhaving van verkeersregels, toegankelijkheid voor voetgangers en parkeren belangrijke thema's.

2.4.3 Trends en ontwikkelingen

De trends en ontwikkelingen die spelen voor mobiliteit op dit moment en voor de nabije toekomst beschreven we in de inventarisatienota. Met onze ambities en speerpunten stimuleren we de gewenste ontwikkelingen voor onze mobiliteit.

¹ Inventarisatienota Mobiliteitsplan Oldebroek d.d. juli 2023

In het kort zijn de trends en ontwikkelingen die we op dit moment zien en voorzien, als volgt samen te vatten:

- Meer aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers en hun bereikbaarheid (vergrijzing)
- Meer thuiswerken (kans voor verlagen CO2 uitstoot)
- Meer (innovatieve) elektrische voertuigen
- Meer met elkaar delen (mobiliteitshubs)
- Meer gezamenlijke verantwoordelijkheid (participatie en betrokkenheid)

Regionale en Landelijke ontwikkelingen

Vanuit zowel het provinciale als landelijke beleid is er veel aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid. Mobiliteit is in de opgestelde doelstellingen een belangrijk onderdeel. In het verkeers- en vervoersbeleid is het dan ook het streven om veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit als hoofdzaak te zien. De provinciale omgevingsvisie, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en de Tour de Force zijn plannen waarin de doelstellingen zijn uitgewerkt en waar hieraan handen en voeten wordt gegeven. Deze opgestelde ambities zullen dan ook hierbij aansluiten.

Ontwikkelingen binnen de gemeente

De komende jaren staan er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Oldebroek gepland, waarin veel nieuwe woningbouw wordt gerealiseerd. Deze ontwikkelingen zullen tot gevolg hebben dat het aantal verkeersbewegingen in de gemeente toeneemt. Daarom is het monitoren hiervan belangrijk, zodat de toegangswegen richting woningbouwlocaties bereikbaar en veilig blijven. Ook zullen grote infrastructurele maatregelen (Ontwikkeling Zuiderzeestraatweg en nieuwe aansluiting A28 Wezep) veranderingen in de verkeersstromen tot gevolg hebben. Deze ontwikkelingen zullen binnen de opgestelde wegencategorisering en het verkeersbeleid worden meegenomen.

De trends en ontwikkelingen bieden diverse kansen in het proces naar een duurzaam, betrouwbare en veilige mobiliteit, maar ze tonen ook de opgaven en uitdagingen die dit met zich meebrengt. In het volgende hoofdstuk zijn daarom 4 kernambities geformuleerd die helpen om deze ontwikkeling voor de gemeente Oldebroek mogelijk te maken. De kernambities bevatten verschillende doelen die verder in het rapport worden uitgewerkt in concrete maatregelen en acties.



3 De visie op verkeer

3.1 Inleiding

We zien dat de maatschappij verandert en problemen verschuiven. Ambities voor de eigen leefomgeving, participatie en verantwoordelijkheid zijn in beweging. Leefbaarheid en duurzame mobiliteitsvormen vinden we steeds belangrijker. De impact van de auto in de verblijfsomgeving willen we verkleinen. Dit vraagt om een daadkrachtige en duidelijke gemeentelijke visie. En richting op het gebied van verkeer en vervoer waarbij we de accenten op onderdelen anders leggen dan in de voorgaande jaren.

3.2 Visie op hoofdlijnen

In grote lijnen is de koers zoals ingezet in de voorgaande mobiliteitsplannen nog steeds actueel. Het hoofddoel is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers en de beheerders van de infrastructuur. Verkeersveiligheid is nog altijd het belangrijkste speerpunt.

Voorheen lag de druk eerst op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen. Voor de komende periode vinden wij het tevens belangrijk dat deze verplaatsingen duurzaam zijn. En dat het verkeer niet ten koste gaat van de kwaliteit van de ruimte en het landschap. Daarnaast vragen specifieke doelgroepen zoals fietsers en ouderen om extra aandacht daar waar het gaat om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid.

3.3 De vier ambities

Vanuit de bevindingen in de inventarisatienota en de gemeentelijke wensen zijn 4 kernambities onderscheiden, te weten:

- Veilig, leefbaar en gezond
- Bereikbaarheid in balans
- Duurzaam en klimaatbestendig
- Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

Deze ambities vormen de pijlers van het mobiliteitsbeleid.

Ambitie 1: Veilig, leefbaar en gezond

- Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers
- Beperken van de (verkeers)hinder door gemotoriseerd verkeer
- Betere afstemming van de weginrichting op kwetsbare verkeersdeelnemers om zodoende de veiligheid en leefbaarheid voor iedereen te versterken;
- Stimuleren van actieve vormen van mobiliteit voor gezondheidswinst.

Het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook de gemeente Oldebroek streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeersslachtoffers. We zetten in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet;
- Veilig fietsen binnen en buiten de kom;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans

- Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen
- Beperken hinder bevoorrading centrumgebieden
- Voldoende parkeerplaatsen in woon- en winkelgebieden
- Voorzien in voldoende laad- en stallingsvoorzieningen

Oldebroek is over het algemeen een goed bereikbare gemeente. Wel kennen we nog steeds gebieden die minder goed bereikbaar zijn voor fietser, openbaar vervoer, automobilist en voetganger. Voor de langere afstanden, logistiek en gecombineerde ritten is en blijft de (vracht)auto een belangrijk en onmisbaar vervoermiddel. De bereikbaarheid van de landelijke gebieden per auto is belangrijk voor onze lokale economie en de bereikbaarheid van het platteland in het algemeen. Een goede onderliggende bereikbaarheid in en om onze gemeente is en blijft een noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische en toeristische sector.

De bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum van Oldebroek is belangrijk. De autobereikbaarheid laat hier een spanningsveld zien met de (fiets)veiligheid. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit. Niet alleen de efficiëntie, maar ook de beleving van de verplaatsing is belangrijk. Als de bushalte er verouderd uitziet, de wandelroute naar het station slecht verlicht is of een fietsroute onaantrekkelijk is, zal iemand toch eerder in de auto stappen. De focus moet dus niet

Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig

- Stimulering van transitie naar duurzame mobiliteitsvormen
- Energietransitie: klaar zijn voor de opkomst van de elektrische auto (vrachtauto)
- Beter omgaan met hittestress en wateroverlast

Een groeiend deel van het Oldebroekse autobezit is duurzaam. Maar er kunnen en moeten nog grote stappen gezet worden. Het feit dat het overgrote deel van de verplaatsingen hooguit vijftien kilometer lang is, biedt kansen om de duurzaamheids-doelstellingen van de gemeente kracht bij te zetten.

Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem vorm te geven. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat de gemeente Oldebroek bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleert en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en particuliere) vervoermiddelen kracht bij wil zetten.

Ambitie 4: Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

- Behoud en versterking van het landschap en de cultuurhistorie
- Versterken van de kwaliteit van alle entrees tot de kernen
- Evenwichtige ruimteclaim voor mobiliteit, wonen, energie, klimaat en natuur in de schaarse openbare ruimte.

De gemeente wil ook in de toekomst een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving bieden. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met onze beschikbare ruimte. Mobiliteit vraagt ruimte, maar kan ook ruimtewinst opleveren. Dit doen we bijvoorbeeld door in te zetten op vervoersmiddelen die minder ruimte nodig hebben of flexibeler zijn in hun ruimtegebruik.

Bij het herinrichten van bestaande wegen of het realiseren van nieuwe verbindingen liggen er kansen om het landschap en de rijke cultuurhistorie te versterken. Naast aandacht voor een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid vereist dit belangstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en esthetiek. Binnen de kaders (beschikbare ruimte, financiële middelen, beheer en onderhoud, functionaliteit, etc.) en naast de ambities veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, proberen we tot plannen te komen die extra kwaliteit toevoegen aan de omgeving.

Recreatie is een belangrijke sector. De fiets speelt daarbij in de gemeente Oldebroek een vitale rol. Het is belangrijk om vast te stellen of er extra maatregelen noodzakelijk zijn om (regionaal) recreatief fietsen in goede banen te leiden. We moeten nadenken waar intensivering van (recreatieve) fietsroutes past, waardevol is en waar niet.

3.4 Van ambities naar (kern)doelen

Met de ambitie 'veilig, leefbaar en gezond' werken we toe naar een veilig wegennet. We verbeteren de leefbaarheid door het stimuleren van schonere vormen van vervoer die minder hinder geven. Dit alles om het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de (verkeers)hinder van mobiliteit te beperken. Aanvullend streven we bij de ambitie 'bereikbaarheid in balans' naar een goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen. De wens hierbij is om vooral duurzame vormen van mobiliteit meer kansen te bieden. De ambitie 'Duurzaam en klimaatbestendig' versterkt dit streven door het bewustzijn te bevorderen van het gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen. Met de vierde ambitie 'Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik' willen we een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte creëren door de menselijke maat centraal te stellen in de gemeente Oldebroek.

Nr.	Ambitie	Kerdoel
A1	Veilig, leefbaar en gezond	Realiseren van een veilig wegennet en het stimuleren van schone vormen van vervoer die minder hinder geven
A2	Bereikbaarheid in balans	Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen
A3	Duurzaam en klimaatbestendig	Het bewustzijn bevorderen door gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen zoals lopen, fiets, (elektrisch) openbaar vervoer en de elektrische auto te stimuleren
A4	Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik	Het streven naar een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte

De bovenstaande ambities en kerndoelen zijn overstijgend aan de vervoersmodaliteiten waarvoor we in dit mobiliteitsplan maatregelpakketten samenstellen. Zo vereist de transitie naar duurzame mobiliteit acties aan de zijde van de voetganger, de fietser, de OV-gebruiker en automobilist. In figuur 1 zijn voor de verschillende modaliteiten de speerpunten weergegeven. Voor ieder speerpunt is ook terug te vinden op welke ambities het speerpunt betrekking heeft. De kerndoelen en speerpunten zijn richtpunten voor de toekomst en helpen ons om de hoofdlijnen van ons verkeersbeleid vorm te geven. In de hoofdstukken 4 tot en met 9 gaan we per vervoerswijze in op de verdere uitwerking van de kerndoelen en speerpunten.

- A1 Veilig, leefbaar en gezond
- A2 Bereikbaarheid in balans
- A3 Duurzaam en klimaatbestendig
- A4 Een mooie omgeving en slim ruimtegebruik

Realiseren van een veilig wegennet en het stimuleren van schone vormen van vervoer die minder hinder geven

Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen

Het bewustzijn bevorderen door gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen zoals lopen, fiets, (elektrisch) openbaar vervoer en de elektrische auto te stimuleren

Het streven naar een mooie, sociale, leefbare openbare ruimte waar de menselijke maat leidend is

Algemeen	A1	A2	A3	A4	Het behouden en uitbreiden van een mooie, sociale, leefbare, veilige openbare ruimte
	●				Inwoners waarderen mobiliteit in de gemeente Oldebroek gemiddeld met een 7 of hoger. We evalueren periodiek waar we staan voor de verschillende mobiliteitsthema's en sturen waar nodig bij.
	●				We volgen het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050
	●				We hanteren een risico gestuurde aanpak. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit
			■	○	We kijken nadrukkelijk ook naar de kansen om de cultuurhistorische waarden en esthetiek te vergroten, en duurzame keuzes te maken (materiaalgebruik, biodiversiteit en ecologische waarden) wanneer we straten (her)inrichten.
	●	◆	■		We lichten voor over veilig gedrag en promoten duurzame mobiliteitskeuzes.
		◆			We waarborgen een goede en veilige verkeersdoorstroming voor hulpdiensten
	●	◆	■	○	Onze werkwijze is samen met inwoners. We maken in afstemming met de buurt onze keuzes.Naast onze ambities en de afspraken die er zijn, leiden maatwerk en pragmatische oplossingen ons daarbij. Aandacht voor communicatie is een vast onderdeel van onze werkwijze.
Voetganger	A1	A2	A3	A4	Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking
	●			○	We zorgen dat de belangrijkste looproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn
	●	◆			We vergroten de bereikbaarheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking
	●				We zorgen dat op (drukke) kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken
	●	◆			We houden rekening met de ontwerprichtlijnen voor mindervalide vriendelijke infrastructuur wanneer we een straat herinrichten
	●	◆		○	We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes

Fiets	A1	A2	A3	A4	Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto.
		◆	■		We zetten in op een toename van het aantal dagelijkse verplaatsingen per fiets in 2030 met 10% ten opzichte van 2022
	●	◆		○	We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes
		◆	■		We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is
	●	◆	■		We stemmen de primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op kenmerken van e-fietsen
	●				We waarborgen de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers door een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur
	●	◆			We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen
	●			○	We stimuleren dat er bij de belangrijke voorzieningen voldoende stallingsvoorzieningen zijn
	●				We zetten in op goed gedrag van de fietser. De fietser is te gast in het centrumgebied. Fietsers houden rekening met voetgangers in centrum en bij overige drukke bestemmingen
	●	◆			We zetten in op veilige kruisingen. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig
Openbaar vervoer	A1	A2	A3	A4	Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen
		◆	■		We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten
		◆	■		We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen
	●				We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren
		◆			We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor mensen met een laag inkomen

Auto	A1	A2	A3	A4	Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder
	●				We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld.
	●	◆			We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing
	●		■	○	We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen
	●	◆	■		We maken werk van stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt bv. toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan
	●	◆	■	○	We benutten bestaande parkeerplaatsen optimaal. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen
		◆	■		Voor locaties met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.
			■	○	We streven naar een hoge kwaliteit van onze wegen door tijdig en waar nodig onderhoud uit te voeren.
Landbouw verkeer	A1	A2	A3	A4	Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen
	●				We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt
	●	◆			We leggen, in overleg met belanghebbenden, hoofdroutes voor het landbouwverkeer vast en zorgen voor afstemming met de fietsroutes.
	●				We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen
Logistiek	A1	A2	A3	A4	Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden
	●	◆			We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn
	●	◆	■	○	We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels
	●		■		We verkennen de mogelijkheden om aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bv. het aanbieden van openbare pakketkluisen

Figuur 2: Ambities, doelen en speerpunten



4 Voetganger

Ambitie: Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers

Speerpunten:

- We zorgen dat de belangrijkste looproutes voor iedereen goed toegankelijk zijn
- We vergroten de bereikbaarheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking
- We zorgen dat op (drukke) kruispunten voetgangers veilig kunnen oversteken
- We houden rekening met de ontwerprichtlijnen voor mindervalide vriendelijke infrastructuur wanneer we een straat herinrichten
- We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes

Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Ook is lopen een prettige, gezonde en schone vorm van mobiliteit. Daarnaast kan een groot deel van de mensen, zoals kinderen en ouderen, alleen op deze manier zelfstandig verplaatsen. Ouders met een kinderwagen en gehandicapten, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, mensen met een rollator en scootmobiel hebben behoefte aan voldoende ruimte op de stoep en duidelijk herkenbare looproutes, vrij van oneffenheden.

Looproutes zijn de verbindingen tussen scholen, dorpscentra en overige publieksfuncties. We streven naar een aaneengesloten netwerk met veilige stoepen en oversteken.

4.1 Richtlijnen bereikbaarheid voorzieningen

Voor voetgangers en gebruikers van rollators en rolstoelen is het belangrijk dat er goede voorzieningen zijn. Onze richtlijnen hiervoor zijn:

- Binnen 30 km zones in de bebouwde kom is er voor voetgangers een trottoir aanwezig.
- Waar looproutes een erftoegangswegen of gebiedsontsluitingsweg elkaar kruisen gebeurt dit met goede en duidelijke oversteekvoorzieningen.
- Bij de voetgangersvoorzieningen in verblijfsgebieden volstaan minimale voorzieningen zoals een stoep.
- Looproutes beschikken over een duidelijk herkenbare ruimte voor de voetgangers.
- Looproutes zijn binnen de bebouwde kom: vlak verhard, voldoende breed en obstakelvrij.

Voetgangers willen we zoveel mogelijk faciliteren. Daarom is het uitgangspunt dat langs elke weg binnen de bebouwde kom een voetgangersvoorziening ligt. Afhankelijk van de situatie, het gebruik en omgevingskenmerken wegen we af of een voorziening aan een zijde of aan weerszijden van de weg toepassen.

4.2 Oversteekplaatsen

Op een aantal plekken in het wegennet besteden we extra aandacht aan een veilige oversteekbaarheid voor voetgangers. Met een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan men veiliger oversteken. Met de richtlijnen die we hieronder beschrijven, zorgen we voor een goed netwerk van voetpaden en stoepen.

Voor de toepassing van oversteekplaatsen hanteren we een aantal regels. Deze baseren we op landelijke richtlijnen. Voor het plaatsen van een zebra, moet aan de genoemde voorwaarde worden voldaan:

- Er is sprake van een drukke weg die voetgangers moeten oversteken (>4.000 motorvoertuigen/ etmaal, of >350 motorvoertuigen in een spitsuur).
- Er is sprake van een geconcentreerde en zichtbare looproute van voetgangers (meer dan 100 voetgangers tussen 7:00 en 19:00) die verspreid over de dag oversteken.
- Er is sprake van een veelgebruikte voetgangersroute (bijvoorbeeld bij scholen of voorzieningen).
- Er zijn gebruikers met een mobiliteitshandicap of is er sprake van een kwetsbare doelgroep.
- Op gebiedsontsluitingswegen is V85-snelheid² niet hoger dan 50km/u. Waar nodig ondersteunen we de oversteekplaats met maatregelen waarmee we weggebruikers er extra op attenderen.

² Om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weginrichting en de omgeving wordt de V85-regel gehanteerd. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden.

4.2.1 Zebrapaden

Met een zebrapad oversteken is niet per definitie veilig. Zebrapaden die we aanleggen, voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor zebra's. In principe passen we zebrapaden alleen toe op gebiedsontsluitingswegen (30 of 50 km/uur). Binnen de 30 km zones (erftoegangswegen) is een zebra in beginsel niet denkbaar, hier kan oversteken overal al relatief veilig. Er rijdt immers weinig verkeer en wat er rijdt, rijdt met lage snelheid.

Een alternatief voor een zebrapad op plaatsen waar niet zoveel voetgangers passeren, is een middengeleider. Zo kunnen voetgangers, in twee fasen, toch veilig een drukker weg oversteken. Daar waar dat nodig is kunnen we een dergelijke oversteek aanvullen met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

4.3 Uitritconstructies en kruispuntplateaus

Uitritconstructies en kruispuntplateaus geven we zo vorm dat de voetganger ook zonder hoogteverschil kan oversteken. Aandachtspunt hierbij is de geleiding van het verkeer. Bij grotere oppervlakten zonder hoogteverschil tussen rijbaan en stoep krijgt verkeer meer ruimte om te rijden. Bijvoorbeeld groenvoorzieningen of paaltjes kunnen het verkeer op het kruispunt begeleiden en zorgen dat mensen rustig rijden.

4.4 Toegankelijkheid en dementievriendelijk

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Iedereen moet goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Het is belangrijk dat bijvoorbeeld ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen, mensen met verstandelijke beperkingen geen hinder ondervinden in het gebruik van de openbare ruimte.

Er is meer aandacht nodig voor de groep ouderen die de komende jaren te maken krijgt met dementie. Onze inzet is dat deze ouderen zo lang mogelijk veilig in hun eigen huis blijven wonen en gebruik van de leefomgeving blijven maken. Bewustwording en begrip voor deze groep inwoners en het aanbrengen van (verkeers-) voorzieningen in de buitenruimte zijn aandachtspunten.

Artikel 9. Toegankelijkheid – VN verdrag inzake de rechten van personen met een handicap

Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op:

a.gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken;

b.informatie, communicatie en andere diensten, met inbegrip van elektronische diensten en nooddiensten.

Bij herinrichtingen hebben we aandacht voor toegankelijkheid. We gebruiken hiervoor de Richtlijn toegankelijkheid van het CROW³. De richtlijnen verschillen per type gebied. We hebben hier al aandacht voor en dat blijft zo.

4.5 Acties thema voetganger

Toegankelijkheid van voetpaden vinden we belangrijk. We willen meer zicht op de aandachtlocaties en de benodigde verbeteringen. De komende periode gaan we aan de slag met het verkrijgen van deze inzichten. Op basis daarvan stellen we een verbeterprogramma op. Onze acties:

- Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud;
- Bij nieuwbouwplannen streven we nadrukkelijk naar voldoende ruimte voor voetgangers; alleen de minimale maatvoering conform richtlijnen is niet voldoende;
- We inventariseren de mate van toegankelijkheid van de belangrijkste looproutes naar scholen, dorpscentra en overige publiek aantrekkende functies en of deze voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW (inclusief de vormgeving van zebrapaden);
- Opstellen actieprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte.

³ Denk aan uitgangspunten voor: de breedte, hoogte, draai/manoeuvrerruimte, rustmogelijkheden, loopoppervlak, valbeveiliging, sociale veiligheid en verlichting, trappen, hellingen, oversteekplaatsen, straatmeubilair en routegeleiding.



5 Fiets

Ambitie: Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto

Speerpunten:

- We zetten in op een toename van het aantal dagelijkse verplaatsingen per fiets is in 2030 met 10% ten opzichte van 2022
- We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes
- We streven ernaar dat de fiets binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoersmiddel is
- We stemmen de primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom qua maatvoering en inrichting af op kenmerken van e-fietsen
- We waarborgen de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers door een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur
- We zorgen voor samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen.
- We stimuleren dat er bij de belangrijke voorzieningen voldoende stallingsvoorzieningen zijn
- We zetten in op goed gedrag van de fietser. De fietser is te gast in het centrumgebied. Fietsers houden rekening met voetgangers in centrum en bij overige drukke bestemmingen.
- We zetten in op veilige kruisingen. Ook recreatieve fietsroutes kruisen gebiedsontsluitingswegen veilig

We hebben veel aandacht voor de fietser. Fietsen is gezond en ontspannend. Het is een schone manier van verplaatsen en per (e-)fiets kan men grotere afstanden in kortere tijd afleggen dan te voet.

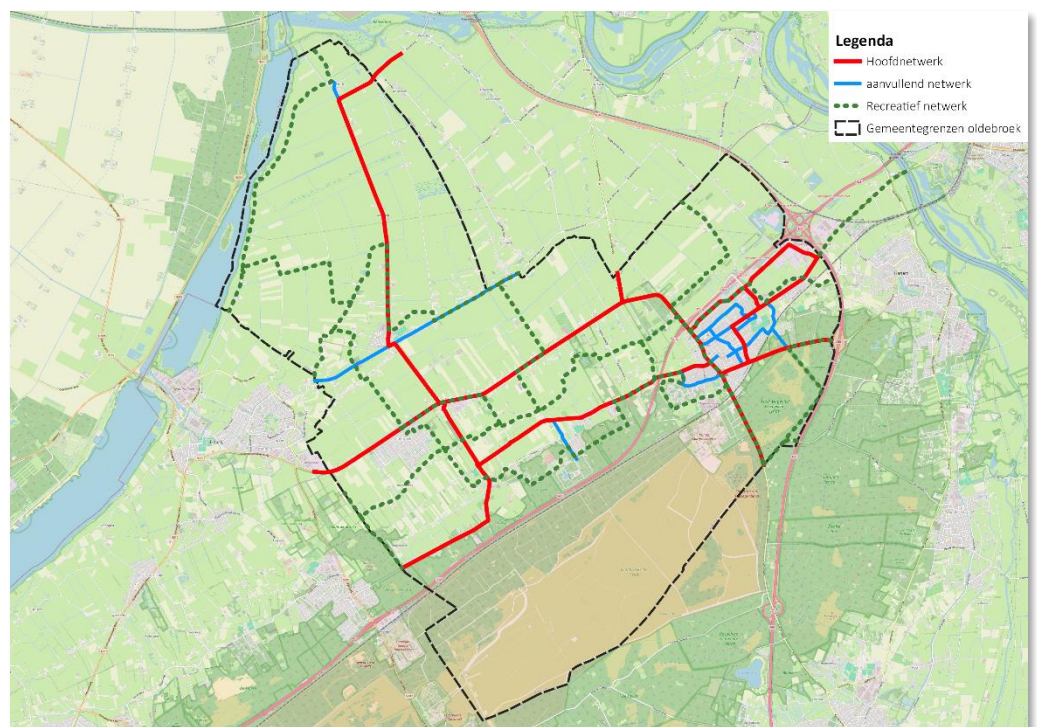
5.1 Visie

We zetten in op het stimuleren van het fietsgebruik door het in stand houden en realiseren van veilige, comfortabele en snelle fietsverbindingen. Door een fijnmazig fietsnetwerk is het mogelijk om ook binnen de bebouwde kom het fietsen snel en aantrekkelijk te maken.

Naast het verder verbeteren en vervolmaken van het netwerk krijgt ook het stallen van de fiets meer aandacht. Bij woningen, werklocaties maar zeker ook bij publiek aantrekkende functies (zoals scholen, winkels, sportvoorzieningen) moeten we hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de ingang maken. We maken het makkelijk om de fiets te parkeren!

Het is tot slot belangrijk om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Fietsen is leuk en gezond. Een fietsende werknemer is minder vaak ziek, heeft een betere conditie en is daardoor productiever dan een collega die met de auto komt.

Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat consumenten op de fiets meer besteden dan consumenten die met de auto komen. Ook voor boodschappen doen geldt dit omdat consumenten dan eerder ook een kleinere hoeveelheid halen. Onze plannen voor de fiets zijn in lijn met het landelijke breed gedragen 'Toekomstbeeld Fiets' van de Fietzersbond.



Figuur 3 Toekomstig fietsnetwerk gemeente Oldebroek

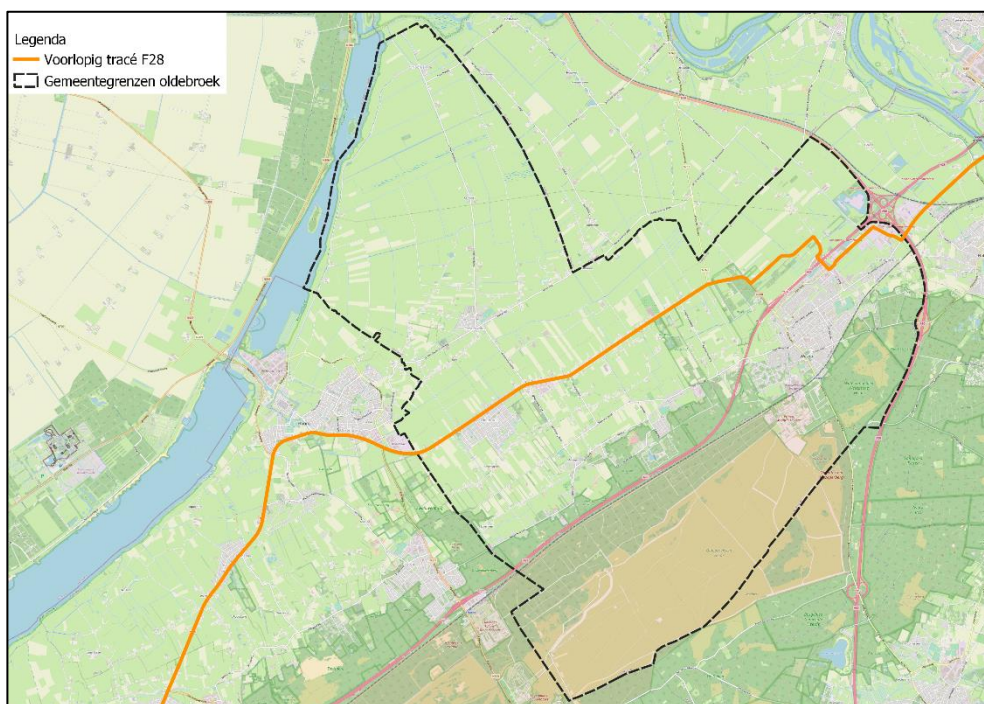
5.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Oldebroek omvat alle wegen en paden die we openstellen voor het fietsverkeer. We onderscheiden echter een aantal wegen en paden die fietsers intensief gebruiken. Deze kenmerken we als hoofdfietsroute, recreatieve fietsroutes en aanvullende verbindingen. Voor een groot deel vormen de hoofdfietsroutes de verbindingswegen tussen de verschillende kernen. Deze worden aangevuld door de recreatieve fietsroutes, welke voor een groot deel onderdeel zijn van het knooppuntennetwerk. Het aanvullende netwerk bestaat uit verbindingroutes binnen kernen richting voorzieningen en routes van een hoofdfietsroute naar een kern. Zowel het recreatieve netwerk als het aanvullende netwerk verwerken een mindere grote hoeveelheid fietsers dan het hoofdfietsnetwerk.

Het fietsnetwerk van Oldebroek is te zien in figuur 2. Het toekomstige fietsnetwerk bestaat uit huidige infrastructuur en fietspaden. Enkel rondom de Buurskamp in Wezep is nog een toevoeging van infrastructuur nodig (aanvullend netwerk).

5.3 Nieuwe fietsverbinding

Er zijn al langer plannen voor een doorfietsroute tussen Zwolle en Amersfoort. In oktober 2020 is er een verkenning uitgevoerd over de potentiële meerwaarde van een snelle fietsroute. Hierin wordt de route voorgesteld via de Zuiderzeestraatweg en de Voskuilerdijk naar bedrijventerrein H20 richting Zwolle en Hattem.



Figuur 4 Tracé verkenning F28

In dit onderzoek wordt het centrum van Oldebroek als knelpunt aangegeven. Door de beperkte breedte is een uitbreiding van een vrijliggend fietspad hier een lastige opgave. Ook wanneer er niet op alle locaties kan worden voldaan aan de optimale inrichting, blijft het belangrijk om ons te blijven inzetten om inpassing te geven aan een snelle fietsroute. Hierbij is ook het onderzoeken naar mogelijkheden van een alternatief tracé niet uitgesloten.

5.4 Inrichting

Er zijn veel verschillende fietsen. Zowel qua snelheid als afmeting. Daarom vinden wij het belangrijk dat fietsers de ruimte krijgen. Hiervoor zijn 4 basis oplossingsrichtingen te benoemen:

- Fietspaden: solitaire, vrijliggende en aanliggende (fietspad met kleine tussenberm) fietspaden in twee richtingen bereden of in eenrichting bereden.

- Fietsstraten: wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast.
- Fietstroken: door rode stroken, voorzien van fietssymbool en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Nieuwe fietstroken zijn minimaal 1,7 breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto.
- Fietssuggestiestroken: Een in afwijkende kleur vormgegeven strook (niet rood) en zonder markering. Hiermee bieden we meer plek voor de fietsers in de weginrichting, maar door de inrichting handhaven we het verblijfskarakter van de weg.

Het toepassen van fietsvoorzieningen is afhankelijk van de functie van de weg. We willen hierbij zoveel mogelijk massa- en snelheidsverschillen voorkomen.

In figuur 4 geven wij aan welk type fietsvoorzieningen waar toepasbaar is. Voor onze gebiedsontsluitingswegen betekent dit dat vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Op erftoegangswegen type 2 passen we in principe geen fietsvoorzieningen toe. In bijzondere situaties denken we eventueel aan een inrichting als fietsstraat of het toepassen van fietssuggestiestroken. Belangrijk hierbij is de volgende opmerking. We heffen geen fietspaden op daar waar nu vrijliggende fietspaden liggen, waar dat op basis van de huidige inzichten eigenlijk niet meer zou moeten. Op GOW 30 wegen is het uitgangspunt om vrijliggende fietspaden aan te brengen als hiervoor de ruimte beschikbaar is.

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraat	Fietstrook	Fietssuggestie- strook	Fietsers op de rijbaan
Buiten de bebouwde kom						
Stroomweg	100	●	-	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	80	●	-	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	60	●	-	-	-	-
Erftoegangsweg 1	60	●	-	●	●	-
Erftoegangsweg 2	60	-	●	-	●	●
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	50	●	-	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	30	●	-	●	●	-
Erftoegangsweg 1	30	●	-	●	●	-
Erftoegangsweg 2	30	-	●	-	●	●

Figuur 5 Fietsvoorzieningen naar type weg

We vinden het belangrijk dat we voor het gehele netwerk vaststelling waar nog aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn. Daarom is het wenselijk om te onderzoeken op welke locaties dit het geval is en waar kansen liggen om de fietsveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit doen we doormiddel van een netwerkscan.

5.5 Fietscomfort

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Het voorkomen van ongevallen waarbij fietsers betrokken raken is onze hoofdprioriteit. Het verbeteren van het fietscomfort draagt in grote mate bij aan het verhogen van het gebruik van de fiets. Een goede inrichting van het fietsnetwerk en fietsroutes voldoet aan de volgende kenmerken:

- Fietspaden voeren we zoveel als mogelijk uit in asfaltverharding en voldoen wat betreft breedte en inrichting aan de landelijk geldende richtlijnen;
- Hoofd fietsroutes liggen bij voorkeur in de voorrang. We vinden de veiligheid op de fietsroute belangrijker dan de voorrang van de fietsroute.
- Daar waar hoofd fietsroutes en recreatieve fietsroutes samenvallen met woonstraten beperken we het aandeel autoverkeer. Het parkeren regelen we op die manier dat fietsers zo min mogelijk hinder ervaren.
- Op kruispunten en oversteekplaatsen zorgen we voor voldoende zicht van de automobilist op de fietsers.
- De bestaande fietsvoorzieningen onderhouden we goed;
- We creëren meer ruimte voor de fiets. Ook als dat ten koste gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) Dit doen we bijvoorbeeld door het verbreden van fietsstroken;

Bij onderhoud en reconstructies van wegen besteden we aandacht aan het comfort van de fietser en de uitstraling van de fietsroute;

Gelijktijdig stellen we ook vast dat in gedrag winst valt te behalen voor comfort. Fietsers die opletten en rekeninghouden met andere weggebruikers, maken het voor iedereen in het verkeer prettiger (zie §5.10).

5.6 Opkomst snelle fietsen

De opkomst van snelle fietsen zoals de speed pedelec en de fatbike biedt kansen om de fietsbereikbaarheid te vergroten. Door de hogere snelheid kan dit voor verschillende forenzen een uitkomst bieden om de auto te laten staan en steden als Zwolle, Kampen of Apeldoorn al fietsend te bereiken. We merken binnen de gemeente Oldebroek dat het aandeel van deze fietsen nog beperkt is. Daarmee is de overlast die door deze fietsen wordt veroorzaakt hier nog zeer gering. We weten dat deze fietsers er zijn, maar er zijn nog een aanvullende maatregelen nodig om de verkeersveiligheid te blijven waarborgen. Wel houden we de ontwikkeling als gemeente nauwlettend in de gaten.

5.7 Sociale veiligheid

Fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij niet genoeg. De routes moeten door het tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig aanvoelen. Doordat ledverlichting minder strooilicht met zich meeneemt is het bij vervanging van verlichting belangrijk dat er aandacht worden gegeven aan de afstelling, zodat wegdelen met fietsers en fietspaden voldoende worden verlicht. Vooral op wegen met vrijliggende fietspaden waarbij de openbare verlichting zowel de rijbaan als het fietspad verlicht, is dit een aandachtspunt.

We voorkomen het liefst donkere onprettige hoeken in een fietspad. Fietstunnels en andere voorzieningen verlichten we altijd goed. Continuïteit in de route is belangrijk. Het hoofdfietsnetwerk zoals weergegeven in figuur 3 moet in ieder geval goed verlicht zijn en vrij zijn van hoge en dichte begroeiing tussen fietspad en weg. Ook het onderdeel sociale veiligheid zal in de netwerkscan worden meegenomen.

5.8 Stallingsmogelijkheden

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen. Fietzers stallen daar hun fiets zonder risico op diefstal of schade; dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets als alternatief voor de auto.

Voor het aantal benodigde plaatsen om een fiets te stallen hanteren we in de basis de kentallen zoals opgenomen in Fietsberaad publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019. Voor de vormgevingseisen van parkeervoorzieningen volgen we de richtlijnen opgesteld door het CROW (Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren) en het Normstellend Document Fietsparkeersystemen van de Stichting FietsParKeur⁴. Dit keurmerk is opgesteld om de veiligheid en gemak van fietsenstalling te verbeteren.

5.8.1 Extra fietsparkeerplekken en voorzieningen daar waar nodig

Naast voldoende capaciteit is het van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Ook zorgen goede parkeerplekken voor een verbetering van de buitenruimte doordat we het aantal los gestalde of rondslingerende fietsen beperken. In de projecten die wij uitvoeren integreren wij zoveel mogelijk het fietsparkeren. Dit betekent dat we bij herinrichting goed analyseren welke herkomst en bestemmingslocaties extra fietsparkeerplekken nodig hebben. Het gebruik monitoren we periodiek en we plaatsen voorzieningen waar nodig.

Bij de keuze voor een locatie nemen we verder de volgende uitgangspunten in acht.

Stallingsvoorzieningen worden optimaal gebruikt indien ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- Gesitueerd zijn aan de aanvoerroutes;
- Duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving voldoen aan de wensen van de parkeerder. Denk hierbij aan de toename van het aantal elektrische fietsen. Bij stallingsvoorzieningen waar (sociale)controle aanwezig is maken we stopcontacten voor het bijlagen van elektrische fietsen. Ook stellen we eisen aan het plaatsen van type beugels/stallingen.

5.9 Recreatief fietsgebruik

Een deel van de recreatieve fietsroutes valt samen met het hoofdfietsnetwerk. Onder het hoofdfiets verstaan we de routes tussen woon-, werk- en winkelgebieden en routes naar bijvoorbeeld sportvoorzieningen. Als gemeente streven wij naar goed onderhouden, comfortabele en veilige

⁴ Onafhankelijk Keurmerk wat het gemak, de veiligheid en duurzaamheid van fietsenstallingen waarborgt en toetst. Hierin worden wensen van fietser, inkoper en beheerder meegenomen.

fietsroutes. Daarnaast vinden we het belangrijk dat de routes passen binnen de landschappelijke kenmerken van het gebied.

Recreatieve routes vallen in de basis onder recreatie en toerisme. Wel is afstemming tussen de verschillende recreatieve routes en aansluitingen op de categorisering van het wegen en fietsnetwerk (primaire en secundaire) nodig. We beoordelen daarom de belangrijkste oversteeklocaties van recreatieve routes op veiligheid. Deze oversteeklocaties bevinden zich veelal buiten de bebouwde kom waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog is. Zien en gezien worden vinden we belangrijk.

Door middel van voorlichting zorgen we ervoor dat fietsers, net als het gemotoriseerd verkeer, in het centrum en bij andere drukke bestemmingen goed rekening houden met voetgangers.

5.10 Educatie, promotie en voorlichting

Belangrijk naast de verkeersveilige vormgeving is het aanleren van verkeersveilig gedrag. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer. Naast de basisscholen vormt het voortgezet onderwijs ook een belangrijke doelgroep, waarbij alcohol, brommers en pubergedrag zorgen voor verhoogde risico's. Ouderen nemen niet zozeer grote risico's in het verkeer, maar de beheersing van de (elektrische) fiets neemt wel af.

Jaarlijks stelt de provincie Gelderland samen met de gemeente Oldebroek en de andere gemeentes uit de regio een activiteitenprogramma voor verkeerseducatie op. Als gemeente faciliteren we de verkeersexamens van het basisonderwijs en zetten we in op zowel regionale als lokale projecten in samenwerking met de Fietzersbond, de scholen, de politie, ouderenorganisaties e.d. Dit programma raakt al veel risicogroepen. De komende jaren richten we ons meer op de doelgroep schoolgaande kinderen, ouderen, beheersing van de elektrische fiets (jong en oud) en op de gevaren rond smartphonegebruik op de fiets.

5.10.1 Stimuleren gebruik (elektrische) fiets

De gemeente Oldebroek heeft veel potentie om het aandeel van de fiets verder te vergroten. We onderzoeken komende periode bij welke doelgroepen een toename in fietsgebruik mogelijk is als vervanging van minder schone vormen van mobiliteit. We zetten daar een gericht en continu promotie programma voor in.

De fietspromotie benaderen we integraal vanuit maatschappelijke ontwikkelingen en relaties met andere beleidsvelden binnen de gemeente. Vanuit duurzaamheidsoogpunt promoten we de elektrische fiets, vanuit sociaal klimaat zetten we in op het fietsen door groepen zoals gepensioneerden, recreanten. En vanuit de link met gezondheid stimuleren we fietsgebruik bij scholen en (sport)verenigingen.

Om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren, communiceren wij actief. We maken duidelijk dat fietsen leuk, gezond, snel en goed voor de wereld is.

We stimuleren het fietsgebruik op verschillende manieren:

1. Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen (mensgericht);
2. Incidentele communicatie en medewerking verlenen bij bijvoorbeeld het realiseren van oplaadpunten voor fietsers;
3. In samenwerking met scholen stimuleren van fietsgebruik bij het halen en brengen van de kinderen.

5.11 Acties thema fiets

- In samenwerking met de provincie en betrokken omliggende gemeenten verkennen we de uitvoer naar comfortabele doorfietsverbinding (F28)
- Uitvoeren netwerkscan inrichtingskenmerken en sociale veiligheid fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen;
- Verkenning uitvoeren kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen publiek aantrekkende voorzieningen;
- Uitvoering geven aan het activiteitenprogramma voor verkeerseducatie in samenwerking met de provincie.



6 Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Ambitie: Het behouden van goede OV-verbindingen en het verbeteren van de overstapmogelijkheden met andere vervoerwijzen

Speerpunten:

- We zorgen voor goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten
- We streven naar hoogwaardige haltevoorzieningen
- We werken mee aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren
- We streven ernaar OV betaalbaar te houden voor mensen met een laag inkomen

De trein en de bus vervullen een zeer belangrijke sociaal-maatschappelijke functie voor de gemeente Oldebroek. Een deel van onze inwoners is voor mobiliteit afhankelijk van het openbaar vervoer. Het OV biedt daarnaast een duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan een leefbare gemeente waar iedereen meetelt en mee kan doen.

De afgelopen jaren versoberde het openbaar vervoer in Nederland. Covid-19 zette het openbaar vervoer verder onder druk. Mensen werken vaker thuis en de fiets en de auto wonnen in populariteit.

6.1 Gesprekspartner van de provincie

We vinden het als gemeente belangrijk dat alle kernen ontsloten zijn en blijven met het openbaar vervoer. We kijken kritisch naar de kwaliteit van het aangeboden openbaar vervoer.

Provincie Gelderland is de concessieverlener op het grondgebied van de gemeente Oldebroek. Dat betekent dat zij in de eerste plaats gaat over de routes, tarieven en frequentie van het openbaar vervoer. De directe invloed van de gemeente Oldebroek op het OV-beleid is beperkt. Gemeente Oldebroek is net als de andere Gelderse gemeenten gesprekspartner voor de provincie. Om te zorgen dat de provincie Gelderland ons op de juiste momenten weet te vinden en betreft, zoeken we hiervoor de provincie (pro)actief op. We overleggen met de provincie (concessieverlener OV) over toekomstbestendig OV met behoud van een zorgvuldige kwaliteit. Dit is een punt van aandacht en zorg voor ons.

6.2 OV-netwerk en inrichting

De gemeente Oldebroek ligt langs de spoorverbinding Amersfoort-Harderwijk-Zwolle. De kern Wezep beschikt over een station aan deze spoorverbinding. De overige kernen (met uitzondering van Noordeinde en Kerkdorp) zijn per bus bereikbaar. Via deze busroutes zijn de kernen verbonden met de stations in de omgeving (Nunspeet, 't Harde en Zwolle). Ook zijn er nog twee schoollijnen aanwezig in de gemeente die als verbinding fungeren richting scholengemeenschap Pieter Zandt in Kampen.

De buslijnen 301 en 199 hebben een belangrijke verbindingsfunctie en zorgen vooral voor directe verbindingen vanaf de grote kernen in de gemeente. De buurtbus (514) is een ontsluitende lijn die de kleine kernen in de gemeente met elkaar verbindt.



Figuur 6: OV-netwerk gemeente Oldebroek

6.3 Buurtbus

De buurtbus (lijnen 514 en 502) zijn naast de reguliere openbaar vervoer in de gemeente een belangrijke en onmisbare aanvullingen. De verbinding tussen Heerde en Wezep kan op deze manier worden gemaakt en ook zorgt de buurtbus voor de ontsluiting van de kleine kernen binnen de gemeente. Ook is de buurtbus onmisbaar in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen in gemeente zoals vakantiepark 't Loo en het centrum van Wezep. Om de kleine kernen ook in de toekomst bereikbaar te houden is het daarom belangrijk dat de buurtbus in stand wordt gehouden. In samenwerking met de provincie zullen wij als gemeente ons daarvoor blijven inzetten. Hierin is het instant houden van een grote groep vrijwilligers onmisbaar.

6.4 Kwaliteit OV-voorzieningen

Als gemeente dragen wij op onze wegen zorg voor de kwaliteit van de haltevoorzieningen. We streven ernaar om de haltes voor iedereen toegankelijk te maken.

- Halteperrons brengen we op de juiste hoogte om in- en uitstappen makkelijker te maken.
- We hebben aandacht voor de bereikbaarheid van haltes. We bieden logische looproutes die vrij zijn van obstakels.

Voor het openbaar vervoer is een vlotte doorstroming en een comfortabel te berijden weg belangrijk. Op wegen die onderdeel zijn van het OV-netwerk plaatsen we minder (heftige) fysieke snelheidsremmende maatregelen die rekening houden met het OV-gebruik. Als we fysieke snelheidsremmende maatregelen toepassen binnen het OV-netwerk, kiezen we bij voorkeur voor dezelfde maatregelen als die de voorkeur hebben van landbouwverkeer, zie hoofdstuk 8.3. Die zijn het meest geschikt voor grote, lange en/of zware voertuigen gedragen.

6.5 Aanvullend vervoer

We vinden het belangrijk dat de kernen ontsloten zijn.

De grotere bij voorkeur met het reguliere streekvervoer, een buurtbus, of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer. De kleinere kernen kunnen gebruik maken van een buurtbus of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer.

6.5.1 Deeltaxivervoer haltetaxiRRReis

Vanaf medio april 2022 wordt het deeltaxivervoer aangeboden onder de naam haltetaxiRRReis. Dit uniforme vervoer in de provincie Gelderland is vooral bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer (OV). HaltetaxiRRReis is een alternatief als lopen of fietsen niet kan.

Is er (op bepaalde tijden) geen (buurt-)bus en/ of trein beschikbaar in de omgeving? Dan verzorgt haltetaxiRRReis tot 15 kilometer het voor- en natransport. Hubs zoals treinstations en bus knooppunten vormen de verbinding tussen deze taxivorm en het openbaar vervoer. Daarnaast verzorgt haltetaxiRRReis ook halte tot halte vervoer (via OV-haltes en aanvullende haltes) in gebieden waar geen OV-verbinding voorhanden is. Reizigers kunnen een reis boeken op zowel vertrek- als aankomsttijd en krijgen bericht wanneer zij opgehaald worden. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen kan en mag meereizen, ook als de reiziger bijvoorbeeld in een rolstoel zit. Reizen via dit systeem wordt wat duurder dan via het reguliere OV.

Omdat de gemeente Oldebroek over een groot buitengebied beschikt met relatief een beperkt openbaar vervoersnetwerk is de uitdaging om de aanwezige structuur die er tot december 2035 is ook in de toekomst te behouden. Hiervoor zoeken we actief het gesprek op met de provincie en de vervoerder EBS.

6.6 Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is, anders dan openbaar vervoer, niet direct toegankelijk voor iedereen. Er zijn allerlei vormen van doelgroepenvervoer in de gemeente. Grootschalig en kleinschalig. Verzorgd door bijvoorbeeld een zorgverzekeraar, school of oudereninstelling.

6.6.1 Zelf mobiliteit regelen, anders ViaVé

Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te bieden om zelf de eigen mobiliteit te organiseren. Dat betekent, naast eigen vervoermiddelen, dat vooral diverse vormen van openbaar vervoer zoals trein, streekbus en buurtbus belangrijk zijn.

Daar waar mensen niet in staat zijn om zelf hun mobiliteit te regelen, zorgt de gemeente voor maatwerk. Meestal is dat in de vorm van gesloten collectief vervoer. Binnen de gemeente Oldebroek vindt de beleidsmatige ondersteuning en organisatie hiervan plaats in het Sociaal Domein. ViaVé voert het doelgroepenvervoer (jeugdwetvervoer, vervoer dagbesteding, leerlingenvervoer en reizen op afroep (wmo)) uit voor de gemeente Oldebroek samen met een zestal gemeenten in de regio.

6.6.2 Nieuwe vormen van vervoer

Vanuit de samenleving of via ondernemers kunnen nieuwe vormen van gezamenlijk vervoer tot stand komen. Als nodig kan de gemeente de totstandkoming van het initiatief faciliteren of voorzieningen treffen (denk aan via een verkeersbesluit een parkeerplaats instellen). We streven zo naar het in stand houden van een adequaat systeem van openbaar en/of collectief doelgroepenvervoer.

6.7 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten op regionaal en lokaal niveau stimuleren we als gemeente. Het is interessant om in verschillende kernen elektrische deelauto's te ondersteunen. Bijvoorbeeld ter vervanging van een tweede auto of om medebewoners ergens heen te vervoeren als zij zelf niet mobiel genoeg zijn.

Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt daarom bij aan een lager autogebruik- en bezit. Naast de deel-auto willen we als gemeente ook aan deelmobiliteit bevorderen. Hier ligt in eerste instantie de kans bij Station Wezep, wat ook als HUB is aangewezen. Waar we willen inzetten op de plaatsing van deelfietsen (OV-fiets). Hier kunnen we aansluiten bij de wensen van de NS.

6.8 Smart Mobility

Op het gebied van Smart Mobility komen er steeds meer ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Mobility as a Service (MaaS);
- Informatievoorziening;
- Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering.

Binnen de gemeente is er op dit vlak nog weinig ontwikkeling. Wel willen we als gemeente aansluiten bij initiatieven binnen de regio en willen we de ontwikkelingen ondersteunen.

6.9 Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs maken het makkelijker en leuker om te kiezen voor duurzame vervoerswijzen. De belangrijkste functies van een hub zijn:

- overstappen makkelijker maken bij multimodaal personen- en goederenvervoer.
- het bundelen van (dunne) vervoerstromen en de clustering van voorzieningen.
- het faciliteren van deelmobiliteit en elektrificatie van vervoer.

Het station Wezep is al een hub, welke mogelijk met meer deelvervoer kan worden uitgebreid. We onderzoeken daarnaast welke mogelijkheden er zijn om een hub te realiseren bij carpoolplaats A28 Wezep.

6.10 Acties thema OV

- Lobby om bestaande niveau van openbaar vervoer in stand te houden en mogelijk uit te breiden.
- Onderzoek naar nut en noodzaak toevoegen bushaltes aan bestaande lijnvoering;
- Onderzoek naar mogelijkheden om haltevoorzieningen te optimaliseren en toe te voegen (perronhoogte, stallingen,abri's, toegankelijkheid);
- Verkennen mogelijkheden van het gemeente breed faciliteren van deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten in verschillende kernen.
- Stimuleren initiatieven op het gebied van aanvullend lokaal openbaar vervoer;
- Verkennen gewenste uitbreiding van hub A28 en station Wezep overstappunten in de verschillende kernen;
- Uitbreiden aanbod deelfietsen station Wezep.



7 Auto

Ambitie: Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer en het voorkomen van parkeerhinder

Speerpunten:

- We hanteren een risico gestuurde aanpak volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico's krijgen prioriteit. Wegen richten we herkenbaar in op het gewenste snelheidsbeeld.
- We zorgen ervoor dat de doorstroming op de hoofdwegen goed is en ontmoedigen het doorgaand verkeer door kernen. Daar waar knelpunten zich voordoen, werken we aan een oplossing.
- We hanteren een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom als de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom zorgen we voor goede fietsvoorzieningen.
- We maken werk van stiller en schoner gemotoriseerd verkeer. Het aantal oplaadpunten neemt bv. toe en mogelijkheden voor autodelen moedigen we aan.
- We benutten bestaande parkeerplaatsen optimaal. We zorgen bijvoorbeeld voor goede verwijzingen.
- Voor locaties met een hoge parkeerdruk zoeken we naar duurzame alternatieven om de parkeerdruk te laten afnemen.
- We streven naar een hoge kwaliteit van onze wegen door tijdig en waar nodig onderhoud uit te voeren.

Kleinere kernen zijn vaak afhankelijk van veel voorzieningen in onze grotere kernen (Oldebroek en Wezep). De aard van ons gebied heeft dan ook als gevolg dat de (elektrische) auto een belangrijk vervoersmiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen is dan ook van belang. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van werken en logistiek naar de omliggende gemeenten. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de autobereikbaarheid van de gemeente Oldebroek goed willen houden.

7.1 Verbinding op de lange termijn

De verbindingen tussen het regionale hoofdwegennet en de verschillende kernen in de gemeente Oldebroek hebben voldoende kwaliteit om de bereikbaarheid ook op termijn te waarborgen. Zeker na realisatie van de nieuwe aansluiting op de A28. De afwikkeling nabij de snelweg A28 is wel een aandachtspunt. We blijven de doorstroming op de Zuiderzeestraatweg, Rondweg en Duurzaamheidsstraat ter hoogte van de op- en afritten van de A28 monitoren en we nemen waar nodig maatregelen om het verkeer juist te laten stromen en te laten gedragen.

Ontsluiten van nieuwbouwwontwikkelingen

Bij het zoeken naar en het ontsluiten van nieuwbouwlocaties zijn we ons bewust van het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto en is gericht op de groei van duurzame mobiliteit.

Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

7.2 Wegencategorisering

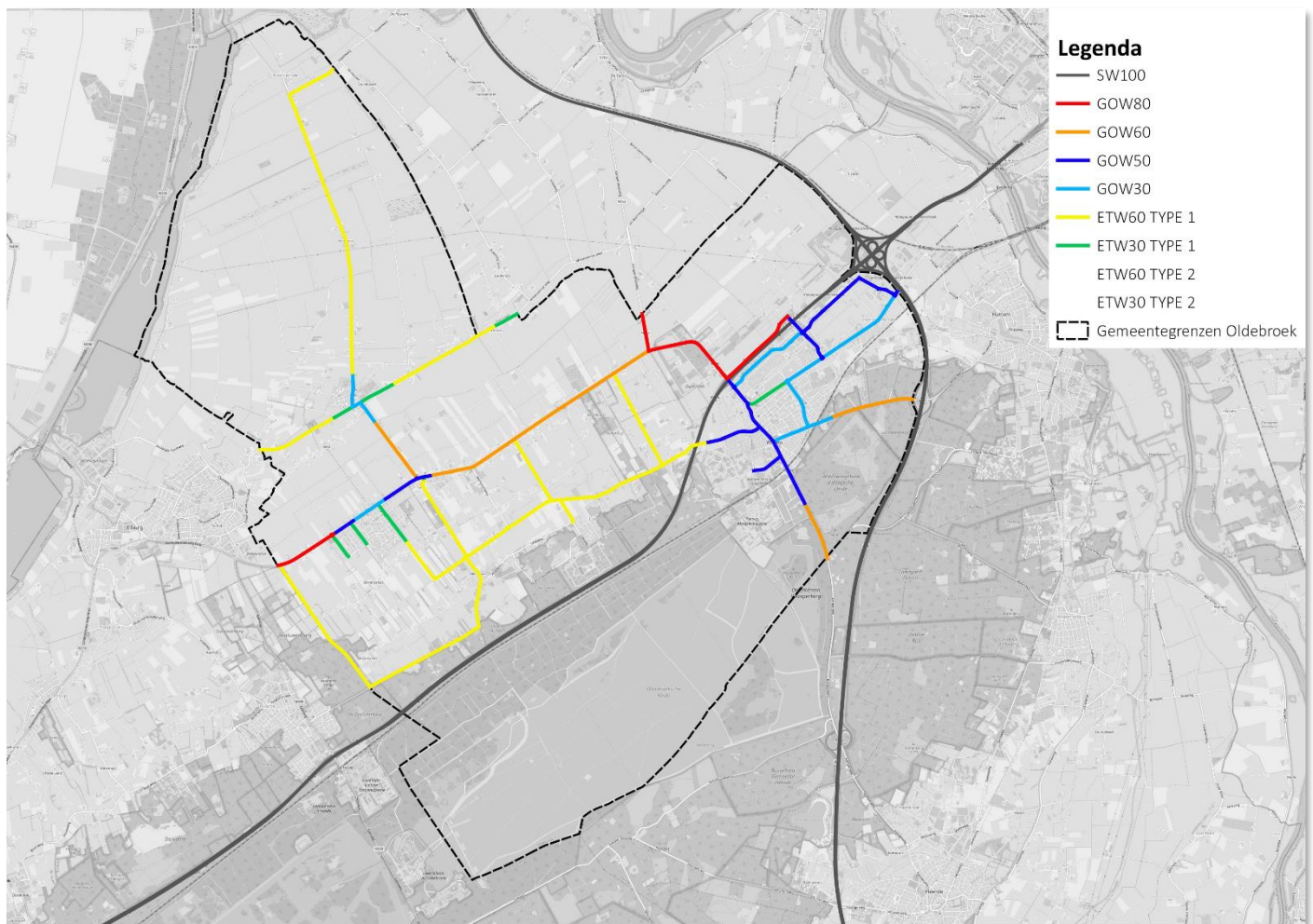
Met het gecategoriseerde wegennet zoals afgebeeld in figuur 7 geeft de gemeente Oldebroek haar visie op het wegennet. Deze visie is het vertrekpunt voor te nemen maatregelen op een weg en in de omgeving. De wegcategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet. Zodoende functioneert het voor weggebruikers herkenbaar én veilig. Het proces om te komen tot de categorisering staat beschreven in bijlage 1.

In de basis onderscheiden we drie typen wegen:

- Stroomweg;
- Gebiedsontsluitingsweg;
- Erftoegangsweg

Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het verbinden en ontsluiten van het autoverkeer. Op erftoegangswegen ligt de nadruk op het verblijven en uitwisselen van al het verkeer.

De A28, A50, N308, N309, Zuiderzeestraatweg, Stationsweg, Duurzaamheidsstraat en Keizersweg vormen gezamenlijk de dragers van het netwerk. Hierin bundelen we de grote stromen gemotoriseerd verkeer en faciliteren de doorgaande verkeer. De wegen in het gebied aangrenzend aan deze wegen wordt idealiter enkel gebruikt door (inter)lokaal verkeer van en naar de verschillende kernen zoals Wezep, Oldebroek, Hattenerbroek, Oosterwolde, 't Loo en Noordeinde. De verbindende wegen binnen de kom merken we aan als GOW30 of erftoegangsweg type 1.

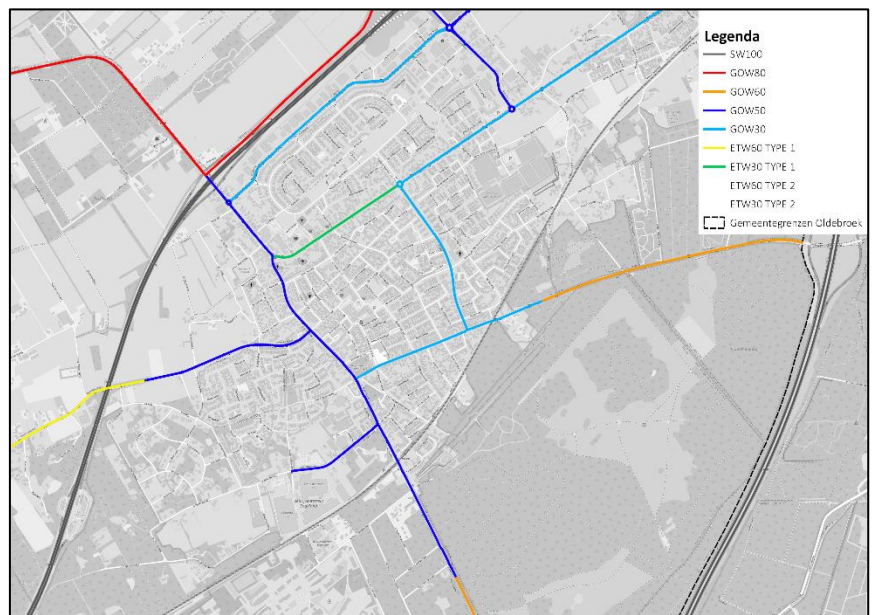


Figuur 7 Toekomstige wegcategorisering gemeente Oldebroek

7.2.1 Wezep

De grootste kern met de meeste inwoners in de gemeente is Wezep. De hoofdstructuur van Wezep wordt gevormd door de Zuiderzeestraatweg, de Stationsweg, Keizersweg, Veluwelaan, de Rondweg en Bovenheigraaf. Deze wegen vormen de ruggengraad van Wezep en zijn de belangrijkste verbindingswegen richting de stroomwegen en tussen verschillende voorzieningen, het centrum en woongebieden in het dorp.

Voor de kern Wezep is het uitgangspunt om te richten op een zo groot mogelijk verblijfsgebied waar een snelheidsregime van 30 km/uur geldt. Hiermee willen we de oversteekbaarheid van de hoofdstructuur verbeteren en zorgen voor veiligere fietsroutes. Om dit te bereiken zijn aanpassingen gewenst aan de Keizersweg, Veluwelaan en de Rondweg. Deze wegen zijn nu nog als GOW 50 gedefinieerd, maar moeten worden teruggebracht naar GOW 30.



Figuur 8 Wegencategorisering Wezep

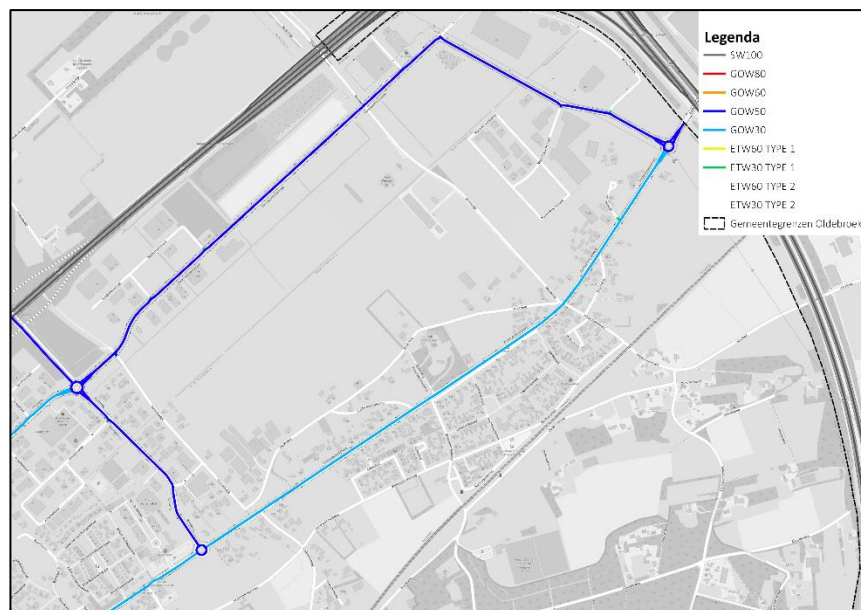
De verplaatsing van de aansluiting op de A28 heeft invloed op de verdeling van de verkeersstromen binnen de kern. Het terugbrengen van de Keizersweg, Veluwelaan en Rondweg helpen om het verkeer vanuit Wezep en Heerde te leiden via de Stationsweg en de nieuwe parallelweg langs de A28.

7.2.2 Hattemerbroek

De hoofdstructuur in Hattemerbroek wordt enkel gevormd door de Zuiderzeestraatweg die als ader door het dorp loopt. Van hieruit wordt het dorp ontsloten richting de A28 en richting andere doorgaande wegen naar omliggende kernen. Doordat een deel van de Zuiderzeestraatweg binnen Hattemerbroek onderdeel uitmaakt van het centrumgebied is het gewenst om de ontsluitende functie van de weg minder prioriteit te geven en doorgaand verkeer zoveel mogelijk te leiden via de Duurzaamheidsstraat.

Het uitgangspunt is dan ook om het centrumdeel van de Zuiderzeestraatweg in Hattemerbroek af te waarderen naar 30 km/uur en hierbij passend in te richten. Daarnaast is het wenselijk om aangrenzende deel van de Zuiderzeestraatweg in de richting van Wezep binnen de kom te trekken en ook als GOW 30 aan te duiden.

De overige wegen binnen Hattemerbroek zijn aangeduid als ETW type 2 en hebben een beperkt aandeel in het afwikkelen van verkeer. De Middeldijk die nu nog buiten de bebouwde kom ligt krijgt door verplaatsing van de aansluiting van de A28 wel een belangrijke ontsluitende rol. Het is gewenst om het doorgaande verkeer hier te ontmoedigen en deze weg vooral voor fietsers te faciliteren. Een optie is om op de Middeldijk een knip aan te brengen.

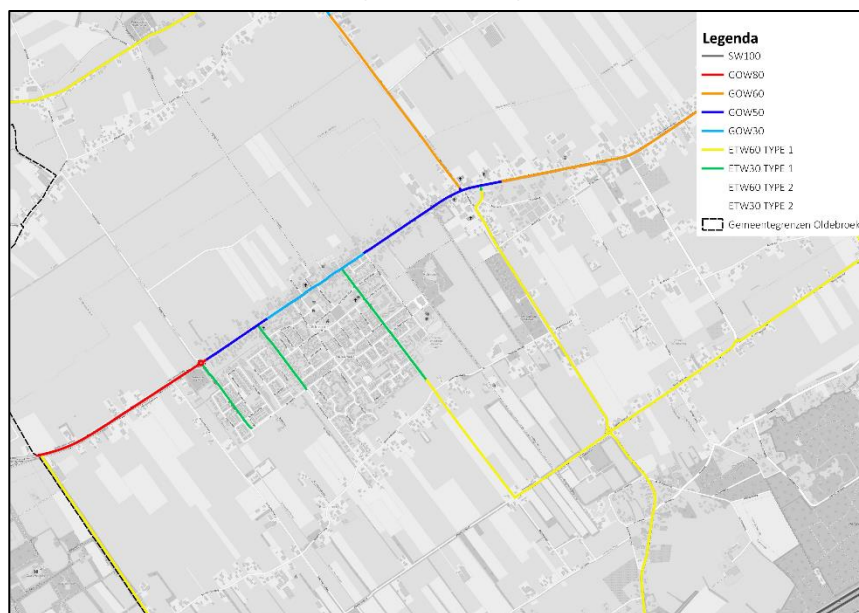


Figuur 9 Wegencategorisering Hattemerbroek

7.2.3 Oldebroek

In de kern Oldebroek wordt de hoofdstructuur gevormd door in eerste plaats de Zuiderzeestraatweg (N308) en daarnaast in wat mindere maten door De Hagen, Rustenburgsweg en Stationsweg. Deze wegen vormen de ruggengraat in de bereikbaarheid van de voorzieningen en woongebieden binnen Oldebroek.

De Zuiderzeestraatweg wordt verderop in dit hoofdstuk besproken. De Hagen, Rustenburgsweg en de Stationsweg zijn binnen de bebouwde kom belangrijke inprickers als ontsluiting binnen de kern richting de Zuiderzeestraatweg. De Stationsweg en de Rustenburgsweg zijn daarnaast ook de verbinding richting het Mullegen en 't Harde. Deze wegen zijn als ETW 1 aangeduid. Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op kruispunten en meer ruimte voor de fietsers buiten de bebouwde kom is hier gewenst.



Figuur 10 Wegencategorisering Oldebroek

Voor het centrum van Oldebroek geldt dat de voorzieningen bereikbaar zijn via de nu al bekende 'hoofdwegen'. Op deze wegen is de ontsluiting van het gebied van belang, maar deze wegen vormen ook belangrijke ontsluitingen en verbindingen voor fietsers. Een wat lagere snelheid, een goede positie voor fietsers en veilige inrichtingen van kruispunten zijn op deze wegen van belang. Ook is het gewenst om de snelheidsovergangen op de komgrenzen aan te pakken, om de inrijdende snelheid te verlagen.

7.2.4 Oosterwolde

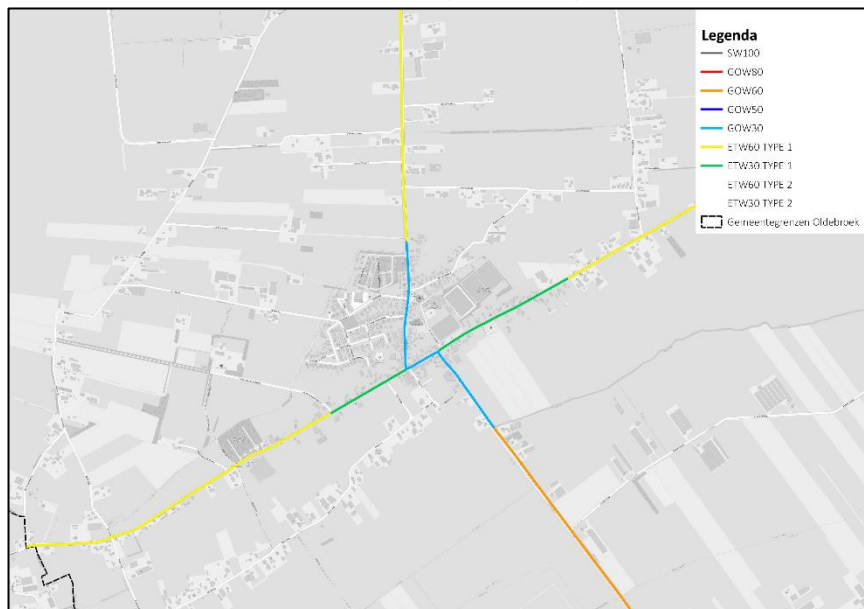
De hoofdstructuur in Oosterwolde wordt gevormd door de Oostendorperstraatweg, de Groote Woldweg, Mheneweg Noord en de Zwarteweg. Deze wegen zorgen voor de belangrijke ontsluiting van het dorp en zijn de verbindingswegen richting omliggende kernen.

Vanwege de overlast door het doorgaande verkeer en hoge snelheden is het uitgangspunt op deze wegen is vooral dat ze conform de geldende maximumsnelheid van 30 km/uur worden ingericht. Met als doel dat verkeersveiligheid in het dorp verbeterd. Denk hierbij aan het toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten en mogelijk aanvullend ook op diverse rechtstanden.

Om duidelijkheid te bieden wat de doorgaande route is in het dorp, is het gewenst om de Groote Woldweg en Mheneweg Noord als GOW 30 aan te duiden. Hierdoor zal de huidige voorrangssituatie kunnen worden behouden en heeft dit een positief effect op de gereden snelheid in het dorp.

De Mheneweg Noord is de belangrijkste ontsluitende verbinding van de kern richting Oldebroek en is onderdeel van een belangrijke fietsroute, waardoor deze weg buiten de kom zal worden aangeduid als GOW 60.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en inrijdende snelheid in het dorp gaat samen met duidelijke en remmende maatregelen bij de komgrenzen. Op alle vier de komgrenzen dienen hier eenduidige snelheidsremmende maatregelen moeten worden toegepast.

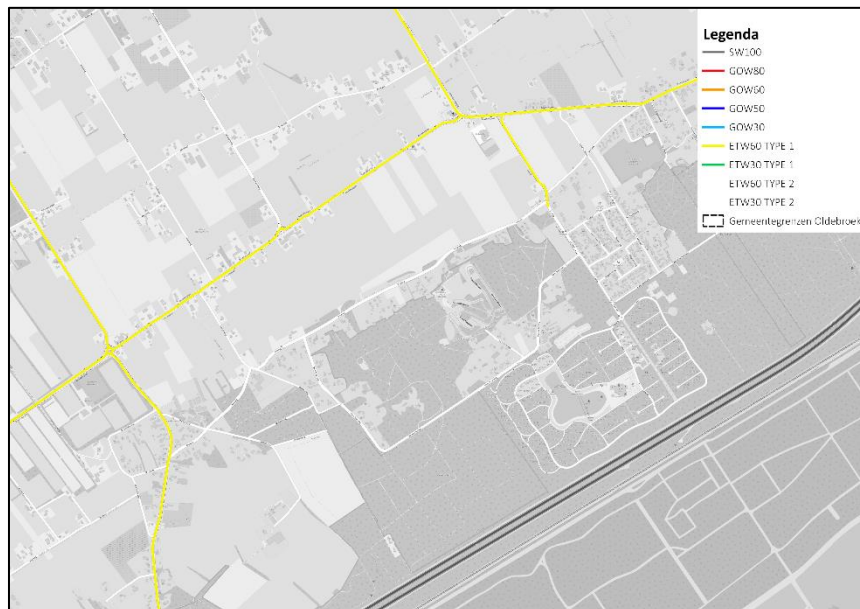


Figuur 11 Wegencategorisering Oosterwolde

7.2.5 't Loo

De kern 't Loo wordt vanuit verschillende kanten ontsloten. De belangrijkste verbindingssader is de Looweg. Deze verbindt de kern met de Bovenheigraaf waar vanuit verkeer zich verspreid richting omliggende kernen. Deze weg is als ETW I gedefinieerd. Wat voor de ontsluiting van een kleinere kern zoals 't Loo voldoende is.

Hier zijn op het gebied van weginrichting geen maatregelen gewenst. Wel is er winst te behalen bij de snelheidsovergangen op de komgrenzen. Dit geldt vooral voor de overgangen op de Bovenstedarsweg en de Looweg.

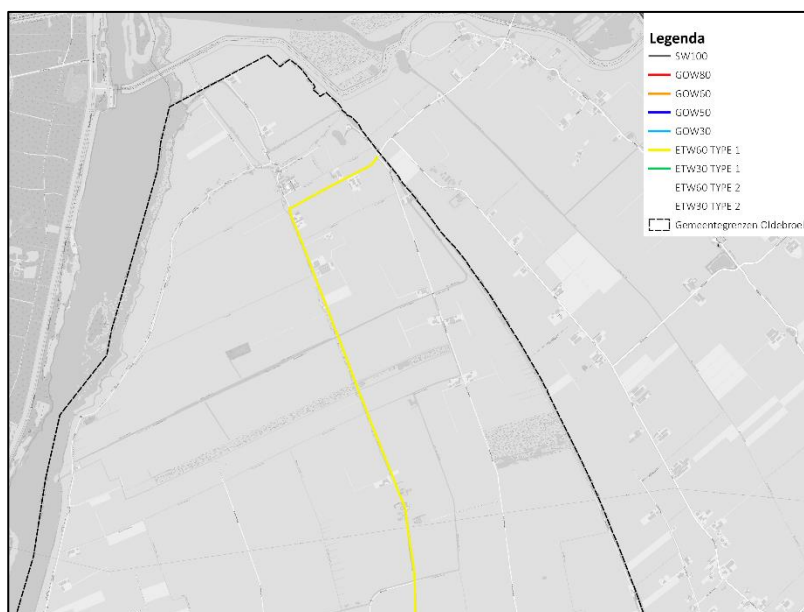


Figuur 12 Wegcategorisering 't Loo

7.2.6 Noordeinde en Kerkdorp

Ook voor Noordeinde geldt dat we streven naar lagere snelheden, een goede positie voor de fietser en veilige kruispunten. Het gaat hierbij om een geloofwaardige inrichting tot 30 km straten binnen de bebouwde kom en 60 km-uur daarbuiten. Het is wenselijk dat het doorgaande sluipverkeer over de Zomerdijk zo veel mogelijk wordt ontmoedigd. Zowel de Zomerdijk als de Groote Woldweg zijn in de basis toereikend ingericht maar zijn nog wel gebaat bij aanvullende snelheidsremmende maatregelen.

De aandacht ligt hier vooral bij de fietsveiligheid op de Groote Woldweg buiten de kom tussen Oosterwolde en Kampen. Voor Kerkdorp voldoet de inrichting met klinkers en snelheidsremmende maatregelen op de komgrenzen en zijn geen maatregelen nodig.



Figuur 13 Wegcategorisering Noordeinde en Kerkdorp

7.2.7 Zuiderzeestraatweg

De Zuiderzeestraatweg is een belangrijke verbindingsweg in de gemeente Oldebroek. De weg loopt binnen de gemeente van Oldebroek via Wezep naar Hattemerbroek en is de belangrijkste verbinding tussen deze kernen en richting de stroomweg A28. Ook heeft de Zuiderzeestraatweg een belangrijke doorgaande functie voor het regionale verkeer tussen Wezep en Elburg en tussen Wezep en Zwolle.

Tussen Oldebroek en Wezep is de Zuiderzeestraatweg vooral belangrijk als ontsluitingsroute. Dit deel ligt buiten de bebouwde kom, maar door de aanwezigheid van veel uitritten en omliggende woningen is het gewenste om de maximale snelheid tussen de Oldebroek en de kruising richting Kampen (N763) te verlagen naar 60 kilometer per uur. Dit zal in samenspraak met de provincie moeten gaan.

Binnen de bebouwde kom van Hattemerbroek, Oldebroek en Wezep loopt de Zuiderzeestraatweg deels door het centrum van de kern. Hier zijn ook meerdere voorzieningen zoals winkels en horeca gelegen, waardoor er hier ook de verblijfsfunctie een plek heeft. Hier streven we naar een verlaging van de maximumsnelheid waardoor het verblijven aantrekkelijker wordt en de verkeersveiligheid verbeterd. In Wezep is een deel al als 30 km ingericht, dit deel wordt in het toekomstige netwerk als erftoegangsweg gedefinieerd, voor de andere delen van de Zuiderzeestraatweg geldt dat ze de categorie GOW 30 krijgen. Daarbij is het wenselijk om te onderzoeken waar het mogelijk is om de oversteekbaarheid in de centrumgebieden te verbeteren.

7.3 Passende weginrichting

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat we deze zo vormgeven dat weggebruiker op basis van de inrichting weet wat wij van ze verwachten. Hierbij is het wenselijk goed aan te sluiten bij de landelijke lijn van Duurzaam Veilig (zie hoofdstuk 2 bijlage 1).

Voor een belangrijk deel van de gebiedsontsluitingswegen (N308 en N309) ligt de inrichting en het onderhoud primair bij de provincie Gelderland. Zij bepalen periodiek conform het onderhoudsprogramma of en in welke mate aanpassing van de inrichting noodzakelijk is. De gemeente Oldebroek houdt uiteraard de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op deze wegen ook zelf in de gaten. De wensen van de gemeente ten aanzien van de inrichting van deze wegen wordt zowel ambtelijk als bestuurlijk veelvuldig aangekaart bij de provincie.

Voor de 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom die wij beheren, proberen wij zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de geldende inrichtingseisen. Via een risico gestuurde aanpak en door te kijken naar de onderhoudsplanning bepalen wij daarbij de prioritering van de aan te pakken wegen.

Binnen de bebouwde kom kennen wij relatief veel wegen die nog niet een eenduidige wegfunctie hebben. Onze aandacht gaat dan vooral uit naar de door ons aangemerkte erftoegangswegen type 1. Deze wegen hebben in de basis een verblijfsfunctie met veel uitwisseling van verkeer. Voor het interlokale verkeer vervullen ze gelijktijdig ook een ontsluitende functie.

In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen geven wij ook fietsers een nadrukkelijke positie op de weg en een lagere snelheid van het autoverkeer. De rijloper richten we zo in dat bij tegemoetkomend verkeer of fietsers de autobestuurders snelheid moeten minderen

en achter de fietser moeten blijven rijden. Daar waar wel fietspaden aanwezig zijn, richten we de rijbaan smaller in. We houden door de inrichting van de rijbaan de snelheid in toom.

In bijlage 1 (hoofdstuk 2) staat een toelichting bij alle herkenbaarheidsskenmerken van de verschillende typen wegen.

7.4 Verkeersvoorzieningen

Bij de afweging om een snelheidsremmende maatregel aan te brengen hanteert de gemeente verschillende voorwaarden. Snelheidsremmende maatregelen zijn kostbaar en dienen zodoende zorgvuldig te worden toegepast. Er is sprake van maatwerk. Voorwaarden waaraan minimaal voldaan moet worden betreft:

- De V85-waarde (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) ligt structureel 10 km/u hoger dan de geldende maximumsnelheid.
- Er heeft één of meerdere keren een snelheidsdisplay gehangen welke niet het gewenste effect heeft gehad.
- De weginrichting is passend bij de maximumsnelheid en het snelheidsregime wordt duidelijk aangegeven door middel van bebording.
- De verkeersveiligheid voor omwonenden en weggebruikers is zodanig dat hierover een melding is binnengekomen vanuit (één of meerdere) bewoners en dit is ook geconstateerd door de verkeerskundige.

Bij de inrichting van 30 en 60 km/h zones gaan we in eerste instantie niet over tot het aanbrengen van fysieke snelheidsremmende maatregelen. Zoals uit de inventarisatie blijkt hebben dergelijke maatregelen niet de voorkeur. De snelheidsremmende maatregelen vormen hinderlijke obstakels voor de hulpdiensten, openbaar vervoer en het landbouwverkeer. Bij de inrichting van 30 en 60 km/uur zones werken we volgens onderstaande voorkeursvolgorde:

1. Wettelijke maatregelen;
2. Educatieve maatregelen;
3. Licht attentie verhogende maatregelen;
4. Versmallingen en chicanes;
5. Aanleggen plateaus (op kruispunten)
6. Aanleggen verkeersdrempels

In eerste instantie voeren we alleen de *wettelijke maatregelen* door. Zoals het aanpassen van de maximumsnelheid of voorangsregeling. Als de wettelijke maatregelen niet leiden tot het gewenste verkeersgedrag gaan we over tot het nemen van *educatieve maatregelen*. Bijvoorbeeld in de vorm van voorlichting of campagnes. Waarbij we erop inzetten dat verkeersveiligheid een verantwoordelijkheid van de hele buurt is. Wanneer blijkt dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn gaan we in eerste instantie over tot het nemen van *licht attentieverhogende* maatregelen. Bij het nemen van deze maatregelen heeft het gebruik van landschappelijke elementen de voorkeur. Verder voeren we de attentieverhogende maatregelen uit met wegmarkeringen.

Landschappelijke en ruimtelijke elementen op en langs de weg zetten we in om het rijgedrag te beïnvloeden. Door middel van beplanting lijkt alsof de weg smaller is. In situaties waarin ook de attentie verhogende maatregelen geen effect hebben of niet mogelijk zijn, gaan we bij lange rechtstanden over tot het aanbrengen van *wegversmallingen en/of as-verschuiving*.

Bij het nemen van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus hanteren we de volgende voorwaarden:

- De dichtheid van het aantal snelheidsremmende maatregelen is op het gehele wegvak voldoende gespreid conform richtlijnen van het CROW;
- De kruispuntplateaus geven we zodanig vorm dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om op gelijk niveau over te steken;
- De locatie van de snelheidsremmende voorziening veroorzaakt geen trillinghinder conform de daarvoor geldende richtlijnen;
- Er is vastgesteld dat er geen ernstige hinder ontstaat voor het openbaar vervoer, goederenvervoer en landbouwverkeer

Voor de aanleg van drempels of plateaus gebruiken wij de richtlijnen van het CROW. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in onze hele gemeente hetzelfde is. En dat deze ook hetzelfde zijn vormgegeven.

7.5 Snelheidsovergangen komgrenzen

Overgangen van snelheidsregimes, bij de verblijfsgebieden, maar vooral bij de bebouwde komgrenzen, moeten duidelijk herkenbaar zijn. Komgrenzen moeten een dwingend karakter hebben om de snelheid aan te passen. Ook binnen de bebouwde kom zijn snelheidsovergangen. Daar waar mogelijk wordt hier extra aandacht aan besteed.

Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk is vanwege het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Het ontbreken van eenduidige aanbevelingen voor de locatie en de inrichting van komgrenzen, heeft ertoe geleid dat de komgrenzen in de gemeente lang niet altijd aan dit doel beantwoorden. De bestaande knelpunten hebben te maken met de locatie en de inrichting van de komgrens. Een verkeerde locatie van de komgrens doet zich voor wanneer:

- er slechts spaarzame bebouwing aanwezig is;
- de bebouwing zich op te grote afstand van de weg bevindt;
- er slechts eenzijdige bebouwing in een lage dichtheid aanwezig is;
- de omvang van de bebouwing (te) klein is;
- er door aanleg van geluidwallen geen zichtrelatie met bebouwing is.

Ook al ligt de komgrens op de goede locatie, dan nog kan de komgrens niet het gewenste effect hebben. Soms hangt dat samen met de situatie ter plaatse, bijvoorbeeld met slechte zichtbaarheid in een bocht of vlak achter een rotonde. In andere gevallen 'valt de komgrens weg' in de omgeving of wordt ter plaatse van de komgrens het verkeer onvoldoende duidelijk gemaakt dat ander gedrag gewenst is. In de gemeente gaat het bijvoorbeeld om de volgende overgangen: Looweg 't Loo, Mheneweg Noord, Zwarteweg, Groote Woldweg, Oosterwolde, Stationsweg en Keizersweg, Wezep en

Daarnaast kan de grens als knelpunt worden ervaren omdat:

- er geen of te weinig gebruik wordt gemaakt van inrichtingselementen die de komgrens kunnen accentueren;
- er te weinig inleidende maatregelen zijn toegepast;
- binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde wegprofiel is toegepast.

Op de komgrens moet voor weggebruikers duidelijk zijn dat zij hun gedrag moeten aanpassen. Voorwaarde voor het goed functioneren van de komgrens is dat aan beide zijden van de komgrens de weg is ingericht overeenkomstig de bij de wegcategorie passende snelheid. Bij een overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg wordt de overgang bij voorkeur uitgevoerd als kruispunt. Dit zal echter niet in alle situaties mogelijk zijn.

Richtlijn komgrenzen

Komgrenzen moeten, zowel wat betreft vormgeving als locatie, voldoen aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Daarnaast gelden de volgende richtlijnen, opgesteld door het CROW:

- Ter plaatse van de komgrens heeft de weggebruiker een zichtrelatie met bebouwing.
- De locatie van de komgrens beantwoordt aan het verwachtingspatroon van weggebruikers (herkenbare en uniforme situaties).
- De komgrens is duidelijk herkenbaar.
- De omgevingskenmerken ondersteunen de locatie en het (verkeers)technisch ontwerp van de komgrens.
- De komgrens is afgestemd op het karakter van de aangrenzende bebouwing.
- Het gebruik van aanvullende omgevingskenmerken is afgestemd op de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.
- Het aantal oplossingen is beperkt en uniform.
- De vormgeving bewerkstelligt het gewenste (snelheids)gedrag bij de weggebruiker.
- De komgrens levert geen beperking van de berijdbaarheid op voor de weggebruikers.
- De verkeerskundige functie is bepalend voor de vormgeving van de komgrens ('vorm volgt functie').

De gemeente heeft vooralsnog geen standaard ontwerprichtlijn voor het realiseren van een uniforme komgrens. In de komende periode wordt op basis van een aanvullende inventarisatie een standaard vormgeving uitgewerkt. Dit resulteert vervolgens in een verbeterplan voor de inrichting van de bestaande komgrenzen.

7.6 Hulpdiensten

Op inrichtingsniveau houden we rekening met de specifieke kenmerken die gelden voor de hulpdienstenroutes. De hulpdiensten dienen zoveel als mogelijk en zo lang mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A. Op de routes nemen we passende verkeers(remmende)maatregelen toe, die voor de verschillende hulpdiensten acceptabel zijn. De voorkeur op deze routes gaat uit naar de volgorde zoals aangegeven in bovengenoemde alinea. Bij inrichtingsvraagstukken en uitwerkingen van de erftoegangswegen geven we voldoende aandacht aan het gebruik van de weg door de hulpdiensten. Zo voorkomen we dat de normtijd voor aanrijden bij calamiteiten (verder) onder druk komt te staan.

7.7 Parkeren

Goede parkeervoorzieningen (qua ligging en aantal) zijn een belangrijke voorwaarde voor een zorgvuldig bereikbare gemeente. Ditzelfde geldt voor parkeervoorzieningen bij de sportvoorzieningen of opstapplaatsen voor fiets- en wandelroutes. Voor leefbare wijken is het daarnaast van belang dat ook in de woonstraten de vraag en het aanbod van parkeren in balans is. In het algemeen is nabij basisscholen in woonwijken op de piekmomenten van halen en brengen vaak onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig. Door een combinatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bewoners, handhaving, voorlichting en het stimuleren van fietsgebruik, kan het parkeerprobleem op de piekmomenten worden teruggedrongen.

7.7.1 Parkeernormen

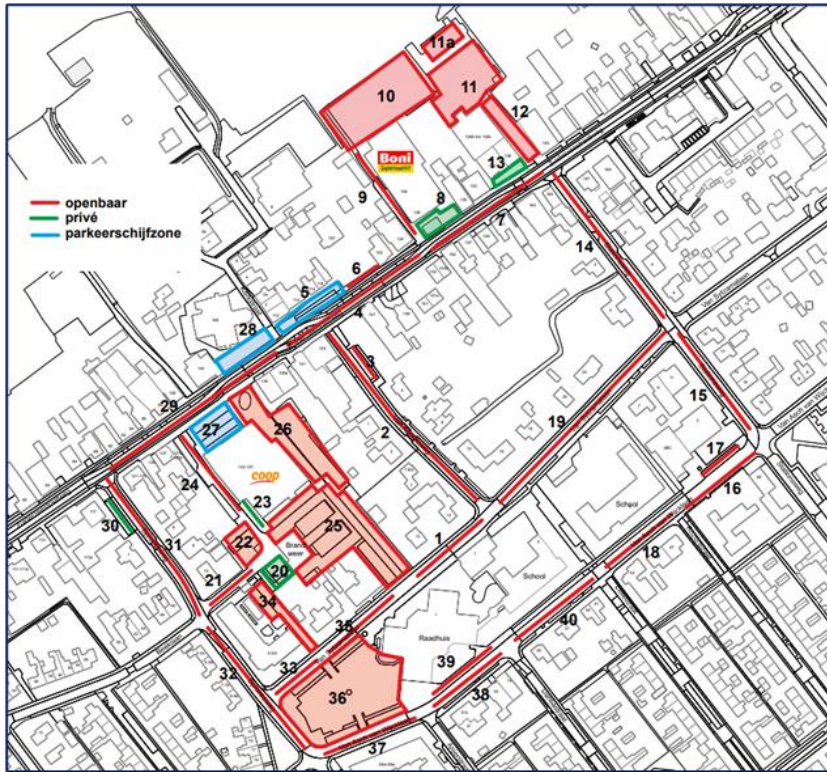
In augustus 2014 stelden we de Nota Parkeernormen voor de gemeente Oldebroek vast. In deze nota staan de normen weergegeven voor het toetsen van de parkeercapaciteit die we realiseren in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen. De normen in de nota baseren we op de parkeerkerncijfers die het CROW vaststelt en vervolgens specificceert naar de situatie van de gemeente Oldebroek.

In bestaande situaties passen we het parkeerareaal niet aan op de actuele normen. Alleen wanneer er sprake is van een grote parkeerdruk (boven 90%) in een wijk en de toegepaste norm aanzienlijk afwijkt van de huidige norm overwegen we om het parkeerareaal uit te breiden. Daarbij houden we de balans in een betreffende wijk goed in de gaten. Uitbreiding van parkeergelegenheden gaat meestal ten koste van groenvoorzieningen en/of speelgelegenheden.

In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen in stedelijke omgeving van groot belang. Het gemeentelijke uitgangspunt is dan ook geen uitbreiding van parkeerareaal in bestaande woonwijken. Tenzij er nieuwe functies aan toegevoegd zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie hiervoor de alinea 'parkeren in woonwijken'. In uitzonderlijke gevallen kan gekozen worden voor uitbreiding van parkeergelegenheid in bestaande woonwijken. Hier is het uitgangspunt om naar een locatie te zoeken waar zo weinig mogelijk groen (en duurzame mobiliteitsopties) verloren gaat.

7.7.2 Parkeren centrum Oldebroek/Wezep

In het centrum van Oldebroek is een blauwe zone van kracht. Hier is de maximale parkeerduur beperkt tot maximaal 2 uur. Deze blauwe zone is van kracht op maandag t/m zaterdag van 9.00 – 18.00 uur en op vrijdag van 9.00 – 21.00 uur. Er geldt ook een parkeervergunninghouderszone. We hebben het centrum opgedeeld in vier sectoren (zie afbeelding 21). Het parkeeronderzoek (april 2023) wijst uit dat er voldoende parkeercapaciteit in het centrum aanwezig is. Wel is sprake van hoge(re) bezettingsgraden op enkele parkeervoorzieningen of gebieden.



Figuur 14: Deelgebieden centrum Oldebroek met parkeercapaciteit

Rondom het centrum liggen een aantal grote parkeerlocaties, waar geen of slechts gedeeltelijk parkeerregulering is. Dit biedt voldoende ruimte voor het benodigde lang parkeren. Bijvoorbeeld voor werkenden en omwonenden van het centrum. De komende jaren spelen er diverse ontwikkelingen die invloed hebben op het parkeren in het centrum. Het is daarom belangrijk de parkeerdruk te blijven monitoren.

In Wezep kan op elke locatie vrij geparkeerd worden. In Wezep is kort geleden het parkeren op en rondom het Meidoornplein in het centrum heringericht. In november 2023 is de nieuwe situatie geopend. De nieuwe situatie heeft geleid tot een vergroting van de parkeercapaciteit. Om er voor te zorgen dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk blijven en de parkeercapaciteit is afgestemd op de parkeervraag, is ook in deze nieuwe situatie monitoring belangrijk.

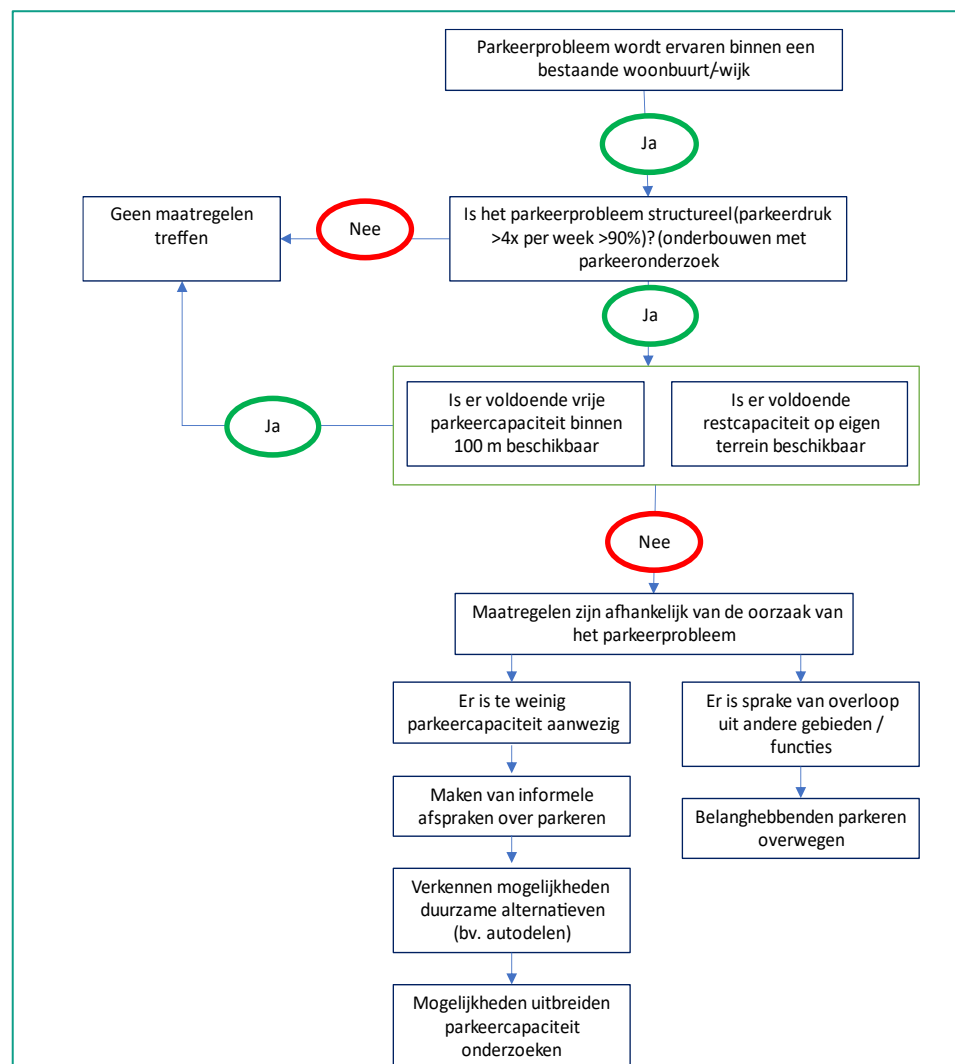
7.7.3 Parkeren in woonwijken

Met name in de oudere woonwijken komen problemen voor met betrekking tot de aanwezige parkeercapaciteit. Het aantal parkeerplaatsen, dat vroeger is gerealiseerd, is veelal niet meer voldoende om de parkeervraag ten gevolge van meer autobezit op te vangen. Om de parkeerproblemen in de (oudere) wijken op te lossen, is geen pasklaar antwoord beschikbaar. Hier is het belangrijk dat we maatwerk leveren in overleg met bewoners en belanghebbenden. We kijken eerst objectief naar de klacht. Dit doen we met kencijfers en/of onderzoek. Bij een bezettingsgraad van 90% of meer (op meerdere momenten per week) spreken we van een hoge parkeerdruk. En daarmee van een parkeerprobleem.

Bij problemen zoeken we oplossingen in deze volgorde:

- Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte. Denk bijvoorbeeld aan het beter gebruiken van de eigen oprit;
- Verkennen mogelijkheden stimuleren duurzame alternatieven zoals introductie deelauto's;
- Formele afspraken (bijvoorbeeld parkeerverbod) om overlast te voorkomen;
- Infrastructurele aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, breiden we de parkeercapaciteit niet zomaar uit. De afweging tussen, groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte maken we integraal. Om te bepalen of er aanvullende maatregelen nodig zijn, hanteren we het volgende beoordelingsschema (figuur 23).



Figuur 15: Processchema vaststellen parkeerhinder

7.8 Laadvoorzieningen

We zijn een plattelandsgemeente, groot van oppervlak, veel verspreide (kleine) kernen en bebouwing en een hoog bezit aan auto's. Wij willen elektrisch rijden stimuleren. Dit vraagt om een Oldebroekse aanpak, waarbij elke kern in de gemeente de beschikking krijgt over voldoende laadvoorzieningen. Omdat in het buitengebied de bewoners op een eigen oprit kunnen opladen wordt hier vanuit de gemeente minder aandacht aan besteed.

We werken daarbij toe naar een basisnetwerk van publieke laadpunten. De wijze waarop we het aantal laadpalen in de gemeente Oldebroek uitbreiden staat verwoord in Laadvisie gemeente Oldebroek. Voor het plaatsen van laadpalen kiezen we er voor mee te doen aan een regionale concessie.

Inwoners, forenzen en werkenden uit de gemeente Oldebroek dienen online een aanvraag in voor het plaatsen van een openbare laadpaal bij hen in de buurt. Daarnaast plaatsen we op strategische locaties pro-actief laadpalen. Zo maken we het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijker om toch een elektrische auto aan te schaffen. Wij vinden een efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen belangrijk. Daarom maken we gebruik van een strategische plankaart. Deze kaart heeft als doel om een logische en efficiënte spreiding van laadvoorzieningen te creëren.



Figuur 16 Laadpaal Putstraat 't Loo

7.9 Acties thema auto

- Vaststellen wegvakken en kruispunten die geen overeenstemming hebben tussen de functie van de weg en de feitelijke inrichting;
- Toewerken naar weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie;
- Uitwerken richtlijn voor uniform herkenbare inrichting komgrenzen;
- Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen conform richtlijn CROW. Opnemen in lijst met werk-met-werk-maken;
- Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonwijken voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder;
- Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten;
- Bewustwording (in de vorm van voorlichting en campagnes) in wijken in wijken waar veel klachten zijn over te hard rijden.



8 Landbouwverkeer

Ambitie: Het verbeteren van een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer en tegengaan van hinder in woonkernen

Speerpunten:

- We voorkomen dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgt.
- We leggen, in overleg met belanghebbenden, hoofdroutes voor het landbouwverkeer vast en zorgen voor afstemming met de fietsroutes.
- We moedigen bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers aan hun rijgedrag op elkaar af te stemmen.

Landbouw is als belangrijke bedrijfstak in de gemeente Oldebroek. Landbouwverkeer is daarmee een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de kom. Doorstroming en veilig kunnen verplaatsen naast andere weggebruikers zijn belangrijk voor het landbouwverkeer en omgekeerd. Daar zetten we op in met ons mobiliteitsbeleid voor landbouwverkeer.

8.1 Routenetwerk landbouwverkeer

We stellen samen met de agrarische sector en omliggende gemeenten een routenetwerk op met de hoofdroutes voor het landbouwverkeer. Dit routenetwerk landbouwverkeer biedt ons een vertrekpunt om het gesprek te voeren en keuzes te maken op locaties die we gaan ontwikkelen of waar zich knelpunten voordoen.

8.2 Landbouwverkeer en langzaam verkeer

De vermenging van landbouwverkeer en langzaam verkeer willen we zoveel mogelijk beperken. Het routenetwerk landbouwverkeer is ook een hulpmiddel bij het inzichtelijk krijgen op welke routes landbouwverkeer en langzaam verkeer elkaar ontmoeten.

8.2.1 Binnen de kom

In de kernen zijn er vaak geen alternatieve routes voor fietsers of landbouwverkeer.

Landbouwvoertuigen proberen waar mogelijk de kernen te mijden, maar dat gaat niet altijd. Wanneer dit niet mogelijk is, gebruikt het landbouwverkeer vooral de erftoegangswegen type 1. Bij inrichting van wegen binnen de kom minimaliseren we de veiligheidsrisico's, door fietsers en landbouwverkeer waar mogelijk is een eigen plek te geven op de rijbaan (aankomen fietsstroken). Ook en juist als landbouwvoertuigen er vaak gebruik van maken. Waar langzaam verkeer en landbouwverkeer mengen zetten we in op bewustwording door middel van educatie. Het gaat om bewustwording bij zowel fietsers als bestuurders van landbouwvoertuigen. Ze is gericht op het veilig kunnen samengaan van beide groepen weggebruikers.

8.2.2 Buiten de kom

Landbouwverkeer maakt veel gebruik van erftoegangswegen in het buitengebied. Veel van die wegen zijn voldoende breed zodat twee grote voertuigen elkaar (met beperkte snelheid) kunnen passeren zonder ernstige schade aan de verharding of berm.

In de loop van de jaren is het landbouwverkeer groter en breder geworden. Daarnaast zijn er ook een aantal wegen die relatief smal zijn (< 5m). Het verharderen van de berm door grasbetonstenen of bermbeton is een oplossing bij smallere wegen. Door bermen te verharderen houden we de bermen heel en netjes. Maar de weg lijkt met verharde bermen optisch wel breder. Dit kan leiden tot hogere snelheden, wat het risico op ongelukken vergroot. Ook zijn de bermen van grote ecologische waarde. Voor wegen die zijn aangewezen als hoofdroute voor landbouwverkeer en die te smal zijn, overwegen we bermverharding. Deze afweging maken we integraal, waarbij we ook aandacht hebben voor het belang van de berm voor de natuur. Op wegen die intensief door landbouwverkeer gebruikt worden geven we daarnaast extra aandacht aan het snoeibeleid, dit geldt immers ook voor de auto.

8.3 Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer

Door de vering van de voertuigen en eventuele aanhanger zijn bepaalde maatregelen vaak erg oncomfortabel of hinderlijk voor (bestuurders van) landbouwvoertuigen. Omdat landbouwverkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is in (vooral) ons buitengebied, moet goed worden gekeken naar de snelheidsremmende maatregelen die we toepassen.

Snelheidsremmende voorzieningen die het landbouwverkeer als vriendelijk ervaart:

- Chicanes. Mits van voldoende lengte en met een voorrangsregeling;
- Busvriendelijke drempels. Waarbij fietsers bij voorkeur achter de maatregel langs geleid worden.
 - Waar mogelijk gecombineerd met een versmalling.
 - Ook in buitengebied op 60km wegen.
- Plateaus uitgevoerd op 8 cm hoog en met aangepaste lengte.

De volgende wegelementen zijn voor landbouwverkeer hinderlijk:

- Rechte stoepbanden;
- Krappe boogstralen;
- Drempels en plateaus (vooral korte en hoge).

Bij de inrichting op de nog af te spreken hoofdroutes voor landbouwverkeer houden we hier rekening mee.

8.4 Inzet op verkeersveilig gedrag

We willen dat alle weggebruikers weten hoe uitdagend het kan zijn om met een landbouwvoertuig te rijden en de verkeerssituatie goed te overzien. Educatie en voorlichting zijn hiervoor goede instrumenten. Ook denken we samen met de landbouworganisaties na over hoe bestuurders van landbouwvoertuigen met name in kernen laten zien dat zij op een rustige manier meerijden met het overige verkeer.

8.5 Acties landbouwverkeer

- Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeentes opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer;
- Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt);
- Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer;
- De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Hierbij wegen we onze keuze af met het ecologisch belang.



9 Logistiek

Ambitie: Het behouden van een goede bereikbaarheid bedrijventerreinen en verminderen van lokale hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden

Speerpunten:

- We dragen er zorg voor dat de bedrijventerreinen via de weg goed en veilig bereikbaar zijn
- We verkennen samen met ondernemers de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels
- We verkennen de mogelijkheden om het aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bv. het aanbieden van openbare pakketkluizen

Een goede bereikbaarheid van steden in de regio, onze kernen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische sector. We beperken de hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden.

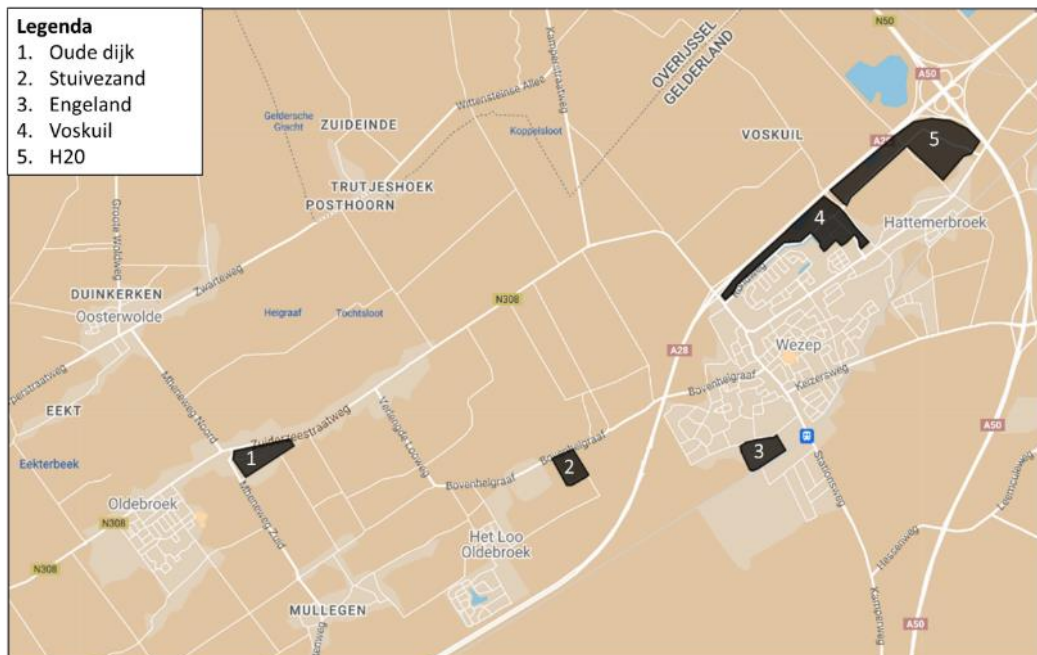
9.1 Bedrijventerreinen

Binnen de gemeente liggen verschillende bedrijventerreinen die elk verschillend worden ontsloten.

1. Bedrijventerrein Oude Dijk in Oldebroek ligt (via de Mheneweg-Zuid) direct aan de Zuiderzeestraatweg. Hiermee is de afwikkeling van het bedrijventerrein goed. Er liggen

aandachtspunten bij zowel de kruispuntaansluiting met de Zuiderzeestraatweg vanaf de Mheneweg-Zuid als vanaf de Oude Dijk.

2. Bedrijventerrein Stuivezand is een kleine bedrijventerrein in het buitengebied van 't Loo. Dit is geen ideale locatie, vanwege de grote afstand richting een ontsluitingsweg. Het bedrijventerrein wordt ontsloten door de Bovenheigraaf en Rambonnetweg. Deze wegen zijn beide als ETW1 aangeduid en functioneren daarin als ontsluitingsroute. Door de beperkte grootte van het bedrijventerrein is dit in principe voldoende.
3. Bedrijventerrein Engeland ligt gelegen direct aan het spoor van Wezep. Dit wordt ontsloten via de Industrieweg en de Stationsweg. De gemeente ziet hier het liefst de ontsluiting van het bedrijventerrein direct richting de A50. De verplaatsing van aansluiting op de A28 zal er hier voor zorgen dat de afstand richting de A28 zal toenemen. Het is daarbij wenselijk dat dit vrachtverkeer wat toch de route richting de A28 neemt zoveel mogelijk via de nieuwe parallelweg langs de A28 wordt geleid.
4. Bedrijventerrein Voskuil is direct gelegen aan het bedrijventerrein H20 en wordt via de Duurzaamheidsstraat en Rondweg ontsloten. Het vrachtverkeer wordt zo direct richting de aansluiting van de A28 geleid.
5. Bedrijventerrein H20 is nog volop in ontwikkeling en is gelegen aan de rand van Wezep en Hattemerbroek. Het wordt direct ontsloten via de Duurzaamheidsstraat en Rondweg. Door de komst van de nieuwe aansluiting A28 wordt de afstand tussen het bedrijventerrein richting de A28 een stuk korter en kan het vrachtverkeer direct via de stroomweg worden afgewikkeld.



Figuur 17 Locaties bedrijventerreinen gemeente Oldebroek

9.1.1 Inrichting bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen functioneren anders dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend, en daarop richten we de infrastructuur en het bedrijventerrein in volgens de principes van Duurzaam Veilig. Grote voertuigen zijn nodig voor bevoorrading maar ook voor afzet van goederen. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel manoeuvreerruimte noodzakelijk. Op bedrijventerreinen staan we een snelheid van 50 km/uur toe.

De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Standaard is een wegbreedte van 7 meter (exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen). Verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus passen we niet toe op bedrijventerreinen. Het remmen van de snelheid kan wel via versmallingen en chicanes.

Vanwege het grote verschil in massa tussen fietsers en vrachtverkeer beschermen we op bedrijventerreinen fietsers eerder dan in andere gebieden met aanvullende fietsvoorzieningen. Als er veel vrachtverkeer rijdt op een bedrijventerrein en er ook veel fietsers zijn, is een fietsstrook een logische overweging. Bedrijventerrein Voskuil (Ampèrestraat) is wat fietsveiligheid betreft een punt van aandacht, omdat deze route wordt gebruikt als fietsroute vanuit Wezep Noord.

9.1.2 Ontsluiting van bedrijventerreinen

Het is belangrijk om kwaliteitseisen te stellen aan de wegen die de ontsluiting verzorgen van onze bedrijventerreinen. Het gaat om de volgende eisen:

- Profiel van vrije ruimte: een primaire eis aan het kwaliteitsnet is dat het vrachtverkeer ook daadwerkelijk gebruik kan maken van dit netwerk en niet gehinderd wordt door hoogte-, breedte-, lengte- of aslastbeperkingen (met name op kunstwerken zoals bruggen).
- In het netwerk worden geen geslotenverklaringen voor het vrachtverkeer opgenomen. Ook overhangende takken beperken het profiel en moeten voorkomen worden.
- Aanwezigheid fietsers op de rijbaan. Voor vrachtverkeer is dit vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. De afwikkeling van fietsverkeer vindt op de hoofdroutes van het vrachtverkeer daarom bij voorkeur plaats op vrijliggende fietspaden.
- Doorstroming. De kans op congestie is een reden om uiteindelijk een andere route te kiezen. Een goede doorstroming op de hoofdroutes is daarom belangrijk.

9.2 Stadsdistributie en pakketdiensten

In paragraaf 6.7 bespraken we de mobiliteitshubs voor het vervoer van personen. Ook voor het goederenvervoer kan een hub in sommige situaties een goede oplossing zijn. Niet alleen pakketdiensten maar ook bevoorrading van winkels en horeca kan op een hub buiten het centrum samenkomen. Zo hoeven minder bestelauto's en vrachtauto's het stadscentrum in. Vastgesteld is dat de stadsdistributie in de gemeente Oldebroek te kleinschalig is om gezamenlijk op te pakken. Vooralsnog worden er vanuit de gemeente geen initiatieven hiervoor uitgewerkt. Wel verkennen we

de mogelijkheden om openbare pakketkluizen in te richten op centrale goed bereikbare locaties in onze kernen. Zo dragen we bij aan het verminderen van het aantal bestelbussen in woonbuurten.

9.3 Acties logistiek

- We plaatsen openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen
- We inventariseren de hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen.



10 Participatie en samenwerking

- | |
|--|
| |
| <ul style="list-style-type: none">• We maken onze plannen samen met inwoners. We maken in afstemming met de omgeving onze keuzes en bieden ruimte om te experimenteren |
| <ul style="list-style-type: none">• Bij de uitwerking van projecten gaan we uit van maatwerk en pragmatische oplossingen |
| <ul style="list-style-type: none">• We stemmen af met belangenorganisaties en werken samen binnen de regio en met de provincie Gelderland |

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij onze inwoners, dorpsraden, ondernemers en (andere) maatschappelijke organisaties. Andersom kunnen wij bij de uitwerking van ons beleid de specifieke gebiedskennis van bewoners en gebruikers goed gebruiken.

We werken ook samen op thema's die de geografische grenzen van de gemeente Oldebroek overschrijden.

10.1 Betrekken inwoners en belanghebbenden

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij onze inwoners, dorpsraden, ondernemers en andere maatschappelijke organisaties. Andersom kunnen wij bij de uitwerking van ons beleid de specifieke gebiedskennis van bewoners en gebruikers goed benutten.

Wij betrekken inwoners op het moment dat we aanpassingen of uitbreidingen op de infrastructuur overwegen. We geven inwoners en andere betrokkenen de mogelijkheid om hun kennis en ervaringen met ons te delen. We leggen uit waarom we bepaalde keuzes maken, zodat deze transparant en navolgbaar zijn.

In sommige gevallen is maatwerk nodig of kiezen we in samenspraak met de omgeving voor een pragmatische oplossing. Er is ruimte om samen met de omgeving te experimenteren met verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van proefopstellingen of alternatieve verkeersremmers.

Daarbij merken we als gemeente dat rondom snelheidsremmende maatregelen vaak tegengestelde belangen spelen en dat het zeker niet altijd mogelijk is om in de behoefte van de bewoners te voorzien. Als gemeente proberen we binnen de (budgettaire en veiligheid) kaders het algemene belang te dienen.

10.2 Afstemming en samenwerking

Om onze doelen te bereiken werken we samen met buurgemeenten (binnen de regio) en met de provincie Gelderland. Er lopen diverse provinciale wegen door onze gemeente. De provincie Gelderland is een belangrijke partner om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op deze (en aansluitende wegen) te verbeteren. We zetten in op een goede samenwerking met deze partijen, waarbij we aandacht vragen voor het Oldebroekse belang.

Om de regionale samenwerking te versterken is het steeds belangrijker om onze gegevens over onze infrastructuur conform de geldende richtlijnen te digitaliseren. Het gaat dan onder andere om onze verkeersborden en routes voor zwaar vrachtverkeer. Ook denken we na over het zorgvuldig informeren over parkeerdrukke en wegwerkzaamheden.

10.3 Acties participatie en samenwerking

- Samen met alle belanghebbenden; inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en dorpsraden gaan we aan de slag met de uitvoering van dit mobiliteitsplan;
- We houden de ambtelijke en bestuurlijke lijnen met de regio en de provincie kort en (blijven) werken aan een goed contact;
- We gaan door met de verdere digitalisering van gegevens over onze weginfrastructuur.

Bijlage I. Wegencategorisering

1. Inleiding

De basis voor deze hernieuwde wegcategorisering hangt samen met de principes van Duurzaam Veilig. Daarom beschrijven we in deze bijlage eerst wat Duurzaam Veilig inhoudt. Daarna passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en vertalen we haar naar het wegennet in de gemeente Oldebroek.

1.1 Duurzaam Veilig

Alweer enkele decennia geleden is het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Daarvoor richtte de veiligheidsaanpak in het verkeer zich op bestrijding achteraf. De aanpak richtte zich op locaties waar sprake was van een concentratie van ongevallen en met over het algemeen veel slachtoffers. Deze aanpak was jarenlang zeer succesvol en leidde tot een (sterke) daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers. Toen de meest onveilige locaties waren 'opgeruimd' stagneerde de daling en was een nieuwe aanpak nodig: Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een preventieve aanpak. Met andere woorden, ze richt zich op het voorkomen van verkeersonveiligheid.

We maken hierbij gebruik van een risico gestuurde aanpak zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Bij de risico gestuurde aanpak brengen we de zogeheten risico-indicatoren van de infrastructuur in kaart: dit zijn de indicatoren waarvan bekend is dat zij een relatie met verkeersongevallen hebben. Bijvoorbeeld hoge snelheden, onoverzichtelijke verkeerssituaties, etc. Doen we iets aan die indicatoren, dan vermindert ook de kans op ongevallen.

1.2 De uitgangspunten

Duurzaam Veilig (Wegverkeer) houdt in:

- Dat het verkeer zó wordt ingericht dat (ernstige) ongevallen voorkomen worden en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst zoveel mogelijk beperkt blijft.
- De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt.
- De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteunen en beschermen (integrale benadering: mens-voertuig-weg). Bovendien bereiden voorlichting en educatie verkeersdeelnemers zo goed mogelijk voor op de verkeerstaak.
- Een proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

1.3 Verschillende maatregelen per wegcategorie

Verschillende effectieve maatregelen uit het verleden hebben nog steeds onze aandacht, omdat er nog winst voor verkeersveiligheid te behalen valt. Enkele voorbeelden zijn:

- Het overgrote deel van 30 km/uur-gebieden in Oldebroek zijn enkel 'sober ingericht' met bebording. Omdat de wegen niet veelal niet de uitstraling hebben van een 30 km-sstraat rijden mensen hier vaak te hard. Het terugbrengen van de werkelijke snelheid naar 30 km/uur draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

- Op 50 km/uur-wegen zouden gemotoriseerd verkeer en fietsers fysiek van elkaar gescheiden moeten zijn vanwege de te grote snelheidsverschillen. Echter, vaak ontbreekt het aan ruimte om deze fietspaden te realiseren. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen dat de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Een limiet van 50 kilometer per uur is enkel nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.
- Ook veel 80 km/uur-wegen (allen in beheer van de provincie) kunnen nog veiliger. Bijvoorbeeld door de obstakelvrije afstand te vergroten, door een fysieke rijrichtingscheiding aan te brengen of het verminderen van het aantal erfaansluitingen. Wanneer we constateren dat de ruimte ontbreekt en we het aantal erfaansluitingen niet kunnen verminderen, maar de ontsluitende functie wel belangrijk is dan kan een snelheidsverlaging naar 60 km/uur als GOW60 overwogen worden.
- In de gemeente Oldebroek maken veel wegen in het buitengebied onderdeel uit van 60 km/uur zones. Als we het samengaan van landbouw verkeer en (recreatief) fietsverkeer beter op elkaar afstemmen, kunnen een aantal van deze wegen nog veiliger worden.

Al deze bovenstaande ontwikkelingen vragen om een hernieuwde blik op het verkeerssysteem en de inrichting daarvan.

2. Wegencategorisering

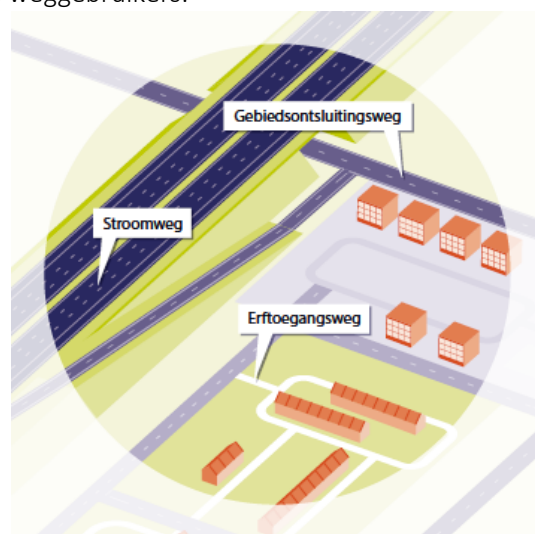
2.1 Inleiding

Met een gecategoriseerd wegennet geeft de gemeente Oldebroek haar visie op het wegennet. Deze visie is vertrekpunt voor te nemen maatregelen op een weg en in de omgeving. De wegencategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers.

Stroomwegen en erftoegangswegen

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijke afgebakende functie: stromen of uitwisselen.

In de basis vertaald in stroomwegen en erftoegangswegen. Op de stroomwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal en verplaatst de verkeersdeelnemer zich in een min of meer constante richting met een min of meer constante (hoge) snelheid. De andere kant van het spectrum wordt gevormd door de erftoegangswegen, waarop de uitwisseling en de verblijfsfunctie centraal staan. In tegenstelling tot de stroomwegen is op erftoegangswegen juist de wisseling in snelheid en richtingen kenmerkend.



Figuur 1 schematische weergave indeling naar wegtype

Zowel stroomwegen als erftoegangswegen zijn verkeersveilig, omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening, met een bijpassende herkenbare en geloofwaardige vormgeving, gebruik en snelheid. Echter omdat het 'gat' tussen stroomwegen en erftoegangswegen te groot is (te groot verschil in type weggebruikers, de verschijningsvorm en het gedrag van weggebruikers), is een tussenvorm ontstaan: de gebiedsontsluitingswegen.

Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur (regionale stroomweg) of 100-120/130 km/uur (nationale stroomweg). Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In het geval van de verkeerverbindingen in de directe omgeving van de gemeente Oldebroek betreft het de autosnelwegen A28 en A50.

Gebiedsontsluitingsweg

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/uur als basis. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/uur. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers, maar in specifieke gevallen zijn ongelijkvloerse kruisingen ook mogelijk. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.

In de praktijk blijkt dat niet alle gebiedsontsluitingswegen zorgvuldig kunnen worden ingericht voor een snelheidsregime van 50 of 80 km/uur. Dit heeft geleid tot de introductie van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 of 60 km/uur. Hier later meer over.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en ongeregeld.

De gemeente Oldebroek maakt onderscheid in erftoegangsweg type 1 (ETW 1) en erftoegangsweg type 2 (ETW 2). Wegen die zijn aangemerkt als ETW 1 hebben naast hun verblijfsfunctie ook een beperkt verbindende functie voor de omliggende gebieden (bijvoorbeeld de kleine kernen in het buitengebied). De intensiteiten zijn er hoger dan in een normale woonstraat.

De inrichting van erftoegangswegen type 1 vraagt veelal extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De ontsluitende wegen op de bedrijventerreinen binnen de bebouwde kom categoriseren we ook als erftoegangsweg 1, omdat deze grotere hoeveelheden vrachtverkeer afwikkelen.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt
Stroomweg		
Gebiedsontsluitingsweg		
Erftoegangsweg		
Stromen 		
Uitwisselen 		

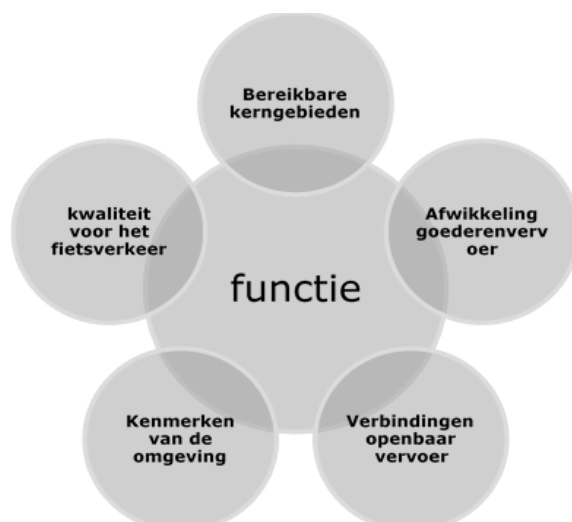
Figuur 2 Functionele categorie indeling

In figuur 2 is schematisch weergegeven welke kenmerken de verschillende functies hebben. Het wegennet van de gemeente Oldebroek is conform die in de tabel aangegeven wegfuncties gecategoriseerd. Dat wil zeggen dat elke weg op het grondgebied van de gemeente Oldebroek, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in één van de drie hiervoor genoemde categorieën is ingedeeld.

2.2 Processtappen

Bij het bepalen van de functie van een weg spelen meerdere aspecten een rol.

Er worden bijvoorbeeld eisen gesteld aan de directe ontsluiting van de belangrijkste kernen in de gemeente Oldebroek. En ook de aanwezigheid van veel vrachtverkeer of landbouwverkeer stelt eisen aan de uiteindelijke inrichting van een weg. In het vervolg van deze paragraaf worden de functiebepalende kenmerken binnen de gemeente Oldebroek nader uitgewerkt.



Figuur 3: Categoriseren o.b.v. functie-eisen

Bereikbare kerngebieden

We willen dat alle kernen goed bereikbaar zijn. De kernen Wezep, Oldebroek, Hattemerbroek en Oosterwolde zijn aangewezen als kerngebieden. Zij vormen de basis voor het bepalen van de functie van een weg. Met de kerngebieden wil de gemeente tot uitdrukking brengen welke gebieden voor het (economisch) functioneren van groot belang zijn. Een goede bereikbaarheid en onderlinge verbinding van deze gebieden moet prioriteit hebben. Consequentie hiervan is dat de kerngebieden ontsloten moeten zijn via erftoegangswegen type 1 of gebiedsontsluitingswegen.

Belangrijke wegen voor het goederenvervoer

De kerngebieden omvatten ook de belangrijkste (regionale) bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer, want behalve centrumgebieden en voorzieningen bevatten de kerngebieden ook de belangrijke bedrijventerreinen:

- H20, Hattemerbroek, Wezep
- Oude dijk, Oldebroek
- Stuivezand, 't Loo
- Engeland, Wezep
- Voskuil, Wezep

In de visie van duurzaam veilig is het onwenselijk als grote stromen vrachtverkeer worden afgewikkeld over een weg met een verblijfsfunctie. Daarom worden de wegen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

Belangrijkste wegen voor het landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen hebben unieke kenmerken in de zin dat ze veel massa hebben en daarmee liefst geweerd worden uit de verblijfsgebieden, maar dat ze daarnaast relatief langzaam rijden (tot 45 km/uur) en daarmee veelal ook liefst geweerd worden op belangrijke doorgaande wegverbindingen. In overleg met de vertegenwoordigers van de landbouwers zijn wegen aangewezen die als ruggengraat voor het landbouwverkeer worden beschouwd. Op deze wegen dient extra aandacht besteed te worden op de veilige afwikkeling tussen landbouwverkeer en fietsverkeer.

Belangrijke wegen voor het openbaar vervoer

Voor de wegcategorisering is het wenselijk dat het (huidige) buslijnnennetwerk bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen loopt. Voor enkele gevallen zal hier een spanningsveld tussen enerzijds doorstroming en comfort van bussen en anderzijds verkeersveiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden ontstaan. Het gaat bijvoorbeeld om de Zuiderzeestraatweg in Wezep.

Om een goede afweging te maken, wordt gebruik gemaakt van de zwaarte van het gebruik van de routes. Voor busroutes met sterke regionale functie en een hoge frequentie en/of capaciteit is het wenselijk dat de wegen waar de buslijn gebruik van maakt als gebiedsontsluitingswegen worden aangemerkt. Voor buslijn 301 is het dus wenselijk dat zo groot mogelijk deel van de wegen waar de lijn gebruik van maakt als gebiedsontsluitingsweg of ETW I wordt aangemerkt.

Wegfunctie en de fiets

Naast het goederenvervoer en het openbaar vervoer is de positie van de fiets belangrijk. Dit uit zich echter niet zozeer in een functie die aan de weg wordt gegeven, maar veel meer aan de vormgeving(seisen) van de weg en de voorzieningen voor de fiets en openbaar vervoer. Loopt er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke fietsroute, dan zijn in het geval van een gebiedsontsluitingsweg aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. In het geval van een erftoegangsweg meestal niet. Een erftoegangsweg kan bijvoorbeeld geheel ingericht worden als een fietsstraat of met fietsstroken.

Omgeving

De omgeving van een weg is van grote invloed op de toekenning van een wegfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Wat is de beschikbare ruimte in het profiel?
- Wordt er direct aan de weg gewoond?
- Welke andere functies heeft een weg (scholen, winkels, enz.)

- Zijn er veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer?
 - Is er sprake van een waardevolle omgeving in cultuurhistorische zin of qua natuur?
- Duidelijk is dat een weg, vooral binnen de bebouwde kom waaraan in omvangrijke mate wordt gewoond en waaraan diverse andere functies gevestigd zijn, bij voorkeur een erftoegangsweg zou moeten zijn.

2.3 Wegfunctie en gebruik

De categorisering van wegen stemmen we ook af op het gebruik. Vaak is de hoeveelheid verkeer dat van een weg gebruik maakt mede leidend voor de functie die eraan gegeven wordt. Met name op wegen waar gezien de omgeving de leefbaarheid centraal staat (erftoegangswegen), mogen de intensiteiten niet te hoog zijn. In de landelijke opzetten voor categorisering van de wegen wordt uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen). Groeit de intensiteit boven deze grenswaarden dan zijn er 2 alternatieven:

- De weg een hogere functie geven als gebiedsontsluitingsweg en als zodanig ook vormgeven;
- Maatregelen nemen die de intensiteit weer (ruim) onder de grenswaarden brengen, bijvoorbeeld door het weren van doorgaand verkeer of het maken van een alternatieve ontsluitingsroute.

De grenswaarde van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn ook gebruikt om een eerste selectie te maken van potentiële gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hierbij worden wegen met intensiteiten tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal als 'grijs' aangemerkt. Volgens de landelijke richtlijnen kunnen dergelijke wegen zowel als gebiedsontsluitingsweg (30 of 50) en als erftoegangsweg type 1 worden aangemerkt en ingericht. Het gaat dan om de:

- Keizersweg, Wezep
- Veluwelaan, Wezep
- Zuiderzeestraatweg (vanaf Veluwelaan), Wezep
- Zwarteweg en Groote Woldweg, Oosterwolde

2.4 Wegencategorisering gemeente Oldebroek

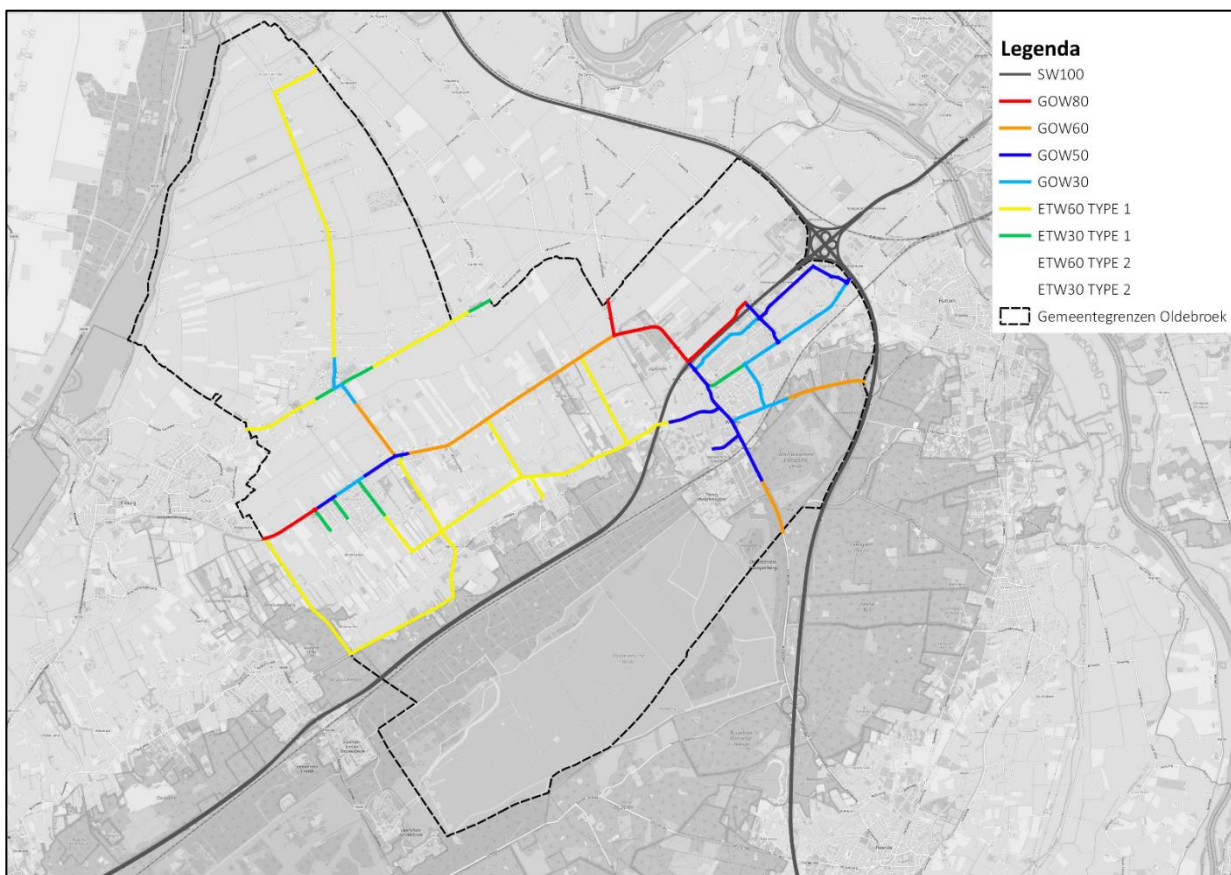
In de vorige paragrafen zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de wegencategorisering, dit zijn;

1. Kerngebieden liggen aan een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg type a (ETW I) (functie);
2. Grotere stromen goederenvervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
3. Hoogwaardig openbaar vervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
4. Lokaal ontsluitend openbaar vervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen, maar kan onder voorwaarden ook gebruik maken van erftoegangswegen (functie);
5. Wegen met een intensiteit > 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een gebiedsontsluitingsweg (gebruik);

6. Wegen met een intensiteit tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen afhankelijk van de omgevingsfuncties zowel als gebiedsontsluitingsweg (30 of 50) als erftoegangsweg type 1 worden aangemerkt (gebruik);
7. Wegen met een intensiteit van minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een erftoegangsweg (gebruik);
8. Wegen in de omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg (omgeving).

De bovenstaande criteria zijn niet altijd eenduidig in de zin dat een bepaalde weg volgens het ene criterium een gebiedsontsluitingsweg kan zijn en volgens het andere een erftoegangsweg. Om toch tot een eenduidige categorisering te komen is als uitgangspunt genomen dat de functie die weg vervult maatgevend is. Dit leidt tot de wegencategorisering zoals is opgenomen in figuur 4.

Op deze kaart zijn de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen aangegeven. Daarnaast zijn alle erftoegangswegen type 1 buiten en binnen de bebouwde (nadere toelichting over deze categorie volgt verderop) kom in de kaart opgenomen. De overige wegen (erftoegangswegen type 2 binnen en buiten de bebouwde kom) zijn verder niet met een kleur afgebeeld.



Figuur 4: Wegencategorisering gemeente Oldebroek

3. Herkenbare en geloofwaardige weginrichting

3.1 Basiseisen- en kenmerken

We komen nu bij de belangrijkste stap van het gedachtengoed van Duurzaam Veilig: De vormgeving van de weg in overeenstemming brengen met de functie en het gebruik van de weg. Zes basiseisen zorgen voor een verkeersveilige vormgeving:

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven;
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden;
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij erftoegangswegen zijn de basiseisen 2,3 en 4 niet van toepassing en mengt het verkeer op dezelfde rijbaan.

Deze basiseisen zijn vertaald in basiskenmerken. Basiskenmerken zijn ontwerpelementen die altijd, of juist nooit, in het wegontwerp aanwezig moeten zijn. Dit bevordert de herkenbaarheid van de weg en maakt zo de weg veiliger.

Maatwerk

Een ideale vormgeving is altijd het uitgangspunt van een wegbeheerder. Voor de maximale veiligheid worden alle inrichtingskenmerken op een juiste wijze in het wegbeeld opgenomen en komt de inrichting van een weg overeen met de landelijke Duurzaam Veilig uitgangspunten. In de meeste situaties is dat niet (meteen) haalbaar. Dan zoeken we naar een inrichtingsvorm die in ieder geval voldoet aan de basiseisen die toepassing zijn voor dat wegtype. Vaak is het nodig om te compenseren met maatregelen. Denk aan een oversteekvoorziening als er op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom op een wegvak toch gelijkvloers moet worden overgestoken door langzaam verkeer. Met bijvoorbeeld een middengeleider met plateau kan men in twee etappes oversteken en wordt de snelheid van het verkeer beperkt. Wegen die (eventueel met compenserende maatregelen) niet aan de minimale vormgevingseisen voldoen, zijn niet veilig en aanpassing zou om die reden overwogen moeten worden.

Vooruitblik

In het vervolg van deze paragraaf gaan wij in op de ideale en minimale inrichting van de relevante wegtypen in de gemeente Oldebroek. Vooral de wegen in gemeentelijk beheer zijn relevant, aangezien de gemeente hiervoor verantwoordelijk is. Ook de wegen in beheer bij de provincie zijn van belang en dan vooral de N308. Dit traject vormt de ruggengraat van het lokale verkeers- en vervoersnetwerk. Er vindt veel uitwisseling plaats tussen deze wegen en gemeentelijke wegen en er is veel interactie met de omgeving.

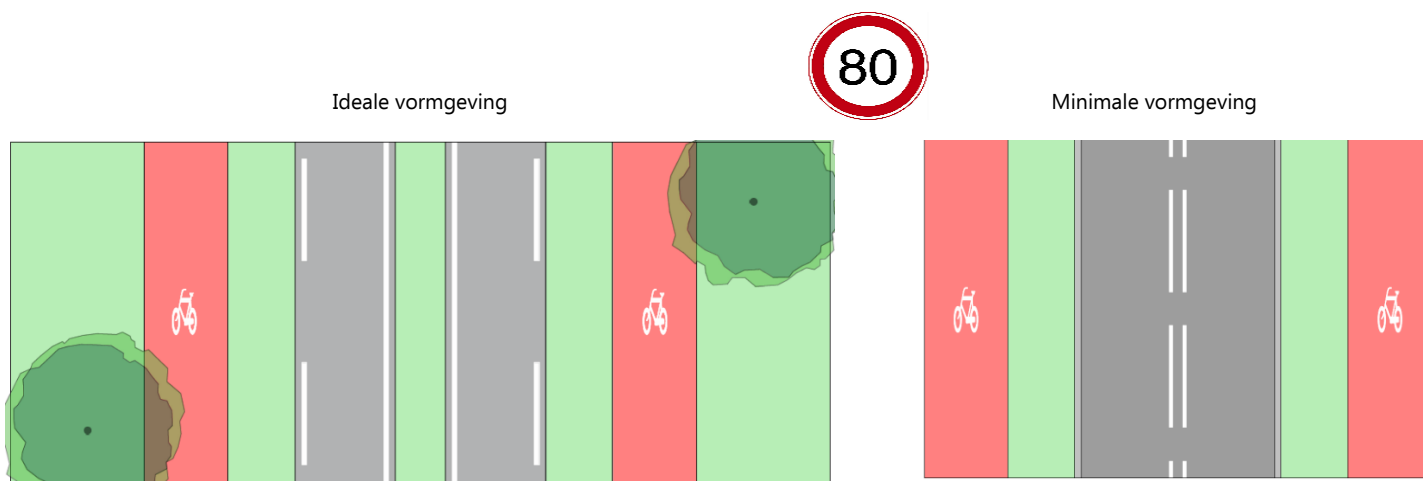
De ideale en minimale situatie

De ideale en minimale inrichtingseisen voor wegen zijn afkomstig uit het ASVV2021 van het CROW en gelden als landelijke norm. De ideale situatie zie je steeds links weergegeven en de minimale situatie staat rechts afgebeeld. In de gemeente Oldebroek is enkel sprake van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het wegtype 'stroomweg' wordt dan ook niet nader beschouwd.

3.1.2 Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom staat de doorstroming op de wegvakken centraal en kan op kruispunten uitgewisseld worden. Op dit type wegen geldt in de basis een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Het grootste verschil tussen de minimale en ideale situatie is de rijbaanscheiding. Idealiter is er sprake van een fysieke afscherming, maar in de minimale variant kan met (dubbele) as markering worden volstaan. Als zich landbouwverkeer op de rijbaan bevindt, dan dienen er inhaal mogelijkheden aanwezig te zijn in de vorm van passeerhavens of inhaalstroken. Zijn beide maatregelen niet mogelijk dan kan worden overwogen onderbroken as markering toe te passen in combinatie met een inhaalverbod uitgezonderd landbouwverkeer.



Figuur 5: Ideale/ minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Dit laatste voldoet niet aan de minimale veiligheidseisen van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dit heeft daarom niet de voorkeur. Als er geen oplossingen zijn kan de functie van dit wegtype worden heroverwogen. Dit geldt uiteraard voor alle wegtypen die niet voldoen aan de eisen, maar vooral voor wegen waarop hoge snelheden voorkomen is het veiligheidsrisico vaak groter.

Gebiedsontsluitingsweg 60 km/u - GOW60

Naast de gebruikelijke vorm van een gebiedsontsluitingsweg, waar de maximumsnelheid 80 km/uur is, wordt er landelijk steeds meer gesproken over een nieuwe vorm van een GOW. Op deze GOW geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur in plaats van de gebruikelijke 80 km/uur. Een GOW60 kan

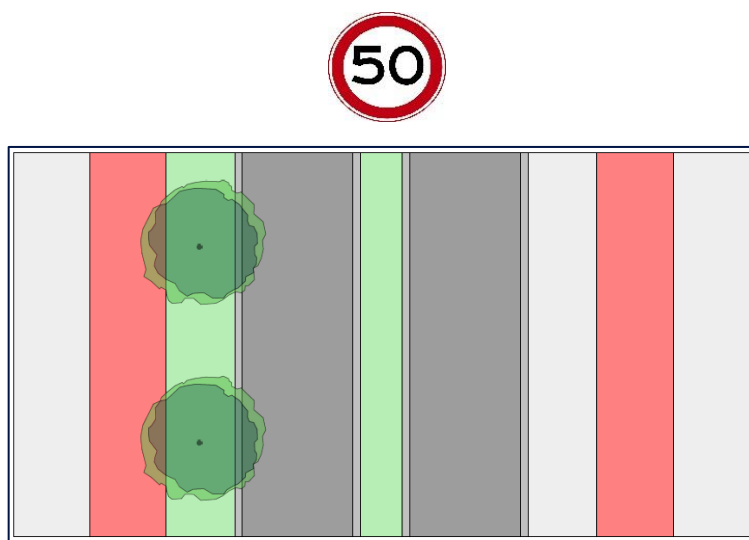
overwogen worden indien een GOW80 ruimtelijk niet inpasbaar is, maar er wel sprake is van een sterke ontsluitende functie.

De GOW60 heeft hoofdzakelijk de functie doorstroming in tegenstelling tot de ETW60 waar de verblijfsfunctie voorop staat. Er is voor de inrichting van deze GOW60 nog geen handreiking van het CROW beschikbaar. Wel kan er een mogelijke inrichting worden voorgesteld. De belangrijkste kenmerken van een GOW60 zijn een vrijliggend fietspad en asfalt verharding. Afhankelijk van de mate van aanwezigheid van vrachtverkeer en de aanwezigheid van een busroute kan onderscheid gemaakt worden in twee dwarsprofielen. In het geval van grote mate van aanwezigheid van vrachtverkeer is een rijbaanscheiding wenselijk. Dit doormiddel van bijvoorbeeld een dubbele as markering. Naast een dubbele as markering kan er ook gedacht worden aan andere vormen van rijbaanscheiding, zolang deze zich maar onderscheid van de markering van een GOW80. Uitgangspunt hiervoor is het veiligheidsaspect herkenbaarheid uit duurzaam veilig. Als er geen sprake is van een busroute of aanwezigheid van vrachtverkeer volstaat alleen een onderbroken kantmarkering en geen rijbaanscheiding. In beide gevallen wordt een verhardingsbreedte van 6,50m gehanteerd. Voor het OV geldt, indien aanwezig, dat de bussen bij voorkeur halteren in de daarvoor bestemde havens. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de doorstromende functie van de weg.

3.1.3 Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom van Oldebroek geldt in de basis een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Kenmerkend voor dit wegtype is de rijrichtingscheiding en de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. In de ideale situatie gaat het hierbij om fysiek gescheiden rijstroken en vrijliggende fietspaden. In de minimale variant kan worden voorzien in ononderbroken as markering en fietsstroken. Als je kan parkeren langs deze weg, kan dit buiten de rijbaan in langspaarkeervakken. Bij de minimale variant met fietsstroken zijn deze bij voorkeur door middel van schrikstroken gescheiden van de rijbaan.



Figuur 6: inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 binnen de bebouwde kom

3.1.4 Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u - GOW30

Het minimale wegprofiel van een GOW50 leidt in de huidige situatie vaak tot verkeersonveiligheid. Het snelheids- en massaverschil tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer dat feitelijk op dezelfde rijbaan rijdt is te groot. Daarom wordt er landelijk steeds meer gesproken over de introductie van GOW30, dit is een gebiedsontsluitingsweg waarbij de maximumsnelheid naar beneden is bijgesteld om de verkeersveiligheid te verhogen en om de weg meer een verblijfsfunctie te geven naast de belangrijke doorstromende functie. Voor deze GOW30 is er door het CROW een voorlopige handreiking beschikbaar gesteld.

Binnen de GOW30 wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende dwarsprofielen.

1. GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen;
2. GOW30 met fietsstroken met een brede middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen;
3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen.

Ad 1. GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen

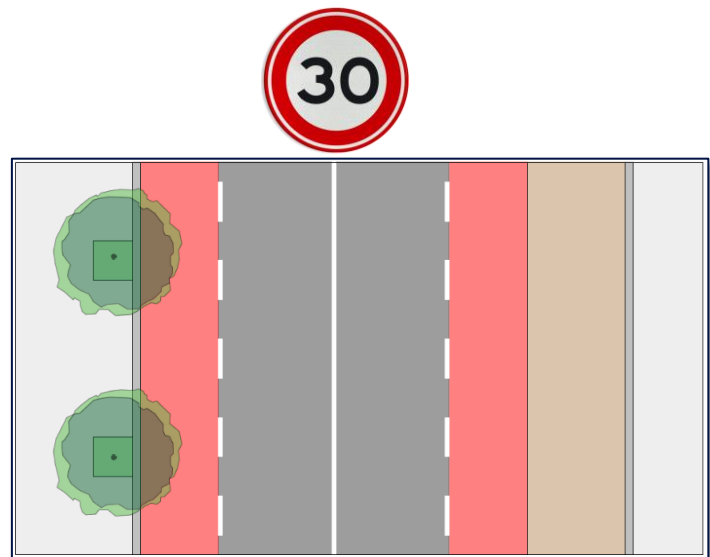
Dit profiel wordt gekenmerkt door fietsstroken en een smalle middenrijloper voor motorvoertuigen in twee richtingen. In dit dwarsprofiel is de middenrijloper maximaal 3,80m breed. Door deze smalle rijloper is het niet mogelijk dat twee personen auto's elkaar passeren. Zij worden dus geacht te wachten achter de fietsers totdat de tegenligger gepasseerd is. Een middenrijloper met een breedte tussen 3,80m en 4,80m is niet wenselijk zodat de automobilist het gewenste gedrag vertoont. Voor dit dwarsprofiel geldt een maximale voertuig-intensiteit van 6.000 mvt/etmaal.

(Plaatje)

Ad 2. GOW30 met fietsstroken met een brede middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen

Dit profiel wordt gekenmerkt door fietsstroken en een brede rijloper zonder as markering voor motorvoertuigen in twee richtingen. In dit dwarsprofiel is het wel mogelijk voor twee personenauto's om elkaar te passeren zonder daarvoor gebruik te maken van de fietsstroken. In het geval van twee bussen of vrachtauto's die elkaar moeten passeren is minimaal één van de twee uit te wijken over de fietsstrook. Met dit dwarsprofiel is een maximale voertuig-intensiteit van 10.000 mvt/etmaal gewenst.

(Plaatje)



Figuur 3 inrichting gebiedsontsluitingsweg 30

Ad 3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen

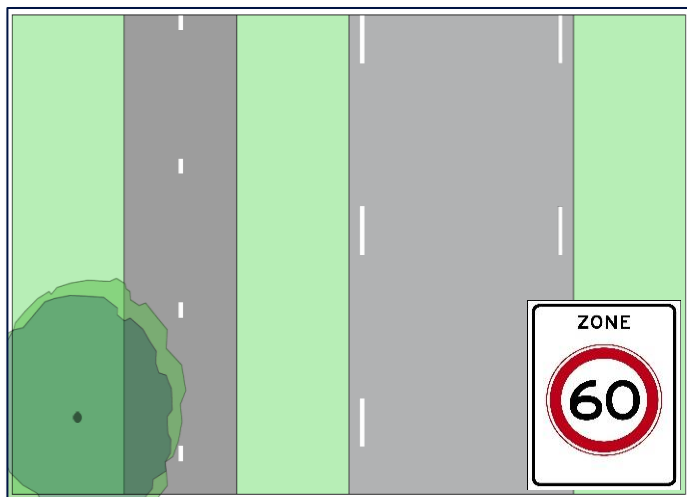
Dit profiel wordt gekenmerkt door vrijliggende fietspaden en een rijbaan van minimaal 5,80 meter breed, zonder as markering en voor motorvoertuigen in twee richtingen. De rijbaan is breed genoeg voor twee personenauto's uit tegenovergestelde richting, die elkaar met gematigde snelheid kunnen passeren.

In alle bovenstaande dwarsprofielen kan gekozen worden voor asfalt of element verharding.

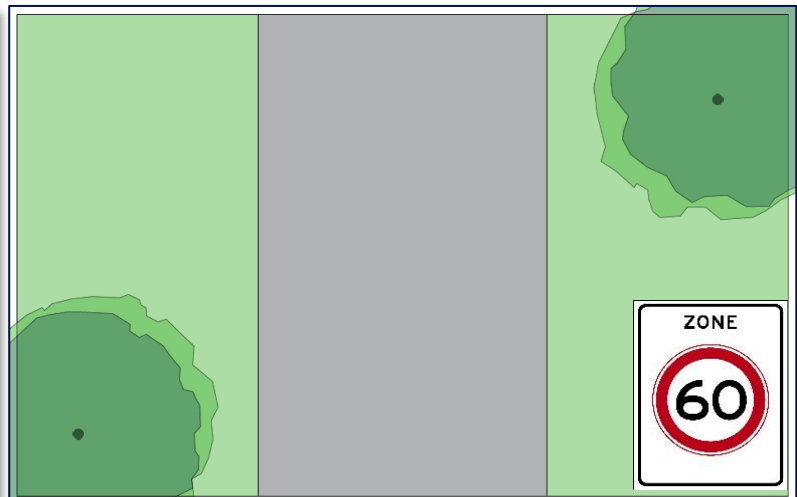
3.1.5 Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Op de erftoegangswegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Van alle wegtypen is dit waarschijnlijk de weg met de minste richtlijnen en de meeste vrijheden. Het kan hierbij bij wijze van spreken gaan om karresporen en wegen van 2,5 meter breed, die één of enkele percelen ontsluiten en waarover zich nauwelijks verkeer over afwikkelt. Voor dit type erftoegangsweg is geen minimale vormgeving opgenomen. Bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom onderscheiden we wel twee wegtypen onderscheiden: type 1 en type 2. Het grootste uiterlijke verschil is dat ETW 1 over het algemeen wat breder is en is voorzien van markering en ETW 2 niet. ETW 1 is voorzien van kantmarkering en voorzieningen voor fietsverkeer, op de rijbaan in de vorm van fietsstroken of als vrijliggende fietspaden. Dit is mede in verband met de hogere (auto en fiets) intensiteiten op dit type of aanwezigheid van landbouwverkeer.

Ideale vormgeving bij hogere intensiteiten



Ideale vormgeving bij lage intensiteiten



Figuur 8 Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

3.1.6 Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

De laagste categorie binnen de bebouwde kom is de erftoegangsweg. Hierop geldt in de basis een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hogere snelheden zijn niet gewenst vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het feit dat de verschillende verkeerssoorten de weg delen.

Veel verschijningsvormen

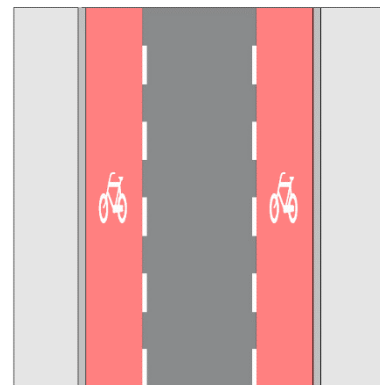
Op dit type weg gelden, zoals aangegeven, maar een deel van de basiseisen. Daardoor zijn meer verschijningsvormen mogelijk. Een aantal woonstraten heeft niet enkel een verblijfsfunctie maar ook een (lichte) ontsluitende functie. Ook dat draagt daaraan bij.

Erftoegangsweg type 1 (ETW 1)

De inrichting van deze wegen vraagt extra aandacht, omdat er sprake is van een groot spanningsveld tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De gemeente probeert ondanks de beperkte ruimte ETW type 1 wegen zo veilig mogelijk in te richten. Maatgevend is de kwetsbaarste of minst beschermde verkeersdeelnemer in de verkeersinteractie. De toegestane maximale snelheid op erftoegangswegen type 1 bedraagt 30 km/uur. Dit is een advies vanuit de CROW en het Fietsberaad.

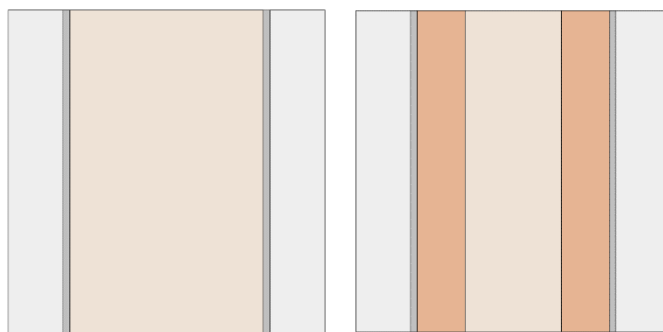
Idealiter heeft een ETW type 1 een rijloper met aan beide zijden een afdoende brede rode fietsstrook (2 m) en eventueel snelheidsremmende maatregelen (op kruispunten). Daarmee heeft deze inrichting veel overeenkomsten met de minimale inrichtingseisen van een GOW30 maar met een kleinere maatvoering en meer snelheidsremmende voorzieningen.



Figuur 9: ETW I met fietsstrook

Erftoegangsweg type 2 (ETW 2)

In tegenstelling tot een erftoegangsweg type 1 staat hier de verblijfsfunctie geheel centraal. ETW type 2 zijn vooral wegen met als centrale functie wonen, en ook winkelstraten of straten met gebouwen met sociale functies waar het verblijven centraal staat (denk aan een school). De snelheid die wordt toegestaan op een ETW type 2 is altijd maximaal 30 km/uur. In principe zijn er geen fietsvoorzieningen. De beoogde lage verkeersintensiteiten en lage snelheden van het verkeer maken maatregelen zoals fietsstroken overbodig. Als er toch behoefte is aan fietsvoorzieningen dan wordt eventueel gekozen voor creatieve oplossingen (ander bestratingspatroon of andere kleur). Het laatste komt vooral voort uit de wens op erftoegangswegen geen markering toe te passen.



Figuur 10: ETW II met en zonder fietssuggestiestrook

3.1.6 Inpassen van hoofdfietsroutes

Ten aanzien van **hoofdfietsroutes** worden de volgende concrete ontwerpprincipes gehanteerd:

- Directheid: streefwaarde voor de maximale omrijdfactor (verhouding tussen de kortst mogelijke route en de hemelsbrede afstand) is 1,15.
- Doorstroming: voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen en korte wachttijden bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen of gebiedsontsluitingswegen (ongelijkvloers, breed middelenland, rotonde of fietsvriendelijke verkeersregeling).
- Comfort: effen wegdek (bij voorkeur asphalt), verlichting, goede afwatering, opname in het gladheidbestrijding- (vegen en strooien) en onderhoudsprogramma.
- Veiligheid: duurzaam veilige oversteekvoorzieningen, gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (> 2 meter in één richting, > 3,50 meter voor twee richtingen).
- Als een fietsroute onderdeel uitmaakt van een erftoegangsweg, bieden we binnen het fietsnetwerk bij voorkeur de volgende voorzieningen:
 - ETW met meer dan 4.000 mvt/etmaal en primaire of secundaire fietsroute: rode fietsstroken;
 - ETW met minder dan 4.000 mvt/etmaal en secundaire fietsroute: geen voorziening.

Als er over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg een belangrijke gemeentelijke of provinciale fietsroute loopt, dan is vaak een aparte fietsvoorziening gewenst.

3.2 Herkenbaarheidskenmerken

De bovenstaande beschrijving van de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën is vertaald naar een lijst met de essentiële herkenbaarheids- en voorkeurskenmerken.

3.2.1 Wegvakken

Figuur 11 en 12 geven inzicht in de basisenmerken voor wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het (her)inrichten van wegen zijn deze kenmerken ons uitgangspunt.

Essentiële herkenbaarheidskenmerken BUBEKO				
	GOW	GOW	ETW 1	ETW 2
Snelheid	80	60	60	60
Kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Onderbroken kantmarkering (afhankelijk van aanwezigheid rijrichtingscheiding)	ja, mits er geen fietsstroken aanwezig zijn (3-1, 10cm breed)	Nee
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen / Dubbele asstreep	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BUBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	< 2.500 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	Fietspad of fietsstrook	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	7,50m	6,50m	6,50m	5,00m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt
OV-haltes	In de havens	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 11: Herkenbaarheidskenmerken buiten de bebouwde kom

Essentiele herkenbaarheidskenmerken BIBEKO				
	GOW50	GOW30	ETW 1	ETW 2
Snelheid	50	30	30	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BIBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	< 6.000 mvt per etmaal/ <10.000 mvt per etmaal	< 6.000 mvt/etmaal	< 3.000 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Fietsstrook 1,70-2,20m breed	Rijvaan of l _{fiets} > 500 /etmaal: Fietsstroken	Rijbaan of l _{fiets} > 2000/etmaal: Fietsstraat
Busroute	Ja	Afhankelijk van verhardingsbreedte	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	5,50m - 7,30m	5,80 - 8,40m / 8,40 - 10,70m	5,80m tot 6,50m	> 4,80m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt/ elementverharding	Asfalt/Elementverharding	Elementverharding
Parkeren	Niet	Niet	Langs de rijbaan	Op de rijbaan
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan, fietsers achterlangs	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 12: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Toepassen herkenbaarheidskenmerken bij conflicterende belangen

Alles draait hierbij om veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Wanneer het niet mogelijk blijkt om alle conflicterende belangen te honoreren, gaan we na of conflicten kunnen worden beperkt. Bijvoorbeeld door bepaalde verkeerssoorten een andere route te geven waardoor de noodzaak van een 'separate' voorziening vervalst. En/of we onderzoeken de mogelijkheden om de mogelijke conflicten te beheersen via aanvullende maatregelen.

Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Teruggaan naar minimale maatvoering in het dwarsprofiel;
- Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;
- Handhaving op rijsnelheden met aanvullende voorlichting;
- Lokaal aanpassen van de snelheidslimiet naar één snelheidsklasse lager.

Indien de minimale maatvoering, snelheidsremmende maatregelen of het terugbrengen van de maximumsnelheid onvoldoende veiligheid biedt en niet meer geloofwaardig en herkenbaar overkomt, dient teruggedaan te worden naar de eerste stappen waarbij alsnog de functie en wegcategorie heroverwogen dient te worden.

Bij alles geldt: **voorkomen** is beter dan **beperken** is beter dan **beheersen**.

3.2.2 Kruispunten

Vorrang op kruisingen volgens Duurzaam Veilig

De voorrangssituatie op kruispunten vanuit de Duurzaam Veilig filosofie gaat in de eerste plaats uit van de hiërarchie in de wegenstructuur. Alle wegbeherende instanties kwamen met elkaar in een convenant overeen (Startprogramma duurzaam veilig, december 1997), dat op alle kruispunten in wegen buiten de verblijfsgebieden (dus de stroom- en gebiedsontsluitingswegen) binnen en buiten de bebouwde kom de voorrang door middel van verkeersborden of andere infrastructurele maatregelen per locatie is geregeld.

Het convenant geeft aan dat de voorrang op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen geregeld **moet** zijn. Deze voorrangsregeling door het realiseren van voorrangskruispunten of door het instellen van een voorrangsweg.

Uitgangspunten vormgeving kruispunten

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten. Hier vinden dan ook de meeste conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers plaats.

Een duurzaam veilig ingericht netwerk gaat op een consequente manier om met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg. Principe afspraken helpen bij een logische inrichting. De gemeente Oldebroek hanteert de volgende uitgangspunten bij het vormgeven van kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een erftoegangsweg;
- Verkeer dat op een ETW type I rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een ETW type II;
- Erftoegangswegen type II die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht;
- Een regionale snelfietsroute die een gebiedsontsluitingsweg kruist, kruist bij voorkeur ongelijkvloers;
- Een hoofdfietsroute heeft bij voorkeur voorrang op verkeer op een erftoegangsweg.

Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Daarnaast zijn kruispunten en kruisingen mogelijk met solitaire fietsroutes of busbanen. In figuur 13 zijn voor alle mogelijke combinaties de voorkeursoplossing opgenomen.

Kruisingen	GOW	ETW 1	ETW 2
GOW	Rotonde / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang
ETW 1	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt
ETW 2	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt	Gelijkwaardig
Regionale fietsroute	Ongelijkvloers	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Hoofdfietsroute	Fiets uit de voorrang	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Snelheidsbeperkende maatregelen	Beperkt, alleen bij kruispunten	Op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen	Ja

Figuur 13: Voorkeursoplossingen kruispunten