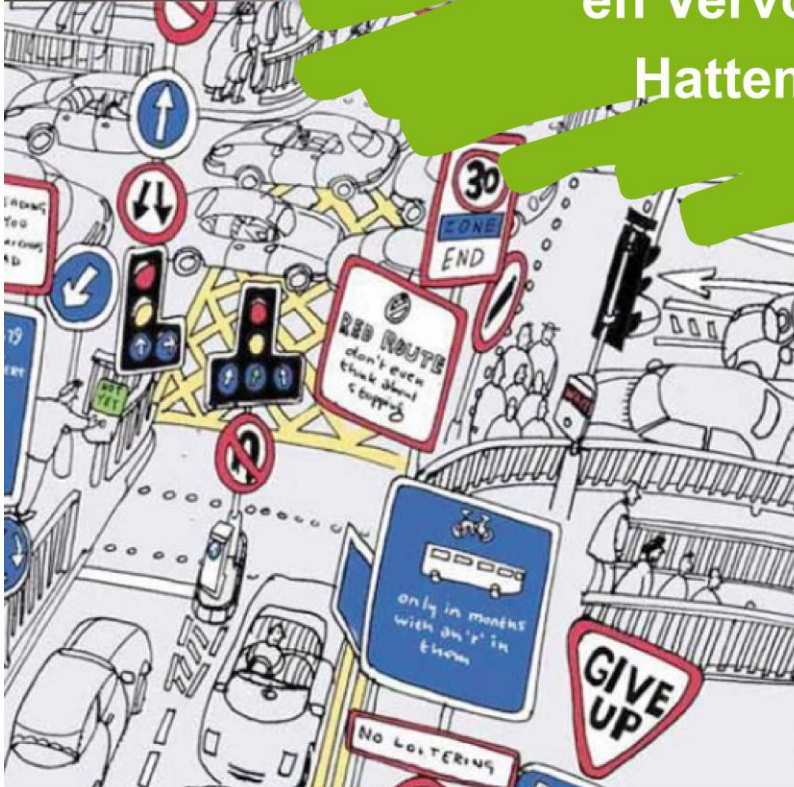


Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Hattem 2018



Ambities, uitwerking beleid en opgaven



gemeente

Hattem

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Ambities, uitwerking beleid en opgaven

Gemeente Hattem, januari 2018



Gemeente Hattem
Markt 1
8050AB Hattem



Bonotraffics BV
IJsselkade 60
8261AH Kampen

***Coming together is a beginning,
keeping together is progress,
working together is success.***

Henry Ford (1863-1947)

Voorwoord

Slim op weg, ook in de toekomst!

Eindelijk ligt hij er dan. Lang aangekondigd, vaak in debatten naar verwezen en reikhalzend naar uitgezien. Het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2018 oftewel GVVP 2018. Een plan dat inwoners en ondernemers gaat raken, want we maken keuzes. Keuzes om de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op een duurzame wijze in te vullen. Een toekomstbestendige, heldere en veilige infrastructuur, die bijdraagt aan een prettig en gezond leefklimaat, en waarbinnen de bezoeker zich welkom voelt.

Als wethouder participatie ben ik trots op het voorliggend GVVP. We hebben met inwoners, ondernemers en andere belangstellenden een mooi proces van participatie doorlopen. Op 11 juli was er de inloopavond in het stadhuis. Daarna kwamen er 150 reacties via de website binnen. Met de Keet van Samen Hattem hebben we twee maal reacties opgehaald van voorbijgangers en andere geïnteresseerden: In totaal zo'n 250 reacties (!). De raad heeft op basis van de reacties van inwoners, organisaties en ondernemers haar visie en ambities geformuleerd.

Parallel aan het opstellen van het Ambitiedocument is een klankbordgroep samengesteld, bestaande uit inwoners en belangenorganisaties. Deze groep heeft gedurende het totale totstandkomingstraject van het nieuwe GVVP een toetsende rol gehad. Dit hield in dat zij hebben toegezien dat alle informatie op de juiste manier werd verwerkt en vertaald naar beleid en opgaven. Een hele klus, want er was erg veel informatie. Dit proces van participatie heeft dan ook iets langer geduurd dan was voorzien.

Maar zoals gezegd, het resultaat mag er zijn! Met dit plan maken we keuzes: we zetten de voetganger en de fietser op één! De ingezette weg van Duurzaam Veilig en de komst van meer 30km zone gebieden zetten we door. Waar mogelijk verlagen we de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer in relatie tot het opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Niet in de laatste plaats zetten we in op duurzame mobiliteitsvormen en we gaan zeer veel aandacht geven aan –ongewenst- gedrag in het verkeer door extra inzet op educatie.

Met dit beleidsdocument zetten we een stap naar een nog verkeersveiliger, maar ook levendige en duurzame stad. Samen met de inwoners gaan we aan de slag en geven we uitvoering aan deze visie. Wanneer we op basis van deze visie concrete maatregelen gaan formuleren, betrekken we daar opnieuw onze inwoners en belangenorganisaties bij. Zij weten immers goed wat er speelt in het Hattemse verkeer. Zo gaan we samen slim op weg, ook in de toekomst!

Hattem, 5 maart 2018

Doret Tigchelaar

Wethouder Burgerinitiatieven



Inhoud

Voorwoord

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Een nieuw GVVP	4
1.2	Het proces, de participatie en de rolverdeling	5
1.3	Opbouw GVVP Hattem	8
1.4	Beleidsdocument (leeswijzer)	8
2	Beleidskader	10
2.1	Wetgeving	10
2.2	Landelijk Beleid	10
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	11
2.4	Gemeentelijk beleid	12
3	Terugblik	16
3.1	Beleidslijn vanaf 1997	16
3.2	Uitgevoerde maatregelen	17
3.3	Effecten uitgevoerde maatregelen	19
4	Algemene trends en ontwikkelingen	21
4.1	Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen	21
4.2	Prognose en verwachting verkeersveiligheid landelijk	22
5	Vertrekpunt nieuwe GVVP	23
5.1	De inbreng vanuit de samenleving	23
5.2	De inbreng vanuit de raad	24
5.3	Analyse verkeerssituatie	25
6	Visie op hoofdlijnen	31
6.1	Hoofdpijn verkeer- en vervoerbeleid	31
6.2	Ambities	32
7	Verkeersveiligheid	36
7.1	Ambitie	36
7.2	Sporen	36
7.3	Infrastructuur	36
7.4	Gedragbeïnvloeding (educatie en voorlichting)	44
7.5	Verkeersregels en handhaving	45
8	Bereikbaarheid en toegankelijkheid	47
8.1	Ambitie	47
8.2	Fietsverkeer	47
8.3	Gemotoriseerd verkeer	52

8.4	Parkeren	53
8.5	Hulpdiensten	55
8.6	Voetgangers	55
8.7	Openbaar vervoer	57
8.8	Smart Mobility en Beter Benutten	59
9	Leefomgeving	60
9.1	Ambitie	60
9.2	Elektrische voertuigen	60
9.3	Doorgaand (sluip)verkeer	60
9.4	Stimuleren lopen en fietsen	61
9.5	Ruimtelijke kwaliteit	61

Bijlage 1 : Kaart en tabel met aangedragen knelpunten

Bijlage 2 : Samenstelling Klankbordgroep GVVP

1 Inleiding

Ontwikkelingen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak leiden niet alleen landelijk maar ook in de gemeente Hattem tot een steeds veranderende mobiliteitsvraag en nieuwe problemen en uitdagingen. Deze uitdagingen vragen om een actuele kijk op het verkeers- en vervoersbeleid en een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP).

1.1 Een nieuw GVVP

In 1997 is het Gemeentelijke Verkeersveiligheidsplan Hattem vastgesteld. In 2005 is dit plan geactualiseerd. Het Verkeersveiligheidsplan is de afgelopen jaren een leidraad en toetsingskader geweest voor de aanpak van probleempunten op het gebied van verkeer en vervoer, met name op het gebied van verkeersveiligheid. Er is in dit kader een groot aantal concrete projecten gerealiseerd en in gang gezet. Het beleid heeft bijgedragen aan een veiligere, meer leefbare en beter toegankelijke gemeente.

De planhorizon van het Verkeersveiligheidsplan uit 1997 ligt achter ons en dat betekent dat de ontwikkeling van een nieuw GVVP gewenst is, omdat het beleid van het Verkeersveiligheidsplan uit 1997 is verouderd. Daarnaast vragen de vele ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, wetgeving, techniek, mobiliteit en ook maatschappelijke ontwikkelingen om een actuele gemeentelijke visie op het gebied van verkeer en vervoer. Bij ontwikkelingen op dit gebied kan gedacht worden aan de toegenomen techniek in vervoersmiddelen in rijtaakondersteuning of aandrijving, maar ook langere zelfstandigheid van ouderen.

Daar waar vroeger het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer meer afgebakend en sectoraal gericht was, maken thema's als verkeersveiligheid steeds meer integraal onderdeel uit van het gemeentelijke beleid. Andersom vragen thema's als leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, economie en duurzaamheid steeds meer om een visie vanuit het oogpunt van verkeer, vervoer en mobiliteit.

De gemeente Hattem heeft in lijn met het voorgaande en vooruitlopend op de omgevingswet (hierover later meer) besloten een nieuwe visie op het gebied van verkeer en vervoer op te stellen, een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

1.2 Het proces, de participatie en de rolverdeling

Het goed functioneren van de openbare ruimte vraagt steeds vaker om meer complexe en integrale oplossingen. De beste oplossingen volgen niet altijd vanzelfsprekend uit de inrichtingsprincipes, zoals aangegeven in de richtlijnen. De implementatie van de ideeën en wensen vanuit de samenleving moeten altijd in breder perspectief en samen met belanghebbenden worden bekeken. Dit leidt tot meer duurzame en betere oplossingen en een groter draagvlak en meer betrokkenheid.

Wat betreft de werkwijze wordt met dit GVVP al voorgesorteerd op de Omgevingswet (verwachte invoeringsdatum 2021), met een meer integrale en minder sectorale benadering van het functioneren van de openbare ruimte. De rol en betrokkenheid van de samenleving in het planproces wordt uitdrukkelijker gezocht.

Integrale aanpak

De inrichting van de openbare ruimte en de wegen kan niet meer alleen sectoraal vanuit het verkeer- en vervoersbeleid (en veiligheid) worden benaderd. De ambities vanuit andere invalshoeken, zoals duurzaamheid, flora en fauna, maatschappelijke ondersteuning, ruimtelijke kwaliteit en het beheer van de openbare ruimte zijn minstens zo belangrijk. Geregeld wordt om een meer genuanceerde blik gevraagd op de inrichting van wegen en de manier waarop we het verkeer willen afwickelen.

Participatie

Het GVVP is een plan van alle inwoners en andere belanghebbenden van Hattem. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag wordt steeds meer een samenwerking tussen gemeente, bedrijven en inwoners. Om de betrokkenheid bij de leefomgeving te vergroten en de manier waarop wij met elkaar omgaan (in het verkeer) te verbeteren, is samenwerking van groot belang. Bij het opstellen van het GVVP Hattem is gebruik gemaakt van de kennis en ervaringen van de inwoners en ondernemers

Het betrekken van de inwoners bij de leefomgeving is dan ook een belangrijke rol die de gemeente Hattem voor zichzelf ziet weggelegd. De gemeente faciliteert, ondersteunt en stimuleert haar inwoners. Er wordt indien gewenst meer ruimte voor maatwerk geboden, op basis van input die door inwoners wordt gegeven. De gemeente wil goede initiatieven zoveel mogelijk stimuleren en ondersteunen en niet als vanzelfsprekend zelf altijd de initiatiefnemer zijn.



Schema 1.2.1 Het (participatie-)proces in beeld

Om iedere inwoner de mogelijkheid te geven mee te denken over het nieuwe GVVP is op 11 juli 2017 een inloopbijeenkomst georganiseerd. Inwoners van Hattem zijn uitgenodigd om aan te geven wat wel en niet goed gaat op het gebied van verkeer en vervoer in Hattem. Tevens is de mogelijkheid geboden via een online enquête te reageren en zijn reacties binnengekomen tijdens gesprekken in “de Keet” van Samen Hattem. De meer dan 250 reacties vormen een belangrijke basis voor de uitwerking van het nieuwe GVVP.

Na het ophalen van deze signalen uit de samenleving is een klankbordgroep gevormd om te toetsen of al de ontvangen reacties op de juiste wijze zijn verwoord in het GVVP. Deze klankbordgroep is zorgvuldig samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen en betrokken inwoners. Deze klankbordgroep denkt ook in het vervolg met de ambtelijke projectorganisatie en verkeerskundigen mee over de juiste vertaalslag van ambities naar beleid en opgaven.

Gedeelde verantwoordelijkheid

Bij een meer gezamenlijke aanpak hoort ook een gedeelde verantwoordelijkheid. De gemeente zal ook wat betreft de regulering van het verkeer in de openbare ruimte terughoudender zijn. Meer verkeersregels en verbodsborden leiden niet altijd tot meer veiligheid en een beter functionerende openbare ruimte. Dit nog afgezien van de afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit die veel verkeerstechnische maatregelen en borden met zich meebrengen. Het appelleren aan sociaal gedrag in plaats van verkeersgedrag moet de norm zijn binnen de verblijfsgebieden (woon- en winkelgebieden). Een goede en passende inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een cruciale rol.

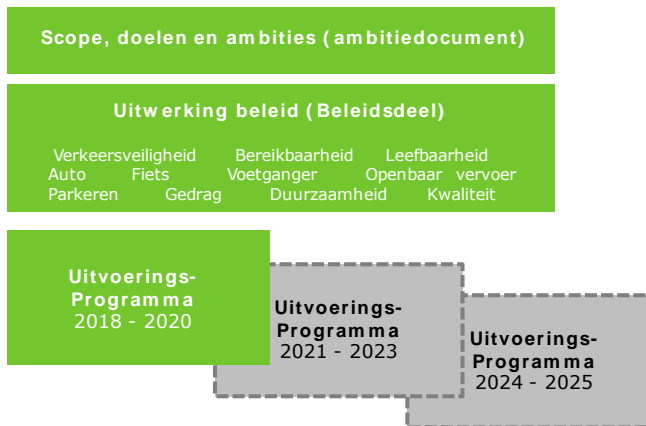


Inloopavond GVVP 11 juli 2017



1.3 Opbouw GVVP Hattem

Het GVVP Hattem is opgebouwd uit drie onderdelen (zie afbeelding 1.3.1). Een ambitiesdocument, de uitwerking van het beleid, inclusief opgaven en een (flexibel) uitvoeringsprogramma (in eerste instantie voor 2018 t/m 2020). De eerste twee vormen gezamenlijk het eigenlijk GVVP.



Afbeelding 1.3.1; Opbouw GVVP Hattem

Het **ambitiesdocument (1)** 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. Het ambitiesdocument is vastgesteld door het college op 2 januari 2018 en besproken met de raad op 15 januari 2018.

In het (voorliggende) **beleidsdeel (2)** zijn de ambities vertaald in uit te voeren ideeën, vervolgacties en toe te passen richtlijnen ten aanzien van onder andere de inrichting van wegen, parkeren, fietsinfrastructuur en de wensen ten aanzien van het openbaar vervoer. Het ambitiesdocument is hier integraal in opgenomen.

In het **uitvoeringsprogramma (3)** wordt ten slotte aangegeven welke acties op korte termijn de meeste prioriteit hebben, of er subsidiemogelijkheden zijn en in hoeverre koppeling met onderhoud mogelijk is. Aangegeven wordt welke acties en projecten de komende jaren daadwerkelijk uitgevoerd worden. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat periodiek (twee tot vierjaarlijks) geactualiseerd wordt.

1.4 Ambitie- en beleidsdocument (leeswijzer)

In het voorliggende ambitie- en beleidsdeel van het GVVP is in hoofdstuk 2 het beleidskader van het GVVP beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een terugblik gegeven op eerder vastgesteld beleid en uitgevoerde maatregelen vanuit dat beleid. Een beschrijving van algemene trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer wordt gegeven in hoofdstuk 4, waarna vervolgens in hoofdstuk 5 een beschrijving van de huidige situatie en stand van zaken met betrekking tot verkeer en vervoer in de gemeente Hattem wordt gegeven.

In hoofdstuk 6 wordt voor ieder beleidsdeel de visie en ambitie voor de komende jaren in hoofdlijnen gepresenteerd. In de drie hoofdstukken die daarop volgen wordt voor drie kernthema's het beleid uitgewerkt. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het thema Verkeersveiligheid, in hoofdstuk 8 op het thema Bereikbaarheid en toegankelijkheid en in hoofdstuk 9 komt het thema Leefbaarheid aan bod.

2 Beleidskader

Het GVVP vormt de schakel tussen het landelijke en regionale verkeer- en vervoerbeleid en gemeentelijke plannen en ontwikkelingen. Het GVVP moet in eerste instantie in lijn zijn met de wetgeving en passen binnen de kaders en plannen van de hogere overheden. Daarnaast moet het (horizontaal) aansluiten op de plannen van andere (gemeentelijke) beleidsterreinen.

2.1 Wetgeving

Planwet Verkeer en Vervoer

In de Planwet verkeer en vervoer zijn de rechten en plichten aangegeven die overheden hebben op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Het Rijk, de provincie en gemeenten zijn verplicht een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid te voeren. Het Rijk en de provincie kennen daarbij een planverplichting. Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Omgevingsvisie Gelderland wordt, door respectievelijk het Rijk en de provincie, invulling gegeven aan deze plicht. Het nieuwe GVVP vormt de gemeentelijke invulling van de verplichting tot het voeren van een inzichtelijk en samenhangend verkeersbeleid.

Omgevingswet

Een specifieke ontwikkeling die vraagt om een andere benadering en positionering van het verkeer- en vervoerbeleid is de Omgevingswet. Deze wordt (naar verwachting) van kracht in 2021. De omgevingswet bundelt alle wetten en regels met betrekking tot het fysieke domein en beoogt meer transparantie voor de burger en een werkwijze gebaseerd op mogelijkheden in plaats van beperkingen. Sleutelwoorden zijn participatie, digitalisering, integraal en cultuuromslag. Met dit GVVP wordt al voorgesorteerd op de Omgevingswet door een integrale werkwijze met veel aandacht voor participatie. Onderdelen van deze visie kunnen dienen als bouwsteen voor de toekomstige Omgevingsvisie en het Omgevingsplan van Hattem.

2.2 Landelijk Beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit (basis GVVP 2007), de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit blijven overigens wel (soms gewijzigd) van kracht.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is een kader geweest voor het SVIR. De essentiële onderdelen van SVIR werken op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies, die hun Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) of Omgevingsplan hierop moeten afstemmen. Indirect werkt de nota

daarmee ook door naar de regio en de gemeenten, omdat zij hun beleid moeten afstemmen op essentiële onderdelen van het PVVP.

In het SVIR worden de doelen en uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) onderstreept. In het SPV wordt de strategie beschreven die moet leiden tot het behalen van de ambitieuze doelstelling uit de Nota Mobiliteit: Maximaal 580 verkeersdoden en 12.250 gewonden in 2020. De maatregelen moeten zelfs kunnen leiden tot een nog scherpere doelstelling: **Maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 gewonden in 2020**. De strategie is gefundeerd op de drie succesvolle pijlers van de afgelopen jaren: samenwerking, integrale aanpak en duurzaam veilig. Hierbij is zowel het infrastructurele spoor als educatie en handhaving van belang.

In 2018 wordt het Strategisch Plan Verkeersveiligheid geactualiseerd. Dit is nodig omdat de bestaande strategie ontoereikend blijkt. Naast een meer integrale aanpak staat in dit plan naar verwachting ook een meer preventieve aanpak op basis van risico-indicatoren centraal.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Omdat in 2012 al bleek dat de doelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet gehaald gaan worden is in 2012 in de beleidsimpuls een groot aantal extra maatregelen opgenomen, waaronder: Doorgaan en versterken van de ingeslagen weg, toepassen basiskenmerken wegontwerp (CROW), focus op fietsers (Actieplan gemeenten), focus op ouderen en jonge bestuurders.

Lopen en fietsen

Het rijk stimuleert het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Ook gemeenten dienen in lijn hiermee het lopen en fietsen te stimuleren en hiervoor doelen op te nemen in hun beleid. Dit kan bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende stallingen en een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland

In 2014 is de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie vervangt een aantal andere ruimtelijk plannen waaronder het verkeers- en vervoerplan. De visie wordt met regelmaat geactualiseerd en aangevuld. De provinciale hoofddoelen zijn vertaald in provinciale ambities op het gebied van 'Divers', 'Dynamisch' of 'Mooi' Gelderland. Voor de regio Noord-Veluwe gelden de volgende speerpunten: gastvrije regio, zorgzame regio, duurzame regio en bereikbare regio

Mobiliteitsvisie en –agenda 2013-2025, Regio Noord-Veluwe (2013)

In de regionale Mobiliteitsvisie wordt sterk ingezet op het OV. Onder andere door het introduceren van een busnet Noord Veluwe, vooral gericht op verplaatsingen die meer dan 10 km bedragen. Ook is er aandacht voor de fiets op de belangrijke corridors, waaronder Zwolle-Hattem-Heerde-Epe-Apeldoorn. Recreatief fietsen is in deze regio van groot belang.

De recreatieve routes zijn onderdeel van het Gelders Fietsnetwerk. Wat betreft het gemotoriseerde verkeer is er aandacht voor bundeling op de stroomwegen, zodat er minder overlast is van regionaal sluipverkeer. De mobiliteitsvisie fungeert als kader voor het lokale mobiliteitsbeleid.

Aanpak Veilig fietsen in de regio Noord-Veluwe (2014)

In de aanpak veilig fietsen is de landelijke opgave betreffende het beperken van fietsongevallen vertaald naar de regio. Aandachtspunten uit de aanpak zijn:

- ▲ Beleidsmatig aandacht besteden aan het onderwerp Veilig Fietsen.
- ▲ Aandacht voor Veilig Fietsen voor ouderen in de gemeente. Mogelijk is er een interessante link te leggen met Wmo.
- ▲ Een autoluwe binnenstad in relatie tot het stimuleren van (veilig) fietsen. Wel aandacht besteden aan fietspaaltjes.
- ▲ Aandacht voor het bereiken van de doelgroep middelbare scholieren. Het ROV Oost-Nederland kan de gemeente hierbij helpen.
- ▲ Opnieuw organiseren praktijkexamen fiets voor basisschoolleerlingen.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Verkeersbeleid

GVVP Hattem (1997), fietsnetwerk en evaluatie GVVP 2005

In het GVVP van 1997 is de basis gelegd voor de wegcategorisering en het veilig inrichten van het wegennet. Daarnaast wordt in dit plan ingezet op permanente educatie, verwijzend naar één van de pijlers van Duurzaam Veilig en goede communicatie met de burger.

Op basis van het GVVP is het fietsnetwerk in 1997 verder uitgewerkt. Doel was om een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk te creëren, om zo het autogebruik te ontmoedigen. Er worden zes fietsroutes door Hattem genoemd. Hierbij wordt aangegeven hoe de fietspaden er op kruispunten en wegvakken uit zouden moeten zien.

In 2005 is het GVVP geëvalueerd. Grootste speerpunt van het GVVP 1997 is behaald. Het aantal verkeersslachtoffers is gedaald naar 22 per jaar. Alle doelgroepen (o.a. bromfietzers 16-17 jaar, fietsers 6-12 jaar) die extra aandacht hebben gekregen laten een dalende lijn zien qua verkeersslachtoffers. De mening van de bewoners wisselt sterk over het effect van genomen maatregelen. De subjectieve onveiligheid is niet afgenomen.

Nota Parkeernormen (2013)

In de gezamenlijke nota van de gemeenten, Hattem, Elburg, Oldebroek en Nunspeet zijn de parkeernormen vastgelegd. Doel is dat er in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen op acceptabele loopafstand voldoende parkeercapaciteit is om te voorzien in de drukste structurele parkeerbehoefte. De gemeenten hanteren een vaste parkeernorm voor alle functies binnen de bebouwde kom. Deze norm komt overeen met de maximale norm van "schil centrum" uit publicatie 317 van de CROW. Verrekening via een parkeerfonds behoort tot de mogelijkheden. Voor elektrisch parkeren is geen duidelijk visie geformuleerd.

Verkeerscirculatieplan Centrum Hattem (2011)

In het verkeerscirculatieplan wordt een aantal varianten behandeld voor het deels autoluw maken van het centrum van Hattem. Uitgangspunt van het verkeerscirculatieplan is het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. De besluitvorming van de raad in 2012 betreft het faciliteren van een aantal zaken om de binnenstad gedurende de zomerperiode meer verkeersluw te maken. Gekozen is voor variant waarbij de Kerkstraat, Kruisstraat (gedeeltelijk), en de Markt (gedeeltelijk) autoluw worden gemaakt. In eerste instantie gebeurt dit alleen d.m.v. verkeersborden.

Ambitiedocument binnenstad 2014

In 2014 is door de gemeenteraad het Ambitiedocument voor de binnenstad van Hattem vastgesteld dat als leidraad dient voor de herinrichting van de openbare ruimte van de binnenstad. Naast de kwaliteit van de openbare ruimte staat de bereikbaarheid van de binnenstad en het kernwinkelapparaat voor de bewoners, inwoners, bezoekers en ondernemers daarbij centraal. In 2015 is gestart met de werkzaamheden rondom de Markt en Kerkplein. In 2016 heeft dit geleid tot (aangepaste) besluitvorming omtrent de bereikbaarheid van de binnenstad voor het autogebruik en zomer- en winterperiode.

Pilots (verkeersluwe) binnenstad 2013 - 2017

De discussie rondom de circulatie en bereikbaarheid in de binnenstad en dan met name over de afsluiting van het de Markt gedurende de zomerperiode (middagen) is niet nieuw. Uit de besluitvorming van de afgelopen twintig jaar over dit onderwerp blijkt dit ook. Vanaf 2013 wordt met pilots onderzocht welke oplossing voor de binnenstad op een groot maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Naar aanleiding van de meest recente besluitvorming uit 2016 (verkeersbesluit binnenstad september 2016) is in 2017 is gestart met een pilot voor de binnenstad waarbij (auto)verkeer over het plein (de Markt) voor de kerk weer mogelijk is. Momenteel wordt samen met de belanghebbenden bekeken hoe en of de pilot een vervolg krijgt.

2.4.2 Andere beleidsterreinen

Klimaatnotitie Hattem 2017

In november 2017 is door de raad de klimaatnotitie Hattem vastgesteld. In deze notitie wordt aangegeven hoe de gemeente Hattem invulling kan geven aan de energietransitie die de komende jaren dient plaats te vinden. De inhoud van de notitie is gebaseerd op de Routekaart klimaat neutrale regio Noord-Veluwe en het Gelders Energieakkoord. Participatie van bedrijven in inwoners staat centraal in deze notitie, waarin met name het kader voor maatregelen op de middellange termijn (tot 2030) zijn opgenomen. Met betrekking tot verkeer en vervoer is opgenomen dat het verduurzamen van mobiliteit kan rekenen op een breed draagvlak. Het aandeel van CO₂-uitstoot van verkeer is in Hattem groot, vooral omdat Hattem gelegen is nabij twee grote verkeersaders (de A28 en de A50). De hoop is dat hier middels landelijke regelgeving en stimuleringskaders de uitstoot wordt teruggebracht. Ook hier is de gemeentelijke rol voornamelijk motiverend en faciliterend (plaatsen van laadpalen i.s.m. Allego bijvoorbeeld).

Detailhandelsstructuurvisie

In 2015 de visie op de Hattermer detailhandel en binnenstad opgesteld. In dit visiedocument wordt onder meer ingegaan op huidige situatie van de detailhandel in Hattem, de sterke en zwakke punten en de daarmee samenhangende positie van de Hattermer detailhandel voor de regio. In deze visie komen voor de binnenstad op het gebied van verkeer met name de volgende op te pakken onderwerpen naar voren:

- ▲ Voor wat betreft de fiets de wens voor ruimte in het straatprofiel, het toevoegen van fietsparkeren en het voorzien in oplaadpunten.
- ▲ Het monitoren van de Kerkstraat/Kruisstraat en zo nodig aanpassen van het verkeerregime.
- ▲ Het versterken van de parkeerfunctie bij de supermarkt Kleine Gracht (in combinatie met de schaalvergroting van het supermarktaanbod).
- ▲ Het opwaarderen van de parkeerplaats De Bleek door herinrichting, in combinatie met een verbetering van de oversteekbaarheid van de Nieuweweg.
- ▲ Het beter benutten van de parkeercapaciteit van de parkeergarage Tinneplein.

Hattermse Koers Omgevingswet: nieuwe instrumenten als vliegwiel

In 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Het doel van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige, gezonde en goede fysieke leefomgeving. Het koersdocument: "Hattermse Koers Omgevingswet" beschrijft de ambitie en de koers van gemeente Hattem waarlangs de implementatie wordt ingevuld. Zo start de gemeente Hattem in 2018 aan het proces om een Omgevingsvisie op te stellen, één van de nieuwe instrumenten van de Omgevingswet. De integrale Omgevingsvisie is het integratiedocument voor de fysieke leefomgeving. Goed werkend beleid wordt gebruikt als bouwsteen. Dat betekent dat het GVVP mee wordt genomen in de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Na de Omgevingsvisie worden geen sectorale plannen meer vastgesteld.

Verplaatsen aansluiting A28 te Wezep (Bedrijventerrein H2O)

In de oksel van het knooppunt Hattermerbroek waar de snelwegen A28 en A50 kruisen, wordt het bedrijventerrein Hattermerbroek ontwikkeld. De ontwikkeling van het bedrijventerrein is een gezamenlijke inspanning van de gemeenten Hattem, Heerde en Oldebroek. Het meet in totaal circa 70 hectare bruto. Hiervan is circa 50 hectare uitgeefbaar. Het is een gemengd bedrijventerrein voor uiteenlopende typen bedrijven met een maximaal verwachte verkeersregeneratie van ca 16000 voertuigen per dag bij volledige ontwikkeling.

Voor een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein is het van belang een goede verkeersontsluiting te realiseren en daarom is het plan om hiervoor een nieuwe aansluiting voor Wezep op de A28 te realiseren.

De nieuwe aansluiting voor Wezep op de A28 maakt dat verkeer van en naar het bedrijventerrein gebruik gaat maken van deze nieuwe aansluiting en niet of nauwelijks gebruik zal maken van de Zuiderzeestraatweg en de aansluiting Zwolle-Zuid op de A28.

Ontwikkelingsperspectief 't Veen 2013

't Veen transformeert de komende decennia van een overwegend bedrijventerrein naar een meer gemengd gebied, waar (meer) gewoond gaat worden en andere functies een plek kunnen krijgen. Een duurzaam veilige, duidelijke en comfortabele bereikbaarheid van woon- en werkgebieden is uitgangspunt voor elke ontwikkeling. In het Ontwikkelingsperspectief wordt de bestaande infrastructuur als uitgangspunt genomen waaraan nieuwe (deel)ontwikkelingen worden opgehangen.

Aandachtspunt in een transformatiegebied als deze zal zijn de (bestaande) toegankelijkheid van bedrijven voor zwaar (en breed) transport. Dergelijk transport verhoudt zich slecht tot woongebieden. Het gaat dan met name over de veiligheid en overlast te weten stank en geluid in de vroege en late uren. Bij een ontwikkeling van een locatie moet rekening gehouden worden met transportbewegingen van bestaande bedrijven.

De verwachte langzame verkleuring van 't Veen stelt vooralsnog geen extra eisen aan het omliggende (ontsluitende) wegennet richting de snelwegen en omringende plaatsen.

Niet alle bedrijvigheid op en nabij 't Veen zal in de nabije toekomst verdwijnen. Nieuwe vormen van bedrijvigheid op 't Veen en intensivering van bestaande bedrijven vragen blijvende aandacht voor een veilige verkeersafwikkeling van vrachtverkeer op de Nieuweweg en Apeldoornseweg in relatie tot het andere verkeer.

Gezondheidsbeleid

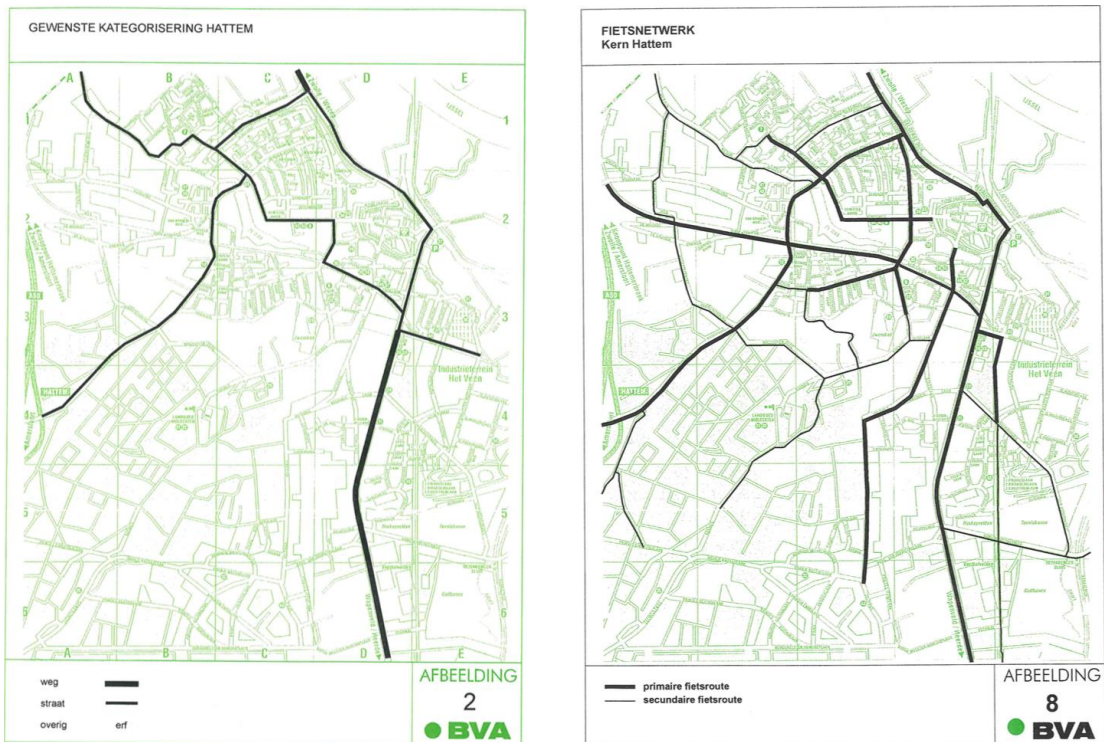
De gemeente Hattem stimuleert bewegen en sportbeoefening door jong en oud. Het speerpunt Gezonde leefomgeving stelt als doel: we willen een gezonde inrichting van de leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag. Het speerpunt Gezonde leefstijl richt zich onder andere op voldoende beweging en Jongeren op Gezond Gewicht (JOGG) maakt hier deel van uit. Bij ontwerp, inrichting en onderhoud van de openbare ruimte en wegen c.q. verkeersverbindingen zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

3 Terugblik

In de jaren 90 is al begonnen met een actief beleid op het gebied van verkeersveiligheid en fietsverkeer. Er is veel bereikt en de effecten zijn zichtbaar. Toch gebeuren er nog steeds ernstige verkeersongevallen op het gemeentelijke wegennet.

3.1 Beleidslijn vanaf 1997

In 2.4.1 is gerefereerd aan het in 1997 vastgestelde GVVP. Sinds 1997 is veel energie gestoken in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deels door middel van educatie, voorlichting en handhaving en daarnaast door het inrichten van het wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig. De wegencategorisering en het netwerk van hoofdfietsroutes zijn hierbij leidend geweest (zie afbeelding 3.1.1). De wegen in de categorie *weg en straat* (50 of 80 km/uur) zijn zoveel mogelijk ingericht conform de principes van voorrang en scheiding van verkeersoorten. De overige wegen zijn ingericht als verblijfsgebied (60, 30 km/uur zone of erf). Deze twee categorieën betekenen een inrichting gebaseerd op menging van verkeer en gelijkwaardigheid. Wat betreft het fietsnetwerk is ingezet op het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers en voorrang op de hoofdfietsroutes.



Afbeelding 3.1.1; Wegencategorisering en fietsnetwerk Hattem

3.2 Uitgevoerde maatregelen

De afgelopen jaren zijn veel maatregelen uitgevoerd in het kader van het GVVP. Daar waar mogelijk zijn op de hoofdwegen de fietsers gescheiden van het gemotoriseerde verkeer, bijvoorbeeld op de route Geldersedijk/Bevrijdingsweg/Nieuweweg door middel van een vrijliggend fietspad of op andere hoofdwegen door fietsstroken. Op kruispunten van de hoofdwegen zijn rotondes, verkeersregelininstallaties of plateaus aangelegd om de snelheid te reduceren en veiliger oversteken mogelijk te maken.

Een aanzienlijk deel van de woonstraten in Hattem is ingericht als 30 km/uur zone. Voorrangsregelingen zijn opgeheven en op veel kruispunten en op de wegvakken zijn maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te remmen, bijvoorbeeld door versmallingen of kruispuntplateaus.



Afbeelding 3.2.1; Herinrichting wegvakken en kruispunten verkeersaders in het kader van Duurzaam Veilig



Afbeelding 3.2.2; Inrichting 30 km/uur zones

Ook wat betreft de infrastructuur voor fietsers is de laatste jaren veel geïnvesteerd. De aanleg van vrijliggende fietspaden en fietsstroken zijn al genoemd. Op een aantal locaties hebben hoofd fietsroutes daarnaast voorrang gekregen op het verkeer op de hoofdrijbaan.



Afbeelding 3.2.3; Maatregelen fietsnetwerk, fietsers in de voorrang op kruispunten



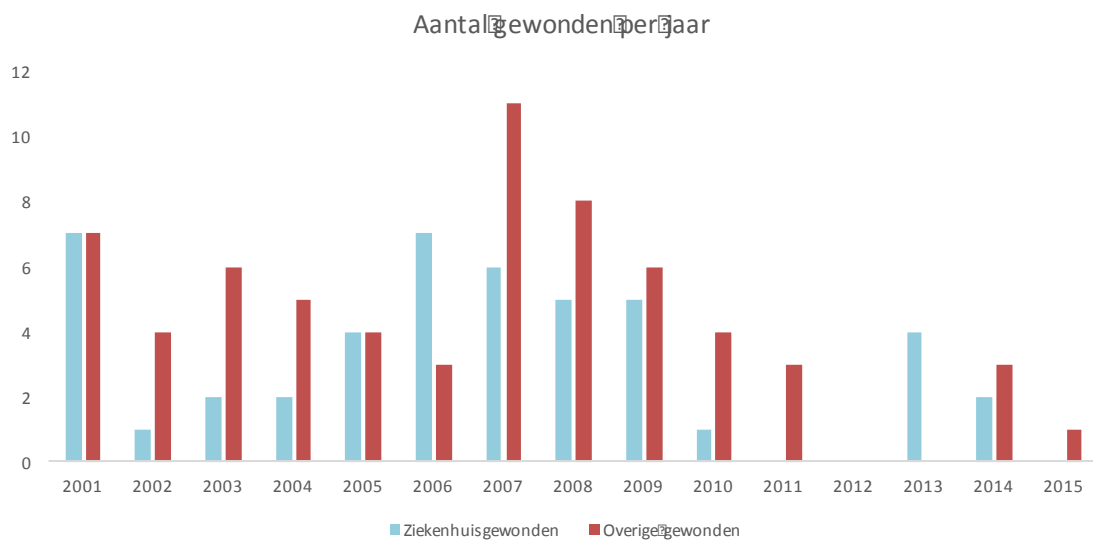
Afbeelding 3.2.4; Herinrichting centrum

Een van de meest recente zichtbare wijzigingen in de infrastructuur betreft de herinrichting van de Markt en Kerkplein. Het verblijfskarakter is versterkt. Autoverkeer heeft een minder dominante rol in het straatbeeld.

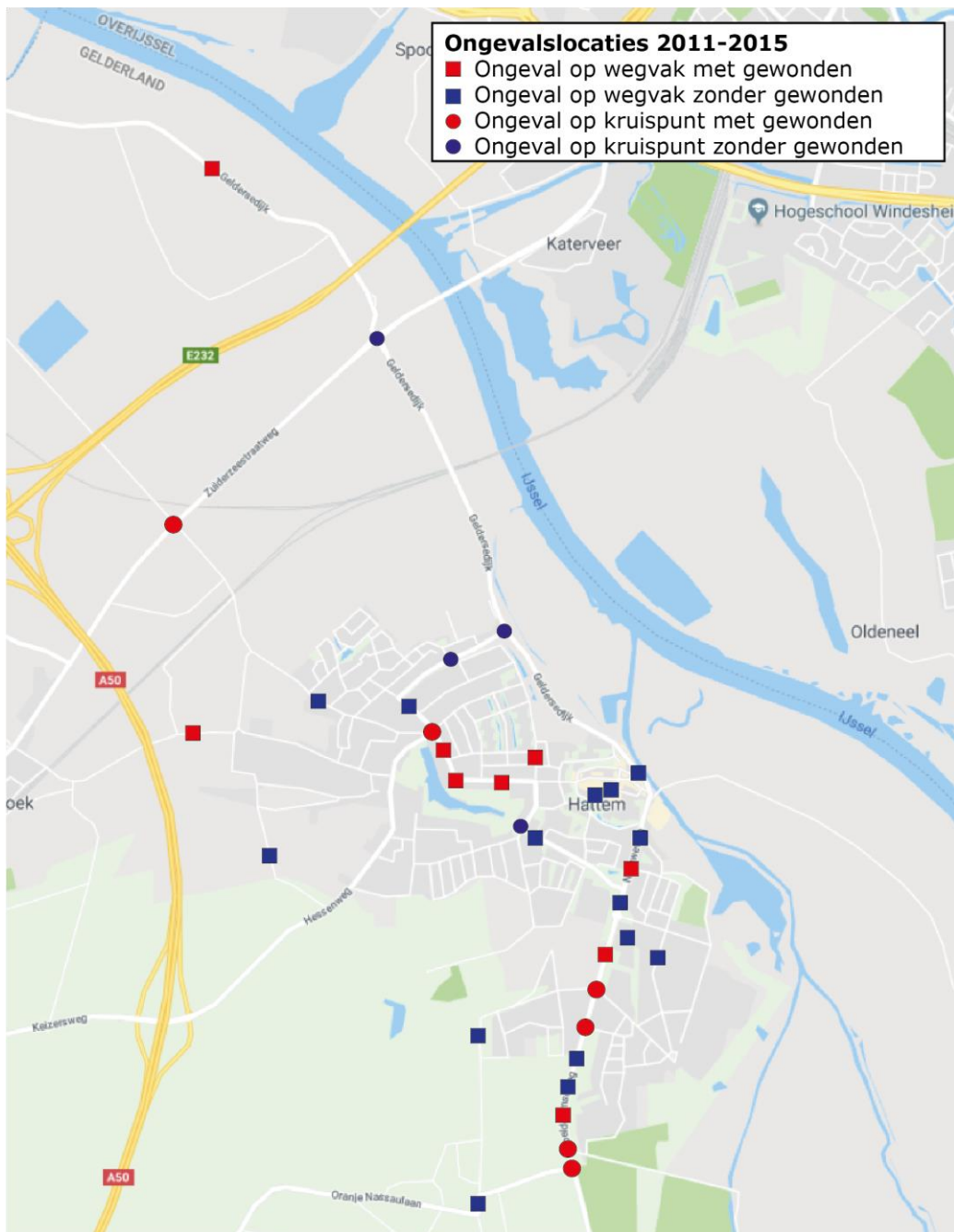
3.3 Effecten uitgevoerde maatregelen

Omdat op veel vlakken data van de situatie van voor 1997 ontbreekt, zoals afwijking van het verkeer en fietsgebruik, is het niet mogelijk om de effecten van de maatregelen objectief in beeld te brengen. Een aspect als verblijfskwaliteit of leefbaarheid is zondermeer lastig te monitoren. Veelal bepaalt de mening van de weggebruikers het succes van de maatregel. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

Op het gebied van verkeersveiligheid is wel data beschikbaar vanaf 2001. In de grafiek op afbeelding 3.3.1 is de ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden per jaar in de gemeente Hattem weergegeven. De grafiek geeft een sterk fluctuerend beeld. Dit is gezien het lage aantal gewonden ook te verwachten. Opgemerkt moet worden dat in de periode 2010 t/m 2014 de registratie van ongevallen niet op hetzelfde niveau lag als de jaren daarvoor. In 2015 is de registratiegraad weer verbeterd. 2015 geeft een gunstig beeld. Of dit daadwerkelijk een dalende trend inhoudt is niet met zekerheid te zeggen.



Afbeelding 3.3.1; Ontwikkeling aantal verkeersgewonden gemeente Hattem



Afbeelding 3.3.2; Ongevallen gemeente Hattem 2011 - 2015

Op afbeelding 3.3.2 is het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers over de periode 2011 t/m 2015 weergegeven. Zoals gezegd zijn niet alle ongevallen en slachtoffers geregistreerd, maar dat wat wel is geregistreerd geeft een duidelijk beeld. De onveiligheid in Hattem spitst zich met name toe op de hoofdwegen (50 km/uur wegen binnen de kom en op de Apeldoornseweg buiten de kom). Het aantal ongevallen in de 30 km/uur gebieden is beperkt. De aanpak in deze gebieden lijkt dus zijn vruchten af te werpen. De aanpak van de onveiligheid op de hoofdwegen heeft op een aantal punten succes gehad, bijvoorbeeld op de kruispunten die zijn ingericht als rotonde. Ondanks deze ontwikkeling blijft de onveiligheid op de hoofdwegen naar de toekomst toe een belangrijk aandachtspunt.

4 Algemene trends en ontwikkelingen

Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat ons verplaatsingspatroon verandert. Het inspelen op de veranderingen is nodig om goede oplossingen te vinden voor de bestaande en toekomstige problemen.

4.1 Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen

Nieuwe werken

Er zijn de afgelopen jaren veel mogelijkheden bijgekomen om flexibeler en thuis te kunnen werken. Dit leidt er onder andere toe dat werknemers ervoor kunnen kiezen om tijdens de spitsperiode of geheel thuis te werken en zo verliestijden van woon-werkverkeer te beperken. Wat het exacte effect is van het nieuwe werken op de mobiliteitsbehoefte tot 2025 is nog niet onderzocht.

Online winkelen

De ontwikkeling en groei van het aantal internetwinkels (webshops) zorgt ervoor dat mensen meer mogelijkheden hebben om artikelen te bestellen zonder een winkelvoorziening te bezoeken. Samen met de nasleep van de economische crisis zorgt dit ervoor dat winkeliers veelal nog altijd een minder grote vraag ervaren. Dit leidt mogelijk tot een situatie waarin minder fysieke winkelruimtes (en bijbehorende parkeervoorzieningen) nodig zijn om aan de vraag van consumenten te kunnen voldoen. Daarnaast is het zo dat de fysieke winkels (en het gehele centrum) zich telkens meer moeten en zullen gaan richten op een stukje winkelbeleving en sfeer om klanten te blijven binden.

Elektrisch rijden

Technisch gezien wordt telkens meer mogelijk op het gebied van elektrisch rijden. De actieradius van auto's neemt toe en het opladen gaat sneller. De komende jaren zal deze ontwikkeling doorzetten. In 2016 reden in Nederland naar schatting rond de 200.000 hybride- en ruim 10.000 volledig elektrische personenauto's rond. Naast de technische ontwikkeling van de voertuigen draagt de stimulerende werking van de overheid (d.m.v. subsidies en belastingvoordeel) er in de toekomst mogelijk aan bij dat het elektrisch rijden nog meer zal toenemen. Voor gemeenten betekent dit dat een antwoord moet worden geformuleerd op de toenemende vraag naar mogelijkheden om de auto's op te laden in de openbare ruimte.

Elektrische fiets

Het aandeel elektrische fietsen neemt in Nederland gestaag toe. Door de trapondersteuning neemt de snelheid toe en wordt de reistijd korter. Hierdoor wordt de fiets ook een serieuzere optie voor afstanden die normaal gesproken met de auto zouden worden afgelegd (afstanden tot 15 kilometer). De hogere snelheden van elektrische fietsen en de toename van oudere gebruikers veroorzaken wel nieuwe aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid.

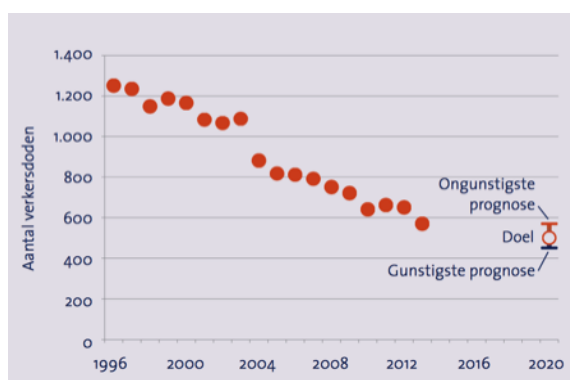
Vergrijzing

Mensen worden gemiddeld ouder dan vroeger. Dit gaat soms gepaard met lichamelijke ongemakken. Een steeds groter groep weggebruikers is slecht ter been en/of heeft een verminderd reactievermogen. Dit heeft impact op de verkeersveiligheid en de eisen die we moeten stellen aan de infrastructuur en inrichting van de openbare ruimte.

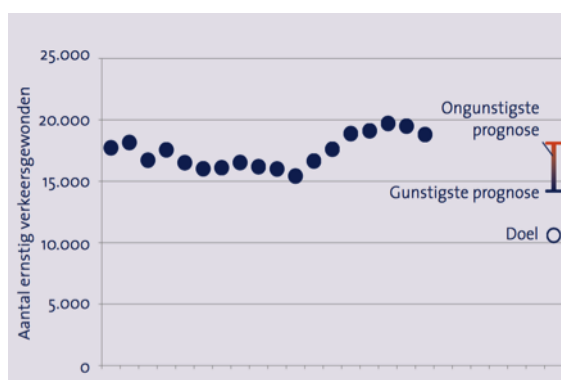
4.2 Prognose en verwachting verkeersveiligheid landelijk

Op afbeelding 4.2.1 is te zien hoe de ontwikkeling van het landelijke aantal ongevallen zich verhoudt tot de doelstelling en prognose voor 2020 (SWOV). De basis voor deze prognose wordt onder andere gevormd door de demografische en technische ontwikkelingen zoals hiervoor beschreven.

De verwachting is dat met het huidige beleid en de verwachte ontwikkelingen het aantal verkeersdoden verder terug zal lopen en de doelstelling mogelijk gehaald kan worden (zie afbeelding 4.2.1). Recente cijfers geven weer een lichte stijging van het aantal verkeersdoden maar vooralsnog lijkt het doel nog haalbaar. Voor wat betreft het terugdringen van het aantal ernstig gewonden blijkt dat de landelijke doelen (10.600 gewonden in 2020) waarschijnlijk niet bereikt gaan worden. Op afbeelding 4.2.2 is te zien dat, zelfs met een gunstige prognose, het aantal ernstig gewonden zo'n 35% boven de doelstelling uitkomt. Ook hier geven recente cijfers een ongunstig beeld. De stijging van het aantal verkeersgewonden komt deels voort uit de stijging van het aantal eenzijdige ongevallen met (oudere) fietsers.



Afbeelding 4.2.1; Ontwikkeling, doelstelling en prognose aantal verkeersdoden tot 2020 (bron: Opschakelen naar meer verkeersveiligheid, SWOV)



Afbeelding 4.2.2 Ontwikkeling, doelstelling en prognose aantal ernstig gewonden tot 2020 (bron: Opschakelen naar meer verkeersveiligheid, SWOV)

5 Vertrekpunt nieuwe GVVP

Een analyse van de huidige en te verwachten verkeerssituatie en de door inwoners van Hattem aangekaarte problemen vormen de basis voor het toekomstige beleid.

5.1 De inbreng vanuit de samenleving

Als start van het traject om te komen tot een nieuw GVVP is aan de inwoners van de gemeente Hattem gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden, wat er goed gaat en welke aandachtspunten er zijn. Er zijn meer dan 250 reacties binnengekomen via de inloopbijeenkomst in het stadhuis, via de website en mail, en via de inlooppunten in "De samen Hattem Keet". De vele reacties geven een goed beeld van de mening van de Hattemse samenleving.

Thema's nieuwe GVVP

Aan de mensen die via de website reageerden (circa 150) is gevraagd met welke vervoerwijzen zij voornamelijk reizen en welke thema's zij van belang vinden in het GVVP. Het grootste deel van de Hattemers verplaatst zich het meeste met de fiets (90%) en de auto (bijna 80%). Een relatief klein deel (10%) reist veel met het openbaar vervoer. Andere vervoerwijzen werden nog minder genoemd (meerdere antwoorden waren mogelijk).

Op de vraag welke thema's belangrijk zijn in het nieuwe GVVP antwoordt 90% van de mensen "verkeersveiligheid". Ruim 40% benoemt "leefbaarheid". De thema's "bereikbaarheid" (30%), "gezondheid" (bijna 30%), "ruimtelijke kwaliteit" (20%) en "duurzaamheid" (ruim 10%) worden minder vaak genoemd. Handhaving wordt tenslotte door het aangedragen als belangrijk thema (circa 5%).

Goede punten

Tijdens de inloopbijeenkomst en op het reactieformulier op de website(mail) is gevraagd welke zaken goed gaan op het gebied van verkeer. In bijlage 1 is op de kaart en in de tabel aangegeven welke punten door inwoners zijn aangedragen, waarbij onderscheid is gemaakt tussen algemene en specifieke punten. Hattemers zijn (veelal) positief over de inrichting van de woonwijken. De wegen en paden liggen er goed bij wat betreft onderhoud. Het centrumgebied en de nieuwe inrichting en circulatie worden door velen als positief bestempeld. Ook de aandacht voor het fietsverkeer wordt als positief ervaren. Over de fietspaden in of uit de voorrang bestaat een wisselend beeld. Zowel het in de voorrang leggen van fietspaden als het juist weer omdraaien van de voorrang wordt (door verschillende mensen) als positief gezien. Ook de bereikbaarheid van Hattem (voor de auto) en de vele parkeermogelijkheden worden veel genoemd als positief punt.

Aandachtspunten

Naast de goede punten is gevraagd naar aandachtspunten. Deze zijn ook weergegeven op de kaart en tabel in bijlage 1. Er zijn circa 90 locaties aangedragen die aandacht verdienen volgens de Hattemers. Van de 90 specifieke punten heeft ruim 80% betrekking op verkeersveiligheid, bijna 30% heeft betrekking op bereikbaarheid en 20% gaat over leefbaarheid. Daarnaast is nog een groot aantal algemene aandachtspunten meegegeven.

Wat verkeersveiligheid betreft zijn voor het grootste deel knelpunten voor de fietser aangedragen. De hoge snelheid van het autoverkeer en het slechte zicht op fietsers (op oversteeklocaties) worden als de belangrijkste oorzaken genoemd. De knelpunten op het gebied van bereikbaarheid gaan voor het grootste deel over het (gebrek aan) comfort en ruimte voor de fiets. De bereikbaarheid voor de auto (slechte afwikkeling of te weinig parkeerplaatsen) wordt door een relatief klein deel van de mensen als problematisch ervaren.

De meeste aangedragen aandachtspunten bevinden zich op de 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom van Hattem. De hoge snelheid en het vele verkeer op deze wegen leiden tot verkeersonveilige situaties, slechte oversteekbaarheid en een aantasting van de leefbaarheid. Naast de problemen op de hoofdwegen komt de problematiek op de Hogenkamp (te hoge drempels), de ontsluiting van Assenrade en het centrum (bestrating niet voetgangersvriendelijk en onduidelijk waar je wel en niet mag rijden met de auto) nadrukkelijk naar voren. Ook is een aantal woonstraten volgens de bewoners nog niet goed ingericht en afgestemd op de maximumsnelheid van 30 km/uur.

Veel van de aangedragen oplossingen betreffen het anders inrichten van de weg of het aanleggen van meer snelheidsremmende maatregelen. Ook het snoeien van groen (i.v.m. zicht) wordt veel genoemd. Ten slotte is meer handhaving volgens veel Hattemers een oplossing voor het te hard rijden, foutparkeren en het misbruik van fietspaden door bromfietzers.

5.2 De inbreng vanuit de raad

Voorafgaand aan het opstellen van dit ambitiesdocument heeft op 11 september 2017 een sessie plaatsgevonden met de gemeenteraadsleden van Hattem. Aan de hand van een aantal stellingen is informeel gediscussieerd over waar het GVVP van Hattem zich op moet richten en welke keuzes op hoofdlijnen moeten worden gemaakt. De raad acht verkeersveiligheid ook de komende jaren het belangrijkste thema voor het GVVP, waarin veel aandacht moet zijn voor gedragsbeïnvloeding in de vorm van educatie/voorlichting en handhaving. Het opwaarderen van de verblijfskwaliteit in delen van Hattem (van 50 naar 30 km/uur) wordt als interessante optie beschouwd. Afwikkeling van verkeer, ov en hulpdiensten moeten hierbij echter niet uit het oog worden verloren. Afwikkelingsproblemen doen zich alleen voor op de regionale hoofdwegen en niet op het lokale wegennet. Aandacht is nodig voor een goede verwijzing naar de parkeerplaatsen in en rondom het centrum. Het verbeteren van fietsvoorzieningen verdient zeker de aandacht. Tot slot vindt de raad duurzaamheid ook een belangrijk thema. Hierbij neemt zij bij voorkeur een faciliterende rol in waarbij initiatieven aan de markt worden overgelaten.

5.3 Analyse verkeerssituatie

Verkeersveiligheid

Ondanks de inspanningen van de afgelopen jaren gebeuren er nog steeds ernstige ongelukken in Hattem. De ernstige ongevallen concentreren zich op de hoofdwegen zoals de Dorpsweg, Nieuweweg en Apeldoornseweg. De input van de inwoners van Hattem (het gevoel) onderstreept dit. De genoemde hoofdwegen worden door met name de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers als minder veilig ervaren. De relatief hoge snelheid (zie afbeelding 5.2.1) van het verkeer en de hoeveelheid verkeer zijn hier debet aan. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van vergrijzing, snellere (elektrische) fietsen, meer afleiding et cetera kan verwacht worden dat de onveiligheid op deze wegen voor deze groep eerder toeneemt dan afneemt. In de basis komt de onveiligheid op de hoofdwegen voort uit het feit dat deze niet geheel conform de principes van duurzaam veilig zijn ingericht. Een snelheid van 50 km/uur vraagt om een strikte scheiding van verkeer (fietspaden), weinig interactie op wegvakken (geen erfaansluitingen) en een lage snelheid op de kruispunten. Dit is gezien de omgevingskenmerken en de beperkte ruimte niet overal realiseerbaar.

Naast de inrichting van en de snelheid op de hoofdwegen is in Hattem in een aantal verblijfsgebieden (30 km/uur zones) een overschrijding van de maximumsnelheid zichtbaar. De inrichting van deze verblijfsgebieden is niet op orde. Input van de inwoners onderstreept dit beeld.

Uit de input en analyse komt ook naar voren dat het zicht op het fietsverkeer niet overal voldoende is. Dit brengt verkeersonveilige situaties met zich mee. Op veel locaties is het zicht niet optimaal door de aanwezigheid van groen. Ook zijn de fietspaden niet overal herkenbaar (geen rood asfalt).

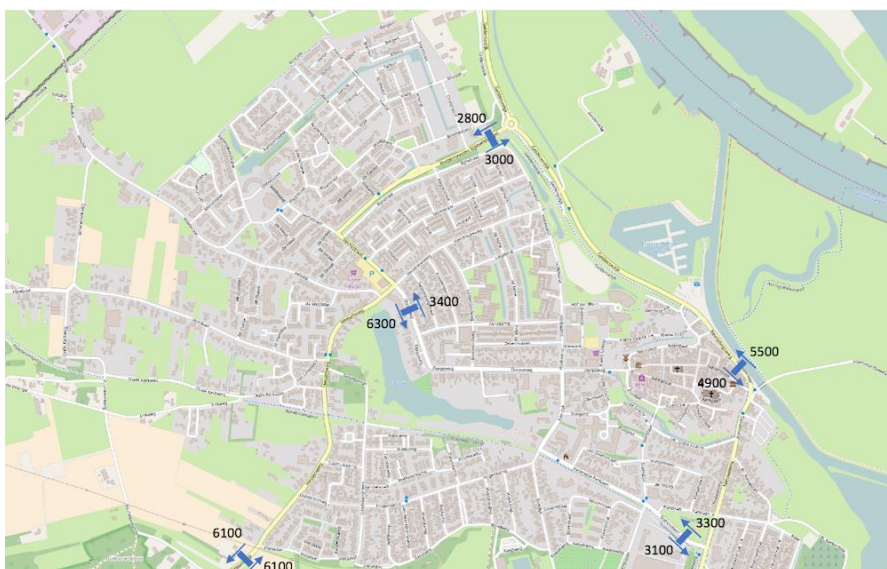


Afbeelding 5.3.1: Overschrijding maximumsnelheid wegens Hattem (bron VIA)

Afwikkeling en bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Op de Hessenweg rijden op een werkdag gemiddeld ruim 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Dorpsweg en Schipperswal/Bevrijdingsweg is dit rond de 10.000. De Burgemeester Bijleveldsingel en Stationslaan zijn minder druk met rond de 6.000 mvt/etmaal. De hoge verkeersdruk leidt voor zover inzichtelijk niet tot structurele afwikkelingsproblemen op wegvakken of kruispunten. De afwikkelingskwaliteit van de wegen is voldoende. Uit de input van bewoners komen geen geluiden dat er (in de spits in Hattem) wachtrijen ontstaan die onacceptabel zijn. Het is niet de verwachting dat de ontwikkelingen rondom afbouw Assenrade en herontwikkeling van 't Veen de komende jaren gaan leiden tot grote afwikkelingsproblemen. Ontwikkelingen zijn met name gericht op transitie van bedrijventerrein naar een gemengde wijk met veel wonen ('t Veen) en uitbreiding van de kern (Assenrade).

De afwikkeling op de omliggende hoofdwegen A28 en A50 en ook de Zuiderzeestraatweg (kruispunt Geldersedijk) hebben grote invloed op de leefbaarheid in Hattem. Door problemen in de spitsperioden op de A28 en A50 ontstaan er (volgens de inwoners) regelmatig ongewenste verkeersbewegingen door Hattem. Dit doorgaande (sluip)verkeer veroorzaakt relatief veel overlast. Een goede afwikkeling op de hoofdwegen en regionale wegennet zijn van belang om de kans op sluipverkeer zoveel mogelijk te beperken. De ontwikkeling van het bedrijvenpark Hattemerbroek kan in dit kader ook impact hebben op de verkeersstromen binnen de gemeente Hattem. Het betreft hierbij voornamelijk afwikkelingsproblemen op de Zuiderzeestraatweg. De voorgestelde nieuwe aansluiting op de A28 bij Wezep (locatie Voskuilerdijk) zal het bedrijvenpark Hattemerbroek optimaal ontsluiten en naar verwachting bijdragen aan de afname van het verkeer op de Zuiderzeestraatweg.



Afbeelding 5.3.2; Overzicht verkeerstellingen hoofdwegen

Parkeren

Naast de afwikkeling op het wegennet is de beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij de bestemming van invloed op de bereikbaarheid. Uit parkeeronderzoek en input van de inwoners blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in en rondom het centrum voldoende is. De verwijzing naar de vrije plekken kan beter, zo wordt aangegeven (beter benutten).

In sommige wijken wordt meer parkeerdruk ervaren dan in andere. De beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid op korte afstand van de woning wordt niet overal als optimaal ervaren. Toegenomen mobiliteit, veranderde huishoudsamenstelling, vergrijzing en het langer thuis blijven wonen van jongeren dragen bij aan de toegenomen vraag naar parkeerruimte.

Leefbaarheid en ruimtelijk kwaliteit

De leefbaarheid rondom de drukker hoofdwegen zoals Nieuweweg, Dorpsweg, Vechtstraat en Hessenweg staat onder druk. De grote hoeveelheid (vracht)verkeer en het gedrag van dit verkeer (relatief hoge snelheid) leiden op de punten waar veel woningen langs de weg staan tot overlast in de vorm van trilling, geluid en barrièrevorming. De wegomgeving (woningen, verblijven) en het gebruik van de weg zijn hier niet in overeenstemming.



Afbeelding 5.3.3; Vechtstraat, Hessenweg noord; Woonstraten of verkeersaders?

Openbaar vervoer

Hatterem wordt in de huidige situatie aangedaan door drie buslijnen:

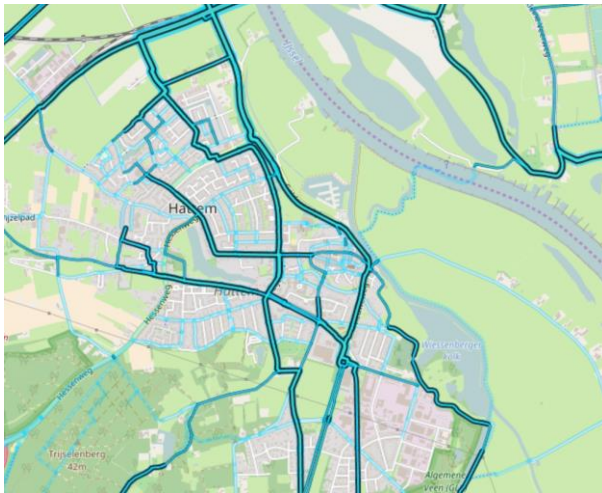
- Lijn 100 Zwolle – Nunspeet vv. Deze lijn kent in de gemeente Hatterem een halte aan de Zuiderzeestraatweg, ter hoogte van de IJsselbrug.
- Lijn 201 Zwolle – Apeldoorn (direct) vv. Deze lijn kent in de gemeente Hatterem een halte aan de A50, ter hoogte van de carpoolplaats bij aansluiting 30.
- Lijn 203 Zwolle – Apeldoorn (via Heerde) vv. De lijn heeft meerdere haltes in de gemeente Hatterem. De route van de lijn loopt vanaf de IJsselbrug via de Geldersedijk, Nieuweweg en Apeldoornseweg. De ritten in de andere richting verlopen via dezelfde route. Langs de route binnen de gemeente Hatterem kent de lijn vier haltes voor elke richting.

Door inwoners wordt aangegeven dat de buslijn wordt gemist die tot een aantal jaren geleden door de kern van Hatterem liep (voormalige lijn 97). De loopafstanden tot de OV-haltes worden als groot ervaren en men mist de verbinding met het openbaar vervoer naar omliggende dorpen.

De afgelopen jaren is de trend van de versobering van het openbaar vervoer ingezet en de verwachting is dat dit in de toekomst verder door gaat zetten. Steeds minder mensen, afgezien van de drukke spitslijnen, maken gebruik van het openbaar vervoer. Dit in combinatie met de toenemende vergrijzing en ouderen als doelgroep die voor hun mobiliteit steeds meer aangewezen zijn op services als het openbaar vervoer, geeft een uitdaging in de toekomst om dit vervoer (op maat) te organiseren.

Fietsverkeer

Wat betreft het comfort voor de fietsers en de kwaliteit van het fietsnetwerk is in het verleden een goede lijn ingezet. Door verschillende ontwikkelingen sluiten het in het verleden opgestelde netwerk van hoofdfietsroutes niet meer volledig aan op het tegenwoordige gebruik (zie resultaat fietstelweek in afbeelding 5.2.4). Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe route naar Zwolle via de wijk Assenrade en Hanzeboog (niet benoemd als hoofdroute, wel veel gebruikt) en de Apeldoornseweg (hoofdroute niet veel gebruikt, in plaats daarvan via Novalieweg en Stadslaan). Om de juiste maatregelen op de goede plaatsen te kunnen nemen is een actueel netwerk nodig.



Afbeelding 5.3.4; Uitkomst tellingen Fietstelweek 2016

De algemene beleidslijn is dat bij vrijliggende fietspaden de fietser op het fietspad binnen de bebouwde kom voorrang geniet en daarbuiten niet. Door het terugdraaien van de voorrangssituatie voor fietsers op een aantal locaties binnen de bebouwde kom is geen sprake meer van een eenduidige visie wat betreft voorrang. Op straat is dit hinken op twee gedachten duidelijk zichtbaar. Mede doordat de vormgeving niet altijd conform de richtlijnen of niet optimaal is, bijvoorbeeld:

- ▲ Oversteek Bijleveldsingel (Elskamp): Geen voorrang fiets, wel blokmarkering (suggereert voorrang).
- ▲ Hezenbergerweg: Wel voorrang qua inrichting en borden, geen haaiantanden.
- ▲ Hessenweg: Eerst wel voorrang, nu niet meer.

Daar waar de fietsers voorrang hebben (binnen de bebouwde kom) is het zicht ook niet overal even goed. Enerzijds komt dit door het aanwezige groen en anderzijds omdat de fietspaden niet overal optimaal zijn geaccentueerd met een rode kleur. Buiten de bebouwde kom is de fietser niet meer in de voorrangssituatie. Dit leidt meer dan eens tot verwarring en (bijna)ongelukken.

Op een aantal hoofdfietsroutes ontbreekt het ook aan een optimale inrichting. Er staan hinderlijke paaltjes of de ruimte voor fietsers is niet voldoende. Zeker met het oog op toekomstig gebruik (meer snellere elektrische fietsen) en de ambities (zowel recreatief als utilitair) zijn bredere en meer obstakelvrije fietspaden nodig (> 2,5 meter, tweerichtingen).

Een voorbeeld is het relatief smalle Rozenboomspoor, onder andere ter hoogte van de Rietkamp en de Waa. De breedte van de fietsstroken is veelal niet conform de laatste richtlijnen (minimaal 1,70 meter bij tweerichtingen).

Stallingen

Door inwoners zijn geen specifieke punten aangedragen betreffende stallingsmogelijkheden voor de fiets. Nabij voorzieningen, zoals sportvelden, zwembad, OV-haltes en de carpoolplaats en openbare gebouwen zijn voor zover inzichtelijk voldoende stallingen aanwezig. Aandachtspunt is echter wel de binnenstad van Hattem. Met de herinrichtingsplannen voor de openbare ruimte wordt met nadruk gevraagd om goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen op de juiste plekken.

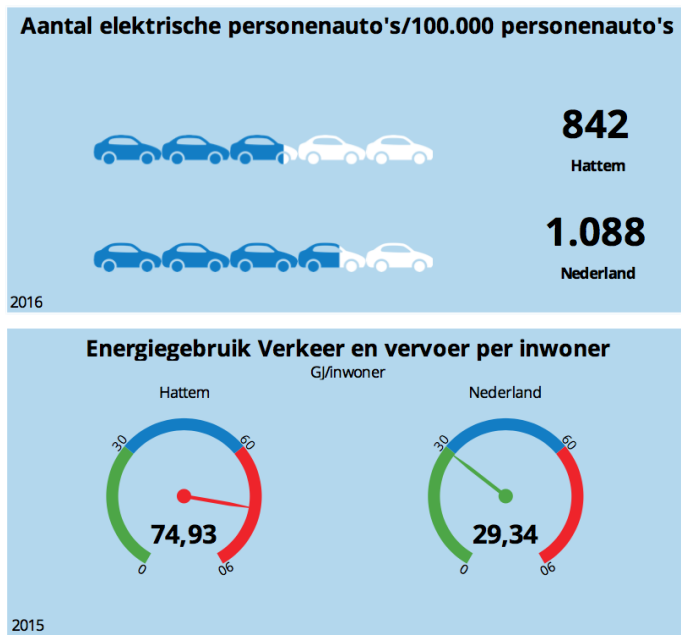
Voetgangers

De toegankelijkheid voor voetgangers is een belangrijk aandachtspunt. De vergrijzing vraagt om obstakelvrije paden en voldoende mogelijkheden om veilig over te steken. De kwaliteit van de wegen en (voet)paden wordt door veel inwoners als positief ervaren. Wat betreft de compleetheid van het netwerk is een aantal aandachtspunten aangekaart, bijvoorbeeld het ontbreken van een voetpad langs de Hilsdijk en Grote Gracht. Ook het gecombineerde gebruik van bepaalde fietspaden (bij ontbreken van voetpaden) wordt niet door alle voetgangers als prettig ervaren. Zeker niet door het toenemende snelheidsverschil met de fietsen. Op een aantal locaties ligt weliswaar naast het fietspad een onverhard paadje (bijvoorbeeld Rozenboomspoor) maar deze is niet door iedereen altijd goed bruikbaar.

Een ander belangrijk aspect voor voetgangers is de oversteekbaarheid van de hoofdwegen. Op veel locaties liggen zebrapaden. De zebrapaden worden echter veelvuldig genegeerd waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Dit heeft deels te maken met de ligging van de paden en deels met zichtbaarheid en inrichting. Op locaties waar niet regelmatig wordt overgestoken verwacht een automobilist ook geen overstekers en wordt het zebrapad eerder genegeerd. Een kritische blik op de locaties, vormgeving en het toepassen van nieuwe paden is nodig.

Duurzaamheid

De gemeente Hattem staat voor een grote opgave daar waar het gaat om het stimuleren van duurzaam verplaatsen. Het aandeel van CO2-uitstoot van verkeer is in Hattem groot, vooral omdat Hattem gelegen is nabij twee grote verkeersaders (de A28 en de A50). De hoop is dat hier middels landelijke regelgeving en stimuleringskaders de uitstoot wordt teruggebracht. Daarnaast liggen er binnen het verkeersbeleid kansen in de gemeente om meer duurzame verplaatsingswijzen zoals fietsen te stimuleren en elektrisch rijden te faciliteren.



Afbeelding 5.3.5; Benchmarks uit de klimaatmonitor 2016

6 Visie op hoofdlijnen

De maatschappij verandert, problemen verschuiven en ambities ten aanzien van de eigen leefomgeving, participatie en verantwoordelijkheid zijn in beweging. Dit vraagt om een daadkrachtige en duidelijke gemeentelijke visie en richting op het gebied van verkeer en vervoer waarbij de accenten op onderdelen anders worden gelegd dan de voorgaande jaren.

6.1 Hoofdlijn verkeer- en vervoerbeleid

In grote lijnen is de koers zoals ingezet in het GVVP in 1997 nog steeds actueel. Vanuit het GVVP 1997 zijn goede stappen gezet, maar het is tijd om het verkeer- en vervoersbeleid aan te laten sluiten bij de huidige ontwikkelingen op verkeersgebied. Verkeersveiligheid is nog altijd het belangrijkste speerpunt. Waar voorheen de nadruk primair lag op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen, zonder de leefbaarheid aan te tasten, is het voor de komende periode ook van belang dat deze verplaatsingen duurzaam zijn en dat de claim die het verkeer legt op de openbare ruimte 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.

Beter benutten

Hatterem ligt in een snelgroeiende economische regio Zwolle. Het wegennet wordt steeds voller, het reguliere OV staat onder druk, en de druk op de beschikbare parkeercapaciteit wordt groter. De gemeente Hatterem stimuleert aantrekkelijke reisalternatieven om het reisgedrag van inwoners, werknemers, bezoekers, en klanten te beïnvloeden. Hierdoor wordt de bereikbaarheid en gastvrijheid van onze gemeente in de toekomst vergroot en gewaarborgd.

Bij reisalternatieven kan worden gedacht aan niet reizen (thuis werken), op een ander moment reizen, en de fiets (of een ander duurzaam vervoermiddel) als volwaardig alternatief voor de auto. Maatregelen die de bereikbaarheid van Hatterem vergroten, dragen bij aan een duurzamere samenleving, het versterken van de economische vitaliteit en Hatterem als toeristisch recreatief product.

Smart Mobility

Door veranderingen in mobiliteit en infrastructuur en door de opkomst van Smart Mobility gaat er veel veranderen in hoe mensen en goederen zich verplaatsen: Zelfrijdende auto's, digitale verkeersinformatie en elektrische auto's. Smart Mobility is de digitalisering van mobiliteit. Organisaties, mensen, goederen en voertuigen maken mobiliteit slimmer, efficiënter, comfortabeler en veiliger. De gemeente sluit op dit terrein aan bij de economische regio Zwolle.

6.2 Ambities

De visie en ambities zijn uitgewerkt en gespecificeerd in een aantal doelstellingen. Deze zijn geclassificeerd in een aantal thema's, verkeersveiligheid, bereikbaarheid/mobiliteit, duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De doelen zijn richtpunten voor de toekomst.

6.2.1 Verkeersveiligheid



Doel verkeersveiligheid:

Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers (objectieve verkeersonveiligheid).

- ▲ De ambitie is in lijn met de landelijke doelstellingen en speerpunten: In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 500 doden en 10.600 (ernstig) gewonden vallen in het verkeer. De gemeente Hattem wil haar bijdrage leveren aan het realiseren van dit doel.
- ▲ De aanpak van verkeersonveiligheid heeft de hoogste prioriteit binnen het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid.
- ▲ Het verkeersveiligheid heeft een koppeling met het integrale veiligheidsbeleid.
- ▲ De focus ligt niet alleen op het aanpassen van infrastructuur, maar ook sterk op de beïnvloeding van gedrag (educatie en handhaving).
- ▲ De focus in de verbetering van de infrastructuur ligt primair bij het voorkomen van ernstige ongevallen door in lijn met Duurzaam Veilig de verschillen in snelheid, massa en richting te beperken (inrichting conform richtlijnen wegencategorisering).
- ▲ Daar waar de verblijfsfunctie en het gebruik van de weg met elkaar conflicteren (50km/uur wegen met veel bebouwing en oversteekbewegingen) wordt een 30 km/uur inrichting overwogen.
- ▲ De aanpak richt zich specifiek op de onveiligheid onder kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, voetgangers, fietsers).



Doel stimuleren van gewenst verkeersgedrag:

Infrastructurele maatregelen, projecten, gedragsbeïnvloeding en educatie moeten tot gevolg hebben dat de noodzaak tot handhaving beperkt wordt.

- ▲ De ambitie is om in de toekomst de noodzaak tot inzet van handhaving minder nodig te laten zijn. De maatregelen en projecten voortvloeiend uit het GVVP moeten hiervoor de grondslag leggen.
- ▲ Met het onderwijs bezien op welke wijze educatie een bijdrage kan leveren aan het beïnvloeden van verkeersgedrag en het vergroten van de verkeersveiligheid.
- ▲ Het inzetten van communicatie ten behoeve van bewustwording en begrip om gewenst verkeersgedrag te stimuleren.

6.2.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid



Doel bereikbaarheid fietsverkeer:

Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto; comfortabele, snelle, directe, duidelijke en herkenbare (hoofd)fietsroutes, afgestemd op het gebruik van elektrische fietsen.

- ▲ Goede fietsvoorzieningen zijn een voorwaarde voor een optimaal gebruik (= modalsplit = de verdeling van het verkeer over de vervoerswijzen).
- ▲ Focus wat betreft het optimaliseren van de voorzieningen ligt op de comfortabele inrichting van de (nader te definiëren) hoofdfietsroutes in en om Hattem.
- ▲ Goede en voldoende stallingsmogelijkheden in het centrum.
- ▲ Meer oplaadmogelijkheden elektrische fiets (in het centrum).
- ▲ Voorrang voor fietsers op hoofdroutes is geen voorwaarde. Veiligheid is de belangrijkste afweging bij de eventuele keuze tussen wel of geen voorrang. De inrichting moet hier in ieder geval op afgestemd zijn. Een goed zicht op de fietsers is van essentieel belang bij fietsers in de voorrang.
- ▲ De hoofdfietsroutes worden ook vanuit een recreatief oogpunt beschouwd. Naast de infra (fietspad) zelf zijn beleving, voorzieningen, overstap- en rustpunten van belang.
- ▲ In de realisatie van fietsinfrastructuur wordt ingespeeld op ontwikkelingen op het gebied van de fiets, waarbij gedacht moet worden aan opladen van de fiets (laad- en stallingsvoorzieningen, hogere snelheden (ruimere bochten, meer inhalen, bredere fietspaden).



Doel bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer:

Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer.

- ▲ De bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer heeft de aandacht, maar is in de huidige situatie (en naar verwachting in de toekomst) niet dermate problematisch dat acuut ingrijpen nodig is.
- ▲ De focus wat betreft de bereikbaarheid ligt meer op het kunnen doorrijden met een lagere snelheid dan op het behalen van een relatief hoge maximumsnelheid.
- ▲ Er moet aandacht zijn voor het behoud van een goede toegankelijkheid voor het benodigde auto- en vrachtverkeer (bijvoorbeeld bevoorrading) bij voorzieningen en winkelcentra.
- ▲ Het kunnen parkeren (voldoende parkeerplekken) en het vinden van de juiste parkeerplek (ook voor elektrische rijders) is minstens zo belangrijk als het snel kunnen bereiken van de binnenstad en voorzieningen.



Doel bereikbaarheid en toegankelijkheid voetgangers:

Het optimaliseren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers, specifiek ouderen en mensen met een beperking

- ▲ Specifieke aandacht moet er zijn voor het oversteken van de drukke wegen. Een lage snelheid van het kruisende verkeer is hierbij in eerste instantie van belang. Zebrapaden vormen alleen een veilige oplossing en meerwaarde daar waar relatief grote en regelmatige stromen voetgangers kruisen met grote hoeveelheden auto's.
- ▲ De voetpaden en ruimtes voor voetgangers worden aangelegd volgens de 8 tot 80 filosofie. Als een kind van 8 en een oudere van 80 veilig gebruik kunnen maken van het voetpad dan voldoet het voor eenieder. Niveauverschillen en obstakels waar mogelijk beperken.



Doel bereikbaarheid OV:

Het behouden van goede OV-verbindingen en het optimaliseren van de koppelingen met andere vervoerwijzen.

- ▲ Aandacht voor toegankelijke haltes met voldoende voorzieningen waaronder stallingen.
- ▲ Lokale initiatieven wat betreft vervoer op maat (buurtmobiel e.d.) ondersteunen.

6.2.3 Duurzaamheid



Doel duurzaamheid:

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

- ▲ Om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen is een actieve rol van de gemeente nodig.
- ▲ Wat betreft verplaatsingen binnen de kom van Hattem ligt de prioriteit bij het langzame verkeer (de fietser en de voetganger). Deze vervoerwijzen moeten worden gestimuleerd. Voor externe verplaatsingen vormen de elektrische auto, (schoon) openbaar vervoer en (nieuwe soorten) fietsen (speedpedelec) de alternatieven die prioriteit verdienen.
- ▲ Verduurzamen gemeentelijk wagenpark

6.2.4 Leefbaarheid



Doel leefbaarheid:

Het beperken van de (verkeers)hinder op en aan de drukke hoofdwegen in Hattem

- ▲ De focus ligt op en langs de bestaande 50 km/uur wegen in de kern van Hattem, daar waar de bebouwingsdichtheid en de intensiteit van het verkeer relatief groot is.
- ▲ De insteek van de gemeente is gericht op het beperken van de overlast (snelheid) en op het beperken (het niet laten groeien) van de hoeveelheid verkeer (geluid en uitstoot). Dit laatste zit onder andere in het verbeteren van het regionale hoofdwegenet (voorkomen sluipverkeer).

6.2.5 Ruimtelijke kwaliteit



Doel ruimtelijke kwaliteit:

Het streven naar een mooie, sociale, functionele, leefbare en leesbare (logisch ingerichte) openbare ruimte waarin het gewenste gedrag zo veel mogelijk op een natuurlijke manier wordt afgedwongen.

- ▲ Ruimtelijke kwaliteit maakt altijd onderdeel uit van de afwegingen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte (verkeer is niet bepalend).
- ▲ Afwijken van landelijke (algemene) richtlijnen is een verantwoorde keuze daar waar de specifieke (ruimtelijke) kenmerken van Hattem daar om vragen.
- ▲ Het oude centrum verdient in dit kader specifieke aandacht.

7 Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief, is het belangrijkste thema en de grootste uitdaging binnen het GVVP van Hattem. De knelpunten en problemen die door inwoners en belangengroepen in het participatieproces zijn aangedragen concentreren zich voor een groot deel rondom het thema verkeersveiligheid.

7.1 Ambitie

Ten aanzien van de verkeersveiligheid stelt de gemeente zichzelf, conform het landelijke beleid, ten doel om het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers te beperken. De aanpak van verkeersonveiligheid heeft de hoogste prioriteit binnen het GVVP en richt zich niet alleen op het aanpassen van infrastructuur, maar ook op de beïnvloeding van verkeersgedrag door educatie en handhaving. De kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers) is de doelgroep waarop de aanpak van verkeersonveiligheid zich met name richt.

7.2 Sporen

De afgelopen jaren is landelijk en ook in Hattem al veel geïnvesteerd in de aanpassing van de wegen conform de eisen van duurzaam veilig en andere richtlijnen. Dit heeft een impuls gegeven aan de verkeerveiligheid. Het wordt wat betreft kosteneffectiviteit onmogelijk om de komende jaren een lijn door te zetten die alleen bestaat uit infrastructurele maatregelen en dan ook nog eens specifiek gericht op verkeersveiligheid. De infrastructurele maatregelen moeten ook bijdragen aan de kwaliteit en functionaliteit van de openbare ruimte. Naast aanpassingen aan de **infrastructuur** is het van belang om het **gedrag** van de weggebruiker positief te beïnvloeden door educatie, voorlichting en participatie in voorbereiding en uitvoering. Ten slotte kennen we het spoor van juridische maatregelen en **handhaving**. Een aanpak waarbij alle drie de hiervoor benoemde sporen zijn geïntegreerd is het meest effectief.

7.3 Infrastructuur

De focus in het verbeteren van de infrastructuur ligt primair bij het voorkomen van ernstige ongevallen door in lijn met het principe van duurzaam veilig de verschillen in snelheid, massa en richting van verkeersdeelnemers te beperken. Dit betekent in de praktijk het verder inrichten en upgraden van verblijfsgebieden conform de daarvoor geldende richtlijnen, het vergroten en verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en het verlagen van de snelheid van autoverkeer op kruispunten en (een aantal van de) doorgaande wegen.

Een verkeersveilige infrastructuur is echter meer dan enkel het inrichten van infrastructuur conform de richtlijnen. De omgeving van de weg speelt een belangrijke rol in de beleving van weggebruiker en is daarom ook van invloed op het verkeersgedrag. Het is daarom essentieel dat de infrastructuur het gewenste verkeersgedrag ondersteunt of uitlokt. Daar waar bijvoorbeeld veel verblijfsactiviteiten plaatsvinden en er meer potentiële conflicten aanwezig zijn, moet dat ook blijken uit de inrichting van de weg en de omliggende openbare ruimte.

Theorie wegcategorisering





Voortvloeiend uit het principe duurzaam veilig is het wegennet zoals we dat kennen in Nederland ingedeeld in een drietal herkenbare categorieën:

- Stroomwegen (SW); Hoofdwegen landelijk (100 / 120 / 130 km/uur)
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW); Regionale en lokale hoofdwegen (80 / 50 km/uur)
- Erftoegangswegen (ETW); Woonstraten (60 / 30 km/uur).

In principe zijn alle wegen en paden in Nederland in te delen in een van de bovenstaande drie wegcategorieën. Een weg of pad wordt gecategoriseerd op basis van het gebruik van de weg en de functie die de weg in het totale wegennet vervuld.

Wegkenmerken

Het is wenselijk om de gecategoriseerde wegen te laten voldoen aan de essentiële kenmerken. Essentiële kenmerken zijn onder andere de snelheden, de voorrangregelingen en de aanwezige markeringen. Een overzicht van deze essentiële herkenbaarheidskenmerken is uitgewerkt in afbeelding 7.3.1. In de gemeente Hattem liggen twee stroomwegen (de A28 en de A50), maar deze zijn geen eigendom van de gemeente Hattem en daarom in dit kader buiten beschouwing gelaten.

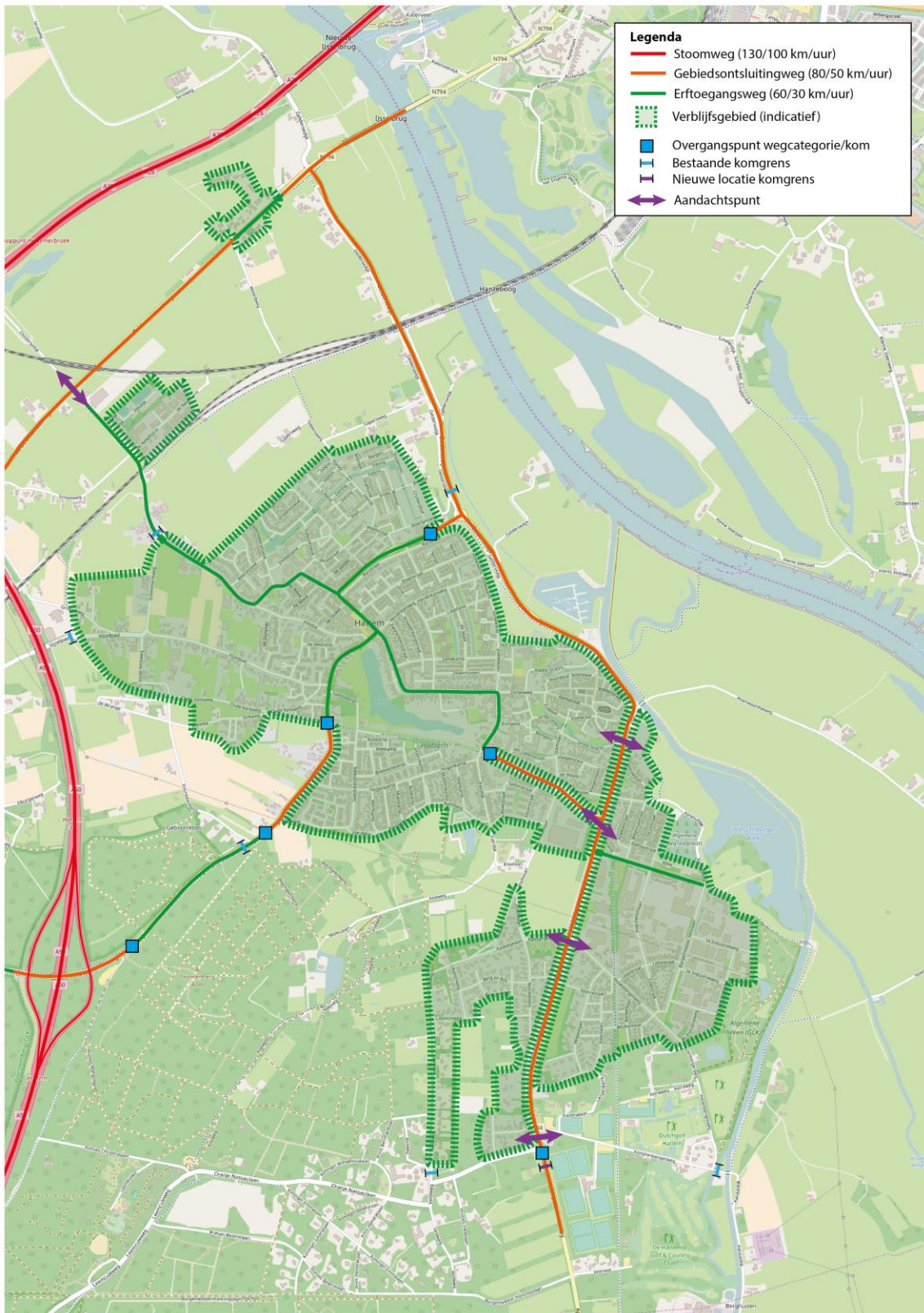
Gebiedsontsluitingsweg	
<p>Bubeko</p>  <p>80 km/uur Rijbaanscheiding VRI, voorrangskruispunt of rotonde Breed wegprofiel met obstakelvrije zone Geen langzaam verkeer op de rijbaan Geen erfaansluitingen Volledige markering Hoge intensiteit mogelijk</p>	<p>Bibeko</p>  <p>50 km/uur Rijbaanscheiding VRI, voorrangskruispunt of rotonde Breed wegprofiel met obstakelvrije zone Geen fietsers op de rijbaan Beperkt aantal erfaansluitingen Volledige markering Hoge intensiteit mogelijk</p>
Erftoegangsweg	
<p>Bubeko</p>  <p>60 km/uur Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel Langzaam verkeer op rijbaan Erfaansluitingen toegestaan Geen asmarkering / eventueel kantmarkering Lage intensiteit wenselijk</p>	<p>Bibeko</p>  <p>30 km/uur Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel Langzaam verkeer op rijbaan Erfaansluitingen toegestaan Geen markering Lage intensiteit wenselijk</p>

Afbeelding 7.3.1; Essentiële kenmerken wegcategorieën binnen en buiten de bebouwde kom

De essentiële kenmerken zoals in afbeelding 7.3.1 zijn weergegeven, zijn een wensbeeld van de inrichting van de weg. Zoals eerder omschreven wordt een weg gecategoriseerd op basis van gebruik en functie in het wegennetwerk. Op basis van de categorisering kan vervolgens worden gewerkt aan de inrichting van de weg, waarbij het gewenst is zoveel mogelijk herkenbaarheidskenmerken in het ontwerp van de weg tot uiting te laten komen. De theoretische verdeling van wegen en paden in drie categorieën is in de praktijk vaak minder goed aan te brengen. Hierdoor ontstaan zogenaamde 'grijze wegen', wegen die niet helemaal in een bepaalde categorie passen of wel in een bepaalde categorie vallen, maar kenmerken hebben van een andere categorie. Voorbeeld hiervan in Hattem is de Nieuweweg. Deze weg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg, maar kent wel erfaansluitingen. Dit kan vanuit het veiligheidsprincipe echter nooit het gewenste eindbeeld zijn.

Wegencategorisering Hattem

Het wensbeeld van de categorisering van het wegennet in de gemeente Hattem is weergegeven op afbeelding 7.3.2.



Afbeelding 7.3.2; Wegcategorisering Hattem

Gebiedsontsluitingswegen

In het wensbeeld zijn de Apeldoornseweg, de Nieuweweg, de Geldersedijk, en delen van de Burgemeester Bijleveldsingel, de Hessenweg, de Stationslaan, de Zuiderzeestraatweg en de Verlengde Parklaan gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen hebben en behouden een belangrijke functie in het ontsluiten en verbinden van gebieden. Zoals eerder beschreven bevatten deze wegen vaak een aantal kenmerken van erftoegangswegen (bijvoorbeeld fietsers op de rijbaan en erfafsluitingen), maar hebben en houden deze wegen wel de functie van ontsluitingsweg.

Zuiderzeestraatweg

Door de realisatie van de nieuwe aansluiting op de A28 ten behoeve van de ontsluiting van bedrijventerrein H20 ter hoogte van Wezep, wordt de verkeersfunctie van de Zuiderzeestraatweg heroverwogen. Nader onderzoek naar het gebruik van de Zuiderzeestraatweg in relatie tot de nieuwe aansluiting op de A28 is nodig.

Erftoegangswegen

De overige delen van het wegennet zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. In het wensbeeld is een aantal erftoegangswegen specifiek weergegeven. Dit zijn wegen die in de vorige wegencategorisering (1997) een andere (hogere) functie toegekend hebben gekregen maar die nu worden beschouwd als erftoegangsweg. Deels zijn deze wegen al conform de functie erftoegangsweg ingericht en deels is het nog nodig om de verblijfskwaliteit op te waarderen.

Overgangen en komgrenzen

In het wensbeeld zijn ook de komgrenzen en overgangen naar een andere wegcategorie aangegeven. Eerder in dit GVVP is reeds aangegeven dat het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers belangrijk is om het verkeer veiliger te maken. Door komovergangen en overgangen naar een andere wegcategorie zodanig in te richten dat het voor de weggebruiker duidelijk is dat er een belangrijk verschil is tussen de twee delen van de weg, vertoont de weggebruiker ander gedrag.

Komgrens Apeldoornseweg

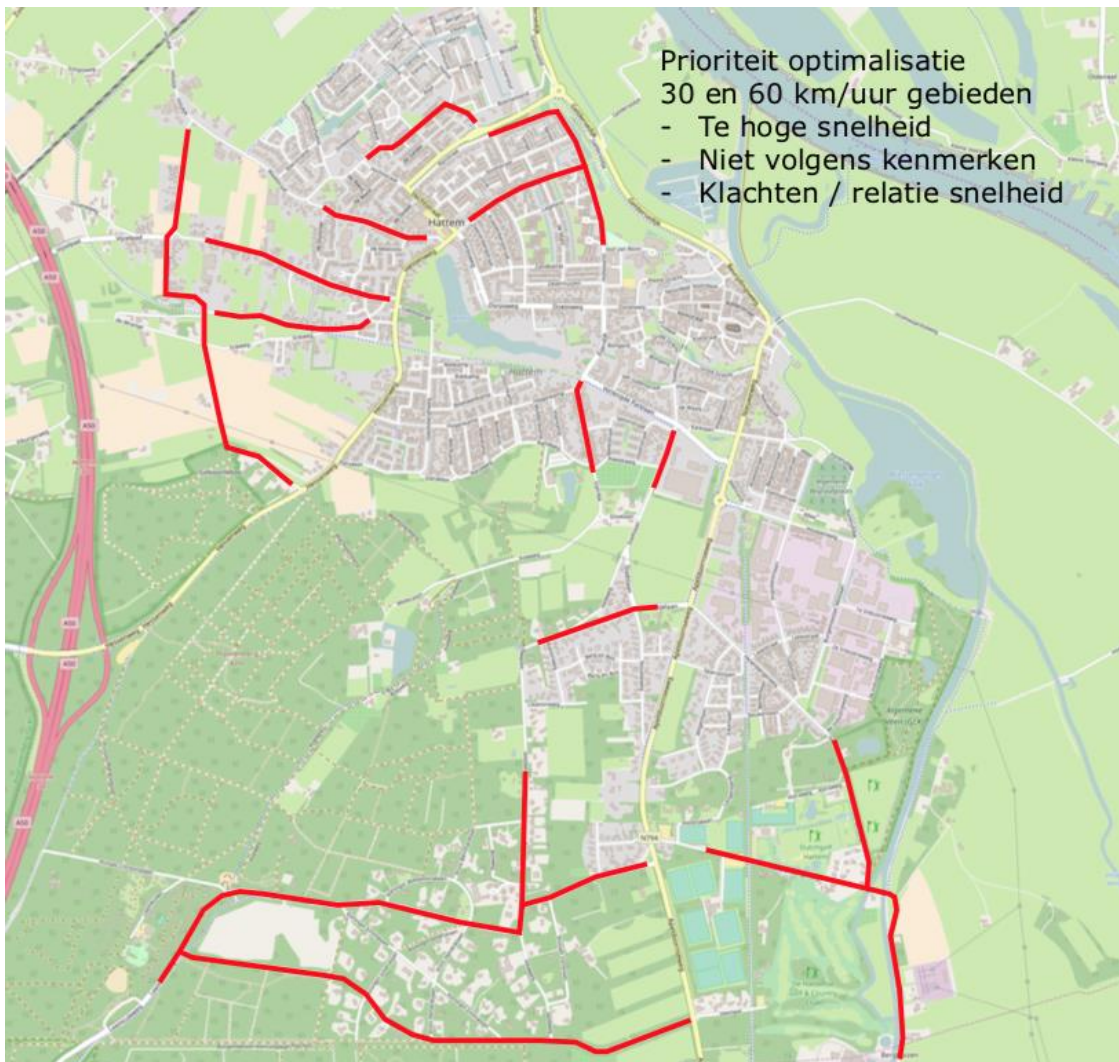
De komovergang op de Apeldoornseweg is in het wensbeeld weergegeven net voor het kruispunt met de Burgemeester van Heemstralaan en de Konijnenbergerweg. Deze locatie is een markant overgangspunt. In de reacties vanuit de samenleving zijn een aantal opmerkingen over de verkeersonveiligheid ontvangen. Met het verplaatsen van de komgrens van de rotonde Hoopjesweg naar het kruispunt met de Burgemeester van Heemstralaan komt een deel van de weg binnen de bebouwde kom te liggen. Een inrichting van dit deel van de Apeldoornseweg conform de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de kom zal naar verwachting een veiliger situatie opleveren.

Centraal verblijfsgebied

In de gewenste wegcategorisering (weergegeven in afbeelding 7.3.2) is een centraal gebied in de kern van Hattem aangewezen als verblijfsgebied (erftoegangsweg 30 km/uur). Dit betreft de een gedeelte van de Hessenweg, de Vechtstraat, de Burgemeester Bijleveldsingel, de Dorpsweg en de Eijerdijk. In de wegcategorisering van het vorige GVVP waren deze wegen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. De betreffende wegen en de omgeving waarin deze wegen liggen is echter minder geschikt voor de ontsluiting van verkeer. Door dit gebied op een andere manier in te richten en het verblijfskarakter centraal te stellen boven de ontsluitingsfunctie, wordt dit gebied aantrekkelijker voor de langzame verkeersdeelnemers en minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Belangrijk aandachtspunt bij een nieuwe inrichting is de berijdbaarheid en bereikbaarheid van het gebied voor bestemmingsverkeer, waaronder vrachtverkeer.

Optimalisatie 30 km/uur gebieden

Op verschillende plaatsen in Hattem is in het kader van de essentiële herkenbaarheidskenmerken (CROW 315, Basiskkenmerken wegontwerp) nog een optimalisatieslag nodig binnen de al bestaande 30 en 60 km/uur gebieden. Hierbij moet worden gedacht aan het instellen van een maximumsnelheid van 30 of 60 km/uur in verblijfsgebieden, het aanleggen van aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen en het accentueren van gelijkwaardigheid. Binnen de verblijfsgebieden (erftoegangswegen) wordt vanuit het principe Duurzaam Veilig geen verder onderscheid gemaakt in wegcategorieën. Dit betekent niet dat de erftoegangswegen allemaal dezelfde verschijningsvorm kennen. Afhankelijk van bijvoorbeeld de aanwezigheid van een busroute, fietsroute, hoge parkeerdruk, de ligging in de wijk en gebiedskenmerken worden verschillende wegprofielen en inrichtingsvormen toegepast. Dit is altijd maatwerk. De wegen die de meeste prioriteit verdienen wat betreft optimalisatie zijn weergegeven op afbeelding 7.3.3. Dit zijn de wegen waar regelmatig een hogere snelheid dan de toegestane is gemeten en wegen die veelvuldig worden genoemd door aanwonenden met betrekking tot een hoge snelheid van het autoverkeer.



Afbeelding 7.3.3.; Optimalisatie inrichting bestaande verblijfsgebieden

Fasering inrichting conform categorisering

Het inrichten van alle wegen conform het principe duurzaam veilig vraagt om relatief grote financiële investeringen. Projecten voor het inrichten van wegen conform het principe duurzaam veilig worden door de gemeente Hattem voornamelijk gekoppeld aan onderhoud van wegen en riolering (volgens het 'werk met werk'-principe). Daar waar nodig wordt per locatie onderzocht of onderhoud in tijd naar voren gehaald kan worden of dat in een specifieke situatie tijdelijke maatregelen genomen kunnen worden om verkeersonveilige situaties veiliger te maken.

Natuurlijk sturen

Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte gaat de voorkeur uit naar integrale oplossingen passend binnen de context van de openbare ruimte. Een inrichting die niet alleen is gericht op de verkeerskundige wensen maar ook een meerwaarde is wat betreft beleving, kwaliteit en functionaliteit. Een gedeelde en integraal ingerichte openbare ruimte stimuleert in veel gevallen het gewenste gedrag en daardoor een beperking van de gereden snelheid, wat de veiligheid van alle verkeerdeelnemers ten goede komt.

Aanpak knelpunten

Naast de weginrichting conform de wegencategorisering zijn er altijd (actuele) knelpunten die vragen om een infrastructurele ingreep. Het kan zijn dat de weg en/of het kruispunt is ingericht conform de geldende richtlijnen en principes van duurzaam veilig en toch nog als onveilig wordt ervaren. Afhankelijk van het dynamische uitvoeringsprogramma dient binnen de context van de algemene beleidsopgaven ruimte te zijn om in te spelen op concrete knelpunten en maatwerk als oplossing mogelijk zijn.

In het participatietraject is door inwoners van Hattem een lijst met knelpunten opgesteld. De belangrijkste knelpunten die betrekking hebben op verkeersonveiligheid en niet binnen het kader van de wegencategorisering (en overgangspunten) worden opgepakt, zijn hieronder weergegeven.

- Paaltjes en obstakels langs en op fietspaden.
- Overbodige en/of foutieve bebording
- Ronde Geldersedijk – Burgemeester Bijleveldsingel. De fietsoversteek is gevaarlijk, zicht op fietsers is niet altijd goed.
- Uitrit Nieuwstad op Nieuweweg. Slecht zicht door geparkeerde voertuigen.
- Ronde Nieuweweg/Hoopjesweg/Apeldoornseweg inclusief aansluiting Stationslaan. Slecht zicht op fietsers en ontbrekende voorzieningen voor voetgangers.
- Kruispunt Nieuweweg – Verlengde Parklaan. Slecht zicht, druk punt dat dicht op rotonde ligt, gevaarlijke oversteek voor fietsers.
- Snelheid (doorgaand) autoverkeer in verblijfsgebied, langparkeren bezoekers centrum. Voorbeelden van deze locaties zijn de Lippenoordweg, de Hilsdijk, het Vijzelpad en de Grote Gracht.

Opgaven Verkeersveiligheid, Infrastructuur
Herinrichten wegen en kruispunten centraal verblijfsgebied (gefaseerd van 50 naar 30 km/uur Dorpsweg, Vechtstraat, Bijleveldsingel e.a.)
Herinrichten Apeldoornseweg (gebiedsontsluitingsweg) van een weg buiten naar binnen de bebouwde kom (inclusief kruispunten)
Optimalisatie inrichting bestaande 30 en 60 km/uur gebieden (gekoppeld aan onderhoud)
Aanpak knelpunten (buiten de categorisering) waar snelle actie mogelijk is (quick wins)

7.4 Gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting)

Het grootste deel van de verkeersongevallen (95%) is toe te schrijven aan een menselijke fout, direct of indirect. De overige 5% wordt veroorzaakt door mankement aan het voertuig of een mankement aan de weg. Het beïnvloeden van verkeersgedrag is een van de manieren waarop de verkeersveiligheid vergroot kan worden.

Actieplan educatie

Hattem sluit in de komende jaren op het gebied van educatie aan bij de landelijke lijn voor verkeereducatie. Dit houdt in dat in Hattem de focus van educatie ligt op de onderwerpen die landelijk ook spelen. Hierbij kan gedacht worden aan onderwerpen als verlichting, gebruik social media tijdens verkeerdeelname (afleiding in het verkeer), alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, etc. In de educatie is het van belang de boodschap goed af te stemmen op de doelgroep. Voor jongeren kan dit bijvoorbeeld gebruik van de mobiele telefoon op de fiets zijn en voor basisschoolkinderen een project als ANWB Streetwise. Om in te kunnen spelen op de actuele knelpunten en aandachtspunten, kan het een actieplan gedragsbeïnvloeding een hulpmiddel zijn.

Schoolomgeving

De veiligheid rondom scholen is en blijft een belangrijk onderwerp. Bij het verkeersveiliger maken van de schoolomgeving wordt (naast een duurzaam veilige weginrichting) primair ingezet op gedragsbeïnvloeding. Gezamenlijk met verkeersouders, schooldirectie, VVN en gemeente wordt getracht een verkeersveilige schoolomgeving te realiseren. Hoofddoel is en blijft: weggebruikers (veelal de ouders, maar ook kinderen) bewustmaken van de noodzaak zich verkeersveilig nabij (basis)scholen te gedragen. Dit kan in praktijk gebracht worden door bijvoorbeeld afspraken te maken over het halen en brengen, parkeren en stimuleren van fietsgebruik en lopen (door te belonen) en het vertonen van filmpjes ter verduidelijking van situaties.



De knelpunten in de schoolomgeving doen zich met name voor tijdens het halen en brengen van kinderen. Een autoluwe schoolomgeving waarbij in ieder geval niet wordt geparkeerd vlak voor de ingang van de school kan bijdragen aan de veiligheid. Daarnaast is een goede wachtruimte voor de ouders belangrijk, waarbij ouders ook hun fiets op een goede manier kunnen parkeren. Het instellen van verkeersmaatregelen ter regulering van het verkeer, zoals eenrichtingsverkeer, heeft niet de voorkeur vanwege de kortdurende aard van de overlast (met name in de morgen en middag rondom aanvang en uitgaan van scholen).

Bij de aanpak van verkeersonveiligheid rondom scholen wordt altijd eerst ingezet op een gezamenlijke aanpak van het gedrag en het maken van onderlinge afspraken. Indien de afspraken worden nagekomen en dit toch onvoldoende effect sorteert wordt bekeken of aanvullende juridische maatregelen en/of handhaving kunnen bijdragen aan de oplossing van de problemen. Pas als deze stappen niet leiden tot een (structurele) verbetering worden aanvullende infrastructurele maatregelen overwogen zoals het instellen van een schoolzone (markering en straatmeubilair) of een andere vorm van het verbeteren van de herkenbaarheid van de school.

Communicatie

De gemeente kan een actievare rol spelen in de communicatie en voorlichting rondom nieuwe ruimtelijke plannen, herinrichtingen en verkeersgerelateerde maatregelen. Voor deze nieuwe situaties kan het van belang zijn met toekomstige gebruikers in gesprek te gaan over het gewenste verkeersgedrag.

Hoe de communicatie rondom projecten, maatregelen et cetera wordt vormgegeven wordt bepaald in samenspraak met het team communicatie.

Opgaven Verkeersveiligheid, Gedragsbeïnvloeding
Opstellen jaarlijks actieplan verkeerseducatie (aandacht besteden aan landelijke onderwerpen, maar ook specifiek aan onderwerpen die in Hattem spelen)
Structurele communicatie betreffende nieuwe plannen en situaties vanuit gemeente.
Aanpak veilige schoolomgeving i.s.m. scholen, VVN (Regionaal) en het Verkeersplatform.

7.5 Verkeersregels en handhaving

Handhaven van verkeersregels en het opleggen van sancties als deze regels worden overtreden is een taak van de politie en BOA's. De gemeente Hattem heeft zich de wens de inzet van handhaving in de toekomst te kunnen beperken. Voorwaarde daarvoor is dat projecten en maatregelen die uit dit GVVP voortvloeien dusdanig moeten worden vormgegeven dat verkeersgedrag van de weggebruiker hierdoor op een positieve manier beïnvloed wordt. De inrichting van de openbare ruimte en educatie zijn, zoals hiervoor beschreven, de basis voor gedragsverandering in het verkeer. Handhaving wordt alleen ingezet wanneer gedragsbeïnvloeding op andere wijze niet mogelijk is of als een sterke combinatie kan worden gemaakt met een stukje educatie bijvoorbeeld op buurtniveau.

Buurtacties

Samen met buurtbewoners en de politie (en eventueel andere stakeholders zoals de regionale VVN) gaan we meer acties uitvoeren om het verkeersgedrag in de buurten te verbeteren en de leefbaarheid te verhogen. Burgers kunnen hiervoor de gemeente benaderen maar ook VVN. Voorbeelden van te combineren acties zijn:

- ▲ Handhaving en voorlichting politie
- ▲ Uitdelen flyers aan weggebruikers (door buurtbewoners)
- ▲ Inzet snelheidsdisplay (smiley)
- ▲ Activiteit kinderen (strat-speeldag o.i.d.)

Om een positief resultaat te bereiken is het belangrijk om dit samen met de buurt of de stad op te pakken en te evalueren. Een combinatie van acties werkt beter en langduriger dan losse incidentele acties. Om de buurtacties te versterken en structureel onderdeel uit te laten maken van het beleid is naast de gemeentelijke inzet (als coördinator) een jaarlijks budget nodig voor onder andere materiaal).

Opgaven Verkeersveiligheid, Handhaving

Coördineren buurtacties i.o.m. VVN, Verkeersplatform en de politie
--

8 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Naast verkeersveiligheid is een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers een belangrijke voorwaarde voor een goed en toekomstbestendig verkeer- en vervoersysteem.

8.1 Ambitie

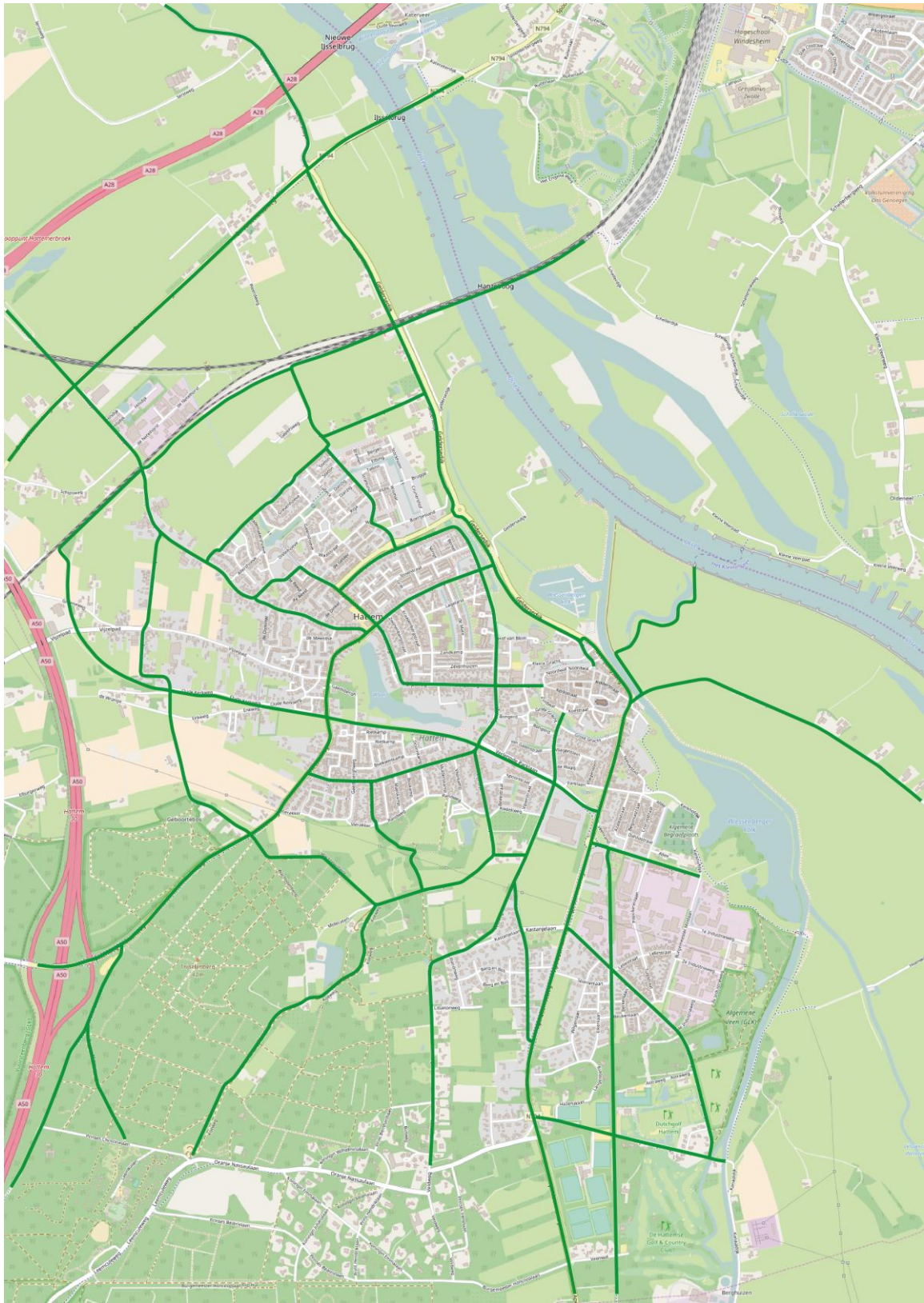
De gemeente Hattem heeft de ambitie om de bereikbaarheid voor fietsers te verbeteren. Het is een gezonde en duurzame vervoerwijze die op de schaal van Hattem potentie heeft. Ook specifieke aandacht verdient de toegankelijkheid voor voetgangers, met name ouderen en mindervaliden. Voor deze groep is ook het behoud van een goed en passend OV van belang. Wat betreft de bereikbaarheid per auto wordt vooral ingezet op een behoud van de bestaande (afwikkelings)kwaliteit van het wegennet. Uitdagingen liggen met name op het (regionale) hoofdwegennet.

8.2 Fietsverkeer

In Hattem is de laatste jaren al veel geïnvesteerd in het fietsnetwerk. De ambitie is het niveau van bereikbaarheid verder uit te breiden en het fietsverkeer te stimuleren, zodat deze een volwaardig alternatief vormt en blijft voor de auto (op korte ritten). Comfortabele, snelle, directe, duidelijke en herkenbare fietsroutes en goede voorzieningen, afgestemd op ontwikkelingen als de elektrische fiets, zijn daarin een belangrijke sleutel.

Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van Hattem bestaat in principe uit alle wegen en paden die opengesteld zijn voor fietsverkeer. Een aantal wegen en paden in Hattem wordt intensief gebruikt door fietsers en deze zijn daarom aangemerkt als hoofdfietsroute. De hoofdfietsroutes zijn logische routes in het netwerk binnen Hattem, maar vormen ook verbindingen naar omliggende gebieden. De basis voor het netwerk van hoofdfietsroutes is gelegd in het GVVP van 1997. Op basis van recente inzichten en ontwikkeling (Gelders Fietsnetwerk) is dit in het kader van dit GVVP uitgebreid en aangepast. De hoofdfietsroutes zijn in figuur 8.2.1. weergegeven.



Afbeelding 8.2.1; Fietsnetwerk Hattum

Inrichting en vormgeving hoofdfietsroutes

Het gebruik van de hoofdfietsroutes in Hattem moet aantrekkelijk zijn voor de fietser. Het fietsnetwerk in Hattem wordt door veel verschillende fietsers gebruikt. Hattem kiest daarom de koers om de hoofdfietsroutes integraal te beschouwen, wat inhoudt dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen utilitaire en recreatieve fietsroutes. Naast een goede infrastructuur wordt ook gekeken naar beleving, voorzieningen langs de route en mogelijkheden voor overstap- en rustpunten. Ook moet rekening worden gehouden met nieuwe soorten fietsen. De elektrische fiets is bezig met een opmars en deze opmars gaat de komende jaren doorzetten. Bij de inrichting van het fietsnetwerk, hoofdfietsroutes en ook de stallingmogelijkheden dient aandacht geschonken te worden aan de elektrische fiets. Specifiek aandachtspunt hierbij is de opkomst van de Speedpedelec, een fiets die sinds 2017 in de bromfiets categorie hoort en binnen de bebouwde kom daarom op de rijbaan fietst.

Om een bepaald niveau van comfort te bieden in het fietsnetwerk is een wensbeeld voor de inrichting van het fietsnetwerk en de hoofdfietsroutes opgesteld. Een goede inrichting van het fietsnetwerk en fietsroutes voldoet aan de volgende kenmerken:

- Fietspaden worden zoveel als mogelijk uitgevoerd in asfaltverharding en voldoen wat betreft breedte en inrichting zoveel mogelijk aan de landelijk geldende richtlijnen;
- Hoofdfietsroutes liggen bij voorkeur in de voorrang, maar dit is geen vereiste. In Hattem is veiligheid op de fietsroute belangrijker dan de voorrang van de fietsroute.
- Daar waar hoofdfietsroutes samenvallen met woonstraten wordt het aandeel autoverkeer beperkt en het parkeren zodanig geregeld dat overlast voor fietsers wordt beperkt.
- Op kruispunten en oversteken wordt gezorgd voor voldoende zicht van de automobilist op de fietsers.

Aansluiten op andere fietsnetwerken

Hattem heeft een goede aansluiting op het fietsnetwerk van Zwolle en De Veluwe. Het blijft echter van belang de aansluiting verder uit te bouwen en aan te blijven sluiten bij de ontwikkelingen van het netwerk in Zwolle en het achterland van De Veluwe. Hattem heeft daarnaast de intentie om de komende jaren nauw betrokken te zijn bij de verkenning naar een snelfietsroute tussen Apeldoorn en Zwolle.

Aandachtspunten in het fietsnetwerk

Het optimaliseren van het fietsnetwerk conform de landelijke richtlijnen (van het CROW) gebeurt veelal op het moment dat onderhoud wordt gepleegd aan de wegen en paden. Een aantal specifieke aandachtspunten die bij voorkeur vooruitlopend op het onderhoud moeten worden opgepakt zijn:

- De aansluiting van het fietspad op de spoorbrug op de Geldersedijk;
- De fietsroute vanaf de spoorbrug richting het centrum van Hattem door de wijk Assenrade. Op deze route dient ook de Burgemeester Bijleveldsingel op een veilige wijze overgestoken te worden;
- Schoolfietsroutes
- De fietsroutes vanuit de (te ontwikkelen) gemengde wijk Het Veen;
- De breedte van het fietspad Roseboomspoor. Op een aantal plekken is het pad smal en maken ook voetgangers gebruik van het pad.

- Inrichting fietsroute over de Novalieweg. De route wordt in de praktijk door veel fietsverkeer gebruikt, maar was in het vorige fietsnetwerk niet opgenomen.
- Situatie rondom rotonde Apeldoornseweg – Nieuweweg en het nabij liggende kruispunt Nieuweweg – Verlengde Parklaan. Dit is een complexpunt met meerdere knelpunten voor overstekende fietsers.
- Fietsstroken langs Hessenweg (gedeelte binnen de bebouwde kom) zijn smal. Mogelijk onderzoek naar gescheiden fietspad in twee richtingen.
- Toepassen rood asfalt en aandacht voor zichtbaarheid op oversteken in de voorrang (o.a. bij de rotondes).

Stallingsmogelijkheden

Naast een goede inrichting van het fietsnetwerk is het aanbieden van goede stallingsmogelijkheden belangrijk voor het stimuleren van fietsgebruik. Het beschikbaar hebben van gemakkelijke, veilige en ordelijke stallingen is essentieel. Voor het aantal benodigde plaatsen om een fiets te stallen en de manier waarop dit vormgegeven kan worden zijn richtlijnen opgesteld door het CROW (Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren).

Naast voldoende capaciteit is het tevens van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Bij de keuze voor een locatie dienen de volgende stelregels in acht te worden genomen. Stallingen worden optimaal gebruikt indien ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- Aan de aanvoerroutes worden gesitueerd;
- Duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving voldoen aan de wensen van de parkeerder.

Uit het participatietraject zijn geen grote knelpunten naar voren gekomen met betrekking tot het parkeren van fietsen buiten het centrum. Bij de meeste voorzieningen zijn voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig. Als aandachtspunt is genoemd dat niet alle stallingen in het centrum van Hattem goed te vinden zijn en daardoor minder (of op sommige momenten helemaal niet) worden gebruikt. Fietsparkeren geschiedt vaak rondom de kerk op de Markt in het centrum.

Naast het aanbieden van voldoende stallingen spelen nog andere ontwikkelingen een rol in het fietsparkeren. De toename van het aantal elektrische fietsen vraagt om mogelijkheden voor het opladen van de accu en er dient rekening te worden gehouden met het gewicht van de elektrische fiets (wat betreft type beugels/stallingen).

Opgaven Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Fietsverkeer
Optimaliseren inrichting hoofdfietsroutes conform de eisen/kenmerken, gekoppeld aan onderhoud.
Aanpakken specifieke knelpunten op het netwerk van hoofdfietsroutes (zie aandachtspunten). Veelal is hier een koppeling met de aanpak van aandachtspunten op het gebied van veiligheid mogelijk.
Onderzoek uitvoeren naar verbeterpunten locatie, gebruik en vindbaarheid van fietsenstallingen in het centrum.
Het fietsnetwerk van Hattem goed aansluiten op het fietsnetwerk van Zwolle en er wordt actief meewerkt aan de verkenning van de fietssnelweg Zwolle - Apeldoorn



Kerkstraat Hattem zomer 2016

Gasthuisplein Zwolle januari 2018



8.3 Gemotoriseerd verkeer

Bereikbaarheid regio

De directe nabijheid van de A50 en de A28 maakt dat Hattem goed bereikbaar is vanuit de regio. De verbindingen tussen het regionale hoofdwegennet, de kern Hattem en omliggende kernen hebben voldoende kwaliteit om de bereikbaarheid ook op termijn te waarborgen. De afwikkeling op de snelwegen zelf is een aandachtspunt. Het aantal incidenten en de filevorming op de A28 en A50 nemen toe. Tijdens files op de A50 en de A28 wordt de route Hessenweg – Vechtstraat – Burgemeester Bijleveldsingel en Geldersedijk als sluiproute gebruikt. Op die momenten levert dit sluiptraject overlast op voor de omgeving (zie ook leefbaarheid). Het is belangrijk deze problematiek kenbaar te blijven maken bij Rijkswaterstaat, de wegbeheerder van de snelwegen.

Afwikkeling verkeer in Hattem

Binnen de gemeente Hattem zijn geen locaties waar zich dagelijks structureel vertragingen of files voordoen tijdens de spits. Op een aantal wegen is het druk, maar de doorstroming van het verkeer is over het algemeen goed. De ontwikkeling in Hattem zijn niet van dien aard dat verwacht wordt dat het afwikkelingsniveau op bepaalde punten onacceptabel wordt. Het weggedeelte van de Bevrijdingsweg en Nieuweweg inclusief kruispunt bij de Shell en rotonde Nieuweweg/Hoopjesweg/Apeldoornseweg verdient in dit kader wel aandacht wat betreft monitoring van het afwikkelingsniveau (blijft dit voldoende in de toekomst).

Circulatie centrum

De bereikbaarheid van het centrum van Hattem met de auto is meer gerelateerd aan de parkeermogelijkheden dan aan de doorstroming op de wegen. Voor bewoners en mensen die echt in het centrum moeten zijn met de auto wordt die mogelijkheid geboden. Bezoekers worden echter bij voorkeur zoveel mogelijk afgevangen op de goed bereikbare parkeerterreinen aan de randen van het centrum (zie 8.4). In het project voor de revitalisering van de Binnenstad wordt in 2018 de parkeer- en bereikbaarheidsdiscussie nader uitgewerkt .



Markt Hattem zomer 2018

Opgaven Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Gemotoriseerd verkeer
Bij Rijkswaterstaat een actieve lobby blijven voeren over de problematiek van sluipverkeer bij file op de A28 en A50.
Monitoren afwikkeling kruispunt Shell (Stationslaan, Nieuweweg)
Parkeren en bereikbaarheid uitwerken binnen kader project Binnenstad fase 2

8.4 Parkeren

Goede parkeervoorzieningen (qua ligging en aantal) zijn een belangrijke voorwaarde voor een goed bereikbare binnenstad van Hattem. Ditzelfde geldt voor parkeervoorzieningen bij de sportvoorzieningen op het Achterveen (Konijnenbergerweg e.o). 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 zijn nabij basisscholen in woonwijken op de piekmomenten van halen en brengen onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig.

Parkeernormen

In december 2013 is gezamenlijk met de gemeenten Elburg, Oldebroek en Nunspeet de Nota Parkeernormen opgesteld. In deze nota staan de normen weergegeven voor het toetsen van de parkeercapaciteit die dient te worden gerealiseerd in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen. De normen in de nota zijn gebaseerd op de parkeerkcijfers die door het CROW zijn vastgesteld en vervolgens gespecificeerd naar de situatie van de vier gemeenten op de Noord-Veluwe.

De verwachting is dat in 2018 nieuwe richtlijnen worden gepubliceerd door het CROW. Hierin is onder meer rekening gehouden met diverse ontwikkelingen met betrekking tot parkeren, zoals de opkomst van deelauto's en elektrische voertuigen (laadpalen) maar ook de invloed van de Omgevingswet. De nota parkeernormen moet in dit kader de komende jaren geactualiseerd worden. Uitgangspunt hierbij is en blijft dat de ontwikkelingen geen parkeeroverlast mogen veroorzaken in de omgeving. Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen hoe dat (duurzaam) gerealiseerd kan worden.

Parkeren centrum

In het centrum van Hattem is een blauwe zone van kracht, waarbij de maximale parkeerduur beperkt is tot maximaal 1 uur (in parkeergarage 2 uur) . Deze blauwe zone is van kracht op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag van 9.00 – 18.00 uur en op vrijdag van 9.00 – 21.00 uur. Daarnaast zijn in en rondom het centrum 'witte' parkeervakken beschikbaar voor bezoekers van het centrum die langer dan 1 uur willen parkeren.

Problematiek rondom parkeren komt met name voort uit de verdeling van verkeer over de beschikbare parkeerterreinen. Zo is parkeerterrein Bleek regelmatig (over)vol en het parkeerterrein bij de jachthaven vaak minder goed gebruikt. De beschikbaarheid van parkeerplekken lijkt in en rondom het centrum geen probleem te zijn, de optimalisatie van de vindbaarheid en verdeling over de beschikbare parkeerterrein verdient de aandacht. Daarnaast blijft het van belang dat de parkeersituatie in het centrum periodiek wordt

gemonitord om verschuivingen in de parkeerbehoefte en andere problematiek tijdig te signaleren en in te kunnen grijpen. Hierbij dient ook aandacht besteed te worden aan het verdringingseffect naar de schil rondom het centrum (zie onder andere gebied rondom Hof van Blom) en aan de behoefte van inwoners van de binnenstad



Parkeerplaats De Bleek zomer 2017

Parkeren in woonwijken

Met name in de oudere woonwijken, die voor de jaren 80 zijn ontwikkeld, 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 maar moet maatwerk worden geleverd in overleg met bewoners en belanghebbenden. In eerste instantie wordt bij een klacht de problematiek geobjectiveerd d.m.v. kencijfers en/of onderzoek. Als er een probleem is dan worden oplossingen gezocht in de volgorde:

- ▲ Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte;
- ▲ Formele afspraken (regulering) om overlast te voorkomen (regulering);
- ▲ Infrastructurele aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Voor de aanleg van parkeerplaatsen wordt gezocht naar mogelijkheden om dit te combineren met onderhoudswerkzaamheden. Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, kan de parkeercapaciteit niet zomaar worden uitgebreid. De afweging tussen, groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte moet integraal worden gemaakt.

Parkeren bij voorzieningen

Knelpunten in het parkeren bij voorzieningen doen zich met name voor bij scholen en sportvoorzieningen, zoals bij de bestaande basisscholen en de sportvoorzieningen aan de Konijnenbergerweg. Problematiek met parkeren bij scholen en voorzieningen hebben vaak onveilige situaties met jonge verkeersdeelnemers tot gevolg. Hiervoor dient voldoende aandacht te zijn.

Opgaven Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Parkeren
Actualisatie Nota Parkeernormen (eventueel met regio)
Monitoren van de parkeersituatie in en rondom het centrum, bij scholen en voorzieningen.
Verbeteren verwijzing (op straat en online) parkeerterreinen rondom centrum (ook looproutes hierbij betrekken)

8.5 Hulpdiensten

De toegankelijkheid en beschikbaarheid van wegen voor hulpdiensten is van groot belang voor onze veiligheid. De openbare ruimte vraagt enerzijds om een inrichting die ervoor zorgt dat de snelheid van verkeer wordt geremd. Anderzijds mag de inrichting van de openbare ruimte in noodgevallen niet leiden tot een belemmering voor de hulpdiensten. Juist een inrichting waarbij de context van de ruimte maximaal wordt benut en op een natuurlijke manier het gewenste snelheidsgedrag wordt afgedwongen vraagt in minder mate om fysieke snelheidsremmers zoals drempels. Om de balans te zoeken en behouden tussen de uitrukroutes en aanrijdtijden van de hulpdiensten en een verkeersveilige inrichting is overleg en afstemming met de hulpdiensten bij een nieuwe ontwikkeling, herinrichting of reconstructie noodzakelijk.

Opgave Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Hulpdiensten
--

Structureel overleg met hulpdiensten bij aanpassingen aan openbare ruimte (om de negatieve effecten op de doorgang en bereikbaarheid zo minimaal mogelijk te houden)
--

8.6 Voetgangers

De 8 – 80 regel

Aandacht voor de belangen van voetgangers is erg belangrijk. Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Daarnaast is voor een groot deel van de mensen, zoals kinderen en ouderen, deze manier van verplaatsen het enige reële alternatief. De ruimte voor voetgangers in de openbare ruimte is nog (te) vaak een sluitpost. Zorg dragen voor een ontwerp van de buitenruimte vanuit het oogpunt van de voetganger maakt de openbare ruimte toegankelijker, functioneler en veelal fraaier. Het toepassen van de 8-80 regel een hierbij een prima maatstaf. De 8 – 80 regel houdt in dat het ontwerp van infrastructuur voor voetgangers goed is als het veilig en comfortabel gebruikt kan worden door iemand van 8 en van 80 jaar.

Verbeteren en waarborgen

Problematiek met betrekking tot voorzieningen voor voetgangers heeft vooral te maken met missende schakels in het voetgangersnetwerk, schade aan de voetpaden en onjuist gebruik van deze voorzieningen. Een aantal speerpunten om de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen in Hattem te verbeteren en te waarborgden zijn hierna weergegeven:

- Bij nieuwe ontwikkelingen dienen de geldende landelijke richtlijnen in acht te worden genomen. Daarbij dient de focus niet alleen te liggen op ruimte voor de voetgangers in het ontwerp, maar ook op de plaatsing van straatmeubilair en vlakheid en stroefheid bestrating (dit is nog te vaak een blinde vlek);
- Bij het uitvoeren van groot onderhoud aan infrastructuur dient aandacht besteed te worden aan het verbeteren en optimaliseren van de voorzieningen voor voetgangers;
- Aanpak acute knelpunten. In het participatietraject dat heeft plaatsgevonden voorafgaande aan het opstellen van dit GVVP zijn diverse knelpunten aangedragen. De knelpunten zijn in te delen in knelpunten met betrekking tot infrastructuur (ontbrekende schakels, lastige oversteekbaarheid) en tot onjuist gebruik van de voetgangersvoorzieningen (plaatsen van obstakels op het voetpad).

Knelpunten

Veel van de knelpunten voor voetgangers hebben te maken met het oversteken, al dan niet bij een zebrapad. Hier wordt in de volgende alinea op ingegaan. Andere knelpunten betreffen het netwerk en de ruimte voor de voetgangers:

- Beperkte ruimte voor voetgangers Kamperhoeve (relatie parkeren op trottoir)
- Ontbreken voorziening voor voetgangers op bijvoorbeeld de Hilsdijk, Vijzelpad, Parallelweg Geldersedijk en de Grote Gracht;
- Geen voorzieningen voor voetgangers bij rotonde Nieuweweg/Hoopjesweg/ Apeldoornseweg;
- Beperkte en krappe oversteekvoorzieningen Konijnenbergerweg richting Burgemeester van Heemstralaan

Zebrapaden

Zebrapaden dragen bij aan een goede oversteekbaarheid van drukke wegen. Een zebrapad is echter niet per definitie een veilige oversteekvoorziening. Dit laatste blijkt ook wel uit de vele opmerkingen over de bestaande zebrapaden. Voor de toepassing van zebrapaden wordt een aantal regels gehanteerd (gebaseerd op landelijke richtlijnen). In beginsel worden zebrapaden alleen toegepast op ontsluitingswegen en niet in verblijfsgebieden. Binnen de verblijfsgebieden kan je in principe overal veilig oversteken (lage snelheid, weinig verkeer). Bij de afweging (of uitzondering) dienen de volgende voorwaarden in acht te worden genomen:

- Is er sprake van een drukke weg die voetgangers moeten oversteken (>4.000 motorvoertuigen/ etmaal, of >320 motorvoertuigen in een spitsuur)?
- 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?
- Zijn er gebruikers met een mobiliteitshandicap en is er sprake van een kwetsbare doelgroep?

Als toepassing van een zebrapad op basis van het voorgaande wenselijk wordt geacht dan dient deze zoveel mogelijk te voldoen aan de hiervoor geldende ontwerprichtlijnen (zichtbaar, beperkte oversteeklengte et cetera). In dit kader is het goed om de bestaande zebrapaden te gaan toetsen op legitimiteit en vormgeving.

Opgaven Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Voetgangers
Structureel meer aandacht voor wensen voetgangers in ontwerpproces en bij onderhoud
Aanpak knelpunten ruimte voor de voetganger
Hanteren beleidsregels afweging nieuwe zebrapaden
Onderzoek legitimiteit en vormgeving bestaande zebrapaden

8.7 Openbaar vervoer

De rol van de gemeente met betrekking tot routing, tarieven en frequentie van het openbaar vervoer is zeer beperkt. Dit wordt grotendeels bepaald door de concessieverlener Provincie Gelderland. De afgelopen jaren is een trend in versobering van het openbaar vervoer in Nederland waar te nemen. In Hattem heeft dit geleid tot het verdwijnen van de buslijnen die door de kern van Hattem liepen. Hattem ligt op de verbinding tussen Zwolle en de Veluwe (gebied Wapenveld, Heerde en Epe), een verbinding waar het reizen met de trein niet mogelijk is.

De rol die de gemeente Hattem op zich kan nemen is die van een actieve lobby bij de Provincie Gelderland om aan te blijven dringen op een passende uitvoering van het openbaar vervoer in Hattem.

De gemeente heeft wel invloed op het bereikbaar maken en houden van haltevoorzieningen. Door haltes goed bereikbaar te maken en bijvoorbeeld goede stallingsmogelijkheden te bieden, kan de drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer verlaagd worden. Aandacht voor bereikbaarheid van de haltes voor mindervaliden is hierin een belangrijk aandachtspunt.

Aanvullend vervoer

Door het verdwijnen van de buslijnen door de kern van Hattem woont een groot deel van de inwoners van Hattem niet meer op loopafstand van een bushalte. De daarbij toenemende groep reizigers die niet meer in staat is zelf auto te rijden of te fietsen, zorgt voor een vraag naar aanvullend vervoer tussen woning en bushalte. Aanvullend vervoer of vervoer op maat is voor deze doelgroep essentieel om nog gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Inwoners worden door de gemeente uitgedaagd om initiatieven op het gebied van aanvullend openbaar vervoer te ontplooiën. Voorbeeld hiervan is de buurtbus Hattem – Zalk – Kampen (www.buurtbuswilsumzalk.nl).



Buurtbus Wilsum Zalk

Basismobiliteit

Onder de noemer basismobiliteit is in 2016 gestart met nieuwe regionale vormen van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Hattem participeert in de regio Stedendriehoek. Met de regionale vervoerscentrale Plus OV (www.ovplus.nl) worden mensen vervoerd volgens vaste routes, op vaste dagen en tijdstippen. Denk hierbij aan het leerlingenvervoer en het dagbestedingsvervoer. Ook de doelgroep die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of openbaar vervoer worden vervoerd met OVplus. Basismobiliteit is een groeiend model

die in de toekomst meer vormen van (aangepast) openbaar vervoer gaat bedienen, naast het reguliere openbaar vervoer.

In augustus 2016 is gestart met het leerlingenvervoer in de gemeente Apeldoorn. Daarna volgden een proef voor dagbestedingsvervoer met één grote zorgaanbieder. En sinds 1 januari 2017 is het Wmo-vervoer overgenomen van de provincie Gelderland (het voormalige regiotalaxivervoer). En sinds augustus 2017 is het leerlingenvervoer en het vervoer naar instellingen voor dagbesteding en dagbehandeling voor alle aangesloten gemeenten georganiseerd.

Opgaven Bereikbaarheid en toegankelijkheid, Openbaar vervoer
Actieve lobby vanuit gemeente om bestaande niveau van openbaar vervoer in stand te houden en mogelijk uit te breiden.
Onderzoek naar mogelijkheden om haltevoorzieningen te optimaliseren (stallingen,abri's informatie, toegankelijkheid).
Stimuleren initiatieven op het gebied van aanvullend lokaal openbaar vervoer

8.8 Smart Mobility en Beter Benutten

Hattem sluit aan bij activiteiten op het gebied van de nieuwe thema's Smart Mobility en Beter Benutten, die in de regio Zwolle- Kampen worden uitgerold. Beide activiteiten hebben als doel de beschikbare wegcapaciteit zo optimaal mogelijk te benutten en daarmee de noodzaak voor realisatie van nieuwe infrastructuur te beperken of geheel te voorkomen.



Smart Mobility betreft 'een doos vol mogelijkheden'.



9 Leefomgeving

Een goede leefomgeving, nu en in de toekomst is belangrijk voor het welzijn van de Hattemers. Het beperken van hinder, een optimale leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit staan hierbij centraal

9.1 Ambitie

In hoofdstuk 6 zijn de ambities op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit uiteengezet. Meer gebruik van duurzame (schone) verplaatsingswijzen leidt tot minder hinder en een betere leefomgeving. Daarnaast zijn lopen en fietsen ook gezond. Ook het beperken van de hinder door doorgaand verkeer is een speerpunt in Hattem daar waar het gaat om een betere leefomgeving. Ten slotte is het maken van integrale keuzes ten aanzien van de openbare ruimte belangrijk om te voorkomen dat het verkeer een te dominante rol vervult binnen die ruimte. De publieke ruimtes moeten vooral ook multifunctionele en prettige verblijfsruimtes zijn.

9.2 Elektrische voertuigen

De trend in transitie van voertuigen die gebruik maken van een verbrandingsmotor met fossiele brandstof naar elektrisch aangedreven voertuigen is al enige tijd gaande. De trend gaat zich in de toekomst doorzetten. Het aantal voertuigen dat elektrisch wordt aangedreven neemt toe. De verduurzaming van het wagenpark leidt tot minder hinder en een gezondere leefomgeving. De infrastructuur dient wel aangepast te worden aan de toenemende behoefte voor het opladen van accu's waarmee voertuigen worden aangedreven. Deels gebeurt dit op particulier terrein en deels in de publieke ruimte. Op dit moment worden elektrische laadpalen in afstemming met Allego geplaatst wanneer deze door een e-rijder worden aangevraagd en de nabijheid van een laadlocatie ontbreekt. Daarnaast wil de gemeente een nog meer uitnodigende rol op dit terrein vervullen.

9.3 Doorgaand (sluip)verkeer

Een prettige en veilige leefomgeving wordt beïnvloed door de hoeveelheid doorgaand verkeer dat gebruikt maakt van de wegen in die leefomgeving. Hattem heeft een doorgaande route (route Geldersedijk, Nieuweweg, Apeldoornseweg) die regelmatig gebruikt wordt door doorgaand verkeer. Om de overlast en hoeveelheid verkeer te beperken wordt van twee kanten ingestoken (push and pull).

Centraal in de woonkern van Hattem wordt met de nieuwe categorisering van wegen het verblijfskarakter opgewaardeerd en de functie van de weg afgewaardeerd. De inprikkers/entrees bestaan uit gebiedsontsluitingswegen die vervolgens overgaan in erftoegangswegen. In dit gebied ligt het accent op een prettige leefomgeving waar met name alleen verkeer aanwezig is dat een bestemming of herkomst heeft in de kern van Hattem. Met deze ingreep wordt het minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om gebruik te maken van deze route.

Aandachtspunt in het verminderen van doorgaand verkeer is daarnaast het effect van (grote) incidenten op de A28 tussen knooppunt Hattemerbroek en Zwolle. Door filevorming op de A28 en de A50 neemt het sluipverkeer in de kern van Hattem toe, wat zorgt voor overlast en files in de kern van Hattem. Het gebruik van 'slimme' navigatiesystemen dragen bij aan het ontstaan van deze problematiek. De navigatiesystemen zoeken constant naar snellere alternatieven en verwijzen verkeer daarbij regelmatig via het onderliggend wegennet. De moeilijkheid hier is dat de navigatiesystemen de snelste weg voor de individuele weggebruiker zoeken en daar het algemeen belang kunnen schaden.

De gemeente Hattem blijft de problematiek aankaarten bij Rijkswaterstaat, de beheerder en eigenaar van de A28 en A50 en beheerders van kaart- en navigatiesystemen. Hierin kan mogelijk samenwerking gezocht worden met westelijk gelegen buurgemeente(n), die dezelfde problematiek ervaren.

9.4 Stimuleren lopen en fietsen

Het stimuleren van gezonde en duurzame verplaatsingen (t.o.v. autoritten) doen we door een veilige en comfortabele infrastructuur te realiseren voor fietser en voetganger (zie hoofdstukken 7 en 8). Naast deze infrastructurele component is ook marketing een effectief middel om een verschuiving in de modal-split te bewerkstelligen (de verdeling van het verkeer over de vervoerswijzen wordt de modal split genoemd) . Hattem leent zich wat betreft omvang uitstekend door verplaatsingen met de fiets.

Er zijn veel voorbeelden van hoe met name grotere steden aandacht besteden aan de marketing van de fiets als vervoermiddel. In grote steden zijn hiervoor wellicht ook meer aanknopingspunten maar ook op de schaalgrootte van Hattem kunnen acties worden ontplooid die het gebruik van de fiets in een positief daglicht plaatsen. Een sterk punt van Hattem is in deze onder andere de recreatieve waarde, potentie en de kwaliteit van het landschap, maar ook de korte ligging op Zwolle in het licht van woon-werk- en schoolverkeer (utilitair fietsverkeer)

Samen met de partners (fietsersbond, regio, fietswinkel et cetera) moeten plannen worden uitgewerkt hoe in de gemeente Hattem het gebruik van de fiets als vervoermiddel kan worden vergroot. Mogelijkheden zijn een jaarlijkse fietsdag (met verschillende acties), specifieke acties richting de scholen en/of bedrijven en het aanbieden van laadvoorzieningen voor elektrische fietsen. Hierbij dient eveneens de link te worden gelegd naar de beleidsvelden recreatie, toerisme en sport.

9.5 Ruimtelijke kwaliteit

De leefbaarheid in de gemeente is mede afhankelijk van de ruimtelijke kwaliteit. Er wordt daarom gestreefd naar een mooie en multifunctionele openbare ruimte. Een ruimte die meer is ingericht op het verblijven en de wensen van het langzame verkeer en minder op een snelle doorstroming van het (grote) gemotoriseerde verkeer. De mens is de maat der dingen en niet de auto. Geconditioneerd verkeersgedrag is niet als vanzelfsprekend het uitgangspunt maar sociaal menselijk gedrag.

Minder scheiding verkeer, een gedeelde ruimte

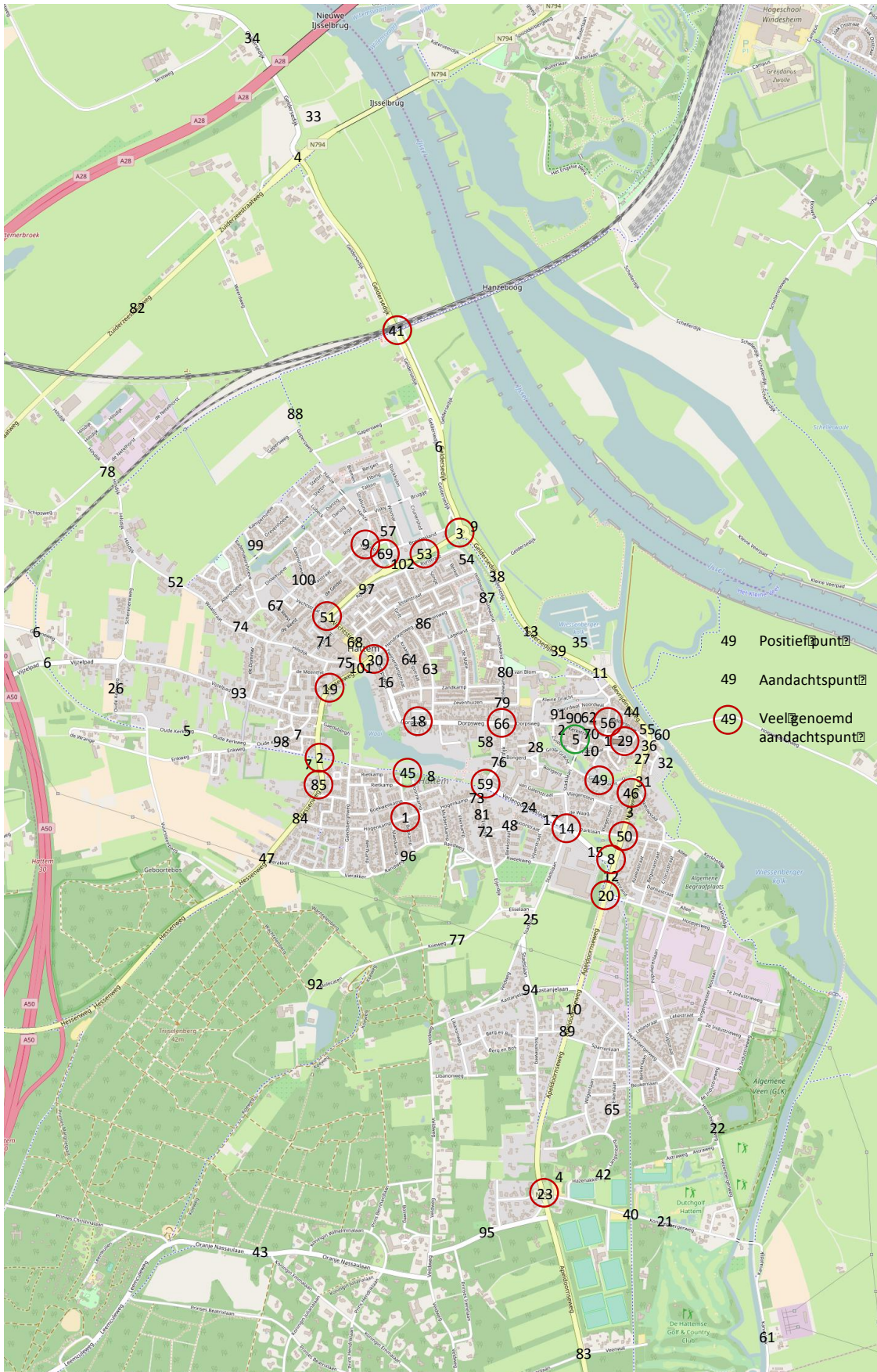
In de verblijfsgebieden wordt, daar waar het gebruik en de ruimtelijke context er om vragen of het toelaten, gestreefd naar een gedeelde ruimte. Een ruimte met minder scheiding van verkeer die door iedereen op een meer flexibele manier is te gebruiken. Het appelleren aan het sociale gedrag van de weggebruiker en meer aandacht voor omgeving en landschap in het ontwerp zijn hierbij uitgangspunt. Bij voorgenomen reconstructie, onderhoudswerkzaamheden, ontwikkelingen en binnen nieuwe plannen wordt bekeken of deze principes kunnen worden toegepast.

Wijk- en buurtgerichte aanpak

De gemeente zet de komende jaren sterk in op participatie bij nieuwe plannen en verbeteropgaven in de openbare ruimte. Niet alleen geïnitieerd vanuit het stadhuis maar de wijken en buurten in, om samen met inwoners en gebruikers de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en te vergroten, én verkeersproblemen aan te pakken. De inzet is om met gezamenlijke inspanningen een zo groot mogelijk resultaat te bereiken. Het behalen van breed maatschappelijk draagvlak bij oplossingsrichtingen staat voorop. Op buurt- en wijkniveau kunnen vaak met kleine aanpassingen grote winsten worden behaald (Quick Wins). In het uitvoeringsprogramma voor het GVVP zal dit nader worden uitgewerkt

Opgaven Leefomgeving, Duurzaamheid, Leefbaarheid, Ruimtelijke kwaliteit
Faciliteren van en ondersteunen in de realisatie van laadinfrastructuur voor auto's en fietsen.
De problematiek van (spits) sluipverkeer blijvend onder de aandacht houden bij de wegbeheerder van de A50 en de A28.
Stimuleringsacties opzetten voor duurzame verplaatsingen per fiets en te voet.
Wijk- en buurtgerichte aanpak in Uitvoeringsprogramma GVVP

Bijlage 1: Kaart en tabel met aangedragen knelpunten



Nr.	Locatie	Aandachtspunt
1	Hogekamp, Wegvak	Inritconstructies horen niet in verblijfsgebied, te hoog, oncomfortabel
2	Hessenweg, Fietsoversteek	Onveilig voor fietsers, uitzicht slecht, waarom geen voorrang voor fietsers (uniform)
3	Geldersdijk, Rotonde	Uitzicht op fietsoversteek slecht, suggestie voorrang om draaien
4	Zuiderzeestraatweg, kruising Geldersdijk	Onveilig voor auto's en fietsers, zicht bij bunker
5	Oudekerkweg, Wegvak	Sluipverkeer bij de op- en afrit, onveilig, hoge snelheid, suggestie om richtingsverkeer, geluidsoverlast 50
6	Vijzelpad, roeneweg, Fietsoversteek	Fietsers uit de voorrang niet logisch
7	Oudekerkweg, kruising Van Meerveltweg	Onveilig kruising door hoge snelheid in lecht zicht door heg, mogelijk een plateau?
8	Nieuweweg, kruising Verlengde Parklaan	Onveilig voor fietsers, komen uit twee richtingen in voorrang, slecht zicht, mogelijk rotonde
9	Hanze, kruispunt Waalstraat	Kruispunt te smal, uitzicht slecht voor omgrens (bord), voorrang situatie slecht
10	Koestraat	Onveilig door te hard rijden
11	Bevrijdingsweg, oversteek Voetgangers	Verkeerslichten en zebra pad is vreemde combinatie, dan zijde bushalte ontbreekt oversteek, kruispunt blokkeert bij rood licht
12	Nieuweweg, oversteek Eenrand	Illegale oversteek voor fietsers, onveilig
13	Geldersdijk	Olifantenpaadje in haven
14	Verlengde Parklaan, kruising Stationslaan, Stationslaan	Slecht zicht op fietsers op fietspad, uit twee richtingen, lastige oversteek
15	Stationslaan, richting kruising Nieuweweg	Auto's moeten lang wachten, slecht zicht door borden
16	Dorpsweg, versmalling/oversteek bij school	Auto's op fietsstrook door versmalling, oversteek verplaatsen zuidelijk, remt wel de snelheid
17	Verlengde Parklaan, oversteek Zebra	Auto's stoppen niet voor zebra, slecht zichtbaar
18	Dorpsweg, Hele Wegvak	Druk, veel vrachtverkeer, hoge snelheid, gevaar voor fietsers, weinig oversteekplaatsen, nieuwe ontsluiting? 30km?, versmalling?
19	Hessenweg, bij lenveldsingel, route	Sluipverkeer, vrachtverkeer (ontwijken 50), snelheid hoog, maatregelen nodig
20	Nieuweweg, rotonde	Geen voorziening voetgangers, slecht zicht op fietsers
21	Konijnenbergerweg	Weg te druk voor functie, te veel sportfuncties, rempels hier niet gewenst.
22	Hezenbergweg, knip	Knip niet los zien van knip kanaal, dwars door rijksweg, knip is cutabel
23	Konijnenbergerweg, kruising Apeldoornseweg	Slecht zicht op verkeer vanuit wapenveld door bari, druk met porters
24	Verlengde Parklaan	Snelheid in intensiteit te hoog, fietspad en fietsstrook te onduidelijk
25	Stationslaan, knip	Heroverwegen knip in intensiteit Verlengde Parklaan om rijden Apeldoornseweg, te hoog gang te weinig
26	Oudekerkweg, buurt	Geluidsoverlast van de 50
27	Nieuweweg, in rit De Bleek	Slecht zicht, hoge snelheid, gevaarlijk, oversteek te ver bij verkeerslichten
28	Grote Gracht	Zuidelijke deel twee richtingen maken om bereikbaarheid diemolen
29	Centrum rondom kerk	Bestrating niet comfortabel voor fietsers en borden, niet duidelijk dat de rijrichting mag niet auto
30	Dorpsweg, kruising Hessenweg	Zebra paden slecht zichtbaar vanaf Hessenweg, auto's rijden door, onveilig
31	Nieuweweg, voetpad bij postkant	Veel fietsers maken illegaal gebruik van voetpad, onveilig
32	Parkeerterrein De Bleek	Druk tijdens evenementen maar ook doordeweek, verkeersbelders parkeren
33	Carpoolplek Zuiderzeestraatweg	Slecht onderhouden, gaten in de weg
34	Geldersdijk	Onveilig voor fietsers, grote tractoren, weinig ruimte, fietspad te gewenst
35	Jachthaven, parkeerterrein	Wordt te weinig gebruikt, duidelijk maken dat dit ook openbaar terrein is
36	Nieuweweg, verkeerslichten oversteek	Door onnodig stil staan voor verkeerslichten veel geluid en tankoverlast, ook slecht zichtbaar vanuit bocht
37	Nieuweweg, verkeerslichten oversteek	Onlogische oversteek van bleek, voetgangers bakken oversteek zeeman
38	Hoenwaard, achter brug	Mogelijk parkeren (grasbeton) voor evenementen te ontlastend in stad
39	Geldersdijk	50 km/uur is hier niet te hoog waardig, te wordt te sneller gereden, onveilig en geluidsoverlast
40	Fietspad/parallelweg Geldersdijk	Wenig ruimte voor voetgangers, onveilig, hier te na aan slecht onderhouden, 30 km/uur van maken
41	Konijnenbergerweg, Fietsoversteek	Fiets hier niet in de voorrang te onlogisch
42	Viaductspoor Geldersdijk	Fietsgledie steil, fietsroute verdrug te ver om rijden vanaf Geldersdijk
43	Hazenakker	Footparkeren door porters, parkeerterrein te ver weg, handhaven!
44	Oranje Nassaulaan	Waarom geen verplicht fietspad, fietsers op rijbaan gevaarlijk, te wordt te snel gereden, situatie bij scouting onveilig
45	Parallelweg Bevrijdingsweg	Auto's rijden hier te illegaal over het fietspad (staan te ver bij borden?)
46	Fietspad Roseboomsloop	Fietspad te smal, te raag breder, steeds meer bromfietzers op het pad
47	Uitrit Nieuwstad	Slecht zicht door geparkeerde auto's, onveilig voor fietsers
48	Hessenweg, kruising Vierakker	Snelheid hoog, onveilig voor fietsers
49	Spoorstraat	Te hoge snelheid en te weinig parkeren, te rede weg
50	Grote Gracht	Smal, hoge snelheid, sluisverkeer, onveilig, parkeeroverlast vanuit centrum
51	Nieuwe Weg, kruising Parklaan	Onveilig, verkeerslichten afstemming klopt niet, weinig opstelruimte fietsers kant Parklaan, in rit te hoog alle
52	Vechtstraat, kruising bij veldsingel	Onveilig, druk, hoge snelheid, geluid, slecht zicht door geparkeerde auto's
53	Hilisdijk	Voetpad ontbreekt hier
54	Burgemeester bij veldsingel	Hoge snelheid, veel verkeer, geluidsoverlast (geluidsscherm?), omers ook motoren, onveilig oversteek richting kinderboerderij
55	Rijnstraat in Holleland	Niet ingericht om formen in 30 km/uur zone, onveilig, bocht onoverzichtelijk, voorrang onduidelijk, handhaven!
56	Schipperswal, kruising Ridderstraat	Onveilig, te onoverzichtelijk, geblokkeerd door auto's die wachten voor verkeerslicht
57	Koestraat, Markt, Kerkhofstraat, Ridderstraat	Sluipverkeer geeft overlast, onveilig, nog meer auto's in de binnenstad, beter handhaven verboden, duidelijkheid!
58	Assenrade (wijk)	Bewegwijzering richting wijk ontbreekt, ook voor fiets
59	Opvang DV Partou	Te weinig parkeerplaatsen, mogelijk gebruik kerk
60	Eijerdijk bocht Verlengde Parklaan	Vanuit Eijerdijk slecht zicht op fietsers van rechts, te ver door voorrang
61	Nieuweweg, oversteek Fiets	Onduidelijke oversteek van kleine veer, combineren met voetgangers bij verkeerslichten
62	Kanaaldijk	Veel sluisverkeer, overlast geluid, onveilig
63	Ridderstraat in Achterstraat	Veel sluisverkeer, hoge snelheid, borden slecht zichtbaar, veel parkeren (kan ook belders), autoluwnaken!
64	Lippenoordweg	Hoge snelheid auto's bij speeltuin, te raag versmalling/drempel
65	Kraaienbergstraat	Verkeerde rempels onveilig voor fietsers, te ver twee richtingsverkeer om snelheid te remmen
66	Langenberg Ikenlaan	Er wordt te hard gereden, afsluiting verwegen
67	Eijerdijk kruispunt Holleland	Gevaarlijke oversteek voor fietsers, stoplichten plaatsen?
68	Reest, hoek Waalstraat	Te hard rijden, op Waalstraat, gevaarlijk, ook hier te hard!
69	Vechtstraat, in rit Albert Heijn	Onoverzichtelijk, onveilig, hoge snelheid Vechtstraat
70	Waalstraat, in rit Assenrade	Entree niet optimaal om geparkeerde voertuigen
71	Kruisstraat	Niet duidelijk dat de rijrichting mag rijden, handhaven

71	De Dinkel	Hardrijden, veel parkeren door Albert Heijn
72	Eijerdijk - Spoorstraat	Onveilig voor fietsers, suggestie inrichtingsverkeer
73	Eijerdijk Hogenkamp	Onoverzichtelijk kruispunt, onveilig
74	Waalstraat, kruising Hilsdijk	Onveilig, hoge snelheid, slecht zicht, suggestie snelheidsremmers
75	Hilsdijk	Ontbreken voetpad aan oorkant (thv AH) te onveilig voor voetgangers, aanleggen voetpad, veel sluipend vrachtverkeer
76	Eijerdijk	Hoge snelheid op wegvak, auto's op fietsstrook
77	Koeweg	Onveilig door te radrijden, te snel van maken
78	Hilsdijk - Metelhorst	Onveilig voor fietsers, fietspad aanleggen
79	Hollewand - Kleine Gracht - Jileneest	Onoverzichtelijk kruispunt, hoge snelheid
80	Hollewand - Hof van Blom	Kruispunt te krap, busjes moeten extra tekenen, onveilig
81	Eijerdijk	Smalle weg, veel geparkeerde auto's, onveilig, mogelijk inrichtingsverkeer
82	Zuiderzeestraatweg, overgang in middelwatering	Slecht uitvoerd, oncomfortabel
83	Apeldoornseweg - Honcooplaan	Moelijk om apeldoornseweg op te komen, probleem bij calamiteit
84	Hessenweg, Duistere steeg	Geluids- en rillingsoverlast door roofterkeer c.m. drempel
85	Hessenweg, Wegvak	Fietsstroken te smal, hoogteverschil groot, hoge snelheid, veel verkeer, neerhandhaven!
86	Hendriksesweg	Te hoge snelheid niet ingericht conform uurzaam veilig, geen wegen van rechts
87	Hendriksesweg - Hollewand	Hoge snelheid, misbruik fietsdoorsteek Geldersdijk door auto's
88	Fietspad in route Gapersweg	Veel wielrenners, speedpedelecs, rommers, onveilig, apart voetpad, verbreden?
89	Apeldoornseweg, Wegvak	Hoge snelheid motoren, onveilig, geluidsoverlast, handhaven, extra rempels, OAB
90	Centrum	Veel hinderlijk outparkeren buiten vakken
91	Centrum	Ontbreken van voldoende stallingen voor fietsen
92	Molecaten - Veldweg	Sluipverkeer van af naar Hessenweg
93	Vijzelpad	Voetpad ontbreekt, onveilig voor voetgangers, duidelijker inrichten in 30 km/uur zone
94	Kruispunt Kastanjelaan - Stadslaan	Stopverbod wordt genegeerd, hoge snelheid, onveilig voor fietsers naar sportvelden, plateau aanleggen!
95	Van Heemstralaan	Ontbreken goede verbinding voetgangers / buspassagiers veld
96	Randweg, thv nr 4	Uitrit achteruitgang (via voetpad) wordt geblokkeerd voor motoren
97	Rijnstraat	Inrichten fietsstraat
98	Oude Kerkweg - Klaasdamsweg	Slecht zicht door haag
99	Kamperhoeve	Weg te smal, parkeren op trottoir, overlast voetgangers
100	Waalstraat - Galenshoeve	Onoverzichtelijk kruispunt, hoge snelheid
101	Hessenweg, versteek voetgangers zaaiër	Rood licht wordt genegeerd, neer borden in handhaven
102	Oversteek Reggestraat	Onveilig voor verstekende kinderen (school)

Nr.	Locatie	Aandachtspunt
-----	---------	---------------

Alg.	Kern Hattem	Ontbreken bus door kern Hattem
Alg.	Gehele gemeente	Meer shared space, sociaal gedrag, minder verkeersregels, borden
Alg.	Gehele gemeente	Meer aandacht voor milieu en uurzaamheid, niet alleen veiligheid/bereikbaarheid
Alg.	Gehele gemeente	Minder paaltjes en obstakels in de fietspaden
Alg.	Gehele gemeente hoofdwegen	Heggen en roeien b.v. b. v. zicht
Alg.	Verbinding Centrum - 50	Geen goede verbinding waardoor sluiptverkeer, overlast in route maatregelen / afsluitingen, Hogenkamp
Alg.	Vrachtwagenverbod in woonwijken	Dit werkt niet in verhuizingen etc. 2 era, anders regelen
Alg.	Onverplichte fietspaden, diverse locaties	Meer duidelijkheid (verplichte fietspaden)
Alg.	Verkeersaders	Meer verblijfsgebied, 30 km/uur en gelijkwaardige kruispunten
Alg.	Woonwijken	Sommige straten niet ingericht in 30 km/uur zone
Alg.	Handhaving in regels	Beter handhaven snelheid in smartphones (ook fietsers) en duidelijke bebording
Alg.	Verbinding Hessenweg - Apeldoornseweg	Goede verbinding ontbreekt, waardoor veel problemen
Alg.	Gehele gemeente	Meer groene LED-verlichting
Alg.	Gehele gemeente, Pandomscholen	Gevaarlijke situatie bij in- en uitgaan scholen
Alg.	Centrum	Parkeren in centrum voor bewoners problematisch, geen plek, suggestie vergunningen
Alg.	Gehele gemeente	Meer aandacht en prioriteit voor fietsverkeer, fietsstraten inrichten
Alg.	Omgeving verlengde Parklaan	Loopafstand naar OV te groot
Alg.	Gehele gemeente	Veel misbruik fietspaden door bromfietser en auto's, neerhandhaven
Alg.	30 km/uur zones in erven	Hoge snelheid in veel woonstraten, bok waar verkeer, handhaven, betere bewustwording
Alg.	Parkeren in Centrum	Bebording en verwijzing niet optimaal
Alg.	Gehele gemeente	Op veel plaatsen te onduidelijke bebording, niet conform uurzaam veilig, juridisch niet uitend
Alg.	Gehele gemeente	Te veel bebopaden in verblijfsgebieden op onlogische plaatsen, schijnveiligheid
Alg.	Gehele gemeente	Matieg OV verbindingen in liggende dorpen

Nr	Locatie	Positief punt
----	---------	---------------

1	Markt, Centrum	Rijrichting in nieuwe situatie zo houden
2	Centrum, totaal	Mooi centrum, veel kwaliteit, vooral nieuwe inrichting rondom kerk
3	Nieuweweg, Wegvak	Goeden gangsweg in ooi, mooi afsluitingspad gescheiden is, goede voorstroming
4	Parkeerterrein Konijnenbergerweg	Paaltjes geplaatst in wat werkt goed. Parkeerterrein wordt nu meer gebruikt
5	Binnenstad	Streven naar autoluwe binnenstad goed voor veiligheid en leefbaarheid, rijrichtingen zijn goed
6	Geldersdijk	Mooi afsluitingspad gescheiden is
7	Hessenweg, versteek fietspad	Fietsers uit de voorrang gehaald in positief
8	Rozenboomsloop	Mooie verbinding voor fietsers en voetgangers
9	Rotonde Geldersdijk	Veilig voor outoverkeer
10	Apeldoornseweg	scheiding verkeer in voldoende handhaving
Alg.	Diverse woongebieden	Inrichting conform verblijfsgebied is goed, met name nieuwe wijken
Alg.	Janasperschool	Er komen veel mensen op fiets naar school
Alg.	Gehele gemeente	Goed onderhouden wegen en paden
Alg.	Evenementen	Goed geregeld met verkeersregelaars
Alg.	Diverse kruispunten fietspaden	Voorrang voor fietsers. Voorrang conform oude VVP prima. Niet weer terugdraaien
Alg.	Doorgaande wegen in de binnenstad	Dit ontrekt / ontmoedigt doorgaand verkeer door de binnenstad
Alg.	Hele gemeente	Veel aandacht voor fietsers, fietsroutes, goede fietspaden, fietsstroken
Alg.	Gehele gemeente	Goed OV goede bereikbaarheid, voldoende overstapplaatsen
Alg.	Centrum	Voldoende parkeerplaatsen, voldoende stallingen
Alg.	Gehele gemeente	Groen LED-verlichting
Alg.	Gehele gemeente	Goede bewegwijzering, routering, bereikbaarheid is goed
Alg.	Gehele gemeente	Fouten uit het verleden worden hersteld, zoals kruispunt Hessenweg - Rozenboomsloop
Alg.	Gehele gemeente	Mensen laten elkaar voor gaan, er wordt rekening met elkaar gehouden
Alg.	Gehele gemeente	Snelheidsremmen maatregelen, versmallingen zijn goed
Alg.	Centrum	Gratis parkeren, rustvrij

Bijlage 2: Samenstelling Klankbordgroep GVVP

De klankbordgroep voor het GVVP is samengesteld uit inwoners en vertegenwoordigers van belangenorganisaties uit Hattem. De klankbordgroep heeft er op toegezien dat alle zijn verwerkt in het ambitiegedeelte en heeft als sparringpartner opgetreden bij het opstellen van het beleidsgedeelte en de geformuleerde opgaven.

De Klankbordgroep is in 4 sessies bijeengekomen in de periode oktober 2017 – januari 2018.

De klankbordgroep bestaat uit de volgende personen:

- Anne Marije Wilting inwoner Hattem
- Daphne van Bessen-Pap inwoner Hattem
- Liesbeth Rischen inwoner Hattem
- Mirjan Vukkink basisscholen Hattem
- Pieter verweij HAVO / Verkeersplatform
- Richard Meuleman HAVO
- Koos van Olst BKH/ Verkeersplatform
- Jan Langevoord ANWB/ Verkeersplatform
- Jan Dirk Sprokkereef VV Hattem
- Jan Ties Kram Saturn Petcare
- Barend Stremmelaar Saturn Petcare

- Erik Wietses Bonotraffics Kampen
- Joop Mazier Bonotraffics Kampen
- Martijn Hoogenraad Bonotraffics Kampen

- Marieke Schutten Gemeente Hattem
- Mara van den Eelaart Gemeente Hattem
- Marcus Rietveld Gemeente Hattem



Klankbordgroep GVVP sessie 19 december 2017

