# Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2018 - 2023

# Inleiding

De afgelopen jaren is de gemeente Hattem bezig geweest met het uitvoeren van verschillende projecten volgend uit het GVVP Hattem (2018) en het Uitvoeringsprogramma GVVP Hattem (2019-2023). In 2023 loopt het uitvoeringsprogramma bij het GVVP af. Het is dus tijd om terug te blikken op de looptijd van het GVVP en te evalueren in welke mate de doelstellingen, ambities en projecten succesvol tot uitvoering zijn gekomen.

Het voorliggende document geeft een overzicht van de uitgevoerde werkzaamheden, de werkzaamheden die nog niet uitgevoerd zijn, maar wel op de planning staan en ten slotte de werkzaamheden die nog niet uitgevoerd zijn en de motivatie daarvoor. Het GVVP heeft een thematische opzet, diezelfde opzet wordt in dit overzicht ook aangehouden.

- *Leeswijzer: dit document is op een liggend A3 formaat het beste lezen indien geprint. Enkele foto's zijn niet beschikbaar omdat de werkzaamheden nog gaande waren tijdens het opstellen van dit document.*

# Inhoud

1. Doelstelling en Visie GVVP
2. Verkeersveiligheid
3. Bereikbaarheid
4. Duurzaamheid, Leefbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit
5. Tussenstand?
6. Van evaluatie naar uitvoeringsprogramma
7. Voorschot mobiliteitsvisie

# 1. Doelstelling en Visie GVVP

In het GVVP is als visie op hoofdlijnen aangegeven dat verkeersveiligheid nog altijd het belangrijkste speerpunt is. Daarbinnen verdienen specifiek doelgroepen als fietsers en ouderen specifieke aandacht.

Daarnaast wordt specifieke aandacht gevestigd op het stimuleren van duurzame verplaatsingen en het ervoor zorgen dat de claim die het verkeer legt op de openbare ruimte niet ten koste gaat van de kwaliteit van de ruimte en het landschap.

In de paragraaf ‘Hoofdlijn verkeer- en vervoerbeleid’ wordt bovendien de positie van Hattem  in de economische regio Zwolle en de uitdagingen op het wegennet, ov-aanbod en druk op parkeercapaciteit die dit met zich meebrengt benadrukt. Het onderzoeken en stimuleren van aantrekkelijke reisalternatieven (en Smart Mobility oplossingen) wordt als raadzaam aangemerkt.

De concrete uitwerking van deze visie is in thema’s opgesplitst;

**Verkeersveiligheid**, **Bereikbaarheid en toegankelijkheid**, **Duurzaamheid**, **Leefbaarheid**, **en** **Ruimtelijke kwaliteit**

# 2. Verkeersveiligheid

## Doelstellingen

De gemeente Hattem heeft bij verkeersveiligheid twee hoofddoelstellingen geformuleerd:

1. Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers (het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid);

2. Het stimuleren van gewenst verkeersgedrag: Het inzetten op infrastructurele maatregelen, projecten, gedragsbeïnvloeding en educatie die tot gevolg hebben dat de noodzaak tot handhaving beperkt wordt.

Om deze doelstellingen te bereiken richt de gemeente Hattem zich op de hoofdwegen, op een aantal wegen het terugbrengen van de snelheid van 50 naar 30 km/u, het optimaliseren van de inrichting van 30 en 60 km/u wegen, een jaarlijks actieplan gedragsbeïnvloeding en handhaving.

**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.

# Verkeersveiligheid

De twee hoofddoelstellingen van het thema verkeersveiligheid zijn toegelicht en geconcretiseerd in korte en overzichtelijke factsheets. Hieruit blijken de speerpunten van het beleid. De maatregelen zijn vervolgens gesplitst in een drietal subthema's; Infrastructuur, gedrag en handhaving.

# Verkeersveiligheid

Uitgevoerde projecten

- Zuiderzeestraatweg
- Hessenweg, Vechtstraat en Burgemeester Bijleveldsingel
- Aanschaf extra snelheidsdisplay (smiley)

Projecten in voorbereiding

- Dorpsweg, Eijerdijk en Verlengde Parklaan (t/m Van Galenstraat) (ontwerp gereed, start uitvoering na bouwvak 2023)
- Kruispunt Apeldoornseweg – Hoopjesweg – Nieuweweg – Stationslaan (van schetsontwerp naar ontwerp uitvoering)
- Onderzoek en ontwerp herinrichting Apeldoornseweg (start Q2 2023)

Niet uitgevoerde projecten

- Opstellen actieplan gedragsbeïnvloeding (vooralsnog aansluiting op gedragsprogramma provincie en VVN)













# 3. Bereikbaarheid

## Doelstellingen

De gemeente Hattem richt zich bij bereikbaarheid hoofdzakelijk op vier verschillende vervoerswijzen: fietsverkeer, gemotoriseerd verkeer, voetgangers en het OV. Bij elke vervoerswijze is een doelstelling geformuleerd: Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers (het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid);

1. Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto. Daarbij wordt vooral gewerkt aan: snelle, directe, duidelijke en herkenbare fietsroutes, afgestemd op het gebruik van elektrische fietsen.
2. Het behouden van een goede bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer.
3. Het optimaliseren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangs. Daarbij richt het beleid zich vooral op ouderen en mensen met een beperking.
4. Het behouden van goede OV-verbindingen en het optimaliseren van de koppelingen met andere vervoerwijzen.

Om deze doelstellingen te bereiken richt de gemeente Hattem zich op een autoluw centrum, het opwaarderen van het fietsnetwerk, parkeren en het openbaarvervoer. Verder gaat speciale aandacht uit naar het Rozeboomspoor en de voetgangersroute vanaf De Bleek.

**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 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.

**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 drukkere 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.

# Bereikbaarheid

De vier hoofddoelstelling van het thema bereikbaarheid zijn toegelicht en geconcretiseerd in korte en overzichtelijke factsheets. Hieruit blijken de speerpunten van het beleid. De maatregelen zijn vervolgens gesplitst in een vijftal subthema's; Fietsverkeer, Gemotoriseerd verkeer, Parkeren, Voetgangers en mindervaliden en Openbaar vervoer.

# Bereikbaarheid - Fietsverkeer

Uitgevoerde projecten

- Optimalisatie fietspad Roseboomspoor
- Optimalisatie fietsenstallingen centrum (plaatsen fietsenrekken ihkv herinrichting Binnenstad)
- Fietsstraat en fietspad Geldersedijk

Projecten in voorbereiding

- Aansluiting fietsnetwerk op regionaal netwerk (F50) (met buurgemeenten en provincie)
- Kruispunt Apeldoornseweg – Hoopjesweg – Nieuweweg – Stationslaan (van schetsontwerp naar ontwerp uitvoering)
- Optimalisatie fietsenstallingen centrum
- Herkenbare fietsroute door Assenrade (schetsontwerp gereed)

Niet uitgevoerde projecten

- Veiligheid oversteek fietsroute Nieuweweg – Nieuwstad (Onderzocht in project Nieuwstad, beperkte mogelijkheden).
- Veiligheid oversteek fietsroute Parklaan – Allee (combinatie met gebiedsontwikkeling + kruispunt Nieuweweg – Stationslaan)

# Bereikbaarheid – Gemotoriseerd verkeer

<u>Uitgevoerde projecten</u>

- Autoluw maken centrum
- Structureel overleg met hulpdiensten
    - In het kader van projecten openbare ruimte en bij verkeersmaatregelen

<u>Projecten in voorbereiding</u>

- Optimaliseren VRI’s Bevrijdingsweg en Nieuweweg

<u>Niet uitgevoerde projecten</u>

- Optimalisatie bevoorrading (ihkv herinrichting binnenstad, uiteindelijk geen plek in dat project)

# Bereikbaarheid – Parkeren

<u>Uitgevoerde projecten</u>

- Monitoring parkeerdruk (herhaling na afronding binnenstad)
- Verbeteren verwijzing vrije plekken rondom centrum
- Optimalisatie parkeersituatie wijken (doorlopend)

<u>Niet uitgevoerde projecten</u>

- Actualiseren parkeernormen (niet geconcretiseerd in planning uitvoeringsprogramma GVVP)

# Bereikbaarheid – Voetgangers en mindervaliden

<u>Uitgevoerde projecten</u>

- Optimalisatie voetgangersroute De Bleek – Centrum
- Optimalisatie inrichting voetpaden en VOP’s (doorlopend in onderhoud)
- Realisatie voetpad Geldersedijk parallelweg (BiBeKo)

<u>Niet uitgevoerde projecten</u>

- Afweging realisatie voetpad Hilsdijk (2023 en verder)
- Afweging realisatie voetpad Vijzelpad (2023 en verder)

# Bereikbaarheid – Openbaar vervoer

<u>Uitgevoerde projecten</u>

- Optimalisatie toegankelijkheid haltes (o.a. wijziging DRIS-displays)

<u>Projecten in voorbereiding</u>

- Onderzoek naar buslijn door kern Hattem en inzet aanvullend OV
    - Lobby bij Provincie en vervoerder ihkv o.a. dienstregeling 2024

# 4. Duurzaamheid, Leefbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit

## Doelstellingen

Duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn als thema's samengevoegd. Voor alle drie is een doelstelling geformuleerd: Het optimaliseren en stimuleren van de bereikbaarheid per fiets, zodat deze een volwaardig alternatief vormt voor de auto. Daarbij wordt vooral gewerkt aan: snelle, directe, duidelijke en herkenbare fietsroutes, afgestemd op het gebruik van elektrische fietsen.

1. Duurzaamheid: Het bewustzijn bevorderen door gebruik van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen, (elektrisch) openbaar vervoer en de elektrische auto te stimuleren.
2. Leefbaarheid: Het beperken van de (verkeers)hinder op en aan de drukke hoofdwegen in Hattem.
3. Ruimtelijke kwaliteit: Het streven naar een mooie, sociale, functionele, leefbare en leesbare openbare ruimte, waarin het gewenste gedrag zo veel mogelijk op een natuurlijke manier wordt afgedwongen.

Om deze doelstellingen te bereiken richt de gemeente Hattem zich op elektrisch verkeer, het stimuleren van lopen en fietsen en het tegengaan van sluipverkeer.

**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

**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.

**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 hoofdwegennet (voorkomen sluipverkeer).

## Duurzaamheid, Leefbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit

De drie hoofddoelstellingen van het thema Duurzaamheid, Leefbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit zijn toegelicht en geconcretiseerd in korte en overzichtelijke factsheets. Hieruit blijken de speerpunten van het beleid. De maatregelen zijn vervolgens gesplitst in een vijftal subthema's; Elektrische voertuigen, Doorgaand (sluip)verkeer, stimuleren lopen en fietsen, Ruimtelijke kwaliteit

# Duurzaamheid, Leefbaarheid en Ruimtelijke kwaliteit

Uitgevoerde projecten

- Gebruik LED-verlichting in Lichtmasten (icm onderhoud)
- Faciliteren oplaadmogelijkheden elektrische fietsen
- Faciliteren laadpalen voor elektrische auto (aansluiting GO-RAL concessie, laadvisie etc.)
- Stimuleren lopen en fietsen (doorgaand)

Projecten in voorbereiding

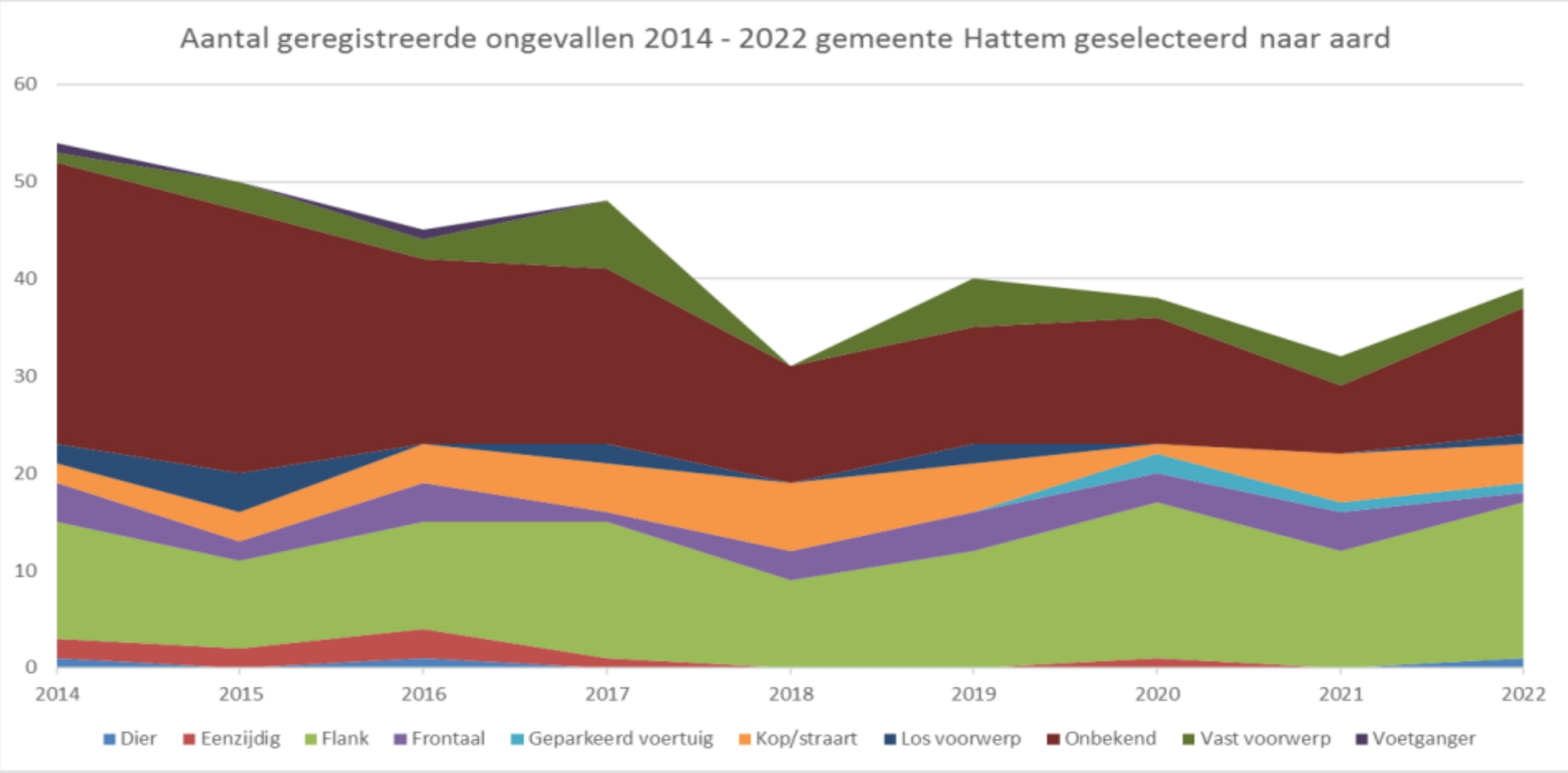
- Verduurzamen gemeentelijk wagenpark (reeds: inzet elektrische deelauto)
- Optimale benutting van de infrastructuur (aansluiting Regio Zwolle & trekken programma Noord-Veluwe Bereikbaar)
- Aanpak sluipverkeer vanaf snelwegen (samenwerking regio en hogere overheden).

# 6. Tussenstand

De afgelopen jaren zijn vele projecten uitgevoerd. De vraag is wat ons dat opgeleverd heeft. Op het gebied van verkeersveiligheid zien we een lichte daling van de ongevallen op gemeentelijke wegen ten opzichte van de periode voor 2019. Door wisselende registratiemethodieken zijn de oudere ongevallengegevens inconsistent. De recente jaren laten een relatief constant beeld zien. De meeste incidenten lopen goed af, echter komen jaarlijks een aantal ongevallen voor waarbij slachtoffers vallen. We zien geen duidelijke trend in toe- of afname hierin, dit type ongevallen wisselt per jaar.

| Jaar | Ongevallen | Betrokkenen | Uitsluitend Materiele schade | Slachtoffers |
|---|---|---|---|---|
| 2014 | 54 | 55 | 37 | 18 |
| 2015 | 50 | 53 | 47 | 6 |
| 2016 | 45 | 49 | 44 | 5 |
| 2017 | 48 | 57 | 49 | 8 |
| 2018 | 32 | 46 | 38 | 8 |
| 2019 | 40 | 51 | 39 | 12 |
| 2020 | 38 | 57 | 48 | 9 |
| 2021 | 32 | 50 | 44 | 6 |
| 2022 | 39 | 54 | 43 | 11 |

Hoewel de ongevallenregistratie verbeterd is blijft in het type ongevallen helaas een behoorlijk deel geregistreerd als onbekend. Daarnaast is zichtbaar dat een substantieel deel van de ongevallen Kop/Staart en flank ongevallen zijn. Ook zijn in ieder van de jaren frontale ongevallen geregistreerd. De andere ongevallentypen komen minder substantieel voor hoewel opvalt dat de laatste ook substantieel ongevallen met geparkeerde voertuigen en vaste voorwerpen voorkomen.



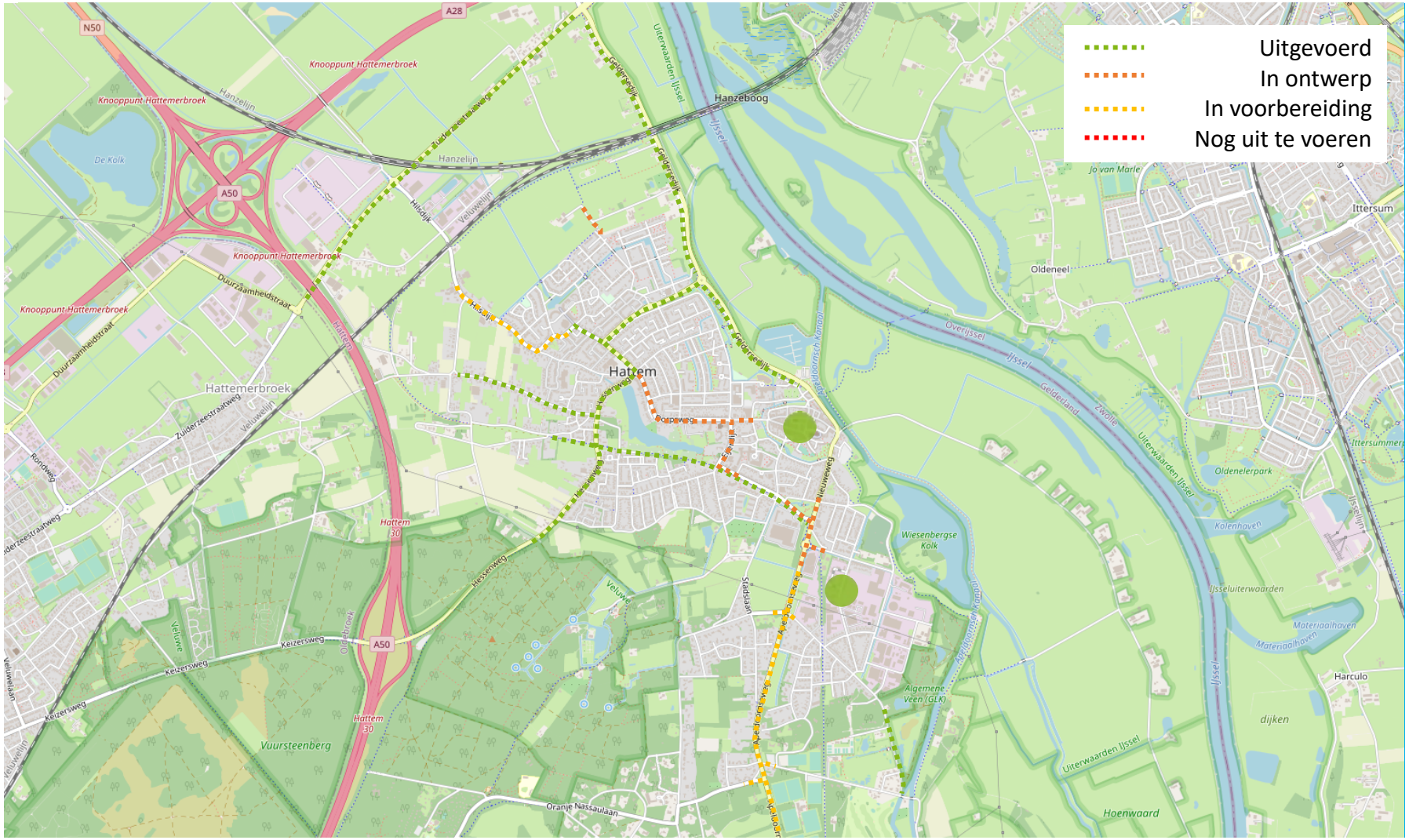
Een groot deel van de meest urgente projecten uit het GVVP en het uitvoeringsprogramma 2019-2023 is inmiddels uitgevoerd of in voorbereiding. De Zuiderzeestraatweg, de hoofdroute bestaande uit de Hessenweg, Burgemeester Bijleveldsingel en Vechtstraat, het Roseboomspoor en de binnenstad zijn voorbeelden van omvangrijke projecten die zijn uitgevoerd.

Daarnaast wordt komende jaargang aan de slag gegaan met de herinrichting van de Dorpsweg en de Eijerdijk. Ook wordt het ontwerpproces voor de Apeldoornseweg gestart en wordt gewerkt aan het opstellen van een uitvoeringstekening voor het kruispunt Apeldoornseweg – Hoopjesweg – Stationslaan – Nieuweweg.

Ook zijn er doorgaande projecten die veel aandacht en tijd vragen. Voorbeelden zijn de verkeersprojecten in regionale context als Noord Veluwe Bereikbaar en de Regio Zwolle waarin vooruit wordt gekeken naar de bereikbaarheid van stad en regio. Ook de uitrol van het laadpalennetwerk gaat voort.

Nog niet alle projecten die benoemd staan in het uitvoeringsprogramma zijn uitgevoerd. Een aantal stonden nog niet concreet gepland in de periode 2019 – 2023. Een paar projecten zouden gecombineerd worden met (uitgestelde) andere projecten of bleken minder urgent. Ondertussen zijn ook nieuwe onderwerpen meer in de aandacht komen te staan.

Ook blijkt uit de ongevallengegevens dat nog altijd winst te behalen is op het gebied van verkeersveiligheid in Hattem. Hierbij wordt gestreefd naar optimale verkeersveiligheid op het wegennet, gelijktijdig laten landelijke ongevallencijfers een negatief beeld zien: de laatste jaren stijgt het aantal verkeersslachtoffers weer na een decennialang dalende lijn.


Uitgevoerd
In ontwerp
In voorbereiding
Nog uit te voeren
Hattem
Hattemerbroek
Hanzeboog
Oldeneel
Ittersum
Harculo
Vuursteenberg
Hoenwaard
A28
A50
N50

# 6. Van evaluatie naar Uitvoeringsprogramma

De uitvoering van een evaluatie en het samenstellen van een nieuw uitvoeringsprogramma is niet enkel een bureau-studie. Het vraagt intern om input van diverse beleidsterreinen, zoals duurzaamheid, ruimtelijke ontwikkeling en wegbeheer. Een groot deel van de inhoud en uiteindelijke invulling moet worden opgehaald bij de gebruiker. Dit zijn voornamelijk bewoners van Hattem en andere gebruikers van het wandel-, fiets-, wegen- en OV-netwerk in Hattem.

Op basis van signalen uit de samenleving, meldingen die we hebben ontvangen en dergelijke hebben we reeds een aantal locaties of knelpunten die een plek kunnen krijgen in het uitvoeringsprogramma. Onderstaand een voorschot aan potentiele projecten/acties;

- Verbetermaatregelen Hoofdroute;
- Herinrichting Verlengde Parklaan (Nieuweweg – Van Galenstraat);
- Optimalisatie inrichting 30 en 60 km/uur gebieden bij onderhoud;
- Optimalisatie parkeersituatie wijken;
- Verbeteren langzaam verkeersoversteken op 50 km/uur wegen;
- Verbeteren fietsparkeervoorzieningen binnenstad;
- Verbeteren knelpunten verkeersveiligheid.

# Vormgeving van het traject naar een nieuw uitvoeringsprogramma

De input en constateringen die op basis van meldingen en data gedaan zijn, worden dus aangevuld met input vanuit de inwoners van Hattem. De combinatie van al deze input levert een totaal beeld op van de nu nog aanwezige knelpunten na uitvoering van het huidige GVVP. Naast dat deze punten opgenomen worden in een nieuw uitvoeringsprogramma, wordt bewoners ook gevraagd om knelpunten aan te leveren die in het vorige programma niet meegenomen waren.

Dit doen we concreet op twee wijzen; online geven we bewoners en bezoekers de gelegenheid om aan te geven op welke punten zij graag verbeteringen zien en welke knelpunten zij ervaren. Ook geven we de mogelijkheid om aan te geven wat juist locaties zijn die als goed ervaren worden. Om zoveel mogelijk bewoners de gelegenheid te geven hierover input mee te geven verzorgen we ook een informatieavond waar hetzelfde aanbod komt. In beide gevallen gaat het voornamelijk om het door gebruikers van de openbare ruimte laten aangeven welke zaken zij belangrijk achten en waar het meest waarde aan wordt gehecht.

In het uiteindelijke uitvoeringsprogramma wordt gezocht naar mogelijkheden om de input van gebruikers te koppelen aan onderhoudsopgaven en ontwikkelingsprojecten. En indien dit niet mogelijk is, te zoeken naar combinaties van knelpunten. Dit alles om tijd en middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.