**Informatie aan de Raad**

| **Datum** | **Auteur(s)** | **Commissievergadering** |
|---|---|---|
| December 2021 | M. Bentum | |
| **Portefeuillehouder** | **Eenheid** | **Raadsvergadering** |
| Auke Schipper | R&B | Januari 2022 |
| **Toestemming pfh** | ☐ | **Openbaar** |

**Onderwerp**

Evaluatie herinrichting hoofdroute Hattem

## Inleiding

In 2020 is gestart met werkzaamheden aan de hoofdroute door Hattem. De hoofdroute, bestaande uit de Burgemeester Bijleveldsingel, Vechtstraat en de Hessenweg is in een traject van circa twee jaar van ontwerp tot uitvoering gebracht. Sinds de zomer van 2021 is de nieuwe situatie over het gehele traject in gebruik. In het ontwerp van de hoofdroute zijn de weginrichting en openbare ruimte rond de weg behoorlijk gewijzigd. Bovendien is de toegestane snelheid gewijzigd van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Een groot deel van de Hattemers maakt gebruik van de hoofdroute om Hattem in te rijden of de gemeente te verlaten. Hetzelfde geldt voor bezoekers van de stad en voor mensen die in Hattem werken. Veel weggebruikers hebben de wijziging daardoor ervaren en hebben ook te maken gehad met de werkzaamheden. Ook wonen aan het traject uiteraard veel mensen die de nieuwe situatie dagelijks ervaren. Tijdens het project en in de periode daarna hebben we van diverse aanwonenden en weggebruikers al verschillende meldingen en verbeterpunten ontvangen. Een project als dit vraagt ons inziens niet alleen om participatie vooraf maar ook om een evaluatie achteraf waarbij gebruikers en omwonenden worden betrokken.

## Kernboodschap

Het herinrichten van de hoofdroute door Hattem is geen vanzelfsprekend project geweest. Zoveel was voorafgaand aan het project al duidelijk en is ook aangegeven in het GVVP. “De leefbaarheid rondom de drukkere 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."

De Burgemeester Bijleveldsingel, Vechtstraat en Hessenweg (en andere routes in Hattem) zijn wegen die meerdere functies vervullen. Zo zijn het enerzijds doorgaande routes met gemotoriseerd (vracht)verkeer en anderzijds woonstraten met veel fietsers waar leefbaarheid en verkeersveiligheid gewenst is. Gezien de beperkte ruimte om deze functies te vervullen, is sprake van een kwetsbaar evenwicht waarin de doorgaande route, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit allen een plek hebben.

Bij het ontwerpen van nieuwe hoofdroute heeft ingenieursbureau Bureau Schmidt gepoogd dit alles evenwicht zo goed mogelijk te balanceren. Bij het ontwerp hebben zij richtlijnen uit het ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) in acht genomen. Binnen dit proces is ook ruimte voor participatie opgenomen. Zo hebben inloopavonden plaatsgevonden, gesprekken met omwonenden van specifieke locaties en betrokkenen bij bepaalde situaties. Ook in coronatijd is dit doorgezet, waarbij ook het platform Samen Hattem een rol had. Bureau Schmidt heeft de ontwerpen uitgewerkt, naar aanleiding van aanvullingen en opmerkingen van bewoners en betrokkenen zijn aanpassingen gedaan. Vervolgens is het ontwerp getoetst door gemeente en ook het Verkeersplatform, waarin naast betrokken Hattemers die graag meedenken over verkeersaspecten, ook de politie vertegenwoordigd is die naar de handhaafbaarheid kijkt.

*Landelijke context*

Dit evenwicht is (inter)nationaal onderwerp van discussie. Zo buigt de landelijke politiek zich over de vraag of 30 km/uur de standaard moet worden binnen de bebouwde kom en hoe dit vormgegeven moet worden. De vier grootste gemeenten van Nederland (Overal 30 km/u in bebouwde kom? Als het aan de vier grootste steden ligt wel | NOS) en meerdere andere gemeenten hebben zich uitgesproken voor het instellen van 30 km/uur op alle wegen binnen de bebouwde kom. De gedachte is dat dit beter is voor de leefbaarheid, bij een lagere snelheid het ongevallenrisico lager is en minder uitstoot veroorzaakt.

In deze discussie is de inrichting van dergelijke wegen echter ook een onderwerp van gesprek. Waar voor wegen met enkel een doorgaande functie of pure woonstraten duidelijk is hoe deze ingericht moeten worden is dit voor het type wegen met zowel een woon- als stroomfunctie (GOW-30 of Grijze Wegen) nog niet duidelijk. Tegenstellingen die daarin meespelen zijn; het voldoende remmen van de snelheid vs. het blijven faciliteren van de doorgaande functie, het positioneren van langzaam verkeer vs. het faciliteren van vracht- en busverkeer, het realiseren van snelheidsremmers vs. geluids- en trilling overlast voorkomen en snelheid van openbaar vervoer en hulpdiensten waarborgen. Het CROW (kennisinstituut op gebied van infrastructuur) voert hier op dit moment onderzoeken naar uit.

*Handhaving*

Naast de inrichting is ook handhaving een belangrijk onderwerp in relatie tot dergelijke wegen. Handhaving op snelheid is een taak die bij de politie ligt en niet ingevuld kan worden door de gemeentelijke BOA. De politie prioriteert handhaving op basis van verkeersonveiligheid en risico's en heeft beperkte capaciteit voor handhaving. In het licht van de beperkte capaciteit en de prioritering kennen ze de

route geen hoge prioriteit toe. Als de gelegenheid er is, dan wordt wel degelijk gecontroleerd en beboet.

*Ongevallen*

Gezien de korte periode na de herinrichting is het moeilijk om definitieve uitspraken te doen over ongevallen. In de oude situatie kwamen die voor en nu ook. Wel zien we dat op de route in de jaren 2017 t/m 2019 regelmatig een ongeval voorkwam, helaas ook een aantal keer met letsel. In 2021 zien we dat dit lager is, een deel van de route was toen al volledig gereed. Een ander deel werd aangepakt. Een feit is dat het risico op een ernstigere afloop toeneemt bij hogere snelheden. Anderzijds geldt dus dat wanneer een ongeval bij een lagere snelheid voorkomt, de kans op goede afloop groter is.

*Doel Evaluatie*

Zoals hierboven reeds is aangegeven en ook voorafgaand aan het herinrichtingsproces bekend was, is het een uitdaging om een passende nieuwe balans te vinden tussen leefbaarheid en doorstroming. Dit herkennen we ook nu het nieuwe traject volop in gebruik is. We krijgen dan ook wisselende reacties, van bewoners en weggebruikers die het als positief ervaren tot mensen die zorgen hebben.

Aan de hand van deze evaluatie hebben we betrokkenen de gelegenheid gegeven om zich uit te spreken over verbeterpunten en aandachtspunten. De aandachts- en verbeterpunten helpen ons richting actie. De reacties geven een indruk van de subjectieve werkelijkheid; een gevoel van onveiligheid of hogere snelheden. Daarnaast hebben we objectieve gegevens verzameld; snelheids- en ongevallengegevens.

Het uiteindelijke doel van de evaluatie is de situatie na de herinrichting zo goed mogelijk te maken. Dat fietsers, omwonenden en bestuurders van motorvoertuigen op een goede, veilige manier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de hoofdroute en deze bovendien een leefbare omgeving heeft.

*Resultaten Evaluatie*

Gegevens laten zien dat de snelheid op alle route delen gedaald is ten opzichte van de vorige situatie. Op de Burgemeester Bijleveldsingel zien we dat de snelheid nu gemiddeld 38 km/uur is. Voorheen was de gemiddelde snelheid 47 met een groot deel uitlopers naar hogere snelheden, zeker 7% van de voertuigen reed sneller dan 60 km/uur. De telresultaten laten zien dat de gemiddelde snelheid op de hoofdroute inderdaad hoger is dan 30 km/uur. Op de Hessenweg, in de richting van de A50 is de snelheid het hoogste en is de minste daling te zien. De telresultaten op alle wegen laten zien dat de snelheden gedaald zijn en dat de echt hoge snelheid met name minder voorkomen. Waar eerder met enige regelmaat voertuigen passeerden die 25, 30 of zelfs 40 kilometer per uur te hard reden, komen dergelijke uitschieters nu in veel mindere mate voor.

Uit de enquête blijkt dat een behoorlijk deel van de respondenten herkent dat sneller dan 30 km/uur wordt gereden. Gelijktijdig wordt ook geconstateerd dat weggebruikers hun gedrag nog onvoldoende hebben aangepast.  Gelijktijdig geeft groot deel van de respondenten aan zelf nog niet geheel gewend te zijn aan de

nieuwe regels. Onder aanwonenden lijkt dit meer bekend dan onder weggebruikers die niet aan de route wonen.

Uit de enquête en ook uit diverse gesprekken volgt dat weggebruikers meer duidelijkheid wensen in het gewenste gedrag op de weg:

1. Lage snelheid

2. Ruimte bieden aan fietsers

3. Rechts heeft voorrang.

Dit blijkt ook uit de antwoorden op de vraag; zijn er plekken op de route die volgens u nog verkeersveiliger mogen? In veel gevallen wordt gerefereerd aan zaken die betrekking hebben op voorrang of snelheid. Soms gaven mensen daarbij een specifieke locatie aan maar soms ook meer in algemene zin. De gereden snelheid is hierbij een knelpunt, een aantal mensen geven ook aan dat de voorrangsregelingen wat hen betreft weer naar de oude situatie terug mogen.

Daarnaast zijn er een aantal kruispunten die specifiek zijn uitgelicht op basis van de enquête. Het kruispunt Vechtstraat – Hessenweg – Dorpsweg – Hendrikjesweg is het meest benoemd. Weggebruikers weten niet wie voorrang moet verlenen, deze twijfel heeft als gevolg dat weggebruikers naar elkaar staan te kijken. In de voorgaande situatie vond men deze situatie eenvoudiger.

Het kruispunt Crunershof – Bijleveldsingel en de daar bijhorende aansluiting van het fietspad naar de Rijnstraat is ook regelmatig genoemd. Hier geeft men aan dat voornamelijk automobilisten richting de Geldersedijk al op trekken en aan fietsers geen voorrang verlenen.

*Maatregelen*

In de periode na de werkzaamheden hebben we reeds diverse maatregelen (meermaals) toegepast. Zo is de 30 km/uur campagne met behulp van spandoeken uitgevoerd. We hebben regelmatig de DSI (smileybord) langs de route gehangen. Dit zijn beide voorbeelden van maatregelen die we laten terugkeren. Dit om weggebruikers te informeren en te laten reflecteren op hun rijgedrag. Ook periode-afhankelijke campagnes met betrekking tot verkeersgedrag laten we terugkeren. Hierbij kan gedacht worden aan ‘Onze scholen zijn weer begonnen’.

Daarnaast is reeds de opdracht uitgezet om extra duiding van de maximale snelheid aan te brengen op het wegdek en daarmee een herinnering voor weggebruikers te faciliteren. In reactie op een gesprek met een weggebruiker hebben we verkeersborden laten maken die extra attenderen op de fietsers in de voorrang bij het kruispunt Crunershof – Bijleveldsingel – fietspad richting Rijnstraat.

Vervolgens zijn we naar aanleiding van de bevindingen uit deze evaluatie voornemens om op diverse locaties langs de route aanpassingen te doen. Deze aanpassingen zijn erop gericht om de situatie voor weggebruikers te verduidelijken en zodoende de snelheid te matigen en te attenderen op de voorrangssituaties. De voorgenomen aanpassingen zijn met name op kruispunten gepland, bijvoorbeeld het kruispunt Duisteresteeg – Hessenweg en het kruispunt Vechtstraat - Burgemeester Bijleveldsingel.

Het meest genoemde punt is het kruispunt Vechtstraat – Dorpsweg – Hessenweg – Hendrikjesweg. Door dit kruispunt te verkleinen gaan we het overzichtelijker maken. Over andere elementen waarmee we het overzicht en de duidelijkheid kunnen verbeteren denken we nog na. In de enquête ontvingen we veel opmerkingen over dit kruispunt met betrekking tot een gevoel van onveiligheid. In de voorgaande situatie kregen we dergelijke opmerkingen ook vaak terwijl het toen een voorrangskruispunt betrof. De meeste duidelijkheid zou een verkeersregelinstallatie (stoplichten) bieden. Dit is echter een verregaande maatregel die grote impact heeft op de leefbaarheid.

Daarnaast zijn uit de enquête ook specifieke verbeteringen gekomen die we vertaald hebben in concrete maatregelen, zoals;

- Op de hoek Burg. Bijleveldsingel – Elskamp wordt de container opstelplaats ook vaak gebruikt om te parkeren. Hierdoor ontstaat een dode hoek. Door het aanpassen van straatwerk en groenvakken wordt die situatie gewijzigd zodat een auto daar niet meer kan staan.
- Bij het zebrapad op de Vechtstraat nabij de Rijnstraat geeft men aan dat door een geparkeerd auto op het parkeervak het zicht op overstekend voetgangers wordt ontnomen. Door dit parkeervak op te heffen en te vervangen door groen, wordt dit knelpunt opgelost.

De maatregelen worden in de komende periode per specifieke locatie uitgewerkt. Na afstemming met omwonenden worden de maatregelen in 2022 uitgevoerd.

**Communicatie**

De enquête was een belangrijk element in deze evaluatie van de hoofdroute. Deze enquête hebben we op twee wijzen verspreid. Gedurende de realisatiefase en ook daarna hebben verschillende aanwonenden en weggebruikers contact gezocht met de gemeente om hun aandachtspunten te delen. Deze mensen hebben van ons een brief ontvangen waarin we hen hebben uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête. Daarnaast is de enquête op het participatieplatform Samen Hattem geplaatst. Via dit platform worden meerdere participatieve trajecten in de gemeente Hattem doorlopen, zo was daar ook een plek ingeruimd voor het ontwerp van de Hoofdroute. Op die wijze zijn in totaal 378 reacties verzameld van aanwonenden en weggebruikers van de hoofdroute

Ook is gelegenheid geboden (en aangegrepen) aan bewoners en weggebruikers om naast de enquête nog verder in gesprek te gaan met de gemeente. Telefonisch, op locaties en in het gemeentehuis hebben diverse gesprekken plaatsgevonden.

Via deze weg informeren wij de gemeenteraad over de uitkomsten van de evaluatie en het voornemen om maatregelen uit te voeren. Onder meer via Samen Hattem wordt dit in een later stadium ook gecommuniceerd aan belangstellenden en bewoners. Omwonenden worden vanzelfsprekend geïnformeerd over aanpassingen die bij hen in de omgeving plaats gaan vinden. Bij wijzigingen die invloed hebben op inritten worden perceeleigenaren betrokken om maatregelen goed in te kunnen passen.

**Vervolg**

Via deze nota informeren wij u dat de evaluatie is afgerond en dat hieruit duidelijke signalen zijn gekomen dat aanvullingen aan de hoofdroute gewenst zijn. Met name

om weggebruikers meer duidelijkheid te bieden aangaande de geldende maximumsnelheid en de voorrangssituatie op de kruispunten. Daarnaast zijn een aantal locatie specifieke verbeteringen gewenst.

De maatregelen worden in het eerste deel van 2022 verder uitgewerkt. Na uitwerking van de maatregelen worden de werkzaamheden ingepland. Hiervoor wordt gepoogd om voor zover mogelijk werkzaamheden gelijktijdig te laten verlopen met werkzaamheden aan de Dorpsweg en Eijerdijk. Dit zodat werkzaamheden gecombineerd kunnen worden en dit zoveel mogelijk tijd- en kosteneffectief gebeurt. De werkzaamheden worden uiteraard op elkaar afgestemd en duidelijk gecommuniceerd. Dit om hinder van de werkzaamheden tot een minimum te beperkten.

Op korte termijn volgt reeds uitvoering van relatief eenvoudige ingrepen; zoals het aanbrengen van markering ‘30’ op een aantal locaties en het aanbrengen van de verkeersborden die attenderen op fietsers in de voorrang ter hoogte van het kruispunt Crunershof – Bijleveldsingel.

**Bijlagen:**

- **Uitkomsten tellingen**
-