Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2018 - 2023

Commissie Ruimte & Duurzaamheid

13 november 2023

Inhoud

1. GVVP en uitvoeringsprogramma GVVP
2. Doelstelling en Visie GVVP
3. Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP, waarom?
4. Terugblik op 2019-2023
5. Uitvoering projecten
6. Vooruitblik op 2024 en verder
7. Mobiliteitsvisie Hattem

1. GVVP en uitvoeringsprogramma GVVP

GVVP

- Ambitiedocument
- Beleidsdeel
- Uit 2018
- Opvolger van GVVP 1997
- Geen einddatum

Uitvoeringsprogramma GVVP

- To-do lijst
- Financiering en planning van projecten
- Groslijst met prioritering
- Vastgestelde periode (2019-2023)

2. Doelstelling en Visie GVVP

Verkeersveiligheid;

- Verbeteren: op naar 0 verkeersslachtoffers
- Fietsers en ouderen als specifieke groepen

Bereikbaarheid en toegankelijkheid;

- Voor gemotoriseerd verkeer is de bereikbaarheid in orde
- Voor fietsers en voetgangers moet dit beter

Duurzaamheid;

- Faciliteren duurzame verplaatsingen, en ontwikkeling laadinfrastructuur

Leefbaarheid;

- Leefbaarheid rond hoofdwegen verbeteren

Ruimtelijke kwaliteit;

- Claim verkeersfuncties in openbare ruimte versus kwaliteit van de openbare ruimte

2. Doelstelling en Visie GVVP



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.

2. Doelstelling en Visie GVVP

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.

2. Doelstelling en Visie GVVP



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 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).



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.

3. Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP, waarom?

Uitvoeringsprogramma GVVP 2019-2023

- Looptijd zit erop
- Alle doelstellingen en projecten GVVP nog niet behaald
- Doelstellingen GVVP nog wel actueel
- Verder met verkeersveiligheid
- Evalueren om te herijken en (her-)prioriteren

Vragen:

- Zijn er knelpuntlocaties bijgekomen?
- Wat heeft nu het meest prioriteit?
- Waar zijn nog verbeterpunten?
- Wat bevalt goed?
- Aansluiting op onderhouds- en investeringsprogramma komende jaren?

4. Terugblik 2019 - 2023

Uitvoeringsprogramma GVVP 2019-2023

- Looptijd zit erop
- Nog niet alle doelstellingen en projecten GVVP behaald
- Doelstellingen GVVP nog wel actueel
- Verder met verkeersveiligheid
- Evalueren om te herijken en prioriteren

Vragen:

- Zijn er knelpuntlocaties bijgekomen?
- Wat heeft nu het meest prioriteit?
- Waar zijn nog verbeterpunten?
- Wat bevalt goed?
- Aansluiting op onderhouds- en investeringsprogramma komende jaren?

4. Terugblik 2019 - 2023










4. Terugblik 2019 - 2023










5. Uitvoering projecten

- Opgaven van verkeerskundige aard
  - Verkeersveiligheid
  - Bereikbaarheid
  - Parkeren
  - Richtlijnen en wetgeving
- Inhoud projecten
  - Aanpak proces divers
  - Omgeving verschillend
  - Type maatregelen verschillend
  - Leren van eerdere projecten
- Integrale benadering
  - (Weg)onderhoud
  - Groen
  - Duurzaamheid
  - Leefbaarheid
- Participatie
  - Planfase
  - Voorbereiding uitvoering
  - Beheer fase

6. Vooruitblik 2024 - 2028

- Deel projecten uitgevoerd
- Deel projecten nog niet uitgevoerd
- Ontwikkelingen in periode 2019 – 2023
- “Nieuwe” knelpunten
- Opnieuw prioriteren

- Voorbeelden;
  - 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.

6. Vooruitblik 2024 - 2028

- Nog meer voorbeelden
  - Realisatie transformatie ‘t Veen
  - Motie tunnel Apeldoornseweg
  - Actieprogramma verkeersgedrag
  - Etc.

7. Mobiliteitsvisie Hattem

- GVVP
  - Klassiek verkeerskundige onderwerpen
    - Verkeersveiligheid
    - Bereikbaarheid
  - Op hoofdlijnen over aanverwante onderwerpen
  - Beperkte relatie met gebruik openbare ruimte
    - Parkeren
    - Binnenstad
    - Bevoorraden

- Mobiliteitsvisie
  - Relatie omgevingsvisie
  - Bredere context
  - Rol/plek mobiliteit in openbare ruimte
    - Ruimte mobiliteit in verhouding andere aspecten openbare ruimte
    - STOMP?
    - Verduurzaming logistiek?
    - Binnenstad

7. Mobiliteitsvisie Hattem

