



Verkeersvisie Vriezenveen 2017 - 2027


gemeente
Twenterand





Oosteinde in Vriezenveen (bron: Globespotter)



Tilanusplein (bron: Globespotter)

COLOFON

Uitgave

Gemeente Twenterand
Manitobaplein 1
Postbus 67
7670 AB TWENTERAND

Titel rapport

Actualisatie verkeersvisie Vriezenveen 2017-2027

Datum

December 2017

Auteurs

Gemeente Twenterand, beleidsmedewerker: Gert Hofman
Adviesbureau Goudappel Coffeng: Floris Frederix en Iris Lansink.
TWR030/Lsi/

Projectomschrijving

De Verkeersvisie Vriezenveen beschrijft de verkeersontwikkelingen. Ook worden verkeersknelpunten in de genoemde kern benoemd en oplossingen aangedragen voor een periode tot 2027. Deze visie is een afgeleide van het vastgestelde "Gemeentelijk MobiliteitsPlan 2015-2025, gemeente Twenterand" en de "Verkeersvisie Vriezenveen 2010".

VOORWOORD

Op 15 december 2015 is het “Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 – gemeente Twenterand” (GMP) door de raad vastgesteld. In deze “overall-visie” is aangegeven dat per kern een nadere uitwerking dient plaats te vinden in de vorm van een “lokale” verkeersvisie, waarbij de kern Vriezenveen na de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Den Ham en Vroomshoop aan bod zal komen. Thans bieden wij u aan de:

“Verkeersvisie Vriezenveen 2017- 2027”.

In deze visie zijn verkeersontwikkelingen in beeld gebracht, knelpunten benoemd en oplossingen aangedragen. Het is een actualisatie van de huidige verkeersvisie van 2010.

De verkeersvisie is tot stand gekomen in samenspraak met de klankbordgroep van het dorp Vriezenveen, waar wij als college met een goed gevoel op terugkijken.

Er is een klankbordgroep samengesteld uit diverse maatschappelijke geledingen in Vriezenveen, die zaken aan de orde heeft gesteld op een constructieve wijze. Tijdens het opstellen van de verkeersvisie in 2010 heeft een uitgebreid proces plaatsgevonden met klankbordgroep en E-spraak. Bij de actualisatie zijn wederom de punten uit de E-spraak meegenomen.

Naast de verkeersvisie van 2010 is tevens voortgeborduurd op het GMP (2015). Voor een vergelijkbare verkeersvisie met de andere kernen zijn de zes hoofdthema's terug te vinden in deze visie. De zes hoofdthema's zijn hoofdwegenstructuur, centrumgebied, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving. Dit alles toegespitst op de lokale situaties in Vriezenveen. Wij menen met de in deze visie voorgestelde maatregelen voor de komende periode van 10 jaar met een doorkijk naar 20 jaar een leefbaar, bereikbaar en veilig klimaat in Vriezenveen te kunnen bewerkstelligen.

December 2017

Het college van
Burgemeester en wethouders van Twenterand

ACTUALISATIE VERKEERSVISIE VRIEZENVEEN

2017 – 2027

INHOUDSOPGAVE

BLZ.

	Samenvatting.....	6
1.	Inleiding.....	11
1.1.	Aanleiding.....	11
1.2.	Actualisatie Verkeersvisie Vriezenveen	12
1.3.	Communicatie.....	13
2.	Visie per beleidsthema.....	15
2.1.	<u>Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied</u>	15
2.2.	<u>Fiets</u>	23
2.3.	<u>Verkeersveiligheid</u>	26
2.4.	<u>Openbaar vervoer</u>	28
2.5.	<u>Trends in de samenleving</u>	29
2.6.	<u>Overige opmerkingen</u>	30
2.7.	<u>Maatregelenlijst Vriezenveen</u>	32
3.	Prioritering en financiële consequenties.....	33

BIJLAGEN

- I. Verkeersintensiteiten Vriezenveen;
- II. Toelichting landbouwroutes Vriezenveen;
- III. Lijst leden klankbordgroep;
- IV. Presentatie en verslag van de klankbordgroep bijeenkomst;

SAMENVATTING

In het GMP zijn voor elke kern op hoofdlijnen specifieke problemen en knelpunten benoemd, die een verdere uitwerking en detaillering krijgen in een als dan op te stellen verkeersvisie. In 2010 is een verkeersvisie voor Vriezenveen opgesteld, deze wordt nu geactualiseerd om aan te sluiten bij het GMP en nieuwe ontwikkelingen.

Daarbij is ook de opmerking geplaatst dat de in het GMP genoemde problemen en knelpunten geen uitputtende opsomming is, hetgeen in deze visie overduidelijk moge blijken. Tevens is aangegeven dat bij elke op te starten verkeersvisie bewoners intensiever betrokken zullen worden, hetgeen kan leiden tot aanvullende probleemsituaties en ideeën, die de aandacht verdienen.

In deze visie, kunt u lezen dat de betrokkenheid en inbreng van de bewoners groot is geweest.

Op basis van de beleidsthema's: hoofdwegenstructuur, centrumgebied, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en trends in de samenleving zijn doelstellingen en een maatregelenpakket tot stand gekomen en dat ziet er als volgt uit:

- Hoofdwegenstructuur / Centrumgebied

2.1.1 Onderzoek oost-west verbinding

De wens is de oost-west verbinding in Vriezenveen te verbeteren. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossing hiervoor gewenst is. Dit kan naast een noordelijke randweg (verkeersvisie 2010) bijvoorbeeld een zuidelijke randweg zijn. Hierbij zijn leefbaarheid en veiligheid belangrijke factoren om het nut en noodzaak aan te wijzen. Ook moet breed gekeken worden, welke effecten de oplossing heeft en of elders in het netwerk maatregelen genomen dienen te worden om het gewenste gedrag/routing te stimuleren. Dit wordt met behulp van het verkeersmodel aangetoond.

2.1.2 Centrumring

Ontsluiting van de ringstructuur optimaliseren;

- a) Ringstructuur inrichten conform Duurzaam Veilig (Krijgerstraat en Almeloseweg).
- b) Oversteekbaarheid centrumring waarborgen voor fietsers.
- c) Kruising Krijgerstraat – Almeloseweg verbeteren.
- d) Kruising Krijgerstraat – Westeinde verbeteren.

2.1.3 Ontsluiting centrum

Als de ontwikkelingen in het centrum zich voortzetten als voorzien in het gebied tussen Westeinde en Manitobaplein is een aanvulling op de ontsluiting van het centrum wenselijk. Uit onderzoek blijkt dat de voorkeur uit gaat naar een nieuwe 30 km/h verbinding tussen het Manitobaplein en de Krijgerstraat in combinatie met tweerichtingsverkeer op het westelijk deel van het Manitobaplein.

2.1.4 Ontsluiting (sport)voorzieningen

Momenteel is de ontsluiting van de diverse voorzieningen geconcentreerd aan de Schout Doddestraat niet optimaal. Een oplossing is het realiseren van een verbinding tussen de Schout Doddestraat – Oosterweilandweg - N36. Dit moet in samenhang worden bekeken met het onderzoek naar de verbetering van oost-west verbinding in Vriezenveen.

2.1.5 Doorstroming N36

Attenderen van de doorstromingsproblematiek van de N36 bij de wegbeheerder, Rijkswaterstaat. Met als doel om de N36 op te waarderen. Er wordt door de provincie nieuw onderzoek gestart in 2018 naar de capaciteit van de N36 met betrekking tot het vrachtverkeer.

2.1.6 Zwembad Prinsenweg

Een veilige ontsluiting voor de jonge verkeersdeelnemers van/naar het zwembad. Voorafgaand aan de planvorming meedenken over de ontsluiting voor de fiets en auto.

2.1.7 Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom

In het kader van Duurzaam Veilig worden een aantal verblijfsgebieden heringericht. De vormgeving moet het gewenste gedrag afdwingen. Waar dat kan, wordt de uitvoering gecombineerd met rioleringswerkzaamheden (2018/2019). De plannen worden samen met de bewoners opgesteld, waardoor huidige knelpunten en wensen meegenomen worden.

Een aandachtspunt is de Verzetstraat en wel het deel tussen de Vondelstraat en Krijgerstraat conform Duurzaam Veilig voorzien van asfalt met fietssuggestiestroken.

2.1.8. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern

De aanpak van de landbouwroutes (zoals op de kaart in bijlage II met "groen is gearceerd") is een doorlopend proces en zal afgestemd worden met het onderhoud van wegen in het buitengebied. Tevens wordt de routing van landbouwverkeer meegenomen in het onderzoek naar de verbetering van de oost-west verbinding in Vriezenveen, zodat voor alle modaliteiten een verbetering ontstaat van de verkeersveiligheid en doorstroming.

- Fiets

2.2.2 Oversteekbaarheid Aadorpweg richting centrum

Komend uit het westen moeten fietsers bij het Westeinde en de Verzetstraat tweemaal oversteken, om een rechtdoorgaande beweging te maken. Het is gewenst om dit te verbeteren. Mogelijk kan dit worden bereikt door de verkeerslichten op beide kruispunten anders af te stellen, door bijvoorbeeld alle fietsrichtingen tegelijk groen te geven. Onderzocht moet worden of de benodigde capaciteit om het autoverkeer af te wikkelen deze prioriteit voor het fietsverkeer toelaat en of de verkeerslichtenregeling kan worden aangepast. Verdere infrastructurele maatregelen worden er niet getroffen.

2.2.5. F35 Vriezenveen – Almelo

Onze ambitie is om het fietsgebruik verder te stimuleren. Een fietssnelweg draagt hier aan bij en faciliteert de fietser op langere afstanden (tot ongeveer 15 km met een e-bike). We starten in het eerste kwartaal van 2018 met de uitvoering van de F35 op Twenterands grondgebied, vanaf het viaduct N36 tot aan het Westeinde. De regionaal afgesproken ambities worden nagestreefd.

2.2.6. Doortrekking F35 Vriezenveen - Vroomshoop

De gemeente Twenterand blijft een lobby voortzetten richting de provincie voor een snelle fietsroute van Vriezenveen naar Vroomshoop. In Daarlerveen kan geen profielruimte worden gevonden en dat zal een belemmering zijn. In ieder geval blijft het gedeelte tussen Vriezenveen en Daarlerveen in beeld als uitbreiding van de huidige F35.

- Verkeersveiligheid

2.3. Maatregelen verkeersveiligheid

Bij de thema's 'hoofdwegenstructuur/centrumgebied' en 'fiets' worden maatregelen genomen, waarbij het thema 'verkeersveiligheid' als rode draad door heen loopt.

Voor de kern Vriezenveen is het belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen.

Verbeteren van verkeersveiligheid op specifieke locaties:

- a) Verdere optimalisatie Oosteinde: snelheid remmende maatregelen en landbouwsluit Bovenlandweg;
- d. Kruising Horstweg – Oostermaatweg: zie "2.6 Overige maatregelen".

- Openbaar vervoer

2.4 Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer

Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.) De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.

- Trends in de samenleving

2.5. Doelstellingen/Maatregelen t.a.v. de trends in de samenleving

Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te houden; werkgeversaanpak mobiliteit (fietsplan voor werknemers aanschaf E-bike); het delen of hergebruik van vervoersmiddelen. Maar ook stimuleren flexibel (thuis)werken, gebruik schonere auto's en laadpalen, fietsstimulering ook vanuit gezondheidsoogmerk.

- Overige opmerkingen

2.6. Overige maatregelen

Een aantal maatregelen zijn niet specifiek onder een thema te brengen, maar behoeven aandacht:

- Monitoring vrachtverkeer Zandwinning Oosterweilanden aan Horstweg, op onderhoud van wegdek en intensiteit van de vrachtverkeer op Horstweg en Rusluiweg. Hierbij dient ook te worden betrokken de kruising Horstweg – Oostermaatweg.
- Duidelijkheid verschaffen over maximumsnelheid Rusluiweg.

- Maatregelenlijst Vriezenveen

2.7. Onderstaande maatregelenlijst Vriezenveen

Op de lijst aangegeven nummering is een willekeurige opsomming en geeft niet de prioriteit aan voor de aanpak van de desbetreffende situatie.



Figuur: maatregelenlijst Vriezenveen, willekeurige nummering van de maatregelen (bron: Goudappel Coffeng)

- Financiële consequenties

Prioritering maatregelen via totale prioriteitenlijst

De voorgestelde maatregelen komen samen met de maatregelen uit de verkeersvisies van de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Den Ham en Vroomshoop op een totale prioriteitenlijst van alle vier de kernen.

Op basis van een afwegingskader (inclusief kostenraming) wordt een totale prioriteitenlijst van alle kernen opgesteld. Die lijst wordt eind 2017 aan de raad aangeboden om vervolgens de maatregelen te prioriteren en de financiële gevolgen in de (meerjaren) begroting weg te zetten.

Dat kan bij de Begroting 2019 en de jaren daarna, omdat nog niet bekend is welke maatregelen uit de twee nog vast te stellen verkeersvisies naar voren komen.

Werk-met-werk-situatie

Doen zich werk-met-werk-situaties voor, ongeacht de kern en de planning, dan zal/zullen (een) maatregel(en), zoals die in deze visie opgenomen en financieel haalbaar zijn, in het werk worden meegenomen. Het combineren van werk is daar waar mogelijk altijd al het uitgangspunt geweest.

1. INLEIDING

“In het Gemeentelijk MobiliteitsPlan, gemeente Twenterand (GMP), staan de hoofdlijnen van verkeer en vervoer in onze gemeente beschreven en maken we keuzes om de verkeersstromen te verbeteren en bestaande infrastructuur beter te benutten. De ambitie: een verkeersbeleid te formuleren en een verkeers- en vervoersysteem te ontwikkelen dat bijdraagt aan bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor de kern Vriezenveen voor de komende 10 jaar.”

1.1 AANLEIDING

Op 15 december 2015 heeft de gemeenteraad van Twenterand het “Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2015-2025 – gemeente Twenterand” vastgesteld. In dat beleidsplan is aangegeven, dat als vervolg daarop voor elke kern een verkeersvisie dient te worden opgesteld. Ook is vermeld, dat de hoogste prioriteit ligt bij het vaststellen van een verkeersvisie voor de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk. Daarna komen de kernen Den Ham, Vroomshoop en Vriezenveen (actualisatie bestaande visie) aan bod. Als laatste is nu de actualisatie van de verkeersvisie Vriezenveen aan bod.



Figuur: Oosteinde in Vriezenveen (bron: Globespotter)

Het GMP fungeert als paraplu boven de verkeersvisie voor de kern Vriezenveen. In het GMP zijn zestal hoofdthema's op gebied van verkeer en vervoer opgenomen, bestaande uit:

- a. hoofdwegenstructuur;
- b. centrumgebied;
- c. verkeersveiligheid;
- d. fiets;
- e. openbaar vervoer;
- f. trends in de samenleving.

Deze thema's komen in de verkeersvisie Vriezenveen terug met de aantekening dat de thema's "hoofdwegenstructuur" en "centrumgebied" om praktische reden zijn samengevoegd. Daarbij worden uiteraard de uitgangspunten ten aanzien van die thema's van het GMP meegenomen alsmede de reeds aangedragen verkeers- en vervoersproblematiek en aandachtspunten, die tijdens het voorbereidingsproces bij de destijds ingestelde klankbordgroep "opmaak GMP" al zijn aangereikt.

In de verkeersvisie wordt nadrukkelijker ingezoomd op de lokale situatie in Vriezenveen, waarbij meerdere verkeerszaken aan de orde zijn gekomen, die om aandacht vragen c.q. waarvoor een oplossing gezocht dient te worden. Kortom: "Wat is de visie voor de kern Vriezenveen voor de komende 10 jaar als het om verkeer en vervoer gaat?"

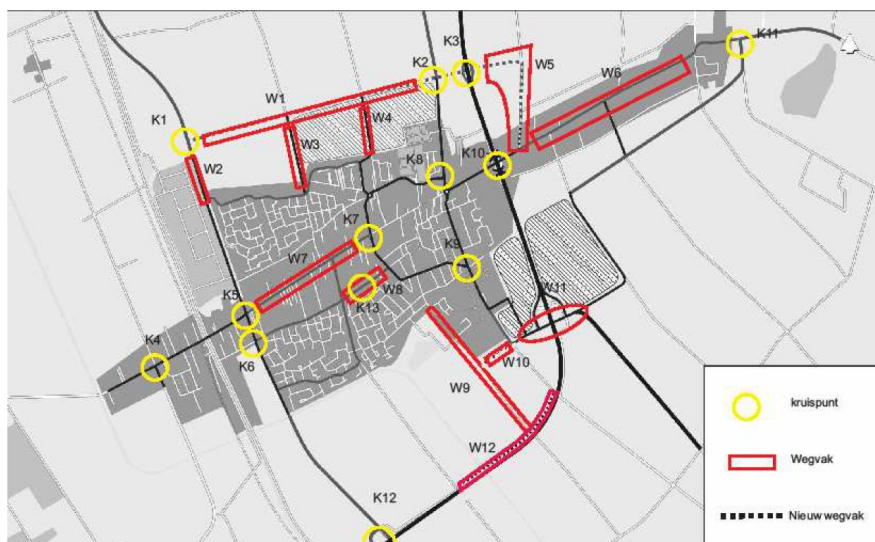
1.2 ACTUALISATIE VERKEERSVISIE VRIEZENVEEN

In 2010 heeft de gemeente Twenterand een verkeersvisie voor Vriezenveen vastgesteld, naar aanleiding van de destijds relevante ontwikkelingen in Vriezenveen, zoals: een autoluw Westeinde, extra (winkel)voorzieningen, woningbouwplannen ten noorden van het centrum en de realisatie van de een zuidelijke randweg (Rusluieweg). In de visie werden een drietal structuren beschreven:

- Autonome situatie
- Gedeeltelijke noordelijke verbindingsweg
- Volledige noordelijke verbindingsweg

De argumenten voor een noordelijke rondweg waren ten eerste dat op de Koningsweg een hoge intensiteit (7.000 mvt/etmaal) werd verwacht. Gezien het profiel van de weg is deze hoge intensiteit niet gewenst. Ten tweede had de gemeente Twenterand voornemens om het gebied tussen de nieuwe ontsluiting en de huidige bebouwing van de kern Vriezenveen te ontwikkelen tot woongebied.

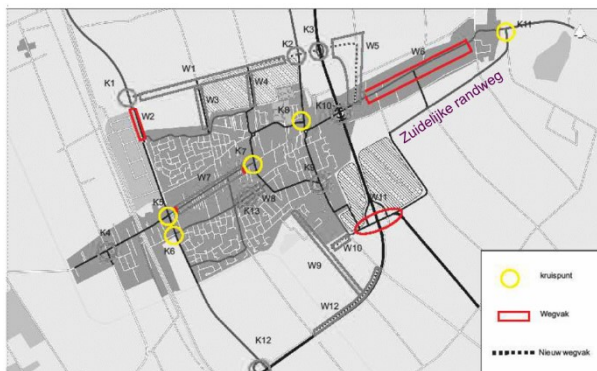
In de verkeersvisie 2010 is een maatregelenkaart opgenomen om de gewenste verkeersstructuur te realiseren. De maatregelenkaart geeft de kruispunten en wegvakken waar maatregelen gewenst waren. De maatregelenkaart is hieronder weergegeven, de maatregelen zijn in de verkeersvisie 2010 verder toegelicht.



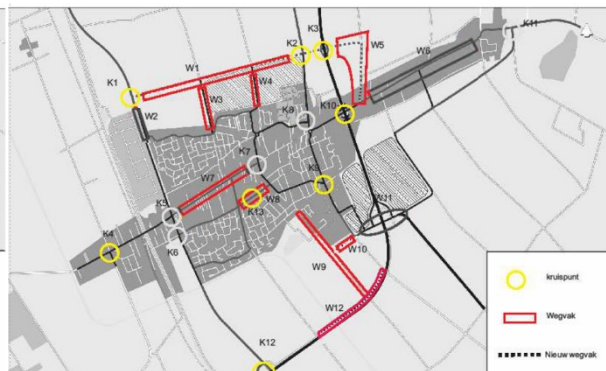
Figuur: maatregelenkaart verkeersvisie Vriezenveen 2010

Stand van zaken

De gemeente Twenterand is afgelopen jaren gestart met uitvoering van deze maatregelen. In onderstaande figuren is weergegeven welke maatregelen tot op heden wel en niet zijn gerealiseerd.



Figuur: gerealiseerde maatregelen



Figuur: niet gerealiseerde maatregelen

Sinds 2010 is Vriezenveen niet stil blijven staan, er hebben zich nieuwe ontwikkelingen voor gedaan. Het woningbouwproject in het noorden van Vriezenveen is nu niet meer aan de orde. De aankomende tien jaar worden hier geen woningen gebouwd. Dit heeft effect op het verkeer in Vriezenveen. Waar in 2010 een hoge intensiteit op de Koningsweg werd voorspeld (7.000 mvt/etmaal), is momenteel de voorspelling 6.000 mvt/etmaal in 2020. De gemeente zet meer in op inbreiding in de kern, in plaats van uitbreiding. Rijkswaterstaat is geen voorstander van een extra aansluiting op de N36. Om deze redenen is de noodzaak van een noordelijke rondweg komen te vervallen en is voorliggende actualisatie van de verkeersvisie uit 2010 nodig, zodat ook wordt aangesloten op het GMP.

1.3 COMMUNICATIE

Klankbordgroep

Naar het voorbeeld van het voorbereidingsproces met betrekking tot het GMP en de verkeersvisie Vriezenveen 2010 is een lokale klankbordgroep ingesteld bestaande uit afvaardigingen van diverse maatschappelijke geledingen, buurtbewoners, personen op persoonlijke titel en hulpdiensten. De lijst van aanmeldingen treft u aan in bijlage III.

Op 26 september 2017 is een sessie geweest voor de klankbordgroep "actualisatie verkeersvisie Vriezenveen". Hierbij is gekeken naar de maatregelen die nog niet gerealiseerd zijn, zijn deze maatregelen nog wenselijk? En welke knelpunten en wensen per thema uit het GMP zijn er nog meer in Vriezenveen? Het verslag van de sessie is als bijlage IV toegevoegd. In het GMP zijn de volgende aandachtspunten ten aanzien van Vriezenveen opgenomen.

Wat vermeldt het GMP in het algemeen voor alle kernen, dus ook voor Vriezenveen:

1. mobiliteits- en ontsluitingsproblemen in de kernen oplossen;
2. doorgaand en landbouwverkeer in de kernen weren en toegankelijkheid winkelgebieden verbeteren;
3. maatwerk leveren om openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken;
4. het verbeteren en waar mogelijk opwaarderen van fietsroutes;
5. handhaving, educatie en gedragsbeïnvloeding de verkeersveiligheid vergroten.

Vervolgens, wat vermeldt het GMP specifiek over de kern Vriezenveen met betrekking tot de zes thema's:

A. Hoofdwegenstructuur/Centrumgebied (samengevoegd):

1. afronden in de verkeersvisie genoemde maatregelen o.a. vervolg geven aan het categoriseren van wegen i.h.k.v. Duurzaam Veilig (2016-2017)

2. onderzoek nut en noodzaak aanleg noordelijke ontsluiting (2017)
3. leefbaarheid/veiligheid Westeinde-west
4. opwaarderen N36 (2015 en volgende jaren)
5. route landbouwverkeer zoveel mogelijk weg uit de kern (2016)
6. aandacht voor huidige ANWB-bewegwijzering (2017)

B. Openbaar vervoer

1. onderzoek aansluiting buslijn op ALMA-lijn (2016)

C. Fiets

1. realisering F35 (2016-2017)
2. doortrekking F35 vanaf Vriezenveen via Daarlerveen naar Vroomshoop (2018)

D. Verkeersveiligheid

Er zijn geen speciale opmerking ten aanzien van Vriezenveen gemaakt.

E. Trends in de samenleving

Er zijn geen initiatieven vanuit de samenleving genoemd.

Toepassing E-spraak

In 2009/2010 is gebruik gemaakt van E-spraak voor het opstellen van de verkeersvisie Vriezenveen 2010. Hierbij zijn ruim 400 reacties geplaatst. Bij de actualisatie zijn de reacties wederom meegenomen om te kijken of ze nog van toepassing zijn en/of eventueel meegenomen kunnen worden.

Resultaten van klankbordgroep bijeenkomst

De resultaten en uitkomsten uit de klankbordgroep bijeenkomst en de relevante reacties van E-spraak worden verderop in de visie betrokken bij de verdere uitwerking van de vijf thema's.

2. VISIE PER BELEIDSTHEMA

“Het GMP kent zes beleidsthema's; hoofdwegenstructuur, centrumgebied, fiets, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en trends en ontwikkelingen. Voor de herkenbaarheid zijn bij deze actualisatie van de verkeersvisie Vriezenveen uit 2010 de zes beleidsthema's uit het GMP overgenomen. Omdat het een actualisatie betreft, is niet voor elk thema opnieuw een visie met een duidelijke uitgangspunten per beleidsonderdeel geformuleerd. De problemen en oplossingen met veel overlap zijn gerelateerd aan het thema hoofdwegen/centrumgebied.”

2.1. HOOFDWEGENSTRUCTUUR / CENTRUMGEBIED

De gemeente wil in de aankomende periode de doorstroming en verkeersveiligheid van haar hoofdwegenstructuur verbeteren. Ontsluitingswegen moeten goed benut worden waardoor in verblijfsgebieden de overlast van doorgaand verkeer beperkt is. Hierbij is een verbetering van de oost-west verbinding voor gemotoriseerd verkeer nog steeds het belangrijkste onderwerp.



Figuur: Wegenstructuur Vriezenveen GMP 2015 (Bron: Goudappel Coffeng, 2015)

1. Oost-west verbinding

Van oorsprong is Vriezenveen een lintdorp, lang gerekt. Vroeger was het mogelijk om van oost naar west te rijden via het West- en Oosteinde (7 km). Door het toenemende verkeer in/door Vriezenveen konden het Oost- en Westeinde de intensiteiten niet meer aan. Gekozen is om de verbinding tussen het West- en Oosteinde op te knippen. Het Westeinde is heringericht en autoluw gemaakt in het centrum. Het Oosteinde is heringericht als 30 km/h, waarbij doorgaand (vracht- en landbouw-)verkeer wordt geweerd. Verkeer wordt gestuurd over de zuidelijke randweg, Rusluieweg, die aansluit op de N36.

Het verkeer zoekt nu naar andere oost-west routes in het onderliggend wegennet. De gewenste route, via Rusluieweg en Almeloseweg is een goede verbinding naar de N36, maar wordt als onlogische ervaren in oost-west richting. Vanuit het oosten rijdt verkeer via Bovenlandweg of Oosteinde naar het westen. Ook op het Westeinde en de Verzetstraat wordt veel doorgaand vrachtverkeer ervaren.

De problematiek bestaat uit de volgende onderdelen (zie onderstaande figuur):

- Een oost-west verbinding ontbreekt in het netwerk.
- Rusluieweg wordt minder benut.
- Verkeer zoekt zijn weg via Oost- en Westeinde, hier wordt veel vrachtverkeer ervaren, met verkeersonveiligheidsgevoel. Voorbeeld is het in het GMP benoemde aandachtspunt: de leefbaarheid en veiligheid van Westeinde-west.
- Bovenlandweg, Verzetstraat en de Garvesingel worden tevens gebruikt als west-oost verbinding.



Figuur: Beschrijving problematiek Oost-west verbinding (bron: Goudappel Coffeng)

In de verkeersvisie van 2010 is een noordelijke randweg voorgesteld of wel gedeeltelijk of wel geheel. In het GMP (2015) is beschreven dat de nut/noodzaak voor een noordelijke ontsluiting opnieuw onderzocht moet worden. Ook tijdens de klankbordgroep van 26 september j.l. was discussie over de nut/noodzaak. Bij de klankbordgroepleden was vooral de wens een oplossing te vinden voor de oost-west verbinding. Hierbij is gesproken over een noordelijke randweg die dichterbij Vriezenveen ligt dan in 2010.

Doordat onder andere woningbouw aan de noordzijde van Vriezenveen de komende 10 jaar niet meer aan de orde is en Rijkswaterstaat geen voorstander is van een nieuwe aansluiting op de N36, is de nut/noodzaak van een noordelijke randweg voor de gemeente komen te vervallen. Een alternatief kan een zuidelijke randweg zijn, bijvoorbeeld in het verlengde van de Rusluiweg/Oosterweilandweg en doortrekken naar de Aadorpweg.

Onderzoek:

De ambitie is om de oost-west verbinding te verbeteren, om de verblijfskwaliteit in de verblijfsgebieden, de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen en de verkeersveiligheid in Vriezenveen te verbeteren. Momenteel wordt veel overlast ervaren door doorgaand verkeer. Om tot de meest effectieve oplossing te komen is onderzoek nodig naar het verbeteren van de oost-west verbinding in Vriezenveen. Met behulp van het verkeersmodel wordt het probleem en de effecten daarvan op de gehele hoofdwegenstructuur van Vriezenveen meegenomen. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid van voorzieningen met verkeer aantrekkende werking zoals het centrum en de landbouwroutes zijn thema's die meegenomen worden. Voorbeelden van oplossingsrichtingen die onderdeel zijn van het onderzoek en varianten zijn waarvan de effecten worden doorgerekend met het verkeersmodel om tot een afgewogen besluit te komen:

1. Zuidelijke randweg, doortrekking van de Rusluiweg/Oosterweilandweg tot aan de Aadorpweg, waarbij ook de sportvoorzieningen worden ontsloten.
2. Noordelijke Randweg, dichterbij de bebouwing dan in 2010 gesitueerd, en het nieuwe zwembad wordt ontsloten.
3. Oost-west verbindingen in het huidige hoofdnetwerk opwaarderen en geschikt te maken om de verkeersintensiteit gelijkmatiger te verdelen en veilig af te wikkelen.

2.1.1 Onderzoek oost-west verbinding

De wens is de oost-west verbinding in Vriezenveen te verbeteren. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossing hiervoor gewenst is. Dit kan naast een noordelijke randweg (verkeersvisie 2010) bijvoorbeeld een zuidelijke randweg zijn. Hierbij zijn leefbaarheid en veiligheid belangrijke factoren om het nut en noodzaak aan te wijzen. Ook moet breed gekeken worden, welke effecten de oplossing heeft en of elders in het netwerk maatregelen genomen dienen te worden om het gewenste gedrag/routing te stimuleren. Dit wordt met behulp van het verkeersmodel aangetoond.

2. Centrumring

De dorpskernen moeten goed worden ontsloten; doorgaand verkeer moet worden omgeleid en tegelijkertijd is het belangrijk dat de winkelgebieden/horeca- en recreatieve voorzieningen in de kernen goed toegankelijk blijven zodat bezoekers blijven komen. Hierbij spelen de parkeerfaciliteiten zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor de fiets een voorname rol (GMP, 2015).

Het centrumgebied van Vriezenveen wordt ontsloten met een ringstructuur (50 km/h). De Krijgerstraat en de Almelseweg zijn nog niet ingericht conform Duurzaam Veilig principes. We willen een herkenbare inrichting van straten in de gehele gemeente, waarbij de verkeersdeelnemer weet welk gedrag van hem/haar wordt verwacht. Voor een herkenbare uitstraling is het beleid dat gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) asfalt hebben en voorzien van fietssuggestiestroken. Erftoegangswegen (30km/h) in verblijfsgebieden zijn verhard met klinkers. Momenteel hebben enkele delen van de centrumring (50 km/h) nog klinkers, deze dienen vervangen te worden door asfalt (incl. fietssuggestiestroken).

De oversteekbaarheid voor fietsers is een aandachtspunt bij de centrumring. Enkele punten die op de centrumring anno 2017 nog niet prettig zijn voor fietsers:

- Bouwmeesterstraat – Koningsweg: de bocht is erg ruim, vanwege in- en uitdraaien van landbouwvracht- en busverkeer, hierdoor is echter de ruime bocht vervelend voor fietsers.
- Koningsweg t.h.v. Weemelanden: roodlichtnegatie, aan één zijde mogelijk voor fietsers om over te steken bij het verkeerslicht.
- Oversteekbaarheid ten zuiden van de centrumring: route voor kinderen naar school en sportvoorzieningen.



Figuur: Kruising Almelseweg – Krijgerstraat (bron: Globespotter)

De kruising Krijgerstraat – Almeloseweg is een pijnpunt in de ringstructuur. De kruising is niet haaks, waardoor het in- en uitdraaien voor gemotoriseerd verkeer lastig is. Verkeer uit de Krijgerstraat heeft geen optimaal zicht op het verkeer dat van rechts komt (Almeloseweg). Zij staan al deels op de rijbaan om te kunnen zien of er verkeer aankomt. Het verbeteren van het kruispunt bijvoorbeeld geschieden door de kruising te voorzien van een plateau, haaks aan te sluiten en/of de Almeloseweg te reconstrueren.

Een soortgelijke situatie doet zich voor bij de kruising Krijgerstraat – Westeinde. Verkeer vanuit het Westeinde (westkant) heeft geen optimaal zicht op het verkeer van rechts op de Krijgerstraat.

2.1.2 Centrumring

Ontsluiting van de ringstructuur optimaliseren;

- e) Ringstructuur inrichten conform Duurzaam Veilig (Krijgerstraat en Almeloseweg).
- f) Oversteekbaarheid centrumring waarborgen voor fietsers.
- g) Kruising Krijgerstraat – Almeloseweg verbeteren.
- h) Kruising Krijgerstraat – Westeinde verbeteren.

3. Ontsluiting Centrum

Ontwikkelingen in Vriezeveen-centrum ten aanzien van inbreiding van woningen en winkels hebben gevolgen voor de verkeersstructuur. Het concentreren van winkels rond het gebied van het Westeinde en het invullen van gebied rond het Manitobaplein met functies en gebouwen vragen om een goede ontsluitingsstructuur. Het realiseren van goede infrastructuur in en rondom het centrum Vriezeveen draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Tevens zorgt het voor een goede en veilige bereikbaarheid met inbedding van ruime parkeermogelijkheden in de centrumvisies (GMP, 2015). Daarom is eerder onderzocht welke opties er zijn om het centrum van Vriezeveen (met name het gebied tussen Westeinde en Manitobaplein) aantrekkelijker en beter bereikbaar te maken.

Er is eerder een onderzoek uitgevoerd in verband met een eventuele verbinding tussen Krijgerstraat en Manitobaplein via de achterkant van Jumbo/Lidl. Daarbij is de voorkeur uitgesproken voor een tweerichtingsverkeer op het westelijk deel van het Manitobaplein. Dat zou in combinatie met het toevoegen van de verbindingen west (doortrekking deel zuidkant Jumbo/LIDL) en zuid (vervolgens aansluiting op Manitobaplein) mogelijk zijn. Zie onderstaande figuur. Realisering van deze nieuwe verbinding wordt vooralsnog niet haalbaar geacht. Om toch recht te doen aan een goede verbinding centrum en parkeerterreinen is “doortrekking” van de Verzetstraat aansluitend op het tweerichtingsverkeer op het westelijk deel van het Manitobaplein een reële optie.



*Figuur: Voorstel gewenste ontsluitingsstructuur centrum
'variant 4' (bron: Goudappel Coffeng)*

2.1.3 Ontsluiting centrum

Als de ontwikkelingen in het centrum zich voortzetten als voorzien in het gebied tussen Westeinde en Manitobaplein is een aanvulling op de ontsluiting van het centrum wenselijk. Uit onderzoek blijkt dat de voorkeur uit gaat naar een nieuwe 30 km/h verbinding tussen het Manitobaplein en de Krijgerstraat in combinatie met tweerichtingsverkeer op het westelijk deel van het Manitobaplein. Aangezien realisering vooralsnog niet haalbaar wordt geacht, is “doortrekking van de Verzetstraat aansluitend op het tweerichtingsverkeer op het westelijk deel van het Manitobaplein een reële optie.

4. Ontsluiting (sport)voorzieningen

Ten zuiden van Vriezenveen, aan de Schout Doddestraat, zijn diverse (sport)voorzieningen (DOS 37, scouting Admiraal Kruys, DETO, Amicitia, Vriezenveense Zwem- en polo club en T.C.V.) gevestigd met een verkeer aantrekkende werking. De voorzieningen kennen twee ontsluitingsmogelijkheden: via de Schout Doddestraat (richting het zuiden) of via Linthorstlaan/Krijgerstraat richting Almeloseweg. De Schout Doddestraat, richting zuiden, is een relatief smalle weg, waarbij het passeren van andere weggebruikers op een rustige wijze dient te gebeuren. Verkeer mijdt deze route en kiest ervoor om via de Linthorstlaan/Krijgerstraat van/naar de voorzieningen te rijden. Deze route wordt hoofdzakelijk als noord-zuid-route gebruikt door fietsers (jongeren) die van/naar de voorzieningen fietsen vanuit de kern. (zie ook 2.1.2. Centrumring). Op de piekmomenten is het dan druk (wat als onveilig wordt ervaren) met zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer op de rijbaan.

Om de ontsluiting van de voorzieningen aan de Schout Doddestraat te verbeteren is het wellicht mogelijk om de Oosterweilandweg door te trekken naar de Schout Doddestraat als mogelijk onderdeel van de gehele doortrekking naar de Aadorpweg (zuidelijke Randweg). Hierbij wordt een directe verbinding gecreëerd voor gemotoriseerd verkeer naar de N36. Bezoekers van andere kernen gebruiken de N36 als aanrij route. Het voordeel van deze oplossing is dat verkeer in de kern wordt geweerd en verkeer beter wordt gefaciliteerd naar de voorzieningen.



Figuur: Huidige ontsluitingsroute voor sportvoorzieningen via Schout Doddestraat (bron: Globespotter)

2.1.4 Ontsluiting (sport)voorzieningen

Momenteel is de ontsluiting van de diverse voorzieningen geconcentreerd aan de Schout Doddestraat niet optimaal, terwijl er veel functies bij elkaar geconcentreerd zijn. Een oplossing is het realiseren van een verbinding tussen de Schout Doddestraat – Oosterweilandweg - N36. Dit moet in samenhang worden bekeken met het onderzoek naar de verbetering van oost-west

5. Doorstroming N36

De N36 is een belangrijke (economische) stroomweg door en voor de gemeente Twenterand. De veiligheid en doorstroming van de N36 is een aandachtspunt voor de gemeente. Regelmatig wordt congestie ervaren op de N36 richting Almelo. De gemeente heeft afgelopen periode gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat om de verkeersveiligheid op de N36 te verbeteren. Dat heeft ertoe geleid, dat Rijkswaterstaat in de aankomende periode diverse maatregelen zal nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast veiligheidsproblemen voorziet de gemeente ook doorstromingsproblemen in de toekomst bij een toenemende groei van auto- en vrachtverkeer op de N36. In de huidige situatie kan de N36 de intensiteiten soms al niet aan. We blijven deze ontwikkelingen aankaarten bij Rijkswaterstaat om opwaardering van de N36 te bewerkstelligen.

2.1.5 Doorstroming N36

Attenderen van de doorstromingsproblematiek van de N36 bij de wegbeheerder, Rijkswaterstaat. Met als doel om de N36 op te waarderen. Er wordt door de provincie nieuw onderzoek gestart in 2018 naar de capaciteit van de N36 met betrekking tot het vrachtverkeer.

6. Zwembad Prinsenweg

In december 2016 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om een nieuw overdekt zwembad te bouwen in Vriezenveen aan de Prinsenweg. Een zwembad heeft een verkeer aantrekkende werking, zowel voor fietsers als gemotoriseerd verkeer. Bij verdere ontwikkeling van de plannen is een veilige ontsluiting voor fiets- en gemotoriseerd verkeer een aandachtspunt.

Het is belangrijk om vanuit de kinderen te kijken, zodat zij met de fiets of lopend naar het zwembad kunnen. De bereikbaarheid per auto komt op de tweede plaats. Een mogelijkheid is om de fiets en auto te scheiden. Beide modaliteiten krijgen dan een andere route en komen niet in aanraking met elkaar. Dit principe wordt ook vaak gehanteerd bij schoolomgevingen met jonge verkeersdeelnemers. Binnen de samenleving van Vriezenveen leeft de verplaatsing van het zwembad en wordt de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten gehouden. Des te belangrijker is het om voorafgaand mee te denken over de ontsluiting van het zwembad.

2.1.6 Zwembad Prinsenweg

Een veilige ontsluiting voor de jonge verkeersdeelnemers van/naar het zwembad. Voorafgaand aan de planvorming meedenken over de ontsluiting voor de fiets en auto.

7. Vervolg categorisering van wegen

In Vriezenveen dient nog een aantal wegen conform de Duurzaam Veilig principes te worden ingericht. Binnen het principe Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Hierbij worden drie categorieën onderscheiden met elk zijn eigen functie; stromen, ontsluiten en verblijven.

De gemeente Twenterand is in de kern van Vriezenveen bezig met het herinrichten van een aantal verblijfsgebieden (30km/h regime). Hierbij worden aanvullende 30 km/h maatregelen genomen voor een eenduidige en herkenbare vormgeving van de wegen. De herinrichtingsprojecten worden, daar waar mogelijk, gelijktijdig uitgevoerd met rioleringswerkzaamheden.

De Verzetstraat heeft een ontsluitende functie binnen de bebouwde kom. Het is één van de oost-west verbindingen tussen het centrum en het oosten. Afhankelijk van bestemming kiest men voor de Verzetstraat of Westeinde. De Verzetstraat heeft een vrijliggend fietspad in twee richtingen tot aan de Vondelstraat. Op het deel ten oosten van de Vondelstraat rijden fietsers op de rijbaan. Conform Duurzaam Veilig is bij ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom fietssuggestiestroken wenselijk, deze

ontbreken momenteel. Snelheid remmende maatregelen bij deze oversteek is wenselijk. Bij ontsluitingswegen hanteren we tevens asfalt als verharding in plaats van klinkers en het aanbrengen van fietssuggestiestroken.



Figuur: Verzetstraat ter hoogte van Vondelstraat (bron: Globespotter)

De Aadorpweg is een gebiedsontsluitingsweg, tussen Vriezenveen en Aadorp, de weg is buiten de bebouwde kom niet ingericht conform Duurzaam Veilig. Voor de weggebruiker is het niet duidelijk welk gedrag van haar verwacht wordt. Dit zorgt voor twijfelend gedrag onder de weggebruikers, wat de kans op verkeersongevallen verhoogt. Bij de aanleg van de F35 buiten de bebouwde kom wordt al rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de Aadorpweg. Tussen de weg en het fietspad wordt één meter extra gereserveerd voor een verbreding.



Figuur: Aadorpweg (N750) (bron: Globespotter)

2.1.7 Vervolg categorisering van wegen binnen de bebouwde kom

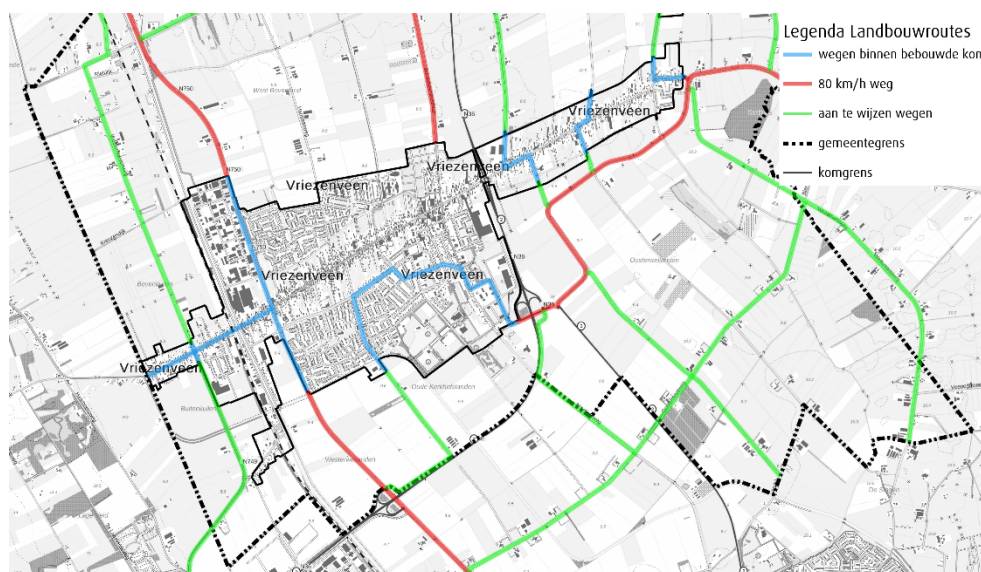
In het kader van Duurzaam Veilig worden een aantal verblijfsgebieden heringericht. De vormgeving en het gewenste gedrag worden op elkaar afgestemd. Deze werkzaamheden worden, waar mogelijk, gecombineerd met rioleringswerkzaamheden (2018/2019). De plannen worden samen met de bewoners opgesteld, waardoor huidige knelpunten en wensen meegenomen worden.

Een aandachtspunt is de Verzetstraat en wel het deel tussen de Vondelstraat en Krijgerstraat conform Duurzaam Veilig voorzien van asfalt met fietssuggestiestroken.

8. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk weg uit de kern

In het GMP is specifiek voor de kern Vriezenveen aangegeven om de routes voor het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kern van het dorp te laten plaatsvinden.

In samenspraak met de LTO, afdeling Twenterand en Cumela is een routekaart ontwikkeld waarop routes zijn opgenomen die door landbouwverkeer als doorgaande routes in het buitengebied worden gebruikt en waarbij de kernen, daar waar mogelijk, zo veel mogelijk worden ontzien. Door die routes te faciliteren m.a.w. die routes beter in te richten en extra te onderhouden, worden die routes nog consequenter door het landbouwverkeer gebruikt dan het resterende wegennet in het buitengebied. Hierdoor worden kernen ook zoveel mogelijk ontzien. Voor de kern Vriezenveen is een dergelijke opzet gemaakt, voor de toelichting van de kaart wordt verwezen naar bijlage II.



Figuur: Landbouwroutes Vriezenveen

2.1.8. Route landbouwverkeer zoveel mogelijk uit de kern

De aanpak van de landbouwroutes (zoals op de kaart in bijlage II met “groen is gearceerd”) is een doorlopend proces en zal afgestemd worden met het onderhoud van wegen in het buitengebied. Tevens wordt de routing van landbouwverkeer meegenomen in het onderzoek naar de verbetering van de oost-west verbinding in Vriezenveen, zodat voor alle modaliteiten een verbetering ontstaat van de verkeersveiligheid en doorstroming.

2.2. FIETS

Zoals in het GMP is omschreven dient de gemeente te blijven focussen op de fietspaden. De fiets is een duurzaam vervoersmiddel en draagt bij aan de gezondheid. Zeker op korte afstanden is het een efficiënte manier van verplaatsen. De gemeente legt de prioriteit bij de fiets en wil de fietser graag faciliteren, hierbij hoopt de gemeente dat inwoners steeds vaker voor de fiets kiezen en de auto laten staan. Een ontwikkeling onder fietsers die zichtbaar is, is de opkomst van elektrische fietsen. Waar voorheen vooral ouderen een elektrische fiets kochten, kopen ook vaker jongere mensen een elektrische fiets. Naast de gewone elektrische fiets is er ook de speed pedelec, deze gaat gemiddeld zo'n 33 kilometer per uur. Met alle verschillende snelheden is voldoende ruimte nodig om elkaar veilig te kunnen passeren. Voor Vriezenveen houdt dat in dat aandacht nodig is voor fietsvoorzieningen en veilige oversteken van wegen. Fietzers zijn een kwetsbaarder groep. Specifiek voor Vriezenveen zijn genoemd:

1. Kruising Oosteinde-Hoffmansweg

Het Oosteinde is in 2015 heringericht, hiervoor was het Oosteinde een ontsluitingsweg voor de kern, waarbij 50 km/h was toegestaan. De weg is afgewaardeerd naar een verblijfsgebied. Dit is mede herkenbaar door de inritconstructie bij het kruispunt Oosteinde – Hoffmansweg. Fietzers ervaren slecht zicht van het doorgaande verkeer van links. De inritconstructie ligt achter de bocht, waardoor fietsers het uitrit uit moeten fietsen, om te kunnen zien of er verkeer aankomt en te bepalen om over te steken. De fietsers staan hierbij op het wegvak. De wijze waarop het kruispunt wordt verbeterd is momenteel in onderzoek.



Figuur: Slecht zicht voor fietsers om het doorgaande verkeer van links (Hoffmansweg) te zien (bron: Globespotter)

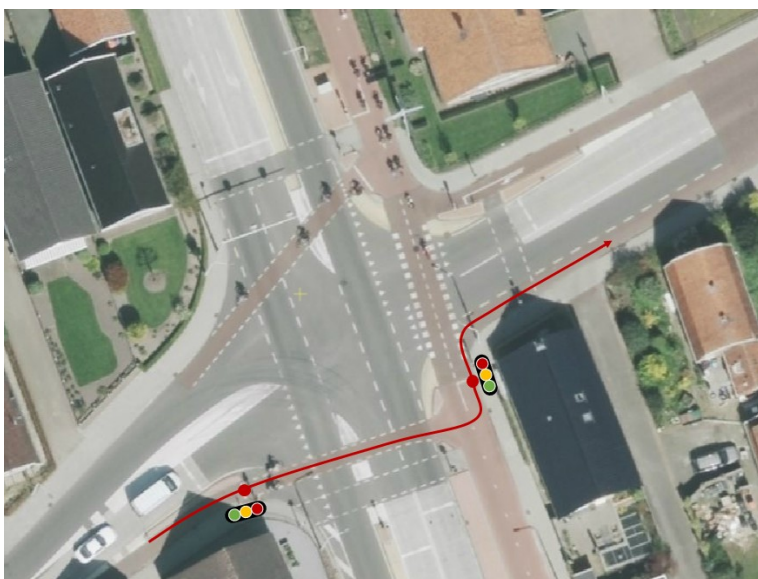
2. Oversteekbaarheid Aadorpweg richting centrum

Fietzers die vanaf het westen naar het oosten (centrum) willen via de Verzetstraat, moeten bij het oversteken van de Aadorpweg tweemaal voor een verkeerslicht wachten. De Verzetstraat ten westen van de Aadorpweg heeft fietssuggestiestroken. Ten oosten van de Aadorpweg heeft de Verzetstraat een tweerichtings fietspad, aan de noordzijde van de weg. Hierdoor moeten rechtdoorgaande fietsers eerst de Aadorpweg oversteken, vervolgens de Verzetstraat oversteken om weer bij de fietsvoorziening te komen. De situatie is schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur: Fietsoversteek Aadorpweg – Verzetstraat vanaf westen naar oosten

Bij het kruispunt Westeinde – Aadorpweg heeft het Westeinde fietssuggestiestroken, zowel ten westen als ten oosten van de Aadorpweg. Fietzers komend uit het westen moeten eerst bij het verkeerslicht de Aadorpweg oversteken, om vervolgens bij het volgende verkeerslicht te wachten om rechtsaf te kunnen slaan richting Westeinde. In eerste instantie is het een doorgaande beweging, maar door de configuratie van het kruispunt moet de fietser als nog een afslaan beweging maken (zie onderstaande figuur).



Figuur: Fietsoversteek Aadorpweg – Westeinde vanaf westen naar oosten

2.2.2 Oversteekbaarheid Aadorpweg richting centrum

Komend uit het westen moeten fietsers bij het Westeinde en de Verzetstraat tweemaal oversteken, om een rechtdoorgaande beweging te maken. Het is gewenst om dit te verbeteren. Mogelijk kan dit worden bereikt door de verkeerslichten op beide kruispunten anders af te stellen, door bijvoorbeeld alle fietsrichtingen tegelijk groen te geven. Onderzocht moet worden of de benodigde capaciteit om het autoverkeer af te wikkelen deze prioriteit voor het fietsverkeer toelaat en of de verkeerslichtenregeling kan worden aangepast. Verdere infrastructurele maatregelen worden er niet getroffen.

3. Fietsvoorziening richting Sibculo en Langeveen/Bruinhaar

De meest doorgaande route om vanaf Vriezenveen naar Sibculo te fietsen, is via de Oude Hoevenweg (tweerichtingsfietspad) richting de Pollen te gaan en dan voor de Pollen links af te slaan naar de Paterswal. VVN afdeling Twenterand heeft de wens uitgesproken om bij de Paterswal vrijliggende fietspaden te realiseren. De gemeente heeft het beleid om op 60 km/h wegen fietsmarkeringen aan te brengen. We zien niet de nut/noodzaak om vrijliggende fietspaden te realiseren aan deze route, gezien de lage intensiteit motorvoertuigen per etmaal op Paterswal.

Tevens heeft VVN afdeling Twenterand de wens uitgesproken om het tweerichtingsfietspad aan de Oude Hoevenweg door te trekken tot aan Langeveen/Bruinhaar. Ook hier zien we niet de nut/noodzaak van in. Het tweerichtingsfietspad aan de Oude Hoevenweg gaat ter hoogte van de beek “verbindingsleiding” over op fietsmarkeringen. De intensiteit op de Oude Hoevenweg is nabij 3.000 motorvoertuigen/etmaal, vrijliggend fietspad is hierbij niet noodzakelijk.

4. Fietsvoorzieningen Blankemeerweg

De Blankemeerweg is een weg in het buitengebied “Weitemanslanden”. De weg is een verbinding tussen de Vriezenveenseweg en Aadorpweg (samen met de Oostermaatweg en Westermaatweg). De Oostermaatweg en Westermaatweg hebben fietsmarkering, bij de Blankemeerweg stopt deze markering. Tijdens de klankbordgroep bijeenkomst is de wens uitgesproken om fietsvoorzieningen te realiseren op de Blankemeerweg. Het is zowel een recreatieve fietsroute als voor forenzen richting het bedrijvenpark Twente in Almelo. We hanteren het beleid dat bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/h) fietsmarkeringen worden aangebracht. Fietssuggestiestroken worden niet gehanteerd op deze wegen. Wij zien geen aanleiding om fietssuggestiestroken aan te brengen op de Blankemeerweg.

5. F35 Vriezenveen – Almelo

De Regio Twente/provincie Overijssel zijn gestart met het realiseren van een fietssnelweg (F35) van Nijverdal naar Enschede. De F35 wordt een comfortabele, veilige en directe fietsverbinding van hartje stad naar hartje stad. Hoewel in Twente van oudsher veel wordt gefietst (ca. 32% van de verplaatsingen gebeurt op de fiets), vragen met name de toenemende automobilititeit en verspreiding van nieuwbouw en andere functies blijvend aandacht voor de fiets. Belangrijk is ook de opkomst van de e-bike. Deze stelt vanwege de hogere snelheden andere eisen aan de fietsinfrastructuur: met name een ruimere maatvoering en minder kruisingen.

Een zijtak van de F35 wordt de route Vriezenveen – Almelo, langs de Aadorpweg. Om deze route te realiseren trekken we samen op met de gemeente Almelo en de provincie Overijssel.

2.2.5. F35 Vriezenveen – Almelo

Onze ambitie is om het fietsgebruik verder te stimuleren. Een fietssnelweg draagt hier aan bij en faciliteert de fietser op langere afstanden (tot ongeveer 15 km met een e-bike). We starten in het eerste kwartaal van 2018 met de uitvoering van de F35 op Twenterands grondgebied, vanaf het viaduct N36 tot aan het Westeinde. De regionaal afgesproken ambities worden nagestreefd.



Figuur: Fietssnelweg F35 Nijverdal – Enschede (bron: Goudappel Coffeng)

6. Doortrekking F35 Vriezenveen – Vroomshoop

Vanuit de gemeente Twenterand is de ambitie uitgesproken om de F35 vanaf Vriezenveen, via Daarlerveen, verder door te trekken naar Vroomshoop. Het fietsgebruik neemt toe, mede onder E-bikers. De gemeente Twenterand wil fietsen stimuleren en goede fietsinfrastructuur draagt hier aan bij.

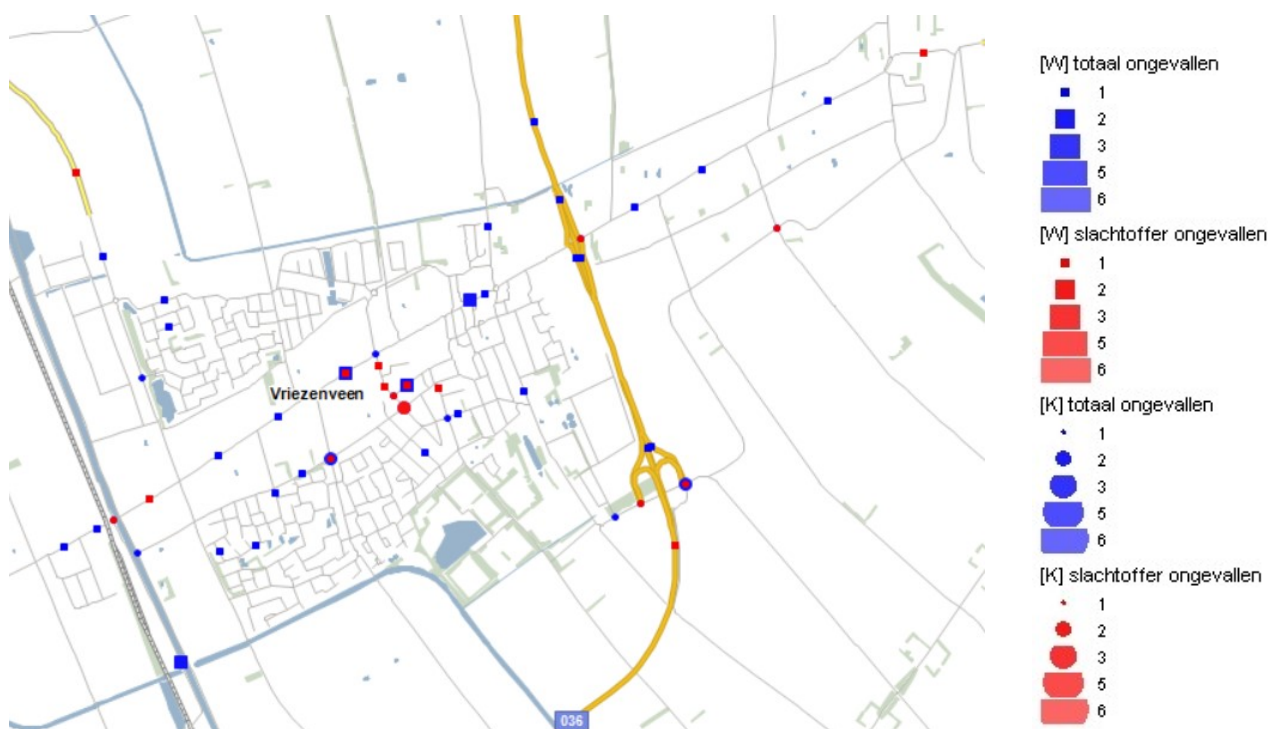
Een aandachtspunt bij de doortrekking van de F35 is de ruimtelijke inpassing op Hellendoorns grondgebied. Binnen de bebouwde kom in Daarlerveen ontbreekt er ruimte om te komen tot een eenzijdig, tweerichtings fietspad. De gemeente blijft een lobby voortzetten richting de provincie voor een snelle fietsroute van Vriezenveen naar Vroomshoop.

2.2.6. Doortrekking F35 Vriezenveen - Vroomshoop

De gemeente Twenterand blijft een lobby voortzetten richting de provincie voor een snelle fietsroute van Vriezenveen naar Vroomshoop. In Daarlerveen kan geen profielruimte worden gevonden en dat zal een belemmering zijn. In ieder geval blijft het gedeelte tussen Vriezenveen en Daarlerveen in beeld als uitbreiding van de huidige F35.

2.3. VERKEERSVEILIGHEID

De gemeente heeft de ambitie de verkeersveiligheid in Vriezenveen verder te vergroten. Sinds een aantal jaren achtereen (en nog steeds) kunnen we ons gelukkig prijzen met het feit, dat uit de ongevallenanalyse kan worden geconcludeerd dat in de kern Vriezenveen geen black spot aanwezig is. Een black spot is een wegvak of kruising waar in een periode van drie jaar 6 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden. Het aantal verkeersongevallen is aanzienlijk afgenomen afgelopen periode, zo blijkt uit de zgn. Viastat-analyse, in dit dorp is beperkt en verspreid. De Koningsweg, Oosteinde, Westeinde en Verzetstraat kennen enkele verspreide ongevallen concentraties. Zoals in paragraaf 2.1 is geconstateerd, is op deze wegen merkbaar dat een oost-west verbinding ontbreekt. Het onderstaande figuur laat zien op welke locaties ongevallen hebben plaatsgevonden.



Figuur: Ongevallen in Vriezenveen 2011-2015 (Bron: ViaStat)

Daarnaast spelen gedrag en mentaliteit in het verkeer een belangrijke rol. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 95% van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijk falen. De mens is de zwakste schakel in het verkeer, terwijl daar structureel te weinig aandacht voor is. Kennis, vaardigheden en houding moeten veranderen via opvoeding, onderwijs, opleiding en voorlichting. Samen met VVN-afd. Twenterand dient daar continu aandacht aan geschonken te worden.

Tijdens de klankbordgroep bijeenkomst zijn enkele punten benoemd waar verkeersveiligheid een aandachtspunt is. Een aantal hebben raakvlakken met de beleidsthema's 'hoofdstructuur/centrum' of 'fiets'. Die zijn dan ook ondergebracht bij die thema's. Een tweetal locaties worden in deze paragraaf beschreven:

a) Oosteinde en Bovenlandweg

Het Oosteinde is van oudsher onderdeel van de oost-west verbinding in Vriezenveen. Bij het thema 'hoofdstructuur/centrum' is geconstateerd dat een goede oost-west verbinding momenteel onvoldoende aanwezig is in de hoofdwegenstructuur.

In de verkeersvisie Vriezenveen (2010) is uitvoerig stil gestaan bij het Oost- en Westeinde. Het Oosteinde is jarenlang een weg geweest waar regelmatig ongevallen plaatsvonden. Eveneens was er een geluidsproblematiek, door hoge intensiteiten, een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer en klinkerverharding. We zagen de noodzaak om de situatie te verbeteren. Met de realisatie van de Rusluiweg en destijds geplande Noordelijke randweg in de visie van 2010 was het mogelijk om het Oosteinde af te waarden en herin te richten tot een verblijfsgebied. De herinrichting van de straat is tot stand gekomen met een bewonersproces.

Inmiddels is de Rusluiweg gerealiseerd en het Oosteinde heringericht. Kijkend naar het aantal verkeersongevallen in de periode 2004-2008 (figuur 6.1 Verkeersvisie 2010) en in de periode (2011-2015) is een duidelijke afname van het aantal verkeersongevallen op het Oosteinde zichtbaar.

Ondanks de herinrichting ervaren omwonenden hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en er rijdt met enige regelmaat vracht- en landbouwverkeer via het Oosteinde. Een verdere optimalisatie van het

Oosteinde is gewenst waarbij nog meer snelheid remmende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid verder te vergroten.

Een ander effect van de afwaardering van het Oosteinde is dat meer verkeer gebruik is gaan maken van de Bovenlandweg. Ook dit hangt samen met verkeer dat op zoek gaat naar een oost-west verbinding. De Bovenlandweg is met haar breedte niet geschikt voor veel (landbouw- en vracht-) verkeer. Ook op deze weg wordt overlast ervaren. Doorgaand verkeer dient via de Rusluiweg te rijden. Een maatregel om landbouw- en vrachtverkeer te weren kan een landbouwsluit zijn.

b) Kruising Oostermaatweg – Horstweg

De Oostermaatweg is een 60 km/h weg in het buitengebied van Vriezenveen. Verkeer rijdt harder dan toegestaan. Fietzers fietsen op de rijbaan, onder begeleiding van fietsstrookmarkering. De Oostermaatweg is zowel een recreatieve fietsroute als voor forenzen richting het bedrijventerrein Twente in Almelo. VVN afdeling Twenterand heeft aandacht gevraagd voor de snelheid op de Oostermaatweg. Deze situatie zal betrokken worden bij het monitoren van vrachtverkeer Zandwinning Oosterweilanden aan de Horstweg (zie 2.6 Overige opmerkingen).

2.3. Maatregelen verkeersveiligheid

Bij de thema's 'hoofdwegenstructuur/centrumgebied' en 'fiets' worden maatregelen genomen, waarbij het thema 'verkeersveiligheid' als rode draad door heen loopt.

Voor de kern Vriezenveen is het belangrijk om aandacht te blijven schenken aan gedragsbeïnvloeding door VVN-afd. Twenterand en deze organisatie te blijven ondersteunen.

Verbeteren van verkeersveiligheid op specifieke locaties:

- b) Verdere optimalisatie Oosteinde: snelheid remmende maatregelen en landbouwsluit Bovenlandweg;
- d. Kruising Horstweg – Oostermaatweg: zie "2.6 Overige maatregelen".

2.4. OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer is belangrijk, vooral voor een kern in een plattelands gemeente. Tegelijkertijd staat het budget voor openbaar vervoer onder druk. Dat neemt niet weg dat gestreefd moet worden naar het behoud van het huidige aanbod, verbeteren van de mogelijkheden en/of toepassen van nieuwe openbaarvervoer/mobiliteits-alternatieven.

In de klankbordgroep-sessie is aangegeven dat het logisch zou zijn de trein en busverbinding met elkaar te verbinden Vriezenveen heeft een station op de treinverbinding Almelo-Hardenberg. Daarnaast is de kern aangesloten op het busnetwerk met twee busverbindingen: buslijn 80 (Hardenberg – Holten) en buslijn 83 (Almelo Centraal - Vriezenveen Nieuwe Daarlerveenseweg). De bus- en treinverbindingen kruisen elkaar, maar zijn niet verbonden met elkaar. Van het station naar de dichtstbijzijnde bushalte (De Merel) lopen is ongeveer 1.300 meter. Voor omliggende kernen, die enkel zijn aangesloten op het busnetwerk is dit een belemmering. Een vereiste is – afhankelijk hoe het OV-plaatje eruit komt te zien na overleg met provincie, vervoerder en gemeente – om lijn 83 aan te takken op het station in Vriezenveen en dient een rondje te maken (noord- station – zuid).

Doortrekking van de spoorlijn Almelo-Mariëberg naar Hardenberg is voor de provincie aanleiding om parallelle buslijnen te herzien en waar mogelijk de bus- en spoorlijn (meer) op elkaar te laten afstemmen. Dat zou ook gevolgen kunnen hebben voor de buslijnen in het dorp Vriezenveen.



Figuur: Arriva-trein die gemeente Twenterand aandoet en de buurtbus

Het streven voor de gehele gemeente - en dat is wat de vervoersautoriteit, de provincie Overijssel, ook wil - is er op gericht om bus- en spoorlijnen meer en beter op elkaar te laten afstemmen. Ook voor Vriezenveen is openbaar vervoer complex gezien de gevoeligheid voor de diverse doelgroepen. Een nieuwe vervoersvisie wordt opgesteld, waarbij:

- het huidige Regiotaxi-systeem wordt opgeheven;
- een regionale (of lokale) oplossing dient te komen voor specifiek doelgroepen- vervoer (maatwerk);
- een regionale of lokale oplossing dient te komen voor eventueel aanvullend openbaar vervoer.

Wij zijn van mening dat er winst te behalen valt op dat terrein als de kernen Den Ham, Westerhaar-Vriezenveensewijk, Vroomshoop/Geerdijk en Vriezenveen op een gezamenlijke vervoersvoorziening als een buurtbus kunnen rekenen.

Naast een betere afstemming van bus- en spoorlijnen zal een aanvullende openbaar vervoersvoorziening zo mogelijk in de vorm van een buurtbus bij de onderhandeling omtrent de nieuwe vervoersvisie met de provincie Overijssel en de diverse vervoerders, onder de aandacht worden gebracht. Het zogenaamde “visgraat-model” met bushalte op het station is daarbij het uitgangspunt.

2.4 Doelstellingen / Maatregelen openbaar vervoer

Alert zijn op de doorontwikkeling t.a.v. het openbaar vervoer met name de afstemming van de buslijnen op de spoorlijn (Almelo Hardenberg), regionale of lokale invulling op het (doelgroepen)vervoer door gebruikmaking van diverse vervoersvormen (zoals de buurtbus, leenauto, div. vormen van taxivervoer, etc.) De voorkeur gaat uit naar buurtbusvervoer voor het gebied Geerdijk/Westerhaar in combinatie met een groter vervoersgebied bijvoorbeeld Sibculo, Bergentheim.

2.5. TRENDS IN DE SAMENLEVING

De positie van de gemeente verandert. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker ook in de kern Vriezenveen. Het voorzieningenniveau in de toekomst komt onder druk te staan en er gaan bezuinigingen plaatsvinden op het openbaar vervoer, mede onder invloed van de decentralisatie van zorgtaken van de rijksoverheid naar gemeenten. Initiatieven vanuit de samenleving van Vroomshoop zelf kunnen deze bezuinigingen deels opvangen.

Echter niet vergeten mag worden dat in een plattelandsdorp als Vriezenveen - hetgeen overigens voor alle Twenterandse kernen geldt - sprake is van “verborgen” initiatieven oftewel “noaberplicht”. Bijvoorbeeld het vervoeren van familieleden, vrienden of burens, is niet iets nieuws. Zoals bij het beleidsthema “Openbaar vervoer” (2.4.) min of meer al is aangeroerd zal de nadruk nog meer komen te liggen op “vrijwilligerswerk” dan wel “noaberschap”.

Vanuit “**de Detailhandelsstructuurvisie 2016 – 2022**” is voor het dorp Vriezenveen o.a. het volgende naar voren gekomen:

“Er wordt ingezet op het kloppend ‘hart van het centrum’, waar de openbare ruimte is gericht op aangenaam verblijven – de auto is er te gast. Hierbij is met name de toevoeging van groen en extra rustpunten wenselijk. Een sterk verblijfsklimaat is verder van belang voor het draagvlak voor horeca, cultuur en evenementen. Dit alles moet leiden tot meer beleving in het centrumgebied, waar ondernemers de kansen kunnen pakken – onder meer door blurring. De beste kansen ontstaan als de ondernemers actief aan de slag gaan met het verzamelen van ideeën, verkrijgen van draagvlak en opstellen van een inrichtingsplan.”

“Uit onderzoek blijkt dat consumenten minder naar (kleinere) centra gaan om te winkelen (zie paragraaf 2.1). Ook de ondernemers in Vriezenveen constateren deze trend. Daarbij blijkt uit koopstromenonderzoek dat bezoekers uit de regio steeds minder naar Vriezenveen centrum gaan, terwijl de eigen inwoners juist wel blijven komen. Het centrum ontwikkelt zich dus van ‘regionaal koopcentrum’ steeds meer tot de ‘huiskamer’ van Vriezenveen. Het gebied moet daarom meer ingericht worden op ontmoeten, verblijven en evenementen. Dan is het gebied ook aantrekkelijker voor de komst van meer horeca.”

Door de verschuiving van ‘regionaal koopcentrum’ naar steeds meer ‘huiskamer’ van Vriezenveen en het ‘hart van het centrum’ de auto te gast te stellen, is de bereikbaarheid van het centrum per fiets extra belangrijk voor Vriezenveen.

2.5. Doelstellingen/Maatregelen t.a.v. de trends in de samenleving

Alert zijn en inspelen op initiatieven vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld: kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te houden; werkgeversaanpak mobiliteit (fietsplan voor werknemers aanschaf E-bike); het delen of hergebruik van vervoersmiddelen. Maar ook stimuleren flexibel (thuis)werken, gebruik schonere auto's en laadpalen, fietsstimulering ook vanuit gezondheidsoogmerk.

2.6. OVERIGE OPMERKINGEN

Tijdens de klankbordgroep bijeenkomst zijn wezenlijke zaken genoemd, die niet direct onder de bovengenoemde thema's konden worden gebracht, maar die wel aandacht behoeven.

Zandwinning Oosterweilanden

Aan de Horstweg is een zandwinninggebied ‘Oosterweilanden’ gesitueerd. Onlangs heeft de gemeente toestemming verleend om de hoeveelheid zandwinning te verhogen. Het vrachtverkeer op de Horstweg zal op het eerste gedeelte hierdoor toenemen. Voor de gemeente een aandachtspunt om de situatie rondom de zandwinning aan de Horstweg te blijven monitoren. Ook dient hierbij het zuidelijk deel van de Horstweg betrokken te worden, zodat ook aandacht geschonken kan worden aan de kruising Horstweg – Oostermaatweg (zie “2.3 Verkeersveiligheid”).

Bebording Rusluieweg

De Rusluieweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. In enkele bochten staat bebording met een maximumsnelheid van 50km/h. Een snelheidsbord is geldig tot en met het volgende kruispunt. Indien er na het kruispunt geen nieuw snelheidsbord staat, dan is de basisregel opnieuw van toepassing. Doordat er in de bocht een kruispunt is, vervalt dus na de bocht de maximumsnelheid van 50 km/h.



Figuur: Vanaf N36 de Rusluieweg ter hoogte van de Horstweg, met maximum snelheid 50 km/h (bron: Globespotter)

Deze verkeersregel is bij veel weggebruikers onduidelijk en zij gaan er vanuit dat de maximumsnelheid 50 km/h is op de Rusluieweg. Hierdoor ontstaat de wens om meer duidelijkheid te verschaffen over de maximumsnelheid op de Rusluieweg. Dit kan bijvoorbeeld door de bebording met 'maximumsnelheid 50km/h' te vervangen door een bord met 'adviesnelheid 50 km/h'.

2.6. Overige maatregelen

Een aantal maatregelen zijn niet specifiek onder een thema te brengen, maar behoeven aandacht:

- a) Monitoring vrachtverkeer Zandwinning Oosterweilanden aan Horstweg, op onderhoud van wegdek en intensiteit van de vrachtverkeer op Horstweg en Rusluieweg. Hierbij dient ook te worden betrokken de kruising Horstweg – Oostermaatweg.
- b) Duidelijkheid verschaffen over maximumsnelheid Rusluieweg.

2.7. MAATREGELENLIJST VRIEZENVEEN



Figuur: Maatregelenkaart Vriezenveen, willekeurige nummering van de maatregelen (bron: Goudappel Coffeng)

2.7. Maatregelenlijst Vroomshoop

Op de lijst aangegeven nummering is een willekeurige opsomming en geeft niet de prioriteit aan voor de aanpak van de desbetreffende situatie.

3. PRIORITERING EN FINANCIËLE CONSEQUENTIES

“Voorliggende verkeersvisie betreft de kern Vriezenveen. Daaruit vloeien diverse maatregelen voort, die uiteraard financiële gevolgen hebben. Echter ook voor de kernen Westerhaar-Vriezenveensewijk, Den Ham en Vroomshoop zijn verkeersvisies opgesteld met maatregelen die financiële consequenties hebben.”

Afwegingskader / Prioriteitenlijst

Alle vier visies benoemen maatregelen, die de aankomende periode uitgevoerd moeten worden om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de kernen te verbeteren.

In de onlangs vastgestelde verkeersvisie Westerhaar-Vriezenveensewijk hebben wij al aangegeven het wenselijk te vinden met een totale prioriteitenlijst voor die vier kernen te komen.

Echter, waar komt de prioriteit te liggen? Bepaalde maatregelen kosten veel geld en andere maatregelen zijn relatief snel uit te voeren. Om te komen tot een verantwoorde geprioriteerde projectenlijst zal een afwegingskader worden gebruikt.

Er komt een stappenplan om te komen tot een gedragen en onderbouwd afwegingskader, waarbij de thema's: leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, draagvlak worden gebruikt. Daar wordt een totale kostenraming aan toegevoegd. In een raadsbijeenkomst zal de raad geïnformeerd over het voorgestelde afwegingskader.

De financiële consequenties worden meegenomen bij de Begroting 2019.

Werk-met-werk-situaties

In geval werk-met-werk-situaties zich aandienen zal/zullen (een) verkeersmaatregel(en) ongeacht de kern en de planning in het totale werk worden meegenomen vanwege de voordelige financiële consequenties.