Beleidsplan Verkeer Steenwijkerland

Inclusief maatregelenpakket voor de periode 2017 - 2020



Verkeersveilig en leefbaar
Bekend en bereikbaar

Up to date
Onderhoud op maat
Inspirerend partnerschap

Datum opgesteld: 29 maart 2017

Steenwijkerland

Inhoud

Inleiding 3
1. De visie 4
2. Speerpunten 6
3. Overwegingen 11
4. Maatregelenpakket en voorlopige planning 14
5. Financiën 16

Inleiding

Voor u ligt het Beleidsplan Verkeer. Een integraal plan waarin acties en maatregelen in tijd worden weggezet die de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor iedere weggebruiker verbeteren. De basis van dit integrale voorstel ligt in diverse eerder vastgestelde beleidsplannen. Alle documenten die hun houdbaarheidsdatum naderen of inmiddels hebben overschreden:

- Verkeer- en verkeersveiligheidsplan 2010-2015;
- Fietsplan 2014 – 2017 (Ga toch fietsen!);
- Kadernota Openbaar Vervoer 2008.

Hoewel 'verkeer' altijd in beweging is, letterlijk én figuurlijk, is er geen aanleiding om de eerder vastgestelde visies te wijzigen. Sterker nog, de afgelopen jaren hebben bewezen dat we op de goede weg zijn. Reden dus om door te gaan op de ingeslagen weg. Dit beleidsplan geeft concreet de richting aan.

Het is geen toeval dat dit voorstel tegelijk met het Beleidsplan Wegen; Overwegen aan u wordt voorgelegd. Wegen en verkeer zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; ze liggen in elkaars verlengde en moeten elkaar versterken. Om dat laatste te borgen, gaan beide plannen uit van dezelfde speerpunten, te weten:

- Up to date;
- Onderhoud op maat;
- Inspirerend partnerschap;

binnen dit plan aangevuld met:

- Verkeersveilig en leefbaar;
- Bekend en bereikbaar.

Een nuance, accent of aanvulling daargelaten, zijn deze speerpunten in beide documenten leidend voor de voorgestelde acties. De voorgenomen maatregelen zijn dan ook qua planning, inhoud en financiën op elkaar afgestemd.

In dit document benoemen we in het kort de visie van de diverse onderliggende beleidsdocumenten, aangevuld met de ontwikkelingen op de betreffende beleidsterreinen (Hoofdstuk 1). In Hoofdstuk 2 volgen de speerpunten. Deze speerpunten zijn gebaseerd op de visie, ontwikkelingen en de relatie tussen de huidige functie, weginrichting en gebruik van ons wegennet. Op basis van de speerpunten is een wensenkaart opgesteld. Echter niet alle wensen zijn opgenomen in het maatregelenpakket. Nut en noodzaak is afgewogen: dit wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. In hoofdstuk 4 staat het maatregelenpakket voor de periode 2017 - 2020. In hoofdstuk 5 volgt een financiële toelichting.

1. De visie

Verkeersplan

Het verkeersplan uit 2010 is gericht op een gestructureerde aanpak voor de verbetering van de verkeersstructuur. Het plan was gebaseerd op een groeiambitie van zowel woningen als ontwikkelruimte voor diensten/zorg en traditionele economie. Hoewel de groeiambitie ten opzichte van 2010 naar beneden toe is bijgesteld, blijven een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van en voor alle weggebruikers de belangrijkste pijlers. Belangrijke ontwikkelingen in dit kader is de vergrijzing, de ontwikkeling van allerlei nieuwe voertuigen en (navigatie)systemen, de schaalvergroting van het landbouwverkeer en de toename van het aantal toeristen en recreanten. En dan zijn er nog de lokale ontwikkelingen zoals de visie op de binnenstad van Steenwijk en het Steenwijkerdiep.

Verkeersveiligheidsplan

Het Verkeersveiligheidsplan, eveneens uit 2010, beoogt een afname van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. De focus ligt daarbij op een duurzaam veilige inrichting van het wegennet, de aanpak van onveilige kruispunten en wegvakken, voorlichting en educatie en handhaving i.o.m. politie. De ontwikkeling van nieuwe vormen van vervoer hebben niet alleen impact op de infrastructuur. Ook op het gebied van verkeersveiligheid ligt hier een schone taak. Het aantal ongevallen is gedurende een aantal jaren gedaald. De Provincie Overijssel constateert dat de daling van het aantal ongevallen stagneert. De provincie pleit dan ook voor meer aandacht voor gedragsbeïnvloeding en een integratie met beheer en onderhoud en veilige fietsinfrastructuur.

Fietsplan

Meer mensen op de fiets. Dat is het doel van het gemeentelijk fietsplan uit 2013. Het plan behelst een goed fietsnetwerk (Overal op de fiets), een degelijk beheer, onderhoud én gebruik (Veilig en prettig op de fiets), een stimulans (Ga toch fietsen!) en een kennismaking met het (recreatieve) fietsnetwerk (De recreatieve fietser). De Provincie ziet graag dat meer gebruik gemaakt wordt van de (elektrische) fiets en stelt daarom een investeringsimpuls van € 9,3 miljoen euro beschikbaar. Ook het Rijk heeft aandacht voor de fiets en richt zich met name op de capaciteit van fietsenstallingen (programma Ruimte voor de fiets) en de aanpak van enkelvoudige ongevallen.



Kadernota Openbaar Vervoer

De Kadernota Openbaar Vervoer dateert van 2008 en was gericht op meer en beter toegankelijk openbaar vervoer en een hogere bekendheid van de Regiotaxi en alternatief vrijwilligersvervoer. Inmiddels heeft de Provincie haar OV-tactiek herijkt; de Regiotaxi is – deels - door de NS-zonetaxi vervangen en het openbaar vervoer concentreert zich voornamelijk op goed bezette en rendabele buslijnen. Afstemming van dienstregelingen op specifieke doelgroepen en meer gebruik van de – bike, worden als alternatief gezien.

Gebiedsgerichte aanpak

Een op zichzelf niet vastgesteld plan, maar een – inmiddels bijna vanzelfsprekende – manier van werken, is de gebiedsgerichte aanpak. Een uitgestrekte gemeente met een groot buitengebied als Steenwijkerland, met daarin veel kernen en buurtschappen, kent veel plaatsgebonden opgaven en wensen. Als uitvloeisel van het Verkeer- en verkeersveiligheidsplan is afgesproken om in gesprek te gaan met de PBW's over voorgenomen werkzaamheden en te nemen maatregelen. Hierdoor is de ambitie uitgesproken bij het maken van plannen ook nadrukkelijk de betreffende dorps- en wijkplannen te betrekken, waarbij de gehele openbare ruimte onderwerp van gesprek is. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze breed gedragen werkvorm als speerpunt 'Inspirerend partnerschap' navolging krijgt.

Ontwikkelingen

Bij de samenvatting van de diverse beleidsdocumenten is kort een aantal ontwikkelingen geduid. De belangrijkste, met doorwerking op de verschillende benoemde beleidsterreinen, zijn:

- vergrijzing en het langer zelfstandig en mobiel blijven van ouderen leidt tot nieuwe verkeersstromen en een opgave voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte;
- de schaalvergroting in het landbouwverkeer heeft mogelijk consequenties voor de inrichting van (smalle) wegen en bruggen in het buitengebied. Per ontwikkeling moet dit in kaart worden gebracht;
- toenemende recreatieve druk op het Nationaal Park Weerribben-Wieden, waarbij de bereikbaarheid van Giethoorn een specifiek aandachtspunt is;
- bereikbaarheid kleine kernen: grote delen van de gemeente zijn lastig bereikbaar met het openbaar vervoer;
- functieverandering in de binnenstad van Steenwijk: meer ruimte voor wonen in de binnenstad door (kleinschalige) inbreiding.



2. Speerpunten

Verkeersveilig en leefbaar

Verkeersveiligheid is niet altijd in cijfers uit te drukken. Hoewel ongevallencijfers onveilige situaties duiden, zeggen ze niets over verkeerssituaties waar het altijd net goed gaat, maar waar er wel degelijk een onveilig gevoel heerst. Verkeersveiligheid gaat dus niet alleen over aantoonbare concrete situaties, maar vooral ook om beleving en gedrag van de gebruiker. Met verkeers- en snelheidsmaatregelen en aanpassingen aan de weginrichting proberen we sturing te geven aan dat gedrag. Maar we doen dat ook door ons te richten op verkeerseducatie en het verzorgen van trainingen aan diverse doelgroepen.

Vervoersbewegingen, gebruik en weginrichting bepalen voor een groot deel de leefbaarheid in een kern. Soms kan met relatief eenvoudige ingrepen, de leefbaarheid worden vergroot. Wensen die in dit kader door bewoners en ondernemers (al dan niet georganiseerd) worden uitgesproken, worden beoordeeld en wanneer gewenst, gebiedsgericht aangepakt.

In de periode tot en met 2021 ligt de focus op:

- Monitoring 4 ongevallenconcentraties (Steenwijkerdiep, Oosterpoort, Tramlaan/Stationsstraat en Stationsplein);
- Verkeerseducatie, gericht op alle leeftijden;
- Verkeersveilige schoolomgeving;
- Doorvoeren van door bewoners en ondernemers gewenste kleine verkeersmaatregelen;
- Herinrichting van de doorgaande wegen door kernen.



Figuur 1 Ongevalslocaties Steenwijkerland, gebaseerd op de periode 2010-2014

(Wegennet) Up to date

Het up to date houden van de infrastructuur vraagt een vooruitziende blik. Daarbij wordt vooral gekeken naar het toekomstig gebruik van wegen en paden. Logischerwijs spreek je van een degelijk en up to date wegennet als het gebruik, de functie en de weginrichting op elkaar afgestemd zijn. We hebben het dan bijvoorbeeld over verbreding van fietspaden of het verharden van bermen i.v.m. het brede landbouwverkeer. Dit soort fysieke aanpassingen van onze infrastructuur hebben hun plek in het meerjarenprogramma. Voorbeelden hiervan zijn herinrichting van de Lageweg en Kallenkote in 2017. Beide wegen voldoen niet aan de gewenste breedte. Voor Kallenkote is de positie van de fiets, in relatie tot het landbouwverkeer, een aandachtspunt.



De aanleiding voor veel aanpassingen in de infrastructuur wordt meestal ingegeven vanuit verkeerskundig oogpunt. Tegelijkertijd kan een herinrichting ook ingegeven worden vanuit een andere hoek, bijvoorbeeld in het kader van onderhoud of bij functiewijziging van een gebied. Zo is er behoefte aan een verkeersonderzoek in- en rondom de binnenstad van Steenwijk, ook in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen op het Steenwijkerdiep.

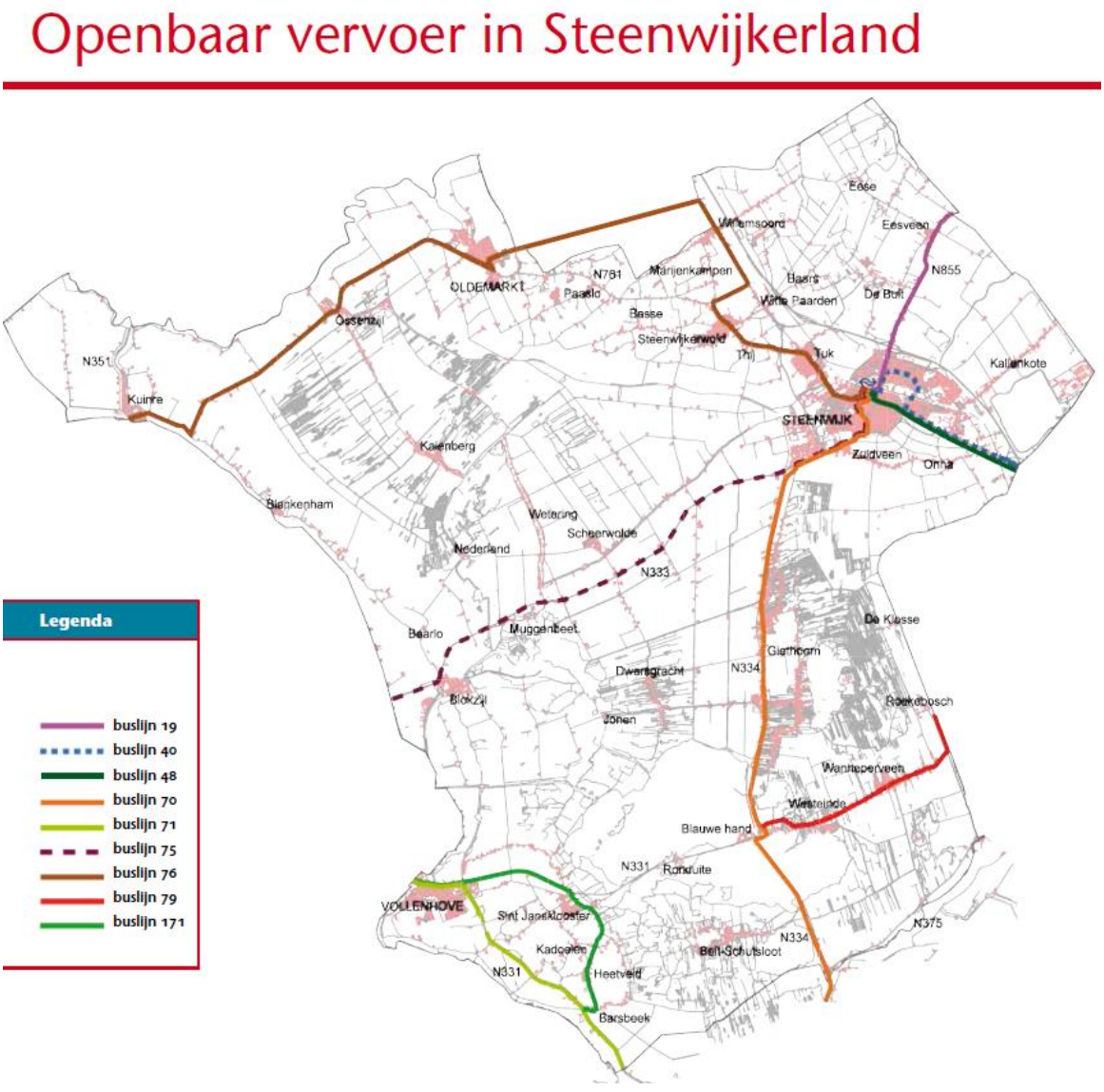
Speerpunten voor de komende tijd binnen dit kader zijn:

- Herinrichting Lageweg;
- Herinrichting Kallenkote;
- Het verbreden van fietspaden;
- Actieplan veilige bermen;
- Onderzoek verkeersstructuur binnenstad Steenwijk;
- Laadpalen elektrische auto’s.

Bekend en bereikbaar

Het houdt echter niet op bij het aanpassen van wegen en paden. Ook routering en bewegwijzering maken dat gebruik en functie elkaar vinden. Het is van belang dat het verkeer naar de juiste routes worden verwezen en goed leesbaar zijn. Een groot deel van de bewegwijzering is aan vervanging toe. Een mooi moment om kritisch te kijken via welke routes wij het verkeer willen leiden.

Een andere vraag is hoe je het openbaar vervoer en het gebruik ervan beter op elkaar kunt afstemmen. Zijn er alternatieven en zo ja, hoe zorg je ervoor dat deze – op de juiste manier – worden gebruikt? In een groot buitengebied zoals in Steenwijkerland, is de auto een aantrekkelijk en flexibel vervoermiddel. Beschik je erover, dan maak je geen of nauwelijks gebruik van het openbaar vervoer. Dat maakt dat deze vervoersvorm onder financiële druk komt te staan. De uitdaging is dan ook om de groep die afhankelijk is van het openbaar vervoer, te blijven bedienen. Goede ideeën moeten worden gehoord. Als gemeente hebben we hierin een ondersteunende en verbindende rol met de Provincie als concessieverstrekker. Voor de vrijwilligersvervoerders vormen we een ondersteunende gesprekspartner, zeker nu de Regiotaxi per januari 2017 is gestopt.



Op het gebied van parkeren ligt er nog een aantal vragen. In veel gebieden is het parkeren gereguleerd met parkeerverboden en ontheffingen. De maatregelen zijn in de loop der jaren ontwikkeld zonder dat daar beleid aan ten grondslag ligt. In de binnenstad van Steenwijk is het parkeren wel beleidsmatig vastgelegd. De combinatie van het vrij parkeren, de blauwe zone en ontheffingen voor bewoners en ondernemers van de binnenstad van Steenwijk werkt goed en het is zaak om dat zo te houden. Aandachtspunt is het borgen van de goede bereikbaarheid en voldoende parkeercapaciteit op en rondom het Steenwijkerdiep binnen de voorgenomen ontwikkelingen. Daarnaast zorgt de toename van recreatie en toerisme voor druk op de aanwezige parkeerplekken waarop ook inwoners en ondernemers aangewezen zijn. Giethoorn is hier een voorbeeld van.

Een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid is het kunnen stallen van de fiets. Dit onderwerp krijgt vaak minder aandacht dan het parkeren van de auto. Het is van belang om kwalitatief goede stallingen aan te bieden, voldoende stallingen ook natuurlijk en op logische locaties.





De bereikbaarheid is niet alleen het aanbieden van de juiste bewegwijzering, voldoende openbaar vervoer en parkeergelegenheid. Bewoners, toeristen en andere doelgroepen moeten ook bekend zijn met de mogelijkheden. Is iedereen bijvoorbeeld op de hoogte dat er een NS-zonetaxi rijdt van en naar het NS-station in Steenwijk? En dat in heel Steenwijkerland vrijwilligersvervoerders actief zijn? Ook op het gebied van informatievoorziening ligt een taak voor de gemeente.

De komende periode steken we in op de volgende zaken:

- Update van bewegwijzering;
- Verbeteren voorzieningen fietser, scootmobiel, (mindervalide) voetganger;
- Monitoren openbaar vervoer en ondersteunen nieuwe ideeën;
- Monitoring verkeerssituatie Woldpoort-Steenwijkerdiep;
- Ontwikkelen visie op de bereikbaarheid van Giethoorn;
- Opstellen beleid parkeerontheffingen buitengebied.

Onderhoud op maat

Als het om onderhoud gaat, hebben we het over een onderhoudsniveau basis: schoon, heel en veilig. Het onderhoud van wegen, fiets- en voetpaden zijn opgenomen in onderhoudsprogramma wegen. Binnen dat plan is dan ook nader uiteengezet wat ‘op maat’ inhoudt.



Binnen het plan Wegen is niet het onderhoud van bewegwijzering, verkeersborden en pollers (beweegbare palen binnenstad) langs deze wegen en paden benoemd. Deze zaken vindt u terug in dit beleidsplan. Net zoals voor het onderhoud van de wegen geldt ook voor deze zaken het basisniveau. Specifieke aandachtspunten zijn de bewegwijzering en de verkeersborden. Een groot deel van de bewegwijzering en verkeersborden is aan vervanging toe. Dit heeft te maken met de onderhoudsstaat en het niet meer voldoen aan wettelijke voorschriften.

- Vervanging en vernieuwen van bewegwijzering;
- Vervangen en vernieuwen van verkeersborden.

Inspirerend partnerschap

Het is inmiddels vanzelfsprekend inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden – al dan niet georganiseerd - te betrekken bij voorgenomen plannen en werkzaamheden. Vanuit het Verkeersveiligheids- en verkeersplan hebben we dit gedaan door middel van de gebiedsgerichte aanpak.

De komende jaren gaan we hier een vervolg aan geven, waarbij integraal wordt gekeken naar verkeer, wegen, riolering en verlichting. Wensen worden geïnventariseerd en indien mogelijk uitgevoerd als onderdeel van geplande onderhoudswerkzaamheden. Lopen de wensen en de onderhoudswerkzaamheden niet synchroon aan elkaar, dan wordt bekeken wat er mogelijk is.

Zo gaan we het inspirerende partnerschap uitvoeren:

- Komende twee jaar in gesprek met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden op het gebied van verkeer, wegen, riolering en verlichting;
- Maatschappelijke wensen uitvoeren met onderhoudswerkzaamheden of als dat niet mogelijk is, andere mogelijkheden bekijken.

3. Overwegingen

Op basis van de speerpunten is een wensenkaart opgesteld. De visie en ontwikkelingen zijn getoetst aan de huidige functie, weginrichting en gebruik van ons wegennet. Op basis van deze aspecten zijn we tot de wensenkaart in bijlage 1 gekomen. Op de wensenkaart staan niet alleen de gewenste verkeersmaatregelen, maar ook de onderhoudsmaatregelen aan de weg. Zo kunnen we kijken waar we werk met werk kunnen maken.

Algemene overwegingen

Maar wanneer ga je daadwerkelijk maatregelen treffen? Vaak spelen meerdere factoren een rol. De volgende factoren zijn afgewogen:

- Functioneert een weg naar behoren en is het verkeersveilig?
- Hoe ervaren de gebruikers de verkeersveiligheid en leefbaarheid op een bepaalde weg.
- Is een gebied voldoende bereikbaar?
- Moet er onderhoud gepleegd worden?
- Zijn er kansen vanuit andere invalshoeken, bijv. subsidie?
- Zijn er ontwikkelingen waar rekening mee moet worden gehouden?

Over het algemeen kan gesteld worden dat onze wegen verkeersveilig zijn ingericht. Op enkele locaties zien we wel een kleine concentratie aan ongevallen, maar die geven nog geen reden om in te grijpen. De weginrichting verdient op een aantal wegen aandacht: dit speelt vooral op doorgaande route door kleine kernen. Er wordt niet voorgesteld om maatregelen te treffen als alleen de inrichting niet voldoet. Er wordt ook naar factoren gekeken als ervaring van bewoners en de mogelijkheid om mee te liften met onderhoud.

Aan de aanpak van fietspaden wordt wel prioriteit gegeven: er liggen veel oudere smalle fietspaden in Steenwijkerland, waarop fietser elkaar lastig of moeilijk kunnen passeren. Gezien het huidige gebruik van een aantal fietspaden en de verwachte toename van gebruik in het algemeen, stellen wij voor om een negental fietspaden te verbreden en daar de verkeersveiligheid en comfort te verbeteren. Daarnaast heeft de provincie Overijssel het fietsen hoog in het vaandel: wellicht liggen daar financiële kansen.

Naast de verkeersveiligheid is de bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Als bezoeker of bewoner wil je natuurlijk makkelijk bij je bestemming komen en ook in de buurt kunnen parkeren. Voor hulpdiensten is dit belang nog groter. De bereikbaarheid van Giethoorn is tijdens het zomerseizoen een aandachtspunt: van belang is om hierop een visie te ontwikkelen en maatregelen te treffen. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad vraagt aandacht: doorstroming op Woldpoort, voldoende parkeergelegenheid na de herontwikkeling van het Steenwijkerdiep.

Overwegingen specifieke onderwerpen

Actieplan veilige bermen
In het beleidsplan wegen wordt aandacht besteed aan de verbreding en versteviging van ernstig beschadigde bermen langs plattelandswegen**.** Welke plattelandswegen geef je prioriteit? De volgende afwegingen spelen een rol:

- Gepland onderhoud;
- Bermschade leidt tot schade aan wegdek;
- Verkeersveiligheid;
- Fietsgebruik (recreatieve fietsroute en/of schoolfietsroute);
- Gebruik door landbouwverkeer.

Mede met inbreng vanuit de gesprekken met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden zal de prioriteit worden bepaald.

Doorgaande wegen (30km/u) door de kernen
De weginrichting verdient op een aantal wegen aandacht: dit speelt vooral op doorgaande routes door kleine kernen. Er wordt niet voorgesteld om maatregelen te treffen als alleen de inrichting niet voldoet. Er wordt ook naar factoren gekeken als ervaring van bewoners en de mogelijkheid om mee te liften met onderhoud. Voorbeelden zijn de Oldemarktseweg in Steenwijkerwold en de Tukseweg in Tuk. In dit geval zijn er ook kansen: bewoners aan de Oldemarktseweg zijn zelf met een initiatief gekomen en voor een klein deel van de Tukseweg is weg- en rioleringsonderhoud gepland.

Verderop dezelfde route, tussen Tuk en Steenwijkerwold, verdient de weginrichting ook aandacht. Er zijn geen andere factoren die aanleiding geven tot herinrichting. Vooralsnog krijgt dit weggedeelte geen prioriteit.

Ook de doorgaande routes door Blokzijl en Ossenzijl staan op de wensenkaart. Bewoners en ondernemers ervaren overlast van de verkeersstromen in hun kern. De weg is op delen van de route niet breed genoeg om het verkeer goed af te wikkelen: inrichting en gebruik is niet op elkaar afgestemd. Desondanks is de verkeersafwikkeling in deze kernen redelijk tot goed te noemen. Oplossingen liggen ook niet voor de hand. Mochten er kansen zijn, bijv. realistische ideeën die uit de gesprekken met bewoners, ondernemers of andere partijen naar voren komen, dan zullen deze kansen nader verkend worden.

Verbreden van fietspaden
In Steenwijkerland liggen veel oudere smalle fietspaden, waarop fietser elkaar lastig of moeilijk kunnen passeren. Voorgesteld wordt om de volgende negen fietspaden aan te pakken:

- Jonenweg;
- Driewegsluis-Markerbroekweg;
- Steenwijkerweg (Willemsoord-N762);
- Heuvenpad;
- Fietspad Kooibomenpad;
- Dwarsgracht – Rietlanden;
- Steenwijk – Ossenzijl;
- Ossenzijl – Kalenberg Noord;
- Kalenberg Zuid.



Fietspad Jonenpad

Waarom deze fietspaden? Het gaat om een combinatie van twee factoren. Het betreffen allemaal smalle fietspaden (1-1,5m.) met een relatief hoog fietsgebruik, met name gedurende de zomer. Een deel van de fietspaden is relatief makkelijk te verbreden. Bij een ander deel van de fietspaden ligt dat wat lastiger: de ruimte is beperkt en/of je hebt te maken met eigendom van derden. Op basis van de uitvoerbaarheid en draagvlak zal de definitieve prioriteit bepaald moeten worden.



Laadpalen elektrische voertuigen
Op enkele plekken in de openbare ruimte staan laadpalen in Steenwijkerland. De vraag is in hoeverre de vraag naar laadpalen de komende jaren toeneemt. Onderzocht of en hoe wij in deze behoefte kunnen voorzien.

4. Maatregelenpakket en voorlopige planning

Hieronder een overzicht van de maatregelen waaraan prioriteit wordt gegeven. Dit maatregelenpakket geeft het kader voor de komende jaren. Het betekent niet dat wij alleen aan de slag gaan met de maatregelen die in het maatregelenpakket staan. Het zal jaarlijks geactualiseerd worden op basis van wensen uit de maatschappij en ontwikkelingen in Steenwijkerland.

Maatregel	2017	2018	2019	2020
Verkeersveilig en leefbaar				
Monitoring 4 ongevallenconcentraties	V	V	V	V
Verkeerseducatie, gericht op alle leeftijden	V	V	V	V
Verkeersveilige schoolomgeving	V	V	V	V
Kleine verkeersmaatregelen n.a.v. wensen	V	V	V	V
(Wegennet) Up to date				
Herinrichting Lageweg	V			
Herinrichting Kallenkote	V			
Verbreden van negen fietspaden		claim	claim	claim
Actieplan veilige bermen			V	
Onderzoek verkeersstructuur binnenstad Steenwijk		V		
Bekend en bereikbaar				
Update van autobewegwijzering buitengebied Steenwijkerland			claim	
Update van objectbewegwijzering (verwijzingen in de openbare ruimte naar particuliere bestemmingen, zoals campings)		V		
Update van fietsbewegwijzering heel Steenwijkerland			claim	
Verbeteren fietsenstallingen, ook bij derden (bijv. scholen)	V	V	V	V
Scootmobielroutes		V		
Toegankelijkheid openbare ruimte voor mindervaliden	V	V	V	V
Locatie en inrichting zebrapaden				
Monitoren ontwikkelingen openbaar vervoer en nieuwe ideeën ondersteunen	V	V	V	V
Aanpak haltevoorzieningen (locatie, haltekom, fietsvoorzieningen, toegankelijkheid)	V	V	V	V
Monitoren parkeren binnenstad Steenwijk, advisering ontwikkeling Steenwijkerdiep	V	V		
Ontwikkelen visie op de bereikbaarheid van Giethoorn	V	V		
Opstellen beleid parkeerontheffingen buitengebied			V	
Laadpalen elektrische auto's	V	V		

Maatregel, vervolg	2017	2018	2019	2020
Onderhoud op maat				
Planmatig vervangen en vernieuwen verkeersborden		V	V	V
Regulier onderhoud verkeersborden	V	V	V	V
Bewegwijzering	V	V	V	V
Onderhoud afsluitpalen binnenstad Steenwijk	V	V	V	V
Inspirerend partnerschap				
In gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden		V	V	
Uitvoering verkeersmaatregelen n.a.v. wensen bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden		V	V	V

5. Financiën

Hieronder een overzicht van de maatregelen die gekoppeld zijn aan de verkeers- of wegenbudgetten. De maatregelen zijn verdeeld naar maatregelen die vallen onder structurele verkeersbudgetten en maatregelen die om een aparte investering vragen. Deze lijst is gekoppeld aan het maatregelenpakket en zal dus ook jaarlijks ge-update worden en in het jaarlijkse uitvoeringsplan van openbare werken opgenomen worden.

Structurele budgetten

Structurele budgetten	2017 bedragen in € x 1.000	2018 e.v. bedragen in € x 1.000
Verkeersplannen (verkeerseducatie) *Budget is inclusief 75% provinciale subsidie*	85	85
Verkeersmaatregelen verkeersplan	50	0
Verkeersmaatregelen mobiliteit en infrastructuur • Kleine verkeersmaatregelen: - Maatregelen verkeersveiligheid en leefbaarheid - Aanpak bushaltes - Maatregelen fiets • Verkeersveilige schoolomgeving • Monitoring	80	90
Openbaar vervoer (fietsenstalling bushalte Blokzijl)	10	0
Verkeersmaatregelen • Planmatig vervangen en minimaliseren verkeersborden • Regulier onderhoud verkeersborden (schoonmaken, onderhoud overig) • Beheerssysteem verkeersborden • Bewegwijzering (lidmaatschap Nationale Bewegwijzeringsdienst) • Onderhoud afsluitpalen binnenstad Steenwijk	61	87 25 25 10 7 20
Gehandicaptenbudget Maatregelen om toegankelijkheid openbare ruimte voor mindervaliden te verbeteren	57	57

Voor de invulling van de structurele budgetten worden een aantal wijzigingen voorgesteld:

- Vanaf 2018 komt het budget ‘verkeersmaatregelen verkeersplan á € 50.000,- te vervallen. De reden hiervoor is dat er geen jaarlijkse invulling is van dit budget. Voorgesteld wordt om dit bedrag deels in te zetten voor onderhoudsmaatregelen op het gebied van verkeer (verhoging budget met € 26.000). Het extra budget wordt gebruikt voor het vernieuwen van de verkeersborden. Voorgesteld om het resterende deel (€ 24.000) in zetten als dekking van de aanpak van fietspaden.
- Het budget ‘openbaar vervoer’ wordt per 2018 samengevoegd met de post ‘verkeersmaatregelen mobiliteit en infrastructuur’. De samenvoeging van de budgetten biedt meer flexibiliteit.

Onder de post ‘verkeersmaatregelen mobiliteit en infrastructuur’ is globaal aangegeven waar het budget aan wordt besteed. Kleine verkeersmaatregelen kunnen naar voren komen uit gesprekken met de plaatselijke belangen, wijkverenigingen en ondernemersverenigingen. Het kan ook maatwerk zijn naar aanleiding van meldingen van (groepen) bewoners.

Elk jaar wordt mede naar aanleiding van de uitkomst van gesprekken met belanghebbenden afgewogen hoe invulling aan de post verkeersmaatregelen wordt gegeven.

Investeringen

Investeringen (claims)	2017	2018	2019	2020
Herinrichting Lageweg	Wegen			
Herinrichting Kallenkote	Wegen			
Verbreden fietspaden: - Jonenweg; - Driewegsluis-Markerbroekweg; - Steenwijkerweg (Willemsoord-N762); - Heuvenpad; - Fietspad Kooibomenpad; - Dwarsgracht – Rietlanden; - Steenwijk – Ossenzijl; - Ossenzijl – Kalenberg Noord; - Kalenberg Zuid.		600	500	1.600
Vervanging bewegwijzering			PM*	
Aanpak snelheid Hooidijk			PM*	
Actieplan veilige bermen			Wegen*	
Herinrichting Steenwijkerweg				PM*
Bereikbaarheid Giethoorn			PM*	

**) PM en wegen: de verwachting is dat bovengenoemde maatregelen niet uit het structurele budget gedekt kunnen worden. De hoogte van het bedrag hangt af van de omvang van de maatregel en de beschikbare budgetten. Voor de financiering van de overige investeringen zie het Beleidsplan Wegen.*

Voor de aanpak van fietspaden is een investering benodigd van € 2,7 miljoen. De kapitaallasten die hieruit voortvloeien bedragen bij een afschrijvingstermijn van 30 jaar € 171.000 structureel. In de perspectiefnota 2018-2021 zal hiervoor budget worden aangevraagd waarna een integrale afweging plaats zal vinden. Een deel van de dekking kan worden gevonden in het budget verkeersmaatregelen verkeersplan. Daarnaast verkennen wij de mogelijkheden voor subsidie. Wij zien hiervoor kansen, gezien de prioriteit dat de provincie Overijssel aan de fiets geeft.

Voor de andere maatregelen onder investeringen zal ook, zodra meer bekend is over de hoogte van het investeringsbedrag, een bedrag worden aangevraagd in de perspectiefnota.

Bijlage 1 Wensenkaart

De wensen op het gebied van verkeer zijn op kaart weergegeven. Deze kaart volgt na onderstaande tabel. Ook de geplande onderhoudsmaatregelen voor wegen staan op deze kaart. Zo hebben we gelijk in beeld waar onderhoudsmaatregelen kansen geven om invulling te geven aan de wensen op het gebied van verkeer. Op de kaart zijn deze aangegeven met groene lijnen: integrale aanpak wegen en verkeer.

Een deel van deze wensen is al in het maatregelenpakket opgenomen. Het maatregelenpakket zal elk jaar opnieuw worden geactualiseerd en ook bekeken worden of wensen op de wensenkaart in het maatregelenpakket opgenomen kan worden.

In onderstaande tabel worden de wensen op het gebied van verkeer nader toegelicht. Onderstaande tabel sluit aan op de wensenkaart. De nummering in de tabel komt overeen met de nummering op kaart.

nr	Onderwerp	Toelichting
1a	Fietspaden Oldemarktseweg-Willemsoord	Onderhoudstoestand niet goed, structurele verbetering nodig, onderdeel schoolfietsroute
1b	Fietspaden Willemsoord-Wolvega	Onderhoudstoestand niet goed, structurele verbetering nodig, onderdeel schoolfietsroute
2	Fietspad Jonenpad	hoog gebruik, smal fietspad, klachten
3	Fietspad Heuvenpad	Goed gebruikt, smal, slechte verharding, worteldoorgroei
4	Fietspad Otterskooi-Oude Kerkweg	Goed tot hoog gebruik, halfverharding, erg smal, niet van de gemeente
6	Fietspad Markeweg-driewegsluis	Slechte verharding door wortels, laag gebruik
7	Fietspad Kalenberg Noord-Zuid	Hoog gebruik, smal, klachten, relatie met beschoeiing en kunstwerken
8	Fietspad Kooibomenpad	Goed tot hoog gebruik, smal
9	Fietspad Kalenbergerpad	Goed tot hoog gebruik, smal (halfverharding)
10	Fietspad Steenwijk Ossenzijl	Goed tot hoog gebruik, smal, kapotte bermen door oneigenlijk gebruik
11	Fietspad Hamspad	smal, kapotte bermen door oneigenlijk gebruik, laag gebruik
12	Fietspad Meenteweg	Smal
13	Parkeren Giethoorn	Bereikbaarheid, o.a. voor hulpdiensten staat onder druk.
A	Lageweg Ossenzijl - Blankenham	Herinrichting in 2017
B	Tukseweg, Tuk	Start proces in 2017
C	Oldemarktseweg, Steenwijkerland	burgerinitiatief, claim gehonoreerd voor 2017
D	Vendelweg, tussen Schansweg en Westwijkstraat	Verbreden fietsstroken
E	Kloosterweg, Sint Jansklooster	Voorrang op kruispunten geregeld, past niet binnen 30k-zone
F	Veneweg, Blauwe Hand	Fietsers op de rijbaan niet gewenst i.v.m. maximumsnelheid van 80km/u
G	Kallenkote 30km gedeelte	voorziening fietsers gewenst, uitvoering in 2017
H	Meppelerweg, t.h.v. Kornputkwartier	Benadrukken 50km/u door weginrichting
I	Steenakkers, Steenwijk	Passeerstroken (landbouwverkeer)
J	Beatrixstraat, Steenwijk	Weginrichting i.r.t. 30km/uur
K	Hesselingerdijk	Voorrangssituatie

L1	Oldemarktseweg Thij binnen de kom	Weginrichting i.r.t. 30km/uur
L2	Oldemarktseweg Thij bubeko, zijde Steenw'wold	Weginrichting i.r.t. 30km/uur
L3	Oldemarktseweg Thij bubeko, zijde Tuk	Weginrichting i.r.t. 30km/uur
M	Hooidijk	Hoge snSnelheden op Hooidijk, met name t.h.v. kruising Melkweg (NOVAC-terrein) ongewenst
N	Hoofdstraat Ossenzijl	Gebruik en weginrichting niet op elkaar afgestemd
O	Brouwerstraat, Zuiderstraat Blokzijl	Gebruik en weginrichting niet op elkaar afgestemd
P	Kruispunt Oldemarktseweg-Marijenkampen-Bentekamp	Oversteek fietsers: middengeleider gewenst