



GEMEENTELIJK VERKEER EN VERVOER PLAN

VOORWOORD

Voor u ligt het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2017 - 2027. Hierin legt de gemeente Dronten haar beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur voor de komende tien jaar vast. De gemeente Dronten typeert zich als een netwerkgemeente met Dronten als een zelfvoorzienende stad en haar vitale dorpen Swifterbant en Biddinghuizen. Het verkeersbeleid bestaat uit twee sporen, namelijk het versterken van de (inter)regionale infrastructuur en verkeer- en vervoerbeleid met een duidelijk Drontens gezicht.

Onze ambitie is om de groei van economie en ruimtelijke voorzieningen binnen lokale en regionale schaal ruimte te geven om samenleving op een duurzame wijze te faciliteren. Dit komt terug in de kenmerken van het verkeers- en vervoersbeleid. Het doel van ons verkeers- en vervoersbeleid is om voor nu en in de toekomst een doelmatig, veilig en duurzaam en samenhangend verkeers- en vervoersysteem te realiseren en het goede te behouden. Een systeem dat zich organisch ontwikkelt wat maakt dat het Drontens beleid is dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente Dronten optimaliseert en meegroeit met de behoeften van onze inwoners. Het GVVP is gebaseerd op een analyse van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen. Het is in samenhang met andere beleidsvelden en de grotere gemeentelijke projecten tot stand gekomen.

Met het voeren van rondetafelgesprekken in het voorjaar van 2016 is ook de mening van bevolking, ondernemers en andere belanghebbenden gehoord.

Het GVVP bevat een uitvoeringsagenda. Op basis hiervan gaan wij verder met de uitwerking en de verdere concretisering. Hiervoor zal in overleg met belanghebbenden steeds gekeken worden naar de meest optimale uitwerking. Om dit te bewerkstelligen zullen de komende jaren de nodige financiële middelen moeten worden gereserveerd. In dit plan is indicatief aangegeven aan welke bedragen we moeten denken. Het gaat hierbij om forse bedragen, waarvan de gemeente een substantieel deel voor haar rekening zal moeten nemen. Daarnaast zal de gemeente op zoek gaan naar partners, kostendragers en subsidie om onze ambitie te realiseren.

*Mr. Nico Verlaan
wethouder*



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	2	<i>Thema 4: Verbindingen met het vliegveld</i>	18	Bijlage 1: Overzicht knelpunten en reactie in GVVP	37
1 Managementsamenvatting	4	<i>Thema 5: Havens</i>	18	Bijlage 2: Categorisering van wegen	44
2 Inleiding	6	<i>Thema 6: Opwaardering hoofdas van west naar oost</i>	18	Bijlage 3: Vastgestelde Scope en Agenda	45
3 Scope en agenda	9	<i>Thema 7: Openbaar Vervoer</i>	18	3.1 Inleiding: Een GVVP als instrument in dynamiek	46
3.1 Omgeving en achtergrond	9	4.5 Lokale opgaven - algemeen	19	3.2 Benoemde kwesties in de inventarisatiefase	48
3.2 Ontwikkeling van Dronten	9	<i>Thema 8: Netwerk auto / wegencategorisering</i>	19	3.3 Scope van het te maken GVVP	53
3.3 Huidige situatie in de gemeente	9	<i>Thema 9: Gedrag</i>	24	3.4 Agenda	55
3.4 Nabije toekomst	10	<i>Thema 10: Inrichting 30km-gebieden</i>	24	Bijlage 4: Fietsnetwerk	57
3.5 Landelijke richtlijnen voor verkeersbeleid	11	<i>Thema 11: Kruispunten</i>	25	4.1 Gemeente totaal	57
3.6 Aansluiting op staand beleid en andere beleidsvelden	11	<i>Thema 12: Voetgangers algemeen</i>	26	4.2 Dronten	58
3.7 Afsluitend	12	<i>Thema 13: Voetgangers én fietsers: Oversteken</i>	26	4.3 Swifterbant	59
4 Beleid en keuzes per thema	13	<i>Thema 14: Schoolomgevingen</i>	27	4.4 Biddinghuizen	60
4.1 Inleiding	13	<i>Thema 15: Parkeren</i>	28	Bijlage 5: Autonetwerk	61
4.2 Inventarisatie knelpunten en wensen	13	4.7 Lokale opgaven - buitengebied	29	5.1 Wegencategorisering	61
4.3 Lokale opgaven - speerpunten	14	<i>Thema 16: Landbouwverkeer</i>	29		
<i>Thema 1: Elektrisch vervoer</i>	14	5 Vervolgstappen - uitvoeringsagenda	31		
<i>Thema 2: Fietsnetwerk</i>	14	5.1 Gemeentelijke Opgaven: Voorbereidend, beleidsmatig	33		
4.4 Opgaven vanuit de regionale agenda	17	5.2 Provinciale Opgaven: Voorbereidend, uitvoerend	33		
<i>Thema 3: Bereikbaarheid Nationaal</i>		5.3 Gemeentelijke Opgaven: Voorbereidend, uitvoerend (tabel)	34		
<i>Evenementen Terrein (NET) en Walibi</i>	17				



1 MANAGEMENTSAMENVATTING

Dronten streeft ernaar verder te groeien in inwoners en arbeidsplaatsen, mét behoud van ruimte voor natuur en recreatie. Dronten wil een netwerkgemeente zijn met een zelfvoorzienende stad en vitale dorpen. Dronten geeft je de ruimte en daarbij is ook ruimte voor verkeer nodig. In dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) legt Dronten het verkeersbeleid vast. Dat bestaat uit twee sporen:

- Versterking van de (inter)regionale infrastructuur;
- Verkeer- en vervoerbeleid met een duidelijk Drontens gezicht.

(Inter)regionaal gaat het daarbij om het gebruik maken van de kansen die de positie van Dronten midden in Nederland biedt. Dronten is goed bereikbaar dankzij de landelijk belangrijke infrastructuurbundel van N23 en Hanzespoorlijn; dat is positief voor het vestigingsklimaat. Dronten wil groeien en haar bijdrage leveren aan het verbeteren van doorstroming op de N23 en de aansluiting met de N50. Ook willen we dat Dronten een uitstekende verbinding krijgt met het vliegveld Lelystad dat verder ontwikkeld wordt.

Lokaal zetten we in op fiets en elektrisch rijden. Hiermee sluiten we aan bij de algehele ambities van de gemeente, om volledig zelfvoorzienend en CO2-neutraal te zijn.

Al met al is verkeersbeleid geen doel op zich, maar is het dienstig aan het bereiken van doelen in sociaal, economisch en ruimtelijk beleid. Het verkeersbeleid is faciliterend en pragmatisch. Het beleid biedt keuzevrijheid en ruimte aan bewoners en bezoekers. Dat betekent dat er behalve voor de fiets ook ruimte blijft voor autoverkeer, bij voorkeur elektrisch. Voor de inrichting

van de wegen wordt aangesloten bij de landelijke CROW-richtlijnen. Dit GVVP is tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van wensen en knelpunten onder een groot aantal belanghebbende partijen uit de Drontense samenleving. In Dronten moet iedereen zich veilig en prettig kunnen verplaatsen. Kinderen op weg naar school, ouderen op weg naar winkelgebieden, mensen met een beperking, al dan niet met behulp van een scootmobiel, fietsers, automobilisten en OV-reizigers. Van elk van deze groepen hebben we vertegenwoordigers gesproken. Bovendien hebben we aan alle inwoners de kans geboden om hun wensen, knelpunten en ideeën over verkeer kenbaar te maken, of ze nu automobilist, fietser of voetganger zijn. Of juist een combinatie, zoals dat voor de meeste mensen geldt.

De scope en agenda van het GVVP stelden we vast in juni 2016, als bijlage is die nogmaals bij dit GVVP gevoegd. Voor het uitwerken van het GVVP deelden we de knelpunten en wensen in verkeerskundige thema's. Daarbij worden ook eerder afgesproken projecten meegenomen en worden eerder vastgestelde beleidsregels herbevestigd. Die thema's helpen om de vertaalslag te maken van input naar uitvoering. Van geïnventariseerde knelpunten en wensen naar beleidskeuzes en uiteindelijk uit te voeren opgaven.

Een belangrijke constatering is dat het in Dronten al goed gaat. De kracht van Dronten is het bieden van ruimte. Dat is zeker ook voor het verkeersbeleid een belangrijke kwaliteit. Er zijn in Dronten weinig verkeersborden en geen gemeentelijke verkeersregelinstallaties (verkeerslichten) nodig om toch alle verkeersstromen goed te regelen. Door de ruime opzet van de gemeente, de zelfvoorzienendheid van de kernen en de scheiding van functies gebeuren er relatief weinig ongevallen en zijn er geen grote doorstromingsknelpunten.





Behoud en versterking van deze kwaliteiten is dan ook een belangrijk uitgangspunt van het beleid. Daarbij is er altijd ruimte voor verbetering en willen we als gezegd de veranderingen om ons heen als kans gebruiken om het vestigingsklimaat in Dronten verder te verbeteren. We noemen bijvoorbeeld de ontwikkeling van het vliegveld, maar ook de lobby om de west-oost-as Alkmaar-Lelystad-Zwolle verder op te waarderen. Daarbij hoort ook het stuk N50 tussen Kampen en Zwolle-A28. De Tweede Kamer heeft in december 2016 het besluit genomen om de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid te verbreden van 2 naar 4 rijstroken. Naast het opwaarderen van de autoverbinding wordt er ook ingezet op een frequentere

treinverbinding naar Zwolle en Lelystad/ Amsterdam (intercity lobby).

Met dit GVVP brengen we een toekomstvaste structuur aan in de al bestaande netwerken. De as van Hanzelijn en N307 is als het ware de ruggengraat. We leggen vast welke wegen voor auto en fiets verder tot het hoofdnet (gaan) behoren en zetten onze beleidskeuzes op een rij. Op basis van deze vastgestelde netwerken en beleidskeuzes kunnen we nu en in de toekomst consistente besluiten nemen over effectieve en pragmatische inzet van middelen voor verkeer.

BELEIDSUITGANGSPUNTEN (hoofdstuk 4)

INPUT (bijlage 1)

- Eerder vastgestelde beleidsregels
- Geïnterviewde knelpunten
- Projecten en wensen van gemeente en provincie



UITVOERING (hoofdstuk 5)

- Uit te voeren projecten
- Verkenningen om beleid concreet te maken

THEMA'S (paragraaf 4.3-4.16)



2 INLEIDING

Voor u ligt het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) van de gemeente Dronten. In dit GVVP leggen we het verkeersbeleid van de gemeente voor de komende jaren vast. Elke gemeente in Nederland voert verkeersbeleid als onderdeel van het ruimtelijk beleid. Dit GVVP biedt voor Dronten een kader om beslissingen te nemen bij herinrichtingen en projecten in de openbare ruimte, maar het geeft ook weer welke kant de gemeente op wil. Hoe verdelen we de ruimte? Aan welke vervoermiddelen wordt prioriteit gegeven? Dronten richt zich op een tweetal hoofdlijnen:

- Versterking van de (inter)regionale infrastructuur;
- Verkeer- en vervoerbeleid met een duidelijk Drontens gezicht.

Nu de economie aantrekt en diverse langer geplande ontwikkelingen hun beslag krijgen, is het een goed moment om ons eigen verkeersbeleid te herijken. Daarmee bouwen we de Drontense kwaliteiten uit door ruimte, duurzaamheid en groei met elkaar te combineren. Dit GVVP heeft twee functies, als regionale agenda en als beschrijving van de lokale opgaven. In de regionale agenda beschrijven we de positie van Dronten in Flevoland en Nederland en de ambities en kansen die verband houden met de ontwikkelingen om ons heen. In de lokale opgaven beschrijven we wat we op het grondgebied van de gemeente willen en kunnen verbeteren aan zaken waarbij we zelf aan het roer staan.

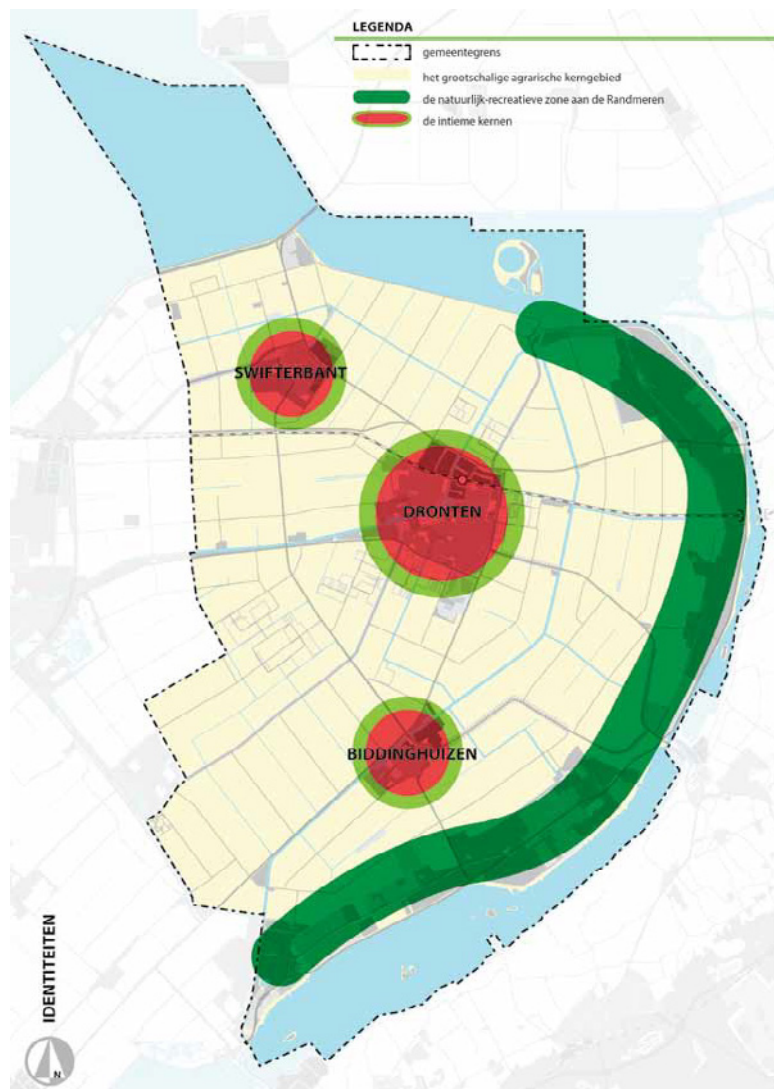
Interregionale infrastructuur versterken

Steeds meer komt de positie van Dronten middenin Nederland tot uiting. De Hanzelijn en de N23 vormen een infrastructuurbundel van

landelijk belang. Dronten wil hier van profiteren vanwege haar steeds beter wordende bereikbaarheid. Dat maakt het vestigingsklimaat ook aantrekkelijk: Dronten groeit en wil ook verder groeien. Daarom wil Dronten inzetten op de ontwikkeling van de N23 en N50 en haar bijdrage leveren aan de verbetering van de doorstroming op deze wegen. De belangrijkste opgaves zijn daarbij het oplossen van het knelpunt Roggebot (aanleg van een 7 m hoge brug, met minder verkeershinder door brugopeningen) en de aansluiting van de N23 op de N50. Het regionale initiatief voor een verbeterde afwikkeling op de N50 tussen Kampen en Zwolle is daarbij essentieel.

Ook de ontwikkeling van vliegveld Lelystad zien we vooral als een kans. We willen dat Dronten een uitstekende verbinding krijgt met dit vliegveld. Tenslotte is een verbeterde weginfrastructuur ondersteunend voor de ontwikkeling van het vervoer over water, te weten de havens (Flevokust in Lelystad en Port of Zwolle).





Lokaal verkeer- en vervoerbeleid

Dronten gaat voor duurzaamheid: de gemeente Dronten wil nadrukkelijk de fiets en het elektrisch vervoer gaan stimuleren. Dit sluit aan bij de algehele ambities. Dronten is nu al zelfvoorzienend (exclusief vervoer), energieneutraal en CO2-neutraal. Met de inzet op fiets en e-rijden blijft Dronten vitaal en duurzaam, ook bij een toenemend aantal inwoners.

In dit onderhavige GVVP is een helder en actueel beoordelingskader voor verkeerskundige vraagstukken opgesteld in samenspraak met alle partijen die te maken hebben met 'verkeer'. We inventariseerden via mail opmerkingen van burgers, maar spraken daarbij ook met buurgemeenten, ondernemersvereniging, winkeliersverenigingen, CUMELA (loonwerkers), LTO (agrariërs), Fietzersbond, nood- en hulpdiensten, Connexxion, Stichting Onder Dak, dorpsbelangen Swifterbant en Biddinghuizen, scholen en de provincie.

In dit GVVP geven we aan wat we als gemeente sowieso willen bereiken. In de komende jaren formuleren we met onze samenleving uitgangspunten om antwoord te geven op vragen die we nog niet precies kennen. We bieden daarmee een kader, een vast punt waarmee we consistent en constructief kunnen omgaan met de veranderingen in verkeersstromen en de zich daarbij voordoende knelpunten en kansen.

- *Agrarisch kerngebied, intieme kernen, natuur/recreatiezone*
([Structuurvisie 2030](#))



In de eerste fase van de totstandkoming van dit GVVP is de dynamiek in kaart gebracht: Wat zijn relevante ontwikkelingen voor het verkeersbeleid en wat zijn de problemen en kansen die uit de dynamiek van de laatste tijd ontstaan zijn. Zo breed mogelijk hebben we maatschappelijke geledingen de kans gegeven om hun bedoelingen uit te leggen. Dit leverde een scope en agenda op voor dit GVVP. De scope en agenda zijn op 9 juni 2016 voorgelegd aan de gemeenteraadscommissie en akkoord bevonden in de raadsvergadering van 30 juni 2016. Ze komen terug in [hoofdstuk 3](#) en we hebben het vastgestelde document ook apart opgenomen als [Bijlage 3](#).

Uit de eerste fase kwam ook een inventarisatie van ervaren knelpunten ([Bijlage 1](#)). De knelpunten zijn gebruikt als input voor de thema's waarover we beleid willen maken, we komen hier in [hoofdstuk 4](#) op terug. In [hoofdstuk 5](#) geven we tenslotte aan waarmee we concreet aan de slag gaan.

De Omgevingswet in relatie tot het GVVP

Hoe werken we als gemeentelijke overheid samen met inwoners aan een prettige, gezonde en veilige leefomgeving? Participatie gaat om de waarden en ervaringen van inwoners. Écht luisteren naar hun verhalen en betrouwbaar en consistent handelen. Dat leidt tot meer vertrouwen tussen inwoners en overheden. Participatie vraagt in essentie om twee dingen: zacht op de relatie, hard op het proces. Op die manier kan de gemeentelijke overheid vertrouwen opbouwen en behouden voor blijvend draagvlak. Binnen het GVVP worden tal van projecten benoemd. Dit principe vanuit de

Omgevingswet gaan we daar ook toepassen. De afgelopen jaren hebben we deze in Dronten binnen diverse projecten toegepast. Te denken valt aan het Meerpaalplein en de herontwikkeling van Steenbergse. De Omgevingswet biedt meer ruimte voor participatie. Dit vraagt om een andere manier van werken en om een andere cultuur, houding en gedrag.

3 SCOPE EN AGENDA

3.1 Omgeving en achtergrond

In dit hoofdstuk gaan we in op de omgeving waarin dit GVVP zich bevindt. Dat is in de eerste plaats de situatie in de gemeente, met daarbij enige achtergrond (paragraaf 3.2, 3.3 en 3.4). In de tweede plaats gaat het om de beleidsomgeving; de aansluiting die het GVVP maakt op a) landelijk en provinciaal verkeersbeleid en b) gemeentelijk beleid op andere terreinen die het verkeersbeleid raken (paragraaf 3.5 - 3.6).

3.2 Ontwikkeling van Dronten

Dronten is ontworpen met kernen waar men de ruimte had, maar waar men ook niet per se buiten de kern behoefde te zijn. De kern was bedoeld als voorzieningencentrum voor de agrarische omgeving. De kernen zijn ook (nog steeds) behoorlijk sterk op zichzelf gericht: men voelt zich inwoner van Swifterbant of Biddinghuizen, eerder dan van de gemeente Dronten, zoals onder meer blijkt uit het rijke verenigingsleven.

In de tijd dat Dronten ontstond, was een auto nog niet vanzelfsprekend en leefde men 'in de buurt'. Lelystad was in feite al best ver weg. Daar komt bij dat in de polder de afstanden ook relatief groot aanvoelen door de weidsheid van de omgeving en de weinig beschutte wegen.

In de loop der jaren veranderde het mobiliteitsgedrag in Nederland en dus ook in Dronten. Auto's werden gemeengoed en mensen gingen over grotere afstanden reizen. Forensen werd normaal, maar ook recreatie werd en wordt steeds verder van huis gezocht. Dronten blijft een gemeente waar het agrarische bedrijf heel belangrijk is, maar daarin vindt schaalvergroting plaats. Ook komt er steeds meer ruimte voor recreatie, met het nationaal evenemententerrein (NET) en het pretpark Walibi Holland.

3.3 Huidige situatie in de gemeente

De gemeente Dronten bestaat uit drie kernen (Dronten, Swifterbant, Biddinghuizen) en een fors 'buitengebied'. Dit buitengebied valt qua karakter te onderscheiden in het gebied aan de oostrand van de gemeente met diverse 'leisure'-functies en het agrarische gebied.

De kernen zijn nog steeds grotendeels zelfvoorzienend. Dat wil zeggen dat er in elke kern bijvoorbeeld winkels voor de dagelijkse boodschappen zijn, en scholen. Hierdoor is het dus niet per se nodig om vanuit Swifterbant of Biddinghuizen vaak naar Dronten te gaan. Dit zelfvoorzienende is een kwaliteit waar de hele gemeente baat bij heeft. Het zorgt voor aantrekkelijke woonomgevingen, maar ook op het gebied van verkeer en duurzaamheid heeft het grote voordelen dat er geen sprake is van één centrum waar men zich dagelijks van grotere afstand heen moet verplaatsen.





Het recreatiegebied aan de oostrand heeft wél een functie die voor veel verplaatsingen zorgt. Bezoekers aan Walibi en het nationaal evenemententerrein komen vanuit heel Nederland en zelfs daarbuiten. Dit is een kwaliteit van Dronten, maar zorgt ook voor ongewenste neveneffecten op het gebied van verkeer.

In Dronten zijn de verschillende functies (wonen, bedrijvigheid, recreatie, ...) zowel binnen als buiten de bebouwde kommen in het algemeen sterk gescheiden. Verkeerskundig is dit gunstig; verschillende soorten verkeer (bijvoorbeeld grote vrachtwagens en fietsende schoolkinderen) kunnen hierdoor in principe langs verschillende wegen worden afgewikkeld.

3.4 Nabije toekomst

De woonfunctie in de gemeente groeit, er worden nieuwe woonwijken aangelegd. De kernen van de gemeente zijn en worden aangepast: Polderwegen lopen niet meer helemaal door het centrum heen. Naar het noordwesten van Dronten is een centrale fietsroute aangelegd, naar de oudere wijken rijden fietsers mee over de bestaande wegenstructuur. De kern Dronten is inmiddels ook veel groter dan het aanvankelijk beoogde agrarische voorzieningencentrum.

In de laatste jaren komt de centrale ligging van Dronten en Flevoland in Nederland steeds meer tot uiting. Vlakbij Dronten wordt vliegveld Lelystad ontwikkeld, Dronten is via de Hanzelijn verbonden met Amsterdam en Zwolle, en parallel daaraan wordt de N307 onderdeel van een oost-west

verbinding door Nederland als parallel aan de A1. De N307 wordt ook nog verder ontwikkeld met een nieuwe passage langs Dronten en een nieuwe oeververbinding bij Roggebot. Dit leidt samen tot een dikke 'as' van infrastructuur waar de gemeente qua verkeersstromen nu automatisch erg op gericht is. Belangrijke economische verbindingen zijn de regio's Amsterdam en Zwolle

Het agrarisch gebied is, omdat het land pas sinds de vorige eeuw vorm heeft gekregen, onvergelijkbaar met de agrarische gebieden in de rest van Nederland. Van begin af aan was er ruimte. Het nadeel van 'ruimte' is hooguit dat er soms wat gemakzuchtig mee wordt omgegaan. Er zijn veel parallelle routes toegankelijk voor verkeer; scherpe keuzes blijven uit. Het is echter de vraag in hoeverre dit tot problemen leidt. Zo er al verkeerskundige problemen zijn, gaan die meer dan in de rest van Nederland over snelheid. In tegenstelling tot elders zijn er nauwelijks problemen met betrekking tot doorstroming en draagkracht van de wegen. Wel speelt, net als in de rest van Nederland, schaalvergroting in de landbouw en een verandering van functies (veelal recreatief) op vrijkomende agrarische erven. Deze andere functies leiden tot andere groepen die gebruik maken van de erftoegangswegen en de schaalvergroting heeft gevolgen voor de hoeveelheid en de aard van het landbouwverkeer.

In de kernen noemen mensen desgevraagd wel diverse probleemsituaties die te maken hebben met verkeer. Toch is het algemene beeld dat het goed gaat. Er zijn geen grote issues, geen locaties met grote pieken aan ernstige

ongevallen. Dat neemt niet weg dat het altijd beter kan, en omdat er in Dronten ruimte is, zijn daar ook vaak mogelijkheden voor. Een gegeven is dat het menselijk gedrag altijd de bepalende factor blijft.

3.5 Landelijke richtlijnen voor verkeersbeleid

Verkeer is een middel, geen doel op zich. Verkeersbeleid staat dan ook ten dienste van bereikbaarheid, economie, recreatie en participatie in de samenleving. We proberen met een uitgekiend beleid de negatieve effecten van verkeer (overlast voor de omgeving van geluid, uitstoot, onveiligheid) tot een minimum te beperken. Uiteraard spelen hierbij efficiëntie en effectiviteit een centrale rol.

Verkeersbeleid in Nederland is gebaseerd op het gedachtegoed van Duurzaam Veilig. De centrale gedachte hierin is dat verschillende modaliteiten voor de veiligheid moeten worden gescheiden als ze een verschillende massa en/of een verschillende snelheid hebben. Elke weg

krijgt daarvoor zijn eigen functie. **Ontvlechting** van verkeersstromen is een belangrijke manier om verkeersscheiding te bewerkstelligen. Dat wil zeggen dat we niet alleen het verkeer op één weg scheiden (bijvoorbeeld met vrijliggende fietspaden), maar dat we ook in breder verband proberen te zorgen dat verschillende verkeerssoorten van aparte routes langs verschillende wegen gebruik maken.

Voor de meer specifieke inrichting van wegen zijn landelijke richtlijnen beschikbaar vanuit het [CROW 1](#). Dronten onderschrijft de principes van Duurzaam Veilig en streeft ernaar om de inrichting van haar wegennet zoveel mogelijk conform de richtlijnen uit te voeren.

3.6 Aansluiting op bestaand beleid en andere beleidsvelden

Omdat verkeer niet op zichzelf staat, is het logisch en zelfs noodzakelijk om aan te sluiten op ander beleid. We onderscheiden:

- Andere beleidsterreinen binnen de gemeente
- Verkeersbeleid bij andere overheden (provincie en buurgemeenten)

Belangrijk hierin is vooral de **Structuurvisie** van de gemeente. De centrale gedachte daarin is dat Dronten één gemeente is met verschillende identiteiten. Ook het duurzaamheidsbeleid biedt diverse aanknopingspunten voor het verkeersbeleid. Dronten streeft ernaar om zelfvoorzienend te zijn qua energiegebruik en –opwekking. Dat betekent dat er een transitie gemaakt en gefaciliteerd moet worden naar elektrisch vervoer.

¹ “CROW is een non-profit kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus. Zij kunnen bij CROW terecht voor slimme en praktische oplossingen op het gebied van (onder meer) verkeer en vervoer” – www.crow.nl





Andere beleidsterreinen in de gemeente waar het verkeersbeleid dienstig aan is, zijn duurzaamheid, economie, zorg en recreatie. Dronten geeft de ruimte voor iedereen om zich veilig te verplaatsen, zowel utilitair als recreatief. Dat betekent dat Drontens verkeer geschikt is voor scootmobielen en kinderen die naar school fietsen, maar ook voor mensen die met de auto naar de A6 of naar het oude land willen. Ook is het mogelijk om in de gemeente recreatief een rondje te fietsen, en tegelijk zijn de grote (recreatieve) bestemmingen aan de oostrand van binnen en buiten de gemeente goed bereikbaar.

Van de naburige overheden is vooral de [Mobiliteitsvisie Flevoland](#) van belang, waarin wordt ingezet op keuzevrijheid voor de reiziger en waarin 'Fiets' een belangrijke rol speelt. Ook is de Omgevingsvisie Overijssel

van belang ten aanzien van de relatie met Kampen en Zwolle en de Omgevingsvisie Gelderland is van belang in verband met de voorzieningen aan de Oostrand en de relatie met Elburg en Harderwijk.

3.7 Afsluitend

Het Drontens verkeersbeleid is pragmatisch. We willen de problemen aanpakken en een aantal zaken verbeteren. In het volgende hoofdstuk zetten we problemen en verbeterpunten op een rij waarbij we enerzijds aansluiten op de hierboven benoemde thema's en anderzijds gebruikmaken van de inventarisatie die we uitvoerden met alle belanghebbende partijen.



4 BELEID EN KEUZES PER THEMA

4.1 Inleiding

Omdat we het beleid concreet en pragmatisch willen houden, vormt de hoofdmoot van dit GVVP een inventarisatie onder alle belanghebbenden over de knelpunten die zijn op verkeersgebied ervaren. Het ging hierbij nadrukkelijk om de persoonlijke ervaringen en meningen. Uiteraard hebben we deze afgewogen en soms besloten ze achterwege te laten, maar op het overgrote deel van de binnengekomen opmerkingen komen we in dit hoofdstuk terug.

We hebben de inventarisatie aangevuld met onze eigen wensen en plannen die al in de pijplijn zitten en ze ondergebracht in thema's. Aan de hand van deze thema's komen alle aspecten van het Drontens verkeersbeleid aan bod.

We hebben in de inventarisatie geen gebruik gemaakt van ongevalscijfers, maar bewust dat wat als knelpunt ervaren wordt als leidraad genomen. De redenen daarvoor zijn dat enerzijds de registratie van ongevallen niet

volledig is en daarom een vertekend beeld kan geven, anderzijds dat één 'toevallig' ongeval te veel waarde krijgt. Daarbij speelt ook mee dat het aantal ongevallen gelukkig sowieso niet heel hoog is en dus weinig richting geeft. Tenslotte geeft deze manier van inventariseren een breder beeld dan alleen de verkeersveiligheid. Ook doorstroming, parkeerproblemen, leefbare wijken en redenen om te kiezen voor auto of fiets komen aan de orde.

Verkeersveiligheid is overigens niet apart benoemd als thema. Niet omdat het niet belangrijk is of niet genoemd is, maar omdat het overkoepelend als noodzakelijke voorwaarde van een goed verkeersbeleid in alle thema's een sturingsmechanisme is. Als we iets doen of aanpassen, moet het voldoen aan de CROW-richtlijnen voor een veilige inrichting van verkeerssituaties.

4.2 Inventarisatie knelpunten en wensen

Op basis van de categorieën en de volgorde die we erin aanbrachten, beschrijven we onze beleidskeuzes en uiteindelijk (in het volgende hoofdstuk) de concrete projecten. De concreet geïnventariseerde knelpunten zijn als gezegd door ons beoordeeld en verzameld in [bijlage 1](#).

De knelpunten en wensen zijn te onderscheiden in punten die we zelf willen als gemeentebestuur en punten die uit de maatschappelijke inventarisatie komen. In de praktijk maakt het feitelijk niet uit waar de wens vandaan komt. De wensen die naar ons oordeel overeind blijven, bepalen samen het beleid. Natuurlijk zijn de 'eigen' wensen in het algemeen anders van aard dan de knelpunten uit de maatschappelijke inventarisatie. De eigen wensen zijn vooral gericht op het bieden van een kader; de geïnventariseerde punten zijn meer probleemgestuurd. Gelukkig zagen we ook veel overlap in de



knelpunten en wensen die bewoners en wij zelf ervaren.

De hieronder beschreven thema's zijn deels gebaseerd op de belangrijkste modaliteit die het betreft, deels op het gebied binnen de gemeente, en deels op het soort actie dat erbij gevraagd wordt. Uiteraard dragen opgaven vaak bij aan meerdere thema's. We lopen ze langs, waarbij we steeds aangeven wat onze centrale gedachte is over het betreffende thema. De thema's vallen steeds voornamelijk onder één van de twee hoofdfuncties van het GVVP, de regionale agenda of de lokale opgaven.

4.3 Lokale opgaven – speerpunten

Thema 1: Elektrisch vervoer

Juist in Dronten, maar zeker ook landelijk, is er steeds meer aandacht voor de mogelijkheden van elektrisch vervoer en de vraag wat de overheid moet en kan doen om dat verder te stimuleren. De elektrische auto en fiets passen goed bij Dronten, waar ook veel gedaan wordt aan duurzaamheid.

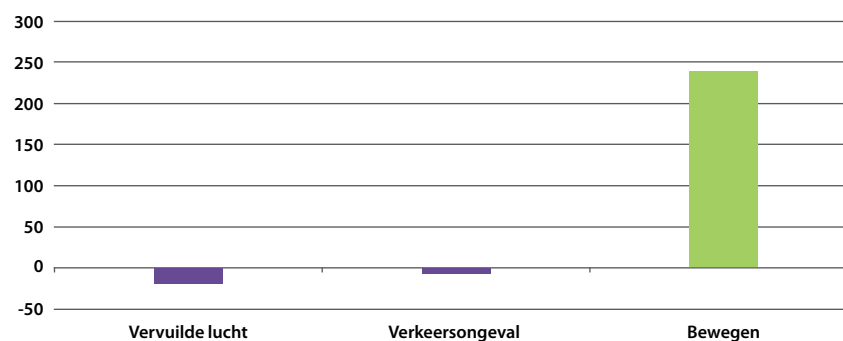
Er komt een beleidsregel elektrisch vervoer. Daarmee gaan we beleid opstellen over hoe we de komst van meer oplaadpunten kunnen faciliteren en hoe we omgaan met aanvragen voor deze laadpunten. Uitgangspunt daarbij is dat we als gemeente welwillend staan tegenover deze ontwikkeling en het elektrisch rijden graag willen stimuleren. De gemeente kan dan ook in elk geval openbare ruimte beschikbaar stellen.

Thema 2: Fietsnetwerk

Bevordering van fietsen kan in het verkeersbeleid (en daarbuiten) een grote bijdrage leveren aan het oplossen van verschillende problemen.

Voor leefbaarheid en duurzaamheid: De fiets veroorzaakt geen uitstoot en weinig geluid, een fiets neemt weinig ruimte in. Voor veiligheid: Een fiets heeft relatief weinig massa en snelheid, dus zal minder vaak een andere verkeersdeelnemer ernstig verwonden of doen verongelukken dan een auto. Daarbij vereist een fiets lichamelijke activiteit van de gebruiker, wat bijdraagt aan diens gezondheid. Tenslotte is de fiets in Nederland onmisbaar voor de bereikbaarheid van scholen, treinstations etc. De fiets is namelijk ook heel toegankelijk; relatief goedkoop en ook beschikbaar voor jonge kinderen. Het is dus heel logisch dat we meer aandacht willen besteden aan het stimuleren van het fietsgebruik; dit betekent dat in elk geval de infrastructuur veilig moet zijn, ook en vooral voor de fietsers zelf.

t.o.v automobilist



Bron: IRAS - Universiteit Utrecht, 2010

Baten van fietsbeleid



Binnen de bebouwde kom is de fiets vaak sneller dan auto en OV. Dit geldt ook bijvoorbeeld vanuit Dronten-West naar het centrum via de centrale fietsas. Een dergelijke gunstige concurrentiepositie van de fiets draagt bij aan de keuze die mensen maken. De bijkomende voordelen voor duurzaamheid, milieu en gezondheid maken dat we graag zorgen dat deze gunstige concurrentiepositie behouden blijft of zelfs nog verder verbeterd wordt.

Buiten de bebouwde kom kan de fiets een functie vervullen voor utilitair verkeer tussen de kernen. De afstanden tussen Dronten enerzijds en Swifterbant en Biddinghuizen anderzijds zijn hemelsbreed zo rond de 7 kilometer. Dit zijn afstanden die (zeker met een elektrische fiets) goed fietsbaar zijn, mits de route aantrekkelijk en direct is. Dronten wil er nadrukkelijk op inzetten dat de fietsrelaties tussen de kernen opgewaardeerd worden.

Ook het recreatieve gebruik maakt een belangrijk onderdeel uit van het totale fietsverkeer. Dit laatste willen we onder meer promoten door te onderzoeken, in overleg met andere partijen als provincie of Staatsbosbeheer, of er nieuwe verbindingen in het buitengebied kunnen worden aangelegd, zodat het fietsnetwerk meer losgekoppeld kan worden van de provinciale wegen. Hierbij kunnen ook specifieke wensen van bewoners/gebruikers van de paden bekeken worden op haalbaarheid.

Op het fietsnetwerk kunnen fietsers voorrang krijgen bij kruispunten binnen de bebouwde kom. Over gebiedsontsluitingswegen gebeurt dit bij rotondes, bij solitaire oversteken in principe niet. Voorrang bij een solitaire

oversteek kan bij een erftoegangsweg, maar is alleen mogelijk bij een gebiedsontsluitingsweg wanneer het aantal fietsers zeer hoog is (> 1000 per etmaal) en de naderingssnelheid van het autoverkeer standaard kan worden teruggebracht naar (ruim) onder de 50 km/uur. Zie ook [thema 6](#) over de combinatie van fiets- en voetgangersoversteken.

We streven er ook naar om nieuwe, betere verbindingen voor de fiets aan te leggen op plekken waar nu nog omgefietst moet worden langs drukke wegen. Bijvoorbeeld door een aanpassing van de voetgangersbrug over De Oeverloper naar een fiets-voetgangersbrug.

Een belangrijk onderdeel van fietsbeleid is om te zorgen dat men de fiets ook goed kwijt kan bij de bestemming. Dat betekent zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op logische plekken. Dit speelt met name in de centrumgebieden, waar fietsers anders dan automobilisten veel dichter bij de winkels willen kunnen parkeren. We willen dat zo goed mogelijk faciliteren, op een zodanige manier dat voetgangers hier niet te veel hinder van ondervinden.

De meest abstracte en tegelijk meest essentiële activiteit bij het ontwerpen van fietsvriendelijke infrastructuur is het ontwikkelen van een [fietsnetwerk 2](#). Dit fietsnetwerk dient als basis voor alle infrastructuurontwerpen. In Dronten was er tot op heden geen formeel vastgelegd netwerk. Dat maken we goed in dit GVVP. Fietsinfrastructuur moet voldoen aan 5 kenmerken: Samenhang, Directheid, Aantrekkelijkheid, Snelheid, Comfort.

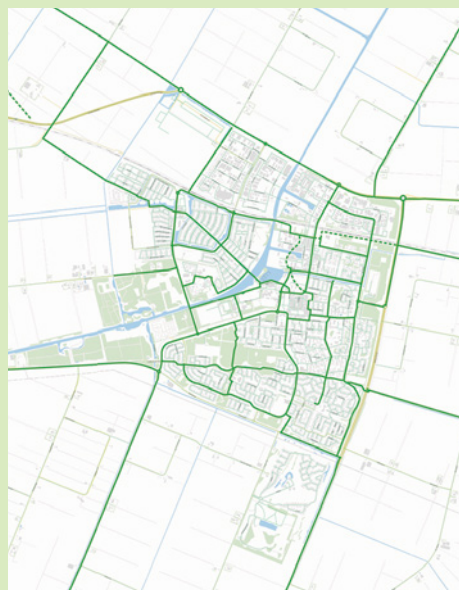
² Bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW, 2016

Rekening houdend met deze eisen én met de huidige situatie in de gemeente, stellen we het volgende fietsnetwerk vast om het fietsen binnen de kernen én tussen de kernen te bevorderen. Uiteraard moet overal waar gefietst mag worden, gezorgd worden voor een zo goed mogelijke

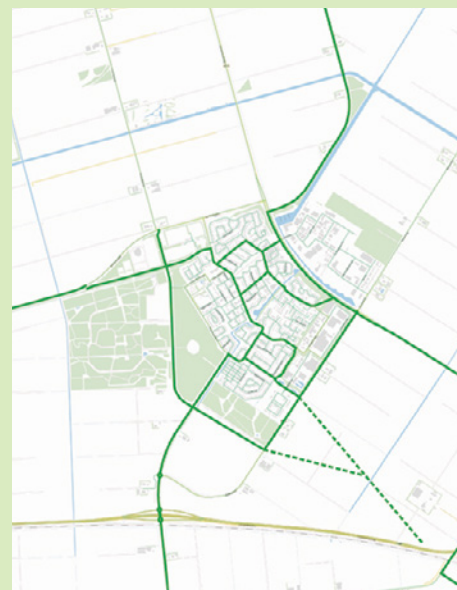
inrichting. Op het hier vastgestelde hoofdnetwerk willen we daar nog een schepje bovenop doen en zorgen voor een verbeterde concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto.



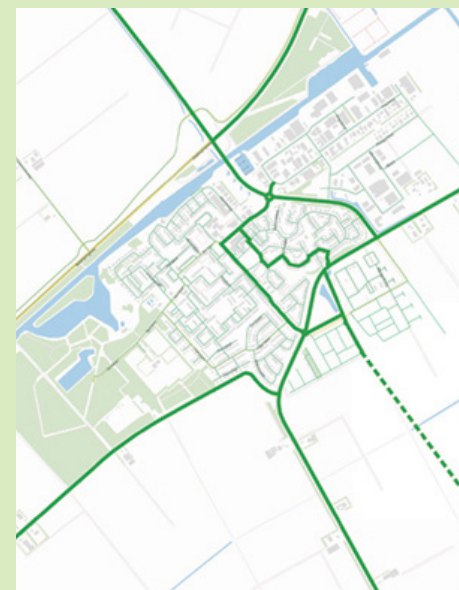
Gemeente totaal (bijlage 4.1)



Dronten (bijlage 4.2)



Swifterbant (bijlage 4.3)



Biddinghuizen (bijlage 4.4)



De gewenste nieuwe verbindingen (gestippeld aangegeven) komen uit de volgende plannen:

- Woningbouwlocatie De Graafschap in Biddinghuizen (verbinding van Biddinghuizen doortrekken naar de Oostrand);
- Structuurvisie Hanzekwartier in Dronten (De Slinger als fietsverbinding door het gebied);
- Collegeprogramma (verbinding Dronten – Swifterbant verbeteren).

Dit is deels een wensnetwerk. Dat wil zeggen dat enkele doorsteekjes voor fietsers zullen worden opengesteld. Hoewel we vanuit de gedachte van ontvlechting misschien ook wel zouden willen dat fietsers niet langs De Zuid hoeven te rijden, accepteren we daar dat het alternatief nooit zo goed zal worden. De fietsinfrastructuur op De Zuid zelf moet worden uitgebreid zodat er over een groot deel in twee richtingen langs gereden kan worden en oversteken hooguit één keer nodig is als herkomst en bestemming aan verschillende zijden liggen.

Inrichtingseisen

Het fietsnetwerk moet herkenbaar zijn en kwalitatief hoogwaardig. Dit betekent een vlakke verharding, bij kruispunten (met de fiets in de voorrang) een rode kleur, waar mogelijk voorrang bij oversteken (zie pag 15)), ruime boogstralen (absoluut minimum 4 meter, beter is 5 meter en op hoofd-fietsroutes met een hogere ontwerpsnelheid kan dat oplopen tot boven de 10 meter) en voldoende breedte voor twee fietsers om naast elkaar te fietsen zonder anderen te hinderen.

4.4 Opgaven vanuit de regionale agenda

Thema 3: Bereikbaarheid Nationaal Evenementen Terrein (NET) en Walibi

In de gemeente is in principe genoeg ruimte en genoeg infrastructuur. Toch zijn er momenten en locaties waarover de klacht is dat 'je er niet goed kunt komen'. Grotendeels zit bereikbaarheid natuurlijk in de andere thema's verweven (net als veiligheid en leefbaarheid), maar het NET is met zijn soms tienduizenden bezoekers per dag binnen Dronten qua verkeersstromen een unieke locatie die een aparte plek verdient in dit GVVP.

We zien 3 methoden om de bereikbaarheid rond de Spijkweg te verbeteren:

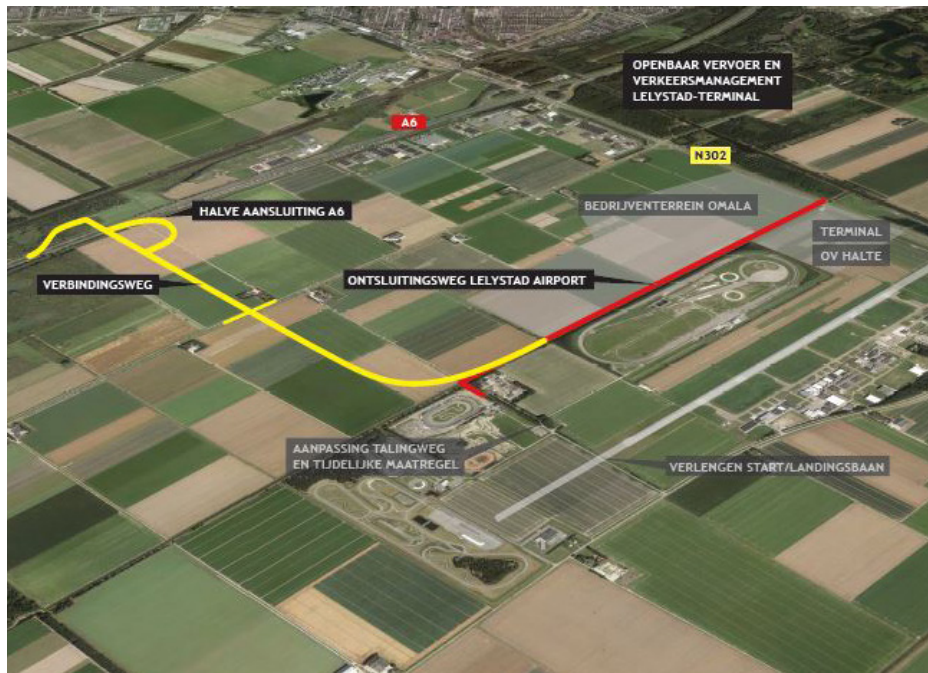
- 1) De provincie is gestart met een project om middels verkeersmanagement de stromen beter te coördineren;
- 2) De bereikbaarheid met openbaar vervoer of eventueel pendeldiensten kan met name vanuit het westen van Nederland verbeterd worden;
- 3) De Spijkweg zelf kan beter ingericht worden.

Omdat de provincie wegbeheerder is van de Spijkweg én eerstverantwoordelijk voor het openbaar vervoer zijn zij aan zet. Het gemeentelijk maar ook regionaal economisch belang (ook van aangrenzende gemeenten) in deze is echter duidelijk. Verkeer is hier dienstig aan de economische gevolgen van (gebrek aan) bereikbaarheid. Het uitgangspunt is dat mensen in elk geval niet 'weg moeten blijven' vanwege een slechte bereikbaarheid. Ook moeten de nood- en hulpdiensten te allen tijde, juist bij de grote evenemententerreinen, goed hun werk kunnen doen.



Thema 4: Verbindingen met het vliegveld

Dronten gebruikt de ontwikkeling van het vliegveld als kans. We willen goede verbindingen met het vliegveld met alle modaliteiten. Op die manier zal de ontwikkeling van het vliegveld leiden tot verbeteringen waar we ook breder, voor verbindingen naar Lelystad en verder, voordeel van kunnen hebben.



[Nieuw geplande infrastructuur door de provincie](#)

Thema 5: Havens

Vaarwegen zijn in beheer bij de provincie. De verschillende havens zijn vanuit verkeersbeleid vooral een bestemming waar ook goede verbindingen over land naartoe moeten zijn. De havens die in ontwikkeling zijn bij Urk en Flevokust in Lelystad, maar ook Port of Zwolle passen bij het streven om een aantrekkelijk vestigingsgebied te zijn voor bedrijven. De havens versterken de economie van geheel Noordelijk Flevoland.

Thema 6: Opwaardering hoofdas van west naar oost

Dronten ligt gunstig centraal in Nederland. Daarvan kunnen we profiteren als er zowel naar het oosten (Zwolle) als naar het westen (Lelystad, Alkmaar, Amsterdam) goede verbindingen zijn en blijven. De Hanzelijn is hier natuurlijk qua OV belangrijk in, maar we sluiten ons als gemeente ook aan bij de wens om de auto-as van west naar oost Nederland (van Alkmaar naar Zwolle) op te waarderen. In het verlengde daarvan vinden wij ook dat de N50 dient te worden opgewaardeerd.

Thema 7: Openbaar Vervoer

Hoewel de gemeente formeel niet besluit over het OV (dat doet de provincie), willen we er in dit GVVP wel aandacht aan besteden. Landelijk ontwikkelt OV zich naar een model waarin steeds minder met grote bussen in hoge frequentie gereden wordt (afgezien van de spitsen). Ook in Dronten zijn er wijken die niet met een bus ontsloten worden en buslijnen die na 19:00 uur niet meer rijden. We blijven aandacht vragen aan de provincie voor dit soort problemen, maar zijn daarin wel realistisch.



De gemeente heeft een adviesfunctie richting de provincie, die als concessiehouder eindverantwoordelijk is voor het openbaar vervoer. We gaan niet zelfstandig als gemeente aanvullend OV financieren; wel is het voorstelbaar dat we lokale initiatieven voor buurtbussen op weg helpen.

We zijn erg blij met de Hanzelijn. Recent is OV-fiets geïntroduceerd bij het station. Dit biedt extra mogelijkheden voor de bereikbaarheid. We monitoren het gebruik en houden rekening met de OV-fiets in verdere beslissingen omtrent bv. de wensen voor nieuwe verbindingen. OV-haltes worden zoals boven genoemd, ingericht volgens de richtlijnen toegankelijkheid.

Foto: Nieuwe haltes bij station; geleidelijke opritten en geleidetegels



OV-haltes kunnen in Dronten ook óp de rijbaan worden gesitueerd, óók op gebiedsontsluitingswegen. Voor de doorstroming zijn de gevolgen beperkt. Er moet wel gezorgd worden dat een halterende bus niet makkelijk kan worden gepasseerd, omdat dat gevaarlijke situaties kan opleveren.

4.5 Lokale opgaven - algemeen

Behalve de speerpunten en de regionale agenda zijn er nog diverse punten waaraan we zelf binnen de gemeentegrenzen aandacht willen besteden. De goede basis die we hebben, willen we vastleggen en versterken. Daarover gaan de volgende thema's, verdeeld naar algemene thema's, thema's die binnen de kernen spelen en thema's specifiek voor het buitengebied.

Thema 8: Netwerk auto / wegencategorisering

Bereikbaarheid per auto is voor velen van groot belang. Tegelijk heeft autoverkeer relatief veel gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid. Dit komt door de grote aantallen, de hoge snelheid, het ruimtebeslag en de uitstoot. Op de meeste van deze knelpunten komen we in volgende thema's nog terug.

Beleidsuitgangspunt binnen dit thema is dat voor autoverkeer ruimte blijft. Om het voetganger- en fietsnetwerk vorm te geven kan het wel zijn dat we doorgaand verkeer anders moeten sturen om ruimte te maken. Met bewegwijzering en verkeersmanagement kunnen we zorgen dat de door de gemeente gewenste routes ook de voor de automobilist meest logische en aantrekkelijke routes zijn, zowel binnen de kom als daarbuiten.

Om de centrale positie van Dronten in Nederland te benutten, om door te kunnen groeien en goed bereikbaar te blijven, sluiten we ons aan bij de lobby om de N50 tussen Kampen en Zwolle/A28 op te waarderen tot A50. De opwaardering kan hiermee aansluiten met opwaardering van de provinciale weg N23 (De Passage, uitvoering gereed eind 2017).

Aan het punt van de uitstoot kan lokaal veel verbeterd worden doordat we de transitie naar elektrische auto's gaan stimuleren en faciliteren (thema 1).

In elk geval is het voor het verkeersbeleid als geheel van groot belang om te bepalen waar auto's rijden, waar ze verzameld worden (op wegen waar de doorstroming goed is), en hoe ze dan uiteindelijk via wegen van steeds 'lagere' orde hun bestemming kunnen bereiken. Daarom besteden we daar binnen dit thema nog apart aandacht aan. De algemene uitgangspunten voor categorisering van wegen behandelen we in [bijlage 2](#), de categorisering die we voor Dronten vaststellen, beschrijven we hieronder.

Categorisering wegen in Dronten (bijlage 5.1)



Overzicht gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen binnen en buiten de bebouwde kom.



Buiten de bebouwde kom functioneren de N307 en de Biddingringweg als stroomwegen. De N307 wordt nog verder uitgebreid met de doortrekking van de Overijsselseweg langs Dronten (passage Dronten). Provinciaal is er ook aandacht voor de bottleneck bij Roggebotsluis. Als gemeente hebben we er groot belang bij dat de doorstroming op die plek gewaarborgd blijft. In de oostrand met de diverse recreatieve functies is de bereikbaarheid op piekdagen problematisch, ook met het oog op de veiligheid (bereikbaarheid nood- en hulpdiensten, mogelijkheden tot ontruiming bij calamiteiten). De provincie, als beheerder van de doorgaande wegen in dat gebied, is bezig met projecten t.a.v. verkeersmanagement. We blijven daar uiteraard bij betrokken en houden ook in de gaten dat problemen zich niet verplaatsen.

Verder bieden de structuur en het gebruik van de wegen in het buitengebied vanzelf een onderscheid, ook tussen de verschillende ontsluitingswegen. De N309 (Dronterweg) heeft eigenlijk nog een 'te hoge' status, nu de N307 (Overijsselseweg) parallel ligt. Vanuit Dronten is de N309 al minder aantrekkelijk als doorgaande route omdat de aansluiting op de A6 door Lelystad loopt. Vanuit de gedachte dat verkeer zo lang mogelijk op de hoofdstructuur blijft, houdt de N309 een lagere status ten gunste van de N307.

Alle provinciale wegen én enkele gemeentelijke wegen (Colijnweg en Rietweg) zijn gebiedsontsluitingswegen. Met de provincie wordt gesproken over de overdracht van enkele gebiedsontsluitingswegen aan de gemeente. Rondom de kern Dronten zijn aan drie zijden N-wegen. Aan de westkant is geen N-weg en is deze ook niet nodig gelet op de capaciteit van de wel aanwezige wegen. Daarbij willen we aan de westzijde ook de open verbinding

van de kern van Dronten met het buitengebied behouden. Doorgaand verkeer kan ook nog gebruik maken van de N710, de Swiftringweg.

De overige (gemeentelijke) wegen buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Door de ligging functioneren ze ook als zodanig: voor doorgaand verkeer is het bijna nooit interessant om een erftoegangsweg te nemen; de gebiedsontsluitingswegen zijn over grotere afstanden altijd logischer en staan zelden of nooit vast. Mochten er wel plekken zijn waar substantieel doorgaand verkeer over een erftoegangsweg rijdt, dan zullen we dat wel verder ontmoedigen.

In de kern Dronten zijn er behoorlijk veel gebiedsontsluitingswegen, maar ze zijn ook ruim opgezet en het is ongeloofwaardig om te proberen ze onderdeel te maken van woongebieden. Omdat doorgaand verkeer over grotere afstand goed gebruik kan maken van de N-wegen aan Noord-, Oost- en Zuidkant van Dronten, is een maximumsnelheid van 50km/uur





op de gebiedsontsluitingswegen binnen de kom ruim voldoende en is het netwerk van ontsluitingswegen voldoende fijnmazig; we gaan daar niets aan toevoegen. Kruispunten op gebiedsontsluitingswegen kunnen gebruikt worden als attentiepunten om de snelheid niet te hoog te laten worden.

Op geen enkele plek in Dronten zijn de woongebieden 'te groot'. De tijd die over een erftoegangsweg tot de bestemming moet worden gereden blijft binnen de normen. Dat er sommige locaties 'dieper' in de verblijfsgebieden liggen en dat dat betekent dat er verder dan gemiddeld gereden moet worden, doet daar niets aan af. Andersom zijn er plekken waar het verkeer uit een verblijfsgebied zich samenvoegt op één van de aansluitingen op de gebiedsontsluitingsweg, die dus drukker zijn dan dieper in het verblijfsgebied waar het verkeer meer verspreid is. Deze concentratie van verkeer is echter precies het idee van een gelaagd netwerk.

Aan deze ervaren knelpunten verbinden we dus geen opgaven; we gaan niets functioneel veranderen aan de aansluitingen in het netwerk. Wel een opgave zijn de grijze wegen zoals De Boeg: weliswaar 30km/uur en dat houden we zo, maar wel van een iets andere orde dan een gewone woonstraat. We gaan dit verschil tot uiting brengen. Bij De Boeg kan dat middels de aanleg van fietsstroken. Ook de centrumring van Dronten maken we herkenbaar met fietsstroken, evenals de 'inprikkers' naar het centrum: De Oost, De Noord, De Zuid en De West.

Feitelijk kan de kern Swifterbant één 30km-gebied zijn. De Lange Streek heeft daarbinnen nog een bijzondere status. Het is een gebiedsontsluitingsweg, maar met meer functies dan alleen doorstroming van het verkeer. Dat betekent dat we vooral inzetten op zoveel mogelijk terugbrengen van de snelheid en benadrukken van de verblijfsfuncties en het verhogen van de veiligheid rond de scholen.

Ook de kern Biddinghuizen is (behalve de Baan in het verlengde van de Swifterweg) nu al één 30 km-gebied. De Baan en de Havenweg kunnen nadrukkelijker qua inrichting worden afgewaardeerd. Dit stuk van de Baan hebben we ook benoemd als grijze weg. Bedrijventerreinen vallen feitelijk buiten het netwerk. We houden de maximumsnelheid hier wel op 50km/uur.

Inrichting van de wegen

In de inrichting van wegen buiten de kom vallen een paar zaken op: Ten





eerste het medegebruik door landbouwvoertuigen van een stuk van de Biddingringweg ter hoogte van de bebouwde kom van Drontheim. Deze oplossing betekent een grote ontlasting van de bebouwde kom, waarbij de negatieve gevolgen op de Biddingringweg beperkt zijn vanwege de korte rechtstanden en het feit dat de landbouwvoertuigen kunnen worden gepasseerd.

Het tweede opvallende punt is dat vrijwel alle erftoegangswegen buiten de kom een maximumsnelheid hebben van 80 km/uur. Drontheim heeft vrijwel geen wegen met maximumsnelheid 60 km/uur en wil die maximumsnelheid ook niet invoeren omdat dat ongeloofwaardig is. Een snelheid van 60 km/uur kan in het algemeen het best worden afgedwongen met wegversmallingen, maar de wegen zijn al maximaal smal (3,5 meter). Het alternatief: verkorting van de rechtstanden door drempels/plateaus of asverspringingen aan te brengen, is in de polder een opgave waarvan de inspanning (en de nadelen voor grote voertuigen) niet opweegt tegen het te behalen resultaat. Ook de overlast van/voor het landbouwverkeer is hierbij een argument. Meer gemeenten in de polder voeren dit beleid. Uitzonderingen zijn uiteraard mogelijk, bijvoorbeeld voor wegen met een louter recreatieve functie (Bosweg).

Beheer en onderhoud -> versterken van kwaliteiten

Het Drontheims verkeersbeleid is in het algemeen vooral pragmatisch van aard. 'Gewoon doen' is voor bijna alles wat geïnventariseerd is, een prima oplossing, maar beheer en onderhoud kan hierbij haast niet overschat

worden. We blijven het beheer en onderhoud goed organiseren, middels het [wegenbeheerplan](#). Het gaat immers relatief goed, dan is 'behouden wat je hebt' een belangrijk uitgangspunt van het beleid.

Infrastructuur wordt intensief gebruikt. Dat betekent dat het voor de veiligheid en leefbaarheid van belang is om het ook goed te onderhouden. Hoewel niet spectaculair (je doet het goed als niemand merkt dat je het doet), is dit een belangrijk thema binnen het verkeersbeleid en dus in dit GVVP. Dat betekent dat we ons onderhoudsbudget op peil houden. We willen meer gebruik maken van meldingen van bewoners om de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden. In dit verband is het ook wenselijk om alle (fiets)paden een naam te geven en die op te nemen op plattegronden etc.

Verder benoemen we een aantal projecten onder dit thema, bijvoorbeeld het aanbrengen van asmarkeringen op 2-richtingfietspaden en kantmarkering in bochten. Het gaat hier immers om het beheren van bestaande infrastructuur, c.q. het aanpassen van die infrastructuur aan nieuwe inzichten m.b.t. verkeersveiligheid. Bij dergelijke projecten zal de uitvoering vaak gecombineerd worden met andere projecten, om werk met werk te maken en een en ander betaalbaar te houden.

Binnen het thema 'beheer en onderhoud' houden we ons uiteraard ook steeds aan de beleidsuitgangspunten in dit GVVP.



Thema 9: Gedrag

In verkeersbeleid wordt wel gesproken van de driehoek Mens-Voertuig-Weg. Alle drie dragen bij aan de veiligheid. Over voertuigen heeft een (lokale) overheid niet zoveel te zeggen, maar het zou fout zijn om het verkeersbeleid te beperken tot de inrichting (de Weg). In dit thema gaat het om de invloed die we hebben op “de mens”.

De belangrijkste manier hiervoor zijn communicatiecampagnes en de al eerder genoemde samenwerking met scholen en andere instanties. Zie ook [thema 14: schoolomgevingen](#).

Bij dit thema hoort behalve gedragsbeïnvloeding ten gunste van de veiligheid, ook beïnvloeding van bijvoorbeeld de vervoerwijzekeuze. Het is immers de bedoeling dat we de fiets stimuleren, daar hoort ook bij dat

we die promoten, juist ook als we de infrastructuur voor de fiets verder uitbreiden. Het blijkt ook effectiever te zijn om een concrete verbetering te communiceren dan om in het algemeen te zeggen dat men (bijvoorbeeld) meer moet gaan fietsen.

4.6 Lokale opgaven – binnen de kernen

Thema 10: Inrichting 30km-gebieden

De categorisering van wegen zorgt voor een onderscheid tussen verkeers- en verblijfsgebieden. Alle straten die als verblijfsgebied zijn aangewezen, hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze maximumsnelheid moet in eerste instantie blijken uit de weginrichting. Dat betekent dat er in principe geen belijning (asmarkering, fietsstroken) is op een 30km-weg, dat de weg smal is, dat er open verharding is (klinkers, geen asfalt) en dat de hoeveelheid verkeer beperkt is. Indien nodig kunnen er snelheidsremmers (drempels) worden aangebracht. Sowieso zijn de kruispunten gelijkwaardig (met voorrang van rechts) en kunnen deze benadrukt worden met een plateau om de snelheid verder terug te brengen (daarbij wel opletten op de wegligging van scootmobielen, zie ook [thema 12](#)). In deze verblijfsgebieden is ruimte om op straat te spelen, maar ook om auto's te parkeren. Soms moet verkeer even op elkaar wachten om te passeren. De auto is in dit soort straten in principe ‘te gast’ en merkt dat ook aan de inrichting.

- Een typische 30km-straat

Sommige wegen zijn weliswaar toegevoegd aan het verblijfsgebied, maar hebben toch een grotere verkeersfunctie dan een simpele woonstraat. Op





deze wegen kiezen we ervoor om soms wel wat extra's te doen, zoals het aanbrengen van fietsstroken rondom de centra en op de toeleidende wegen naar het centrum.

In 30km-straten is het vooral belangrijk om te zorgen dat er niet te hard wordt gereden. Het principe is dat de straat zodanig is ingericht dat een hoge snelheid redelijkerwijs niet gehaald kán worden. Waar het echte woonstraatjes betreft, doen we in principe geen aanpassingen. We zorgen nu al dat er geen lange rechte stukken zijn waar verkeer ongehinderd kan rijden en dat 30km straten geen ander verkeer dan bestemmingsverkeer aantrekken. Als hieraan niet wordt voldaan, is het eventueel mogelijk om een extra drempel of plateau aan te brengen mits uit metingen inderdaad blijkt dat er veel en vaak te hard wordt gereden. Hier zit overigens ook altijd een gedragscomponent in; ook met een perfecte weginrichting zijn er mensen die over de grens gaan.

We kiezen er ook voor om geen onderscheid te maken in woonstraten. Theoretisch is het ook mogelijk om straten in te richten als woonerf, maar dat doen we in Dronten bewust niet. De praktijk van 30km-straten zorgt voor een herkenbaar beeld. In deze straten wordt sowieso al de ruimte gedeeld wordt en past autoverkeer zich aan. Herkenbaarheid staat voorop en uit de inrichting moet blijken hoe hard er gereden kan worden.

Uiteraard geldt wel dat in het onderhoudsprogramma aanpassingen kunnen worden gedaan op het moment dat een straat toch open moet om

bijvoorbeeld bestrating of riolering te vervangen.

Thema 11: Kruispunten

Kruispunten worden vaak ervaren als de gevaarlijkste punten in het verkeerssysteem. Hier komen verschillende gebruikers elkaar tegen, moet de voorrang geregeld zijn etc. Er zijn veel verschillende manieren om een kruispunt vorm te geven (denk aan een rotonde of een verkeerslicht). Eenduidigheid is voor de veiligheid van groot belang. Verkeer moet uitwisselen op kruispunten. Daarbij kunnen wachttijden optreden, met name als er van een zijweg een hoofdweg moet worden opgereden. We accepteren dat; de nadelen van het aanleggen van verkeerslichten zijn nog groter.

- Een manier om een kruispunt vorm te geven





Waar mogelijk zijn er rotondes aangelegd. Deze hebben het grote voordeel dat de verschillende conflicten die nu eenmaal horen bij een kruispunt, één voor één kunnen worden afgehandeld. Op rotondes binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang. Gezien de wegenstructuur hebben rotondes niet altijd vier gelijke takken. Met name in het regime voor fietsers en voetgangers zijn er soms verschillen: fietsers in twee richtingen toegestaan of niet, wel of geen zebrapad. We werken hierin vraagvolgend: Als het voor fietsers erg logisch is om ook in tegenrichting een poot van de rotonde te passeren, maken we dat mogelijk en geven we dat duidelijk aan (asmarkering, bebording, fietspad eventueel verhoogd, in rood asfalt). Als er voor voetgangers een oversteekbeweging is, leggen we op die poot een zebrapad aan. Dit zorgt ervoor dat de voorrang voor fietsers en voetgangers gelijk is.

In **hoofdstuk 5** geven we aan welke kruispunten we in de komende periode nader willen onderzoeken of aanpakken. NB: er zijn ook knelpunten met kruispunten buiten de kernen genoemd. Daar besteden we ook aandacht aan in onze contacten met de provincie. Bij de kruispunten binnen de kernen zijn we echter zelf aan zet, vandaar dat we dit thema in déze paragraaf hebben ondergebracht.

Thema 12: Voetgangers algemeen

Iedereen is een aantal keer per dag voetganger in het verkeer. Op het moment dat je uit de auto of bus stapt, of naar je gestalde fiets toe loopt, of gewoon omdat je te voet op pad gaat voor boodschappen of iets anders.

- Zo moet het

Voor voetgangers maken we 'gewoon' ruimte in de vorm van trottoirs of soms een gedeelde vlakke ruimte. Voor een goed beleid is dat niet overal voldoende. De voetganger verdient dan ook een aparte plek in dit GVVP.

Beleidsuitgangspunten zijn dat we zorgen voor goede oversteekplaatsen op logische plekken, voldoende ruimte en het verwijderen/verminderen van obstakels. Onder voetgangersbeleid valt ook het zorgen voor geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking. Dit kan door ribbeltegels in het trottoir, maar ook door natuurlijke gidslijnen als gevels vrij te houden van bijvoorbeeld geparkeerde fietsen. We zorgen in elk geval ook voor toegankelijke OV-haltes volgens de landelijke richtlijnen.

Tenslotte willen we hier de toename van scootmobielen in de gemeente benoemen: die vereisen een vlakke ondergrond, voldoende uitwijkmogelijkheden en goede op- en afritjes op logische locaties in de doorgaande routes. Daar houden we óók rekening mee bij de inrichting van de straten.

Thema 13: Voetgangers én fietsers: Oversteken

Dit thema zit natuurlijk deels in de bovenstaande twee, maar we willen het toch apart behandelen. Het gaat vaak ook om de combinatie van bijvoorbeeld verschillende voorrang: een fietser moet wachten terwijl de voetganger op het naastliggende zebrapad voorrang heeft. Oversteken zijn



in zekere zin ook een specifieke vorm van kruispunten (thema 11).

Behalve bij volledige kruispunten, steken voetgangers en fietsers ook vaak 'los' over. Voor zover dit gefaciliteerd wordt, houden we de volgende regels aan:

- Voetgangers en fietsers hebben dezelfde voorrangsregeling t.o.v. de kruisende weg.



In dit geval: allebei géén voorrang

- Oversteken voor voetgangers worden aangelegd in de looproute. Als er een oversteek aan de verkeerde kant van een kruispunt ligt, kan immers niet verwacht worden dat voetgangers wel even omlopen. Het effect is

dan dat er a) een oversteek ligt die niet gebruikt wordt en b) voetgangers oversteken op een plek waar dat niet goed gefaciliteerd is.

- 30km-wegen moeten vanzelf al goed oversteekbaar zijn. Als er vanwege drukte of toch te hoge snelheden een extra voorziening nodig is, is die erop gericht om de snelheid van het autoverkeer zo dwingend mogelijk omlaag te brengen en hebben voetgangers (en dus ook fietsers, bij een gecombineerde oversteek) voorrang.

Thema 14: Schoolomgevingen

Ook 'schoolomgevingen' zijn een apart thema, al hebben veel van de ervaren knelpunten natuurlijk een overlap met eerdere thema's. Het apart benoemen van 'schoolomgevingen' geeft aan dat voor schoolgaande kinderen de norm nóg hoger moet liggen qua veiligheid. Tegelijk zijn de scholen ook partners in het verkeers(veiligheids)beleid als het gaat om educatie.

Bij schoolomgevingen stellen we hogere eisen aan veiligheid omdat het om een kwetsbare groep gaat én omdat we juist graag willen dat kinderen en hun ouders veilig naar school kunnen komen. Idealiter komt men op de fiets of te voet, omdat dat de minste problemen voor anderen oplevert. Maar ook de kinderen die wel met de auto gebracht worden, zijn het laatste stukje voetganger en moeten zelf ook veilig de verplaatsing kunnen maken. Hierin hebben de scholen allereerst zelf een verantwoordelijkheid: Zij kunnen al bij aanmelding voorwaarden stellen aan de ouders van kinderen die dichtbij wonen om niet met de auto te komen en aan de werknemers om niet de



plekken het dichtst bij school te bezetten. De school is ook een bedrijf dat zijn bereikbaarheidsvraagstuk niet kan afwentelen op de openbare ruimte.

Wat ons betreft komt er een nóg nauwere samenwerking tussen de gemeente en scholen tot stand.

- Scholen kunnen knelpunten signaleren en bijdragen aan een goed en veilig verkeersgedrag door kinderen én ouders. Dit doen ze door verkeerseducatie en voorlichting en het stellen van voorwaarden als boven genoemd.
- De gemeente kan en zal wegen en kruispunten veilig inrichten en materialen beschikbaar stellen voor voorlichting.

Deze rollen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: Zonder aandacht voor veilig gedrag heeft herinrichting geen zin en een onveilige kruispunt is niet met 'goed uitkijken' op te lossen. Dit betreft dus een samenspel tussen scholen, gemeente, politie en anderen, waarbij elke partij onmisbaar is.

Ongeveer de helft van de scholen in Dronten heeft momenteel een verkeers-veiligheidslabel (www.vvlflevoland.nl). Naast herinrichtingen in de schoolomgeving subsidieert de gemeente diverse projecten voor scholen, zoals het praktisch fietsexamen. Scholen met een verkeersveiligheidslabel krijgen een streepje voor bij het prioriteren van herinrichtings- en voorlichting/educatieprojecten. Een eventuele aanpassing in de schoolomgeving wordt ondersteunt vanuit de school door in het bezit te zijn van het verkeersveiligheidslabel of zich in te zetten om deze te behalen.

Thema 15: Parkeren

Parkeren is het begin- en eindpunt van elke verplaatsing met een privé-voertuig. Het goed regelen hiervan kan veel ergernissen besparen en daarmee bijdragen aan een leefbare gemeente. Verder is natuurlijk de bereikbaarheid in het geding als het parkeren bij een bestemming niet goed gefaciliteerd wordt. We hebben een paar beleidsuitgangspunten die we hier willen vastleggen: Er wordt geen betaald parkeren ingevoerd en in principe voegen we geen parkeerplaatsen toe bij bestaande woningen en in het bestaande winkelgebied. Op de huisvesting van meerdere huishoudens in één woning kan worden ingespeeld met een aanpassing in de parkeernorm. Buiten deze uitgangspunten is de [beleidsregel parkeren](#), vastgesteld op 29 september 2016 leidend.





Het eerder vastgestelde centrumplan Dronten omvat ook diverse gevolgen voor het parkeren. De parkeerplekken worden beter verdeeld over het gebied omdat er plekken bijgemaakt worden in de ontwikkeling op de hoek van de Noord en de Helling. Ook zullen we nog fietsstroken aanbrengen langs de Helling, waarmee automatisch een parkeerverbod ontstaat (het is namelijk verboden om te parkeren op of langs fietsstroken met een fiets-symbool). In dat centrumplan staat ook dat we niet met vergunningen gaan werken; op plekken met een maximale parkeerduur geldt die voor iedereen.

In **woonwijken** grijpen we alleen in in het geval dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten in gevaar komt. Dit signaal hebben we overigens van deze diensten nergens gekregen. Gelet op de veelvuldige vraag om extra parkeerplaatsen, met name in de oudere wijken in de gemeente, wordt bij groot onderhoud van de weg altijd bekeken of extra plekken nodig en mogelijk zijn door een efficiëntere inrichting.

Bij **gehandicaptenparkeerplaatsen** gaat het om maatwerk. Hiervoor stellen we een aparte beleidsregel op. Bij belangrijke bestemmingen (gemeentehuis, bibliotheek, winkelcentra) zorgen we voor algemene plekken op een gunstige locatie. Daarbuiten kunnen mensen een plek aanvragen en zoeken we in overleg naar de meest logische oplossing.

4.7 Lokale opgaven – buitengebied

Bovenstaande opgaven gelden vooral binnen de drie kernen, al zijn er ook (bijvoorbeeld) wel kruispunten buiten de bebouwde kom die kunnen

worden aangepakt. Dan is echter vaak de provincie (mede) wegbeheerder. Specifiek voor het gemeentelijke beleid in het buitengebied geldt nadrukkelijk hetgeen genoemd is in het thema over de categorisering van wegen voor auto's. Ook de opgaven uit de regionale agenda hebben veel invloed op de inrichting van het buitengebied. Nog één extra thema behandelen we specifiek in deze paragraaf (hoewel landbouwvoertuigen soms ook implicaties hebben binnen de bebouwde kom).

Thema 16: Landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen zijn problematisch in een Duurzaam Veilig verkeersbeleid omdat ze te groot/zwaar zijn om te mengen met fietsers en te langzaam om te mengen met auto's. In een gemeente als Dronten met een groot agrarisch gebied, zijn er vanzelfsprekend diverse klachten die op dit fundamentele probleem zijn terug te voeren. Verder zijn er een aantal specifieke problemen op concrete locaties benoemd.

Het uitgangspunt is hier 'samenwerking': De problemen met landbouwverkeer pakken we samen met de sector aan. We hebben grotendeels dezelfde belangen: landbouwverkeer efficiënt door het gebied sturen zonder dat andere weggebruikers daar hinder van ondervinden en zonder dat de wegen daar veel onder te lijden hebben.

Al jaren zijn we actief aan de slag met het programma bermversteving. Dit programma loopt al sinds 2007 (raadsvoorstel B06.000941, 14 september 2006) en zetten we voort. In de dagelijkse praktijk zien we de voordelen



van verstevigde bermen en we streven ernaar om dat overal waar nodig te doen. Parallel loopt het programma verbreding + verlenging passeerstroken. Op sommige plekken moet ook de uitrit van een erf nog extra verstevigd worden, zodat grote voertuigen de draai kunnen maken en de bermen intact blijven. Dit soort opgaven koppelen we aan het integrale programma, waarbij we zorgen voor een efficiënte en effectieve uitvoering.

Landbouwvoertuigen zijn bijna verdwenen uit de woonkernen, doordat de bedrijven naar buiten of naar bedrijventerreinen geplaatst zijn. Ook worden er nu landbouwvoertuigen op N-wegen direct om de kern heen toegelaten. Er is dus geen aanleiding om ook nog binnen de bebouwde kom specifieke maatregelen te nemen.

Het blijft in dit dossier van belang dat alle betrokkenen ook hun eigen verantwoordelijkheid nemen en met hun gedrag anticiperen op reacties van andere verkeersdeelnemers. De gemeente draagt bij aan de communicatie, bijvoorbeeld bij het begin van de oogsttijd. De bedrijven kunnen bijvoorbeeld een ergernis als modder op de weg (wat ook gevaar kan opleveren) zoveel mogelijk voorkomen. Scholing van de medewerkers die op de voertuigen rijden is gelukkig door landelijk beleid steeds verder geprofessionaliseerd, mede door invoering van het verplichte trekkerrijbewijs.



5 VERVOLGSTAPPEN – UITVOERINGS-AGENDA

Een flink aantal opgaven komen de komende jaren op ons af. Die opgaven zijn gebaseerd op:

- de geïnventariseerde knelpunten (zie bijlage 1);
- de visie en beleidsregels die we met dit GVVP vaststellen (zie hoofdstuk 4);
- enkele al eerder besloten plannen, die aansluiten op dit GVVP.

Uiteraard kunnen we niet alles meteen aanpakken. Het is dus van belang om hierin een prioritering aan te brengen waarbij we vooral kijken naar de aansluiting van de (bestaande reeds lopende) projecten/opgaven op de reeds gestelde doelen maar ook nieuw geformuleerde doelen (fiets en duurzaamheid) van de gemeente. Projecten kunnen eerder worden uitgevoerd als er (mede)financiering voor beschikbaar is uit andere bronnen denkend aan het vastgestelde onderhoudsbudget. Ook zijn er opgaven die we wel in beeld houden, maar op dit moment nog niet concreet zijn.

We geven in dit hoofdstuk een overzicht van de belangrijkste opgaven.

Bij elke opgave worden de volgende kenmerken aangegeven:

- wat de **aanleiding** voor de opgave is en;
- hoe de opgave **gefinancierd** wordt.

De mogelijke waarden voor deze kenmerken zijn de volgende:

Financiering: Uiteraard is er geld nodig om de opgaven te kunnen uitvoeren. Dat geld kan komen uit de volgende bronnen:

- het onderhoudsbudget dat we nu al hebben; de 'reguliere begroting';
- een provinciale bijdrage volgens de nieuwe ASF subsidieregeling;

- als onderdeel van een totaalbudget voor een nieuwbouwproject vanuit het grondbedrijf (grondexploitatie(GREX)), waarover gemeente kan beslissen (of al eerder heeft besloten) en;
- extra budget dat specifiek voor een opgave binnen de gemeentelijke begroting gezocht wordt ('kadernota 2018' is de eerstvolgende mogelijkheid om dit geld te reserveren)

Voor de structurele uitvoering van het verkeersbeleid is jaarlijks € 56.300,- nodig (nu € 26.300,- beschikbaar). Met dit geld worden bijvoorbeeld tellingen, parkeerdrukmetingen, kleine (verkeers)maatregelen, communicatie en verkeersveiligheidsprojecten (praktisch verkeersexamen, verkeersquiz, verkeersvoorlichting e.d.) van gefinancierd. Het ophogen van dit bedrag zorgt voor meer slagkracht bij het beantwoorden van bv bewonersverzoeken, omdat er niet eerst voor elke kleine aanpassing een traject moet worden doorlopen van aanvragen van budget. Oftewel naast een goede verankering van voorzienbaar beleid willen we, zoals onze inwoners vragen, kunnen inspelen op de actualiteit en/ of incidenten.





Overige zaken verkeer- en vervoer	Raming	Beschikbaar	Tekort	Aanleiding(en)	Kadernota 2018
Overige verkeersmaatregelen te land (6.210.46/ 333.01) 1. kleine infrastructuurmaatregelen in wijken; 2. data inwinning (verkeerstellingen, parkeeronderzoek e.d.) en; 3. verkeerseducatie (o.a. begeleiding praktisch verkeersexamens en verkeersveiligheidslabel)	€ 56.300	€26.300	€30.000	Uitvoering beleid	€30.000 structureel per jaar

Voor een aantal langer lopende projecten is ook al structureel geld gereserveerd. Bij nieuwe zaken gaat het in principe om eenmalige extra investeringen, die 1-op-1 gekoppeld zijn aan het betreffende project. Hieronder een overzicht.

Programma bermversteving uitvoeren	Uitvoering beleid 2017 en verder
Programma verbreding/verlenging passeerstroken uitvoeren	Uitvoering beleid 2017 en verder

Naast deze opgaven zijn de beleidsuitgangspunten in het vorige hoofdstuk ook te lezen als opgaven. Sommige komen hieronder terug, andere zijn feitelijk afgedaan met het vastleggen in dit GVVP. Deze opgaven staan hier niet apart weer genoemd. Bijvoorbeeld: 'We voeren geen betaald parkeren in' vereist op dit moment geen specifieke actie.

Het benodigde budget per opgave is voor zover mogelijk ingevuld. Voor

verkenningen gaat het alleen om het budget voor de verkenning zelf; afhankelijk van de uitkomst kan er daarna nieuw budget nodig zijn voor de uitvoering. Budget wordt desgewenst gereserveerd bij de kadernota van het betreffende jaar. In de volgende tabellen staan de voorbereidende, beleidsmatige opgaven weergegeven en er is een overzicht met de uitvoerende opgaven inzichtelijk gemaakt. Deze verkenningen komen ook weer terug in de opgaven uitvoerend, omdat verkenning en uitvoering





samenhangen met elkaar. Voor het opstellen beleidsregels elektrisch rijden en gehandicaptenparkeerplaatsen is geen budget benodigd anders dan de post Overige Verkeersmaatregelen te land.

5.1 Gemeentelijke Opgaven: Voorbereidend, beleidsmatig

Opstellen beleidsregels Gehandicaptenparkeerplaatsen	Verkenning en uitvoering beleid 2017
Opstellen beleidsregels Elektrisch rijden en laadvoorzieningen	Verkenning en uitvoering beleid 2017
Haalbaarheidsonderzoek recreatieve fietsroute Dronten – Swifterbant	Verkenning 2017, uitvoering beleid 2018
Hoofd fietsnetwerk 2017 – 2019, aanpak knelpunten	Inventarisatie 2017, uitvoering 2018/2019
Fietsverbinding tussen NS-station en Overijsselsepad	Verkenning 2018

De provincie Flevoland heeft in de komende periode de nodige infraopgaven uit te werken. Deze opgaven hebben een nadrukkelijke invloed op de verkeersafwikkeling binnen onze gemeentegrenzen.

5.2 Provinciale Opgaven: Voorbereidend, uitvoerend

Opgave provincie Flevoland	Aanleiding(en)
Roggebot: verbetering oeververbinding, doorstroming naar N50	Uitvoering beleid, 2020 en later
Veilige oversteek kruispunt Biddingringweg – Dronterweg (wens gemeente fietstunnel).	Inventarisatie en uitvoering beleid 2020 en later
Verbeteren bereikbaarheid Oostrand middels verkeersmanagement	Inventarisatie 2018, uitvoering beleid 2019



5.3 Gemeentelijke Opgaven: Voorbereidend, uitvoerend

	Gemeentelijke opgaven verkeer- en vervoer uitvoerend	Raming	Beschikbaar budget	Tekort	Aanleiding(en)	Kader- nota 2018	Kader- nota 2019	Kadernota 2020 en verder
1a.	Reconstructie De Noord / De Helling : invalsweg + centrumring met fietsstroken	€ 1.138.500	€ 1.138.500	-	Uitvoering beleid	-	-	-
1b.	Reconstructie De Noord : hoogwaardige inrichting i.c.m. verbeteren verkeersveiligheid, fietsrelatie station/ school Het Perron – centrum.	€ 907.800	€ 907.800	-	Uitvoering beleid	-	-	-
2a.	Verbeteren fietsstructuur/versterken profiel De Zuid (tussen De Boeg - centrum)	€ 1.827.000	Kadernota 2016 € 300.000, beheer bijdrage € 283.000	€ 1.244.000, resterend kadernota 2019	Uitvoering beleid	-	pm.	-
2b.	Reconstructie Walvisstraat (afmaken centrumring met fietsstroken).	€ 855.000	€ 750.000, beheer bijdrage € 105.000	-	Uitvoering beleid	-	-	-
2c.	Nieuwe ontsluiting, haak om De Open Hof , afhankelijk van studie De Zuid/ Walvisstraat/Haak	nog onbekend	Beheer-bijdrage + resterend kadernota 2019	Beheerbijdrage + resterend kadernota 2019	Uitvoering beleid	-	pm.	-
3.	Rivierendreef : verbeteren doorstroming/ vergroten capaciteit kruispunten door aanleg linksafvak	€ 67.000	€ 67.000 *	-	Uitvoering beleid	-	-	-
4.	Toegankelijk maken van OV-haltes, periode 2017-2018.	€150.000	€ 150.000 *	-	Uitvoering beleid/ wetgeving	-	-	-
5.	Hoofdfietsnetwerk aanpak fietsknelpunten 2017-2019	€150.000	€ 150.000 *	-	Inventarisatie Uitvoering beleid	-	-	-

* (mee)financiering met behulp van aan te vragen provinciale ASF subsidiegelden.

** in combinatie met grootonderhoud

	Gemeentelijke opgaven verkeer- en vervoer uitvoerend	Raming	Beschikbaar budget	Tekort	Aanleiding(en)	Kader- nota 2018	Kader- nota 2019	Kadernota 2020 en verder
6.	Afwaarderen 2^e deel Morinel	€ 135.000	€ 78.000 *	€ 57.000	Uitvoering beleid	€ 57.000		
7.	Reconstructie De Boeg , aanleg langspaarkeervakken en fietsstroken	€ 82.000**	-	-	Inventarisatie Uitvoering beleid	-	-	€ 82.000
8.	Reconstructie De Oost (aanleg fietsstroken i.c.m. snelheidsremmende maatregelen).	€ 44.000**	-	-	Inventarisatie Uitvoering beleid	-	-	€ 44.000
9.	Energieweg : reconstructie naar gebiedsontsluitingsweg + gewenste ligging	GREX Hanze- kwartier	GREX Hanzekwartier	-	Uitvoering beleid	-	-	-
10.	Bloemenzoom : nieuwe aansluiting op Biddingweg i.c.m. downgrading + vrijliggend fietspad	GREX Bloemen- zoom	GREX Bloemenzoom	-	Uitvoering beleid	-	-	-
11.	Fazantendreef tussen De Wissel en de Langstraat: verkeersveiligheid verbeteren, aanbrengen plateau's	€ 83.000	€ 83.000 *	-	Uitvoering beleid	-	-	-
12.	Fietsverbinding De Zate (Oeverloper – Lijzijde)	onbekend	Beheerbijdrage + resterend kadernota 2019	Beheerbijdrage + resterend kadernota 2019	Inventarisatie Uitvoering beleid	-	pm.	-
13.	Grutto snelheidsremmende maatregelen + langspaarkeervakkenaanpakken parkeerproblematiek/ doorstroming	€ 40.000	€ 40.000 *	-	Inventarisatie Uitvoering beleid	-	-	-

* (mee)financiering met behulp van aan te vragen provinciale ASF subsidiegelden.

** in combinatie met grootonderhoud



Colofon

Grafisch ontwerp - ontwerp & productie
freshfocus.nl



BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
1	algemeen	Personenverkeer zo veel mogelijk over hoofdwegen leiden (evt. Ontmoedigen door 60)	Vastgestelde categorisering / netwerk auto
2	De Oost	aanpassen aan verkeersfunctie	Reconstructie (invalsweg met fietsstroken)
3	Boeg	Verbinding tussen Zuid en Fazantendreef, opwaarderen?	Reconstructie (fietsstroken, meer dan een gewone erftoegangsweg, wel 30)
4	De Lange Streek	grijze weg, te hoge snelheid icm OV (50 km met fietsstroken)	Snelheid remmen bij scholen
5	Wisentweg	verkeersremmers aanbrengen (toegang naar Wisentbos) en oversteken verbeteren (o.a. bij dorpsboerderij)	In project van Eiland naar WijLand, verlichting, voet/fiets oversteekbaarheid
6	Energieweg	weg herinrichten	In project Hanzekwartier
7	Roggebot	groei verkeer	Doorstroming, verbetering (provincie)
8	Centrumgebied BHZ	ontlasten centrum door automobilisten te verleiden naar de rondweg	Gedrag, bewegwijzering
9	Centrumgebied Swifterbant	bereikbaarheid centrum, nu 'entrée' aan de andere kant ligt	Contact zoeken met dorpsbelangen, bewoners en overige stakeholders
10	Dronten	passage Dronten, rotonde Dronterweg/Biddingringweg	Meewerken aan project provincie
11	Dronten	Rivierendreef	Doorstroming, capaciteit verbeteren door linksaffer
12	algemeen	bedrijventerreinen / bereikbaarheid nieuwe woonwijken (Hanzekwartier)	Mee in ontwikkeling desbetreffende wijken
13	algemeen	parkeren grote voertuigen (bv. bij Noorderbaan)	algemeen, precieze inventarisatie nodig
14	De Noord	te hard rijden (30 km-gebied), ongewenste verkeersstromen, geen gelijkwaardige voorrang	herinrichting, samen met de Helling (zie onder), centrumplan afmaken
15	De Rede	te smal voor fiets met auto in tegenrichting / fietsen op stoep	herinrichting Walvisstraat (haak om Open Hof)
16	De Drieslag	gemengd verkeer, gevaarlijke bocht, erfaansluitingen	In project van Eiland naar WijLand



BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
17	De Baan	locatie bushalte, inrichting profiel / geen fietspaden, zichtbaarheid oversteken	Herinrichting noordelijk deel
18	bocht Noorderbaan	te krap voor vrachtverkeer	algemeen: bedrijventerreinen, inventarisatie
19	De Zuid - Walvisstraat	onoverzichtelijke kruispunt; verkeersspiegel plaatsen? / Walvisstraat omleggen?	herinrichting Walvisstraat (haak om Open Hof)
20	kruispunt Pinglestraat - Lancasterdreef	gevaarlijk, voorrang fietsers onduidelijk	inventarisatie fietsnet
21	Dreef-Cultuursingel	onoverzichtelijk door nieuw appartementencomplex; voorrang voor Dreef maken?	inventarisatie fietsnet
	Locatie	Knelpunt	Reactie
22	uitrit parkeerterrein De Helling	voorrang onduidelijk	herinrichting De Helling - De Noord
23	kruispunt fietspad - Schans - De Helling	voorrang onduidelijk	herinrichting De Helling - De Noord
24	Driesprong Noord-Werfstraat-Helling	onveilige kruispunt voor kwetsbare fietsers en voetgangers	herinrichting De Helling - De Noord
25	De Zuid-Lancasterdreef (de noordelijke)	voorrang tussen fiets op parallelweg en (afslaan) auto's onduidelijk	Project De Zuid
26	kruispunt Gildepenningdreef-Wisentweg	moeilijke oversteek voor fiets naar Wisentweg	In project van Eiland naar WijLand
27	T-splitsing Meridiaan-Lunaweg	onoverzichtelijk (staat hoge heg tot ver op de hoek); bolle spiegel plaatsen?	Kleine maatregelen
28	Rotondes Gildepenningdreef en Muntmeesterdreef	fiets in 2 richtingen; komt uit onverwachte richting; snelheid auto te hoog; veel schoolkinderen (o.a. vanuit KBS De Klimboom)	inventarisatie/audit rotondes
29	De Pimpernel-De Zuid	onoverzichtelijke kruispunt (ook met fietsers naar Golfresort e.a.); idee: rotonde	Project De Zuid
30	Biddingringweg-Botweg-fa. Van Werven	gevaarlijke kruispunt; rotonde maken?	kruispunten inventariseren en evt. herprofilen
31	Gildemeesterdreef - Smederij	moeilijke oversteek voor fietsers	kruispunten inventariseren en evt. herprofilen
32	Rotonde Havenkant	tweerichtingen; veel kris-kras bewegingen, legaal en illegaal	inventarisatie/audit rotondes
33	ingang industrieterrein Noorderbaan	na rotonde T-splitsing; onduidelijke voorrang	algemeen: bedrijventerreinen, inventarisatie

BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
34	algemeen	fietsen soms over te smalle fietspaden	inventarisatie fietsnet
35	algemeen	Wens: Aanwijzen hoofdfietsroutes en deze duidelijk vormgeven	aanwijzen gedaan in GVVP, inventarisatie fietsnet als vervolg
36	algemeen	Wens: uitbreiding (recreatief) fietsnet: Bijvoorbeeld langs Lage Vaart en/of Hoge Vaart	uitbreiding fietsnet
37	algemeen	gedogen/toestaan fietsers op voetgangersbruggen	inventarisatie / uitbreiding fietsnet
38	oversteek bij politiebureau	fietsers in de voorrang zetten	thematische aanpak oversteken
39	Dronterpad, oversteek De Zuid	hekjes vereisen behendigheid, weinig ruimte bij uitgaan scholen; voorrang voor fietsers?	Project De Zuid
40	Gangboord tussen Helling en Sluis	voorbeeld te smal fietspad (want gevaarlijke oversteek, dus vaak in 2 richtingen bereden)	inventarisatie fietsnet
41	Majoraan en Osbornenhof langs de Zuid	Wens: duidelijker vormgeven als fietsroute (fietsstraat?)	Project De Zuid
42	langs spoor tussen N305 en station	Wens: Doortrekken fietspad (inclusief fietsbrug over N305)	uitbreiding fietsnet
43	De Zuid	Wens: Fietspaden verbreden en tweerichting maken / Probleem: veel spookfietsers / Probleem: lastig oversteken bij de Rede of De Bolder / Probleem: geen logische verbinding bij de manege / doorsteek bij gemeentehuis naar meerpaal vereist twee keer oversteken	Project De Zuid
44	Watersportkade	Idee: Stukje fietsstraat maken?	inventarisatie fietsnet
	Locatie	Knelpunt	Reactie
45	Dronten-Randmeren	Wens: recreatief fietspad	uitbreiding fietsnet
46	Dronten-Swifterbant	Wens: recreatief fietspad	uitbreiding fietsnet
47	Beverweg	landbouw vs. fiets; fietspad?	uitbreiding fietsnet
48	algemeen	Op- en afritten van de stoep tegenover elkaar maken	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)

BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
49	scholen Driemaster en Toekomst	Wens: voetpad achterlangs tussen de twee scholen. Nu ver om of over grasveld (hondenpoep)	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
50	Oost - Groenlandstraat	veel fietsen / brommen over de stoep	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
51	Krabbelaarspad-kruispunt met fietspad langs Gildepenningdreef	Moeilijke oversteek voor voetgangers: veel afslaande fietsers	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
52	Van Swifteringweg de Lange Streek op	Voetpad ontbreekt (tot Kampweg)	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
53	De Morinel	trottoir gebruikt als fietspad	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
54	Doorgang laad- en loszone Het Diep	kruispunt met voetgangers	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
55	Centrumgebied	specifieke problemen laden/lossen; venstertijd niet werkbaar voor bloemenzaak en laad/loszone op looproute Regenboog-winkelcentrum	waar nodig toegankelijkheid verbeteren (voor iedereen!)
56	algemeen	Wens: oversteken fiets in de voorrang waar het kan en lage snelheid autoverkeer afdwingen wanneer die voorrang hebben	thematische aanpak oversteken
57	algemeen	te weinig zebrapaden	thematische aanpak oversteken
58	algemeen	Wens voor meer / beter zichtbare zebrapaden / moeilijk oversteken / te hoge snelheden over Gangboord, De Helling, De Rede, ...	thematische aanpak oversteken
59	Biddingringweg, kruispunten Dronterweg en Elburgerweg	Gevaarlijke fietsoversteken	thematische aanpak oversteken
60	De Fazant thv het Hoogerhuis	oversteekplaats fiets en voet andere voorrang	voorrangsregelingen consequent maken
61	Morinel Oeverloper thv loopbrug Boord	oversteekplaats fiets en voet andere voorrang (ook rotonde niet op alle takken hetzelfde)	voorrangsregelingen consequent maken
62	Landmaten	racebaan, te lage drempels	thematische aanpak oversteken



BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
63	kruispunt fietspad West en Educalaan	tweerichtingenfietspad heeft voorrang, slecht zichtbaar in het donker, hoge snelheid, gevaarlijk	thematische aanpak oversteken
64	VOP bij Albert Heijn Schouwstraat	Vaak geen voorrang verleend	thematische aanpak oversteken
65	De Helling	geen oversteek t.h.v. makelaarskantoor Flipse, omlopen via zebra ING	thematische aanpak oversteken
66	De Boeg - fietspad Fazantendreef	Voorrang voor fietsers wordt ook door voetgangers genomen	voorrangsregelingen consequent maken
67	Rotonde De Wissel - Fazantendreef (e.a.)	Voorrang voor fietsers wordt ook door voetgangers genomen	voorrangsregelingen consequent maken
	Locatie	Knelpunt	Reactie
68	Dreef/Plein	oversteek voetgangers niet logisch (voorbij AH) en oprit voor invaliden ontbreekt	thematische aanpak oversteken
69	Oversteken Oeverloper en Fazantendreef	Slecht zichtbaar, druk, gebruik door fiets en voetganger	thematische aanpak oversteken
70	Biddingringweg - Spieringweg/ Dronterweg	gevaarlijke oversteek voor fietsers, hoge snelheid	thematische aanpak oversteken
71	Fietsoversteek Elandweg- Dronterringweg	Gevaarlijk + slechte locatie als je naar Swifterbant moet	thematische aanpak oversteken
72	algemeen	introductie kleinschalig OV voor bereikbaarheid	onderzoek alternatieve vormen van OV
73	algemeen	Wens: bus 21 en 22 ook op zaterdag t.b.v. winkelen door m.n. ouderen	onderzoek alternatieve vormen van OV
74	Halteplekken	Kijk kritisch naar locatie haltes. En: Halteren op de rijbaan is onveilig. Bijvoorbeeld op Gildepenningdreef en Muntmeesterdreef. En bushokje ontbreekt. Meer bushaltes; nu 20 minuten lopen naar halte vanuit De Gilden. Verplaatsing halte bij 'De Tas' echt nodig?	niet toegankelijke haltes toegankelijk maken
75	algemeen	verbindingen OV: trein-bus aansluiting en verbinding Swbant-Dronten	onderzoek bereikbaarheidswensen
76	station	Wens: Kiss & Ride ook aan de oostkant, zebepad t.h.v. fietsenstalling	inrichting stationsgebied
77	station	onoverzichtelijk gebied; 30 km-gebied maken? Zebepad t.h.v. fietsenstalling?	inrichting stationsgebied
78	Swifterweg	Nieuwe bushalte moeilijk bereikbaar	niet toegankelijke haltes toegankelijk maken

BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
79	verbinding camping veluwerand-Dronten	verbinding OV	onderzoek bereikbaarheidswensen
80	algemeen	verkeer- en parkeersituaties rond scholen, combinatie met educatie	verkeersveiligheidslabel
81	algemeen	schoolomgevingen (De Branding, De Golfslag Sw, MFC e.a. in BHZ)	verkeersveiligheidslabel
82	Scholeneiland Barrage	parkeren in de bocht, bij gele band, voor fietspad	verkeersveiligheidslabel
83	Akkerhof t.o. scholen	Te hard rijden, overstekende kinderen; eenrichting maken?	verkeersveiligheidslabel
84	scholen Brandaris en Zuiderlicht	bereikbaarheid per fiets: fietspaden maken	verkeersveiligheidslabel
85	Havenweg	grote voertuigen en schoolkinderen...	verkeersveiligheidslabel
86	Wens: Onbetaald parkeren behouden	bereikbaarheid, leefbaarheid, stimulering winkelen	vastgelegd in GVVP
87	algemeen	Tijdig beginnen met herkenbare oplaadplekken e-auto's	e-laadplekken
88	algemeen	Wens: goede veilige fietsroutes en stallingsvoorzieningen	fietsparkeren centrumgebieden
89	parkeerterrein centrum	ongelijke verdeling parkeergelegenheid West vs. Noord/Oost	centrumplan afmaken
	Locatie	Knelpunt	Reactie
90	Sportlaan	onoverzichtelijke bocht naar Parksingel	kleine maatregelen
91	Havens	toename belang als (recreatieve) bestemming	ontwikkeling
92	Spijkweg e.a.	verkeersstromen bij calamiteiten (veiligheidsregio), bereikbaarheidsplan leisurestrook	DVM, provincie
93	Bloemenzoom, bij Biddingweg	extra aansluiting maken als weg van provincie naar gemeente gaat	aansluiting maken
94	algemeen	overlast landbouwvoertuigen	communicatie, bv modder op de weg
95	algemeen	bermversteving, grasbeton, draaicirkel t.o. uitgang erf verhard	programma bermen
96	algemeen	smalle wegen verbreden, passeerstroken	programma passeerstroken
97	algemeen	slecht zicht door begroeiing	onderhoud
98	algemeen	sanering borden (bv. Max 50km vlak voor max 80km)	onderhoud

BIJLAGE 1 – OVERZICHT KNELPUNTEN EN REACTIE IN GVVP

	Locatie	Knelpunt	Reactie
99	algemeen	asstrepen aanbrengen op 2-richting fietspaden / duidelijker aangeven of fietspaden 1 of 2 richting zijn	onderhoud
100	algemeen	Wees kritisch naar soort straatverlichting	onderhoud
101	algemeen	belijning slecht op diverse wegen	onderhoud
102	algemeen	duidelijke bebording (waar wel en niet fietsen, honden loslopen, ...)	onderhoud
103	algemeen	snelheidsremmers (punaises) middenop kruispunten zijn vaak te schuin	onderhoud
104	algemeen	Niet te hoge drempels aanleggen	onderhoud
105	De Helling	slechte bestrating	herinrichting De Helling - De Noord
106	Dronterringweg - Colijnweg	in het donker/bij regen gokken waar de afslag is	onderhoud
107	Tegelpad t.o. Sallandse Roe 26	Verzakt, gevaarlijk in het donker	onderhoud



BIJLAGE 2 – CATEGORISERING VAN WEGEN

Verkeerskundige functies van de wegen

Bij het autonetwerk gaat het in eerste instantie om wegencategorisering. De indeling van wegen in de hoofdvormen die in Duurzaam Veilig worden onderscheiden: Stroomweg (SW), Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en Erftoegangsweg (ETW). Dit onderscheid moet zowel voor wegen buiten als binnen de bebouwde kom gemaakt worden.

Binnen de kom	Buiten de kom
ETW (woonstraat)	ETW (plattelandsweg)
GOW (verbinding naar buiten)	GOW (verbinding naar stroomweg)
SW is niet aanwezig in kommen in Dronten	SW (stroomweg, provincie is wegbeheerder)

Bij elk wegtype hoort een maximumsnelheid en basissenmerken waar de inrichting aan moet voldoen. Hier volgen we in principe de landelijke richtlijnen. Een erftoegangsweg heeft bijvoorbeeld geen belijning, een gebiedsontsluitingsweg binnen de kom heeft aparte fietsvoorzieningen, een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom heeft gescheiden rijbanen, etc. Doordat elke weg uniek is, blijken we in de praktijk niet met 5 verschillende wegprofielen toe te kunnen en wijken we in de gemeente op een paar punten af van de ideale inrichting. Toch is een uitgesproken keuze voor de functie, en daarmee een principekeuze voor de vorm van een weg nuttig en noodzakelijk. Het geeft richting aan waar we op die weg naar streven en het geeft ook aan hoe we (auto)verkeer over het verkeersnet in de gemeente willen sturen.

Gewenste functie

Een doel van categorisering is om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te concentreren op een beperkt aantal geschikte wegen. Daarmee komt er buiten die wegen ruimte voor prettige en veilige verblijfsgebieden. Het kernpunt van categorisering is: niet de huidige wegkenmerken, de huidige vorm voorop stellen; ook niet het huidige gebruik en de huidige intensiteiten en snelheden, maar zoveel mogelijk écht de gewenste functie. Helaas blijven er altijd wegen die 'tussen twee categorieën in' liggen, de zogenaamde grijze wegen. In Dronten hebben we de Lange Streek (Swifterbant), De Boeg, de Walvisstraat, De Oost en De Noord tussen De Helling en de Oeverloper (Dronten), de Dreef en de Baan tussen rotonde en Havenweg (Biddinghuizen) als zodanig benoemd. Dit zijn wegen met een verblijfsfunctie (wonen, winkels, schoolverkeer) waarvoor een categorisering als erftoegangsweg op zijn plaats is, maar ook met een ontsluitende verkeersfunctie die het meer gebiedsontsluitingsweg maakt.



BIJLAGE 3 – VASTGESTELDE SCOPE EN AGENDA

Naar aanleiding van de inventarisatie schreven we de scope en agenda van dit GVVP al eerder op om aan de Gemeenteraad voor te leggen. Op 30 juni 2016 is dit stuk vastgesteld in de Gemeenteraad. Ter informatie is het hier nogmaals bij het GVVP gevoegd.

Inhoudsopgave

1. Inleiding: Een GVVP als instrument in dynamiek	46
2. Benoemde kwesties in de inventarisatiefase	48
3. Scope van het te maken GVVP	53
4. Agenda	55



BIJLAGE 3 – 1. INLEIDING: EEN GVVP ALS INSTRUMENT IN DYNAMIEK

1. Inleiding: Een GVVP als instrument in dynamiek

De gemeente Dronten wil een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) opstellen en heeft daarbij de hulp ingeschakeld van Ligtermoet & Partners, adviseurs in verkeersbeleid. In de afgelopen maanden heeft ons bureau de nodige documenten bestudeerd en gesprekken gevoerd met een groot aantal belanghebbenden. In deze notitie geven we een kort overzicht van de onderwerpen die uit die inventarisatie naar voren zijn gekomen (hoofdstuk 2). Vervolgens geven we de scope weer van het te maken GVVP met een beschrijving van de omgeving waarin het moet gaan functioneren (hoofdstuk 3). Dit mondt uit in een Agenda voor het verkeersbeleid in Dronten (hoofdstuk 4).

Er zijn verschillende redenen waarom Dronten een GVVP wil. Die kunnen worden samengevat onder de noemer omgaan met dynamiek. Want Dronten moet zien te dealen met diverse vormen van dynamiek:

- de dynamiek van ruimtelijke ontwikkelingen, o.a.:
 - woningbouw: verkeersontsluiting van nieuwbouw in Dronten, Swifterbant, Biddinghuizen en het naar woningen om te bouwen bedrijventerrein Hanzekwartier
 - recreatiegebieden: uitbreiding en ontsluiting (ook per fiets!) van recreatievoorzieningen aan de oostrand (structuurvisie)
 - agrarisch gebied: komst en uitbreiding koelhuizen, transportlocaties en andere voorzieningen

- de dynamiek van wijzigende verkeersstromen, o.a.:
 - door de komst van het NS-station in Dronten (incl. parkeer-voorzieningen voor auto en fiets)
 - door de nieuwe passage van de N307 in Dronten
 - door de aanpassing van knelpunt N307 bij Roggebot
- de dynamiek van ontwikkelingen in vervoermiddelen, o.a.:
 - een groeiend gebruik van de elektrische fiets (eigen bewoners en toeristen)
 - de opkomst van de elektrische auto (met vraag om laadvoorzieningen)
- de dynamiek van de politiek, die moet dealen met vele wensen en is gericht op zichtbare resultaten op korte termijn, versus een passende aansluiting bij de dynamiek van kaderstellend provinciaal- en rijksbeleid met vaak langere termijn doelen, o.a.:
 - er is een nieuw Mobiliteitsplan Flevoland in de maak dat aanknopingspunten biedt voor co-financiering van nieuwe projecten ; het is nu dus een mooi moment voor een nieuw GVVP
 - de BDU-regeling verdwijnt de komende jaren en vanaf 2016 is de ASF-regeling ingevoerd (Algemene Subsidieregeling Flevoland)
- de dynamiek van burgers, bedrijven en organisaties, met uitgesproken meningen over verkeers(veiligheids)problemen en –oplossingen.

In een eerste fase is de dynamiek in kaart gebracht: Wat waren, zijn en komen er aan relevante ontwikkelingen voor het verkeersbeleid; wat zijn



BIJLAGE 3 – VASTGESTELDE SCOPE EN AGENDA

de problemen en kansen die uit de dynamiek van de laatste tijd ontstaan zijn. Zo breed mogelijk hebben we maatschappelijke geledingen de kans gegeven om hun zegje in deze te doen. De veelheid aan feiten, opinies, ideeën en beleidswensen die benoemd zijn, worden in dit document van scope & agenda geordend.

Dit stuk zullen we voor de zomer ook al bespreken met de politiek (en dus automatisch ook met de samenleving). Het gaat daarbij niet om de concrete knelpunten en oplossingen, maar om het er samen over eens te worden waar het GVVP over moet gaan, wat de kaders zijn.

In de zomerperiode gaan we dan verder aan de slag. De inventarisatie en de dan vastgestelde kaders geven ruim voldoende input om te komen tot een aanduiding van de projecten die we wensen uit te voeren en de beoordelingskaders om te kiezen welke daarin prioriteit hebben.

Daarbij hoort het verzamelen en weergeven van verdere feitelijke informatie. Waar rijdt nu het verkeer, wat zijn de vastgestelde hoofdnetwerken, wat zijn belangrijke bestemmingen. Dit alles leidt tot een compact GVVP dat we in september willen presenteren op een algemene informatieavond. Daarna wordt dat GVVP ook vastgesteld door College van B&W en uiteindelijk de Gemeenteraad.



BIJLAGE 3 – 2. BENOEMDE KWESTIES IN INVENTARISATIEFASE

2. Benoemde kwesties in inventarisatiefase

Vooraf: Het algehele beeld is dat 'het best wel goed gaat' met het verkeer in Dronten. Dat gezegd hebbende: het kan altijd beter. Ten eerste hoorden we van veel concrete, relatief kleine, lokale knelpunten. Die bekijken we en daar gaan we mee aan de slag in de uitwerkingsfase in de zomer.

Grotere thema's die we horen, zijn in te delen naar vervoersmodi (voetganger, fiets, OV, auto, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen) en naar de verschillende gebieden (drie kernen, buitengebied, recreatiegebieden). We onderscheiden voor dit moment de thema's binnen en buiten de bebouwde kom op deze en de volgende pagina's.

NB: hierin zijn dus alleen de meer thematische punten benoemd. Meer concrete knelpunten vallen steeds onder één van deze thema's. Verder: het feit dat iets als thema benoemd is, betekent dat het in tenminste één reactie naar voren is gekomen. 'Benoemen' is echter nog lang niet hetzelfde als 'oplossen'. Het kan zijn dat het probleem in de praktijk blijkt mee te vallen of dat een eventuele oplossing neveneffecten heeft die veel zwaarder wegen. De onderstaande thema's zijn benoemd en we moeten en zullen er aandacht aan besteden in het beleid. Het is echter geen boodschappenlijstje dat we af kunnen vinken.

Thema's binnen de bebouwde kom

1. Voetganger

1a. Veilige oversteken (duidelijk en zichtbaar)

Oversteken kunnen vaker vormgegeven worden met plateaus, duidelijker belijning, middensteunpunten en eventueel zelfs led-verlichting. Ook de locatie bijvoorbeeld net om een onoverzichtelijke hoek kan soms beter en de combinatie met fietsoversteken is soms verwarrend qua voorrangssituatie.

1b. Meer zebrapaden

Gebiedsontsluitingswegen moeten zebra's hebben bij elke serieuze looproute, met een onderlinge afstand die enerzijds iedereen een veilige locatie geeft en anderzijds de automobilist niet constant vertraging geeft.

1c. Knelpunten winkelgebieden

In Dronten is er een kruispunt met een laad-/losroute die aandacht verdient. Maar ook de combinatie met parkerende en rijdende fietsen op de stoep wordt vaak genoemd. Looproutes tussen centrum en de parkeerplaatsen verdienen ook aandacht.

1d. Scootmobielen op trottoir

Een paar keer genoemd als knelpunt. Juridisch is dit nu eenmaal de situatie, maar er is wellicht winst te halen in betere uitleg en/of gedrag.



2. Fiets

2a. Fietsnetwerk (o.a. logica tegen verkeer in fietsen)

Het is niet altijd even logisch hoe je geacht wordt op de fiets naar en langs het centrum te rijden. Er zijn veel klachten over gedrag (zie punt 2d). Die zullen deels terecht zijn, maar ze zijn ook een indicatie dat verbindingen niet logisch zijn. Meer in het algemeen is er behoefte aan het vaststellen en onderhouden van een fietsnetwerk (ook buiten de kom)

2b. Fietskruispunten met gebiedsontsluitingswegen

De onduidelijkheid van voetgangersoversteken en gecombineerde oversteken voor langzaam verkeer geldt ook hier. Sowieso: een goede fietsstructuur zorgt dat je in de kernen maar op enkele plekken een gebiedsontsluitingsweg over hoeft. Die oversteken kunnen dan ook goed vormgegeven worden.

2c. Verbetering routes binnen de kern

Los van de kwaliteit van de autoverbinding moet er gezorgd worden voor directe, snelle en veilige fietsroutes met logische parkeerlocaties.

2d. Gedrag (o.a. spookfietsen)

Ook de fietser zelf moet worden aangesproken, zeker wanneer logische routes wel degelijk beschikbaar zijn.

3. OV

3a. Fietsparkeren bij station

Is inmiddels goed geregeld, maar zal aandacht blijven vragen. Voorkomen weesfietsen en uitbreiding van de vraag door het nieuwe schoolgebouw.

3b. Locatie bushaltes

Dit valt uiteen in de plek ten opzichte van de bestemmingen (sommige bestemmingen hebben geen halte dichtbij) én de inrichting van de haltes op de rijbaan en de aanlooproutes.

3c. OV richten op bereikbaarheid i.p.v. snelheid

Verschillende partijen uiten wensen voor meer/beter/ander OV. Tegelijkertijd geeft Connexxion aan dat er geen ruimte is voor uitbreiding. OV moet dus slimmer aansluiten op de vraag, en kan ook door andere partijen (bijvoorbeeld wellicht de ondernemers op de Flevoboulevard) worden vormgegeven.

4. Auto

4a. Inrichting en circulatie 30 km-gebied

Op veel plekken zijn klachten. Auto's rijden te hard, wijken zijn moeilijk bereikbaar, of er is juist sluipverkeer. Een goede inrichting passend bij de functie (met onderscheid tussen 'soorten' 30km-wegen) is nodig. Hier hoort ook een goede vormgeving van drempels bij. Goed remmend, maar met de juiste snelheid ook comfortabel te passeren.

4b. Autoparkeren in woonwijken handiger

Op diverse plekken leven er ideeën om het aantal of de locatie van autoparkeerplekken 'eenvoudig' aan te passen.

4c. Autoparkeren winkelgebieden onbetaald houden

Is ook opgenomen in het coalitieakkoord. De wens is duidelijk.



4d. Categorisering, hiërarchie in netwerk

Sluit aan op 4a. We zullen in elk geval de functie en vorm van wegen nog eens goed tegen het licht houden.

4e. Bereikbaarheid rijkswegen en N-wegen vanuit kern en v.v.

Sommigen vinden dat de bussluis bij de Fazantendreef open moet voor auto's. Anderen vinden dat de N309 niet goed aansluit op de A6 wat lastig is voor de zuidkant van de gemeente. In Swifterbant is de aanrijroute van de kern compleet gewijzigd. Circulatiemaatregelen worden dus bekritiseerd maar ze zijn wel nodig en moeten misschien worden uitgebreid want tegelijk wordt er ook geklaagd over doorgaand verkeer op ongewenste plekken (zoals rond De Morinel).

4f. Gedrag (snelheid)

Ook automobilisten kunnen en moeten worden aangesproken op hun gedrag. Het gaat dan vooral, het meest voelbaar, om snelheidsovertredingen.

5. Zwaar verkeer

5a. Rondweg aan de westzijde Dronten?

In de structuur lijkt het logisch om ook aan de westzijde een grotere weg te maken. Dit punt is echter door weinig mensen benoemd en door sommigen ook tegengesproken.

5b. Zwaar verkeer weren uit bebouwde kom

Dit meer algemeen geformuleerde streven kan op veel instemming rekenen. De strikte functiescheiding en het feit dat oude industriegebieden worden getransformeerd, zorgt 'vanzelf' al voor verlichting. Tegelijk moeten er natuurlijk wel passages beschikbaar zijn voor het bestemmingsverkeer.

5c. Bereikbaarheid voor grote voertuigen

Zijn rotondes te rijden met (bijvoorbeeld) lange zware vrachtwagens (LZV's)?

6. Algemeen / Veiligheid

6a. Veiligheid schoolomgevingen

Spreekt voor zich. Hier komt alles samen; gedrag van automobilist en fietser, infrastructuur, logische routes, etc.

6b. Organiseren schouw/meldpunt bewoners

Op zich is er nu weer een aardige inventarisatie gedaan, maar sommige mensen pleiten voor een jaarlijkse ronde door de buurt.

6c. Inrichting omgeving station

Ook hier komt alles samen. Verschillende mensen maken zich zorgen om het overzicht in relatie tot de (verwachte) drukte.

6d. Knelpunten voorrangskruispunten en rotondes

De meest serieuze meldingen qua verkeersveiligheid gaan over deze punten. Er zijn nog wel enkele zorgpunten in de gemeente om aan te pakken. Ook is aandacht gewenst voor bereikbaarheid met grote voertuigen (hoogstralen etc.).

6e. Elektrisch vervoer stimuleren/faciliteren

Zowel elektrische fiets als auto past goed bij Dronten. Beide hebben infrastructuur nodig, zoals laadpalen en goede stallingen. Voor de fiets zijn er ook nog gevolgen voor de vormgeving van fietspaden, hoogstralen etc.



6f. Helderheid en eenvoud in bebording en belijning

Men koestert de weinige verkeerslichten en klaagt over plekken waar belijning is weggesleten.

6g. Goede straatverlichting

In combinatie met 'veilige kruispunten' maar ook daarbuiten is verlichting een wezenlijk onderdeel van de infrastructuur.

Thema's buiten de bebouwde kom

1. Voetganger

Geen overkoepelende thema's benoemd

2. Fiets

2a. Interlokale routes

Er is behoefte aan betere fietsverbindingen tussen de kernen en voor recreatieve rondjes. Routes zijn nu niet logisch en/of lopen over wegen die gedeeld worden met landbouwverkeer of hardrijdende personenauto's.

2b. Vaardigheid (e-fiets)

De suggestie is om cursussen aan te bieden voor ouderen die met e-fiets langer kunnen blijven fietsen.

2c. Verbreding fietspaden

In recreatiegebieden (bossen) zijn de paden soms erg smal. Sowieso breidt het fietsverkeer uit en is er behoefte aan meer ruimte voor ook de e-fiets.

2d. Paaltjes, loslopende honden, ...

Een inventarisatie van verschillende soorten vermijdbare 'kleine knelpunten' lijkt nuttig.

3. OV

3a. Locatie bushaltes (cf. thema binnen de kom)

Dit valt uiteen in enerzijds de plek ten opzichte van de bestemmingen (sommige bestemmingen hebben geen halte dichtbij) en anderzijds de vormgeving van de haltes zelf (plaats op de weg, voor of na een kruispunt, diepte haltekomen, ...) en de aanlooproutes / oversteken om van en naar de halte te komen.

3c. OV richten op bereikbaarheid i.p.v. snelheid (cf. thema binnen de kom)

Verschillende partijen uiten wensen voor meer/beter/ander OV. Tegelijkertijd geeft Connexxion aan dat er geen ruimte is voor uitbreiding. OV moet dus slimmer aansluiten op de vraag, en kan ook door andere partijen (bijvoorbeeld wellicht de ondernemers op de Flevoboulevard) worden vormgegeven. Ook buiten de kom gaat het om het slim bereikbaar maken/houden van verschillende bestemmingen. Dit speelt met name in het recreatiegebied.

4. Auto

4a. Maximumsnelheid op doorgaande N-wegen

Vrijwel overal in Nederland speelt de vraag '80 of 60?' In Dronten is ook wel degelijk onderscheid tussen meer of minder ontsluitende of doorgaande buitenwegen. Hier is echter 60 km/uur niet als snelheidslimiet aan de orde. Onderscheid (zie ook structuur, netwerk) kan echter wel gemaakt worden en kan ook tot uiting komen in de snelheid door de meer doorgaande wegen op te waarderen naar 100 km/uur.



4b. Ontsluiting, Bereikbaarheid

Het gaat hier vooral om de grote bestemmingen aan de oostkant met bezoek uit heel Nederland en zelfs daarbuiten. Hoe komt men er en hoe komt men er weer weg? Het gaat dan om de Spijkweg, maar ook om de routes vanaf verder weg.

4c. Piekbelasting

Hoe zit het met een mooie zomerdag, Walibi is vol en er is een groot evenement. Is dat allemaal wel verantwoord en hoe verwerk je het verkeer? Per auto, aanvullen met OV?

4d. Hulpdiensten

...en hoe komen de hulpdiensten ter plaatse als er echt wat aan de hand is? Overigens zijn politie en brandweer hier beide niet al te bezorgd over, maar het is wel degelijk een thema dat aandacht verdient/moet blijven verdienen. Het GVVP moet in deze aansluiten op het regionaal veiligheidsplan.

5. Zwaar verkeer

5a. Scheiding fiets/landbouw

Op de buitenwegen ontbreekt vaak een apart fietsnetwerk. Beide partijen hebben recht van spreken als ze elkaar tegenkomen: ze kunnen nergens anders terecht. Dat neemt niet weg dat dergelijke ontmoetingen vervelend zijn.

5b. Ontmoedigen autoverkeer op landbouwwegen

Voor de agrariërs en loonwerkers is het ook vervelend als 'hun' wegen door personenverkeer gebruikt worden. Dat verkeer heeft meestal een prima alternatief, maar de 'kleinere' wegen zijn voor hen vaak sneller.

5c. Bermversteving

Passeren moet mogelijk zijn of gemaakt worden. Voor het verkeer, maar ook om schade aan de wegrand te voorkomen.

5d. Schaalvergroting en innovatie in landbouw

Dit is geen direct verkeersthema, maar het verdient wel aandacht in het GVVP omdat de gevolgen groot zijn. Landbouwverkeer rijdt over grotere afstand, met andere voertuigen, op andere momenten.

5e. Bereikbaarheid vrachtverkeer

Zijn er goede doorgaande routes vanuit bijvoorbeeld de nog te realiseren haven in Lelystad?

6. Algemeen / Veiligheid

6a. Helderheid en eenvoud in bebording en belijning

Zie ook [dit thema](#) binnen de kom

6b. Goede verlichting

Juist in het buitengebied is openbare verlichting van belang, maar juist ook hier kan het heel verstorend werken voor de natuur. Hoe gaan we hiermee om?

6c. Vaarwegen

Aandacht voor kruispunten weg/water; beschikbaarheid vaarwegen voor recreatie- en beroepsvaart; bereikbaarheid havens over land.



BIJLAGE 3 – 3. SCOPE VAN HET TE MAKEN GVVP

Ontwikkeling van Dronten

Voorzijde coalitieakkoord 'Samen Verder':

Hoezeer ze ook haar verleden beminde en haar heden prees, de warmste gloed straalde haar tegen uit de toekomst, dat was nog eens een toekomst om een verleden van te maken. - Belcampo 1902-1990

Dronten is ontworpen met kernen waar men de ruimte had, maar waar men ook niet per se buiten de kern behoefte te zijn. De kern was bedoeld als voorzieningencentrum voor de agrarische omgeving. De kernen zijn ook (nog steeds) behoorlijk sterk op zichzelf gericht: men voelt zich inwoner van Swifterbant of Biddinghuizen, eerder dan van de gemeente Dronten, zoals onder meer blijkt uit het rijke verenigingsleven.

In de tijd dat Dronten ontstond, was een auto nog niet vanzelfsprekend en leefde men 'in de buurt'. Lelystad was in feite al best ver weg. Daar komt bij dat in de polder de afstanden ook relatief groot aanvoelen door de weidsheid van de omgeving en de weinig beschutte wegen. In de Structuurvisie wordt nu beschreven dat gestreefd wordt naar beschutting van wegen met bijvoorbeeld bomenrijen. Nadeel daarvan is dat het de profielbreedte van een weg voor lange tijd vastlegt.

In de loop der jaren veranderde het mobiliteitsgedrag in Nederland en dus ook in Dronten. Auto's werden gemeengoed en mensen gingen over grotere afstanden reizen. Forensen werd normaal, maar ook recreatie werd en wordt steeds verder van huis gezocht. Dronten blijft een gemeente waar het agrarische bedrijf heel belangrijk is, maar daarin vindt schaalvergroting plaats. Ook komt er steeds meer ruimte voor recreatie, met het festivalterrein en het pretpark. Dit zorgt voor bezoek uit heel Nederland en daarbuiten met alle verkeersproblemen van dien.

De woonfunctie groeit ook, er worden nieuwe woonwijken aangelegd. Steeds volgens de mode. Dat betekent dat het centrum van de kern Dronten wordt aangepast: Polderwegen lopen niet meer helemaal door het centrum heen. Naar het noordwesten wordt een centrale fietsroute aangelegd, naar de oudere wijken rijden fietsers mee over de wegenstructuur. Dronten bevat daardoor inmiddels ook veel meer dan het aanvankelijk beoogde agrarische voorzieningencentrum. Overigens is daarbij opvallend dat Dronten in zijn hele gebied nog steeds een duidelijke functiescheiding kent tussen woon-, werk-, recreatie- en natuurgebieden.

In de laatste jaren komt de centrale ligging van Dronten en Flevoland in Nederland steeds meer tot uiting. Dronten wordt via de Hanzelijn verbonden met Amsterdam en Zwolle, en parallel daaraan wordt de N307 onderdeel van een oost-west verbinding door Nederland als parallel aan de A1. Vlakbij Dronten wordt vliegveld Lelystad ontwikkeld.

Toekomst

Dronten groeit, zelfs in de afgelopen crisisjaren en de verwachting is dat dat blijft aanhouden en weer versterkt. Het gaat dan zowel om de woonfunctie (nieuwe woonwijken) als om bedrijvigheid. Dronten geeft ook de ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Innovaties in landbouw en energie-opwekking moeten in Dronten mogelijk zijn.

Voor het verkeer betekent dat dat tijd wordt om de oude structuren tegen het licht te houden. In die oude structuren willen we meer orde aanbrengen. Dat betekent dat er gekozen zal worden voor duidelijke netwerken voor de verschillende verkeersstromen, waarbij in elk geval de fiets duidelijk een eigen plek heeft. Allereerst voor verplaatsingen binnen de kern, waar nu de



BIJLAGE 3 – 3. SCOPE VAN HET TE MAKEN GVVP

auto het vaak nog 'wint'. Maar met de komst van de elektrische fiets wordt het ook steeds interessanter om tussen de kernen te fietsen. Ook buiten de bebouwde kom willen we dus toe naar een apart fietsnetwerk, gescheiden van de wegen voor landbouwverkeer en personenauto's.

Sowieso, ook in de Structuurvisie staat al: we willen de relatie van de kernen met het omliggende landschap verbeteren. Dit kan door het verzachten van de overgang dorplandschap door veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer over/onder grote wegen (Dronterringweg, Biddingringweg). Precies dit thema willen we ook in het GVVP een belangrijke plek geven. Ook binnen de kommen: Het fietsnetwerk 'ontvlechten' van het autonetwerk.

Tegelijk is er binnen de kom nog ruimte voor verbetering in het voetgangersbeleid. Oversteken zijn niet uniform vormgegeven, ontbreken soms, of kunnen veiliger en comfortabeler.

Het OV kan en zal niet meer met grote bussen in hoge frequentie rijden (afgezien van de spitsen). We gaan kijken waar de echte bereikbaarheidsbehoeften zijn en hoe de gemeente die idealiter zou willen invullen. De gemeente heeft daarbij een adviesfunctie richting de Provincie, de OV-verantwoordelijk en concessiehouder

Voor autoverkeer blijft ruimte. Het levert immers in het algemeen geen verkeersproblemen op. Wel willen we de transitie naar elektrisch vervoer faciliteren en stimuleren. En om het voetganger- en fietsnetwerk vorm te geven kan het zijn dat we doorgaand verkeer anders moeten sturen om ruimte te maken. Ook is het met de aanleg van nieuwe wegen niet gek om

wegen 'af te waarderen'. Niet per se door de snelheid te verlagen, maar wel door met bewegwijzering en verkeersmanagement te zorgen dat de door de gemeente gewenste routes ook de voor de automobilist meest logische en aantrekkelijke routes zijn.



BIJLAGE 3 – 4. AGENDA

Wat er nu te doen is en wat we in het GVVP zullen doen, is samen te vatten in de volgende zin: Toekomstvastе structuur aanbrengen in een “gedateerd” netwerk.

Dat levert de volgende ‘groepen van acties’ op:

1) Onderliggende structuren en netwerken op orde

- a. Fietsnetwerk: Ontvlechting van fietsroutes
 - Van wijken naar centrum
 - In buitengebied
- b. Slim OV, aansluiten op het station
- c. Scherpe keuzes voor ontsluitingsroutes auto

Voor alle modaliteiten (feitelijk ook voor de voetganger) geldt dat er formeel of informeel al een hiërarchie van wegen is. Toch is het zeer gewenst om deze structuur, de categorisering, nog eens goed te bekijken. Ten eerste omdat er zaken veranderd zijn. Nieuwe bestemmingen als een station, nieuwe uitvalswegen (de N307) die een parallelle weg minder belangrijk maken. Als we echt weten waar het druk is en waarom mensen de routes kiezen die ze kiezen, kunnen we ook desgewenst effectiever gaan sturen. De netwerken en categorisering zijn de basis van het verkeersbeleid en dus ook het startpunt van een nieuw GVVP.

2) Kernen functioneel en effectief

- a. Resterende veiligheidsknelpunten opgelost
- b. Winkelgebieden klaar voor de toekomst
- c. Industriegebieden en hun vervoer gescheiden van de woonfunctie
- d. Klaar voor nieuwe vormen van vervoer (elektrische auto, kleinschalig OV, ...)

Dronten kent een duidelijke functiescheiding die vanuit verkeersoogpunt heel prettig is. In de kernen komen echter wel degelijk verschillende functies samen. Dat levert ten eerste ‘gewoon’ knelpunten op. De inventarisatie heeft er veel aan het licht gebracht.

Verkeersstromen veranderen ook omdat winkelen snel anders wordt. Men koopt veel online dus winkelcentra worden meer ontmoetingscentra, en tegelijk komen er bezorgdiensten overal in de woonwijken. Toch blijven er voorzieningen in alle kernen, juist omdat die ook alle drie behoorlijk lokaal gericht zijn. Die functie moet versterkt worden en het verkeersbeleid moet dat ondersteunen. Betere bereikbaarheid per fiets en te voet, maar geen auto pesten, omdat die ook gewoon zijn plek heeft.

De ontwikkeling en transitie van woongebieden en industriegebieden biedt vooral ook kansen. Juist hier is scheiding van belang omdat het bij industriegebieden ook vaak om zware voertuigen gaat die in een woongebied veel overlast en onveiligheid veroorzaken. We gaan kijken naar goede ontsluitingsroutes voor zowel de woonfunctie als de bedrijvigheid, zonder dat ze elkaar in de weg zitten.

Tenslotte zijn de kernen de plek om nieuwe vormen van vervoer ook te gaan faciliteren. Hoe gaan we om met elektrisch rijden en opladen en hoe sluit dat aan op de ambitie van Dronten om klimaatneutraal te worden?



BIJLAGE 3 – 4. AGENDA

3) Nieuwe functies buitengebied faciliteren

- Ontsluiting en veiligheid festivalterrein en Walibi (met name het wegvak tussen de dichtstbijzijnde verbindingen naar het oude land, naar Elburg en Harderwijk)
- Landbouwverkeer, fiets en auto zo min mogelijk in elkaars weg
- Versterking verbindingen met water
- Verbinding met de luchthaven
- Aandacht voor gedefinieerde calamiteitenroutes in veiligheidsplannen. O.a. het rampenbestrijdingsplan (voor bijvoorbeeld een ontruiming van Lowlands).

We schreven al hoe de rust en ruimte heeft gezorgd dat er in Dronten ook plek is voor grootschalige evenementen. De 'verkeers'gevolgen daarvan moeten goed gemanaged worden in overleg met de provincie.

Daarbuiten is Dronten nog steeds een agrarische gemeente. Daar moet ook ruimte voor zijn en blijven en dat botst soms met de ontwikkeling van fietsverkeer (recreatief en utilitair). Dit vereist keuzes maken en soms toch ook een beetje inschikken of op elkaar wachten.

Qua vervoer gaat het bij 'water' vooral om de randmeren en de aanvoer van goederen langs die weg. Havens binnen de polder hebben echter ook een recreatieve functie en zijn sowieso een bestemming met verschillende soorten vervoer.

Tenslotte kan Dronten meeliften op de ontwikkeling van de luchthaven. Voorwaarde daarvoor is dat de verbindingen goed zijn, zowel met de auto als met het OV en zelfs de fiets. Werknemers en bewoners profiteren daarvan.

Afsluitend

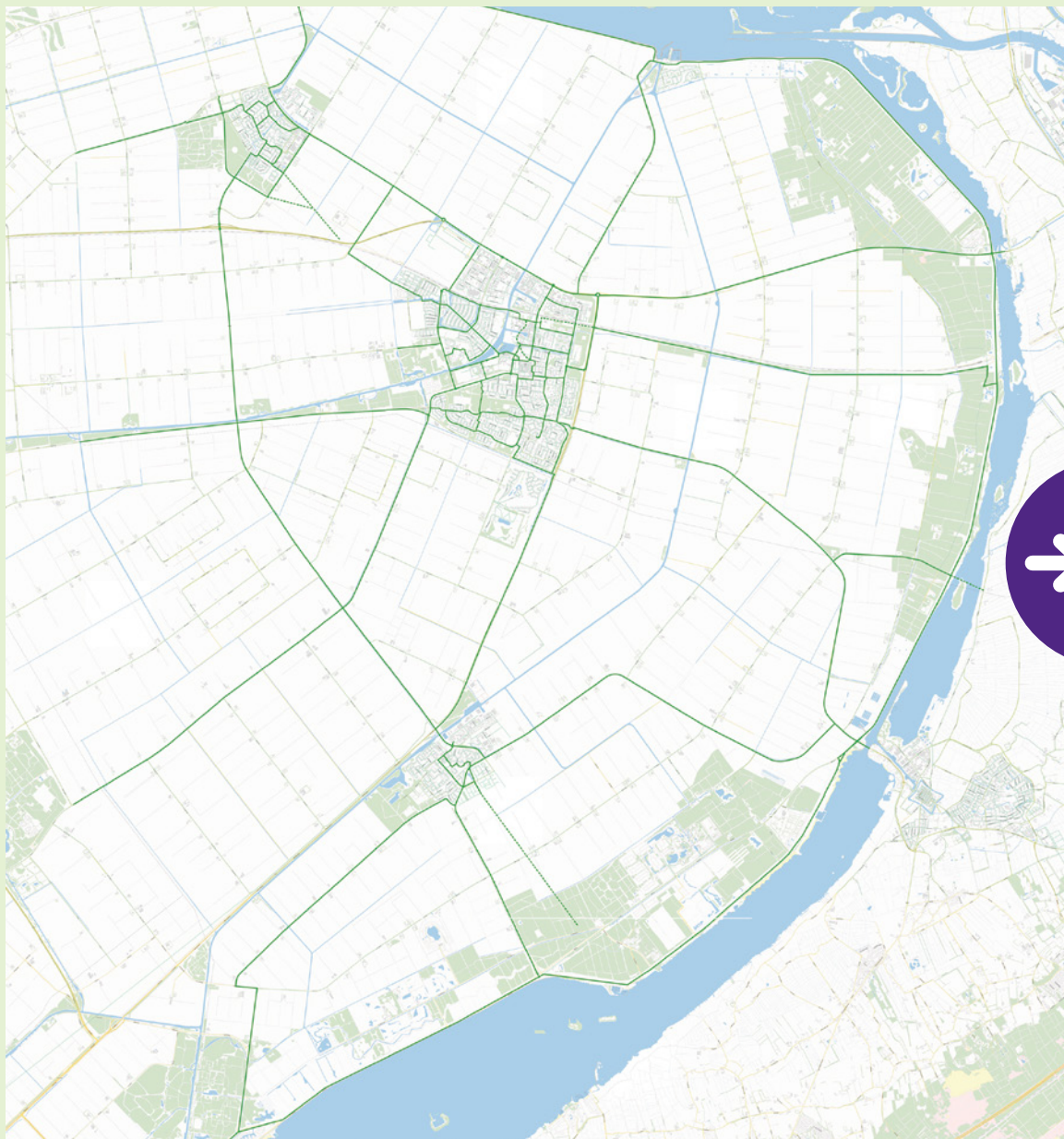
Vanuit deze agenda gaan we in de komende tijd het GVVP uitwerken. De agenda biedt samen met de genoemde punten in de inventarisatiefase ook een kapstok om in Dronten levende wensen te adresseren. Daarbij zijn expliciet genoemd (en deels ook al hierboven aan de orde gekomen):

- het stimuleren van (elektrisch) fietsen;
- de transitie naar elektrisch autorijden;
- ontsluiting / afwikkeling evenemententerrein Oostrand;
- het verbeteren van de veiligheid in schoolomgevingen en omgeving MFC's;
- meer aandacht voor gedrag en educatie;
- afwegingskader voor parkeren en snelheid in woonwijken.

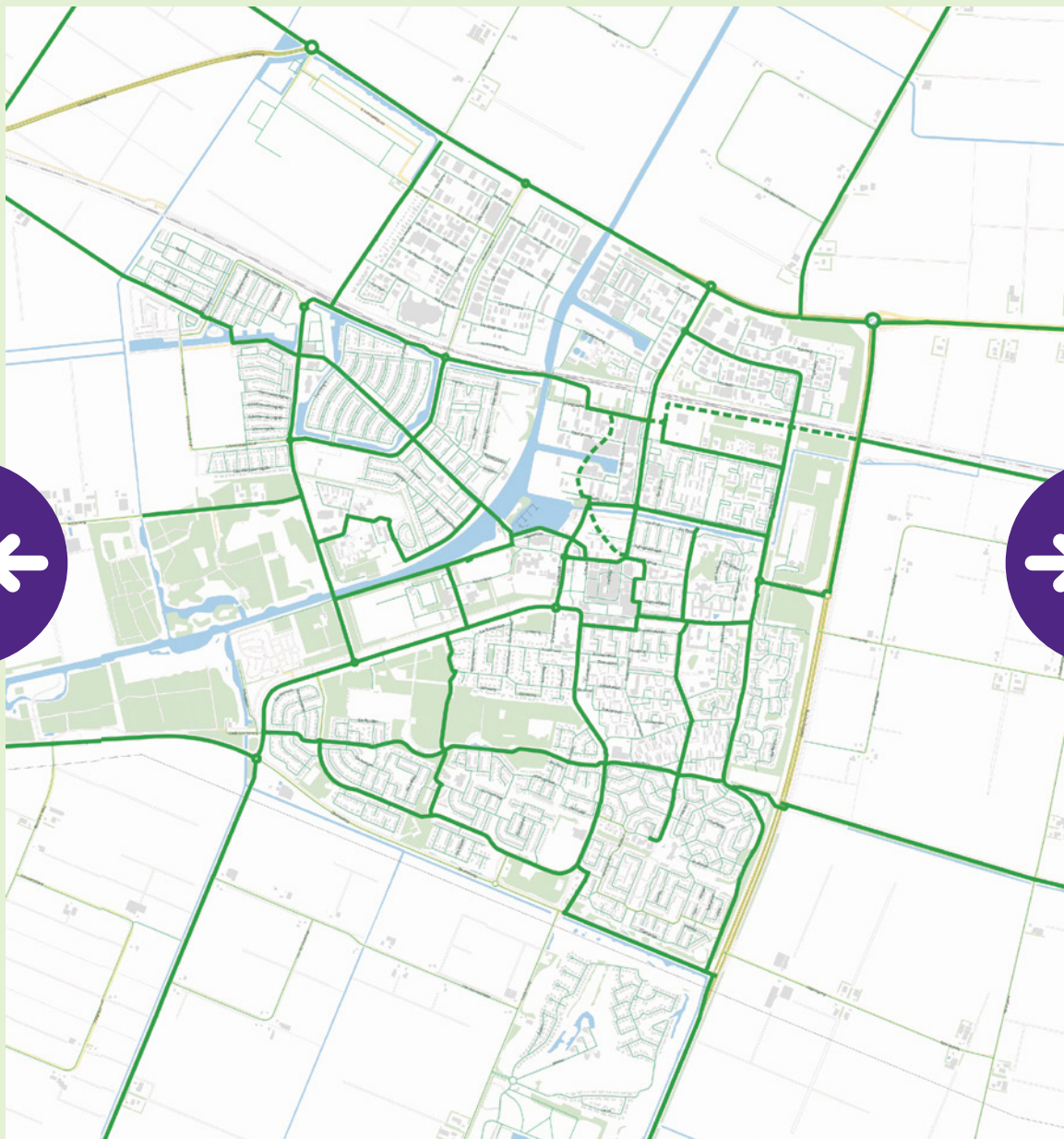
Uiteindelijk gaat verkeersbeleid om het bereiken van een bereikbare, leefbare en (verkeers)veilige gemeente. Daarbij werken we binnen beleidsmatig vastgestelde kaders en richtlijnen. Het CROW geeft richtlijnen over hoe wegen en kruispunten moeten worden ingericht, de Provincie geeft voorwaarden voor het verlenen van subsidies en de gemeente zelf heeft afspraken gemaakt in de structuurvisie, het coalitieakkoord, en door de raad vastgestelde visies over bijvoorbeeld parkeren, economie, woningbouw. Ook qua financiën zijn er kaders denkend aan huidige afspraken, beheerbegrotingen, maar ook subsidiestromen en voorwaarden. Het GVVP zal in principe aan deze afspraken vasthouden.



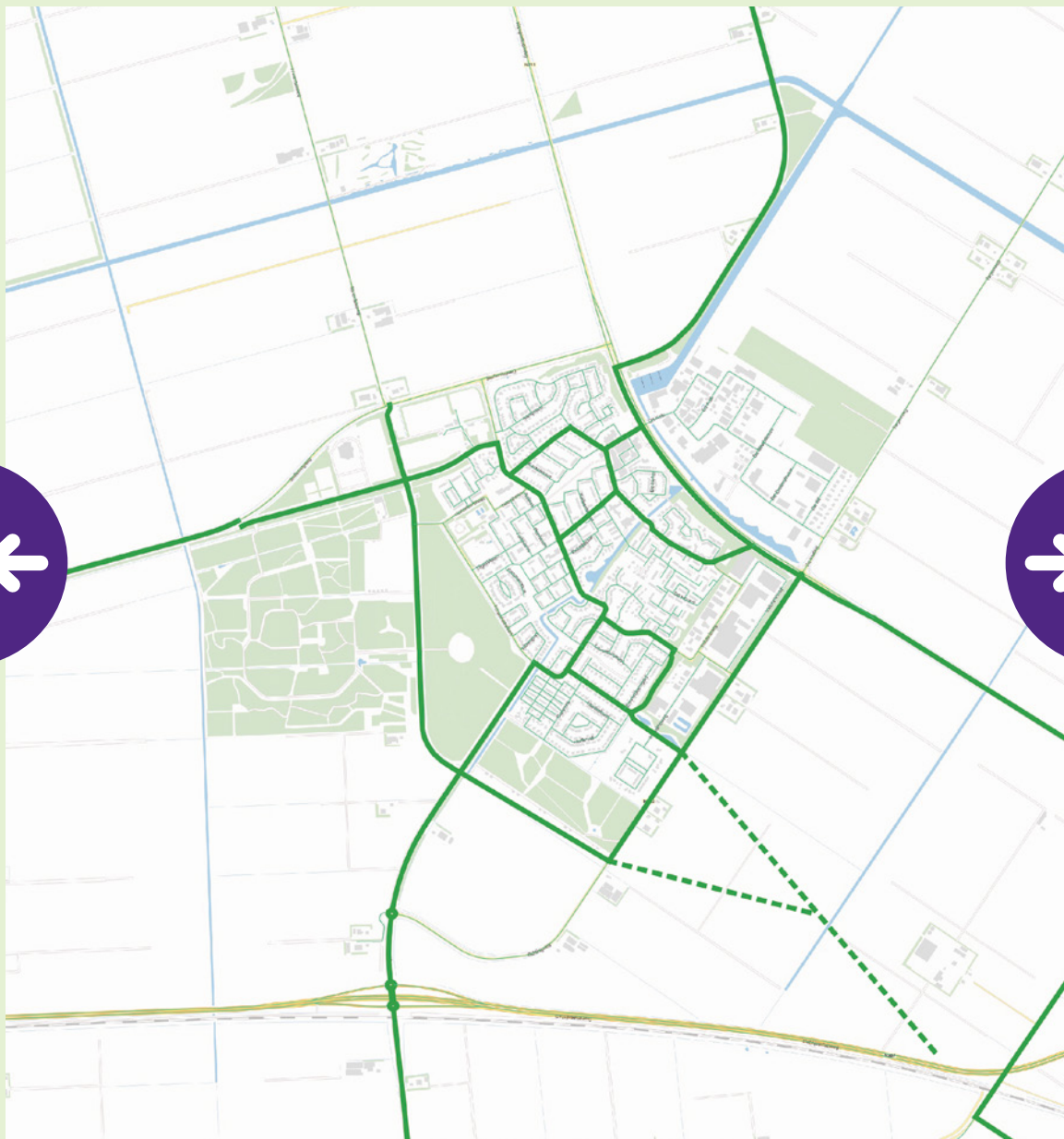
BIJLAGE 4 – 1. FIETSNETWERK GEMEENTE TOTAAL



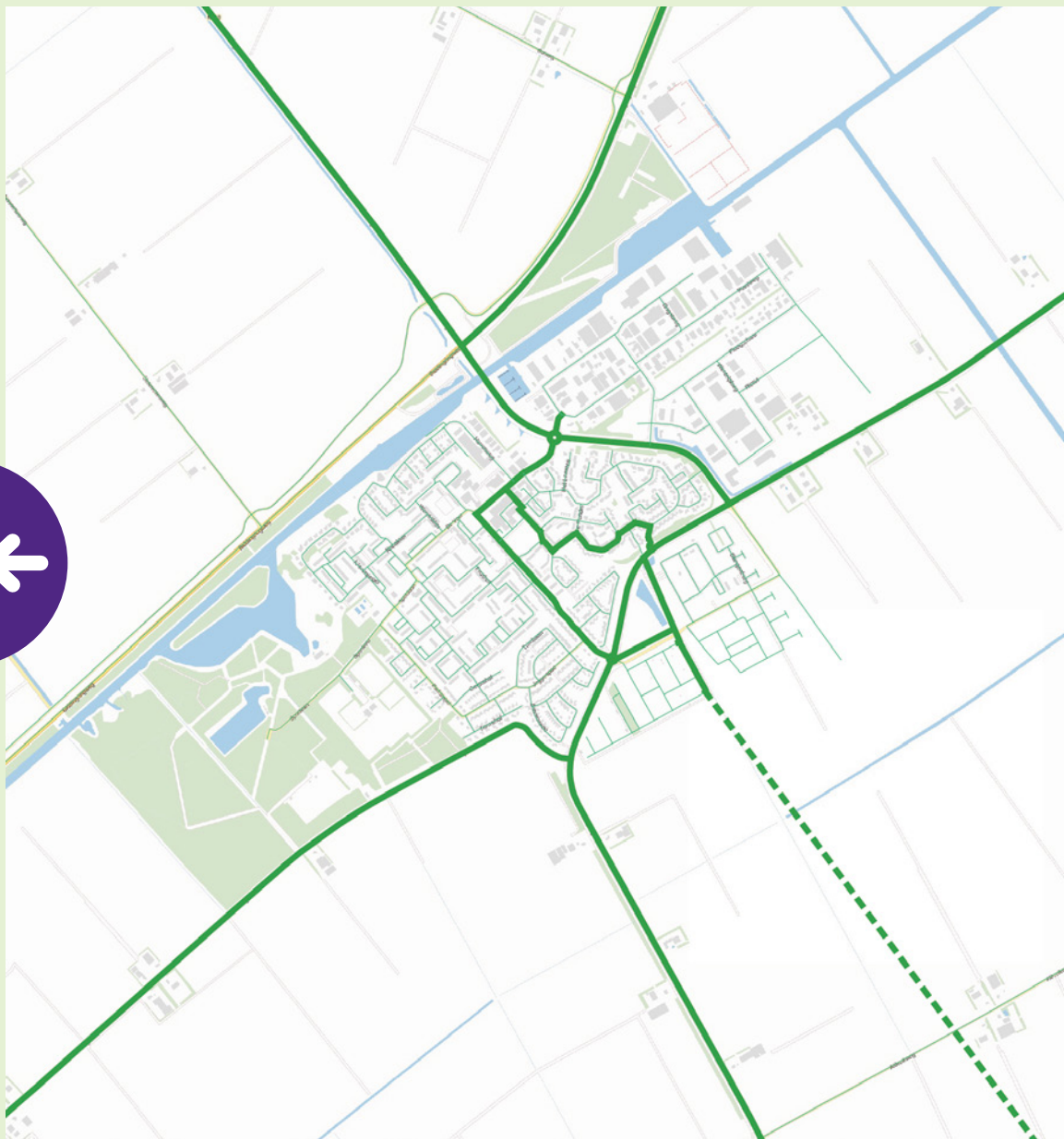
BIJLAGE 4 – 2. FIETSNETWERK DRONTEN



BIJLAGE 4 – 3. FIETSNETWERK SWIFTERBANT



BIJLAGE 4 – 4. FIETSNETWERK BIDDINGHUIZEN



BIJLAGE 5 – 1. WEGENCATEGORISERING GEMEENTE TOTAAL

