

Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan

2010 - 2019



December 2009

SAMENVATTING

Een GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan) beschrijft het verkeers- en vervoerbeleid van een gemeente. Het verkeersbeleid van De Wolden is in hoofdzaak gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen.

Interactief

Medio 2009 zijn in Koekange, Ruinen en Zuidwolde werkateliers georganiseerd. Hiervoor zijn onder andere Belangenverenigingen, VVN en Ondernemersverenigingen uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomsten zijn de resultaten van dossier- en terreinonderzoek en van een gemeentebrede enquête gepresenteerd. Gezamenlijk zijn alle verkeersaspecten in het gebied aan de orde gesteld. Daarbij zijn de doorgaande routes, het gewenste snelheidsregime en de belangrijkste knelpunten bepaald. Nadat de gemeenteraad in het najaar van 2009 de kaders heeft vastgesteld, is de input uit de inventarisatiefase (waaronder de werkateliers) verwerkt tot een concept GVVP. Dit plan is opnieuw tijdens een centraal werkatelier besproken met onder andere de (Belangen)verenigingen, en waar nodig bijgesteld.

Beleid en doelen

Het rijks- en provinciaal beleid zijn niet meer gericht op vervanging van autokilometers door openbaar-vervoer-kilometers. Een gebiedsgerichte aanpak met alle partners is het speerpunt. Een betrouwbare reistijd is belangrijk.

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van De Wolden is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Afgeleide doelstellingen zijn:

- Vergroten van de verkeersveiligheid;
- Bevorderen van fietsverkeer en gebruik van openbaar vervoer;
- Zo veel mogelijk faciliteren van autogebruik;
- Leveren van een bijdrage aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen;
- Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (beperken schade aan natuur, landschap, milieu).

Inventarisatie

Uit de inventarisatie blijkt dat het aantal ongevallen in de afgelopen jaren aanzienlijk is afgenomen. Gemeente De Wolden voldoet hiermee ruimschoots aan de doelstellingen. De afgelopen jaren is gewerkt aan het Duurzaam Veilig maken van de wegen, volgens het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig. De kleine kernen zijn ingericht als 30 km-zones, de grotere kernen gedeeltelijk. Ook zijn er 60 km-zones aangelegd. Vanwege de hoge kosten hiervan, is veelal alleen de markering aangepast. In de praktijk blijkt dat aanvullende maatregelen op bepaalde (onveilige) locaties gewenst zijn, zoals op kruispunten die gelijkwaardig worden. Veel schoolomgevingen zijn de afgelopen jaren verkeersveilig heringericht. Toch blijkt uit de enquête dat een aantal scholen nog knelpunten ervaart.

Ambities

De ambities zijn per thema uitgewerkt. In de volgende tabellen worden per ambitie en thema in hoofdlijnen de voorgenomen aanpak en verdere invulling aangegeven.

Thema	Aanpak	Invulling
Bereikbaarheid		
- Doorstroming	Via doorgaande routes	Doorgaand verkeer niet alleen via de stroomwegen, maar ook vanaf iedere kern een verbinding naar de andere kernen en naar de stroomwegen
- Wegenstructuur	Duidelijke keuzes voor verblijf en verkeer	Wonen: 30 km/h. Doorgaande routes indien fietspad 80, anders 60 km/h.
		Zo min mogelijk verkeersborden. De verkeerssituatie moet duidelijk zijn uit het wegbeeld.
		Terughoudend zijn in het plaatsen van verkeersspiegels, gelet op de schijnveiligheid, voorkeur geven aan andere oplossingen.
- Landbouwverkeer	Maatwerk.	Zoveel mogelijk weren uit de dorpen en indien geen alternatief acceptabel in de dorpen.
- Bewegwijzering	Via belangrijke routes	Alle bebouwde kommen van de gemeente verwijzen. Primair via rijks en provinciale wegen, aanvullend via de doorgaande routes en zoveel mogelijk rekening houdend met het provinciaal beleid.

Leefbaarheid		
- Sociale veiligheid	Knelpunten oplossen	Zichtbaarheid gebruikers in de openbare ruimte vergroten (bijvoorbeeld door snoeiwerkzaamheden of de openbare verlichting aan te passen).
- Geluid	Rekening houden met verblijfsfunctie	In verblijfsgebieden in beginsel geen normoverschrijding accepteren.
- Gladheidsbestrijding	Via doorgaande routes	Verbindingen tussen de dorpen en de stroomwegen preventief strooien

Verkeersveiligheid		
- Objectief en subjectief	Knelpunten oplossen	Maatregelen treffen om ongevallenconcentraties te voorkomen en op te lossen. Subjectieve onveiligheid zoveel mogelijk meetbaar maken.
- Gedragsbeïnvloeding	Huidig niveau handhaven	Maatwerk voor De Wolden. Zoveel mogelijk regionaal (ZW Drenthe) oppakken en daarbij de lokale VVN-afdeling betrekken.

Openbaar vervoer		
- Dienstregeling	Optimaliseren	Bij het OV-bureau aangeven dat wij het huidige niveau willen handhaven, bij knelpunten oplossingen nastreven.
- Haltes en halteplan	50% haltes toegankelijk maken	Gebruik van het openbaar vervoer voor bijvoorbeeld ouderen, ouders met kinderen, minder validen mogelijk maken.
- Kernen zonder OV	Buslijnen + regiotaxi	Vervoer op maat in stand houden en benutten als ontsluiting naar kernen zonder OV. Meer publiciteit over de mogelijkheden geven van de regiotaxi.

Parkeren		
- winkelgebieden	Uitbreiden bij knelpunten, maar integraal afwegen	De bestaande parkeercapaciteit minimaal handhaven. In combinatie met nieuwbouwprojecten, herinrichtingen, onderhoudsmaatregelen verbetering van de faciliteiten nastreven.
- vrachtwagens	niet in bebouwde kom	Parkeerzone instellen voor vrachtverkeer in de bebouwde kom. Verwijzen naar industrieterreinen of hiervoor aangelegde voorzieningen.
- gehandicapten		Bij algemene voorzieningen (winkels, zorgcomplexen) parkeerplaatsen voor algemeen invalidegebruik reserveren. Onder kenteken alleen bij uitzondering, bij medische urgentie bijv. bij eengezinswoningen.

Fietsers en voetgangers		
- Schoolroutes	Fietsroutes voortgezet onderwijs	Hogere onderhoudskwaliteit verhardingen.
- Bevorderen fietsgebruik	Continueren	Uitvoeren fietsplan. Aandacht voor fietsstallingen en aanvullende voorzieningen.
- Voetgangers	Meer shared space	In verblijfsgebieden voetgangers samen met de andere verkeersdeelnemers veilig gebruik laten van de openbare ruimte
- Zebrapaden	Bij uitzondering	Geen zebrapaden in verblijfsgebieden. Uitzondering is afhankelijk van verkeersintensiteit, beschikbare alternatieven en het gebruik van de wandelroute.

In hoofdstuk vijf wordt uitgebreid ingegaan op Shared Space als proces en oplossingsrichting. De gemeente wil de komende jaren meer Shared Space gaan toepassen, vooral ook in het buitengebied. Tenslotte zijn oplossingsrichtingen voor de grootste knelpunten in een aantal kernen beschreven.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
2	BELEIDSKADER	12
2.1	Beleid landelijke overheid	12
2.2	Regionaal beleid	15
2.3	Gemeentelijk beleid	17
2.4	Beleidsdoelstellingen	17
3	INVENTARISATIE	19
3.1	Ongevallenanalyse	19
3.2	Evaluatie gemeentelijk verkeersbeleid	20
3.3	Intensiteiten	23
3.4	Enquête	23
3.5	Werkateliërs	24
3.6	Knelpunten uit de inventarisatie (resumé)	25
4	AMBITIES	26
4.1	Bereikbaarheid	26
4.2	Verkeersveiligheid	36
4.3	Leefbaarheid	40
4.4	Fietsers en voetgangers	42
4.5	Openbaar vervoer	44
4.6	Parkeren	46
5	OPLOSSINGSRICHTINGEN	49
5.1	Shared Space algemeen	49
5.2	Shared Space binnen de kom (30 km-zones)	50
5.3	Shared Space buiten de kom (60 km-zones)	50
5.4	Oplossingsrichtingen per kern	51
5.5	Tot slot	67

1 INLEIDING

Aanleiding

Er is een aantal redenen om het vigerende Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV, 2000) te herzien. Enerzijds voldoet De Wolden hiermee aan de Planwet Verkeer en Vervoer. Deze planwet verplicht gemeenten om een actueel, zichtbaar samenhangend, eenduidig en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren. Minimaal eens per tien jaar moet dit beleid worden beschreven in een Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP).

Anderzijds vragen ontwikkelingen in het landelijke en regionale beleid om aanpassing en/of bijstelling van het beleid. Ook in De Wolden is een aantal thema's actueel die vragen om een herziening van het GVVP. Een voorbeeld daarvan is hoe we om willen gaan met het verder inrichten van 30- en 60 km-zones.

Probleemstelling

De Wolden is een plattelandsgemeente met veel buitengebied. Dit buitengebied kenmerkt zich door veelal smalle wegen die door alle verkeersdeelnemers worden gebruikt. De wegen hebben in het algemeen een geringe verkeersintensiteit. In dit GVVP is de volgende probleemstelling geformuleerd:

Hoe gaan we om met verkeers- en vervoersproblemen in onze plattelandsgemeente, waarbij we rekening houden met landschappelijke waarden, gezamenlijk gebruik van wegen door zeer diverse gebruikers en een lage intensiteit?

Deze probleemstelling loopt als een rode draad door dit GVVP en komt uitgebreid terug bij het beschrijven van de oplossingsrichtingen in hoofdstuk vijf.

Doel van het GVVP

Het GVVP geeft een vernieuwende visie op verkeer en vervoer in de Wolden, met als basis het landelijke en regionale beleidskader. Het plan heeft een breed draagvlak en geeft richting aan toekomstige (her)inrichting van wegen in de kernen en in het buitengebied. Dit vergemakkelijkt eenduidige en heldere communicatie naar de burger bij verkeersproblemen.

Verder biedt dit GVVP een kader van waaruit verkeersplannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd: een samenhangend en richtinggevend verkeersbeleid.

Tenslotte wordt met dit GVVP voldaan aan de Planwet Verkeer en Vervoer, die voorschrijft dat iedere gemeente een zichtbaar verkeersbeleid moet voeren, bij voorkeur vastgelegd in een GVVP.

Kenschets gemeente De Wolden

De Wolden is een sterke plattelandsgemeente met een rijke historie en een gevarieerd landschap. De Wolden is goed bereikbaar en centraal gelegen. Er is geringe werkloosheid en de inwoners zijn relatief welvarend. Er zijn veel voorzieningen, er is een sterk verenigingsleven en een grote inzet voor vrijwilligerswerk. De Wolden biedt een aangenaam woonklimaat. Voor de vitaliteit van de gemeente is de kleinschaligheid – en daarmee nabijheid en identiteit – cruciaal. Het gemeentebestuur streeft er naar om deze sterke kanten ook voor de toekomst te behouden en verder te ontwikkelen. (bron: toekomstvisie)



Uitgangspunten

Voor het GVVP gelden de volgende uitgangspunten:

- Het beleid van de gemeente past in het landelijke en provinciaal beleid;
- De gemeente conformeert zich aan het landelijke verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig;
- (Beleids)keuzes hebben zo veel mogelijk draagvlak bij belanghebbenden;
- Het GVVP is afgestemd met omliggende gemeenten en organisaties;
- Het gemeentelijk fietsplan is een integraal onderdeel van dit GVVP;
- Visie Zuidwolde en de uitwerking daarvan.

Fasering GVVP

Het proces om te komen tot het GVVP bestaat uit vier fasen:

1. Startnotitie;
2. Inventarisatiefase;
3. Ambities;
4. Oplossingsrichtingen.

Fasen twee, drie en vier maken deel uit van dit GVVP.

Ad 1 startnotitie

Begin 2009 heeft de gemeenteraad de Startnotitie GVVP vastgesteld. Deze startnotitie beschrijft het proces om te komen tot een breed gedragen GVVP. Daarnaast zijn in de startnotitie de bouwstenen voor het GVVP beschreven.

Ad 2 inventarisatiefase

Het landelijke en provinciale verkeersbeleid is geïnventariseerd. Het landelijke verkeersbeleid is beschreven in de Nota Mobiliteit, het provinciale beleid in het Drentse Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP). Verder zijn er diverse regionale studies die dienen als input voor het GVVP.

Er is een evaluatie uitgevoerd van het gevoerde verkeersbeleid de afgelopen jaren. Centrale vraag: is de gemeente op de goede weg? In 2003 en 2005 heeft de gemeente al een eerste evaluatie van het BVV 2000 en het gevoerde Duurzaam Veilig beleid uitgevoerd. Daarnaast is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd om te bepalen waar de verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente zijn. Al deze informatie levert input voor het nieuwe GVVP.

Een andere belangrijke peiler voor dit onderdeel van het GVVP zijn de wensen en ideeën van burgers, belangenpartijen en ambtenaren van (andere) afdelingen. Er is een uitgebreide verkeersenquête uitgevoerd en er zijn werkateliers met belangenverenigingen georganiseerd. Voor meer burgerparticipatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interactieve beleidsvorming' in dit hoofdstuk. De inventarisatiefase vormt de basis voor de rest van het GVVP.

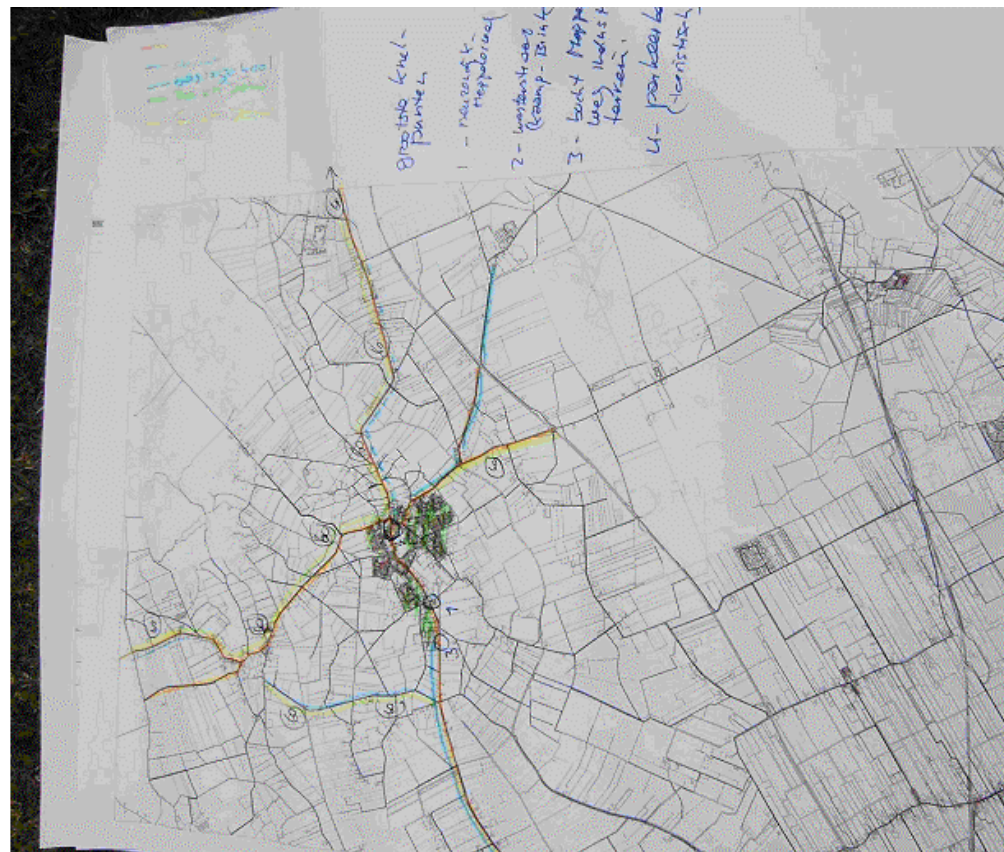
Burgerparticipatie / interactieve beleidsvorming

Burgerparticipatie is een belangrijk onderdeel van de interactieve beleidsvorming die heeft geleid tot dit GVVP.

Er is een uitgebreide enquête uitgevoerd onder inwoners van De Wolden. Dit heeft geleid tot 266 ingevulde enquêtes. Verder zijn door de gemeente drie werkateliers voor dorpsbelangenverenigingen e.a. georganiseerd. In deze interactieve bijeenkomsten zijn de volgende zaken besproken: gewenste netwerken en snelheden, knelpunten en zaken die als positief worden ervaren.

Hieruit is zeer waardevolle informatie naar voren gekomen. Deze informatie vormde de basis voor het nieuwe beleid en de oplossingsrichtingen. Nadat het concept GVVP gereed was, is het voorgestelde beleid besproken met de belangenverenigingen e.a.

In hoofdstuk drie wordt verder ingegaan op de resultaten van de enquête en de werkateliers.



Ad 3 ambities

In hoofdstuk vier wordt voor de verschillende thema's het beleid uitgebreid beschreven in concrete ambities:

- Bereikbaarheid (doorstroming, (hoofd)wegenstructuur, sluiptverkeer, landbouwverkeer, bewegwijzering);
- Verkeersveiligheid (objectief en subjectief, gedragsbeïnvloeding);
- Leefbaarheid (sociale veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, routing gevaarlijke stoffen, gladheidbestrijding);
- Fietzers en voetgangers (hoofdroutes, bevorderen fietsgebruik, voetpaden, zebra's)
- Openbaar vervoer (infrastructuur, haltevoorzieningen);
- Parkeren (parkeren in bestaande woongebieden, normering, wegsleepregeling).

Ad 4 oplossingsrichtingen

In hoofdstuk vijf van het GVVP zijn voor de geconstateerde knelpunten en het te voeren beleid globale oplossingsrichtingen beschreven. Shared Space en mogelijke maatregelen hieruit voortvloeiend worden uitgebreid beschreven. Het gaat hierbij nadrukkelijk om *oplossingsrichtingen*; het GVVP is een beleidsplan, geen uitvoeringsplan.

Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt het beleidskader beschreven. Hoofdstuk drie beschrijft de inventarisatie. Hoofdstuk een tot en met drie vormen gezamenlijk de inventarisatiefase. Op basis hiervan is de ambitie voor De Wolden beschreven. Dit is per thema uitgewerkt in hoofdstuk vier. In hoofdstuk vijf worden oplossingsrichtingen beschreven. Per ambitie wordt de aanpak samengevat. Naast een uitgebreide beschrijving van Shared Space worden in dit laatste hoofdstuk voor een aantal kernen de belangrijkste knelpunten en mogelijke oplossingen beschreven.

2 BELEIDSKADER

2.1 Beleid landelijke overheid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte (2004) schetst de ruimtelijke strategie voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (nationaal, regionaal en gemeentelijk) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten verder uit.



Nota Mobiliteit

Het Rijk kiest in de Nota Mobiliteit (2006) voor een zakelijke benadering. Volgens die denkwijze hoort mobiliteit bij de moderne samenleving en zal de mobiliteit de komende decennia veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten die het Rijk wil inzetten zijn:

- een betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- een prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten;
- uitbreiding van infrastructuur waar, ondanks de hierboven genoemde maatregelen, knelpunten blijven bestaan.



Het rijksbeleid is niet meer primair gericht op vervanging van autokilometers door openbaar-vervoer-kilometers. Wel gaat het om een gebiedsgerichte aanpak die moet leiden tot betere bereikbaarheid van met name de stedelijke netwerken en de verstedelijkte regio's. De reistijd moet betrouwbaar en voorspelbaar worden zodat reizigers en goederen op tijd aankomen.

Het gebruik van de auto is in de landelijke gebieden minder problematisch en is in feite op maat gesneden voor het maatschappelijk functioneren. In de landelijke gebieden is het openbaar vervoer niet rendabel te maken. Ook de toepassing van nieuwe technologie moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid, meer veiligheid en een grotere leefbaarheid. Daarnaast zijn normstelling en handhaving belangrijke instrumenten. De drie noordelijke provincies hebben in het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) met het Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland bijgedragen aan het te voeren rijksbeleid.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig – of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer – is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden (1997) om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Binnen Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken, oftewel preventie. Voor de introductie van Duurzaam Veilig werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met preventief beleid: Duurzaam Veilig.

In 2005 is de Duurzaam Veilig visie geactualiseerd vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen (“Door met Duurzaam Veilig”). Waar bij de 1^e fase van Duurzaam Veilig met name infrastructuur (‘de weg’) centraal stond, worden in deze fase ook andere elementen van het verkeerssysteem betrokken: ‘het voertuig’ en ‘de mens’. Voertuigtechnologie en mensgerelateerde maatregelen staan centraler. In het kader van voertuigtechnologie is de ontwikkeling van het Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA) in voertuigen interessant. ISA zorgt ervoor dat de bestuurder niet harder kan rijden dan de maximumsnelheid. Meer informatie over Duurzaam Veilig en ISA staat in **bijlage 1**.

Wet geluidhinder

Geluidsbeleid is een taak van de gezamenlijke overheden. Het rijk stelt de algemene kaders, andere overheden zoals gemeenten passen deze in concrete situaties toe. Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Bij nieuwbouwontwikkelingen moet de nieuwe Wet geluidhinder gehanteerd worden. Belangrijk hierbij is een eventuele overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

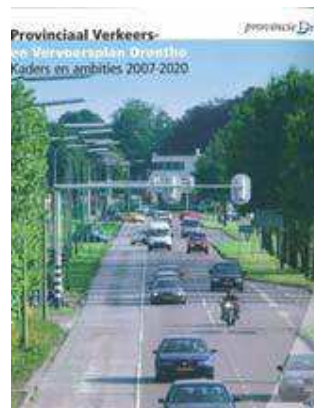
Gedragbeïnvloeding door verkeersonderwijs op school:
één van de speerpunten van De Wolden



2.2 Regionaal beleid

PVVP

Het PVVP (2007) beschrijft hoe de provincie Drenthe vanuit haar eigen verantwoordelijkheid op het terrein van verkeer en vervoer een bijdrage wil leveren aan de duurzame ontwikkeling van Drenthe. Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deurbenadering waarbij de reiziger centraal staat, in plaats van de infrastructuur. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. Het beleid uit het PVVP is erop gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.



Wat betreft innovatie, volgt de provincie Drenthe de ontwikkelingen op gebied van ISA nauwlettend en ziet dit als één van de oplossingen voor het verkeersveiligheidsprobleem. Meer informatie over ISA staat in **bijlage 1**.

Voor de nadere uitwerking zoekt de provincie Drenthe nadrukkelijk samenwerking met overheden en andere partners. Het PVVP heeft op deze manier een dynamisch karakter, waarmee maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en gebiedsspecifieke voorwaarden. De afstemming van planvorming tussen de verschillende actoren is daarbij essentieel.

Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 aan de hand van zes thema's: ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving, innovatie en samenwerking. Binnen de thema's zijn doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en prioritaire projecten. Daarnaast is een Uitvoeringsagenda 2007-2012 opgesteld. Deze beschrijft de uitwerking van de ambities uit deel één naar concrete activiteiten en de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten. De uitvoeringsagenda is niet bedoeld als financiële verantwoording, maar dient als raamwerk voor verdere onderhandeling met partners over de realisatie van de ambities. De uitwerking van de uitvoeringsagenda vormt daarmee de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen provincie en gemeenten.

Het PVVP is als uitwerkingsplan van het POP II tevens een vertaling van de nieuwe landelijke Nota Mobiliteit. Het PVVP dient als bouwsteen voor de Structuurvisie Drenthe.

Verkeers- en Vervoersberaad/BDU

'Decentraal wat kan en centraal wat moet'. Onder dit credo worden steeds meer taken naar de lagere overheden overgeheveld. Van provincies wordt verwacht dat zij samen met partners in de regio in maatregelenpakketten aandacht besteden aan OV, de verbinding van vervoerssystemen op knooppunten, reisinformatie, parkeerbeleid, kwaliteitsnet goederenvervoer en langzaam verkeer. Het Verkeers -en vervoerberaad Drenthe (VVBD) speelt hierin een belangrijke rol. De wegbeheerders van Drenthe zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in het VVBD. Het VVBD is het officiële orgaan (volgens de Planwet Verkeer en Vervoer) waar afspraken worden gemaakt over de uitwerking van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het VVBD is verantwoordelijk voor de investeringsbeslissingen en uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie (UPV). Het VVBD adviseert Gedeputeerde Staten van Drenthe in investeringsbeslissingen vanuit de Brede Doeluitkering (BDU).

Convenant

In 2006 hebben provincie Drenthe en gemeente De Wolden het convenant 'veilige bereikbaarheid' gesloten. Dit convenant heeft betrekking op projecten in de periode 2006 tot en met 2008. Het convenant heeft als doel om tot een meer programmatische opzet van uitvoeringsprojecten te komen. In dit convenant zijn alle relevante verkeer- en vervoerprojecten opgenomen, met bij ieder project de trekker van het project en de (verdeling van de) financiering. In 2009 wordt een nieuw convenant voorbereid.

GGB Hoogeveen e.o.

In 2008 heeft de provincie het initiatief genomen om een Gebiedsgericht Benutten (GGB) studie uit te voeren voor de regio Hoogeveen. Gemeente De Wolden was daarbij betrokken. De centrale vraag was waar in de toekomst knelpunten in de infrastructuur zullen ontstaan met het oog op de bereikbaarheid van Hoogeveen en de regio. De studie geeft aan hoe met relatief eenvoudige middelen aanpassingen kunnen worden gedaan, zodat de bereikbaarheid voor langere tijd is gewaarborgd. Daarnaast is onderzocht welke eventuele grootschaliger maatregelen nodig zouden kunnen zijn om de regio Hoogeveen en de regio op langere termijn bereikbaar te houden. Het knooppunt A28/A37 was 'de spil' in deze studie. In de toekomst dreigt hier ernstige congestie te ontstaan door gebrek aan capaciteit, onder andere vanaf de N48(Zuidwolde). Inmiddels heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten dat de capaciteit op de A28 (rijrichting Meppel-Hoogeveen) wordt vergroot, gelijktijdig met de aanpak van de N48 in 2010.

Kansen Zuidas

De provincie Drenthe wil samen met de Zuid-Drentse gemeenten een extra impuls geven aan de verdere ontwikkeling van de regio Zuid-Drenthe, ook wel aangeduid als de Drentse 'Zuidas'. Het gaat dan specifiek om de as tussen Zwolle en Duitsland, het gebied van de gemeenten Meppel, De Wolden, Hoogeveen, Coevorden en Emmen. Met het project 'Kansen voor de Zuidas' ontwikkelen provincie, gemeenten én bedrijfsleven een ruimtelijk-economische visie voor deze regio. Bereikbaarheid van de regio is een belangrijk onderdeel van dit project. Gemeente De Wolden is lid van de stuurgroep.

2.3 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie

De Toekomstvisie geeft de doelstellingen voor het beleid tot 2020. De toekomstvisie schrijft o.a. het volgende over verkeer en vervoer: *‘Voor de gemeente De Wolden is uitstekend onderhoud en beheer van groot belang. Het is van grote betekenis voor het aanzicht, het woongenot en de veiligheid. De belangrijkste bedreiging is dat de gemeente onvoldoende financiële middelen heeft om het beheer en onderhoud op een aanvaardbaar niveau te houden. Hiermee dreigt het basiskapitaal van de gemeente in het gedrang te komen.’*

Programma De Ontmoeting

Ter bevordering van de leefbaarheid in de dorpen is in de opgestelde Toekomstvisie vastgelegd dat er voor alle dorpen een dorpsvisie gemaakt gaat worden. Naast dorpsvisies bestaat ook de wens om te komen tot een structuurvisie, actualisering van het woonbeleidsplan, het GVVP en economische structuurversterking.

Al deze ambities staan verwoord in het programma ‘De Ontmoeting’. Het programma zorgt ervoor dat er samenhang ontstaat tussen de verschillende visies en doelstellingen. Het GVVP op haar beurt, levert input voor de op te stellen dorpsvisies.

Collegeprogramma

In het collegeprogramma 2007-2010 is opgenomen dat een nieuw GVVP wordt ontwikkeld. Het collegeprogramma schrijft hierover: *‘In dit plan zal specifiek aandacht worden geschonken aan het beschermen van de kwetsbare verkeersdeelnemers.’*

Fietsplan

In 2008 heeft de gemeenteraad het fietsplan vastgesteld. In dit plan is een afweging gemaakt en een voorstel gedaan voor aan te leggen utilitaire fietspaden de komende jaren. Het fietsplan is een integraal onderdeel van dit GVVP.

2.4 Beleidsdoelstellingen

De hoofdlijn van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid wordt gevormd door het programma Duurzaam Veilig.

Het hoofddoel van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente De Wolden is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Afgeleide doelstellingen zijn:

1. Vergroten van de verkeersveiligheid;
2. Bevorderen van fietsverkeer en gebruik van openbaar vervoer;
3. Zo veel mogelijk faciliteren van autogebruik;
4. Leveren van een bijdrage aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen;
5. Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (beperken schade aan natuur, landschap, milieu).

Doelstelling 1: Vergroten verkeersveiligheid

De Provinciale verkeersveiligheidsdoelstelling is:

- *De verkeersonveiligheid is in 2010 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 30% van de dodelijke slachtoffers en 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden;*
- *De verkeersonveiligheid is in 2020 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 45% van de dodelijke slachtoffers en 34% van het aantal ziekenhuisgewonden.*

Deze ambitieuze doelstelling wordt door De Wolden onderschreven. Het aantal dodelijke ongevallen in deze gemeente is gelukkig zo laag, dat daar nauwelijks een trend in te ontdekken is. De Wolden werkt actief aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door infrastructurele maatregelen te treffen en door gedragsbeïnvloedende maatregelen te realiseren. De infrastructurele maatregelen hebben betrekking op de aanleg, inrichting en het onderhoud van de wegen. Gedragsbeïnvloeding wordt vormgegeven door verkeerseducatie voor alle leeftijden. Achterliggende gedachte is dat de mens de grootste falende factor in het verkeerssysteem is. Verkeerseducatie is gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers.

Doelstelling 2: Bevorderen fietsverkeer en gebruik van openbaar vervoer

De gemeente zet in op duurzaamheid. Hierbij hoort het stimuleren van fietsen en gebruik van openbaar vervoer. Hiertoe heeft de gemeenteraad, vooruitlopend op dit GVVP, in 2008 al een ambitieus fietsplan vastgesteld. Niet alleen nieuwe fietspaden, maar ook doorsteken/oversteken, comfort en goede verlichting zijn van belang bij het bevorderen van fietsverkeer.

Wat het openbaar vervoer betreft streeft de gemeente er naar dat iedere inwoner van De Wolden gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Daarnaast biedt de gemeente goede haltevoorzieningen aan.

Doelstelling 3: Autoverkeer mogelijk maken

In een plattelandsgemeente als De Wolden neemt de auto een belangrijke plaats in. De Wolden is in Drenthe de gemeente met het hoogste autobezit (1 auto per 2 inwoners; ca 12.000 auto's). Dit is onder andere te verklaren door de uitgestrektheid van De Wolden, in combinatie met de beperkte vervoersalternatieven. Het landelijk/provinciaal beleid gaat ervan uit dat de auto een volwaardig onderdeel is van het verkeers- en vervoerssysteem en niet alleen beperkt hoeft te worden.

Doelstelling 4: Bijdrage leveren aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen

Investerings in economische en ruimtelijke ontwikkelingen hebben als randvoorwaarde dat een goede infrastructuur wordt aangeboden. Vooral in een economisch minder sterk gebied als Noord-Nederland. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten de verschillende beleidsterreinen daarom nauw met elkaar samenwerken.

Doelstelling 5: Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (beperken schade aan natuur, landschap, milieu)

Bij het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem wordt aandacht besteed aan het beperken van schade aan natuur, landschap en milieu en het bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving. De gemeente blijft zich daarom inzetten voor verplaatsingen die zo min mogelijk belastend zijn, zoals fietsen, openbaar vervoer en carpoolen (zie ook doelstelling 2).

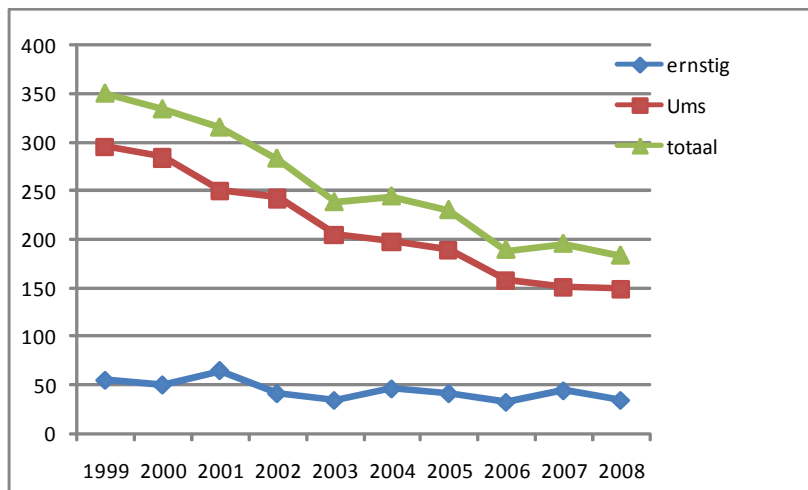
3 INVENTARISATIE

3.1 Ongevallenanalyse

In deze paragraaf wordt de ongevallenanalyse beschreven.

Algemene ontwikkeling

In grafiek 3.1 is de ontwikkeling van het aantal ongevallen in de afgelopen tien jaar weergegeven. Het betreft hier de door de politie geregistreerde ongevallen. Er is sprake van een dalende tendens. Het aantal ernstige ongevallen (dodelijke ongevallen en ongevallen met letsel) neemt minder snel af dan het aantal UMS (uitsluitend materiële schade) ongevallen. De gemeente voldoet ruimschoots aan de verkeersveiligheidsdoelstelling. Het aantal ernstige ongevallen is tussen 2002 en 2008 met 20% afgenomen (van 41 naar 34). In de afgelopen vijf jaar hebben in De Wolden acht dodelijke ongevallen plaatsgevonden.



Grafiek 3.1: ontwikkeling ongevallen

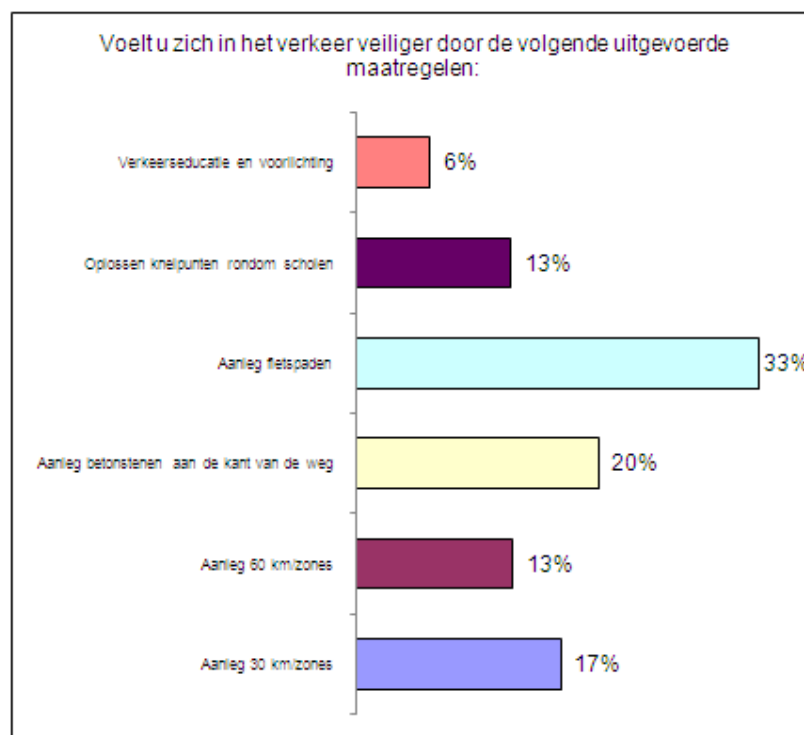
In **bijlage 2** is een analyse weergegeven van de ongevallen. De belangrijkste kenmerken zijn geanalyseerd:

- aantal slachtoffers en km-weglengthe naar wegbeheerder (circa driekwart van alle ongevallen in De Wolden vindt plaats op gemeentelijke wegen);
- manoeuvre (vooral eenzijdige ongevallen hebben een verhoogd risico op ernstige afloop en leiden tot veel slachtoffers.);
- toedracht (geen voorrang verlenen, macht over het stuur verliezen en teveel rechts rijden veroorzaken een ernstige afloop);
- top 10 onveilige locaties;
- snelheid (de meeste en ernstigste ongevallen vinden plaats op 80 km-wegen);
- kwetsbare verkeersdeelnemers (hoewel in aantal geen groot deel, is de afloop vaak ernstig. Dat geldt vooral voor ongevallen met fietsers en voetgangers. Bij

deze ongevalsgroepen is meer dan de helft van de ongevallen 'ernstig', terwijl dat voor alle ongevallen 18% is).

3.2 Evaluatie gemeentelijk verkeersbeleid

Enquête: 'Door welke uitgevoerde maatregelen voelt u zich veiliger?



Uit de antwoorden blijkt dat vooral de aanleg van fietspaden voor een veiliger gevoel zorgt. Ook de aanleg van betonstenen aan de kant van de weg scoort hoog. Respondenten voelen zich nauwelijks veiliger door educatie en voorlichting. Zaken die hierin opvallen zijn:

- Meer controles/flitspalen;
- Geen drempels/geen van de bovenstaande maatregelen;
- Meer bochten/fietsstroken/optische versmallingen/rotondes.

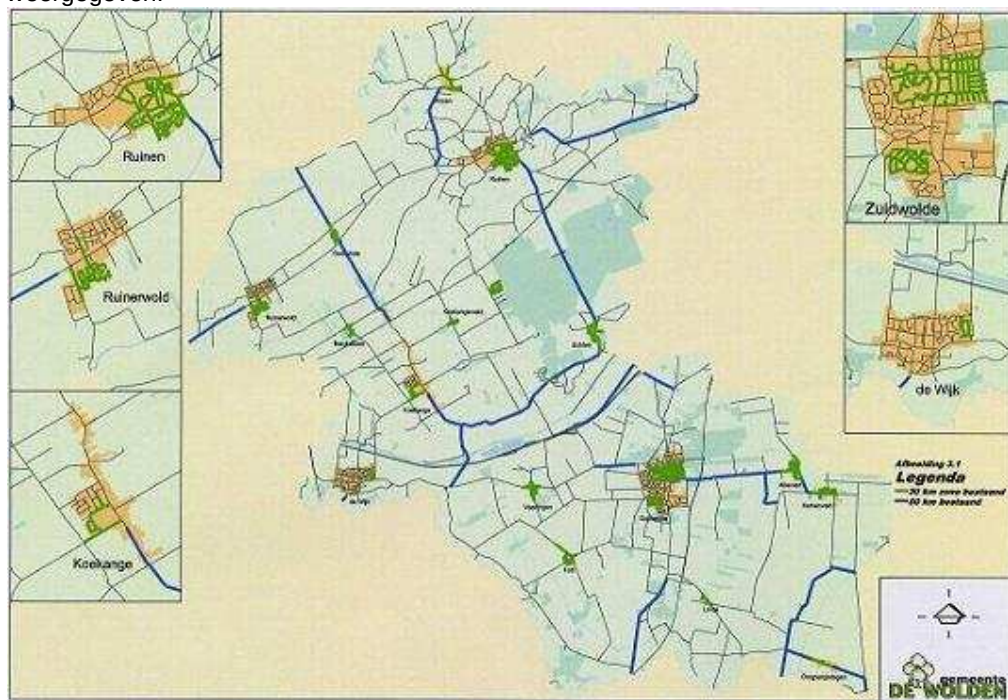
Uit: rapport Enquête

De Wolden heeft in 2000 het BVV opgesteld. Dit was het eerste overkoepelende verkeersplan voor de gemeente. In dit plan werd het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Hierna wordt een korte evaluatie weergegeven van het gevoerde verkeersbeleid de afgelopen jaren. De evaluatie van november 2005 is hierbij betrokken.

Categorisering van wegen; 30 en 60 km/uur

De categorisering van wegen is de basis voor de inrichting van de wegen in De Wolden. In de categorisering (BVV 2000) zijn alle wegen binnen de kom aangewezen als erftoegangsweg; dit betekent feitelijk op alle wegen binnen de kom een maximumsnelheid van 30 km/uur. De kleine kernen zijn inmiddels ingericht als 30 km-zone, de grotere kernen gedeeltelijk. Buiten de bebouwde kom is een aantal verbindende gemeentelijke wegen aangewezen als 'erftoegangsverzamelweg'. Deze wegen zijn gedefinieerd als belangrijkste interne verbindingen in De Wolden. Beleid is dat alle wegen buiten de kom (op den duur) worden ingericht worden als 60 km-wegen.

In de evaluatie 2005 is aangegeven dat geen middelen meer beschikbaar zijn voor het inrichten van 30 km-zones in de grotere kernen, met uitzondering van nieuwbouw (bijvoorbeeld De Wijk). Voor 60 km-zones geldt hetzelfde; het blijkt erg kostbaar om 60 km-zones 'goed' in te richten. In de evaluatie wordt voorgesteld jaarlijks € 50.000 beschikbaar te stellen voor het aanbrengen van belijning, waarna een snelheidsregime van 60 km/uur kan worden ingesteld (sobere 60 km-inrichting). De raad heeft hier destijds mee ingestemd. Daarom zijn de meeste wegen waar de maximumsnelheid verlaagd is van 80 km/uur naar 60 km/uur alleen voorzien van een andere belijning (alleen kantlijn). In de praktijk blijkt het snelheidsgedrag hierdoor niet te wijzigen, zoals vooraf gehoopt. Op **afbeelding 3.1** zijn de huidige snelheidsregimes op de gemeentelijke wegen weergegeven.



Overige (verkeers)maatregelen

Een aantal andere speerpunten uit het GVVP 2000:

- Aansluiting Zuidwold op N48;
- N375 en landbouwverkeer grasdrogerij;
- Verkeersveiligheid rondom scholen;
- Openbaar vervoer;
- Gedragsbeïnvloeding.

Aansluiting Zuidwolde op N48

In het GVVP 2000 was er nog geen enkel zicht op een snelle realisatie van een veilige aansluiting van Zuidwolde op de N48. Inmiddels ligt dat geheel anders. Sterker nog, de voorbereidingen voor één veilige aansluiting zijn in volle gang. Er komen volledige op- en afritten en een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van Zuidwolde zal zorgen voor een goede ontsluiting van Zuidwolde. Uitvoering is gepland in 2010.

N375 en landbouwverkeer grasdrogerij

In het BVV was sprake van (gedeeltelijke) afwaardering van de N375 tot 60 km-weg. Inmiddels heeft de provincie haar categorisering van provinciale wegen herzien. Dat heeft geleid tot een opwaardering van nagenoeg alle provinciale wegen tot gebiedsontsluitingsweg. Dat geldt ook voor de N375 en betekent dus dat de weg een 80 km-weg blijft.

Hiermee samen hangt het landbouwverkeer van en naar de grasdrogerij in Ruinerwold. In het BVV werd voorgesteld dit verkeer zoveel mogelijk van de N375 gebruik te laten maken. Uit diverse gesprekken met de provincie bleek dat zij de N375 niet wil openstellen voor landbouwverkeer. De gemeente heeft de intentie om hier verandering in te brengen en zal in overleg met de provincie haar voorstel bespreken. Dit onderdeel komt terug in hoofdstuk vijf (oplossingsrichtingen).

Verkeersveiligheid rondom scholen

Een van de speerpunten in het verkeersbeleid is de verkeersveiligheid rondom scholen. De verkeersveiligheid rondom alle scholen is onderzocht. Maatregelen richten zich op infrastructuur, maar ook nadrukkelijk op gedrag. Zo hebben inmiddels de meeste scholen een (of meerdere) verkeersouders. Zij zijn het aanspreekpunt voor de gemeente vanuit de school. Daarnaast stimuleert de gemeente scholen om deel te nemen aan het DVL (Drents VerkeersveiligheidsLabel). Dit label richt zich voornamelijk op gedragsbeïnvloeding en het stimuleert de kwaliteit van verkeersonderwijs.

Inmiddels heeft één school het DVL gehaald en zijn zeven scholen bezig het label te behalen. Hiermee is De Wolden aardig op weg een bijdrage te leveren aan een veilige schoolomgeving. Voor de te bouwen brede scholen in De Wijk en Ruinerwold is een verkeersplan ontwikkeld. In **bijlage 3** is een overzicht van de stand van zaken weergegeven.

Openbaar vervoer

In de evaluatie 2005 wordt gesteld dat er een kwaliteitsslag gemaakt moet worden doorabri's en perrons te verbeteren en fietsenstallingen aan te leggen. Inmiddels zijn deabri's vernieuwd en wordt het toegankelijk maken van de bushaltes (perrons verhogen) voorbereid met een bijdrage van de provincie. Doel van het verhogen van de busperrons in combinatie met het laten rijden van lage vloerbussen is dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Uitvoering is gepland in de komende jaren.

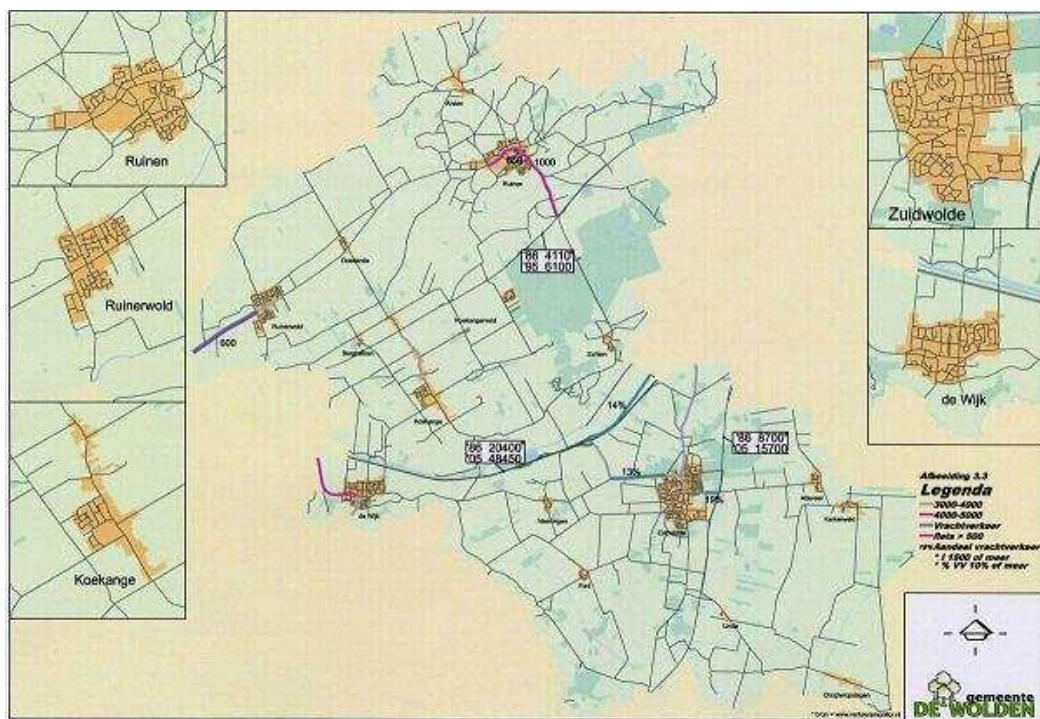
Gedragsbeïnvloeding

In de evaluatie 2005 wordt voorgesteld om gedragsbeïnvloeding – als een van de pijlers van duurzaam veilig – naar een hoger niveau te tillen en hiervoor extra middelen in te zetten. Inmiddels wordt in het kader van gedragsbeïnvloeding regionaal samengewerkt (regio Zuidwest) en vinden er jaarlijks vele activiteiten plaats zoals een verkeersmarkt

voor scholieren, Trials, 100%-Drent-actie, etc.. De gemeente stelt samen met de regio jaarlijks een activiteitenprogramma op en betreft de lokale afdeling van VVN bij de uitvoering.

3.3 Intensiteiten

De intensiteiten op de wegen in beheer van de gemeente zijn in het algemeen laag. Een aantal ontsluitingswegen (vanaf A28/N375) van/naar de grotere dorpen zoals Ruinerwold, Ruinen, Koekange, Zuidwolde en de Wijk heeft een gemiddeld hogere intensiteit. De intensiteiten op deze wegen liggen tussen 3.000 en 6.000 voertuigen per etmaal. Op **afbeelding 3.3** zijn de wegen met hogere intensiteit weergegeven. De Hessenweg (A28-de Wijk) heeft de hoogste intensiteit: 5.000-6.000 voertuigen per etmaal.



tractors/vrachtwagens, te smalle wegen, te weinig fietspaden, te hard rijden en onderhoud. Het blijkt dat vooral de aanleg van fietspaden en de aanleg van bermverharding (grasbetonstenen) worden gewaardeerd met betrekking tot veiligheidsmaatregelen.

Voor ruim 40% is niet altijd duidelijk welke maximumsnelheid geldt. Verkeersborden zorgen ervoor dat men weet hoe hard men mag. Bij veel verkeersdeelnemers ontstaat verwarring doordat de belijning en bebording (maximumsnelheid) niet met elkaar in overeenstemming zijn.

Er is geen draagvlak voor het inrichten van alle gemeentelijke wegen als 30- of 60 km-zone. In beide situaties ziet circa tweederde van de respondenten dit niet zitten. De belangrijkste reden hiervoor is dat men deze snelheidslimiet te laag vindt en ook niet overal nodig acht. Men vindt handhaving belangrijk om de snelheid echt af te dwingen, anders is de lage snelheidslimiet meer een 'wassen neus', zoals een van de respondenten aangeeft.

De aanleg van fietspaden scoort hoog als het gaat om welke maatregelen nodig zijn om het fietsverkeer te stimuleren. Ook meer verlichting en beter onderhoud worden regelmatig genoemd. Een aantal respondenten geeft De Wolden een pluim voor haar fietsbeleid.

Een derde van de respondenten zegt dat men gebruik zou maken van het openbaar vervoer als het gratis zou zijn. Ook kwamen enkele knelpunten naar voren, zoals het ontbreken van busvervoer in het weekend.

3.5 Werkateliers

Tijdens drie werkateliers met de belangenverenigingen zijn de resultaten van de enquête toegelicht. De presentatie van de bijeenkomst van 19 mei 2009 is als **bijlage 4** bijgevoegd. Verder is de gemeente uitgebreid in gesprek gegaan met de belangenverenigingen over drie onderwerpen:

1. Wat zijn doorgaande/hoofdroutes en wat zou de snelheid moeten zijn;
2. Wat zijn de grootste knelpunten;
3. Wat gaat goed.

Wat betreft de gewenste snelheden is men het er in het algemeen wel over eens dat in het buitengebied de snelheid terug kan naar 60 km per uur op de meeste wegen. Op doorgaande wegen – zeker die met een vrijliggend fietspad – zou de maximumsnelheid 80 km per uur moeten zijn. Wel is in iedere situatie sprake van maatwerk, zoals: zijn er bomen dicht langs de weg, is de weg wel op breedte, zijn er veel uitritten ed. Zo werd voor de Oosterweg (Zuidwolde-Alteveer) toch voorgesteld terug te gaan naar 60 km per uur, terwijl Haakswold (Meppel-Ruinerwold) weer terug zou moeten naar 80 km per uur.

Binnen de bebouwde kom staan de woonstraten niet ter discussie: de maximumsnelheid moet daar 30 km per uur zijn. Bij de doorgaande wegen is ook weer sprake van maatwerk. Men vindt 50 km per uur in de Dorpsstraat in Koekange prima, terwijl de

Dorpsstraat in de Wijk volgens de aanwezigen naar 30 km per uur zou moeten. Dit onderdeel wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Er zijn veel lokale knelpunten in beeld gebracht. Men vindt vooral de aanleg van fietspaden en bermverharding door de gemeente positief. Alle genoemde knelpunten en positieve punten zijn beschreven in **bijlage 5**.

3.6 Knelpunten uit de inventarisatie (resumé)

Er is een aantal middelen ingezet om knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer te inventariseren:

- Enquête onder de inwoners van De Wolden (zie paragraaf 3.4);
- Inventarisatiebijeenkomsten met belangenverenigingen (zie paragraaf 3.5);
- Brieven van bewoners van de afgelopen jaren (**bijlage 5**).

De inventarisatie heeft veel informatie opgeleverd, die deels gebruikt is bij het opstellen van dit GVVP. Sommige reacties komen niet terug in dit GVVP omdat ze voor dit 'plan op hoofdlijnen' te gedetailleerd zijn. De waardevolle informatie wordt wel verder betrokken bij het opstellen van de dorpsvisies en bij concrete vervolgplannen.

4 AMBITIES

In paragraaf 2.4 zijn de beleidsdoelstellingen van gemeente De Wolden beschreven. Het hoofddoel is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. In dit hoofdstuk wordt deze ambitie uitgewerkt aan de hand van zes thema's, die in de startnotitie zijn beschreven. Deze thema's zijn:

1. Bereikbaarheid;
2. Verkeersveiligheid;
3. Leefbaarheid;
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
5. OV;
6. Parkeren.

Verder worden ook de kaders meegenomen die de gemeenteraad in september 2009 heeft vastgesteld (**bijlage 6**). Aan het einde van elke paragraaf volgt een samenvatting van de ambities per speerpunt.

4.1 Bereikbaarheid

Het thema bereikbaarheid heeft betrekking op het auto- en vrachtverkeer. Dit thema bestaat uit een aantal onderdelen:

- Doorstroming;
- Hoofdwegenstructuur
- Categorisering;
- Inrichting van wegen;
- Sluipverkeer;
- Landbouwverkeer;
- Bewegwijzering.

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van deze onderdelen wordt in deze paragraaf besproken.

Doorstroming

In De Wolden zijn files geen dagelijks verschijnsel. Dat is een van de kernkwaliteiten van de gemeente: een goede bereikbaarheid. Er zijn twee methoden om de bereikbaarheid te kwantificeren:

- Ritduurcriterium;
- Intensiteit/capaciteit van de weg.

Ritduurcriterium

Het provinciale beleid stelt dat in 2015 alle stedelijke centra vanuit de omliggende kernen binnen 20 minuten bereikbaar zijn. Dat betekent een afstand van circa 15 kilometer en wordt het ritduurcriterium genoemd. Op **afbeelding 4.1** zijn de stedelijke centra Meppel en Hogeveen weergegeven met een cirkel met een straal van 15 kilometer. Alle kernen van De Wolden die binnen deze straal vallen, voldoen aan het ritduurcriterium.



Hierbij maakt het feitelijk niet veel uit of de maximumsnelheid buiten de kom 80 of 60 km per uur is, aangezien het vaak om korte afstanden gaat en het tijdsverlies minder dan 15 seconden per kilometer is (excl. optrekken/afremmen; dan is het verschil nog kleiner).

Capaciteit/intensiteit

Op de A28 tussen knooppunt Lankhorst en Zwolle is de doorstroming vooral in de ochtendspits problematisch. Incidenteel is het knooppunt Lankhorst (A28/A32) zodanig overbelast dat er filevorming op de A28 optreedt tot in De Wolden. In 2010 gaat Rijkswaterstaat de capaciteit van de A28 vergroten door de aanleg van een derde rijstrook, zodat er 2x3 rijstroken ontstaan. Hiermee zijn de files naar verwachting opgelost en is De Wolden van/naar Zwolle filevrij bereikbaar.

De N48 is vrij zwaar belast, vooral tussen Zuidwold en knooppunt A28 Hoogeveen. Hier rijden dagelijks bijna 20.000 voertuigen. Bij een intensiteit boven circa 22.000 voertuigen per etmaal kan verdubbeling worden overwogen. De capaciteit van het knooppunt Hoogeveen wordt in 2010 door Rijkswaterstaat vergroot, gelijktijdig met het werk aan de N48. De rijrichting Meppel-Assen krijgt een extra rijstrook; door de korte uitvoegstrook ontstaat hier in de spits regelmatig filevorming.

Op de gemeentelijke wegen is de intensiteit/capaciteit (IC) verhouding zodanig laag, dat de doorstroming geen knelpunt vormt. Ter indicatie: op de drukste gemeentelijke weg (Hessenweg tussen A28 en de Wijk) is de intensiteit ca. 6.000 voertuigen per dag. Pas bij een intensiteit van meer dan 20.000 voertuigen per dag treedt verstoring in de doorstroming op.

De hoofdwegenstructuur bestaat uit de doorgaande routes. Dit zijn de belangrijkste routes via rijks- (A28, N48) en provinciale wegen (N375), en de verbindingswegen naar de kernen en tussen de (grotere) kernen onderling. De doorgaande wegen, zoals deze zijn gedefinieerd in het fietsplan, zijn weergegeven op afbeelding 4.1.1. Wensbeeld is dat alle doorgaande wegen worden voorzien van een vrijliggend fietspad. Bereikbaarheid en doorstroming zijn belangrijk op dit type wegen.

0 0 0 0



1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 26

Streamwag (SW):

- Strooiweg (SW);
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW);
- Erftoegangsweg A (ETW A);
- Erftoegangsweg B (ETW B).

Stroomweg (SW)



De Rijkswegen A28 en N48 zijn gecategoriseerd als SW. Deze wegen hebben een functie in het landelijke hoofdwegennet.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW)

De provinciale weg N375 is in het PVVP gecategoriseerd als GOW. Voorgesteld wordt de gemeentelijke weg Hessenweg tussen de A28 en de Wijk (zie afbeelding hiernaast) ook te categoriseren als GOW. De argumenten hiervoor zijn:

- Relatief hoge verkeersintensiteit (ruim 5.000 mvt/etmaal);
- Directe ontsluiting tussen De Wijk en de A28;
- Voldoende breedte voor GOW-markering;
- Weinig directe (erf)aansluitingen;
- Vrijliggend fietspad.



Categorisering als GOW betekent een snelheidsregime van 80 km per uur en een enkele kantstreep met dubbele middenstreep. Dit type weg wordt (naast stroomwegen) primair gebruikt als omleidingroute voor doorgaand verkeer bij werkzaamheden en calamiteiten.

Erftoegangsweg A

De erftoegangsweg A (ETW A) is een tussenvorm van gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. In de praktijk blijven dit soort wegen voornamelijk een snelheidsregime van 50 of 80 km per uur behouden om verschillende redenen:

- Vrijliggend fietspad;
- Belangrijke functie voor openbaar vervoer;

Dat maatwerk gewenst is bleek ook uit de enquête en de gesprekken met de dorpsverenigingen. Er is geen draagvlak om alle wegen buiten de kom in te richten met een maximumsnelheid van 60 km per uur.

Voorgesteld wordt om in De Wolden alle **doorgaande wegen** te categoriseren als ETW-A (met uitzondering van de Hessenweg, die is GOW).

In het fietsplan is reeds geconstateerd dat een aantal doorgaande wegen op dit moment nog geen vrijliggend fietspad heeft. Deze wegen worden (tijdelijk) voor de veiligheid van de fietser afgewaardeerd naar 60 km/uur. De gemeente heeft daarom in 2009 een aantal doorgaande wegen aangewezen als 60 km/uur weg. De veiligheid van de fietser krijgt dus prioriteit boven doorstroming. Op het moment dat een vrijliggend fietspad is aangelegd,

kan de maximumsnelheid op de betreffende weg (indien haalbaar) weer terug naar 80 km/uur. Doorstroming van verkeer krijgt dan weer prioriteit.

Erftoegangsweg B (ETW-B)

Alle overige wegen worden gecategoriseerd als ETW-B. Dit is de laagste wegcategorie. Dit betreft met name plattelandswegen met een of meerdere van de volgende kenmerken:

- Lage verkeersintensiteit;
- Geen vrijliggend fietspad;
- Weinig wegbreedte;
- Geen (belangrijke) route voor openbaar vervoer.

Deze wegen worden ingericht als 60 km/uur weg met – als de weg voldoende breed is – een enkele kantstreep.

Voorbeelden van ETW A wegen (vooral 80 km/uur)



De Wijk-Koekange: vrijliggend fietspad, grasstenen in de berm (links)



Veeningen-Zuidwolde: voldoende breedte weg en vrijliggend fietspad (rechts)



Ruinen-Ansen: vrijliggend fietspad (links)



Zuidwolde-Alteveer (Oosterweg): vrijliggend fietspad (rechts)

Inrichting van wegen

In deze paragraaf wordt het algemene beleid ten aanzien van het inrichten van wegen weergegeven. Uitgangspunt hierbij is het Duurzaam Veilig beleid. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- Wegvakken;
- Kruispunten binnen de kom;
- Kruispunten buiten de kom.

Wegvakken

Alle wegtypen worden ingericht volgens de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). EHK zijn kenmerken voor Duurzaam Veilige wegen die moeten bijdragen aan het herkenbaarder maken van de wegcategorie. Hierbij wordt de markering aangepast aan de juiste wegcategorie. De CROW-publicatie 'Richtlijn Essentiële herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur' (203) biedt een duidelijk overzicht. Bij de uitwerking van het GVVP wordt EHK als uitgangspunt gehanteerd. De ETW-A wegen, waar vooralsnog een snelheidslimiet van 80 km per uur blijft gelden, worden voorzien van de belijning die hoort bij een ETW (alleen kantmarkering). De Hessenweg (A28-De Wijk) wordt als enige gemeentelijke weg voorzien van GOW-markering. In **bijlage 7** wordt meer informatie gegeven over EHK en welk type belijning bij welke wegcategorie wordt toegepast. Uit de enquête is overigens gebleken dat voor vier van de tien weggebruikers niet duidelijk is hoe hard er gereden mag worden op een weg. Slechts 10% van de respondenten begrijpt dat er een relatie ligt tussen belijning en snelheid. Dit blijkt een landelijk probleem te zijn. De Minister heeft toegezegd een uitgebreide campagne te starten om weggebruikers te informeren over EHK.

In dit GVVP worden de doorgaande wegen voorlopig niet volledig conform de richtlijn EHK (Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken) ingericht. De richtlijn geeft aan dat een Erftoegangsweg een 60 km regime dient te krijgen en voorzien moet worden met specifieke markering. Veel wegbeheerders willen echter op de hiervoor geschikte doorgaande wegen (grijze wegen) ook in de toekomst 80 km/h blijven hanteren. Voorbeelden zijn de doorgaande wegen met een vrijliggend fietspad in De Wolden. In Drenthe vindt daarom intergemeentelijk overleg plaats over de EHK richtlijn en daarmee het hiaat in de categorisering (incl. grijze wegen) af te stemmen. Tot er meer duidelijkheid is over de uitkomsten van deze provinciale en landelijke discussie blijft de snelheidslimiet op de doorgaande wegen in De Wolden met een vrijliggend fietspad gehandhaafd op 80 km. De meeste gemeenten in de omgeving zijn overigens van plan een overeenkomstig besluit te nemen. Met Provincie en Politie is deze aanpak afgestemd.

Vorrang in 60 km/uur gebieden

Juridisch mogen in een zone geen voorrangswegen worden aangewezen. Om een verkeersveilige situatie te creëren dient voordat een zone wordt ingesteld de openbare ruimte te worden ingericht overeenkomstig de landelijke richtlijnen. Dit kan door attentieverhogende maatregelen op de kruisingen aan te brengen (markering, plateau). In de praktijk zullen deze maatregelen veelal uitgevoerd worden bij onderhoud van de weg (werk met werk maken). Bij uitzondering kan (in onoverzichtelijke situaties) een voorrangskruising worden ingesteld.

Geen drempels meer

Op wegvakken worden geen drempels meer aangebracht als snelheidsremmende maatregel. Deze zorgen voor veel irritatie bij weggebruikers en voor trillingen bij woningen. Alleen op kruisingsvlakken worden waar mogelijk nog plateaus aangebracht. Op wegvakken zijn wegversmallingen bij voldoende intensiteit (meer dan circa 2.000 voertuigen per etmaal) een goede maatregel.

Verkeersspiegels

De gemeente plaatst geen verkeersspiegels meer. Deze blijken de weggebruiker juist teveel af te leiden van het overige verkeer en zorgen daarmee voor schijnveiligheid.

Inrichting kruispunten binnen de bebouwde kom

De voorrang op kruisende wegen binnen de kom wordt als volgt geregeld:

- Kruispunt in een 30 km-zone: gelijkwaardig, eventueel met attentieverhogende maatregel;
- Kruispunt tussen 30 km-zone en 50 km-weg: bij voorkeur inritconstructie of anders voorrang geregeld;
- Kruispunt op een 50 km-weg: voorrang geregeld, eventueel met maatregel.

Rotondes worden normaal gesproken alleen toegepast bij een kruising van 2 GOW's. Dergelijke kruispunten komen in De Wolden niet voor op gemeentelijke wegen. Zowel vanuit oogpunt van verkeersveiligheid als doorstroming is het niet nodig de komende jaren rotondes aan te leggen op kruispunten van gemeentelijke wegen onderling. Hulpmiddel bij het ontwerpen van maatregelen binnen de kom is het ASVV 2004 (CROW). In hoofdstuk vijf wordt nader ingegaan op Shared Space oplossingen binnen de kom.

Inrichting kruispunten buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn in verblijfsgebieden op wegen met een maximumsnelheid van 60 km per uur aanvullende maatregelen gewenst, vooral op kruispunten. Uit ongevalanalyses blijkt dat deze kruispunten potentieel gevaarlijke situaties zijn. Het Handboek wegontwerp (CROW publicatie 164) geeft een aantal mogelijke oplossingsrichtingen. Daarnaast wordt in hoofdstuk vijf nader ingegaan op Shared Space-oplossingen buiten de bebouwde kom.

Sluipverkeer

Sluipverkeer is de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen die ontstaan als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen of andere belangrijke wegen. Hierdoor wordt het onderliggende wegennet overbelast en ondervinden het lokale verkeer en de omwonenden hinder. Aangezien in De Wolden files geen dagelijks verschijnsel zijn, is er dus feitelijk ook geen sluipverkeer. Toch krijgt de gemeente regelmatig klachten over sluipverkeer en 10% van de respondenten van de verkeersenquête geeft aan dat sluipverkeer het grootste probleem op verkeersgebied in De Wolden is. Vaak wordt dan bedoeld dat het verkeer een oneigenlijke route neemt of dat er gevoelsmatig veel verkeer rijdt. Aangezien het in De Wolden niet om grote aantallen gaat, wordt hier geen apart beleid op gevoerd. Per situatie moet worden afgewogen of (aanvullende) maatregelen noodzakelijk zijn.

Landbouwverkeer

In een plattelandsgemeente als De Wolden verdient het agrarische verkeer specifieke aandacht. De gemeente ontvangt steeds vaker klachten over gevaarlijke situaties door landbouwverkeer. Het landbouwverkeer is in de loop der jaren steeds breder en zwaarder geworden, terwijl de wegbreedte in het algemeen gelijk is gebleven. Op dit moment heeft landbouwverkeer dat breder is dan 3,5 meter een ontheffing van de RDW nodig om door kernen mogen te rijden. In de praktijk blijkt dat deze ontheffing niet vaak wordt aangevraagd.

Passeren van brede landbouwvoertuigen kan problematisch zijn als er onvoldoende uitwijkruimte is, bijvoorbeeld als er veel bomen direct langs de weg staan. Ook fietsers en voetgangers die gebruik maken van dezelfde rijbaan, kunnen zich onveilig voelen door zwaar en breed landbouwverkeer. In het kader op de volgende pagina zijn enkele mogelijke oplossingen weergegeven. Vooral aanleg van uitwijkstroken op smalle wegen met bomen dicht langs de weg kan een goede maatregel zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Oshaarseweg of de Oosterweg.

Daar waar mogelijk moet overwogen worden om het landbouwverkeer om de dorpen heen te leiden om overlast zoveel mogelijk te beperken. Uitgangspunt is dat er geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd.

Onder regie van de provincie is een werkgroep Landbouwverkeer bezig met het opstellen van een maatregelenplan voor veiliger landbouwverkeer. Gemeente De Wolden is hier nauw bij betrokken. Het resultaat wordt vastgesteld door het VVBD.

Enkele jaren geleden hebben in Nederland tijdens de oogstperiode enkele ernstige ongevallen plaatsgevonden door modder (gladheid!) op de weg. De veroorzaker is verantwoordelijk. De gemeente heeft enkele 'modder waarschuwborden' in bezit. Deze kunnen door veroorzakers van modder op de weg geleend worden. Daarnaast verlangt de gemeente van de veroorzakers dat zij de modder direct na het veroorzaken opruimen, zodat verkeersonveilige situaties worden voorkomen.

Oplossingen landbouwverkeer

Mogelijke oplossingen op wegen met veel landbouwverkeer zijn het aanleggen van:

1. uitwijkstroken;
2. passeerstroken;
3. een vrijliggend fietspad (bij veel fietsverkeer);
4. grasbetonstenen.

Ad 1.

Op de relatief smalle weg Gieten-Rolde (Aa en Hunze) met bomen aan beide zijden, heeft de gemeente om de 300 meter uitwijkstroken aangelegd bij inritten en andere open ruimtes tussen de bomen. Hierdoor was het niet nodig om bomen te kappen. In de praktijk blijken de uitwijkstroken in een behoefte te voorzien; breed verkeer kan uitwijken als ze elkaar willen passeren. Deze maatregel kan goed worden toegepast als er geen grasstenen naast de weg kunnen worden aangelegd, bijvoorbeeld door bomen dicht langs de weg.

Ad 2.

De provincie Overijssel heeft langs de weg Raalte-Deventer passeerstroken aangelegd. Bedoeling is dat het landbouwverkeer op de passeerstrook wacht zodat het snelverkeer kan doorrijden. In de praktijk blijkt hier nauwelijks gebruik van gemaakt te worden. Overijssel heeft daarom besloten om te stoppen met de aanleg van passeerstroken.

Ad 3.

Op smalle wegen met veel landbouwverkeer en fietsverkeer kan aanleg van een vrijliggend fietspad een veilige oplossing zijn voor fietsers. Dit is wel een kostbare oplossing.

Ad 4.

Aanleg van grasstenen is een veilige manier om de berm te verstevigen, zodat uitwijken veiliger wordt. Vooral zachte bermen zijn erg gevaarlijk voor weggebruikers.

Op dit moment is een werkgroep 'landbouwverkeer' bezig met het in beeld brengen van mogelijke oplossingen. Gemeente De Wolden maakt deel uit van de werkgroep. De resultaten worden voorgelegd aan het VVBD.



Wegafsluitingen

De gemeente krijgt met enige regelmaat verzoeken om wegen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit betreffen vaak wegen in natuurgebieden en/of wegen in eigendom en beheer van derden. In het algemeen gaat de gemeente zeer terughoudend om met verzoeken tot afsluiten van wegen en het instellen van rijverboden. Voor het afsluiten van wegen kan geen algemeen beleid worden opgesteld, omdat vrijwel elk verzoek een ander karakter heeft en op zichzelf moet worden beoordeeld.

Een uitzondering betreft de afsluiting van een aantal gevaarlijke overwegen op de N48. Rijkswaterstaat (wegbeheerder N48) is hiervoor verantwoordelijk samen met de gemeente. Op dit moment onderzoekt een projectgroep de mogelijkheden.

Bewegwijzering

Bewegwijzering is er in gemeente De Wolden in een aantal verschillende uitvoeringen. Uiteraard zijn er de ANWB-wegwijzers die het (doorgaande) verkeer zoveel mogelijk over de hoogste categorie weg naar de bestemming begeleiden. Als er geen verschil in categorie is, wordt beoordeeld welke weg het beste voldoet om het verkeer op af te wikkelen. Onder leiding van de provincie Drenthe wordt door de Drentse gemeenten gewerkt aan een gemeentegrensoverschrijdend bewegwijzeringsstelsel. Het uitgangspunt van gemeente De Wolden daarin is dat naar alle bebouwde kommen in de gemeente wordt verwezen, primair via de rijks- en provinciale wegen en doorgaande routes.

In de voormalige gemeenten Zuidwolde en Ruinerwold is een lokaal bewegwijzeringsstelsel met strokenborden aangebracht. Dit past niet in een Duurzaam Veilig verkeersstelsel en ook niet binnen gemeente De Wolden, waar uniformiteit wordt nagestreefd. Voorgesteld wordt deze bewegwijzering niet te vervangen als ze aan onderhoud toe is. Dit verwijderen zal dan in een vervangingsslag moeten gebeuren.

Voor wat betreft de objectbewegwijzering heeft de gemeente de afgelopen jaren een kwaliteitsslag gemaakt. Alle borden zijn vervangen door uniforme blauw-witte strokenborden met pictogrammen. Bedrijven kunnen nieuwe objectbewegwijzering aanvragen bij de gemeente. De gemeente toetst de aanvraag en gaat zo nodig over tot plaatsing van de wijzers. De kosten (€ 175 per bord) zijn voor rekening van de aanvrager.

Gemeente De Wolden wil terughoudend omgaan met het plaatsen van gebods- en verbodsborden en het aanbrengen van markeringen. Voorgesteld wordt om bij de eerste drie dorpsomgevingsplannen die worden opgesteld, de dorpen zoveel mogelijk verkeersbordvrij te maken. Dit betreft dan een concrete uitvoering van het Shared Space-principe. Afhankelijk van de resultaten en het draagvlak wordt al dan niet besloten het Shared Space-principe in alle dorpen in te voeren.

De ambitie bereikbaarheid wordt op diverse fronten ingevuld. De aanpak en maatregelen zijn samengevat in navolgende tabel.

Thema	Aanpak	Invulling
Bereikbaarheid		
- Doorstroming	Via doorgaande routes	Doorgaand verkeer niet alleen via de stroomwegen, maar ook vanaf iedere kern een verbinding naar de andere kernen en naar de stroomwegen
- Wegenstructuur	Duidelijke keuzes voor verblijf en verkeer	Wonen: 30 km/h. Doorgaande routes indien fietspad 80, anders 60 km/h.
		Zo min mogelijk verkeersborden. De verkeerssituatie moet duidelijk zijn uit het wegbeeld.
		Terughoudend zijn in het plaatsen van verkeersspiegels, gelet op de schijnveiligheid, voorkeur geven aan andere oplossingen.
- Landbouwverkeer	Maatwerk.	Zoveel mogelijk weren uit de dorpen en indien geen alternatief acceptabel in de dorpen.
- Bewegwijzering	Via belangrijke routes	Alle bebouwde kommen van de gemeente verwijzen. Primair via rijks en provinciale wegen, aanvullend via de doorgaande routes en zoveel mogelijk rekening houdend met het provinciaal beleid.

4.2 Verkeersveiligheid

Het thema verkeersveiligheid heeft betrekking op alle verkeersdeelnemers. Gemeente De Wolden wil de verkeersveiligheid verbeteren door onveilige locaties actief aan te pakken. Daarnaast wil de gemeente conform de Duurzaam Veilig filosofie inzetten op gedragsbeïnvloeding door educatie, communicatie en handhaving.

In deze paragraaf komen de volgende onderdelen aan de orde:

- Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid;
- Gedragsbeïnvloeding/educatie.

Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid

In paragraaf 3.1 is de verkeersongevallenanalyse uitgebreid beschreven. Hieruit blijkt dat het aantal ongevallen de afgelopen jaren sterk is afgenomen, ondanks het feit dat het verkeer jaarlijks toeneemt. Blijkbaar is het verkeersveiligheidsbeleid dat de gemeente voert efficiënt.

Verkeersveiligheid blijft ook de komende jaren een van de prioriteiten in het verkeersbeleid van gemeente De Wolden. De gemeente gaat verder met het invoeren van 30- en 60 km-zones en geeft daarbij extra aandacht aan de locaties waar daadwerkelijk ongevallen gebeuren. Er zijn geen black spots of opvallende ongevalsconcentraties (meer) in de gemeente.

Subjectieve verkeersveiligheid kan omschreven worden als een gevoel van onveiligheid. Men voelt zich om welke reden dan ook onveilig, maar er gebeuren – gelukkig – geen

ongevallen. Uit de enquête is een aantal subjectief onveilige locaties naar voren gekomen. Daar waar mogelijk worden de gesignaleerde knelpunten opgelost, maar de objectief onveilige locaties hebben prioriteit. De politie voert op dit moment het project Subjectieve Verkeersonveiligheid (PSV) uit. De politie gaat dan op verzoek van de gemeente en in samenspraak met bewoners tijdelijk handhaven op een subjectief onveilige locatie. Hiervoor moet draagvlak zijn in de omgeving. Dit kan men meten middels een enquête. Deze enquête wordt door de gemeente uitgevoerd.

Gedragsbeïnvloeding

Na een periode waarbij de nadruk lag op infrastructurele maatregelen, krijgt de mens nu een centrale rol in de verkeersveiligheidsaanpak (Door met Duurzaam Veilig, 2005). Gedragsbeïnvloeding mag niet ontbreken in een afgewogen pakket van maatregelen. Daarom is gedragsbeïnvloeding een van de speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid van gemeente De Wolden. Enkele begrippen zullen wij hieronder verder uitwerken:

- Permanente verkeerseducatie;
- Verkeersouders en verkeersveiligheidlabel;
- Campagnes, zoals de campagne '100% Drent';
- Handhaving.

Er ligt een grote verantwoordelijkheid bij de weggebruikers zelf.

Permanente Verkeerseducatie (PVE)

Het idee achter PVE is dat iedereen zijn leven lang blijft leren op verkeersgebied. Doel van PVE is om verkeersdeelnemers 'van driewieler tot rollator' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat houdt in dat er verkeerseducatie plaatsvindt op het moment waarop verwacht kan worden dat de bestaande kennis, vaardigheid en motivatie niet (meer) voldoende zijn. Hierbij gaat het dus niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en de vertaling naar veilig gedrag. De volgende doelgroepen worden daarbij onderscheiden:

- 0 - 12 jaar (kinderen);
- 12 - 18 jaar (jongeren);
- 18 - 60 jaar (rijbewijsbezitters);
- 60-plussers.

De provincie Drenthe heeft per doelgroep een pakket aan instrumenten ontwikkeld. Gemeente De Wolden maakt in overleg met de provincie Drenthe, via het Verkeer en Vervoersberaad Drenthe (VVBD), afspraken over de in te zetten instrumenten, verdeeld over de leeftijdscategorieën. De gemeente werkt hierbij intensief samen met de Zuydrentse gemeenten (Midden-Drenthe, Westerveld, Meppel, Hoogeveen). Deze gemeenten stellen jaarlijks het UPV vast. Het UPV bestaat uit een aantal projecten die grotendeels gericht zijn op specifieke doelgroepen. Zo zijn er onder andere de projecten Drents Verkeersveiligheidlabel (DVL), Clinic Veilig Uitgaan, Bromfietscursus en 'de scholen zijn weer begonnen'. Kortom, er is een breed scala aan projecten beschikbaar op het gebied van verkeerseducatie voor iedere doelgroep.

Daarnaast stelt de lokale VVN De Wolden jaarlijks een activiteitenprogramma op. De activiteiten die passen binnen de kaders en het beleid van de regio, worden door de

gemeente gehonoreerd om uitgevoerd te worden. Dit zijn onder andere rijvaardigheidstesten en fietscontroles op lagere scholen.

Verkeersouders en verkeersveiligheidslabel

Het is belangrijk dat kinderen zich veilig leren bewegen in het verkeer. Daarvoor is iedereen verantwoordelijk: ouders, verzorgers, school en overheid. Daarom vindt de gemeente het belangrijk dat in het basis- en voortgezet onderwijs structureel aandacht wordt besteed aan verkeersonderwijs. De gemeente wil graag met de scholen in gesprek en heeft aangegeven dat het belangrijk is dat elke school een verkeersouder heeft. Deze verkeersouders zijn voor de gemeente het aanspreekpunt vanuit de school. Knelpunten worden met hen besproken, maar ook verkeerseducatiemethodieken.

Om scholen te helpen verkeerseducatie een permanente plaats in het lesprogramma te geven, is het project Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL) opgezet. De mascotte van het project is 'Seef': een "coole" zebra die "safe" zijn weg in het verkeer vindt. Scholen in het basis- en voortgezet onderwijs kunnen door deelname aan het project in het bezit komen van het DVL en zich profileren als verkeersveilige school. Het DVL is een teken van erkenning en waardering voor de inspanningen die een school levert om:

- Het verkeersonderwijs een vaste plaats te geven in het schoolbeleid;
- Met het gedrag de verkeersveiligheid in en rond de schoolomgeving te vergroten.

Om in aanmerking te komen voor het DVL moet de school aan kunnen tonen dat er actief en structurele aandacht wordt besteed aan verkeersonderwijs. De voorwaarden zijn in zes categorieën gegroepeerd:

- Verkeersveiligheid in het schoolbeleid;
- Verkeerslessen;
- Verkeersprojecten;
- Praktische verkeersproeven;
- Verkeersveilige schoolomgeving en -routes;
- Betrokkenheid van (verkeers)ouders/verzorgers (in het basisonderwijs).



Gemeente De Wolden stimuleert scholen om mee te doen met het Verkeersveiligheidslabel en streeft er naar dat alle basisscholen voor 2015 beschikken over het label.

Een verkeersveilige schoolomgeving en schoolroute zijn voorwaarden om in aanmerking te komen voor het DVL. Een externe organisatie voert hiertoe een

onderzoek uit en bespreekt dit met de school. De gemeente streeft er naar om rondom alle scholen een 30 km-zone in te stellen, voor zover dat nog niet is gebeurd. De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid in dit project door daar waar noodzakelijk infrastructurele maatregelen uit te voeren om de verkeersveiligheid rondom de school te verbeteren. De enquêteresultaten voor wat betreft schoolomgevingen kunnen hierbij worden betrokken.

Campagnes

Jaarlijks worden gedragscampagnes uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal. De landelijke verkeersveiligheidscampagnes worden verzorgd door Rijkswaterstaat. Handhaving vindt plaats door het KLPD en het OM. Het Rijk probeert door de landelijke voorlichting die gericht is op gedragsbeïnvloeding, handhaving en decentrale acties het gedrag van de verkeersdeelnemer in positieve zin te veranderen. De provincie probeert met regionale campagnes zoveel mogelijk aan te sluiten op deze landelijke campagnes en maakt hiervoor elk jaar een campagnekalender. Voordelen van het combineren van de landelijke en regionale campagnes zijn eenduidigheid en efficiëntie. De landelijke acties zorgen voor naamsbekendheid, zodat de regionale campagnes hierop kunnen meeliften. Op lokaal niveau heeft gemeente De Wolden in 2008 deelgenomen aan het project 100% Drent. De kern van de actie is de visie dat een Drent nuchter, kalm en sociaal in het leven staat. Dit zijn ook goede eigenschappen voor veilig verkeersgedrag. Doel hiervan is om bewustwording en gedragsverandering te realiseren.

Handhaving

De bedoeling van verkeerstoezicht of handhaving is educatie. Ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan automobilisten die te hard rijden of met alcohol op achter het stuur gaan zitten. De politie controleert en verbetert de naleving van de verkeersregels. De provinciale speerpunten ten aanzien van handhaving zijn: Helm, Gordel, Roodlicht, Alcohol en Snelheid (Helm-GRAS). Een structurele en planmatige aanpak, afgestemd op wegbeheer en educatieve activiteiten, is daarbij van belang. Een dergelijke aanpak kenmerkt zich door:

- Gericht toezicht op relevante plaatsen, tijdstippen en gedragingen;
- De combinatie van voorlichting en onderwijs daar waar mogelijk;
- Een projectmatige aanpak gericht op het type overtreding;
- Preventief en repressief optreden.

De gemeente maakt afspraken met de politie over het uit te voeren verkeerstoezicht. Daarvoor vindt periodiek overleg plaats tussen gemeente en politie.

Hiervoor is de ambitie verkeersveiligheid uitgewerkt. Aanpak en maatregelen zijn beknopt weergegeven in het volgende overzicht.

Verkeersveiligheid		
- Objectief en subjectief	Knelpunten oplossen	Maatregelen treffen om ongevallenconcentraties te voorkomen en op te lossen. Subjectieve onveiligheid zo veel mogelijk meetbaar maken.
- Gedragsbeïnvloeding	Huidig niveau handhaven	Maatwerk voor De Wolden. Zoveel mogelijk regionaal (ZW Drenthe) oppakken en daarbij de lokale VVN-afdeling betrekken.

4.3 Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Sociale veiligheid;
- Geluid en luchtkwaliteit;
- Routering gevaarlijke stoffen;
- Gladheidbestrijding.

Sociale veiligheid

Onder de term sociale veiligheid wordt verstaan: de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte. In gemeente De Wolden gaat het veelal om de kwetsbare verkeersdeelnemer (fietser, voetganger) die zich onveilig voelt in het donker of door bosschages dicht langs de weg. De gemeente voert hier geen specifiek beleid op, maar bij meldingen over sociaal onveilige locaties wordt per geval bekeken hoe dit kan worden opgelost. Dit kan bijvoorbeeld door snoeiwerk en/of openbare verlichting. Het doel daarvan is om de zichtbaarheid van de weggebruikers in de openbare ruimte te vergroten.

Milieu: geluid en luchtkwaliteit

Verkeer heeft negatieve effecten op het milieu en daarmee ook op de kwaliteit van de leefomgeving. Op verschillende schaalniveaus (mondiaal, landelijk, regionaal) worden allerlei activiteiten ondernomen om de negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken en knelpunten op te lossen. De gemeente draagt hier ook aan bij door bijvoorbeeld het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

Daarnaast zet de gemeente actief in op het beperken van de CO₂-uitstoot als onderdeel van het klimaatbeleid. In dit kader wordt het product Het Nieuwe Rijden gestimuleerd (onder andere aanbieden van een cursus hiervoor), maar wordt ook ingezet op het versterken van andere thema's zoals openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

Gezien de relatief lage verkeersintensiteiten en lage dichtheid van vervuilende fabrieken is luchtkwaliteit geen actueel onderwerp in De Wolden. Uit provinciaal

onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit in Drenthe overal ruimschoots aan de gestelde normen voldoet.

Wel krijgt de gemeente soms klachten over geluidsoverlast. In verblijfsgebieden wordt in beginsel geen normoverschrijding geaccepteerd. Daar waar de norm wordt overschreden, kan de gemeente besluiten om maatregelen te treffen. Nieuwbouwlocaties worden altijd zodanig aangelegd dat de geluidsnorm op de gevel van de woning niet wordt overschreden.

Routering gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS, 1996) heeft als doelstelling het bevorderen van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent het voorkomen van schade of hinder voor mens, dier en het milieu als gevolg van dit vervoer.

De algemene regel van de WVGS is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen buiten de bebouwde kom blijft. Daarnaast hebben gemeenten de mogelijkheid om een verplichte route vast te stellen. Het instellen van dergelijke verplichte routes is echter niet verplicht.

Bij de keuze wel of geen routering spelen lokale aspecten een rol, zoals de omvang van verkeersstroom gevaarlijke stoffen, spreiding van zenders en ontvangers en lokale wegomstandigheden. Voor bedrijven betekent niet routeren minder rompslomp met de aanvraag van ontheffingen. Gezien de geringe omvang van het vervoer met gevaarlijke stoffen heeft gemeente De Wolden besloten om geen routeringplan op te stellen.

Gladheidbestrijding

Om tijdens de winter veilig gebruik van de wegen zoveel mogelijk te kunnen waarborgen, beschikt gemeente De Wolden over een gladheidbestrijdingsplan. In het gladheidbestrijdingsplan zijn de momenten, omstandigheden en de routes waar wordt gestrooid, beschreven. Alleen de doorgaande wegen worden preventief (voordat gladheid optreedt) gestrooid. Deze wegen zijn de verbindingswegen tussen de dorpen, de busroutes, de aan- en afvoerwegen van de industrieterreinen en de doorgaande fietsroutes. Het strooien vindt plaats in een vastgestelde volgorde. In het plan is bepaald dat bij extreme omstandigheden alleen de verbindingswegen binnen de dorpen begaanbaar worden gehouden. 's Nachts wordt alleen bij zeer bijzondere omstandigheden gestrooid. Bij langer aanhoudende gladheid worden ook de wegen in het buitengebied en binnen de kom curatief (droog) gestrooid. (website gemeente De Wolden; hier is ook het plan en de routering te bekijken)

De ambitie leefbaarheid wordt op diverse fronten ingevuld. De aanpak en maatregelen zijn samengevat in navolgende tabel.

Leefbaarheid		
- Sociale veiligheid	Knelpunten oplossen	Zichtbaarheid gebruikers in de openbare ruimte vergroten (bijvoorbeeld door snoeiwerkzaamheden of de openbare verlichting aan te passen).
- Geluid	Rekening houden met verblijfsfunctie	In verblijfsgebieden in beginsel geen normoverschrijding accepteren.
- Gladheidbestrijding	Via doorgaande routes	Verbindingen tussen de dorpen en de stroomwegen preventief strooien

4.4 Fietzers en voetgangers

In deze paragraaf wordt het gemeentelijke beleid ten aanzien van kwetsbare verkeersdeelnemers beschreven. Onder kwetsbare verkeersdeelnemers worden verstaan:

- Voetgangers algemeen;
- Schoolgaande jeugd;
- Gehandicapten en ouderen

Voetgangers algemeen

Toegankelijkheid en veiligheid zijn voor voetgangers van groot belang. Om voorzieningen in het centrum, de openbare gebouwen, scholen, bejaardentehuizen en dergelijke veilig te voet te kunnen bereiken, zijn voetgangersvoorzieningen noodzakelijk.

De gemeente streeft er naar om langs wegen waar een snelheidsregiem van 50 km per uur geldt (en blijft gelden) en waar bebouwing aanwezig is, te zorgen dat er voorzieningen aanwezig zijn voor voetgangers. Hierbij kan in bepaalde gevallen ook volstaan worden met een alternatief zoals een fietspad. Daar waar drukke oversteeklocaties zijn, kan overwogen worden om voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen. Dit is echter geen garantie voor een veilige oversteek!

In 30 km-zones zijn geen afzonderlijke voorzieningen nodig, omdat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier laag ligt.

De toegankelijkheid voor en veiligheid van voetgangers is in de gemeente niet overal gegarandeerd. Er zijn verschillende lokale knelpunten te benoemen, zoals steile op/afrit van het trottoir, slecht onderhoud, obstakels en dergelijke. Om een goed beeld te krijgen van de knelpunten is de gemeente gestart met een inventarisatie, samen met betrokken partijen. Ook de knelpunten die in de enquête zijn genoemd worden hierin betrokken. Ernstige knelpunten worden zo snel mogelijk opgelost, de overige in combinatie met onderhoud.

De voetpaden of looproutes vanaf een bejaardencentrum naar diverse voorzieningen zoals winkels, huisarts, bibliotheek moeten goed begaanbaar zijn. De gemeente zorgt voor de goede begaanbaarheid en wil ongevallen van bejaarden voorkomen. Een medewerker van de gemeente heeft de stand van zaken geïnventariseerd. De

bewoners, afgevaardigden van de cliëntenraden en directie vonden het prettig dat er aandacht is besteed aan de routen van de oudere inwoners van de gemeente. Zij dachten mee en kwamen met alternatieven en oplossingen voor knelpunten. De inventarisatie beslaat meer dan de staat waarin een voetpad verkeert. Het bevat ook openbare verlichting, zebrapaden, bankjes, prullenbakken, mogelijke obstakels. Over het algemeen zijn de oudere inwoners tevreden ondanks een aantal punten. Met name in Ruinerwold is de oudere inwoner heel content. In De Wijk en Zuidwolde zijn de voetpaden slechter geworden door bouwwerkzaamheden. De paden die niet voldeden aan de goede begaanbaarheid, worden aangepast indien dit noodzakelijk is. Er wordt nagedacht over de haalbaarheid en uitvoering van specifieke wensen. Voor een voetpad dat over twee tot drie jaar wegens vervanging van riolering wordt herstraat, heeft de cliëntenraad een alternatief bedacht. De belangrijkste eis van paden is dat deze vlak moet zijn.

Uit: collegevoorstel 'Toegankelijkheid & begaanbaarheid van looproutes voor de oudere inwoner woonachtig in een bejaardencentrum,' november 2009

Schoolgaande jeugd

Bij deze doelgroep gaat het vooral om de verkeersveiligheid op en nabij de school (schoolomgevingen en school-thuisroutes). Schoolomgevingen en school-thuisroutes vormen een belangrijk onderwerp in het beleid van de gemeente. Bij de school thuisroutes voor leerlingen van lagere scholen en de schoolroutes voor middelbare scholieren zet de gemeente in op een hogere onderhoudskwaliteit van de verhardingen.

Schoolomgevingen

Verkeersveiligheid rond scholen was in de afgelopen jaren al een van de speerpunten van de gemeente. Wel is de gemeente van mening dat ouders zelf ook een verantwoordelijkheid hebben in de verkeersveiligheid rondom de school tijdens halen en brengen.

Een aantal schoolomgevingen is al heringericht met als doel de schoolomgeving objectief én subjectief duurzaam veiliger te maken. Uit de enquête blijkt dat er nog steeds een aantal knelpunten rondom scholen wordt ervaren. De gemeente gaat hierover in gesprek met de verkeersouders en de school. Scholen waar (infrastructurele) knelpunten worden ervaren worden door de gemeente verzocht zich aan te melden voor het DVL project. Hierbij kunnen dan ook de opmerkingen uit de enquête worden gebruikt. In **bijlage 8** is een aantal richtlijnen en mogelijke oplossingsrichtingen bij scholen beschreven.

Gehandicapten/ouderen

Gehandicapten en ouderen die slecht ter been zijn, hebben meer nog dan andere voetgangers behoefte aan veilige voetgangersvoorzieningen. Hoewel de gemeente geen specifiek beleid heeft ten aanzien van gehandicapten, kan wel een aantal algemene zaken worden genoemd die extra aandacht behoeven:

- Ten aanzien van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen stelt de gemeente in dit GVVP haar beleid vast. Voorheen was dit vraagvolgend. De richtlijnen zijn in **bijlage 9** beschreven;
- Op oversteekpunten kunnen stoepverlagingen worden aangebracht ten behoeve van de toegankelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn.

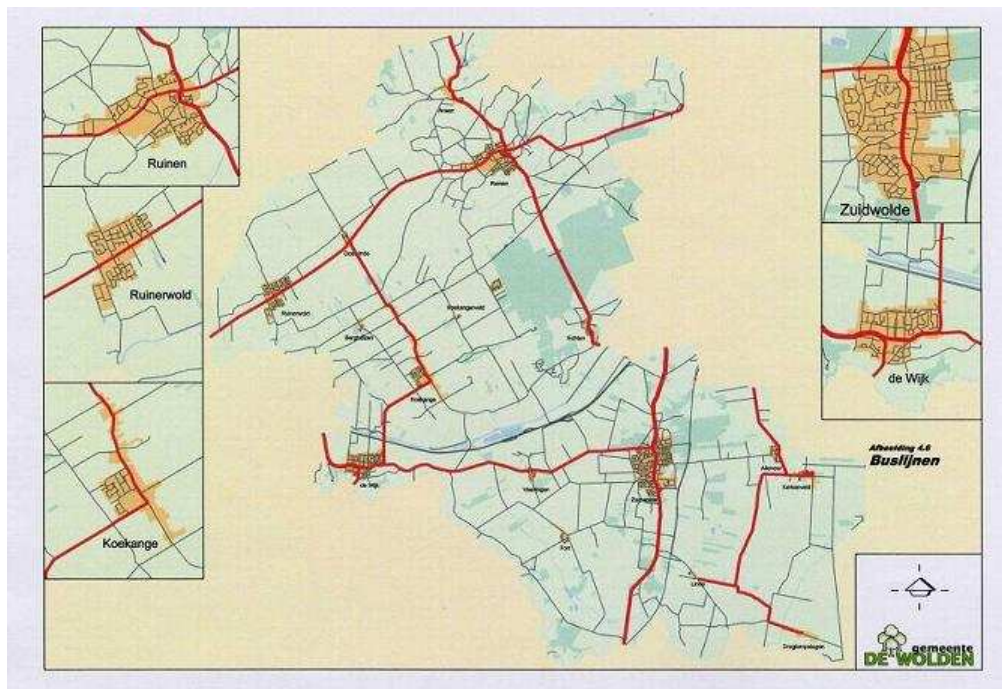
De knelpunten kunnen het beste in samenwerking met de gehandicaptenorganisaties in beeld worden gebracht (zie ook kopje hierboven: voetganger algemeen).

De ambitie 'kwetsbare verkeersdeelnemers' is hiervoor vertaald. De aanpak en maatregelen zijn in navolgende tabel samengevat.

Fietzers en voetgangers		
- Schoolroutes	Fietsroutes voortgezet onderwijs	Hogere onderhoudskwaliteit verhardingen.
- Bevorderen fietsgebruik	Continueren	Uitvoeren fietsplan. Aandacht voor fietsstallingen en aanvullende voorzieningen.
- Voetgangers	Meer shared space	In verblijfsgebieden voetgangers samen met de andere verkeersdeelnemers veilig gebruik laten van de openbare ruimte
- Zebrapaden	Bij uitzondering	Geen zebrapaden in verblijfsgebieden. Uitzondering is afhankelijk van verkeersintensiteit, beschikbare alternatieven en het gebruik van de wandelroute.

4.5 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in De Wolden heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De lijnen en frequenties zijn op **afbeelding 4.6** weergegeven. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. Op dit moment is de ontsluiting met diverse regionale buslijnen georganiseerd. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.



Het OV bureau Groningen-Drenthe, dat verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in De Wolden, heeft onlangs gekozen voor een nieuwe vervoerder. QBuzz gaat met ingang van 13 december 2009 voor een periode van zes jaar het openbaar vervoer verzorgen in Groningen en Drenthe. De routes en frequenties blijven in De Wolden nagenoeg ongewijzigd. Wel gaat QBuzz een kwaliteitsslag maken voor wat betreft materieel. Alle bussen worden uitgevoerd als lage vloerbus en in de bus is realtime reisinformatie beschikbaar.

De gemeente heeft zelf weinig invloed op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel bijdragen aan een betere kwaliteit, enerzijds door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur, anderzijds door goede haltevoorzieningen.

Infrastructuur

Door het aanbieden van goede infrastructuur kan de gemeente bijdragen aan de betrouwbaarheid en punctualiteit van het openbaar vervoer. Om daadwerkelijk bij te dragen aan deze doelstelling zijn de volgende (beleids)uitgangspunten geformuleerd:

- In een vroegtijdig stadium rekening houden met het openbaar vervoer bij het opstellen wegcategorisering en ruimtelijke ontwikkelingen. Hiertoe het OV-bureau betrekken bij ontwikkeling en uitwerking van de plannen.
- Indien de gemeente het openbaar vervoer vertraagd door veranderingen op het gemeentelijke wegennet, tracht zij elders op dezelfde buslijn de doorstroming van de bus te verbeteren;
- Bij inrichting van wegen met een busroute volgens Duurzaam Veilig wordt er zoveel mogelijk busvriendelijke infrastructuur aangelegd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de CROW richtlijnen (publicaties 141, 164, 172, 184, ASVV2004 en 'Maten voor de bus' van Connexxion).

Haltevoorzieningen

Zoals reeds genoemd zijnabri's vervangen en worden belangrijke bushaltes voorzien van een verhoogd perron. Doel is om 50% van de gemeentelijke haltes toegankelijk te maken. Verder worden stallingvoorzieningen geoptimaliseerd. Daarnaast onderzoeken gemeenten en het OV-bureau de mogelijkheden op belangrijke bushaltes te voorzien van realtime businformatie door middel van DRIS (Dynamisch Route Informatie Systeem). De invoering van DRIS start in het najaar van 2009 als proef op het OV-knooppunt in Borger. Uitvoering in de provincie vindt plaats vanaf 2010. Het VVBD moet nog besluiten over de wijze van (mede)financiering door gemeenten.

De enquête heeft een aantal knelpunten op het gebied van OV opgeleverd. Deze knelpunten worden besproken met het OV-bureau en waar mogelijk worden maatregelen getroffen. Een van de meest genoemde klachten was dat er te weinig of helemaal geen openbaar vervoer beschikbaar is. Dat is niet geheel juist, want daarvoor is er de Regiotaxi. Blijkbaar is men niet op de hoogte van deze vorm van openbaar vervoer. Regiotaxi Zuidwest Drenthe combineert WMO-vervoer met openbaar vervoer. Er geldt een aantal spelregels:

- Regiotaxi rijdt elke dag van 06.00 uur tot 01.00 uur;
- Regiotaxi rijdt uitsluitend op verzoek en heeft de mogelijkheid om ritten te combineren. De rit mag nooit langer zijn dan anderhalf keer de directe rittijd.
- De taxi arriveert omstreeks het afgesproken tijdstip met een uitloop van maximaal 20 minuten.

In navolgende tabel wordt de aanpak en invulling van de ambitie openbaar vervoer samengevat.

Openbaar vervoer		
- Dienstregeling	Optimaliseren	Bij het OV-bureau aangeven dat wij het huidige niveau willen handhaven, bij knelpunten oplossingen nastreven.
- Haltes en halteplan	50% haltes toegankelijk maken	Gebruik van het openbaar vervoer voor bijvoorbeeld ouderen, ouders met kinderen, minder validen mogelijk maken.
- Kernen zonder OV	Buslijnen + regiotaxi	Vervoer op maat in stand houden en benutten als ontsluiting naar kernen zonder OV. Meer publiciteit over de mogelijkheden geven van de regiotaxi.

4.6 Parkeren

Vanaf 1995 groeit het autobezit in Nederland aanzienlijk sneller dan het aantal huishoudens. Deze trend zal zich in de komende jaren nog doorzetten. Verwacht wordt dat het autobezit per huishouden in 2020 ruim 20% hoger ligt dan in 1995.

Tot op heden leidt dat in De Wolden niet of nauwelijks tot problemen; vaak kan er voldoende op straat worden geparkeerd. Bij klachten wordt per geval nagegaan hoe

het probleem kan worden opgelost. Daar waar nieuwe woonwijken worden gebouwd zijn aangescherpte parkeernormen wel noodzakelijk.

Winkelgebieden

In winkelgebieden blijft de huidige parkeercapaciteit minimaal gehandhaafd. In combinatie met herinrichting en onderhoud wordt, in overleg met betrokkenen, waar nodig verbetering van de faciliteiten nagestreefd.

Parkeernormen bij nieuwbouw en herontwikkeling

Voor nieuwbouw zijn per stedelijkheidsgebied parkeerkencijfers opgesteld. Deze kencijfers zijn in vijf klassen ingedeeld: van sterk stedelijk (1) tot niet stedelijk (5). Gemeente De Wolden valt onder klasse 5. De parkeerkencijfers staan uitgebreid beschreven in het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, van het CROW) en CROW publicatie 182 (parkeerkencijfers).

In nieuwe situaties (die bij het gereedkomen van dit plan nog niet in procedure zijn), worden deze parkeerkencijfers als uitgangspunt gebruikt bij de raming van de parkeerbehoefte. Het berekenen van de parkeerbehoefte is altijd maatwerk en wordt sterk bepaald door de specifieke locatie en specifieke ontwikkeling. De cijfers zijn dan ook de algemene, standaard kencijfers. Binnen de hier gestelde normen wordt de parkeerbehoefte berekend, maar of de bovengrens of de ondergrens wordt gehanteerd, moet per situatie bepaald worden.

Carpoolplaats

Carpoolplaatsen dragen bij in de vermindering van de verkeersdruk. Bovendien heeft carpoolen een positief effect op het milieu (brandstof, luchtvervuiling). Gebleken is dat er behoefte is om nabij de A28 een carpoolplaats aan te leggen. Uit nader onderzoek moet blijken welke locatie in de omgeving van de Willem Moesweg of Leeuweveenseweg het meest geschikt is. Tevens zal worden onderzocht op welke manier de aanleg kan worden gefinancierd.

Gereguleerd parkeren/vrachtauto's

Er is geen aanleiding om het parkeren in de gemeente te reguleren (blauwe zones ed.). Bij de lokale winkelcentra is over het algemeen voldoende parkeergelegenheid aanwezig.

Wel wordt voorgesteld een parkeerverbod voor vrachtwagens (langer dan zes meter en/of hoger dan 2,4 meter) in de grote kernen De Wijk, Ruinerwold, Ruinen en Zuidwolde in te stellen. Het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom nabij woningen is namelijk ongewenst en leidt vaak tot veel overlast. Naast de aantasting van het beeld binnen de bebouwde kom bestaat de overlast uit geluidhinder bij het aankomen of vertrekken van de vrachtwagens en het geluid van draaiende koelaggregaten. De doelgroep dient zoveel mogelijkheid elders op een veilige manier te kunnen parkeren, buiten de bebouwde kom of op daartoe aangewezen plekken op bedrijventerreinen. Voorgesteld wordt dit nieuwe beleid verder uit te werken.

Wegsleepregeling

Een aantal Drentse gemeenten heeft een wegsleepregeling vastgesteld, maar deze bleken verschillend van opzet te zijn. Om daar meer uniformiteit in aan te brengen heeft een werkgroep een handleiding geschreven met concrete voorbeelden die de gemeenten kunnen gebruiken. In De Wolden is geen wegsleepregeling van kracht. Er is op dit moment ook geen aanleiding om beleid op dit gebied vast te stellen.

In de volgende tabel wordt het voorgenomen beleid op het gebied van parkeren weergegeven.

Parkeren		
- winkelgebieden	Uitbreiden bij knelpunten, maar integraal afwegen	De bestaande parkeercapaciteit minimaal handhaven. In combinatie met nieuwbouwprojecten, herinrichtingen, onderhoudsmaatregelen verbetering van de faciliteiten nastreven.
- vrachtwagens	niet in bebouwde kom	Parkeerzone instellen voor vrachtverkeer in de bebouwde kom. Verwijzen naar industrieterreinen of hiervoor aangelegde voorzieningen.
- gehandicapten		Bij algemene voorzieningen (winkels, zorgcomplexen) parkeerplaatsen voor algemeen invalidegebruik reserveren. Onder kenteken alleen bij uitzondering, bij medische urgentie bijv. bij eengezinswoningen.

5

OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij enkele mogelijke oplossingsrichtingen. Deze komen voort uit de knelpunten die naar voren zijn gekomen uit de inventarisatiefase. Per dorp worden de belangrijkste knelpunten en de mogelijke oplossingsrichtingen beschreven. Nadrukkelijk is sprake van mogelijke oplossingsrichtingen: er worden geen definitieve ontwerpen voor de eindsituatie gepresenteerd. Deze oplossingsrichtingen kunnen wel worden gebruikt bij het onderdeel 'verkeer' in de op te stellen dorpsvisies. Dit hoofdstuk begint met een uitgebreide beschrijving van Shared Space; een richting waar de gemeente graag mee verder wil de komende jaren.

5.1 Shared Space algemeen

Shared Space is een denkwijze/ werkwijze die ertoe bijdraagt dat de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert. Een zichtbare uitwerking daarvan is bijvoorbeeld een straat zonder borden, verkeerslichten en zebrapaden, waar voetgangers, fietsers en automobilisten samen de ruimte delen. In zo'n gemeenschappelijk gebruikte ruimte (Shared Space) wordt de automobilist een geïntegreerd onderdeel van de maatschappelijke en culturele context, en het gedrag (zoals snelheid) wordt bepaald door doorgewone gedrag norms. Shared Space bestaat uit twee onderdelen:

1. Proces;
2. Ontwerp.

Beide onderdelen worden hierna beschreven.

Proces

Het Shared Space proces bepleit een andere sturingsstrategie van de overheid. De overheid ziet het niet als taak alle problemen zelf op te lossen, maar stelt particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties in staat actief bij te dragen 'het probleem' op te lossen. Shared Space wil hiermee een dubbele kwaliteit realiseren: ruimtelijke kwaliteit en democratische kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt door kennis en ervaring uit allerlei werkgebieden te bundelen; in onderlinge samenwerking wordt een gedragen product neergezet. Met democratische kwaliteit wordt bedoeld dat gedurende het proces sprake is van een breed draagvlak, actieve betrokkenheid, medewerking en verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen.

Het gaat in het kader van dit GVVP te ver om het proces volledig te beschrijven. Voorgesteld wordt deze werkwijze standaard toe te passen bij grootschalige infrastructurele projecten. Verder kan worden overwogen dit proces onderdeel te maken van het project 'De Ontmoeting'.

Ontwerp

Shared Space is een nieuwe benadering van het ontwerp van de openbare ruimte.

Deze aanpak met een oorsprong in Noord-Nederland krijgt steeds meer navolging in binnen- en buitenland.

In de Shared Space-aanpak wordt bij het ontwerp van de openbare ruimte niet alleen naar het verkeerssysteem gekeken. Andere belangen en gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte en aanknopingspunten voor het ontwerp worden nadrukkelijk meegenomen. Nieuw is dat deze benadering niet alleen wordt toegepast op pure verblijfsplekken, maar ook op locaties waar in de voorsituatie de verkeersfunctie sterk de overhand had.

Het doel van Shared Space is tweeledig. Shared Space zorgt ervoor dat de openbare ruimte een prettiger verblijfsruimte wordt. Bovendien wordt de weggebruiker bewust om meer rekening te houden met de omgeving en met andere weggebruikers dan hij normaliter zou doen. Daarvoor is niet alleen een ander ontwerp nodig, maar vooral ook een andere aanpak en andere betrokkenen.

5.2 Shared Space binnen de kom (30 km-zones)

De afgelopen jaren is een aantal aansprekende voorbeelden van Shared Space in Noord-Nederland aangelegd. Vooral in de gemeente Smallingerland (Drachten) zijn veel voorbeeldprojecten uitgevoerd. **In bijlage 10** is een aantal afbeeldingen en voorbeelden van Shared Space projecten weergegeven. Zo kan bijvoorbeeld ook een schoolomgeving met het Shared Space principe worden heringericht.

Toch moet wel een kanttekening worden gemaakt bij Shared Space, want niet iedereen blijkt even positief. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) hebben soms moeite met oversteken en zich veilig te bewegen in het gemengde verkeer. Hier moet bij het ontwerp wel rekening mee worden gehouden.

In De Wolden wordt het eerste grootschalige Shared Space project momenteel voorbereid. De Hoofdstraat (noord) in Zuidwolde wordt volgens het Shared Space – principe heringericht. De gemeente wil de komende jaren meer van dergelijke projecten binnen de kom gaan uitvoeren.

5.3 Shared Space buiten de kom (60 km-zones)

Buiten de kom is nog niet veel ervaring opgedaan met Shared Space. En dat is eigenlijk opvallend. Immers, juist in het buitengebied is van oudsher al sprake van Shared Space. Toch is hier de roep om vrijliggende fietspaden en verkeersmaatregelen het grootst.

Gemeente De Wolden wil met Shared Space (buiten de bebouwde kom) het gevoel terug brengen van: 'de weg is van ons allemaal en we houden weer rekening met elkaar'. In deze paragraaf wordt uitgebreid ingegaan op het (her)inrichten van de

plattelandswegen (erftoegangswegen buiten de kom) volgens de Shared Space methodiek.

Het (her)inrichten en verkeersveiliger maken van de plattelandswegen buiten de kom is overigens hard nodig. Een kwart van de verkeersdoden in Nederland valt te betreuren op dit type wegen. Uit landelijk onderzoek is overigens gebleken dat het aantal verkeersslachtoffers met 25% is afgenomen door de herinrichting tot 60 km-zones.

Nadeel van het uitvoeren van snelheidsremmende maatregelen op de plattelandswegen is dat ze vaak ten koste gaan van het karakter van de weg en de omgeving. Immers, de plattelandswegen staan niet op zichzelf, maar zijn een integraal onderdeel van hun omgeving. Steeds vaker rijst bij inwoners, maar ook bij de gemeente zelf, de vraag of dit soort verkeerstechnische maatregelen de enige oplossing is.

Shared Space benut de elementen uit het landschap die kunnen worden ingezet om het gewenste verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. Hierbij is een gebiedsgerichte en integrale benadering essentieel. De opgave is dan dat de weggebruiker op een natuurlijke manier aan de vormgeving van de weg kan 'aflezen' welk gedrag van hem wordt verwacht. Tegelijkertijd zal een weginrichting die is afgestemd op zijn omgeving de aantrekkelijkheid van het platteland kunnen waarborgen of zelfs vergroten. Een dergelijke inrichting vergt maatwerk. In tegenstelling tot de traditionele verkeerstechnische maatregelen, zijn er dus geen standaardmaatregelen beschikbaar. Wel worden in deze paragraaf, op basis van ervaringen elders, een aantal concrete voorbeelden gegeven. Het CROW heeft onlangs een beeldenboek uitgegeven (plattelandswegen mooi en veilig, CROW publicatie 259). Hierin staan veel voorbeeldprojecten en mogelijke maatregelen beschreven.

Het landschap en de daaruit voortvloeiende maatregelen kunnen vanuit verschillende invalshoeken worden getypeerd:

- Landschappelijk;
- Cultuurhistorisch;
- Ecologisch.

In **bijlage 11** wordt per onderdeel een aantal mogelijke maatregelen beschreven. Deze voorgestelde maatregelen dienen als voorbeeld bij herinrichtingprojecten die de gemeente gaat uitvoeren op plattelandswegen.

5.4 Oplossingsrichtingen per kern

In deze paragraaf wordt per kern een aantal veel genoemde knelpunten beschreven. Tevens worden globale oplossingsrichtingen voorgesteld.

Alteveer



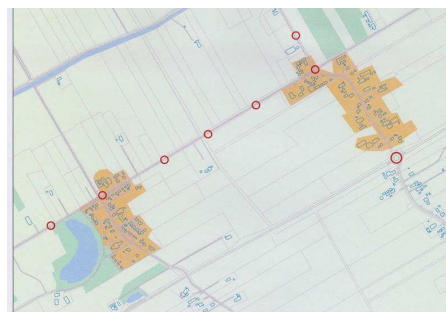
Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid <u>Bewegwijzering</u>: Alteveer en Kerkenveld zijn niet voldoende verwezen vanaf de stroomwegen.	Onderzoek de haalbaarheid van aanvullende verwijzingen naar beide dorpen. De nieuwe ontsluiting op de N48 geeft kansen.
Verkeersveiligheid <u>Oosterweg</u>: ontsluiting van Alteveer (en Kerkenveld) naar de N48 en Zuidwolde. Het is een relatief smalle weg met bomen aan beide zijden van de weg. Hierdoor is het niet mogelijk grasstenen aan te brengen en uitwijken is dus ook problematisch. Daarnaast is de kwaliteit van het wegdek plaatselijk onvoldoende.	Waar mogelijk – uitwijkstroken aan te leggen om de (circa) 300 meter. Dus uitwijkstrook links – 300 meter verderop uitwijkstrook rechts etc. De 300 meter is een richtgetal, omdat er ter plaatse wel ruimte moet zijn voor een strook. Bomenkap lijkt vanuit landschappelijk oogpunt geen optie. Daarnaast is een gedeelte van de weg aan onderhoud toe.
Leefbaarheid <u>Drempels</u>: (te) steile en (te) veel drempels in het dorp. Dat ontsiert het dorp en is vervelend voor de weggebruiker. Daarnaast zoekt verkeer een andere (snellere) weg. Indertijd is in Alteveer het concept Duurzaam Veilig wel erg strikt uitgevoerd door het invoeren van (zo)veel drempels. <u>Comfort</u>: door gaten in een aantal buitenwegen zijn deze minder goed begaanbaar.	De gemeente stelt voor om samen met het dorp te kijken naar alternatieve maatregelen, waarbij Shared Space een mogelijkheid is. Meer en eerder onderhoud uitvoeren aan de wegverhardingen (in 2009 is extra budget vrijgemaakt).
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Ansen



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid <u>Anserweg</u> : komgrens (op de weg vanuit Ruinen) gezien als verkeersonveilig. Er ligt daar een wegversmalling. <u>Armstraat – Anserweg</u> : kruispunt wordt onoverzichtelijk gevonden.	Hier kan de komentree worden verbeterd in combinatie met het uitzicht. Verbeteren door uitzichtverbeterende maatregelen (snoei en kap), bij het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen aan het wegdek kan het kruisingsvlak worden geaccentueerd.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Berghuizen



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid <u>Weidenweg (schoolroute)</u> wordt te hard gereden. <u>N375 - oversteek Berghuizen</u>: oversteek onveilig. <u>Koekangerweg</u>. Op deze verbinding tussen Weerwille en Oosteinde komen de fietsers in de knel. Het is een smalle weg met hoge snelheden. <u>Weidenweg</u>: geen veilige <u>fietsverbinding</u> vanaf Berghuizen naar de Koekangerweg.	Door de inrichting van deze lange weg te herzien middels 'shared space' kan dit worden verbeterd. De oversteek N375 wordt besproken met de wegbeheerder (provincie Drenthe). Verzocht wordt de locatie nader te onderzoeken en de aanleg van een rotonde te overwegen. Volgens het Fietsplan wordt langs de Koekangerweg een fietspad aangelegd. In het Fietsplan wordt geen (hoge) prioriteit toegekend aan de Weidenweg. Het buitengebied rond Berghuizen wordt heringericht tot 60 km zone. In deze zones kan de fietser voldoende veilig zijn route volgen.
Leefbaarheid <u>Buitengebied</u> veiliger maken voor kinderen.	Voorziet het plan in door de invoering van shared space en 60 km zones.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid <u>Postweg (brede school):</u> uit de resultaten van de enquête in de Wijk is dat velen zich zorgen maken over de toekomstige verkeerssituatie bij de brede school. Het feit dat deze aan een doodlopende weg ligt en dat de situatie nog niet verkeersveilig is opgelost, zorgt voor onrust. <u>Dorpsstraat:</u> het parkeren bij de winkels wordt als onveilig ervaren, vooral door de grote drukte bij Modewereld Van der Belt op bepaalde momenten. Een aantal malen wordt gevraagd om 30 km per uur in te stellen op de Dorpsstraat. <u>Julianaweg – Dorpsstraat:</u> kruispunt is relatief druk. Verkeer vanaf IJhorst kruist de drukke route langs de Dorpsstraat. Fietzers en voetgangers krijgen hierdoor een onveilig gevoel. <u>Julianaweg nabij Zorgcentrum Dunninghe:</u> De inrichting van deze weg is ouderwets en heeft een traditioneel verkeerskarakter. Door latere ontwikkelingen (woonzorgcomplex, kinderopvang) heeft de omgeving van de weg steeds meer een verblijfskarakter gekregen. <u>Prof. Blinkweg</u> (onoverzichtelijk + parkeren).	Inmiddels is een verkeersplan gemaakt met inbreng van de buurtbewoners en andere belanghebbenden. Dit plan wordt uitgevoerd. Door de combinatie onderhoud en Shared Space inrichting en het al dan niet instellen van 30 km per uur wordt de verkeerssituatie verbeterd. Onderzocht gaat worden op welke wijze de situatie kan worden verbeterd. Bij onderhoudswerkzaamheden kan een herinrichting worden uitgevoerd. Door de weg verkeersluw te maken wordt het doorgaande verkeer naar de hiervoor geëigende routes gestuurd. Het parkeren zal minder problemen opleveren.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen)	Route woonzorg - voorzieningen verbeteren.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Onderzoek ivm parkeerbehoefte (winkelaanbod).

Drogterslagen



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Haalbaarheid nieuwe / aanvullende verwijzingen.
Verkeersveiligheid <u>Drogterslagen</u>. Langgerekt dorp waar in de bebouwde kom een 30 km per uur zone is ingesteld. Volgens een aantal respondenten wordt er stelselmatig te hard gereden. <u>Luttergreppel</u>: smal, geen uitwijkmogelijkheden. <u>Kruispunt Vuile Riete-Reestweg / Linderveldweg</u>: krap. Het kruispunt heeft een snelheidsremmende functie. Het verruimen van het kruispunt is daarom ongewenst. <u>Paardelanden (kruispunt Linderweg)</u> uitzicht onvoldoende.	Gemeente is met de politie in overleg om ter plaatse een PSV (pilot subjectieve verkeersonveiligheid) te organiseren. Er zal dan strikter gehandhaafd worden. Nader onderzoek. Indien dit ruimtelijk mogelijk is uitwijkplaats aanleggen. Grasstenen aanbrengen daarmee de doorgang voor het verkeer optimaliseren. In de bocht bij dit kruispunt beplanting snoeien/rooien, daarmee uitzicht worden verbeterd.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden
Openbaar Vervoer	
Buurtbus sluit niet aan op lijn 29.	Onderzoek haalbaarheid verbetering aansluiting.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Echten



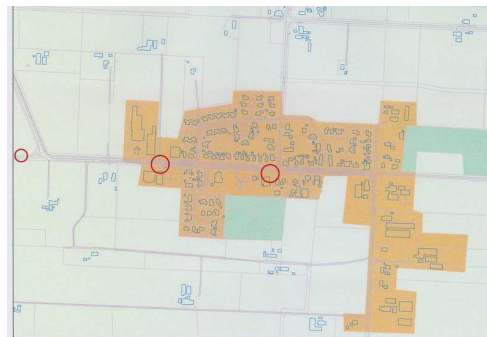
Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid Fietspad tussen Hagenakkers – Oshaarseweg heeft geen bewegwijzering.	Mogelijkheden beoordelen en rapporteren.
Verkeersveiligheid <u>Oshaarseweg</u> : grootste probleem dat in Echten wordt ervaren is het kruispunt bij de driesprong Oshaarseweg.	Deze locatie wordt meegenomen in een verkeersstudie die de gemeente momenteel uitvoert naar de aanleg van een fietspad en het verkeersveiliger maken van de Oshaarseweg.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers <u>Zuidwoldigerweg-Schoolakkers</u> . kruispunt wordt onveilig gevonden voor de schoolgaande kinderen.	Door het uitvoeren van nader onderzoek worden oorzaken en mogelijke oplossingen bepaald.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Fort



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Haalbaarheid nieuwe / aanvullende verwijzingen
Verkeersveiligheid	Aandacht voor landbouwverkeer
Leefbaarheid	Meer aandacht voor handhaving.
Kwetsbare verkeersdeelnemers Ouderen: meer aandacht voor deze groep.	Gemeentebreed invoeren van 60 km zones maakt het buitengebied verkeersveiliger
Openbaar Vervoer	Onderzoek invoeren treintaxi voor Fort
Parkeren	Geen bijzonderheden

Kerkenveld



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid <u>Bewegwijzering</u>: Altevée en Kerkenveld zijn niet voldoende verwezen vanaf de stroomwegen.	Onderzoek de haalbaarheid van aanvullende verwijzingen. De nieuwe ontsluiting op de N48 geeft kansen.
Verkeersveiligheid <u>Jan Haarstraat school/sporthal</u>: de verkeerssituaties bij de school en bij de sporthal worden verkeersonveilig gevonden. Er wordt te hard gereden, er rijdt te veel zwaar verkeer en het fietspad bij de school wordt geblokkeerd door geparkeerde voertuigen. <u>Sportpark Zandmeer</u>: Uitzicht schijnt hier slecht te zijn, in combinatie met parkeren.	Voorgesteld wordt hierover met de school in gesprek te gaan. De gemeente zal erop aandringen dat de school zich aanmeldt voor het DVL. In overleg met betrokkenen kunnen maatregelen worden voorbereid met als doel het verbeteren van het zicht.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Onderzoek invoeren belbus of beltaxi.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Koekange



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid N375: Gevraagd wordt meer te controleren op het negeren van het afslagverbod bij de Koekanger Dwarsdijk. Verder wordt gevraagd daar een rotonde aan te leggen, zodat men niet zo ver hoeft om te rijden en fietsers veiliger kunnen oversteken. Koekanger Dwarsdijk: wegdek en berm zijn kwalitatief slecht. Daardoor ontstaan bij uitwijken gevaarlijke situaties Prinsesseweg-Dorpsstraat: Voorrang om de hoek bij garage Gritter is gevaarlijk; er is geen ruimte voor fietsers. Bermen. Aantal wegbermen (bijv. Weerwilleweg) zijn slecht.	Handhaving door politie. De gemeente zal de oversteek N375 (Koekanger Dwarsdijk) bespreken met de wegbeheerder (provincie Drenthe) en haar verzoeken deze locatie nader te onderzoeken en de aanleg van een rotonde te overwegen. Bij het uitvoeren van onderhoud aan de verharding kan de aanleg van grasstenen worden meegenomen. Deze situatie zal de gemeente nader beoordelen en bezien welke (eenvoudige) maatregelen mogelijk zijn. Jaarlijks worden bermen verbeterd. Over uitvoeringsplan communiceren.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen)	Route woonzorg - voorzieningen verbeteren.
Openbaar Vervoer	Onderzoek optimalisatie richting Meppel.
Parkeren	Parkeren grotere vrachtauto's reguleren.

Koekangerveld



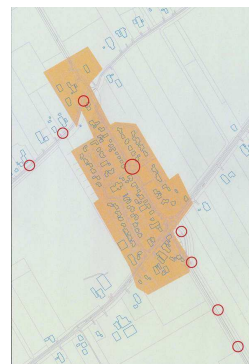
Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid <u>N375</u>: verkeer naar Koekangerveld moet via de aansluiting Koekange rijden. Dit zorgt voor overlast in Koekange en een slechte ontsluiting van de dorpen Koekangerveld en recreatiepark Marterhaar.	Overleg met de Provincie om een aansluiting (rotonde) voor Koekangerveld en Marterhaar te realiseren op de N375 bij de Koekangerveldweg. Onderzoek de haalbaarheid van aanvullende verwijzingen.
Verkeersveiligheid <u>Koekangerveldweg-N375</u>: top-3 onveilige locaties. De ongevallen hebben vaak een ernstige afloop (één dodelijk ongeval in de afgelopen drie jaar). Uit overleg tussen provincie, gemeente en politie is gebleken dat vooral het 'niet opletten' de oorzaak is van de ongevallen.	Overleg met de Provincie om een aansluiting (rotonde) voor Koekangerveld en Marterhaar te realiseren op de N375 bij de Koekangerveldweg.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

Linde



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Onderzoek haalbaarheid van aanvullende verwijzingen.
Verkeersveiligheid	Onderzoek aanpak resterende oversteken over de N48.
Leefbaarheid	Meer aandacht voor handhaving.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Plan opstellen om het parkeerterrein bij het dorpshuis te herinrichten.

Oosteinde



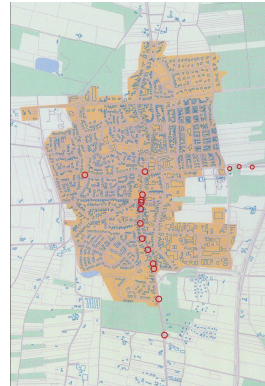
Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid Hesselterweg: aantal malen genoemd in de enquête. Vooral de oversteek naar de school wordt als onveilig ervaren.	De Hesselterweg is aangewezen en ingericht als 30 km-weg. Het betreffende kruispunt is voorzien van een plateau. Vanuit verkeerskundig oogpunt niet noodzakelijk om de situatie te wijzigen. Wel zal monitoring plaatsvinden.
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Geen bijzonderheden
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden
Parkeren	Geen bijzonderheden



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid Westerstraat / Brink. Het centrum van Ruinen is een aantal jaren geleden volgens het Shared Space principe ingericht. Een aantal respondenten geeft aan dat het moeilijk bereikbaar is voor rolstoelen, er een parkeerprobleem is in het centrum en het vele (zware) vrachtverkeer zorgt voor een onveilig gevoel. Neuzendijk – Meppelerweg. opvallend vaak wordt het kruispunt Neuzendijk-Meppelerweg genoemd als gevaarlijk punt. Leeuwte: al jaren bestaat de wens voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Leeuwte. Mr H. Smeengeweg (school): de verkeerssituatie bij de school wordt als onveilig beoordeeld. Wel geeft een aantal respondenten aan dat teveel ouders met de auto naar school komen en/of te hard rijden. Ook de (onveilige) schoolroutes worden een aantal malen als knelpunt genoemd. Fietspad Oosterstraat-Echtenseweg begin fietspad is onduidelijk.	Knelpunten bij een volgende herinrichting / onderhoud meenemen. De gemeente bereidt hier inmiddels een verkeersveilige oplossing voor. De gemeente heeft in haar fietsplan de aanleg van dit fietspad prioriteit gegeven. In 2009 zijn maatregelen uitgevoerd. Ook zal de school door de gemeente worden aangeraden zich aan te melden voor het DVL. De verkeersproblemen worden besproken en waar mogelijk opgelost. Situatie onderzoeken en maatregelen nemen.
Leefbaarheid	
<u>Snelheden</u> : in de woongebieden wordt te hard gereden.	Veel wegen in Ruinen kunnen als 30 km-zone worden ingericht, bijvoorbeeld de Armstraat.
Kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen)	Route woonzorg - voorzieningen verbeteren.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	
Smalle wegen in nieuwbouwplan parkeren moeilijk. Brink en Westerstraat: hoge parkeerdruk.	Verwijzingen naar Om de Kaamp optimaliseren.



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid	Geen bijzonderheden
Verkeersveiligheid <u>Dijkhuizen-Havelterweg</u>: extra aandacht. Vooral door het grote kruisingsvlak is dit kruispunt onoverzichtelijk. <u>Haakswold</u>: De weg is niet fysiek aangepakt waardoor nog vaak te hard wordt gereden. Een aantal respondenten geeft in de enquête aan dat de snelheid terug moet naar 80 km per uur. Anderen geven aan dat de bermen gevaarlijk zijn. Tijdens de werkateliers en door enkele respondenten van de enquête werd aangegeven dat de snelheid terug moet naar 80 km per uur. <u>Dokter Larijweg</u>: karakteristieke weg en bekend vanwege haar perenbomen. Vooral in het toeristenseizoen maken veel toeristische fietsers gebruik van de weg. Aangezien het een lange rechte weg betreft, wordt er vaak te hard gereden.	Bij een reconstructie aandacht besteden aan het kleinschaliger maken van het kruisingsvlak. In 2009 zijn langs Haakswold grasstenen aangebracht. Ook zou het instellen van een 80 km/h regime gezien het feit dat er een vrijliggend fietspad is logisch zijn. Wel zal dit op problemen stuiten. In de eerste plaats is het juridisch een moeilijke weg (bezwaren verkeersbesluit). Voorts heeft de gemeente Meppel het eerste deel van Haakswold (op haar grondgebied) aangewezen als 60 km-zone. Voorgesteld wordt om deze weg te voorzien van een maximumsnelheid van 60 km per uur met bijbehorende maatregelen. Juist op deze karakteristieke weg zijn Shared Space maatregelen gewenst.
Leefbaarheid <u>Dijkhuizen</u>: een aantal respondenten geeft aan dat Dijkhuizen naar 30 km zou moeten. Vooral het kruispunt Dijkhuizen-Havelterweg wordt als onveilig ervaren. Dat komt mede doordat er veel schoolgaande kinderen gebruik maken van het kruispunt. Ouderen kunnen er moeilijk oversteken. <u>Dijkhuizen – Buddingehof</u>: de verkeerssituatie opnieuw beoordelen als daar de brede school wordt gerealiseerd. <u>Wolddijk (grasdrogerij)</u>: incidenteel klachten van bewoners uit Ruinen en Ruinerwold, lastig om door de dorpen te rijden. Werkgebied groot deel van Noord Nederland en deel van Overijssel. De directie geeft aan dat er in het hoogseizoen circa 50 ritten per dag zijn, zowel van tractoren met aanhanger als vrachtauto's.	Bij onderhoud de weg volgens de Shared Space aanpak herinrichten. (Deels) 30 km is dan voor de gemeente bespreekbaar. In het kader van de realisatie van een brede school wordt een verkeersveilige oplossing voorbereid. Begin juli 2009 gesprek met directie grasdrogerij geweest over de problematiek van het zware landbouwverkeer door de dorpen. Om het verkeer zoveel mogelijk om de kernen heen te leiden, is de gemeente met de provincie Drenthe (wegbeheerder N375) in gesprek om de N375 open te stellen voor landbouwverkeer.
Kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen)	Route woonzorg - voorzieningen verbeteren.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.



Thema / knelpunt – toelichting	Oplossing
Bereikbaarheid <u>Verkeersstructuur Zuidwolde</u> structuur wordt de komende jaren gewijzigd. De nieuwe op- en afritten op de N48 en de aanleg van de verbindingsweg zorgen voor andere stromen. De gemeente pakt bovendien (een deel van) de Hoofdstraat de komende jaren aan middels de Shared Space methodiek. Het verkeer wordt gemengd en er geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. <u>Rapport (keukentafelgesprekken)</u>: in het rapport komen de lokale knelpunten naar voren. Zaken die genoemd zijn, zijn voetgangers, voorrangssituaties en de Ommerweg.	De aanpassingen hebben gevolgen voor het verdere wegennet van Zuidwolde. De effecten monitoren en eventuele aanpassingen overwegen. Lokale knelpunten oplossen.
Verkeersveiligheid <u>De Vennen</u>: huidige voorrangssituatie ongewenst. <u>Ommerweg</u>. Deze weg wordt een aantal malen genoemd als verkeersongevallig en slecht onderhouden.	Tot Ommerweg voorrang verwijderen en kruispunten accentueren. 30 km/h invoeren waarbij aanvullende maatregelen worden uitgevoerd. De gemeente gaat in 2009 onderhoud uitvoeren
Leefbaarheid	Geen bijzonderheden
Kwetsbare verkeersdeelnemers <u>De Vennen, oversteekplaats</u>: geen oversteek voor voetgangers van de Vennen naar de wijk Overmarsen. <u>Ouderen</u>	De gemeente gaat dit nader onderzoeken en zal de mogelijkheden in beeld brengen. Route woonzorg - voorzieningen verbeteren.
Openbaar Vervoer	Geen bijzonderheden.
Parkeren	Geen bijzonderheden.

5.5 Tot slot

In dit hoofdstuk is Shared Space uitgebreid aan bod gekomen als mogelijke oplossingsrichting. Bedacht moet worden dat in elke situatie maatwerk nodig is, vooral bij Shared Space oplossingen. In de laatste paragraaf is voor een aantal kernen globaal een aantal oplossingsrichtingen gegeven. Dat niet elke kern is behandeld wil niet zeggen dat er geen verkeersproblemen/knelpunten worden ervaren door de bewoners! De knelpunten zoals genoemd (enquête, workshops) dienen als verkeerskundige input voor de dorpsvisies. Daar worden verkeersoplossingen nader uitgewerkt, op kosten gezet en geprioriteerd. Dit GVVP dient daarbij als uitgangspunt en als basisdocument.

Het uitvoeren van de aanpak van de thema's heeft financiële gevolgen. Door de uitvoering te combineren met onderhoudsmaatregelen of met andere projecten kan zonder (veel) meerkosten de verkeersveiligheid worden verbeterd. Bij objectieve verkeersonveiligheid (slachtoffers en verkeersintensiteiten) kan BDU-subsidie (Brede Doel Uitkering) worden aangevraagd. In een aantal gevallen is er echter geen combinatie mogelijk. De financiering van grotere maatregelen zal dan moeten plaats vinden via een afzonderlijk krediet. De kleinere maatregelen (verkeersremmers; 'victor veilig'; attentiebebording) kunnen via een budget worden gefinancierd. Voor dit budget dient dan binnen de begrotingspost ruimte te worden gezocht (gelijkblijvend totaal budget).

Het GVVP heeft een doorlooptijd van tien jaar. De uitgangspunten voor de komende jaren zijn benoemd in dit plan. Een aantal maatregelen kan binnen enkele jaren worden gerealiseerd. Bij de uitwerking en invulling van de maatregelen zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van Shared Space. Shared space als methodiek voor het proces, maar ook als ruimtelijke oplossing.