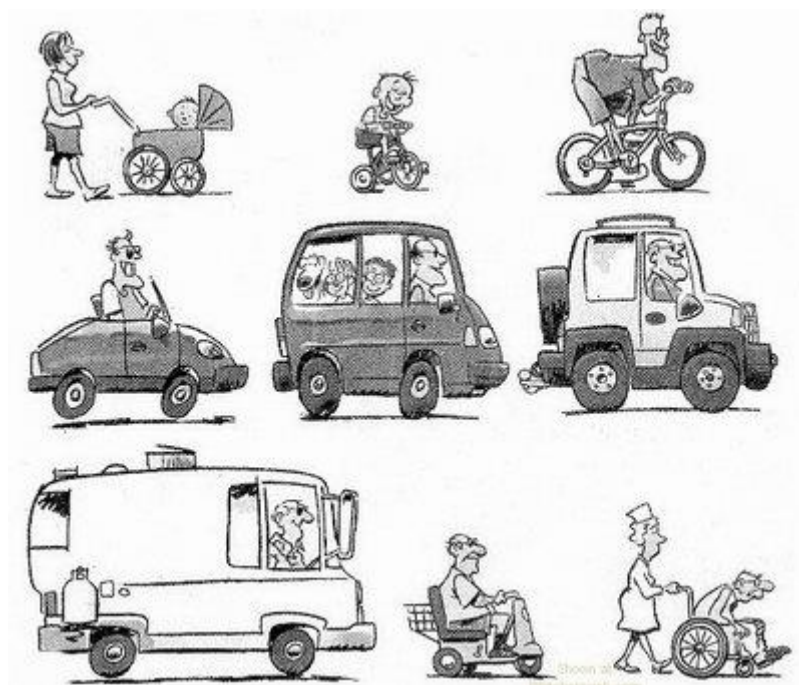


Evaluatie/actualisatie GVVP 2012-2020



Inhoud

1. Waaron deze actualisatie/evaluatie?	3
1.1. GVVP 2012-2020	3
1.2. Opiniërende bespreking in de commissie Ruimte en Groen	3
2. Wat hebben we wel en (nog) niet gedaan?	5
2.1. Projectenlijst	5
2.2. Verkeerseducatie	5
2.3. Veranderingen in het 30 en 60 km/u-project	6
3. Welke ontwikkelingen zijn er?	9
3.1. Ongevallencijfers 2011-2015	9
3.2. Nieuw beleid onderhoud Wegen en Bruggen	9
3.3. Fiets	10
3.4. VAMberg	10
3.5. Openbaar Vervoer	10
3.6. Rotonde A28	10
3.7. Veranderende maatschappij: langer thuis wonen	11
4. De bijstellingen die we voorstellen	12
5. Nieuwe projectenlijst	14
Bijlage 1: Ongevallen 2011-2015	15
Bijlage 2: Projectenlijst Verkeerseducatie	16
Bijlage 3: Aanpassingen 30 en 60 km/u-project	18
Bijlage 4: Aanleg verkeersfietspaden	21

1. Waarom deze actualisatie/evaluatie?

1.1. GVVP 2012-2020

Het huidige Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) is door de gemeenteraad vastgesteld op 13 december 2012 en heeft een looptijd van 2012 tot en met 2020. Het huidige plan is nu bijna 5 jaar van kracht. Om het plan up to date te houden is het belangrijk om nu te evalueren en het plan te actualiseren. Dit betekent dat het GVVP 2012-2020 nog steeds van kracht blijft, maar op punten wordt bijgestuurd en aangepast aan de huidige actualiteit. Deze actualisatie/evaluatie is dus geen compleet nieuw GVVP. Het beschrijft de behaalde resultaten en eventuele bijstellingen.

1.2. Opiniërende bespreking in de commissie Ruimte en Groen

Op 13 maart 2017 is deze evaluatie/actualisatie opiniërend besproken in de Commissie Ruimte en Groen. Er is door twee personen ingesproken. Er werd aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie rondom Drijber en de Beilervaart.

Drijber

De inspreker voor Drijber is blij dat er een fietspad van de bebouwde kom naar de school is opgenomen. Graag zien zij dit fietspad doorgetrokken worden naar de kerk, en een maximumsnelheid van 60 km/u tot aan de kerk. Bij de school pleiten zij voor een maximumsnelheid van 30 km/u.

Beilervaart

De inspreker voor de Beilervaart benadrukt dat het uiteindelijke doel is om een vrijliggend fietspad langs de Beilervaart te realiseren en vraagt de commissie dit niet uit het oog te verliezen.

Opiniërende bespreking

In de opiniërende bespreking heeft de meerderheid van de commissie Ruimte en Groen positief gereageerd op de voorgestelde wijzigingen en bijstellingen, waarbij zij benieuwd zijn naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheden op de aanrijtijden van de hulpdiensten. Verder vroeg de commissie vooral aandacht voor het fietsverkeer en fietspaden en het verzoek van Hooghalen voor een fietsverbinding tussen Hooghalen en Hijken. De herinrichting van het Westeinde en Oosteinde ziet de commissie graag opgenomen in de evaluatie/actualisatie.

In het onderstaande document wordt verder ingegaan op de bijdrage/vragen van de insprekers en de commissie.

Aanrijtijden hulpdiensten

Op 14 juni 2017 is een gesprek geweest met een vertegenwoordiger van de ambulancedienst en de provincie Drenthe. De ambulancedienst heeft het verzoek neergelegd om nood-op- en afritten te maken op de N381 bij Witteveen. Door het opheffen van de post in Westerbork hebben zij te maken met langere aanrijtijden. Wat voor effect eventuele nood-op- en afritten hebben op de aanrijtijden wordt op dit moment onderzocht door UMCG Ambulancezorg.

Aandacht voor de fiets

Binnen diverse beleidsvelden is ruim aandacht voor de fiets. Zo heeft de gemeenteraad op 29 juni 2017 besloten om vanaf 2018 fietspaden en -routes op een hoger niveau (A) te

onderhouden. Deze actualisatie/evaluatie van het GVVP voorziet in aanleg van een aantal fietspaden.

Fietsverbinding Hijken-Hooghalen

Op 5 april 2017 hebben wij een gesprek gehad met vertegenwoordigers van Dorpsbelangen Hooghalen, Laaghalen, Laaghalerveen over de mogelijkheid voor een fietsverbinding tussen Hijken en Hooghalen. Samen hebben we de mogelijkheden verkend. Langs de stille kant van het Oranjekanaal leggen we in 2017/2018 op de ontbrekende schakels een vrijliggend fietspad aan. Het stuk tussen Hijken en de Oude Provincialeweg is een schakel die we opheffen. Ondanks dat de route iets langer is dan via de Halerweg/Hijkerweg heeft Dorpsbelangen samen met ons de conclusie getrokken dat met het opheffen van de ontbrekende schakel langs het Oranjekanaal er een veilige, snelle fietsroute ontstaat.

Herinrichting Westeinde en Oosteinde in Westerbork

De herinrichting van het Westeinde en Oosteinde in Westerbork is in deze evaluatie/actualisatie opgenomen.

2. Wat hebben we wel en (nog) niet gedaan?

2.1. Projectenlijst

In het GVVP 2012-2020 is een projectenlijst opgenomen. Hieronder een weergave van de status van de projecten:

Projecten uitgevoerd of in uitvoering:

1. Schoolroutes Westerbork
2. Reconstructie onveilige punten Oranjekanaal
3. Parkeeronderzoek Beilen/Smilde/Westerbork (inclusief maatregelen. O.a. verwijzing, blauwe zone)
4. Instellen 60 km/u-zones
5. Instellen 30 km/u-zones

Projecten in voorbereiding:

1. Fietspad Beilen-Hijken (*uitvoering 2017/2018*)
2. Fietspad langs de Musels (*uitvoering 2017/2018*)
3. Fietspad Oranjekanaal (zandpaden stille kant) (*uitvoering 2017/2018*)
4. Ronde A28 afrit 30 (bij de Jumbo) (*uitvoering 2018*)
5. Van Weezelplein Westerbork (*uitvoering 2017/2018*)

Project waarover anders besloten is

1. Fietspad Sliemkampen. *Bij de realisatie van de Brandenweg zijn ook de fietsroutes in de omgeving van het project onderzocht. Daaruit bleek dat er geen fietsroute over de Brandenweg loopt. In dat kader is besloten om geen fietspad te realiseren.*

Projecten (nog) niet gerealiseerd

1. Fietspad Beilervaart
2. Fietspad Wijster-Mantinge
3. Fietspad Witteveen-Nieuweroord
4. Fietspad Smilde-grens Friesland (Wittewijk)
5. Fietspad Witteveen Garminge
6. Fietspad kern Drijber tot aan de school
7. Fietspad Garmingerstukken
8. Fietspad tussen kernen Broekstreek
9. Fietspad Drijber-Wijster
10. Fietspad Linthorst Homanweg Smilde (binnen de bebouwde kom)
11. Bovensmilde parkeren Rozenstraat-Bremstraat
12. Voorrangssituatie Suermonsweg

De (nog) niet gerealiseerde projecten worden verderop in deze rapportage nader beschouwd en afgewogen of uitvoering nog noodzakelijk wordt geacht.

Naast de bovenstaande projecten hebben we verkeerskundig ook meegelif met andere projecten. Voorbeelden hiervan zijn: herinrichting Schultestraat Hoogersmilde en verbeteren van spoorwegovergangen.

2.2. Verkeerseducatie

Bij 80 tot 90 % van de ongevallen is de oorzaak het menselijk falen en niet de technische infrastructuur. Om dit menselijk falen mogelijk te reduceren voert de gemeente Midden-

Drenthe gezamenlijk met de gemeenten De Wolden, Westerveld, Hoogeveen en Meppel, in de regio Zuid-West Drenthe, gedragsbeïnvloedingprojecten uit. Bij deze projecten die uitgevoerd worden, is het verbeteren van het verkeersgedrag van jong tot oud de inzet. Enkele voorbeelden van projecten zijn: De scholen zijn weer begonnen, dode hoek, alcoholvoorlichting, voorlichting voortgezet onderwijs, scootmobiel, veilig op de Ebike. *(De complete projectenlijst is als bijlage toegevoegd)*

In het verkeer- en vervoerberaad Drenthe zijn afspraken gemaakt dat gemeenten verkeerseducatieprojecten blijven stimuleren. Zij investeren hier jaarlijks € 1, - per inwoner aan. Dit heeft voor de gemeente de consequentie dat jaarlijks ongeveer € 33.000, - in verkeerseducatie wordt geïnvesteerd. Bij dit bedrag doet de provincie nog € 1, - extra per inwoner, plus het bedrag voor de regiocoördinator.

2.3. Veranderingen in het 30 en 60 km/u-project

Bij de uitvoering van het 30 en 60 km/u-project bleek de vertaling van theorie naar praktijk in vele gevallen goed mogelijk en hoefde er slechts op detailpunten aanpassingen gedaan te worden. Door de aanpassingen op detailpunten is er een duidelijkere, veiligere situatie ontstaan.

In een aantal gevallen is de aanpassing echter groter geweest. Ook hier geldt dat, door af te wijken van het GVVP, een duidelijkere, veilige situatie ontstaan. Het begrip “grote aanpassing” is echter relatief, want in de praktijk zijn de aanpassingen de aanpassingen per wegvak slechts een paar honderd meter met een maximum tot circa 700 meter in Witteveen. Uitzonderd hierbij is het Oranjekanaal buiten de bebouwde kom.

Bij de aanpassingen in de praktijk is in ogenschouw gehouden dat het volgens het GVVP mogelijk is om op conflictpunten de snelheid op 50-wegen te verlagen naar 30 km/u en op 80-wegen naar 60 km/u. Conflictpunten kunnen gedefinieerd worden waar verkeerssoorten samenkomen of met elkaar mengen. Een conflictpunt kan bijvoorbeeld een kruispunt zijn, maar ook een hele straat *(met voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer)*. Hieronder worden deze aanpassingen beschreven.

Aanpassingen 30 en 50 km/u

Kernen Broekstreek

De kernen Garminge, Balinge en Mantinge in de Broekstreek zijn geheel 30 km/u geworden. Motivatie hiervoor is dat er anders op kleine stukken erg veel snelheidsregimes zouden ontstaan met potentiële conflictpunten. De totale kommen van de kernen kunnen beschouwd worden als verblijfsgebied, waardoor 30 km/u een logische snelheid is.

Drijber

Conform het GVVP zou in Drijber de route De Brink – Nijenkamp 50 km/u blijven en de zijwegen 30 km/u. Er zouden dan op kleine stukken erg veel snelheidsregimes ontstaan. In overleg met dorpsbelangen is afgesproken dat de Nijenkamp (weg bij het dorpshuis) 30 km/u wordt en dat de rest van de wegen 50 km/u blijven. In de opiniërende behandeling in de commissie Ruimte en Groen op 13 maart 2017 heeft Dorpsbelangen Drijber deze situatie nogmaals toegelicht.

Nieuw-Balinge

In Nieuw-Balinge is de omgeving van de school/het dorpshuis 30 km/u geworden. Ook hier staat het verblijfskarakter en het voorkomen van potentiële conflicten door verschillende snelheidsregimes centraal. De Haarweg is daarom vanaf de kruising Mantingerweg/Breistroeken tot kruising met de Verlengde Middenraai 30 km/u in plaats van 50 km/u. Dit is ook mede op verzoek van dorpsbelangen Nieuw-Balinge.

Wijster

In Wijster is de hele kom 30 km/u geworden. Uitzondering hierop is de Boerkoelweg, waar 30 km/u geldt vanaf de nieuwe Es. Kernpunt hierin zijn de school, het dorpshuis en de kerk. Op kleine stukken zouden anders erg veel snelheidsregimes zouden ontstaan met potentiële conflictpunten. De totale kom kan beschouwd worden als verblijfsgebied, waardoor 30 km/u een logische snelheid is. Deze wijziging is doorgevoerd in samenspraak met Dorpsbelangen Wijster

Witteveen

In Witteveen hebben we in het hart van het dorp, uitlopend naar het dorpshuis De Tille en de Witte Dennen 30 km/u ingesteld. Dit gebied kan beschouwd worden als verblijfsgebied met veel potentiële conflictkansen. Om deze conflictkans zo laag mogelijk te houden is de snelheid hier aangepast.

Zwiggelte

Zwiggelte: De Hoofdstraat blijft conform GVVP 50 km/u binnen de kom. De korte stukjes Elperweg, Zwartkoorten, Veenakkers en J.P. van Rossumweg zouden conform GVVP ingericht moeten worden als 30 km/u. Voor de verkeersveiligheid heeft het geen meerwaarde om op deze stukjes 30 km/u in te stellen. Daarom laten we deze 50 km/u.

Aanpassingen 60 km/u

Oranjekanaal

De drukke kant van het Oranjekanaal is in de kom van Oranje een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld. Buiten de kom is een maximumsnelheid van 60 km/u op het Oranjekanaal van Hoogersmilde tot aan Hijken en vanaf de Oude Provincialeweg tot aan de gemeentegrens met Coevorden. Deze aanpassingen zijn ingevoerd bij de projecten Herinrichting Oranje, vestiging van het COA in Oranje en de herinrichting van kruisingen van Het Oranjekanaal.

Het COA in Oranje staat inmiddels leeg en wordt officieel per 1 oktober 2017 gesloten. Dit zou aanleiding kunnen zijn om de maximumsnelheid op het Oranjekanaal tussen Hoogersmilde en Hijken weer terug te brengen naar 80 km/u. We kiezen ervoor om dit nu niet te doen. Te veel snelheidswijzigingen in korte tijd is onduidelijk voor weggebruikers. Na afronding van de pilot Beilervaat, gebruiken wij de resultaten en ervaringen als input voor voorstellen om op dergelijke wegen als het Oranjekanaal een maximumsnelheid van 80 km/u of 60 km/u in te stellen.

Brandenweg Westerbork

Door de realisatie van de Brandenweg in Westerbork is er een nieuwe verkeersstructuur ontstaan ten opzichte van het GVVP. Hierdoor is er op de Groeneweg en een deel van de Zandhoeklaan een maximumsnelheid ingesteld van 30 km/u. Op de Brandenweg zelf geldt

een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit is conform afspraak met de provincie om het snelheidsregime aan te laten sluiten op de N374.

Broekstreek

Op de Heirweg tussen Garminge en Balinge is 60 km/u ingevoerd.

Brunsting – Ossebroeken

Op de kruising Brunsting – Ossebroeken is 60 km/u ingevoerd. Dit is gedaan vooruitlopend op de realisatie van het fietspad Beilen-Hijken. Op deze kruising ontstaan oversteekbewegingen, waarbij 60 km/u gewenst is vanwege de veiligheid.

3. Welke ontwikkelingen zijn er?

3.1. Ongevallencijfers 2011-2015

In het GVVP 2012-2020 zijn de ongevallen opgenomen van 2006-2010. We beschikken inmiddels over de ongevallencijfers van 2011-2015. In de bijlage zijn drie tabellen opgenomen:

- Totaal ongevallen van 4 of meer. In deze cijfers zitten alle ongevallen dus materiele schade, slachtoffers en dodelijke ongevallen.
- Slachtoffer ongevallen, hierin zijn ook de ongevallen verwerkt met dodelijke afloop.
- Dodelijke ongevallen.

We zien 3 dodelijke ongevallen op het Oranjekanaal NZ. De afgelopen jaren hebben we op het Oranjekanaal onveilige punten aangepakt en is er vooruitlopend op deze actualisatie op een aantal plekken een maximumsnelheid van 60 km/u ingesteld.

Verder zien we dat op de andere wegen in de tabel 1 dodelijk ongeval is geregistreerd. Deze basis is te smal om conclusies uit te trekken en beleid op te maken. We zijn genooddaakt om deze ongevallen te beschouwen als incidenten.

Ook bij de slachtofferongevallen is de basis smal om doelgericht conclusies uit te trekken. Zoals al beschreven hebben we bij het Oranjekanaal al maatregelen getroffen. Het kruispunt Brunsting-Ossebroeken-Sportlaan is een onderdeel van het nog aan te leggen fietspad Beilen-Hijken. Zoals al eerder aangegeven is hier vooruitlopend al een maximumsnelheid van 60 ingevoerd.

Wat opvalt is dat alle slachtofferongevallen en de meeste ongevallen uit de “4 of meer”-lijst gebeuren op de wegen die in het GVVP 80 km/u blijven.

3.2. Nieuw beleid onderhoud Wegen en Bruggen

Op 29 juni 2017 heeft de gemeenteraad het beleid voor het onderhoud van Wegen en Bruggen 2018-2028 vastgesteld. De categorisering van de wegen vanuit onderhoud is afgestemd met het GVVP. Hierdoor is een kleine nuance ontstaan: waar we eerder enkel spraken over 1 type Gebiedsontsluitingswegen, hebben we nu twee typen, namelijk A en B. Hierbij is de functie van een Gebiedsontsluitingsweg type B gelijk aan die van een Erftoegangsweg type A.

Dit betekent dat wegen als volgt zijn gecategoriseerd:

- Stroomwegen (100, 120, 130 km/u);
- Gebiedsontsluitingswegen type A (50 of 80 km/u);
- Gebiedsontsluitingswegen type B/Erftoegangswegen type A (50 of 80 km/u, 30 of 60 km/u);
- Erftoegangswegen type B (30 of 60 km/u).

Vanuit het beleid voor onderhoud wegen en bruggen investeren we in de periode 2018-2028 voor ruim 14 miljoen euro in het groot onderhoud van wegen en bruggen. Belangrijke onderdelen hierin zijn de kwaliteitsverbetering voor fietspaden en -routes en de aanleg van passeerhavens en graskeien langs wegen in het buitengebied. Daarnaast investeren we structureel meer in bermonderhoud en klein onderhoud van bruggen.

3.3. Fiets

De provincie Drenthe heeft de ambitie om dé 5 sterren fietsprovincie te zijn en te blijven. Om dit te stimuleren is er vanuit de provincie € 6,75 miljoen subsidie beschikbaar. Hiervoor is € 3,75 miljoen beschikbaar voor infrastructuur en voorzieningen en € 3 miljoen beschikbaar voor fietsbeleving en innovaties. Dit biedt grote kansen voor de verbetering van de fietsinfrastructuur. Dit geldt zowel voor verkeers- als voor toeristisch/recreatieve doeleinden. We hebben in het verleden veel gebruik gemaakt van dergelijke subsidies en zijn dit ook in de toekomst van plan.

3.4. VAMberg

Aan het (recreatieve) fietsen wordt door de provincie een impuls gegeven door de VAM-berg open te stellen. Dit heeft uiteraard ook effect op de omgeving en onze wegen en (fiets)paden. In samenwerking met de provincie en in samenspraak met de omgeving bekijken wij welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De provincie neemt de grootste investeringen voor haar rekening. Toch sluiten wij niet uit dat wij ook een bijdrage dienen te leveren aan de maatregelen in de omgeving.

3.5. Openbaar Vervoer

Bij het Openbaar Vervoer is een grote ontwikkeling te zien. Waar eerder de dienstregelingen aanbodgericht waren, is nu het omslagpunt gekomen dat er vraaggericht wordt gereden. In de praktijk komt het er op neer dat alleen de grote lijnen overblijven. Deze rijden dan gestrekt tussen OV-knooppunten, ook wel Hubs genoemd. In onze gemeente zullen de Hubs het station in Beilen en het overstappunt voor bussen in Smilde zijn. Tussen de Hubs zijn opstapmogelijkheden bij haltes. Maar dit zullen er slechts beperkte aantallen zijn.

De kleinere lijnen zullen verdwijnen. In het gunstigste geval, bij voldoende vraag, zullen in de spits een beperkt aantal scholierenritten worden gereden.

Wanneer je zelf niet in staat bent om naar een Hub toe te reizen, kun je de Hub-taxi bellen. In de aanbesteding Publiek Vervoer wordt ingestoken om dit een combinatie te laten zijn van WMO-, Leerlingen- en Openbaar Vervoer.

3.6. Rotoronde A28

Voor het realiseren van een rotonde aan de oostkant van de A28 bij afrit 30 bij Beilen heeft de gemeenteraad voortvloeiend uit het GVVP een bedrag van € 300.000 (inclusief BDU-subsidie) beschikbaar gesteld. Voor de landschappelijke inpassing van de rotonde en de omgeving is een bedrag van € 75.000 beschikbaar gesteld.

Het van het beschikbare bedrag kunnen we een standaard-rotonde aanleggen. Voor een goede verkeersafwikkeling is het wenselijk om een ruimere rotonde aan te leggen dan waar we aanvankelijk rekening mee gehouden hebben. We schatten in dat de kosten van een ruimere rotonde € 500.000 tot € 600.000 bedragen. Van de provincie hebben we inmiddels de mondelinge toezegging dat zij ook subsidie verstrekken voor de meerkosten. De provincie heeft toegezegd dit te bevestigen.

Met Rijkswaterstaat hebben wij ook gesprekken gevoerd voor een eventuele bijdrage. Zij heeft aangegeven wel mee te willen werken, maar de noodzakelijkheid tot een financiële bijdrage zien zij niet. Gesprekken met de Jumbo moeten nog plaatsvinden.

Wij verwachten dat de extra gemeentelijke bijdrage voor een ruimere rotonde maximaal € 180.000 zal bedragen. De keuze voor een standaard of ruimere rotonde moet nog gemaakt worden.

3.7. Veranderende maatschappij: langer thuis wonen

Van zorgstaat naar participatiemaatschappij is een huidige ontwikkeling die grote invloed kan hebben op de mobiliteit en de mobiliteitsbehoefte, met name voor de kleinere kernen. De voorzieningen zijn inmiddels bijna allemaal geconcentreerd in de grotere kernen en ook zijn er slechts in een paar kleinere kernen nog scholen.

Voor doelgroepen die geen auto (meer) kunnen of mogen rijden kan een vervoersbehoefte ontstaan.

Hier zien we op dit moment al dat er initiatieven ontstaan om in deze vervoersbehoefte te voorzien. Een voorbeeld is het automaatje van de ANWB. Dit is een vervoersservice waarbij vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele buurtbewoners vervoeren.

4. De bijstellingen die we voorstellen

In het onderstaande hoofdstuk worden de bijstellingen beschreven die we voorstellen op het GVVP. Het oude GVVP blijft het basisuitgangspunt. De bijstellingen worden puur benoemd voor de onderdelen waar zij betrekking op hebben.

Veranderingen 30 en 60 km/u-project

Het eerste dat we voorstellen is om akkoord te gaan met de reeds aangebrachte veranderingen in het 30 en 60 km/u-project (beschreven in 2.2.)

Erftoegangswegen A buiten de kom naar 60 km/u

Vanuit de ongevallen zien we dat de verkeersonveiligheid zich met name concentreert op de erftoegangswegen A buiten de kom, waar nu nog een maximumsnelheid van 80 km/u geldt. Op dit moment zitten we midden in het proces “pilot Beilervaat”. Samen met buurtbewoners is de verkeersveiligheid geanalyseerd. Één van de onderdelen van de pilot is het omlaag brengen van de snelheid van 80 naar 60 km/u. Dit is ook conform de huidige richtlijnen die voor dergelijke wegen gelden.

Na afronding van de pilot Beilervaat, gebruiken wij de resultaten en ervaringen als input voor voorstellen om op dergelijke Erftoegangswegen A een maximumsnelheid van 80 km/u of 60 km/u in te stellen.

Bij een botsing met een personenauto is de kans op overlijden van een voetganger bij een snelheid van 60 km/u 20% en bij een snelheid van 80 km/u 60%. Door lagere snelheid is de reistijd iets langer. Echter, door de relatief korte afstanden is dit nihil.

Mogelijkheid kleinere kernen één verblijfsgebied 30 km/u

In kleinere kernen kunnen onduidelijke situaties ontstaan wanneer we strikt vasthouden om op de doorgaande routes een snelheidsregime van 50 km/u te houden. De kleinere kernen kunnen echter vaak gezien worden als één verblijfsgebied. Wij stellen voor om, wanneer uit de samenleving vragen komen, de mogelijkheid in te zetten om in samenspraak met de dorpsbelangenverenigingen kleinere kernen in te richten als één verblijfsgebied waar 30 km/u geldt.

Hoewel het wel kan, is het niet gebruikelijk om buiten de kom een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen. Echter is de acceptatie van weggebruikers voor een snelheid van 30 km/u buiten de kom erg laag. In onze gemeente hebben we dit beleid dan ook niet en hebben we buiten de bebouwde kom verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 60 km/u. De wens van Drijber om bij de school, buiten de bebouwde kom, een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/u ondersteunen wij daarom ook niet. Vanuit deze actualisatie zetten we in op een fietspad van de bebouwde kom naar de school. De oversteek van het fietspad naar school vraagt hierbij wel speciale aandacht.

Herinrichting doorgaande routes grotere kernen

Voortvloeiend uit het Masterplan centrum Beilen is de Torenlaan reeds heringericht. Ook in Westerbork wordt in 2018 het oost-west-tracé (Oosteinde-Westende) ingericht in het totaal van verkeersprojecten. De inrichting van deze wegen is/wordt hierbij aangepast aan de huidige eisen van deze tijd.

Wegen waarvoor dezelfde overweging geldt zijn de Esweg in Beilen en de Suermondsweeg in Smilde. Wij stellen voor om een nieuw inrichtingsplan te maken voor deze wegen.

Fietsen

We vinden dat iedereen veilig naar de voorzieningen in de grotere kernen en naar scholen moet kunnen fietsen. Daarom streven we er naar om buiten de kom langs wegen met een hogere verkeersintensiteit (circa 1.000 mvt/etm of hoger) een vrijliggend fietspad aan te leggen. Op wegen met een lagere verkeersintensiteit treffen we maatregelen voor de fietsveiligheid. Hierbij valt onder andere te denken aan fietsstroken, passeervakken, et cetera.

Bij de aanleg van fietspaden wegen we wel af of er op redelijke afstanden alternatieven vrijliggende fietsverbindingen zijn.

Dit betekent de aanleg van verkeersfietspaden:

- Hoogersmilde-Beilen (Beilervaart);
- Kern Drijber tot aan de school;
- Westerbork-Garminge (Garmingerstukken).

Vanuit deze actualisatie zetten we dan niet meer in op de andere fietspaden die genoemd zijn in 2.1. “projecten (nog) niet gerealiseerd.

Zoals in 3.3 genoemd zijn er de komende jaren behoorlijke subsidiebedragen beschikbaar voor fietsvoorzieningen. Wij daarom voor om stevig in te zetten op de fiets, zowel voor verkeers- als voor toeristisch/recreatieve doeleinden. Daarom stellen wij voor om een totaal-fietspadenplan te maken.

Binnen de kaders van dit beleid past het om van de bebouwde kom Drijber tot aan de school een fietspad te realiseren.

De Berkenweg is een weg met circa 600 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ver beneden de gestelde 1.000. De voertuigintensiteit geeft geen aanleiding om tegemoet te komen aan hun wens om dit fietspad dan door te trekken tot aan de kerk.

Vervoersinitiatieven vanuit de samenleving

Om te voorzien in hun vervoersbehoefte zullen inwoners zelf initiatieven met elkaar op pakken om de vervoervraag in te vullen. Voorbeelden zijn: buurtbusachtige constructies, auto delen, boodschappenservice, ANWB automaatje, UBER.

In Witteveen – De Broekstreek zien we al dat er initiatieven beginnen te ontstaan, waarbij gestart is met het ANWB automaatje-project. Als gemeente faciliteren we deze initiatieven.

5. Nieuwe projectenlijst

Op basis van de actualisatie komen we tot de volgende projectenlijst met een grofmazige inschatting van de kosten.

Onderdeel	lengte km	eenheidsprijs	aanlegkosten	grondaankopen 30%	V+T 15%	Totaal
Herinrichting Esweg Beilen						PM
Herinrichting Suermondsweg Smilde						PM
Fietspad Drijber-school	0,5	€ 200.000	€ 100.000	€ 30.000	€ 15.000	€ 145.000
Fietspad Beilervaart	8,5	€ 200.000	€ 1.700.000	€ 510.000	€ 255.000	€ 2.465.000*
Fietspad Garmingerstukken	2,0	€ 200.000	€ 400.000	€ 120.000	€ 60.000	€ 580.000
Omgeving VAMberg						PM
Rotonde A 28 extra middelen						€ 180.000
Totaal						€ 3.370.000

**Bij de kostenraming van een fietspad langs de Beilervaart is uitgegaan van standaard eenheidsprijzen. We hebben hier echter wel met een unieke situatie te maken. Naar alle waarschijnlijkheid is de aanleg duurder.*

Bijlage 1: Ongevallen 2011-2015

Tabel 1: totaal aantal ongevallen (materiele schade, letsel en dodelijk)

Type	Locatie	Totaal ongevallen
Kruising	Brunsting, Ossebroeken, Sportlaan	13
Weg(vak)	Oranjekanaal NZ	9
Weg(vak)	Asserweg	7
Weg(vak)	Beilervaart	7
Kruising	Pr Bernhardstraat, Pr Beatrixstraat	7
Weg(vak)	Halerweg	5
Weg(vak)	Kanaalweg	5
Weg(vak)	Domoweg	4
Weg(vak)	Eursing	4
Kruising	Halerweg, Hoofdstraat, Oranjekanaal	4
Weg(vak)	Klatering	4
Weg(vak)	Smalbroek	4
Weg(vak)	Suermondsweg	4
Weg(vak)	Wezuperweg	4

Tabel 2: slachtofferongevallen (letsel en dodelijk)

Type	Locatie	Slachtofferongevallen
Weg(vak)	Oranjekanaal NZ	5
Kruising	Brunsting, Ossebroeken, Sportlaan	3
Weg(vak)	Beilervaart	2
Weg(vak)	Eursing	2
Weg(vak)	Suermondsweg	2
Weg(vak)	Wezuperweg	2

Tabel 3: dodelijke ongevallen

Type	Locatie	Dodelijke ongevallen
Weg(vak)	Oranjekanaal NZ	3
Weg(vak)	Beilervaart	1
Kruising	Beilerweg, Eursing, Kanaal NZ	1
Kruising	Beilerweg, Oude Provincialeweg, Zwiggelterweg	1
Weg(vak)	Eursing	1
Weg(vak)	Het Binnenveld	1
Weg(vak)	Oosthalen	1
Weg(vak)	Orvelterveld	1
Weg(vak)	Smalbroek	1

Het betreft hier ongevallen op gemeentelijke wegen. Ook moet gezegd worden dat dit de officieel geregistreerde ongevallen zijn. Het werkelijke aantal ongevallen zal hoger zijn, omdat de politie niet bij elk ongeval ter plaatse komt.

Bijlage 2: Projectenlijst Verkeerseducatie

Tabel 4: projecten verkeerseducatie uitgevoerd in regioverband.

doelgroep	Project
diversen	communicatie/advertenties
	lokale activiteiten/onvoorzien
	organisatie van uitvoering (RCer)
	veilig door het dorp
	affichering
0-4 jaar	Jongleren
4-12 jaar	Blind Spot
	bokabox
	De scholen zijn weer begonnen
	Dode hoek BO
	fiets veilig
	fietscontrole
	fietskoffer
	Gordelcontrole
	ik zie ik zie wat jij niet zag BO
	verkeerkist Leer in het verkeer
	Overstekend Wild
	Paolo
	praktisch en theoretisch examen
	Stop!licht
	Streetwise
	Verkeersbrigadiers
	Verkeersouders
	Verkeersplaneet
	wegenset
12-16 jaar	Alcoholvoorlichting met Buggy's
	Alfa College project
	boemerang
	dode hoek Wolfsbos
	fiets-4-safe
	fietsverlichtingscampagne
	fiets veilig VO
	ik zie ik zie wat jij niet zag VO
	Kruispunt
	Patsboem
	school thuisroute voortgezet onderwijs
	Studio Flits
	Veilig uitgaan = veilig thuiskomen
	Verkeerscarrousel
	Verkeerslessen aan buitenlandse kinderen
	Voorlichting VO (speciaal onderwijs)
	zeven sloten

18-25 jaar	3D Tripping
	De Derde Helft
	RijWijs
	Trainingsdag Landbouwverkeer
	Trials
	Verkeersquiz Westerveld
	VRO Risico
25-60 jaar	oppoetsen en bijtanken
	Trainingsdag Bestelverkeer
	eenmalig project Meppel/NIV/SBV/VVN
60+	Blijf veilig mobiel beurs
	opfriscursus VVN (BROEM)
	scootmobiel
	Veilig op de Ebike
	Voorlichting VVN aan senioren en op markten braderieën etc

Bijlage 3: Aanpassingen 30 en 60 km/u-project

De Broekstreek



30 en 60 km/u ipv 50 en 80 km/u

Drijber



30 km/u ipv 50 km/u (De rest van de wegen blijft 50 km/u)

Nieuw-Balinge



30 km/u ipv 50 km/u

Wijster



30 km/u ipv 50 km/u

Witteveen



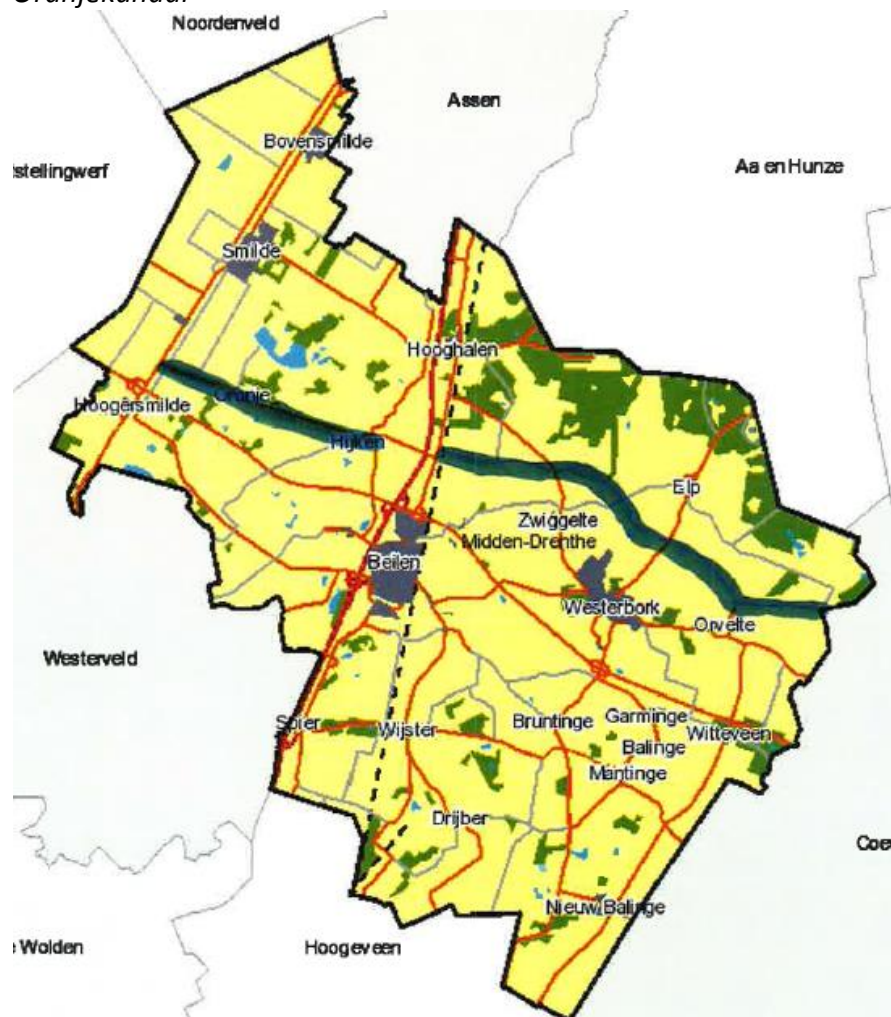
30 km/u ipv 50 km/u

Zwiggelte



50 km/u ipv 30 km/u

Oranjekanaal



60km/u ipv 80 km/u

Bijlage 4: Aanleg verkeersfietspaden



Verkeersfietspaden:

- Hoogersmilde-Beilen (Beilervaart);
- Kern Drijber tot aan de school;
- Westerborg-Garminge (Garmingerstukken).