

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan 2012 – 2020

Gemeente Midden – Drenthe

**Strategisch beleidsdocument ten behoeve van
het verkeers- en vervoersbeleid**



Inhoudsopgave:

1.	Inleiding	3
2.	Leeswijzer	3
3.	Samenvatting	4
4.	Aanleiding	5
5.	Doel GVVP	5
6.	Terugblik GVVP 2000-2010 en de actualisatie van 2008	6
6.1	GVVP 2000	6
6.2	Bereikt resultaat GVVP 2000 en de actualisatie van 2008	7
7.	Totstandkoming GVVP	8
7.1	Proces	8
7.2	Draagvlak	9
8.	Beleidskader hogere overheden	10
8.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012	10
8.2	Strategisch Plan Veiligheidsbeleid 2008 – 2020	12
8.3	Provinciaal Omgevingsplan Drenthe	13
8.4	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	13
8.5	Strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe 2011-2020	15
8.6	Duurzaam Veilig	16
8.7	Duurzame Mobiliteit	16
9.	Karakteristieken van de gemeente Midden-Drenthe	18
10.	Monitoring en prognoses	19
11.	Thema veiligheid	20
11.1	Ongevallen en verantwoording	20
11.2	Ongevallen gemeentelijke wegen	20
11.3	Verkeerseducatie	24
11.4	Kwetsbare Doelgroepen	25
12.	Thema Leefbaarheid	26
12.1	Geluid- en Luchtkwaliteit	26
12.2	Parkeren	26
13.	Thema Bereikbaarheid	30
13.1	Onderscheid in wegtypen	30
13.2	Ontbrekende fietsverbindingen	33
13.3	Openbaar vervoer	35
14.	Situaties per kern	36
14.1	Beilen	37
14.2	Broekstreek	39
14.3	Bovensmilde	40
14.4	Drijber	41
14.5	Elp	41
14.6	Hijken	42
14.7	Hoogersmilde	43
14.8	Hooghalen	43
14.9	Nieuw-Balinge	44
14.10	Oranje	44
14.11	Orvelte	45
14.12	Smilde	46
14.13	Spier	47
14.14	Westerbork	47
14.15	Witteveen	49
14.16	Wijster	49
14.17	Zwiggelte	50
15.	Projectenlijst:	51
	Bijlage 1: Interne en Externe Klankbordgroep	52
	Bijlage 2: Black Spotlijst	53
	Bijlage 3: Criteria voor erftoegangswegen type A	54

1. Inleiding

Dit is het GVVP voor de periode 2012 – 2020. Een GVVP is een gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. Dit is een visiedocument waarin het verkeer- en vervoerbeleid van een gemeente binnen een bepaalde tijdsperiode wordt omschreven. In artikel 8 van de planwet verkeer en vervoer is opgenomen, dat de gemeenteraad en het college van Burgermeester en Wethouders, zichtbaar zorg moeten dragen voor een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid. Dit plan geeft richting aan door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. De nadruk op samenhang kan worden geïmplementeerd door rekening te houden met het nationale verkeer- en vervoerbeleid, het provinciale verkeer- en vervoerbeleid en het beleid van naburige gemeenten. Het opstellen van dit GVVP zorgt ervoor dat de gemeente voldoet aan deze zorgplicht. Als basis voor de behandelde concrete punten is de uitgangspuntennotitie ten behoeve van het GVVP, vastgesteld door de raadscommissie Ruimte en Groen op 30 september 2011. Het vervolg op deze uitgangspuntennotitie is het uitgewerkte GVVP.

2. Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

In de eerste plaats worden de aanleiding en het doel voor het nieuwe GVVP behandeld. Vervolgens wordt er teruggeblikt op het oude GVVP. Hierna wordt het beleidskader van de hogere overheden behandeld, dat van invloed is op het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid.

Het tweede gedeelte van het GVVP bestaat uit het behandelen van het toekomstige verkeersbeleid per thema, zoals ook is gebeurd in de uitgangspunten notitie. Hierin worden eerst algemeen geldende beleidspunten benoemd, waarnaar er wordt gefocust op specifieke gevallen in de kernen.

Er wordt besloten met een projectenlijst, waarin toekomstige concrete plannen staan.

3. Samenvatting

Dit is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) van de gemeente Midden-Drenthe. Het GVVP dient als beleidskader betreffende verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Midden-Drenthe.

Het GVVP is tot stand gekomen door landelijk en provinciaal beleid als basis te gebruiken, in het bijzonder de punten uit duurzaam veilig. Daarnaast zijn er inloopavonden georganiseerd en is er de mogelijkheid geweest om een enquête in te vullen, betreffende ideeën/opmerkingen met betrekking tot verkeer en vervoer. Deze informatie is verwerkt tot een document "Uitslagen enquetes GVVP 2012 – 2020." Dit, gezamenlijk met het kader van andere overheden, heeft geleid tot dit GVVP.

Het verkeers- en vervoersbeleid wordt per thema behandeld. De thema's zijn: Bereikbaarheid (ontbrekende fietsverbindingen en onderscheid in wegtypen), Veiligheid (Ongevallen, Verkeerseducatie en kwetsbare doelgroepen) en Leefbaarheid (Geluid- en Lucht kwaliteit en parkeren). Tussen deze drie thema's wordt een afweging gemaakt, echter integratie is mogelijk tussen de drie thema's, door te onderzoeken hoe deze met elkaar te verenigen zijn.

Het thema bereikbaarheid behelst vooral de aandacht voor het bereikbaar houden van de gemeente met auto en fiets. De gemeente Midden-Drenthe is een plattelandsgemeente waarin de afstand tussen de kernen betrekkelijk groot is. Hier dient rekening gehouden te worden door het behouden van een aantal 50 km/u en 80 km/u wegen (erftoegangswegen type A). Om ook de bereikbaarheid per fiets te behouden en mogelijk te vergroten dient er ingezet te worden op ontbrekende fietsverbindingen, bijvoorbeeld Hijken – Beilen en een fietspad langs de Musels.

Wat betreft het thema verkeersveiligheid dient er in de eerste plaats rekening te worden gehouden met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, waarin staat dat er verblijfsgebieden ingericht dienen te worden met een snelheidsregime van 30 km/u binnen de kom en 60 km/u buiten de kom. Dit kan uitgevoerd worden op plaatsen die uitdrukkelijk bestempeld kunnen worden als verblijfsgebieden. Ook behoeven plaatsen in de gemeente die als onveilig worden bestempeld extra aandacht. Als kader hiervoor dient de black spot lijst van ongevallen in de gemeente. De plekken waar zich veel ongevallen hebben voorgedaan de laatste jaren verdienen extra aandacht. Gedragsbeïnvloeding blijft ook aandacht behouden in samenwerking met de regio.

Deze thema's worden uitgewerkt per kern en dit leidt vervolgens tot een concrete projectenlijst met een kostenraming. Deze projecten dienen tijdens de looptijd van het GVVP onderzocht te worden en mogelijk te worden uitgevoerd.

Vanuit deze thema's komen de volgende speerpunten uit het GVVP:

- Inzetten op ontbrekende fietsverbindingen
- Inzetten op het realiseren van verblijfsgebieden (30 en 60 km/u zones).
- Het blijven handhaven van een aanzienlijk aantal 50 en 80 km/u wegen, in het kader van de bereikbaarheid.
- Het blijven inzetten op gedragsbeïnvloeding.
- Verkeersonveilige situaties aanpakken.

4. Aanleiding

Aanleiding vanuit een landelijk en provinciaal kader:

De planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 is een wettelijk kader dat als basis dient voor een integraal plan, waarin de verschillende overschrijdende overheden een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid moeten gaan voeren. Voor provincies geldt dat deze een PVVP moeten opstellen. Dit betekent voor gemeenten dat deze een GVVP (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) moeten maken, waarin de landelijke en provinciale kaders betreffende verkeer en vervoer, worden beschreven en de concrete gevolgen voor het beleid van de gemeente.

Aanleiding vanuit de gemeente Midden-Drenthe:

De aanleiding voor een nieuw GVVP voor de gemeente Midden-Drenthe is dat de loopperiode van het oude GVVP is verlopen, namelijk de periode 2000 – 2010. In 2006 is er een actualisatie gemaakt van het bestaande GVVP. Hierin zijn op essentiële accenten koerswijzigingen doorgevoerd. De reden hiervoor was een aantal veranderingen in de beleidsvisie, zoals duurzaam veilig. In oktober 2011 zijn de uitgangspunten in de commissie Ruimte en Groen behandeld, die als basis zullen dienen voor het GVVP voor de periode van 2011 – 2020.

5. Doel GVVP

Het GVVP is een visie- en uitvoeringsplan en is er op gericht om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Midden-Drenthe te vergroten. Dit betekent wat betreft de verkeersveiligheid dat er een daling zal komen van 50% in 2020 van de ernstige slachtoffers ten opzichte van 2008. Deze afspraak is gezamenlijk gemaakt door de gedeputeerde en de desbetreffende wethouders in Drenthe in het Verkeers- en Vervoers Beraad Drenthe.

Ook is het nieuwe GVVP ervoor om beleid en visie om te zetten naar een aantal concrete plannen. Daarom is er ook een projectenlijst toegevoegd, waarin ook bepaalde prioriteiten zijn vastgesteld. Hiernaast kan het ook gebruikt worden als kapstok voor afgeleid beleid en als input voor andere beleidsterreinen en beheersterreinen, zoals ruimtelijke ordening en milieu.

6. Terugblik GVVP 2000 – 2010 en actualisatie 2006

6.1 GVVP 2000 - 2010

Als basis van het GVVP 2000 is het landelijk verkeersbeleid duurzaam veilig gebruikt. Hierin ligt een focus op drie pijlers:

1. Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties. Dit heeft als doel om te zorgen voor een logischer en gemakkelijker te begrijpen verkeerssituatie.
2. Wegen moeten gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn.
3. Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid of massa moeten worden uitgesloten.

Deze drie pijlers kunnen als richtinggevend worden beschouwd. Immers het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties zorgt voor het uniform maken van het wegbeeld, maar zijn ook situatiespecifiek, waardoor om te uniformeren maatwerk noodzakelijk is.

Met de pijler: wegen moeten gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn, kan vooral het onderscheid verblijfsruimte of verkeersruimte worden genoemd. Verblijfsruimte kan worden getypeerd als een verkeersruimte waarin de menselijke activiteit die niet met verkeer te maken heeft groot is. Verkeersruimte heeft als doel om te zorgen voor ruimte om te bewegen van A naar B.

Duurzaam veilig stelt een categorisering voor van de wegen in drie categorieën.

- Stroomwegen: snelwegen van 120 km/u en autowegen van 100 km/u. Dit zijn wegen bedoeld voor het gemotoriseerde verkeer waarop deze zo veel mogelijk ononderbroken kan doorstromen.
- Gebiedsontsluitingswegen: wegen van 50 km/u binnen de bebouwde kom of 80 km/u buiten de bebouwde kom. Deze wegen hebben gelijkvloerse kruisingen die zijn bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. De wegvakken hebben een doorstroombaanfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met lagere orde wegen.
- Erftoegangswegen: wegen van 30 km/u binnen de bebouwde kom of 60 km/u buiten de bebouwde kom. Wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, met als functie het veilig toegankelijk maken van percelen in verblijfsgebieden (vaak uitgevoerd als zones).

Omdat er een aantal wegen tussen de categorieën gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg vielen is in het GVVP 2000 voor enkele wegen een tussencategorie opgenomen, de erftoegangsverzamelwegen. De bijbehorende snelheden zijn 30+ en 60+.

In de praktijk bleek de onderverdeling en de typering van erftoegangsverzamelwegen te vaag voor een werkbaar situatie. Daarom is er een actualisatie gekomen in 2006, waarin het inrichten van 30 km/u en 60 km/u losgelaten is. Dit heeft tot gevolg dat er in de kleine dorpen 50 km/u is gebleven en in het buitengebied slecht op conflictpunten 60 km/u ingesteld is.

Het GVVP 2000 is verlopen en is vanaf de vaststelling van het nieuwe GVVP niet meer geldend.

6.2 Bereikt resultaat GVVP 2000 en de actualisatie van 2006

Vanuit de actualisatie van 2006 zijn de volgende projecten gerealiseerd.

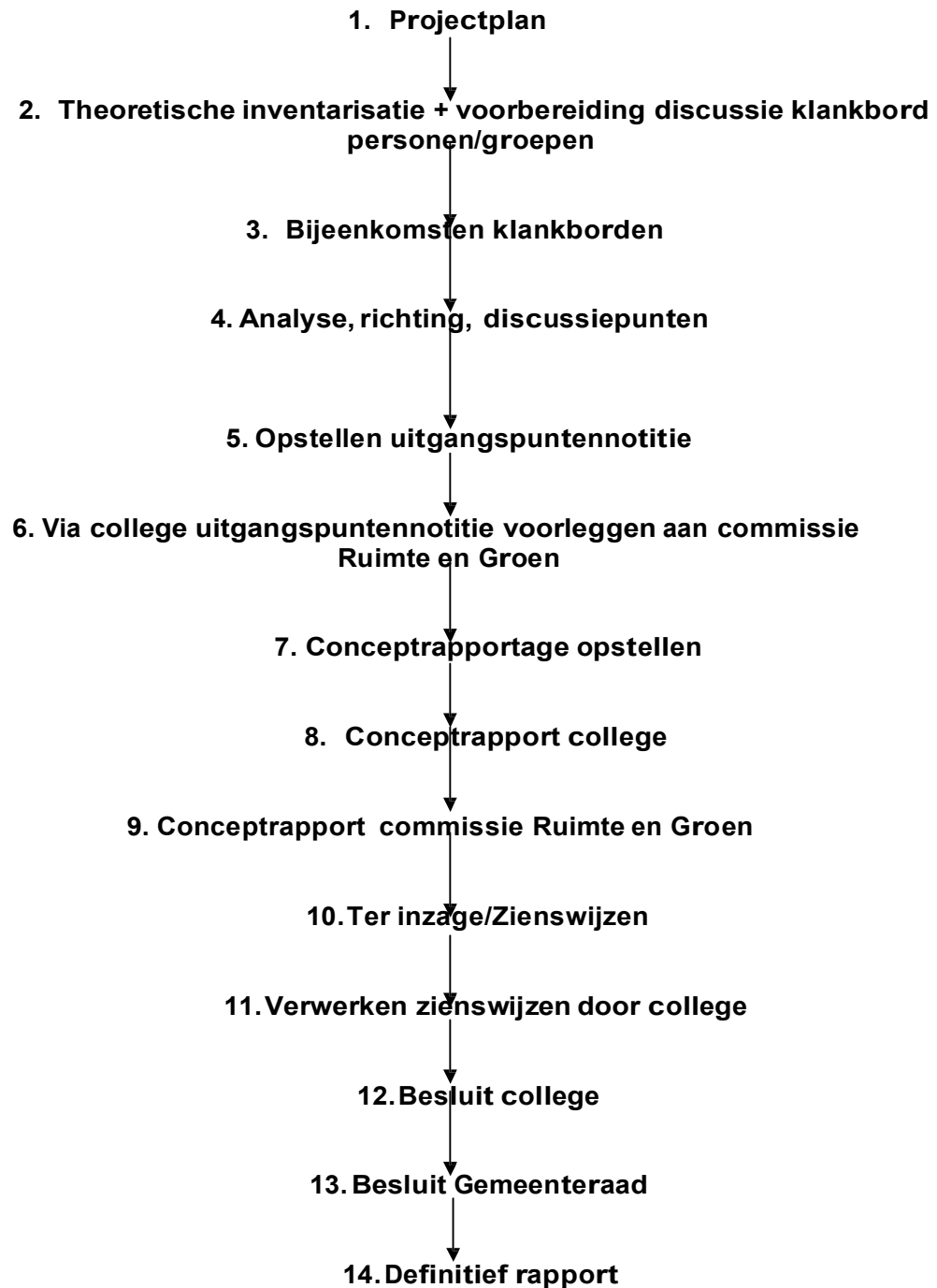
- In het kader van het verbeteren van het openbaar vervoer zijn 46% van de haltevoorzieningen verbeterd.
- De stationslocatie in Beilen is verbeterd, door uitbreiding van de fietsvoorzieningen en de autoparkeerplaats.
- Er zijn graskeien aangelegd langs de Beilervaart, om zo de verkeersveiligheid te vergroten.
- De kruising 't Spiek – Torenlaan – Nassaukade is aangepakt (Beilen).
- Er is een rotonde gerealiseerd bij de Dambroeken (Beilen).
- De oversteek Esweg – Eursingerweg is aangepakt (Beilen).
- Er is een fietspad aangelegd langs de Lindelaan/Groeneweg € dit zorgt voor een veilige verkeerssituatie rond de scholen (Westerbork).
- Herinrichting Stille kant (Smilde/Bovensmilde) is afgerond.
- Met de herinrichting Markt – Nassaukade (Beilen) wordt medio 2012 gestart.
- Er zijn drie verkeerstellers aangeschaft.
- Er zijn verscheidene projecten ten behoeve van gedragsbeïnvloeding uitgevoerd (zie hoofdstuk gedragsbeïnvloeding).

Uit de projectenlijst van de actualisatie uit 2006 is de rotonde A28-Oost niet uitgevoerd en komt terug in de nieuwe projectenlijst. Ook is er voor enkele projecten die op de projectenlijst van 2006 stonden, vooronderzoek gedaan en is er besloten niet verder te gaan. Een voorbeeld hiervan is het parkeerfonds.

7. Totstandkoming GVVP

7.1 Proces

De totstandkoming van het uiteindelijke GVVP kan worden samengevat in het volgende stappenplan:



7.2 Draagvlak

Omdat het GVVP een beleidsvisie is voor een lange periode voor de gehele gemeente Midden-Drenthe is het belangrijk dat het plan breed gedragen wordt. Zodoende is er gekozen voor een brede vorm van inspraak waarbij getracht is alle belanghebbenden te horen en de mogelijkheid te bieden ideeën in te brengen. Er zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd in Beilen, Smilde en Westerbork en er is een online en papier enquête opgesteld (zie bijlage 1). Verder is er een interne en externe klankbordgroep geraadpleegd. Voor de samenstelling van deze klankbordgroepen zie bijlage 1.

Met al deze belanghebbenden is afzonderlijk een gesprek gevoerd en geïnventariseerd waar mogelijke knelpunten zitten met betrekking tot verkeer en vervoer. De communicatie rond het GVVP verloopt via een traject beschreven in een communicatieplan.

Externe inspraak (burgers):

Er is een drietal inloopavonden georganiseerd, waarbij burgers ideeën aan de betreffende ambtenaren konden aangeven en met de wethouder konden spreken.

Inloopavonden vonden plaats op:

- 17 januari 2012 in Smilde in Villa Maria
- 19 januari 2012 in Beilen in het gemeentehuis
- 23 januari 2012 in Westerbork in het Annie Londohuis

Op deze avonden is ook de gelegenheid geweest om een enquête in te vullen waarin een tiental vragen konden worden beantwoord en persoonlijke toelichting kon worden gegeven. In bijlage 1 vindt u de vragenlijst die aan geïnteresseerden is voorgelegd. In totaal zijn er 156 enquêtes ingevuld, waarvan de verdeling digitale enquêtes en schriftelijke enquêtes ongeveer 50% - 50% is.

Opvallende en nieuwe informatie die is genoemd in de ingevulde enquêtes en tijdens de inloopbijeenkomsten zullen worden meegenomen in het GVVP. De uitslagen van de enquêtes zijn samengevat in het document uitslagen enquêtes GVVP. In dit document is de input opgedeeld in verschillende categorieën.

- **Beleid:** Dit wordt behandeld in het GVVP.
- **Projecten:** Deze volgen uit het beschreven beleid en zijn terug te vinden in een projectenlijst.
- **Handhaving:** Handhavingskwesties worden doorgespeeld naar de politie of naar de Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar (BOA).
- **Onderhoud:** Wordt door de ambtelijke organisatie afgehandeld.

Kortom, in het GVVP staan alleen zaken die te maken hebben met beleid te staan, die wordt aangevuld met een concrete projectenlijst. Overige zaken die genoemd zijn in de enquêtes of tijdens de inloopbijeenkomsten zijn doorgespeeld binnen de organisatie.

8. Beleidskader andere overheden

In het GVVP 2012 – 2020 van de gemeente Midden-Drenthe worden relevante onderdelen uit het rijksbeleid en provinciale beleid meegenomen. De volgende documenten zijn van toepassing:

1. Nota Mobiliteit. Dit rijksdocument is in 2004 gepubliceerd. Het heeft als ondertitel meegekregen: naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid.
2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit rijksdocument benoemt de ambitie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de periode tot 2020. Deze doelstellingen komen voort uit de Nota Mobiliteit.
3. Provinciaal Omgevingsplan Drenthe. Dit provinciaal beleidsdocument is opgesteld door de provincie Drenthe in 2010.
4. Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Drenthe. Deze is het meest recent opgesteld en dateert uit 2007, waarin ook kort aandacht zal worden besteed aan het verkeers-vervoersberaad Drenthe.

8.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

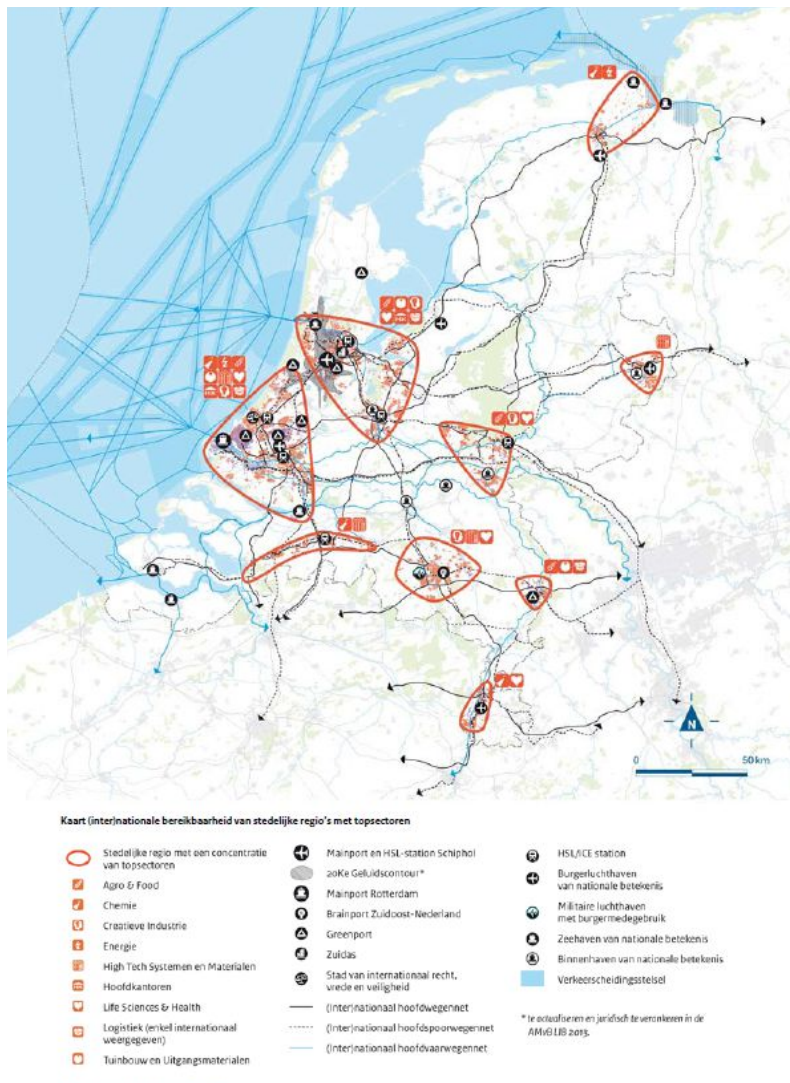
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en heeft de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving vervangen. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De landelijke overheid biedt in deze Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor decentrale overheden. De focus ligt op de (inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren, zoals op de onderstaande afbeelding is weergegeven.



De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Noord-Nederland (de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe) zijn:

- Het versterken van Energyport door het aanwijzen van locaties voor de vestiging van energiecentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk van Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding);
- Het aanwijzen van leidingstroken voor buisleidingen voor gas en het ruimtelijk reserveren van locaties voor ondergrondse opslag;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Noord Nederland;

-

[illegible]

8.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

Er zijn ambitieuze doelen gesteld met maximaal 580 doden en 12.250 gewonden in 2020 op nationaal niveau. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt in de periode 2008 - 2020 gefundeerd op drie pijlers:

- Maatregelen om het verkeer veiliger te maken, zijn gebaseerd op een afweging tussen het maatschappelijk belang, de effectiviteit, de proportionaliteit en de kosten. Dit alles moet als doel hebben de doelstellingen die in de Nota Mobiliteit zijn beschreven te halen.

8.3 Provinciaal Omgevingsvisie en Verordening Drenthe 2010

De meest recente provinciaal omgevingsvisie van de provincie Drenthe is vastgesteld in 2010. Het beschrijft op een brede wijze het wenselijke omgevingsbeleid in de provincie Drenthe. Ook mobiliteit staat hierin beschreven.

Er wordt vooral een focus gelegd op het belang van bereikbaarheid voor een gunstig vestigingsklimaat. Ook moet er een focus zijn op een goede bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen, ook internationaal.

Wat betreft openbaar vervoer zal er een verandering gaan plaatsvinden op het platteland in 'vervoer op maat.' Dit kan worden gerealiseerd door kleinschalig openbaar vervoer en de fiets (ook recreatief).

8.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

De provincie Drenthe heeft in 2007 haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) gepubliceerd. Hierin wordt de ambitie binnen de periode van 2007 tot 2020 behandeld. Het bestaat uit twee delen: Enerzijds worden de kaders en ambities behandeld. In dit deel wordt het ambitieniveau beschreven. De doelen, ambities en sterprojecten worden benoemd en de essentiële onderdelen worden behandeld. Anderzijds is er een uitvoeringsprogramma en – agenda 2007-2020, waarin de ambities zijn uitgewerkt in concrete projecten. Iedere vier jaar wordt het PVVP geëvalueerd en eventueel geactualiseerd. De ambities zijn uitgewerkt in een zestal thema's.

- Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling
- Thema Bereikbaarheid
- Thema Veiligheid
- Thema Leefomgeving
- Thema Innovatie
- Thema Samenwerking

Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

In het thema ruimtelijk-economische ontwikkeling staat de relatie genoemd tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en verkeer en vervoersbeleid. Hierin moet de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stedelijke netwerken Groningen – Assen en Zuid Drenthe worden versterkt in samenhang met de ontwikkeling van het landelijk gebied. De ambities uiten zich vooral in de versterking van knooppunten in de hoofd- en provinciale wegen en verbindingen richting Duitsland. De ruimtelijk-economische ontwikkeling moet worden gecentreerd in de Noordelijke ontwikkelingsas, die bestaat uit de regio Groningen – Assen en Zuidoost Drenthe, wat voor de provincie Drenthe de meest verstedelijkte gebieden zijn. Deze moeten goed bereikbaar blijven, door middel van duurzame mobiliteit, waarin de verschillende vervoersmodaliteiten optimaal worden benut. Zo kan dit bijdragen aan sociaal-economische ontwikkelingen van gemeenten. Dit moet in samenhang gebeuren met het landelijk gebied. Immers het landelijke gebied dat belangrijke waarden heeft op het gebied van natuur, milieu, cultuurhistorie en landschap, moet verder ontwikkeld worden. Het landelijk gebied kan worden gebruikt door inwoners en bedrijven uit het stedelijke gebied om te recreëren en te wonen.

Thema bereikbaarheid

Het volgende thema is bereikbaarheid. Hierin moet de realisatie van bereikbaarheid, op een duurzame manier gebeuren. Dit betekent dat er een focus moet zijn op een verbetering van het openbaar vervoer, met marges van 1.5x langere reistijd tijdens de spits.

Er zal wat betreft bereikbaarheid steeds meer een focus komen te liggen op ketenmobiliteit. Dit betekent een integrale benadering van openbaar vervoer, auto en fiets. Er zal een

stimulans moeten komen voor het wisselen van verkeersmodaliteiten tijdens de reis. Dit kan zorgen voor een hogere bereikbaarheid. Het gebruik van de fiets moet meer gestimuleerd worden, voor zowel gebruik binnen de bebouwde kom als wel tussen de verschillende kernen.

Ook heeft de provincie Drenthe de ambitie om in te zetten op een betere benutting van ICT toepassingen, zoals dynamisch verkeersmanagement en dynamische informatievoorzieningen.

Thema veiligheid

Er wordt wat betreft veiligheid onderscheid gemaakt tussen verkeersveiligheid, externe veiligheid en sociale veiligheid.

Wat betreft de verkeersveiligheid ligt de ambitie op het voortzetten in het kader van duurzaam veilig. Dit houdt concreet in dat er in 2020 ten opzichte van 2002, 45% van de dodelijke slachtoffers en 34 van het aantal ziekenhuisgewonden is teruggedrongen. Daarnaast moeten zogenaamde EHK's (Essentiële Herkenbaarheidkenmerken) worden toegepast. Met de toepassing van snelheidsremmende technieken wordt met enige terughoudendheid omgegaan. Verder zal de provincie Drenthe permanente verkeerseducatie voor kinderen stimuleren, door middel van integratie van verkeerseducatie in het onderwijsprogramma, die is aangescherpt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe.

Thema leefomgeving

De provincie heeft zich wat betreft leefbaarheid gericht op het beperken van de negatieve invloed van verkeer en vervoer op de omgeving met betrekking tot milieu, natuur en leefbaarheid. Wat betreft geluidshinder en luchtkwaliteit moet dit binnen de norm blijven en de uitstoot van CO₂ moet gereduceerd worden met 500.000 ton CO₂ minder emissie per jaar.

Verder bestaat er de ambitie om niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied tegen te gaan. Gemeenten en de provincie werken samen aan een plan voor de herinrichting in het buitengebied, volgens het principe van EHK.

Thema innovatie

Als vijfde thema wordt de innovatie behandeld. Er ligt wat betreft innovatie een ambitie voor de stimulering van ontwikkeling en toepassing van innovatieve maatregelen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen. Een belangrijk onderdeel hierin is mobiliteitsmanagement. Dit betekent eenvoudigweg het 'slimme reizen,' zodat men slimmer gebruik gaat maken van vervoerswijzen, vertrektijden en statistische informatie.

Thema samenwerking

De organisatie van samenwerking tussen overheden, overheidssectoren, marktpartijen en belangengroepen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen is belangrijk.

Dit betekent concreet een aantal samenwerkingsverbanden tussen organisaties, zoals het OV bureau Groningen-Drenthe, het verkeers- en vervoersberraad en samenwerking tussen de drie noordelijke provincies.

8.5 Strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe 2011 – 2020

Vanuit het landelijk strategisch plan verkeersveiligheid is het strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe ontstaan. Dit omdat het verkeersveiligheidsbeleid op provinciaal niveau extra aandacht behoeft. Het verkeersveiligheidsplan Drenthe bestaat uit dezelfde pijlers als het landelijke verkeersveiligheidsplan: duurzame veilig, integrale benadering en samenwerking.

- Duurzaam veilig: heeft als doel om ongevallen te voorkomen en waar dat nog niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. Concreet betekent dit onder meer het realiseren van zogenaamde EHK's (Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken) en het invoeren van verblijfsgebieden.
- Integrale aanpak: een integrale benadering van het verkeerssysteem en haar deelnemers (mens, voertuig en weg). Daarnaast een integrale benadering waarbij het verkeers- en vervoersbeleid wordt gecombineerd met andere disciplines.
- Samenwerken: voor ontwikkeling en uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid is samenwerking tussen overheden, handhavers en maatschappelijk organisaties essentieel. Dit kan geïmplementeerd worden in verschillende projecten.

Enkele belangrijke aandachtsgebieden voor verkeersveiligheid in Drenthe zijn:

- Het streven van maximaal 189 ernstige verkeersslachtoffers in 2020 in Drenthe
- Onder de leeftijdsgroep van 25 t/m 59 jaar zijn veel ernstige verkeersslachtoffers
- In de leeftijdsgroep 60+ zijn ook veel ongevallen. Door de vergrijzing die Drenthe te wachten staat zal mogelijk de kans op ongevallen groter worden.
- De meeste slachtoffers vallen op de 50 km/u en de 80 km/u wegen. Dit verdient extra aandacht.
- De zogenaamde Black Spot's verdienen aandacht.
- Rijden onder invloed veroorzaakt veel slachtoffers.
- Veel ongevallen in Drenthe zijn eenzijdige ongevallen.

8.6 Duurzaam veilig

In het derde meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1991 wordt het begrip duurzaam veilig als eerste omschreven. Het element duurzaam slaat op het streven naar een bepaald veiligheidsniveau om het verkeer in de toekomst veiliger te maken. Dit gebeurt middels taakstellingen. In 1997 is het startconvenant duurzaam veilig ondertekend door het ministerie Verkeer en Waterstaat, het interprovinciaal overleg, de vereniging van Nederlandse gemeenten en de unie van waterschappen. Dit betekent dat het principe van duurzaam veilig door alle wegbeheerders is onderkend.

Duurzaam veilig principes

De visie op duurzaam veilig is gebaseerd op een vijftal principes:

- **Functionaliteit:** iedere weg wordt ontworpen voor een specifieke functie. Dit betekent bijvoorbeeld, dat een stroomweg geen woonwijk mag ontsluiten.
- **Homogeniteit:** betekent dat massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Dit betekent concreet dat verkeersdeelnemers met een verschillende snelheid bij een lage maximumsnelheid de weg kunnen delen, maar bij hoge snelheden moeten worden gescheiden.
- **Herkenbaarheid:** het wegverloop en wegbeeld moeten herkenbaar zijn voor de weggebruiker. Dit betekent dat er waar mogelijk een herkenbaar en uniform wegbeeld moet zijn. Het gewenste gedrag moet door het wegbeeld worden ondersteund door het wegontwerp.
- **Vergevingsgezindheid:** is toegevoegd omdat het onmogelijk is dat er door de eerste drie principes geen ongelukken meer gebeuren. Dit betekent concreet dat mochten er ongelukken gebeuren de schade fysiek, maar ook mentaal beperkt blijft. Dit kan worden gerealiseerd door grote obstakels langs de wegzijden te verwijderen.
- **Statusonderkenning:** is nieuw gedefinieerd in de duurzaam veilig visie. Dit betekent dat men herkent dat er een verminderde bekwaamheid voor verkeersdeelname is, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik.

8.7 Duurzame mobiliteit

Mobiliteit levert een bijdrage aan het economisch welzijn. Dit is tweeledig. Enerzijds levert het een bijdrage als een wens van burgers om zich ver en eenvoudig te verplaatsen, anderzijds de wens om goederen en diensten ver en eenvoudig te verplaatsen. Echter mobiliteit zorgt voor een groot aandeel in de milieubelasting. Duurzame mobiliteit moet zorgen dat op de lange termijn de milieubelasting in Nederland wordt teruggedrongen.

Duurzame mobiliteit gaat uit van een duidelijke relatie tussen ruimte en mobiliteit. Deze componenten vragen in het kader van duurzame mobiliteit om afstemming. Een definitie van het kennisplatform Verkeer en Vervoer: "Duurzame Mobiliteit gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Dit betekent dus een directe relatie tussen bereikbaarheid en economie als motoren voor een goed economisch klimaat.

Om de milieubelasting op lange termijn te reduceren lijkt het gevoerde beleid zich voornamelijk te focussen op technische innovaties in plaats van fundamentele transitie in de transportsector. Dit betekent concreet dat wanneer het gevoerde duurzame mobiliteit beleid wordt geëvalueerd, de volgende punten opvallen:

1. Het volumebeleid is onbespreekbaar. Het gaat er in Nederland hoofdzakelijk om in hoeverre al het verkeer zich snel en betrouwbaar kan voortbewegen. Het gaat er dus om in het mobiliteitsbeleid, om mobiliteit te faciliteren in plaats van te beteugelen, terwijl volumetoenames kunnen zorgen voor een efficiëntere mobiliteit.
2. Focus van de overheid ligt hoofdzakelijk bij het handhaven van de bestaande keuzevrijheid, niet in het stimuleren van nieuwe keuzevrijheden. Regelgeving is marginaal ingericht op het ontmoedigingsbeleid van zware, grote en vervuilende voertuigen. Er vindt vooral sturing plaats binnen de gewichtsklassen in plaats van tussen de gewichtsklassen.
3. Aandacht binnen het milieuaspect van duurzame mobiliteit, vooral gericht op CO₂ heffingen. Maar er is weinig aandacht voor brandstoffen die een veel grotere bijdrage kunnen leveren dan CO₂ heffingen.

Er zal dus sprake moeten zijn van in de eerste plaats beleidsinnovaties, waarna wellicht systeeminnovaties worden ondernomen. Dit betekent dat in de toekomst moet worden ingezet op de volgende ambities:

1. Door bewust beleid kunnen stijlveranderingen op de lange termijn een grote invloed hebben op mobiliteit. De keuzemogelijkheden en innovatietrends in de sector moeten veranderd worden.
2. Maatregelen treffen die gunstig uitvallen voor openbaar vervoer en lichtgewicht stadsverkeer ten opzichte van privé verkeer en zwaargewicht stadsverkeer.
3. Er moet geconstateerd worden dat er een gewichtstoename van nieuwe auto's te bekennen is. Dit zorgt voor een hoger verbruik ten opzichte van lichte auto's. De landelijke overheid treft fiscale maatregelen die ervoor zorgen dat het gebruik van lichte auto's wordt gestimuleerd.

Duurzame mobiliteit heeft voor de gemeente vooral te maken met het faciliteren en stimuleren van CNG pompen en oplaadpunten voor elektrische auto's. Er moet de mogelijkheid geboden worden door de gemeente om duurzaam auto rijden mogelijk te maken.

9. Karakteristieken van de gemeente Midden-Drenthe

De gemeente Midden-Drenthe is gelegen in het hart van Drenthe en heeft een oppervlakte van 34.870 hectare en is daarmee de vierde gemeente qua landoppervlakte in Nederland. Het ligt tussen de twee verstedelijkte delen binnen de provincie: Groningen – Assen en Zuid-Drenthe. De bereikbaarheid van de gemeente is uitstekend te noemen. Enerzijds over de weg (A28 en N381). Anderzijds is het gelegen langs de spoorlijn Groningen – Zwolle, waar doordeweeks ieder half uur een trein stopt.

De gemeente Midden-Drenthe kan worden getypeerd als een typische plattelandsgemeente. Dit betekent dat er betrekkelijk weinig mensen wonen op een groot oppervlak, te midden van landerijen, natuur en bossen. Een plattelandsgemeente wordt gekenmerkt door betrekkelijk weinig voorzieningen in de kernen zelf. Dit zorgt voor een groot bereikbaarheidsvraagstuk om het platteland leefbaar te houden. De gemeente telt een aanzienlijk aantal kernen die allen eigen karakteristieken hebben.

Dit wordt onderbouwd met de visiefilm 'Platteland leeft.' Hierin wordt een visie gegeven hoe de gemeente zich de komende tijd wil profileren. Het credo luidt: 'het platteland leeft.' Om het platteland leefbaar te houden is een goede bereikbaarheid middels verschillende vervoersmodaliteiten noodzakelijk. De volgende punten betreffende verkeer en vervoer worden in de visiefilm beschreven:

- Er worden geen permanente verkeerslichten op de gemeentelijke wegen toegepast
- Op gemeentelijke terreinen wordt geen betaald parkeren ingevoerd.
- Het station van Beilen fungeert openbaar vervoersknooppunt en als toeristische poort voor de hele gemeente.

10. Monitoring en prognoses

Als gemeente hebben we de zelf de beschikking over drie telradars, waarmee we de hoeveelheid en snelheid van het verkeer kunnen meten. In 2007/2008 is er op 80 telpunten het verkeer gemeten. Met deze meetgegevens is er in 2009 een verkeersmodel van de gemeente ontwikkeld. Een verkeersmodel is een model waarmee verkeersprognoses doorgerekend kunnen worden. Op basis van sociaaleconomische gegevens, gezamenlijk met de verkeersmodellen van de gemeenten Hoogeveen en Assen is het verkeersmodel tot stand gebracht. Ook zijn Rijkswaterstaat en de provincie Drenthe partners geweest bij het ontwikkelen van het verkeersmodel.

Toekomstige verkeersverwachtingen worden met dit verkeersmodel in beeld gebracht, waardoor er voorspellingen gedaan kunnen worden betreffende verkeerseffecten van verkeersmaatregelen.

Op dit moment zijn er geen knelpunten die genoemd worden in de projectenlijst. Een verkeersmodel is een flexibel instrument, wanneer dit toch nodig is, is het rekbaar. Er wordt eens in de vier jaar geteld en prognoses worden dan ook waar nodig aangepast.

Om het verkeer te monitoren wordt er om de vijf jaar een telronde gehouden. Op dit moment (2012 en 2013) zijn we weer aan het tellen om de verkeersintensiteiten in beeld te krijgen.

11. Thema veiligheid

Onder het thema veiligheid vallen in de eerste plaats de ongevallen in de gemeente. Hier wordt dan ook uitvoerig bij stilgestaan, door een black spot lijst te behandelen. Verder wordt er aandacht besteed aan verkeerseducatie en kwetsbare doelgroepen.

11.1 Ongevallen en verantwoording

Om goed en verantwoord aan het verkeer deel te nemen is het belangrijk dat mensen zich veilig voelen in het verkeer. Vaak wordt dit veilige gevoel gebaseerd op de kans het krijgen van een ongeval. Het is daarnaast ook maatschappelijk en economisch gezien van belang dat verplaatsingen in het verkeer veilig verlopen. Hiernaast kan de omgeving van de plek van het ongeval schade oplopen.

Een goede graadmeter voor verkeersonveiligheid is het aantal ongevallen, dat op een bepaald wegvak of kruising gebeurt en die onder te verdelen zijn in:

- Dodelijke ongevallen (D),
- Ongevallen met Letsel (L),
- Ongevallen met uitsluitend materiele schade (U),

Wanneer je kijkt naar de ongevallen op alle wegen die in de gemeente liggen en een top 20 wordt gemaakt, valt het op dat de meeste ongevallen in de gemeente gebeuren op rijks- en provinciale wegen. Opgemerkt moet worden dat de wegvlakken waar zich de meeste ongelukken hebben voorgedaan lange wegvlakken zijn met betrekkelijk veel verkeer. Wanneer deze ongevallen worden vergeleken met de verkeersintensiteiten, blijkt dat dit geen gevaarlijke wegen zijn (verhoudingsgewijs veilige wegen).

Het wegvak op de A28 tussen de afritten Assen – Zuid en die met de N381 staat bovenaan de ongevallenlijst van de gemeente. Dit is een rijksweg, waar de gemeente dus geen bevoegdheden over heeft. Wel is er regelmatig contact met Rijkswaterstaat over gevaarlijke situaties die de gemeente ter ore komt over rijkswegen.

De gemeentelijke wegen worden over het algemeen rustiger bereden dan de rijks- en provinciale wegen, echter er zijn veel meer conflictpunten, waar zich ongevallen voordoen. Daarom is voor het GVVP de top 5 van de gemeente van groter belang.

11.2 Ongevallen gemeentelijke wegen

In de blackspotlijst valt op dat de ongevallen bij de top 4 gelijk van aard zijn. Er lijkt een trend te zien van zelfde soorten gevallen, namelijk een situatie waarin er vanuit een betrekkelijk hoog punt een kruising wordt genaderd. Dit geldt voor de top 4 van black spots op de gemeentelijke wegen.

Blackspotlijst top 5

Aantal ongevallen in de periode
2006 - 2010

1.	Kruising Brunsting – Ossebroeken – Ossebroeken	17
2.	Wegvlak Halerweg – Zwiggelterweg - Hoofdstraat	12
3.	Wegvak de Streek – Boermarkeweg - Boermarkeweg	11
4.	Kruising Halerweg – Hoofdstraat – Oranjekanaal N.Z.	10
5.	Wegvak Ossebroeken – Brunsting – Rheevelde	9

Bovenaan de lijst van ongevallen staat de kruising Brunsting – Ossebroeken. Opgemerkt moet worden dat dit bijna uitsluitend ongelukken zijn geweest met uitsluitend materiele schade en veel eenzijdige ongelukken.
Nb. zie voor de uitgebreide ongevallenlijst bijlage 2

*Kruising Brunsting – Ossebroeken en
wegvak Ossebroeken – Rheevelde*



Kruising Brunsting – Ossebroeken staat op nr. 1 van de ongevallenlijst van de gemeentelijke wegen. Het gaat dan vooral om uitsluitend materiele schade. Het wegvak staat op plaats 5.

Ook op het wegvak Halerweg – Zwiggelterweg – Hoofdstraat hebben zich in de periode 2006 – 2010 een aanzienlijk aantal ongevallen voorgedaan. Wat opvalt, is dat bij 25% van de ongevallen sprake is geweest van ongevallen met letsel. Deze situatie is gelijk met de kruising Brunsting – Ossebroeken, echter groot verschil is dat er hier een voorrangssituatie vanaf het viaduct is. Hier op voortbouwend staat op plaats vier van de ongevallenlijst de kruising van de Halerweg en de Hoofdstraat met het Oranjekanaal N.Z.

*Wegvak Halerweg Zwiggelterweg en
de kruising met het Oranjekanaal*



Het wegvak Halerweg – Zwiggelterweg – Hoofdstraat is een zeer onveilige weg in de gemeente. Vooral bij de Zwiggelterbrug is dit een Black Spot. Dit is nr. 2 en 4 uit de ongevallenstatistiek.

Ook valt de kruising Elperweg – Oranjekanaal N.Z. op. De problematiek is hier in principe hetzelfde als bij de kruising Halerweg – Hoofdstraat – Oranjekanaal N.Z. Het is een doorgaande weg die het Oranjekanaal kruist. Ook hebben er zich in december 2011 twee dodelijke ongevallen voorgedaan, die doordat het eenzijdige ongevallen zijn als incident beschouwd kunnen worden.

Kruising Elperbrug



De kruising bij de Elperbrug met het Oranjekanaal wordt als onveilig ervaren, mede door de te grote overzichtelijkheid.

Wat opvalt, is dat het aantal ongevallen met uitsluitend materiele schade is afgenomen sinds 2010. Dit komt mogelijk doordat bij dit soort ongevallen de politie sinds 2010 niet vaak meer betrokken is. Veel ongevallen met uitsluitend materiele schade worden zonder tussenkomst van de politie afgehandeld. Zodoende worden deze ook niet geregistreerd. Pas na meerdere jaren kan de echte oorzaak onderzocht worden. Deze worden verder uitgediept bij de maatregelen verderop in het GVVP.

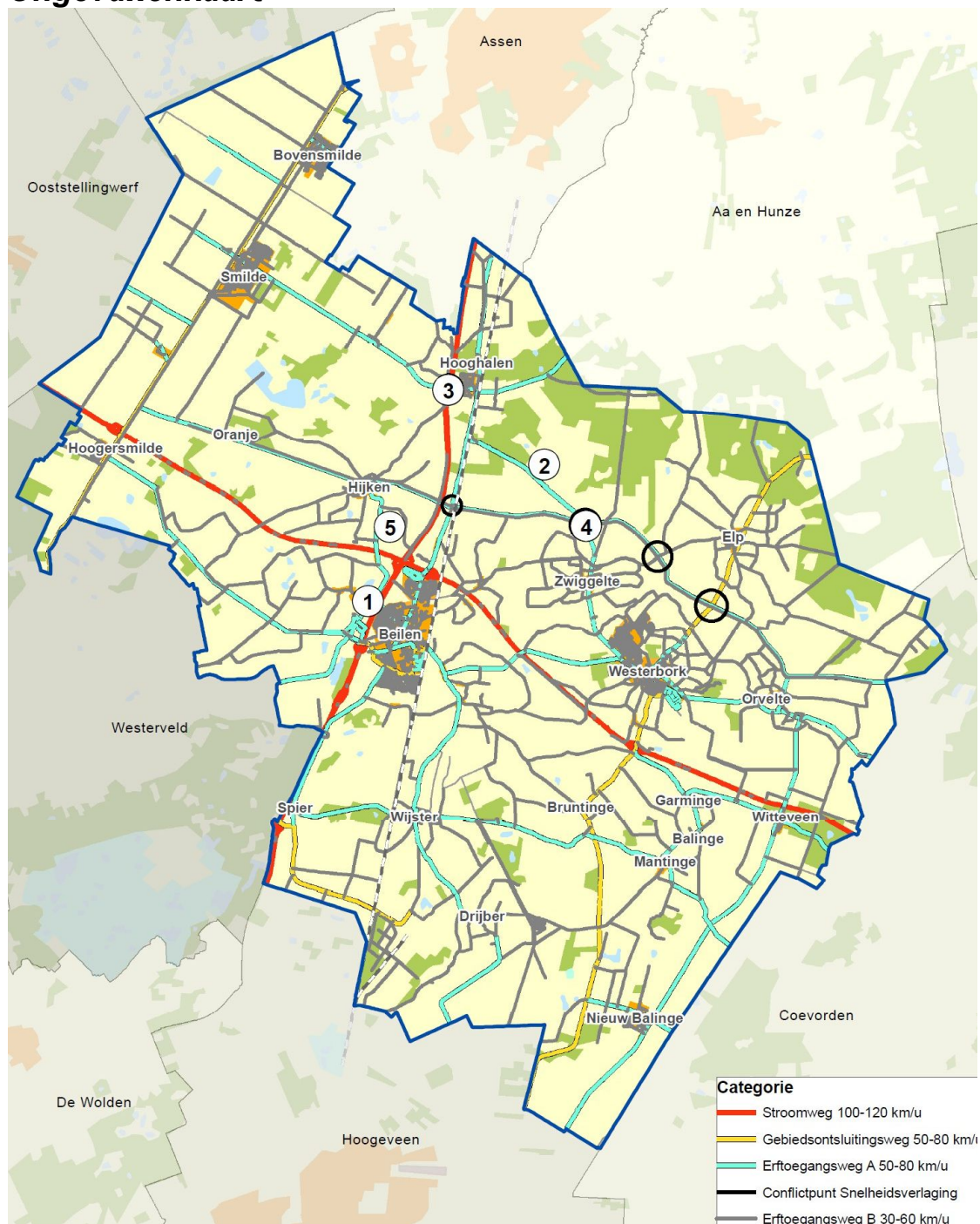
Op plaatsen waar zich veel ongevallen voordoen, zullen mogelijk extra verkeersmaatregelen worden genomen, om zo de verkeersveiligheid te laten toenemen. Wanneer kleine maatregelen ten opzichte van grote maatregelen hetzelfde effect hebben, zal er gekozen worden voor de kleine maatregelen.

Wegvak de Streek - Boermarkeweg



Het wegvak de Streek – Boermarkeweg in Hooghalen staat op plaats 3 in de ongevallenlijst.

Ongevallenkaart



11.3 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, Hogeveen en Meppel, in de regio Zuid-West Drenthe, gedragsbeïnvloedingprojecten uit. Bij dit veeltal aan projecten die uitgevoerd wordt, is de inzet: het verbeteren van het verkeersgedrag van jong tot oud.

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.

Bij verkeerseducatie wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende leeftijdscategorieën.

1. 0 – 4 jaar
2. 4 – 12 jaar
3. 12 – 16 jaar
4. 18 – 25 jaar
5. 25 – 60 jaar
6. 60+ jaar

Voor al deze leeftijdscategorieën zijn aparte projecten die voldoen aan de doelstelling van het geven van verkeerseducatie. Ook zijn er projecten die voor alle leeftijdscategorieën gelden.

De belangrijkste verkeerseducatieprojecten worden hier kort toegelicht. Doelstelling van alle afzonderlijke projecten is het verbeteren van de verkeersveiligheid door toe te spitsen naar verkeersgedrag.

Verkeerseducatieprojecten zijn bijvoorbeeld:

- Drents Verkeersveiligheidlabel: Dit is een label die scholen kunnen verdienen wanneer er voldoende aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid van groep 1 t/m groep 8.
- Subsidiering verkeersouders per school: Iedere school krijgt subsidie voor het aanstellen van verkeersouders. Deze zijn aanspreekpunt binnen de school en voor de gemeente betreffende verkeerveiligheid rondom scholen.
- Motorrijvaardigheidstraining: deze training worden verzorgd voor motorbestuurders. De focus ligt op het herkennen en voorkomen van risicovolle situaties, het beheersen van rem eventuele uitwijktechnieken, een veilige bochtentechniek en een uitgebreidere motorbeheersing.
- Clinic Veilig uitgaan: Dit is een campagne gericht op het gebruik van alcohol tijdens uitgaan en de verkeersveiligheid. In deze voorlichtingscampagne wordt gepleit voor het gevaar van alcohol in het verkeer, na gebruik van alcohol tijdens het uitgaan.
- Seniorenritten / verkeersmarkt senioren: Bij deze educatieprojecten wordt een focus gelegd op senioren in het verkeer. Het gaat hierbij om het rijden als scootmobielbestuurder in het verkeer en het oversteken met een rollator.
- Dode hoek projecten: Om kinderen bewust te maken van het gevaar van de Dode Hoek wordt in Drenthe voorlichting gegeven in groep 8 van de basisscholen. Eerst wordt in de klas de film "Veilig op weg" vertoond. Voor de leerkrachten is lesmateriaal beschikbaar op de website www.veilig-op-weg.nl. Vervolgens geeft een voor dit project speciaal getrainde rij-instructeur uitleg over de Dode Hoek bij een echte vrachtauto. Als afsluiting mogen de kinderen in groepjes van vijf mee in de cabine voor een ritje in de schoolomgeving. Er fietst dan altijd een verkeersouder mee.

Volgens afspraak met de instructeur fietst de ouder af en toe opzettelijk in de Dode Hoek, zodat de kinderen dat ook in de praktijk kunnen ervaren. Dit project is kosteloos voor alle basisscholen.

- School – thuisroute brugklas: Verkenning van de school - thuis route voor de brugklassers van het voortgezet onderwijs. Naderhand worden er collages gemaakt door de leerlingen en worden overhandigd aan de wethouder.
- Gordelcontroles bij scholen: Specialist-vrijwilligers van VVN gaan kijken of iedereen die in de auto naar school komt de autogordel draagt. Goochem het gordeldier is een diertje dat aan de autogordel bevestigd kan worden. Goochem motiveert kinderen hun gordel om te doen. En natuurlijk krijgen de kinderen een Goochem, zodat ze nooit meer vergeten de gordel te dragen.
- Trials voor jonge automobilisten: Het Trials programma bestaat uit een cursusdag waarop de deelnemers onder andere een autorit maken, samen met medecursisten en een instructeur. Aan het eind van de rit krijgt iedereen van de medepassagiers een beoordeling. Een goed gesprek over autorijden, alcohol, voertuigbeheersing en stoer doen is een ander onderdeel van de dag. Ook kunnen de deelnemers ervaren hoe het is om in een slip te raken en krijgen ze tips om dit te voorkomen. Tot slot beleven de cursisten hoe een vrachtwagenchauffeur andere verkeersdeelnemers op de weg ziet door zelf een stukje in een vrachtwagen te rijden.

Ook Veilig Verkeer Nederland is een partner van de gemeente. Vooral als adviseur betreffende verkeersveiligheid en als coördinator voor verkeersouders van scholen.

11.4 Kwetsbare doelgroepen

Kinderen zijn een kwetsbare verkeersdoelgroep. Samen met andere kwetsbare doelgroepen zoals jongeren en senioren is het belangrijk dat met deze specifieke doelgroepen rekening gehouden wordt.

Projecten die in de voorgaande periode zijn afgerond met betrekking tot verkeersveiligheid rondom scholen zijn:

- Schoolroute Smilde
- Nieuw – Balinge schoolomgeving
- Bij de Eshorst een drempel en een veilige oversteek (bij dikke boom)
- Fietspad bij de Lindelaar (Westerbork)

Nog lopende projecten of projecten waar inmiddels een besluit voor is genomen:

- Schoolfietsroute Westerbork in het kader van de brede school.
- Verkeerssituatie Brede Scholen te Bovensmilde, Hoogersmilde en Westerbork

Bij deze nieuwe projecten wegen de argumenten van deze doelgroep zwaar mee tijdens de afwegingen en om incidentele projecten op te lossen, moet de begrotingspost “Knelpunten GVVP” in stand gehouden worden. Mogelijk zijn er nog knelpunten die opgelost moeten worden, bijvoorbeeld een veilige fietsroute van Drijber naar de school (die buiten de kern gelegen is). Hier zal nog wel nader onderzoek naar gedaan moeten worden.

Ook senioren behoeven blijvende aandacht. Het Drempelteam is een gesprekspartner van de gemeente betreffende het begaanbaar houden van trottoirs en oversteekmogelijkheden voor mensen met een rollator of een scootmobiel en zij signaleert plaatsen in de gemeente die slecht toegankelijk zijn voor mensen die minder goed ter been of mindervaliden. Een aantal keer per jaar is er een bijeenkomst met de wethouder en het drempelteam, waarvan één keer op locatie.

12. Thema Leefbaarheid

Bij leefbaarheid gaat het om de gebruikswaarde en belevingswaarde van een wijk of een plaats. Leefbaarheid gaat dus om bepaalde waarden die wij als mensen belangrijk vinden om in te kunnen leven. Leefbaarheid is dus disciplineoverschrijdend. Dit betekent dat het veel aspecten omvat, zoals groen, veiligheid, maar ook geluid- en luchtkwaliteit.

12.1 Geluid- en luchtkwaliteit

Om een leefbare samenleving te houden is het belangrijk dat er rekening gehouden wordt met de geluid- en luchtkwaliteit. Verkeer en vervoer hebben hier duidelijk invloed op. Er dient een duidelijke afweging gemaakt te worden bij het maken van verkeer- en vervoerbeleid betreffende geluid- en luchtkwaliteit, echter de bereikbaarheid en verkeersveiligheid mogen niet in geding komen.

Ten aanzien van geluidbeleid zijn er drie typen wegen:

- 30 km/u wegen: geen aandachtsgebied / geen zone
- 30 t/m 70 km/u wegen: 5 dB aftrek in de geluidsberekening
- > 70 km/u wegen: 2 dB aftrek in de geluidsberekening.

Mogelijk kan er rekening worden gehouden met wegdektypen. Per type zitten aanzienlijke geluidsverschillen. Op plaatsen waar veel geluidsoverlast wordt geconstateerd kan worden gekozen voor zogenaamd 'stil asfalt,' of maatregelen aan woningen en gebouwen.

12.2 Parkeren

De gemeente Midden-Drenthe kan worden getypeerd als een autogemeente. Dit komt gedeeltelijk door het landelijke karakter, waardoor andere manieren van vervoer, zoals openbaar vervoer, niet frequent rijden, anderzijds doordat afstanden betrekkelijk groot zijn en er sprake is van veel woon – werkverkeer buiten de gemeente. Het gebruik van de auto gebeurt dus in de gemeente frequent. Wanneer deze auto's niet rijden moeten deze ergens geparkeerd moeten worden.

Daarnaast is er een trend te zien waarbij het autobezit landelijk ook toeneemt. Waar vroeger huishoudens vaak één auto hadden, is er nu sprake van twee of meer auto's. Parkeren wordt steeds vaker een issue wanneer het gaat over leefgenot van mensen en heeft duidelijk effect op de leefbaarheid. Voor nieuw te realiseren plannen of herinrichtingsprojecten is het van belang dat met deze toegenomen vraag naar parkeergelegenheid rekening wordt gehouden. Daarom is het belangrijk om de hoogste parkeernorm te hanteren.

De gebruikte parkeerrichtlijnen zijn die van het CROW. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Door publicaties zijn voor diverse aandachtsgebieden richtlijnen en aanbevelingen opgesteld.

Van belang is het uitgangspunt in de gemeente Midden – Drenthe dat bij nieuw te realiseren bedrijvigheid zo veel mogelijk geparkeerd kan worden op eigen terrein. Bij deze plannen kan worden afgeweken van het punt dat de hoogste parkeernorm gehanteerd wordt. Dit is enkel mogelijk wanneer er een goede toelichting is, zoals gecombineerd gebruik.



Het parkeerterrein aan het Raadhuisplein in Beilen staat op doordeweekse dagen vaak vol met auto's van werkenden in het centrum van Beilen.

Het gemeentelijk beleid is er op gericht dat bedrijven moeten zorgdragen voor het parkeren op eigen terrein van de bedrijfsvoertuigen. Vrachtwagens zijn ook bedrijfsvoertuigen. De gemeente kan via de APV aanwijzen waar het parkeren van vrachtwagens toegestaan is of niet. Om het parkeren te reguleren wordt voorgesteld om het parkeren van vrachtwagens binnen de kom van 18.00 uur tot 8.00 uur verbieden, uitgezonderd de bedrijfsterreinen en de speciaal daarvoor aangewezen plekken, zoals de Perkenslag in Westerbork en het evenemententerrein in Smilde.

Wanneer wild parkeren bij toeristische of recreatieve voorzieningen voor problemen zorgt, kan de gemeente in overleg gaan met de betrokken partijen en voor een oplossing zorgen. Vaak ligt deze in de trant van de mogelijkheden van parkeren op terrein.

De komende tijd zullen de volgende plannen betreffende parkeren extra aandacht behoeven:

- In het centrum van Beilen en Westerbork langparkeerders aanpakken, door mogelijk, zoals gedaan is bij het van Weezelplein in Westerbork, een blauwe zone te creëren. (zie voor een uitdieping Beilen het kopje: opvallende zaken en verkeerstellingen centrum Beilen).
- Parkeren in woonwijken vereist blijvende aandacht en waar nodig kan worden gezorgd voor extra parkeergelegenheid. Het verdient de voorkeur dit samen met grootschalige renovaties te laten gebeuren, om verrommeling tegen te gaan en het is een kostbare aangelegenheid.

Uitgangspunt blijft ook dat op gemeentelijke parkeerplaatsen geen parkeergeld geheven wordt, zoals ook vermeldt in de Visiefilm 'het platteland leeft.'

Parkeren centrum Beilen

Er zijn in 2011 en 2012 parkeertellingen gedaan in het centrum van Beilen. Van belang bij deze tellingen zijn vooral de pieken, waarbij de bezettingsgraad van een parkeerplaats < 90% is. Immers wanneer dit het geval is, blijkt dat het zoeken is naar een parkeerplaats. Uit de tellingen is met dit in het achterhoofd het volgende gebleken.

- Er is tijdens koopavonden en op zaterdag een parkeerdruk op de Ventweg – Zuid. Dit is bekend bij de gemeente. Er is hier een extra tijdelijke parkeervoorziening gerealiseerd, die echter een aanzienlijk lagere parkeerdruk heeft. (35% t.o.v. < 90% op de Ventweg – Zuid).
- Tijdens kantooruren is er een aanzienlijke druk op de parkeerplaats Raadhuisplein. Dit zijn vooral auto's van ambtenaren. Op zaterdagen en koopavonden is het hier rustiger (56 – 85%).
- De parkeerplaatsen langs de Raadhuisstraat en de Prins Bernhardstraat hebben een behoorlijke parkeerdruk tijdens alle meetmomenten (doordeweekse dagen, koopavonden en zaterdagen). Ook is hier veel sprake van foutparkeren (niet parkeren binnen de vakken). Uit de tellingen is gebleken dat hier vaak een parkeerdruk is van 100%.
- De Hekstraat heeft ook redelijk vaak te maken met een aanzienlijke parkeerdruk. Echter dit zijn enkel parkeervakken langs de straat, dus het aandeel in de algehele parkeerproblematiek in Beilen is minimaal. Hier is ook veel sprake van foutparkeerders.
- Als laatste kan de Weverstraat worden genoemd. Hier ligt ook een aanzienlijke parkeerdruk tijdens winkeltijden, maar ook 's avonds. Hier is het aandeel foutparkeerders ook hoog.

De parkeerproblematiek in Beilen ligt in een vrij gecentreerd gebied. Dit is goed te zien op de afbeelding op pagina 29.

Parkeren centrum Westerbork

In het centrum van Westerbork rond het Van Weezelplein is in 2011 een blauwe zone gerealiseerd. Dit, omdat het kort en lang parkeren te reguleren. Op dit moment worden er plannen gemaakt voor een herontwikkeling van het gebied, waar parkeren een onderdeel van is.

Parkeren centrum Smilde

In het centrum van Smilde zijn tot op dit moment geen parkeerproblemen geconstateerd. Het parkeerterrein voor het winkelcentrum is niet van de gemeente, maar in eigendom van Diamond Invest BV.

[illegible]

13. Thema Bereikbaarheid

Het thema bereikbaarheid behelst de verbindingen tussen de kernen. Dit betekent dat kernen goed bereikbaar moeten zijn. Op basis hiervan is een wegcategorisering gemaakt. Verder worden ontbrekende fietsverbindingen en openbaar vervoer behandeld.

13.1 Onderscheid in wegtypen

Duurzaam veilig maakt onderscheid tussen drie verschillende wegtypen, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangswegen. Echter deze onderverdeling is voor onze uitgestrekte gemeente te beperkt en niet als zodanig toepasbaar. Voor Erftoegangswegen wordt er een tweedeling gemaakt in Erftoegangsweg type A en Erftoegangsweg type B.

De volgende wegcategorisering is voor de gemeente van toepassing.

- Stroomwegen: worden hoofdzakelijk gevormd door Rijkswegen en Provinciale wegen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen stroomwegen A en B. Stroomweg A zijn autosnelwegen met fysiek gescheiden rijbanen en een snelheidsregime van 120 of 130 km/u. Een stroomweg B is een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en een toelaatbare snelheid van 100km/u. Een uitzondering zijn de rotondes op de N 381 bij Beilen-Noord.
- Gebiedsontsluitingswegen: zijn wegen die dienen voor een snelle afwikkeling van verkeer. Dit houdt in dat de maximaal toelaatbare snelheid op wegvlakken 80 km/u (buiten de kom) en 50 km/u (binnen de kom) zijn. Deze hoge snelheid noodzaakt een vrijliggend fietspad en op drukke kruispunten worden rotondes toegepast.
- Erftoegangsweg type A: zijn wegen die toegang hebben tot erven, maar qua snelheid hetzelfde is als gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen type A en gebiedsontsluitingswegen zijn in principe altijd voorrangswegen. Om een weg als erftoegangsweg type A te kunnen kwalificeren moet deze voldoen aan minstens één van de volgende criteria:

1. Het is een uitrukroute van de hulpdiensten. (U)
2. Het is een openbaar vervoerroute. (O)
3. Het is een hoofdweg tussen kernen of in de kern zelf (H)
4. Er is een vrijliggend fietspad of een parallelweg (F)
5. De weg maakt onderdeel uit van een bedrijventerrein (B)

Erftoegangswegen type A hebben binnen de bebouwde kom over het algemeen geen belijning en buiten de bebouwde kom, korte zijstrepen of lange middenstrepen, afhankelijk van de inrichting van de weg. De snelheden die horen bij een erftoegangsweg type A zijn 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom. Op conflictpunten kan worden gekozen om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/u en van 50 naar 30 km/u.

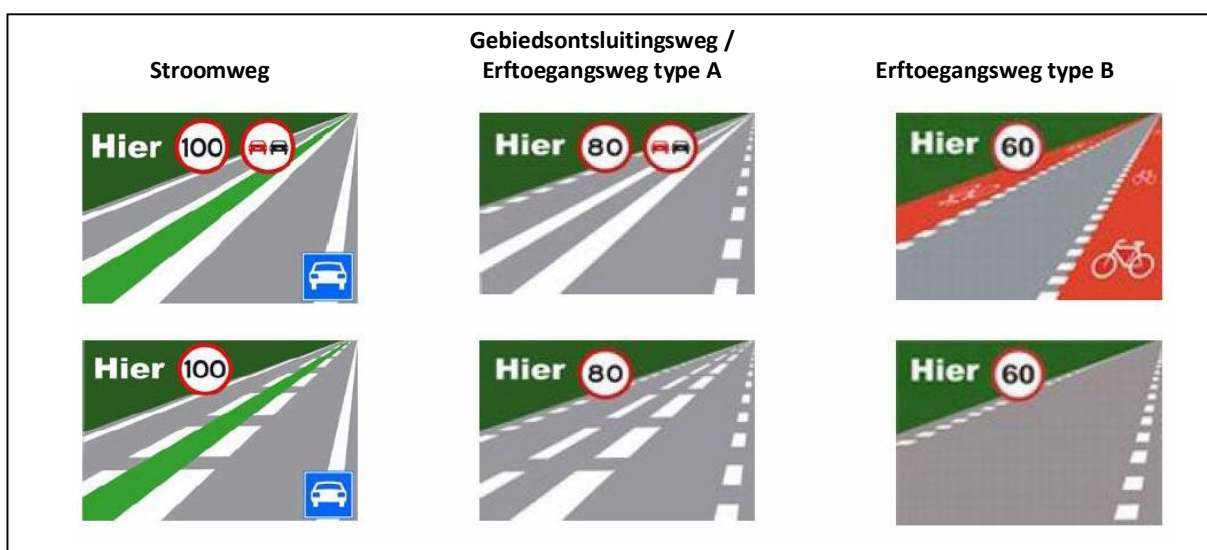
- Erftoegangsweg type B: zijn de laagste orde wegen binnen het duurzaam veilig principe. De verblijfsfunctie staat voorop. Er moet maximaal een snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom uit voortvloeien. Dit kan worden gerealiseerd door attentiemaatregelen in fysieke zin. Bij verblijfsgebieden is het begrip ruimtelijke kwaliteit van belang. Dit zijn immers vaak woongebieden, waar mensen zich op of langs de straat begeven. De verkeersremmende maatregelen moeten de ruimtelijke kwaliteit niet aantasten.

Dit wordt schematisch weergegeven in figuur 1

Locatie	Veilige snelheid (km/uur)
Wegvakken buiten de kom	
Stroomweg A B	120/130 100
Gebiedsontsluitingswegen	80
Erftoegangsweg	60/80
Kruisingen buiten de kom	
Gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg Zonder langzaam verkeer Met langzaam verkeer	50 30
Wegvakken binnen de kom	
Stroomweg	70
Gebiedsontsluitingsweg	50
Erftoegangsweg	30

Nb. Anno 2011 is er besloten een snelheidscategorie binnen wegsoort stroomweg toe te voegen, namelijk 130 km/u. Op ongeveer 60% van de Nederlandse rijkswegen mag per 1 september 2012 130 km/u worden gereden. Nog eens ongeveer 20% van de rijkswegen kan dynamisch worden bediend voor 120 of 130 km/u.

Figuur 1:



Belijning:

Wegbelijning dient extra aandacht te krijgen. Immers bij hercategorisering van wegen, dient ook rekening gehouden te worden met veranderingen ten aanzien van de wegbelijning. Zo is te zien in figuur 1 dat een erftoegangsweg B (60 km/u) aan beide kanten onderbroken belijning behoeft en geen middenlijnen. Hier zal dus een verandering van het type belijning moeten plaatsvinden. Er dient hier extra budget voor vrijgemaakt te worden. Belijning omtrent een gebiedsontsluitingsweg dient midden op de weg dubbel te worden uitgevoerd.

In principe wordt de belijning op erftoegangswegen type A dient hetzelfde uitgevoerd als op gebiedsontsluitingswegen. Dit om de maximumsnelheid van 80 km/u te benadrukken. Hiervan kan gemotiveerd afgeweken worden, als de situatie daarom vraagt.

Richtinggevend voor de belijning en inrichting van de wegen is de CROW-publicatie 315: Basiskennmerken wegontwerp.

Wegcategorisering over de gemeentegrenzen heen:

De aangrenzende gemeenten gaan verschillend om met wegcategorisering. In principe hebben alle gemeenten de intentie om de bepalingen uit Duurzaam Veilig te implementeren, echter over vooral het onderscheid erftoegangsweg type A en B wordt verschillend gedacht.

- De gemeente Westerveld wil het gehele buitengebied 60 km/u maken en alle kernen 30 km/u. Dit betekent voor de Musels dat er op de gemeentegrens een verandering van snelheid is.
- De gemeente Hoogeveen heeft het hele buitengebied al 60 km/u gemaakt. De buitendorpen worden 30 km/u.
- De gemeente Aa en Hunze wil de wegcategorisering laten afhangen van praktische argumenten. Dit betekent dat de erftoegangswegen aan de hand van de weginrichting een type A of B krijgen, met bijbehorende snelheid.
- De gemeente Noordenveld wil ook het gehele buitengebied 60 km/u maken. De kernen worden allen 30 km/u.
- De gemeente Coevorden is nog bezig met het maken van wegcategorisering. Echter de wegen die op de wegen in de gemeente Midden-Drenthe aansluiten worden in principe allen 60 km/u, met uitzondering van de Mantingerdijk/Mepperstraat.
- De gemeente Assen houdt de weg naar Hooghalen (Graswijk) 80 km/u. De rest van de wegen die de gemeente met Midden-Drenthe verbindt blijven 60 km/u.
- Als laatste de gemeente Ooststellingwerf, wil in het buitengebied Shared Space gaan toepassen. Kleine kernen worden 30 km/u. De Leemdijk en de Witte Wijk zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen type B. Dit levert voor de Witte Wijk een verandering van snelheid bij de gemeentegrens op, omdat deze in de gemeente Midden-Drenthe aangemerkt is als erftoegangsweg type A, met een vrijliggend fietspad.

13.2 (Ontbrekende) fietsverbindingen

De provincie Drenthe is een fietsprovincie bij uitstek. Voor korte en middellange afstanden (tot 10 km) is de fiets een goed alternatief ten opzichte van de auto. Om de kwaliteit voor fietsers te behouden en uit te breiden heeft de provincie in 2005 in overleg met de gemeenten een fietsplan opgesteld. Deze maakt een onderscheid in primaire en secundaire hoofdfietsroutes. De hoofdfietsroutes die door de gemeente Midden-Drenthe lopen zijn:

Primaire hoofdfietsroutes:

- Assen – Smilde – Meppel
- Smilde – Appelscha (via de Witte Wijk)
- Assen – Hooghalen – Beilen – Spier – Hogeveen
- Beilen – Dwingeloo (via de Musels)
- Beilen – Wijster
- Orvelte – Westerbork – Elp – Borger

Secundaire hoofdfietsroutes:

- Bovensmilde – Assen (via de Schoolstraat)
- Hooghalen – Smilde
- Hooghalen – Westerbork – Orvelte – Zwelloo
- Westerbork – Hogeveen
- Orvelte – Witteveen – Garminge

Deze bovenstaande fietspaden passen in het fietspadenplan, waarover het college op 12 januari 2010 een besluit heeft genomen.

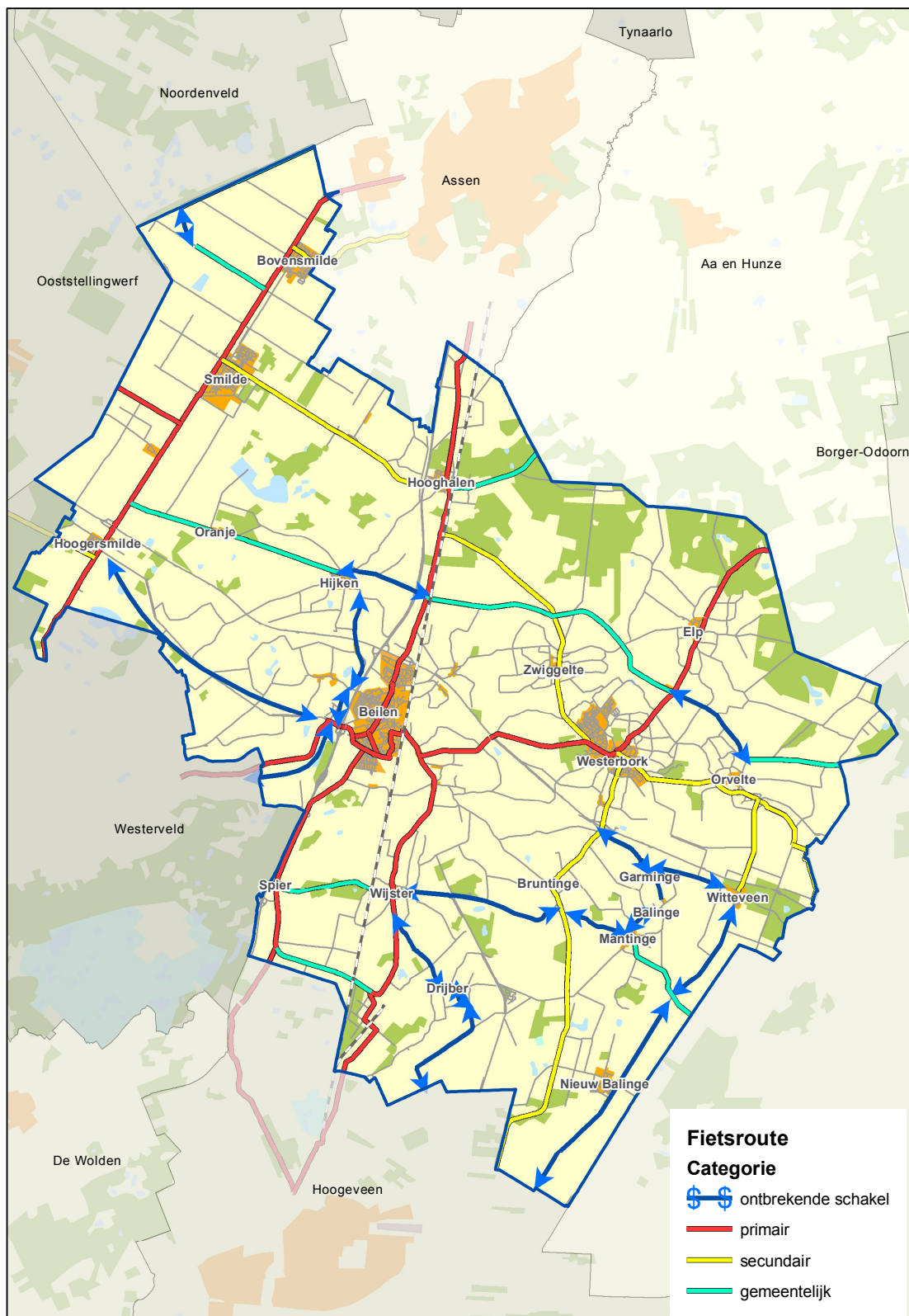
De wegcategorieën erftoegangsweg type A en gebiedsontsluitingsweg behoeven in principe een vrijliggend fietspad. Dit heeft tot gevolg dat langs nog meer wegen dan genoemd in het provinciaal fietsplan vrijliggende fietspaden moeten komen.

De volgende verbindingen komen in aanmerking voor een vrijliggend fietspad.

- Hoogersmilde – Beilen (langs de Beilervaart)
- Langs het Oranjekanaal: zandpaden verharderen, langs de stille kant
- De ontbrekende schakel langs het Oranjekanaal bij Orvelte
- Wijster – Mantinge
- Wijster - Drijber
- Kern Drijber tot aan de school
- Berkenweg van school tot gemeentegrens
- Witteveen – Nieuweroord (langs de Verlengde Middenraai)
- Westerbork – Garminge
- Tussen de kernen in de Broekstreek

Dit wordt weergegeven op de kaart op de volgende bladzijde.

Fietskaart van de gemeente met de ontbrekende fietsverbindingen



13.3 Openbaar vervoer

Voor een plattelandsgemeente als Midden-Drenthe heeft de gemeente een redelijk fijnmazig openbaar vervoer netwerk. Dit is wenselijk in het kader van de bereikbaarheid van het platteland. De gemeente is gelegen langs de spoorlijn Groningen – Zwolle, met een station in Beilen. Recent is het stationsgebied van Beilen aangepakt en is het overstappen eenvoudiger geworden. In principe is de gemeente niet verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, dat is het OV-bureau Groningen – Drenthe. Deze is een verlengstuk van de provinciale overheden.

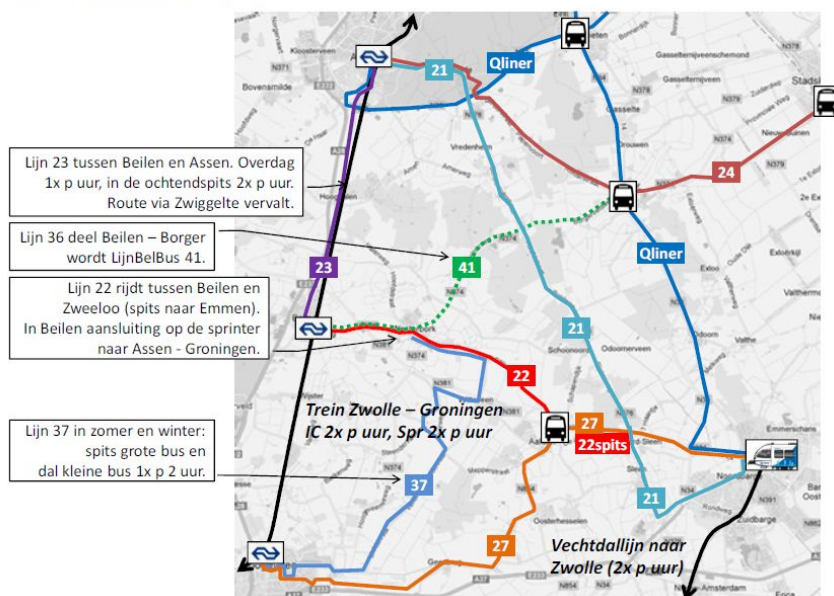
Er is wel overleg tussen de gemeente en het OV bureau in het zogenaamde regio-overleg Zuid-West Drenthe. Hier zitten het OV bureau, de betrokken gemeenten en de vervoermaatschappijen Qbuzz en Connexion met elkaar aan tafel. Hier worden ingrijpende maatregelen behandeld en komen drastische wijzigingen aan bod.

Medio 2012 zullen er een aantal aanzienlijke wijzigingen betreffende openbaar vervoer in Midden-Drenthe om het openbaar vervoer efficiënter te organiseren. Dit zijn de volgende wijzigingen:

- Lijn 23 van Assen naar Zweeloo gaat niet meer via Zwiggelte maar gaat rijden op het traject tussen Assen en Beilen.
- Lijn 22 wordt verkort tot Zweeloo, waar in de richting van Emmen overgestapt moet worden op lijn 27. In de spits rijdt deze nog wel door tot Emmen.
- Lijn 36 zal van Dieverbrug naar Beilen, vraagafhankelijker gaan rijden (in de spits een grote bus en in daluren een kleine bus) en het traject van Beilen naar Borger wordt lijn 41 en zal een LijnBelBus worden. Lijn 638 komt te vervallen.

Zuidoost-Drenthe 2013

(Lijnen die niet wijzigen zijn niet altijd weergegeven)



Over het algemeen zal er meer gebruikt gemaakt moeten worden van de trein. Dit kan ook doordat de sprinter Groningen – Zwolle per rijrichting twee keer per uur rijdt.

Het NS-Station is het centrale Openbaar Vervoer-knooppunt voor onze gemeente. Dit geldt voor forensen, maar het station is ook voor toeristen de belangrijkste opstapplaats naar toeristische trekpleisters in en buiten de gemeente Midden-Drenthe. Op het station Beilen zijn OV-fietsen en fietskluizen beschikbaar. Rond het station zijn projecten gerealiseerd, zodat de auto- en fietsparkeercapaciteit is vergroot. De Stationsstraat is heringericht tot een aantrekkelijk gebied. De inrichting van het Stationsplein, waar de bussen draaien en halteren is nog niet optimaal.

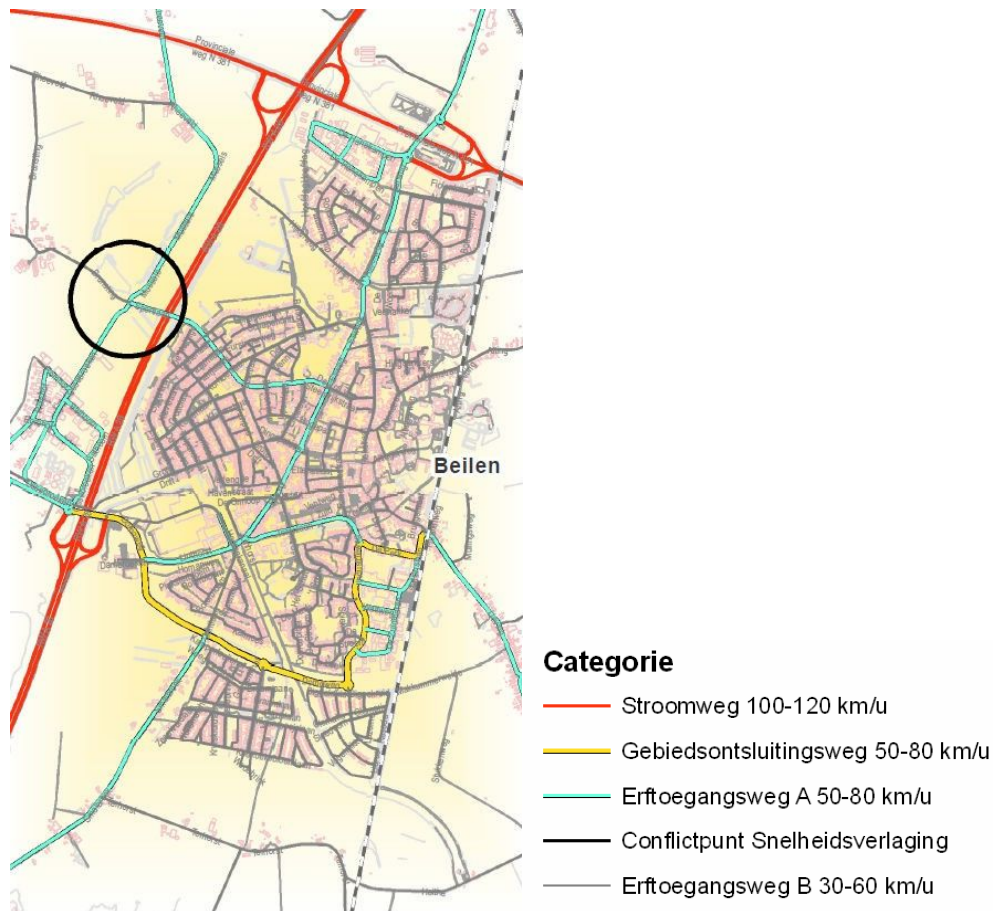
14. Situaties per kern

Nu de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn behandeld kan dit vertaald worden naar concrete maatregelen. Eerst wordt er gekeken naar specifieke maatregelen per kern, waarna er gekeken wordt naar gebieden in het buitengebied. Als input zijn de enquêtes en de opmerkingen uit de inloopbijeenkomsten gebruikt. Ook zijn bij de gemeente bekende punten meegenomen, waar op wat voor wijze dan ook kennis van genomen is.

Overzicht wegencategorisering en knelpunten



14.1 Beilen



De grootste kern van de gemeente is Beilen. Gelegen langs de belangrijke verkeersaders, de A28 en de N381 en langs de spoorlijn Groningen - Zwolle kan Beilen de poort tot de gemeente worden genoemd. In Beilen sluiten de Esweg en de Domoweg rechtstreeks aan op de genoemde belangrijke verkeersaders en hebben dan ook een doorstroomfunctie. Hierin is de Domoweg een gebiedsontsluitingsweg en de Esweg, de Sportlaan en de Torenlaan erftoegangswegen type A. Op beide wegen betekent dit dat er 50 km/u gereden mag worden. Ook geldt op alle industrieterreinen, dus bij Ossebroeken, de Hanekampen en de Zuidmaten een maximum snelheid van 50 km/u. Deze worden dus ook getypeerd als een erftoegangsweg type A.

De Domoweg is getypeerd als een gebiedsontsluitingsweg, omdat deze de functie heeft om het gebied te ontsluiten. Verder is dit een directe aanvoerroute voor de Domo (met het bijbehorende vrachtverkeer) en hebben de wegvlakken een doorstroomfunctie, ten opzichte van het kruisende verkeer.



De Domoweg wordt veel gebruikt door vrachtverkeer voor het aan- en afvoeren van goederen ten behoeve van de Domo.

Wat betreft het instellen van een 30 km/u zone is dit veelal in Beilen al gebeurd. Het instellen van extra 30 km/u is niet noodzakelijk. Het centrum van Beilen zou in aanmerking kunnen komen voor een 30 km/u zone met een parkeerverbod (alleen parkeren in de vakken). Dit in plaats van een woonerf, de huidige situatie in het centrum van Beilen. Dit zal nog verder ontwikkeld moeten worden in het kader van het parkeersbeleidsplan.

Wegen die de bebouwde kom van Beilen naderen, zijn over het algemeen 60 km/u. Uitzondering hierop zijn de invalswegen: Smalbroek, Beilervaart en Ossebroeken buiten de bebouwde kom (80 km/u als erftoegangsweg type A). Het heeft onze voorkeur om de weg Beilen – Westerbork tot een snelheid te maken, in plaats van de wisselingen in snelheden in de huidige situatie. Dit is veel gehoord tijdens de inloopbijeenkomsten.

Maatregelen

Bij de aansluiting met de A28 ontbreekt aan de oostzijde een rotonde. Aan de kant van bedrijventerrein Ossebroeken ligt deze er al wel. Voor een veilige oversteek vanaf de A 28 lijkt een rotonde de meest logische oplossing. Mede door het feit dat de oversteek bij Ossebroeken jarenlang in de ongevallen top tien heeft gestaan en er nu uit is verdwenen, lijkt het realiseren van een rotonde aan de oostzijde een goede oplossing. Deze oversteek wordt ook veel gebruikt door vrachtwagens naar het distributiecentrum van de Jumbo.

Door uitbreiding van Beilen in de richting oost (Beilen-oost) zal er mogelijk meer druk kunnen komen op de bestaande wegen. In dit kader wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de Domoweg als rondweg door te trekken richting Lieving en aan te sluiten op de provinciale weg N856 tussen Beilen en Westerbork, waarbij tussen Beilen en Westerbork op- en afritten worden gerealiseerd op de N381



Bij de ingang van het distributiecentrum van de Jumbo is er veel vrachtverkeer die vanaf de A28 komt. Een rotonde is hier een goede optie

In het kader van de herinrichting van Beilen-west, die een aantal jaren geleden is afgerond, lijken geen maatregelen noodzakelijk met betrekking tot de verkeersveiligheid.

14.2 Broekstreek (Balinge, Mantinge, Garminge)



Categorie

— Erftoegangsweg A 50-80 km/u

— Erftoegangsweg B 30-60 km/u

Vanuit de richtlijnen van Duurzaam Veilig, zouden de kernen van de Broekstreek in aanmerking komen als 30 km/u zone. Echter de hoofdwegen, dus de Garmingerstukken, de Heirweg en de Schiphorsten binnen de bebouwde kom hebben de functie van een erftoegangsweg type A en blijven dus 50 km/u. Dit betekent dat tussen de kernen, buiten de

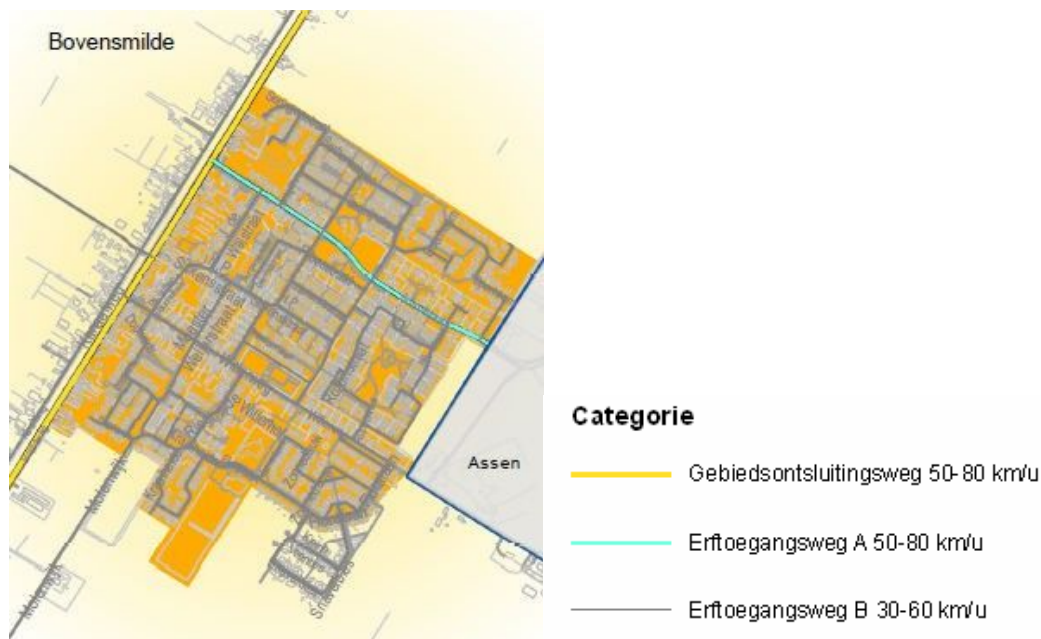
bebouwde kom, deze wegen 80 km/u blijven. Dit betekent hierdoor ook dat een vrijliggend fietspad tussen de kernen in de Broekstreek gewenst is.

Mogelijk kan bij de school in Balinge een 30 km/u zone komen, om zo veiligheid rondom de school te kunnen creëren. Verder kan er in het kader van de fusie van de scholen van Balinge en Witteveen gekeken worden naar een schoolroute.

Maatregelen

Graskeien zijn op veel wegen buiten kernen gewild en een goede oplossing om landbouwverkeer dat steeds breder wordt, toch een redelijke rijbaan te geven. Immers graskeien zijn goedkoper dan het verbreden van wegen en zorgen ervoor dat bermen niet kapot worden gereden. In de Broekstreek zijn graskeien vooral gewenst langs de Garmingerstukken. Ook zal bij de school in Balinge een 30 km/u zone kunnen komen.

14.3 Bovensmilde



In de hele kern Bovensmilde geldt al een snelheidsregime van 30 km/u. Uitzondering hierop is de Schoolstraat, die een doorgaande route is naar de gemeente Assen en naar het recreatiepark Witterzomer. Deze weg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type A.

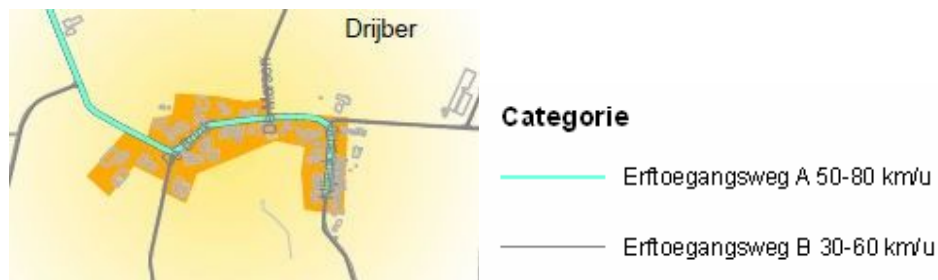
Langs de stille kant zal volgens Duurzaam Veilig een snelheidsregime van 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom moeten gelden. Dit is de lijn die de gemeente wil inzetten. Echter er zijn discussies gaande over het handhaven van 50 km/u langs de gehele stille kant. Dit past niet binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, maar is een vaak genoemde oplossing, omdat de scheiding bebouwde kom – niet bebouwde kom niet geheel duidelijk is.

Maatregelen

De verkeerssituatie in de Rozenstraat en de Bremstraat zijn onoverzichtelijk. Dit heeft vooral te maken met de grote hoeveelheid geparkeerde auto's en het ontbreken van troittoirs. Deze situatie kan verbeterd worden door extra parkeerplaatsen te creëren, zodat auto's niet meer op de straat worden geparkeerd. Het instellen van een parkeerverbod in deze straten lijkt geen optie, omdat deze moeilijk te handhaven is en in principe geparkeerd mag worden langs de straat in een 30 km/u zone.

De stille kant zal mogelijk ingericht worden als een 30 km/u en een 60 km/u gebied, middels bebording

14.4 Drijber



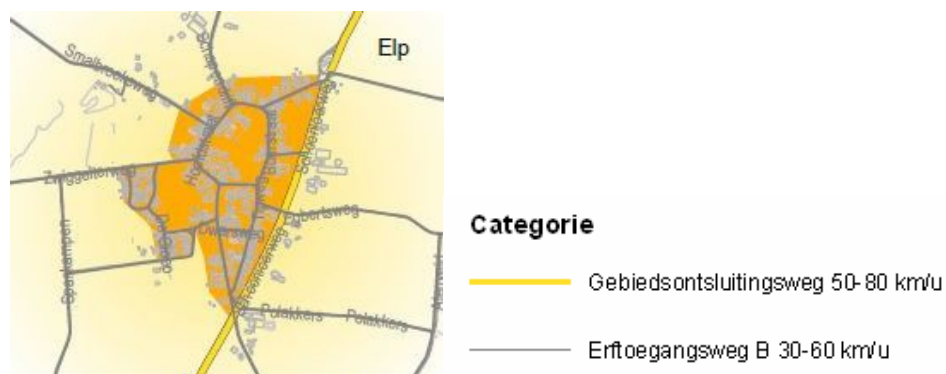
De bebouwde kom van Drijber kan worden getypeerd als een erftoegangsweg type A, omdat er een openbaar vervoer route langs loopt en dit een doorgaande route is naar Wijster en Tiendeveen. Uitzondering is het gebied vanaf de dorpskern in de richting van de school. Op deze weg is in het kader van de verkeersveiligheid de snelheid verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u.

Maatregelen

Het is wenselijk dat, mede doordat de school van Drijber buiten de kern gelegen is, langs deze weg (Nijenkamp) een vrijliggend fietspad komt te liggen, zoals aangegeven op de kaart. De overige wegen in het buitengebied van Drijber zullen 60 km/u worden.

Ook de mogelijkheid van een fietsverbinding van Drijber naar Wijster moet onderzocht worden. Immers de Drijberseweg is een erftoegangsweg type A en bij deze type weg, is een vrijliggend fietspad gewenst. Deze wens is gekomen vanuit de enquêtes GVVP, maar heeft geen hoge prioriteit.

14.5 Elp



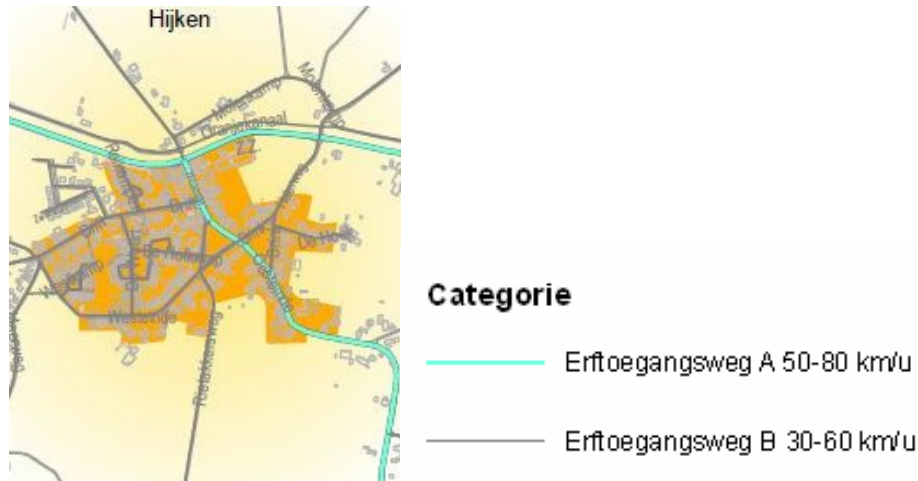
De dorpskern van Elp komt in aanmerking als een 30 km/u zone. Er is een discussie, tussen sommige bewoners, gaande over het enkel toestaan van vrachtwagens voor bestemmingsverkeer (borden C 07 + OB 108). Hier ligt voor de gemeente niet de prioriteit, omdat het uitgangspunt van het bereikbaar houden van het dorp voor landbouwverkeer zwaar weegt. Immers een agrarische gemeenschap heeft te maken met vrachtverkeer en bestemmingsverkeer is moeilijk te handhaven. Ook de weg van Westerbork naar Elp kent veel snelheidsvariaties. Het heeft onze voorkeur om hier een 80 km/u weg van te maken.

Voor het buitengebied van Elp zal een snelheid gaan gelden van 60 km/u.

Maatregelen

Het instellen van een 30 km/u zone in Elp en het inrichten van het buitengebied als 60 km/u zone.

14.6 Hijken



De dorpskern van Hijken wordt ingericht als een 30 km/u gebied. Uitzonderingen zijn het Oranjekanaal Zuidzijde en de Beilerstraat. Die worden getypeerd als een erftoegangsweg type A (dit betekent dus 50 km/u), omdat dit hoofdwegen zijn tussen kernen. Dit betekent dat buiten de bebouwde kom langs het Oranjekanaal een vrijliggend fietspad moet komen te liggen tussen Hijken en de aansluiting bij café Jantje. Deze kan goed aan de stille kant van het Oranjekanaal worden gepositioneerd (langs het zandpad).

Maatregelen

Op een aantal plaatsen in het buitengebied is er behoefte aan graskeien, om wegen breder te maken voor landbouwverkeer en te zorgen dat de bermen minder kapot worden gereden.

Een fietspad langs het Rheevelde in de richting van Beilen zal een veilige fietsverbinding tussen Hijken en Beilen mogelijk maken.

Een fietspad langs het Oranjekanaal in de richting van de A 28 (stille kant) is wenselijk, omdat dan een belangrijke ontbrekende schakel, voor het Oranjekanaal als fietsverbinding gerealiseerd kan worden.

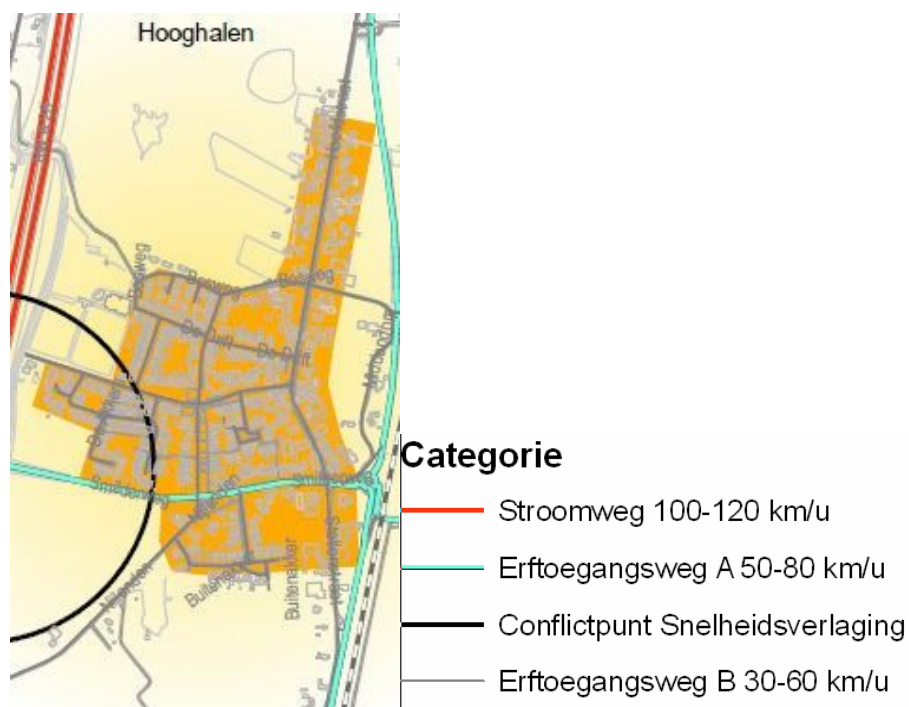
Verder is het instellen van een 30 km/u zone een maatregel.

14.7 Hoogersmilde



De kern Hoogersmilde is al in zijn geheel een 30 km/u zone. Dit is conform de uitgangspunten van de commissie Ruimte en Groen van oktober 2011. De verbinding met Beilen (Beilervaart) is een erftoegangsweg type A omdat dit de hoofdverbindingroute tussen Hoogersmilde en Beilen is. Dit betekent dat een vrijliggend fietspad langs de Beilervaart gewenst is.

14.8 Hooghalen



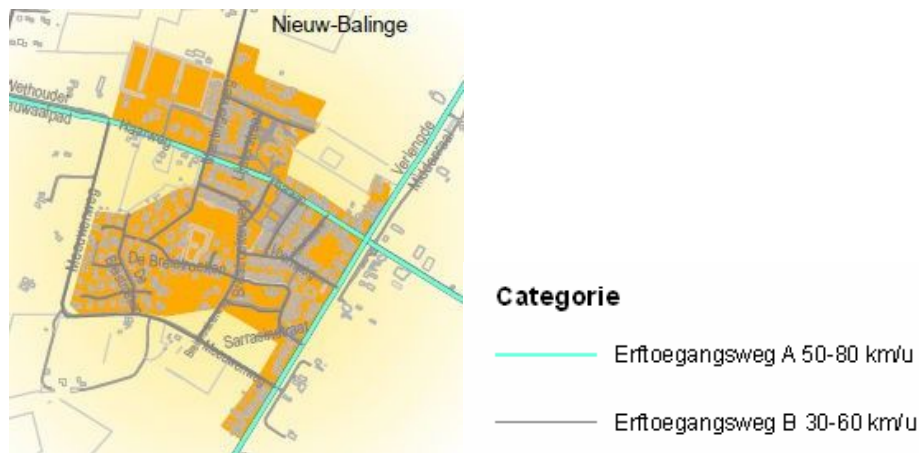
De kern van Hooghalen wordt ingericht als een 30 km/u zone, met uitzondering van de Smilderweg, waar in principe (ondanks de verkeersremmende maatregelen) 50 km/u gereden mag worden. Dit in het kader van de doorgaande route naar Smilde. Het gehele

buitengebied van Hooghalen zal 60 km/u worden, met uitzondering van alle erftoegangswegen type A.

Maatregelen

De Hoofdstraat zal heringericht worden en in zijn geheel een 30 km/u zone worden, net als de rest van het dorp. Dit houdt in dat de Hoofdstraat wordt ingericht als een verblijfsgebied, waar ruimte is voor parkeren en de situatie verkeersveilig oogt. Hier is inmiddels een plan voor gemaakt. De Smilderweg blijft 50 km/u.

14.9 Nieuw-Balinge

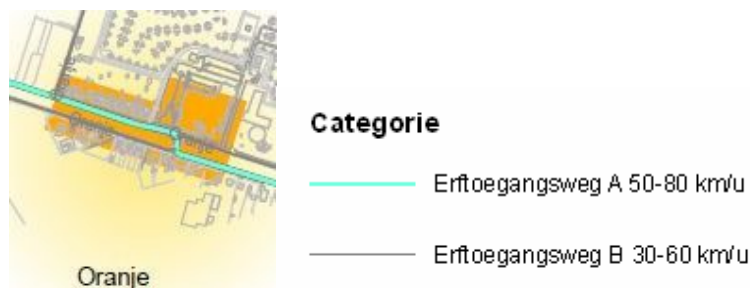


De Verlengde Middenraai is een doorgaande route, die Witteveen en Nieuw-Balinge met Hoozevee verbindt. Deze vallen onder de weg categorie erftoegangsweg type A. Dit betekent dat er een vrijliggend fietspad langs deze wegen dient te liggen. De rest van de kern zal 30 km/u moeten worden en de rest van de wegen in het buitengebied 60 km/u. De Haarweg is ook toegewezen als een erftoegangsweg type A, omdat dit de doorgaande weg is in de richting van de Hoozeveesweg.

Maatregelen

De kern van Nieuw – Balinge dient als 30 km/u gebied ingericht te worden met uitzondering van de Haarweg en de verlengde Middenraai.

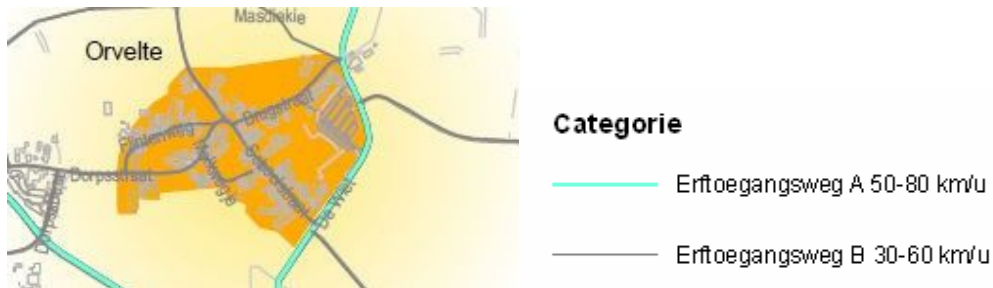
14.10 Oranje



De drukke kant van Oranje is getypeerd als een erftoegangsweg type A. Echter bij de brug van de zuidzijde naar de noordzijde (en vice versa) is in overleg met de bewoners een verblijfsgebied ingericht, die 30 km/u is. Buiten de bebouwde kom geldt hier een maximumsnelheid van 80 km/u.

De stille kant van het Oranjekanaal wordt ingericht als een erftoegangsweg type A, wat betekent dat binnen de bebouwde kom een 30 km/u zone wordt en een 60 km/u zone buiten de bebouwde kom. Dit wordt gerealiseerd door bebording en bestaande verkeersmaatregelen.

14.11 Orvelte



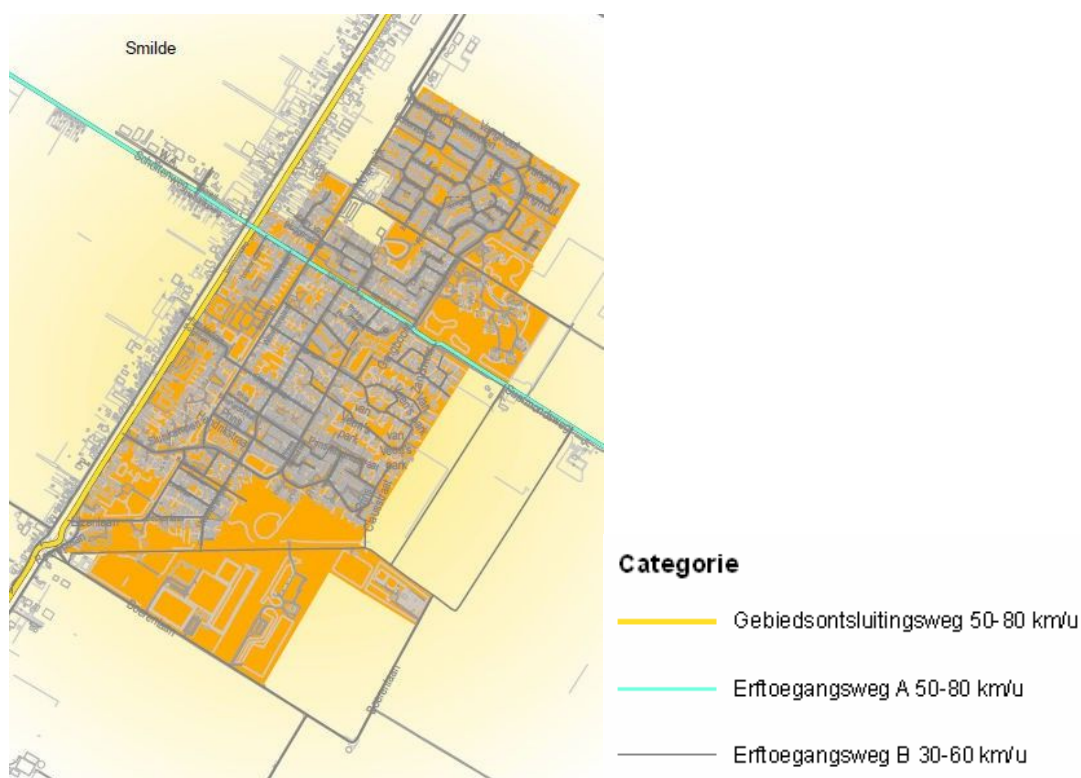
De dorpskern van Orvelte is een beschermd dorpsgezicht. Deze zal ingevoerd worden als 30 km/u zone enkel voor bestemmingsverkeer. Doordat het een beschermd dorpsgezicht is, is de uitstraling van de weg al passend bij een 30 km/u zone. De wegen buiten de kern zullen een 60 km/u zone worden.

De Orvelterstraat, de Wezuperweg, de Brugstraat, de Wiet en het Oranjekanaal worden getypeerd als een erftoegangsweg type A, met hoofdzakelijk het argument dat dit een openbare vervoer routes is.

Maatregelen

De dorpskern van Orvelte dient ingericht te worden als 30 km/u gebied en het buitengebied als een 60 km/u gebied.

14.12 Smilde



De bebouwde kom van Smilde is hoofdzakelijk ingericht als verblijfsgebied met erftoegangswegen type B. Dit betekent dat de gehele kern van Smilde ingericht blijft als 30 km/u zone. Uitzondering is de Suermonsweg, die een functie heeft als hoofdroute tussen de kernen Hooghalen en Smilde en een vrijliggend fietspad heeft. Deze kan gecategoriseerd worden als een erftoegangsweg type A. Langs de Linthorst Homanweg ontbreekt nog een stuk vrijliggend fietspad.

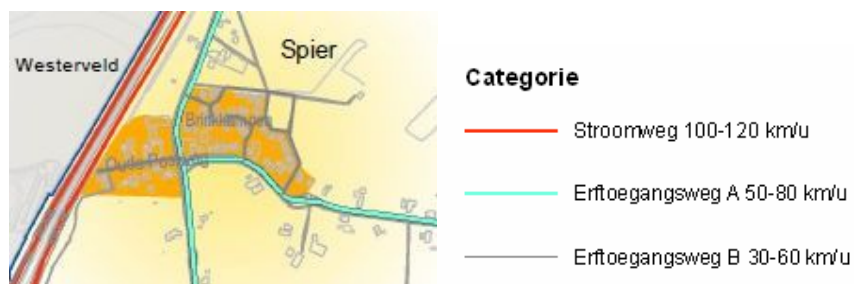
De stille kant langs de Drentse Hoofdvaart zal ingericht worden als een verblijfsgebied waarbij net zoals in Bovensmilde een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom zal gelden en 60 km/u buiten de bebouwde kom. Deze situatie zal worden gerealiseerd door bebording.

Het buitengebied van Smilde zal ingericht worden als een 60 km/u zone. Uitzondering is de Leemdijk binnen de bebouwde kom, omdat dit een industrieterrein is. Één van de criteria voor het toekennen van een weg als erftoegangsweg type A is dat deze door een industrieterrein loopt. Dat is bij Leemdijk het geval. Buiten de bebouwde kom is dit wel een erftoegangsweg type B en dit betekent een 60 km/u zone.

Maatregelen

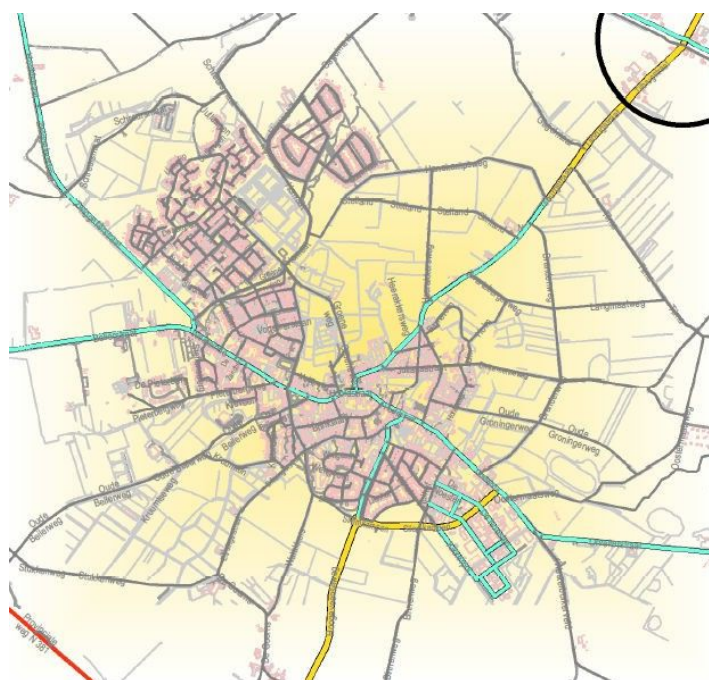
Vanuit de scholen in Smilde is er een wens om van de Suermonsweg een voorrangsweg te maken. Dit om een duidelijke oversteek te creëren voor kinderen. Deze duidelijke oversteek kan ook zorgen voor een veilige oversteek. Dit betekent dat de gehele Suermonsweg gereconstrueerd moet worden. Ook dient de stille kant van Smilde ingericht te worden als 30 en 60 km/u zone.

14.13 Spier



In Spier zullen de Steegde, de Moraineweg en de Brinkkampen erftoegangswegen type A blijven, wat betekent dat hier een maximumsnelheid van 50 km/u blijft gelden. De rest van de kern blijft een 30 km/u zone. Extra maatregelen in het kader van het GVVP zijn nog niet noodzakelijk.

14.14 Westerbork



Binnen de kom van Westerbork is het grootste gedeelte ingericht als verblijfsgebied dat betekent dat dit 30 km/u zones zijn. Echter een aantal wegen valt onder de categorie erftoegangsweg type A, omdat deze wegen voldoen aan de criteria voor een erftoegangsweg type A. Hier blijft een snelheidsregime gelden van 50 km/u. Dit zijn de volgende wegen:

- Beilerstraat
- Westeinde
- Hoofdstraat
- Oosteinde
- Zandhoeklaan
- Hoogeveenseweg
- De Noesten (Industrieweg)

Het van Weezelplein is een erftoegangsweg type A, maar kan worden getypeerd als een conflictpunt, omdat het plein de uitstraling heeft van een verblijfsgebied. Dit betekent dat op het van Weezelplein de snelheid teruggebracht kan worden van 50 km/u naar 30 km/u.

De Sliemkampen en de Hoogeveenseweg buiten de bebouwde kom zijn aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg. Dit omdat deze een ontsluitingsfunctie hebben voor het dorp Westerbork met het landelijk gebied.

Maatregelen

Westerbork heeft te kampen met doorgaande verkeerstromen. Vooral vanaf de N381 in de richting van Elp en vice versa.. Dit verkeer moet dwars door het centrum heen en vooral het stuk Hoofdstraat tussen de Hoogeveenseweg en de Zandhoeklaan is een bottleneck. Er worden plannen ontwikkeld voor de verkeersafwikkeling van Westerbork, waarbij het doorgaande verkeer tussen Borger en Hoogeveen niet meer door het centrum van Westerbork hoeft te rijden.

De inrichting van het Van Weezelplein blijft een discussiepunt. Medio 2011 is dit plein ingericht als blauwe zone met een parkeerduur van maximaal twee uur. Op het van Weezelplein zelf mag alleen op vrijdag en zaterdag geparkeerd worden. Langparkeerders moeten uitwijken naar het parkeerterrein aan de Roessinghkamplaan. Deze situatie is in overleg met belanghebbenden overeengekomen. In het kader van de structuurvisie Westerbork wordt gekeken naar een mogelijke andere inrichting van het Van Weezelplein.

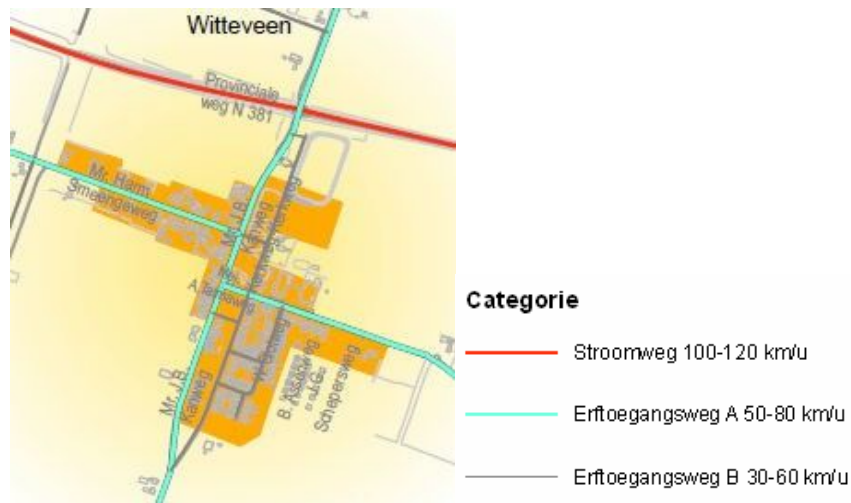
In het kader van de nieuwe school aan de Groeneweg wordt de schoolroute aangepakt, door langs de Groeneweg een vrijliggend fietspad aan te leggen.

Langs het Westeinde, het Oosteinde en de Hoofdstraat zal, omdat het is aangemerkt als een erftoegangsweg type A, een vrijliggend fietspad noodzakelijk zijn. Deze wordt echter pas mogelijk uitgevoerd bij een complete herinrichting. Hierbij dienen de aansluitingen van de bestaande fietspaden ook meegenomen te worden, zoals die van het fietspad van de Hoogeveenseweg op de Hoofdstraat.

Eursinge

Het buurtschap Eursinge zal in aanmerking komen voor een 60 km/u zone. Dit betekent dat gemeentelijke wegen als de Goorns en de Vledders een 60 km/u zone worden.

14.15 Witteveen

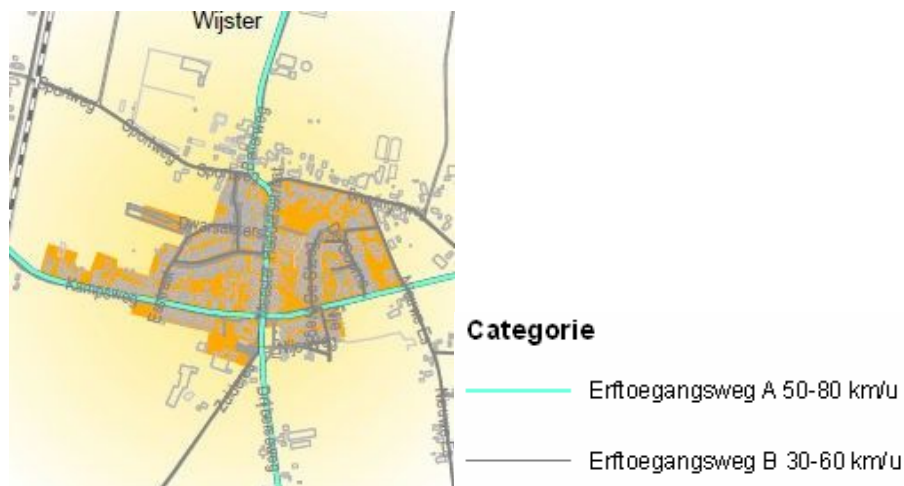


In Witteveen zijn de Mr. Harm Smeengeweg, de Mej. A. Talmaweg en de mr. J. B. Kanweg aangemerkt als een erftoegangsweg type A omdat deze een doorgaande functie hebben. De overige wegen zullen een 30 km/u zone worden en ingericht worden als een verblijfsgebied.

Maatregelen:

De kern van Witteveen dient ingericht te worden als 30 km/u zone met uitzondering van de erftoegangswegen type A.

14.16 Wijster



De doorgaande wegen in Wijster zullen erftoegangswegen type A blijven. Dit zijn de Mr. Haddersstraat, de Kampsweg, de Boerkoelweg en de Drijberseweg. De rest van de kern wordt een 30 km/u gebied. Het Looveen zal een 60 km/u zone worden.

14.17 Zwiggelte



In Zwiggelte blijft de Hoofdstraat een 50 km/u zone, omdat deze een hoofdverbinding is tussen Westerbork en Hooghalen. Deze weg is aangemerkt als een erftoegangsweg type A. De rest van de bebouwde kom zal een 30 km/u zone worden.

Bij de kruising met het Oranjekanaal zal een aangepaste situatie wenselijk zijn, dit is een black spot in de gemeente, zoals die is uitgevoerd bij Zuidveld. Dit betekent het realiseren van een plateau dat zorgt voor een snelheidsreductie van 80 km/u naar 60 km/u. Dit zal moeten gebeuren in het kader van een gehele reconstructie van het Oranjekanaal. Bij de Zwiggelterbrug is in 2004 al een slijtlaag aangelegd, maar dit heeft nog niet tot een veilig wegbeeld geleid. Het Oranjekanaal in zijn geheel is een de onveiligste wegen in de gemeente (zie het hoofdstuk ongevallen) en door knelpunten aan te pakken kan op een efficiënte manier mogelijk het aantal ongevallen in de gemeente worden gereduceerd en kan aan de doelstellingen omtrent ongevallenreductie worden voldaan. Ook past dit binnen de uitgangspunten om op conflictsituaties 60 km/u in te stellen.

Maatregelen

De kern van Zwiggelte dient ingericht te worden als een 30 km/u gebied en het buitengebied als een 60 km/u gebied, met uitzondering van de Hoofdstraat.

15. Projectenlijst

Vanuit dit GVVP zijn voor de periode 2012 – 2020 de volgende concrete projecten gekomen die in willekeurige volgorde worden genoemd. In de loop van de tijd zal er een prioritering worden gemaakt, welke projecten als eerst worden uitgevoerd. Er zal in ieder geval invulling worden gegeven aan de kerntaken en het inrichten van verblijfsgebieden. Ook zal er worden ingezet op fietspaden.

Ontbrekende fietspaden:	Lengte	Kosten
Primaire fietspaden		
Fietspad Hijken - Beilen (Rheeveld - Ossebroeken)	3 km	€ 525.000
Fietspad langs de Musels	3 km	€ 525.000
Secundaire fietspaden		
Fietspad Hoogersmilde - Beilen (Beilervaart)	7 km	€ 1.225.000
Fietspad Wijster - Mantinge	5,5 km	€ 982.500
Fietspad Witteveen - Nieuweroord (langs Verlengde Middenraai)	10 km	€ 1.750.000
Fietspad Smilde - grens Friesland (Witewijk)	2 km	€ 350.000
Overige fietspaden		
Fietspad Oranjekanaal - Orvelte (langs zandpad stille kant)	3 km	€ 525.000
Fietspad Witteveen - Garminge	2 km	€ 350.000
Fietspad Hijken - Oranjekanaal (langs zandpad stille kant)	2,5 km	€ 437.500
Fietspad kern Drijber tot aan de school	0,5 km	€ 87.500
Fietspad school Drijber tot aan gemeentegrens	3,2 km	€ 580.000
Fietspad Westerbork - Garminge via Garmingerstukken	3 km	€ 525.000
Fietspad tussen de kernen in de Broekstreek	2 km	€ 350.000
Fietspad Drijber - Wijster	3 km	€ 525.000
Fietspad Linthorst Homanweg Smilde (binnen de bebouwde kom)	0,3 km	€ 100.000
Fietspad Sliemkampen Westerbork	2 km	€ 350.000
Totaal:	52	€ 9.147.500
Realiseren van verkeersmaatregelen:		
Beilen: Ronde bij de A28 afrit oost (bij het distributiecentrum van de Jumbo)		€ 300.000
Bovensmilde: Realisatie van extra parkeerplaatsen bij de Rozenstraat/Bremstraat		€ 5.500
Voorrangssituatie Suermondsweg		€ 25.100
Drents Plateau: verkeerssituatie Westerbork		€ 2.500.000
Reconstructie onveilige punten Oranjekanaal		€ 252.000
Totaal:		€ 3.082.600
Parkeren		
Parkeronderzoek Beilen/Smilde/Westerbork (inclusief maatregelen)		€ 20.000
Totaal:		€ 20.000
Instellen 60 km/u zones		
Gebied Spier - Wijster - Drijber		€ 13.500
Gebied Bruntinge - Witteveen - Elp		€ 17.500
Gebied Westerbork - Witteveen - Elp		€ 25.000
Gebied Bruntinge - Wijster - Beilen		€ 12.500
Gebied Beilen - Westerbork - Elp - Hooghalen		€ 23.000
Gebied Hoogersmilde - Beilen - Hijken		€ 13.000
Gebied Oranje - Hijken - Bovensmilde		€ 10.000
Gebied ten westen Drentse Hoofdvaart		€ 8.000
Totaal:		€ 122.500
Instellen 30 km/u zones		
Dorpskern Elp		€ 8.000
Dorpskern Hijken		€ 8.000
Dorpskern Hooghalen		€ 10.000
Dorpskern Nieuw-Balinge		€ 10.000
Dorpskern Orvelte		€ 4.000
Dorpskern Witteveen		€ 7.000
Dorpskern Wijster		€ 7.000
Dorpskern Zwiggelte		€ 11.000
Dorpskern Broekstreek		€ 5.000
Totaal:		€ 70.000
Totaal:		€ 12.442.600

De reguliere begrotingsposten binnen het product kerntaken verkeer en vervoer dienen in stand gehouden te worden om de kerntaken uit te kunnen voeren, zoals gedragsbeïnvloeding en het beheren van de data bewegwijzing. De begrotingspost belijningen dient verhoogd te worden met € 40.000 om de wegen met de nieuwe inrichtingskenmerken te kunnen blijven onderhouden.

Bijlage 1

De interne klankbordgroep

Naam:	Afdeling:	Expertise
Kees Wielink	Openbare werken	Wegenonderhoud, Fietspadenplan, Openbare verlichting
Erik Wierenga	Openbare werken	Belijningen en Bruggen
Henk Zantinge	Openbare werken	Strooiroutes
Rene Klein	Openbare werken	Bordenbeheer
Arjen Abbingh	Bouwen en wonen	Geluid
Ruud Dorfel/Douwe van der Laan	Bouwen en wonen	Stedebouw
Christiaan Viersen	Bouwen en wonen	Milieu
Jan Kogelman/Jan Darwinkel	Dienstverlening	Contactambtenaren
Miriam Fokkema	Communicatie	Communicatie

Externe klankbordgroep:

- Alle naburige gemeenten (Assen, Ooststellingwerf, Aa en Hunze, Borger-Odoorn, Coevorden, Hoogeveen en Westerveld) .
- Provincie
- Rijkswaterstaat
- Politie
- Hulpdiensten
- Verenigde schoolbesturen
- Dorpenoverleg
- Belangvereniging dorp Westerbork
- Platform Beilen – West
- Dorpsraad Smilde
- Stichting Leefklimaat Bovensmilde
- Platform Nagtegael
- Overkoepelend orgaan buurtverenigingen
- Veilig Verkeer Nederland
- Drempelteam
- Projecten LTO – Noord
- Cumela
- Transport en Logistiek Nederland
- Stichting Welzijn Midden-Drenthe
- Openbaar Vervoerbureau Groningen – Drenthe
- ANWB
- Fietzersbond

Bijlage 2

Black Spotlijst ongefallen op alle wegen in de gemeente:

T_	LOC_ID	Straat1	Straat2	Straat3	2006	2006	2006	2007	2007	2007	2008	2008	2008	2009	2009	2009	2010	2010	2010	TOT	TOT	TOT	TOT
LOC					D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	GEW
v	462488004	Rijksweg A28	WESTERBORK 31	RYKSWG	.	1	9	.	2	12	.	1	15	.	.	3	.	.	20	.	4	59	63
v	461487016	Rijksweg A28	WESTERBORK 31	RYKSWG	.	1	8	.	5	8	.	.	10	1	1	7	.	.	16	1	7	49	57
v	454473016	Rijksweg A28	DWINGELO 29	De Musels	.	1	4	.	.	4	.	1	5	.	3	3	.	.	1	.	5	17	22
v	454473017	Rijksweg A28	DWINGELO 29	SMALHORST	.	.	4	.	2	2	.	2	3	.	.	4	.	.	5	.	4	18	22
v	452504010	Hoofdweg	Linthorst Homanweg	Eekhoutswijk	.	.	7	.	1	5	.	2	2	.	.	.	.	.	4	.	3	18	21
v	454470006	Rijksweg A28	RYKSWG	DWINGELO 29	.	.	2	.	1	2	.	4	5	.	1	2	.	.	3	.	6	14	20
v	454470004	Rijksweg A28	RYKSWG	DWINGELO 29	.	.	3	.	1	6	.	.	5	.	.	3	.	.	2	.	1	19	20
v	459483028	Rijksweg A28	BEILEN 30	WESTERBORK 31	.	1	2	.	.	6	.	1	5	.	.	2	.	.	3	.	2	18	20
K	459485008	Brunsting	Ossebroeken	Ossebroeken	.	.	3	.	.	3	.	.	5	.	2	4	.	.	.	.	2	15	17
K	461487089	TWEE PROVINCIEWEG	TWEE PROVINCIEWEG	WESTERBORK 31	.	1	2	.	1	2	.	1	4	.	.	4	.	.	.	.	3	12	15
v	459483027	Rijksweg A28	BEILEN 30	WESTERBORK 31	.	.	3	.	.	5	.	.	1	.	.	1	.	.	5	.	.	15	15
v	468493002	Halerweg	Zwiggelterweg	Hoofdstraat	.	1	3	.	.	3	.	1	.	.	1	3	.	.	.	.	3	9	12
v	448498001	Rijksweg	LEEMBRUG	Wittevijk	.	1	2	.	1	2	.	1	1	.	.	1	.	.	3	.	3	9	12
K	453506008	Eekhoutswijk	Hoofdweg	Hoofdweg	1	.	1	2	2	3	.	1	.	.	2	.	.	.	.	3	5	4	12
v	451503003	Veenhoopsweg	De Sluiskampen	Veenhoopsweg	.	1	3	.	.	4	.	1	.	.	1	.	.	.	2	.	3	9	12
v	468458015	Hoogeveenseweg	Noorderweg	Haarweg	.	.	2	.	2	2	.	1	3	.	1	.	.	.	1	.	4	8	12
K	450500002	Rijksweg	Rijksweg	Rijksweg	.	1	1	.	1	3	.	.	2	.	.	3	.	.	.	.	2	9	11
v	461498002	De Streek	Boermarkeweg	Boermarkeweg	.	2	1	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	1	4	.	4	7	11
K	478485003	Oranjekanaal N.Z.	Oranjekanaal N.Z.	Schoonloerweg	.	.	2	.	3	2	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	7	10
v	454473013	Rijksweg A28	DWINGELO 29	DWINGELO 29	.	.	2	.	1	3	.	2	.	.	1	.	.	1	.	.	5	5	10
K	471489032	Halerweg	Hoofdstraat	Oranjekanaal N.Z.	.	.	1	.	1	1	.	1	4	.	.	2	.	.	.	.	2	8	10
v	448493002	TWEE PROVINCIEWEG	TWEE PROVINCIEWEG	TWEE PROVINCIEWEG	.	.	1	.	.	1	.	.	1	.	.	2	.	.	5	.	.	10	10

Black spotlijst ongefallen op alle gemeentelijke wegen:

T_	LOC_ID	Straat1	Straat2	Straat3	2006	2006	2006	2007	2007	2007	2008	2008	2008	2009	2009	2009	2010	2010	2010	TOT	TOT	TOT	TOT
LOC					D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	D	L	U	GEW
K	459485008	Brunsting	Ossebroeken	Ossebroeken	.	.	3	.	.	3	.	.	5	.	2	4	.	.	.	.	2	15	17
v	468493002	Halerweg	Zwiggelterweg	Hoofdstraat	.	1	3	.	.	3	.	1	.	.	1	3	.	.	.	.	3	9	12
v	461498002	De Streek	Boermarkeweg	Boermarkeweg	.	2	1	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	1	4	.	4	7	11
K	471489032	Halerweg	Hoofdstraat	Oranjekanaal N.Z.	.	.	1	.	1	1	.	1	4	.	.	2	.	.	.	.	2	8	10
v	459485002	Ossebroeken	Brunsting	Rheeveld	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	1	.	.	5	.	1	8	9
v	460483001	Domoweg	Beilervaat	Gentiaan	.	1	1	.	.	1	.	.	2	.	1	1	.	.	2	.	2	7	9
v	462479002	Holthe	Looveen	Holthe	.	.	1	.	.	.	.	1	1	.	1	.	.	.	4	.	2	6	8
v	463481001	Makkum	Lieving	Makkum	.	1	1	.	.	4	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	1	7	8
K	475488005	Elperweg	Oranjekanaal N.Z.	Oranjekanaal N.Z.	.	1	3	.	.	1	.	1	1	.	.	1	.	.	.	.	2	6	8
v	460465001	Vamweg	WJSTERSEWEG	Vamweg	.	.	1	.	1	2	.	.	2	.	1	.	.	.	1	.	2	6	8
K	461483004	t Spiek	t Spiek	Nassaukade	.	1	.	.	.	1	.	.	5	.	1	.	.	.	.	.	2	6	8
v	452483001	Beilervaat	Beilervaat	Brunstingerveld	.	1	2	.	.	3	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	1	7	8
K	452504014	Koningin Wilhelminalaan	Linthorst Homanweg	Molenwijk	.	.	3	.	.	2	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	8	8
v	457478001	Smalbroek	Smalbroek	Terhorst	.	.	2	.	2	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	3	4	7
v	453506006	Eekhoutswijk	Hoofdweg	Korenmolten	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	3	.	.	7	7
K	447500005	Leemdijk	Leemdijk	Veldhuizenweg	.	.	1	.	1	1	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	1	5	6
v	460492004	Hijkerweg	Molenkamp	Boermarkeweg	.	1	1	.	1	.	.	.	1	.	.	1	.	.	1	.	2	4	6
v	456474001	Wijsterseweg	Brinkampen	Kampsweg	.	.	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2	.	.	6	6
v	463482002	Lieving	Lieving	Tolmaatsweg	.	.	1	.	.	1	.	.	1	.	.	1	.	.	2	.	.	6	6
v	465494002	Zwiggelterweg	Doodlopende weg	Zwiggelterweg	.	.	1	.	.	2	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	6	6

Bijlage 3

Criteria voor erftoegangswegen type A

1. Uitrukroute van de hulpdiensten. (U)
2. Openbaar vervoerroute. (O)
3. Hoofdweg tussen kernen of in de kern zelf. (H)
4. Vrijliggend fietspad of parallelweg aanwezig. (F)
5. De weg maakt onderdeel uit van een bedrijventerrein. (B)

Weg	Motivatie				
	U	O	H	F	B
Grietmanswijk				X	X
Evert Hendrikswijk					X
Brugstraat – Wittewijk			X		
Leemdijk (bedrijventerrein)					X
Schoolstraat Bovensmilde			X		
Linthorst Homanweg – Suermondsweg – De Streek – Smilderweg			X	X	
Oranjekanaal (drukke zijde)	X	X	X		
Dorpstraat – Oosteinde – Beilerstraat – Rheeveeld	X		X		
Ossebroeken	X				X
Beilervaart	X		X		
De Musels	X				
Asserweg – Oude Provincialeweg – Eursing	X	X	X	X	
Asserweg – Esweg – Linthorst Homanweg	X	X	X	X	
Torenlaan		X		X	
Hanekampen					X
Sportlaan Beilen	X			X	
Dambroeken					X
Smalbroek – Moraineweg		X	X	X	
Oosthalen	X			X	
Zwiggelterweg – Halerweg – Hoofdstraat – Zwiggelterstraat	X	X	X	X	
Zuidmaten					X
Oostersestraat – Lieving	X	X	X	X	
Makkum – Holthe – Beilerweg			X	X	
Mr. Hadderstraat – Drijberseweg – Berkenweg		X	X		
Wijsterseweg – Kampsweg	X	X	X	X	
Boerkoelweg – Bruntingerweg – Hamveld – Hamslag – Wijsterseweg			X		
Zandhoeklaan	X	X	X		
Hoogeveenseweg Westerbork	X		X	X	
De Noesten					X
Beilerstraat – Westeinde – Hoofdstraat – Oosteinde	X	X	X		
Brugstraat – De Wiet		X			
Orvelterstraat – Wezuperweg	X	X	X	X	
Mr. JB Kanweg (Orvelte – Witteveen)		X	X	X	
Garmingerstukken – Heirweg – Schiphorsten	X	X	X		
Schapendijk – Mr. Harm Smeengeweg	X	X	X		
Mej. A. Talmaweg			X		
Mantingerdijk		X		X	
Mr. JB Kanweg – Verlengde Middenraai – Middenraai (Witteveen-Nw Balinge)	X	X	X		
Haarweg	X		X	X	
Koekoeksdijk					X