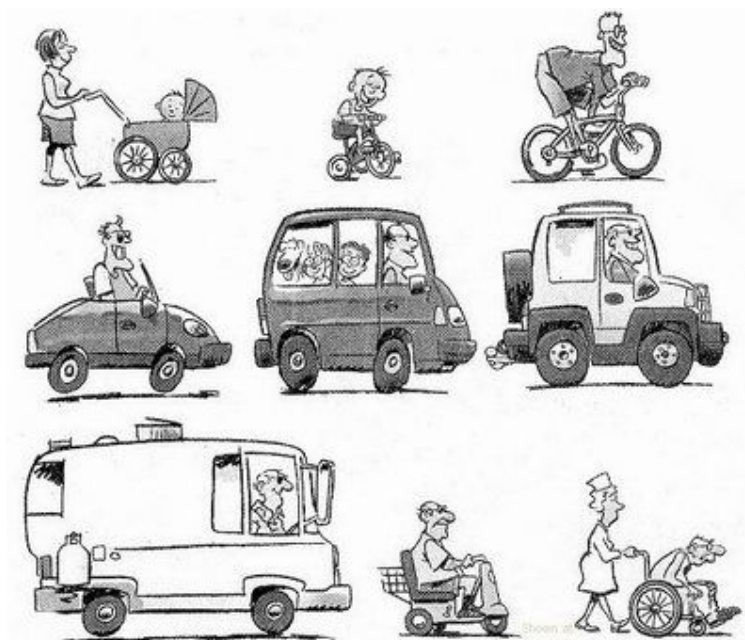


Evaluatie/actualisatie GVVP 2012-2020



Inhoud

1. Waaron deze actualisatie/evaluatie?	3
1.1. GVVP 2012-2020	3
2. Wat hebben we wel en (nog) niet gedaan?	4
2.1. Projectenlijst	4
2.2. Verkeerseducatie	4
2.3. Veranderingen in het 30 en 60 km/u-project	5
3. Welke ontwikkelingen zijn er?	7
3.1. Ongevallencijfers 2011-2015	7
3.2. Nieuw beleid onderhoud Wegen en Bruggen	7
3.3. Fiets	7
3.4. Openbaar Vervoer	8
3.5. Veranderende maatschappij: langer thuis wonen	8
4. De bijstellingen die we voorstellen	9
Bijlage 1: Ongevallen	11
Bijlage 2: Projectenlijst Verkeerseducatie	12
Bijlage 3: Aanpassingen 30 en 60 km/u-project	14
Bijlage 4: Aanleg verkeersfietspaden	17

1. Waarom deze actualisatie/evaluatie?

1.1. GVVP 2012-2020

Het huidige Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) is door de gemeenteraad vastgesteld op 13 december 2012 en heeft een looptijd van 2012 tot en met 2020. Het huidige plan is nu ruim 4 jaar van kracht. Om het plan up to date te houden is het belangrijk om nu te evalueren en het plan te actualiseren. Dit betekent dat het GVVP 2012-2020 nog steeds van kracht blijft, maar op punten wordt bijgestuurd en aangepast aan de huidige actualiteit. Deze actualisatie/evaluatie is dus geen compleet nieuw GVVP. Het beschrijft de behaalde resultaten en eventuele bijstellingen.

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

2.1. Projectenlijst

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

Projecten uitgevoerd of in uitvoering:

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

Projecten in voorbereiding:

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

Project waarover anders besloten is

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

Projecten (nog) niet gerealiseerd

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

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

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

2.2. Verkeerseducatie

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

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

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

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

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

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

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

Aanpassingen 30 en 50 km/u

Kernen Broekstreek

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

Drijber

Conform het GVVP zou in Drijber de route De Brink – Nijenkamp 50 km/u blijven en de zijwegen 30 km/u. Er zouden dan op kleine stukken erg veel snelheidsregimes ontstaan. In overleg met dorpsbelangen is afgesproken dat de Nijenkamp (weg bij het dorps huis) 30 km/u wordt en dat de rest van de wegen 50 km/u blijven. Op het moment van schrijven van dit stuk, moet de aanpassing nog doorgevoerd worden.

Nieuw-Balinge

In Nieuw-Balinge is de omgeving van de school/het dorps huis 30 km/u geworden. Ook hier staat het verblijfskarakter en het voorkomen van potentiële conflicten door verschillende

snelheidsregimes centraal. De Haarweg is daarom vanaf de kruising Mantingerweg/Breistroeken tot kruising met de Verlengde Middenraai 30 km/u in plaats van 50 km/u. Dit is ook mede op verzoek van dorpsbelangen Nieuw-Balinge.

Wijster

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

Witteveen

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

Zwiggelte

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

Aanpassingen 60 km/u

Oranjekanaal

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

Brandenweg Westerbork

Door de realisatie van de Brandenweg in Westerbork is er een nieuwe verkeersstructuur ontstaan ten opzichte van het GVVP. Hierdoor is er op de Groeneweg en een deel van de Zandhoeklaan een maximumsnelheid ingesteld van 30 km/u. Op de Brandenweg zelf geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit is conform afspraak met de provincie om het snelheidsregime aan te laten sluiten op de N374.

Broekstreek

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

3. Welke ontwikkelingen zijn er?

3.1. Ongevallencijfers 2011-2015

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

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

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

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

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

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

3.2. Nieuw beleid onderhoud Wegen en Bruggen

Op dit moment wordt er nieuw beleid voor het onderhoud van Wegen en Bruggen opgesteld. In dit nieuwe beleid wordt de categorisering van de wegen gelijkgetrokken met het GVVP. Dit betekent dat wegen als volgt zijn gecategoriseerd:

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

Een andere ontwikkeling die in het nieuwe beleid Wegen en Bruggen voorstellen, is het aanleggen van passeerhavens. Naast het onderhoudsaspect levert de aanleg van passeerhavens ook een gunstige bijdrage aan de verkeersveiligheid.

3.3. Fiets

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

3.4. Openbaar Vervoer

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

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

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

3.5. Veranderende maatschappij: langer thuis wonen

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

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

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

4. De bijstellingen die we voorstellen

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

Veranderingen 30 en 60 km/u-project

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

Erftoegangswegen A buiten de kom naar 60 km/u

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

De resultaten van de pilot Beilervvaart gebruiken wij als input voor eventuele voorstellen om op meer andere Erftoegangswegen A de snelheid omlaag te brengen naar 60 km/u.

Bij een botsing met een personenauto is de kans op overlijden van een voetganger bij een snelheid van 60 km/u 20% en bij een snelheid van 80 km/u 60%. Door de langere reistijd wordt de bereikbaarheid wordt iets verminderd. Door de relatief korte afstanden is dit echter verwaarloosbaar en weegt de verkeersveiligheid zwaarder.

Mogelijkheid kleinere kernen één verblijfsgebied 30 km/u

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

Herinrichting doorgaande routes grotere kernen

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

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

Fietsen

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

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

Dit betekent de aanleg van verkeersfietspaden:

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

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

Vervoersinitiatieven vanuit de samenleving

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

In Witteveen – De Broekstreek zien we al dat er initiatieven beginnen te ontstaan. Als gemeente faciliteren we deze initiatieven.

Bijlage 1: Ongevallen

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

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

Tabel 2: slachtofferongevallen (letsel en dodelijk)

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

Tabel 3: dodelijke ongevallen

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

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

Bijlage 2: Projectenlijst Verkeerseducatie

Tabel 4: projecten verkeerseducatie uitgevoerd in regioverband.

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

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

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

De Broekstreek



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

Drijber



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

Nieuw-Balinge



30 km/u ipv 50 km/u

Wijster



30 km/u ipv 50 km/u

Witteveen



30 km/u ipv 50 km/u

Zwiggelte



50 km/u ipv 30 km/u

Oranjekanaal



60km/u ipv 80 km/u

Bijlage 4: Aanleg verkeersfietspaden



Verkeersfietspaden:

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