

Noordenveld zet de fiets op 1

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2015-2025

Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen

Voorwoord

Voor u ligt het geactualiseerde gemeentelijk verkeers- en vervoersplan voor de periode 2015-2025, ook wel het GVVP genoemd. In dit plan wordt beschreven hoe ons gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit er de komende jaren uitziet. Daarbij spelen we in op nieuwe ontwikkelingen en ambities van de gemeente.

Wij accepteren dat de auto in onze plattelandsgemeente een hoofdrol heeft en zal houden. Toch kiezen we er in dit GVVP bewust voor om de fiets op '1' en de bus op '2' te zetten als het gaat om prioriteit in het denken, het beleid en de uitvoering. Als gevolg van de vergrijzing zal de bereikbaarheid van voorzieningen in de gemeente in belang toenemen. Juist daarom is bereikbaarheid een belangrijk onderwerp. Ook het onderhoud van onze wegen verdient de komende jaren aandacht.

Wanneer je het hebt over verkeer, wordt er al snel gedacht aan 'verkeersveiligheid'. Een belangrijk onderwerp dat al onze inwoners raakt. We willen zorgen voor goede mix van hoofd- en ontsluitingswegen en verblijfsgebieden. Ook hechten we belang aan veilige schoolroutes en educatie voor jong en oud. Verder kijken we in het GVVP ook naar onderwerpen zoals parkeren, openbaar vervoer en duurzame mobiliteit. Dit laatste is belangrijk om Noordenveld gezond en leefbaar te houden.

Een beleidsplan alleen is niet voldoende, er moeten ook concrete maatregelen worden genomen. De gemeentefinanciën zijn overigens wel leidend voor het regelen van financiering voor de gewenste maatregelen. Het bijbehorende uitvoeringsplan stelt ons als gemeente Noordenveld in staat om de in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan beschreven doelstellingen te helpen realiseren. Wat mij betreft een goede stap op weg naar een nóg veiliger en beter bereikbaar Noordenveld!



Reint-Jan Auwema,
wethouder Verkeer & Vervoer

GEMEENTE  NOORDENVELD



Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.1.1	Evaluatie GVVP 2013	7
1.2	Doel	8
1.2.1	Participatie/communicatieplan	8
1.2.2	Stappenplan/planning	8
1.3	Opbouw van het GVVP	11
1.3.1	Deel 1: Kaders	11
1.3.2	Deel 2: Ontwikkelingen	11
1.3.3	Deel 3: Analyse, visie & beleid	11
1.3.4	Deel 3: Uitvoeringsprogramma	11
2	Kaders	12
2.1	Landelijke, provinciale en overige kaders	12
2.1.1	Planwet Verkeer en Vervoer, Rijksnota Mobiliteit	12
2.1.2	Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan Drenthe	13
2.1.3	Regio Groningen-Assen	13
2.2	Kaderstelling gemeenteraad	14
2.2.1	Verkeersstructuur	14
2.2.2	Verkeersveiligheid	14
2.2.3	Ontwikkelingen	14
2.2.4	Mobiliteit	14
3	Ontwikkelingen	15
3.1.1	Duurzaam Veilig	15
3.1.2	Vergrijzing	15
3.1.3	Inwonertal	15
3.1.4	Schaalvergroting	16
3.1.5	Navigatiesystemen	16
3.1.6	De zelfrijdende auto	16
4	Analyse, visie & beleid	17
4.1	Verkeersstructuur	17
4.1.1	Verkeersintensiteiten	17
4.1.2	Wegencategorisering	20
4.1.3	Snelheidsregimes	24
4.1.4	Basisprincipes inrichting	25
4.2	Verkeersveiligheid	27
4.2.1	Gedagsbeïnvloeding	27
4.2.2	Handhaving	28
4.2.3	Ongevallencijfers	29
4.2.4	Schoolomgevingen	32
4.2.5	Gladheidbestrijding	32
4.2.6	Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's)	34
4.3	Mobiliteit	35
4.3.1	Fiets	35
4.3.2	Openbaar vervoer	40
4.3.3	Auto	43
4.3.4	Vrachtverkeer	44
4.3.5	Landbouwverkeer	45
4.3.6	Duurzame mobiliteit	45
4.3.7	Mobiliteitsmanagement	47
4.3.8	Parkeren	48
5	Uitvoering	51
5.1	Gemeente als wegbeheerder	51
5.1.1	Ontwerp infrastructuur	51

5.1.2	Beheer en onderhoud	51
5.1.3	Bewegwijzering	51
5.2	Uitvoeringsprogramma	52
5.2.1	Prioritering	52
6	Samenvatting	58
6.1	Verkeersstructuur	58
6.2	Verkeersveiligheid	58
6.3	Mobiliteit	59
6.4	Uitvoering	60
7	Bijlagen	61
7.1	Enquête actualisatie GVVP 2014	61
7.2	Snelhedenkaart Noordenveld	81
7.3	Verkeerstellingen Provinciale wegen	83
7.4	Verkeersintensiteiten op gemeentelijke wegen	85
7.5	Eindverslag inspraakprocedure	87
7.5.1	Overzicht van de gevolgde inspraakprocedure	87
7.5.2	Weergave van en reactie op de zienswijzen	87
7.5.3	Geanonimiseerde zienswijzen	96

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Iedere inwoner heeft te maken met verkeer en vervoer. Het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit is beschreven in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, kortweg GVVP genoemd. Dit plan is in 2007 geactualiseerd en voorzien van een uitvoeringsprogramma voor de periode 2007-2011. Hierin staat aangegeven welke concrete maatregelen de gemeente wanneer wil uitvoeren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het invoeren van 30 en 60 km-zones, de herinrichting van wegen, het verbeteren van bushaltes en fietspaden en het stimuleren van (school)verkeersprojecten.

1.1.1 Evaluatie GVVP 2013

Inmiddels is het uitvoeringsprogramma 2007-2011 vrijwel geheel afgerond en wordt het tijd om een nieuw uitvoeringsprogramma op te stellen. Maar voordat het zover is, moet eerst het GVVP aangepast worden, dit is gebleken in de evaluatie GVVP 2013. Sinds de vaststelling van het GVVP in 1999 en de actualisering daarvan in 2007 hebben zich namelijk verschillende ontwikkelingen voorgedaan die dat nodig maken, waaronder:

1.1.1.1 Aanpassing wegcategorisering Provinciale wegen

De Provincie heeft een aantal van haar wegen anders gecategoriseerd. Volgens de Planwet Verkeer en vervoer (PVV) zijn gemeenten verplicht het GVVP met deze nieuwe categorisering in overeenstemming te brengen.

1.1.1.2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Roden

De route van het HOV in Roden wordt versneld, ingekort en comfortabeler gemaakt. Nu er duidelijkheid is over de voorkeursroute, is er ook duidelijkheid over de routes die geen HOV krijgen. Dit biedt de mogelijkheid om aanpassingen te doen op de afgevalen routes, zoals de Nieuweweg, de Brink en de parkeerring Roden.

1.1.1.3 Veranderingen en (maatschappelijke) ontwikkelingen

In onze samenleving doen zich allerlei veranderingen voor op het gebied van verkeer en vervoer, waaronder het toenemend gebruik van elektrische fietsen, navigatiesystemen, ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer (OV) en de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de stad Groningen die onder druk staat.

1.2 Doel

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk beleid luidt:

Noordenveld voert een integraal verkeer- en vervoerbeleid dat is gericht op het in stand houden of verbeteren van de (economische)bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.

Het doel van de actualisatie van het GVVP is tweeledig:

1. het aanpassen van het beleid voor zover nodig gezien de nodige ontwikkelingen, wettelijke voorschriften en gewijzigde richtlijnen.
2. het maken van een nieuw uitvoeringsprogramma voor de periode 2015-2020.

1.2.1 Participatie/communicatieplan

De actualisatie van het GVVP is een omvangrijke klus waarin veel, soms conflicterende, belangen spelen en veel verschillende stakeholders opereren. Draagvlak voor de actualisatie is essentieel, zowel in de voorbereidingsfase als in de fase van besluitvorming. Dat maakt een stelselmatige heldere en eenduidige communicatie over de complete actualisatie noodzakelijk. Door het houden van enquêtes, bijeenkomsten, een 'dossier GVVP' op de gemeentelijke website en een volledige inspraakprocedure met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen is vorm gegeven aan participatieniveau 2: adviseren.

1.2.2 Stappenplan/planning

Hieronder is op hoofdlijnen beschreven welke stappen er doorlopen zijn om te komen tot deze actualisatie van het GVVP:

- Januari/februari 2013 enquête evaluatie (uitvoeringsprogramma) GVVP 2007 – 2011; raadpleging inwoners, betrokken organisaties, andere overheden en intern betrokken ambtenaren;
- eind 2013 evaluatie GVVP 2013 vastgesteld; besluit tot actualisatie GVVP en kaderstelling door raad;
- begin 2014 enquête input actualisatie GVVP; raadpleging inwoners, betrokken organisaties, andere overheden en intern betrokken ambtenaren;
- maart 2014 besluit uitstel actualisatie GVVP in verband met het project HOV Roden;
- juli/augustus opstellen concept GVVP
- oktober 2014 concept GVVP vastgesteld door raad en vrijgegeven voor inspraak;
- 13 november 2014 start inspraakprocedure
- 10 december 2014 inspraakbijeenkomst;
- januari 2015 verwerken zienswijzen;
- februari 2015 opstellen eindverslag;
- mei 2015 definitief GVVP vastgesteld door raad.

Per onderwerp is nader omschreven hoe participatie en communicatie vorm hebben gekregen.

1.2.2.1 Enquête Evaluatie GVVP 2013

Tijdens de evaluatie van het GVVP in 2013 heeft iedereen, via een enquête op de gemeentelijke website, de mogelijkheid gehad om te laten weten hoe hij of zij dacht over de in de jaren daarvoor uitgevoerde maatregelen. De enquête heeft 4 weken op de gemeentelijke website gestaan en is van tevoren bekend gemaakt via de gemeentepagina. Daarnaast zijn de volgende organisaties rechtstreeks per brief en/of per mail geïnformeerd over de enquête:

- de wijk- en dorpsbelangenverenigingen
- de provincies Drenthe, Groningen en Friesland
- de buurgemeenten
- de Regio Groningen-Assen
- de politie
- de Fietsersbond
- VVN Noordenveld

- LTO Noord
- De ANWB

De enquête is 78 keer ingevuld en heeft veel nuttige informatie opgeleverd, in het evaluatierapport GVVP 2013 zijn resultaten van de enquête terug te vinden. Alle benaderde organisaties zijn geïnformeerd over het evaluatierapport en hebben daarin terug kunnen vinden wat er met hun inbreng is gebeurd.

1.2.2.2 Dossier GVVP op de website

Om het voor iedereen zo transparant en makkelijk mogelijk te maken om de evaluatie en actualisatie van het GVVP te volgen is een zogenaamd 'dossier GVVP' op de gemeentelijke website geplaatst. Zodra er processtappen doorlopen zijn, zijn de bijbehorende documenten in het dossier opgenomen. Via de gemeentepagina is het dossier publiekelijk bekend gemaakt. Betrokken organisaties en degenen die bij het invullen van de enquêtes hun contactgegevens achtergelaten hebben zijn ook rechtstreeks per brief of per mail geïnformeerd.

1.2.2.3 Enquête Actualisatie GVVP 2014

Door begin 2014 een enquête te houden over de actualisatie van het GVVP heeft iedereen de mogelijkheid gehad om informatie, aandachtspunten en zijn of haar mening in te brengen als input voor het concept GVVP. Mede op basis van deze informatie is het GVVP en bijbehorend uitvoeringsprogramma geactualiseerd en het concept GVVP tot stand gekomen. De enquête heeft 4 weken op de gemeentelijke website gestaan en is van te voren bekend gemaakt via de gemeentepagina. Daarnaast zijn de volgende organisaties rechtstreeks per brief geïnformeerd over de enquête:

- de wijk- en dorpsbelangenverenigingen
- de provincies Drenthe, Groningen en Friesland
- de buurgemeenten
- de Regio Groningen-Assen
- de politie
- de Fietsersbond
- VVN Noordenveld
- LTO Noord
- De ANWB

De enquête is 25 keer ingevuld en heeft veel nuttige informatie opgeleverd, in bijlage 1 zijn de ingevulde enquêtes geanonimiseerd terug te vinden. Diegenen die hun mailadres opgegeven hebben zijn geïnformeerd over het concept GVVP en hebben daarin terug kunnen vinden wat er met hun inbreng is gebeurd.

1.2.2.4 Bijeenkomst met externen

Naast de enquête stond op 28 januari 2014 een bijeenkomst met de hierboven vermelde externe partijen gepland waarvoor bovenvermelde organisaties per brief uitgenodigd zijn. Vanwege een zeer gering aantal aanmeldingen (2) heeft de portefeuillehouder besloten de bijeenkomst te annuleren en de betreffende organisaties de mogelijkheid te bieden aan een interne bijeenkomst deel te nemen.

1.2.2.5 Eerste interne bijeenkomst

Op 4 februari 2014 is een bijeenkomst met de intern meest betrokken (beleids)ambtenaren gehouden. Aan de bijeenkomst hebben ook de externe partijen deelgenomen die zich aangemeld hadden voor de hierboven beschreven bijeenkomst met externen.

1.2.2.6 Tweede interne bijeenkomst

Op 26 augustus 2014 is een tweede interne bijeenkomst gehouden over de actualisatie van het GVVP waarbij de voorlopige resultaten besproken zijn.

1.2.2.7 Inspraakprocedure

Op 13 november 2014 is het concept GVVP ter inzage gelegd conform de inspraakprocedure. Gedurende zes weken heeft iedereen de mogelijkheid gehad kennis te nemen van het concept GVVP en desgewenst een zienswijze in te dienen.

1.2.2.8 Inspraakbijeenkomst

Op 10 december 2014 is een openbare inspraakbijeenkomst georganiseerd om iedereen die daar behoefte aan had de gelegenheid te geven om kennis te nemen van de hoofdlijnen van het GVVP en de kans te geven mondeling of schriftelijk een zienswijze te geven.

1.2.2.9 Vaststelling actualisatie GVVP

De zienswijzen zijn opgenomen in een eindverslag (zie bijlage 7.5.3) waarin met redenen omkleed is beschreven wat er met de zienswijze is gebeurd. De raad heeft vervolgens in mei 2015 het geactualiseerde GVVP vastgesteld.

1.3 Opbouw van het GVVP

1.3.1 Deel 1: Kaders

Op basis van de evaluatie GVVP 2013 zijn er inhoudelijke kaders ontwikkeld voor het nieuwe GVVP. Deze kaders passen binnen de wetgeving en het landelijk en provinciale beleid en zijn op 20 november 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De kaders kunnen tevens worden beschouwd als een vertaling van de gemeentelijke visie op verkeer en vervoer in de gemeente Noordenveld.

1.3.2 Deel 2: Ontwikkelingen

Naast de kaders die beschreven zijn vinden er allerlei (maatschappelijke) ontwikkelingen plaats die van invloed zijn de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een aantal van die ontwikkelingen worden omschreven en er wordt geschetst welke invloed daarvan uit gaat.

1.3.3 Deel 3: Analyse, visie & beleid

Voordat er daadwerkelijk overgegaan kan worden tot de aanpassing van het GVVP, is het belangrijk te weten hoe de inwoners van Noordenveld de huidige verkeerssituatie in hun woongemeente ervaren. Middels een digitale vragenlijst zijn zij medio 2013 en begin 2014 gevraagd naar hun mening, ervaringen en inbreng/ideeën. Ook verschillende belangenverenigingen, adviesraden en vakinhoudelijke deskundigen zijn bij de evaluatie van het GVVP betrokken.

Tevens is er stilgestaan bij toekomstige trends en ontwikkelingen. Het gaat daarbij niet alleen om ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, maar ook om regionale beleidskeuzes en actuele beleidsthema's zoals duurzaamheid.

Aan de hand van de inhoudelijke kaders, de analyse en de visie is het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid geformuleerd. Beleid dat in hoofdlijnen gericht is op het goed functioneren van de verkeersnetwerken voor fietsers, openbaar vervoer, (vracht)auto's, voetgangers en minder validen, de bereikbaarheid van de kernen, parkeren en het beïnvloeden van keuzegedrag door verkeersdeelnemers (verkeersveilig weggedrag en duurzame mobiliteit).

Omwille van de leesbaarheid is ervoor gekozen om per onderwerp, voor zover dat van toepassing is, een analyse te maken en visie en beleid op te stellen. Zo staat wat bijvoorbeeld de fiets betreft bij elkaar en hoeft er niet, of minder, in het document gezocht te worden.

1.3.4 Deel 3: Uitvoeringsprogramma

De verkeersstructuur en het thematische beleid geven een beeld waar de gemeente Noordenveld de komende jaren naartoe gaat werken. Deel 3 gaat in op de maatregelen die noodzakelijk zijn om de gemaakte keuzes te bereiken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen fysieke en gedragsmaatregelen.

Naast de uitvoering van concrete projecten en maatregelen zal de uitvoering van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid deels afhankelijk zijn van samenwerking in regionaal verband (provincie Drenthe, regiovisie Groningen-Assen en buurgemeenten).

2 Kaders

2.1 Landelijke, provinciale en overige kaders

Iedere Nederlandse gemeente heeft bij verkeer en vervoer twee taken:

1. zorgdragen voor de bereikbaarheid van en in de gemeente;
2. terugdringen van de nadelige effecten van mobiliteit (ruimtebeslag, verkeersveiligheid, geluids-overlast, luchtvervuiling).

Concreet betekent dit dat de gemeente zich vooral richt op:

- de aanleg, het beheer en het onderhoud van de gemeentelijke wegen;
- de regulering van het verkeer (verkeersmaatregelen);
- de verkeersveiligheid in woongebieden, rond scholen, etc.;
- het parkeer- en locatiebeleid;
- openbaar vervoer;
- stimulering van het fietsgebruik.

Verkeer en vervoer houdt echter niet op bij gemeentegrenzen. De Rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur & Milieu) is verantwoordelijk voor de rijkswegen en grote infrastructuurprojecten. De provincies beheren de provinciale wegen en ontvangen een brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die bestemd is voor het lokale en regionale verkeers- en vervoerbeleid. Het openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten (infra) en hun provincie.

2.1.1 Planwet Verkeer en Vervoer, Rijksnota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2006) is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (PVV; 1998). In de Planwet is vastgelegd hoe het nationale plan, het provinciale plan en het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer tot stand moeten komen. In de Rijksnota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. Basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoerbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan.

2.1.1.1 Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Begin jaren zeventig waren er in Nederland ieder jaar nog ruim 3000 verkeersdoden te betreuren. Met 570 doden in 2013 (bron: CBS) is dit aantal zeer fors afgenomen, ondanks een stormachtige groei van het verkeer. Dit is mede te danken aan succesvolle maatregelen zoals rotondes, gordelgebruik en alcohollimieten. Als uitwerking van de Nota Mobiliteit is eind 2008 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld. Hieraan hebben het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en de stadsregio's zich gecommitteerd. Met dit plan wordt ingezet op een daling naar maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig gewonden in 2020. Dat is een lastige opgave, want de mobiliteit groeit, ons land vergrijst en het laaghangend fruit is al geplukt.

2.1.1.2 Beleidsimpuls Verkeersveiligheid en aanpak Veilig Fietsen

Alle partijen hebben in 2011 toegezegd een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het aantal doden en ernstig gewonden. Vooral het verkeersveiligheidsbeleid, gericht op jongeren, ouderen en fietsers, heeft een extra impuls nodig. De afspraken met daaraan gekoppeld 23 maatregelen zijn opgenomen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De groep fietsers maakt ongeveer 30% uit van het aantal verkeersdoden en meer dan 50% van het aantal ernstig gewonden. Ongelukken met fietsers doen zich hoofdzakelijk voor op het lokale wegennet. Daarom is één van de maatregelen uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid dat gemeenten een lokale aanpak veilig fietsen opstellen.

2.1.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld maart 2012) schetst het Rijk de ambities op het gebied van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. In het mobiliteitssysteem

volgens de SVIR staan reiziger en verlader (verzender van lading) centraal. Om hen beter te bedienen wordt gewerkt aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuust in de zin dat het systeem betrouwbare prestaties levert, in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Een samenhangend systeem geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl. Om de robuustheid en samenhang van het mobiliteitssysteem te verbeteren zet de SVIR in op:

- 1) slim investeren in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur;
- 2) innoveren ten behoeve van een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water;
- 3) het in standhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van deze netwerken te waarborgen.

2.1.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan Drenthe

De provincie Drenthe heeft haar beleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP). Onder 'Kaders en Ambities 2007-2020' is gesteld dat in Drenthe de auto de primaire vervoerswijze is, en dat ook zal blijven. Daarnaast vindt de provincie het belangrijk dat de kansen van het openbaar vervoer en de fiets worden benut. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken verlicht de verkeersopstopping alleen tijdelijk en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Bovendien leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid tot afbreuk van kwaliteit in het openbaar vervoer dus tot minder reizigers.

De provincie legt ook meer nadruk op ketenmobiliteit. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor de verplaatsing van deur-tot-deur. De uitdaging is dit zo te organiseren dat mensen de verschillende manieren van vervoer nog beter gaan combineren, waardoor ze elkaar maximaal versterken.

2.1.2.1 Verkeer en VervoerBeraad Drenthe

In 2002 is het Verkeer- en Vervoerberaad Drenthe (VVBD) opgericht. Het VVBD (de portefeuillehouders verkeer en vervoer) wordt geadviseerd door een (ambtelijke) adviesgroep VVBD waaraan naast de gemeenten en de provincie Drenthe, het OV-Bureau, de politie, het O.M., de Fietsersbond, ANWB, TLN en eventueel andere partijen op het gebied van verkeer en vervoer deelnemen. In het VVBD bepalen de wegbeheerders (de gemeenten en de provincie) welke maatregelen genomen moeten worden voor een bereikbaar en veilig Drenthe.

Resultaten en afspraken die bereikt en gemaakt zijn, zijn:

- uitvoeringsplan verkeerseducatie;
- afspraken over inrichting wegen (essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid);
- plan van aanpak voor de toegankelijkheid van haltevoorzieningen voor mensen met een beperking;
- halteplan (onder andere over de aanbesteding van de Abri's);
- invoeren van een dynamische reisinformatiesysteem (DRIS).

2.1.3 Regio Groningen-Assen

De gemeente Noordenveld neemt deel aan de Regio Groningen-Assen. Dit is een samenwerkingsverband van twaalf gemeenten (Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Winsum en Zuidhorn) en de twee provincies Groningen en Drenthe. Samen vormen zij de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland. Daarmee is de Regio Groningen-Assen 'de motor van het Noorden'.

De Regio Groningen-Assen streeft naar:

- een gezonde economische basis;
- een goede bereikbaarheid;
- een voldoende en gevarieerd woningaanbod;
- behoud van rust, ruimte en schone lucht.

2.2 Kaderstelling gemeenteraad

Op basis van het landelijke en provinciale beleid en de evaluatie GVVP 2013 zijn er inhoudelijke kaders ontwikkeld voor het nieuwe GVVP. Deze kaders zijn op 20-11-2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze kaders passen binnen de wetgeving en het landelijk en provinciale beleid en vormen een kader voor de gemeentelijke visie op verkeer en vervoer in de gemeente Noordenveld.

2.2.1 Verkeersstructuur

- Mits het veilig kan en rekening houdend met de meest actuele CROW-richtlijnen en het overige beleid, prioriteit (voorrang) geven aan achtereenvolgens:
 - i. de fiets
 - ii. het openbaar vervoer
 - iii. de auto
 - iv. de voetganger;
- de wegencategorisering aanpassen conform de provinciale wegencategorisering (wettelijke verplichting);
- de wegencategorisering van onze eigen wegen beter overeenstemmen met de functie die deze wegen daadwerkelijk vervullen;
- meewerken met de provincie aan de juiste inrichting van de provinciale wegen;
- streven naar een goed, veilig en aaneensluitend fietsnetwerk;
- doorgaand verkeer door winkelgebieden/centra zoveel mogelijk voorkomen;
- verkeersmaatregelen ter sturing van het verkeer zoveel mogelijk fysiek regelen;
- doorgaan met de monitoring van de ontwikkeling van het verkeer.

2.2.2 Verkeersveiligheid

- Een nieuw overzicht van gevaarlijke locaties op gemeentelijke wegen samenstellen, onderzoeken wat hier de oorzaken van de ongevallen zijn en vervolgens een plan opstellen om de onveilige locaties aan te pakken;
- de gedragsbeïnvloedingprojecten voortzetten, veel problemen in het verkeer hebben immers te maken met het gedrag van mensen;
- bij de verdere uitvoering van de principes van Duurzaam Veilig zoveel mogelijk meeliften met herinrichtings- en onderhoudswerkzaamheden;
- de oversteekmogelijkheden voor voetgangers in centra onderzoeken.

2.2.3 Ontwikkelingen

- De komende periode 'duurzaamheid' meer nadrukkelijk een plek te geven bij de uitvoering van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, onder andere door in te zetten op het beperken van de negatieve milieu-effecten van het gemotoriseerd verkeer.

2.2.4 Mobiliteit

- De studie uit te voeren naar het HOV en prioriteit te geven aan de uitvoering van de uitkomst (in het uitvoeringsprogramma GVVP).
- Parkeerproblemen in wijken/buurtten zoveel mogelijk oplossen door mee te liften met onderhoudswerken.

Beleidsregel: Noordenveld geeft, mits het veilig kan (rekening houdend met de CROW-richtlijnen en het overige beleid), prioriteit (voorrang) aan achtereenvolgens:

1. De fiets
2. Het openbaar vervoer
3. De auto
4. De voetganger

3 Ontwikkelingen

Rijks-, provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen geven richting aan het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Denk aan de Rijksnota 'Mobiliteit' en het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Drenthe (Omgevingsvisie Drenthe en Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer). In deze plannen staan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van (economische) locaties en het beperken van onveiligheid en omgevingshinder centraal. Ook de ontwikkelingen binnen het Regiovisiegebied Groningen-Assen zijn van belang, evenals de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de uitwerking van HOV Roden-Peize-Groningen. Noordenveld heeft de ambitie 'duurzaamheid' meer nadrukkelijk een plek te geven bij de uitvoering van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, onder andere door in te zetten op het beperken van de negatieve milieueffecten van de groei van de intensiteit van het autoverkeer.

3.1.1 Duurzaam Veilig

Uit landelijk onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in 2010 is gebleken dat Duurzaam Veilig effect heeft. Duurzaam Veilig is een visie voor het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland en richt zich op het voorkomen (of anders het beperken) van ongevallen. Duurzaam Veilig kent drie veiligheidsprincipes:

- het voorkomen van onbedoeld weggebruik;
- het voorkomen van grote verschillen in verplaatsingsrichting, massa en snelheid van verkeersdeelnemers onderling;
- het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door duidelijke situaties te creëren die geen twijfel oproepen.

3.1.2 Vergrijzing

Al enkele decennia is sprake van dalende geboortecijfers. Hierdoor vergrijst Nederland in hoog tempo. Veel ouderen zijn, in vergelijking met bijvoorbeeld 20 jaar geleden, nog erg mobiel. De toegenomen welvaart en het sterk gestegen autobezit maakt dat deze groep volop deelneemt aan de samenleving. Zij zijn verantwoordelijk voor een groot aantal verplaatsingen met vooral sociaal-recreatieve doeleinden. Beperkingen op het terrein van zicht, gehoor en reactievermogen vragen om gerichte maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid (verkeerseducatie). Bij deze groep vallen relatief gezien meer verkeersslachtoffers.

3.1.3 Inwonertal

Volgens de prognose van de provincie Drenthe zal de bevolking van Noordenveld op de lange termijn krimpen. Tot 2020 is er nog sprake van een heel lichte afname. In 2020 heeft de gemeente volgens deze prognose naar verwachting 30.350 inwoners, tegen 30.810 in 2010. In 2040 zijn het er volgens de prognose iets minder dan 27.000. Dit betekent een verwachte krimp van ruim 2% tussen nu en 2020, en van 13% tussen 2010 en 2040. De daling van het aantal huishoudens zal, door de zogenaamde huishoudensverduunning (minder mensen per huishouden) wat later inzetten. Tot 2020 zal het aantal huishoudens nog iets toenemen; daarna gaat het aantal huishoudens ook dalen (uit: Barometer Leefbaarheid Noordenveld, 2012). Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de onzekerheidsmarge van deze prognose snel toeneemt bij het verder vooruitkijken. Daarbij kan de trend dat bevolkingsgroei zich steeds nadrukkelijker concentreert in de grote(re), centrale steden, waartoe ook Groningen gerekend wordt, op termijn een dempend effect hebben op de verwachte bevolkingsafname van Noordenveld.

De verwachting dat het aantal huishoudens tot 2020 toeneemt, leidt gemiddeld tot iets meer vervoersbewegingen per inwoner. De verkeersveiligheid is over het algemeen niet gebaat bij een toename van het aantal verkeersbewegingen, omdat daardoor in absolute zin het risico op ongevallen toeneemt.

3.1.4 Schaalvergroting

Een belangrijke maatschappelijke tendens is schaalvergroting. We zien dit bijvoorbeeld in het onderwijs, bij ziekenhuizen en sociaal-recreatieve functies als buurthuizen, bibliotheken, etc. Deze concentratie leidt tot drukker bezochte locaties in de meer stedelijke gebieden. Wat betreft het aantal autoverplaatsingen is het effect moeilijk in te schatten. Concentratie van voorzieningen kan enerzijds leiden tot langere verplaatsingen maar anderzijds ook tot minder verplaatsingen.

3.1.5 Navigatiesystemen

Steeds meer automobilisten beschikken over een navigatiesysteem, dit is van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van de bewegwijzering. Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt af en het gebruik wijzigt, de bewegwijzering wordt meer ter bevestiging van het 'op de goede weg zijn' gebruikt dan om daadwerkelijk de weg te vinden. Een voor wegbeheerders en aanwonenden negatief effect van navigatiesystemen is dat ongewenste routes vaker gebruikt worden.

3.1.6 De zelfrijdende auto

Momenteel wordt er druk gewerkt aan de ontwikkeling van de zelfrijdende auto. In potentie zijn de voordelen groot; ze zijn veiliger, zuiniger en kunnen files oplossen. Op welke termijn de zelfrijdende auto een rol van betekenis gaat spelen is lastig in te schatten maar de kans dat het gaat gebeuren is groot.

4 Analyse, visie & beleid

4.1 Verkeersstructuur

De gemeente Noordenveld bestaat uit een netwerk van dorpen en dorpjes; van relatief grote verkeersaders tot kleine woonstraatjes. Iedere weg heeft zijn functie. Binnen Duurzaam Veilig worden drie categorieën onderscheiden. Bij iedere categorie hoort een gebruik en een bepaalde vormgeving. Wanneer dit consequent wordt toegepast ontstaat er een duidelijk en verkeersveilig netwerk.

De drie categorieën wegen zijn:

- *Stroomwegen*: het snel verwerken van doorgaand verkeer. De kwaliteit van een stroomweg neemt toe bij een meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- *Gebiedsontsluitingswegen*: het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Het kenmerk van deze wegen is de hoge mate van uitwisseling: ze verbinden verblijfsgebieden met stroomwegen.
- *Erftoegangswegen*: de naam zegt het al: deze wegen maken erven toegankelijk. Op wegen met een erffunctie, die in hoofdzaak een verblijfsfunctie hebben, staat het verblijven boven verbinden en stromen. Hier ontmoeten verkeersdeelnemers elkaar. Het verkeersbeeld is hierdoor niet voorspelbaar en kan snel veranderen. In principe kunnen hier alle soorten verkeersdeelnemers aanwezig zijn. Daarom moet de snelheid op dit soort wegen laag zijn.

Daar waar nodig dient de wegencategorisering te worden aangepast, zodat deze in overeenstemming is met de provinciale wegencategorisering en beter overeenstemt met de functie die wegen daadwerkelijk vervullen. De opbouw van de wegencategorisering dient logisch te zijn. Dat betekent onder andere niet te grote verblijfsgebieden (de 30 en 60 km/uur-zones), omdat het voor bestuurders lastig is langere tijd relatief 'langzaam' te rijden. Binnen niet al te lange tijd moet men op een gebiedsontsluitingsweg kunnen rijden en vervolgens binnen niet al te lange tijd op een stroomweg. Het is voor de wegencategorisering van belang om te weten hoe het huidige verkeersbeeld eruit ziet. We bekijken daarom nu eerst de verkeersintensiteiten in Noordenveld.

4.1.1 Verkeersintensiteiten

De afgelopen jaren is het verkeer nauwelijks gegroeid. Er lijkt een directe relatie te liggen tussen de economische ontwikkelingen en de groei (of krimp) van het verkeer. Afhankelijk van de verwachtingen ten aanzien van de economische ontwikkelingen zou er een voorspelling gedaan kunnen worden over de verdere groei (of krimp) van het verkeer. De recente ontwikkelingen (kredietcrisis e.d.) hebben echter aangetoond dat de toekomst voorspellen wel erg lastig is. Veel inwoners zijn van mening dat de verkeersdruk binnen de gemeente niet is verminderd. Dit sluit aan bij de verkeerstellingen van de provincie waaruit naar voren komt dat het verkeer op de provinciale wegen in de gemeente gemiddeld gezien niet is af- of toegenomen; zie eventueel bijlage 3 van de Evaluatie GVVP 2013.

4.1.1.1 Provinciale verkeerstelgegevens

In de tabel hieronder is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten gedurende de periode 2012-2013 aangegeven. Hieruit blijkt dat de intensiteiten op de meeste provinciale wegen iets zijn afgenomen; op enkele wegen zijn de intensiteiten toegenomen.

Werkdagintensiteit (motorvoertuigen, excl. (brom)fietsers)							
TEL-PUNT	WEG NR.	OMSCHRIJVING	LIM.	Omschrijving	2012	2013	2013 t.o.v. 2012
CH003	N372	Prov.grens Gr. - aansla. Peize-Noord	80	Peize	11.188	10.996	98%
CH107	N372	Aansl. Peize-Noord - Bunnerveenseweg (N386)	80	Peize (rondweg)	9.269	9.191	99%
CH005	N372	Bunnerveenseweg (N386) - Roden-Oost	80	Roden	15.494	15.232	98%
CH110	N372	Roden-Oost - rotonde Roden-West	80	Roderwolde	7.831	7.651	98%

BH507	N372	Rotonde Roden-West - Rotonde Nietap	60	Nietap	11.686	11.615	99%
BH101	N372	Rotonde Nietap - prov.grens Gr.	80	Leek	9.695	10.852	112%
CK103	N373	Hoofdweg (N371) - Huis ter Heide (N919)	80	Norgervaart	7.661	7.616	99%
CK005	N373	Huis Ter Heide (N919) - Norg (N858)	80	Huis ter Heide	3.683	3.679	100%
CJ103	N373	Norg (N858) - Langelo	80	Langelo	4.709	4.547	97%
CH001	N373	Langelo - Roden	60	Roderesch	4.971	4.844	97%
CH105	N386	Donderen (N858) - Peize (N372)	80	Bunne	4.679	4.605	98%
CJ001	N858	Norg (N373) - Donderen (N386)	80	Norg	2.951	3.215	109%
CK114	N919	Huis ter Heide (N373) - Norgerweg	80	Kolonievaart	4.631	4.448	96%
BJ001	N919	Norgerweg - aansl.Rolpaal	80	Veenhuizen	4.533	4.427	98%
BJ002	N919	aansla. Rolpaal - prov.grens Frl.	80	Rolpaal	2.452	2.375	97%
BJ105	N979	Prov.grens Gr. - prov.grens Frl.	60	Een-West	4.381	4.357	99%

De intensiteiten op de meetpunten BH101 en CJ001 zaten in 2013 overigens weer op hetzelfde niveau als in 2011. In 2012 zijn er werkzaamheden geweest waardoor de intensiteit toen lager was dan in 2011 en 2013. In bijlage 7.3 zijn alle gegevens terug te vinden.

4.1.1.2 Verkeerstelprogramma InterGemeentelijke Structuurvisie (IGS) Leek - Roden

Sinds 2010 wordt naar aanleiding van een bestuursopdracht IGS een project uitgevoerd genaamd 'Monitor mobiliteit Leek Roden'. Dit houdt in dat er sinds 2010 jaarlijks op dezelfde locaties een verkeerstelling plaats om te monitoren hoe de verkeersintensiteiten zich ontwikkelen. Noordenveld en de provincie Drenthe voeren jaarlijks de tellingen uit op de locaties die terug te vinden zijn in onderstaande tabel. Uit onderstaande gegevens blijkt dat op de betreffende locaties de verkeersintensiteiten in de periode 2010-2013 stabiel te noemen zijn. Dit is een bevestiging van het beeld dat op provinciale wegen te zien is. Overigens zal dit project, gezien de ontwikkelingen rondom de IGS, nader worden beschouwd.

Samenvatting gegevens verkeerstelprogramma IGS				
aantal voertuigen per gemiddelde werkdag, incl. eensporigen ((brom)fietzers, motoren e.d.)				
locatie	Teljaar			
	2010	2011	2012	2013
Nieuw Roden, Dorpsstraat, t.h.v. OBS mr. J. de Vries, 30 km-zone	3748	4473	4480	4479
Nieuw Roden, Terheijlsterweg, nabij nr. 24, 30 km-zone	2663	2511	2395	2369
Roden, Raadhuisstraat, t.h.v. het gemeentehuis, 30 km-zone	8562	8819	9429	9115
Roden, Hofstedenlaan, t.h.v. OBS 't Valkhof, 50 km/uur	5482	5500	5653	5424
aantal motorvoertuigen per gemiddelde werkdag, excl. (brom)fietzers				
Nieuw Roden, Zevenhuisterweg, 60 km-zone		2582	2416	2414
Nieuw Roden, Esweg, 30 km-zone		1704	1555	1486
Roden, Mensingheweg, 60 km-zone		1897	1896	2081
Roden, Maatlanden, nabij rotonde N372, 50 km/uur		6602	6650	6712
Roderwolde, Roderwolderweg, 60 km-zone		916	862	934
Leutingewolde, Turfweg, 60km-zone		805	691	673
Roderwolde, Hooiweg		495	448	507

4.1.1.3 Incidentele verkeerstellingen gemeente

Naast het structurele telprogramma vinden er naar aanleiding van projecten, onderzoeken naar geluid, eigen informatiebehoefte naar verkeersintensiteiten, klachten en vragen van inwoners en belangenverenigingen, jaarlijks ook vele incidentele verkeerstellingen plaats. Deze gegevens geven geen indicatie van de ontwikkeling van het verkeer, maar bieden wel inzicht in de (verschillen in) verkeersintensiteiten op vele gemeentelijke wegen. De belangrijkste gemeentelijke wegen met de hoogste verkeersintensiteiten zijn in onderstaande tabel op een rij gezet. In bijlage 7.4 vindt u een overzicht met veel meer verkeersintensiteiten.

Top 10 hoogste verkeersintensiteiten op gemeentelijke wegen

	Plaats	Straat	Jaar	Intensiteit voertuigen/werkdag	Percentage eensporigen ((brom)fietsers, motoren e.d.)
1	Roden	Nieuweweg	2011	9549	12,40%
2	Roden	Oosteinde	2012	9493	8,30%
3	Roden	Raadhuisstraat	2013	9115	10,00%
4	Roden	Groningerstraat	2011	8581	5,40%
5	Norg	Westeind	2010	7908	motorvoertuigen
6	Norg	Asserstraat	2007	7108	motorvoertuigen
7	Roden	Maatlanden (noord)	2012	6650	motorvoertuigen
8	Roden	Heerestraat	2009	5861	motorvoertuigen
9	Roden	Leeksterweg	2012	5499	2,20%
10	Roden	Kanaalstraat	2011	5440	12,40%

4.1.1.4 Fietstelgegevens

Op de volgende locaties vinden jaarlijks specifieke verkeerstellingen van (brom)fietsers plaats. Fietsverkeerstellingen vertonen vaak grotere schommelingen in intensiteit door weersinvloeden. Bij slecht weer wordt er veel minder gefietst dan bij mooi weer.

Locatie	Werkdagintensiteit				
	2010	2011	2012	2013	2013 t.o.v. 2012
Hooiweg	50	76	63	61	97%
Zevenhuisterweg	352	297	278	310	112%
Turfweg	177	195	186	192	103%
Terheijlsterweg	269	250	204	210	103%
Oosteinde (fietspad, incidentele telling)			1135		
Koelenweg (incidentele telling provincie)			100		
N372 hmp. 3.8 Peizermade	686	672	624		0%
N372 hmp. 8.1 Peizerdiep	1019	751	659	719	109%
N372 hmp. 11.6 De Zulthe	686	812	821		0%
N373 hmp. 16.1 Kaatsweg	311	250	241		0%
N386 hmp. 16.8 Carpoolplein	627	572	601	599	100%

4.1.1.5 Conclusie

De tabellen laten zien hoeveel voertuigen er per gemiddelde werkdag over de belangrijkste wegen in Noordenveld rijden. De provinciale weg N372 tussen Roden en Peize is het drukste wegvak in onze gemeente. De provinciale wegen (buiten de bebouwde kom) kunnen in principe een intensiteit tot 20.000 motorvoertuigen goed verwerken. Op geen van de wegen in Noordenveld overstijgt de intensiteit dit maximum. Wél zien we dat ongevallen en langzame voertuigen snel tot lange rijen auto's leiden in de spits. Op de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom geven intensiteiten tot 10.000 à 15.000 motorvoertuigen per etmaal in principe geen doorstromingsproblemen. De drukste gemeentelijke weg is de Nieuweweg (geteld tussen de Boskamp en de Nijlandspark) te Roden. Met ongeveer 8.500 motorvoertuigen (= 9.549 inclusief fietsers) per gemiddelde werkdag komt de Nieuweweg het dichtst in de buurt van het maximum (uitgaande van 10.000 motorvoertuigen). Hoewel er geen problemen met de doorstroming van het autoverkeer verwacht worden zijn er wel klachten van aanwonenden en hebben voetgangers en fietsers moeite de Nieuweweg over te steken. De Nieuweweg komt ook twee keer voor in de lijst van aandachtslocaties in verband met ongevallen. De intensiteiten in de overige kernen zijn een stuk lager. Structurele doorstromingsproblemen komen in die kernen dan ook niet voor. Uit klachten en verzoeken van inwoners en belangenverenigingen blijkt dat problemen met de oversteekbaarheid van wegen door voetgangers vooral voorkomen in Roden (Nieuweweg, Raad-

huisstraat, Brink en Touwslager) en Norg (Westeind). Uit de Top 10 van verkeersintensiteiten blijkt dat op die wegen meestal ook de hoogste verkeersintensiteiten voorkomen.

Beleidsregel: Noordenveld houdt de verkeersbewegingen bij door de inzet van de radarteller.

4.1.2 Wegencategorisering

Nu de randvoorwaarden en de principes voor de bepaling van de wegcategorisering bekend zijn en onderzocht is hoeveel verkeer waar rijdt is het mogelijk de wegcategorisering voor Noordenveld te benoemen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wegen buiten en binnen de bebouwde kom.

4.1.2.1 Provinciale wegen

De provincie heeft de categorisering van de provinciale wegen in onze gemeente gewijzigd van erf-toegangsweg A naar gebiedsontsluitingsweg. Gezien de grootte van het buitengebied in Noordenveld een logische keuze, de weggebruiker hoort in niet al te lange tijd op een gebiedsontsluitingsweg terecht te komen. Op de provinciale gebiedsontsluitingswegen is 80 km/uur het uitgangspunt. Vooral op de wegen van en naar Norg is er sprake van veel wisselende snelheden, hetgeen de structuur en verkeersveiligheid niet ten goede komt. Noordenveld streeft er daarom naar om samen met de provincie Drenthe de gebiedsontsluitingswegen van en naar Norg zoveel als mogelijk in te richten als wegen waarop 80 km/uur gereden mag worden. Noordenveld streeft er ook naar om het groene karakter met oudere bomen langs de gebiedsontsluitingswegen van en naar Norg te behouden.

4.1.2.2 Stroomwegen buiten de bebouwde kom

Op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen wordt het doorgaande verkeer gefaciliteerd. Binnen de gemeente Noordenveld zijn er geen stroomwegen, de A7 ligt direct noordelijk van de gemeente tussen Groningen en Drachten. In noord-zuid richting ligt oostelijk de A28 tussen Groningen en Assen.

4.1.2.3 Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

De gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Noordenveld ontsluiten de kernen en verbinden de grotere kernen met elkaar en met de regio. De gebiedsontsluitingswegen hebben in hoofdzaak een verkeersfunctie en zijn (buiten de bebouwde kom) meestal van de Provincie Drenthe. Op de kaart hieronder zijn de gebiedsontsluitingswegen met paars aangegeven.

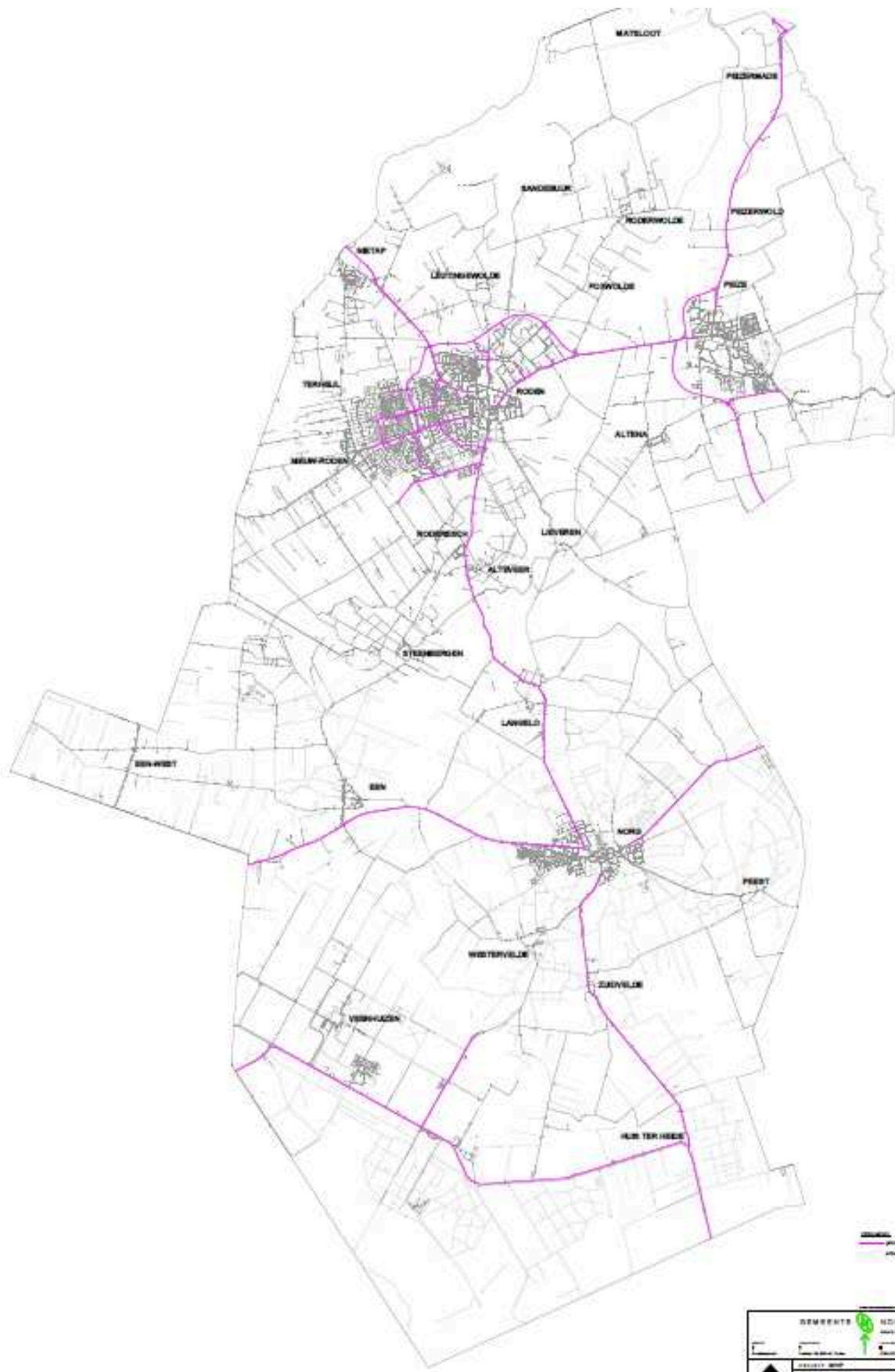
4.1.2.4 Verblijfsgebieden (60 km-zones) buiten de bebouwde kom

De meeste wegen buiten de kom zijn aangegeven als verblijfsgebied, de zogenaamde 60 km-zones. Zones zijn juridisch gezien mogelijk gemaakt om de aantallen borden in de openbare ruimte te beperken. Als wegbeheerder gaan we terughoudend om met het plaatsen van bebording, enerzijds om te voorkomen dat mensen door "de borden de borden niet meer zien", anderzijds om de kosten voor bebording binnen de perken te houden. In 60 km-zones staat het verblijven centraal, fietsers maken (meestal) gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer en er zijn erfaansluitingen aanwezig. Het zijn meestal wat smallere plattelandswegen die geen belangrijke verkeersfunctie vervullen. Om de verkeersveiligheid te vergroten gaat de gemeente de komende jaren door met het Duurzaam Veilig inrichten van het buitengebied.

Binnen de 60 km-zones moet extra aandacht worden besteed aan de kruispunten. Het gaat vooral om het aanpassen van voorrangssituaties, zodanig dat de voorrang bij voorkeur niet meer wordt geregeld vanwege het remmende effect op de snelheid. Op de kaart hieronder zijn de grijze wegen de erf-toegangswegen.

Beleidsregel: Noordenveld kiest ervoor om de wegcategorisering logisch op te bouwen waarbij de verblijfsgebieden niet te groot worden en de weggebruiker vlot van erf-toegangswegen, via gebiedsontsluitingswegen op stroomwegen terecht komt.

Beleidsregel: Noordenveld kiest ervoor om de drie grote kernen te ontsluiten met gebiedsontsluitingswegen.



Afbeelding: gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen.

 GEMEENTE NOORDENVELD Gemeente Noordenveld	
	
LEGENDA Gebiedsontsluitingsweg Erftoegangsweg	TOEGANGSWEGEN Toegangsweg Erftoegangsweg

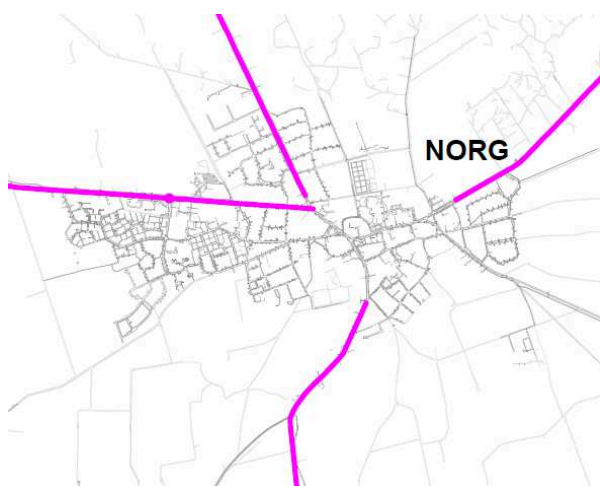
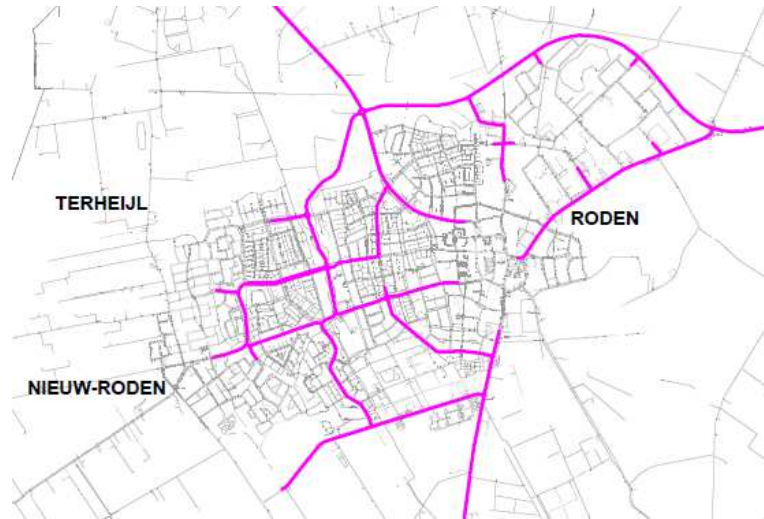
4.1.2.5 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn de wegen waarop het verkeer uit de wijken zich verzamelt en het doorgaande verkeer rijdt. Vanaf deze wegen zijn ook andere buurten of plekken buiten de bebouwde kom goed bereikbaar. Op deze wegen is de verkeersfunctie van de weg dominant.

Roden

Aan Roden is goed te zien dat het dorp in westelijke richting is gegroeid. Aan de oostzijde ligt een natuurgebied waarin bebouwing en wegen niet passen. Roden is tegen Nieuw-Roden aangegroeid. Het centrum ligt nu decentraal ten oosten van de meeste bebouwing van (Nieuw-)Roden. Ten noorden van Roden loopt de provinciale rondweg N372 genaamd Noordholt, die het doorgaande verkeer in oost-west richting om het dorp heen leidt. Vanuit het zuiden rijdt het meeste doorgaande verkeer echter door het centrum van Roden in de richting van Peize of Leek en andersom. Dit komt doordat een goede alternatieve route om het centrum heen ontbreekt.

De ooit daarvoor aangelegde Ceintuurbaan is grotendeels afgewaardeerd en functioneert op betreffende gedeeltes niet meer als route voor doorgaand verkeer. De Ceintuurbaan Zuid functioneert officieel wel als route voor doorgaand verkeer. De bewegwijzering verwijst namelijk via de Ceintuurbaan Zuid, maar in de praktijk kiest verreweg het meeste verkeer toch voor de route via het centrum. In de huidige vorm is de Ceintuurbaan Zuid dan ook niet geschikt om duizenden voertuigen extra per dag te verwerken. De Ceintuurbaan Zuid sluit via de Nieuwegeweg en de Roderweg aan op de Maatlanden. De Roderweg is door bomen aan weerszijden slechts 5,50 meter breed en daarmee te smal voor een belangrijke verkeersfunctie voor veel doorgaand verkeer. De Maatlanden is op zich wel geschikt voor een belangrijke verkeersfunctie, maar loopt in zuidelijke richting 'dood' op de sportvelden aan de Roderweg.



Norg

De gebiedsontsluitingswegen naar Norg zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen (paars). In Norg komen alle gebiedsontsluitingswegen samen op het Westeind. Dit is dan ook het veruit het drukste wegvak van Norg met 7908 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (2010). Vanwege de sterke verblijfsfunctie is ervoor gekozen om het Westeind, de Brink en het Oosteind te categoriseren als erftoegangswegen. Deze wegen maken daarom deel uit van de 30 km-zone in het centrum van Norg. De invalswegen en het centrum van Norg zijn de afgelopen periode heringericht. De komende periode worden er geen grote wijzigingen in de verkeersstructuur en de afwikkeling van het verkeer voorzien.

Peize

Peize heeft door de rondwegen N372 en N386 weinig tot geen last van grote aantallen doorgaand verkeer. Binnen de bebouwde kom van Peize zijn daarom ook weinig gebiedsontsluitingswegen te vinden. Slechts een klein stukje van de Roderweg en de ongeveer de helft van de Groningerweg zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De Achteromweg heeft in de praktijk echter wel een functie voor doorgaand verkeer in oost-west richting van en naar Eelde. Het is momenteel ook de enige weg in de omgeving die in staat is die functie te vervullen. De inrichting van de Achteromweg is echter niet eenduidig en een trottoir en een fietsvoorziening ontbreken. Ten zuiden van de Achteromweg is sprake van mogelijke woningbouw. Pas als die ontwikkelingen gaan plaats vinden of als er groot onderhoud aan de Achteromweg moet plaatsvinden, ontstaat een reële mogelijkheid voor een herinrichting van de Achteromweg. Dan zal ook bezien moeten worden of de Achteromweg de meest geschikte route is voor een gebiedsontsluitende functie in oost-west richting, of dat er een alternatief mogelijk is. De Achteromweg sluit overigens aan op De Pol die deel uitmaakt van een 30 km-zone. Het deel van De Pol tussen de Achteromweg en De Horst heeft echter net als de Achteromweg dezelfde functie voor doorgaand verkeer richting Eelde en is niet goed ingericht als 30 km-zone. Evenals voor de Achteromweg geldt voor het betreffende deel van De Pol dat in de toekomst (bij ontwikkeling van woningbouw ten zuiden van de Achteromweg of groot onderhoud aan De Pol) de afweging gemaakt moet worden of de verblijfsfunctie of de verkeersfunctie op dit deel van de Pol leidend wordt. Uit die afweging volgt de inrichting van De Pol.



4.1.2.6 Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Alle overige wegen (kleur grijs) binnen de bebouwde kommen zijn erftoegangswegen. Deze wegen behoren tot verblijfsgebieden waarbinnen een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. In deze verblijfsgebieden heeft de verkeersfunctie van een weg een ondergeschikte rol ten opzichte van de verblijfsfunctie. Verkeerstekens (zoals verkeersborden) worden tot een minimum beperkt. Nog niet alle erftoegangswegen in de kernen zijn ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Enkele wegen hebben in het verleden meer een verkeersfunctie gehad, maar vallen nu onder een 30 km-zone. Daar waar mogelijk worden deze wegen worden de komende jaren heringericht. Veelal ontstaat die mogelijkheid op het moment dat er groot onderhoud aan de weg en/of de riolering noodzakelijk is.

4.1.2.7 'Grijze wegen'

Ondanks dat er de afgelopen jaren veel is gebeurd en er bijna overal in de gemeente de gewenste snelheden zijn ingesteld, is de inrichting van de betreffende wegen nog lang niet overal optimaal. Dit geldt met name voor de 30 km-zones, waar een optimale inrichting vaak alleen mogelijk is door de straat volledig te herinrichten. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de 30 km-zones in de echte woonstraten en de 30 km-zones op zogenaamde 'grijze wegen' die zowel een belangrijke verkeersfunctie vervullen maar ook een belangrijk verblijfsgebied zijn. In de echte woonstraten is een snelheid van 30 km/uur passend en houden weggebruikers zich over het algemeen beter aan die snelheid. De problemen doen zich voornamelijk voor op die wegen die ook een behoorlijke verkeersfunctie hebben. Vanwege de verkeersveiligheid en leefbaarheid is ervoor gekozen de verblijfsfunctie zwaarder te laten wegen dan de verkeersfunctie. Op dit soort wegen is een compromis gezocht dat ook invloed heeft op de inrichting van de weg: enerzijds moet de inrichting geschikt zijn voor hogere verkeersintensiteiten en bijvoorbeeld het openbaar vervoer, maar anderzijds moet de snelheid ook zoveel mogelijk worden geremd.

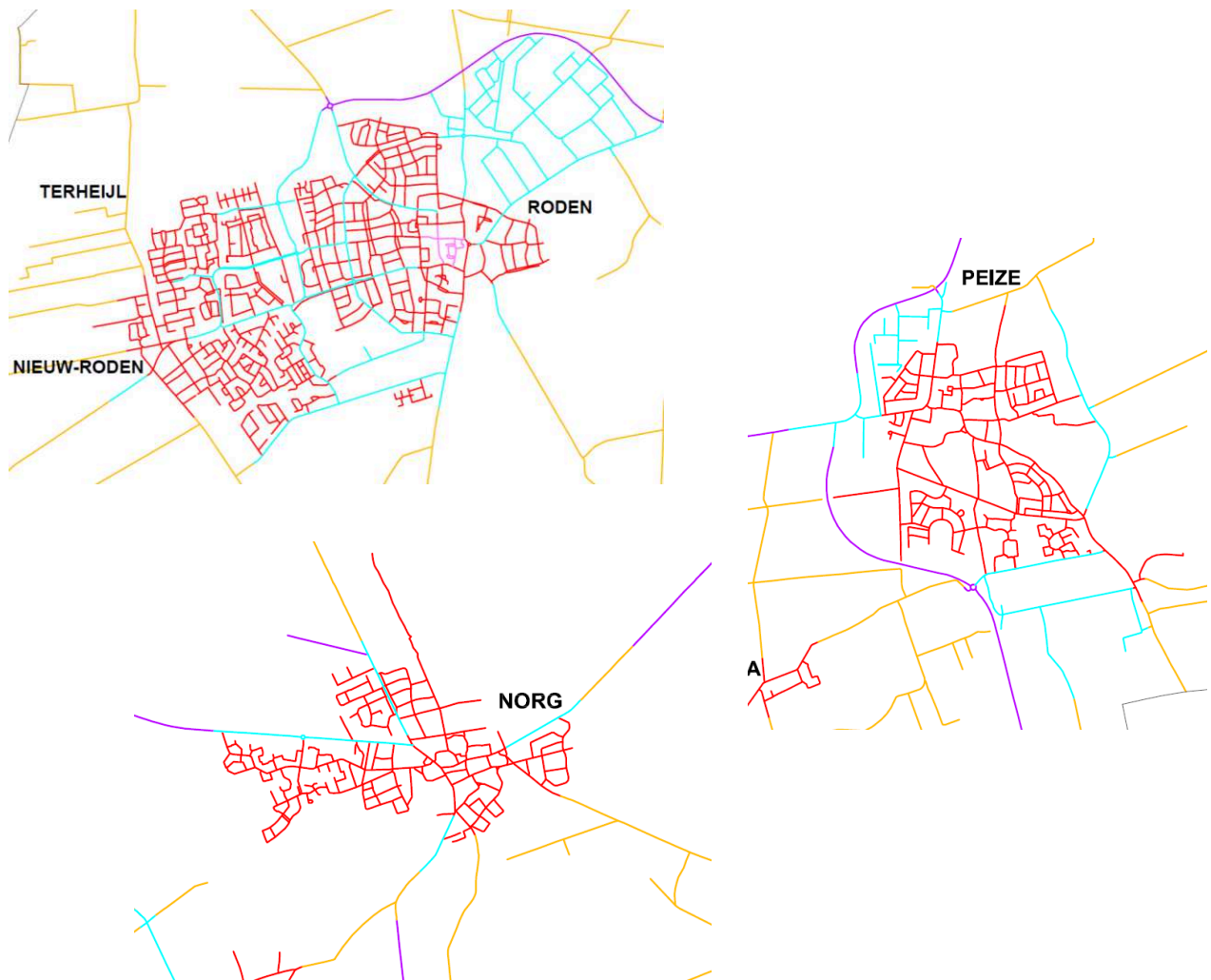
4.1.2.8 Doorgaand verkeer in dorpscentra

Vooral in Roden en Norg zien we dat doorgaand verkeer door het centrum van het dorp rijdt vanwege het ontbreken van een (goede) alternatieve route. Deze grijze wegen hebben dusdanig hoge verkeersintensiteiten dat ze de verblijfsfunctie (ernstig) hinderen en voor minder valide voetgangers lastig over te steken zijn. In Roden gaat het dan met name om de parkeerring en in Norg om het Westeind. De verkeersintensiteit in het centrum van Peize is dankzij de rondweg veel lager.

4.1.3 Snelheidsregimes

In bijlage 7.2 vindt u een overzicht van de snelheden van alle wegen in de gemeente. Hieronder treft u een drietal kaartjes aan waarop de geldende snelheidsregimes in de kernen Roden, Norg en Peize zijn weergegeven. Binnen deze grotere kernen zijn -wat betreft snelheidsregimes- logische verkeersstructuren gecreëerd van gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur, kleur lichtblauw) en de verblijfsgebieden (30 km-zones, kleur rood). De kleinere kernen in het buitengebied zijn vrijwel allemaal 30 km-zones. De buitengebieden worden ontsloten door de (meestal) provinciale wegen (met als uitgangspunt 80 km/uur, kleur paars); daartussen liggen de overige wegen die deel uitmaken van de 60 km-zones (kleur lichtbruin).

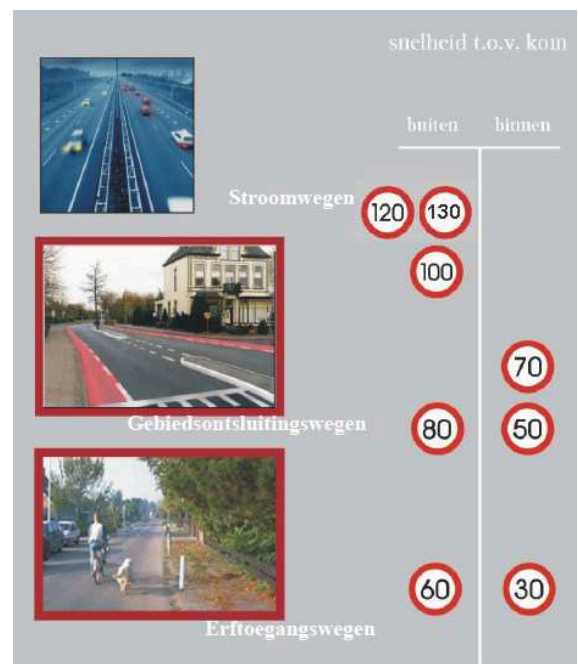
Overigens past bij deze kaarten wel de kanttekening dat een snelheidsregime op zich niks zegt over het inrichtingsniveau van een weg. Niet altijd zijn functie, inrichting, daadwerkelijk gebruik en snelheidsregime in overeenstemming met elkaar. Uit de conclusies en het beleid dat in dit GVVP beschreven wordt, zal volgen of er maatregelen nodig zijn, en zo ja welke, om verbeteringen aan te brengen.



4.1.4 Basisprincipes inrichting

Wegen moeten zoveel mogelijk voldoen aan de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK). Dat betekent dat elk wegtype dient duidelijk herkenbaar te zijn door een unieke markering toe te passen, van waaruit de weggebruiker moet kunnen herleiden op welk wegtype hij of zij rijdt en welk verkeersgedrag van hem gewenst wordt. De EHK is in principe gekoppeld aan de maximum toegestane snelheid. In de praktijk zijn er echter dusdanig veel uitzonderingen, dat dit beleid niet waargemaakt kan worden. Voor de snelheid is de bebording leidend en niet de EHK. De hierna volgende basisprincipes gelden voor gemeentelijke wegen.

Erftoegangswegen	Gebiedsontsluitingswegen
Mengen van langzaam en snel verkeer	Scheiden van langzaam en snel verkeer
Gelijkwaardige kruispunten	Voorrangskruispunten
Erfaansluitingen	In principe geen erfaansluitingen
Parkeren mag op de rijbaan	Parkeren in aparte havens
Geen markering (binnen de kom) of kantmarkeringen/fietsstroken (buiten de kom)	Dubbele asmarkering Enkele asmarkering
Elementverharding (binnen de kom) Gesloten verharding (buiten de kom)	Gesloten verharding (binnen en buiten de kom)



4.1.4.1 Voorkeurskenmerken per wegtype

Categorie	Gebieds-ontsluitingsweg (buiten bebouwde kom)	Gebieds-ontsluitingsweg (binnen bebouwde kom)	Erftoegangswegen (buiten bebouwde kom)	Erftoegangswegen (binnen bebouwde kom)
Maximale snelheid	80 km/uur	50 km/uur	60 km/uur	30 km/uur
Intensiteit	5.000-20.000	5.000-15.000	< 6.000	<3.000
Rijbaan-indeling	1x2	1x2 (fietspaden) of 1 (fietsstrook)	1 rijbaan	1 rijbaan
Wegbreedte	7,50 m	5,50-7,10 m	>> 4,50 m	< 5,50 m
Markering	Dubbele asmarkering	Asmarkering of geen markering	Kantmarkering of fietsstroken	Geen
Voorrang	Voorrangsweg	Voorrangsweg	Gelijkwaardige kruispunten	Gelijkwaardige kruispunten
Fiets	Fietspad of parallelweg	Fietspad of fietsstrook	Fietsstroken (bestaan-de paden behouden)	Op rijbaan

Landbouw- verkeer	Parallelweg of hoofd- rijbaan en passeerha- vens	Parallelweg of rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan
Parkeren	Parallelstructuur	Niet of parkeerhavens	Op rijbaan	Parkeerhavens of op rijbaan
Voorbeeld				

Gebiedsontsluitingswegen



Buiten de bebouwde kom

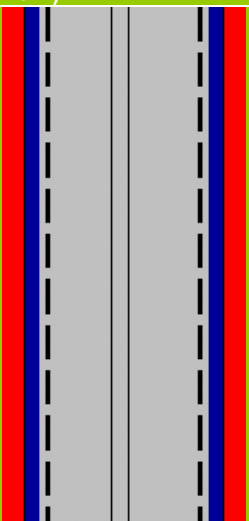
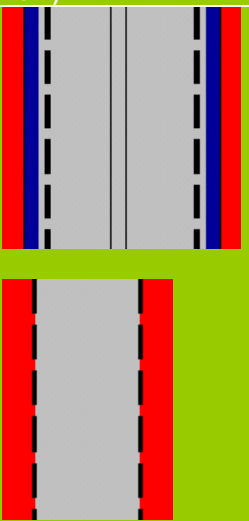
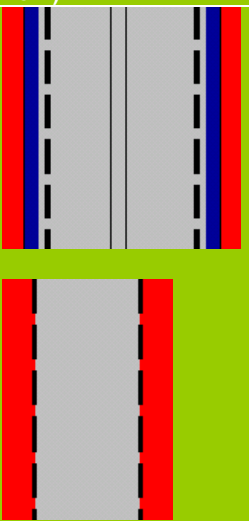
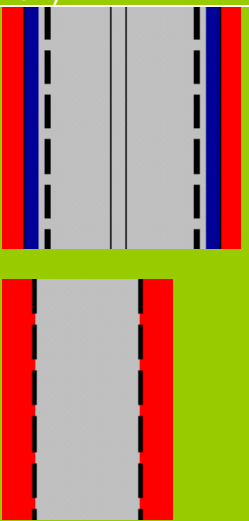
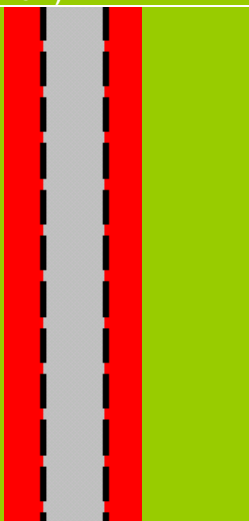
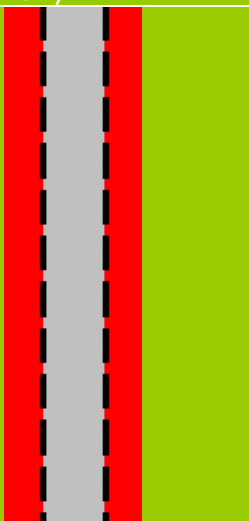








Binnen de bebouwde kom

4.1.4.2 Voorkeurswegprofiel per wegtype

Categorie	Gebieds- ontsluitingsweg (buiten bebouwde kom)		Gebieds- ontsluitingsweg (binnen bebouwde kom)		Erftoegangs- wegen (buiten bebouwde kom)		Erftoegangs- wegen (binnen bebouwde kom)	
Voorkeurs- profiel								

4.2 Verkeersveiligheid

4.2.1 Gedragsbeïnvloeding

Gedrag is en blijft de grootste factor op het gebied van verkeersveiligheid. 95% van de verkeersongevallen wordt (mede) veroorzaakt door een menselijke fout, zoals verkeerd gedrag, waarnemingsfouten, een slechte lichamelijke conditie (onder meer door alcoholgebruik) of gebrek aan ervaring of vaardigheid. Het ligt daarom voor de hand te proberen dergelijke fouten te voorkomen door het gedrag in het verkeer te veranderen. Gedragsbeïnvloeding is een belangrijk middel om de doelstellingen van het verkeersbeleid, zoals minder verkeersslachtoffers, te realiseren. De gedragsbeïnvloedingsprojecten zijn gericht op de verschillende leeftijdscategorieën en kunnen rekenen op draagvlak onder de inwoners van de gemeente. Ook vanuit het Verkeer en Vervoer Beraad Drenthe (VVBD) wordt de waarde van gedragsbeïnvloedingsprojecten ingezien en worden daarom als voorwaarde gesteld om in aanmerking te kunnen komen voor de subsidie genaamd Brede DoelUitkering (BDU). Uit de enquête is gebleken dat er met name aan de leeftijdscategorie 24–65 jaar meer aandacht geschonken mag worden.

4.2.1.1 De drie E's

Verkeersgedrag kan op drie verschillende terreinen beïnvloed worden; de zogenaamde 3 E's:

- engineering: het ontwerp van voertuig, weg en omgeving. Omdat er tegenwoordig met verbeteringen aan het voertuig niet meer zoveel te 'verdienen' valt, is de vormgeving van de infrastructuur de voornaamste voorwaarde voor veilig verkeersgedrag. Het Duurzaam Veilig-concept is gericht op het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids-, richtings- en massaverschillen;
- education: het veranderen van kennis, houding en vaardigheden via verkeersopvoeding, verkeersonderwijs (incl. rijopleidingen) en verkeersvoorlichting;
- enforcement: het opstellen, bekendmaken en handhaven van regels door de wetgever en politie.

De ideale, geïntegreerde aanpak bestaat uit een combinatie van de 3 E's, waarbij de effecten van de ene E de effecten van de andere E versterken.

4.2.1.2 Permanente verkeerseducatie

Zoals gezegd richt het veiliger maken van het verkeer zich in steeds grotere mate op het veranderen van het gedrag van verkeersdeelnemers. De gemeente Noordenveld streeft naar een intensivering van permanente verkeerseducatie in samenwerking met het VVBD en de buurgemeenten. Daarnaast zet zij zich ook in voor een zichtbare handhaving door regiopolitie en eventueel door de inzet van gemeentelijke handhavers (buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's)).

4.2.1.3 Financiering verkeerseducatie

Verkeerseducatie wordt dermate belangrijk gevonden dat er in het VVBD (harde) afspraken over de financiering gemaakt zijn. Afgesproken is dat de gemeente voor verkeerseducatie voor iedere inwoner €1,- beschikbaar stelt en de provincie dit bedrag verdubbeld. Dit bedrag is relatief laag ten opzichte van de bedragen die in de infrastructuur omgaan. Om te voorkomen dat er toch bezuinigd wordt op verkeerseducatie, is in hetzelfde VVBD afgesproken dat gemeenten alleen voor een Brede DoelUitkering verkeer en vervoer (BDU-subsidies) in aanmerking komen als zij voldoen aan de gemaakte afspraak over de financiering van verkeerseducatie.

4.2.1.4 Doelgroepen

De essentie van permanente verkeerseducatie is dat mensen hun leven lang zaken bijleren die voor het deelnemen aan het verkeer belangrijk zijn. Elke fase in de verkeerseducatie bereidt dan ook voor op de volgende fase van verkeersdeelname, niet alleen wat betreft de verplaatsingswijze, maar ook wat betreft de levensfase van de verkeersdeelnemer in kwestie. Permanente verkeerseducatie richt zich op zes doelgroepen, waarin alle leeftijdscategorieën zijn vertegenwoordigd: 0-4 jaar, 4-12 jaar, 12-16 jaar, 16-24 jaar, 24-65 jaar en 65+.

Uit landelijke cijfers blijkt dat het gebruik van een nieuw vervoermiddel relatief veel ongevallen veroorzaakt. In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jarigen), bromfiets (16-17 jarigen) en auto (18-24 jarigen).

Met het ouder worden van de zogenaamde 'babyboomgeneratie' zal het aandeel oudere weggebruikers in de nabije toekomst toenemen. Dit is ook de doelgroep die relatief veel gebruik maakt van de

elektrische fiets. Om te voorkomen dat deze groter wordende groep ook een risicogroep wordt in de verkeersslachtoffers, wordt de verkeerseducatie richting ouderen de komende jaren geïntensiverd.

4.2.1.5 Afstemming met VVBD en buurgemeenten

De coördinatie op de uitvoering van permanente verkeerseducatie wordt verzorgd door een coördinator. De coördinator wordt aangesteld door de in het Regio Programma samenwerkende buurgemeenten en de provincie. In overleg met het VVBD wordt jaarlijks bepaald welke projecten worden uitgevoerd.

4.2.1.6 Werkplan

Elk jaar wordt er door het VVBD een werkplan gemaakt waarin staat welke activiteiten uitgevoerd worden. Dit plan is gebaseerd op de inbreng van de gemeenten waaronder uiteraard Noordenveld, het PVVP en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en beschrijft de belangrijkste activiteiten, met name op het gebied van verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. De wethouder verkeer en Vervoer heeft zitting in het VVBD; de ambtelijk adviseur heeft zitting in de Adviesgroep VVBD (AVVBD). De AVVBD adviseert het VVBD. Eens per 3 maanden overlegt de regiocoördinator met de betrokken gemeentelijke en provinciale ambtenaren over de voortgang van de uitvoering van het programma en aanverwante onderwerpen. De gedragsbeïnvloedingsprojecten vindt u vanwege de regionale aanpak niet terug in het bij dit GVVP horende uitvoeringsprogramma.

Beleidsregel: Noordenveld zet op het gebied van gedragsbeïnvloeding de komende jaren in op:

1. Het blijven bieden van gedragsbeïnvloedingsprojecten voor elke leeftijdscategorie.
2. Het bieden van meer aandacht aan de leeftijdscategorie 24 – 65 jaar.
3. Het Drents VerkeersveiligheidsLabel (DVL) op elke basisschool in de gemeente.
4. Prioriteit voor de modaliteit (elektrische) fiets.

4.2.2 Handhaving

Ook handhaving (door regiopolitie en Boa's) is een goed middel om gedrag te beïnvloeden. Een hogere pakkans resulteert in een betere naleving van regels, waardoor er minder verkeersslachtoffers vallen. Door nauwe samenwerking met politie en justitie kan actiever worden gestuurd op bepaalde doelen en doelgroepen, waardoor de effectiviteit van maatregelen toeneemt (bijvoorbeeld een campagne over fietsverlichting en tegelijkertijd strenge controles). In elk van de drie Drentse politieregio's worden regioprojecten Verkeershandhaving uitgevoerd. Dit zijn projecten waarvoor extra menskracht en financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij wordt primair ingezet op de zogenaamde helmgraspeerpunten: helm, gordels, rood licht, alcohol en snelheid. Daarnaast wordt ook specifieke aandacht geschonken aan communicatie richting weggebruikers om deze van het gewenste gedrag te overtuigen en ter vergroting van de gevoelsmatige pakkans. Op het gebied van verkeersveiligheid, het nemen van verkeersbesluiten en overige verkeerszaken is de verkeersadviseur van de politie Drenthe de contactpersoon.

4.2.2.1 Te hard rijden

De gemeente krijgt regelmatig klachten van bewoners over te hard rijdende voertuigen met het verzoek om handhaving. Het uitgangspunt van zowel de gemeente als de politie is dat in principe de infrastructuur het gewenste gedrag zoveel mogelijk moet afdwingen. Het is juridisch ook zo geregeld dat de politie op (de handhaafbaarheid van) verkeersbesluiten adviseert. Dit betekent dat als de politie positief geadviseerd heeft op verkeersbesluiten betreffende de maximum snelheid dat daar in principe ook gehandhaafd wordt. De politie heeft echter een beperkte capaciteit voor handhaving. Er is daarom afgesproken dat de gemeente alleen verzoeken om snelheidscontroles doet als uit een verkeerstelling (objectief) een probleem met de snelheid geconstateerd is. Noordenveld plant in principe pas een verkeerstelling in als er meerdere (onafhankelijke) klachten over te hard rijden op hetzelfde wegvak binnenkomen of als de wijk- of dorpsbelangenvereniging daarom verzoekt. Als uit de verkeerstelling blijkt dat er, in vergelijking met soortgelijke wegen, daadwerkelijk een probleem met de snelheid is, zal de gemeente de politie verzoeken over te gaan tot snelheidscontroles.

4.2.2.2 30 km-zones

De inrichting van een 30 km-zone moet in principe het gewenste gedrag afdwingen. De praktijk heeft echter aangetoond dat het zeer lastig is om er met de inrichting van de weg daadwerkelijk voor te zorgen dat het overgrote deel van het verkeer (algemene richtlijn: > 85%) niet harder rijdt dan 30 km/uur. Uit verkeerstellingen blijkt dat in 30 km-zones 85% van het verkeer meestal niet harder rijdt

dan 40 tot 45 km/uur. Om de grootste knelpunten eruit te filteren zal Noordenveld pas concluderen dat er sprake is van een objectief snelheidsprobleem in 30 km-zones als 85% van het verkeer harder rijdt dan 45 km/uur of als de aantallen snelheidspieken daartoe aanleiding geven. Hoe vervelend dat soms voor aanwonenden ook is, Noordenveld vraagt handhaving aan de politie als er objectief is aangetoond dat er in vergelijking met het algemene beeld in 30 km-zones sprake is van een snelheidsprobleem.

Beleidsregel: Noordenveld vraagt handhaving aan de politie als er objectief (met een verkeerstelling) is aangetoond dat er in vergelijking met het algemene beeld op vergelijkbare wegen sprake is van een snelheidsprobleem.

4.2.2.3 Dynamische SnelheidsIndicator (DSI)

Naast of in plaats van het vragen van snelheidscontroles kan de gemeente ervoor kiezen om de DSI in te zetten. De DSI is een elektronisch bord dat de snelheid meet en weggebruikers middels een 'smiley' confronteert met zijn of haar rijgedrag. De DSI is bedoeld als gedragsbeïnvloedingsinstrument en kan rekenen op veel sympathie bij inwoners: de gemeente doet daadwerkelijk iets.

Beleidsregel: Op verzoek van belangenverenigingen en inwoners wordt de DSI ingezet als gedragsbeïnvloedingsinstrument bij klachten over snelheid.

4.2.3 Ongevallencijfers

In tabel A zijn de geregistreerde ongevallencijfers in de gemeente Noordenveld over de jaren 2008 t/m 2012 opgenomen. Hoewel er een (sterk) dalende lijn zichtbaar is, geven de cijfers vanaf 2010 geen waarheidsgetrouw beeld van de werkelijkheid. Sinds 1 januari 2010 is namelijk het aantal ongevallen dat door de politie geregistreerd wordt drastisch gedaald. Het doel van de ongevallenregistratie door de politie is namelijk niet langer het opstellen van statistiek, maar enkel het vervolgen van veroorzakers van ernstige verkeersongevallen. Door de verminderde rapportage is objectieve analyse en monitoring van de verkeersongevallen -en daarmee de verkeersveiligheid- niet goed mogelijk. Zowel Rijkswaterstaat als het Ministerie van Veiligheid en Justitie werken samen met de verzekeraars aan oplossingen om het probleem van de verminderde ongevallenregistratie op te vangen. De verwachting is dat gemeenten vanaf 2014 weer een betrouwbaar ongevallenbestand kunnen gaan opbouwen dat vanaf 2016 voor analysedoeleinden bruikbaar is. Voor meer informatie over de registratie van ongevallencijfers wordt verwezen naar bijlage 1 van het evaluatierapport uit 2013.

	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige ongevallen	UMS*-ongevallen
2008	232	46	25	3	22	21	186
2009	168	32	12	0	12	20	136
2010	48	23	8	2	6	15	25
2011	8	3	2	0	2	1	5
2012	9	5	3	2	1	2	4
Totaal	465	109	50	7	43	59	356

Tabel A: geregistreerde ongevallencijfers gemeente Noordenveld, 2008 t/m 2012.

* = Uitsluitend Materiele Schade

4.2.3.1 Aandachtslocaties ongevallen

Hoewel de ongevallencijfers tijdelijk niet geschikt zijn voor analyse en monitoring is het wel mogelijk om uit de beschikbare gegevens die locaties te selecteren waar de meeste en de ernstigste ongevallen plaats gevonden hebben over de periode 2008-2012. Als we kijken naar gemeentelijke wegen op locaties waar minimaal drie ongevallen of minimaal twee letselongevallen hebben plaatsgevonden, dan komen daar de volgende aandachtslocaties uit:

Aandachtslocaties geregistreerde ongevallen gemeentelijke wegen Noordenveld 2008 - 2012								
	Wegvak/ Kruising	Plaats	Straat 1	Straat 2	Straat 3	Let- sel	UMS	To- taal
1	W	Een	Amerika			2	1	3

2	W	Een	Hoofdstraat	(buiten de bebouwde kom)			6	6
3	W	Een	Veenhuizerweg				3	3
4	K	Foxwolde	Haarveen	Dwaziewegen	Haarveensedijk	1	2	3
5	W	Huis ter Heide	Koelenweg				3	3
6	K	Nietap	Natuurschoonweg	Frans Halstraat		1	2	3
7	K	Norg	Eenerstraat	Langeloëweg	Westeind		4	4
8	K	Norg	Kerkpad	Kerkhofsdriift			4	4
9	K	Roden	Roderweg	Maatlanden		1	4	5
10	K	Roden	Nieuweweg	Zuiderveld	Westerstraat	4	2	6
11	K	Roden	Touwslager	Heerestraat		1	7	8
12	K	Roden	Nieuweweg	Nijlandspark	Meester Wij-chgellaan	2		2
13	K	Veenhuizen	Ds. Germweg	Eikenlaan		2		2

Cursief weergegeven zijn recent uitgevoerde maatregelen.

De locaties waar in de afgelopen jaren maatregelen zijn uitgevoerd zijn cursief weergegeven. Deze locaties gelden nog als aandachtspunt maar er worden in dit GVP geen wijzingen aan voorgesteld.

4.2.3.2 Nadere analyse en maatregelen

Van de overblijvende ongevallocaties (nrs. 1 en 8 t/m 13) is een nadere analyse gemaakt. Hieronder wordt hieronder beargumenteerd aangegeven of op deze locaties maatregelen gewenst zijn en hoe die maatregelen eruit zouden kunnen zien. Het gaat om de volgende kruisingen en wegvakken:

- Wegvak Amerika. Dit betreft een lange smalle S-bocht met beplanting aan weerszijden (zie de foto hiernaast). In 2013 is Amerika onderdeel van een 60 km-zone geworden. Het is de verantwoordelijkheid van de weggebruiker om deze bocht met gepaste snelheid te nemen. Aangezien er geen infrastructureel probleem geconstateerd is, wordt ligt een infrastructurele aanpassing niet voor de hand. Er wordt geen maatregel voorzien.



- Wegvak Veenhuizerweg te Een. Dit wegvak is in 2007 heringericht. Er zijn drie ongevallen geregistreerd waarvan twee te maken hadden met gladheid door ijzel/sneeuw en één met een overstekend dier. Deze omstandigheden hadden geen relatie met de inrichting van de weg en daarom worden er geen maatregelen voorgesteld.
- Kruising Kerkpad/Kerkhofsdriift te Norg (zie onderstaande foto). Hier hebben zich allemaal ongevallen voorgedaan tussen bestuurders van auto's die geen voorrang hebben verleend. Het Kerkpad is met 3,25 meter eigenlijk te smal voor verkeer in twee richtingen. De bewegwijzering naar de voetbalvelden loopt via het Kerkpad, maar verwijzing naar de voetbalvelden kan beter via de bredere Schapendriift plaatsvinden. Op het Kerkpad kan wellicht éénrichtingsverkeer voor auto's ingesteld worden. Om de verkeersveiligheid op de kruising van de Kerkhofsdriift met het Kerkpad te verbeteren, wordt een plateau voorgesteld desgewenst in combinatie met het verkleinen van het kruisingsvlak.



Kruising Kerkpad/Kerkhofsdrieff te Norg

- Kruising Roderweg/Maatlanden te Roden. Drie keer was hier de oorzaak van de ongevallen dat er geen voorrang is verleend, twee keer hebben er kop-/staartbotsingen plaatsgevonden, en één keer was er een fietser bij een ongeval betrokken (met letsel). De overige ongevallen waren tussen auto's. Verkeerstechisch is er geen probleem met de inrichting geconstateerd op de kruising, Noordenveld ziet daarom geen redenen een wijziging in de inrichting aan te brengen.
- Kruising Nieuweweg/Zuiderveld/Westerstraat te Roden. Van de zes ongevallen betrof het er twee met letsel. Bij vier ongevallen waren (snor)fietzers betrokken, bij alle zes ongevallen was een (bestel)auto betrokken. Bij vijf ongevallen werd geen voorrang verleend, bij één ongeval werd onvoldoende afstand gehouden met een kop-/staartbotsing tot gevolg. Het gaat hier om een drukke kruising met hoge verkeersintensiteiten en veel oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers naar het winkelcentrum en de school OBS de Marke. Mogelijke oplossingen liggen in het instellen van éénrichtingsverkeer op de Zuiderveld, waardoor het aantal verkeerbewegingen op de kruising afneemt, het aanbrengen van vluchtheuvels voor de oversteekbaarheid van de kruising en/of het aanbrengen van zebra's.
- Kruising Touwslager/Heerestraat te Roden. Deze kruising maakt onderdeel uit van het project HOV Roden en zal worden heringericht waarbij de route van het HOV in de voorrang wordt gebracht.
- Kruising Nieuweweg/Nijlandpark/Meester Wijchellaan te Roden. Er zijn hier twee letselongevallen geregistreerd tussen een fiets en een bromfiets waarbij geen voorrang verleend werd. Ook heeft er zich ongeval voorgedaan tussen een auto en een fiets waarbij geen voorrang verleend werd. Door de zijwegen van de Nieuweweg van inritconstructies te voorzien en vluchtheuvels aan te brengen, wordt de snelheid van het verkeer geremd, de voorrangssituatie duidelijker en de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers verbeterd.
- Kruising Ds. Germsweg/Eikenlaan te Veenhuizen. Er zijn hier twee ongevallen met letsel geregistreerd, beide tussen auto's waarbij er geen voorrang verleend is. De T-kruising ligt in een lange rechtstand (Ds. Germsweg) waarop de snelheid behoorlijk kan oplopen. Door het aanbrengen van een rood 60 km-zone plateau valt de kruising beter op, wordt de snelheid terug gedrongen en zal verkeer van rechts beter voorrang krijgen.

Uit de top 13 zijn de locaties gehaald waar de afgelopen jaren reeds maatregelen zijn genomen en waarvan na de nadere analyse beargumenteerd is aangegeven er niets te doen. Dat resulteert in een nieuwe tabel met de daarin de locaties waar in de periode 2008 – 2012 de meeste ongevallen geregistreerd zijn en die in het uitvoeringsprogramma opgenomen worden.

Aandachtslocaties ongevallen gemeentelijke wegen Noordenveld 2008 - 2012

	Wegvak/ Kruising	Plaats	Straat 1	Straat 2	Straat 3	Let- sel	UMS	To- taal
1	K	Norg	Kerkpad	Kerkhofsdrieff			4	4
2	K	Roden	Roderweg	Maatlanden		1	4	5
3	K	Roden	Nieuweweg	Zuiderveld	Westerstraat	4	2	6
4	K	Roden	Touwslager	Heerestraat		1	7	8
5	K	Roden	Nieuweweg	Nijlandspark	Mr. Wijchgel- laan	2		2
6	K	Veenhuizen	Ds. Germsweg	Eikenlaan		2		2

4.2.4 Schoolomgevingen

De afgelopen jaren zijn veel schoolomgevingen aangepakt. Toch zijn er bij een aantal scholen nog klachten en problemen met parkeren en de verkeersveiligheid. Het stoppen voor in- en uitstappen en/of het kort parkeren zorgen voor de chaotische en onoverzichtelijke verkeerssituaties. Deze klachten zijn voornamelijk subjectief, met name ouders ervaren de drukte en hectiek bij het halen en brengen van kinderen als gevaarlijk en het leidt tot veel zorgen over de veiligheid van kinderen. Die drukte en hectiek worden echter vaak door diezelfde ouders veroorzaakt. Het gevoel van gevaar zorgt er over het algemeen ook voor dat mensen beter opletten. Toch vindt Noordenveld het van belang om te zorgen voor een overzichtelijk haal- en brengsituatie waarbij het halen en brengen met de auto zo veel als mogelijk voorkomen wordt. Met de politie is daarom afgesproken dat bij scholen een stopverbod ingesteld kan worden (aangegeven met een gele streep), zodat ouders niet recht voor de school kunnen stoppen om hun kind(eren) te laten in- en uitstappen. De politie heeft aangegeven prioriteit te gaan geven aan handhaving van stopverboden bij scholen.



Foto: Schoolomgeving OBS de Marke te Roden.

Beleidsregel: Bij scholen kunnen, indien gewenst, gele strepen toegepast worden.

4.2.5 Gladheidbestrijding

4.2.5.1 Preventief of curatief?

Momenteel wordt er in de gemeente curatief gestrooid. Dit betekent dat er pas gestrooid wordt als de gladheid al is opgetreden. Bij curatief strooien is er sprake van een 100% score, er wordt immers pas gestrooid als er al gladheid is opgetreden. Nadeel daarvan is dat er tijd zit tussen het moment dat de gladheid is opgetreden en het moment dat de gladheid bestreden wordt. Een ander nadeel is dat de bestrijding van gladheid 'van boven af' plaatsvindt, en daardoor minder effectief is. Preventief strooien wordt gedaan op basis van een weersverwachting. Dit heeft als nadelig gevolg dat er soms gestrooid wordt, terwijl dat achteraf niet nodig bleek te zijn. Voordeel van preventief strooien is dat de gladheidbestrijding effectiever plaatsvindt doordat de gladheid bij preventief strooien 'van onder af' plaatsvindt. Hierdoor wordt vaker voorkomen dat gladheid optreedt. In de toekomst wil de gemeente preventief gaan strooien, waardoor er minder risico op ongelukken is. Preventief strooien sluit ook aan bij het provinciale beleid. De keuze om wel of niet te strooien blijft echter een autonome beslissing van de gemeente. Om preventief strooien mogelijk te maken is een gladheidmeetpunt noodzakelijk, zodat de weersvoorspelling gemaakt kan worden.

4.2.5.2 Strooimethodes

Sinds de winter van 2010-2011 wordt in Noordenveld niet alleen gestrooid met strooizout, maar gebruiken we ook pekewater voor de gladheidbestrijding. Aangezien pekewater gesproeid wordt, is een aantal van onze voertuigen hiervoor aangepast. Het sproeien met pekewater heeft een aantal voordelen. Zo werkt het sneller dan strooizout, omdat het dooi-effect meteen optreedt. Daardoor is het zeer geschikt voor gladheidbestrijding op fietspaden en minder drukke wegen. Daarnaast levert het gebruik een belangrijke bijdrage aan duurzaamheid: het is beter voor het milieu. Ook is het goedkoper dan strooizout.

4.2.5.3 Bepaling prioriteit strooiroutes

Het Rijk strooit alleen op de rijkswegen. Dit zijn de A-wegen, zoals de A28 en A7 in het Noorden. De provincie (Drenthe) strooit op de provinciale wegen en de bijbehorende fietspaden. Deze wegen verbinden de grotere plaatsen in een regio. Dit zijn de N-wegen, zoals de N-372, N386, N373, N979, N918 en N858 in onze gemeente. De gemeente strooit alleen op wegen binnen de gemeente waarvan de gemeente wegbeheerder is. De gemeente is echter niet in staat overal te strooien, omdat er teveel wegen en fietspaden zijn. Beleid is dat we de gemeente -zo goed als redelijkerwijze mogelijk is- bereikbaar willen houden. Daarom hebben doorgaande routes, OV-routes en de belangrijkste (brom)fietsroutes voorrang bij de bestrijding van gladheid. Prioriteit in strooiroutes wordt bepaald door:

1. de functie van de weg, gebiedsontsluitingswegen gaan boven erftoegangswegen;
2. belangrijke fietsroutes;
3. busverbindingen;
4. locaties van scholen, gezondheidscentra, winkelcentra en bejaardencentra.

Voor de overige routes is meestal te weinig capaciteit. Als de hoofdstructuur is afgerond en er zijn voldoende mensen en middelen beschikbaar, dan vindt gladheidbestrijding plaats aan de overige wegen die niet aan de hoofdstructuur liggen. Er wordt dus wel gewerkt aan de gladheid elders in de gemeente, maar de hoofdstructuur gaat vóór. De weersomstandigheden kunnen zo zijn dat niet toekomen wordt aan gladheidbestrijding op de overige wegen. Overigens worden uitsluitend wegen en/of fietspaden gestrooid; voetpaden en trottoirs niet.

4.2.5.4 Jaarlijkse aanpassingen

Periodiek, meestal jaarlijks, worden de strooiroutes (en methodes) geëvalueerd en eventueel aangepast. Elk jaar legt de gemeente de afspraken over waar, wanneer en met welk strooimiddel er gestrooid moet worden, vast in het gladheidbestrijdingsplan. Indien er sprake is van extreem aanhoudend winterweer, kan dit leiden tot een beperkte beschikbaarheid van het dooimiddel. In dat geval gaat de gemeente over op een beperkte strooiroute. De ervaring leert dat in het gladheidbestrijdingsplan en de strooiroutekaarten jaarlijks (kleine) wijzigingen plaatsvinden. U vindt deze documenten daarom op onze website en niet bij dit GVVP.

Beleidsregel: Prioriteit in strooiroutes wordt bepaald door:

1. de functie van de weg, gebiedsontsluitingswegen gaan boven erftoegangswegen;
2. belangrijke fietsroutes;
3. busverbindingen;
4. locaties van scholen, gezondheidscentra, winkelcentra en bejaardencentra.

4.2.6 Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's)

Op een voetgangersoversteekplaats of zebra-pad moeten bestuurders van voertuigen overstekende voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig voor laten gaan. Het zebra-pad moet niet worden beschouwd als een maatregel die de verkeersveiligheid verbetert, maar als hulp voor voetgangers bij oversteken op drukke plekken. Oftewel, om de oversteekbaarheid te verbeteren.

De gemeente Noordenveld gaat terughoudend om met de aanleg van dergelijke oversteekplaatsen; er dient goed gekeken te worden naar de verkeersintensiteit, de aantallen overstekende voetgangers en de wachttijd. Wanneer er toch wordt overgegaan tot de daadwerkelijke aanleg ervan volgens de CROW-richtlijnen, gaat de voorkeur uit naar een oversteek in etappes middels een vluchtheuvel. Dit, omdat dit het oversteken voor voetgangers daadwerkelijk makkelijker en veiliger maakt.

Specifieke aandacht gaat uit naar de oversteekmogelijkheden voor voetgangers in de (winkel)centra. De gemeente krijgt regelmatig verzoeken om zebra-paden aan te leggen. Het duurzaam veilig beleid voor de inrichting van 30 km-zones staat in principe geen zebra-paden toe. De reden hiervoor is dat zebra-paden niet zo veilig zijn als algemeen wordt aangenomen. Er gebeuren relatief vaak zware ongevallen. In principe passen zebra-paden niet bij de inrichting van 30 km-zones (verblijfsgebieden/woongebieden). Als blijkt dat er een probleem is met de oversteekbaarheid, dan zal er in eerste instantie gekeken moeten worden naar alternatieve oplossingen. Zo hebben voetgangers bijvoorbeeld meer aan een oversteek in etappes door middel van een vluchtheuvel.

Een uitzondering op het beleid kan gemaakt worden in het geval dat een situatie erg afwijkt van een normale 30 km-zone. Dit doet zich bijvoorbeeld voor in drukke winkelgebieden en wegen met een hoge verkeersintensiteit die dwars door het verblijfsgebied heen lopen, eerder toegelicht als 'grijze wegen'. Hierbij kunnen we denken aan de 'parkeerring Roden' en de hoofdwegen door Norg heen. Kortom, de veiligheid van inwoners heeft de hoogste prioriteit, het is juist in het belang van de veiligheid van voetgangers om (zeer) terughoudend om te gaan met het geven van voorrang (zebra-pad) aan de kwetsbare voetganger.

Beleidsregel: De gemeente gaat terughoudend om met het aanbrengen van VOP's (zebra-paden).

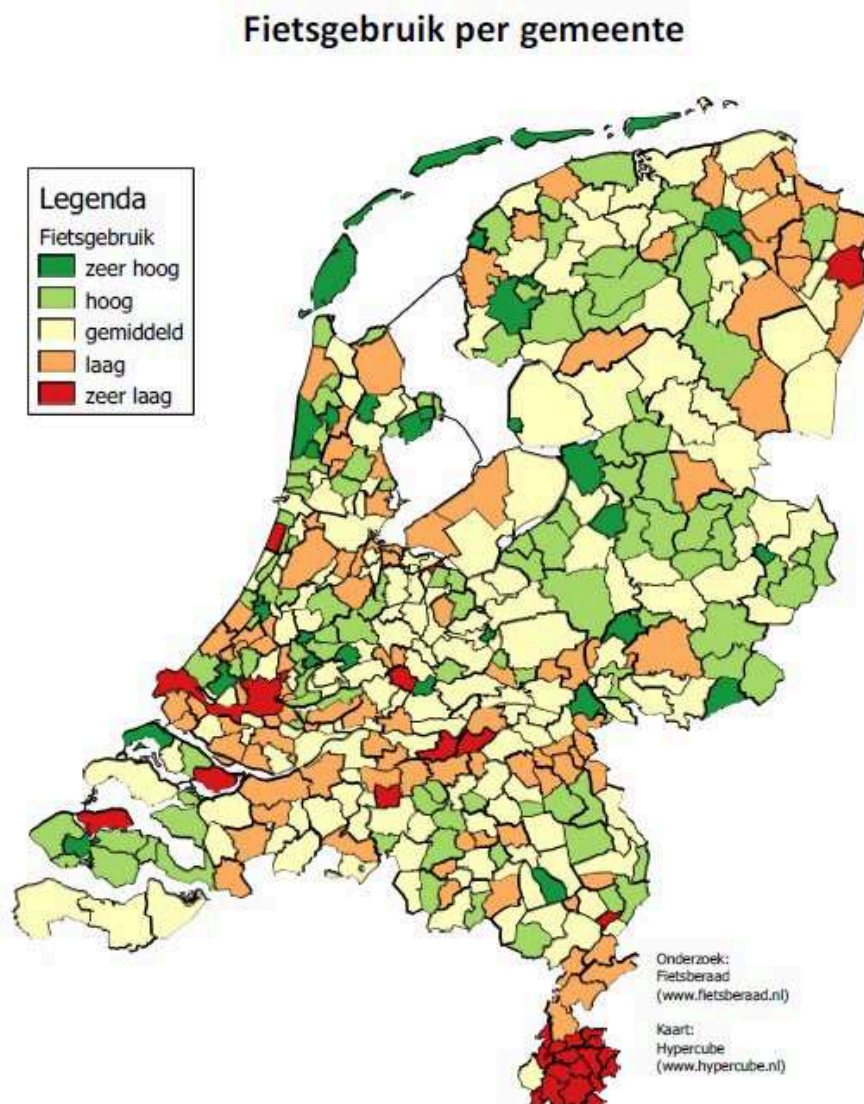
4.3 Mobiliteit

De verschillende manieren van vervoer hebben hun eigen specifieke knelpunten en ontwikkelingen. Vanuit de Regiovisie Groningen-Assen worden diverse maatregelen uitgevoerd om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren. Ook de bereikbaarheid van Groningen en Assen per openbaar vervoer vanuit de gemeentelijke kernen is van groot belang, evenals de optimalisering van de busroutes door de gemeente. Verder sluit de gemeente aan bij het Fietsbeleidsplan van de Provincie Drenthe en het fietsplan voor de Regiovisie Groningen-Assen, met als doel het fietsen in de provincie en regio een impuls te geven. Tenslotte wordt aandacht besteed aan de knelpunten voor voetgangers en gehandicapten, met name in de centra en rondom de openbare gebouwen.

4.3.1 Fiets

Het fietsgebruik in Noordenveld is hoog (zie de kaart hieronder) en de fiets wint nog steeds aan populariteit. Diverse maatregelen tegen ongewenst autoverkeer hebben de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan het fietsverkeer. Over het algemeen zijn de recreatieve fietspaden en de woon-/werk fietsbereikbaarheid verbeterd. De fiets biedt bij uitstek de kans om duurzaamheid op het gebied van verkeer en vervoer te verbeteren. In de praktijk zien we echter ook dat de fietser nog vaak tegen allerlei obstakels aanloopt. Door de fiets in het denken en dus principieel op '1' te zetten, zoals de raad in haar kaderstelling heeft aangegeven, ontstaan er heel andere ideeën voor de inrichting van allerlei verkeerssituaties en ontstaan er nieuwe kansen en mogelijkheden. Waar het kán, zijn of worden fietsers 'in de voorrang' gezet.

Beleidsregel: De fiets staat in Noordenveld principieel op '1'. Waar het veilig kán, zijn of worden fietsers 'in de voorrang' gezet.



4.3.1.1 Regionaal fietsnetwerk

Op afstanden tot ongeveer 10 kilometer is de fiets een goed alternatief voor de auto. De opkomst van de elektrische fiets vergroot deze concurrentiepositie van de fiets en vergroot de actieradius van de elektrische fietser naar ongeveer 15 tot 20 km. Om het fietsgebruik te stimuleren, zijn rechtstreekse, comfortabele en veilige fietsroutes een vereiste. Zowel voor woon-werkverkeer als voor de schoolgaande jeugd. Het regionale fietsnetwerk voorziet in directe fietsroutes tussen de kernen. Op deze routes wordt extra aandacht besteed aan de positie van de fietser. Of een fietspad of fietsstrook noodzakelijk is, hangt af van de functie van de weg. Voor de inrichtingseisen van fietsvoorzieningen wordt de Ontwerpwijzer Fiets (conform meest actuele CROW-publicatie) aangehouden. De eisen die aan een goed fietsnetwerk worden gesteld zijn daarbij het uitgangspunt (zie tabel).

Netwerkeis	Toelichting
Samenhang	De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
Directheid	De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route.
Aantrekkelijkheid	De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk en sociaal veilig is.
Veiligheid	De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.
Comfort	De fietsinfrastructuur maakt een comfortabele en vlotte doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.
Stallingsruimte	Met voldoende en goed gesitueerde stallingsruimte worden fietsers maximaal gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte, neemt het aantal losgeplaatste fietsen af en wordt een positieve bijdrage geleverd aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

Voor de recreatieve fietser is een directe route minder van belang. Belangrijker is de beleving van de omgeving. Daarom is onderscheid gemaakt tussen een utilitair fietsnetwerk en een recreatief netwerk. Dit recreatieve fietsnetwerk maakt meer gebruik van landwegen en solitaire (fiets)paden kronkelend door het landelijk gebied in plaats van fietspaden langs doorgaande wegen.

4.3.1.2 Fietsstraten

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Een kenmerk van een fietsstraat is, net als bij het fietspad, de rode kleur van het asfalt. Maar ook met belijning kan een fietsstraat ingericht worden. Fietsstraten hebben geen juridische status, het is feitelijk een fietspad waarop alle overige categorieën weggebruikers zijn toegestaan. Een verkeersbord 'fietsstraat' is dan ook niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen. Hierdoor hebben wegbeheerders vaak zelf verkeersborden bedacht, zoals het voorbeeld laat zien.



4.3.1.3 Fietsroute Plus

Op de belangrijkste utilitaire fietsroutes is de Fietsroute Plus een manier om de fietsroute goed vorm te geven. Een fietser moet via een Fietsroute Plus veilig, snel en via de meest directe route van A naar B kunnen gaan. Fietsroutes Plus krijgen onder andere betere verlichting, duidelijke bewegwijzering en belijning. Daarnaast wordt, indien mogelijk, de afstand tussen het fietspad en de rijbaan verbreed en worden kruisingen waar mogelijk vermeden. Wanneer een kruising niet vermeden kan worden, heeft de fietser -mits het veilig kan- voorrang. De fietspaden zijn liefst (4 meter) breed en het wegdek is van asphalt of beton met zo weinig mogelijk oneffenheden. Ook zijn er langs een Fietsroute Plus bij voorkeur enkele schuilmogelijkheden. Deze pluspunten moeten van de fietsroutes plus een aantrekkelijk alternatief voor de auto maken.

Beleidsregel: Fietsroutes Plus zijn directe, snelle en comfortabele fietspaden van hoge kwaliteit die -mits het veilig kan- voorrang hebben op het overige verkeer.

Beleidsregel: Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van Fietsroutes Plus.

Roden, Peize en Groningen

Noordenveld heeft één officiële Fietsroute Plus, van Roden, via Peize, naar Groningen, en andersom. Dagelijks reist een omvangrijke stroom mensen op en neer om te werken of studeren in de stad Groningen. De provincie Drenthe heeft de Fietsroute Plus buiten de bebouwde kom geoptimaliseerd: fietsers hebben zoveel mogelijk voorrang gekregen, het fietspad is verbreed en het wegdek is comfortabeler gemaakt. Het autoverkeer wordt niet ontmoedigd, maar de gebruikers krijgen kansrijke alternatieven aangeboden. De Fietsroute Plus is binnen Roden en Peize echter nog niet (overall) goed ingericht. Het fietspad langs het Oosteind in Roden ligt langs een voorrangsweg maar is niet in de voorrang opgenomen. De overgang van fietsstroken op de Groningerstraat naar het vrijliggende fietspad langs het Oosteinde verloopt via een ruime kruising waar de snelheid hoog ligt en veel fietsers moeite hebben om over te steken. In Peize loopt de Fietsroute Plus langs een route via woonstraten die voor velen onbekend en niet te volgen is en niet in de voorrang is opgenomen. Kortom, de route is onduidelijk, oncomfortabel en niet in de voorrang vormgegeven. De volgende uitvoeringsmaatregelen worden daarom opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De Fietsroute Plus in Roden langs het Oosteinde wordt in 2015 in de voorrang gebracht. De Fietsroute Plus in Peize wordt in 2015/2016 duidelijker en comfortabeler vorm gegeven (vormgeving indien mogelijk als Fietsstraat) en in de voorrang gebracht.

4.3.1.4 Hoofd fietsroutes in de kernen

Het regionale fietsnetwerk doet ook de kernen binnen Noordenveld aan. Dit is belangrijk, omdat de fietsers veelal in de kernen wonen of werken. Voor de recreatieve fietsers vormen de kernen rustpunten waar genoten kan worden van een kopje koffie of een ijsje.

Binnen de kernen is behoefte aan een uitgebreider fietsnetwerk dan het regionale netwerk biedt. Juist binnen de kern is de fiets een uitstekend vervoermiddel. Dus ook voor deze verplaatsingen, zoals boodschappen doen of naar school fietsen, zijn veilige fietsvoorzieningen nodig.

Hoofdfietsroutes in de kernen worden veilig, comfortabel en overzichtelijk ingericht. Hierbij valt te denken aan goede verlichting, lage snelheid van het gemotoriseerde verkeer bij gedeeld gebruik van dezelfde rijbaan, vlakke verharding (asfalt, beton) voor de fietser en voldoende uitzicht bij kruispunten. Het wil niet zeggen dat op alle hoofdfietsroutes fietspaden of fietsstroken aanwezig moeten zijn. Binnen verblijfsgebieden (30 km/uur- en 60 km/uur-zones) worden in principe geen vrijliggende fietspaden of stroken toegepast. Fietzers en auto's maken hier gebruik van dezelfde rijbaan. Solitaire fietspaden zijn overigens wel mogelijk. De nadruk moet komen te liggen op voorrang voor fietsers, comfortabel, snel en veilig.

Op gebiedsontsluitingswegen worden in principe altijd fietsvoorzieningen toegepast. De keuze tussen een vrijliggend fietspad of een fietsstrook hangt af van de intensiteit van het autoverkeer (bij meer dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal hebben vrijliggende fietspaden de voorkeur) en van omgevingsfactoren, zoals de beschikbare ruimte en het aantal erfaansluitingen.

Beleidsregel: Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van hoofdfietsroutes.

4.3.1.5 Elektrische fiets

Er komen in rap tempo meer elektrische fietsen en die leggen steeds grotere afstanden af. De elektrische fiets vormt een steeds serieuzer alternatief voor de auto en de bus op afstanden tot 15 à 20 km. Hierdoor kan bijvoorbeeld woon-werkfietsverkeer tussen de Noordenveldse dorpen/kernen en steden als Assen en Groningen veel belangrijker worden. Dit biedt kansen files tegen te gaan, de milieubelasting te verlagen en de gezondheid van mensen te verbeteren. Een belangrijk aandachtspunt bij het gebruik van de elektrische fiets is de verkeersveiligheid. De zogenaamde Speed Pedelec (een snelle fiets die elektrisch ondersteund tot 45 km/uur) vergoot die afstand nog meer maar vormt ook nog meer een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid.

Wat zijn de regels met betrekking tot de Elektrische fiets?

Een elektrische fiets is een fiets met een elektromotor die de fietser ondersteunt bij het trappen. De fietser moet dus blijven meetrappen als hij rijdt.

Een elektrische fiets (e-bike) met trapondersteuning tot 25 kilometer per uur (km/u) geldt volgens de Wegenverkeerswet als een normale fiets. Dat wil zeggen dat rijbewijs, kenteken, verzekering en helm niet nodig zijn.

Stopt de trapondersteuning niet na 25 km/u? Dan is de fiets volgens de wet een snorfiets of bromfiets. Om hierop te rijden is een brommerrijbewijs, een verzekering en een kenteken verplicht. Een helm is alleen verplicht voor bromfietzers. Of de fiets een snorfiets of bromfiets is, hangt af van de zogenaamde typegoedkeuring door de RDW. U kunt dit navragen bij de fabrikant van de fiets of bij de RDW.

Er zijn ook fietsen met een elektromotor waarbij er niet meegetrapt hoeft te worden. Dit zijn volgens de wet geen fietsen, maar snorfietsen (snelheid tot maximaal 25 km/u) of bromfietsen (sneller dan 25 km/u). Voor de laatste is een brommerrijbewijs, een verzekering en een kenteken nodig. Een helm is alleen verplicht voor bromfietzers.

4.3.1.6 Fiets in de voorrang?

Fietzers hebben, in tegenstelling tot het landelijke beleid en de CROW richtlijnen, op rotondes in de drie noordelijke provincies (uitgezonderd de gemeente Groningen) geen voorrang. De reden hiervoor is dat de fietser uit de voorrang (iets) veiliger is. Ook in Noordenveld hebben fietsers op de rotondes geen voorrang. Landelijk en in de richtlijnen van het CROW is echter een andere afweging gemaakt, de fiets op '1' telt zwaarder en qua verkeersveiligheid scheelt het niet veel. Door voor fietsers nog iets extra's te doen, het fietspad licht verhoogd (5 cm) aanbrengen en rood asfalt door te laten lopen,

wordt de voorrang voor de fiets benadrukt en de snelheid van het autoverkeer afgeremd. Hierdoor is het mogelijk de fiets op rotondes voldoende veilig in de voorrang te brengen.

Voor vrijliggende fietspaden langs voorrangswegen speelt soms hetzelfde, ze zijn niet altijd in de voorrang opgenomen. Een voorbeeld daarvan is de Norderweg in Roden. Door ook deze fietsoversteek licht verhoogd aan te brengen en rood asfalt door te laten lopen is het mogelijk de fiets voldoende veilig in de voorrang te brengen.

Beleidsregel: Binnen de bebouwde kom worden fietsers op rotondes en bij voorrangskruispunten/wegen in principe in de voorrang gebracht.

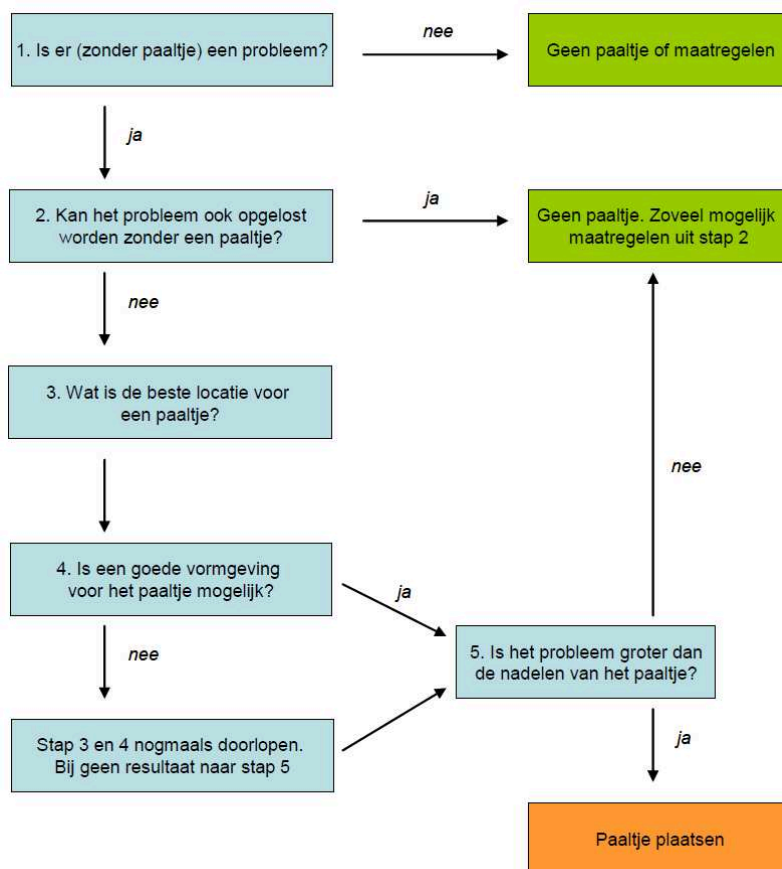
4.3.1.7 Fietsparkeren

Om fietsen te stimuleren zijn niet alleen goede fietsvoorzieningen nodig, maar ook goede fietsparkeervoorzieningen op attractieve plekken, zoals winkelcentra en voorzieningen voor het openbaar vervoer. Vooral bij bushaltes blijken relatief vaak fietsen gestolen te worden. Bij de halteplaatsen van het openbaar vervoer moeten voldoende stallingmogelijkheden aanwezig zijn waar de fiets op eenvoudige wijze gestald en op slot gezet kan worden. Goede, veilige en voldoende fietsenstallingen worden vooraf geregeld en zijn in de planvorming vanaf het eerste moment onderdeel van de werkvoorbereiding.

4.3.1.8 Fietspaaltjes

Uit landelijke analyses blijkt dat de fiets relatief vaak betrokken is bij ernstige ongevallen en dat enkelzijdige ongevallen met fietspaaltjes een groot probleem zijn. Ook in Noordenveld zijn nog veel fietspaaltjes aanwezig.

Beleidsregel: Fietspaaltjes worden in principe niet toegepast tenzij fietspaaltjes strikt noodzakelijk zijn om gevaarlijke situaties, overlast, sluipverkeer en schade te voorkomen.



Voor het omgaan met (wel of geen) fietspaaltjes wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het 'Keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad' van het Fietsberaad (zie afbeelding).

Afbeelding: Keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad (Fietsberaad).

In aanvulling op het schema het volgende:

Binnen de bebouwde kom

- Paaltjes in het fietspad zijn bij voorkeur flexibel, rood/wit en hebben een grotere diameter waardoor ze beter opvallen;
- aan beide zijden van de flexibele paal wordt 10 meter ribbelmarkering aangebracht.

Buiten de bebouwde kom

- Paaltjes in het fietspad zijn bij voorkeur flexibel, rood/wit en hebben een grotere diameter waardoor ze beter opvallen;
- indien er een grotere kans is dat tractoren onbevoegd gebruik maken van het fietspad, wordt gekozen voor stalen rood/witte palen;
- aan beide zijden van de flexibele paal wordt 10 meter ribbelmarkering aangebracht;
- de palen worden bij voorkeur voorzien van LED-verlichting.

4.3.2 Openbaar vervoer

4.3.2.1 OV-bureau Groningen Drenthe

Het OV-bureau Groningen-Drenthe is verantwoordelijk voor de dienstregeling, lijnvoering en exploitatie van het openbaar vervoer. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de benodigde infrastructuur in de vorm van halteplaatsen,abri's, fietsenstallingen etc. Het OV-bureau wordt aangestuurd vanuit de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Middels de zogenaamde ontwikkelgroep OV Noord Drenthe heeft de gemeente Noordenveld een (ambtelijke) adviesrol richting het OV-bureau. De ambitie van de gemeente op het gebied van openbaar vervoer kan via de ontwikkelgroep OV kenbaar gemaakt worden richting het OV-bureau of in het VVBD.

4.3.2.2 Ontwikkelingen openbaar vervoernetwerk

Het OV-bureau Groningen-Drenthe heeft een nota opgesteld waarin het strategische uitgangspunten heeft beschreven ten behoeve van de aanbesteding van het busvervoer in Groningen en Drenthe. Het OV-bureau streeft naar een robuust en toekomstbestendig netwerk voor het komende decennium. In de nota maakt het OV-bureau keuzes om de financiële druk het hoofd te kunnen bieden en om maximaal vorm te kunnen geven aan de doelstelling: "de steden bereikbaar en het platteland ontsloten". Voor het kleinschalig openbaar vervoer streeft het OV-bureau naar samenwerking met gemeenten om te komen voor een samenhangend systeem van 'publiek vervoer'. Bij de totstandkoming van de dienstregeling 2015 heeft het OV-bureau onderstaande ontwikkelrichting als leidraad genomen:

- Bieden van een *hoogwaardig net* met snelle en hoogfrequente lijnen op de vervoersbundels met de grootste vraag naar vervoer en waar vervoersgroei gerealiseerd kan worden (Qliner/Qlink/zwarte streeklijnen). Deze lijnen kennen veelal een hoge kostendekkingsgraad van ruim boven de 50 procent.
- Bieden van een *basisnet* op verbindingen waar een regelmatige busdienst over de gehele dag gewenst is gezien de reizigersaantallen. De kostendekkingsgraad van deze lijnen is gemiddeld 50 procent.
- Een *aanvullend net* met vervoer voor specifieke doelgroepen die slechts op een beperkt aantal momenten reizen. Voorbeelden zijn speciale scholierenlijnen, nachtbus en vervoer op afroep. Het gebruik van dit vervoer rechtvaardigt de kosten voor de inzet.
- Voor verbindingen waar wel vraag is, maar deze vraag onvoldoende collectief is om een voldoende effectief vervoerssysteem te kunnen bieden, faciliteren van partijen om te komen tot een *vervoerssysteem met vrijwilligers*.

4.3.2.3 OV in Noordenveld

De afgelopen (en komende) jaren is het reguliere openbaar vervoer binnen de gemeente Noordenveld uitgevoerd door Q-buzz. De gemeente Noordenveld is wat openbaar vervoer betreft alleen per bus bereikbaar. Met het vervallen van de plannen voor een spoorlijn tussen Groningen en Drachten en het niet doorgaan van de Regiotram in de stad Groningen is de mogelijkheid van een tramverbinding naar Roden ook verleden tijd. Deze ontwikkelingen hebben echter geleid tot een snelle en drastische verbetering van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Roden en Groningen via Peize. De ontsluiting van Norg met het openbaar vervoer is echter een aandachtspunt.

4.3.2.4 HOV Roden

Het HOV tussen Roden, Peize en Groningen is de afgelopen jaren gegroeid. Het HOV tussen Roden en Groningen is met ingang van de dienstregeling 2014 gekoppeld aan de Groninger buitenwijk Beijum en heet voortaan Q-link (lijn 4). Leek is gekoppeld aan de Groninger buitenwijk Lewenborg. In feite worden in dit OV-systeem Leek en Roden als buitenwijken van de stad Groningen gezien. Aan dit systeem hebben Peize en Roden een hoge frequentie en hoge kwaliteit van het openbaar vervoer te danken. Het openbaar vervoer staat echter onder druk door bezuinigingen. Voor de financiële houdbaarheid van dit HOV en een goede aansluiting op de overige bussen en de trein op het Hoofdstation in Groningen is het van belang dat de maximale duur vanaf de eindhalte in Roden naar het Hoofdstation Groningen maximaal 27 minuten duurt. De route van het HOV zal daarop aangepast moeten worden. Naast maatregelen in Groningen zijn ook maatregelen in Roden noodzakelijk. In dit GVVP is alleen het hoofdoel voor HOV Roden omschreven, de nadere uitwerking van hoe het HOV Roden eruit moet zien vindt plaats in een apart project en daar wordt in dit GVVP niet nader op ingegaan.



Beleidsregel: Noordenveld zet zich in voor maximaal behoud van openbaar vervoer waarbij het (op lange termijn) betaalbaar houden van openbaar vervoer een grote rol speelt.



4.3.2.5 Weginrichting voor OV

Om te kunnen concurreren met de auto, is het voor het openbaar vervoer van belang dat de bus goed kan doorrijden. HOV-routes worden zoveel mogelijk in de voorrang gebracht. Verkeersremmende voorzieningen zoals plateaus, inritconstructies, scherpe bochten en (zeer) krappe rotondes zijn erg hinderlijk voor bussen. Deze moeten dan ook zoveel mogelijk worden vermeden op die wegen waarover bussen rijden. Een goed compromis zijn busvriendelijke verkeersdrempels voor 30- en 60-km/uur zones. Een principeafpraak met het OV-bureau Groningen-Drenthe is dat wanneer er vanuit de gemeente een vertraging ingevoerd wordt op een buslijn, de gemeente op diezelfde buslijn probeert ook een versnelling te realiseren.

Beleidsregel: Op wegen waar veel openbaar vervoer rijdt wegen de belangen van het openbaar vervoer zwaar mee in de inrichting van betreffende wegen.

4.3.2.6 Duurzaam OV

Wat is er al gebeurd? Al onze bushaltes zijn de afgelopen jaren toegankelijk (18 cm hoge banden) ingericht. De Q-link haltes zijn daarnaast ook voorzien van verlichte en overdekte fietsenstallingen. Het OV-bureau heeft in haar aanbestedingsbeleid duurzaamheid hoog in het vaandel. Dit heeft geresulteerd in zeer schone dieselbussen. De aanleg van P+R Hoogkerk is een positieve ontwikkeling omdat hierdoor een betere samenwerking tussen de auto en het OV ontstaat.

Beleidsregel: Noordenveld stimuleert via de ontwikkelgroep OV noord Drenthe het proces van duurzame aanbesteding van openbaar vervoer door bussen nog groener te maken. Daarbij past ook een verbeterde samenwerking tussen bus, auto en fiets. Het OV concurreert hierbij met de auto en niet met de fiets.

4.3.2.7 Inrichting bushaltes

De bushaltes in de gemeente Noordenveld zijn allemaal toegankelijk voor minder validen gemaakt. Bij de grotere haltes vindt een kwaliteitsimpuls plaats door fietsenstallingen en een Dynamisch Reizigers-InformatieSysteem (DRIS) aan te leggen. Een DRIS is een reizigersinformatiesysteem voor het openbaar vervoer. Door het weergeven van de werkelijke vertrektijden van de bus (of tram of metro elders in Nederland) en het op afstand kunnen tonen van actuele onregelmatigheden, wordt de reiziger beter geïnformeerd over de huidige situatie. Dit biedt mogelijkheden voor ketenmobiliteit: een makkelijke overstap tussen fiets of voetganger en openbaar vervoer.



Beleidsregel: Noordenveld werkt mee aan de aanleg van een Dynamisch ReizigersInformatieSysteem (DRIS) bij de belangrijkste bushaltes in de gemeente.

4.3.2.8 Centrumhalte Norg

Inwoners zijn positief over de afgeronde herinrichting van Norg. Zo zijn de doorstroming en verkeersveiligheid volgens de peiling verbeterd, het meest positief is men over de verbetering van de leefom-

geving. De centrumhalte voor het openbaar vervoer aan het Westeind blijft echter een knelpunt. Het 'rondje' dat gereden moet worden kost tijd en is vaak geblokkeerd door laden en lossen van bevoorradingsverkeer en parkerende auto's. De bus maakt daardoor vaak noodgedwongen gebruik van de rijbaan van het Westeind. Dit is in verband met de verkeersveiligheid ongewenst. Verplaatsen van de centrumhalte naar haltekommen aan of langshalteren op het Westeind zal het openbaar vervoer versnellen en de huidige problematiek oplossen. Een andere locatie voor de centrumhalte biedt wellicht ook een oplossing. Er zal onderzocht moeten worden welke oplossing het beste is.



Afbeelding: Centrumhalte Norg

4.3.3 Auto

Verreweg het grootste deel van de personenkilometers wordt afgelegd met de auto. De auto blijft in Noordenveld, vanwege het landelijke gebied en de daarbij horende grotere afstanden, vaak het meest logische en dus het meest gebruikte vervoermiddel. Toch kiest Noordenveld ervoor om vanwege de nadelen van de auto (fileproblematiek (richting stad), ruimtegebruik, vervuiling, enzovoort) en de voordelen van vooral de fiets (geen vervuiling, goed voor de gezondheid, geen files, enzovoort) en de bus (minder vervuiling, minder files) de auto qua prioriteit in het beleid op plaats '3' te zetten. Deze paragraaf is, ondanks het grote belang van de auto, relatief klein. Dat komt doordat er voor gekozen is om veel informatie die betrekking heeft op de auto, zoals de structuur, de verkeersintensiteiten en ongevallencijfers, op te nemen in andere hoofdstukken.

Binnen de kernen is het fietsaandeel in het aantal ritjes significant. De meeste ritten hebben een verplaatsingsafstand korter dan 5 kilometer. Op veel van deze ritten is de fiets een goed alternatief. Het aandeel in het totaal aantal personenkilometers door de korte ritten is echter beperkt. De auto is logischerwijze een grote energiegebruiker in een gemiddeld huishouden. Gemiddeld zitten er 1,3 personen (inclusief bestuurder) in een auto, terwijl er plek is voor 4-5 personen. Een grote milieu- en congestiewinst is te bereiken door de auto met meer personen te gaan gebruiken.

4.3.3.1 Duurzaam personenvervoer per auto

Naast de gebouwde omgeving is de automobilité één van de grootste bronnen van CO₂-emissies. Maatregelen ten aanzien van het autoverkeer in Noordenveld kunnen dan ook niet uitblijven. Hiermee wordt een afname van emissie van CO₂ beoogd. Het belangrijkste zijn natuurlijk externe factoren, zoals de ontwikkeling van schonere motoren en alternatieve krachtbronnen. Noordenveld probeert deze ontwikkelingen te stimuleren door bijvoorbeeld oplaadpunten voor elektrische auto's te creëren.

Beleidsregel: Het personenvervoer per auto wordt verduurzaamd door het autoverkeer in de gemeente Noordenveld, indien mogelijk te beperken, of anderszoo milieuvriendelijk mogelijk te laten plaatsvinden door bijvoorbeeld over te schakelen naar duurzame brandstoffen.

Hiertoe is een multifuel tankstation in Peizerwold aangelegd waar alternatieve brandstoffen kunnen worden getankt

Beleidsregel: Om elektrisch rijden te stimuleren worden, als de kans zich voordoet, extra oplaadpunten voor elektrisch vervoer gerealiseerd.

4.3.3.2 Sluipverkeer

De auto gaat vaak langs routes die Noordenveld als wegbeheerder minder geschikt vindt voor doorgaand verkeer. Een definitie geven van sluipverkeer is lastig omdat de meningen daarover van persoon tot persoon en per locatie verschillen. Noordenveld verstaat onder sluipverkeer dat doorgaand verkeer een route kiest door (woon)straten/verblijfsgebieden die daar minder geschikt voor zijn dan de route die vaak met bewegwijzering wordt aangegeven. Naast plaatselijke bekendheid spelen navigatiesystemen in deze problematiek een hoofdrol. Sluipverkeer heeft vaak als kenmerk dat het via de sluiproute sneller op de bestemming wil zijn dan via de (door de gemeente) gewenste route. Hierdoor rijdt sluipverkeer vaak agressief en te hard. De gemeente moet echter altijd verschillende belangen afwegen, waaronder bereikbaarheid versus de negatieve gevolgen van sluipverkeer. Vaak kan de gemeente om de bereikbaarheid te garanderen slechts 'sturen op accenten' door bijvoorbeeld sluipverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen door het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Daar waar het qua bereikbaarheid en draagvlak onder inwoners mogelijk is werken fysieke afsluiting tegen doorgaand sluipverkeer het best.

Beleidsregel: Onnodig personenvervoer en sluipverkeer per auto in Noordenveld wordt zoveel mogelijk beperkt door waar het kan, qua bereikbaarheid en draagvlak onder inwoners, wegen af te sluiten met fysieke maatregelen (paaltjes, landbouwsluis, bussluis, enz.) maar wel toegankelijk te houden voor fietsverkeer.

4.3.4 Vrachtverkeer

Tenzij op een specifieke plek een vrachtwagenverbod wordt ingesteld, mag vrachtverkeer overal rijden. Het is echter wenselijk dat vrachtverkeer zoveel mogelijk over hoofdwegen rijdt en zo min mogelijk door de verblijfsgebieden. In verband met bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels is het niet mogelijk vrachtverkeer overal te weren.

4.3.4.1 Voorkeursroutes vrachtverkeer

Binnen de gemeente liggen enkele bestemmingen waar veel vrachtverkeer naartoe rijdt, zoals bedrijventerreinen De Westerd te Peize en Bitseveld te Roden. Daarnaast rijdt uiteraard veel vrachtverkeer naar de winkelcentra. Voor al deze bestemmingen geldt dat ze via de gebiedsontsluitingswegen bereikbaar zijn. Deze wegen zijn overwegend voldoende ingericht en geschikt voor vrachtverkeer. In de praktijk worden veel van deze routes dan ook gebruikt door het vrachtverkeer.

Aardgascondensaattransporten NAM locatie Langelo

De NAM locatie bij Langelo is een bestemming waar regulier en zeker bij projecten veel (exceptioneel) vrachtverkeer naar toe gaat. Tot de reguliere transporten behoren de transporten waarbij de gevaarlijke stof aardgascondensaat wordt vervoerd van Langelo naar Delfzijl. In 2012 hebben er 267 van deze transporten plaats gevonden. Met de deskundige van de provincie Drenthe is overleg geweest en gebleken dat er ten aanzien van de aardgascondensaattransporten richting Delfzijl geen aspecten met betrekking tot Externe Veiligheid spelen die meer aandacht vereisen. Er wordt voldaan aan de regelgeving op het gebied van Externe Veiligheid.

Met de NAM is afgesproken dat het vrachtverkeer dat rijdt in opdracht van de NAM de daarvoor afgesproken routes volgt die via de bewegwijzering zijn aangegeven. Vanwege het ontbreken van een betere route moet het vrachtverkeer over de provinciale weg N373 tussen Langelo en Roden via Ro-

deresch. De bomen die daar dicht op de weg staan zijn lastig voor het vrachtverkeer. Dit is een extra reden om mee te werken met de provincie Drenthe aan een juiste inrichting van de provinciale gebiedsontsluitingswegen.

4.3.4.2 Geen vrachtwagenverboden

De gemeente krijgt regelmatig klachten over vrachtverkeer door straten die niet geschikt zijn voor vrachtverkeer. Inrichtingsmaatregelen kunnen helpen om het 'sluipen' binnendoor te voorkomen. Op het moment dat de doorgaande (voorkeurs)route sneller is, zal het verkeer die route ook het meest gebruiken. Navigatiesystemen zijn vaak de oorzaak van ongewenst vrachtverkeer, deze zijn echter door de gemeente niet te beïnvloeden. Dit is een punt dat vanuit landelijk verband wordt opgepakt. Het instellen van vrachtwagenverboden helpt niet, het moet in principe overal mogelijk zijn om er met een vrachtauto te kunnen komen, bijvoorbeeld in verband met verhuizingen, bezorgingen, werkzaamheden. Het vrachtwagenverbod moet daarom voorzien worden van een uitzondering voor bestemmingsverkeer. Maar hierdoor ontstaat een handhavingsprobleem, iedere vrachtwagenbestuurder die zegt om een of andere reden in die straat te moeten zijn mag daar zijn, handhaving is dan niet mogelijk. Nieuwe vrachtwagenverboden stelt de gemeente daarom in principe niet in.

Beleidsregel: Nieuwe vrachtwagenverboden stelt Noordenveld in principe niet in.

4.3.5 Landbouwverkeer

De gemeente Noordenveld heeft een groot buitengebied met veel agrarische bedrijven. Het landbouwverkeer dat een gevolg is van deze agrarische activiteiten hoort in Noordenveld. Er zijn echter plekken waar landbouwvoertuigen ongewenst zijn, zoals in woonwijken, langs scholen en op wegen met een hoge maximumsnelheid. In overleg met de landbouwers, agrarische bedrijven, belangverenigingen en andere belanghebbenden wordt getracht tot passende oplossingen te komen.



4.3.6 Duurzame mobiliteit

Door mobiliteit te voorkomen wordt de grootst mogelijke bijdrage geleverd aan energiebesparing bij mobiliteit. Door in ruimtelijke plannen rekening te houden met het beperken van de vraag naar mobiliteit wordt de grootste bijdrage aan energiebesparing bij mobiliteit geleverd. Wanneer voorzieningen, wonen en werken dicht bij elkaar zijn is de noodzaak tot vervoer minimaal. Werken aan huis, kleinschalige bedrijvigheid, wonen en werken combineren. Functiecombinaties en -menging dragen alle-

maal bij aan onder meer het beperken van de mobiliteitsbehoefte. In de huidige regiovisie worden hiervoor mogelijkheden geboden.

4.3.6.1 Landelijk karakter

Er moet rekening gehouden worden met het landelijke karakter van Noordenveld en de vele (kleine) dorpen. Door dit landelijk karakter en de vele kleine kernen is het lang niet overal mogelijk om voorzieningen, wonen en werken dicht bij elkaar te plaatsen. Het OV is niet overal beschikbaar en de frequenties zijn in het landelijk gebied laag. Ook voor de fiets zijn de afstanden groter. De auto zal daarom in het landelijk gebied een centrale rol blijven spelen om te voorzien in de noodzakelijke mobiliteit.

4.3.6.2 Regio Groningen-Assen

Noordenveld heeft een schragende functie in de regio Groningen-Assen. Dit betekent dat in Noordenveld veel mensen wonen die in de stad Groningen werken. Dit zorgt voor de nodige mobiliteit. Door te zorgen voor goede fiets en openbaar vervoer voorzieningen kan toch getracht worden een zo groot mogelijk deel van deze mobiliteit op duurzame wijze te laten plaatsvinden. Momenteel is daarom een studie aan de gang naar het Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In 2015 wordt de fietsroute plus Roden-Peize-Groningen binnen de bebouwde kommen van Roden en Peize aangepakt.

4.3.6.3 Verminderen CO₂

In de Bestuursvereenkomst 2014-2018 is aangegeven dat de ingeslagen weg van de Visie op Noordenveld 2025 met de hierin opgenomen kernwaarden wordt voortgezet. Onder kernwaarde duurzaam in deze visie wordt verstaan het streven naar een klimaat neutrale gemeente in 2040.

De gemeente Noordenveld wil een bijdrage leveren aan de bescherming van de luchtkwaliteit, de gezondheid en het klimaat door onder andere in haar eigen beleidsplannen duurzame mobiliteit te waarborgen. Er wordt ingezet op verduurzaming van de mobiliteit: vermindering van de CO₂-uitstoot en (waar nodig) het oplossen van knelpunten met betrekking tot geluidshinder en luchtkwaliteit.

Ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van verkeer en vervoer. Als de huidige trend van het groeiende verkeer niet wordt doorbroken, dan neemt dit aandeel de komende decennia fors toe. Een trenddoorbraak is te forceren door ambitieuze doelen te stellen en het klimaatbeleid een centrale plaats in de mobiliteitsdiscussie te geven. In 2011 heeft Noordenveld een nulmeting laten uitvoeren (22 november 2011 'Aan de slag met CO₂! Nulmeting en Routekaart'). Hieruit is gebleken dat de CO₂-uitstoot in Noordenveld door de verkeer en vervoerssector 31,99% van de totale uitstoot in Noordenveld was (situatie 2010).

Noordenveld wil de CO₂-emissie door mobiliteit reduceren. Vermindering van de CO₂-emissies door mobiliteit heeft in essentie vier pijlers (de zogenaamde vier V's):

1. voorkomen van ritten;
2. verkorten van ritten;
3. veranderen naar een andere modaliteit;
4. verschonen van voertuigen.

Het terugdringen van het aantal gemaakte autokilometers levert de meeste winst op. Dit is echter lastig, want de geografische ligging maakt dat de inwoners van Noordenveld buiten de drie hoofdkernen vooral aangewezen zijn op de auto om voorzieningen te bereiken. Daarom zet de gemeente Noordenveld op meerdere fronten in:

1. Voorkomen: er is al geconstateerd dat het voorkomen van gemotoriseerde vervoersbewegingen moeilijk is in een plattelandsgemeente als Noordenveld. Vanwege de lagere bevolkingsdichtheden is het niet rendabel om op meer plekken voorzieningen te realiseren, waardoor er minder (auto)ritten nodig zijn. Wél kan ingezet worden op telewerken, al is dit primair een zaak van bedrijven. De gemeente Noordenveld geeft het goede voorbeeld door telewerken binnen de eigen organisatie te faciliteren. Het realiseren van een glasvezelnetwerk in de regio Noord-Drenthe en het stimuleren van gedeeld autogebruik (autodate) zijn projecten die passen binnen het voorkomen van onnodig autogebruik.
2. Verkorten: er ligt met name in de verstedelijkingsas Groningen-Assen een opgave slim om te gaan met ruimtegebruik. De juiste uitgangspunten bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn: inbreiden en verdichten (in plaats van uitbreiden) en de juiste functies op de juiste plaats. Dit houdt verplaatsingsafstanden kort en biedt mogelijkheden voor meer lopen, fietsgebruik en/of openbaar vervoer.

3. Veranderen: veranderen van vervoersmanieren is kansrijk wanneer een koppeling tot stand gebracht wordt tussen auto en openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kent een achterstandspositie, doordat de frequentie en snelheid relatief laag zijn ten opzichte van de relatief goede autoverbindingen in de regio. Daarnaast heeft openbaar vervoer meestal te maken voor- en/of natransport (lopen/fiets) wat zorgt voor een langere reistijd. De voorgenomen verbetering van het HOV in Roden is een goed voorbeeld van het bieden van een alternatief voor de auto. Daarnaast liggen er in Noordenveld nog kansen voor een hoger fietsgebruik voor ritten tot 15 á 20 kilometer. Hierin speelt de komst van de E-bike een grote rol. Het verbeteren van de fietsvoorzieningen (aanleg en verbetering van fietsstroken en -paden en goede stallingvoorzieningen) is een impuls voor een hoger fietsgebruik. Ook kan door middel van Mobiliteitsmanagement worden ingezet op gedragsverandering: een bewuste route- en vervoerswijze keuze door de reizigers.
4. Verschonen: het verschonen van het wagenpark biedt ook kansen. Hoewel dit vooral afhankelijk is van technologische ontwikkelingen in de auto-industrie, wil de gemeente Noordenveld, mits financieel verantwoord, het goede voorbeeld geven met het eigen wagenpark (ombouw naar of aanschaf van schone auto's). Andere initiatieven die vanuit regionaal verband kunnen worden gestimuleerd, zijn gedeeld autogebruik (autodate) en de realisatie van elektrische oplaadpunten voor auto's (en fietsen).

4.3.7 Mobiliteitsmanagement

4.3.7.1 Vraagkant

Infrastructurele projecten en -maatregelen richten zich vooral op de aanbodkant van het verkeer- en vervoerspectrum: het bieden van voldoende wegcapaciteit, goede fietspaden, toegankelijke bushaltes, etc.. Mobiliteitsmanagement richt zich juist op de vraagkant en probeert weggebruikers en reizigers voornamelijk door een goede informatievoorziening tot bewuste mobiliteitskeuzes te laten komen. Informatievoorziening is daarbij een breed begrip: het kan letterlijk gaan om reisinformatie voor reizigers bij stations of via internet, maar ook om informatievoorziening richting bedrijven om mobiliteitskeuzes te kunnen maken. Voor de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement zet de gemeente Noordenveld in op:

- het versterken van ketenmobiliteit door goede en actuele reisinformatie op de drie grotere bushaltes in de gemeente;
- mobiliteitsplannen voor bedrijven;
- initiatieven binnen de eigen organisatie die het woon-werkverkeer per auto verminderen.

4.3.7.2 Mobiliteitsplannen

In het kader van het project 'Groningen bereikbaar' is de Taskforce Mobiliteit bezig in en om de stad Groningen aandacht te vragen voor mobiliteitsplannen voor bedrijven en instellingen. Bedrijven worden gestimuleerd een eigen mobiliteitsplan op te stellen. Belangrijke kernpunten waarmee bedrijven een relatie kunnen leggen in hun mobiliteitsplan zijn:

- meer fietsen: voldoende en veilige fietsstallingen, douches, vergoeding per gefietste kilometer;
- meer openbaar vervoer: OV-pas/ jaarkaart;
- telewerken en virtuele bereikbaarheid faciliteren (glasvezelnetwerk in de Noordenveld);
- verhuispremie.

De gemeente Noordenveld werkt daar waar mogelijk mee aan maatregelen die bedrijven in staat stellen hun mobiliteitsplannen te realiseren.

4.3.7.3 Regioproject Ga slimmer reizen & werken

Dit project heeft als doel het woon-werkverkeer met de auto van de eigen medewerkers te verminderen en het eigen wagenpark te verduurzamen. Een dynamische regio vraagt om snelle verplaatsingen van mensen en van goederen. Een slechte bereikbaarheid kan een blokkade vormen voor de economische ontwikkeling van de regio. Goede verbindingen zijn daarom essentieel, zowel voor inwoners als voor bedrijven, zonder dat de verbeterde mobiliteit ten koste gaat van de kernkwaliteiten.

Het bedrijfsleven, MKB en overheid in onze Regio werken samen aan vermindering van de CO₂-uitstoot en aan haar bereikbaarheid in de nabije toekomst. Met het programma 'Ga slimmer reizen & werken' kan ieder bedrijf meewerken en profiteren van de resultaten die gezamenlijk behaald worden.

Op termijn wil de gemeente het goede voorbeeld geven door zelf mee te doen aan het regioproject 'Ga slimmer reizen & werken'.

4.3.8 Parkeren

Uit de evaluatie GVVP 2013 en de enquête van begin 2014 (zie bijlage) is gebleken dat Noordenveld een autovriendelijke gemeente is met voldoende en goede parkeergelegenheid in centra, dit wordt enerzijds op prijs gesteld maar ook bekritiseerd. Er is geen betaald parkeren en alleen op een deel van de J.P. Santeeweg in Nietap is een blauwe zone ingesteld als gevolg van de nabijheid van het centrum van Leek waar al een blauwe zone gold. De handhaving wordt verzorgd door de gemeente Leek. Toch komen er regelmatig klachten binnen uit de grote kernen over een tekort aan parkeerruimte in diverse wijken/buurtten waar door het groeiend autobezit onvoldoende parkeergelegenheid is voor alle auto's.

4.3.8.1 Gemeentelijke parkeerbeleid

Het opstellen van parkeerbeleid is een autonome taak van gemeenten. Parkeerbeleid is van belang in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in woonwijken, bedrijventerreinen en (winkel)centra. Andersom is het ook een onderwerp van ruimtelijke inrichting/locatiebeleid. Door het juiste bedrijf of kantoor op de juiste plaats te vestigen, kunnen onnodige verkeersbewegingen en problemen met parkeerruimte worden voorkomen. Via parkeerbeleid kan de gemeente de verdeling van de schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen. In Noordenveld wordt niet altijd volledig aan de vrije vraag naar parkeerruimte voldaan. Dat betekent dat Noordenveld gebruik maakt van *sturend parkeerbeleid*. Een sturend parkeerbeleid bevordert het selectief gebruik van de auto en beperkt hiermee de groei van de automobiliteit ten gunste van de leefbaarheid.

4.3.8.2 Parkeerproblemen

In sommige straten zijn er problemen met parkeren. Bewoners ervaren een tekort aan parkeerplaatsen. Dit komt doordat betreffende straten ontwikkeld zijn in een tijd waarin het autobezit veel lager was dan tegenwoordig. Het is voor de gemeente financieel en vaak ook ruimtelijk, niet haalbaar om overal waar dit probleem speelt extra parkeerplaatsen aan te leggen. Bijna altijd is het prima mogelijk om een stukje verderop wel de auto te kunnen parkeren. Daarnaast staan we in 30 km-zones in principe het parkeren op de rijbaan toe. Naast de extra mogelijkheid om de auto in de buurt te parkeren heeft dit ook een remmend effect op het verkeer. De doorstroming van het verkeer mag hierdoor overigens nooit belemmerd of geblokkeerd worden. Als een straat in het kader van groot onderhoud of een ander project wordt aangepakt wordt in overleg met de wijk- of dorpsbelangenvereniging en bewoners bekeken of er een parkeerprobleem speelt en zo ja, hoe dat opgelost kan worden. Aangezien de weg er dan toch uit gaat zijn de meerkosten voor het oplossen van een eventueel parkeerprobleem veel lager dan wanneer dit apart opgelost moet worden.

Beleidsregel: In 30 km-zones is parkeren op straat in principe toegestaan.

Beleidsregel: Parkeerproblemen in straten/buurtten worden, indien mogelijk, bij groot onderhoud of een herinrichting opgelost en niet separaat.

4.3.8.3 Parkeerkencijfers versus parkeernormen

Parkeerkencijfers zijn een hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde functie of voorziening. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan. *Parkeernormen* geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan dat niet mag worden over- of onderschreden. Gemeenten kunnen zelf parkeernormen vaststellen. Zij kunnen deze bijvoorbeeld vaststellen op basis van de parkeerkencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op het plaatselijke parkeerbeleid.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de verwachte bijbehorende parkeerbehoefte (in aantal parkeerplaatsen) uitgerekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen van de gemeente Noordenveld (Bijlage 11 van het oude GVVP en artikel 2.5.30 van de Bouwverordening). In de praktijk blijken die harde

normen weliswaar makkelijk en duidelijk, speelruimte en discussie is er immers niet, aan de andere kant frustreren zij af en toe ook ontwikkelingen.

De gemeente past daarom voortaan bij (nieuwe) ontwikkelingen voor zowel de maatvoering, de bepaling van het aantal parkeerplaatsen als de wijze van berekening, de meest actuele richtlijnen van het CROW toe. Noordenveld valt volgens het CBS in stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk". Daarbij wordt voor de berekening uitgegaan van de gemiddelde bandbreedte van de parkeercijfers van de van toepassing zijnde kolom en rij, tenzij er redenen zijn om in het concrete geval aan te nemen dat bijvoorbeeld de minimum bandbreedte toegepast kan worden. Gemotiveerd en in overleg kan hier van afgeweken worden. De initiatiefnemer van een ontwikkeling draagt hiervoor argumenten aan (b.v. in de vorm van een door een deskundige uitgevoerd onderzoek naar de concrete parkeerbehoefte ter plaatse); de gemeente toetst en beoordeelt. Bepalend is de meest actuele versie van de parkeercijfers van het CROW zoals die gelden ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen. In 2012 zijn die parkeercijfers bijvoorbeeld uitgebracht in CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

In de toelichting van bestemmingsplannen wordt verwezen naar dit GVVP, dat weer linkt aan de relevante CROW-richtlijnen.

Beleidsregel: Noordenveld kiest voor het toepassen van de CROW-bandbreedtes in de parkeercijfers waarbij de gemiddelde bandbreedte het uitgangspunt is.

4.3.8.4 Invalidenparkeerplaatsen

De gemeente Noordenveld heeft geen vastgesteld beleid voor invalidenparkeerplaatsen. Mensen die in het bezit zijn van een invalidenparkeerkaart (als bestuurder, niet als passagier) en een parkeerplaats op kenteken aanvragen krijgen die toegewezen zonder enige drempel. Het aantal invalidenparkeerplaatsen (op kenteken) hebben we zien toenemen en de verwachting is dat met de komende vergrijzing het aantal aanvragen voor invalidenparkeerplaatsen op kenteken verder zal toenemen. Omdat door gereserveerde parkeerplaatsen op kenteken het zogenaamde 'dubbelgebruik' niet meer mogelijk is gaat dit ten koste van de parkeercapaciteit in betreffende omgeving. Daarnaast willen we graag dat mensen meer zelf het initiatief nemen om problemen op te lossen in plaats van dat automatisch naar de overheid gekeken wordt als er een probleem opgelost moet worden.

Om te voorkomen dat de problematiek rondom invalidenparkeerplaatsen toeneemt is het uitgangspunt voortaan dat, conform de WMO gedachte, mensen zelf zorgen voor een oplossing voor het parkeren van hun voertuig. Dit betekent dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart die zo dicht mogelijk bij hun woning moeten parkeren dit in principe zelf, ondersteund door de Noordenveldwerker, oplossen door te praten met hun burens en zelf afspraken maken over het vrijhouden van de gewenste parkeerplaats(en). Pas als gebleken is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart er (redelijkerwijs) niet in slagen een voldoende adequate oplossing te vinden voor de parkeerproblematiek kan een beroep gedaan worden op de gemeente voor het reserveren van een parkeerplaats op kenteken. Aan het gebruik van de parkeerplaats en het inrichten daarvan zijn voor aanvrager geen kosten verbonden.

Beleidsregel: Als een inwoner met een invalidenparkeerkaart een permanent beroep moet doen op een openbare parkeerplaats in de directe omgeving van zijn of haar woning, probeert deze allereerst, ondersteund door de Noordenveldwerker, in overleg met naaste bewoners, een oplossing te vinden. Wanneer dat in onderling overleg niet mogelijk blijkt, reserveert de gemeente alsnog een geschikte parkeerplaats. Aan het gebruik van de parkeerplaats en het inrichten daarvan zijn voor aanvrager geen kosten verbonden.

4.3.8.5 Parkeren vrachtauto's

Het beleid in Noordenveld is dat vrachtauto's geparkeerd worden op eigen terrein bij het bedrijf. Incidenteel komen klachten voor over geparkeerde vrachtauto's in woonwijken. Handhaving is eventueel mogelijk op basis van de APV maar vindt in de praktijk pas plaats als er klachten van aanwonenden zijn of als schade of gevaar optreedt.

Beleidsregel: Vrachtwagens worden geparkeerd op eigen terrein (bij het bedrijf) en niet op de openbare weg.

4.3.8.6 Parkeren recreatievoertuigen

De gemeente Noordenveld kent geen gereguleerde overnachtingsplaatsen (GOP's) voor campers. Zij wil hierin zelf niet faciliteren, laat het realiseren en aanbieden van specifieke voorzieningen voor campers over aan de markt. Dat betekent dat overnachten in een camper mogelijk is bij de reguliere en kleinschalige kampeersector. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Noordenveld is vastgelegd dat het niet is toegestaan caravans (of andere recreatievoertuigen) langer dan vijf dagen op de openbare weg te parkeren (voor laden en lossen).

5 Uitvoering

5.1 Gemeente als wegbeheerder

5.1.1 Ontwerp infrastructuur

De gemeente kan vanuit haar rol als wegbeheerder bestaande (gemeentelijke) wegen herinrichten en nieuwe wegen aanleggen. Het ontwerp en de inrichting van infrastructuur bepalen deels de mate en wijze van gebruik van die infrastructuur. Zo stelt het bevorderen van het fietsgebruik eisen aan de vormgeving van fietsvoorzieningen, moet het weren van doorgaand verkeer consequenties hebben voor de inrichting van zowel de sluiproute als de voorkeursroute, enzovoort. Daarnaast is er een samenwerking met de omgeving: hoe een weg er uit moet komen te zien, verschilt per gebied. De omgeving bepaalt het ontwerp, het ontwerp bepaalt de invloed op de omgeving.

Het ontwerp van infrastructuur vraagt dus om maatwerk. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de meest actuele landelijke CROW-richtlijnen voor die infrastructuur. Binnen de bandbreedtes die de richtlijnen bieden kiest de gemeente ervoor recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte, etc.) en zijn omgeving, om op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van specifieke projecten. Afwijken van de richtlijnen kan, mits hiervoor goede argumenten zijn.

Bij het ontwerpen van infrastructuur is extra aandacht nodig voor de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld minder validen en slechtzienden. Daarmee kan nog meer rekening gehouden worden dan nu het geval is. Dit echter binnen de grenzen van redelijkheid.

5.1.2 Beheer en onderhoud

De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor de functionaliteit en de verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de eisen die daaraan gesteld mogen worden. De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van mensen. Een goed onderhouden fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhoudenabri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde, maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering.

5.1.3 Bewegwijzering

De lokale bewegwijzering is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de wijk- en gemeenteplattegronden vallen daaronder. Bewegwijzering heeft een sturende werking. Door het verkeer naar de belangrijkste attractiepunten te leiden via de gewenste hoofdroutes, worden de ongewenste en/of kwetsbare routes gemeden. Dit kan eventueel worden gecombineerd met aanvullende maatregelen als inrijverboden voor specifieke vervoerswijzen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Het beleid voor bewegwijzering kan worden uitgewerkt in een bewegwijzeringsplan. De meest actuele landelijke richtlijnen van het CROW zijn daarbij het vertrekpunt, evenals dat er wordt aangesloten bij het provinciale verwijzingsbeleid.

5.1.3.1 Nationale bewegwijzeringsdienst

De nationale bewegwijzeringsdienst (NBD) doet de volgende zaken voor de gemeente Noordenveld:

- zorgt voor planvorming en heeft een landelijke regiefunctie. Daarmee is de kwaliteit, continuïteit en uniformiteit van de bewegwijzering op alle openbare wegen in ons land geborgd;
- bewaakt de samenhang in de bewegwijzering van alle wegbeheerders (ongeveer 430) en eigenaren van openbare wegen;
- zorgt voor afstemming en coördinatie tussen wegbeheerders onderling en met eigenaren van openbare wegen;
- zorgt voor inrichting, ontsluiting (toegang tot) en het beheer van een landelijke database van de bewegwijzering;
- biedt naast planvorming ook realisatie via aanbesteding en centrale inkoop.

5.2 Uitvoeringsprogramma

De verkeersnetwerken en de thematische beleidskeuzen uit deel 2 (analyse, visie en beleid) zijn op dit moment nog niet allemaal realiteit. Wanneer deze worden vergeleken met de huidige en toekomstige ontwikkelingen ontstaat er op sommige punten een verschil. Dit verschil geeft aan dat er actie moet worden ondernomen om het beleid te realiseren.

5.2.1 Prioritering

Dit hoofdstuk geeft een eerste aanzet tot maatregelen om de realiteit en gewenste situatie meer met elkaar in overeenstemming te brengen. Het gaat om een globaal overzicht op hoofdlijnen. Jaarlijks stelt de gemeente een uitvoeringsprogramma op waarin alle verkeersprojecten voor dat jaar worden opgenomen, zowel onderzoeksopdrachten, gedragsmaatregelen als fysieke maatregelen. De keuze welke projecten in welk jaar worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma is afhankelijk van:

- prioriteit in de uitvoering;
- regionale mobiliteitsagenda;
- geplande (onderhoud)werkzaamheden;
- financiering;
- ambtelijke beschikbaarheid;
- beschikbare subsidies.

5.2.1.1 Prioriteit in de uitvoering

Niet alle projecten kunnen tegelijkertijd worden uitgevoerd. Locaties waar veel ongevallen gebeuren krijgen een hoge prioriteit en worden zo snel mogelijk aangepakt. Voor de overige projecten wordt gekeken naar het nut, noodzaak en financiering. Maatregelen met een hoog nut of een hoge noodzaak worden eerder uitgevoerd dan maatregelen met een klein nut of weinig noodzaak. Ook projecten die (voor een groot deel) extern gefinancierd worden kunnen eerder uitgevoerd worden.

5.2.1.2 Regionale mobiliteitsagenda

De gemeente is bij een aantal projecten afhankelijk van andere partijen: buurgemeenten, provincie Drenthe (zowel als wegbeheerder als concessiebeheerder OV), Rijkswaterstaat, Regio Groningen-Assen, VVBD en de regiopolitie. Bij de uitvoer van deze projecten is de gemeente mede afhankelijk van gemaakte afspraken en de prioritering door deze partijen.

5.2.1.3 Geplande werkzaamheden

Het is vaak handig verkeersmaatregelen/herinrichtingen te koppelen aan regulier wegonderhoud. Dat bespaart kosten en voorkomt dat de weg meerdere malen moet te worden afgesloten.

Beleidsregel: Verkeersmaatregelen, herinrichtingen en de verdere inrichting van wegen worden zoveel mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, daarvoor wordt jaarlijks een 'meeliftbudget verkeer en vervoer' gereserveerd.

5.2.1.4 Financiering

Of een maatregel kan worden uitgevoerd, is mede afhankelijk van de financiering. De gemeente heeft jaarlijks een budget voor de zogenaamde meeliftwerkzaamheden waarbinnen de projecten die meeliften met onderhoudswerkzaamheden dat jaar moeten passen. Daarnaast wordt normaliter jaarlijks aan de hand van het uitvoeringsprogramma GVVP een budget aangevraagd. Tussen de begroting en het uitvoeringsprogramma geldt een wisselwerking. Enerzijds moet het uitvoeringsprogramma binnen de begroting passen, maar aan de andere kant wordt de begroting mede opgesteld naar aanleiding van het uitvoeringsprogramma. Voor veel verkeersprojecten zijn subsidiemogelijkheden beschikbaar. Wanneer er subsidie is toegekend, geldt vaak ook een bepaalde termijn waarbinnen de uitvoering moet plaatsvinden.

5.2.1.5 Ambtelijke beschikbaarheid

De gemeente heeft een beperkt aantal medewerkers in dienst die zich bezighouden met verkeer. Primair zijn deze ambtenaren betrokken bij de uitvoer van het GVVP. Het aantal verkeersprojecten in het uitvoeringsprogramma moet afgestemd zijn op de beschikbaarheid van deze ambtenaren.

5.2.1.6 Infrastructurele maatregelen

Bij de infrastructurale maatregelen gaat het om projecten die daadwerkelijk zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals herinrichting van kruispunten. Deze maatregelen richten zich vooral halen van doelstellingen zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de uitvoer van het parkeerbeleid. Bij verkeersprojecten wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de PODOE-methode (probleem, oorzaak, doel, oplossing en evaluatie).

5.2.1.7 Aanpak kleine verkeersmaatregelen

Vanuit de bevolking komen regelmatig kleine verkeersknelpunten naar voren. Meestal gaat het hier om knelpunten waarvoor een oplossing niet thuis hoort in een beleidsplan. Toch vragen ook deze knelpunten aandacht en is het noodzakelijk deze structureel aan te pakken. Daarom wordt het mogelijk om het structurele budget 'Meeliftwerkzaamheden' ook aan te wenden voor kleine verkeersmaatregelen. De naam voor het budget wordt 'Meeliftwerkzaamheden en kleine verkeersmaatregelen'.

5.2.1.8 Financiële situatie Noordenveld; prioritering

Vanwege de financiële situatie waarin Noordenveld zich tijdens het schrijven dit GVVP bevindt (er is geen enkele ruimte in de begroting voor 2015) wordt het uitvoeringsprogramma voor 2015 beperkt tot de maatregelen waar al financiering voor beschikbaar was of externe financiering geregeld is, met name de HOV maatregelen. Voor 2016 krijgen de maatregelen die voortvloeien uit het beleidsuitgangspunt om de fiets op '1' te zetten vervolgens de hoogste prioriteit. Daarna worden op basis van de prioritering zoals hiervoor is aangegeven, de projecten in volgorde van prioriteit (van hoog naar laag) aangegeven. De uitvoeringsprogramma's zullen dan, indien mogelijk, jaarlijks opgesteld en (inclusief bijbehorende financiering) aangevraagd worden. De volgende pagina's geven een overzicht van de belangrijkste nog te nemen verkeersmaatregelen.

5.2.1.9 Uitvoeringsprogramma 2015 – 2025

Uitvoeringsprogramma 2015 - 2025				
Omschrijving	Indicatief investeringsbedrag gemeente		Plan-ning/prioriteit	Toelichting
	Extern	Gemeente		
Gemeentebreed; De verblijfsgebieden efficiënt verder inrichten volgens Duurzaam Veilig door mee te liften met riool- en wegenonderhoud.		€ 100.000	Jaarlijks	
De Haulerwijksterweg/Eenerstraat inrichten als gebiedsontsluitingsweg, voorzien van middenstreep		€ 10.000	2015	Meeliften met onderhoud, nieuwe deklaag nodig
Peizerwold, N372/Brunlaan; oversteekbaarheid voor fietsers verbeteren	€ 900.000	€ 200.000	2	Project van de provincie, tunnel of oversteek in etappes, bedrag gemeentelijke bijdrage is een netto bedrag
Roden, Norgerweg/Hullenweg; fietspad in de voorrang brengen, verbeteren oversteek voor voetgangers, eventueel verplaatsen inrit VV Roden	€ 40.000	€ 100.000	2015	
Roden; Realisatie HOV Roden				
- Julianaplein; wijzigen rotonde in T-kruising	€ 273.000		2015	externe financiering
- Kanaalstraat/Touwslager; kruising herinrichten zodat de busroute in de voorrang zit	€ 68.000		2015	
- Leeksterweg/Touwslager; herinrichting centrumhalte, verbeteren oversteek voetgangers naar bibliotheek	€ 583.000		2015	Maakt deel uit van de top 6 aandachtslocaties ongevallen
- Ceintuurbaan West; creëren betere doorstroming bus door verbreden parkeervakken	€ 160.000		2015	externe financiering
- Statenlaan; uitbreiden capaciteit halte en aanbrengen fietspad langs de Maatlanden in zuidelijke richting	€ 300.000		2015	externe financiering
- Kastelenlaan/Vijfde Verloting; aanleg rotonde en eindhalte	€ 594.000		2015	externe financiering
Roden, Oosteinde; fietsroute plus deel Roden in de voorrang brengen	€ 385.000		2015	externe financiering
Peize, Joest Lewelaan/Ripperdalaan; fietsroute plus in de voorrang brengen, fietsstraat van maken met rood asfalt dat doorloopt over de hele route	€ 175.000	€ 100.000	2015	inclusief voorraangsregelingen en oplossing voor de oncomfortabele plateaus; eigen bijdrage gemeente gedekt.
Totaal 2015:	€ 3.478.000	€ 400.000		

Gemeentebreed; sanering fietspaaltjes, overige fietspaaltjes conform richtlijnen inrichten		€ 25.000	2016	Hoge prioriteit
Een, Hoofdstraat/Haulerwijksterweg; fietsers op rotonde in voorrang		€ 30.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Norg, Eenerstraat/Nachtegalstraat; fietsers op rotonde in voorrang		€ 15.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Maatlanden/Slotlaan/Burchtlaan; fietsers op rotonde in voorrang		€ 30.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Maatlanden/Hofstedenlaan/Bevrijdingsplantsoen; fietsers op rotonde in voorrang		€ 30.000	2015	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Nieuweweg/Ceintuurbaan-Zuid; fietsers op rotonde in voorrang		€ 30.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Vijfde Verloting; Kruisend fietspad in de voorrang brengen met plateau		€ 10.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Roderweg/Stinsenweg; fietser in de voorrang brengen, benadrukken door aanbrengen plateau (5 cm) en vluchtheuvel		€ 20.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten
Roden, Roderweg/Weidebloemenweg; fietser in de voorrang brengen, benadrukken door aanbrengen plateau (5 cm)		€ 20.000	2016	gevolg van beleid fiets op 1 te zetten, combineren met verwijderen halte Kastelenlaan?
Gemeentebreed; gladheidbestrijding meetpunt		€ 10.000	2016	volgt uit keuze om preventief i.p.v. curatief te gaan strooien
Totaal 2016:	€ -	€ 220.000		

Nieuw-Roden, Terheylsterweg/Scheperij/Schapenweg; inrichten als fietsstraat?			1	Financiering uit Programma Terheyl
Nieuw-Roden, Esweg binnen de bebouwde kom; snelheidsremmende maatregelen, plateaus op kruispunten? inrichten als fietsstraat?	€ 100.000		2	
Nieuw-Roden, Esweg buiten de bebouwde kom; snelheidsremmende maatregelen, plateaus op kruispunten? Fietsvoorziening aanbrengen (fietsstraat/fietsstroken?)	€ 150.000		3	
Norg, Kerkpad/Kerkhofsdriфт, aanbrengen plateau en verkleinen kruisingsvlak, éénrichtingsverkeer omdraaien?	€ 10.000		4	Maakt deel uit van de top 6 aandachtslocaties ongevallen.
Roden, Nieuweweg/Nijlandspark/Meester Wijchgellaan; Inritconstructies op de zijwegen, vluchtheuvels in de Nieuweweg voor verbeteren oversteekbaarheid voor voetgangers	€ 175.000		5	Maakt deel uit van de top 6 aandachtslocaties ongevallen. Combineren met onderhoud en herontwikkeling Ronerborg, wordt woonrijp gemaakt in 2017?
Roden, Nieuweweg/Zuiderveld/Westerstraat; éénrichtingsverkeer Zuiderveld, aanbrengen vluchtheuvels voor oversteekbaarheid van de kruising en/of het aanbrengen van zebrapaden	€ 50.000		6	Maakt deel uit van de top 6 aandachtslocaties ongevallen, combineren met aanpak Nieuweweg?
Veenhuizen, Ds. Germsweg/Eikenlaan; rood 60 km plateau aanbrengen	€ 20.000		7	Maakt deel uit van de top 6 aandachtslocaties ongevallen.
Gemeentebreed; Schoolomgevingen, parkeerproblematiek tegengaan door aanbrengen gele strepen bij scholen	€ 5.000		8	Politie is akkoord met handhaving
Norg, Westeind; verbeteren doorstroming centrumhalte Norg			9	
Norg, Westeind; verbeteren oversteekbaarheid voor voetgangers bij de Coop door aanbrengen V.O.P.	€ 2.500		10	Oversteek in etappes, kortere oversteek en/of V.O.P. (zebrapad)
Roden, Brink/Heerestraat; verbeteren oversteekmogelijkheden voor voetgangers	€ 10.000		11	Oversteek in etappes, kortere oversteek en/of V.O.P. (zebrapad)
Roden, Heerestraat (erfgedeelte); oplossen parkeerproblematiek	€ 100.000		12	Voetgangerszone? Regelen door verzinkbare palen? Alternatief is parkeren legaliseren door aanleg vakken. Wilhelminastraat wordt ook genoemd als voetgangerszone
Peize, Achteromweg, eerste fase; eenduidig inrichten als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom; inritconstructies op 30 km-zijwegen, wegversmallingen en koersmix voetpad	€ 100.000		13	Op verzoek van Dorpsbelangen Peize vast 'no regret' maatregelen nemen in afwachting van definitieve oplossing
Altena, Vaartweg/Boerlaan; kruispuntplateau aanbrengen	€ 15.000		14	V85 = 73 km/uur op de kruising
Lieveren, Nijlandseweg; inrichten als 60 km-zone, verkeer van rechts krijgt voorrang, aanbrengen plateaus op de kruispunten	€ 60.000		15	Tynaarlo doet hetzelfde
Lieveren, Nijlandseweg; asfalt vervangen door bestrating en versmallen naar 5 meter	€ 50.000		16	combineren met onderhoud

Lieveren, Noordesch; asfalt vervangen door bestrating en versmallen naar 5 meter, trottoir aanbrengen		€ 200.000	17	combineren met onderhoud
Nietap, Natuurschoonweg; snelheidsremmende maatregelen nemen, wegversmallingen?		€ 10.000	18	
Nieuw-Roden, Dorpsstraat; inrichten als Shared Space			19	Meeliften met toekomstige ontwikkelingen centrum
Peize, Hoofdstraat; herinrichten, bv als Shared Space		€ 250.000	20	combineren met onderhoud
Peize, Hoofdstraat/Roderweg/Groningerweg; plateau aanbrengen		€ 20.000	21	lastig voor OV
Peize, Achteromweg tweede fase; eenduidig inrichten als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom; rode rabatstroken en kruisingsvlakken		€ 300.000	22	Meeliften met groot onderhoud en/of ontwikkeling Peize Zuid
Peize, Hereweg; verder inrichten conform 30 km-zone, asfalt vervangen door bestrating? Wegversmallingen?			23	Meeliften met groot onderhoud loont nauwelijks (alleen herstellvakjes en slijtlaag), er ligt geen riolering
Peize, Brusselseweg/Noorddijk/Zuiderdijk; snelheidsremmende plateaus aanbrengen		€ 30.000	24	te hard rijden (V85 = 67 km/uur, 987 vtg/gem.werkdag), combineren met onderhoud
Roden, Ceintuurbaan Zuid/Norgerweg; voorrang om de hoek, inritconstructie aanbrengen, 30 km-zone laten beginnen		€ 150.000	25	pas nadat er een alternatief is voor doorgaand verkeer
Roden, Brink; inrichten als Shared Space		€ 150.000	26	eventueel combineren met Heerestraat
Roden, Raadhuisstraat; Inrichten als 30 km-zone		€ 170.000	27	
Roden, Hullenweg; eenduidig inrichten als gebiedsontsluitingsweg, binnen de bebouwde kom; inritconstructies op 30 km-zijwegen, rode rabatstroken en rode kruisingsvlakken		€ 500.000	28	Meeliften met groot onderhoud
Roden, Maatlanden; ontbrekende schakel in fietsnetwerk tussen de rondes met de N372 en de Slotlaan			29	grond niet in eigendom, geen prioriteit
Veenhuizen – Een, Oude Norgerweg; Recreatief fietspad, ontbrekende schakel aanleggen			30	Eigendom Justitie/Staatsbosbeheer, wordt gebruikt voor onderhoud productiebos
N373, Koelenweg; creëren veiliger fietsoversteek			31	bespreken met provincie Drenthe als wegbeheerder
Met de provincie samenwerken aan het maken van een uitvoeringsplan volgend op de wegbeeldvisie N373 (Roden-Norg-Huis ter Heide) en de N858 (Norg-Donderen)			32	externe financiering
Fietsroute Norg - Assen (Schaapdijk/Witterstraat); ontbrekende schakel, wellicht betonpad aanbrengen			33	Gemeentegrens overschrijdende fietsverbinding, onderzoeken oplossing samen met de gemeente Assen
Totaal (middel)lange termijn	€ -	€ 2.627.500		

6 Samenvatting

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk beleid luidt:

Noordenveld voert een integraal verkeer- en vervoerbeleid dat is gericht op het in stand houden of verbeteren van de (economische)bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.

De thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (leef)milieu vragen om samenhangende maatregelen op tal van fronten. De denkrichtingen zijn per onderwerp vertaald naar concrete doelstellingen, voorstellen en/of werkwijzen waar beleidsregels uit voortgekomen zijn. Deze beleidsregels vormen een beknopte samenvatting van het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid:

6.1 Verkeersstructuur

Beleidsregel: Noordenveld geeft, mits het veilig kan (rekening houdend met de CROW-richtlijnen en het overige beleid), prioriteit (voorrang) aan achtereenvolgens:

1. De fiets
2. Het openbaar vervoer
3. De auto
4. De voetganger

Beleidsregel: Noordenveld houdt de verkeersbewegingen bij door de inzet van de radarteller.

Beleidsregel: Noordenveld kiest ervoor om de wegencategorisering logisch op te bouwen waarbij de verblijfsgebieden niet te groot worden en weggebruiker vlot van erftoegangswegen, via gebiedsontsluitingswegen op stroomwegen terecht komt.

Beleidsregel: Noordenveld kiest ervoor om de drie grote kernen te ontsluiten met gebiedsontsluitingswegen.

6.2 Verkeersveiligheid

Beleidsregel: Noordenveld zet op het gebied van gedragsbeïnvloeding de komende jaren in op:

1. Het blijven bieden van gedragsbeïnvloedingsprojecten voor elke leeftijdscategorie.
2. Het bieden van meer aandacht aan de leeftijdscategorie 24 – 65 jaar.
3. Het Drents VerkeersveiligheidsLabel (DVL) op elke basisschool in de gemeente.
4. Prioriteit voor de modaliteit (elektrische) fiets.

Beleidsregel: Noordenveld vraagt handhaving aan de politie als er objectief (met een verkeerstelling) is aangetoond dat er in vergelijking met het algemene beeld op vergelijkbare wegen sprake is van een snelheidsprobleem.

Beleidsregel: Op verzoek van belangenverenigingen en inwoners wordt de DSI ingezet als gedragsbeïnvloedingsinstrument bij klachten over snelheid.

Beleidsregel: Bij scholen kunnen, indien gewenst, gele strepen toegepast worden.

Beleidsregel: Prioriteit in strooiroutes wordt bepaald door:

1. de functie van de weg, gebiedsontsluitingswegen gaan boven erftoegangswegen;
2. belangrijke fietsroutes;

3. busverbindingen;
4. locaties van scholen, gezondheidscentra, winkelcentra en bejaardencentra.

Beleidsregel: De gemeente gaat terughoudend om met het aanbrengen van VOP's (zebrapaden).

6.3 Mobiliteit

Beleidsregel: De fiets staat in Noordenveld principieel op '1'. Waar het veilig kán, zijn of worden fietsers 'in de voorrang' gezet.

Beleidsregel: Fietsroutes Plus zijn directe, snelle en comfortabele fietspaden van hoge kwaliteit die - mits het veilig kan- voorrang hebben op het overige verkeer.

Beleidsregel: Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van Fietsroutes Plus.

Beleidsregel: Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van hoofdfietsroutes.

Beleidsregel: Binnen de bebouwde kom worden fietsers op rotondes en bij voorrangskruispunten/wegen in principe in de voorrang gebracht.

Beleidsregel: Fietspaaltjes worden in principe niet toegepast tenzij fietspaaltjes strikt noodzakelijk zijn om gevaarlijke situaties, overlast, sluipverkeer en schade te voorkomen.

Beleidsregel: Noordenveld zet zich in voor maximaal behoud van openbaar vervoer waarbij het (op lange termijn) betaalbaar houden van openbaar vervoer een grote rol speelt.

Beleidsregel: Op wegen waar veel openbaar vervoer rijdt wegen de belangen van het openbaar vervoer zwaar mee in de inrichting van betreffende wegen.

Beleidsregel: Noordenveld stimuleert via de ontwikkelgroep OV noord Drenthe het proces van duurzame aanbesteding van openbaar vervoer door bussen nog groener te maken. Daarbij past ook een verbeterde samenwerking tussen bus, auto en fiets. Het OV concurreert hierbij met de auto en niet met de fiets.

Beleidsregel: Noordenveld werkt mee aan de aanleg van een Dynamisch ReizigersInformatieSysteem (DRIS) bij de belangrijkste bushaltes in de gemeente.

Beleidsregel: Het personenvervoer per auto wordt verduurzaamd door het autoverkeer in de gemeente Noordenveld, indien mogelijk te beperken, of anders zo milieuvriendelijk mogelijk te laten plaatsvinden door bijvoorbeeld over te schakelen naar duurzame brandstoffen.

Beleidsregel: Om elektrisch rijden te stimuleren worden, als de kans zich voordoet, extra oplaadpunten voor elektrisch vervoer gerealiseerd.

Beleidsregel: Onnodig personenvervoer en sluipverkeer per auto in Noordenveld wordt zoveel mogelijk beperkt door waar het kan, qua bereikbaarheid en draagvlak onder inwoners, wegen af te sluiten met fysieke maatregelen (paaltjes, landbouwsluit, busluit, enz.) maar wel toegankelijk te houden voor fietsverkeer.

Beleidsregel: Nieuwe vrachtwagenverboden stelt Noordenveld in principe niet in.

Beleidsregel: In 30 km-zones is parkeren op straat in principe toegestaan.

Beleidsregel: Parkeerproblemen in straten/buurtten worden, indien mogelijk, bij groot onderhoud of een herinrichting opgelost en niet separaat.

Beleidsregel: Noordenveld kiest voor het toepassen van de CROW-bandbreedtes in de parkeerkcijfers waarbij de gemiddelde bandbreedte het uitgangspunt is.

Beleidsregel: Als een inwoner met een invalidenparkeerkaart een permanent beroep moet doen op een openbare parkeerplaats in de directe omgeving van zijn of haar woning, probeert deze allereerst, ondersteund door de Noordenveldwerker, in overleg met naaste bewoners, een oplossing te vinden. Wanneer dat in onderling overleg niet mogelijk blijkt, reserveert de gemeente alsnog een geschikte parkeerplaats. Aan het gebruik van de parkeerplaats en het inrichten daarvan zijn voor aanvrager geen kosten verbonden.

Beleidsregel: Vrachtwagens worden geparkeerd op eigen terrein (bij het bedrijf) en niet op de openbare weg.

6.4 Uitvoering

Beleidsregel: Verkeersmaatregelen, herinrichtingen en de verdere inrichting van wegen worden zoveel mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, daarvoor wordt jaarlijks een 'meeliftbudget verkeer en vervoer' gereserveerd.

7 Bijlagen

7.1 Enquête actualisatie GVVP 2014

Enquête actualisatie GVVP 2014

Waar zou volgens u welke verbetering(en) in het fietsnetwerk nodig kunnen of moeten zijn en waarom?

Answer Options	Response Count
	22
<i>answered question</i>	22
<i>skipped question</i>	4

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:48 PM	geen opmerkingen
2	feb 12, 2014 8:57 PM	De bevolking van onze beide dorpen ervaart de fietsverbinding tussen de brink van Zuidvelde en de Hoofdweg naar Veenhuizen (langs ijsbaan) als ontoelaatbaar gevaarlijk. Het achterstallig onderhoud is hiervan de oorzaak. Wegens het ontbreken van afscheidingspalen, tussen zandweg en fietspad, wordt het fietspad stuk gereden door ander verkeer. Bovengenoemd pad is een belangrijke fietsverbinding richting Veenhuizen en Friesland (en andersom).
3	feb 11, 2014 11:22 AM	aansluiting op het netwerk van omliggende gemeentes er is nogal verschil in uitvoering
4	feb 10, 2014 10:08 AM	Strooibeeld doorgaande fietsroute. Er fietsen dagelijks heel veel forenzen en scholieren door ons dorp van Roden en Roderwolde naar Groningen. In de winter worden deze doorgaande fietspaden niet gestrooid wanneer er gladheid is. (Roderwolderdijk en Brunlaan)
5	feb 5, 2014 9:39 AM	minder vaak onnodig weg oversteken voor fietsers, veiliger oversteekplaatsen door maatregelen afremmen auto-verkeer, verbod groot licht auto's op wegen met fietspad, meer fietspaden en ontbrekende of onlogische gedeelten verbeteren. Geen drempels waar gefietst wordt, of drempels inkorten zodat fietsers er geen last van hebben. Te vaak obstakels voor fietsers. Raar fietspad door Peize (Roden - Groningen), belachelijk kronkelig.
6	feb 5, 2014 7:31 AM	Steeds auto's voorrang boven fietsers (Roden). Fietspad langs de Terheijlsterweg richting leek voor schoolgaande kinderen die naar leek fietsen.

- 7** **feb 4, 2014 2:13 PM** Ook aandacht voor (recreatieve) fietspaden naar bestemmingen over de gemeente/provincie grens. Zoals bijvoorbeeld vanuit Veenhuizen richting Oosterwolde, vanuit Een naar Bakkeveen. Is er voor de recreatieve fietspaden contact gezocht met de beleidsmedewerker recreatie en toerisme? Belangrijk is een goede bereikbaarheid per fiets vanaf verblijfsrecreatie (Amerika) naar toeristische trekkers zoals Veenhuizen. Daarnaast, mede door het verdwijnen van een aantal scholen, veilige fietspaden vanaf de kleine dorpen naar de grotere dorpen met voorzieningen. Dit om de leefbaarheid in de kleine kernen zonder voorzieningen op peil te houden. Bijvoorbeeld Hoofdweg Westerveelde naar Norg, ligt geen fietspad. Wellicht handig om uit te zoeken hoe de kinderen uit de kleine dorpen (waar de scholen recent verdwenen zijn) nu naar school gaan, en als ze met de fiets gaan, waar gaan ze dan langs. Ook vanuit Roden-West zou een goede fietsverbinding voor de middelbare schoolgangers in Leek een goede toevoeging zijn.
Ontbreekt hier wellicht op sommige punten nog iets?
- 8** **jan 28, 2014 3:26 PM** Heerestraat en Brink. Meer duidelijk bij de Groningerstraat. Meer duidelijkheid Norgeweg
- 9** **jan 27, 2014 7:28 PM** langs de Hofstedenlaan van af het "Valkhof "tot aan de wijk 5e verloting
omdat hier dagelijks veel basisschool schoolieren gebruik van maken en omdat, ik noem ze maar idioten, menen dat de Hofstedenlaan beschouwen als een racebaan dus gevaarlijk voor gebruikers dit fietspad langs de Hofstedenlaan.
- 10** **jan 26, 2014 3:19 PM** Aanpassen van al te hoge wegdrempels, die eigenlijk bedoeld zijn om de snelheid van auto's te beperken, maar die ook de fietsers hinderen. Bijv. door afvlakken aan de zijkant. Bijv. Ceintuurbaan-Noord.
Soms zijn goten aan de zijkant van de weg ook erg hinderlijk voor een fietser, bijv. wanneer je rijdend op de Padkamp de Westerstraat/Touwslager oversteekt.
Fietspaaltjes staan soms (veel) te dicht op elkaar of staan te dicht bij een bocht en zijn daardoor gevaarlijk. Voorbeeld: het fietspad aan Langmadijk.
Het wordt steeds moeilijker en gevaarlijker om de N372 bij Peizerwold (Brunlaan) over te steken. Een gefaseerde oversteek zoals bij Peizermade zou al enigszins helpen.
Het Julianaplein in Roden is voor fietsers erg gevaarlijk. De fietsstrook is veel te smal.
Bij de kruising Maatlanden / Roderweg / Stinsenweg is het tegen intuïtief dat de fietser daar geen voorrang heeft. Het autoverkeer van de Roderweg moet toch al stoppen voor de voorrangsweg, maar heeft wel voorrang op de fietser.
Tot slot is het verwonderlijk dat in bijna het hele land fietsers binnen de bebouwde kom voorrang hebben op rotondes, maar in Noordenveld niet. Dit terwijl Drenthe zich afficheert als 'Dé Fietsprovincie'.
- 11** **jan 25, 2014 4:27 PM** Fietsers sneller groen op kruisingen met N372. Fietsers voorrang op fietspad langs Oosteinde. Fietspad Peize-Roden fietsroute plus maken aansluitend op Peize-Groningen
- 12** **jan 25, 2014 2:24 PM** In Peize: overgang van fietspad langs Roderweg richting centrum dat plots eindigt bij Joost Lewelaan. Alle fietser gaan hier schuin oversteken wat gevaarlijke situaties oplevert.
- 13** **jan 24, 2014 3:16 PM** Fietsroute Scheperij/Schappenweg Terheijl is onveilig mede door de hoge snelheden van sommige weggebruikers

- 14** **jan 24, 2014 10:37 AM** Rotonde nabij benzinstation Nieuweweg/Ceintuurbaan Z/W
- Komende vanuit richting Nieuw Roden langs het fietspad aan de linker kant (2 richtingen fietsverkeer) moet men officieel oversteken (de rotonde nemen) nabij het benzine station terwijl het voor de fietsers logischer is om gewoon door te fietsen over het stukje fietspad richting het dorp om bij het Nijlandpark de oversteek te nemen (wat ook veelal gedaan wordt). Nog mooier zou zijn het fietspad gewoon tot in het dorp door te laten lopen.
- 15** **jan 24, 2014 9:27 AM** Vanuit de wijk vijfde verloting in Roden is er geen optimale fietsontsluiting richting bedrijventerrein Westeresch. De vrije fietsroute stopt bij de Ronerborg en gaat via woonstraten verder. Een meer rechtstreekse en vrijliggende fietsaansluiting vanaf de rotonde Slotlaan naar de rotonde J.P. Santeeweg en de N372 voor fietsers betekent een verbetering voor de ontsluiting van de vijfde verloting. De fietsroutekeuze is nu niet optimaal. Of er moet via het Natuurschoonbos en Leutingewolde gefietst worden of via een eerder genoemde woonstratenroute.
- 16** **jan 23, 2014 11:15 AM** op 60 km wegen gekleurde fietsstroken aanbrengen.
- 17** **jan 22, 2014 9:12 PM** Bocht in Touwslager bij Vasalis: levensgevaarlijk om komende vanaf Nieuweweg-Touwslager rechtdoor, richting Leeksterweg te gaan als fietser! De geplaatste paaltjes zijn ook (vooral 's avonds) gevaarlijk voor de fietsers. Bocht Heerestraat-Leeksterweg (bij de apotheek): als je als fietser naar de Zulteresweg (rechtsaf) gaat, moet je de bocht met een grote boog maken en dus op de rijbaan de auto's lastig vallen. Ook de bocht (linksaf) Zulteresweg-Schoollaantje is erg moeilijk voor fietsers om te nemen !!!! Te scherp en paaltjes.
- 18** **jan 22, 2014 9:47 AM** Esweg Nieuw-Roden (voorschoolgaande kinderen)
- 19** **jan 21, 2014 9:03 PM** Terheylsterweg Nieuw-Roden (voor schoolgaande kinderen)
 Fietspad langs Terheijlsterweg. Deze weg wordt veel gebruikt door scholieren en mensen die van/naar Leek moeten. De huidige inrichting met bomen maakt het geheel visueel klein en smal. Op zich niet verkeerd voor de snelheid maar wel risicovol voor fietsers.
 Fiets/voetpad naar de OBS Poolster vanaf de Poolswijk naar de Zevenhuisterweg gesitueerd tussen de ijsbaan en de school/voetbalvelden. Hierdoor kunnen de kinderen vanuit de vijfde verloting de drukke kruising Esweg/Zevenhuisterweg mijden en op een veilige manier naar/van school komen en gaan.
- 20** **jan 21, 2014 8:17 PM** Langs alberheijn fietsen richting shell. De oversteek vlak voor de shell is lastig en onveilig
- Verlichting langs het fietspad van Groningen naar Peize. Vooral bij de bruggen
- Vanaf hotel langewold naar Leek, verbeteren verlichting
- Bij rotonde bij shell stuurwold wordt door fietsers vaak links gereden in richting Roden, fietspad is hiervoor niet geschikt, verbeterpunt verbreding of logischer maken om rechts de rotonde op te gaan
- 21** **jan 21, 2014 6:43 PM** Van nieuwe Roden naar Roden centrum.
 Wil je bv van nieuw roden naar de jumbo in roden dan moet je de hoofdweg naar roden meerdere keren oversteken.

Zo snel mogelijke verbinding vanuit Roden naar Groningen (nu al erg goed kan beter in Peize zelf). Fietssnelweg voor forenzen verkeer

22 jan 21, 2014 11:14 AM

Trachten de fietsers en bromfietser in de bebouwde kom beter te scheiden. Bromfietsers maken nog te veel gebruik van paden waar ze niet zijn toegestaan

Ervaart u hinder van (teveel) doorgaand verkeer door winkelgebieden/dorpscentra binnen de gemeente Noordenveld? Zo ja: waar en hoe zou dit volgens u op te lossen zijn?

Answer Options	Response Count
	25
<i>answered question</i>	25
<i>skipped question</i>	1

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:53 PM	Kern Huis ter Heide, zeer veel last van veel te hard rijdend verkeer. Oplossing van de Koelenbrug 60 km zone maken. Men moet toch vaart minderen voor de gevaarlijke bocht vlak voor de afslag Veenhuizen. Voorts oversteek voor kinderen bij Koelenweg markeren met strepen en snelheidsbeperking 60 km (+ snelheidscontrole), nu levensgevaarlijk.
2	feb 12, 2014 8:57 PM	n.v.t.
3	feb 11, 2014 11:22 AM	nee
4	feb 10, 2014 10:08 AM	Hoofdstraat en Achtersteweg in Roderwolde. Vooral in de spits. Oplossingen: het creëren van wegversmallingen door bijv. betonnen bloembakken. Drempels zijn voor aanwonenden vaak erg vervelend. Regelmatiger snelheidscontroles uitvoeren.
5	feb 5, 2014 9:39 AM	Meer autoluwe/autovrije delen.
6	feb 5, 2014 7:35 AM	Herestraat in Roden auto luw maken. is een ergernis al die geparkeerde auto's op de Herestraat en de te hoge snelheid in dit winkelgebied.
7	feb 4, 2014 2:13 PM	oplossing zou zijn winkelgebied afsluiten door middel van beweegbare palen en s'morgens van 6:00 uur tot 10:00 uur open voor bevoorrading/ laden en lossen. De grote parkeerterreinen in Roden liggen tegen de winkels aan. Toch wordt er ook veelvuldig in de Heerestraat en Wilhelminastraat geparkeerd. Naar mijn mening ontbreekt daarvoor de noodzaak. Het doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het dorpscentrum. De geparkeerde auto's naast terrasjes en kledingrekken etc. vind ik niet een passend beeld, en is volgens mij ook een beeld wat de gemeente niet zou moeten na streven als zijnde ruimtelijke kwaliteit. Ook de mogelijkheid om met de auto door het centrum te rijden, zie ik geen noodzaak in. De Heerestraat (vanaf nr. 54/ 29 t/m Scapino) en Wilhelminastraat (vanaf nr. 13/20 t/m nr. 39/34zijn in eerste instantie verblijfsgebied. Naar mijn idee kunnen deze stukken autoluw worden gemaakt.

8	jan 28, 2014 3:27 PM	Noordenveld doet het wel goed maar de mens is die het doet
9	jan 28, 2014 11:46 AM	nog niet, maar als er bussen door de Herestraat gaan dan wel
10	jan 27, 2014 7:36 PM	Wat ik erg jammer vind dat er in de Herestraat langs de weg wordt geparkeerd terwijl dit eigenlijk verboden is er ontstaan dan gevaarlijke situaties omdat er ook nog doorgaand verkeer door deze straat moet. Vaak is er dan nog genoeg parkeer gelegenheid op de parkeerplaatsen. Dus: HANDHAVEN!!!
11	jan 26, 2014 3:19 PM	Ja. Geen (gratis) parkeerterreinen middenin het centrum (bijv. Albertsbaan). Zo bevorder je alleen maar het auto-verkeer.
12	jan 25, 2014 4:28 PM	Hoofdstraat Peize: inrichten als verblijfsgebied (shared space)
13	jan 25, 2014 2:25 PM	Nee
14	jan 24, 2014 3:16 PM	nee
15	jan 24, 2014 10:37 AM	Geen probleem persoonlijk, hoewel de Heerestraat naar mijn idee te vol wordt. Ben een fietser zonder auto bezit en scharrel er tussendoor.
16	jan 24, 2014 9:33 AM	Er zit veel doorgaand verkeer op de route via de Raadhuisstraat (Roden) van en naar Norg. Dit geeft een behoorlijke druk op de rotonde Julianaplein en de kruising met de Herestraat. Hinderlijk is een zwaar woord en ik begrijp dat er geen goede alternatieven zijn. Echter met een andere inrichting (de inrichting is nu meer 50km per uur i.p.v. de geldende 30 km per uur) en goede routeverwijzing vanaf de rondweg kan verkeer meer gestimuleerd worden van de route de rondweg, Maatlanden en Ceintuurbaan/Stinsenweg gebruik te maken.
17	jan 23, 2014 11:22 AM	In Norg de hoofdrink bij de kerk niet meer als parkeerplaats gebruiken. dit vermindert het aantal auto's dat over Brink rijdt en verfraait het aanzicht van het dorp aanzienlijk. In Roden geldt voor de Brink/ Raadhuisstraat 30 km; een snelheid die door weinig automobilisten wordt gehanteerd. versmallingen of iets dergelijks zouden effectiever kunnen zijn. anders gezegd; het aantal auto's dat in de kern rijdt is te groot en veroorzaakt hinder voor fietsers, voetgangers en de algehele beleving.
18	jan 22, 2014 9:12 PM	nee
19	jan 22, 2014 9:49 AM	Hinder in Nieuw-Roden . Snelheids beperkende maatregelen treffen , voor doorgaand verkeer.
20	jan 21, 2014 9:05 PM	Nee, verkeer hoort erbij. Hoewel de Heerestraat tegenwoordig wel erg druk is met geparkeerde auto's
21	jan 21, 2014 8:29 PM	Het winkelcentrum Roden is ingericht als auto luw gebied, parkeren alleen in de vakken. Het is erg onplezierig en onaantrekkelijk om tussen de geparkeerde auto's in het centrum te winkelen. Handhaven of sterk verbeterde uitleg. Alternatief is het opheffen van woonerf en aanleggen parkeervakken De entree richting de hockeyvelden is ingewikkeld en onveilig, Mede door de kruising. Een rotonde zou een verbetering zijn.
22	jan 21, 2014 6:45 PM	Ervaring in Roden en nieuw Roden. Dit valt wel mee is dus ok. Alleen moet er beter op snelheid gehandhaafd worden! Met name bij het gemeentehuis/brink rodén. En centrum rodén (woonerf) Ook zebra's zijn welkom.
23	jan 21, 2014 6:21 PM	Alleen als voetganger
24	jan 21, 2014 6:15 PM	ja, in Norg op de Asserstraat veel verkeer. Rondweg maken bijvoorbeeld vanaf Langelo naar Westervelde

25 **jan 21, 2014 11:14 AM**

Ervaar zeker als gebruiker van erf gelegen in de Herestraat Roden hinder van te veel doorgaand verkeer. Niet alleen hinder maar zie en ervaar ook regelmatig verkeersgevaarlijke situaties. Dit is een gevolg van het feit dat het gebied niet, zoals de doelstelling waarschijnlijk is geweest, tot een verblijfsgebied is gecreëerd. Er ontbreken ten 1e snelheidsbeperkende voorzieningen waaruit stapvoets rijden uit voortvloeit, 2e indruk wordt gegeven dat er een scheiding is tussen rijbaan en voetgangersgedeelte, 3e de ingang is onvoldoende duidelijk kenbaar als zijnde een erf. Al met al is de inrichting, die destijds is gedaan en waarvan bekend was voor de inrichting was voltooid dat deze problemen zich zouden voordoen, als absoluut ondeugdelijk aan te merken. Als men zich gehouden zou hebben aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW en de adviezen die destijds aan de wegbeheerder zijn gedaan, had men dit kunnen voorkomen en geld wat een herinrichting kost kunnen besparen.

Waar en waarom zou de gemeente Noordenveld door het treffen van specifieke maatregelen het verkeer (nog) meer fysiek moeten sturen?

Answer Options	Response Count
	24
<i>answered question</i>	24
<i>skipped question</i>	2

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:53 PM	Zie vraag 2: Kern Huis ter Heide i.v.m. te snel rijdend verkeer en voetgangersoversteek: oplossing 60 km begrenzing en strepen op weg vanwege oversteekplaats. Snelheidscontrole.
2	feb 12, 2014 8:58 PM	n.v.t.
3	feb 11, 2014 11:23 AM	straffere maatregelen in dorpen om verkeer te geleiden naar de wegen die er geschikt voor zijn.
4	feb 10, 2014 10:08 AM	Op dit moment geen voorbeelden voor handen.
5	feb 5, 2014 7:38 AM	Nieuweweg in Roden versmallen deze weg nodigt uit tot snel rijden door de breedte van de weg.
6	feb 4, 2014 2:13 PM	In het centrum van Roden ontstaat door de gelijkwaardige kruisingen wel eens een onduidelijke situatie. Als er van alle kanten verkeer aankomt, neemt degene die het meest "agressief" is de voorrang. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan. Ook ontstaat doordat iedereen eigenlijk een beetje afwacht, drukte op een kruispunt wat niet nodig zou hoeven zijn. Hierdoor komt de veiligheid van andere weggebruikers zoals fietsers en voetgangers onder druk te staan.
7	jan 28, 2014 3:28 PM	Bushalte in het centrum moet duidelijker met tekens strepen
8	jan 28, 2014 11:46 AM	geen mening
9	jan 27, 2014 7:36 PM	waar veel misbruik wordt gemaakt van fietspaden door auto's moeten er maar paaltjes komen.
10	jan 26, 2014 3:19 PM	-
11	jan 25, 2014 4:32 PM	Looproute vanuit Peize naar bushalte aan Westerweg verbeteren. Apart voetpad en betere verlichting. Beter nog bus weer door dorp laten rijden. Halte ligt veel te excentrisch t.o.v. dorp, zeker gezien ook het aantal inwoners dat Peize heeft (4.200).
12	jan 25, 2014 2:25 PM	-
13	jan 24, 2014 3:18 PM	Sluiproute Terheijl/Oostindie en Vagevuurselaan aanpakken
14	jan 24, 2014 10:40 AM	Veelal wordt er gemopperd over de Heerestraat en het parkeren aldaar.
15	jan 24, 2014 9:40 AM	De gemeente moet goed de focus houden op het goed onderhouden en verbeteren (veiligheid en comfort) van de belangrijke routes in het netwerk in plaats van woonwijken te voorzien van maatregelen zoals drempels en paaltjes. Paaltjes en drempels zouden juist een laatste redmiddel moeten zijn in plaats van maatregelen om verkeer te sturen. Wat hierbij ook van belang is, is het concentreren van de voorzieningen dichtbij of langs de hoofdfouten van het wegennet om daarmee sluipverkeer en onnodig verkeer in woonwijken te voorkomen. Meer aandacht voor fietsroutes is hierbij van groot belang om het aantal (onnodige) autobewegingen in de kernen tegen te gaan.
16	jan 23, 2014 11:26 AM	in het buitengebied worden zandpaden, die toch vooral een functie voor landbouw en wandel-/fietsrecreatie hebben te veel gebruikt door crossmotoren en terreinauto's
17	jan 22, 2014 9:13 PM	In de bij vraag 1 genoemde bochten.
18	jan 22, 2014 9:50 AM	Reeds genoemd .. Centrum Nieuw-Roden.

- 19 **jan 21, 2014 9:25 PM** Weg Vijfde Verloting vanaf de kruising met Tonkensven ook inrichten als 30 km zone tot aan de kruising met Driegraas. De wijk is nog steeds erg kinderrijk, het fietspad die de weg kruist wordt veel gebruikt en levert regelmatig gevaarlijke situaties op.
50 km/uur is te hard voor dit stuk van de weg gezien het fietspad de uitrit Sieland en de bossages langs de weg. En waarom is deze weg nog een 50 km straat terwijl andere soortgelijke wegen zoals de Weidenbloemenweg, Terheijlsterweg, Esweg wel als 30 km wegen zijn ingericht.
Tot slot de ongewenste afsluiting van de Driegraas t.h.v. het Valkenveld. Deze afsluiting is tot stand gekomen omdat een klein aantal bewoners van het Valkenveld en Eldersveld dit nodig vonden en hun zin hebben doorgedrukt. Een nadere enquête hierover in de wijk zou op zijn plaats zijn./
- 20 **jan 21, 2014 8:29 PM** Zie eerdere opmerking
- 21 **jan 21, 2014 6:45 PM** Geen idee
- 22 **jan 21, 2014 6:21 PM** Minder drempels. Een aantal drempels zijn te hoog. Bijvoorbeeld Grootveenweg, Norg.
- 23 **jan 21, 2014 6:17 PM** Bij de Coop Westeind ook een zebrapad.
in Norg rotonde bij verkeerspunt Eenerstraat en Westeind bij garage Dorenbos.
- 24 **jan 21, 2014 11:14 AM** Meer toezicht voor wat betreft het scheiden van het verkeer. Door enkele wijken superbrede fietspaden waarop zelf het autoverkeer jaloers op zou kunnen zijn en dan daar borden conform model 15 RVV plaatsen. Dan ook nog verwachten dat met name het bromfietsverkeer een andere route zal gaan nemen.
Helaas is de plaatsen van deze borden zinloos. Toezicht kan niet worden gedaan en de mentaliteit van de gebruiker is zodanig dat deze zich niet houdt aan deze tekens.

Signaleert u binnen de gemeente Noordenveld verkeersonveilige situaties? Zo ja: waar en waarom ervaart u deze locatie(s) als onveilig?

Answer Options	Response Count
	23
<i>answered question</i>	23
<i>skipped question</i>	3

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:53 PM	Zie vraag 2 en 3: onlangs ouder kind (14) onder auto, dit gaat een keer goed mis. Tevens te snel rijdend verkeer (racebaan) nabij kern Huis ter Heide.

- | | | |
|----|-----------------------|---|
| 2 | feb 12, 2014 9:03 PM | Ja, wij ervaren de fietsoversteekplaats te Zuidvelde aan de Asserstraat, op de kruising met de afslag Peesterstraat als zeer onveilig. Juist op deze onoverzichtelijke plek gaat de doorgaande fietsroute van de ene kant van de weg naar de andere kant. Een uitzicht verruiming voor het verkeer dat vanaf Norg komt is hier noodzakelijk. Ook kan bebording en belijning op het wegdek hier verbetering in brengen. Bij iedere dorpschouw is deze situatie ter discussie geweest. De weg is van de Provincie. |
| 3 | feb 11, 2014 11:23 AM | nee |
| 4 | feb 10, 2014 10:08 AM | Oversteek N372/Dwaziewegen: komend vanaf Roden is het zicht slecht, vooral als er vrachtwagens staan te wachten om op te rijden.
In ons gebied ontbreekt het aan ruiterspaden. Ruiters voelen zich niet veilig op de weg. |
| 5 | feb 5, 2014 9:40 AM | 80 km op weg Roden - Groningen is veel te hard. |
| 6 | feb 5, 2014 7:41 AM | Fietser moeten bij de Kastanjelaan/ Jachtlaan op de Groningerstraat oversteken vanuit Roden richting Peize om op het fietspad te gaan. dit is een onveilige situatie. |
| 7 | feb 4, 2014 2:24 PM | In het centrum van Roden zijn er geen zebra's. Toch zou dat voor met name ouderen in de buurt van het busstation denk ik een veiliger situatie opleveren. Ook vanuit het Brinkgebied richting het centrum van Roden, is het voor de voetganger een onoverzichtelijke situatie. Hierbij denk ik weer met name aan de medemens die niet goed te been is.
Ook bijvoorbeeld de grote bomen langs de doorgaande wegen (Roderesch - Roden) zorgen voor onveilige situaties als er grote objecten op de weg zijn als tractoren en vrachtwagens. |
| 8 | jan 28, 2014 3:31 PM | 30 km zone Brink en Norgerweg gaat veel te hard |
| 9 | jan 28, 2014 11:48 AM | Bushalte bij de Apotheek zeer onduidelijk voor de weggebruiker Waar is mijn plaats op de weg |
| 10 | jan 27, 2014 7:36 PM | diverse plaatsen oversteken. bv busstation en kruising Heerestraat-Raadhuisstraat en brink
De oversteek vanuit onze wijk - Vijfde Verloten v.v. vlakbij de bocht Kastelenlaan - Roderweg is niet prettig. Zeker niet vanaf de uitrit parallelweg van de Kastelenlaan die recht uitkomt op de Akkers. Op de fiets steken veel mensen uit onze wijk daar over om naar de Poiesz bijv. te gaan en dat is link |
| 11 | jan 26, 2014 3:19 PM | Oversteek voor fietsers N372 bij Peizerwold, door drukte en hoge snelheid. |
| 12 | jan 25, 2014 4:34 PM | Rotonde Maatlanden / Slotlaan. Automobilisten geven vaak niet aan waar ze heen willen.
Kruising Groninger weg-Roder weg-Hoofdstraat Peize. Kruising ligt in bocht en is onoverzichtelijk.
Fietsoversteek Groninger weg Peize bij begin fietspad naar Groningen. Fietsers in voorrang brengen. |
| 13 | jan 25, 2014 2:25 PM | - |

- 14** **jan 24, 2014 10:41 AM** Rotonde Bevrijdingsplantsoen Maatlanden nabij kerk.
 Fietsers vanuit richting Leek die hun weg willen vervolgen maken een onlogische slinger. Eerst richting Woldzoom dan via de Groen Zoom richting Nieuweweg (met autoverkeer, in en uitritten etc.) en vervolgens weer een slingertje of richting dorp of vervolg fietspad richting Roderesch.
 Logischer zou zijn het fietspad vanaf de rotonde nabij de kerk door de Maatlanden te laten vervolgen richting Nieuweweg (nu is dit een halfverhard voetpad). Men blijft dan gewoon fietspaden volgen.
 Ook de oversteek voor voetgangers/fietsers naar de bushalte nabij de rotonde zou dan gelijk verbeterd moeten worden als die halte daar blijft in de toekomst.
 Oversteek vanuit de Zondagstraat is onoverzichtelijk. Daar moet men omdat er een knik in de weg zit bijna op de weg staan om goed te kunnen uitkijken.
 Indien reconstructie van de Nieuweweg aan de orde is ook naar gekeken moeten worden.
- 15** **jan 24, 2014 9:50 AM** De kruising ter hoogte van de Poeisz in Nieuw Roden wordt als onveilig ervaren. De inrichting geeft onduidelijk en maakt het onoverzichtelijk. De aanleg van een voetgangersoversteekplaats zou zeker niet bijdragen aan de verkeersveiligheid op dit punt. Een compacter kruispunt en eventueel invoeren van voorrangregels (uitritconstructies naar Poeisz?) kunnen een concrete bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid (subjectief) op deze kruising. Blijf als wegbeheerder wel duidelijk maken dat de weggebruiker primair verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid. Blijf dit ook uitdragen naar de verschillende wijkverenigingen en belangenorganisaties.
- 16** **jan 23, 2014 11:28 AM** zie opmerkingen over kern van Norg en Roden. Verder de te hoge snelheid op 60 km wegen.
 Woon zelf aan een dergelijke weg en heb van snelheidscontrole door de politie nooit iets gemerkt.
- 17** **jan 22, 2014 9:15 PM** Bocht bij Vasalis: voor fietsers heel erg onoverzichtelijk en auto's rijden er te hard.
 Bocht bij de apotheek: fietsers moeten te ver de rijbaan op, om deze te nemen.
- 18** **jan 22, 2014 9:53 AM** Meerdere.
 Nieuw Roden Brinkstraat Noord en Zuid en Berkenstraat uitkomend op de Esweg. Op de Esweg wordt te hard gereden en geen voorrang verleend aan verkeer komende uit genoemde straten.
- 19** **jan 21, 2014 9:29 PM** Kruising fietspad met de weg vijfde verloting. Door de bocht is deze kruising redelijk onoverzichtelijk.
 De kruising Ceintuurbaan west/Torensmalaan/Heymanslaan. Door deze afsluiting gaan veel auto's door de omliggende straten (Kymmelstraat, Haanstraat/Geluklaan) Deze straten zijn hier niet op ingericht.
 Openstellen en herinrichten van de kruising maakt de verkeerssituatie in deze week een stuk beter. Door de kruising verhoogd aan te leggen moet de snelheid omlaag en verbeterd de verkeersveiligheid
- 20** **jan 21, 2014 8:40 PM** Zie onderstaande foto.
 Auto's rijden 50, het is druk, hierdoor is oversteken vanuit Roden naar Peize bijna onmogelijk. Het lijkt dat auto's weinig rekening willen/kunnen houden met fietsers midden op de rijbaan. Auto's passeren fietsers rechts en tegenliggers blijven aankomen rijden. Als fietser sta je tussen de langsrzende auto's bussen en vrachtwagens.
 Door de inrit van het fietspad links van de weg moet je een kort stukje tegen het verkeer in of je moet de kruising recht oversteken maar dan ben je als fietser wel heel erg lang aan het wachten i.v.m. de drukte.

- 21 **jan 21, 2014 6:48 PM** fietsoversteek weidebloemenweg over Roderweg.
Doordat auto vanaf Kastelenlaan/Roderweg afslaan richting Roderweg-> kan de richting aanwijzer verwarrend zijn en denken dat de auto naar weidebloemenweg gaat. Zonder meer is dit een lastige oversteek door het kruispunt Roderweg/weidebloemenweg en Roderweg/Kastelenlaan
- 22 **jan 21, 2014 6:21 PM** Nee
- 23 **jan 21, 2014 11:14 AM** Op de Achteromweg Peize ontstaan als het donker is gevaarlijke situaties als gevolg van onvoldoende straatverlichting en ontbreken van een trottoir. De verkeersintensiteit op deze weg is behoorlijk. De inrichting van de weg nodigt uit sneller te rijden als toegestaan. Er wordt met name 's avonds vaak door voetgangers gebruik gemaakt van deze weg. Door onvoldoende verlichting worden deze door het andere verkeer slecht opgemerkt, waardoor gevaarlijk situaties ontstaan.

Heeft u suggesties voor nieuwe gedragsbeïnvloedingprojecten die nog niet in de gemeente Noordenveld uitgevoerd worden?

Answer Options	Response Count
	21
<i>answered question</i>	21
<i>skipped question</i>	5

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:53 PM	nee
2	feb 12, 2014 9:08 PM	Wij hebben geen nieuwe maar wel een tip! Het zou fijn zijn als de gewenste haal- en breng-route naar basisschool De Elsakker in Westervelde beter zou worden nageleefd. Misschien kan de gemeente Noordenveld de schoolleiding hier op wijzen. Dit lijkt ons niet een taak voor de belangenvereniging.
3	feb 11, 2014 11:24 AM	nee
4	feb 10, 2014 10:08 AM	nee
5	feb 5, 2014 9:42 AM	U heeft het alleen maar over gedragsbeïnvloedingprojecten voor kinderen, jeugd. Doe ook eens wat aan gedragsbeïnvloedingprojecten voor automobilisten. Die moeten vaak beer uitkijken. En van hen moet je meer verwachten dan van jeugd, kinderen.

6	feb 4, 2014 2:24 PM	Vanuit de duurzaamheidsgedachte cursus Het Nieuwe Rijden. Verder andere gedragsbeïnvloedende cursussen waardoor vaker de fiets of voet gepakt wordt in plaats van de auto. Laat bijvoorbeeld maar zien hoeveel geld een ritje met de auto kost voor een afstand die je ook kunt fietsen. Probeer mensen in hun portemonnee te raken.
7	jan 28, 2014 3:32 PM	Gedragsbeïnvloeding: meer blauw zichtbaar, snelheden
8	jan 28, 2014 11:49 AM	30km. zone dusdanig inrichten, zodat er ook gehandhaafd kan worden
9	jan 27, 2014 7:36 PM	nee
10	jan 25, 2014 4:34 PM	Nee.
11	jan 25, 2014 2:26 PM	-
12	jan 24, 2014 10:42 AM	Onderzoek naar schoolroutes. Er worden allerlei argumenten aangevoerd over veiligheid scholieren. Met name bij de keuze voor nieuwe busroutes. Verspreidt over het dorp zijn verschillende scholen met een concentratie nabij en voorbij de Maatlanden. Juist dan zou men daar niet de bussen langs moeten laten gaan meerdere keren per uur. Scholieren komen en gaan niet met de bus naar en van die scholen. Argumenten om de bus niet door het dorp i.v.m. veiligheid scholieren is niet steekhouden naar mijn idee. Overal vandaan uit elke richting komen scholieren om of naar Roden of om naar Leek te gaan.
13	jan 24, 2014 9:53 AM	Nee, maar blijf met de campagnes en projecten goed focussen op de doelgroepen. De ene doelgroep heeft een hele andere benadering nodig dan de andere en zal minder beïnvloedbaar zijn dan de andere.
14	jan 23, 2014 11:28 AM	intensievere controle
15	jan 22, 2014 9:16 PM	nee, maar het lijkt met goed dat de beleidsmakers zelf eens op de fiets gaan en ervaren hoe gevaarlijk en/of onlogisch sommige situaties zijn.
16	jan 22, 2014 9:55 AM	30 km zones nog meer bekend te maken bij automobilisten.
17	jan 21, 2014 9:30 PM	Nee
18	jan 21, 2014 8:45 PM	We hebben geen concrete suggesties maar vragen ons wel af hoe wij als automobilist bereikt worden en uitgenodigd worden om bv onze snelheid aan te passen c.q. rekening te gaan houden met andere weggebruikers
19	jan 21, 2014 6:48 PM	Meer uitleg over wat een woonerf is. Veel mensen weten dat niet
20	jan 21, 2014 6:21 PM	Nee
21	jan 21, 2014 11:14 AM	Wat dit betreft `timmert` de gemeente goed aan weg. Wat onvoldoende is de gedragsbeïnvloeding voor volwassenen. VVN doet wel het een en ander maar is naar mijn beleving onvoldoende. Het meeste is gericht op de jeugd.

Ervaart u als voetganger problemen met de oversteekbaarheid van wegen in de dorpscentra binnen de gemeente Noordenveld? Zo ja, waar en wat is volgens u daarvan de oorzaak?

Answer Options	Response Count
	22
<i>answered question</i>	22
<i>skipped question</i>	4

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:54 PM	Ja, oversteek Koelenweg naar fietspad over Norgervaart, zie verder antwoord op de vorige vragen
2	feb 12, 2014 9:08 PM	n.v.t.
3	feb 11, 2014 11:24 AM	nee
4	feb 10, 2014 10:08 AM	We zouden graag een zebepad willen bij de oversteek school/Dorpshuis in de Hoofdstraat in Roderwolde. Zichtbaarheid (door glasbak) en snelheid van het verkeer zijn de reden van gevaarlijke situaties.
5	feb 5, 2014 9:43 AM	Veel te weinig oversteekplaatsen, te hoge snelheid en te veel auto's.
6	feb 4, 2014 2:24 PM	Ja, zie antwoord bij vraag 4.
7	jan 28, 2014 3:41 PM	Oorzaak Bord G5 erf snelheid 15 km per uur. Automobilisten blijken onvoldoende op de hoogte te zijn van het feit dat aan een woonerfbord een maximum snelheid is verbonden. hier vind de meeste interactie plaats tussen automobilisten en kwetsbare verkeersdeelnemers en zijn de gevaren het grootst. Vooral kinderen, ouderen en fietsers lopen gevaar door het te hard rijden in woongebieden.
8	jan 28, 2014 11:50 AM	Kruising Heerestraat-Touwslager en kruising Heerestraat-Raadhuisstraat-Brink
9	jan 27, 2014 7:36 PM	zie vraag 2
10	jan 25, 2014 4:34 PM	Nee.
11	jan 25, 2014 2:26 PM	-
12	jan 24, 2014 10:42 AM	Als het al een probleem is dan is de Heerestraat een knelpunt. Voetgangers/winkelende mensen die tussen de dicht op elkaar geparkeerde auto's moeten oversteken.
13	jan 24, 2014 9:56 AM	Nee, enkele wegen zijn nou eenmaal drukker maar er is altijd wel een moment voor voetgangers om veilig over te steken. Voetgangersoversteekplaatsen zijn in mijn ogen niet altijd een oplossing voor het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers. Met een andere inrichting (kortere oversteek) kan de oversteekbaarheid wel verbeterd worden.
14	jan 23, 2014 11:30 AM	zebra's op wegen naar/vanaf Julianaplein zouden zeer welkom zijn. en dan vlakbij het plein.

15	jan 22, 2014 9:20 PM	Kruisingen Heerestraat- Nieuweweg, Westerstraat- Nieuweweg en Touwslager-Heerestraat zijn heel moeilijk om over te steken want de auto's rijden daar veeeeeeel te hard en houden totaal geen rekening met voetgangers (en fietsers)
16	jan 22, 2014 9:56 AM	Nieuw-Roden. Gevaarlijke oversteek bij kruising bij Poiez zowel voor voetgangers als fietsers
17	jan 21, 2014 9:30 PM	Nee.
18	jan 21, 2014 8:46 PM	Winkelstraat Roden, oversteken met veel geparkeerde auto's
19	jan 21, 2014 6:50 PM	Ja waar zijn de zebra paden. Ik weet dat de gemeente denkt dat deze schijnveiligheid bieden. Maar in de rest van de wereld werken ze wel en ze zijn wel duidelijk.
20	jan 21, 2014 6:21 PM	Ja, Daarom ook een zebra pad op Westeind, Norg bij de Coop.
21	jan 21, 2014 6:20 PM	Norg, Westeind oversteken van supermarkt Coop naar pand van de Marskramer zebra pad mist
22	jan 21, 2014 11:14 AM	Ja, Herestraat Roden zoals eerder genoemd

Hoe denkt u dat we met elkaar de negatieve milieueffecten van het gemotoriseerd verkeer kunnen beperken?

Answer Options	Response Count
	23
<i>answered question</i>	23
<i>skipped question</i>	3

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:54 PM	snheidsbeperkingen.
2	feb 12, 2014 9:08 PM	n.v.t.
3	feb 11, 2014 11:27 AM	verkeer concentreren op wegen die er geschikt voor zijn. sluitend fietsnetwerk (ook voor e-bike) in de kop van Drenthe. parkeertarieven invoeren, dan wordt misschien ook voor milieuvriendelijkere vervoersmiddelen gekozen.
4	feb 10, 2014 10:08 AM	geen idee
5	feb 5, 2014 9:43 AM	Wijzen op het prima bussysteem. Fietsvoorzieningen verbeteren.

6	feb 4, 2014 2:33 PM	Stimuleren van Openbaar Vervoer, door goede en snelle routes. Stimuleren van gebruik elektrische auto's en fietsen, door voldoende oplaadpunten. Stimuleren gebruik van fiets. Onder andere voor woon-werk verkeer binnen de gemeente. Laat maar eens zien hoeveel geld het scheelt als je met de fiets naar het werk gaat in plaats van de auto pakt. En mensen hebben een stok achter de deur nodig. Misschien kan er een soort fietspool (in de trant van carpool) worden bedacht?
7	jan 28, 2014 3:41 PM	snelheden
8	jan 28, 2014 11:51 AM	Afsluiting van het centrum, maar dat is niet verstandig.
9	jan 27, 2014 7:36 PM	niet
10	jan 26, 2014 3:23 PM	Stimuleren van het laten staan van de auto door andere manieren van vervoer aantrekkelijker te maken. Goede doorgaande fietsroutes, meer fietsvoorzieningen bij supermarkten. Verminderen van belemmeringen zoals fietspaaltjes en drempels. Minder aantrekkelijk maken van het gebruik van gemotoriseerd vervoer, zoals het weren van de auto uit de centra of parkeergeld heffen.
11	jan 25, 2014 4:36 PM	Meer gebruikmaken van wandelen, fiets, bus (openbaar vervoer), auto delen, carpoolen
12	jan 25, 2014 2:26 PM	-
13	jan 24, 2014 10:42 AM	Parkeren net buiten het centrum. Plek zat als ook het busstation als parkeergelegenheid gebruikt kan gaan worden. Er zijn momenteel veel lege ruimten rond het centrum, daar kan geparkeerd worden zeker zolang er niet gebouwd gaat worden.
14	jan 24, 2014 9:58 AM	Zie eerder antwoorden: verbeter de belangrijkste routes in het netwerk en concentreer daarbij goed op de fietser: hoe beter voorzieningen bereikbaar zijn per fiets, hoe meer mensen bereid zullen zijn de fiets te nemen.
15	jan 23, 2014 11:32 AM	door gemotoriseerd verkeer, zeker in de kernen, te ontmoedigen. het aanbod van het grote aantal, en dan ook nog gratis, parkeerplaatsen stimuleert het rijden in de kernen en juist daar is de concentratie personen ook hoog.
16	jan 22, 2014 9:20 PM	Parkeren ontmoedigen.
17	jan 22, 2014 9:57 AM	Openbaarvervoer aantrekkelijk en goedkoper maken ook in de kleine dorpen
18	jan 21, 2014 9:31 PM	Niet
19	jan 21, 2014 8:49 PM	Autovrij dorp,
20	jan 21, 2014 6:52 PM	Autovrije dag in de gemeente De (tweetakt) brommers en scooters belasten (deze stinken en stoten erg veel zoi uit, meer fijnstof dan een moderne bus). Viertakt brommers/scooters minder belasten. Elektrische brommer scooter stimuleren
21	jan 21, 2014 6:21 PM	Stimuleren van fietsen naar het werk (via werkgever) en naar school (via school)
22	jan 21, 2014 6:21 PM	Fietsen, lopen, carpoolen en de snorbrommers verbieden.
23	jan 21, 2014 11:14 AM	Het centrum minder aantrekkelijk te maken voor het verkeer. Minder autoverkeer bij de scholen.

Ervaart u binnen de gemeente Noordenveld parkeerproblemen? Zo ja, waar en waardoor? Welke suggesties heeft u om dit op te lossen?

Answer Options	Response Count
	23
<i>answered question</i>	23
<i>skipped question</i>	3

Number	Response Date	Response Text
1	feb 12, 2014 9:55 PM	nee
2	feb 12, 2014 9:08 PM	n.v.t.
3	feb 11, 2014 11:29 AM	nee
4	feb 10, 2014 10:08 AM	geen opmerkingen
5	feb 4, 2014 2:34 PM	Nee
6	jan 28, 2014 3:42 PM	Mensen moeten hun voertuig goed parkeren en op de parkeerplaatsen
7	jan 28, 2014 11:52 AM	geen parkeerproblemen, eerder teveel parkeermogelijkheden
8	jan 27, 2014 7:36 PM	zie vraag 2
9	jan 26, 2014 3:24 PM	Integendeel. Noordenveld is momenteel eerder autovriendelijk dan auto-onvriendelijk.
10	jan 25, 2014 4:36 PM	Nee.
11	jan 25, 2014 2:28 PM	Onduidelijkheid over een kleine en grote parkeerplaats dicht naast elkaar in Peize (Hereweg, t.h.v. Sporthal en Sportvelden). Bij kleine parkeerplaats zou een verwijzend bord naar de grote parkeerplaats helpen, want bezoekers kunnen dat vaak niet overzien.
12	jan 24, 2014 3:20 PM	Ja. Santeeweg tussen de Schans en Natuurschoonweg
13	jan 24, 2014 10:43 AM	Zoals de foto al aangeeft kan het busstation prima daarvoor gebruikt worden zonder al te veel overhoop te halen. De bushokken en fietsenstallingen kunnen in hergebruik op nieuwe plekken.
14	jan 24, 2014 10:02 AM	Een doorn in het oog is het parkeergedrag in de Herestraat in Roden. Ondanks het parkeerverbod (in een woonerf mag alleen in de vakken geparkeerd worden) wordt volop geparkeerd in de Herestraat. Dit is een grote ergernis. Het geeft een enorm rommelige situatie. Oorzaak van dit probleem is dat de Westerbaan vaak erg vol staat en er niet gehandhaafd wordt. Suggestie is dus óf uitbreiden formele parkeergelegenheid inde Herestraat waardoor een en ander minder rommelig oogt of handhaving en zoeken naar mogelijkheden aan de randen en goed parkeerverwijfsysteem.

15	jan 23, 2014 11:34 AM	zie vorige opmerkingen.
16	jan 22, 2014 9:22 PM	roden is door het grote aanbod van parkeerplaatsen eigenlijk een dorp van blik. Niet echt, ik ga meestal op de fiets of doe boodschappen op rustig tijdstip.
17	jan 22, 2014 9:58 AM	Parkeren aan tijd binden zodat men korter parkeert. geen
18	jan 21, 2014 9:31 PM	Ja, Heerestraat. Niet zozeer problemen als wel auto's op een plek waar het niet zul moeten.
19	jan 21, 2014 8:53 PM	Parkeerplaats hockeyveld, langs het fietspad bij het hockeyveld. Met name op zaterdagochtenden als de jeugd moet spelen en andere verenigingen op bezoek komen waarbij ook nog veel ouders willen kijken. Gebruik maken van parkeerplaats Palestra, bewegwijzeren en goede looproute aanleggen
20	jan 21, 2014 6:53 PM	Zelden. Tijdens drukke winkeltijd is het wat vol maar na wat zoeken vindt je altijd wel een parkeer plaats (roden), ...Parkeren in roden in een verademing (gratis parkeren) als je uit Groningen komt. Elke keer als ik Groningen kom erger ik me eraan en weet dat Roden veeeeeeel beter is
21	jan 21, 2014 6:22 PM	Fijn dat parkeren gratis is
22	jan 21, 2014 6:21 PM	Nee
23	jan 21, 2014 11:14 AM	Parkeerproblemen in het centrum. Een groot deel van de parkeerplaatsen wordt bezet door voertuigen van het winkelpersoneel. Tracht deze b.v. te laten parkeren op of tegenover het jaarbeursterrein. Niet vrijwillig dan de parkeer-schijf weer invoeren en dienst handhaving met behulp van Boa's te uitvoeren. Parkeerboetes laten ingaan als parkeerbelasting. Kan de dienst voor een deel uit betaald worden.

Overige vragen of opmerkingen

Answer Options	Response Count
	18
<i>answered question</i>	18
<i>skipped question</i>	8

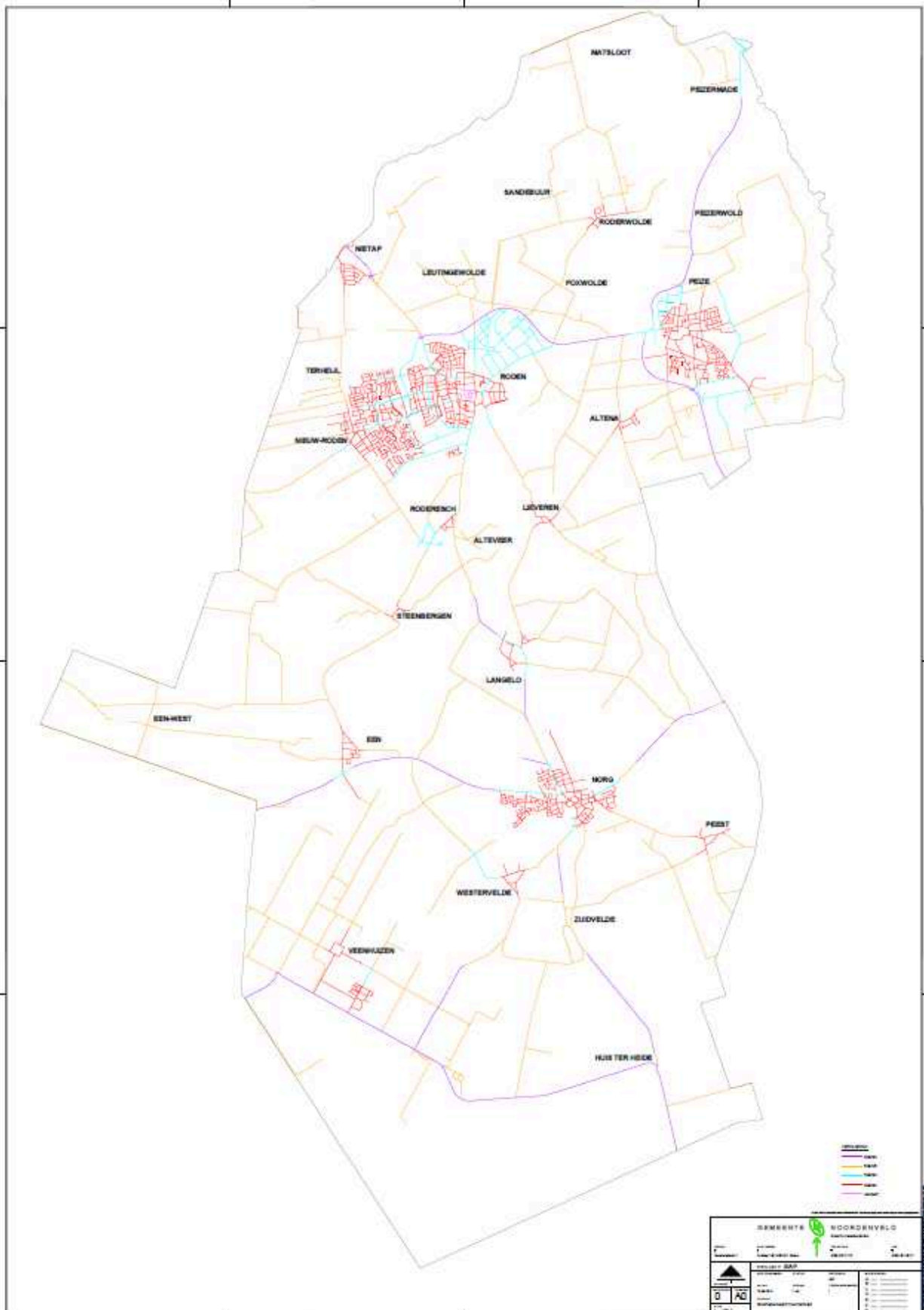
Number	Response Date	Response Text
--------	---------------	---------------

- 1 **feb 12, 2014 9:55 PM** Zelfde zorg inzake snelheid en oversteken bij oversteek Norgervaart-Domeinweg: samen overleg plegen met Assen s.v.p. Spoed gezien de vele kinderen die daar oversteken.
- 2 **feb 12, 2014 9:11 PM** n.v.t.
- 3 **feb 11, 2014 11:29 AM** hoe wordt het busvervoer in stand gehouden.
wat is het toekomstperspectief zeker in relatie met het sociaal, ruimtelijk economisch domein.
wat doen omliggende gemeenten
- 4 **feb 10, 2014 10:09 AM** geen vragen en opmerkingen
- 5 **feb 4, 2014 2:46 PM** Ik zou als ik jou was alle collega's hier intern een uitnodiging sturen om de enquête in te vullen. Niet iedereen heeft het gesignaleerd dat de enquête op de website staat.
Ik denk ook even aan de collega's recreatie, economie, volkshuisvesting, leefbaarheid etc.
En als er eenmaal een concept ligt graag ook even een overleg met Stedenbouw/planologie om te kijken wat het voor consequenties kan hebben voor onze (beleids)visies en bestemmingsplannen.
Wij gebruiken bijvoorbeeld verschillende bestemmingen voor verblijfsgebieden en doorgaande wegen etc.
Misschien kan dit nog duidelijker/verder worden doorgevoerd in ons ruimtelijk juridisch beleid.
- 6 **jan 28, 2014 3:43 PM** er zijn geen vragen de Gemeente Noordenveld doet het goed en om iedereen naar de zin te maken valt niet mee
- 7 **jan 28, 2014 11:53 AM** De meeste oudere bewoners van het centrum voelen zich als voetganger onveilig
- 8 **jan 27, 2014 7:40 PM** Ik fiets van april tot november naar Groningen vv en waar ik mij aan erger is de paarde stront die op de fietspaden ligt vooral in de onlanden en bij Peizermade waar een paar manege's zijn gevestigd. Wij hebben het vaak over honden poep maar dit is ook een probleem.
- 9 **jan 25, 2014 4:36 PM** Nee.
- 10 **jan 24, 2014 3:25 PM** Wees duidelijk over de snelheid op een bepaalde weg. Op meerdere plaatsen zie je een bord 60 km. Dan krijg je einde 60km, maar wegmarkering blijft 60 km. Wat is het nu?
- 11 **jan 24, 2014 10:43 AM** Ik vraag mij af of de net ingevoerde intensiteit van het busvervoer haalbaar blijkt te zijn in de toekomst.
Grote lange bussen. Zelf ben ik er nu 2x mee gereisd. Ca 18u vanuit Groningen 8 reizigers.
Ca 11u vanuit Groningen 4 reizigers en uiteindelijk een lege bus.
De tijd (en de tellingen) zullen het leren.
- 12 **jan 24, 2014 10:03 AM** Ik ben bereid mee te denken met de gemeente Noordenveld. U mag hierover contact met mij opnemen: florisschurer@gmail.com
- 13 **jan 23, 2014 11:35 AM** probeer de belangen van de bevolking te laten prevaleren boven de middenstandbelangen.

waarom moeten we zo ongeveer met de auto de winkel in kunnen rijden?
- 14 **jan 22, 2014 9:23 PM** nee
- 15 **jan 22, 2014 10:01 AM** meer snelheidscontrole door politie.
niet alleen de bevolking in een enquête betrekken bij de problematiek, maar ook in de uitvoering.
zgn. (burgerparticipatie daadwerkelijk toepassen.

- | | | |
|----|-----------------------|--|
| 16 | jan 21, 2014 8:55 PM | Vergeeten te vermelden: door samengaan van school Roderesch gaan jonge kinderen op de fiets over de Esweg in het donker. 60km is eigenlijk te hard..... |
| 17 | jan 21, 2014 6:55 PM | Ga toch wat meer 30Km handhaven. Desnoods meer obstakels en herinnering borden!
Bij mij aan de weidebloemenweg wordt vaak 30Km gereden, vaak 50 Km en soms 80+
Ik denk dat tactische geplaatste obstakels en herinnering borden (veel mensen vergeten dat ze op 30KM rijden) de goede 30KM zouden helpen en het nog veel veiliger maken ook voor het gevoel. |
| 18 | jan 21, 2014 11:14 AM | Geen |

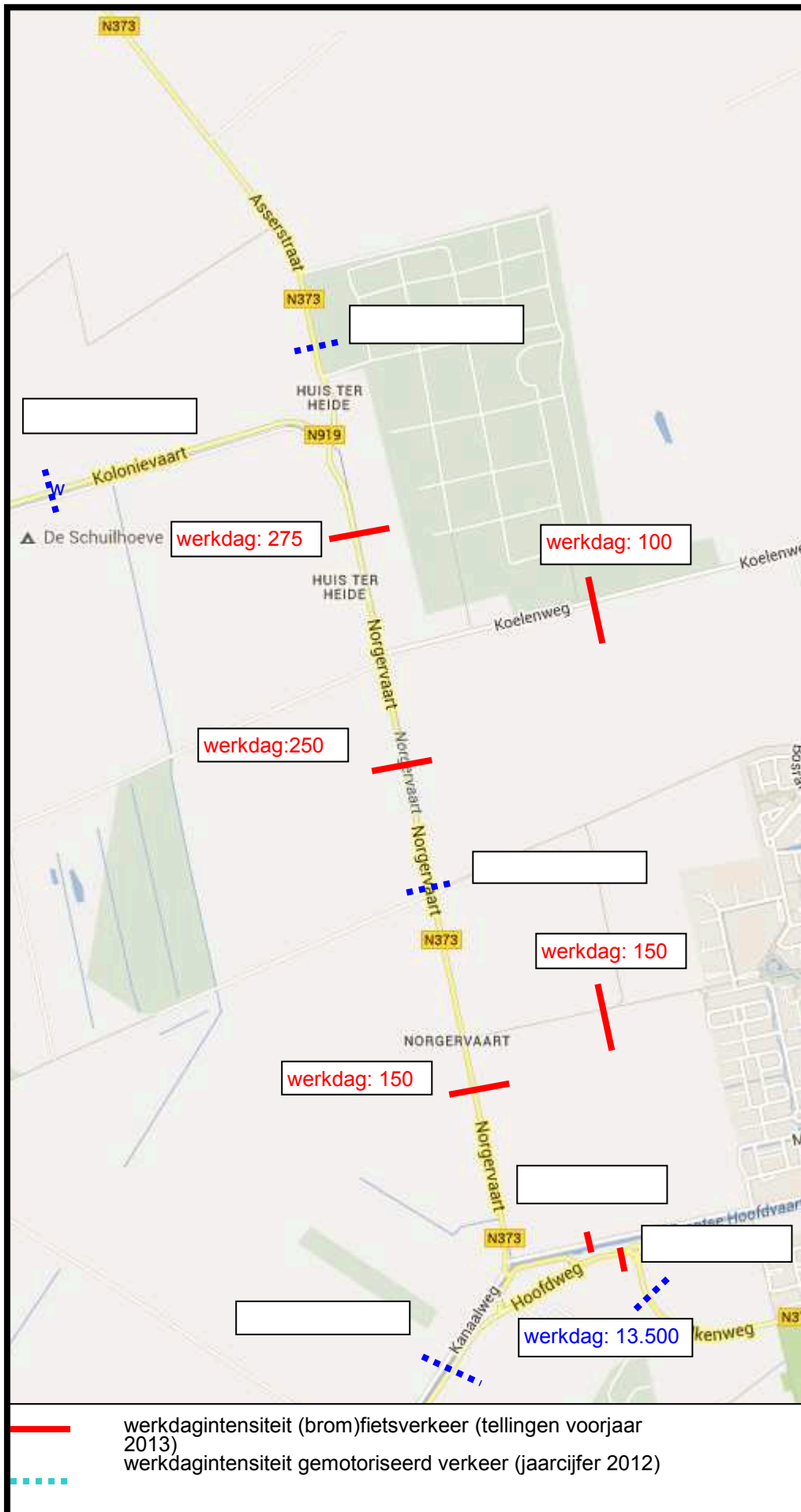
7.2 Snelhedenkaart Noordenveld



7.3 Verkeerstellingen Provinciale wegen

TEL-PUNT	WEG-NR.	OMSCHRIJVING	LIM	omschr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013 t.o.v. 2012
CH003	N372	Prov. grens Gr. - aansla. Peize-Noord	80	Peize	10.978	11.201	11.199	11.589	11.103	11.424	11.350	11.053	11.234	10.634	11.184	11.295	11.188	10.996	98%
CH107	N372	Aansl. Peize-Noord - Bunnerveenseweg (N386)	80	Peize (rondweg)	9.081	9.260	10.147	10.619	9.200	9.396	9.650	9.180	9.415	9.105	9.449	9.281	9.269	9.191	99%
CH005	N372	Bunnerveenseweg (N386) - Roden-Oost	80	Roden	15.180	15.212	15.280	15.547	15.666	15.387	14.970	15.079	15.624	15.151	15.264	15.831	15.494	15.232	98%
CH110	N372	Roden-Oost - rotonde Roden-West	80	Roderwolde			7.948	7.901	8.163	8.830	9.029	8.300	8.657	8.360	8.227	8.285	7.831	7.651	98%
BH507	N372	Rotonde Roden-West - Rotonde Nietap	60	Nietap	11.629	12.128	12.613	12.177	12.321	12.126	12.066	12.220	12.557	12.530	12.275	12.436	11.686	11.615	99%
BH101	N372	Rotonde Nietap - prov. grens Gr.	80	Leek	9.854	10.260	10.889	10.506	10.231	10.196	10.394	10.146	10.482	10.501	10.306	10.398	9.695	10.852	112%
CK103	N373	Hoofdweg (N371) - Huis ter Heide (N919)	80	Norgervaart	7.583		7.463	7.051	7.019	7.495	7.869	8.093	7.287	7.333	7.707	7.538	7.661	7.616	99%
CK005	N373	Huis Ter Heide (N919) - Norg (N858)	80	Huis ter Heide	3.428	3.717	3.386	3.733	3.518	3.937	4.071	4.222	3.626	3.734	3.812	3.826	3.683	3.679	100%
CJ103	N373	Norg (N858) - Langelo	80	Langelo	5.104	6.008	5.528	4.892	5.198	5.097	5.243	5.662	4.797	4.690	4.656	4.697	4.709	4.547	97%
CH001	N373	Langelo - Roden	60	Roderesch	5.285	5.855	5.624	5.377	4.805	5.334	5.261	5.677	5.013	4.888	4.841	4.875	4.971	4.844	97%
CH105	N386	Donderen (N858) - Peize (N372)	80	Bunne	4.870	4.999	4.829	4.796	5.083	5.007	4.841	4.639	5.135	5.210	5.129	4.751	4.679	4.605	98%
CJ001	N858	Norg (N373) - Donderen (N386)	80	Norg	3.158	3.186	3.259	3.194	3.241	3.202	3.115	3.117	3.137	3.133	3.160	3.168	2.951	3.215	109%
CK114	N919	Huis ter Heide (N373) - Norgerweg	80	Kolonievaart	3.951	4.076	4.112	4.148	4.212	4.152	4.441	4.537	4.716	4.406	4.544	4.575	4.631	4.448	96%
BJ001	N919	Norgerweg - aansla. Rolpaal	80	Veenhuizen	4.115	4.237	4.257	4.235	3.980	3.973	4.251	4.113	4.143	4.364	4.360	4.507	4.533	4.427	98%
BJ002	N919	aansl. Rolpaal - prov. grens Frl.	80	Rolpaal												2.331	2.452	2.375	97%
BJ105	N979	Prov. grens Gr. - prov. grens Frl.	60	Een-West			4.453	4.701	4.678	4.642	4.623	4.496	4.497	4.499	4.496	4.507	4.381	4.357	99%

Tabel A, intensiteiten per gemiddelde werkdag



7.4 Verkeersintensiteiten op gemeentelijke wegen

Plaats	Straat	Jaar	Intensiteit vtg/werkdag	Percentage eensporigen*
Een	Hoofdstraat	2012	1916	3,70%
Een	Scheidingsweg	2012	241	26,70%
Een West	Schansweg	2012	1578	3,50%
Een West	Bakkeveenseweg	2013	791	4,30%
Huis ter Heide	Koelenweg	2012	868	8,70%
Leutingewolde	Turfweg	2012	691	mvt
Lieveren	Nijlandseweg	2010	774	5,40%
Lieveren	Centrum	2012	143	13,50%
Nietap	J.P. Santeeweg	2014	3992	8,00%
Nietap	Natuurschoonweg	2010	2112	17,40%
Nietap	Schapenweg	2013	1457	2,40%
Nieuw-Roden	Dorpsstraat	2012	4480	9,60%
Nieuw-Roden	Zevenhuisterweg	2012	2416	mvt
Nieuw-Roden	Terheijlsterweg	2013	2369	7,70%
Nieuw-Roden	Esweg	2012	1555	mvt
Norg	Westeind	2010	7908	mvt
Norg	Asserstraat	2007	7108	mvt
Norg	Oosteind	2010	5360	mvt
Norg	Langeloërweg	2010	5350	mvt
Norg	Eenerstraat	2010	4322	mvt
Norg	Donderseweg	2007	4081	mvt
Norg	Grootveenweg	2012	2933	4,70%
Norg	Peesterstraat	2009	2205	mvt
Norg	Pompstraat	2007	520	mvt
Norg	Dennenlaan	2007	138	mvt
Peest	Hooiweg	2012	1814	3,10%
Peize	Roderweg	2014	3432	9,50%
Peize	Achteromweg	2009	2693	mvt
Peize	Hoofdstraat	2009	1827	mvt
Peize	Brusselseweg	2014	987	21,00%
Peize	Zuurseweg	2009	566	mvt
Peize	Vrieserweg	2011	392	6,10%
Peize	De Westerd	2011	377	mvt
Roden	Nieuweweg	2011	9549	12,40%
Roden	Raadhuisstraat	2013	9115	10,00%
Roden	Groningerstraat	2011	8581	5,40%
Roden	Maatlanden (noord)	2012	6650	mvt
Roden	Heerestraat (parkeerring)	2009	5861	mvt
Roden	Leeksterweg	2012	5499	2,20%
Roden	Kanaalstraat	2011	5440	12,40%
Roden	Hofstedenlaan	2013	5424	7,40%

Roden	Roderweg	2009	5050	mvt
Roden	Heerestraat (busstation)	2009	4557	mvt
Roden	Wilhelminastraat	2011	3679	18,80%
Roden	Westerstraat	2009	3204	mvt
Roden	Touwslager	2009	3173	mvt
Roden	Ceintuurbaan Noord	2012	2505	4,70%
Roden	Mensingheweg	2012	1896	mvt
Roden	Ceintuurbaan Zuid	2009	1744	mvt
Roden	Oosteinde	2012	9493	8,30%
Roden	Stinsenweg (nabij vijver)	2011	1649	11,30%
Roden	Weidebloemenweg	2011	1163	6,10%
Roden	Kastelenlaan	2011	790	7,70%
Roderesch	Esweg	2013	1035	3,90%
Roderwolde	Roderwolderweg	2012	862	mvt
Roderwolde	Hooiweg	2012	448	mvt
Steenbergen	Markeweg	2012	364	4,80%
Veenhuizen	Ds. Germsweg	2009	552	mvt

7.5 Eindverslag inspraakprocedure

Dit eindverslag is opgemaakt conform artikel 6 van de Inspraakverordening gemeente Noordenveld 2012.

7.5.1 Overzicht van de gevolgde inspraakprocedure

Hieronder is op hoofdlijnen beschreven welke stappen er doorlopen zijn om te komen tot dit eindverslag van de inspraakprocedure van het GVVP:

- Januari/februari 2013 enquête evaluatie (uitvoeringsprogramma) GVVP 2007 – 2011; raadpleging inwoners, betrokken organisaties, andere overheden en intern betrokken ambtenaren;
- eind 2013 evaluatie GVVP 2013 vastgesteld; besluit tot actualisatie GVVP en kaderstelling door raad;
- begin 2014 enquête input actualisatie GVVP; raadpleging inwoners, betrokken organisaties, andere overheden en intern betrokken ambtenaren;
- maart 2014 besluit uitstel actualisatie GVVP in verband met het project HOV Roden;
- juli/augustus opstellen concept GVVP
- oktober 2014 concept GVVP vastgesteld door raad en vrijgegeven voor inspraak;
- 13 november 2014 start inspraakprocedure
- 10 december 2014 inspraakbijeenkomst;
- januari 2015 verwerken zienswijzen;
- februari 2015 opstellen eindverslag;
- mei 2015 definitief GVVP vastgesteld door raad.

7.5.2 Weergave van en reactie op de zienswijzen

Voor zover opmerkingen betrekking hebben op individuele omstandigheden, merken we op dat deze kwesties aangekaart behoren te worden via de daarvoor openstaande (bezwaar/beroeps-)procedures. Indien wij uit standpunten/meningen/vragen geen zienswijze hebben kunnen herleiden hebben wij betreffende standpunten/meningen en vragen ter kennisgeving aangenomen. De kern van de zienswijzen en onze reactie daarop staan in onderstaande tabel:

Zienswijzen op het concept GVVP Noordenveld 2015-2025	Reactie gemeente
1. Zienswijze van de Fietsersbond Kop van Drenthe (verslag hoorzitting; A15.01091)	
Aangegeven wordt dat men blij is met de fiets op de eerste plaats, ook bij rotondes. Men is blij met dit GVVP.	Hartelijk dank voor uw compliment.
Bij het wel of niet plaatsen van fietspaaltjes de CROW-richtlijnen volgen.	In het GVVP zijn de richtlijnen van het Fietsberaad (onderdeel van het CROW) opgenomen m.b.t. het wel of niet plaatsen van fietspaaltjes (zie 4.3.1.8 Fietspaaltjes).
Fietspaden categoriseren, net als bij andere wegen, hieruit volgt dan welke veel gebruikte fietspaden aan bepaalde kaders moeten voldoen.	Goede tip, het categoriseren past echter niet in de planning om het GVVP aan te passen, provincie breed wordt er ook onderzoek gedaan naar het categoriseren van fietspaden (onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2015). Wij staan positief tegenover het idee om fietspaden te categoriseren en wachten met belangstelling het provincie brede onderzoek af.
Aandacht besteden aan educatie waarbij kinderen moeten leren om aan het verkeer deel te nemen en fietsen naar een veilige schoolomgeving gestimuleerd wordt.	Dit zijn we met u eens, in het Werkplan gedragsbeïnvloeding zijn verkeerseducatieprojecten opgenomen (zie 4.2.1.6 Werkplan).
2. Zienswijze van Wijkbelangenvereniging Middenveld (I14.09936)	
Het verheugt Middenveld punten terug te vinden in het concept GVVP die Wijkbelangenvereniging Middenveld in de loop van de tijd meerdere malen naar voren heeft gebracht.	Hartelijk dank voor uw compliment.
Aanpak Nieuweweg/rotonde Ceintuurbaan West/Zuid. Kan de situatie voor fietsers voor fietsers op de noordelijke oversteek duidelijker gemaakt worden?	Dit is opgenomen in het uitvoeringsprogramma (paragraaf 5.2.1.9), hier staat betreffende rotonde genoemd als rotonde waarop fietsers in de voorrang worden gebracht. Het verduidelijken van de gewenste fietsrichting behoort bij de aanpak van de rotonde.
Verbetering oprijzicht vanuit de T. Zondagstraat de Nieuweweg op.	Het oprijzicht is weliswaar niet uitstekend maar wel voldoende. Deze kruising maakt overigens deel uit van het uitvoeringsprogramma (5.2.1.9) als onderdeel van de aanpak van de Nieuweweg (inritconstructies op de zijwegen). Uw zienswijze geeft ons geen aanleiding wijzigingen in het GVVP op te nemen.
Middenveld geeft aan het in het project HOV Roden voorgestelde fietspad langs de Maatlanden tussen de Hofstedenlaan en de Roderweg te steunen.	Bedankt voor uw steun.
Verbetering/verduidelijking/veiligheid/handhaving van verkeerssituaties rond de scholen is een goede aanpak.	Hartelijk dank voor uw compliment.

Middenveld pleit voor extra aandacht aan preventief strooien op fietsvoorzieningen.	Dit zijn we met u eens, aan belangrijke fietsroutes wordt daarom extra prioriteit toegekend in de strooiroutes (4.2.5.3).
Algemeen: 'de fietsers op voorrang op rotondes en fietsroute plus' lijkt ons een logisch punt. Eenheid in voorrangsregels geeft duidelijkheid.	Hartelijk dank voor uw compliment.
3. Zienswijze I14.09770	
Geluidsoverlast; Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP aangaande het terugdringen van geluidsoverlast in de Hoofdstraat te Een en meer specifiek bij onze woning.	De Wet geluidhinder gaat over geluid dat veroorzaakt wordt door wegverkeer, railverkeer en gezoneerde industrieterreinen. Het doel van de Wet geluidhinder is het beschermen van de mens tegen geluidshinder. Wij houden ons als gemeente uiteraard aan de Wet, waaronder logischerwijze aan de Wet geluidhinder. Daarnaast wordt in de (landelijke) richtlijnen van het CROW ook het een en ander over geluid gezegd, die richtlijnen zijn ook ons uitgangspunt. Wij zien geen noodzaak tot het vastleggen van meer beleid omtrent geluid in relatie tot het GVVP.
Doorgaand verkeer; Wij maken er bezwaar tegen dat B&W verkeersplateaus, die geen verkeer werend effect hebben, in de Hoofdstraat te Een heeft gebruikt met als doel verkeer te weren, terwijl er voor het verkeer geen alternatieve route is gecreëerd. Wij maken bezwaar dat in het GVVP nog steeds ten onrechte van de verkeer werende functie van snelheidsremmers wordt uitgegaan.	Verkeersplateaus zijn in eerste instantie snelheidsremmende maatregelen die veelal toegepast worden in verblijfsgebieden zoals 30 km-zones. Op gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld de wegen waarop maximaal 50 km/uur is toegestaan) worden in principe geen plateaus toegepast. Mede door dat verschil in inrichting maken wij de routes zonder plateaus aantrekkelijker dan de routes waarop wel (veel) plateaus aanwezig zijn. Zodoende trachten wij het verkeer te geleiden over wegen die wij als wegbeheerder beter geschikt achten voor doorgaand verkeer. Wij blijven van mening dat plateaus, naast de snelheidsremmende functie, ook leiden tot het minder aantrekkelijk maken van een route voor verkeer.
Wij maken er bezwaar tegen dat B&W geen fysieke verkeer werende maatregelen treft tegen het rijden van doorgaand verkeer in de Hoofdstraat te Een, een straat die niet geschikt is voor doorgaand verkeer.	Dat wij de verblijfsfunctie van de Hoofdstraat te Een zwaarder hebben laten wegen dan de verkeersfunctie wil niet zeggen dat de Hoofdstraat te Een geen verkeersfunctie kent, die is er wel degelijk. Sterker nog, de Hoofdstraat te Een is een belangrijke ontsluiting voor het achterliggende gebied. Wij zijn van mening dat de Hoofdstraat in die zin wel degelijk geschikt en bedoeld is voor dat doorgaande bestemmingsverkeer. Tegelijk zijn wij van mening dat de verblijfsfunctie van de Hoofdstraat zwaar genoeg weegt om een 30 km-zone te rechtvaardigen. De inrichting van de weg dwingt het door ons gewenste verkeersgedrag zoveel mogelijk af.

Doorgaand vrachtverkeer; Wij maken er bezwaar tegen dat B&W ervoor kiest om geen actief beleid te voeren om vrachtverkeer, dat geen bestemmingsverkeer is, uit de Hoofdstraat te Een te weren.	Onze reactie op uw zienswijzen/bezwaren op uw kopje "doorgaand verkeer" is ook van toepassing op vrachtverkeer, wij verwijzen u daarom naar onze reactie op uw kopje "doorgaand verkeer".
Landbouwverkeer; De paar regels die het GVVP aan landbouwverkeer besteedt suggereren achterkamertjespolitiek. Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP ten aanzien van landbouwverkeer (in de Hoofdstraat te Een).	Met landbouwers en agrarische bedrijven wordt getracht tot passende oplossingen te komen (zie paragraaf 4.3.5 Landbouwverkeer). Wij hebben met die zin niet de indruk willen wekken dat er sprake is van achterkamertjespolitiek of ondoorzichtige één op één afspraken met landbouwers. Uw zienswijze is voor ons aanleiding tot aanpassing van het GVVP door te vermelden dat er ook met andere belanghebbenden overleg plaats vindt. Voor het overige gaat de landelijke wetgever over de regelgeving omtrent landbouwverkeer en zien wij geen reden om hiervoor aanvullend gemeentelijk beleid op te stellen.
Verblijfsfunctie; Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP aangaande het effectief realiseren van een verblijfsfunctie in de Hoofdstraat te Een.	Naar onze mening is de Hoofdstraat te Een voldoende ingericht als verblijfsgebied, oftewel als 30 km-zone. De woningen en uitritten zijn duidelijk aanwezig, fietsen op straat, oversteken en parkeren zijn toegestaan, er ligt bestrating en de kruispunten zijn voorzien van snelheidsremmende maatregelen (plateaus).
4. Zienswijze van OBS de Poolster (I14.09867)	
Esweg te Nieuw Roden, binnen de bebouwde kom: plaats bloem/plantenbakken als snelheidsremmende maatregel.	In het uitvoeringsprogramma (5.2.1.9) is de Esweg te Nieuw Roden opgenomen. Snelheidsremmende maatregelen zijn inderdaad gewenst, welke maatregelen genomen worden zal te zijner tijd bepaald worden in overleg met de straat en de Dorpsbelangenvereniging van Nieuw Roden.
Esweg buiten de bebouwde kom:	
1. Maakt deel uit van een 60 km-zone; plaats bloem/plantenbakken als snelheidsremmende maatregel.	In het uitvoeringsprogramma (5.2.1.9) is de Esweg te Nieuw Roden opgenomen. Snelheidsremmende maatregelen zijn mogelijk maar bloembakken worden in 60 km-zones niet toegepast, of, en zo ja, welke maatregelen genomen worden zal te zijner tijd bepaald worden in overleg met de aanwonenden van de straat en de Dorpsbelangenverenigingen van Nieuw Roden en Roderesch.
2. Plaats s.v.p. herhalingsborden 60 km-zone.	Zones zijn juridisch gezien juist mogelijk gemaakt om de hoeveelheid borden in de openbare ruimte terug te dringen. We willen als wegbeheerder terughoudend omgaan met het plaatsen van bebording, enerzijds om te voorkomen dat mensen door "de borden de borden niet meer zien", anderzijds om de kosten voor bebording binnen de perken te houden. Uw zienswijze/vraag is overigens wel aanleiding voor ons om aan paragraaf "4.1.2.4 Verblijfsgebieden (60 km-zones) buiten de bebouwde kom" bovenstaande uitleg over zone-bebording in het GVVP toe te voegen, onze dank daarvoor.

3. Kan er een vrijliggend fietspad komen of echte fietsstroken?	Een vrijliggend fietspad is zeer kostbaar, er ligt overigens een vrijliggend recreatief (schelpen)fietspad iets ten westen van de Esweg bereikbaar via de Zuiderdrift, dit is 1,3 km omrijden ten opzichte van de route via de Esweg. Landelijk worden de richtlijnen met betrekking tot fietsstroken momenteel herzien. Een fietsvoorziening in de vorm van fietsstroken is wellicht (afhankelijk van de nieuwe richtlijnen) passend op de Esweg. Uw zienswijze is voor ons aanleiding om uw verzoek voor een fietsvoorziening (fietsstroken) op te nemen in het uitvoeringsprogramma van het GVVP.
4. Kan er meer openbare verlichting komen?	Nee, het betreft een buitengebied waarin het beleid juist is om openbare verlichting bij voorkeur te verwijderen omdat buitengebieden donkerder moeten worden omdat dit beter is voor de natuur. Daarnaast is minder openbare verlichting duurzamer en levert het een besparing op. Attentiepunten, zoals kruispunten worden wel verlicht, dat is ook het geval.
Verzocht wordt een fiets-/voetpad tussen OBS de Poolster en de Poolswijk tussen de sportvelden en de ijsbaan te creëren.	Het is wel mogelijk maar wij geven geen prioriteit aan een dergelijke fietsverbinding. Ten eerste voldoet de route via de Eikenlaan, de Shared Space kruising wordt niet noemenswaardig extra belast omdat de kruising niet overgestoken hoeft te worden. Ten tweede ligt de Eikenlaan binnen de bebouwde kom waar openbare verlichting staat en door de huizen sociale controle aanwezig is. Een pad achterlangs ligt afgelegen, openbare verlichting aanleggen is ongewenst en het pad achterlangs zou aansluiten op de Poolswijk waarvan bekend is dat er te hard gereden wordt. Daar zullen dan extra snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn. Alles bij elkaar optellend zijn wij van mening dat een dergelijke fietsverbinding voor ons geen prioriteit heeft.
5. Zienswijze van Stichting Gehandicapten Platform Noordenveld (R14.00146)	
4.3.8.4 Invalidenparkeerplaatsen; Stap af van het plan om mensen die een invalidenparkeerplaats op kenteken nodig hebben daarvoor te belasten.	Uw zienswijze heeft geleid tot de volgende aangepaste tekst in het GVVP: Om te voorkomen dat de problematiek rondom invalidenparkeerplaatsen toeneemt is het uitgangspunt voortaan dat, conform de WMO gedachte, mensen zelf zorgen voor een oplossing voor het parkeren van hun voertuig. Dit betekent dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart die zo dicht mogelijk bij hun woning moeten parkeren dit in principe zelf, ondersteund door de Noordenveldwerker, oplossen door te praten met hun burens en zelf afspraken maken over het vrijhouden van de gewenste parkeerplaats(en). Pas als gebleken is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart er (redelijkerwijs) niet in slagen een voldoende adequate oplossing te vinden voor de parkeerproblematiek kan een beroep gedaan worden op de gemeente voor het reserveren van een parkeerplaats op kenteken. Aan het gebruik van de parkeerplaats en het inrichten daarvan zijn voor aanvrager geen kosten verbonden.

6. Zienswijze van Dorpsbelangen Nieuw-Roden (R14.00147 en I14.09678)	
Verleng het eindpunt van variant 3 van HOV Roden naar de Kastelenlaan.	Uw wens is ons bekend, er is een aparte studie naar HOV Roden verricht en er heeft ondertussen separate besluitvorming plaats gevonden over het vervolgproject HOV Roden. Er is besloten de halte Kastelenlaan als eindpunt in de planuitwerkingsfase nader uit te werken.
Richt de 30 km-zones, vooral de schoolroutes op de Esweg en de Terheijlsterweg, dusdanig in dat er minder hard gereden wordt. Geef voorrang aan deze routes in het GVVP uitvoeringsprogramma.	In het uitvoeringsprogramma (5.2.1.9) zijn de Esweg te Nieuw Roden en de Terheijlsterweg tussen Nieuw Roden en Leek opgenomen. Snelheidsremmende maatregelen zijn inderdaad gewenst, welke maatregelen genomen worden zal te zijner tijd bepaald worden in overleg met de straat en uw Dorpsbelangenvereniging Nieuw Roden. De prioriteit is al hoog met plaats 1 en 3 in de prioriteitenlijst voor uitvoeringsmaatregelen na 2016. Uw zienswijze/vraag is samen met de zienswijze van OBS de Poolster aanleiding geweest om het uitvoeringsprogramma van het GVVP te wijzigen door ook de Esweg buiten de bebouwde kom in het programma op te nemen.
7. Zienswijze van de provincie Drenthe (I14.09841)	
4.3.1.6 Fiets in de voorrang? - pag. 37 en 38; Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom zijn volgens een aantal onderzoeken niet veiliger dan uit de voorrang, de provincie gaat ervan uit dat Noordenveld zich houdt aan de afspraken die Drenthe breed in het Verkeer- en VervoersBeraad Drenthe (VVBD) gemaakt zijn op dit punt, namelijk geen fietsers in de voorrang op rotondes.	De landelijke richtlijn van het CROW (toonaangevend, en waaraan de rechter eventueel toetst) is dat rotondes buiten de bebouwde kom de fietser uit de voorrang houden, maar binnen de kom erin. Nu is de provincie vooral wegbeheerder van wegen buiten de kom, dus is het niet onlogisch dat u daar rotondes aanlegt met fiets uit de voorrang. Landelijk en in de richtlijnen van het CROW is dus echter een andere afweging gemaakt, wij gaan daarin mee doordat de fiets op '1' voor ons zwaarder telt en we daar ook in de praktijk daadwerkelijk uitvoering willen geven. Qua verkeersveiligheid scheelt het niet veel en door voor fietsers nog iets extra's te doen, het fietspad licht verhoogd (5 cm) aanbrengen en rood asfalt door te laten lopen, wordt de voorrang voor de fiets nog extra benadrukt en de snelheid van het autoverkeer extra afgeremd. Hierdoor is het naar onze overtuiging mogelijk de fiets op rotondes voldoende veilig in de voorrang te brengen. Het klopt dat ook Noordenveld in het verleden Drenthe breed heeft ingestemd met het besluit van het VVBD. Noordenveld zal deze afspraak dan ook formeel opzeggen in het VVBD.
4.3.1.3 Fietsroute Plus - pag. 36; Graag zien wij in de tekst dat u aangeeft dat het uw gemeentelijke visie is op de Fietsroute Plus.	Uiteraard geldt ons beleid alleen voor die wegen waarvan wij (juridisch) wegbeheerder zijn, dit is zo vanzelfsprekend dat wij geen noodzaak zien om dit nader aan te geven in deze tekst.

4.1.1.1 Provinciale verkeerstelgegevens - pag. 16; Graag zien wij dat u onder de tabel een opmerking plaatst dat de intensiteit op de meetpunten BH101 en CJ001 in 2013 weer op hetzelfde niveau zit als in 2011. In 2012 zijn er werkzaamheden geweest waardoor de intensiteit toen lager was dan in 2011 en 2013.	Gaan we doen, wij nemen uw zienswijze over in het GVVP
8. Zienswijze van vereniging Dorpsbelangen Peize (I14.09661)	
4.1.2.5 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom - Peize - pag. 23; Ook de Pol tussen De Horst en de Achteromweg vervult een functie van doorgaande weg en er zou weer 50 km/uur toegestaan moeten worden.	Bedankt voor uw standpunt, het verschil tussen de Achteromweg en de Pol is dat we op de Achteromweg de verkeersfunctie belangrijker achten dan de verblijfsfunctie. Op de Pol tussen de Achteromweg en de Horst hebben we in het verleden de verblijfsfunctie belangrijker geacht dan de verkeersfunctie. Dat is de reden voor de verschillende categorisering van betreffende wegen. Als u echter aantoonde dat de aanwonenden in (grote) meerderheid van mening zijn dat betreffend gedeelte van de Pol een belangrijker verkeersfunctie (met als gevolg dat er 50 km/uur wordt toegestaan) kent dan een verblijfsfunctie (30 km-zone) zijn wij bereid ons standpunt te heroverwegen.
Aanpassing van de Achteromweg mag niet wachten tot of bebouwing aldaar of groot onderhoud gaat plaatsvinden.	Dit zijn we met u eens, er worden daarom verkeersremmende "no regret" maatregelen genomen. Dit hoeft echter niet in het GVVP opgenomen te worden.
4.1.2.6 Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom - pag. 23; Er wordt wel een beleid gedefinieerd maar een tijdsplanning ontbreekt en dat maakt de beleidsrealisatie gelijk te vrijblijvend en vaag.	In "5.2.1.8 Financiële situatie Noordenveld; prioritering" is aangegeven dat vanwege de financiële situatie van de gemeente de prioriteitenlijst van het uitvoeringsprogramma het maximale is dat we op kunnen nemen.
4.1.2.7 'Grijze wegen' - pag. 23; In plaats van de oude situatie te handhaven moet, desnoods een tijdelijke, minder kostbare maatregel genomen worden om 30 km/uur beter af te dwingen op 'grijze wegen'.	In voorkomende gevallen behoren tijdelijke en/of minder kostbare maatregelen als tussenoplossing zeker tot de mogelijkheden. Dit hoeft echter niet apart in het GVVP opgenomen te worden.
4.2.1 Gedragsbeïnvloeding - pag. 27; Waarom is uit de enquête gebleken dat er extra aandacht geschonken mag worden aan de leeftijdscategorie 24-65 jaar?	Een aantal respondenten hebben aangegeven dat de gedragsbeïnvloedingsprojecten voor volwassenen/automobilisten beter kunnen. Het klopt ook dat er voor deze categorie minder gedragsbeïnvloedingsprojecten zijn. Dit hoeft echter niet in het GVVP opgenomen te worden.
4.2.1.1 De drie E's - pag. 27; engineering: in het vervolg geen enkel woord over de herinrichting van wegen die hieruit voortvloeit.	Dit zijn wij niet met u eens, alle infrastructurele verkeersmaatregelen vallen onder engineering, het uitvoeringsprogramma bestaat bijvoorbeeld nagenoeg helemaal uit dergelijke verkeersmaatregelen.

<p>4.2.1.2 Permanente verkeerseducatie; verkeersopvoeding op alle aanwezige scholen doorvoeren?</p>	<p>De scholen die dat willen hebben daarvoor de mogelijkheden via bijvoorbeeld het Drents VerkeersLabel (DVL). De diverse gedragsbeïnvloedingsprojecten kunnen jaarlijks veranderen en zijn daarom niet als een lijst opgenomen in dit GVVP, er wordt jaarlijks separaat een "werkplan" vastgesteld (zie eventueel paragraaf 4.2.1.6).</p>
<p>4.2.1.4 Doelgroepen - pag. 27; "In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jarigen), bromfiets (16-17 jarigen) en auto (18-24 jarigen)": DIT IS IN TEGENSPRAAK MET WAT IN 4.2.1 STAAT</p>	<p>Dat de focus op de fiets (4-12 jarigen), bromfiets (16-17 jarigen) en auto (18-24 jarigen) ligt is niet in tegenspraak met de conclusie uit paragraaf 4.2.1 dat er meer aandacht geschonken mag worden aan de leeftijdscategorie 24-65. Meer aandacht houdt niet per definitie in dat daar de focus ligt.</p>
<p>4.3.4.1 Voorkeursroutes vrachtverkeer / 4.3.4.2 Geen vrachtwagenverboden; Kan er een vrachtwagenverbod ingesteld worden op de route Hoofdweg/Hereweg/De Pol, of een fysieke maatregel tegen doorgaand vrachtverkeer?</p>	<p>Nee, in paragraaf "4.3.4.2 Geen vrachtwagenverboden" staat omschreven waarom Noordenveld in principe geen vrachtwagenverboden instelt: Wij zien geen reden om in voorkomend geval van het beleid af te wijken.</p>
<p>9. Zienswijze I14.09937</p>	
<p>4.3.2.4 HOV Roden; De wijziging door inkorting van de HOV route is zeer ingrijpend en nadelig door het geplande eindpunt met rotonde bij de Vijfde Verloting met meer lawaai en minder privacy als gevolg. Door de gebruikelijke route te blijven rijden in een lus via de Maatlanden, Roderweg, Kastelelaan en Hofstedenlaan met de klok mee met minder haltes kan de 27 minuten ook gehaald worden. Gevraagd wordt om mee te kunnen praten en betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de plannen en inspraak te hebben in het plan/ontwerp.</p>	<p>Er is een aparte studie naar HOV Roden verricht en er vindt separate besluitvorming plaats over het vervolgproject HOV Roden. Dit GVVP spreekt zich inhoudelijk niet uit over wat de uitkomst van de studie naar HOV Roden moet zijn. Het belang van het behoud van HOV voor Roden wordt wel omschreven, evenals de noodzaak voor een betaalbaar HOV. Betreffend project is en wordt samen met de inwoners op interactieve wijze (verder) vormgegeven en op de besluitvorming is de reguliere inspraak van toepassing.</p>
<p>10. Zienswijze I14.09938</p>	
<p>Ik ben voorstander van de fiets op één, meer snelheidsremmende maatregelen zijn gewenst waarbij rekening moet worden gehouden met fietsers en scootmobielen evenals meer fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld fietspaden langs smalle plattelandswegen met zwaar landbouwverkeer. Veranderen van asfalt in klinkers is voor fietsers geen verbetering van het comfort.</p>	<p>Bedankt voor uw steun voor de fiets op één. Aan snelheidsremmende maatregelen kleven inderdaad voor- en nadelen, enerzijds is de lagere snelheid positief voor de veiligheid van onder andere fietsers en scootmobielen, anderzijds kunnen zowel fietsers als scootmobielen hinder ondervinden van bijvoorbeeld plateaus of klinkers in plaats van asfalt. Als wegbeheerder zullen wij iedere keer opnieuw een belangenafweging maken afhankelijk van de omstandigheden. Fietsers en scootmobielen maken onderdeel uit van deze belangenafweging.</p>

11. Zienswijze van V.V. Roden (I14.08917)

De kruising van de Norgerweg met Hullenweg is gevaarlijk en er gebeuren regelmatig ongelukken. Vooral de oversteek over Norgerweg tussen de parkeerplaats en V.V. Roden wordt als zeer onveilig beleefd. Maandelijks steken voetballers ca. 12.000 keer de Norgerweg over. Verzocht wordt om de situatie met voorrang aan te pakken in 2015.

Begin 2015 is een verkenning gestart naar de verschillende mogelijke oplossingen voor de oversteekproblematiek aan de Norgerweg naar V.V. Roden. Wij komen tegemoet aan uw zienswijze door dit project hoger op de prioriteitenlijst in het uitvoeringsprogramma van het GVVP te plaatsen.



7.5.3 Geanonimiseerde zienswijzen

Het College bescherming persoonsgegevens (CBP) stelt, op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp), dat het belang van openbaarheid niet vereist dat bekend wordt wie een bezwaarschrift (of een zienswijze) heeft geschreven. Bij het publiceren van brieven van burgers op het internet moeten de NAW-gegevens door de overheid worden weggelakt, aldus het CBP. In dit eindverslag wordt hier aan voldaan door de elf binnengekomen zienswijzen geanonimiseerd op te nemen, zie de volgende pagina's.

Verslag van de hoorzitting in het kader van het GVVP 2015-2025 op woensdag 10 december 2014 in het gemeentehuis, Raadhuisstraat 1 te Roden.

Aanwezig: de heer R. Auwema (wethouder), de heer M. Smit (beleidsmedewerker), de heer [redacted] (Dorpsbelangen Peize en Fietsersbond), mevrouw [redacted] (Fietsersbond), de heer [redacted] (Fietsersbond), de heer [redacted] (GroenLinks) en mevrouw A. Wegkamp (verslag).

Opening.

Wethouder Auwema opent de hoorzitting en heet de aanwezigen welkom. Hierna stellen de vertegenwoordigers van de gemeente zich voor. De wethouder neemt de inhoud van de avond door: presentatie GVVP en beantwoording van vragen. Na de pauze kunnen zienswijzen worden ingesproken. Wethouder Auwema geeft hierna het woord aan de heer M. Smit, die de presentatie verzorgt. Hij gaat nader in op de volgende onderwerpen.

Gebiedsontsluiting

Er wordt ingegaan op de situatie met het vrachtverkeer vanuit Eelde door Peize heen. Door middel van de bewegwijzering wordt getracht om het vrachtverkeer via de ontsluitingswegen om het dorp te laten rijden. Het is niet mogelijk om het onnodige vrachtverkeer te verbieden om via het centrum van Peize te rijden. Ook al maakt de Hereweg deel uit van een 30 km-zone, door het asfalt en zijn breedte lijkt het op een 50 km weg. Ook zijn er weinig aanwonenden. Het is lastig om deze weg anders in te richten. Er loopt geen riolering door de rijbaan waardoor er niet met rioleringsonderhoud meegelift kan worden. Bij groot onderhoud wordt meestal alleen de deklaag vervangen. Financieel is het daarom behoorlijk kostbaar om in plaats van asfalt bestrating toe te passen. In het algemeen steekt Peize goed af bij andere kernen doordat Peize voorzien is van een goede rondweg om het dorp heen.

Verkeersveiligheid

Er worden weer meer verkeersongevallen geregistreerd door o.a. de Meldkamer Noord-Nederland, verzekeringsmaatschappijen en de politie. Over een aantal jaren kunnen er weer conclusies getrokken worden over de ontwikkeling van de aantallen verkeersongevallen. Bij de scholen wordt een veilige schoolomgeving nagestreefd door het aanbrengen van gele zones waar niet gestopt mag worden.

Mobiliteit

De Fietsroute Plus binnen Roden wordt aangepakt. De provincie heeft geen geld beschikbaar voor het deel door Peize. Gemiddeld maken 700 personen gebruik van deze route. Aansluiting op het tunneltje zou een goede aanvulling zijn.

Fietsersbond ziet graag dat er duidelijke regels worden gesteld waar de fietsroute plus aan zou moeten voldoen en dat er gekeken wordt net als bij het autoverkeer naar de verschillende functies van fietsroutes. En hier criteria voor worden opgesteld. De fietsroute tussen Roden en Groningen via Peize voldoet nog lang niet aan de wensen van de Fietsersbond.

Rotondes binnen de bebouwde kom

De provincie Drenthe is tegen de voorrang van fietsers op rotondes. Er wordt dan ook een zienswijze van de provincie verwacht.

De Fietsersbond pleit voor voorrang voor fietsers in de bebouwde kom op rotondes. Er komen steeds meer rotondes, voor een goede doorstroming van fietsers is het belangrijk dat ze door kunnen rijden. Bovendien de verkeersveiligheid kan er ook door verbeteren. De rotondes moeten wel aangelegd worden volgens de CROW richtlijnen.

Openbaar Vervoer (OV)

Het openbaar vervoer groeit nog steeds. De raad heeft het kader aangegeven voor de prioriteitstelling: fiets, bus, auto, voetganger.

Auto

De parkeerkcijfers worden wat flexibeler toegepast, hierbij wordt rekening gehouden met de richtlijnen van het CROW. Voor de invalidenparkeerplaatsen wordt apart beleid opgesteld.

Vrachtauto

De routing voor vrachtverkeer wordt niet afgedwongen. Wel vindt er sturing plaats. Er worden geen vrachtwagenverboden ingesteld omdat er niet op gehandhaafd kan worden als er een bord "uitgezonderd vrachtverkeer" onder staat.

Zienswijzen

Gezien het kleine aantal aanwezigen stelt de wethouder voor om direct door te gaan met de zienswijzen.

Als eerste is aan het woord de heer [naam]. Hij geeft aan dat de zienswijze van Dorpsbelangen Peize gemaild wordt. Hij zegt dat het onbegrijpelijk is dat de Achteromweg in Peize zo laag op de prioriteitenlijst staat. De heer Smit geeft aan dat dit onderwerp in het overleg met de portefeuillehouder zal worden besproken waarna er na besluitvorming terugkoppeling naar Dorpsbelangen Peize zal plaatsvinden. De heer [naam] vraagt om aandacht voor de oversteekplaatsen voor fietsers in Langelo en Norg waar twee keer van weghelft moet worden gewisseld.

Mevrouw [naam] geeft namens de Fietsersbond aan dat men blij is dat met de fiets op de eerste plaats, ook bij rotondes. Verder wijst ze op de richtlijnen van de Fietsersbond bij de gladheidsbestrijding. Ook ziet de Fietsersbond graag dat de CROW-richtlijnen opgevolgd worden bij wel of niet plaatsen van fietspaaltjes. De Fietsersbond wil de fietspaden op dezelfde manier beoordelen zoals de autowegen geïndexeerd zijn. Daaruit moet dan voortvloeien dat veelgebruikte fietspaden aan bepaalde kaders moeten voldoen. Verder wordt gevraagd om aandacht te besteden aan educatie. Kinderen moeten leren aan het verkeer deel te nemen. Fietsen naar school stimuleren. Maar ook de schoolomgeving moet veilig zijn voor fietsers. De heer [naam] vult aan dat de Fietsersbond verzoekt om veel communicatie bij de overgang naar een nieuwe verkeerssituatie. De Fietsersbond is blij met dit GVVP.

Nadat is geconcludeerd dat er geen opmerkingen meer zijn, sluit wethouder Auwema de hoorzitting.

PRESENTIELIJST

ONDERWERP Inspraakbijeenkomst GVVV

DATUM 10 december 2014

Organisatie	NAAM	ADRES / E-MAILADRES
Fieversbond	[REDACTED]	[REDACTED]
Fietserbond	[REDACTED]	[REDACTED]
Dorpsbelangen	[REDACTED]	[REDACTED]
GroenLinks	[REDACTED]	[REDACTED]

I 14.09936

Roden, 24 december 2014

Geacht college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Noordenveld.

Met belangstelling het concept GVVP rapport gelezen.

Het verheugt ons daarin punten terug te vinden die wij als Wijkbelangenvereniging Middenveld in de loop van de tijd meerdere malen naar voren gebracht hebben.

'De fiets op 1' zal hier en daar in uitvoering zeker aanpassingen nodig hebben.

Enkele punten betreffende onze wijk willen we nogmaals benadrukken/beamen voornamelijk:

- Aanpak Nieuweweg/rotonde Ceintuurbaan West/Zuid. Al jaren blijkt dat de situatie voor fietsers hier onduidelijk/onlogisch is. Komende vanuit de richting Nieuw Roden t/m de rotonde is het 2 richtingsverkeer voor de fietsers aan de kant van het oude postkantoor. Zoals het zou horen moet men de rotonde oversteken, CZ oversteken en de weg vervolgen. Veelal vervolgt men de weg aan dezelfde kant en wordt er pas overgestoken nabij het Nijlandspark.
Duidelijkheid op dit punt is gewenst.
Verbetering van de oversteek nabij Nijlandspark wordt ook genoemd in het rapport.
- Wat we **missen** in het rapport is de oversteek/invoeging naar de Nieuweweg vanuit de Zondagstraat. Door bewoners uit dat deel van die wijk (hoewel niet onze wijk) is meerdere malen geklaagd over deze plek. Men moet te ver de Nieuweweg op om goed zicht te hebben.
- In samenhang met OV beleid de aanpak van rotonde Maatlanden/Hofstedenlaan/Bevrijdingsplantsoen.
Nogmaals willen we benadrukken dat het **vervolgen van het fietspad (nu voetpad)/fietspad** rondom de rotonde richting Roderweg een uitstekende verbetering zou zijn voor de fietsers richting evt. toekomstige in/uitstaphalte bus **maar zeker ook voor de recreatieve fietser** komende van uit de richting Nietap. Vertwijfeling slaat meerdere malen toe als men per fiets linksaf verwezen wordt en met de auto rechtsaf richting Nieuw Roden.
- Verbetering/verduidelijking/veiligheid/**handhaving** van verkeerssituaties rond de scholen is een goede aanpak.
- Verder wordt in het uitvoeringsprogramma 'gladheidbestrijding meetpunt' genoemd.
Zeker wat betreft **fietspaden en stroken** zouden we er voor willen pleiten hieraan extra aandacht te geven aan wat betreft **preventief strooien**.

Algemeen: 'de fietsers op voorrang op rotondes en fietsroute plus' lijkt een logisch punt. Eenheid in voorrangsregels geeft duidelijkheid.

Met vriendelijke groet,

Namens Wijkbelangenvereniging Middenveld

Lid werkgroep grijs/groen en verkeer



Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Noordenveld,
Postbus 109,
9300 AC Roden.

Van: **L**
Hoofdstraat **L**
Een.

Datum: 22 december 2014
Onderwerp: Zienswijze aangaande
"Concept GVVP (2015 – 2025) van 1 oktober 2014"

Gemeente NOORDENVELD	
Class.nr.	
23 DEC. 2014	
Nr.	Paraaf voor archief
ISSEC	
"Concept GVVP (2015 – 2025) van 1 oktober 2014"	

Geacht college,

Bij deze dienen wij onze zienswijze in op het Concept GVVP (2015 – 2025) van 1 oktober 2014. Wij beperken ons tot het indienen van zienswijzen, die betrekking hebben op onze persoonlijke leefomgeving, onze woning aan de Hoofdstraat te Een.

Als de gemeente ervoor kiest in de Nota Zienswijzen een samenvatting van onze zienswijze te plaatsen, dan zouden wij het op prijs stellen dat de gemeente de samenvatting voorafgaand aan publicatie ter accordering aan ons voorlegt. Bij het samenvatten van onze eerdere zienswijzen t.a.v. Bestemmingsplan Kleine Kernen zijn wezenlijke punten verloren gegaan. Dit kan niet de bedoeling van inspraak zijn.

Het Concept-GVVP (*hierna kortweg aangeduid als GVVP*) kent drie hoofddoelstellingen (Hstk 1.2). Naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid is dit het verbeteren van het (leef)milieu. Het GVVP noemt twee taken die iedere gemeente ten aanzien van verkeer en vervoer te vervullen heeft (Hstk 2.1). Namelijk het zorgdragen voor bereikbaarheid en het terugdringen van de nadelige effecten van mobiliteit, zoals ruimtebeslag, verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtvervuiling.

Eén van de door de gemeenteraad vastgestelde kaders (Hstk 2.2.3) betreft het meer nadrukkelijk een plek geven van duurzaamheid bij de uitvoering van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, onder andere door in te zetten op het beperken van de negatieve milieu-effecten van het gemotoriseerd verkeer.

In hoofdstuk 3 worden duurzaamheid en het beperken van de negatieve milieu-effecten opnieuw genoemd.

Geluidsoverlast

In de reactie van het college op de door ons eerder ingediende zienswijze aangaande het Bestemmingsplan Kleine Kernen zijn wij m.b.t. ons punt aangaande geluidsoverlast verwezen naar het GVVP. In het GVVP wordt deze problematiek echter volledig genegeerd. Het woord "geluid" (of een samenstelling met het woord geluid) komt in het GVVP slechts drie maal voor (citatens):

- 1 Hstk 2.1 Landelijke, provinciale en overige kaders. Punt 2 (citaat): "terugdringen van de nadelige effecten van mobiliteit (ruimtebeslag, verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtvervuiling).";
- 2 Hstk 4.1.1.3 Incidentele verkeersstellingen gemeente. (Citaat): "Naast het structurele telprogramma vinden er naar aanleiding van projecten, onderzoeken naar geluid, eigen informatiebehoefte naar verkeersintensiteiten, klachten en vragen van inwoners en belangenverenigingen, jaarlijks ook vele incidentele verkeersstellingen plaats.";
- 3 Hstk 4.3.6.3 Verminderen CO2. (Citaat): "Er wordt ingezet op verduurzaming van de mobiliteit: vermindering van de CO2-uitstoot en (*waar nodig*) het oplossen van knelpunten met betrekking tot geluidshinder en luchtkwaliteit."

(Waar nodig) wordt dus ingezet op het oplossen van knelpunten met betrekking tot geluidshinder. Maar nergens in het GVVP wordt beschreven hoe het beleid luidt omtrent de bij de gemeente bekende en door de rechtbank bevestigde geluidsoverlast in de Hoofdstraat te Een. Omdat de gemeente "waar nodig" knelpunten oplost, is de enig mogelijke conclusie dat de gemeente het "niet nodig" vindt met een oplossing te komen voor de geluidsoverlast in de Hoofdstraat! Criteria voor het begrip "waar nodig" worden in het GVVP niet aangegeven. Daardoor kan dit begrip totaal niet worden geduid.

Het meest kwalijke is, dat de oorzaak van de geluidsoverlast in de Hoofdstraat grotendeels aan de gemeente is toe te wijzen. Want het is B&W geweest die besloot in de weg een 30km-zone te realiseren en die 30km-drempels liet aanleggen op deze doorgaande hoofdroute, waaraan bovendien veel (landbouw-)bedrijven zijn gevestigd.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP aangaande het terugdringen van geluidsoverlast in de Hoofdstraat te Een en meer specifiek bij onze woning.

Trillingsoverlast

CROW is het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. B&W heeft ter rechtzitting in Assen verklaard met het toepassen van verkeersplateaus in de Hoofdstraat te Een de richtlijnen van CROW te hebben gevolgd (zie: proces verbaal rechtzaaknr. AWB 11/304).

In CROW-publicatie 244, Richtlijn Verkeersplateaus (blz 17, 5^e punt) staat (citaat): "Voor bouwwerken die zich binnen 30 m van het verkeersplateau bevinden, moet tenminste een prognose van de mogelijke trillingsgevolgen worden gemaakt.". Onze woning ligt binnen 30 m van het verkeersplateau, maar er is geen prognose van de mogelijke trillingsgevolgen gemaakt.

Wij maken bezwaar tegen het feit dat er voorafgaand aan het aanleggen van het verkeersplateau bij onze woning geen prognose van de mogelijke trillingsgevolgen is gemaakt en dat beleid in het GVVP over trillingsoverlast ontbreekt.

Verkeersplateaus

Een 30km-drempel behoort zo geconstrueerd te zijn (zie CROW-244) dat een personenauto er met 30 km/u met relatief weinig ongemak overheen kan rijden. Zwaar verkeer kan zo'n drempel maar met 10 á 15 km/u en met veel ongemak passeren. Zwaar verkeer remt dus zwaar af voor de drempel, wat gepaard gaat met gepiep, gesis en gebulder. Na de drempel geeft het vrachtverkeer volop gas, dus gegier en andersoortig gebulder. Het vele zware verkeer doet de Hoofdstraat in Een geen goed: het zware verkeer knalt eerst tegen de oprit van het 30km-plateau en even later stuitert het van de afrit af. Gevolg: de straatklinkers liggen steeds schuiner, de kuilen worden steeds dieper. En dus neemt de herrie alsmaar toe.

In CROW-publicatie 244, richtlijn verkeersplateaus (o.a. blz 16), waarvan B&W verklaard heeft (rechtzaaknr. AWB 11/304) die te volgen, wordt afgeraden verkeersplateaus aan te leggen bij meer dan 5% zwaar verkeer. Op werkdagen rijden er tegen de tweeduizend motorvoertuigen, waarvan bijna 8% zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwvoertuigen) en daarenboven vele bedrijfswagens (van de categorie licht verkeer) met aanhanger over de drempel bij ons huis. CROW-244 waarschuwt vele malen tegen geluidsoverlast wanneer vrachtauto's en aanhangers drempels moeten nemen met als gevolg: piekgeluiden door ontluchting van het remsysteem, geluiden uit het veersysteem en rammelende lading, laadkleppen, kettingen. Terwijl ook tegen de grote fluctuaties van het aandrijfgeluid wordt gewaarschuwd.

Wij maken er bezwaar tegen dat B&W de CROW-richtlijnen aangaande drempels bij een hoog aandeel zwaar verkeer niet heeft gevolgd bij het aanleggen van verkeersplateaus/drempels in de Hoofdstraat te Een en dat B&W deze gemaakte fout middels het GVVP niet herstelt.

Doorgaand verkeer

In CROW-publicatie 244 (o.a. blz 13) staat dat verkeersplateaus naast een snelheidsremmende ook een attentieverhogende functie hebben. Een **verkeerwerende functie van plateaus komt in de richtlijn niet voor**. Bij het ontbreken van alternatieve routes is het weren van verkeer door middel van de aanleg van drempels onmogelijk: Het verkeer moet immers *ergens* langs kunnen rijden.

In het vigerende (oude) GVVP wordt het ontbreken van goede alternatieve routes gezien als oorzaak van het ontstaan van sluiproutes. Op blz. 34 van dit oude GVVP staat (citaat): "Voor verkeer tussen Assen en Friesland (richting Drachten, Heerenveen en Leeuwarden) worden als alternatief voor de verbinding via de A28 en A7 sluiproutes gekozen via Norg, Zevenhuizen of Smilde."

Een aanzienlijk deel van dit verkeer komt door de Hoofdstraat in Een.

In het ter inzage liggende GVVP (Hstk 4.3.3.2) kiest de gemeente ervoor aangaande sluihverkeer te 'sturen op accenten', zijnde bijvoorbeeld: Ontmoediging door het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Tijdens de rechtzitting in Assen (zaaknr. AWB 11/304) heeft B&W verklaard (zie proces verbaal): "De Hoofdstraat is niet geschikt voor doorgaand verkeer, door het treffen van de maatregelen (*doelend op drempels*) willen we doorgaand verkeer op de Hoofdstraat dan ook voorkomen".

Verkeer kan echter alleen ontmoedigd worden om een voor doorgaand verkeer ongeschikte route te nemen, wanneer er alternatieven zijn.

De Hoofdstraat is dus **niet geschikt voor doorgaand verkeer**. Om verkeer te weren zijn er **30km-drempels in deze klinkerweg** aangebracht. Omdat er geen alternatieve route is, rijdt het verkeer -inclusief zwaar vrachtverkeer- nog steeds over de Hoofdstraat, een klinkerweg vol kuilen.

De gemeenteraad gaf als kaderstelling aangaande de verkeersstructuur mee (GVVP Hstk 2.2.1) dat verkeersmaatregelen ter sturing van het verkeer zoveel mogelijk **fysiek** geregeld moeten worden.

Wij maken er bezwaar tegen dat B&W verkeersplateaus/drempels, die geen verkeerwerend effect hebben, in de Hoofdstraat te Een heeft gebruikt met als doel verkeer te weren, terwijl er voor het verkeer geen alternatieve route is gecreëerd. Wij maken bezwaar dat in het GVVP nog steeds **ten onrechte** van de verkeerwerendheid van snelheidsremmers wordt uitgegaan.

Wij maken er bezwaar tegen dat B&W geen **fysieke verkeerwerende** maatregelen treft tegen het rijden van doorgaand verkeer in de Hoofdstraat te Een, een straat die niet geschikt is voor doorgaand verkeer.

Doorgaand vrachtverkeer

In de Hoofdstraat te Een komt veel vrachtverkeer voor, dat Een of de directe omgeving van Een niet als bestemming heeft. In de Hoofdstraat in Een, een klinkerweg vol kuilen en met 30km-drempels, behoort geen doorgaand vrachtverkeer te rijden. B&W zou een vrachtwagenverbod met het onderbord "uitgezonderd bestemmingsverkeer" kunnen instellen. Door het nemen van fysieke maatregelen zou een eenduidig beleid moeten worden vastgelegd. Wellicht kan hoofdstuk 5.1.3. van het GVVP ter harte worden genomen.

Wij maken er bezwaar tegen dat B&W ervoor kiest om geen actief beleid te voeren om vrachtverkeer, dat geen bestemmingsverkeer is, uit de Hoofdstraat te Een te weren.

Landbouwverkeer

De gemeente Noordenveld bestaat voor het overgrote deel uit landelijk gebied met een landelijk karakter. Er zijn veel agrarische bedrijven gevestigd, die logischerwijs zorgen voor relatief veel landbouwverkeer. De enige aandacht, die in het GVVP aan landbouwverkeer wordt besteed is beschreven in Hoofdstuk 4.3.5 "Landbouwverkeer". Dit hoofdstuk bestaat echter slechts uit de volgende vier zinnen: "De gemeente Noordenveld heeft een groot buitengebied met veel agrarische bedrijven. Het landbouwverkeer dat een gevolg is van deze agrarische activiteiten hoort in Noordenveld. Er zijn echter plekken waar landbouwvoertuigen ongewenst zijn, zoals in woonwijken, langs scholen en op wegen met een hoge maximumsnelheid. In overleg met de landbouwers en agrarische bedrijven wordt getracht tot passende oplossingen te komen."

Met landbouwers wordt 1-op-1 getracht tot een oplossing te komen. Of het lukt tot een oplossing te komen en wat er onderling is afgesproken, blijft buiten het zicht van ons inwoners. Inspraak hierop is dientengevolge uitgesloten. Welke middelen worden ingezet, wat zijn de diensten en wederdiensten, wat wordt door de vingers gezien, welke belangen worden tegen elkaar afgewogen? Elk risico op achterkamertjespolitiek behoort vermeden te worden. Belanghebbende inwoners hebben recht op duidelijk beleid!

De specifieke problematiek, die met landbouwverkeer gepaard gaat, roert het GVVP niet aan. Wij noemen er een paar hot items (de problematiek die op het pad van de politie ligt, laten we buiten beschouwing):

- 1 Landbouwbedrijven binnen de bebouwde kom van Een maken (noodgedwongen) gebruik van de Hoofdstraat, een verblijfsgebied ongeschikt voor zwaar verkeer;
- 2 Met landbouwvoertuigen worden steeds grotere afstanden afgelegd (schaalvergroting);
- 3 Landbouwvoertuigen worden steeds vaker gebruikt voor vrachtvervoer;
- 4 Landbouwvoertuigen worden steeds groter en breder;
- 5 Landbouwvoertuigen worden steeds krachtiger (meer pk's) en produceren daardoor steeds meer lawaai.

Het dorp Een wordt in toenemende mate overspoeld door landbouwgianten zoals o.a. de zelfrijdende mestinjecteur. De eerste zelfrijdende mestinjecteur verscheen in 2010 in het straatbeeld, maar inmiddels rijdt er een hele serie van dergelijke voertuigen. Deze en andere landbouwgianten rijden zeer regelmatig ook 's avonds en 's nachts. Ze produceren bij normaal gebruik meer dan 90 dB geluid op onze gevel. Dit is het geluid van een voorbijrijdende sneltrein als je op een perron staat.

De gemeente is hier sinds 2010 van op de hoogte, maar heeft blijkbaar geen reden gezien om in de tussenliggende periode met landbouwers tot een oplossing te komen, immers een oplossing wordt niet genoemd. Of is het tot een oplossing komen mislukt?

Uitbreiding van landbouwbedrijven brengt groei van de hoeveelheid landbouw-gerelateerd zwaar vrachtverkeer met zich mee. Bij vergunningverlening zou een verplichte routing van dit zware verkeer en inperking van de aan- en afvoeren van dit verkeer op zijn plaats zijn. Verdere toename van de geluidsdruk in de Hoofdstraat in Een is absoluut ongewenst.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP ten aanzien van landbouwverkeer (in de Hoofdstraat te Een).

Verblijfsfunctie

Vanwege de verkeersveiligheid en leefbaarheid is ervoor gekozen de verblijfsfunctie op "grijze wegen" zwaarder te laten wegen dan de verkeersfunctie (GVVP Hstk 4.1.2.7). Dus kwam er in de Hoofdstraat te Een een 30km-zone met bijbehorende 30km-drempels. Maar ... door de drempels zijn de leefbaarheid in ons huis en de verblijfsfunctie van ons huis grotendeels verloren gegaan. Om maar niet te spreken van de verblijfsfunctie van onze tuin.

Om de verblijfsfunctie van de Hoofdstraat "aan te tonen" is bij rechtzaken het argument opgevoerd dat er op de rijbaan 'gewoon' gefietst kan worden. Hoe kan de straat een verblijfsfunctie hebben als het voor schoolgaande kinderen te gevaarlijk is om op de weg te fietsen? Het is goed dat de schoolgaande jeugd in de Hoofdstraat in Een het trottoir als fietspad gebruikt.

De gemeenteraad heeft als kaderstelling aangaande de verkeersstructuur meegegeven (GVVP Hstk 2.2.1) (citaat): "de wegcategorisering van onze eigen wegen beter overeenstemmen met de functie die deze wegen daadwerkelijk vervullen". Wellicht moet het volgende worden heroverwogen: "Heeft de Hoofdstraat in Een voornamelijk een verkeersfunctie of voornamelijk een verblijfsfunctie?"

De principes van Duurzaam Veilig houden o.a. in dat een erftoegangsweg (binnen de bebouwde kom: 30km-zone) zodanig wordt ingericht, dat het gewenste gedrag wordt afgedwongen. Vanwege de hoge kosten, die met een volledige 30km-zone inrichting gepaard gaan, is in Noordenveld gekozen voor een 'sobere' inrichting.

De gemeenteraad gaf als kaderstelling aangaande de verkeersveiligheid mee (GVVP Hstk 2.2.2) dat voor verdere uitvoering van Duurzaam Veilig meegelift wordt met herinrichtings- en onderhoudswerkzaamheden, zodat de aanvankelijk 'sobere inrichting' steeds minder sober wordt. Is het omdat het hier voorliggende concept-GVVP op 17 november j.l. nog niet van kracht was, dat de **vervanging van alle lantaarnpalen in de Hoofdstraat te Een** (en daarna ook in andere kleine kernen, ondanks een email van onze zijde hierover) **niet volgens Duurzaam Veilig** geschiedde: Geen lage lantaarnpalen, die een verblijfsfunctie benadrukken, zodat onbedoeld weggebruik wordt voorkomen (GVVP Hstk 3.1.1), maar opnieuw dezelfde hoge lantaarnpalen, zoals gebruikelijk op een doorgaande hoofdweg, waar met een gerust hart snel gereden kan worden.

Noordenveld doet een verkeersstelling, wanneer er meerdere onafhankelijke klachten over te hard rijden op een bepaalde weg zijn binnen gekomen (GVVP Hstk 4.2.2.1). Als de telling uitwijst dat er in een 30km-zone een objectief snelheidsprobleem is, dat wil zeggen als 85 % van het verkeer harder rijdt dan 45 km/u of als het aantal snelheidspieken daar aanleiding toe geeft, dan vraagt de gemeente de politie om handhaving (GVVP Hstk 4.2.2.2).

CROW-244 meldt (blz. 28), dat metingen hebben aangetoond dat de maximale geluidsniveaus bij lichte voertuigen (= personenauto's) voornamelijk door de snelheid worden bepaald. Voor middelzware en zware voertuigen geldt dat dus niet! Als het probleem niet de snelheid van het verkeer is (dit is 25 km/u voor landbouwvoertuigen), maar de geluidsoverlast die het verkeer met zich meebrengt, leidt het aan de bel trekken bij de gemeente per definitie nergens toe (GVVP Hstk. 4.2.2). Extreme herriemakers zijn al lang klaar met hun werk, zelfs nog voordat de gemeente aan het inplannen van de plaatsing van verkeerstellapparatuur toekomt. Er is geen verkeersteller nodig, die over een x aantal weken in de straat wordt geplaatst, maar een geluidsmeter, die op het moment van de klacht objectief registreert. Wij hebben geen last van extreme snelheidspieken, maar van extreme geluidspieken die niet gepaard hoeven te gaan met een extreme snelheid.

De ervaring leert dat de gemeente ook bij geluidsoverlast als het ware verlangt dat er meerdere onafhankelijke klachten binnenkomen. Mensen die overdag niet thuis zijn, merken niets van geluidsoverlast overdag en zullen dus daarover nooit klagen. Mensen die niet bij een drempel wonen, merken weinig of niets van de herrie op, voor en na de drempel. Als je ongelukkigerwijs op de plek woont waar -objectief vastgesteld- de meeste herrie voorkomt (bij ons huis dus) ben je blijkbaar in Noordenveld het basisrecht op een goed woon- en leefklimaat kwijt, alleen maar omdat de burens vaak niet thuis zijn en dus niet klagen.

Verbeteren van het leefmilieu, leefbaarheid, beperken negatieve milieueffecten, terugdringen van geluidsoverlast, beperken omgevingshinder: er is geen daadwerkelijk en feitelijk beleid in het GVVP beschreven om aan de Hoofdstraat in Een een verblijfsfunctie toe te kunnen kennen.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van beleid in het GVVP aangaande het effectief realiseren van een verblijfsfunctie in de Hoofdstraat te Een.

Onze zienswijzen blijken uit de door ons opgevoerde bezwaren, waarbij de achterliggende gedachte is dat deze bezwaren relatief eenvoudig verholpen kunnen worden.

Met vriendelijke groet,



Aan: Gemeente Noordenveld
 t.a.v: R.J. Auwema (wethouder Verkeer en vervoer)
 M. Smit (beleidsambtenaar Verkeer en vervoer)
 Betreft: Aanvulling concept GVVP 2015-2025 Gemeente Noordenveld
 Datum: 28 november 2014

Geachte heer R.J. Auwema,

Op 12 november jl. heeft u op uitnodiging van de verkeerscommissie en de directie van OBS De Poolster te Nieuw-Roden een vergadering bijgewoond over de verkeersveiligheid van kinderen *naar, van en rond de school*. De vergadering was een vervolg op een eerder overleg met de gemeente, in september 2013. Wij stellen het zeer op prijs dat u de moeite heeft genomen zich te informeren over dit thema en te willen meedenken over een aantal concrete verkeerssituaties die ons zorgen baren. Naast de concrete punten die besproken zijn is er ook door u aangegeven toch vooral een zienswijze op het GVVP in te dienen. Bij deze.

Door het verplaatsen van de school in een prachtig nieuw gebouw op een andere locatie, zijn de schoolroutes gewijzigd en zijn er nieuwe verkeerssituaties ontstaan.

Daar komt bij dat de kinderen van de voormalige school OBS Steenbergen i.v.m. een scholenfusie zijn ingetrokken in het nieuwe schoolgebouw van OBS De Poolster. Voor deze kinderen is hierdoor eveneens een nieuwe maar vooral veel langere schoolroute ontstaan. Deze nieuwe route zou in het GVVP als prioriteit opgenomen moeten worden, omdat zich hier een nieuwe vervoerssituatie aandient. Zowel voor de kinderen die per fiets een andere, langere route moeten nemen. Als ook voor de automobilist die, misschien al jaren deze weg rijdt, nieuwe weggebruikers op zijn route aantreft. Deze nieuwe situatie behoeft aandacht.

In algemene zin zou dit sowieso als speerpunt in het GVVP moeten staan, omdat deze situatie zich wellicht in de gemeente in de komende jaren nog wel vaker gaat aandienen.

De school stelt zich ten doel de verkeersveiligheid van haar kinderen optimaal te bevorderen. In dit kader doet de verkeerscommissie in samenspraak met de directie een tweetal suggesties, met het verzoek ze op te nemen in het GVVP Gemeente Noordenveld. Het betreft:

1. Aanpassingen Esweg;
2. Fiets- voetpad tussen de Poolswijk en de school.

Daarnaast heet OBS De Poolster in samenwerking met de politie en de buurtvereniging van Nieuw Roden bezig een actie geouwen aan de Esweg binnen de bebouwde kom van Nieuw Roden. Dit betrof een creatieve controle waarbij leerlingen, onder begeleiding van politie en de verkeersouders van OBS De Poolster, de automobilist aanspreekt op zijn/haar verkeersgedrag. In vervolg hierop willen met de leerlingen van OBS De Poolster en de politie verder nadenken over wat er aan fietsroutes zou moeten veranderen om dit voor hen, de leerling, veiliger te maken. De ideeën hieruit moeten nog ontstaan/op papier gezet worden. Bij deze willen wij al wel aangeven, dat we naast de 2 concrete suggesties, ook met meer ideeën willen komen als deze zich aanbieden vanuit onze "achterban" en ons met deze zienswijze niet alleen maar willen vastleggen op de hier gedane suggesties.


De suggesties sluiten naadloos aan bij de doelstellingen en uitgangspunten van de gemeente Noordenveld, zoals die zijn geformuleerd in het GVVP:

- veilige schoolroutes;
- goede bereikbaarheid voor voorzieningen;
- fiets op 1.

Voor de suggesties wordt verwezen naar bijlage 1 en 2.

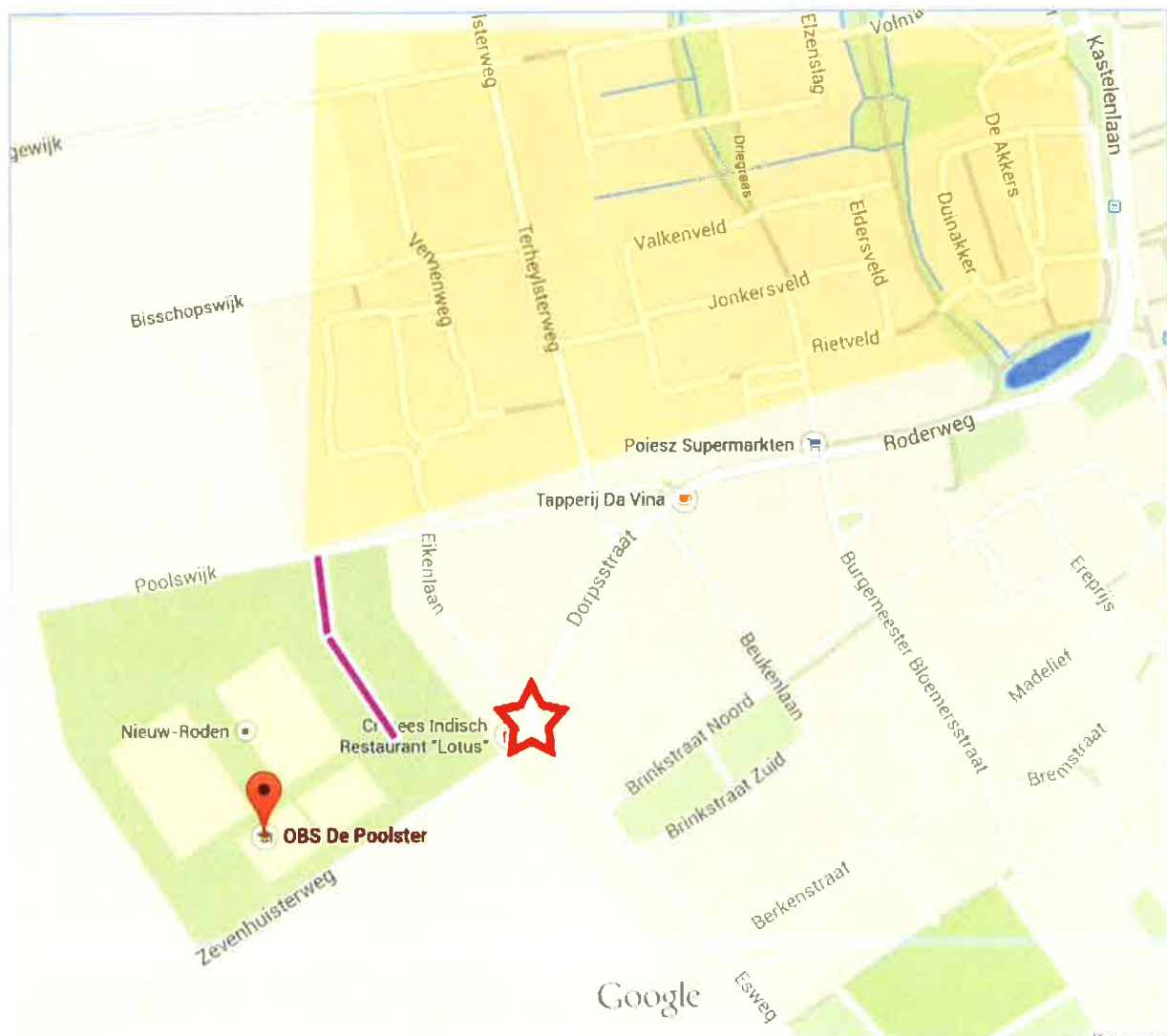
Tot slot blijven wij graag gesprekspartner van de gemeente aangaande de verkeerssituatie voor haar kinderen. De afgelopen 2 jaar is de school al in gesprek met de gemeente en wethouder. Naast deze zienswijze blijven wij dat graag om acute en minder acute problemen te bespreken.

In afwachting op een (positieve) reactie uwerzijds, namens de verkeerscommissie van OBS De Poolster,

 (verkeerscommissie)
(directie)

Bijlage 1: Aanleg Voet- fietspad tussen de Poolswijk en de school

- 1) De grote bottleneck in de schoolroutes is de kruising Zevenhuisterweg – Dorpsstraat – Esweg – Eikenlaan (zie rode de ster op onderstaande afbeelding afbeelding). Ongeveer de helft van de schoolpopulatie steekt daar over, gelukkig (nog) begeleid door verkeersbrigadiers).
- 2) De andere helft van de schoolpopulatie is afkomstig uit de wijk *De Vijfde Verloting*, zie het oranje / geel gearceerde vlak op onderstaande afbeelding. Deze groep passeert ook de hierboven genoemde kruising.
- 3) Dit betekent dat nagenoeg alle leerlingen inclusief begeleiders de kruising / bottleneck passeren (voetgangers, fietsers en automobilisten).
- 4) Door een extra voet- fietspad aan te leggen tussen de Poolswijk en de fietsenstalling en tussen de ijsbaan en de voetbalvelden (paars-witte lijn op onderstaande afbeelding), kan de drukte op de kruising met 50% worden verminderd. Hierdoor wordt het op de kruising een stuk minder druk en veel overzichtelijker, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.



Bijlage 2: Aanpassingen Esweg

De Esweg laat zich grofweg verdelen in 2 stukken, binnen de bebouwde kom van Nieuw Roden en daarbuiten.

Binnen bebouwde kom:

1. Snelheid. De max. snelheid is hier 30Km/u, metingen hebben al laten zien dat deze maximum veelvuldig en ruimschoots overschreden wordt. Deze snelheid zou nog verder teruggebracht kunnen worden door gebruik van lage "obstakels" op de Esweg. Dit kan in de vorm van bloem/plantenbakken die laag genoeg zijn zodat jeugd op de fiets niet onzichtbaar wordt voor de automobilist. Tevens zou de fietser het "obstakel" aan de achterkant moeten kunnen passeren, zodat deze altijd vrije doorgang heeft.

Buiten de bebouwde kom:

1. Snelheid. De max. snelheid is hier 60Km/u. Er is hier nog geen meting gedaan, maar de algemene indruk van alle betrokken partijen (gemeente, politie, school) is dat hier op momenten ruimschoots te hard word gereden. Deze snelheid zou ook hier naar beneden gebracht kunnen worden middels obstakels. Dit kan in de vorm van bloem/plantenbakken die laag genoeg zijn zodat jeugd op de fiets niet onzichtbaar wordt voor de automobilist. Tevens zou de fietser het "obstakel" aan de achterkant moeten kunnen passeren, zodat deze altijd vrije doorgang heeft.
2. Snelheid. Het buitengebied is in verschillende stappen helemaal 60km gemaakt. De indruk is dat lang niet iedereen hiervan voldoende van doordrongen is. In het gelijktrekken van de maximum snelheid in het hele gebied zijn ook alle borden die maximum snelheid aangeven binnen het gebied weg gehaald. Het lijkt zinvol om toch op meer plekken herhalingsborden te plaatsen (kruispunten). Dit helpt ook evt handhaving door de politie.
3. Gecombineerd gebruik van de weg door snel en langzaam verkeer. De fietser fietst op de rijbaan waarbij er geen apart fietsvlak op de weg is. De weg is wel optisch versmald met een onderbroken lijn aan de zijkanten. Uitwerking in veel gevallen is dat de fietser krap worden ingehaald, waarbij de inhalende automobilist niet de hele wegbreedte gebruikt om te passeren. Het aanleggen van een apart fietspad is hier de beste en mooiste oplossing. Het aanbrengen van echte fietsstroken zou de positie van de fietser ook verbeteren. Tevens zou dit de snelheid verder kunnen doen dalen.
4. Verlichting. Er is alleen verlichting van Nieuw-Roden tot aan de Hullenweg, daarna is er alleen verlichting bij kruispunten. Wenselijk zou zijn om de verlichting uit te breiden, waarbij om tegemoet te komen aan een donker buitengebied er een tijdsklok op zou kunnen.



Aan de Raad van de gemeente Noordenveld,
t.a.v. het college van B & W,
Raadhuisstraat,
Roden.

Gemeente NOORDENVELD	
Class.nr.	
- 9 DEC. 2014	
Nr.	Paraaf voor archief
2014 raad	
NF	

Nietap, 8 december 2014

Geachte Raad en College,

Kortgeleden hebt u het concept GVVP in de inspraak gebracht. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om op een onderdeel onze visie kenbaar te maken.

Het gaat om 4.3.8.4 Invalidenparkeerplaatsen op pagina 49.


1. U spreekt van de toewijzing van een parkeerplaats op kenteken ongeacht of er sprake is van een parkeerprobleem en ongeacht de kosten. Echter u verzuimt te vermelden wanneer er sprake is van een parkeerprobleem en hoe hoog de kosten zijn. Op zijn minst zou u dit, naar onze mening, moeten kwantificeren.
2. U wilt minder vrijblijvend invalidenparkeerplaatsen op kenteken verstrekken omdat o.a. het dubbelgebruik dan niet meer mogelijk is. Maar u wilt wel tot het toekennen van een parkeerplaats overgaan wanneer er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem in de omgeving. Dit is vreemd.. Als er geen parkeerproblematiek in de omgeving is dan is het opgeworpen punt van het zogenaamde dubbelgebruik een non-argument. Er is dan immers geen sprake van een parkeerprobleem, althans niet voor de valide autogebruiker.
3. Wanneer er wel sprake is van parkeerproblematiek dan is het terecht dat voor minder validen die het nodig hebben, een parkeerplaats wordt gereserveerd. het is echter onjuist om de gevolgen (de kosten) van deze problematiek, veroorzaakt door tal van autobezitters, te verhalen op de mindervaliden. Het betreft een collectief probleem wat ook collectief moet worden opgelost.
4. Het is niet goed dat de gebruiker van een invalidenparkeerplaats niet doorgeeft dat, om wat voor reden dan ook, de parkeerplaats weer opgeheven kan worden. Overigens komt het ons in dit verband merkwaardig voor dat u pas in actie komt bij klachten uit de buurt. U voert toch een GAB? Op basis daarvan kunt u toch zeer eenvoudig nagaan, zeker in het digitale tijdperk, wanneer iemand is overleden of verhuisd?
5. U wilt de kosten jaarlijks via een huur aan de belanghebbenden in rekening brengen. Zijn de kosten zo hoog dat u huur noodzakelijk vindt, met alle administratieve rompslomp van dien? U wekt hiermee de indruk dat het plaatsen van een bord met kenteken dusdanig hoge kosten met zich meebrengt dat dit slechts via een jaarlijkse huur door belanghebbenden opgebracht kan worden. Dit lijkt ons zeer onwaarschijnlijk.
6. De gemeente Noordenveld verzet zich met hand en tand, om begrijpelijke redenen, tegen het invoeren van parkeergeld of een blauwe zone. Voor een groot deel ten voordele van mensen van buiten onze gemeente en van de middenstand. Is het dan

terecht om een deel van deze kosten af te wentelen op mensen die het ten gevolge van hun handicap toch al lastiger hebben dan de valide medeburger?

College en Raad, wij dringen er bij u op aan om dit heilloze plan niet door te voeren. De kosten van uitvoering en handhaving en de administratieve rompslomp zullen het geheel veel duurder maken dan nodig is en het resultaat is minimaal.

Kortom, wijs mensen er in voorkomende gevallen op dat een parkeerplaats in hun situatie niet of nauwelijks nodig is. Overigens, afhankelijk van de mate van invaliditeit zal dit ook nog weer verschillend kunnen zijn. Maar stap af van het plan om mensen die daadwerkelijk een parkeerplaats nodig hebben hiervoor te belasten. Toon als sociale gemeente ook in dit opzicht uw sociale gezicht.

Met vriendelijke groet,


voorzitter SGPN (Gehandicaptenplatform)


secretaris SGPN



Nieuw-Roden 8-12-2014 .

Aan de Raadfracties van de gemeente Noordeveld .

Zienswijze GVVP betreft keuze variant 3 voor Hoogwaardig openbaar vervoer 2015.

Geachte bestuurders .

Dorpsbelangen Nieuw-Roden heeft zowel schriftelijk als mondeling meerdere keren , hun zienswijze uitgesproken over variantkeuze no 3 van het college voor de route HOV vanaf 2015

Dorpsbelangen Nieuw-Roden verzoekt U daarom nogmaals in het belang van alle inwoners van Nieuw-Roden en omgeving , om deze variant in aangepaste vorm uit te voeren , dusdanig dat de halte Kastelenlaan blijft bestaan .

Met de uitdrukkelijke wens van alle raadsfracties aan Wethouder Auwema om Nieuw-Roden niet verder te isoleren van openbaar vervoer en met de uitspraak van de Wethouder zelf , die ook aan de Kastelenlaan als keerpunt zijn voorkeur geeft , verzoekt Dorpsbelangen om deze mogelijkheid grondig te onderzoeken ,alvorens te investeren in een keerpunt bij de Vijfde Verloting .

Volgens de uitspraken van de Wethouder is in verband met de zgn 27 minuten grens de toekomstige investering van ca 700.000 euro voor een keerpunt bij de Vijfde Verloting ook al een gok .

College en Raad een gok nemen met zoveel gemeenschapsgeld , mag toch niet passeren .

Mocht het College toch de gok willen nemen om te investeren in een keerpunt alvorens in de praktijk te toetsen welke locatie hiervoor de juiste keuze is, adviseert Dorpsbelangen evenals Wethouder Auwema zelf , om de voorkeur te geven aan de Kastelenlaan .

Investeren in een keerpunt of rotonde aan de Kastelenlaan zorgt bovendien voor een veiliger verkeersdoorstroming en mocht wat niet ondenkbaar is , in de toekomst het OV bureau nogmaals zijn vervoersplannen herzien , is deze investering geen weggegooid geld .

Bestuur Dorpsbelangen Nieuw-Roden .

Secr. 

Nieuw-Roden

1

Gemeente NOORDENVELD	
Class.nr.	
09 DEC. 2014	
Nr.	Plaats voor archief
Raad TRS sec	
NF	



Nieuw-Roden 19-12-2014

Betreft zienswijze concept GVVP 2015/2025 .

Aan het College van Burgemeester en Wethouders en de Raad van de Gemeente
Noordenveld .

Gemeente NOORDENVELD	
Class.nr.	
19 DEC. 2014	
Nr.	Paraaf voor archief
15 / Raad	

Geacht College en Raad .

Voor de veiligheid van onze inwoners en van de schoolgaande kinderen , verzoekt Dorpsbelangen U om de 30 Km zones , vooral op de schoolroutes naar De-Poolster en Leek , verkeerstechnisch veilig in te richten , dusdanig dat dit een remmend effect heeft op de snelheid van de automobilisten.

Snelheidscontroles hebben aangetoond dat herinrichting van de Esweg en Terheylsterweg , noodzakelijk zijn , vooral voor de veiligheid van de fietsers .

Om ongelukken met fietsende kinderen te voorkomen ,verzoekt Dorpsbelangen U om aan de herinrichting van deze 30 Km zones in Nieuw-Roden , voorrang te verlenen bij de uitvoering van het GVVP plan 2015/2025 .

Namens het bestuur van Dorpsbelangen Nieuw-Roden.

Secretariaat .

Nieuw-Roden



Mark Smit

Van: [redacted]@drenthe.nl>
Verzonden: maandag 22 december 2014 12:28
Aan: .Postbus
CC: Mark Smit
Onderwerp: Zienswijze GVVP Noordenveld

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Hierbij dient de provincie Drenthe een zienswijze in over het GVVP Noordenveld.

Fiets in de voorrang?

In het concept GVVP Noordenveld d.d. 1 oktober 2014 is opgenomen dat de gemeente Noordenveld binnen de bebouwde kom fietsers op rotondes in de voorrang wil brengen. Momenteel hebben fietsers in Drenthe geen voorrang op rotondes. Gezamenlijk hebben de wegbeheerders in Drenthe, bestaande uit 12 gemeenten en de provincie, in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe besloten dat de fietsers binnen de bebouwde kom in Drenthe voorrang moeten verlenen op rotondes. In het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe is destijds discussie geweest over hoe om te gaan met de voorrangssituatie op rotondes binnen de bebouwde kom. Er is toen besloten om één lijn te trekken in Drenthe: fietsers krijgen op rotondes geen voorrang. Hoewel het CROW bij haar aanbeveling blijft om fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang te zetten, wijst een onderzoek van de TU Twente uit dat fietsers uit de voorrang veiliger is. Ook uit onderzoek van de SWOV blijkt dat het veiliger is dat fietsers voorrang moeten verlenen op rotondes. De provincie Drenthe gaat ervan uit dat u zich aan de gezamenlijke afspraak van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe houdt zodat er in Drenthe een eenduidig beleid is ten aanzien van de voorrangssituatie op rotondes binnen de bebouwde kom waarin de veiligheid van fietsers voorop staat.

Fietsroute Plus

In paragraaf 4.3.1.3 omschrijft u hoe u aankijkt tegen een Fietsroute Plus. In de gemeente Noordenveld ligt buiten de bebouwde kom een provinciale Fietsroutes Plus langs de N372. De omschrijving die u geeft van een Fietsroute Plus komt niet geheel overeen met de provinciale visie op een Fietsroute Plus. De provincie voorziet de Fietsroute Plus niet van betere verlichting. Ook heeft de fietser op de provinciale Fietsroute Plus geen voorrang. Graag zien wij in de tekst dat u aangeeft dat het uw gemeentelijke visie is op de Fietsroute Plus.

Provinciale verkeerstelgegevens

In paragraaf 4.1.1.1 heeft u de provinciale meetgegevens opgenomen van de provinciale wegen in uw gemeente. Omdat u alleen de laatste twee jaar heeft opgenomen in de tabel lijkt het alsof op twee meetlocaties de intensiteit met respectievelijk 12% en 9% is toegenomen in 2013 ten opzichte van 2012. Graag zien wij dat u onder de tabel een opmerking plaatst dat de intensiteit op de meetpunten BH101 en CJ001 in 2013 weer op hetzelfde niveau zit als in 2011. In 2012 zijn er werkzaamheden geweest waardoor de intensiteit toen lager was dan in 2011 en 2013.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Team Verkeer & Vervoer
Provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen
Tel: 0592 - [redacted]



I 14.09661

Vereniging Dorpsbelangen Peize

KvK Meppel nr.04062343

Secretariaat: |

Peize

T 050 -

www.dorpsbelangenpeize.nl

Opmerkingen op het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de Gemeente Noordenveld.

Doorgaande wegen / gebiedsontsluitingswegen

4.1.2.5 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom - Peize - pag. 23

- niet alleen de Achteromweg vervult een functie van doorgaande weg. Dat doet ook het deel van De Pol tussen De Horst en de Achteromweg en De Horst zelf.
- Aanpassing van de Achteromweg mag niet wachten tot of bebouwing aldaar of groot onderhoud gaat plaatsvinden.
- Het deel van De Pol tussen De Horst en de Achteromweg een 50 km weg maken. Voorkom teveel wisselingen in toegestane snelheid.

4.1.2.6 Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom - pag. 23

- Er wordt wel een beleid gedefinieerd maar een tijdsplanning ontbreekt en dat maakt de beleidsrealisatie gelijk te vrijblijvend en vaag.

4.1.2.7 'Grijze wegen' - pag. 23

- Gesteld wordt: "Op dit soort wegen is een compromis gezocht". Feitelijk is er in de meeste gevallen geen compromis gezocht maar de oude inrichting ongewijzigd gehandhaafd. Ook hier moet men deze wegen aanpassen, desgewenst met tijdelijke, minder kostbare maatregelen.

4.1.4 Basisprincipes inrichting - pag. 25

- Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK): landelijke luchtfietserij. Dit zijn wellicht principes voor geheel nieuw aan te leggen wegen. Maar bestaande wegen in een bestaand landschap aan deze principes aanpassen zal weinig gaan gebeuren.

4.2.1 Gedragsbeïnvloeding - pag. 27

- "Uit de enquête is gebleken dat er met name aan de leeftijdscategorie 24-65 jaar meer aandacht geschonken mag worden." : vreemde uitslag want de categorie 18 - 24 jaar veroorzaakt relatief de meeste ongevallen en betaalt een verhoogde verzekeringspremie.

4.2.1.1 De drie E's - pag. 27

- engineering: in het vervolg geen enkel woord over de herinrichting van wegen die hieruit voortvloeit.
- education: zie 4.2.1.2
- enforcement: zie 4.2.2

4.2.1.2 Permanente verkeerseducatie

- verkeersopvoeding op alle aanwezige scholen doorvoeren?

- verkeersonderwijs bij rijopleidingen is geen lokaal gebeuren. verkeersonderwijs op aanwezige scholen door te voeren?
- verkeersvoorlichting: lijkt me een weinig effectief middel.
- Mensen zijn een lastige diersoort zodra hij verkeersdeelnemer is, in welke vorm dan ook als verkeersdeelnemer. Een klein deel hoeft zich maar te misdragen om veel overlast te veroorzaken.

4.2.1.4 Doelgroepen - pag. 27

- "In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jarigen), bromfiets (16-17 jarigen) en auto (18-24 jarigen)": DIT IS IN TEGENSPRAAK MET WAT IN 4.2.1 STAAT

4.2.2 Handhaving - pag. 28

- handhaving: daarvoor wordt erg weinig mankracht vrijgemaakt of is te weinig mankracht beschikbaar. Als je dit serieus neemt, dan een beleid zoals in Groningen gevoerd wordt.
- Laten ze auto's ontwikkelen die een irritant geluid binnen gaat maken als er te hard gereden wordt.

4.2.2.2 30 km-zones - pag. 28

- Duidelijke taal: het bord is in Noordenveld niets waard. Want geld om de wegen in te richten komt er niet en als er geen probleem is, hoeft de politie niet te handhaven.

4.2.2.3 Dynamische SnelheidsIndicator (DSI) - pag. 29

- Een weinig effectief gebaar naar de bewoners: de verkeersdeelnemer trekt zich er weinig van aan.

4.2.3 Ongevallencijfers - pag. 29

- Sinds 2010 worden niet alle gevallen meer geregistreerd. Dit lijkt me in strijd met het politiebeleid dat gebaseerd is op feiten, meldingen. Wordt een voorval van welke aard ook, niet gemeld, dan kent de politie het voorval niet. Beleid wordt gebaseerd op de meldingen.

4.2.5 Gladheidbestrijding

- Gladheid betreft niet alleen vorst en sneeuw. Ook groenaanslag met water kan voor gladheid zorgdragen, versterkt door bolle wegen.

4.3.1.8 Fietspaaltjes

- Als een fietspaaltje de functie heeft sluipverkeer te voorkomen, kan ook een smalle doorgang gecreëerd worden zonder fietspaaltje.

4.3.4.1 Voorkeursroutes vrachtverkeer / 4.3.4.2 Geen vrachtwagenverboden

- De route Hoofdstraat - Hereweg - De Pol wordt veel door vrachtauto's gebruikt. Dit dient bestreden te worden. Verbod / fysieke maatregel op scheiding Hereweg - De Pol? Afspraak met bedrijven in De Westerd?

4.3.8.5 Parkeren vrachtauto's

- Wat doet de gemeente om het parkeren te voorkomen / te verbieden? Maximum parkeertijd op één plaats? In Peize zware hijskraan in woonwijk of op parkeerterrein sportpark.

5.2.1 Prioritering - pag. 54

- Niet alleen een jaarplan maar ook een meerjarenplan zodat inzicht in aanpak van alle verkeersproblemen inzichtelijk wordt gemaakt. Is dit 5.2.1.9 Uitvoeringsprogramma 2015 – 2025?

Het College van burgemeester en wethouders
van de Gemeente Noordenveld
Postbus 109
9300AC RODEN
postbus@gemeentenoordenveld.nl

Roden, 24 december 2014

Betreft: Concept-GVVP Noordenveld

ZIENSWIJZE

Geacht College,

Op 13 november 2014 heeft u het "Concept-GVVP Noordenveld" d.d. 1 oktober 2014 ter visie gelegd. Het is voor eenieder mogelijk daarop een zienswijze in te brengen en wel tot en met 24 december 2014.

Als eigenaren en bewoners van het huis aan De Hunenborg 1 te Roden (sinds 9 december 2010) zijn wij zeer gesteld op onze woonplek- en ruimte. De Kastelenlaan is een drukke weg, hetgeen ook geluidshinder met zich brengt. Dit is voor ons destijds echter geen reden geweest om het huis niet te kopen. Vanwege het ruime uitzicht, de vrijheid en bepaalde mate van privacy hebben wij het huis gekocht.

Onze zienswijze richt zich met name op punt 4.3.2.4 (HOV Roden) op pagina 41. De wijzigingen van de route van het HOV zullen voor ons zeer ingrijpend zijn. In het document "Definitief rapport verkenning inpassing HOV Roden" is op pagina 28 een situatieschets te zien van de kruising Kastelenlaan/Vijfde Verloting ("Ontwerp eindhalte Vijfde Verloting"), met grote veranderingen: rotonde, eindhalte met ruimte voor twee bussen, fietsenstallingen en fietspaden. De situatieschets zoals die er nu ligt, is voor ons absoluut nadelig en niet aanvaardbaar.

Ons inziens wordt door het opheffen van bushaltes aan de Roderweg ter hoogte van de Dorth en ter hoogte van de Kastelenlaan en het maken van een (eind)bushalte aan de Kastelenlaan ter hoogte van de Vijfde Verloting een enorme verkeersbeweging teweeg gebracht. Mensen uit de vele omliggende wijken, alsmede uit Nieuw-Roden, zullen zich nu allemaal naar één plek moeten begeven, de eindhalte. Hierdoor worden niet alleen deze mensen zeer benadeeld, maar ook de omliggende bewoners, waaronder wij.

De nadelen voor ons zullen onder andere zijn:

- Minder privacy en meer lawaai (door fietsers) door het fietspad dat achter ons huis (en die van onze burens) zal komen te liggen (van de parallelweg Kastelenlaan naar de bocht Kastelenlaan/Hofstedenlaan);
- Minder privacy en meer lawaai (door fietsers) door het fietspad dat vanaf de Vijfde Verloting naar het hierboven genoemde fietspad zal komen te liggen. Dit fietspad komt recht op ons huis af te liggen;
- Minder privacy en meer lawaai door de verkeersbewegingen van de mensen die (lopend/fietsend) naar de eindhalte gaan om met het openbaar vervoer te gaan;
- Minder privacy en meer lawaai door de mensen die hun fietsen stallen in de fietsenstallingen;
- De in- en uitgang van de fietsenstallingen komen allen uit op het fietspad dat achter ons huis komt te liggen. Hierdoor totaal geen privacy meer. Tevens bestaat er een zeer grote kans op groepen/samenscholingen op deze plekken;
- Meer lawaai door wachtende mensen bij de bushalte;

- Meer lawaai doordat de bussen nu niet rechtdoor rijden, maar de rotonde rond moeten rijden om vervolgens bij de eindhalte te stoppen en daar weer op te trekken;
- Meer lawaai doordat auto's, vrachtwagens en motoren voor de rotonde moeten afremmen, optrekken op en na de rotonde;
- Meer lawaai door ronkende bussen die staan te wachten bij de eindhalte;
- Lampschijnsel van bussen, auto's, vrachtwagens, motoren etc. in huis;
- Waardevermindering van onze woning.

Door bijvoorbeeld de gebruikelijke route te blijven rijden, en vanaf de rotonde bij de Open Hof de Maatlanden op, vervolgens naar de Roderweg, Kastelenlaan, Hofstedenlaan etc. (deze lus wordt dan met de klok mee gereden, waardoor de bus minder vaak op verkeer hoeft te wachten), met her en der in Roden een halte minder, zou naar onze mening ook de 27 minuten gehaald kunnen worden. Hierdoor komt de verandering/vermindering over heel Roden "te liggen" en niet alleen bij ons en de andere omliggende bewoners en omliggende wijken.

Wij willen graag meepraten en meedenken over het bovenstaande. Indien het onvermijdelijk is dat de eindhalte met rotonde, fietspaden en fietsenstallingen er zullen komen, willen wij betrokken worden bij de uitwerking van de verdere plannen en inspraak hebben in het plan/situatieschets.

Wij verzoeken u het vorenstaande mee te nemen in de verdere besluitvorming(en). Voorts verzoeken wij u vriendelijk ons op de hoogte te houden. Mochten er nog vragen zijn, dan vernemen wij deze graag.

Met vriendelijke groet,


De Hunenborg
RODEN

Mark Smit

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: woensdag 24 december 2014 21:02
Aan: .Postbus
Onderwerp: reactie concept GVVP

Geacht College,

Voor verkeersremmende maatregelen ben ik een voorstander en ook van het plaatsen van de fiets op een. Maar wordt dit voldoende geëffectueerd? In het centrum zijn helaas geen fietspaden of fietsstroken. In Nieuweweg, Heerestraat, Kanaalstraat en Westerstraat in Roden dient de fiets als buffer voor de auto's. Ik moet er niet aan denken, dat ik hier over tien jaar nog op de fiets zit.

Ik zie de plateaus/ongelijkvloerse kruisingen graag tot een minimum beperkt. Hier is het een gruwel voor de fietsers en nog meer voor de scootmobielen, waarbij het gevaar bij glad weer (vorst maar ook blad) nog vele malen toeneemt.

De versmalling van de wegen in het buitengebied geeft ook weinig mogelijkheden voor de fietsers. Is eigenlijk alleen acceptabel als er een fietspad langs komt te liggen. Anders wordt je als fietser door de zware landbouwwerktuigen van de weg gedrukt. Het veranderen van het asfalt in klinkers is voor de fietser geen verbetering van zijn fietsgenot.

Met vriendelijke groet,

Tel: 050- [redacted]

I14.08917

Mark Smit

Van: [redacted]@hotmail.com>
Verzonden: dinsdag 18 november 2014 12:50
Aan: .Postbus
CC: Mark Smit; [redacted]; Reint-Jan Auwema; [redacted]
Onderwerp: Zienswijze GVVP

Aan het college van burgemeester en wethouders,

Hierbij wil de voetbalvereniging Roden haar zienswijze geven op het nieuwe GVVP. In de eerste plaats willen we aangeven dat op de gemeentelijke website helder en duidelijk vermeld staat welke geschiedenis het GVVP binnen Noordenveld kent en hoe gekeken wordt naar de toekomst.

Een doelstelling binnen het GVVP die genoemd wordt, is het vergroten van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Noordenveld

Uit onderzoek van de ANWB naar gevaarlijke wegen in de verschillende provincies (zie ANWB, gevaarlijke wegen) blijkt dat in Drenthe de N373 tussen Roden en Assen via Norg als onveiligste van Drenthe wordt gezien. Er is dus werk aan de winkel.

In dit verband horen we meermalen van diverse kanten dat de afslag Hullenweg - Norgeweg als zeer onoverzichtelijk wordt ervaren. En vooral ook de voetgangers oversteek van de grote parkeerplaats naar de velden van vv Roden, de bushalte en de wandel- en ruiter routes in het Mensingebos wordt als zeer onveilig aangemerkt.

Zoals bekend is enkele jaren geleden hier een motorrijder verongelukt, vinden regelmatig kop staart botsingen plaats en nog vaker bijna net niet ongelukken.

Een voetbalouder, dhr. [redacted] uit Roderwolde, heeft middels een brief op eigen initiatief het college hier onlangs nog weer eens van in kennis gesteld. De opmerking van de gemeente als reactie op de brief van de heer [redacted] met betrekking tot de onveilige situatie met afschrift aan vv Roden dat de voetbalvereniging misschien wel voor verkeersbrigadiers kan zorgen, is in onze ogen geen serieuze optie.

Het gaat namelijk niet alleen om 400 jeugdleden van vv Roden en de 400 senioren van vv Roden. Deze voetballers steken gemiddeld 4 keer per week over. Dit betekent in totaal 3200 keer per week en ca. 12000 keer per maand. En het betreft ook de tegenstander die komen voetballen en die onbekend zijn met de situatie

En verder betreft het ook de vele wandelaars die hier oversteken naar het Mensingebos, de busreizigers die van de bushalte gebruik maken op het voorterrein van vv Roden, de bewoners van de Noorderkroon die oversteken, de ruiters van de Manege die van de ruiterroutes gebruiken, de loopgroep Roden die hier vertrekt, Kidsca, scouting, de atletiekvereniging Argo, promens care, de leerlingen van de Ronerborg en Esborg die in het voorjaar en najaar in overleg met de gemeente gebruik maken van de velden van vv Roden.

Ook veilig verkeer afdeling Roden heeft zich meermalen uitgesproken over de zeer onveilige situatie.

Graag zouden we zien dat in het nieuwe GVVP met voorrang in 2015 bovenstaande situatie wordt aangepakt.


Hierbij kan gedacht worden aan verkeerslichten aan de Norgeweg en met de hand bedienbare voetgangerslichten om de oversteek veilig te maken. Zijn er geen voetgangers dan kan het binnen komend en uitgaand verkeer gewoon doorstromen.


Een andere wellicht iets minder veilige optie is om de rijbaan ter plekke te versmallen tot één rijbaan zoals ook in het centrum van Langelo is gebeurd. Het binnenkomend auto verkeer moet dan wachten op het uitgaand verkeer bij gelijktijdige aanwezigheid. De voetganger hoeft maar een halve rijbaan over te steken.

Graag willen we dat onze zienswijze in de nieuwe GVVP plannen wordt betrokken.

vriendelijke groet,


voorzitter vv Roden

From: @gemeentenoordenveld.nl

To: @hotmail.com

Subject: Gebruik accommodatie week 47 en 48

Date: Wed, 15 Oct 2014 12:25:12 +0000

Goede middag,

Vanwege klachten over de snelheid op de Norgeweg ter hoogte van jullie accommodatie wil mijn collega van Verkee een Dynamische Snelheid Indicatie (zo'n bord met een smiley als je niet te hard te hard rijdt) plaatsen in week 47 en 48. Jullie trainen en spelen in die weken dan toch nog?

Met vriendelijke groet,



beleidsmedewerker sport en accommodaties

Gemeente Noordenveld

Welzijn Onderwijs en Sport

Postbus 109

tel. 14 050

9300 AC RODEN

N.Weisenbach@gemeentenoordenveld.nl www.gemeentenoordenveld.nl