




Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Zuidlaren

Concept eindrapport

boersma van alderen

 **Grontmij** Verkeer & Vervoer

 Grontmij Groep

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Zuidlaren

Eindconcept

Opdrachtgever: gemeente Zuidlaren

Grontmij, Adviesgroep Verkeer & Vervoer
Haren, 22 april 1999

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	4
2 Inventarisatie en analyse huidige situatie.....	6
2.1 Kenmerken gemeente Zuidlaren	6
2.1.1 Ligging en verbindingen.....	6
2.1.2 Ontsluiting openbaar vervoer	6
2.1.3 Fietsvoorzieningen.....	7
2.1.4 Bevolking.....	7
2.1.5 Bereikbaarheid.....	7
2.1.6 Woningbouw	7
2.1.7 Voorzieningen.....	8
2.1.8 Industrie en werkgelegenheid	8
2.2 Analyse verkeersonveiligheid	9
2.2.1 Politieregistratie.....	9
2.2.2 Resultaten eerste werkatelier.....	12
2.2.3 Reacties op advertentie	14
2.2.4 Opvallende overeenkomsten en verschillen	15
3 Verkeers- en vervoersbeleid	17
3.1 Rijksbeleid.....	17
3.2 Provinciaal beleid	17
3.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.....	17
3.2.2 Ontwikkeling openbaar vervoer Drenthe	18
3.3 Taakverdeling.....	19
3.3.1 Rol van het Rijk	20
3.3.2 Rol van de provincies.....	20
3.3.3 Rol van de gemeenten	20
4 Ontwikkelingen en toekomstperspectief	21
4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	21
4.2 Verkeers- en vervoersontwikkelingen.....	21
4.3 Toekomstperspectief.....	22
5 Visie	23
5.1 Duurzaam Veilig	23
5.1.1 Verkeersveiligheidsbeleid vanuit het verleden	23
5.1.2 Nieuwe impuls	23
5.1.3 Recentelijke ontwikkelingen binnen Duurzaam Veilig.....	24
5.1.4 Voorbereiding 2 ^e fase.....	24
5.2 Verkeer en infrastructureel beleid	25
5.2.1 Verblijfsgebieden	26
5.3 Verkeer en ruimtelijk beleid	27
5.4 Verkeer en mobiliteitsbeleid.....	27
5.5 Intensiveren gedragsbeïnvloeding	27
5.6 Uitgangspunten GVVP Zuidlaren	28

6 Van visie naar planontwikkeling	29
6.1 Tweede werkatelier	29
6.2 Functionele indeling van wegen	29
6.2.1 Categorisering buiten de bebouwde kom	30
6.2.2 Categorisering binnen de bebouwde kom	31
6.3 Openbaar vervoer	32
6.4 Fietsstructuur	33
6.5 Voetgangers en gehandicapten.....	35
6.6 Educatie, voorlichting en handhaving.....	35
7 Infrastructurele maatregelen	37
7.1 Maatregelen op stroom- en gebiedsontsluitingswegen	37
7.2 Maatregelen erftoegangswegen (type A)	38
7.3 Maatregelen in 60 km/h-gebieden	40
7.4 Maatregelen in 30 km/h-gebieden	43
7.4.1 Kern Vries	44
7.4.2 Kern Tynaarlo	44
7.4.3 Kern Eelde-Paterswolde.....	45
7.4.4 Kern Zuidlaren	45
8 Niet-infrastructurele maatregelen.....	47
8.1 Ruimtelijke ordening	47
8.2 Mobiliteitsbeïnvloeding	48
8.3 Mensgerichte maatregelen	51
9 Effecten, prioriteiten en kosten.....	52
9.1 Effecten	52
9.2 Prioriteiten.....	52
9.2.1 Snelstartprojecten	53
9.2.2 Maatregelen middellange termijn.....	55
9.2.3 Maatregelen voor de lange termijn	57
9.3 Kostenraming.....	57
Verantwoording.....	59

Inhoudelijk

Procesmatig

F
A
S
E

Inventarisatie

- structuur
- beleid
- verkeersonveiligheid
- ontwikkelingen

Werkatelier 1

advertentie
'Huis-aan-Huis'
blad

Oordeel verkeerssysteem

- huidig
- toekomstig

1

F
A
S
E

Planontwikkeling

- openbaar vervoer
- fiets
- auto

Werkatelier 2

Rapportage

- resultaten
- voortgang proces

overleg werkgroep

afronden planontwikkeling

2

F
A
S
E

Opstellen uitvoeringsplan

- globale kostenraming
- prioriteiten
- 'trekker'
- effectiviteit

toelichtingsavonden

Concept GVVP

overleg werkgroep

3

formele inspraak

vaststelling

Definitief GVVP

Figuur 1.1 Plan van aanpak opstellen GVVP

1 Inleiding

De gemeenten Noordenveld en Zuidlaren hebben gezamenlijk besloten om een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) te laten opstellen. Deze keuze is gemaakt omdat het beheersgebied van beide gemeenten één geheel vormt tussen de stedelijke kernen Assen en Groningen. Verder zijn er belangrijke onderlinge verkeersrelaties via het provinciaal en gemeentelijk wegennet. Door middel van dit gezamenlijk initiatief kan onder meer gewerkt worden aan een eenduidige inrichting van het wegennet. Aan Grontmij (adviesgroep Verkeer en Vervoer) en bureau Boersma & Van Alteren is door de twee gemeenten opdracht gegeven het GVVP op te stellen.

Wat is een GVVP?

Verkeers- en vervoersbeleid heeft directe raakvlakken met het ruimtelijk ordeningsbeleid, een beleid gericht op gedragsbeïnvloeding, sturing van de mobiliteit en het aanpassen van het wegennet. Dit zijn de aangrijpingspunten die de basis vormen voor een duurzame en optimale aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid. De integratie van de verschillende invalshoeken wordt mogelijk door het opstellen van een (integraal) Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

Waarom een GVVP?

Elke overheid heeft eigen taken ten aanzien van verkeer en vervoer. In het IPO/VNG/Rijk-akkoord over de decentralisatie van verkeer en vervoer is daarbij een taakverdeling aangegeven. In het akkoord staat dat de gemeenten een beleidsmatig en uitvoeringsgericht integraal verkeers- en vervoersbeleid opstellen met inachtneming van de essentiële onderdelen van het nationale plan (SVV-II) en de nadere concretisering daarvan in het provinciale plan. In de provincie Drenthe is het opstellen van een GVVP in een stroomversnelling geraakt vanwege het in juni 1996 vastgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Het gemeentelijk plan moet dienen als een nadere concretisering van dit provinciale plan.

GVVP Zuidlaren

Het voorliggende eindconcept geeft de algemene beleidslijn met betrekking tot verkeer en vervoer weer en gaat op delen specifiek in op de verkeers- en vervoerssituatie in de gemeente Zuidlaren. Deze gemeente bestaat sinds 1 januari 1998 en is ontstaan door een samenvoeging van de drie opgeheven gemeenten Eelde, Vries en Zuidlaren.

Werkwijze

Voor het opstellen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is gekozen voor een fasegewijze aanpak, namelijk:

- fase 1: algemene en probleeminventarisatie;
- fase 2: planontwikkeling;
- fase 3: uitwerking tot uitvoeringsplan.

In figuur 1.1 is het plan van aanpak weergegeven. Beknopt worden de werkzaamheden per fase beschreven.

fase 1: algemene en probleeminventarisatie

Gestart is met een algemene en probleeminventarisatie. In deze fase is onder meer aandacht besteed aan de huidige verkeersstructuur, het verkeers- en vervoersbeleid, de objectieve verkeersonveiligheid en de subjectieve verkeersonveiligheid. Bij het verzamelen van informatie ten behoeve van de subjectieve verkeersonveiligheid is de hulp ingeroepen van bewoners en belanghebbenden in de gemeente. Door middel van een open planproces zijn zoveel mogelijk knelpunten, ideeën en wensen verzameld. In de bijlagerapportage zijn de reacties opgenomen.

fase 2: planontwikkeling

In het GVVP is het principe van duurzaam veilig het uitgangspunt voor de planontwikkeling. Daartoe zijn de vier pijlers van de duurzaam veilig visie nader uitgewerkt, waarbij in het bijzonder gekeken is naar de knelpunten en ideeën van bewoners en belanghebbenden.

fase 3: uitwerking tot uitvoeringsplan

In de derde fase van het onderzoek is een nadere uitwerking van het plan in hoofdlijnen opgesteld. Uit de planontwikkeling zijn maatregelen afgeleid waaraan tevens prioriteiten zijn gesteld. Op basis daarvan dient de aanpak voor de komende jaren te geschieden.

Werkgroep

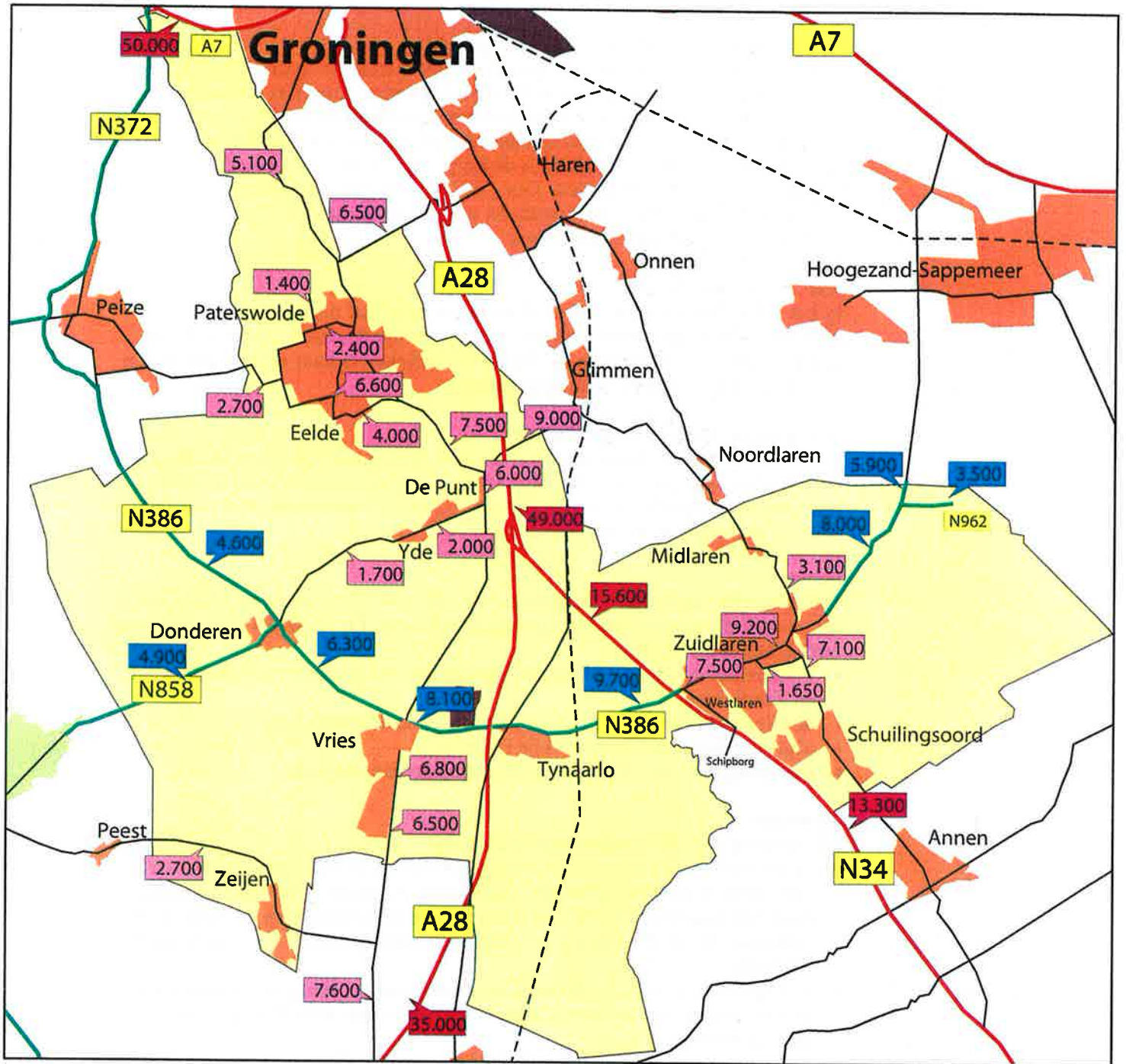
Om de werkzaamheden te begeleiden en voor het inbrengen van lokale kennis, is voor dit project een werkgroep geformeerd. De samenstelling van deze werkgroep is als volgt:

- Portefeuillehouders Verkeer en Vervoer van de gemeenten Noordenveld en Zuidlaren;
- ambtenaren van de gemeenten Noordenveld en Zuidlaren;
- afgevaardigde van de provincie Drenthe;
- medewerkers van Grontmij en Boersma & Van Alteren.

Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt:

- In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de huidige verkeers- en vervoerssituatie in de gemeente Zuidlaren. Aandachtspunten zijn onder meer het wegennet, de voorzieningen en de vervoerswijzen. Ook de resultaten van de advertentie en het eerste werkatelier zijn in dit hoofdstuk beschreven.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de beleidsplannen van het Rijk, de provincie en de taakverdeling van de verschillende overheden met betrekking tot het verkeer en vervoer.
- Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op toekomstige ontwikkelingen in het totale studiegebied tussen de kernen Assen en Groningen.
- In hoofdstuk 5 is de strategie beschreven van waaruit het GVVP is opgesteld. Aandacht is er voor de vier invalshoeken van duurzaam veilig.
- Hoofdstuk 6 gaat in op het plan in hoofdlijnen. In dit hoofdstuk zijn tevens de resultaten van het tweede werkatelier meegenomen.
- In de hoofdstukken 7 en 8 is een nadere uitwerking van het plan gegeven, waarbij onderscheid gemaakt is naar respectievelijk infrastructurele maatregelen en niet-infrastructurele maatregelen.
- Tenslotte gaat hoofdstuk 9 in op effecten en prioriteiten.



Legend:

- Rijkswegen
- Provinciale wegen
- Gemeentelijke wegen
- Spoor NS
- Kernen
- Gemeente Zuidlaren
- Industriegebied
- Rijks telgegevens
- Provinciale telgegevens
- Gemeentelijke telgegevens
- 35.000 Werkdagemaalintensiteit

Figuur 2.1 Verbindingen en wegvakbelasting gemeente Zuidlaren Grontmij

2 Inventarisatie en analyse huidige situatie

In dit hoofdstuk is een beschrijving gegeven van de huidige verkeers- en vervoerssituatie in de gemeente Zuidlaren. Aandachtspunten hierbij zijn de structuur, het wegennet, de voorzieningen en de verkeersonveiligheid.

2.1 Kenmerken gemeente Zuidlaren

Per 1 januari 1998 is in de kop van Drenthe, door samenvoeging van de gemeenten Eelde, Vries en Zuidlaren, de nieuwe gemeente Zuidlaren ontstaan. Door deze samenvoeging is een gemeente ontstaan met een oppervlakte van circa 14.850 hectare en een inwonertal van 31.300 inwoners, verspreid over 18 verschillende kernen. Daarbij zijn de kernen Eelde-Paterswolde, Vries en Zuidlaren de grootste.

2.1.1 Ligging en verbindingen

De gemeente Zuidlaren is landelijk gelegen, in een natuurlijke omgeving, tussen de kernen Groningen en Assen. Via de rijksweg A28 zijn deze steden vanuit de gemeente bereikbaar. Ten westen van de kern Zuidlaren ligt de N34. Deze rijksweg geeft ontsluiting richting de kernen Gieten, Borger en de stad Emmen. In figuur 2.1 is het wegennet binnen de gemeente Zuidlaren weergegeven.

Verder liggen verschillende provinciale wegen binnen de gemeente. Het gaat hierbij om:

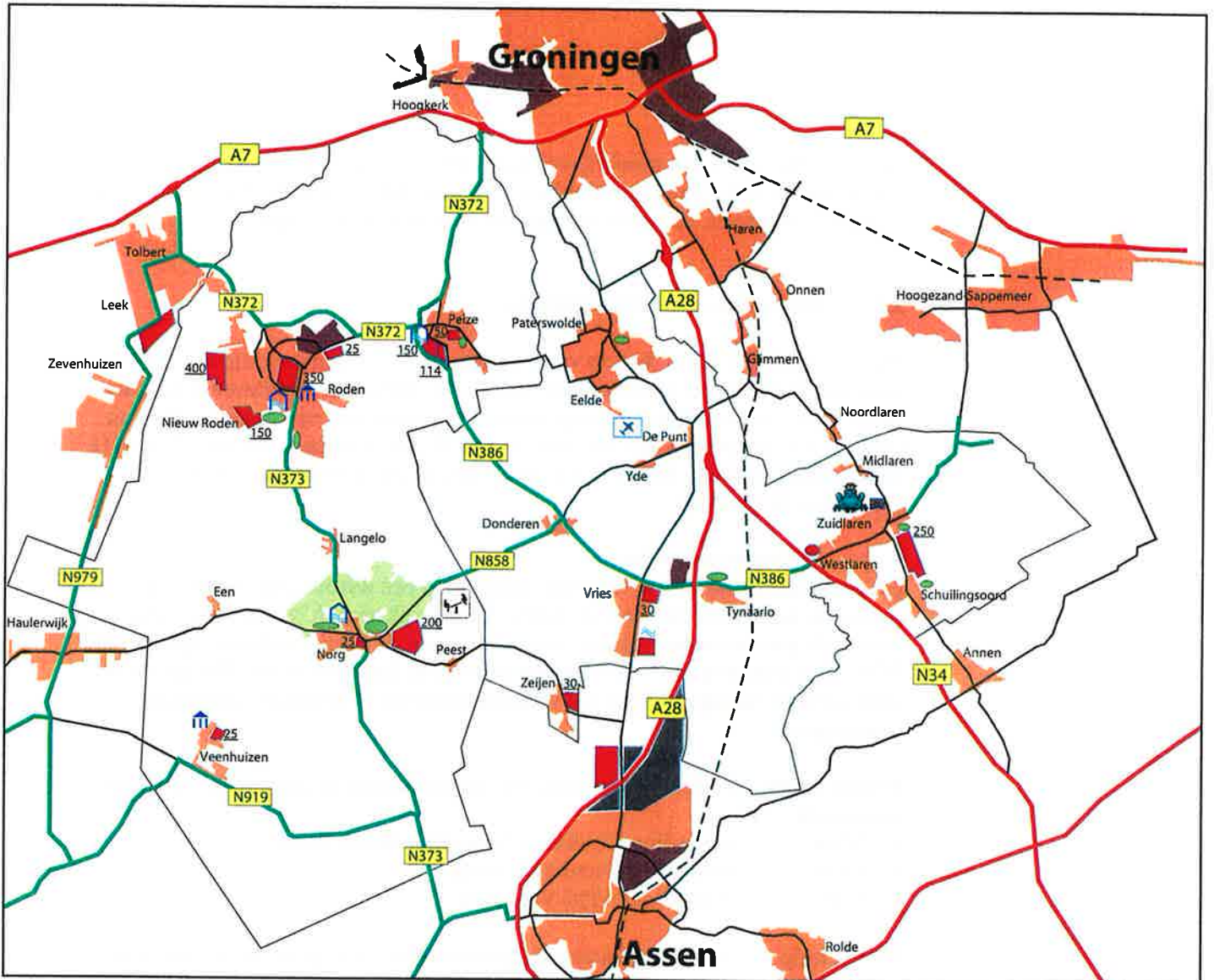
- N386 verbinding Zuidlaren-Vries-Donderen-Peize;
- N858 verbinding Donderen-Norg;
- N962 verbinding N386-Veendam.

Met behulp van Rijk, provinciale en gemeentelijke telcijfers is een overzicht samengesteld van intensiteiten op de belangrijkste wegvakken in de gemeente Zuidlaren. Dit overzicht is eveneens weergegeven in figuur 2.1.

2.1.2 Ontsluiting openbaar vervoer

De gemeente Zuidlaren wordt via diverse buslijnen ontsloten met het openbaar vervoer. Voor het vervoer met de trein zijn de inwoners aangewezen op de stations van Assen, Haren of Groningen. Voor wat betreft de ontsluiting via het busvervoer dan wel taxivervoer gaat het om de volgende lijnen:

Lijnnr:	Route
51	Groningen - Assen v.v. via Vries, De Punt
151	Groningen - Assen v.v. via Tynaarlo, sneldienst, spits
52	De Punt - Groningen v.v.
53	De Punt - Groningen v.v. via Haren
153	De Punt - Groningen v.v. sneldienst, spits
55	Groningen - Assen v.v. via Tynaarlo, sneldienst, spits
57	Gieten - Groningen v.v. via Zuidlaren
157	Annen - Groningen v.v. via Zuidlaren, sneldienst, spits
58	Groningen - Assen v.v. via Zuidlaren
86	Norg - Groningen v.v. via Donderen



Figuur 2.2 Regionale voorzieningen en recentelijke ontwikkelingen

De gemeente heeft een woningbestand van circa 13.500 woningen. Om verdere uitbreiding aan banden te leggen voeren zowel de provincie als de gemeente een streng beleid: voor het kopen van bouwgrond komt men in principe alleen in aanmerking als men sociaal of economisch aan de gemeente is gebonden.

Bouwmogelijkheden zijn er de komende tijd met name op het voormalig kazerneterrein in Zuidlaren. Hier worden circa 250 woningen gerealiseerd. Tevens zijn er plannen in voorbereiding voor kleinschalige uitbreiding van enkele buitendorpen. In de kern Vries zal de komende jaren invulling worden gegeven aan het uitbreidingsplan Diepsloot-zuid. Het gaat hierbij om fase 2 van dit plan.

2.1.7 Voorzieningen

Binnen de gemeente is er veel ruimte voor sport, recreatie en toerisme. Het Zuidlaardermeer en het Paterwoldsemeer bieden door de jaargetijden heen plaats aan liefhebbers van vissen, surfen, varen, zeilen, schaatsen, etc. Tevens zijn er diverse sportcomplexen in de gemeente, twee openluchtwembaden en een subtropisch zwembad.

Het Sprookjeshof in Zuidlaren trekt ieder jaar veel bezoekers van buiten de regio. Tevens zijn er diverse evenementen die jaarlijks veel bezoekers trekken. Hierbij valt te denken aan de Zuidlaardermarkt met gemiddeld 150.000 bezoekers en de markt in Vries, de wat kleinschaligere afspiegeling van de Zuidlaardermarkt.

In Eelde vindt jaarlijks in het eerste weekend van september een groot bloemencorso plaats. Verder wordt elke zaterdag in de bloemenveiling in Eelde een vlooiemarkt georganiseerd. Voor deze vlooiemarkt is tot in de wijde omgeving veel belangstelling.

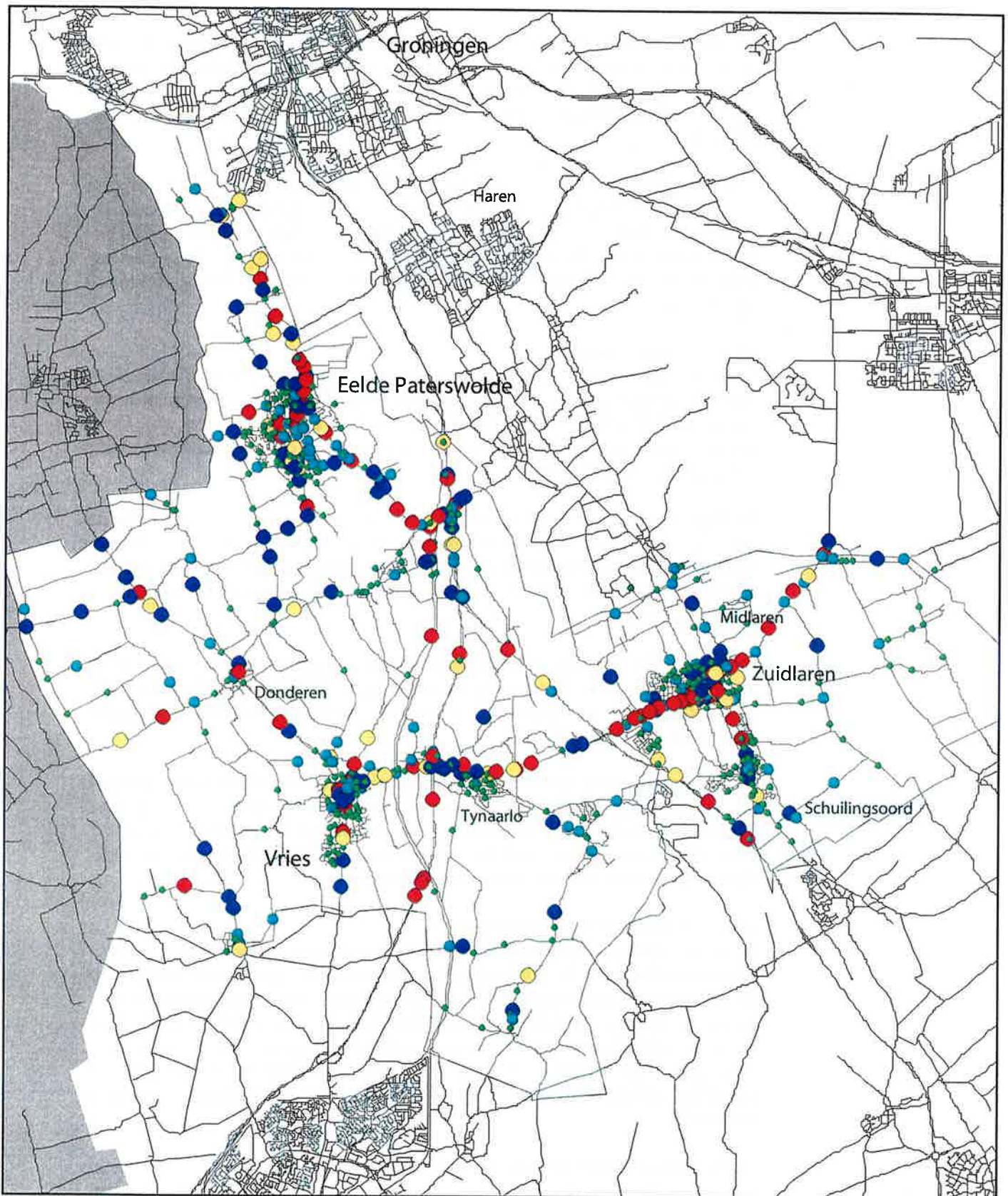
In de dienstensector speelt de Prins Bernhardhoeve in Zuidlaren een belangrijke rol. Dit complex is het op twee na grootste beurscomplex van Nederland. Tijdens beursdagen is de invloed van dit complex op de verkeers- en voersituatie zeer groot. Ook het winkelen in met name Zuidlaren en Eelde-Paterswolde leidt tot veel verkeersbewegingen.

2.1.8 Industrie en werkgelegenheid






In het noorden van de gemeente drukken Groningen Airport Eelde en de bloemenveiling met de aan beide gerelateerde bedrijvigheid, een stempel op de economische activiteiten. Het bedrijventerrein "De Vriezerbrug" bij Tynaarlo is vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de A28 erg in trek en zal in de nabije toekomst verdere uitbreiding ondergaan. Ook voor bedrijventerrein "Het Bolwerk" in Zuidlaren bestaan uitbreidingsplannen, terwijl een geheel nieuw klein bedrijventerrein bij De Groeve inmiddels bouwrijp is gemaakt.

De zorgsector neemt een belangrijke plaats in voor wat betreft de werkgelegenheid in de gemeente. De gemeente telt twee psychiatrische ziekenhuizen (Dennenoord in Zuidlaren en Hoog Hullen in Eelde). Stichting De Brink in Vries biedt onderdak aan meervoudig gehandicapten. De drie grootste kernen beschikken voorts over verzorgingstehuizen die huisvesting, verzorging en verpleging kunnen bieden.

Voor wat betreft het buitengebied is de landbouw de voornaamste werkverschaffer. De nieuwe gemeente telt ongeveer 220 agrarische bedrijven.



 Gemeente Zuidlaren

-  1 ongeval
-  2 ongevallen
-  3 t/m 4 ongevallen
-  5 t/m 6 ongevallen
-  7 of meer ongevallen

Figuur 2.3 Alle ongevallen gemeente Zuidlaren 1993-1997

2.2 Analyse verkeersonveiligheid

Voor de gemeente Zuidlaren is een analyse uitgevoerd naar de knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze analyse betreft zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid.

De objectieve verkeersonveiligheid komt naar voren uit de verwerking van de, door de politie, geregistreeerde ongevallen. Bij de analyse is gekeken naar de ongevallen in de periode 1993 - 1997.

De subjectieve verkeersonveiligheid is door inspraak aan het licht gebracht. Deze inspraak heeft plaatsgevonden op basis van schriftelijke reacties op een door de gemeente geplaatste oproep en een tweetal werkbijeenkomsten met vertegenwoordigers van belangenpartijen (zogenaamde werkateliers). In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid.

2.2.1 Politieregistratie

Voor het in beeld brengen van de objectieve verkeersonveiligheid is gebruik gemaakt van de ongevalsgegevens die door de politie zijn geregistreerd en die worden verwerkt en beheerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer te Heerlen. Overigens moet worden bedacht dat de volledigheid van de registratie van de ongevallen sterk afhankelijk is van de ernst van het daarbij opgelopen letsel. Dit betekent dat in de praktijk een viertal categorieën van verkeersongevallen wordt onderscheiden met een afnemende registratiegraad:

1. ongevallen waarbij personen worden gedood;
2. ongevallen waarbij ziekenhuisopname volgt;
3. ongevallen waarbij personen gewond raken, maar geen ziekenhuisopname volgt;
4. ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Algemeen ongevallenbeeld

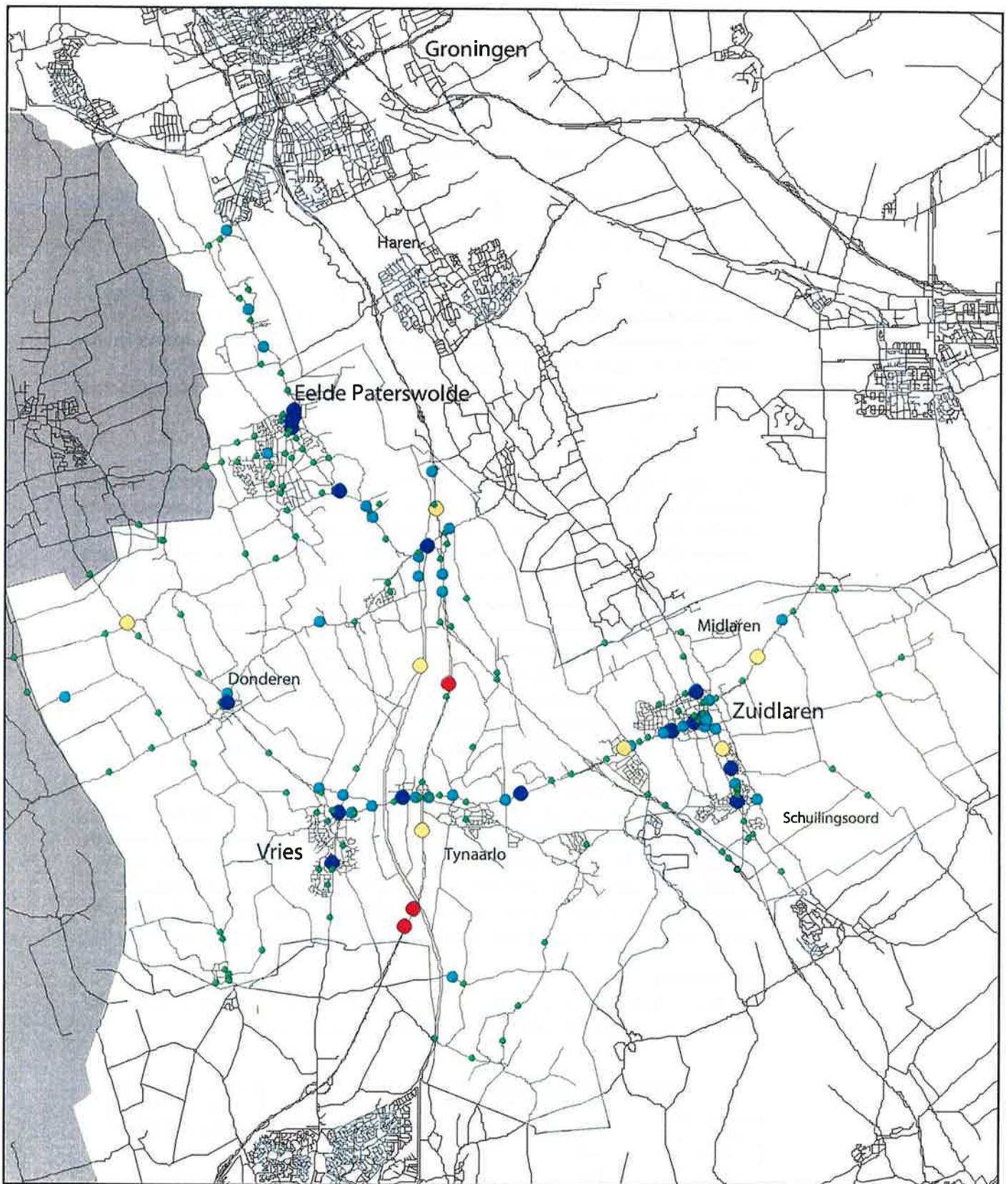
Uit een eerste analyse van de ongevallencijfers blijkt dat er in de beschouwde periode (1993-1997) in de gemeente Zuidlaren 2.588 verkeersongevallen zijn geregistreerd. Bij 349 ongevallen zijn slachtoffers te betreuren, er vielen 19 doden en 451 gewonden. De overige ongevallen behoren tot de categorie 'uitsluitend materiële schade' (u.m.s.). De bijlagenrapportage geeft een overzicht van de, voor de gemeente Zuidlaren, relevante ongevallencijfers.

Ontwikkeling






In de gemeente Zuidlaren heeft zich de afgelopen jaren de volgende ontwikkeling in het ongevallenbeeld voorgedaan (zie tabel 2.1):

jaar	aantal ongevallen			totaal	slachtoffers	
	u.m.s.	letsel	dodelijk		gewond	dood
1993	449	57	5	511	74	5
1994	436	68	3	507	89	3
1995	466	73	2	541	101	4
1996	449	69	1	519	88	2
1997	439	66	5	510	99	5
totaal	2.239	333	16	2.588	451	19

Tabel 2.1: Ongevallen naar afloop en slachtoffers, periode 1993-1997



 Gemeente Zuidlaren

-  1 ongeval
-  2 ongevallen
-  3 t/m 4 ongevallen
-  5 t/m 6 ongevallen
-  7 of meer ongevallen

Figuur 2.4 Letselongevallen gemeente Zuidlaren 1993-1997

Zoals uit de tabel blijkt, is 1995 een dieptepunt voor wat betreft het aantal ongevallen. Vanaf 1995 is een dalende lijn ingezet. Verder blijkt uit de statistieken dat:

- ⇒ er gemiddeld 518 verkeersongevallen per jaar plaatsvinden;
- ⇒ er gemiddeld 3 ongevallen per jaar plaatsvinden met dodelijke afloop;
- ⇒ er gemiddeld 67 letselongevallen per jaar plaatsvinden;
- ⇒ bijna 62% van de ongevallen plaats vindt op gemeentelijke wegen;
- ⇒ bijna 24% plaats vindt op provinciale wegen;
- ⇒ bijna 14% plaats vindt op rijkswegen;
- ⇒ 59% van de ongevallen binnen de bebouwde kom plaatsvindt;
- ⇒ 56% van de slachtoffers buiten de bebouwde kom valt.

Ongevallen op kruisingen en wegvakken

Er is een overzicht samengesteld van de meest gevaarlijke locaties in de gemeente Zuidlaren. In figuur 2.3 zijn alle ongevallen in de gemeente Zuidlaren weergegeven in de periode 1993-1997.

kruispunten

Voor wat betreft de onveilige kruispunten komt het kruispunt Bunnerveen-seweg-Burchtweg-Noordenveldweg onder Bunne als relatief het onveiligst naar voren. In de periode 1993-1997 vonden er weliswaar 'slechts' 7 ongevallen plaats, maar daarvan waren er 5 met letsel. Absoluut gezien is het kruispunt Brink Oostzijde-De Millystraat-Middenbrink het onveiligst; hier vonden 21 ongevallen plaats waarvan 2 met letsel.

wegvakken

Het wegvak Rijksweg 28 ter hoogte van de afslag Tynaarlo, is voor wat betreft de wegvakken, zowel relatief als objectief gezien het onveiligst. Uit de lijst blijkt dat er één dodelijk ongeval, 16 letselongevallen en 79 ongevallen met uitsluitend materiële schade hebben plaatsgevonden.

Andere relatief onveilige wegvakken zijn:

- het wegvak Verlengde Stationsweg-Dennelaan-Schipborgerweg in Westlaren (1 dodelijk, 5 letsel- en 40 u.m.s.-ongevallen) en
- het wegvak Groningerstraat-Hondstong-Kampstukkenweg, tussen Vries en De Punt (1 dodelijk, 4 letsel- en 6 u.m.s.-ongevallen).

Met name dit laatste wegvak is in verhouding onveilig; de ongevallen zijn vrij ernstig in afloop.

Verkeersslachtoffers naar wijze van deelname

Landelijk gezien vormen de inzittenden van personenauto's de grootste groep onder de dodelijke slachtoffers. Gedurende de jaren 1994-1996 was bijna de helft van alle verkeersdoden inzittende van een personenauto. Op zich is dat niet zo verrassend, want driekwart van alle personenkilometers wordt per auto afgelegd. Fietsers en bromfietzers daarentegen leggen slechts 7% van deze kilometers af. Toch komen ze na de auto-inzittenden op de tweede plaats en vormen ruim een kwart van alle dodelijke verkeersslachtoffers. Figuur 2.4 geeft het aantal letselongevallen in de gemeente.

Uit de ongevallenstatistieken van de gemeente Zuidlaren is een overzicht gemaakt van de slachtoffers in relatie tot de vervoerswijze. De cijfers zijn weergegeven in tabel 2.2.

Vervoerswijze	gewond	overleden	totaal	in %
personenauto	232	10	242	54%
motor	31	2	33	7%
bromfiets	58	2	60	13%
fiets	76	2	78	17%
voetganger	14	1	15	3%
vrachtauto	2	0	2	0%
bestelauto	17	0	17	4%
totaal	430	17	447	100%

Tabel 2.2: Overzicht slachtoffers in relatie tot vervoerswijze, periode 1993-1997

Uit de tabel blijkt dat in meer dan de helft van de slachtoffers bestuurders of inzittenden van een personenauto zijn. Tevens blijkt dat 30% van de slachtoffers tot de categorie (brom-)fietser behoort. Ten opzichte van het aantal verkeersdoden ligt het percentage (brom-)fietsers op bijna 18%. De hoofdtoedrachten van deze geregistreerde ongevallen zijn te vinden het bijlagenrapport.

Wegbeheerder

Tevens is een uitsplitsing gemaakt van ongevallen naar wegbeheerder. Een overzicht hiervan is weergegeven in tabel 2.3.

wegbeheerder	dodelijk	letsel	u.m.s.	totaal	in %
Gemeente	10	204	1.386	1.600	62%
Provincie	3	75	545	623	24%
Rijk	3	54	307	364	14%
Overig	0	0	1	1	0%
Totaal	16	333	2.239	2.588	100%

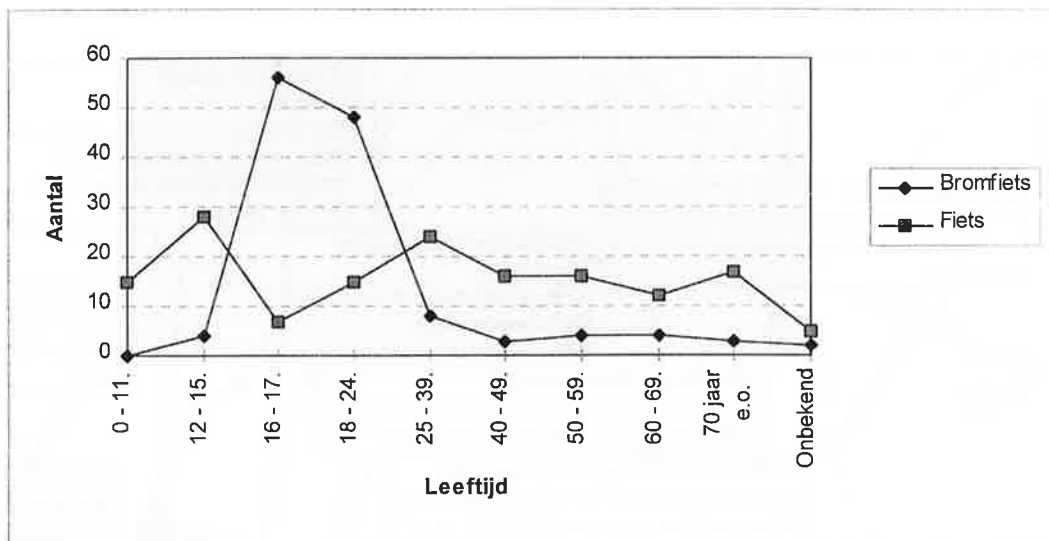
Tabel 2.3: Ongevallen naar wegbeheerder, periode 1993-1997

Uit de tabel komt duidelijk naar voren dat het grootste deel van de ongevallen plaatsvindt op de gemeentelijke wegen, terwijl bijna een kwart van de ongevallen plaatsvindt op de provinciale wegen (N386 Noordenveldweg-Zuidlaarderweg - Hunzeweg en N858 Norgerweg).

Jongeren

In de gemeente Zuidlaren is een ruim aanbod van onderwijsvoorzieningen, met name voor wat betreft basisscholen. Tevens telt de gemeente 2 instellingen voor het voortgezet onderwijs. Voor andere scholen voor voortgezet onderwijs wordt verwezen naar Groningen, Haren en Assen. De schoolgaande jongeren zullen zich daarom voor een groot deel per (brom-)fiets verplaatsen.

Uit analyse van de verkeersongevallen in de gemeente Zuidlaren blijkt dat bij de ongevallen met fietsers, vooral jongeren uit de leeftijdscategorie 12 tot 15 jaar zijn betrokken. Ook categorie 25 tot 39 jaar 'scoort' relatief hoog (zie grafiek 2.1). Deze laatste categorie vertoont een enigszins vertekend beeld omdat deze categorie een "breedte" heeft van 15 jaar in tegenstelling tot de overige categorieën, die "smaller" zijn. Verder blijkt uit de grafiek dat, voor wat betreft de bromfietsongevallen, er een behoorlijke piek valt te constateren in de categorieën 16-17 jaar en 18-24 jaar.



Grafiek 2.1: Ongevallen naar leeftijd en type object, periode 1993-1997

Alcohol

Het aantal doden in het verkeer in Nederland ten gevolge van alcohol bedroeg in 1995 nog 87, in 1996 waren dit al bijna 100. Waarschijnlijk is het dodental ten gevolge van alcoholgebruik in werkelijkheid hoger. De registratiegraad van dit type ongeval is onder de maat.

In de gemeente Zuidlaren zijn er in de periode 1993-1997 in totaal 2.588 ongevallen geregistreerd. Bij 68 van deze ongevallen was alcohol in het spel, waarvan bij 2 ongevallen een dodelijke afloop is geregistreerd. Voor wat betreft de letselongevallen, is bij 20 ongevallen alcohol-“misbruik” geconstateerd. Bij de ongevallen met uitsluitend materiële schade werd bij 46 ongevallen een overmatige alcoholconsumptie geconstateerd.

2.2.2 Resultaten eerste werkatelier

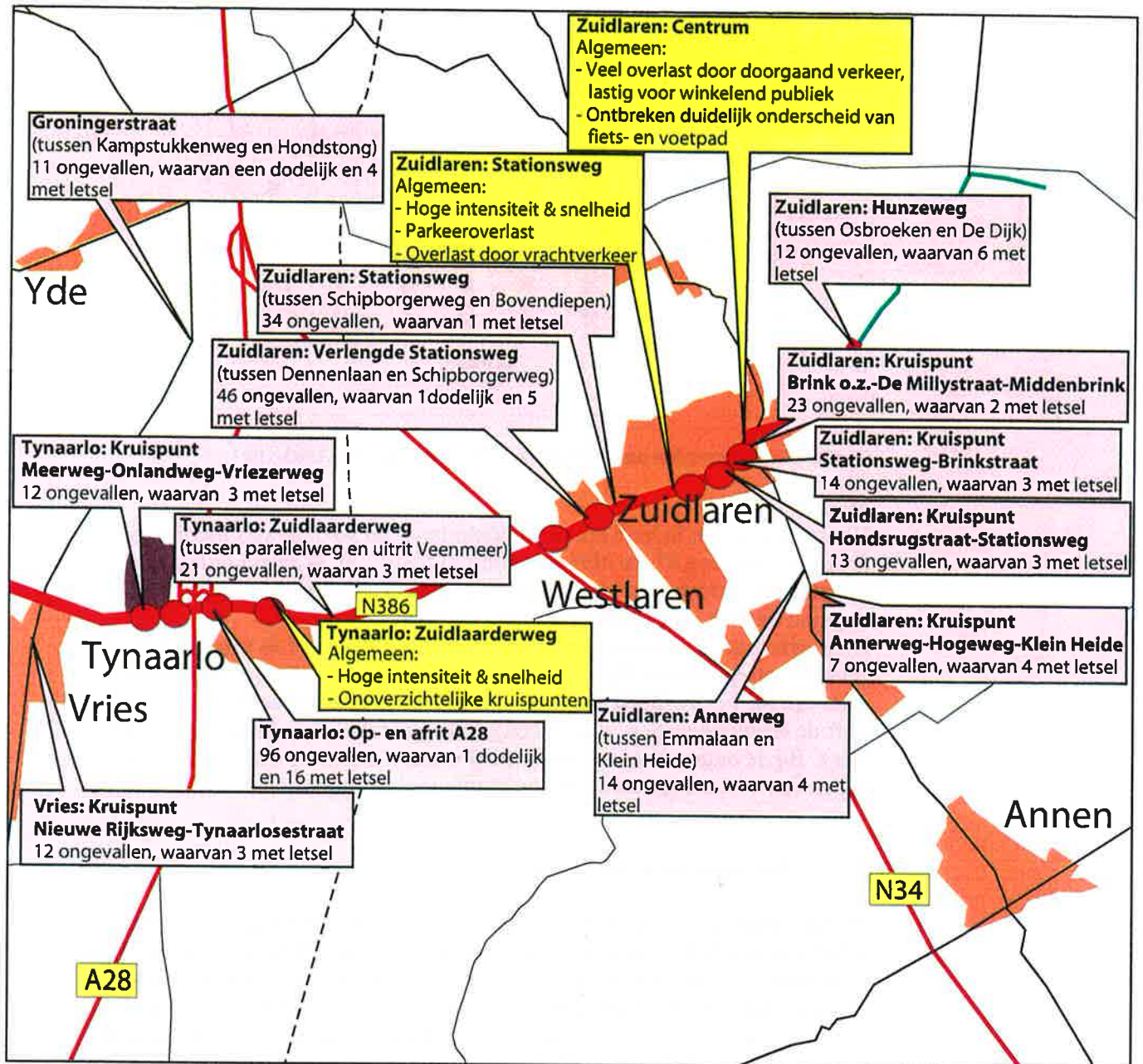
Bij het opstellen van het GVVP is gekozen voor een werkwijze waarbij diverse belangenpartijen bij dat proces worden betrokken. Deze belangenpartijen vertegenwoordigen een brede laag van de bevolking. De vertegenwoordigers van deze partijen zijn samengebracht in zogenaamde werkateliers, om gezamenlijk verkeersonveilige situaties, met name knelpunten die moeilijk te meten zijn, in kaart te brengen. Zodoende is een beeld geschetst van wat er onder de bevolking leeft op het gebied van verkeer en vervoer.

Op 9 september 1998 heeft het eerste werkatelier plaatsgevonden, in dorps-huis ‘De Pan’ te Vries. Een uitgebreid verslag van dit werkatelier is opgenomen in de bijlagenrapportage. De hoofdzaken uit dit atelier zijn in deze paragraaf beschreven.

Belangrijkste genoemde knelpunten en oorzaken

Aan de deelnemers is gevraagd om de knelpunten op het gebied van verkeersonveiligheid in kaart te brengen. Verder is verzocht of men daar ook de oorzaken van kon aangeven.

De Burg. J.G. Legroweg te Eelde/Paterswolde, en dan met name het gedeelte tussen de afslag Esweg en de Zevenhuizerweg, is regelmatig naar voren gekomen als knelpunt. Met name de hoge rijsnelheid wordt als oorzaak van vele problemen genoemd. Eveneens wordt de aansluiting van deze weg op de Groningerstraat als onduidelijk en daardoor onveilig ervaren.



Ook de kruising Noordenveldweg - Bunnerveense weg - Burchtweg te Bunne is een regelmatig terugkerend knelpunt. Het kruispunt is volgens de deelnemers te overzichtelijk waardoor men met dezelfde (te hoge) snelheid doorrijdt. Overstekend verkeer maakt vaak inschattingsfouten omdat er over het algemeen eveneens met een te hoge snelheid wordt gereden.

Verder wordt de N386 (Peize - Hoogezand) als een zeer onveilige weg aangemerkt en dan met name de kruisingen met de aantakende wegen. De N386 zorgt ook binnen de bebouwde kom van Zuidlaren, in het bijzonder in het winkelgebied, voor veel overlast en conflictsituaties. Tevens zijn de onduidelijke verkeerssituaties bij de op- en afritten van de A28 bij Tynaarlo regelmatig aan de orde gesteld.

De algehele tendens is dat veel onveilige situaties vaak worden veroorzaakt door een combinatie van een (te) hoge snelheid met een (te) hoge intensiteit.

Doorgaand verkeer

Tevens is gevraagd naar problemen met betrekking tot het doorgaand verkeer en de intensiteit van het (vracht)autoverkeer. Hierbij zijn hoofdzakelijk de N386 en de N372 genoemd. De N386 wordt in zijn algemeenheid als een probleem beschouwd, met name omdat deze verbinding door de bebouwde kommen van Donderen, Zuidlaren en De Groeve loopt. Tevens worden de op- en afritten van de N34 bij Westlaren als problematisch ervaren. De Norgerweg, vanaf Donderen, door Yde, naar De Punt, zorgt eveneens voor veel overlast. Dit is een veel gebruikte (sluip)verbinding van en naar Groningen.

Langzaam verkeer

Ook problemen voor voetgangers, fietsers en mensen met een handicap zijn geïnventariseerd, voor zover deze nog niet naar voren zijn gekomen.

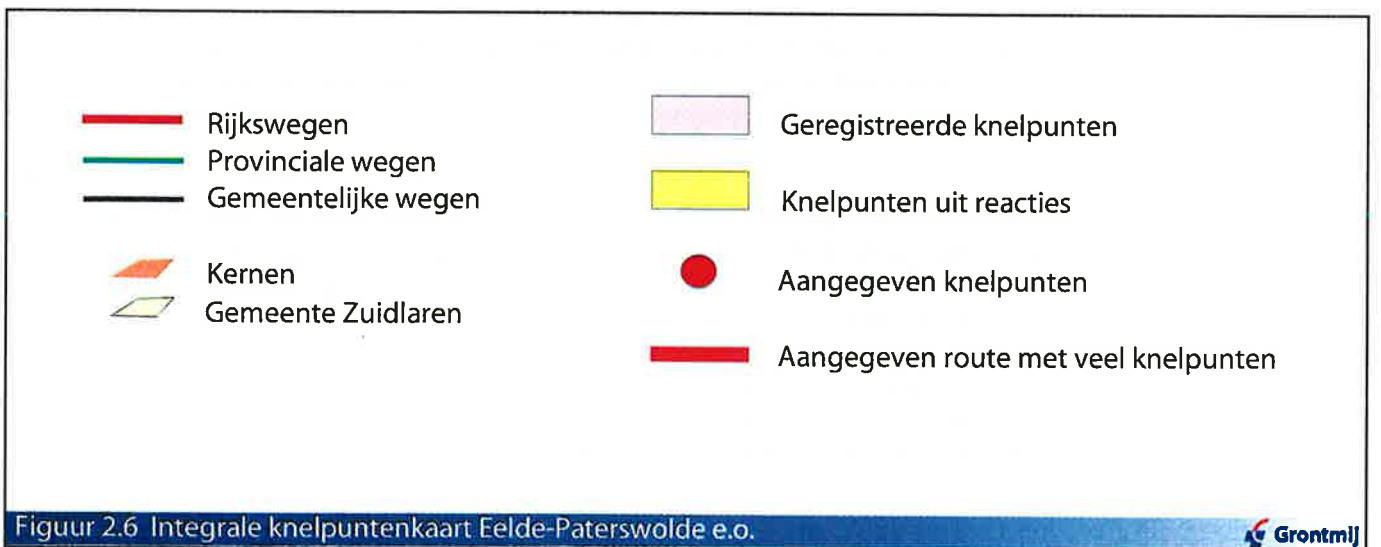
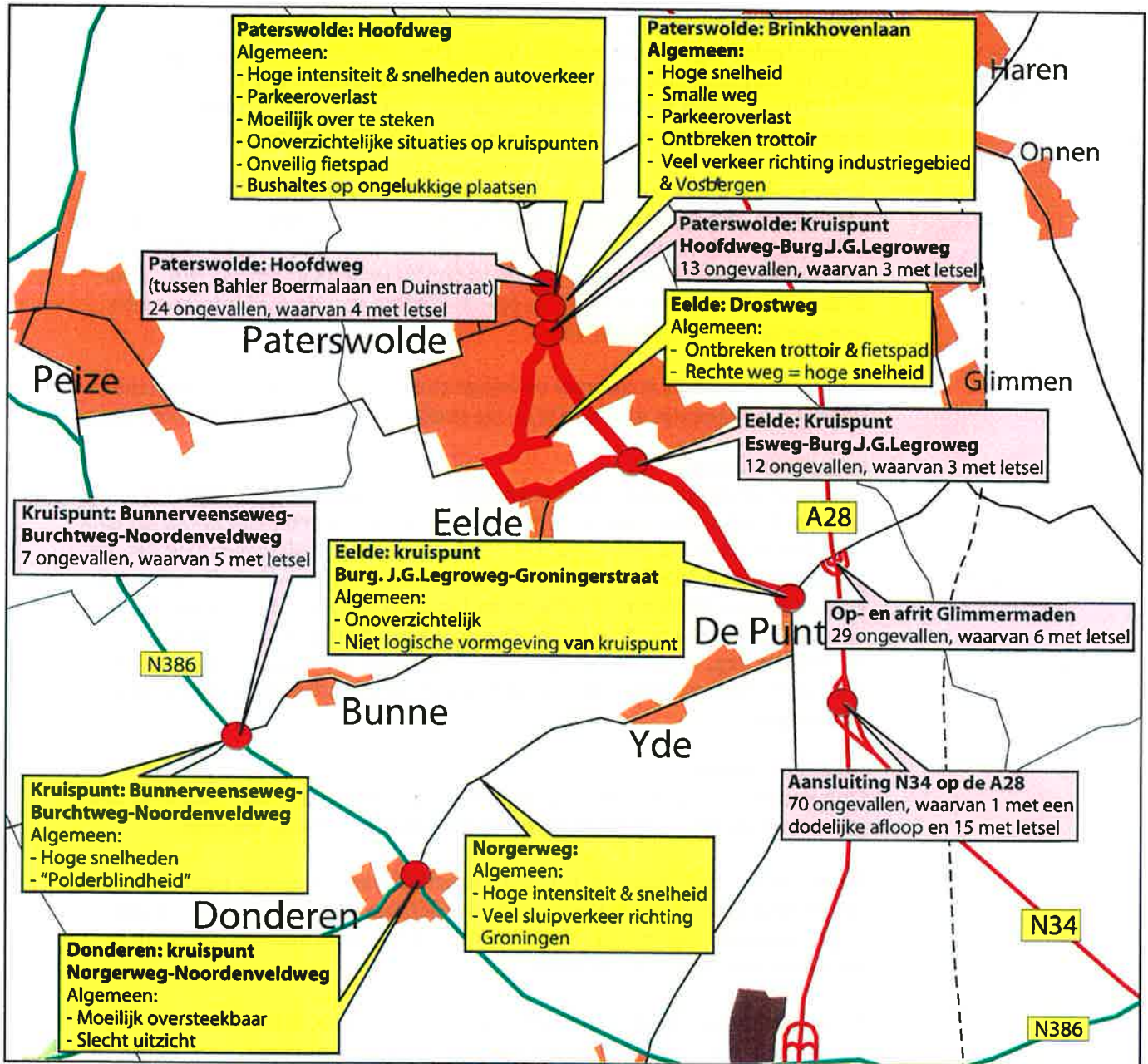
Hierbij komt heel duidelijk het centrumgebied van Zuidlaren naar voren als een probleemgebied. De knelpunten worden mede veroorzaakt door een hoge intensiteit van het autoverkeer en het ontbreken van een duidelijk onderscheid van fiets- en voetpaden.

Voor fietsers die vanuit Vries richting Zuidlaren gaan, is het niet duidelijk welke route men moet kiezen als men Tynaarlo binnenkomt. Ook vormt de oversteek van de N386 (Zuidlaarderweg) een probleem. Dit wordt toegeschreven aan het opheffen van het fietspad tussen het sportveld en het Hagen eind.

De kruising Tolhuisweg-Groningerstraat te Midlaren is een belangrijk oversteekpunt voor fietsers en naar school gaande kinderen. Het kruispunt wordt als onoverzichtelijk aangemerkt en in combinatie met de hoge snelheid van het autoverkeer op de Groningerstraat levert dit regelmatig conflictsituaties op.

Tussen Zuidlaarderveen en Oud Annerveen doet zich ook een conflictsituatie voor. Het gaat hierbij om het kruispunt De Knijpe-Dorpstraat. Wederom door de hoge snelheid van het autoverkeer is het erg lastig voor fietsers om hier over te steken.

Uit voorgaande komt naar voren dat conflictpunten ontstaan bij situaties waar kruisingen zijn tussen het langzame en snelverkeer. Ditzelfde geldt in situaties waar geen duidelijke scheiding is van de stromen weggebruikers.



Figuur 2.6 Integrale knelpuntenkaart Eelde-Paterswolde e.o.

Bereikbaarheid

Bij het inventariseren van de knelpunten is ook gevraagd of men aan kon geven waar de bereikbaarheid van bepaalde voorzieningen te wensen over laat. Hieruit is naar voren gekomen dat de bereikbaarheid met de auto van met name het winkelgebied in Eelde als bezwaarlijk wordt ervaren. Dit omdat er naar de mening van de deelnemers te weinig parkeervoorzieningen zijn. Voorts wordt nog opgemerkt dat er de laatste tijd 40 parkeerplaatsen zijn ingeleverd. Dit veroorzaakt een capaciteitsprobleem¹.

Zoals reeds eerder is aangegeven is het fietspad naar het sportveld in Ty-naarlo opgeheven. Hierdoor is de bereikbaarheid van het sportveld voor het langzaam verkeer er niet beter op geworden.

Ook de bereikbaarheid van het winkelgebied van Zuidlaren is, in het bijzonder tijdens beursdagen, niet optimaal.

Aandachtspunten voor het GVVP

Als laatste is gevraagd naar specifieke aandachtspunten voor het GVVP. In het algemeen, zo wordt aangegeven, dient er speciale attentie uit te gaan naar de kwetsbare verkeersdeelnemers. Hierbij valt onder andere te denken aan veilige fietsroutes naar de scholen. Snelheidsbeperking en het overzichtelijk inrichten van conflictpunten worden als instrumenten beschouwd om de veiligheid te vergroten.

Voor wat betreft de omgeving van Eelde is expliciet gevraagd naar een duidelijke bewegwijzering naar de parkeerplaatsen, die zoveel mogelijk op loopafstand van de winkels gesitueerd zouden moeten zijn. Ook werd aandacht gevraagd voor het verwezenlijken van een rondweg om Eelde.

Op het gebied van openbaar vervoer wordt gevraagd aandacht te vestigen op een aantal zaken, namelijk:

- de treintaxi die niet naar Zuidlaarderveen gaat (en ook niet naar Bunne, Bunnerveen, Winde, Yde-De Punt en De Groeve),
- de realisatie van een snellere en directere busverbinding vanuit Vries naar het station in Assen (dit zou een stimulans kunnen zijn voor het OV-gebruik).

2.2.3 Reacties op advertentie

Om de individuele burger een kans te bieden zijn of haar stem te laten gelden bij de totstandkoming van het GVVP, is er begin september een oproep geplaatst in de huis-aan-huis bladen. In deze oproep is de bevolking uitgenodigd om schriftelijk aan te geven waar problemen liggen op het gebied van verkeersveiligheid. Tegelijkertijd is gevraagd of men aan kon geven waaruit eventuele oplossingen voor deze knelpunten zouden kunnen bestaan.

Veel inwoners van de gemeente Zuidlaren hebben gehoor gegeven aan deze oproep. In totaal zijn bij de gemeente ruim 130 reacties binnen gekomen. Hierbij zijn tevens brieven die vergezeld gaan van handtekeningenlijsten, meestal voorzien van 10 tot 20 handtekeningen.

¹ Door de gemeente wordt aangegeven dat ter hoogte van het museum en verderop langs de hoofdweg inderdaad enkele parkeerplaatsen zijn verdwenen. Het gaat hierbij overigens niet om circa 40 plekken. De parkeerplaatsen zijn opgeheven om de verkeersveiligheid te bevorderen. Aangegeven wordt dat de capaciteit in de huidige situatie nog ruim voldoende is. Er is voldoende ruimte achter de winkels.

Uit de reacties blijkt dat veel problemen worden veroorzaakt door hoge rij-snelheden en een hoge intensiteit van met name het doorgaande (vracht-)verkeer. Dit doorgaande verkeer veroorzaakt onder andere in de kernen Eelde-Paterswolde en Zuidlaren de nodige overlast. De combinatie van (te) brede wegen, het (deels) ontbreken van voorzieningen voor fietsers en voetgangers en de hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer leidt tot een gevoel van onveiligheid.

Een volledige uitwerking van de reacties is in het bijlagenrapport opgenomen!. In de figuren 2.5 en 2.6 zijn de meest voorkomende reacties weergegeven.

2.2.4 Opvallende overeenkomsten en verschillen

Uit het eerste werkatelier komt duidelijk naar voren dat, voor wat betreft de gemeente Zuidlaren, de knelpunten zich met name op/rond de volgende locaties bevinden:

- N386 (met name de Zuidlaarderweg te Tynaarlo en de Stationsweg in Zuidlaren);
- Burgemeester J.G.Legroweg te Eelde.

Voor wat betreft het buitengebied van de gemeente zijn de Bunnerveenseweg en de Norgerweg op het werkatelier naar voren geschoven als knelpunten. Ook de situatie in Tynaarlo, inclusief de op- en afritten van de A28, is als probleemsituatie aangemerkt.

Bij de reacties op de advertentie in de gemeentelijke huis-aan-huisbladen worden deze knelpunten gedeeltelijk onderschreven. De Burg. J.G.Legroweg te Eelde is ook hier naar voren geschoven als knelpunt. Hetzelfde geldt voor de Stationsweg, en de daaraan kruisende straten, te Zuidlaren. De N386 wordt voornamelijk in Tynaarlo beschouwd als knelpunt, terwijl de Bunnerveenseweg en de Norgerweg sporadisch worden aangedragen. De op- en afritten op de A28 komen ook hier naar voren als zijnde probleemsituaties.

Echter, de Drostweg in Eelde wordt hier als een van de grootste knelpunten beschouwd, gezien het aantal reacties van bewoners uit de omgeving van deze straat, terwijl deze op het werkatelier nauwelijks is genoemd. Ook de Brinkhovenlaan en de Hoofdweg te Paterswolde komen uit de reacties naar voren als probleemsituaties.

Wanneer gekeken wordt naar de zogenaamde 'Blackspotlist', valt op dat voornoemde knelpunten terugkomen in deze lijst, maar dat er tevens een aantal knelpunten zijn die *wel* objectief als onveilig te boek staan, maar die schijnbaar *niet* als (subjectief) onveilig worden ervaren.

Voorbeelden voor wat betreft de wegvakken zijn o.a. de afslag Glimmermadden op de A28, waar toch 6 letsel- en 23 'u.m.s.'-ongevallen hebben plaats gevonden en de Annerweg tussen de Emmalaan en Klein Heide, waar 5 letsel- en 6 'u.m.s.'-ongevallen plaats hebben gevonden.

Voor wat betreft de kruispunten die wel in de 'Blackspotlist' zijn genoemd maar niet bij het werkatelier, noch bij de reacties naar voren zijn gekomen, valt op dat de kruispunten Annerweg-Hogeweg-Klein Heide te Zuidlaren (7 ongevallen waarvan 4 met letsel), Nieuwe Rijksweg-Tynaarlosestraat te Vries (12 ongevallen waarvan 3 met letsel) en het kruispunt Meerweg-Onlandweg-Vriezerweg te Tynaarlo (12 ongevallen waarvan 3 met letsel) blijkbaar niet als onveilig worden beschouwd.

De Drostweg in Eelde staat relatief laag op de 'Blackspotlist', alhoewel er in de periode 1993 tot en met 1997 13 ongevallen zijn geregistreerd, alle behoorden tot de categorie 'uitsluitend materiële schade'. De straat wordt, subjectief bekeken, blijkbaar wel als zeer onveilig ervaren. Hetzelfde geldt min of meer voor de kruising van de Zuidlaarderweg met het Hageneind in Tynaarlo, ook deze komt niet in de top 10 voor maar wordt wel als zeer onveilig ervaren. Er hebben in de beschouwde periode 11 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 met een dodelijke afloop en een met letsel.

Doelstelling mobiliteit

- Beperken van de maximale groei van de automobilititeit in 2010 tot 44% t.o.v. het jaar 1986.
- Toename van de bezettingsgraad van de personenauto in het woon-werkverkeer van gemiddeld 1.2 personen per auto in 1986 tot 1.6 personen per auto in 2010.
- Het goederenvervoer over de weg zoveel mogelijk geleiden naar het hoofdwegennet en het goederenvervoer over water en per rail stimuleren.
- Toename van het aantal openbaar vervoerverplaatsingen in 2010 met 35% t.o.v. 1986, binnen het huidige beschikbare budget en met een kostendekkingsgraad van circa 50%.
- De fiets moet voor de korte afstanden tot 15 km een goed alternatief voor de auto worden, zodat het aantal fietsverplaatsingen in 2010 hoger is dan in 1986.

Doelstelling bereikbaarheid

- Het hoofdwegennet in Drenthe is filevrij (kwalitatief hoogwaardig).
- Het vaarwegennet zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer en heeft een capaciteit die voldoet aan de eisen voor goederenvervoer.
- Voor een goede kwalitatieve bereikbaarheid van Noord-Nederland vanuit binnen- en buitenland, de huidige functie van de luchthaven (Groningen Airport Eelde) handhaven.

Doelstelling leefbaarheid

- In 2010 is het aantal verkeersdoden met 50% gedaald en het aantal verkeersslachtoffers met 40% verminderd ten opzichte van het gemiddelde aantal slachtoffers in de periode 1984-1986.
- In 2010 wordt iedere plaats in het landelijke gebied door een vorm van openbaar vervoer bediend.
- De totale oppervlakte met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) neemt in 2010 ten opzichte van 1986 niet toe.
- De door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid Nox (stikstofdioxiden) en CxHy (koolwaterstoffen) is in 2010 minimaal 75% lager dan in 1986.
- Het wegennet binnen de kernen is in principe alleen voor het bestemmingsverkeer.
- De wegen in de kwetsbare natuur- en bosgebieden worden waar mogelijk gesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Tabel 3.1: Doelstellingen Provinciaal Verkeers- en Vervoersbeleid Drenthe

3 Verkeers- en vervoersbeleid

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer. Dit beleid wordt onder meer weergegeven in de Planwet Verkeer en Vervoer. Uit het rijksbeleid vloeit een werkwijze voort waarbij elk bestuursniveau een bepaalde taak dient te vervullen.

3.1 Rijksbeleid

Het rijksbeleid inzake verkeer en vervoer was gefundeerd op onder andere het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) en het Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP+). Door hernieuwde inzichten en ontwikkelingen is dit beleid enigszins verouderd. Om het overheidsbeleid aan te scherpen zijn deze bronnen aangepast en volgt binnenkort de hernieuwde uitgaven in de vorm van het *eerste Nationaal verkeers- en vervoersplan* (NVVP) en het *Derde Nationaal Milieubeleidsplan* (NMP3). De eerste verkeert nog in de afrondende fase, de tweede is in 1997 van kracht geworden.

In het nationale verkeers- en vervoersbeleid staat de bijdrage aan een optimale economische, ruimtelijke en sociale structuur centraal. De nadruk ligt op de ontwikkeling van de werkgelegenheid en economie binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid. De doelstellingen op verkeers- en vervoersgebied richten zich op het instandhouden van een goede Nederlandse concurrentiepositie en op het duurzaam verbeteren van bereikbaarheid van mainports en economische centra. Het beleid bevat thema's (beleidsaspecten) die bij alle vervoerssectoren aan de orde zijn. Het gaat om ruimtelijke ordening, decentralisatie & regionale versterking, veiligheid, milieu, internationaal beleid, telematica en technologie.

3.2 Provinciaal beleid

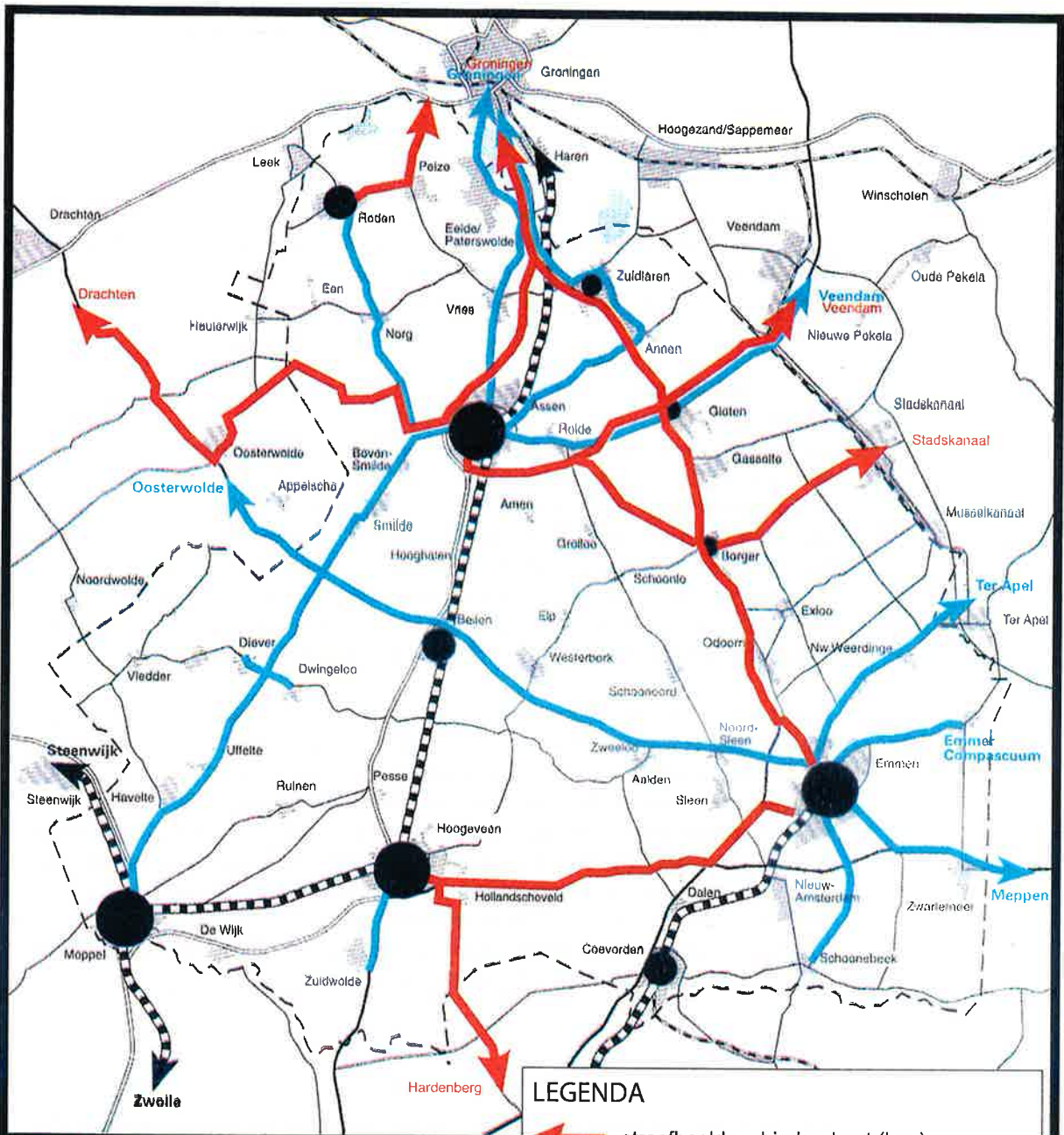
Het Rijk geeft de hoofdlijnen aan van het verkeers- en vervoersbeleid. De provincie geeft, als intermediaire overheidslaag, het beleid in overleg met gemeenten vorm. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het beleid van de provincie Drenthe.

3.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In juni 1996 is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan voor Drenthe vastgesteld. Dit plan is de regionale uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Drenthe en de Drentse gemeenten. De centrale doelstelling van het PVVP luidt als volgt:

“Het opzetten van een integraal Drents verkeers- en vervoersbeleid dat past in een duurzame samenleving.”

Deze doelstelling is per aspect nader uitgewerkt. Het gaat hierbij om de aspecten 'mobiliteit', 'bereikbaarheid' en 'leefbaarheid'. In tabel 3.1 zijn de doelstellingen per aspect weergegeven. Het PVVP heeft een looptijd voor de middellange termijn tot het jaar 2010. Om de vier jaar wordt de beleidsvisie geëvalueerd.



Streefbeeld (regionaal) ontsluitend en verbindend net voor bus
 Bron: nota ontwikkeling Vervoer, Provincie Drenthe 1998



LEGENDA

- streefbeeld verbindend net (bus)
- streefbeeld regionaal ontsluitend net (bus)
- NS

Kader

Het PVVP is een kader voor het beleid van de gemeenten in de provincie Drenthe. De gemeenten concretiseren de essentiële provinciale doelstellingen voor hun eigen gebied. Deze concretisering vindt plaats door het opstellen van een GVVP. De oplossingsrichting van de verkeers- en vervoersproblemen wordt gezocht in een meer preventief beleid. Dit beleid is vertaald in een visie, namelijk 'Duurzaam Veilig'. Deze visie is in dit onderhavige rapport in hoofdstuk 5 beschreven.

Consequenties voor gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente Zuidlaren dient aan te sluiten bij het provinciaal beleid. Dit betekent dat de uitgangspunten, zoals die zijn weergegeven in het PVVP, het kader voor dit plan vormen.

3.2.2 Ontwikkeling openbaar vervoer Drenthe

Op 11 februari 1998 hebben de Provinciale Staten van Drenthe de nota 'Ontwikkeling van het openbaar vervoer Drenthe 1997-2000' vastgesteld. Deze beleidsvisie is totstandgekomen met medewerking van organisaties die werkzaam zijn op het verkeer en vervoerterrein. In deze nota is het beleid voor het gehele openbaar vervoer in de provincie Drenthe in samenhang geformuleerd. De provincie wil de verbetering van het openbaar vervoer op vier manieren aanpakken, namelijk:

-
1. Het opbouwen van een geïntegreerd OV-netwerk, dat bestaat uit drie samenhangende onderdelen:
 - het regionaal verbindend net;
 - het regionaal ontsluitend net;
 - het lokaal ontsluitend net.
 2. Voorwaardenscheppende randvoorwaarden bieden aan het OV vanuit de invalshoeken:
 - ruimtelijke ordening;
 - opbouw en inrichting van het wegennet;
 - gedragsbeïnvloeding van de (potentiële) reiziger.
 3. Een heldere verdeling van verantwoordelijkheden creëren tussen provincie en vervoerbedrijven.
 4. Heldere financiële meerjarenafspraken maken met het Rijk, opdat:
 - de sociaal-maatschappelijke functie van het OV wordt gewaarborgd;
 - er voldoende prikkels voor innovatie zijn voor de vervoer;
 - de financiële risico's beperkt zijn.
-

Over het eerste punt *het opbouwen van een geïntegreerd OV-netwerk* wordt ter verduidelijking nader ingegaan.

Regionaal verbindend net

Het regionaal verbindend net is de ruggengraat van het openbaar vervoer in de provincie Drenthe. Het verbindend net is weergegeven in nevenstaande figuur.

Het vormt een grofmazig net van vervoersverbindingen met bus of trein tussen de hoofdkernen. De concurrentie met de auto moet met name op dit net worden gevoerd. Randvoorwaarde voor het realistisch streven naar de dubbeldoelstelling van het openbaar vervoer (namelijk een groter aandeel openbaar vervoer en betere kostendekkingsgraad) is dat optimale voorwaarden in ruimtelijke ordening en infrastructuur worden gecreëerd voor de knooppunten en de lijnen van dit vervoersnet.

De knooppunten van het verbindend net moeten zoveel mogelijk multimaal en multifunctioneel worden opzet. Tevens moeten deze punten organisatorisch en beheersmatig zoveel mogelijk als een geïntegreerd geheel functioneren naar de verschillende vervoerswijzen. De locatie van de knooppunten moet zodanig zijn dat de bereikbaarheid en het bereik zo groot mogelijk zijn.

Regionaal ontsluitend net

Het regionaal ontsluitend net vormt een noodzakelijke aanvulling op het basisnet; zonder een goed ontsluitend net kan het basisnet niet goed functioneren. Omdat de verbindende lijnen beperkt in aantal zijn - alleen de hoofdkernen met voldoende vervoerspotentieel worden immers aangesloten op dit net - worden de kleinere kernen met beperkter vervoerspotentieel aangesloten op het regionaal ontsluitend net. Belangrijke functie van het ontsluitend net is het verzorgen van de aanvoer naar en de afvoer van het regionaal verbindend net.

Ook het regionaal ontsluitend net heeft als belangrijkste kenmerken snelheid, comfort en betrouwbaarheid. Daarnaast is het kenmerk bereikbaarheid van belang.

Lokaal ontsluitend net

Het huidige doelgroepenvervoer (leerlingen, WVG, WSW en ziekenvervoer) wordt gecombineerd met 'de onderkant' (lagere intensiteiten) van het huidige streekvervoer, en het huidige stadsvervoer tot het lokaal ontsluitend net. Dit net moet in staat zijn om uit te groeien tot een flexibel systeem van openbaar vervoer binnen, buiten en tussen de kernen, ofwel vervoer op maat. De belangrijkste kenmerken van het ontsluitend net zijn betrouwbaarheid en bereikbaarheid. In tegenstelling tot het basisnet en het streeknet is het ontsluitend net vraagafhankelijk.

3.3 Taakverdeling

Elke gemeente voert een eigen verkeers- en vervoersbeleid, toegesneden op de lokale situatie. Wel wordt de gemeentelijke keuzevrijheid op een aantal onderdelen beïnvloed door het Rijk, provincies, waterschappen en naburige gemeenten. Dit zijn dan ook de partners waarmee wordt samengewerkt om lokale doelstellingen te realiseren.

Nut en noodzaak van afstemming en een goede taakverdeling zijn verwoord in het zogenaamde *VERDI-convenant*. VERDI staat voor: Verkeer en Vervoer Regionaal, Decentraal, Integraal. In het convenant zijn afspraken vastgelegd tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de VNG over de herverdeling van taken en bevoegdheden, inclusief de bijbehorende middelen (buiten de kaderwetgebieden). Binnen de Verdi-afspraken ligt de nadruk op het ontwikkelen van een integraal en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, waarbij een duidelijke samenhang bestaat met het beleid dat voortvloeit uit andere rijksnota's, zoals de *Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra* en het *Derde Nationaal Milieubeleidsplan*.

Geheel in de geest van het VERDI-convenant werken het Rijk, provincies, gemeenten en kaderwetgebieden inmiddels nauw samen aan het opstellen van het *eerste Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)*. Zoals al aangegeven moet dit plan eind 1999 als beleidsvoornemen verschijnen.

De planwet is het juridisch kader waarbinnen de diverse overheden met elkaar plannen en afspraken maken. De wet bevat tevens bepalingen omtrent monitoring en evaluatie.

Hoofdlijnen zijn:

- Het Rijk, provincies, gemeenten en kaderwetgebieden ontwikkelen niet alleen gezamenlijk verkeers- en vervoersbeleid, ze dragen ook samen verantwoordelijkheid voor de uitvoering daarvan. Zowel op nationaal als op provinciaal en regionaal niveau is er een verkeers- en vervoersraad.
- In het voorbereidend overleg kunnen de betrokken overheden bestaande provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen inbrengen. Beleid wordt op deze manier van onderop ontwikkeld.
- De provincies leggen de uitwerking van de nationale doelstellingen en andere essentiële onderdelen neer in het PVVP. De gemeenten werken de essentiële onderdelen van zowel het nationale als het provinciale verkeers- en vervoersplan uit voor hun specifieke situatie. Hierdoor ontstaat op regionaal niveau differentiatie en maatwerk binnen de nationale kaders.
- De gemeenten krijgen in het wetsvoorstel de opdracht tot het zichtbaar voeren van een uitvoeringsgericht en samenhangend verkeers- en vervoersbeleid. De keuze voor de vorm wordt vrijgelaten.
- Ten behoeve van een samenhangende uitvoering kunnen bestuurlijke overeenkomsten worden gesloten. Daarin kan worden opgenomen wat de consequenties zijn wanneer de afspraken niet worden nagekomen.

Tabel 3.2: Essenties van de Planwet Verkeer- en Vervoer

Planwet verkeer en vervoer

De afspraken over het NVVP en de PVVP's zijn vastgelegd in de Planwet verkeer en vervoer. Na behandeling in de Eerste Kamer is deze wet in de loop van 1998 van kracht geworden. In deze wet wordt ook de zorgplicht van gemeenten wettelijk vastgelegd om zichtbaar een geïntegreerd en op uitvoering gericht verkeers- en vervoersbeleid te ontwikkelen. Van gemeenten wordt dan verlangd dat ze duidelijk maken welk beleid ze voorstaan en welke maatregelen worden genomen. Essentiële onderdelen uit het NVVP en de PVVP's moeten daarbij in acht worden genomen. De verantwoordelijkheid hiertoe ligt bij het gemeentebestuur.

3.3.1 Rol van het Rijk

Het Rijk draagt de eindverantwoordelijkheid voor wet- en regelgeving, waaronder het NVVP. Daarmee scheidt het Rijk zowel de voorwaarden als de beperkingen voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Alleen ten aanzien van enkele essentiële onderdelen kan het Rijk aan de provincies een aanwijzing geven omtrent de inhoud van de PVVP's. Daarnaast is het Rijk direct verantwoordelijk voor onderhoud en aanleg van het landelijk net van rijkswegen.

3.3.2 Rol van de provincies

Het PVVP bevat de hoofdzaken van het door de provincie te voeren verkeers- en vervoersbeleid. Het geeft allereerst uitwerking aan de essentiële onderdelen van het NVVP. Ook staat hierin de termijn genoemd waarbinnen het gemeentelijk beleid in overeenstemming moet zijn gebracht met het in het PVVP neergelegde beleid. Gemeenten die in onvoldoende mate zorg dragen voor het voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, kunnen daar door de provincies op worden aangesproken.

Op uitvoeringsniveau hebben de provincies een belangrijke taak ten aanzien van het interlokaal personenvervoer. Zowel bestuurlijk als financieel zijn ze verantwoordelijk voor zowel de dienstregeling als de openbare aanbesteding van lijnen. De provincies dragen tevens de zorg voor de provinciale wegen. Op het gebied van de stimulering van de verkeersveiligheid vervullen provincies een coördinerende rol.

3.3.3 Rol van de gemeenten

Verkeer en vervoer is zowel op beleidsmatig als op uitvoerend niveau voor een groot deel een gemeentelijke aangelegenheid. De gemeente verzorgt de aanleg, het beheer en het onderhoud van de lokale wegen, reguleert het verkeer en verzorgt soms een gedeelte van het collectief personenvervoer (lokaal personenvervoer en vervoer van leerlingen, gehandicapten en andere doelgroepen). Voor dit laatste zijn ze veelal afhankelijk van het beleid van het Rijk, de provincie en dat van de vervoermaatschappijen.

4 Ontwikkelingen en toekomstperspectief

4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn vastgelegd in de Regiovisie Groningen – Assen 2030. Dit is een gezamenlijke visie van de provincies Groningen en Drenthe en de 15 betrokken gemeenten in deze regio. In maart 1997 hebben de provincies en de gemeenten op basis van de (globale) Regiovisie een convenant gesloten. Vervolgens is gestart met een studie naar de ontwikkelingsperspectieven per deelgebied. De Regiovisie is een visie op de lange termijn, tot het jaar 2030. Voor het tussenjaar 2010 wordt de lange termijnvisie (per deelgebied) nader geconcretiseerd.

In de gemeente Zuidlaren zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen als volgt:

Wonen

1. Woningbouwlocatie Ter Borch (circa 1.250 woningen) ten oosten van het Omgelegde Eelderdiep.
2. Verspreide woningbouwontwikkeling (circa 200 woningen) in het tussengebied Assen – Groningen.
3. Afbouw bestaande woningbouwlocaties.
4. Voor het overige alleen woningbouwontwikkeling voor eigen bevolking op onder meer verdichtingslocaties.

Werken

1. Bedrijvenlocatie Vliegveld Eelde.
2. Bedrijvenlocatie De Punt.
3. Bedrijvenlocatie Tynaarlo, afslag A28.

Voor de gemeente Zuidlaren zijn voorts de nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties aan de noordzijde van Assen relevant. Het betreft een nog forse woninguitbreiding (circa 3.000 woningen) aan de westzijde van de A28 ten zuiden van Zeyen en een forse uitbreiding van de bedrijvenlocatie in het gebied tussen de A28 en het Noord-Willemskanaal ten noorden van de huidige woningbouwlocatie Marsdijk.

4.2 Verkeers- en vervoersontwikkelingen

Naar verwachting zal de (auto)mobiliteit in de komende jaren blijven toenemen. Dit enerzijds ten gevolge van de economische groei en anderzijds ten gevolge van maatschappelijke ontwikkelingen, zoals flexibilisering van de arbeid en individualisering van de samenleving, waardoor de auto een nog steeds prominentere rol gaat spelen. Ook door de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals uitbreiding met woon- en werklocaties en het creëren van extra voorzieningen en de schaalvergroting van deze voorzieningen, neemt het autogebruik toe.

De verwachting is dat tot het jaar 2010 het verkeer op de hoofdroutes in het studiegebied met nog circa 25 à 30% toeneemt. Ook na 2010 zal het autogebruik, gelet op onder meer de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals die zijn weer-gegeven in de Regiovisie, nog verder toenemen.

In het kader van de Regiovisie zijn modelberekeningen verricht. Uit deze modelberekeningen blijkt dat met name in de agglomeratie Groningen, op de toeleidende wegen (A7 en A28) naar de agglomeratie, op de N34 tussen Gieten en De Punt en op de N33, in toenemende mate congestie gaat optreden.

In de gemeente Zuidlaren veroorzaakt de toename van het autoverkeer een nog verdere toename van de problemen op de N386 door Zuidlaren (Stationsweg). Een ander gevolg van de toename van het verkeer op de hoofdinfrastructuur A7, A28, N33 en N34 is toename van sluipverkeer door de gemeente.

Eenzijds betreft het sluipverkeer in de relatie A28 – A7, dat de congestie met name in de agglomeratie Groningen vermijdt door gebruik te maken van de route N372 – N386 (Leek – Tynaarlo). Anderzijds betreft het sluipverkeer in de relatie N34, A28, stad Groningen/Haren, dat de congestie vermijdt door gebruik te maken van de route via Noordlaren en Midlaren. Daarnaast gaat het om sluipverkeer dat de (congestie op de) N33 vermijdt door gebruik te maken van één van de “binnendoor-routes”. Ook de relatie Norg-Donderen-Yde-De Punt is een veel gebruikte sluiproute.

Een andere ontwikkeling die zich voordoet is een vermindering van het openbaar vervoergebruik. Daardoor, in combinatie met de bezuinigingen, komt het openbaar vervoersysteem steeds verder onder druk te staan.

4.3 Toekomstperspectief

In de Regiovisie zijn de hiervoor vermelde problemen gesignaleerd. In de Regiovisie is een perspectief gegeven voor een toekomstig verkeers- en vervoersysteem, waarbij zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan oplossing van de problemen.

Voor de gemeente kunnen in dit verband worden genoemd de verbetering van de infrastructuur op de A7 en A28 (in de agglomeratie Groningen), N33 en N34 en de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem, mogelijk in de vorm van een light-railverbinding tussen Groningen en Assen, met een halte nabij Tynaarlo.

In de Studie Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer is hier verder vorm aangegeven. Tot het jaar 2010 (de zogenaamde variant Fase 2000) wordt uitgegaan van realisering van een light-railverbinding tussen het hoofdstation in Assen en de agglomeratie Groningen, met een extra haltering in Tynaarlo. Na 2010 wordt uitgegaan van een verdere uitbouw van het systeem door het realiseren van een light-railverbinding in Assen.

Voor de problematiek op de Stationsweg in Zuidlaren wordt in de Regiovisie Groningen - Assen 2030 niet voorzien in een oplossing.

5 Visie

Op basis van het landelijke en provinciale verkeers- en vervoersbeleid wordt in dit hoofdstuk een vertaalslag gemaakt naar het toekomstig beleid voor de gemeente Zuidlaren. Daarbij wordt ingegaan op de vier invalshoeken van Duurzaam Veilig, de relatie van het verkeersveiligheidsplan met het provinciale beleid en de consequenties daarvan voor de gemeente. Dit hoofdstuk wordt besloten met een aantal uitgangspunten voor de planvorming. Deze uitgangspunten zijn de leidraad voor het plan in hoofdlijnen.

5.1 Duurzaam Veilig

Door diverse overheden zijn stappen gezet om het verkeers- en vervoerssysteem een meer duurzaam veilig karakter te geven. Belangrijke kenmerken hiervan zijn preventie en integrale aanpak. Preventie geeft in dit geval aan dat op voorhand de voorwaarden moeten worden geschapen voor veiligheid.

5.1.1 Verkeersveiligheidsbeleid vanuit het verleden

Vanaf circa 1950 is het overlijdensrisico bij verkeersdeelnemers tamelijk gelijkmatig gedaald met 6 à 7% per jaar. Steeds opnieuw is getracht door het nemen van maatregelen de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid tegen te gaan. Het verkeersveiligheidsbeleid uit het verleden is grofweg te kenmerken als een opeenvolging van vijf generaties maatregelen:

1. jaren '50: wetgeving, zoals de Wegenverkeerswet (1951), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens;
2. jaren '60: uitbreiding van auto(snel)wegennet. Deze maatregel heeft vooral invloed gehad op de veiligheid buiten de bebouwde kom;
3. jaren '70: aandacht voor passieve veiligheid zoals de verplichting tot het dragen van helmen en autogordels en het verbeteren van de constructieveiligheid van de auto;
4. jaren '80: gedragsbeïnvloeding via combinaties van wetgeving (alcoholwet, instellen erten en 30km/h-zones) en de bijbehorende voorlichting met (verplichte) verkeerseducatie op basisscholen;
5. jaren '90: organisatorische en stimuleringsmaatregelen.

5.1.2 Nieuwe impuls

De nieuwe impuls in het verkeersveiligheidsbeleid wordt gezocht in het benaderen van de verkeersveiligheid vanuit duurzaamheid. Dit betekent dat het beleid zich nadrukkelijker dan voorheen gaat richten op het wegnemen van de oorzaken van verkeersongevallen. De bekende curatieve benadering van het huidige speerpunten beleid wordt aangevuld met een nieuwe koers: de preventieve benadering. Teneinde het lokale en regionale verkeersveiligheidsbeleid een duurzaam karakter te geven, kan dit beleid vanuit een viertal invalshoeken worden opgezet, namelijk vanuit:

De maatregelen uit het Startprogramma hebben tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Door de verschillende maatregelen worden naar verwachting tenminste de volgende effecten gerealiseerd:

1. Het instellen van voorrang op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen: een daling met circa 10% van het aantal slachtoffers op de kruisingen.
2. Uitbreiding van 30km/u-gebieden en introductie 60 km/u-gebieden: een daling met 10 tot 20% van het aantal verkeersslachtoffers in de heringerichte gebieden.
3. Uniformering rotondes: beperkt effect. Door de uniformiteit neemt de duidelijkheid toe, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid.
4. Voorrang fietser van rechts: indirect effect. De maatregelen die in het kader 'voorrang fietser van rechts' worden ingevoerd zijn gunstig voor de verkeersveiligheid en leveren daardoor naar verwachting een daling van het aantal slachtoffers op.
5. Bromfiets op de rijbaan: een daling van 50% van het aantal slachtoffers bij bromfietsongevallen op de desbetreffende routes.

Tabel 5.1: Effecten van Duurzaam Veilig-maatregelen uit fase 1

- de opbouw en inrichting van het wegennet;
- het mobiliteitsbeleid;
- de ruimtelijke ordening;
- het (vertoonde) gedrag in het verkeer.

Dit zijn niet vier los van elkaar staande zaken, maar elkaar aanvullende en versterkende invalshoeken. Deze invalshoeken worden in het vervolg van dit hoofdstuk nader uiteengezet.

5.1.3 Recentelijke ontwikkelingen binnen Duurzaam Veilig

De handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig van februari 1998 leidt tot een aantal aanpassingen in de verkeersregels:

- Invoering van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' in 1999. Dit zal tot gevolg hebben dat de huidige regels in het RVV 1990 met betrekking tot de plaats op de weg voor de bromfietzers aangepast moeten worden.
- Voorrang op verkeersaders. Afsproken is de voorrang in overeenstemming te brengen met het onderscheid tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Bij alle uitgangen van een (toekomstig) verkeersluw gebied zal dus per kruispunt, door bord en haaietanden, of door een inritconstructie, worden aangegeven wie voorrang heeft. Dit sluit beter aan op het verwachtingspatroon van de weggebruikers. De kans op ongevallen neemt hierdoor af.
- Invoering van de maatregel 'voorrang fietsers van rechts' eind 2000. Dit zal tot gevolg hebben dat de huidige voorrangsregels in het RVV 1990 aangepast moeten worden. Het Rijk treft voorbereidingen om 'voorrang van rechts' voor alle verkeer in te voeren. Dit mag natuurlijk niet tot een grotere onveiligheid leiden. Daarom is deze maatregel gekoppeld aan de afspraak over voorrang op verkeersaders. In de praktijk betekent dit dat de verkeersregel 'rechts heeft voorrang' van toepassing is binnen verkeersluwe gebieden omdat daarbuiten (op de verkeersaders) de voorrang per locatie is geregeld. Verkeer dat een verkeersluw gebied verlaat moet altijd voorrang verlenen.
- Aanpassing voorrang rotondes. De voorrangsregelingen op rotondes verschillen nogal eens. Hier is eenduidigheid gewenst. Als regel zal gelden dat binnen en buiten de bebouwde kom alle gemotoriseerde verkeer op de rotonde voorrang heeft. In enkele gevallen zal een rotonde hiervoor ingrijpend moeten worden aangepast.

De effecten van de maatregelen die worden beoogd zijn weergegeven in nevenstaande tabel.

5.1.4 Voorbereiding 2^e fase

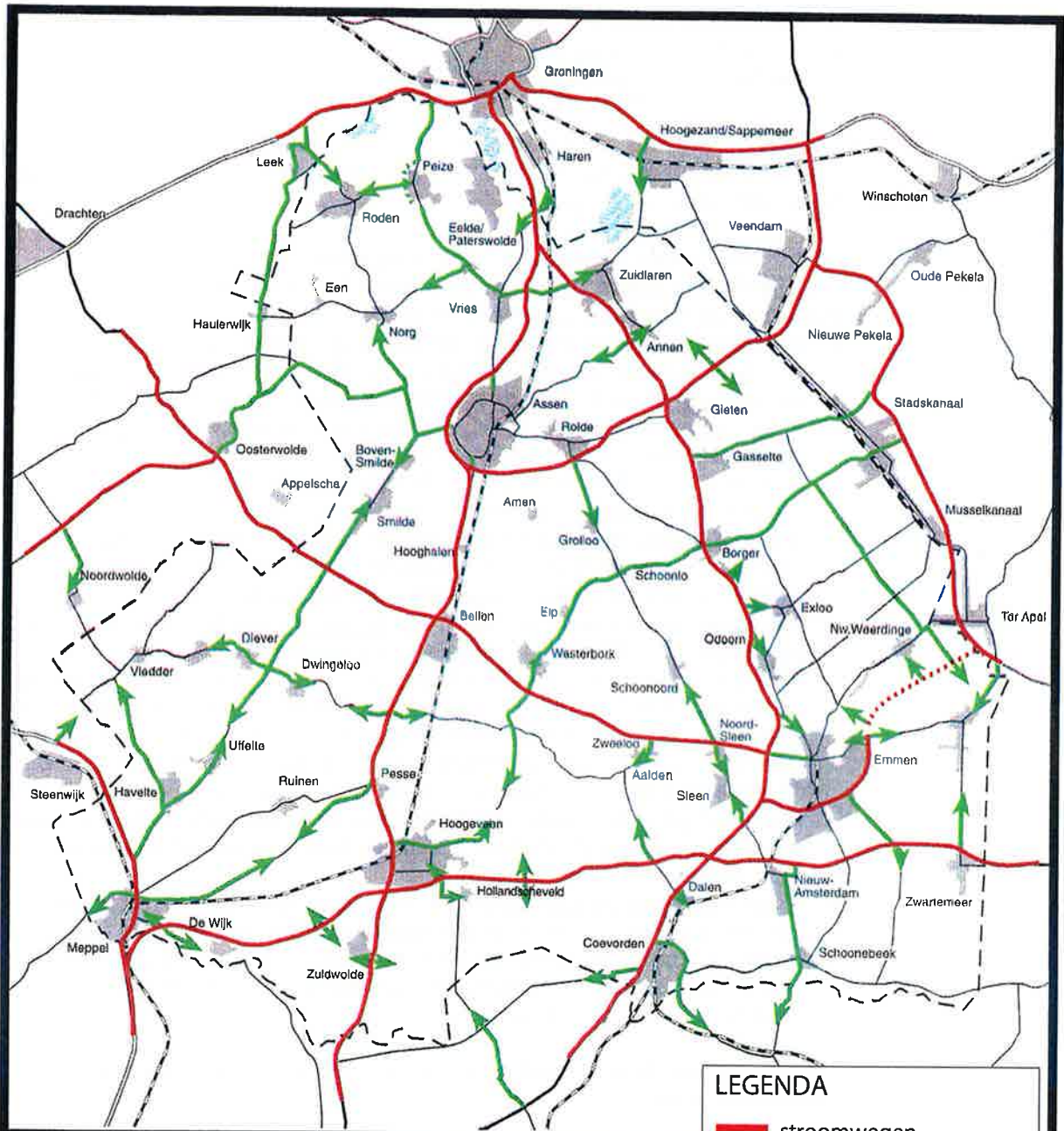
In het jaar 2000 wordt een plan opgesteld voor de tweede fase van 'Duurzaam Veilig'. Onderwerpen daarbij zijn de categorisering, het wegontwerp en nieuwe financieringsmogelijkheden.

Categorisering

Herkenbaarheid is essentieel voor een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. Dat vraagt om een indeling van het wegennet in een beperkt aantal duidelijk te onderscheiden wegcategorieën, waarbij in het hele land dezelfde onderverdeling wordt gehanteerd.

Andere financiering

De financiering van de tweede fase wordt nader bekeken. De maatregelen kosten weliswaar veel geld, maar daar staat een enorme besparing tegenover. Uit cijfers blijkt dat de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid maar liefst 11.3 miljard gulden bedragen. Voorstellen omtrent andere financiering worden opgesteld door een commissie.



LEGENDA

- stroomwegen
- gebiedsontsluitingswegen
- ➔ geen doorgaande route

Functionele indeling van de (inter)regionale wegen
 (Bron: PVVP Drenthe)



5.2 Verkeer en infrastructureel beleid

Een van de vier pijlers van het Duurzaam Veilig-beleid is infrastructuur. Vanuit de 'Duurzaam Veilig'-benadering moet het bestaande en nog te ontwerpen wegennet voldoen aan drie veiligheidsprincipes, namelijk:

Functioneel gebruik:	het voorkomen van onbedoeld gebruik van wegen;
Homogeen gebruik:	het voorkomen van grote verschillen in verplaatsingsrichting, massa en snelheid van verkeersdeelnemer's onderling;
Voorspelbaar gebruik:	het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door duidelijke situaties te creëren die geen twijfel oproepen.

Het doel van deze veiligheidsprincipes is het gehele wegennetwerk af te stemmen en in te richten op het gewenste gebruik. Duidelijkheid en uniformiteit van de verschillende functies in het wegbeeld staan hierbij voorop. De weggebruiker moet weten welk gedrag bij een bepaald wegtype van hem/haar wordt verlangd.

Functionele indeling

Veel wegen komen echter qua gebruik en vormgeving niet overeen met de functies die ze eigenlijk zouden moeten vervullen. Een weg kan volgens het Duurzaam Veilig-concept maar één functie hebben. De herkenbaarheid van de functie voor de weggebruiker vergroot immers de kans op het gewenste gedrag. Voor de herkenbaarheid van de wegfunctie wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende wegtypen:

stroomfunctie:	afwikkelen van het doorgaande verkeer;
gebiedsontsluitingsfunctie:	bereikbaar maken van woonwijken, bedrijventerreinen, recreatiegebieden en dergelijke;
erftoegangsfunctie:	toegankelijk maken van de directe woon-/leefomgeving.

Op basis van de functie van de weg worden eisen gesteld ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de weg. Nieuwe wegen moeten zoveel mogelijk voldoen aan deze eisen. Bestaande wegen dienen, zeker wanneer er sprake is van een knelpunt, aangepast te worden.

Categorisering provincie Drenthe

De provincie Drenthe heeft, op basis van functie en inrichting, deze wegtypen toegekend aan het wegennet van de provincie. De rijkswegen en de regionale hoofdverbindingen, die samen het hoofdwegennet vormen, hebben in principe een stroomfunctie. Vanaf de knooppunten in deze wegen worden omliggende gebieden ontsloten door wegen met een ontsluitingsfunctie. Alle overige wegen krijgen daarmee een verblijfsfunctie.

De provincie heeft in het PVVP de verschillende functies aan de wegen toegekend. In nevenstaande figuur is het gecategoriseerde wegennet weergegeven. Voor de gemeente houdt dit in dat voor de categorie 'wegen met een stroomfunctie' in aanmerking komen de rijkswegen A28 en N34. Ook de rijkswegen A7 en N33 hebben een stroomfunctie.

Een verbinding met een gebiedsontsluitende functie binnen de gemeente is onder meer de N386 (vanaf Peize richting Zuidlaren). In het PVVP staat aangegeven dat in principe geen doorgaande verkeersstromen mogen ontstaan via de kern Zuidlaren. Dit betekent dat de doorgaande relatie vanaf de rijksweg A28 richting de A7 in geen geval moet worden gestimuleerd.

De overige wegen krijgen volgens het PVVP een erftoegangsfunctie toebedeeld. In principe komt dit er op neer dat op deze wegen de verblijfsfunctie centraal staat.

5.2.1 Verblifgebieden

Zoals al aangegeven behoren de stroom- en gebiedsontsluitingswegen tot de zogenaamde verkeersruimten. De ruimten tussen deze wegen zijn de verblifgebieden. Dit geldt voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom zijn dat 30 km/h-zones, buiten de bebouwde kom de 60 km/h-zones. Verblifgebieden zijn gebieden die primair een functie hebben ten behoeve van het wonen, verblijven en fietsen, en waar de verkeersfunctie (gemotoriseerd verkeer) een ondergeschikte rol speelt.

30 km/h-zones

In een 30 km/h-zone is het uitgangspunt dat wandelende mensen, fietsers en spelende kinderen zich veilig op de rijbaan kunnen bevinden. De openbare ruimte dient zodanig te zijn ingericht dat verplaatsingen met een vervoermiddel geen onaanvaardbare afbreuk doen aan de mogelijkheden voor verblifactiviteiten. In het startprogramma Duurzaam Veilig is aangegeven dat in de eerste fase (tot 2002) volstaan kan worden met een sobere inrichting van 30 km/h-zones. Dat houdt in dat de ingangen van de 30 km-gebieden duidelijk herkenbaar worden gemaakt met borden en wegmarkering (poorten), of door zogenaamde inritconstructies.

Uit onderzoek (SWOV) blijkt dat in een verblifgebied 30 km/h de kans op een letselslachtoffer 0,20 per 10^6 motorvoertuigkilometer bedraagt. Op andere wegen binnen de bebouwde kom bedraagt het slachtofferratio 0,75 per 10^6 motorvoertuigkilometer en op hoofdwegen is dit zelfs 1,33 per 10^6 motorvoertuigkilometer. Overigens dient te worden opgemerkt dat straten met een belangrijke verkeersfunctie en een geringe verblifsfunctie beter geschikt kunnen worden gemaakt als verkeersruimte.

60 km/h-zones

Verblifgebieden buiten de bebouwde kom zijn een vrij nieuw fenomeen. Door de verkeersonveiligheidsproblemen op plattelandswegen zijn maatregelen op dit soort wegen echter steeds meer gewenst. Redenen hiervoor zijn:

- het steeds mobieler worden van bewoners;
- de toename van het recreatieverkeer;
- de steeds grotere landbouwvoertuigen en afstand die deze machines afleggen;
- hoge snelheden van het motorverkeer in combinatie met fietsverkeer;
- toenemende hoeveelheid sluipverkeer.

Door een rigide toepassing van de beschreven categorisering kunnen zeer grote verblifgebieden ontstaan waar overal een snelheidslimiet geldt van 60 km/h. Deze situatie kan niet overal en hoeft niet overal te worden afgedwongen. Op Drentse schaal is besloten om, voor de situatie buiten de bebouwde kom, twee typen erftoegangswegen te onderscheiden, namelijk:

- type A: trajectnelheid van 60 km/h;
- type B: maximumsnelheid van 60 km/h.

Bij erftoegangswegen type A blijft de huidige snelheidslimiet van 80 km/h gehandhaafd, echter op knelpunten kunnen maatregelen worden getroffen om de snelheid te reduceren. Per saldo betekent dit dat op een route de trajectnelheid op circa 60 km/h uitkomt.

Op de erftoegangswegen type B geldt een snelheid van maximaal 60 km/h. De intensiteiten in 60 km/h-zones komen (al dan niet na het nemen van maatregelen) niet boven de circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De lage intensiteit zorgt voor een geringe kans op conflicten. Bij concentraties van conflicten (kruispunten, oversteek) moet een lagere rijnsnelheid worden afgedwongen met snelheidsbeperkende maatregelen.

5.3 Verkeer en ruimtelijk beleid

Een beheersing van de automobilititeit en -behoefte is een eerste bepalende factor voor de verkeersveiligheid. Meer verkeer leidt in het algemeen tot meer ongevallen. Ook het locatiekeuzebeleid (bijvoorbeeld de ligging van scholen en sportvoorzieningen) in structuur- en bestemmingsplannen is van wezenlijke invloed op de mobiliteit en veiligheid. Een zorgvuldig ruimtelijk orderingsbeleid kan bijdragen aan het realiseren van een grofmazige hoofdwegenstructuur en grote verblijfsgebieden. Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat in een vroeg stadium de effecten van de vestigingskeuze op de verkeersveiligheid zichtbaar worden gemaakt en worden meegewogen in de besluitvorming.

5.4 Verkeer en mobiliteitsbeleid

Bij het mobiliteitsbeleid is sprake van een duidelijk accent op een meer integrale benadering van het verkeers- en vervoerssysteem. Daarbij heeft het volgend beleid (aansluitend op de bestaande behoefte) plaats gemaakt voor een sturend beleid (beïnvloeding van de behoefte). In het SVV-II heeft deze beleidswijziging geleid tot maatregelen die in sterke mate gericht zijn op het beperken van de groei van de automobilititeit. Om het beleid uit te voeren is een aantal pijlers voor de gemeente van belang, zoals een goede concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

In het bijzonder wordt geprobeerd het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Het openbaar vervoer dient als alternatief voor de lange afstanden. Zoals al aangegeven heeft de provincie Drenthe begin 1998 de nota 'Ontwikkeling van het openbaar vervoer Drenthe 1997-2000' vastgesteld. De zogenaamde dubbeldoelstelling van het openbaar vervoer is daarin als volgt geformuleerd:

- een groter aandeel in de totale mobiliteit;
- een betere kostendekkinggraad.

Overigens is er vaak een spanningsveld tussen een exploitabel en aantrekkelijk openbaar vervoer en Duurzaam veilige maatregelen gericht op het verkeersveiliger maken van het wegennet. Veel snelheidsremmende maatregelen hebben een negatieve invloed op de doorstroming van het busverkeer. Aan de ander kant is goed openbaar vervoer wel degelijk onderdeel van het beleid met als doel een rem op de groei van de automobilititeit.

Voor verplaatsingen over kortere afstand, binnen de kernen bijvoorbeeld, vormt de fiets een goed alternatief. Door het creëren van directe routes tussen woongebieden en werkgebieden en andere activiteitenconcentraties wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

5.5 Intensiveren gedragsbeïnvloeding

Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers kan door middel van educatie, voorlichting, training en handhaving. Verkeerseducatie en -handhaving zijn het meest effectief bij een zo gericht mogelijke benadering van de individuele verkeersdeelnemer.

handhaving

Uitgangspunt van het startprogramma Duurzaam Veilig is dat het pakket maatregelen geen extra handhavingsinspanning mag vergen. Ondanks de flinke bijdrage zal het programma niet voldoende zijn om de afgesproken taakstelling voor verkeersveiligheid, een reductie van 25%, te realiseren. Daarvoor is een intensivering van de verkeershandhaving nodig.

voorlichting

Veel verkeersgedrag leidt in de praktijk tot gewoontegedrag, waar men zich na enige tijd niet meer van bewust is. Dit betekent dat opleiding en begeleiding vanaf het begin hard nodig zijn. Temeer gezien de grotere risico's van jonge beginnende fietsers, bromfietsers en automobilisten. Verkeersonderwijs, rijopleiding en cursussen nemen in een Duurzaam Veilige aanpak een belangrijke plaats in. Maatschappelijke organisaties kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Het is daarom van belang dat de gemeente Zuidlaren randvoorwaarden creëert voor een structurele inbedding van verkeersonderwijs in het basis- en voortgezet onderwijs.

5.6 Uitgangspunten GVVP Zuidlaren

Op basis van de inventarisatie, de beleidsplannen van de overheden en de beschreven beleidsaspecten worden voor het GVVP de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- Gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk te worden afgewikkeld via stroom- en gebiedsontsluitingswegen. Dit betekent een belangrijke functie voor de rijkswegen A28 en N34.
- Het verbeteren van de leefbaarheid door het realiseren van (grote) verblijfsgebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom (30-km/h en 60 km/h-zones met een lage intensiteit, hoge veiligheid en minimale geluidshinder).
- Het weren van doorgaand verkeer in de verblijfsgebieden (geldt zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom). Met name het aanpakken van sluiproutes in het studiegebied.
- Specifieke aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (de fietsers, de voetgangers en de gehandicapten).
- Het garanderen van de bereikbaarheid van voorzieningen in de gemeenten (onder meer ten behoeve van het distributieverkeer).
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de centrumgebieden van de gemeente (met name Vries, Zuidlaren en Eelde-Paterswolde).
- Aandacht voor aanvullende inzet op handhaving.
- Duidelijk, helder en consequent ruimtelijk ordeningsbeleid, in het bijzonder op inrichtingsniveau.
- Inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer.

Op basis van deze uitgangspunten is het GVVP voor de gemeente Zuidlaren opgesteld.

6 Van visie naar planontwikkeling

In dit hoofdstuk is het plan in hoofdlijnen beschreven. Rekening houdend met de uitgangspunten, zoals geformuleerd in het vorige hoofdstuk, is ingegaan op verschillende onderdelen. De onderdelen die essentieel zijn voor de structuur worden beschreven. Aandachtspunten zijn:

- verkeersstructuur (functionele indeling van wegen);
- fietsstructuur;
- openbaar vervoer;
- voetgangers en gehandicapten;
- educatie, voorlichting en handhaving.

Voordat op deze onderdelen wordt ingegaan volgt eerst een overzicht van de bevindingen uit het tweede werkatelier.

6.1 Tweede werkatelier

Als vervolg op het eerste werkatelier is op woensdag 14 oktober 1998 een tweede werkatelier georganiseerd in Vries. Tijdens dit werkatelier is aan de deelnemers gevraagd een oplossing aan te geven voor de gesignaleerde knelpunten. Er is daarbij een aanzet gemaakt voor het op te stellen GVVP. Onder meer is gevraagd aan te geven welke wegen een duidelijke verkeersfunctie hebben en in welke gebieden de verblijfsfunctie centraal staat. Verder zijn er vragen gesteld over structuren voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Tenslotte is specifiek ingegaan op prioriteiten. Gevraagd is naar maatregelen die als eerste moeten worden uitgevoerd.

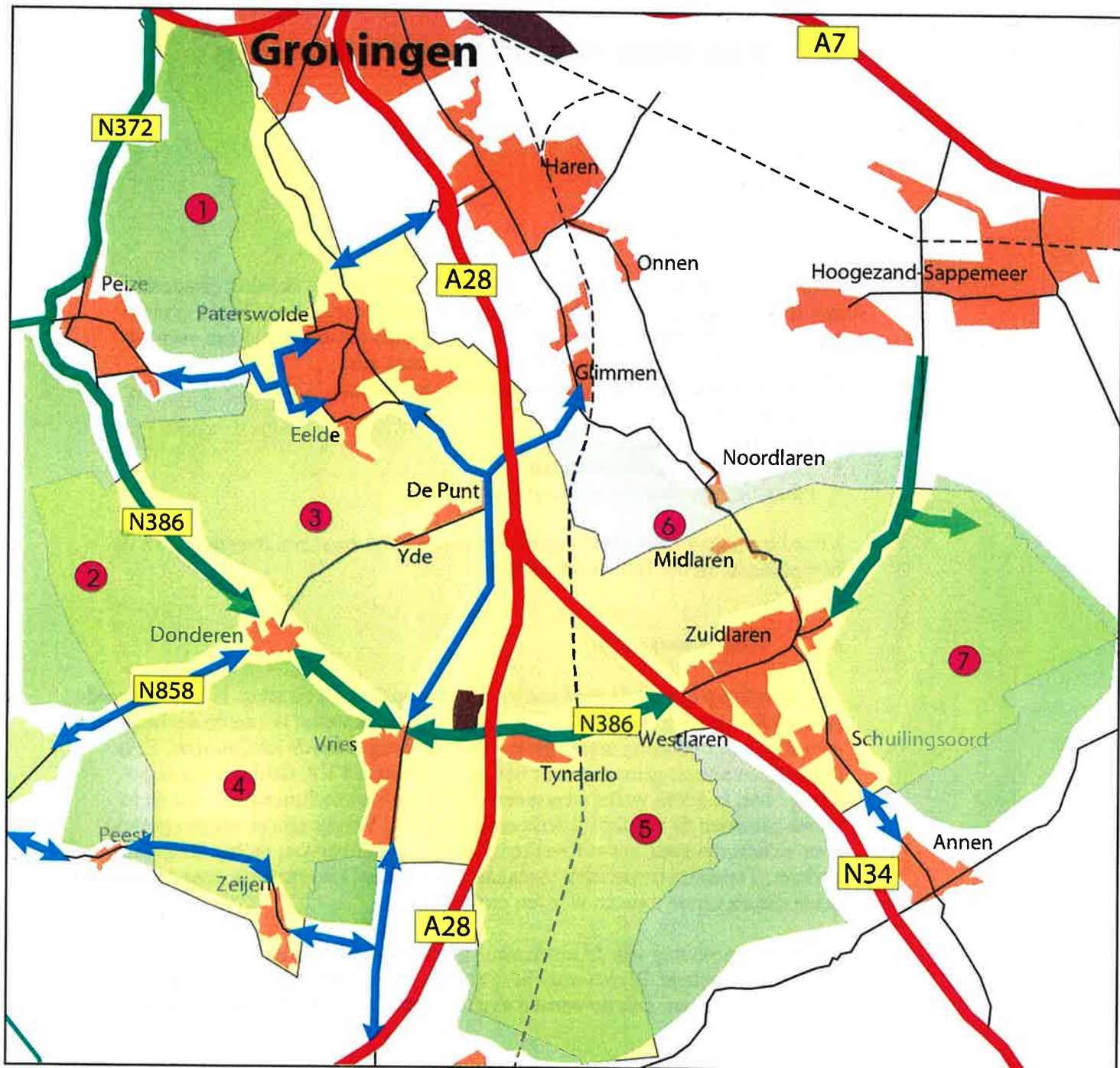
Een volledig verslag van de resultaten van de werkateliers is opgenomen in de bijlagenrapportage. Bij het ontwikkelen van de verschillende structuren is rekening gehouden met de wensen van de deelnemers van de werkateliers.

6.2 Functionele indeling van wegen

Met een categorie-indeling van de wegenstructuur wordt een aanzet gegeven tot meer uniformiteit en eenduidigheid in het wegbeeld. Hierbij is de eerste stap om duidelijkheid te verschaffen omtrent de functie van de weg. Centrale vraag hierbij is:

heeft de weg een functie om doorgaand verkeer af te wikkelen, gebieden te ontsluiten of erven toegankelijk te maken?

Door zorgvuldig met functies om te gaan, krijgt het wegennet een min of meer logische opbouw. Voor de categorie-indeling van het gemeentelijk wegennet, is onderscheid gemaakt naar gebieden/wegen buiten en binnen de bebouwde kom.



- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Erftoegangswegen A
- ▭ Verblijfsgebied (60km/h)
- ▭ Kernen
- ▭ Gemeente Zuidlaren

Figuur 6.1 Categorisering wegennet buiten bebouwde kom gemeente Zuidlaren

6.2.1 Categorisering buiten de bebouwde kom

Uit de werkateliers is een aantal hoofditens naar voren gekomen waar bij de ontwikkeling van de autostructuur met nadruk de aandacht op moet worden gevestigd. Deze zijn onder meer:

- verkeersveiliger N386 gedeelte Vries - viaduct N34;
- verminderen van confrontatiepunten met het fietsverkeer;
- inrichten van woongebieden tot 30 km/h gebieden.
- snelheidsverlaging op probleempunten;
- duidelijke overgangen (poorten) naar verblijfsgebieden (woonwijken en centrum);
- aandacht voor het landbouwverkeer in relatie tot verkeersremmende maatregelen.

Deze aandachtspunten, alsmede de van te voren vastgestelde (beleids)-uitgangspunten hebben geleid tot de autostructuur van de gemeente. Voor de gebieden buiten de bebouwde kom is gekozen voor concentratie van het autoverkeer op de rijks- en provinciale wegen. Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven bestaan er buiten de bebouwde kom drie wegcategorieën:

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- erftoegangswegen (typen A en B).

De functionele indeling van de wegenstructuur buiten de bebouwde kom voor de gemeente Zuidlaren is in figuur 6.1 weergegeven. Per wegcategorie wordt achtereenvolgens een toelichting gegeven.

Stroomwegen

In het PVVP Drenthe zijn de rijkswegen A28 en N34 als stroomwegen opgenomen. Deze rijkswegen hebben voor de gemeente Zuidlaren een belangrijke functie voor de ontsluiting richting respectievelijk Groningen / Assen en richting de stad Emmen.

Gebiedsontsluitingswegen

Binnen de gemeente Zuidlaren is slechts één gebiedsontsluitingsweg gedefinieerd, namelijk de verbinding Peize - Donderen - Vries - Tynaarlo - Zuidlaren - Hoogezand-Sappemeer (N386). Deze verbinding heeft als hoofdfunctie de aanliggende kernen te ontsluiten. In dit GVVP is bewust gekozen voor deze gebiedsontsluitende verbinding tussen de rijkswegen. Dit geldt ook voor de verbinding tussen Zuidlaren en de A7.

Ter onderbouwing van deze keuze het volgende: Ontwikkelingen in Assen-Noord (zoals invulling van het bedrijvenpark Peelerpark en het Messchenveld) en de verder invulling van het bedrijventerrein Vriezerbrug leiden tot meer verkeersbewegingen. Voor de relatie richting Hoogezand-Sappemeer is voor dit verkeer geen realistische alternatief voorhanden. Omrijden via de congestiegevoelige ringweg van Groningen of omrijden via de N33 is niet reëel, tenzij de doorgaande route wordt geknipt. Dit betekent dat de verbinding een duidelijke gebiedsontsluitende functie heeft in de regionale wegenstructuur. Met de keus voor deze gebiedsontsluitende functie wordt in dit GVVP niet aangesloten bij de visie van de provincie.

Voor de volledigheid wordt daarom onderstaand de visie van de provincie beschreven. Bij het opstellen van het PVVP is, zo geeft de provincie aan, destijds gekozen voor de functie van erftoegangsweg op het traject Zuidlaren - De Groeve - A7. De N386 vanaf de A7 tot een nog nader aan te geven punt fungeert als gebiedsontsluitingsweg overgaand in een erftoegangsweg. Door de provincie wordt daarbij aangetekend dat de huidige intensiteiten te hoog zijn voor een weg met een erftoegangsfunctie. Er bestaat dus een strijdigheid tussen functie en gebruik.

Bij het afwegingsproces om te komen tot een functiekeuze heeft de provincie naar mogelijke effecten gekeken. Handhaving van de verbinding als volledige gebiedsontsluitingsweg betekent stromen op wegvakken, waarlangs veel bebouwing staat en het verkeer dus veel hinder veroorzaakt. Als gevolg van deze keuze wordt, zo geeft de provincie aan, de hoeveelheid doorgaand verkeer wellicht hoger. Ombouw tot erftoegangsweg betekent dat een deel van het autoverkeer er af moet. Volgens onderzoeken zijn bijna 4.000 voertuigen doorgaand ten opzichte van de kern Zuidlaren. Het is onduidelijk of dit verkeer sluipt van de A28 naar de A7 v.v., dan wel of dit verkeer ergens aan de route zijn herkomst of bestemming heeft. Zo lang niet helder is wat de (huidige) verkeersrelaties zijn van het autoverkeer op de N386 tussen de genoemde rijkswegen, is het ook moeilijk uitspraken te doen over de functie van de verbinding. Tot die tijd wordt door de provincie vastgehouden aan de erftoegangsfunctie.

Erftoegangswegen

De gebieden omsloten door stroom- en gebiedsontsluitingswegen worden in de systematiek van duurzaam veilig aangemerkt als 'rurale verblijfsgebieden'. In deze gebieden is de verblijfsfunctie belangrijker dan de verkeersfunctie. Met betrekking tot de snelheid op erftoegangswegen wordt het volgende opgemerkt. Een maximale snelheid van 60 km/h kan niet overal en hoeft niet overal te worden afgedwongen. Er is binnen de gemeente een groot aantal wegen waar het niet logisch is de maximum snelheid van 60 km/h door middel van infrastructurele maatregelen te bewerkstelligen. Het is mogelijk om op een erftoegangsweg 80 km/h te rijden wanneer de gemiddelde snelheid op een route (trajectnelheid) niet hoger wordt dan 60 km/h. Dit betekent dat op knelpunten maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Overigens is in alle gevallen een vrijliggend fietspad bij dit soort wegen noodzakelijk. In het PVVP Drenthe wordt aangesloten bij deze visie. Wegen die een erftoegangsfunctie krijgen type A zijn:

- verbinding Eelde-Paterswolde - Peize;
- verbinding Norg - Donderen (N858);
- verbinding Ubbena - Zeijen - Peest - Norg;
- verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de Meerweg;
- verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de J.G. Legroweg;
- verbinding Assen - Vries.

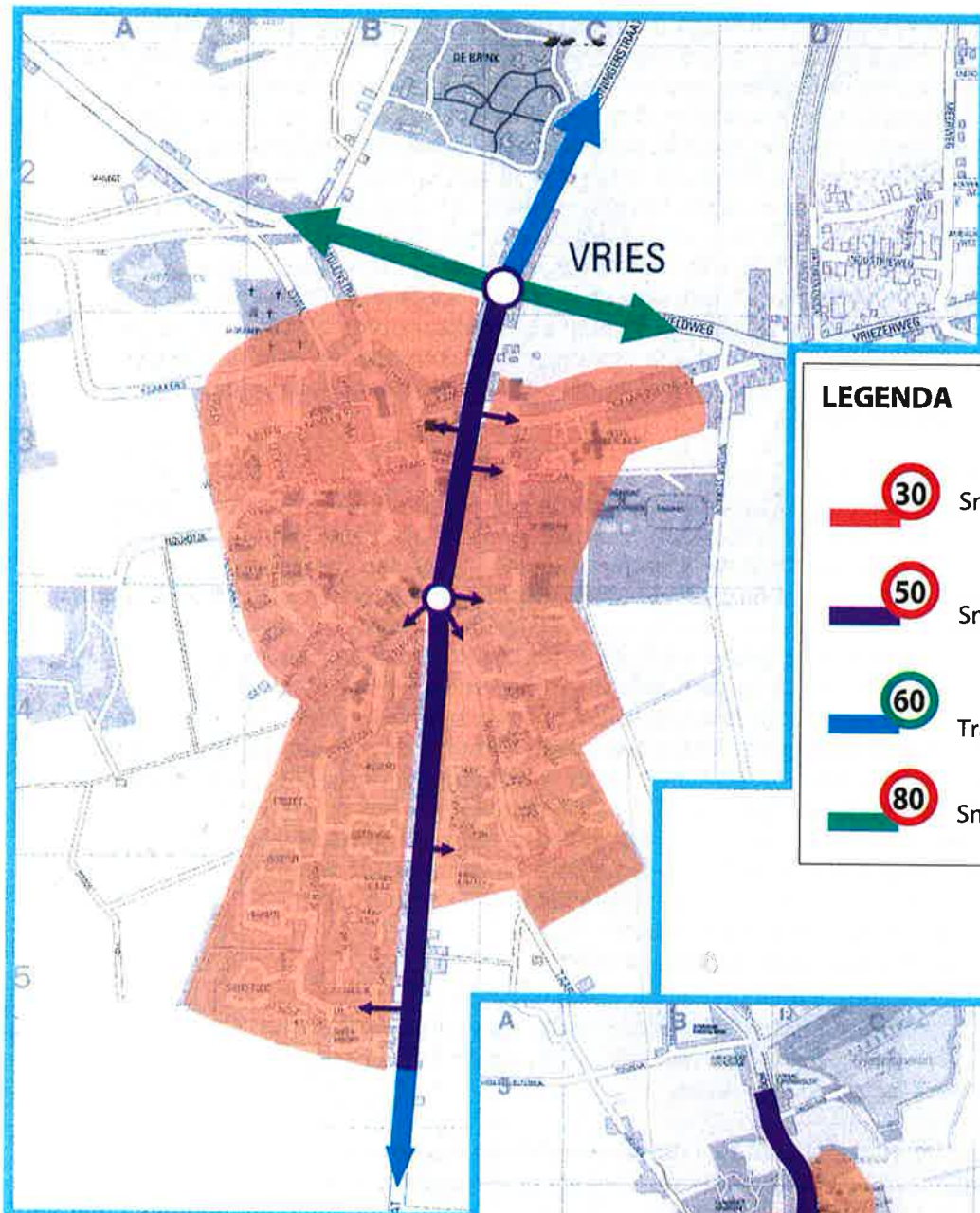
Alle overige wegen buiten de bebouwde kom liggen in zogenaamde 60 km/h zones. Dit betekent dat de snelheid op deze wegen maximaal 60 km/h is.

60km/h-zones en landbouwverkeer





Bij de inrichting van de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan het landbouwverkeer. Een overmaat aan verkeers- en snelheidsremmende maatregelen kan invloed hebben op de bedrijfsvoering. Dit betreft overigens niet alleen tractoren met brede werktuigen, maar ook vrachtverkeer met een bestemming in het gebied (veevoeder- en melkauto's). Bij de uitvoering van maatregelen zal gezocht moeten worden naar een balans tussen enerzijds het beïnvloeden van het snelheidsgedrag en anderzijds het garanderen van de bereikbaarheid.

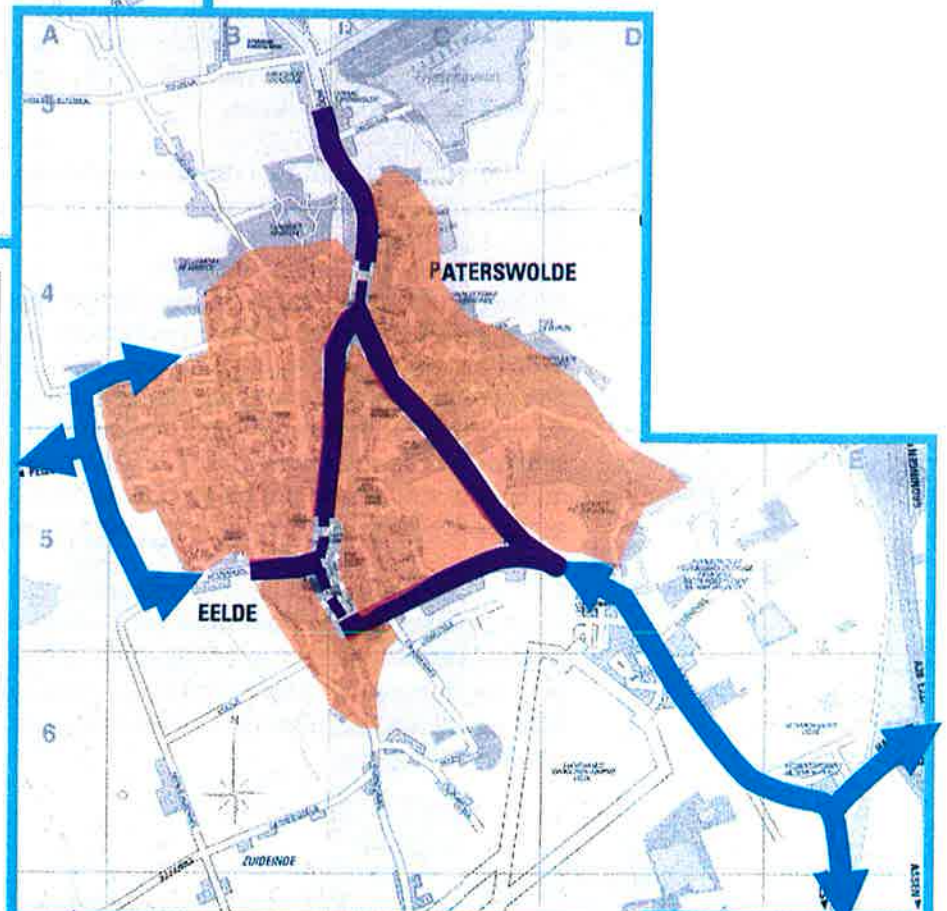
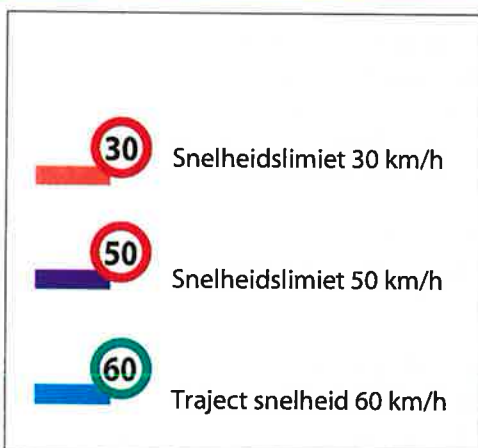
6.2.2 Categorisering binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom staat het creëren van verblijfsgebieden (30 km/h-zones) centraal. Het autoverkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van het hoofdwegennet. Met betrekking tot de categorisering van de wegenstructuur wordt aandacht besteed aan de volgende kernen: Eelde-Paterswolde, Vries en Zuidlaren.



LEGENDA

-  Snelheidslimiet 30 km/h
-  Snelheidslimiet 50 km/h
-  Trajctsnelheid 60 km/h
-  Snelheidslimiet 80 km/h



Categorisering kernen Eelde-Paterswolde en Vries

Kern Eelde-Paterswolde

In de kern Eelde-Paterswolde zijn de volgende wegen aangemerkt als wegen met een verkeersfunctie:

- Hoofdweg / Burg. J.G.Legroweg als doorgaande verbinding door de kern;
- Hoofdweg, richting de Drift;
- Westerhorn;
- Esweg.

Dit zijn de wegen met een duidelijke verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat de overige wegen een verblijfsfunctie krijgen.

Kern Vries

De traverse door de kern Vries is een aantal jaren geleden grondig aangepakt. Met de aanleg van de noordelijke omlegging van de N386, en de aantakking van de N386 op de A28, is de verkeersleefbaarheid in Vries structureel verbeterd. Bij de categorisering is besloten de Asserstraat / Nieuwe rijksweg een verkeersfunctie te geven, als ontsluitende verbinding door de kern. Vanuit deze gebiedsontsluitingsweg is een aantal 'inprikkers' naar de woonwijken, namelijk:

- Diepsloot;
- De Fledders (vanaf de Asserstraat);
- De Fledders (vanaf de rotonde);
- Eikenlaan;
- Taarloseweg;
- Tynaarlosestraat.

Kern Zuidlaren

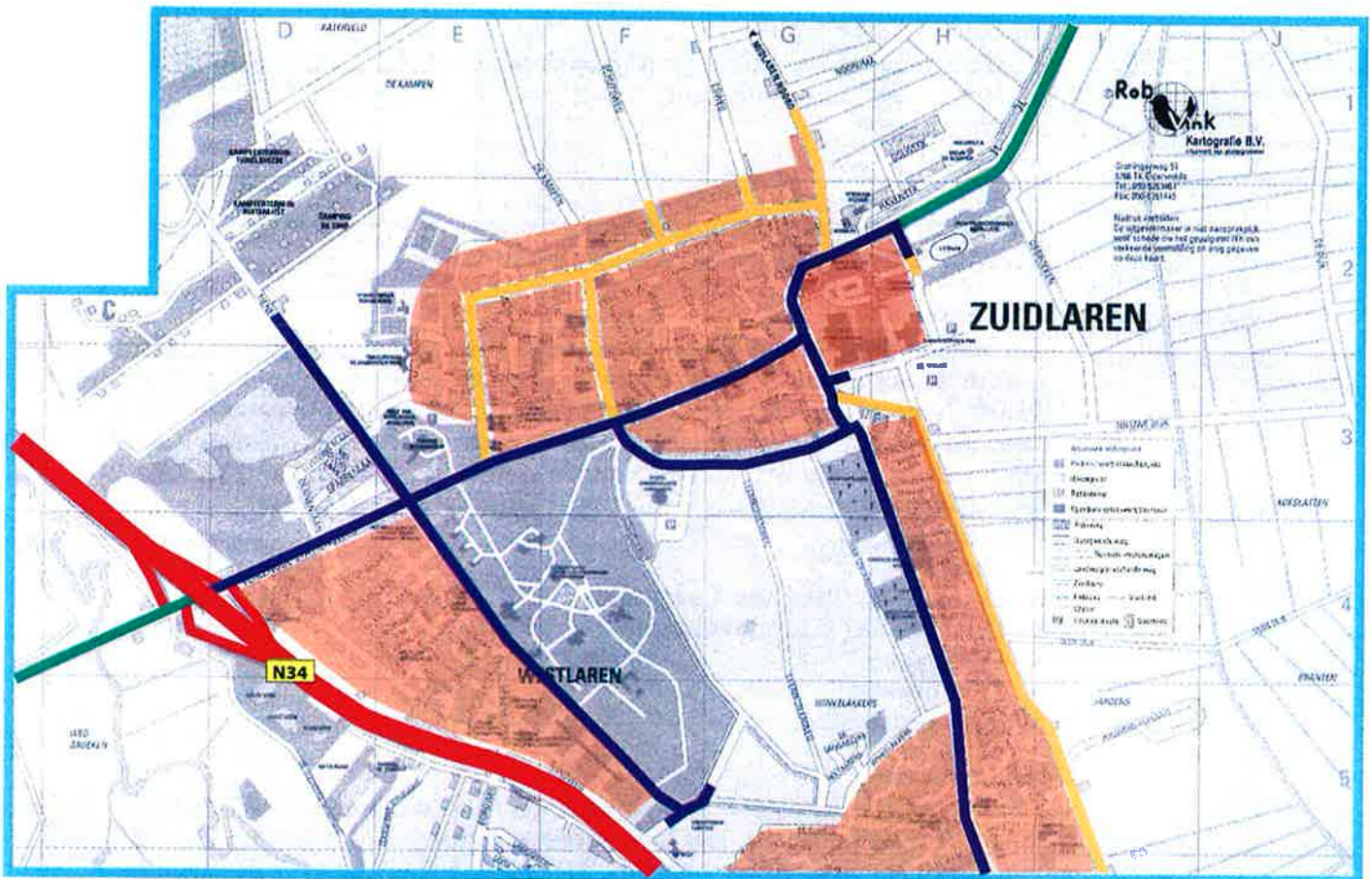
De oost-westroute (N386) door het centrum van Zuidlaren vervult een belangrijke verkeersfunctie. Het is de hoofdontsluitingsweg in de kern Zuidlaren en van het omliggende wegennet. De grootste knelpunten in de verkeerssituatie zijn terug te voeren op de hoge verkeersintensiteit op de hoofdroute in en door het dorp. Deze verkeersintensiteit op de Stationsweg is moeilijk verenigbaar met een aantrekkelijk winkel- en verblijfsklimaat in het centrum (verkeersoverlast in de vorm van geluidhinder, slechte oversteekbaarheid etcetera). Als gevolg van de grote verkeersdruk is de doorstroming in en de bereikbaarheid van Zuidlaren zorgelijk. Hierdoor staat de bereikbaarheid van het dorp Zuidlaren onder druk.

De afgelopen jaren is veel onderzoek uitgevoerd in Zuidlaren om de verkeersknelpunten op te lossen. Daarbij zijn telkens verschillende varianten uitgewerkt, uiteenlopend van 'kort-zuid', 'lang-zuid', 'zuidelijke tussenvariant' en de noordelijke omleiding. Al deze onderzoeken hebben tot op heden niet geleid tot uitvoering.

Voor de categorisering van de kern Zuidlaren is besloten de verkeersstructuur nader te beschouwen. De indeling van wegennet is in figuur 6.4 weergegeven. In de volgende hoofdstukken is deze indeling nader uitgewerkt en gemotiveerd.

6.3 Openbaar vervoer

Voor het toekomstige openbaar-vervoernetwerk gelden in feite slechts twee belangrijke eisen, waarvan de overige, meer concrete uitgangspunten afgeleid zijn:



Categorisering kern Zuidlaren



LEGENDA

-  Snelheidslimiet 30 km/h
-  Snelheidslimiet 50 km/h
-  Snelheidslimiet 80 km/h

- ten eerste moet het openbaar vervoer zodanig verbeterd worden dat het - beter dan nu het geval is - kan concurreren met de auto. Alleen dan kan het openbaar vervoer bijdragen aan de beperking van de groei van het autoverkeer;
- ten tweede zal de kosteneffectiviteit omhoog moeten: de exploitatie van het openbaar vervoer zal ten minste voor 50% kostendekkend moeten worden.

Beide genoemde eisen hebben tot gevolg dat meer nadruk moet worden gelegd op de snelheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Verder blijkt dat de reistijd de belangrijkste factor bij de vervoerwijzekeuze is en juist op dit aspect scoort het openbaar vervoer in de huidige situatie nog vaak slecht in vergelijking met de auto.

Een toename van de snelheid van het openbaar vervoer draagt op twee manieren bij aan een verbetering van de kostendekkingsgraad. In de eerste plaats natuurlijk doordat het openbaar vervoer voor meer reizigers een aantrekkelijk alternatief vormt. Maar in de tweede plaats omdat de reizigers in een kortere tijd worden vervoerd, waardoor de kosten per reiziger afnemen (één chauffeur kan dan immers in dezelfde tijd meer ritten uitvoeren).

Verbindend openbaar vervoer

Een toename van de snelheid wordt bereikt door een meer directe, gestrekte lijnvoering en bundeling van verbindend openbaar vervoer op een beperkt aantal hoofdassen. De lijn Assen - Vries - Groningen is in de nota Openbaar vervoer Drenthe opgenomen als verbindende buslijn.

Regionaal ontsluitend openbaar vervoer

Het rechte trekken en bundelen van de verbindende lijnen betekent automatisch dat de maaswijdte van het verbindende net (en daarmee de ontsluiting van woongebieden) minder wordt. Een goed ontsluitend net is echter noodzakelijk als aanvulling op het verbindend net. Als ontsluitende verbindingen, die belangrijk zijn voor de gemeente Zuidlaren, kunnen de volgende lijnen worden genoemd:

- de lijn Assen - Vries - De Punt - Eelde-Paterswolde - Groningen;
- de lijn Assen - Annen - Zuidlaren - Groningen.

De sociale functie van het openbaar vervoer mag echter niet uit het oog verloren worden. Wil het openbaar vervoer ook voor ouderen en minder-validen toegankelijk blijven, dan mag de loopafstand tot de halte niet te groot zijn. Waar ontsluitende lijndiensten met reguliere bussen onvoldoende rendabel zijn, worden daarom andere (vraagafhankelijke) systemen van openbaar vervoer opgezet (buurtbus, regiotaxi of andere deeltaxi-systemen).

Duurzaam veilig en openbaar vervoer

Er is vaak een spanningsveld tussen exploitabel en aantrekkelijk openbaar vervoer en de infrastructurele pijler van duurzaam veilig. Het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen heeft een negatieve uitwerking op de doorstroming van het openbaar busvervoer. Bij de aanpak van locaties dient deze relatie meegenomen te worden.

6.4 Fietsstructuur

Het fietsverkeer speelt zich hoofdzakelijk af over relatief korte afstanden. Daarom dienen de routes direct te zijn en kwalitatief hoogwaardig. Dit betekent snel, veilig en comfortabel. Het is daarom belangrijk een fijnmazig net van fietsroutes vast te stellen alwaar bij de inrichting nadrukkelijk met het fietsverkeer rekening gehouden moet worden, in het bijzonder uit oogpunt van verkeersveiligheid.

Behalve een fijnmazig netwerk worden de routes waarover het fietsverkeer zich concentreert, en die ook aansluiting bieden naar de regio, als hoofdfietsverbindingen aangewezen. Dit zijn de verbindingen waar met het oog op het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets als eerste verbeteringsmaatregelen moeten worden getroffen.

Alle eisen en wensen van fietsers ten aanzien van netwerk en verbinding, kunnen worden ondergebracht in vijf hoofdeisen. Deze hoofdeisen kunnen worden aangeduid met de volgende trefwoorden:

- **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 is.
- **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.
- **Comfort:** De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

Uitwerking

De fietsroutes in de gemeente Zuidlaren vallen voor een groot deel samen met routes die ook voor het autoverkeer belangrijk zijn. Om deze reden wordt bij de hoofdlijnen voor het fietsverkeer qua structuur aangesloten op de bestaande situatie.

Tijdens de werkateliers en door middel van de advertentie zijn diverse suggesties aangedragen om het fietsnetwerk te optimaliseren. Deze zijn onder meer:

- verbeteren positie van de fietsers in het centrumgebied van de kern Zuidlaren;
- aanpak onveiligheid oversteek kruising Burg. J.G. Legroweg-Groningerstraat;
- verbeteren verkeersveiligheid op de fietsroute via de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde.

Verder zijn veel punten genoemd in de kernen Zuidlaren, Vries en Eelde-Paterswolde (zie onder meer in de bijlagenrapport). Deze worden meegenomen bij de nadere uitwerking van het plan in hoofdlijnen (hoofdstuk 7).

Waar belangrijke conflictpunten overblijven tussen het autoverkeer, het fietsverkeer en eventueel het openbaar vervoer, wordt gezocht naar maatregelen om de kans op een conflict en de ernst van eventuele conflicten te verkleinen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen liggen in de lijn van het aanbrengen van een middenberm, fietspaden en fietsstroken en het aanleggen van rotondes. In het bijzonder wordt daarbij aandacht besteed aan oversteekbaarheid van gevaarlijke kruispunten en wegvakken, met name op schoolroutes.

Stallingen voor de fiets

Voor het fietsverkeer is het verder belangrijk dat er voldoende en veilige stallingen zijn. Deze stallingen moeten direct bij de ingangen van betreffende bestemmingen worden gesitueerd. Onvoldoende stallingen leiden tot veel overlast van losstaande (en vaak losliggende) fietsen. Goede stallingsmogelijkheden voor de fiets heeft niet alleen een wervend effect op het gebruik van de fiets, maar zorgt ook voor een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en meer ruimte voor de voetgangers.

Verder dient de fiets te worden gezien als voorttransportmiddel voor het openbaar vervoer. Aanvullende voorzieningen - bijvoorbeeld in de vorm van goede stallingen - kan een stimulans zijn voor ketenmobiliteit.

6.5 Voetgangers en gehandicapten

Om tot integrale veiligheid en toegankelijkheid te komen is het nodig om sociale veiligheid en toegankelijkheid te integreren. Het gaat immers niet alleen om de objectieve component van veiligheid, maar ook om de subjectieve component, namelijk de mate waarin mensen zich veilig voelen als verkeersdeelnemer. Immers, de dreiging die uitgaat van de beide soorten onveiligheid beperkt een groot aantal verkeersdeelnemers in hun verplaatsing naar bepaalde bestemmingen of op bepaalde tijden. Het aantal mensen met verplaatsingsbelemmeringen (zogenaamde mobiliteitsslachtoffers) zal in de toekomst nog toenemen. Enkele oorzaken hiervan zijn:

- het aantal ouderen neemt sterk toe (vergrijzing); als gevolg hiervan zal het aantal mensen met functiebeperkingen toenemen;
- maatschappelijke ontwikkelingen (zoals schaalvergroting en individualisering) veranderen verplaatsingspatronen. Afstanden worden groter en maken mensen afhankelijker van autogebruik. Niet-autobezitters krijgen het moeilijker omdat hun opties worden beperkt aangezien veel verplaatsingsdoelen minder gemakkelijk bereikbaar worden zonder auto.

Daar waar voetgangers (in het bijzonder kinderen en ouderen) en visueel en lichamelijk gehandicapten worden geconfronteerd met het gemotoriseerd verkeer kunnen conflicten ontstaan. Op de routes van het langzaam verkeer die een belangrijke weg voor het autoverkeer kruisen moeten daarom goede oversteekvoorzieningen aanwezig zijn.

Voor het overige bevindt de voetganger zich in verblijfsgebieden (30 km/h). In principe zijn hier geen afzonderlijke voorzieningen nodig. Kenmerk van een verblijfsgebied is immers de lage snelheid van het autoverkeer ('auto is te gast'), waardoor de kans op een conflict afneemt.

6.6 Educatie, voorlichting en handhaving

Preventie en de slogan 'de mens is de maat der dingen' zijn sleutelbegrippen bij duurzaam veilig. Het is echter - nog steeds - niet zo dat de mens in zijn rol van verkeersdeelnemer optimaal verkeersveilig handelt. Andersom roept de aanwezige weginfrastructuur dit veilige gedrag nog lang niet altijd op. In meer dan 80% van de ongevallen is dan ook sprake van een menselijke fout. Het gaat dan meestal om handelingen zoals te hard rijden of waarnemingsfouten; men is afgeleid of let op verkeerde dingen. Het is dus van belang om gedrag zo veilig mogelijk te maken. Daartoe zal het gedrag vaak moeten worden veranderd/beïnvloed.

Gedragbeïnvloeding: de drie E's

De gedragbeïnvloeding kan vorm krijgen door aan te haken op één of meer van de drie E's:

1. **Engineering:** het 'ingenieurswerk' waarbij het gaat om een veilig voertuigontwerp, weg- en routevormgeving en dergelijke. Een voorbeeld hiervan is het fysiek scheiden van de rijbaan en het fietspad. Ook het door borden of markeringen tijdig waarschuwen voor een gevaarlijke situatie hoort onder deze noemer thuis.

2. Education: 'opvoeden' met het oogmerk kennis, vaardigheden, mentaliteit en gedrag te veranderen of aan te leren. De rij-opleiding is hiervan een sprekend voorbeeld evenals de aandacht die verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs krijgt. Ook de acties van Veilig Verkeer Nederland zijn een vorm van education.
3. Enforcement: 'handhaving' ofwel het opstellen van verkeersregels en politiecontrole op de naleving ervan. In feite het sluitstuk waarmee ook slechtwillenden op het belang van gewenst verkeersgedrag worden gewezen.

Voorbeelden van maatregelen die passen binnen de gedragsbeïnvloeding zijn onder meer:

- instructie, training en scholing (zoals rijvaardigheids cursussen, bromfietscursussen, verkeersleermiddelen in basisonderwijs);
- voorlichtingscampagnes (langs de weg en in de media of bijvoorbeeld het dragen van autogordels);
- alcoholcampagnes;
- schoolverkeersexamens.

Mede in overleg met maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland, kunnen acties worden uitgevoerd. Ook het ROV-Drenthe is hierbij een belangrijke partner.

7 Infrastructurele maatregelen

Om te komen tot een set van maatregelen voor de gemeente Zuidlaren is een uitgebreid 'ontwikkelingsproces' doorlopen. In dit project is namelijk veel aandacht besteed aan het betrekken van de bewoners en andere belangengpartijen in de probleeminventarisatie en de planvorming. De inventarisatie van de knelpunten, oorzaken en mogelijke maatregelen heeft, zoals al aangegeven, plaatsgevonden tijdens twee werkateliers en door middel van een advertentiecampagne. De bevindingen zijn allemaal op een rij gezet en vervolgens is een analyse gemaakt. Daarbij zijn eveneens aspecten meegenomen zoals:

- ⇒ geregistreerde verkeersongevallen;
- ⇒ aantal verkeersbewegingen;
- ⇒ ontwikkelingen in en/of rondom het gebied;
- ⇒ beleidsuitgangspunten van Rijk en provincie;
- ⇒ bestaande plannen.

Op basis daarvan is een pakket aan maatregelen samengesteld. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze maatregelen. In de bijlagenrapportage is per reactie (van de advertentiecampagne) een oplossingsrichting weergegeven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- maatregelen op stroom- en gebiedsontsluitingswegen (7.1);
- maatregelen op erftoegangswegen type A, buiten de bebouwde kom (7.2);
- maatregelen in 60 km/h gebieden (7.3);
- maatregelen in 30 km/h gebieden, inclusief de kernen (7.4).

7.1 Maatregelen op stroom- en gebiedsontsluitingswegen

Stroomwegen A28 en N34

Binnen de gemeente zijn twee stroomwegen gedefinieerd, namelijk de rijkswegen A28 en N34. De zeggenschap van de gemeente over deze rijkswegen is beperkt. Een wens echter van de gemeente is om een extra aansluiting te realiseren op de N34. Deze aansluiting is geprojecteerd tussen de aansluiting 'Annen' en de aansluiting 'Zuidlaren'. Met een nieuwe aansluiting wordt beoogd de verkeersdruk in de kern Zuidlaren te ontlasten door een directe verbinding te creëren voor het verkeer vanuit de woonwijk Zuid-es en vanuit Schuilingsoord. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze mogelijke nieuwe aansluiting op de N34 (zie 7.4, verkeersstructuur kern Zuidlaren).

Verder is in de regiovisie Groningen - Assen 2030 aangegeven dat de hoofdinfrastructuur in het studiegebied zal moeten worden aangepast. Voor 2010 gaat het hierbij met name voor de verbindingen richting de stad Groningen. Onder andere wordt de afwikkeling op het traject 'aansluiting N34 - A28 (De Punt) - Julianaplein Groningen' geoptimaliseerd.

Gebiedsontsluitingsweg N386

Uit de werkateliers, de inspraakreacties en de uitgevoerde onveiligheidsanalyse, is naar voren gekomen dat delen van de N386 onveilig zijn. Het gaat hierbij in het bijzonder om het gedeelte tussen de brug over het Noord-Willemskanaal en de spoorlijn ter hoogte van de afslag richting Zeegse.

Dit deel van de N386 kenmerkt zich door een groot aantal aansluitingen op een relatief klein gedeelte. Voorgesteld wordt om op het genoemde deel van de N386 maatregelen te treffen om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer terug te dringen. Deze maatregel dient er in het bijzonder voor om de verkeersveiligheid op de kruisingen te verbeteren. Het gaat hierbij om de volgende kruisingen:

- kruising Meerweg richting industriegebied Vriezerbrug;
- op- en afritten met de rijksweg A28;
- kruising met het Hageneind bij Tynaarlo;
- kruising met de Dorpsstraat bij Tynaarlo.

Naast het instellen van een snelheidslimiet dienen tevens specifieke maatregelen per kruising te worden uitgevoerd. Door de provincie, wegbeheerder van de N386, wordt momenteel gewerkt aan maatregelen aan deze verbinding passend in het kader van Duurzaam Veilig. De prioriteit ligt daarbij op dit moment vooral op kruispunten. Maar waar mogelijk worden ook maatregelen op wegvakken getroffen die deels meeliften bij het onderhoud van wegen. Deze maatregelen zijn nog in discussie tussen betrokken instanties. Gedacht wordt aan onder meer de aanleg van rotondes bij de op- en afritten van de A28 en visuele maatregelen om de kruispunten beter zichtbaar te maken.

Verder zijn er verschillende maatregelen die momenteel worden onderzocht op andere delen van de N386, namelijk:

- de aanpak van de aansluiting N34/N386 ter hoogte van Zuidlaren;
- de aanpak van de onveiligheid op het kruispunt N386 - Bunnerveenseweg;
- het benadrukken van de kom van Donderen in combinatie met maatregelen die sluipverkeer op de route Norg - Donderen - Yde moeten tegen gaan.

Verder wordt voorgesteld een verbinding van de N386 richting Bunne op te heffen. In de huidige situatie heeft de kern Bunne vanaf de N386 drie aansluitingen, namelijk via de Burchtweg, Noordstukkendrift en via de Donderenseweg/Paasveen. Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren kan minimaal een aansluiting verdwijnen. Het ligt voor de hand om de middelste aansluiting weg te halen. Overleg met de direct betrokken moet duidelijkheid geven over de mogelijkheden en eventuele knelpunten.

7.2 Maatregelen erftoegangswegen (type A)

Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk is besloten een aantal wegen binnen de gemeente een erftoegangsfunctie type A te geven. Op deze wegen geldt een *trajectnelheid* van 60 km/h. Dit betekent dat de maximumsnelheid van 80 km/h gehandhaafd blijft, maar dat op knelpunten op de route maatregelen kunnen worden getroffen om de snelheid te reduceren. De volgende wegen hebben een erftoegangsfunctie type A:

- A. verbinding Eelde-Paterswolde - Peize;
- B. verbinding Norg - Donderen (N858);
- C. verbinding Ubbena - Zeijen - Peest - Norg;
- D. verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de Meerweg;
- E. verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de J.G. Legroweg;
- F. verbinding Assen - Vries.

Achtereenvolgens wordt nader op deze verbindingen ingegaan:

Ad A. verbinding Eelde-Paterswolde- Peize

De Horst is de rechtstreekse verbinding tussen de kernen Eelde-Paterswolde en Peize. In de huidige situatie wordt de verbinding door een deel van het verkeer als doorgaande route gebruikt. Dit betreft hoofdzakelijk spitsverkeer dat de congestie op de N372 en de A7 richting Groningen wil mijden. Het gevolg is dat ongewenst verkeer gebruik maakt van wegen in Eelde-Paterswolde. Het gaat hierbij met name om de Kievitweg, Kwikstaartweg, Vennerstraat, Hooiweg en Boterdijk.

Ondanks de maatregelen die getroffen zijn om het doorgaande verkeer te weren (drempels e.d.) is de doorgaande stroom niet afgenomen. De oplossing voor het probleem is te zorgen voor een betere doorstroming op de gebiedsontsluitingsweg N372 (Peize - Hoogkerk) en de stroomweg A7. In de regiovisie worden maatregelen voorgesteld om deze doorstroming te verbeteren. Tijdens de werkateliers is voorgesteld de verbinding nog verder te 'downgraden', of zelfs te knippen. Deze suggestie wordt in de GVVP niet overgenomen. Een dergelijke maatregel leidt tot veel nadeel voor de lokale bereikbaarheid tussen de kernen Peize en Eelde-Paterswolde.

Ad B. verbinding Norg - Donderen (N858)

De provincie wil maatregelen treffen op deze verbinding. Op dit moment wordt gedacht aan het invoeren van een 60 km/h regime nabij de uitspanningen van de Vluchtheuvel. Ook op enkele plaatsen waar fietsoversteken zijn wordt gedacht aan het uitvoeren van maatregelen. Aandachtspunten zijn in het bijzonder de kruisingen met de Voorsteweg en de Achterseweg (gemeente Noordenveld).

Ad C. verbinding Ubbena-Zeijen-Peest-Norg

In de categorisering van het wegennet krijgt deze verbinding eveneens een functie van erftoegangsweg type A. De weg doorsnijdt twee kernen, namelijk Zeijen en Peest. De kern Zeijen wordt vrijwel in zijn geheel aangeduid als 30 km/h-zone. Op de doorgaande verbinding door Zeijen, de Hoofdstraat, wordt voorgesteld om het 50 km/h regime te handhaven, waarbij echter op de kruisingen infrastructurale maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te garanderen.

Ad D. verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de Meerweg

De Meerweg heeft eveneens een erftoegangsfunctie type A. Deze keuze is gemaakt om het verkeer via een korte en directe verbinding te leiden naar de stroomweg A28. Gelet op de vele functies (recreatief, woonbebouwing) langs deze route wordt voorgesteld het huidige snelheidsregime van 60 km/h te handhaven. Overigens is gemeente geen wegbeheerder van deze verbinding!

Ad E. verbinding Eelde-Paterswolde - A28, via de J.G. Legroweg

De verbinding van Eelde-Paterswolde via de J.G. Legroweg dient er voor het verkeer te leiden richting de aansluiting Glimmen van de stroomweg A28. Deze relatie is mede van belang voor de ontsluiting van de luchthaven 'Groningen airport Eelde' en andere bedrijvigheid rondom de luchthaven (waaronder de veiling).

Voorgesteld wordt de kruising Groningerstraat - Burg J.G. Legroweg aan te pakken en te reconstrueren. Hierbij kan een vloeiende verbinding Eelde-Paterswolde - aansluiting A28 worden gecreëerd waarbij de Groningerstraat door middel van een T-kruising wordt aangesloten. Vanwege de ontwikkelingen van de lokale structuren (Groningen airport Eelde, Bloemenveiling) is een dergelijke lijkt een dergelijke reconstructie logisch. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre dit voorstel inpasbaar is.

Kruispuntmaatregelen



Bajonetaansluiting →



wegdekreflectoren
ter hoogte van het
kruisingsvlak ↓



Wegvakmaatregelen



↑ geen middenbelijning, fietsstroken aan
weerszijden van het wegvak

Ad F. verbinding Assen - Vries

De parallelle route langs de A28, de 'oude verbinding' van Assen naar Groningen, heeft eveneens een erfdoelingsfunctie. Gezien de ontwikkelingen in Assen-Noord (aanleg bedrijventerrein Peelerpark en Messchenveld en mogelijk in de toekomst een woonwijk) mag verwacht worden dat de verkeersdruk op deze verbinding zal toenemen. De stroomweg A28 heeft daarbij de functie om het verkeer snel af te wikkelen. De parallelle route dient ervoor om het verkeer zo veilig mogelijk af te wikkelen.

7.3 Maatregelen in 60 km/h-gebieden

Het is de bedoeling om de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom op den duur in te richten als 60 km/h-gebied. Voor de realisatie van deze zones worden de volgende drie voorwaarden gesteld:

1. versterking van de verblijfsfunctie;
2. intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is gering (maximaal 3.000 mtv.) of met (sobere) maatregelen te reduceren;
3. te hoge snelheden zijn met behulp van sobere maatregelen terug te brengen tot een acceptabel niveau.

Het is belangrijk te realiseren dat het instellen van een 60 km/h-zone niet inhoudt dat bestemmingen in het gebied onbereikbaar worden voor motorvoertuigen. Dit is een pertinent onjuiste veronderstelling. Het gaat erom dat bestemmingen *met een aangepaste snelheid prima en veilig* kunnen worden bereikt. Ondergeschiede wegen worden in sommige gevallen onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer, met als mogelijke consequentie dat bestemmingsverkeer in een enkel geval iets langer werk heeft om ergens te komen.

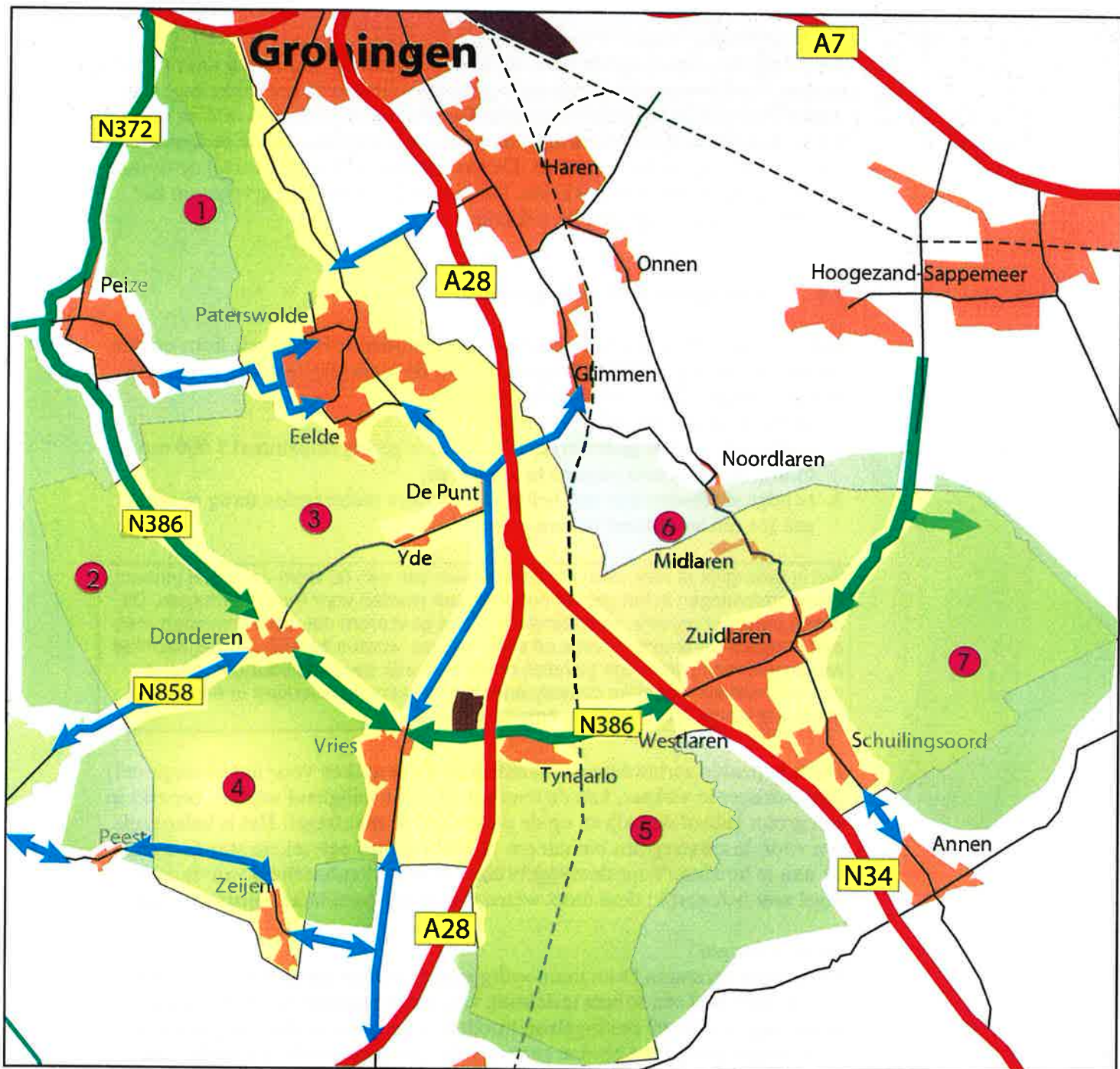
Door bepaalde verbindingen onaantrekkelijk te maken voor het (doorgaand) gemotoriseerde verkeer, kan de overlast en de onveiligheid worden beperkt in een groter gebied dan alleen op de plaats van de maatregel. Het is belangrijk om voor de maatregelen binnen een bepaald gebied een zekere standaardisatie aan te houden. Voor de weggebruiker is de herkenbaarheid van de maatregel zeer belangrijk; deze moet weten wat er van hem/haar wordt verwacht.

inrichtingseisen

Het startprogramma Duurzaam veilig gaat er van uit dat er tot 2001 volstaan kan worden met een sobere inrichting van verblijfsgebieden. Deze sobere inrichting van het 60 km/h-gebied houdt in ieder geval in dat alle plaatsen waar wegen het gebied binnen gaan worden gemarkeerd door middel van poorten. Daarnaast worden allereerst infrastructurale maatregelen genomen bij knelpunten in het gebied.

bromfiets op de rijbaan

In afwijking van de rest van de gebieden buiten de bebouwde kom maken bromfietzers in 60 km/h-gebieden gebruik van de rijbaan, ook wanneer er voor fietsers een verplicht fietspad aanwezig is. Uit onderzoek is gebleken dat op plattelandswegen waar bromfietzers al van de rijbaan gebruik maken, de bromfietser relatief veilig af is. Er wordt van uitgegaan dat op dit soort wegen de snelheid van het autoverkeer circa 60 km/h bedraagt of lager ligt.



- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Erftoegangswegen A
- ▭ Verblijfsgebied (60km/h)
- ▭ Kernen
- ▭ Gemeente Zuidlaren

wegvakken

Op wegvakken kunnen maatregelen nodig zijn op specifieke knelpunten, zoals in bochten en bij erfaansluitingen. Op wegen met meer allure dan andere wegen in de omgeving, vaak veroorzaakt door een grotere breedte of een hogere intensiteit, kan een algemene snelheidsverlaging worden bereikt door het aanpassen of toepassen van kantmarkering. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat op de wegvakken in het verblijfsgebied geen asmarkerin- gen en doorgetrokken kantmarkeringen aanwezig zijn.

kruispunten

De meeste knelpunten in het verblijfsgebied zullen (blijvend) voorkomen op kruispunten. Het verlagen van de snelheid van het verkeer door bijvoorbeeld de aanleg van een plateau op het kruispunt zal vaak een goede oplossing zijn om de onveiligheid te beperken. In een aantal situaties zal het aanbren- gen van snelheidsremmende voorzieningen niet mogelijk zijn en zal de voorrang- regeling op het kruispunt gehandhaafd moeten blijven (of worden ingesteld) om onveiligheid door informeel voorrangsgedrag te voorkomen. Tenslotte zijn er kruispunten, waar de veiligheid al afdoende kan worden beïnvloed door deze beter zichtbaar te maken.

Binnen de gemeente (en overige relevante gedeelten) zijn zeven 60 km/h- zones aangemerkt. Deze zijn:

1	Peizermaden en omgeving;
2	Lieveren en omgeving;
3	Bunne/Yde en omgeving
4	Zeijermaden en omgeving;
5	Zeegse en omgeving;
6	Midlaren en omgeving;
7	Zuidlaarderveen en omgeving.

Per 60 km/h-zone wordt een toelichting gegeven.

ad 1 Peizermaden en omgeving

Het gebied tussen de kern Peize, Eelde-Paterswolde en de A7 wordt aange- duid als de Peizermaden. Dit waardevolle natuurgebied is bij uitstek een ver- blijfsgebied buiten de bebouwde kom. In de huidige situatie is het autover- keer in dit gebied beperkt, vanwege de ‘knips’ voor het autoverkeer bij de Zanddijk en de Noorddijk. In het gebied zijn beperkte en specifieke maatre- gelen nodig (zoals poorten) om het verblijfskarakter verder te accentueren.

ad 2 Lieveren en omgeving

Het gebied tussen de kernen Donderen-Norg-Roden en Peize is in zijn geheel een 60 km/h gebied. Binnen deze zone blijkt dat de verbinding N386 - Lieve- ren - Roden v.v. een veelvuldig gebruikte sluiproute is. Uit cijfers van de ge- meente Noordenveld blijkt dat door het gereed komen van de rondweg om Peize het sluipverkeer met circa een derde is afgenomen. Aanvullende maat- regelen op deze doorgaande route moeten worden getroffen om de ongewen- ste relatie verder te ontmoedigen. Het leeuwendeel van deze maatregelen zullen plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente Noordenveld.

ad 3 Bunne/Yde en omgeving

Het gebied tussen de kernen Eelde-Paterswolde - Donderen - Vries en Yde- De Punt is in zijn geheel aangewezen als verblijfsgebied. Dit betekent dat ook de verbinding Donderen-Yde-De Punt in deze zone is opgenomen. In de hui- dige situatie wordt door veel bewoners in Yde-De Punt geklaagd over de omvang van het doorgaand verkeer door deze dorpen. Dit wordt met name veroorzaakt doordat via de Groningerstraat het verkeer een aansluiting heeft

Voorbeelden poortconstructies



op de stroomweg A28. Verder bevindt zich op het gedeelte tussen de kernen Donderen en Yde veel fietsverkeer.

De gemeente Zuidlaren heeft onlangs onderzoek laten uitvoeren naar maatregelen die uitgevoerd moeten worden op deze verbinding, zodanig dat de omvang van het doorgaande verkeer wordt gereduceerd en de veiligheid van het langzame verkeer wordt verbeterd. Daartoe is een aantal varianten opgesteld. Bij alle varianten geldt een maximumsnelheid van 60 km/h en het aanbrengen van fietssuggestiestroken.

Verder is bij de varianten onderscheid gemaakt naar de mate van infrastructurele maatregelen. Uit het onderzoek blijkt dat de maatregelen nauwelijks effect hebben op de verkeersdruk. Rigoureuze maatregelen, zoals het 'knippen' van de route, leidt tot een verschuiving van de verkeersdruk (door Bunne) waar daardoor opnieuw hinder optreedt. Mede op basis van deze bevindingen wordt voorgesteld de verbinding 'open te houden' voor al het verkeer. Ook het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/h (de weg is onderdeel van de 60-zone) past in het streven om de doorgaande route onaanvaardbaar en verkeersveiliger te maken. De volgende maatregelen worden voorzien:

- herinrichting kruising in Donderen, met de provincie als trekker;
- herinrichting Yde en De Punt tot 30 km/h gebied;
- wegvak maatregelen om de snelheid van het verkeer te remmen en de veiligheid van met name de fietsers te verbeteren (aanvullende verkeersremmers).

ad 4 Zeijermaden en omgeving

Het gebied tussen de kernen Vries-Donderen-Norg en Zeijen is in zijn geheel een 60 km/h-zone. Uit de ongevallen registratie en de reacties blijkt dat er in dit gebied geen grote verkeersknelpunten voorkomen. Evenals bij het gebied van de Peizermaden zijn beperkte en specifieke maatregelen nodig om het verblijfskarakter te accentueren.

ad 5 Zeegse en omgeving

Het gebied ten zuiden van Tynaarlo, globaal begrenst tussen de rijkswegen A28 en N34, is eveneens een 60 km/h zone. Dit betekent dat de kernen Zeegse en Oudemolen via erftoegangswegen type B worden ontsloten. Gezien de omvang van deze kernen, de geringe verkeersintensiteiten en het waardevolle en aantrekkelijke natuurgebied (waaronder de benedenloop van de Drentse Aa) is toekenning van deze verblijfsfunctie een logische. In het bijzonder tijdens de weekenden is sprake van veel recreatieverkeer in dit gebied.

Omdat het gebied is ingeklemd tussen de hoofdstructuren (A28-N33-N34-N386) is de kans op sluipverkeer aanwezig. Dit wordt versterkt wanneer de verkeersdruk op deze hoofdstructuren zal toenemen. Juist vanwege het aantrekkelijke natuurgebied dient gewaakt te worden voor sluipverkeer. Dit geldt in het bijzonder vanuit Assen. Ontwikkelingen aan de noordkant van de stad Assen, waaronder bedrijvigheid op het Peelerpark en het Messchenveld en woningbouwplannen, kunnen leiden tot sluiproutes in het verblijfsgebied.

In de 60 km/h-zone zijn twee wegvakken die tijdens de werkateliers als onveilig zijn bestempeld. Het betreft De Hoofdweg (Taarlo-Oudemolen-Zeegse) en de Taarloseweg (Taarlo-Vries). Bij de inrichting tot 60 km/h-zone krijgen deze wegvakken prioriteit.

ad 6 Midlaren en omgeving

De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Zuidlaren en Haren hebben gezamenlijk een plan laten opstellen voor het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Midlaren, Noordlaren en Onnen. Uit dat plan zijn diverse voorstellen gedaan om de gesignaleerde knelpunten op te lossen.

De kernen van Midlaren, Noordlaren en Onnen zijn als 30 km/h gebied aangeduid. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit betekent dat het gehele gebied te noorden van de kern Zuidlaren in een 60 km/h-zone valt met de kern Midlaren als verblijfsgebied in een 30 km/h-zone. Concreet betekent dit dat onder meer De Esweg, Schutsweg, De Kampen, Groningerstraat, Huttenweg en Tolhuisweg allemaal in de 60 km/h-zone vallen. Maatregelen om de snelheid van het verkeer te beteugelen dienen te worden uitgevoerd.

ad 7 Zuidlaarderveen en omgeving

Het gebied ten oosten van de kern Zuidlaren, waar de kern *Zuidlaarderveen* is gelegen, wordt eveneens in zijn geheel aangeduid als 60 km/h zone. De wegen De Dijk, Nieuwe Dijk, De Knijpe, Kieviterij, Molenend, Zwarte Lent en Broeken krijgen een maximum snelheid van 60 km/h. Door de bewoners is aangegeven dat op de kruispunten De Knijpe-Broeken (1 letselondeval) en Zwarte Lent-Broeken (2 ongevallen met schade) maatregelen moeten worden ontwikkeld. Het is een punt van aandacht bij de gebiedsgewijze uitwerking van de 60 km/h-zone.

De Dorpsstraat, de verbinding door Zuidlaarderveen, krijgt binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 50 km/h. Deze keuze is gemaakt omdat een snelheid van 30 km/h langs de gehele route niet realistisch is en dus niet haalbaar is. Daar waar voorzieningen aanwezig zijn kan worden besloten de snelheid terug te brengen naar 30 km/h. Specifieke aandacht is er voor de kruising Dorpsstraat-Zwarte Lent. De verkeerssituatie is onduidelijk. De combinatie met de aanwezigheid van een school geeft aanleiding de inrichtingsvorm van deze kruising (waar overigens 1 ongeval is geregistreerd met schade) nader te bezien. Door de bewoners is gepleit voor het opheffen van de voorrangssituatie.

7.4 Maatregelen in 30 km/h-gebieden

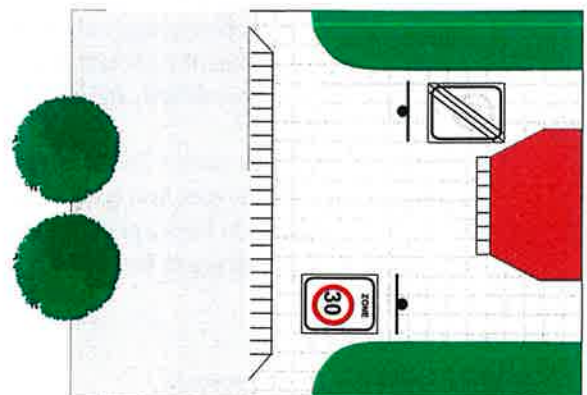
Ten aanzien van verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom is het de bedoeling om op termijn een snelheidslimiet van 30 km/h in te voeren. Ter voorbereiding op deze limiet worden de 30 km-gebieden in aantal en omvang uitgebreid.

Doel 30 km-gebied

De drie hoofddoelstellingen voor het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/h zijn:

- vermindering van het aantal verkeersongevallen in verblijfsgebieden;
- verbetering van de positieve (veiligheids)beleving van de openbare ruimte;
- stimuleren van alle gebruiksvormen in de openbare ruimte (recreëren, wandelen, spelen, praatje maken, etcetera).

In de eerste fase van het startprogramma Duurzaam veilig kan worden volstaan met een sobere inrichting van de 30 km/h-zones. Wel is het van belang dat de ingangen van de 30 km-gebieden duidelijk herkenbaar worden gemaakt met borden en wegmarkering, of door zogenaamde inritconstructies.



Bij knelpunten kunnen plateaus en drempels als extra maatregel worden aangebracht. Aanbevolen wordt, waar mogelijk, het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de maximumsnelheid, omdat dit het gewenste inrichtingsniveau op de langere termijn weergeeft.

De intensiteit in een verblijfsgebied komt niet boven de circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De rijbaanbreedte en inrichtingsvorm is afhankelijk van de verkeersintensiteit, de parkeersituatie en de aanwezigheid van een fiets- of busroute. Zowel gemotoriseerd als fietsverkeer maakt gebruik van dezelfde weg; er zijn dus geen gescheiden fietsvoorzieningen. De kruispunten van de straten in het gebied worden, indien noodzakelijk, uitgevoerd als plateau. Ook aanvullende snelheidsremmende voorzieningen kunnen nodig zijn om de snelheden op de wegvakken binnen de perken te houden. De aansluitingen van de wegen in de 30 km/h-zone op de gebiedsontsluitingswegen worden uitgevoerd als uitritconstructie of als voorrangskruispunt (met een fysieke middengeleider).

7.4.1 Kern Vries

Zoals al in het vorige hoofdstuk is aangegeven is de traverse door de kern Vries een aantal jaren geleden heringericht. Met de aanleg van de noordelijke omlegging van de N386, en de aantakking van de N386 op de A28, is de verkeersleefbaarheid in Vries structureel verbeterd. De verkeersstructuur is daardoor helder en overzichtelijk. Toch is er een aantal knelpunten in de woongebieden die bij de herinrichting dienen te worden aangepakt.

Allereerst gaat het om de wijkontsluitingsweg de Fledders. Door de breedte van de weg en de lange rechtstand wordt hier volgens de bewoners te hard gereden. In de categorisering is aangegeven dat deze weg voor een deel een 30 km/h regime zal krijgen. Dit betekent dat snelheidsremmende maatregelen aangebracht dienen te worden. Verder dienen er aanvullende maatregelen te komen voor het fietsverkeer. Te denken valt aan het aanbrengen van fietsstroken, het aanleggen van 'varkensruggen' in de bochten om bochtafsnijdingen te voorkomen en verkeersremmende maatregelen met de fietsers 'buitenom'.

Verder zal door herinrichting van de woongebieden aan de oostkant van Vries aandacht moeten worden besteed aan de hoge snelheden op de Oosterkampen. Ook de parkeerproblemen als gevolg van de aanwezige sportvoorzieningen dienen bij de herinrichtingsplannen te worden meegenomen.

Ook de bebouwde komgrens op de Asserstraat dient aangepast te worden. Op dit moment zijn er plannen om op de Asserstraat een rotonde aan te leggen (als komgrens) ter ontsluiting van de uitbreidingswijk Diepsloot-zuid, fase 2. De rotonde heeft daarbij een verdeelfuncties voor het verkeer richting De Fledders, de kern Vries of de woonwijk Diepsloot.

In de bijlagenrapportage is verder een lijst opgenomen van alle ingestuurde reacties van bewoners en belanghebbenden. Per reacties is per kern een oplossingsrichting gegeven.

7.4.2 Kern Tynaarlo

De kern Tynaarlo wordt in zijn geheel aangemerkt als 30 km/h zone. Dit betekent dat op alle invalswegen richting het dorp poortconstructies worden aangebracht. Verder is door een groot aantal briefschrijvers aangegeven dat de kruising Hageneind met de Zuidlaarderweg gevaarlijk is. In het bijzonder gaat het hierbij om het slechte uitzicht richting Zuidlaren. Om de onveiligheid op deze oversteek te verbeteren wordt, zoals al aangegeven, voorgesteld om op een gedeelte van de N386 snelheidsbeperkende maatregelen in te stellen. Ook zal de kruising beter moeten worden geaccentueerd door middel van bijvoorbeeld belijning, bebording en verlichting.

7.4.3 Kern Eelde-Paterswolde

Uit de reacties van de bewoners uit de kern Eelde-Paterswolde blijkt dat het merendeel van de klachten betrekkingen hebben op de hoge snelheden van het autoverkeer in de woonwijken. Met het aanmerken van deze woongebieden tot 30 km/h-zones kunnen gericht maatregelen worden getroffen om de snelheid structureel om laag te brengen. Als snelheidsremmende maatregelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan plateau's, uitstulpingen, asverspringingen en wegversmallingen. Belangrijk daarbij is dat fietsers geen hinder ondervinden van de getroffen maatregelen.

Verder wordt aangegeven dat de kruisingen met de gebiedsontsluitingswegen In Eelde-Paterswolde (Hoofdweg, Burg. J.G. Legroweg, Westerhorn en de Esweg) onveilig zijn, in het bijzonder voor het langzaam verkeer. Door briefschrijvers wordt geklaagd over geparkeerde auto's op het fietspad langs de Burg. J.G. Legroweg en Hoofdweg. Ook de kwaliteit van het fietspad is onder de maat. Verder geven voetgangers aan dat het oversteken van de Hoofdweg en Burg. J.G. Legroweg problematisch is. De snelheden zijn hoog en de zebra's wekken een schijnveiligheid op. De doorgaande verbinding conflicteert met het verblijfskarakter in de kern. Vandaar dat voorgesteld wordt maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer te verbeteren. Het gaat hierbij om maatregelen in de vorm van middengeleiders, uitbuigingen en visuele maatregelen. Verder dient het parkeren aangepakt te worden. Het realiseren van duidelijke, fysiek gescheiden parkeerplaatsen moet ervoor zorgen dat het parkeren op het fietspad wordt voorkomen.

Ook is de Vennerstraat een aantal malen door de briefschrijvers genoemd. Aan de kant van het landgoed ontbreekt een trottoir en er wordt volgens de bewoners te hard gereden. De Vennerstraat is onderdeel van het verblijfsgebied waardoor snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden.

7.4.4 Kern Zuidlaren

De verkeersproblematiek in de kern Zuidlaren is een voortdurende bron van discussie. Al vele jaren wordt gezocht naar maatregelen om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid op peil te houden. Daartoe zijn diverse rondwegvarianten onderzocht. Tot uitvoering van de varianten is het tot op heden niet gekomen.

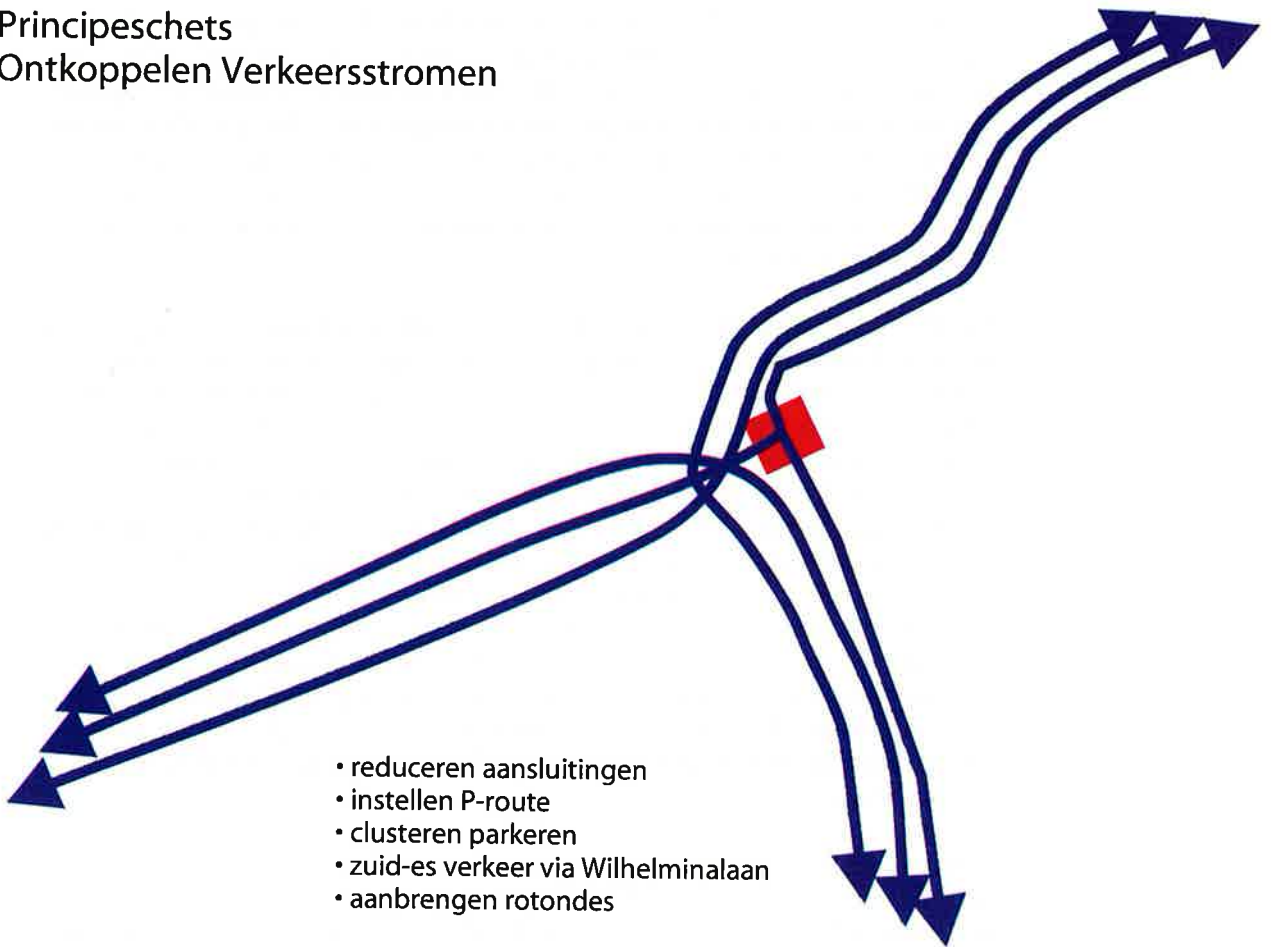
In oktober 1997 is door een extern adviesbureau een rapport opgesteld waarbij gekozen is voor de aanleg van een parallelverbinding langs de Wilhelminalaan - Emmalaan. Hiermee wordt beoogd het verkeer uit het centrum te halen; de verkeersfunctie wordt buiten het centrumgebied gelegd. De presentatie van dit voorstel heeft geleid tot een groot aantal verdeelde reacties.

In dit voorliggende GVVP is een aantal maatregelen opgesomd die ervoor moeten zorgen dat op korte termijn enkele knelpunten worden opgelost. Doel van de voorgestelde aanpak is op korte termijn het 'verbeteren van de verkeersleefbaarheid, met inachtneming van een redelijke mate van doorstroming op de N386'. De aanpak richt zich op het ontkoppelen van de grootste verkeersstromen. Deze zijn:

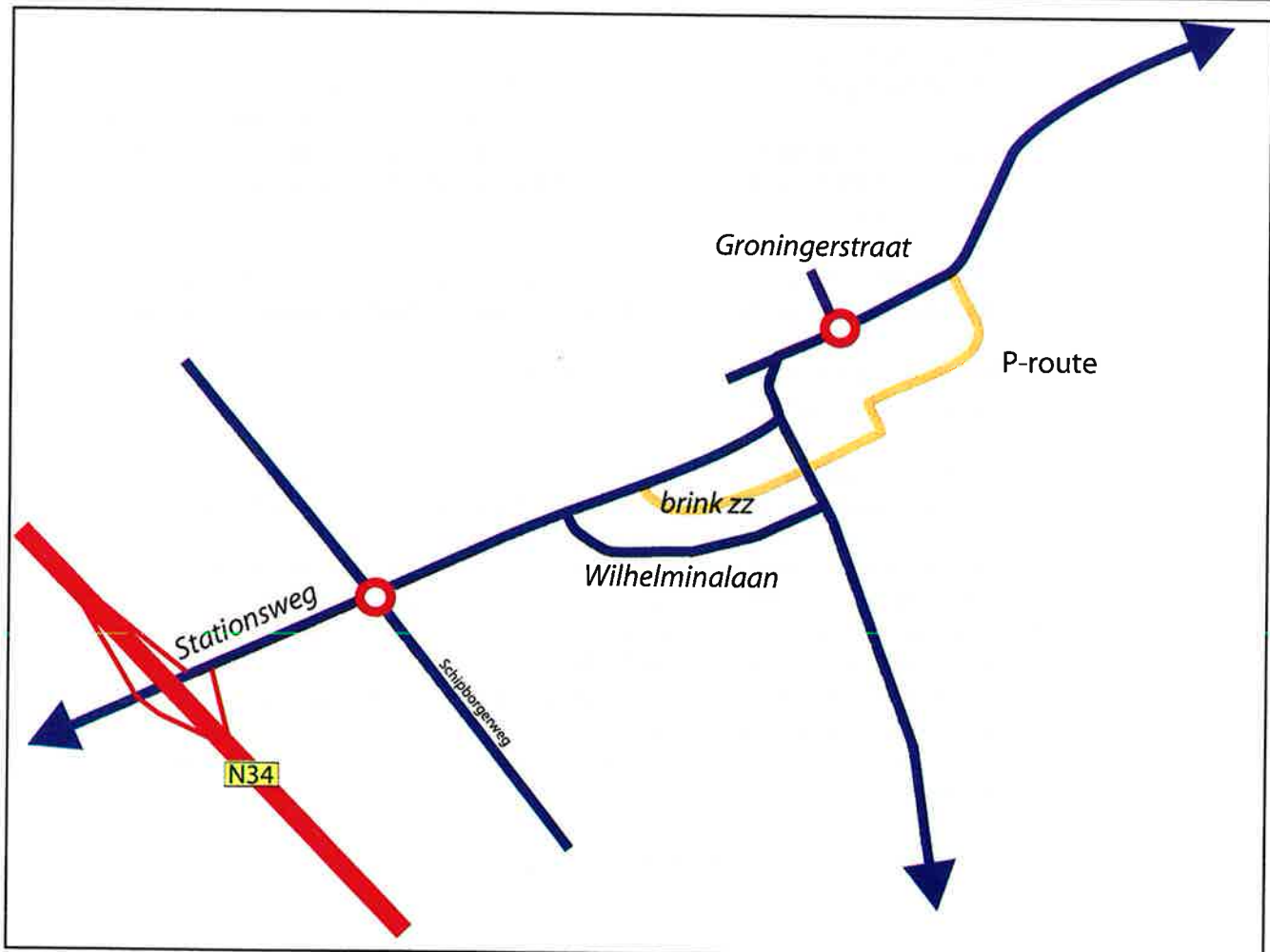
- 'Doorgaand' verkeer op de N386;
- Verkeer van en naar de woonwijk Zuid-es en Schuilingsoord
- Overig verkeer in Zuidlaren
- Parkeerproblematiek rondom het centrum en de Prins Bernhardhoeve
- Sluipverkeer door woonwijken

De volgende maatregelen worden voorgesteld:

Principeschets Ontkoppelen Verkeersstromen



- reduceren aansluitingen
- instellen P-route
- clusteren parkeren
- zuid-es verkeer via Wilhelminalaan
- aanbrengen rotondes



A. reduceren van het aantal aansluitingen van de woongebieden op Stationsweg

Het weghalen van een aantal aansluitingen heeft diverse voordelen. Allereerst wordt de veiligheid van het fietsverkeer sterk verbeterd. Minder aansluitingen leidt tot minder kruisend gemotoriseerd verkeer. Verder kan op de overige kruispunten gericht worden geïnvesteerd om de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers structureel te verbeteren. Dit betekent onder meer de aanleg van een rotonde op de kruising Stationsweg - Wilhelminalaan. Een dergelijk maatregel is effectief om te dienen als omslagpunt. Aan de weggebruiker wordt duidelijk gemaakt dat binnen het centrumgebied met een aangepaste snelheid gereden moet worden. Ook op Groningerstraat - Hunzeweg is een rotonde geprojecteerd.

B. instellen van een parkeerroute voor bezoekers van het centrum en van de Prins Bernhardhoeve

Voorgesteld wordt het 'wild'parkeren in Zuidlaren aan te pakken. Dit kan door middel van het instellen van een parkeerroute. De parkeerroute leidt via Zuiderstraat, de parkeercluster Brink en de parkeercluster van de Prins Bernhardhoeve. Een dergelijk routing heeft tot doel te komen tot een kwaliteitsverbetering van het centrumgebied. De verkeersstroom wordt ontkoppeld, het 'wild'parkeren wordt gereguleerd, waardoor meer ruimte ontstaat voor de voetgangers en fietsers.

C. verkeer richting het woongebied zuid-es leiden via Wilhelminalaan - Emmalaan

Verkeer richting het woongebied ten zuiden van de kern Zuidlaren wordt geleid via de Wilhelminalaan en de Emmalaan. Dit betekent een ontlasting van de Stationsweg in het centrum van Zuidlaren. Met deze keuze dient echter rekening te worden gehouden met de inrichting van de Wilhelminalaan - Emmalaan. Het mag echter niet zo zijn dat deze verbinding als 'racebaan' moet gaan fungeren voor het gemotoriseerd verkeer. De inrichting, in het bijzonder op de kruisingen, dient zo mogelijk te worden aangepast. Maatregelen moeten worden getroffen om de positie van het fietsverkeer te verbeteren. Ideaal is het aanleggen van fietsvoorzieningen op deze verbinding (in de vorm van fietsstroken of wel een vrijliggend fietspad). Dit past ook in het veilig bereiken van het zwemparadijs Aqualaren.

Overigens kan het zo zijn dat de 'omleiding' van tijdelijke aard is. Op middellange of lange termijn kan een extra aansluiting worden gerealiseerd op de N34 (tussen de aansluiting Zuidlaren en Annen). Met deze aansluiting kan een groot deel van het verkeer zo snel mogelijk naar de stroomweg worden geleid.

Na het nemen van de beschreven maatregelen A, B en C is er ruimte voor een herinrichting van de Stationsweg. In het bijzonder zal het langzaam verkeer profiteren van dergelijke maatregelen. Denk aan verplaatsen van parkeerplaatsen, waardoor meer ruimte ontstaat en het verminderen van het aantal aansluitpunten (minder kans op conflictsituaties).

Verder kunnen de woongebieden ten noorden van de Stationsweg ingericht worden als 30 km/h gebieden. Het gemotoriseerd verkeer is door het reduceren van het aantal aansluitingen op de Stationsweg automatisch gebundeld op een aantal assen. Op deze plekken kunnen gericht maatregelen worden getroffen om de veiligheid te verbeteren. Voorgesteld wordt om de uitwerking van de beschreven aanpak te doen in overleg met de direct betrokkenen.

8 Niet-infrastructurele maatregelen

Een optimaal verkeer- en vervoersbeleid is alleen succesvol als deze voortkomt uit een gemeenschappelijk gedragen visie. In dit voorliggende rapport is uitgegaan van de vier invalshoeken van duurzaam veilig. Dit betekent dat naast het duurzaam veilig inrichten van het wegennet (pijler infrastructuur) tevens aandacht moet zijn voor de pijlers:

- ruimtelijke ordening;
- mobiliteitsbeïnvloeding;
- gedragsbeïnvloeding.

In dit hoofdstuk worden deze invalshoeken nader beschreven.

8.1 Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening is de grondslag voor het verplaatsingsgedrag van mensen. Enerzijds bepaalt de keuze waar bepaalde activiteiten worden toegestaan of ontwikkeld de mobiliteitsbehoefte, anderzijds dragen de instrumenten van de ruimtelijke ordening zorg voor de ruimtelijke randvoorwaarden voor de geleiding van die mobiliteit.

Al bij de planvorming van nieuwe woon- of werklocaties is er een duidelijke rol voor het verkeer en vervoer. Bij het situeren van toekomstige woon- en werkgebieden dienen nadrukkelijk de effecten op de automobilititeit bij afwezigingen te worden betrokken. Ook bij het plannen van bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen of andere publieks-aantrekkende functies (sportvoorzieningen, centrumfuncties) zullen de te verwachten mobiliteitsbehoefte en de wijze waarop het gebruik van de auto kan worden teruggedrongen onderdeel moeten zijn van de overwegingen.

De ruimtelijke ordening biedt op een drietal niveau's handvatten om het verkeersveiligheidsbeleid structureel te verbeteren, namelijk:

1	Structuurniveau	op structuurniveau kan binnen de ruimtelijke ordening een zuivere en heldere scheiding worden aangebracht tussen verkeersruimten en verblijfsgebieden
2	Locatiekeuzeniveau	op locatiekeuzeniveau kan een duidelijke locatiebeleid de concurrentiekracht van de alternatieven voor de auto vergroten
3	Inrichtingsniveau	op inrichtingsniveau kan bij de inrichting van verblijfsgebieden aan de zwakke deelnemers en aan de omwonenden een optimale bescherming worden geboden tegenover het snelverkeer

Voor een optimale invulling van de ruimtelijke ordening dient bij de ontwikkeling van concrete plannen binnen de gemeente een samenhang te bestaan tussen de ruimtelijke structuur en de verkeerskundige invulling daarvan. Het in een vroegtijdig stadium betrekken van deze disciplines kan in veel gevallen aanpassingen in een latere fase voorkomen.

Toetsingskader

Om de verkeersveiligheid eerder mee te laten wegen in de ruimtelijke plannen is door het ROV Drenthe een conflictogram-methode ontwikkeld. Met behulp van deze handleiding kan bij de planvorming vooraf worden aangegeven waar verkeersproblemen kunnen optreden. Het gebruik van deze methode wordt daarom dan ook aanbevolen.

8.2 Mobiliteitsbeïnvloeding

Een groot deel van de bereikbaarheids- en milieuproblemen wordt veroorzaakt door de enorme hoeveelheid dagelijkse autoverplaatsingen. In het streven naar een duurzame samenleving wordt door de overheden getracht het vermijdbare autoverkeer terug te dringen. Met het terugdringen van de groei van het autoverkeer is immers de verkeersveiligheid gediend; de personenauto is immers de meest bedreigende factor binnen het verkeer. Om ook voor de lokale economie vitale functies en locaties bereikbaar te houden is het van belang alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken en de keuze van mensen voor een vervoerswijze te beïnvloeden. Het mobiliteitsbeleid richt zich op de volgende onderdelen:

- snel en betrouwbaar openbaar vervoer tegen een redelijke prijs
- goede concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto
- optimale doorstroming van het goederenvervoer en optimale benutting van alternatieven voor de vrachtauto
- stringent parkeerbeleid ter stimulering van alternatieven voor de auto
- reductie van het aantal autokilometers bij bedrijven en instellingen door vervoersmanagement
- reductie autoverkeer en stimulering van alternatieven voor de auto door goede ruimtelijke ordening

De gemeente beschikt over een aantal beleidsinstrumenten om invulling aan het beleid te geven. Genoemd worden:

- a. stimuleren gebruik openbaar vervoer;
- c. een afgewogen parkeerbeleid;
- d. bevordering van het gebruik van de fiets;

De verschillende beleidsinstrumenten dienen door de gemeente in samenhang te worden toegepast. Het bereikbaar houden van bestemmingen is niet alleen een kwestie van ongeremd voorrang geven aan de automobilist. Het aantrekkelijk maken van alternatieve vervoerswijzen en het beïnvloeden van het gebruik van infrastructuur door de automobilist komt diezelfde automobilist uiteindelijk weer ten goede.

a. Stimuleren gebruik openbaar vervoer

Een belangrijk beleidsinstrument dat van invloed is op de sturing van de mobiliteit, maar dat niet (rechtstreeks) door de gemeente is te beïnvloeden, is het openbaar vervoer. Voor een belangrijk deel blijft de gemeente, ondanks de autonomie, voor middelen afhankelijk van hogere overheden, met name waar het gaat om grote investeringen die mede bij moeten dragen aan doelstellingen die het plaatselijk belang te boven gaan.

Goed openbaar vervoer biedt de automobilist een acceptabel alternatief en kan de groei van het autogebruik afremmen. Tevens vervult het openbaar vervoer een belangrijke functie voor hen die daarop zijn aangewezen. Kwaliteitsverbetering wordt bereikt door verkorten van reistijden door infrastructurele maatregelen, vergroten van de betrouwbaarheid en het verbeteren van het comfort en de toegankelijkheid door het upgraden van haltevoorzieningen en het toepassen van informatiesystemen.

Voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer is de gemeente afhankelijk van de provincie Drenthe, die sinds kort verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in de provincie. Een bijzondere vorm van openbaar vervoer is het doelgroepenvervoer, met name het gehandicaptenvervoer. Hier ligt met het oog op de Wet Voorzieningen Gehandicapten een belangrijke gemeentelijke taak. De gemeente dient zorg te dragen voor een dusdanig vervoerssysteem dat voorzieningen en meer persoonlijke bestemmingen voor gehandicapten bereikbaar blijven.

Maatregelen

Zoals al aangegeven heeft de gemeente geen directe invloed op het functioneren van het openbaar vervoer. Toch is er een aantal maatregelen te noemen die een bijdrage kunnen leveren aan een kwalitatief beter openbaar vervoergebruik. Deze zijn:

- Verbeteren halte-accomodaties: hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld (bewaakte)fietsenstallingen en een goede bereikbaarheid van de haltes via voetpaden. Verder kan op één locatie binnen de grote kernen in de gemeente een hoogwaardige voorziening worden gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld op de Brink in de kern Zuidlaren. Bij een dergelijke hoogwaardige haltevoorziening zijn er faciliteiten zoals een overdekte (verwarmde) wachtruimte, mogelijkheden voor aanvullende vervoer in de vorm van (deel)taxi's, indien mogelijk een kiosk etc..
- Verbeteren informatievoorziening over het gebruik van het openbaar vervoer. Gedacht kan worden aan het huis-aan-huis verspreiden van de dienstregeling.
- Continueren en intensiveren van het structureel overleg met openbaar vervoermaatschappijen om verbeteringsvoorstellen te bespreken.
- (Kleinschalige)infrastructurele maatregelen om de concurrentiepositie van de bus te verbeteren. Te denken valt aan het aanbrengen van busvriendelijke verkeersregelingen, opstelstroken voor de bus etc.

B. Afgewogen parkeerbeleid

Parkeervoorzieningen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van economische centra en publieksaantrekkende functies. Het gaat daarbij zowel om de kwantiteit als de kwaliteit (loopafstand naar bestemmingen, wel/niet overdekt, toegankelijkheid, sociale veiligheid) van de parkeer-voorzieningen. Tevens zijn zaken als verwijzingen naar kort- en langparkeren van belang.

Maatregelen

De ruimte voor het parkeren in de kernen Zuidlaren, Vries en Eelde-Paterswolde is tijdens piekmomenten problematisch. Deze signalen zijn onder meer naar voren gekomen bij de werkateliers. De schaarste van de ruimte, met name rondom de aantrekkende voorzieningen zoals bij de supermarkten leidt tot problemen en soms tot een chaotisch wegbeeld. Dit betekent dat maatregelen noodzakelijk zijn in de vorm van regulering.

Op dit moment lijkt het invoeren van betaald parkeren geen optie. Ook het verder uitbreiden van de parkeercapaciteit is geen alternatief om de problemen structureel op te lossen. In dit GVVP wordt daarom voorgesteld het parkeren meer te geleiden. De volgende voorwaarden zijn hierbij van belang:

- concentreren parkeren op een aantal grotere locaties;
- korte en aantrekkelijke looproutes naar de voorzieningen;
- exclusieve invalide parkeerplaatsen nabij de voorzieningen;
- optimale bewegwijzering naar de grotere locaties.

Om dit te kunnen realiseren dienen maatregelen te worden uitgevoerd om het 'wild' parkeren (her en der verspreid, ongeordend en op onveilige locaties) te reguleren. Als voorbeeld kan de situatie rondom de Brink in Zuidlaren worden genoemd. Overal staan auto's geparkeerd, terwijl het plein grotendeels leeg staat. Fysieke maatregelen dienen ervoor het parkeren te reguleren en te leiden naar de grotere voorzieningen. Het geleiden van het parkeren kan een grote positieve invloed hebben op het kwaliteitsniveau van het centrumgebied. Meer ruimte om te winkelen, een betere positie voor de voetganger en meer veiligheid voor het fietsverkeer.

De gemeente heeft aangegeven na de vaststelling van dit GVVP een specifiek parkeeronderzoek uit te voeren. In dit parkeeronderzoek dienen de voornoemde punten meegenomen te worden. Verder zal het kort parkeren (en de wijze van regulering/handhaving) een punt van aandacht zijn.

C. Stimuleren fietsgebruik

De gemeente kan het gebruik van de fiets bevorderen door directe routes met eigen infrastructuur te creëren tussen woon- en werkgebieden en tussen woongebieden en stedelijke functies (zoals scholen, sportvoorzieningen en centrumfuncties). Dergelijke routes dienen comfortabel te zijn, een minimum aan tijdverlies door wachten op kruispunten te hebben en sociaal-veilig te zijn. Bewegwijzering en verlichting spelen hierbij een belangrijke rol, evenals het minimaliseren van kruisingen met autoverkeer. Tevens zal gestreefd dienen te worden naar verbetering van stallingsvoorzieningen. Vanuit woongebieden kan in veel gevallen gezorgd worden dat per fiets sneller een ontsluitingsweg wordt bereikt dan per auto. Op de routes waar potentieel de fiets een goede concurrentiepositie heeft ten opzichte van de auto dienen "flitspaden" te worden gecreëerd. Voorbeelden van dergelijk snelle en hoogwaardige routes zijn:

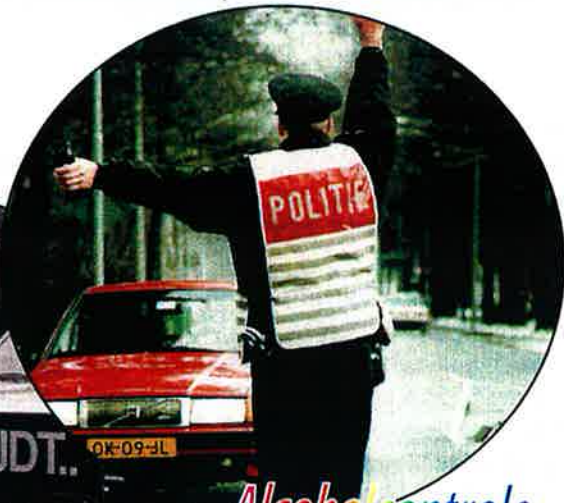
- relatie zuid-es - centrum Zuidlaren
- relatie Eelde-Paterswolde - Groningen

Maatregelen

Zoals in hoofdstuk 6 al is aangegeven valt het fietsnetwerk van de gemeente voor een belangrijk deel samen met de routes die voor het autoverkeer ook belangrijk zijn. Daarnaast is het recreatieve fietsnet van belang. In dit GVVP worden de volgende maatregelen voorgesteld.

Verbeteren stallingsvoorzieningen.

Stallingsvoorzieningen moeten de fiets beschermen tegen weersinvloeden, diefstal en beschadiging. Een goede stallingsvoorziening is dus iets anders dan enkele rekken bij of achter een gebouw. Het voorkomt dat lukraak neergekwakte fietsen een rommelig aanzien geven en mogelijk voetgangers de doorgang belemmeren. De eisen die aan verschillende typen stallingen ten aanzien van de aspecten veiligheid/diefstal en comfort worden gesteld, zijn afhankelijk van het gebruik van de stallingen. Onderscheid wordt gemaakt in lang, middel en kort stallen. Wanneer fietsen *lang* worden gestald, met weinig toezicht is de kans op diefstal groot (bijvoorbeeld bij openbaar vervoerhaltes). Op deze locaties, de centrale haltes in Zuidlaren, Vries en Eelde-Paterswolde, zijn stallingen met goede aanbindmogelijkheid noodzakelijk. Overwogen kan worden om een bewaakte stalling in de centrumgebieden van de kernen te realiseren.

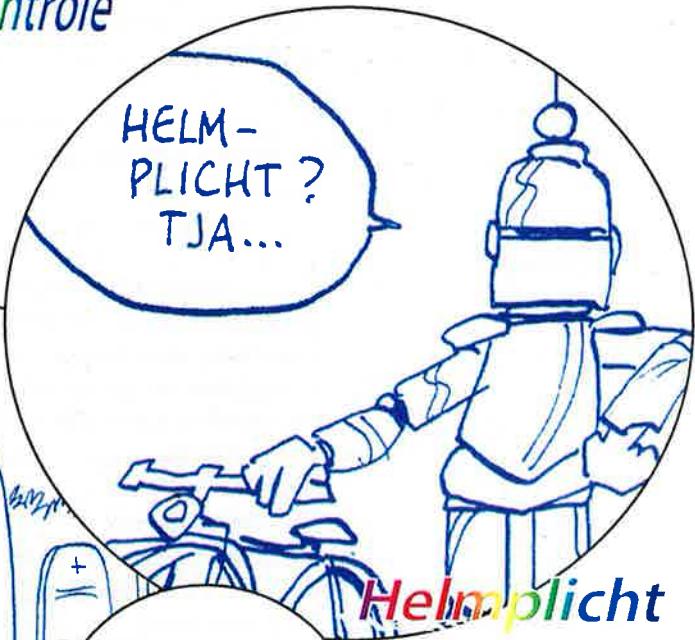


Handhaving

Alcoholcontrole



Snelheidscontrole



Helmplicht



Gordelplicht



Carpoolen

voorlichting

Rijexamen voor paardrijders

Paardrijders moeten voortaan een geheel nieuw examen afleggen, voordat zij zich op de openbare weg mogen begeven. Het examen is vergelijkbaar met het huidige rijexamen voor automobilisten. De Stichting Recreerieruiter kwam met het initiatief.

Ruiters moeten eerst met succes een rit op de drukke openbare weg afleggen, voordat zij het telbegeerde nieuwe rijbewijs in ontvangst kunnen nemen. Tot nu toe hoefden zij slechts een rijvaardigheidstest af te leggen, op een afgesloten terrein van bijvoorbeeld de manege en was het behalen van een rijbewijs vrijwillig. Dit leidde tot grote onvrede van met name de politiekorpsen in ons land die steeds vaker werden geconfronteerd met ongevallen waarbij ruiters zijn betrokken. Uit cijfers van de Stichting Consument en Veiligheid blijkt dat jaarlijks 9200 ruiters en koetsiers in het ziekenhuis belanden. Ruim de helft hiervan bevindt zich op de openbare weg. Naast de Stichting Recreerieruiter hebben ook onze vereniging en de politiekorpsen Amsterdam-Amstelland, Haaglanden en Rotterdam Rijnmond bijdragen geleverd aan de totstandkoming van de nieuwe rijproef. Ruiters die de openbare weg oppaan en niet in het

bezit zijn van een officieel document, kunnen nu, net als automobilisten, op de bon worden geslingerd.

educatie



Investeren in kansrijke fietsrelaties. Om het effect op het gebied van de verschuiving van de modal-split zo groot mogelijk te laten zijn, dient ingezet te worden op de meest kansrijke relaties. Een fietsrelatie is een relatie tussen punt A en B, die zich uit in een aantal verplaatsingen per fiets. Dat aantal wordt beïnvloed door de hemelsbrede afstand tussen A en B en de sociaal-economische kenmerken van deze twee plaatsen. Voor de gemeente Zuidlaren gaat het hierbij om onder meer de:

- relatie Eelde-Paterswolde - Haren / Groningen;
- relatie Vries - Assen;
- relatie Zuidlaren - Assen / Haren-Groningen;

Actiepunten om te investeren in deze vervoerketen zijn:

- opheffen van ontbrekende schakels;
- doorgaand fietsverkeer voorrang geven op het kruisende verkeer;
- bij gladheid krijgt het strooien van fietspaden een hoge prioriteit;
- bij drempelconstructies gaat de fietser buitenom.

In het bijzonder het fietspad langs de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde is een aandachtspunt om de positie van de fietsers te verbeteren.

8.3 Mensgerichte maatregelen

Gedragbeïnvloeding door educatie, communicatie, voorlichting en handhaving is een belangrijk onderdeel van het duurzaam veiligheidsbeleid. Immers, bij verkeersveiligheid spelen altijd twee factoren een rol: de mens en de omgeving zoals wegen, verkeersregels en voertuigen. Die omgeving moet 'menschvriendelijk' zijn ingericht. Niet voor niets is het motto van Duurzaam veilig: de mens is de maat der dingen. Tegelijkertijd moet de verkeersdeelnemer zich ook veilig kunnen en willen gedragen.

Activiteiten die ontplooid kunnen worden met betrekking tot educatie en voorlichting zijn legio. Met behulp van maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland kunnen de volgende acties worden uitgevoerd:

- Het verbeteren van het verkeersgedrag van jonge automobilisten. Bijvoorbeeld door het stimuleren van de cursus *defensief rijgedrag*.
- In samenspraak met de scholen en onder auspiciën van VVN het verkeersgedrag van jeugdigen op de school-thuisroute aanpakken.
- In samenspraak met scholen het parkeergedrag in de schoolomgeving aanpakken.
- Voorlichting ter verbetering van het rijgedrag van bromfietzers (is reeds een actiepoint dat door gemeente wordt uitgevoerd!)
- In overleg met de politie gerichte controles uitvoeren. Aandachtspunten hierbij zijn: alcohol, fietsverlichting en bromfietzers.
- Opstarten GVT-projecten (=Gericht VerkeersToezicht) mogelijk in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid.

9 Effecten, prioriteiten en kosten

9.1 Effecten

De verdeling van (de kernen) in de gemeente in duidelijke verkeersruimten en verblijfsgebieden (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) in combinatie met de infrastructurele en andere maatregelen zullen een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Een groot deel van de onveilige locaties die uit de geregistreerde ongevallen naar voren zijn gekomen, maar ook onveilige verkeerssituaties zoals genoemd door de bewoners en belangengroepen zullen binnen de aangegeven verblijfsgebieden komen te liggen.

Voor de hoofdwegenstructuur zijn maatregelen voorgesteld in de vorm van reconstructie, herprofilering en mogelijk aanleg van rotondes. Ook worden door de inrichting van de verblijfsgebieden maatregelen getroffen voor een veiliger fietsnetwerk. De verwachting is dat de maatregelen een structurele bijdrage zullen leveren aan de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Uit cijfers blijkt dat de aanleg van plateau's en andere snelheidsremmers (in de verblijfsgebieden) een reductie geeft van het aantal letselongevallen van 30 tot 50%. Ook de aanleg van rotondes geeft een forse reductie van het aantal ongevallen; dit kan een reductie betekenen tot 80%.

9.2 Prioriteiten

In dit rapport zijn verschillende maatregelen genoemd waarmee de veiligheid in de gemeente kan worden verbeterd. Een aantal daarvan vergen weinig voorbereidingstijd en kunnen dus relatief snel worden uitgevoerd. Een belangrijk deel van de projecten zal echter in het vervolgtraject van dit GVVP door de gemeente moeten worden uitgewerkt. Bij de fasering van de projecten speelt verder een belangrijke rol hoe effectief de maatregelen zijn in de verhouding tot de kosten die ervoor moeten worden gemaakt. Bij het stellen van prioriteiten is onderscheid gemaakt naar:

- snelstartprojecten 1-2 jaar;
- maatregelen op middellange termijn 2-5 jaar;
- maatregelen op lange termijn 5-10 jaar.

Wanneer op basis van het uitgevoerde onderzoek gekeken wordt naar de knelpunten (zowel objectief als subjectief) komen de volgende locaties naar voren waar maatregelen noodzakelijk zijn:

1. Verbinding N386 (Peize - Donderen - Vries - Tynaarlo - Zuidlaren)
2. Hoofdweg - Burg. Legroweg in de kern Eelde Paterswolde
3. Sluiproute Donderen - Yde-De Punt

Deze routes zijn meegenomen in het maatregelenpakket. Achtereenvolgens worden de projecten aangegeven.

9.2.1 Snelstartprojecten

Maatregelen waarmee snel begonnen kan worden zijn:

- A. herinrichting van een gevaarlijke wegvakken en kruispunten;
- B. 30 km/h-inrichting woongebieden (realiseren verblijfsgebieden);
- C. Accentueren bebouwde komgrenzen;
- D. aanpak bewegwijzering;
- E. Aanpak kleinschalige 'ergernissen';
- F. investeren in niet-infrastructurele maatregelen.

A. Herinrichting kruispunten en wegvakken

Voor kruispunten en wegvakken buiten de verblijfsgebieden geldt dat die het meest onveilig zijn en/of veel klachten opleveren het eerst voor reconstructie in aanmerking komen. De volgende locaties verdienen daarbij de aandacht:

	Locatie	Maatregel	Trekker
Wegvak	Provinciale verbinding N386	- aanvullende maatregelen op kruisingen, e.e.a. in overleg met de provincie - meer nadruk op handhaving	provincie
Wegvak	Traverse Eelde Burg. Legroweg - Hoofdweg	Opstellen herinrichtingsplan met accent op - veiligheid fietsverkeer, - reguleren van het parkeren, - veiligheid kruispunten.	gemeente
Wegvak	Traverse Zuidlaren	start met het uitwerking van de beschreven principevoorstellen: - reduceren aantal aansluitingen - instellen Parkeerroute - clusteren parkeren	gemeente
Wegvak	Norgerweg	verder 'downgraden' verbinding Donderen - Yde-De Punt	gemeente
Kruispunt	Bunnerveensweg-Burchtweg- Noordenveldweg	momenteel wordt door de provincie gezocht naar effectieve maatregelen	provincie
Kruispunt	Noordenveldweg - Norgerweg (kruising in Donderen)	momenteel wordt door de provincie gezocht naar effectieve maatregelen	provincie
Kruispunt	Burgemeester Legroweg - Groningerstraat	reconstructie met T-aansluiting op de Groningerstraat	gemeente

Uit de tabel blijkt dat onder meer maatregelen uitgewerkt dienen te worden voor de Burgemeester Legroweg / Hoofdweg en de Stationsweg. Deze wegvakken met alle aanliggende kruisingen veroorzaken zowel objectief als subjectief de meeste onveiligheid. Voor de twee routes dient bij voorkeur uniforme maatregelen te worden gekozen. Tegelijk met de reconstructie van de gevaarlijke wegvakken en kruispunten kan ook de parkeersituatie worden veranderd, zodat deze minder hinder oplevert voor voetgangers en /of fietsers.

Verder wordt voorgesteld het kruispunt Burg. Legroweg - Groningerstraat aan te pakken en te herinrichten. Deze relatie is mede van belang voor de ontsluiting van de luchthaven 'Groningen airport Eelde' en andere bedrijvigheid rondom de luchthaven (waaronder de veiling). Een vloeiende verbinding kan worden gecreëerd van Eelde-Paterswolde naar de aansluiting A28 waarbij de Groningerstraat door middel van een T-kruising wordt aangesloten. Bij deze reconstructie dient aandacht te worden besteed aan de kruising Norgerweg-Groningerstraat in De Punt. Door aanpak van deze twee kruisingen kan de doorgaande route Donderen - Yde-De Punt verder worden ontmoedigd.

Daarnaast dient op korte termijn een haalbaarheidsstudie te worden gestart naar een extra aansluiting van de kern Zuidlaren op de rijksweg N34. De extra aansluiting past in het streven de verkeersdruk in de kern Zuidlaren te doen afnemen.

Tevens dient de gehele route van de N386, in samenwerking met de provincie, aangepakt te worden. Op korte termijn is aangegeven dat snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Vervolgens dienen de kruisingen structureel veiliger gemaakt te worden. In het bijzonder gaat het om de kruisingen:

- ⇒ Vriezerweg - op- en afrit A28;
- ⇒ Zuidlaarderweg - op- en afrit A28;
- ⇒ Zuidlaarderweg - Hageneind bij Tynaarlo;
- ⇒ Op- en afrit N34 - Verlange Stationsweg in relatie tot de aansluiting Berkenweg.

B. 30 km/h-inrichting verblijfsgebieden

Het herinrichten van woonbuurten met 30 km/h-maatregelen vergt relatief weinig voorbereidingstijd. De benodigde maatregelen zijn bovendien redelijk betaalbaar. Maar omdat in alle woonbuurten dergelijke maatregelen gewenst zijn, wordt het totale project om woonbuurten opnieuw in te richten toch erg kostbaar. Het eerst worden die woonstraten aangepakt:

- waarop relatief hard kan worden gereden (lange rechtstanden);
- die veel gebruikt worden door (ongewenst) doorgaand verkeer;
- waarop relatief veel ongevallen voorkomen;
- waarover relatief veel klachten door bewoners en belanghebbenden zijn geuit.

Op basis van deze uitgangspunten komen als eerste de volgende gebieden in aanmerking:

- Vries: aanpak De Fledders en omgeving;
- Zuidlaren: herinrichting woongebied ten noorden van Stationsweg;
- Algemeen: aanpak verkeersvoorzieningen bij (basis)scholen.

De genoemde punten zijn specifiek. Echter, conform het startprogramma Duurzaam Veilig kan meteen gestart worden met het aanpakken van alle 30 km/h-zones. Met sobere maatregelen kunnen de grootste knelpunten worden aangepakt. Sobere inrichting houdt in ieder geval in dat de ingangen van een 30 km/h-gebied gemarkeerd worden. Daarnaast worden infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld plateaus of drempels) getroffen bij de knelpunten in de woongebieden. De bijlagen geven aan waar de belangrijkste knelpunten zich voordoen.

C. Accentueren bebouwde komgrenzen

De overgangen naar de bebouwde komgrenzen moeten helder en duidelijk worden vormgegeven. Daarnaast dient de locatie op een logische plek gesitueerd te zijn. Voor de herkenbaarheid voor de weggebruikers is het van belang dat de komgrens aansluit bij de bebouwing. De te treffen voorziening moet vooral gericht zijn op een verhoging van het attentieniveau van de weggebruikers en een verlaging van de snelheden. In aanmerking komen hier:

- het aanbrengen van middengeleiders;
- het versmallen van de rijbaan;
- het plaatselijk verkleinen van de oversteeklengte.

Een komgrens is in wezen een bijzondere poort, waarmee zowel de limiet-overgang als de overgang naar het verblijfsgebied binnen de bebouwde kom wordt aangegeven. Omwille van de eenduidigheid en herkenbaarheid van een dergelijke overgang bij de weggebruiker is het belangrijk een zekere standaardisatie toe te passen bij de verschijningsvorm van komgrenzen.

De bebouwde komgrens op de Burg. Legroweg in Eelde voldoet in het geheel niet aan de genoemde richtlijnen (helder, duidelijk en logisch). Ditzelfde geldt voor de bebouwde komgrens van Zuidlaren op de N386 ter hoogte van de afslag richting Schipborg. Dit zijn voorbeelden van bebouwde komgrenzen die aangepakt dienen te worden.

D. *Bewegwijzering*

Door middel van een aantal relatief eenvoudige maatregelen in de bewegwijzering kunnen gesignaleerde knelpunten worden verholpen. Onder meer is de route aanduiding van het fietsverkeer te Tynaarlo hierbij van belang. Deze is onduidelijk, vooral na het opheffen van het fietspad parallel aan de N386.

E. *Aanpak kleinschalige 'ergernissen'*

Voor dit project hebben veel inwoners van de gemeente een mening kunnen geven over verkeersknelpunten. Uit de reacties is een aantal ergernissen naar voren gekomen die zeer eenvoudig en met minimale kosten verholpen kan worden. In de bijlagenrapportage zijn alle reacties beschreven, evenals de bijbehorende maatregel. Als voorbeeld kunnen de volgende klachten worden genoemd:

- Eelde: Schultenweg (reactie nummer 20)
- Paterswolde: Patrijsweg (reactie nummer 25)
- Eelde: Fietspad langs Hoofdweg (reactie nummer 38)

F. *Investeren in niet-infrastructurele maatregelen*

De gemeente kan op korte termijn actie ondernemen om het gedrag van de verkeersdeelnemers van de inwoners te beïnvloeden. Een effectieve manier om dit vorm te geven is door middel van educatie. Er zijn twee beleidsterreinen waar de gemeente verkeerseducatie op kan inzetten om problemen te helpen oplossen, namelijk: buurt- en wijkbeheer en lokaal onderwijsbeleid.

Bij buurt- en wijkbeheer gaat het erom de bewoners actief te betrekken bij het uitwerken van de plannen. De mobilisatie van bewoners geeft de gelegenheid om het contact tussen gemeente en burgers niet alleen te beperken tot wensen van de burgers. Juist voor verkeersveiligheid is het van belang dat burgers ook kritisch zijn op hun eigen gedrag en op dat van anderen. Daardoor kunnen ze de eisen die ze aan de gemeente stellen, beter specificeren en worden prioriteiten duidelijker.

Verder kan ingezet worden op stimulering van verkeerseducatie op scholen. Vanuit de educatie kunnen diverse acties worden opgestart om kinderen bewust te maken van gedrag in het verkeer. Creativiteit in de werkvormen staat hierbij voorop. Een training op het schoolplein of de combinatie van een les of project op de schoolroute is bijvoorbeeld effectiever dan een les in de klas.

9.2.2 Maatregelen middellange termijn

Voor de middellange termijn kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- G. inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom;
- H. verdere inrichting verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom;
- I. invoeren parkeerregulering;
- J. aanpak overige kruispunten/wegvakken.

De maatregelen op middellange termijn worden toegelicht.

G. *Inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom*

Het inrichten van de buitengebieden tot 60 km/h-zones is een van de maatregelen voor de middellange termijn. Gezien het experimentele karakter van deze zones kan worden besloten een gebied in de gemeente aan te wijzen om nader uit te gaan werken als pilotproject. Mogelijk kan, in samenwerking met de provincie, een proefproject worden opgestart. De volgende maatregelen worden genoemd:

- het instellen van de 60 km/h zone;
- het herkenbaar maken van de limiet;
- de aanpak van doorgaand verkeer op strategische plaatsen;
- de aanpak van onveilige locaties in het gebied.

Belangrijk is de zone gebiedsgewijs aan te pakken, in plaats van ad hoc maatregelen te treffen. Een relatie met onderhoudswerkzaamheden kan bij dit soort projecten kosten besparen.

Vanwege de aard en functie van deze buitengebieden (relatie sluiptverkeer, landbouwverkeer, fietsverkeer) komen de volgende zones in aanmerking om op middellange termijn aan te pakken:

- Zeegse en omgeving;
- Bunne/Yde en omgeving.

H. *Verdere inrichting verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom*

De sobere inrichting van verblijfsgebieden zal alleen het hoogst noodzakelijke kunnen bieden (aanpak poorten en knelpunten), met een minimum zoals eerder vanuit het Startprogramma DuurzaamVeilig is beschreven. De nadruk ligt, zoals al aangegeven, op (potentieel) gevaarlijke locaties bij scholen en andere voorzieningen die veel (langzaam) verkeer aantrekken. Het kostenplaatje dat aan een sobere inrichting kleeft is 40 tot 50% lager dan dat van een normale inrichting, omdat toch voldaan dient te worden aan het inrichten van poorten tot de verblijfsgebieden.

Op middellange termijn wordt gestreefd naar de normale inrichting van verblijfsgebieden. Deze kent een grotere dichtheid van maatregelen. De normale inrichting gaat uit van een snelheidsremmende maatregel in een bepaalde frequentie of om een bepaalde afstand. Daarbij zal expliciet rekening moeten worden gehouden met de structuur en inrichting van het stratennet in het betreffende verblijfsgebied alsmede de aanwezige voorzieningen zoals bijvoorbeeld scholen en dergelijke. De keuze voor de normale inrichtingsvariant heeft uiteraard wel consequenties voor de uitvoeringskosten.

I. *Parkeerregulering*

De invoering van een parkeerreguleringsysteem (bijvoorbeeld in de vorm van betaald parkeren) vergt in de praktijk veel voorbereidingstijd. In het bijzonder draagvlakverwerving en uitwerking van het systeem kost tijd. Het wordt daarom afgeraden met dergelijke maatregelen veel haast te maken. Vaak ontstaat pas draagvlak voor parkeerregulering als de parkeerproblemen echt nijpend beginnen te worden. Op middellange termijn, ofwel op lange termijn dient te worden bezien of regulering ingevoerd moet gaan worden.

Wel blijft het parkeren een voortdurende bron van aandacht. Het sturen van het parkeren naar daarvoor bestemde locaties (grotere clusters) en het tegengaan van 'wild' parkeren zijn de ingrediënten om de problematiek aan te pakken.

J. Oplossing voor overige kruispunten/wegvakken

Op middellange termijn dienen andere (resterende) wegvakken en kruispunten worden aangepakt. Zoveel mogelijk wordt tegelijk met het normaal onderhoud ook gewerkt aan verbetering van de veiligheid. De volgorde van maatregelen in de verblijfsgebieden is (naast de effectiviteit en het onderhoudsprogramma) ook afhankelijk van het draagvlak voor maatregelen onder de bewoners van de betreffende buurt zelf. Aandachtspunten voor maatregelen zijn onder meer de parkeerproblematiek in Vries, in samenhang met optimaal verblijfskarakter in het centrum en de hoge snelheden op de Dorpsstraat in Tynaarlo.

9.2.3 Maatregelen voor de lange termijn

Op lange termijn kunnen (eventueel) maatregelen worden uitgevoerd die sterk ingrijpen in de structuur. Als voorbeeld kan een eventuele nieuwe open en afrit N34 bij Zuidlaren worden genoemd. Deze maatregel heeft invloed op het gehele verkeerssysteem in en rondom de kern Zuidlaren.

Verder zal gewerkt worden aan het zoveel mogelijk concentreren van het verkeer op de stroomweg A28 en de eventuele zuidtangent. Maatregelen moeten worden getroffen om de doorstroming op deze wegen te garanderen.

De spoorlijn Assen - Groningen zal in de toekomst worden benut voor het realiseren van het zogenaamde stadsgewestelijk openbaar vervoer. De bedoeling is om op termijn een light rail verbinding aan te leggen met meerdere halteplaatsen (waaronder in Tynaarlo) met diverse transferia.

9.3 Kostenraming

Het GVVP is een kaderplan dat nader uitgewerkt dient te worden in deelprojecten. In dit GVVP is een groot aantal voorstellen gedaan om de verkeersstructuur duurzaam veilig aan te pakken en in te richten. Het uitvoeren van de maatregelen kost geld. Om een idee te krijgen van de uitvoering van diverse maatregelen zijn eenheidsprijzen opgenomen. De eenheidsprijzen geven een indicatie van reële kosten voor de totstandkoming van een project. De genoemde bedragen in de tabel zijn inclusief ontwerp-, voorbereidingskosten, toezichtskosten en BTW.

Maatregelen	Eenheidsprijzen (in NLG)
• Rotonde met vrijliggende fietspaden Afhankelijk van de uitvoering	circa f 750.000,-
• Drempel in wegdek (als snelheidsremmende maatregel)	f 10.000,-
• Plateau binnen bebouwde kom (als snelheidsremmende maatregel)	f 20.000,-
• Plateau buiten bebouwde kom	f 25.000,-
• Wegversmalling met drempel	f 16.000,-
• Gumatec-drempel op wegvak	f 5.000,-
• Poortconstructie (accentueren overgangen)	f 17.500,-
• Fietspad (2,5 meter breed, uitgevoerd in asfalt)	f 500.000,- per kilometer
• Fietsstroken	f 6.500,- per kilometer

Voor een deel van de maatregelen is subsidie mogelijk. De mogelijkheid om subsidie te verkrijgen voor de aanleg van verkeersvoorzieningen kan daarbij invloed hebben op het ontwerp. De mogelijkheden voor het verkrijgen van subsidies ten behoeve van de aanleg van verkeersvoorzieningen zijn aan veranderingen onderhevig.

Op basis van de Wet op het Infrastructuurfonds worden twee soorten projecten onderscheiden:

- projecten waarvan de geraamde kosten *tenminste* 25 miljoen gulden bedragen;
- projecten waarvan de geraamde kosten *minder* dan 25 miljoen gulden bedragen.

Voor de *eerste* categorie projecten is de rijksoverheid de subsidiegever. In het jaarlijks vast te stellen Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) kunnen projecten opgenomen worden voor subsidiebijdragen.

Voor de *tweede* categorie zijn de provincies als subsidiegever aangewezen. Door middel van gedecentraliseerde budgetten van de rijksoverheid kan de provincie subsidies geven op onder andere projecten betreffende verkeersveiligheid, de doorstroming van openbaar vervoer, vervoersmanagement, fietsvoorzieningen en de doorstroming op wegvakken. Overigens geldt als randvoorwaarde voor het verkrijgen van subsidies, dat projecten voort moeten komen uit een vastgesteld GVVP, dat in overeenstemming moet zijn met het rijks- en provinciaal beleid.

Er bestaan uiteraard mogelijkheden om werk-met-werk te maken. Bijvoorbeeld door de herinrichting van een woonstraat mee te nemen bij rioleringswerkzaamheden of wegonderhoud. Ook kunnen maatregelen worden bekostigd vanuit andere planontwikkelingen, zoals woningbouwprojecten.

Verantwoording

Titel : Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Zuidlaren
conceptrapport

Opdrachtgever(s) : Gemeente Zuidlaren

Uitgegeven door : Grontmij Groningen, Adviesgroep Verkeer & Vervoer
: en Boersma & Van Alteren

Plaats en datum : Haren, april 1999


Auteur(s) : ing. B. Boersma & Drs. ing. J.W. Popken

Illustraties : ing. B. de Jong


O.N. : 01.8130.1

Oplage : 80

Druk : 2^e

Paraaf auteur(s) :  datum: april 1999

Naam PL : Drs. ing. J.W. Popken

Paraaf akkoord PL :  datum: april 1999

Informatie : Grontmij Advies & Techniek, regio Noord
adviesgroep Verkeer & Vervoer
Postbus 125
9750 AC HAREN
telefoon (050) 533 44 55
telefax (050) 534 9611
E-mail: hans.popken@grontmij.nl

In opdracht van:

Gemeente Zuidlaren
Postbus 12
9470 AA Zuidlaren

Bezoekadres: Laarweg 6
telefoon: (050) 409 95 00
fax: (050) 409 00 08



boersma van alteren

Beleidsadviesing en Projectmanagement
Museumstraat 6A
9711 HS GRONINGEN
telefoon (050) 318 10 29
telefax (050) 318 27 02

 **Grontmij Advies & Techniek**

Adviesgroep Verkeer & Vervoer
Postbus 125
9750 AC HAREN

bezoekadres: Nieuwe Stationsweg 4
telefoon: (050) 533 44 55
telefax: (050) 534 96 11