Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2023-2033 (GVVP 2023-2033)





GEMEENTE Stadskanaal #Pakt aan

CONCEPT

Voorwoord

Voor u ligt het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP 2023-2033) van Stadskanaal. Hierin wordt het beleid op het gebied van verkeer, vervoer, mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid voor de komende jaren beschreven. Een plan dat inwoners en ondernemers gaat raken, want we maken keuzes. Keuzes om de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid op een duurzame wijze in te vullen. Een toekomstbestendige, heldere en veilige infrastructuur, die bijdraagt aan een prettig, duurzaam en gezond leefklimaat waarbinnen de bezoeker zich welkom voelt.

Ruimtelijke ontwikkelingen, het klimaat, de verkeersveiligheid, de discussie rondom stikstof en de coronapandemie hebben de groei van de mobiliteit beïnvloed. Bovendien is op verschillende bestuursniveaus nieuw beleid geformuleerd dat invloed heeft op het gemeentelijke verkeersbeleid. Ook zijn er een aantal landelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de opkomst van elektrisch vervoer (fiets en auto), de doorgevoerde bezuinigingen (in bijvoorbeeld het openbaar vervoer) en het anders denken over de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Met name de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers, ouderen en jonge automobilisten hebben een groot aandeel in het aantal ernstige verkeersgewonden en dodelijke slachtoffers. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder vruchten af. Daarom gaan wij verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief benaderen en meer structurele aandacht geven. Daarom volgen wij het vanuit het Rijk opgestelde Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV waarin op basis van analyses de risicolocaties in onze gemeente in beeld zijn gebracht. Op basis van deze analyse willen wij kiezen voor ‘risico gestuurd’ verkeersveiligheidsbeleid, zoals het proactief maatregelen treffen bij de risicolocaties. Het GVVP 2023-2033 geeft dit beleid weer.

Het GVVP vervangt het Verkeer en Vervoerbeleid zoals opgenomen in het Structuurplan 1998. Met voorliggend beleidsdocument zetten we een stap naar een verkeersveiliger, maar ook levendige en duurzame gemeente. Samen met de input van de inwoners is voorliggend beleid tot stand gekomen. Ook als we aan de slag gaan met het uitvoering geven aan het beleid, , betrekken we daar opnieuw onze inwoners en belangenorganisaties bij. Zij weten immers goed wat er speelt in onze gemeente. Zo gaan we samen slim op weg, ook in de toekomst!

Stadskanaal, …… 2024

burgemeester en wethouders

CONCEPT

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente Stadskanaal heeft vooruitlopend op de Omgevingswet besloten nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer op te stellen, een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2023-2033).

Doel

Het hoofddoel van het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Stadskanaal is het realiseren van een gemeente-breed evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid op een duurzame wijze. Daarnaast conformeren we ons met het GVVP 2023-2033 aan het landelijk beleid en onderschrijven de risico thema's en de nul ambitie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030): elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

Beleidskaders

Beleidskaders om rekening mee te houden bij het GVVP zijn:

- Landelijk: Planwet Verkeer en Vervoer, Omgevingswet, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), Strategisch Plan Verkeersveiligheid "Van deur tot deur", VN-verdrag inzake rechten van personen met handicap, Doortrappen.
- Provinciaal: Programma mobiliteit, Fietsstrategie 2016-2025, Openbaar vervoer, Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen.
- Gemeentelijk: Bestuursakkoord 2022-2026, Structuurplan 1998: fietsnetwerk en evaluatie structuurplan, Koersdocument, Visie Detailhandelsstructuur Centrum Stadskanaal, Ruimtelijke Visie Centrum Stadskanaal, Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte 2022-2026, Gladheidsbestrijding, Actieagenda lokale inclusie.

Evaluatie structuurplan 1998

Sinds 1998 is veel energie gestoken in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deels door middel van educatie, voorlichting en handhaving en daarnaast door het inrichten van het wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig. De wegencategorisering en het netwerk van hoofdfietsroutes zijn hierbij leidend geweest.

Huidige situatie

Er is een analyse uitgevoerd van de huidige situatie die heeft geresulteerd in knelpunten (bijlage 1, Uitgebreide analyse WEB enquête). Input hiervoor zijn een uitgevoerde web-enquête, klachten en meldingen, analyse van het verkeersnetwerk voor alle modaliteiten en de resultaten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De belangrijkste knelpunten die voortkomen uit deze analyse zijn:

- Situatie Hoofdstraat
- Ontbreken verbinding Atlantislaan – Stadskanaal Noord
- Landbouw-/zwaar verkeer door kernen
- Onbewaakte spoorwegovergangen i.c.m. landbouwverkeer op in 2025 gereactiveerde spoorlijn Veendam - Stadskanaal
- Ontbreken spoorverbinding met Emmen (Nedersaksenlijn)
- Ontbreken toegankelijke looproutes en bushaltes

CONCEPT

- Slechte oversteekbaarheid fietsers en voetgangers op (drukke) gebiedsontsluitingswegen
- Ontbrekende fietsvoorzieningen Kromme Wijk, Ontsluitingsweg, Pekelerstraat, Exloërweg, N365 t.h.v. Onstwedde
- Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking (onvoldoende doorloopruimte als gevolg van obstakels op het trottoir of onvoldoende brede trottoirs, ontbreken van verlaagde trottoirbanden t.h.v. kruispunten en oversteeklocaties)
- Verkeersonveilige kruispunten conform SVP; Kruispunt 1e Exloërweg/Sluisstraat, kruispunt Badstraat-Kruisstraat, kruispunt Hoofdstraat-Drouwenerstraat
- Ontbreken van bermverharding op belangrijke routes buiten bebouwde kom
- Risicothema's voortkomend uit het SVP, zoals jonge automobilisten, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer (hierover meer in paragraaf 4.3.2).

Trends en ontwikkelingen

Er zijn een aantal trends en (ruimtelijke) ontwikkelingen waar rekening mee moet worden gehouden bij het benoemen van onze gemeentelijke ambities. Samengevat komt dit neer op het volgende:

Het nieuwe werken: Er zijn de afgelopen jaren veel mogelijkheden bijgekomen om flexibeler en thuis te kunnen werken. Wat het exacte effect is van het nieuwe werken op de mobiliteitsbehoefte tot 2030 is nog niet onderzocht.

Online winkelen: De ontwikkeling en groei van het aantal internetwinkels (webshops) zorgt ervoor dat mensen meer mogelijkheden hebben om artikelen te bestellen zonder een winkelvoorziening te bezoeken. Dit heeft ook gevolgen voor de infrastructuur rond het centrum van Stadskanaal.

Mobiliteitstransitie: Elektrisch rijden groeit, zowel voor auto als fiets. De gemeente Stadskanaal heeft zich aangesloten bij het 1000 laadpalenplan v/d provincie en heeft hiervoor een plan opgesteld waar de laadpalen geplaatst kunnen worden.

Vergrijzing: Mensen worden gemiddeld ouder dan vroeger. Dit heeft impact op de verkeersveiligheid en de eisen die we moeten stellen aan de infrastructuur en inrichting van de openbare ruimte.

Openbaar personenvervoer per spoor: De treinverbinding Veendam - Stadskanaal heropend en wordt middels de Wunderline, vanuit Groningen, de verbinding naar Bremen verbeterd. Daarnaast wordt de komende jaren gekeken naar een verbinding richting Emmen, hetgeen invloed zal hebben op de bereikbaarheid per spoor voor Stadskanaal en omstreken.

Kwaliteit verblijven (leefbaarheid): De druk op de openbare ruimte zal de komende jaren toenemen, waarbij meer ruimte moet worden gevonden voor waterberging en groen op onder andere de ruimtelijke functies rond het nieuwe treinstation in verband met klimaatadaptatie. Dit biedt kansen voor meer leefbaarheid op straat, waarbij meer ruimte wordt gemaakt voor de voetganger en fiets. Het verblijven wordt bevorderd. Een mooi voorbeeld hiervan is de centrumvernieuwing van Stadskanaal.

CONCEPT

Ambitie mobiliteit

De gemeente Stadskanaal continueert in de periode 2023-2033 het ingezette Duurzaam Veilige verkeer- en vervoersbeleid. Voorgaande beleidskaders, inventarisatie & evaluatie, huidige inzichten en de risicoanalyse SPV Stadskanaal (bijlage 2) zijn de basis voor de beleidsthema's in dit GVVP waar de gemeente de komende jaren op in gaat inzetten. Onderstaande visie is daarbij leidend:

Visie op het verkeer- en vervoersysteem Stadskanaal
De ambitie voor de komende jaren is het verbeteren van de verkeersveiligheid in 30 km-gebieden en op 50 km wegen. Daar waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan het beheer en/of onderhoud van infrastructuur. Investeringen focussen zich primair op de kwetsbare verkeersdeelnemers en het thema 'fiets'.

CONCEPT

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1 Inleiding 9

1.1 Aanleiding - Een nieuw GVVP 9

1.2 Doelstelling 10

1.3 Werkwijze / doorlopen proces 10

1.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten: Het vertrekpunt voor het nieuwe GVVP 11

1.5 Opbouw beleidsdocument GVVP 2022-2033 Stadskanaal (leeswijzer) 11

2 Beleidskaders 12

2.1 Landelijk 12

2.2 Provinciaal beleid 13

2.3 Gemeentelijk beleid 14

3 Evaluatie 16

3.1 Beleidslijn vanaf 1998 16

3.2 Uitgevoerde maatregelen 16

4 Inventarisatie huidige situatie 17

4.1 Uitkomst enquête 17

4.2 Verkeersnetwerk 19

4.3 Verkeersveiligheid 24

4.4 Duurzaamheid 28

5 Algemene trends en ontwikkelingen 29

5.1 Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen 29

5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen 30

6 Ambities mobiliteit 32

6.1 Visie op verkeer 32

6.2 Verkeersstructuur 32

6.3 Vracht- en landbouwverkeer 34

6.4 Openbaar vervoer 35

6.5 Fietsverkeer 37

6.6 Voetgangers en toegankelijkheid 39

CONCEPT

6.7 Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen 40
6.8 Parkeren 40
6.9 Verkeersveiligheid 43
6.10 Duurzaamheid 44
7 Risicothema's Stadskanaal 45
7.1 Uitwerking van risico-indicator naar doelstelling en activiteit 50
8 Meerjarenmaatregelenplan 52
8.1 Maatregelen verkeersstructuur 53
8.2 Maatregelen vracht-/landbouwverkeer 53
8.3 Maatregelen openbaar Vervoer 53
8.4 Maatregelen fietsverkeer 54
8.5 Maatregelen voetgangers 55
8.6 Maatregelen scholen, schoolroutes en schoolomgeving 55
8.7 Duurzaamheid 55
8.8 Maatregelen verkeersveiligheid 56
8.9 Prioriteitenschema maatregelen GVVP 2023-2033 58
BIJLAGEN 60
BIJLAGE 1: Zie rapportage uitgebreide resultaten web-enquête 61
BIJLAGE 2: Zie rapportage Strategisch Plan Verkeersveiligheid 62
BIJLAGE 3: Zie Leidraad Handboek Openbare Ruimte Stadskanaal 63

CONCEPT

1 Inleiding

Ontwikkelingen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak leiden niet alleen landelijk maar ook in de gemeente Stadskanaal tot een steeds veranderende mobiliteitsvraag en nieuwe problemen en uitdagingen. Deze uitdagingen vragen om een actuele kijk op het verkeers- en vervoersbeleid en een nieuw Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2023-2033 (verder GVVP).

1.1 Aanleiding - Een nieuw GVVP

In 1998 is het Structuurplan vastgesteld. In het Structuurplan is ook het gemeentelijk verkeer- en vervoer beleid opgenomen. Het Structuurplan is de leidraad en toetsingskader geweest voor de aanpak van probleempunten op het gebied van verkeer en vervoer, met name op het gebied van verkeersveiligheid. Er is in dit kader een groot aantal concrete projecten gerealiseerd en in gang gezet. Het beleid heeft bijgedragen aan een veiligere, meer leefbare en beter toegankelijke gemeente.

De planhorizon van het Structuurplan ligt achter ons en is de reden dat de ontwikkeling van een nieuw GVVP gewenst is. Daarnaast vragen de vele ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, wetgeving, techniek, mobiliteit en ook maatschappelijke ontwikkelingen om een actueel gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Bij ontwikkelingen op dit gebied kan gedacht worden aan de toegenomen techniek in vervoersmiddelen in rijtaakondersteuning of aandrijving, maar ook langere zelfstandigheid van ouderen.

Daar waar vroeger het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer meer afgebakend en sectoraal gericht was, maken thema's als verkeersveiligheid steeds meer integraal onderdeel uit van het gemeentelijke beleid. Andersom vragen thema’s als leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, economie en duurzaamheid steeds meer om beleid vanuit het oogpunt van verkeer, vervoer en mobiliteit.

De gemeente Stadskanaal heeft in lijn met het voorgaande en vooruitlopend op de omgevingswet besloten nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer op te stellen, een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2023-2033).



CONCEPT

1.2 Doelstelling

De gevolgen van verkeersonveiligheid, zowel persoonlijk als maatschappelijk, zijn groot. Landelijk worden de maatschappelijke kosten geschat op zo'n 14 miljard euro per jaar. Ieder verkeersslachtoffer is er natuurlijk één te veel. Onze verkeersveiligheidsambitie is dat we 'een veilige gemeente willen zijn met zo min mogelijk verkeersslachtoffers'. Ook in het coalitieakkoord 2022-2026 'Onze toekomst is al begonnen' wordt hiervoor aandacht gevraagd met de doelstelling 'verkeersveiligheid voor alle weggebruikers'. Met het GVVP 2023-2033 conformeren wij ons aan het landelijk beleid en onderschrijven de nul ambitie van het SPV 2030: elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

Het hoofddoel van het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Stadskanaal is het realiseren van een gemeente-breed evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid op een duurzame wijze. Enerzijds betekent dit het bevorderen van de ruimtelijk-economische dynamiek in de gemeente en anderzijds het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving in de woonwijken. We sluiten ons aan bij de landelijke en regionale doelstellingen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

1.3 Werkwijze / doorlopen proces

Het GVVP is een plan van alle inwoners en andere belanghebbenden van Stadskanaal en de regio. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag is een samenwerking tussen gemeente, bedrijven en inwoners. Om de betrokkenheid bij de leefomgeving te vergroten en de manier waarop wij met elkaar omgaan (in het verkeer) te verbeteren, is samenwerking van groot belang. Bij het opstellen van het GVVP is gebruik gemaakt van de kennis en ervaringen van de inwoners en ondernemers.

Het betrekken van de inwoners bij de leefomgeving is dan ook een belangrijke rol die Stadskanaal voor zichzelf heeft vastgelegd. De gemeente faciliteert, ondersteunt en stimuleert haar inwoners. Er wordt indien gewenst meer ruimte voor maatwerk geboden, op basis van input die door inwoners wordt gegeven. De gemeente wil goede initiatieven zoveel mogelijk stimuleren en ondersteunen en niet als vanzelfsprekend zelf altijd de initiatiefnemer zijn.

Om iedere inwoner de mogelijkheid te geven mee te denken over het nieuwe GVVP zijn drie inloopbijeenkomsten georganiseerd. Inwoners waren uitgenodigd om aan te geven wat wel en niet goed gaat op het gebied van verkeer en vervoer in onze gemeente. Tevens is de mogelijkheid geboden via een online enquête te reageren en zijn reacties binnengekomen via de servicelijn. In totaal heeft de enquête 400 deelnemers opgeleverd. De reacties vormen een belangrijke basis voor de uitwerking van het nieuwe GVVP. Aan de inwoners van de gemeente Stadskanaal is gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden, wat er goed gaat en welke aandachtspunten er zijn. De vele reacties geven een goed beeld van de mening van de Knoalster samenleving. Uit de binnengekomen reacties blijkt dat inwoners de grootste prioriteit stellen aan de thema's verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen. Op de uitgebreide resultaten van de enquête wordt nader ingegaan in paragraaf 4.1.

Het concept GVVP is besproken met de werkgroep verkeer. De werkgroep heeft ingestemd met het concept GVVP. In de werkgroep verkeer zitten vertegenwoordigers namens Veilig Verkeer Nederland, Participatieraad, politie, hulpverleningsdiensten, QBuzz en een afvaardiging van het college. Deze werkgroep verkeer denkt ook met de ambtelijke projectorganisatie en verkeerskundige mee over de juiste vertaalslag van ambities naar beleid en opgaven.

1.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten: Het vertrekpunt voor het nieuwe GVVP

In voorliggend GVVP zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd. Het GVVP:

- voldoet aan de Planwet Verkeer en Vervoer;
- heeft als basis het Duurzaam Veilig Wegverkeer concept (DV3);
- geeft een kader van waaruit verkeersplannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd en op basis waarvan verkeersproblemen kunnen worden aangepakt;
- geeft handvaten om éénduidig en helder te kunnen communiceren naar inwoners voor wat betreft verkeersvragen en/of problemen;
- Is mede tot stand gekomen op basis van participatie;
- Houdt bij verdere uitwerking rekening met een integrale aanpak waarbij rekening wordt gehouden met ambities vanuit andere beleidsvelden.

1.5 Opbouw beleidsdocument GVVP 2022-2033 Stadskanaal (leeswijzer)

In voorliggende GVVP worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders van het Rijk, provincie Groningen en buurgemeenten beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een terugblik gegeven op eerder vastgesteld beleid en uitgevoerde maatregelen vanuit dat beleid. Een beschrijving van de huidige situatie en stand van zaken met betrekking tot verkeer en vervoer in de gemeente Stadskanaal wordt beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en in hoofdstuk 6 wordt onze gemeentelijke ambitie per thema toegelicht. In hoofdstuk 7 zijn de risico thema's opgenomen die uit de SPV risicoanalyse naar voren zijn gekomen waar dit GVVP zich de komende jaren op zal gaan richten. Tot slot is in hoofdstuk 8 de uitvoeringsagenda inclusief de planning voor de komende jaren opgenomen.

CONCEPT

2 Beleidskaders

Verkeer en vervoer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. De beheersing van structurele verkeer- en vervoersproblemen heeft daarom vooral haar grondslag in een (boven)regionale benadering. Het beleid van Stadskanaalis dan ook afgestemd op het beleid van andere overheden (Rijk, provincie Groningen) en het beleid van de omliggende gemeenten. Hieronder zijn per overheidsniveau de belangrijkste beleidskaders voor verkeer en vervoer opgenomen.

2.1 Landelijk

Planwet Verkeer en Vervoer

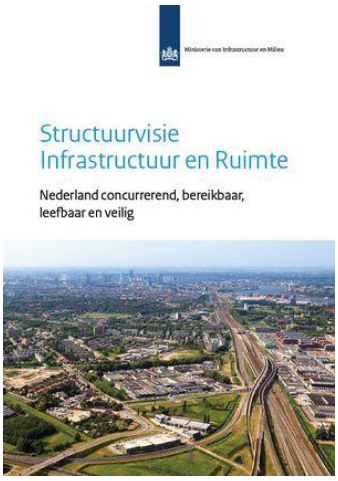
In de Planwet verkeer en vervoer zijn de rechten en plichten aangegeven die overheden hebben op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Het Rijk, de provincie en gemeenten zijn verplicht een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid te voeren. Het Rijk en de provincie kennen daarbij een planverplichting. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030), Regionaal Mobiliteitsplan Groningen (Programma Mobiliteit 2022 -2037 provincie Groningen) en de Omgevingsvisie Groningen wordt, door respectievelijk het Rijk en de provincie, invulling gegeven aan deze plicht. Het nieuwe GVVP vormt de gemeentelijke invulling van de verplichting tot het voeren van een inzichtelijk en samenhangend verkeersbeleid.

Omgevingswet

Een specifieke ontwikkeling die vraagt om een andere benadering en positionering van het verkeer- en vervoerbeleid is de Omgevingswet. De omgevingswet bundelt alle wetten en regels met betrekking tot het fysieke domein en beoogt meer transparantie voor de burger en een werkwijze gebaseerd op mogelijkheden in plaats van beperkingen. Sleutelwoorden zijn participatie, digitalisering, integraal en cultuuromslag. Met dit GVVP wordt al voorgesorteerd op de Omgevingswet door een integrale werkwijze met veel aandacht voor participatie.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een structuurvisie van het Rijk die ingaat op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. Te denken valt aan wegen, spoor, scheepvaart, woningbouw, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040. De doelstelling vanuit de SVIR is verbetering van concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefomgeving, milieu en water. Tevens is decentralisatie een belangrijk begrip, om de toenemende ruimtelijke verschillen van Nederland maatwerk te bieden.



CONCEPT

Strategisch Plan Verkeersveiligheid "Van deur tot deur"



Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (verder: SPV 2030) is het nieuwe Rijksbeleid voor de aanpak van verkeersonveiligheid in Nederland. Het SPV bevat een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijke in op 'risico gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. In onze regio heeft de provincie Groningen een regionale uitvoeringsagenda opgesteld en vastgesteld in de VVB Stuurgroep op 24 november 2021. Als regio werken we nu aan een regionaal uitvoeringsprogramma. Dit GVVP is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda.

VN-verdrag inzake rechten van personen met handicap

In juni 2016 heeft Nederland het VN-Verdrag inzake rechten van personen met een handicap (hierna VN-Verdrag) geratificeerd. Het Rijk, waar gemeenten onderdeel van uit maken, is als partij verplicht het verdrag te implementeren. Voor het verkeer- en vervoersbeleid van Stadskanaal is het grondbeginsel 'toegankelijkheid', zoals opgenomen in de artikelen 9 en 20, het meest relevant. Het gaat hierbij met name om de fysieke toegankelijkheid van vervoer en openbare ruimtes. Het betreft niet alleen toegankelijke bussen, maar ook de haltes, wegen ernaartoe en parkeervoorzieningen.

Doortrappen

Het landelijke programma Doortrappen is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wordt landelijk uitgevoerd met medewerking van provincies, vervoersregio's en gemeenten. Mede door fietsen blijven ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam. De ambitie van het programma Doortrappen is om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen en hen bewust te maken van de aspecten van veiligheid, door dit onderwerp bespreekbaar te maken op plekken waar ouderen al zijn om op deze manier gedragsverandering te bewerkstelligen. Doortrappen wordt door de Provincie Groningen opgepakt vanuit Verkeerswijzer Groningen en Fietsbeleid. Onze rol is het verbinden van verschillende partijen binnen de gemeente.

2.2 Provinciaal beleid

Programma mobiliteit

In haar provinciale verkeer- en vervoerbeleid geeft de provincie Groningen aan hoe zij invulling wil geven aan de bereikbaarheid in de provincie. Inwoners van de stad en het platteland zien het op de wegen steeds drukker worden. Dit vermindert voor hen het woonplezier in deze gebieden. De drukte op de provinciale wegen wil de provincie niet alleen tegengaan met de aanleg van wegen. De provincie Groningen wil ook het gebruik van fiets en openbaar vervoer stimuleren door te investeren in de kwaliteit van fietspaden en het openbaar vervoer.

CONCEPT

Fietsstrategie 2016-2025

Met de Fietsstrategie 2016-2025 wil de provincie meer Groningers op de fiets krijgen. De fiets is duurzaam, stoot geen uitlaatgassen uit en zorgt voor beweging. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de opkomst van de elektrische fiets en de snelle 'high speed pedelec', bieden mogelijkheden voor het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie.

Openbaar vervoer

Snellere verbindingen voor bus en trein, toegankelijke en veilige stations, meer keuze voor de reizigers: dit zijn een paar doelstellingen die de provincie wil bereiken om meer mensen te stimuleren om voor het openbaar vervoer te kiezen. Een van de projecten om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal voor het personenvervoer en de realisatie van de Nedersaksenlijn.

Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen

In de provincie Groningen vallen jaarlijks ongeveer 25 dodelijke slachtoffers in het verkeer. De provincie wil het aantal doden en gewonden op het provinciale wegennet verminderen. In het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen staat het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid, en de maatregelen die de provincie Groningen de komende jaren wil nemen om de veiligheidsknelpunten op de provinciale wegen op te lossen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Bestuursakkoord 2022-2026 “Onze toekomst is al begonnen”

De coalitie bestaande uit de partijen CU, PVDA, Lokaal Betrokken en VVD hebben samen het bestuursakkoord 2022-2026 ‘Onze toekomst is al begonnen’ opgesteld.
Voor ‘verkeer’ relevante ambities die tot stand zijn gekomen vanuit het bestuursakkoord zijn:

- de spoorverbinding Veendam/Stadskanaal;
- de realisatie van de Nedersaksenlijn;
- treinstation met transferium op het Mercurius Business Park;
- maatregelen om de verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers te verbeteren
- Verdubbeling N366/N391 met aansluiting op N34 van Pekela via Stadskanaal naar Emmen op de agenda bij de provincie Groningen en Drenthe.

In 2000 is in het kader van het principe Duurzaam Veilig de basis gelegd voor de wegencategorisering en het veilig inrichten van het wegennet. Daarnaast wordt ingezet op permanente educatie, verwijzend naar één van de pijlers van Duurzaam Veilig en goede communicatie met de burger. Op basis van het Structuurplan is het fietsnetwerk verder uitgewerkt. Doel was om een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk te creëren, om zo het autogebruik te ontmoedigen.

Koersdocument

Met het Koersdocument “Stadskanaal Koersvast, Nait soezen, moar doun” wil Stadskanaal er voor zorgen zich de komende jaren te presenteren als een gemeente waar het goed wonen, werken en leven is. In het Koersdocument zijn een aantal speerpunten opgenomen die betrekking hebben op de openbare ruimte.

CONCEPT

Visie Detailhandelsstructuur Centrum Stadskanaal

Op verzoek van de Algemene Handelsvereniging Stadskanaal heeft het Hoofdbedrijfschap Detailhandel het rapport 'Visie Detailhandelsstructuur Centrum Stadskanaal" uitgebracht. In dit rapport wordt een visie gegeven op de beoogde structuur van het centrum. Geadviseerd wordt het kernwinkelgebied te verkleinen tot het (bekende) "achtje". In het rapport worden verder concrete aanbevelingen gedaan op het gebied van parkeren, looproutes, sfeer etc.

Ruimtelijke Visie Centrum Stadskanaal

De bevolkingsafname, het nieuwe winkelen en de afname van de behoefte aan winkeloppervlakte hebben er toe geleid dat de gemeente Stadskanaal een Ruimtelijke visie voor het centrum van Stadskanaal heeft opgesteld. Op basis van de Ruimtelijke Visie Centrum Stadskanaal zijn ingrijpende maatregelen uitgevoerd om een compact en aantrekkelijk centrum te realiseren. De visie om te komen tot een compact centrum was ook de aanleiding om de verkeerssituatie rond het centrum opnieuw te beoordelen en uit te werken.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte 2018-2021

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte is een overkoepelende beleidskader voor de openbare ruimte in onze gemeente, gericht op het zoeken naar een balans tussen gebruik, inrichting en onderhoud van de openbare ruimte (o.a. wegen, water, groen, riolering, gebouwen, openbare verlichting en kunstwerken).

Gladheidsbestrijding

De gemeente is beheerder van een groot deel van de openbare wegen in de gemeente. In het algemeen rust op de gemeente de plicht ervoor te zorgen dat een openbare weg in goede en veilige staat verkeert (Wegenwet). Gladheidsbestrijding valt onder deze zorgplicht. Het jaarlijkse gladheidbestrijdingsplan beschrijft welk beleid de gemeente voert ten aanzien van gladheidbestrijding.

Actieagenda lokale inclusie

De Actieagenda Lokale inclusie gemeente Stadskanaal is geschreven om te komen tot te nemen acties tot een samenleving waarin ook personen met een handicap volledige mensenrechten en fundamentele vrijheden genieten. De gemeente heeft een rol in de bescherming van de rechten van de inwoners met een handicap, en dient ervoor te zorgen dat de samenlevingsdeelname van personen met een handicap niet belemmerd wordt.

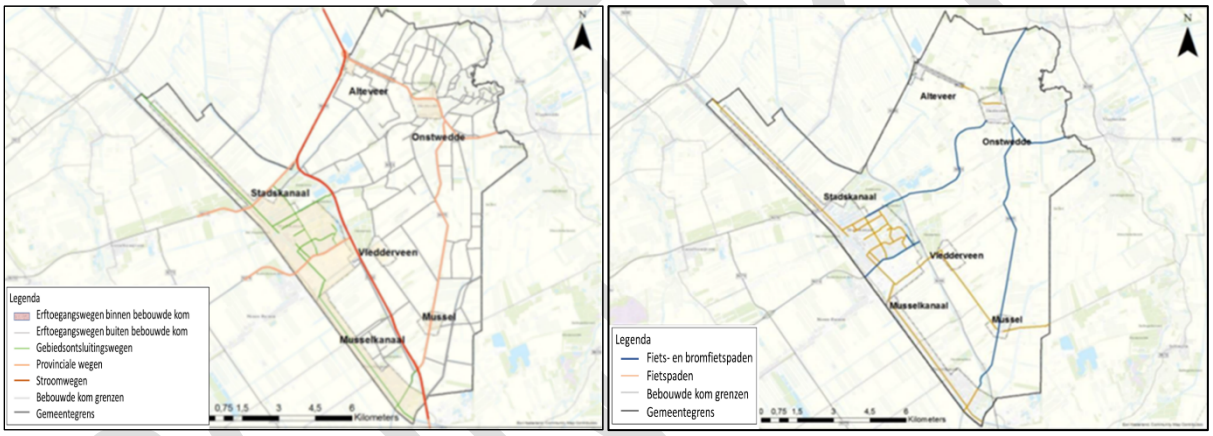
CONCEPT

3 Evaluatie

In de jaren 90 is al begonnen met een actief beleid op het gebied van verkeersveiligheid en fietsverkeer. Er is veel bereikt en de effecten zijn zichtbaar. Toch gebeuren er nog steeds ernstige verkeersongevallen op het gemeentelijke wegennet.

3.1 Beleidslijn vanaf 1998

Sinds 1998 is veel energie gestoken in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deels door middel van educatie, voorlichting en handhaving en daarnaast door het inrichten van het wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig. De wegencategorisering en het netwerk van hoofdfietsroutes zijn hierbij leidend geweest. Tussen 1998 en heden zijn de gebiedsontsluitingswegen (50 of 80 km/uur) zoveel mogelijk ingericht conform de principes van voorrang en scheiding van verkeersoorten. De erftoegangswegen zijn ingericht als verblijfsgebied (60, 30 km/uur zone of erf), waarbij de inrichting is gebaseerd op menging van verkeer en gelijkwaardigheid. Het inrichten van wegen conform de vigerende wegencategorie heeft ook een positief effect op het fietsnetwerk en de fietsveiligheid. De focus heeft vooral gelegen op het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer op hoofdwegen en het veiliger maken van kruispunten.



3.2 Uitgevoerde maatregelen

De afgelopen jaren zijn veel maatregelen uitgevoerd in het kader van het verkeer- en vervoerbeleid. Op de Lange Raai, Maarsbroek en Continentenlaan zijn fietsers gescheiden van gemotoriseerd verkeer door middel van een vrij liggend fietspad of op andere hoofdwegen door fietsstroken. Op kruispunten van de hoofdwegen zijn rotondes of plateaus aangelegd om de snelheid te reduceren en veiliger oversteken mogelijk te maken.

Een aanzienlijk deel van de woonstraten is ingericht als 30 km/uur zone. Kruispunten zijn gelijkwaardig gemaakt en op veel kruispunten en op de wegvakken zijn maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te remmen, bijvoorbeeld door verkeersdrempels, versmallingen of kruispuntplateaus.

Ook wat betreft de infrastructuur voor fietsers is de laatste jaren veel geïnvesteerd. Een van de meest recente zichtbare wijzigingen in de infrastructuur is de aanleg van een fietsroute naar het centrum van Stadskanaal langs de Continentenlaan en een tweetal rotondes met vrij liggende fietspaden en fietsers in de voorrang. Op de Continentenlaan heeft de hoofdfietsroute voorrang gekregen op het verkeer op de hoofdrijbaan. Ook is er een fietsstraat aangelegd waar de auto te gast is met als doel een minder dominante rol voor het autoverkeer.

4 Inventarisatie huidige situatie

4.1 Uitkomst enquête

In het kader van het nieuwe GVVP is een enquête uitgevoerd onder onze bewoners. Op deze manier zijn de belangrijkste knelpunten en aandachtspunten in de huidige situatie volgens onze inwoners inzichtelijk gemaakt. De uitgebreide resultaten van de enquête is opgenomen in bijlage 1. Op basis van de uitkomsten van de enquête zijn in het kader van de centrumvernieuwing al een aantal maatregelen getroffen.

4.1.1 Resultaten op hoofdlijnen

Op hoofdlijnen beoordelen onze inwoners aan het thema fietsen als matig tot goed. De veiligheid op fietsroutes vormt hierbij het grootste aandachtspunt. De bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer wordt over het algemeen als voldoende tot goed beoordeeld. Dat geldt ook voor de beschikbare parkeergelegenheid binnen de gemeente. Net als bij het fietsverkeer is de verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer volgens de respondenten ook een aandachtspunt.

Onveilig locaties voor fietsers

Uit de enquête komen de volgende onveilige locaties en aandachtspunten naar voren:
Musselkanaal

- Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer
  - Brug eerste Exloërmond: wordt ervaren als onoverzichtelijk.
- Fietsverkeer
  - Brug de IJzeren Klap: fietsers krijgen hier geen voorrang van gemotoriseerd verkeer en de scherpe bocht zorgt voor onveilige situaties.
- Gemotoriseerd verkeer
  - Geen specifieke locaties.
- Voetgangers
  - Geen specifieke locaties.

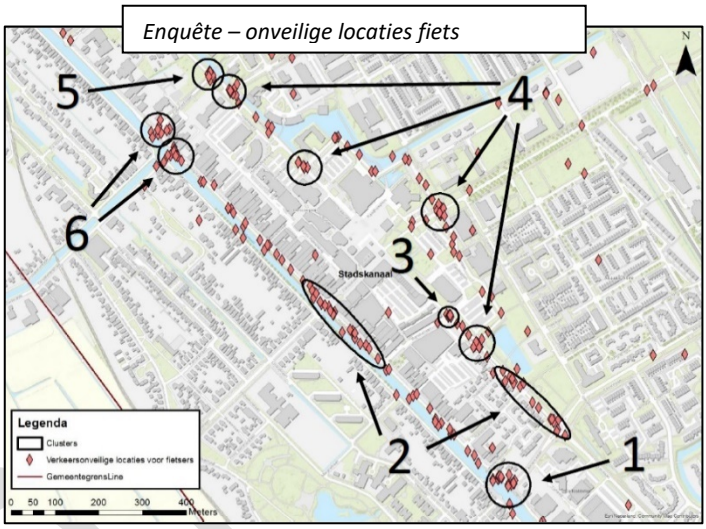


Meldingen m.b.t. fietsonveiligheid brug eerste Exloërmond (links) en auto onveiligheid (rechts)

Stadskanaal

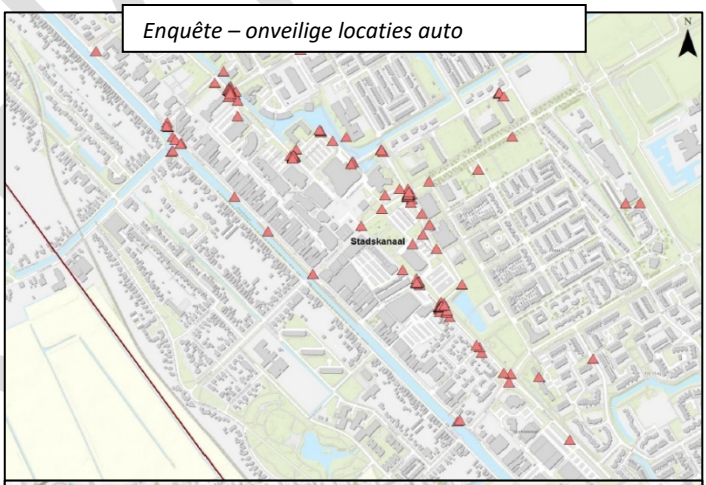
Punten 3, 4 en 5 op de afbeelding betreft de situatie voor de herinrichting van de centrumroute. Gelijktijdig met het opstellen van een nieuw GVVP speelde de herinrichting van het centrum in het kader van de centrumvisie. Met de herinrichting van het centrum en de aanleg van de nieuwe verkeersroute zijn de knelpunten reeds aangepakt waarvoor de uitkomsten van de enquête de basis is geweest.

Enquête – onveilige locaties fiets



- Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer
  - Punt 6: Drouwenerbrug: Onduidelijke voorrangssituatie en gemotoriseerd verkeer verleend geen voorrang aan fietsers.
- Fietsverkeer
  - Punt 1: Oversteekplaats voor fietsers vanaf de Buinersluis naar de Hoofdstraat wordt als onveilig ervaren, omdat automobilisten geen voorrang verlenen.
  - Punt 2: Hoofdstraat: Respondenten vinden dit een smalle weg waar volgens hen een fietspad ontbreekt. Ter hoogte van het Raethuys wordt de versmalling als onveilig ervaren.
  - Drouwenerstraat: onduidelijk dat dit een afbuigende voorrangsweg is.
- Gemotoriseerd verkeer
  - Geen specifieke locaties.
- Voetgangers
  - Punt 6 Drouwenerbrug: geen oversteekvoorziening, gevaarlijke locaties voor voetgangers.
  - Punt 2 Eurobrug: Op de brug geen (fysieke) scheiding gemotoriseerd verkeer en voetgangers, smalle brug en op de Hoofdstraat (hoge intensiteit fietsers en gemotoriseerd verkeer) is geen oversteekvoorziening.

Enquête – onveilige locaties auto



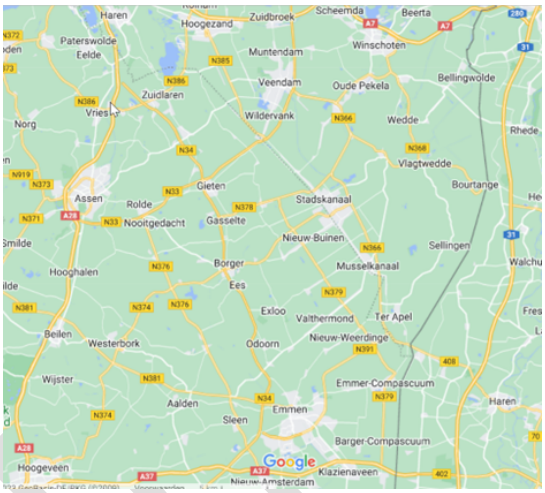


4.2 Verkeersnetwerk

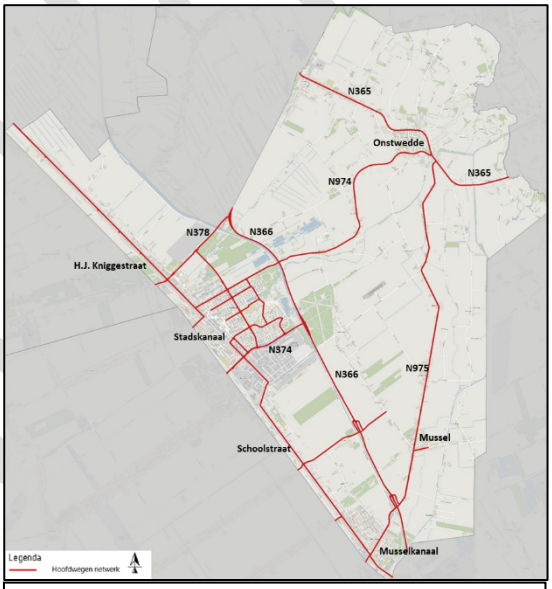
In onderstaande paragrafen wordt het verkeersnetwerk van de gemeente Stadskanaal in de huidige situatie toegelicht.

4.2.1 Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer

Op hoofdlijnen is de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer met name gericht op hoogwaardige verbindingen via de N33 naar de A7 en A28, via de N366 naar de A31 in Duitsland en via de N366, N378, N374, N391 en N34 naar de A37 (zie afbeelding hiernaast).



Als we inzoomen op Stadskanaal zijn de belangrijkste hoofdwegen de Onstwedderweg, Atlantislaan, Aziëlaan, Europalaan, Dr. Kinglaan, Amerikalaan. Navolaan (Nautilusweg-Amerikalaan), Kruisstraat, A-weg, en Kavelingen. In de huidige situatie ontbreekt aan de Drentse zijde van Stadskanaal een goede en logische verbinding tussen de N378 en de N374 (zie 6.2 infrastructuur/zoekgebieden voor te onderzoeken nieuwe verbindingen). Dit heeft tot gevolg dat veel doorgaand verkeer (en vracht/landbouwverkeer) via de Hoofdstraat rijdt. Deze weg is niet geschikt om de huidige hoeveelheid en samenstelling van het verkeer op een goede manier te verwerken. Dit zorgt voor problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. De parallelle route via de Atlantislaan is wel geschikt voor het afwikkelen van dit doorgaande verkeer. Echter ontbreekt momenteel een logische verbinding tussen de Atlantislaan en Stadskanaal Noord, waardoor doorgaand verkeer gebruik maakt van de Hoofdstraat.



Hoofdnetwerk gemeente Stadskanaal – huidige

De huidige hoofdwegenstructuur ter hoogte van Onstwedde loopt rondom de kern in de vorm van de Onstwedderweg (voormalig N974) – N365. Echter vormt deze route met name voor landbouwverkeer een behoorlijke omrijdfactor, waardoor zwaar verkeer ook de route neemt via de Dorpsstraat. Dit vormt een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het GVVP.

Sluipverkeer

Sluipverkeer wordt als knelpunt beschouwd. Het betreft doorgaand verkeer dat gebruik maakt van wegen die daar niet voor bestemd zijn, terwijl er wel een geschikt alternatief beschikbaar is. Het gaat in de gemeente dan om doorgaand verkeer dat gebruik maakt van erftoegangswegen, terwijl de bestemde route via een gebiedsontsluitingsweg en/of stroomweg loopt.

Voorbeelden zijn de routes via Esdoornstraat en Noorderdiep (bestemde route is de route langs het kanaal), Veenhofsweg (bestemde route is de N366). Het verkeersgedrag (vooral snelheid) vormt het belangrijkste knelpunt. Groot landbouwverkeer en campagneverkeer aardappelen en bieten zorgt in Onstwedde voor overlast ten aanzien van de leefbaarheid. Een goed alternatief is het omleiden van het landbouwverkeer en campagneverkeer via de Kampweg en Havenstraat.

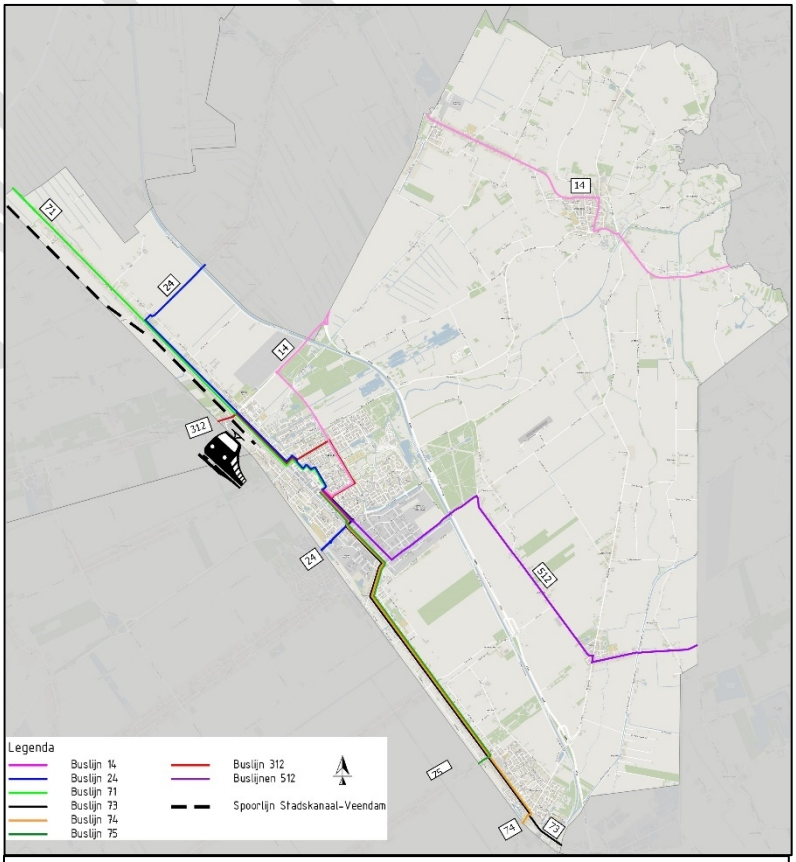
Vanaf het Nieuwe Diep probeert vrachtverkeer richting Stadskanaal te rijden. De bruggen over het kanaal zijn niet gedimensioneerd voor het verkeer waardoor vervolgens een uitweg via de kades wordt gezocht wat vervolgens weer tot de nodige overlast zorgt. De intensiteiten geven geen problemen op de sluiproutes (hooguit piekmomenten).

Het traject Stadskanaal Noord vanaf Bareveld naar Stadskanaal wordt veelvuldig gebruikt als verbinding tussen de N33 bij Bareveld en Stadskanaal terwijl de N34/N378 en de N366 goede aansluitingen bieden op Stadskanaal. Ook het aandeel vrachtverkeer is aanzienlijk. Nu kan deze route niet direct als een sluiproute worden bestempeld omdat dit traject ook een omleidingsroute vormt voor de N33 tijdens afsluitingen voor groot onderhoud.

4.2.2 Openbaar vervoer netwerk

Het openbaar vervoer netwerk in Stadskanaal wordt in de huidige situatie enkel gevormd door buslijnen. Vanaf 2026 wordt de spoorlijn Stadskanaal-Veendam heropent (zie onderstaand). Aan de Navolaan in Stadskanaal bevindt zich het centrale busstation. Vanaf dit busstation vertrekken diverse lijnen, te weten:

- Buslijn 14: Stadskanaal - Winschoten
- Buslijn 24: Stadskanaal-Winschoten
- Buslijn 54: Assen-Stadskanaal
- Buslijn 71: Stadskanaal - Veendam
- Buslijn 73: Stadskanaal – Emmen via Ter Apel
- Buslijn 74: Stadskanaal - Emmen
- Buslijn 75: Stadskanaal – Emmen via Exloo
- Buslijn 107 Stadskanaal-Zernike Groningen
- Buslijn 312: Stadskanaal - Groningen
- Buslijn 512: Stadskanaal - Sellingen



Openbaar vervoer netwerk gemeente Stadskanaal – huidige situatie

De huidige buslijnen zorgen voor een gemeentelijke basisdekking voor het openbaar vervoer. De huidige voorzieningen bij bushaltes vormen een aandachtspunt. Het betreft hier specifiek de looproutes voor visueel gehandicapten en het realiseren van goede fietsvoorzieningen bij haltes.

Zoals hiervoor reeds aangekondigd wordt vanaf 2026 de spoorverbinding Stadskanaal-Veendam opnieuw in gebruik genomen. Met de reactivering van deze spoorverbinding ontstaat een directe aansluiting met Groningen en daarmee met het noorden van Nederland. Een goede spoorverbinding met het midden en westen van Nederland ontbreekt echter nog steeds. De reactivering van de spoorlijn zorgt voor enkele aandachtspunten rondom spoorwegovergangen in Stadskanaal Noord (Gasselterboerveenschemond/Zwarteweg en omgeving). De spoorwegovergang ter hoogte van de Gasselterboerveenschemond is ongelijkvloers, maar onvoldoende ruim voor landbouwverkeer. Dit verkeer maakt in de huidige situatie gebruik van de overige twee onbewaakte spoorwegovergangen. Bij de ingebruikname is de vormgeving en locatie van de spoorwegovergangen een knelpunt.



Spoorwegovergangen Gasselterboerveenschemond en omgeving

4.2.3 Fietsstructuur

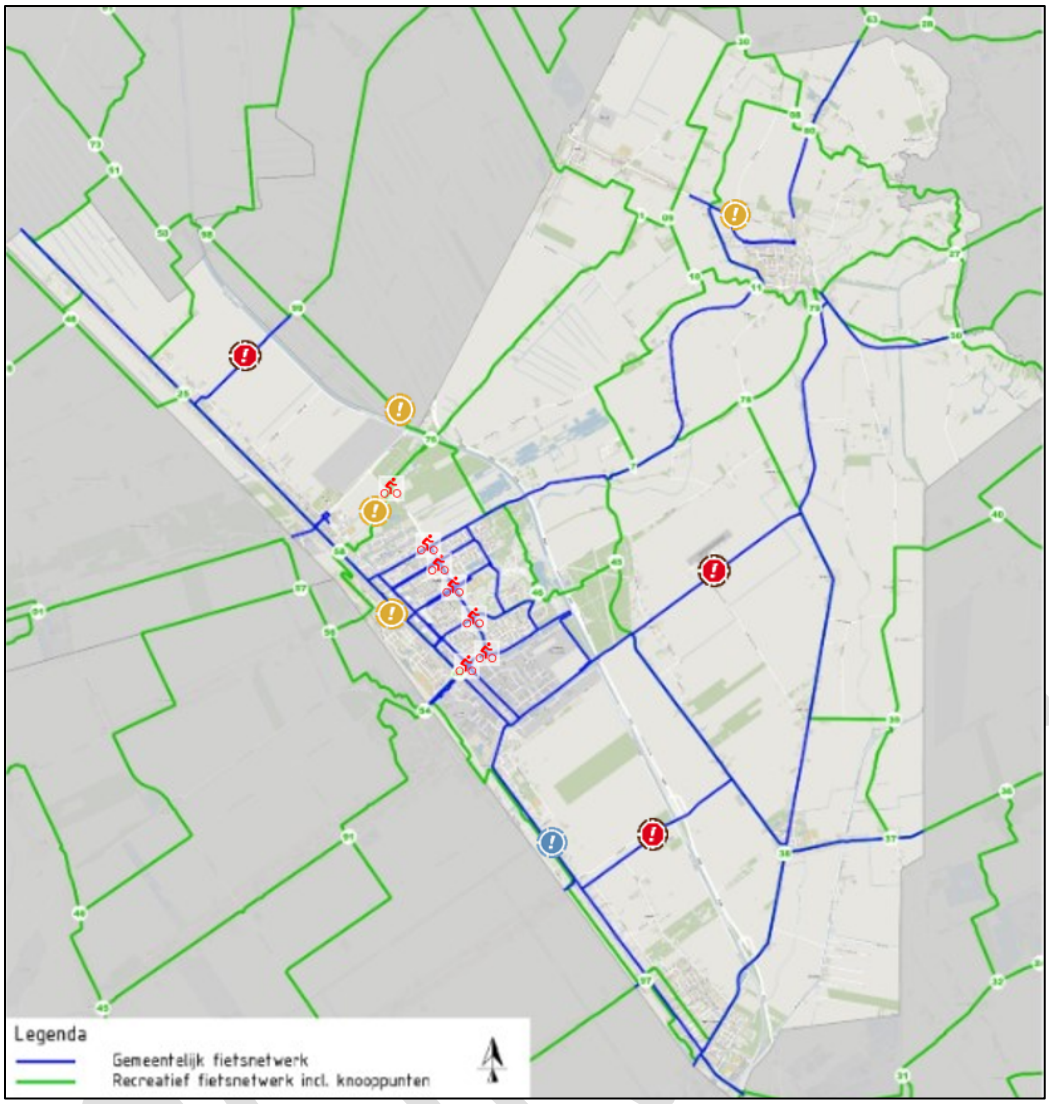
Onderstaande afbeelding toont de fietsstructuur in de gemeente. Hierbij is onderscheid gemaakt in gemeentelijk netwerk, waarin de utilitaire verbindingen zijn opgenomen en recreatief netwerk, waarin verbindingen met een toeristisch karakter zijn opgenomen. Voor het recreatief fietsnetwerk is in 2022 onderzoek gedaan door Routebureau Groningen waarvan de uitkomsten zijn opgenomen in het rapport “Fietsen in Oost Groningen: kwaliteit en ambities inzichtelijk”. Op de kaart is met uitroeptekens aangegeven waar zich voor fietsers in de huidige situatie knelpunten bevinden. Er zijn een aantal ontbrekende schakels in het utilitaire fietsnetwerk.



Dit zijn locaties die onderdeel uitmaken van het basisnetwerk, maar niet zijn voorzien van fietsvoorzieningen. Het betreft de volgende locaties (op de kaart aangegeven met rood uitroepteken):

- Ontbrekende schakel Ontsluitingsweg (wegvak N975 – Waterschapsweg)
- Ontbrekende schakel Pekelderstraat (wegvak H.J. Kniggestraat – H.B. Hulsmanstraat)
- Ontbrekende schakel Exloërweg (Wegvak Ondersteveenweg – Sluisstraat)
- Ontbrekende schakel N365
- Ontbrekende schakel Drouwenermond

CONCEPT



Fietsnetwerk gemeente Stadskanaal – huidige situatie

In aanvulling op de hiervoor genoemde ontbrekende schakels heeft de provincie de fietsverbinding Stadskanaal – Musselkanaal aangeduid als hoofdfietsroute (blauw uitroepteken). De infrastructuur voldoet in de huidige situatie echter niet aan het ambitieniveau van een hoofdfietsroute. Naast de ontbrekende schakels zijn er een aantal locaties waar de verkeersveiligheid voor fietsers in het geding is als gevolg van toenemende verkeersintensiteit en/of onduidelijke weginrichting (gele uitroeptekens). Het betreft in de huidige situatie de Hoofdstraat (inclusief kruispunt Drouwenerstraat) en de straat Krommewijk.

Tot slot zijn er een aantal locaties waar de afwikkeling voor fietsers in de huidige situatie niet goed is (rode fietssymbool in afbeelding). Het betreft de rotondes op de Atlantislaan en Amerikalaan, waar fietsers voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. De hoge intensiteit op deze wegen heeft een negatief effect op de afwikkeling voor de fietser.

De gemeente heeft relatief veel vrij liggende fietspaden met bomen. Vooral door worteldruk en verzakkingen is de kwaliteit van deze fietspaden niet altijd optimaal. Ook het onderhoud van groenvoorzieningen langs met name fietsinfrastructuur is een belangrijk aandachtspunt. Overhangend

groen beperkt het comfort, maar indirect ook de verkeersveiligheid van fietsers. Ook overgroei van bermen beperkt de verkeersruimte voor fietsers, wat ten koste gaat van comfort en veiligheid.

4.2.4 Voetgangers

In de huidige situatie is binnen de bebouwde kom meestal aan tenminste één zijde van de weg een voetgangersvoorziening aanwezig. De opmerkingen en klachten vanuit de bevolking over ontbrekende schakels en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen vormen vaak de basis voor eventuele maatregelen. Op dit moment is in ieder geval de oversteekbaarheid van de Navolaan en De Venen een aandachtspunt. De grootste voetgangersstromen bevinden zich in en rondom de centrumgebieden van onze kernen. Met name loopstromen tussen (grote) parkeerterreinen en de kernen, maar ook vanaf OV-haltes naar de winkels.

Buiten de bebouwde kom kunnen voetgangers gebruik maken van de infrastructuur voor fietsverkeer of gebruik maken van dezelfde rijbaan als het overige verkeer. Het aandeel voetgangers buiten de bebouwde kom is beperkt.

Groot aandachtspunt is de toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking. In de huidige situatie zijn de nodige locaties met onvoldoende doorloopruimte (bv. als gevolg van obstakels op het trottoir) of het ontbreken van verlaagde trottoirbanden ter hoogte van kruispunten en oversteeklocaties.

4.2.5 Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen

De schoolomgevingen zijn locaties waar tijdens piekmomenten (grote) groepen kwetsbare verkeersdeelnemers samen komen, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijk issue is. De afgelopen jaren is de gemeente Stadskanaal actief aan de slag geweest met het realiseren van veilige schoolomgevingen en schoolroutes door middel van het plaatsen van straatmeubilair en markering op de rijbaan. Ook zijn scholen gestimuleerd om het Verkeersactieve school label te behalen. Het Verkeersactieve school label is een kwaliteitslabel dat wordt toegekend aan scholen die zich aantoonbaar sterk maken voor verkeersveiligheid in en om de school. Op dit moment beschikken 11 basisscholen in Stadskanaal over het label.

4.2.6 Parkeren

De auto is een belangrijk vervoermiddel voor Stadskanaal. Al deze auto’s moeten ook op een goede manier kunnen parkeren. In de gemeente kan op maaiveldniveau gratis worden geparkeerd. Alleen in de centra van Stadskanaal en Musselkanaal is momenteel een parkeerregulering (blauwe zone) van toepassing. In de parkeergarage onder het Stadshart is wel betaald parkeren van toepassing. Deze parkeervoorziening is particulier eigendom en wordt ook particulier geëxploiteerd. Er zijn in de huidige situatie een paar parkeerproblemen bij de gemeente bekent. Tijdens de enquête zijn zeer weinig punten op de kaart aangegeven, waar onvoldoende parkeermogelijkheden zijn en is ook geen duidelijk clustering te zien.

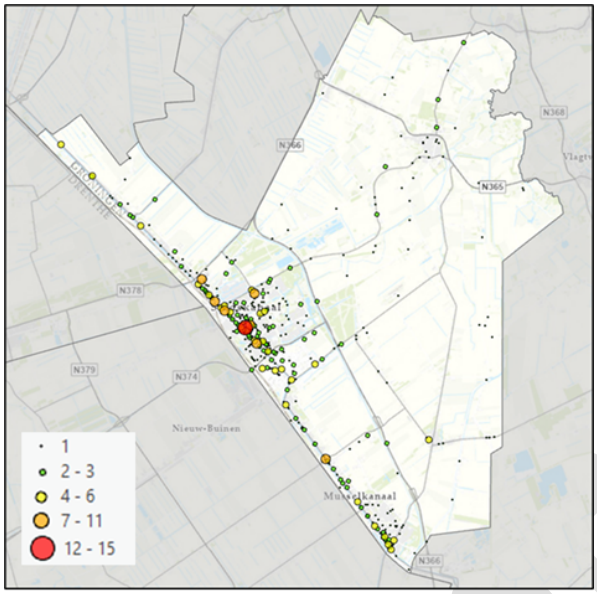
4.3 Verkeersveiligheid

4.3.1 Ongeval cijfers

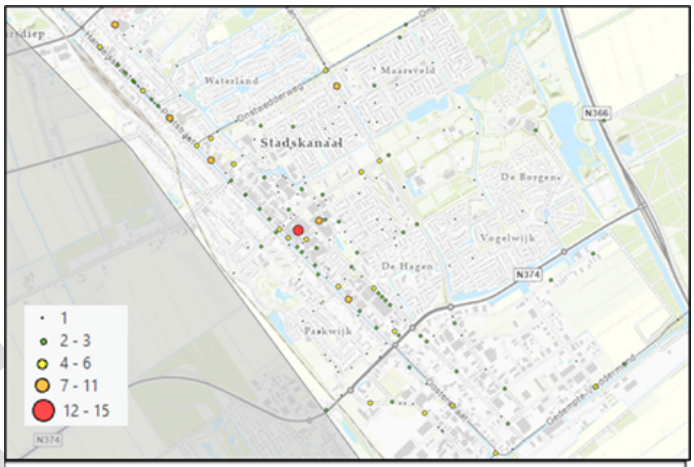
Gedurende de periode 2014 – 2020 zijn er in de gemeente Stadskanaal 1.193 ongevallen geregistreerd. 958 van deze ongevallen vonden plaats op het gemeentelijk wegennet. Het merendeel betrof ongevallen met uitsluiten materiele schade, namelijk 781. Er zijn 171 ongevallen met letsel geregistreerd en 6 dodelijke ongevallen. Onderstaande afbeelding toont de locatie en het aantal ongevallen. De meeste ongevallen vonden plaats binnen de bebouwde kom van Stadskanaal. Met de grootste

CONCEPT

ongevallenconcentratie op het parkeerterrein oude markt (15 geregistreerde ongevallen). Dit parkeerterrein is in het kader van de centrumvernieuwing in 2021 heringericht. Maar ook op de route Stadskanaal – Musselkanaal en is een duidelijke ongevallenstreng zichtbaar.



Ongevallen 2014-2020 gemeentelijk wegennet - gemeente Stadskanaal



Ongevallen 2014-2020 gemeentelijk wegennet Stadskanaal

4.3.2 Resultaten Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

In het SPV ligt de nadruk op een proactieve aanpak op basis van risico's in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor wordt informatie verzameld en geanalyseerd over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met de inschatting van de risico's kan preventief actie worden ondernomen. Dit is de 'risicogestuurde aanpak'.

kennis netwerk spv Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Hierbij betrekken we zoveel mogelijk partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Denk aan de handhavingsinstanties, producenten en maatschappelijke partijen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt een integrale blik en het betrekken van andere domeinen als zorg en veiligheid. Knelpunten die uit de risicoanalyse van de gemeente Stadskanaal naar voren komen en waar dit GVVP zich de komende jaren op zal richten zijn hieronder opgesomd. De gehele rapportage van het SPV die voor Stadskanaal is opgesteld is opgenomen in bijlage 2:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
    - De gemiddelde score van de vormtoets van de getoetste 30 km/u wegen is onvoldoende (3,8). Er is op vrijwel alle wegen voor meerdere criteria nog verbetering mogelijk. Met name fietsers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 30 km/u wegen.
    - De beoordeelde 50 km/u wegen scoren gemiddeld ook een onvoldoende (4,3). Alleen op de criteria 'aanwezigheid vrij liggende fietspaden' en 'intensiteit passend' wordt overal

goed gescoord. Voor de overige criteria is meestal nog verbetering mogelijk. Alleen de Navolaan vormt de uitschieter met een score van 7,5; een ‘goed’.

- Fietsers en Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en ouderen
    - Ruim een vierde deel van de verkeersslachtoffers in Stadskanaal vallen op de gewone (22%) en elektrische (8%) fiets. Onder de gebruikers van een ‘gewone’ fiets vallen de slachtoffers meer verspreid over de leeftijdscategorieën, met het zwaartepunt op kinderen (0-17 jaar) en senioren (60+).
    - Op de volgende punten is potentieel nog verbetering mogelijk:
        - Verder omlaag brengen van het percentage 80 km/u wegen met fietsers op de rijbaan.
        - Waar mogelijk verder omhoog brengen van het percentage 50 en 80 km/u wegen met éénrichtings (brom)fietspaden, wat het percentage tweerichtings (brom)fietspaden zal doen verlagen.
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist (18-24 jaar)
    - De jonge automobilist vormt 25% van het totale aantal autoslachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op gemeentelijke 50 km/u en 80 km/u wegen. Deze leeftijdsgroep maakt een relatief klein deel uit van de bevolking, maar komt relatief vaak in de slachtofferstatistieken voor.
- Snelheid in het verkeer
    - 30 km/uur wegen: Op ca. 30% van de totale weglengte (van alle 30 km/uur wegen) wordt de snelheidslimiet overschreden.
    - 50 km/uur wegen: Op ruim 50% van de totale weglengte (van alle 50 km/uur wegen) wordt de snelheidslimiet overschreden.
    - Snelheidsproblematiek in de gemeente Stadskanaal concentreert zich met name op:
        - Exloërweg
        - Ontsluitingsweg
        - Atlantislaan
        - Ondersteveenweg/Waterschapsweg
        - Onstwedderweg, Dr. Kinglaan, Amerikalaan
- Afleiding in het verkeer
    - Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In de Groningse verkeersveiligheidsrisicoanalyse staat dit thema opgenomen als algemeen risico thema. Hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.
- Verkeersovertreders
    - Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook opgenomen in het Groningse verkeersveiligheid risicoanalyse als SPV-thema en zal daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in gemeente Stadskanaal behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

CONCEPT

Hiervoor zijn de belangrijkste conclusies uit het SPV met betrekking tot de individuele risicothema's beschreven. Vervolgstap in het SPV is het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een combinatie van risicofactoren leidt tot een verhoogd algeheel risico.

4.3.3 Intensiteiten

De hoeveelheid verkeer vormt, naast de structuur en wegencategorisering, een belangrijke indicator van de bereikbaarheid in de gemeente. Ook is er een relatie tussen intensiteit en verkeersveiligheid. Enerzijds geldt hoe meer verkeer, hoe groter de ongevalskans. Anderzijds geldt voor een gemeente met lange rechte wegen in het veenkoloniaal gebied ook dat hoe minder verkeer, hoe groter de kans op hoge snelheden. Dit draagt ook negatief bij aan de verkeersveiligheid.

Stadskanaal heeft een monitoringsprogramma voor het meten van verkeersintensiteiten. Om de 2 jaar vinden metingen plaats waardoor over een langere periode intensiteiten bekend zijn van gemeentelijke wegvakken. Ook de provincie Groningen heeft een monitoringsprogramma voor verkeersintensiteiten. Daarnaast biedt VIA Traffic Solutions Software een tool waarmee op basis floating car data inzicht kan worden gekregen in gereden snelheden op alle wegen.

Van de gebiedsontsluitingswegen zijn de Handelsstraat en Poststraat de drukste gemeentelijke wegen, de intensiteiten liggen tussen de 5.700 en 10.000 motorvoertuigen per dag. Echter de lange rechtstanden langs het kanaal nodigt uit tot hard rijden. Dit geldt overigens voor het hele traject langs het Stadskanaal.

Van de erftoegangswegen is de Hoofdstraat in Stadskanaal de drukste weg met ca 6.000 motorvoertuigen per dag, ondanks het eenrichtingsverkeer. Dit is aan de hoge kant voor een erftoegangsweg en wordt mede veroorzaakt door een hoge percentage doorgaand verkeer. Uit onderzoek is gebleken dat het aandeel doorgaand verkeer ca 40% bedraagt.

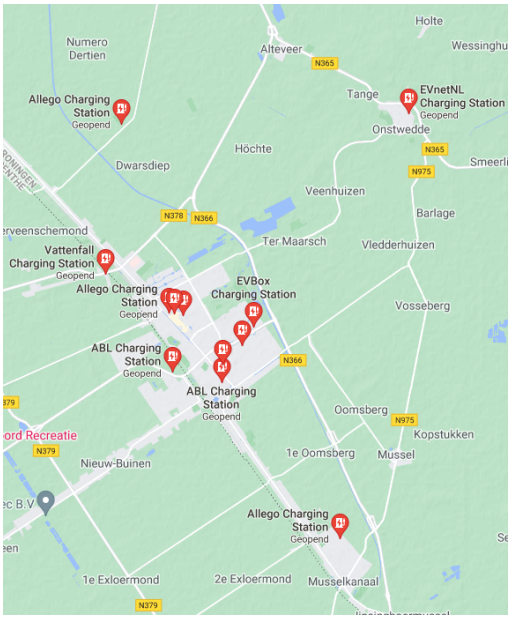
4.3.4 Overig

Voor de aanwezige infrastructuur is het zaak dat zowel de functionele als technische kwaliteit gewaarborgd blijft. In de gemeente zijn vooral in het buitengebied een aantal wegen met bermschades. Op deze wegen geldt dat de hoeveelheid en omvang van het verkeer (met name vracht- en landbouwverkeer) niet optimaal aansluiten op de (vaak smalle) rijbaanbreedte van de weg. Tegemoetkomend verkeer kan elkaar niet ongehinderd passeren, waardoor bermen kapot gereden worden. Dit brengt vervolgens veiligheidsrisico's voor zowel gemotoriseerd- als fietsverkeer met zich mee.

Een aantal jaren geleden zijn diverse buitenwegen de bermen verhard met betonverharding. Dit heeft vervolgens weer geleid tot klachten over het te hard rijden van het verkeer zoals op de 2e Achterholtsweg.

CONCEPT

4.4 Duurzaamheid



Personenauto's

In het kader van de energietransitie in de mobiliteit (slim en groen vervoer) heeft de gemeente Stadskanaal zich verbonden aan de 'Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur'. Sinds juli 2019 kunnen inwoners via een online portal een openbare laadpaal aanvragen bij de Charge Point Operator (CPO). Bij een particuliere aanvraag stelt de CPO een openbare laadlocatie voor, op basis van een opgestelde plankaart. De gemeente toetst of deze locatie akkoord is. Bij realisatie van een openbare laadpaal wordt de parkeerplaats onttrokken aan de openbare ruimte en wordt deze gereserveerd voor elektrische voertuigen. In de afbeelding hiernaast zijn de beschikbare openbare laadpalen in Stadskanaal weergegeven.

Openbaar vervoer

Het regionaal busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Vanaf 2024-2026 is 90% van de busvloot uitstootvrij. Elektrische bussen laden op de remise.

CONCEPT

5 Algemene trends en ontwikkelingen

Maatschappelijke trends beïnvloeden het verkeersveiligheidsdomein en dragen bij aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersbeeld verandert: er komen nieuwe voertuigen; het wordt drukker op het fietspad en in de stad; ouderen blijven steeds langer mobiel; digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven en innovaties leiden tot nieuwe vraagstukken waar het de verkeersveiligheid betreft. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat ons verplaatsingspatroon verandert. Het inspelen op de veranderingen is nodig om goede oplossingen te vinden voor de bestaande en toekomstige problemen.

5.1 Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen

Het nieuwe werken

Er zijn de afgelopen jaren veel mogelijkheden bijgekomen om flexibeler en thuis te kunnen werken. Dit leidt er onder andere toe dat werknemers ervoor kunnen kiezen om tijdens de spitsperiode of geheel thuis te werken en zo verliestijden van woon-werkverkeer te beperken. De coronapandemie heeft er voor gezorgd dat het thuiswerken het nieuwe normaal is geworden. Wat het exacte effect is van het nieuwe werken op de mobiliteitsbehoefte tot 2030 is nog niet onderzocht.

Online winkelen

De ontwikkeling en groei van het aantal internetwinkels (webshops) zorgt ervoor dat mensen meer mogelijkheden hebben om artikelen te bestellen zonder een winkelvoorziening te bezoeken. Dit zorgt ervoor dat winkeliers een minder grote vraag ervaren dat leidt tot een situatie waarin minder fysieke winkelruimtes nodig zijn. Met de ruimtelijke Visie Centrum Stadskanaal wordt op deze situatie ingespeeld door te streven naar een compacter en aantrekkelijk centrum. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersinfrastructuur rond het centrum van Stadskanaal. Een ander effect van online winkelen zijn de vele bezorgbusjes in de (woon) straten in de gemeente.

Mobiliteitstransistie

Elektrisch rijden groeit, zowel voor auto als fiets. De kostprijs van accu's en elektrische auto's daalt in hoog tempo en tegelijkertijd neemt de actieradius toe. De ambitie van het Rijk dat er 200.000 elektrische voertuigen rijden in 2020 is gehaald en ook de volgende doelstelling is realistisch: 1 miljoen elektrische auto's in 2025! Laadzekerheid voor de elektrische rijder is van groot belang. Er is behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte. Als beheerder en eigenaar van de openbare ruimte heeft de gemeente een belangrijke rol in het faciliteren van het openbaar opladen van elektrische voertuigen. Tijdens de Noordelijke Klimaattop op 9 november 2017 hebben de Provincie Groningen, de provincie Drenthe en de gemeente Groningen de Green Deal Laadpalen ondertekend. De ambitie is om in de twee provincies voldoende laadinfrastructuur te realiseren zodat dit de groei van het elektrische vervoer stimuleert. Dit doen ze door 1000 laadpalen voor elektrische auto's te faciliteren in de openbare ruimte. De gemeente Stadskanaal heeft zich aangesloten bij dit project en heeft een plan opgesteld waar de laadpalen geplaatst kunnen worden. De daadwerkelijke plaatsing is afhankelijk van het aantal aanvragen.

Ook het aandeel elektrische fietsen neemt in Nederland gestaag toe. Door trapondersteuning neemt de snelheid toe en wordt de reistijd korter. De hogere snelheden van elektrische fietsen en de toename van oudere gebruikers veroorzaken wel nieuwe aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid. Maar de ontwikkeling en opkomst van e-bike en de speed-pedelec biedt in potentie ook belangrijke voordelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Dit zijn aspecten om rekening mee te houden in de openbare ruimte.

CONCEPT

Vergrijzing
Mensen worden gemiddeld ouder dan vroeger. Dit gaat soms gepaard met lichamelijke ongemakken. Een steeds groter groep weggebruikers is slecht ter been en/of heeft een verminderd reactievermogen. Dit heeft impact op de verkeersveiligheid en de eisen die we moeten stellen aan de infrastructuur en inrichting van de openbare ruimte.

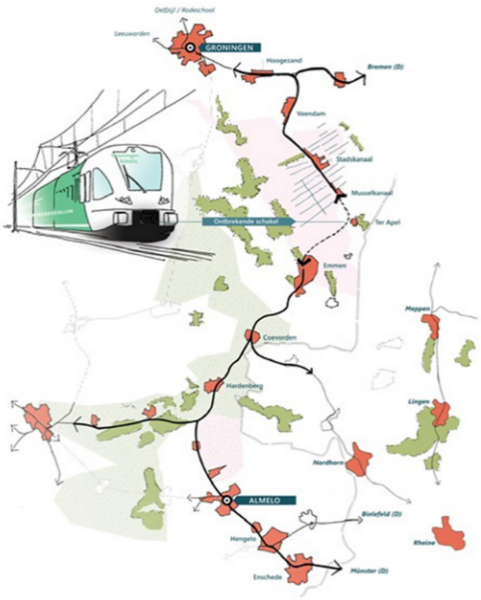
5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke opgave
De gemeente Stadskanaal gaat een nieuwe Ruimtelijke visie opstellen als onderdeel van de Omgevingsvisie. Doel is om de ruimtelijke impact van onze ambities op het gebied van wonen, bedrijvigheid, recreatie & toerisme, landbouw, duurzaamheid, natuurontwikkeling en bereikbaarheid, voor de korte, middellange en lange termijn in kaart te brengen. Belangrijke thema's zijn:

- Het bevorderen van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
- Er worden nieuwe uitbreidingslocaties en inbreidingslocaties gerealiseerd qua woningbouw.
- De bedrijventerreinen zijn aardig gevuld en gekeken wordt naar nieuwe uitbreidingslocaties.

Dorps- en Centrumvernieuwing
Om de kernen van de gemeente Stadskanaal aantrekkelijk en leefbaar te houden, dient hier de komende jaren de focus op te blijven liggen. Inmiddels is het centrum van Stadskanaal vrijwel volledig vernieuwt, waarbij niet alleen de openbare ruimte is aangepakt, maar ook het kernwinkelgebied. De verblijfskwaliteit van veel kernen dient op orde te blijven, ook om daarmee zoveel mogelijk inwoners en ondernemers te behouden.

Openbaar personenvervoer per spoor
In Groningen en Assen is fors geïnvesteerd in de hoofdstations als belangrijke overstappunten (ook wel HUB's genoemd). Tevens wordt de spoorverbinding Veendam - Stadskanaal heropend en wordt middels de Wunderline, vanuit Groningen, de verbinding naar Bremen verbeterd. De provincies Overijssel en Drenthe investeren in de treindienst op de Vechtdallijnen, Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg. Tevens is er geïnvesteerd in de stations Emmen-Zuid en Coevorden. Daarnaast hebben de provincie Drenthe en de Duitse deelstaat Nedersaksen concrete plannen (Nedersaksenlijn) om in 2025 tussen Emmen-Coevorden-Rheine reizigerstreinen te laten rijden. Dit alles zorgt ervoor dat rondom de Veenkoloniën de mobiliteit en leefbaarheid verhoogd wordt.



Na het aanbieden van de bouwstenen voor het Deltaplan voor Noord- Nederland in april 2020, hebben Rijk en regio een analyse uitgevoerd naar de maatschappelijke effecten van de aanleg van de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de verbetering van het bestaand spoor, gecombineerd met de bouw van extra woningen en de versterking van onze economische structuur. De belangrijkste conclusie was dat

CONCEPT

Noordelijk Nederland door de voorgestelde bouwstenen volwaardiger kan deelnemen aan de Nederlandse economie en samenleving, met hogere materiële welvaart, een aantrekkelijker vestigingsklimaat en goede verbindingen met andere landsdelen. Ook is er positieve invloed op de brede welvaartsthema's wonen, gezondheid, arbeid, vrije tijd en welzijn.

Uit het onderzoek bleek dat de Nedersaksenlijn relatief goed scoort in de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse); het hoogst van de drie spoorlijnen. In dezelfde periode werd vanuit ondernemers in het gebied de Stichting Nedersaksenlijn opgericht, met als doel de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. De stichting organiseerde op 18 mei 2022 de Dag van de Nedersaksenlijn. Tijdens het congres over de Nedersaksenlijn op 18 mei 2022 riep de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, middels een videoboodschap, de regio op te komen met een bidbook voor de Nedersaksenlijn. In samenwerking met de provincies Groningen en Overijssel heeft de provincie Drenthe het voortouw genomen om te komen tot een bidbook. Het bidbook NSL is tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport van 10 november 2022 aangeboden aan de staatssecretaris van Infrastructuur. Daarin wordt de Staatsecretaris opgeroepen om samen met en onder leiding van de regio vervolgonderzoek te doen en een realisatieplan te starten.

Op 28 november 2022 is de motie Van der Graaf c.s. over de Nedersaksenlijn ingediend. Deze motie is op 6 december door de voltallige Tweede Kamer aangenomen. De motie luidde: “overwegende dat de Nedersaksenlijn tot op heden enkel in het licht van het deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn onderzocht wordt in het MIRT; verzoekt de regering een zelfstandig MIRT onderzoek te starten naar de Nedersaksenlijn (Stadskanaal-Emmen), om te kunnen komen tot een startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar dit tracé. De provincie Drenthe heeft samen de de provincies Groningen en Overijsel en de NSL gemeenten een plan van aanpak MIRT onderzoek opgesteld en opgestart. Dit MIRT onderzoek moet eind 2024 leiden tot een startbesluit voor een MIRT verkenning.

Klimaatadaptatie

Door de veranderingen in het klimaat, wordt steeds meer gekeken naar de openbare ruimte en hoe hier maatregelen te nemen die helpen om het klimaat minder snel te doen veranderen. Aangezien de kans op meer neerslag en hittestress de komende jaren zullen toenemen, is het belangrijk hier maatregelen te nemen. Te denken valt aan meer ruimte creëren voor waterberging en groen en het minder toepassen van gesloten verhardingen. Dit biedt tevens de kans om het verblijfskwaliteit te verbeteren, hetgeen zorgt voor meer leefbaarheid in woonstraten e.d.

CONCEPT

6 Ambities mobiliteit

6.1 Visie op verkeer

De gemeente Stadskanaal continueert in de periode 2023-2033 het ingezette Duurzaam Veilige verkeer- en vervoersbeleid. In dit hoofdstuk wordt onder meer aangesloten op mogelijkheden en behoeften van belangrijke en kwetsbare mobiliteitsgroepen.

Op basis van voorgaande beleidskaders, inventarisatie & evaluatie, huidige inzichten en de risicoanalyse SPV Stadskanaal (bijlage 2) wordt in dit hoofdstuk aan de hand van beleidsthema's beschreven waar de gemeente de komende jaren op in gaat inzetten. Hierbij is onderstaande visie leidend:

Visie op het verkeer- en vervoersysteem Stadskanaal
De ambitie voor de komende jaren is het verbeteren van de verkeersveiligheid in 30 km-gebieden en op 50 km wegen. Daar waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan het beheer en/of onderhoud van infrastructuur. Investeringen focussen zich primair op de kwetsbare verkeersdeelnemers en het thema 'fiets'.

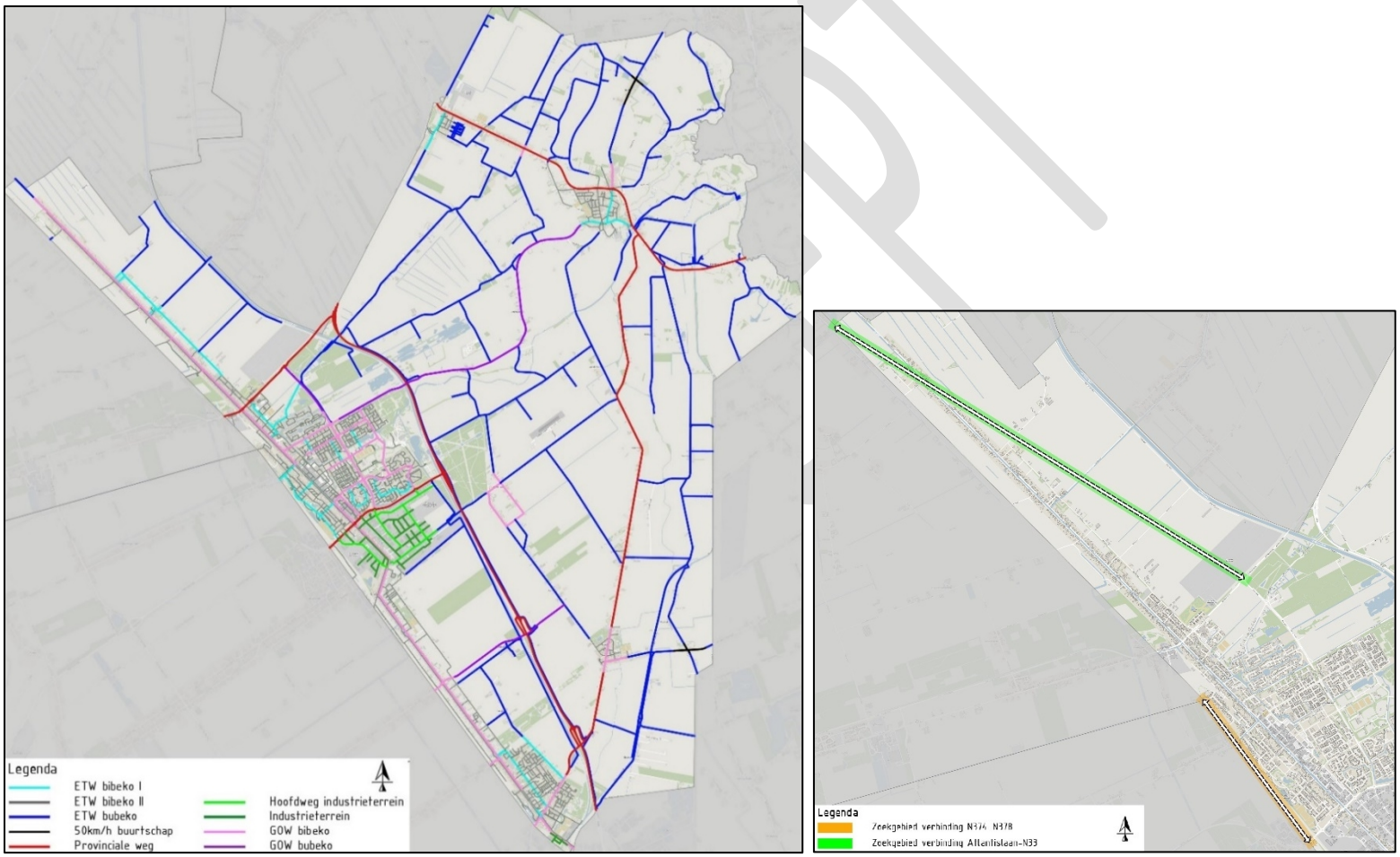


6.2 Verkeersstructuur

Onderstaand toont het wensbeeld voor de wegencategorisering (links) en zoekgebieden voor nieuwe verbindingen (rechts). Uitgangspunt voor de wegencategorisering is dat alle gemeentelijke wegen die als 'erftoegangsweg' zijn gecategoriseerd en (op termijn) ook zo worden ingericht. Voor de gemeentelijke wegen binnen de verschillende woonkernen betekent dit een inrichting en maximumsnelheid van 30 km/uur en voor de gemeentelijke wegen buiten de komgrenzen een passende inrichting met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Aanpak van de weginrichting gebeurt in eerste instantie volgens het 'werk met werk' principe, waarbij wegen worden heringericht als er toch al onderhoud staat gepland.

Voor de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/uur) en buiten de komgrenzen (60 km/uur) is in het wensbeeld voor de wegencategorisering onderscheid gemaakt in type I en type II wegen. Type I wegen zijn bestemd voor doorgaande verbindingen met wat hogere intensiteiten en voorzien van een bredere rijbaan, inclusief kantmarkering. De type II wegen zijn bestemd voor wegen met een lage intensiteit, waarbij de rijbaan smaller is en geen kantmarkering kent. In het wensbeeld voor de weginrichting van erftoegangswegen (paragraaf 8.1.1.) is dit aspect door vertaald, waarbij er nog wel enige vrijheid voor maatwerk is. De inrichting van wegen is vastgelegd in de Leidraad inrichting infrastructuur. Deze is opgenomen in bijlage 3.

Uit de inventarisatie van de huidige verkeersstructuur blijkt dat in Stadskanaal enkele verbindingen ontbreken, waardoor lokaal in Stadskanaal problemen ontstaan op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De nieuw te onderzoeken verbindingen zijn aan de rechterzijde opgenomen.



Wensbeeld wegencategorisering Stadskanaal (links) en zoekgebieden voor te onderzoeken nieuwe verbindingen (rechts)

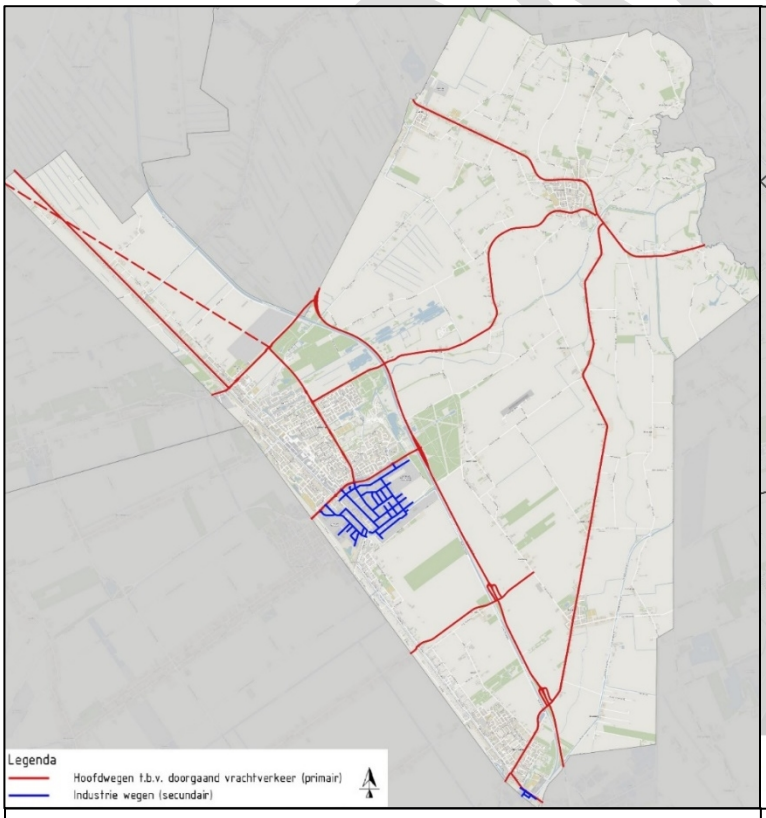
Beleidslijnen verkeerstructuur
• Alle woonstraten in de gemeente zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en worden (op termijn) ingericht als 30 km/uur weg (binnen komgrenzen) of 60 km/uur weg (buiten komgrenzen). • Wegen met een ontsluitende functie van wijken en centra (niet zijnde woonstraten) worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en zijn/worden ingericht als 50 km/uur (binnen de komgrenzen en 80 km/uur buiten de komgrenzen.

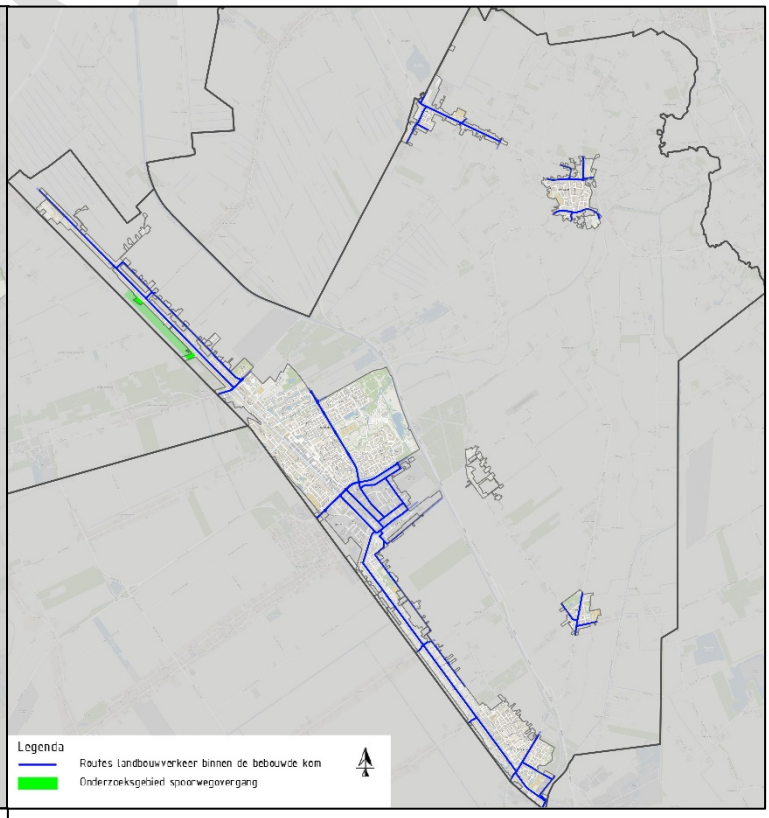
- Prioriteit van de toe te passen maatregelen op basis van risicoanalyse conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Stadskanaal (zie paragraaf 4.3.2 en bijlage 2).
- Bij de gemeentelijke planning van onderhoud aan wegen wordt rekening gehouden met extra te nemen maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.
- Gemeentelijke wegen worden (bij herinrichting of beheer/onderhoud) meer éénduidig ingericht.
- Bij het gemeentelijke geplande onderhoud aan wegen wordt in overleg getreden met aanwonenden als het gaat om het nemen van snelheid remmende maatregelen.
- De gemeente zet in op sanering van overbodige verkeersborden.
- Komgrenzen worden door middel van bebording en fysieke maatregelen duidelijk gemarkeerd.

6.3 Vracht- en landbouwverkeer

Bedrijventerreinen zijn ontsloten op wegen met primair een verkeersfunctie, zodat vrachtverkeer zich ook over deze wegen kan afwikkelen. Routes door bebouwde kommen en langs scholen en schoolroutes worden voor vrachtverkeer zoveel mogelijk voorkomen door het consequent toepassen van de Duurzaam Veilig principes.

De routes via gebiedsontsluitingswegen zijn dan voor het vrachtverkeer het meest aantrekkelijk. Het wensbeeld voor vrachtroutes is in onderstaande afbeelding (links) weergegeven. Doordat landbouwpercelen zich in verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom bevinden, wikkelt landbouwverkeer zich primair af over wegen buiten de bebouwde kom. Op sommige locaties moet landbouwverkeer ook gebruik maken van wegen binnen de bebouwde kom. De wegen die zijn aangegeven op onderstaande afbeelding (rechts) worden hiervoor geschikt geacht Inclusief de kortsluiting N378-N374 en de verlengde Atlantislaan richting Bareveld. In overleg met LTO en Cumela wordt de komende jaren aan de hand de beleidskaders en uitwerkingen voor (vracht)auto-, fiets- en landbouwverkeer een actualisatie van dit netwerk uitgevoerd.





Wensbeeld vrachtverkeer (links) en wensbeeld landbouwverkeer binnen de bebouwde kom (rechts)

Beleidslijnen vracht- en landbouwverkeer
• Het beperken van vrachtverkeer in het centrum door middel van extra laad- en losvoorzieningen. • Doorgaand vrachtverkeer wordt afgewikkeld via het provinciale wegennet. • Landbouwverkeer wordt afgewikkeld via het hoofdroutenetwerk voor landbouwverkeer. • Doorsnijdingen van bebouwde kommen door het hoofdroutenetwerk voor landbouwverkeer worden zoveel mogelijk voorkomen. • Binnen de gemeentegrens wordt geen vergunning 'Uitzonderlijk Vervoer' verleend aan landbouwvoertuigen breder dan 3,5 meter die gebruik willen maken van de openbare weg. • De gemeente treft maatregelen om mogelijke schade aan de weg en directe omgeving daarvan door landbouwverkeer te voorkomen of zo snel mogelijk te repareren. • De gemeente besteedt aandacht aan verkeerseducatie voor zowel bestuurders van landbouwvoertuigen als overige kwetsbare verkeersdeelnemers (specifiek scholieren) die in conflict met landbouwvoertuigen kunnen komen.

6.4 Openbaar vervoer

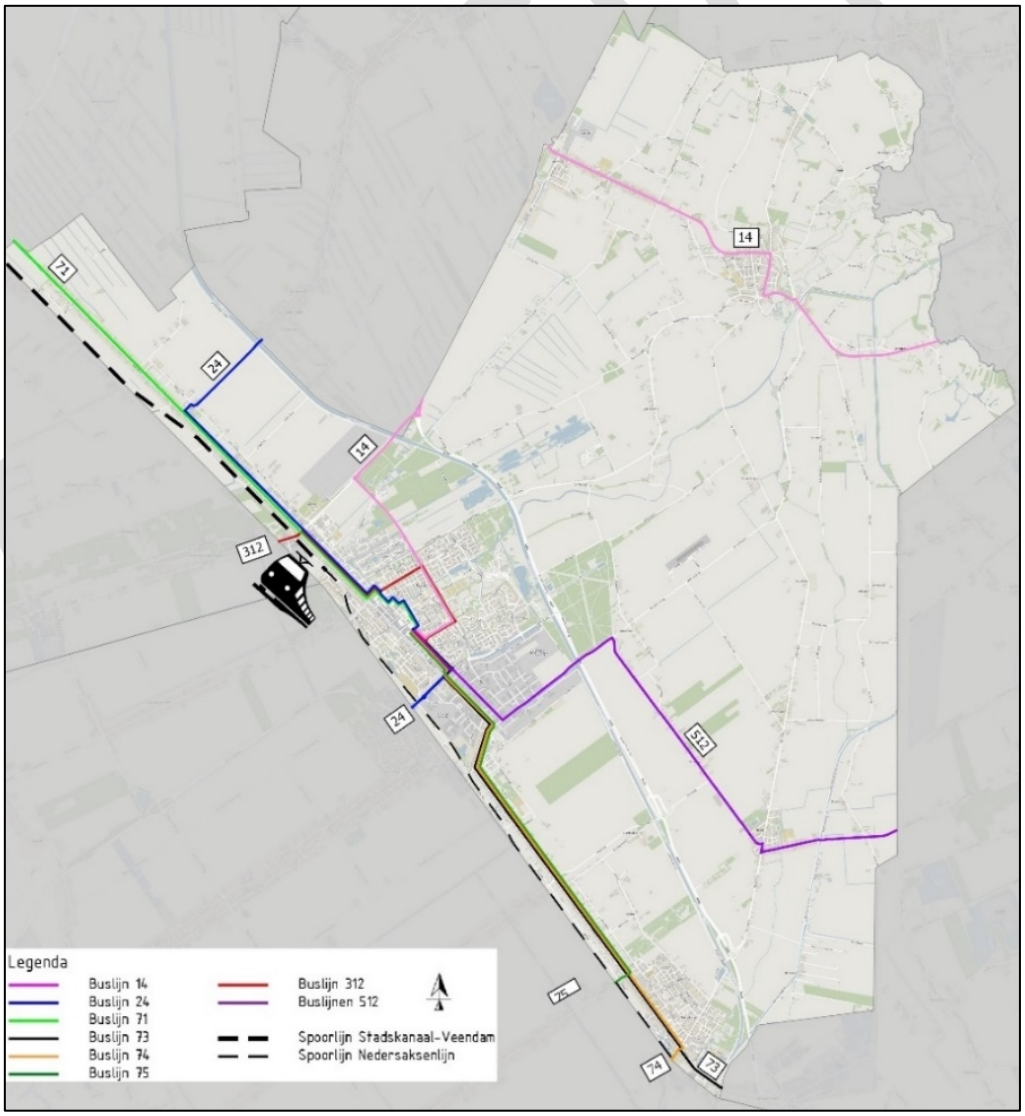
Voor een goede bereikbaarheid maakt het openbaar vervoer zoveel mogelijk gebruik van wegen met een verkeersfunctie. Om de toegankelijkheid te waarborgen zijn haltes toegankelijk en liggen haltes zo dicht mogelijk bij voorzieningen. Om de ketenmobiliteit te versterken zijn haltes voorzien van voldoende goede fietsenstallingen en sluiten de routes tussen de belangrijke voorzieningen en haltes zo veel mogelijk aan bij het fietsnetwerk en voetgangersroutes. De inzet is een duurzaam openbaar vervoer systeem. Waar een sterke vraag is en een snel en frequent collectief openbaar vervoer beschikbaar is. Daar waar de vraag laag is kan gebruik worden gemaakt van de HUB-taxi.



De gemeente heeft bij het OV-bureau beperkt invloed op de lijnvoering van het openbaar vervoer, maar is wel faciliterend door het aanbieden van goede infrastructuur en voorzieningen. De gemeente zet in op behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar verbetering van de kwaliteit. Zelf faciliteert de gemeente het openbaar vervoer door bij ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium rekening te houden met het openbaar vervoer.

Een goede spoorverbinding tussen Groningen en Enschede via Almelo-Hardenberg-Ter Apel-Stadskanaal en Veendam is essentieel voor de sociaaleconomische ontwikkeling en vitaliteit van onze regio en omliggende gemeenten. Een grensregio waar de bereikbaarheid van voorzieningen helaas niet vanzelfsprekend zijn. Het is daarom extra belangrijk dat steden zoals Groningen en Emmen met hun (zorg)voorzieningen op een duurzame wijze goed bereikbaar zijn (en natuurlijk omgekeerd). De geplande reactivering van de spoorlijn tussen Stadskanaal en Veendam is de eerste aanzet tot de realisatie van de Nedersaksenlijn.

Met een (snel)treinverbinding verbeteren we de bereikbaarheid niet alleen voor inwoners, ondernemers, studenten en forensen uit Stadskanaal, maar ook uit de provincie Groningen, Drenthe en Overijssel. Een gereactiveerde spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal en een mogelijke verlenging naar Emmen is een onmisbare bouwsteen voor de verdere ontwikkeling van de regio



Wensbeeld openbaar vervoer

Beleidslijnen openbaar vervoer
• Het reactiveren van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. • De realisatie van de Nedersaksenlijn als belangrijke noord-zuidverbinding Groningen-Veendam-Stadskanaal-Emmen-Almelo-Enschede. • Het huidige openbaar vervoernetwerk over de weg wordt beschouwd als het minimum aan openbaar vervoer binnen de gemeente. • Ieder dorp met >1.000 inwoners moet direct zijn aangesloten op het openbaar vervoer netwerk, zowel overdag als 's avonds. • Het toevoegen van nieuwe buslijnen is in principe niet noodzakelijk, de ontwikkeling van het openbaar vervoersysteem vindt daarom plaats aan de hand van HUB's, doelgroepen vervoer en/of publiek vervoer. • Bij grote en veelgebruikte openbaar vervoer-voorzieningen zijn voorzieningen aanwezig voor het stallen van fietsen (voor- en natransport) en faciliteren van wachtende reizigers. • Het openbaar vervoer maakt zoveel mogelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom. • Op bus routes worden niet onnodig veel snelheid remmende maatregelen die hinderlijk zijn voor het comfort van het busverkeer gerealiseerd. Bij het inpassen van eventuele snelheid remmende maatregelen wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor het openbaar vervoer. • Alle openbaar vervoer-haltes binnen de bebouwde kom en belangrijke haltes buiten de bebouwde kom zijn of worden toegankelijk ingericht. • Bij de inrichting van openbaar vervoer-haltes is sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. • Alle openbaar vervoer-voorzieningen zijn goed en veilig bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

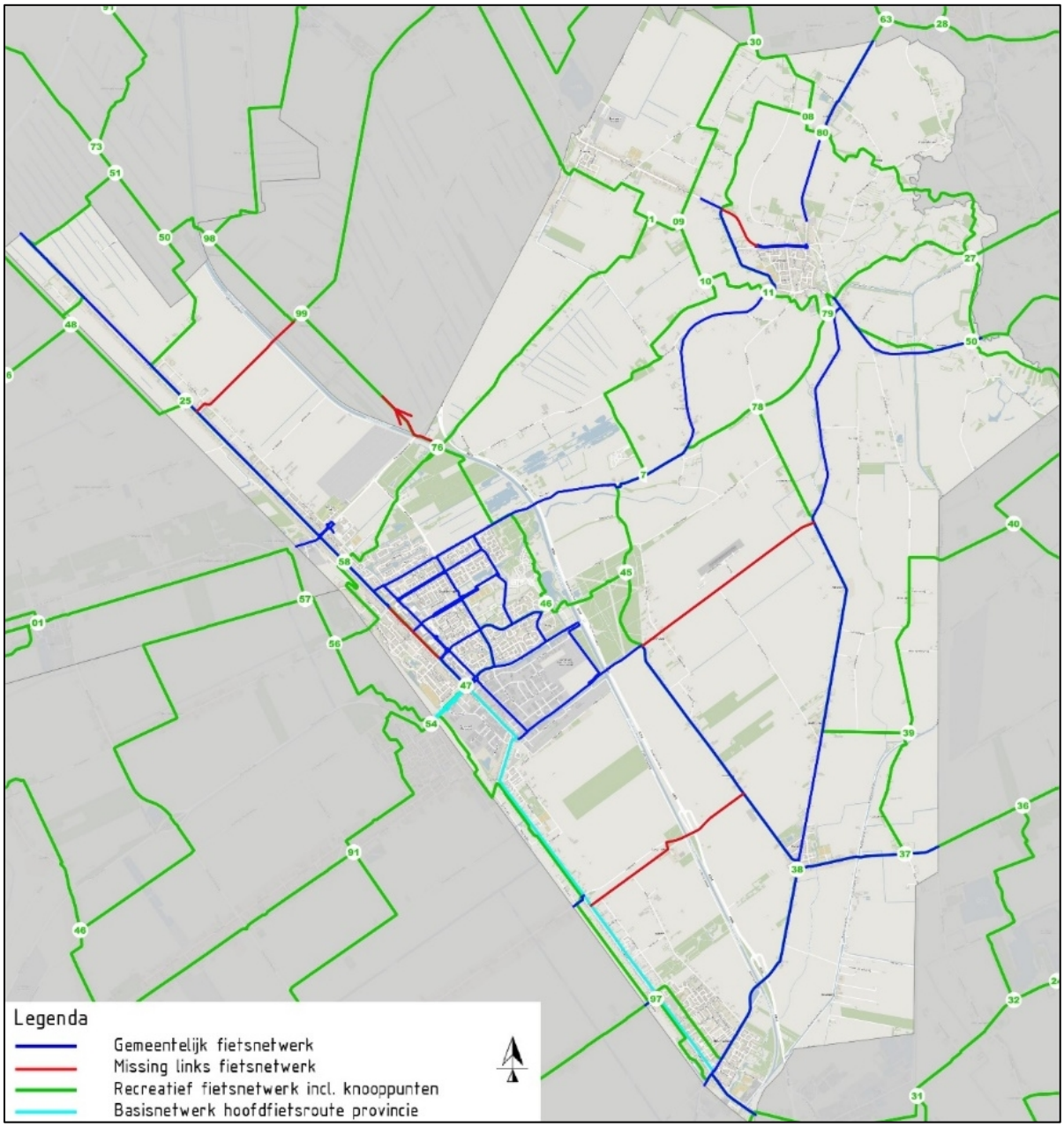
6.5 Fietsverkeer

Het wensbeeld voor het hoofdfietsnetwerk is op de volgende pagina weergegeven. Het hoofdfietsnetwerk is gericht op utilitair gebruik (woon – werk, woon – school) en ontsluit belangrijke voorzieningen zoals het winkelcentrum, scholen, het ziekenhuis en werklocaties. Fietsen op het hoofdfietsnetwerk is comfortabel, snel, direct en duidelijk herkenbaar. Meer (oudere) fietsers en elektrische fietsen leiden tot een vraag naar bredere fietspaden en fietsstroken. Routes van en naar voorzieningen, met name scholen, zijn aantrekkelijk en sociaal veilig. Met name bij scholen krijgen de fietser en voetganger een concurrentievoordeel ten opzichte van de auto. Bij de herinrichting van schoolomgevingen krijgen de fietsers en voetgangers zowel in parkeergelegenheid als bereikbaarheid de beste plek.



CONCEPT

Fietsroutes van goede kwaliteit maakt fietsen aantrekkelijker. Op een aantal fietsverbindingen is een verbetering nodig. Slechte fietspaden krijgen een kwaliteitsimpuls. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van toepassing van duurzame materialen. Ook worden bij de uitwerking van de Fietsstrategie van de provincie Groningen de mogelijkheden voor doorfietsroutes onderzocht. Met name de routes Stadskanaal-Musselkanaal en Stadskanaal-Nieuw Buinen zijn met het oog daarop interessant. De mogelijkheden worden samen met de provincie Groningen onderzocht.



Wensbeeld fietsnetwerk

Beleidslijnen fietsverkeer
• De gemeente stimuleert het fietsgebruik door het faciliteren van aantrekkelijke, goed onderhouden en toegankelijke fietsinfrastructuur. • Nieuwe fietsinfrastructuur wordt ontworpen vanuit behoeften van de gebruiker, waarbij ook de toegankelijkheid van mindervaliden/ouderen gewaarborgd wordt. • Inrichting en beheer & onderhoud van bermen draagt bij aan de verkeersveiligheid en het comfort van fietsverkeer in de gemeente. • Ontbrekende schakels in het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk worden ingevuld. • Met de juiste infrastructuur (bijvoorbeeld doorfietsroutes) en voorzieningen wordt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor utilitair autoverkeer;. • De gemeente investeert in de kwaliteit en fijnmazigheid van de gemeentelijke hoofdfietsstructuur. • Elke kern en elk dorpshart binnen de gemeente wordt aangesloten op de gemeentelijke hoofdfietsstructuur. • Bij fiets aantrekkende voorzieningen zijn voldoende (en veilige) fietsparkeervoorzieningen aanwezig. • De inrichting van het regionale en gemeentelijke hoofdfietsnetwerk dient aan te sluiten bij de provinciale en landelijke uitgangspunten. • Bij kruispunten van de hoofdfietsstructuur met gebiedsontsluitingswegen voor het autoverkeer wordt specifiek aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van fietsverkeer. (Nieuwe) oversteekvoorzieningen voor fietsverkeer worden (zoveel mogelijk) conform de CROW-richtlijnen voor hoofdfietsroutes ingericht. • Om het fietsen aantrekkelijker te maken (snelheid, comfort en doorstroming voor de fietser) en aan te laten sluiten bij de landelijke richtlijnen gaan we onderzoeken op welke rotondes binnen de bebouwde kom fietsers uniform in de voorrang kunnen brengen. • De gemeente richt het gemeentelijke hoofdfietsroutenetwerk vergevingsgezind in. • Het hoofdfietsnetwerk is onderdeel van de strooiroutes in het kader van de gladheidsbestrijding. • De gemeente zet met een aantrekkelijk routenetwerk, versterking van landschappelijke waarden en (duurzame) voorzieningen in op een aantrekkelijk fietsproduct. • De minimale breedte van een in twee richtingen bereden fietspad bedraagt 2,50 meter

6.6 Voetgangers en toegankelijkheid

Met name voor veel oudere mensen is lopen de belangrijkste manier van verplaatsen. De openbare ruimte moet toegankelijk zijn (geen obstakels, voldoende breedte), zodat ouderen en mensen met een handicap hier ook gebruik van kunnen maken. Looproutes tussen belangrijke voorzieningen en openbaar vervoer haltes zijn aantrekkelijk, zo kort mogelijk en sociaal veilig. Met name shared space toepassingen dragen bij aan de verblijfskwaliteit in verblijfsgebieden met een bovengemiddeld aandeel voetgangers zoals, centrum en winkelfuncties en schoolomgevingen. De voetganger staat binnen het shared space concept op gelijke voet met andere verkeersdeelnemers en verkeer is daarbij gelijkwaardig aan de andere functies in het openbaar gebied.

Beleidslijnen voetgangers en toegankelijkheid
• Bij nieuwe ontwikkelingen gaan we ontwerpen vanuit de kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals de fietser en voetganger. • De toegankelijkheid voor met name de oudere voetganger en mensen met een beperking krijgen hierbij speciale aandacht. • De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk.

CONCEPT

6.7 Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen

Kinderen nemen al vroeg deel aan het verkeer, fietsend of lopend, op weg naar school of naar vriendjes. Helaas vinden er nog steeds te veel ongelukken met jonge kinderen plaats. Het voorkomen van deze ongelukken kan de gemeente niet alleen. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente, scholen en ouders. Als gemeente willen we zorgen voor verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes, maar hiervoor vragen we ook inzet van de scholen. Want naast inrichting speelt ook het gedrag een grote rol. Daarom is het belangrijk dat ze op tijd verkeerslessen krijgen en geregeld oefenen. Uit ervaring blijkt dat praktische lessen een positieve invloed hebben op het gedrag en de vaardigheden van kinderen in het verkeer. Verkeerswijzer Groningen biedt scholen kosteloos (praktische) verkeers-educatie lessen aan. Alle activiteiten worden uitgevoerd door bedrijven en instellingen zoals VVN, ANWB, Fietsersbond, SBV, Team Alert en andere partners die al jaren professioneel actief met verkeerslessen en verkeersveiligheid bezig zijn.

Indien er sprake is van verkeersveiligheidsknelpunten in schoolroutes- en omgevingen zal de gemeente deze knelpunten oplossen indien de school het label Verkeersactieve school behaald. Het label Verkeersactieve school is de opvolger van het Gronings Verkeersveiligheidslabel en is een kwaliteitskeurmerk voor scholen die zich aantoonbaar inzetten voor de verkeersveiligheid van hun leerlingen. Een school die het label Verkeersactieve school heeft behaald, laat daarmee zien dat verkeerseducatie een structurele plaats in de lessen inneemt.

In onderstaand kader zijn de speerpunten omtrent scholen, schoolroutes en schoolomgevingen weergegeven.

Beleidslijnen Schoolroutes- en omgevingen
• Het oplossen van de verkeersonveiligheid in de omgeving van scholen is een gezamenlijke verantwoording van gemeente, scholen en gebruikers (ouders en leerlingen). • Alle basisscholen en scholen voor het voortgezet onderwijs hebben in 2030 een verkeersveiligheidslabel. • Infrastructurele maatregelen in schoolomgevingen worden alleen uitgevoerd indien de betreffende school in het bezit is van het Groningse Verkeersveiligheidslabel. • Belangrijke schoolroutes hebben prioriteit in het uitvoeringsprogramma verkeer. • Bij de herinrichting van wegen worden schoolomgevingen aangeduid en ingericht als ‘schoolzone’. • De gemeente zet in op structurele aandacht voor verkeerseducatie in zowel basis- als voortgezet onderwijs, mede gericht op lokale verkeersproblematiek.

6.8 Parkeren

De auto is en blijft de komende jaren een belangrijk vervoermiddel in de gemeente. In de totale vervoersketen speelt parkeren ook een belangrijke rol. Vanuit een toegankelijke buitenruimte krijgt het parkeren voor mindervaliden hierbij specifiek aandacht. Onderstaand kader bevat de speerpunten voor het parkeren. Uitgebreide toelichten m.b.t. parkeren voor mindervaliden, nieuwe ontwikkelingen, parkeerontheffingen e.d. zijn opgenomen in 6.8.1 ‘Uitgangspunten parkeren’. In enkele woonwijken doen zich parkeerproblemen voor. Eventuele noodzakelijke maatregelen zullen eerst worden getoetst aan acceptabele loopafstanden genoemd in 6.8.1.

6.8.1 Uitgangspunten parkeren

Ten aanzien van het parkeren hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Als in de bestaande situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, is parkeerregulatie niet aan de orde;
- In de gemeente zijn geen locaties waar op dit moment een aanleiding is om betaald parkeren in te voeren. De gemeente heeft daarom het standpunt om in de toekomst geen betaald parkeren op maaiveldniveau in te voeren. De enige betaalde parkeervoorziening is de parkeergarage onder het Stadshart. Deze parkeervoorziening is particulier eigendom en wordt ook particulier geëxploiteerd. Deze parkeervoorziening valt daarom buiten de scoop van het parkeren in de gemeente Stadskanaal;
- (Nieuwe) voorzieningen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte en mogen niet leiden tot een (toename van) een parkeertekort in de directe omgeving. De parkeerbehoefte dient te worden berekend aan de hand van de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. Gezien het landelijke karakter van de gemeente dienen daarbij de maximale parkeerkencijfers te worden gehanteerd. In overleg met de initiatiefnemer kan een lagere parkeernorm worden toegepast, mits de keuze voldoende wordt beargumenteerd;
- Bij realisatie van nieuwe (openbare) parkeerterreinen of uitbreiding van bestaande parkeerterreinen wordt de parkeerbehoefte berekend aan de hand van de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. Gezien het landelijke karakter van de gemeente dienen daarbij de maximale parkeerkencijfers te worden gehanteerd. Toepassen van een lagere parkeernorm is alleen mogelijk indien de keuze voldoende wordt beargumenteerd. Tevens wordt gekeken of bij realisatie van nieuwe (openbare) parkeerterreinen eventuele bestaande parkeertekorten kunnen worden opgelost.

Loopafstanden

Bij herinrichting wordt (in overleg met betrokkenen) de afweging gemaakt of er verbetermogelijkheden toepasbaar zijn. Om te bepalen of er in woongebieden sprake is van een parkeerprobleem worden de loopafstanden getoetst aan de acceptabele loopafstanden zoals weergegeven in onderstaande tabel. Indien dit het geval is wordt bekeken of er een kostenefficiënte oplossing toepasbaar is.

In onderstaande tabel worden de acceptabele loopafstanden weergegeven conform de richtlijnen van het CROW gehanteerd voor verschillende functies.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Gehandicaptenparkeerplaatsen

In de gemeente Stadskanaal is, mede door de vergrijzing, in toenemende mate behoefte aan (gereserveerde) gehandicaptenparkeerplaatsen. Inwoners van Stadskanaal kunnen daarnaast (onder voorwaarden) een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen om in aanmerking te komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Bij publieke voorzieningen zoals bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% algemene gehandicaptenparkeerplaatsen



CONCEPT

aanwezig te zijn. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw gesitueerd te worden (minder dan 100 meter). Voor grote (openbare) parkeerterreinen geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op vijftig gewone parkeerplaatsen.

Parkeerontheffingen
In de gemeente Stadskanaal is geen parkeervergunning nodig om te parkeren. Op alle parkeerplaatsen en op/langs alle wegen kan in principe gratis en vrij geparkeerd worden (tenzij anders is aangegeven). Zorginstellingen voor thuishulp en huisbezoek zijn voor hun bezoek afhankelijk van de auto. Het lukt dan niet altijd om de auto binnen acceptabele afstand van het bezoekadres te parkeren. Met name in het centrum van Stadskanaal en Musselkanaal doet dit probleem zich in de blauwe zones voor. Dit geldt ook voor klussendiensten die afhankelijk zijn van hun voertuig waarin zij de nodige gereedschappen en materialen vervoeren. Voor deze partijen is het mogelijk om binnen de blauwe zone een parkeerontheffing aan te vragen.

Laden en lossen in centra
Laden en lossen in centra dient onmiddellijk te gebeuren nadat het voertuig tot stilstand is gebracht bij voortduring in- of uitladen van goederen van enige omvang of enig gewicht gedurende de tijd die daarvoor nodig is.
Bevoorradingsverkeer voor winkels en pakketdiensten zorgen voor veel verkeer in de verblijfsruimten van het centrum van Stadskanaal en deels ook in Musselkanaal. Er zijn geen venstertijden van toepassing in het centrum. Dit heeft tot gevolg dat op de meest drukke tijden in het centrum er ook bevoorradingsverkeer is. Dit zorgt voor de nodige verkeersonveiligheid, overlast ten aanzien van de verblijfskwaliteit en schade aan de infrastructuur. Om dit tegen te gaan gaat de gemeente op strategische locaties in het centrum laad- en losplaatsen realiseren. Het is dan ook niet toegestaan voor bevoorradingsverkeer en pakketdiensten om elders dan op de laad- en losplaatsen te laden en lossen. Uitzonderingen zijn de winkels die in hun eigen laad- en losvoorziening hebben voorzien. De beleidsregels ten aanzien van venstertijden voor geluid blijven onverminderd van toepassing.



Parkeergelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen

Parkeerverboden
Er komen veel meldingen binnen van parkeeroverlast in woonwijken. De roep is dan ook om extra parkeervoorzieningen te realiseren, parkeerverboden aan te brengen of het aanbrengen van witte kruisen voor inritten.
Ten aanzien verzoeken om parkeerplaatsen zal er eerst een toets plaatsvinden over de noodzaak hiervan. Hiervoor worden de uitgangspunten gehanteerd zoals in bovenstaande tabel met acceptabele loopafstanden is weergegeven. Indien binnen de daarvoor aangegeven loopafstanden voldoende parkeergelegenheid aanwezig is zal de parkeersituatie moeten worden geaccepteerd en worden er geen parkeervoorzieningen getroffen. Indien er wel een noodzaak is tot maatregelen zal eerst worden onderzocht op welke wijze maatwerk kan worden geleverd of een combinatie met ander werk kan worden gemaakt. Indien dit niet het geval is zal de parkeersituatie moeten worden geaccepteerd. Maatwerk kan eventueel parkeren op eigen terrein zijn en voor eigen rekening mits dit niet leidt tot een verkeersonveilige situatie.

Ten aanzien van parkeerverboden zijn de regels in de wetgeving hierop duidelijk. Het is daarom niet nodig om extra voorzieningen aan te brengen om uit te leggen wat de regels zijn ten aanzien van het parkeren. Wij brengen daarom in principe geen parkeerverboden aan en aanduidingen in welke vorm dan ook (zoals witte kruisen) tenzij om verkeersveiligheidsredenen er een noodzaak is een parkeerverbod aan te brengen. Iemand die niet bereid is zich aan de regels te houden is geen reden om een parkeerverbod aan te brengen. In dat geval dient er handhaving plaats te vinden. Daar waar witte kruisen zijn aangebracht zullen deze niet worden onderhouden en op den duur vanzelf verdwijnen.

Parkeren grote voertuigen binnen de bebouwde kom
De gemeente weert het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de aanwezige bedrijventerreinen. In incidentele gevallen kan de gemeente ontheffingen verlenen voor het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom. Voorwaarde voor deze ontheffing is dat de beoogde (parkeer)locatie geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Parkeernormen
Bij nieuwe ontwikkelingen worden de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren - van parkeerkencijfers naar parkeernormen) als parkeernorm gehanteerd. Voor Stadskanaal is hierbij de stedelijkheidsgraad 'Niet stedelijk' van toepassing. Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is dat het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaats vindt. Op basis van de regiofunctie dat Stadskanaal heeft, wordt daarom binnen de CROW bandbreedte uitgegaan van het maximale parkeerkencijfer.

Beleidslijnen Parkeren
• In de gemeente kan op maaiveldniveau gratis geparkeerd worden. Alleen in de centra van Stadskanaal en Musselkanaal is parkeerregulering (blauwe zone) van toepassing. • Om te bepalen of er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen wordt dit tekort getoetst aan de landelijk geldende richtlijnen CROW voor loopafstanden. • In de parkeernormering van Stadskanaal wordt binnen de CROW bandbreedte uitgegaan van het maximale parkeerkencijfer. • Bij publieke voorzieningen is minimaal 5% gehandicaptenparkeerplaats. Bij grotere (openbare) parkeerterreinen is minimaal één van de 50 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats; • (Nieuwe) voorzieningen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte en mogen niet leiden tot een (toename van) een parkeertekort in de directe omgeving. • Het laden en lossen in het centrum van Stadskanaal door vrachtwagens en pakketdiensten dient alleen plaats te vinden op de daarvoor ingerichte voorzieningen voor de tijd die daarvoor nodig is. • Volgens de landelijke wetgeving is het duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden. Behoudens de parkeerregulering in het centrum van Stadskanaal en Musselkanaal zijn wij terughoudend in het toepassen van parkeerverboden en aanduidingen in welke vorm dan ook (zoals witte kruisen).

6.9 Verkeersveiligheid

De gemeente blijft de komende jaren inzetten op verbetering van de verkeersveiligheid voor al haar weggebruikers. Naast ongevalslocaties wordt hierbij ook aandacht besteedt aan locaties waar verkeersdeelnemers zich onveilig voelen. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de meest kwetsbare fietsers en voetgangers, waarbij een impuls voor de toegankelijkheid in de openbare ruimte ook bij moet dragen aan vermindering van (het gevoel van) onveiligheid. Per situatie wordt beoordeeld of een maatregel (het gevoel van) verkeersveiligheid kan vergroten. Het betreft niet alleen locaties waar daadwerkelijk (meerdere) ongevallen zijn geregistreerd, maar ook locaties waar momenteel een (groot) gevoel van onveiligheid ervaren wordt of een significant verkeersveiligheidsrisico aanwezig is. Hierbij geldt dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij initiatieven vanuit beheer & onderhoud.

Verkeersveiligheid blijft de komende jaren een van de grootste prioriteiten in het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente. Naast het treffen van infrastructurele maatregelen, gaat de gemeente

CONCEPT

de komende periode ook inzetten op doelgroepsgerichte gedragsbeïnvloeding. In onderstaand kader zijn de speerpunten voor verkeersveiligheid weergegeven.

Beleidslijnen verkeersveiligheid
• Stadskanaal conformeert zich aan de provinciale doelstelling ‘samen richting nul verkeersslachtoffers’. • Als onderdeel van het gezamenlijk initiatief Verkeerswijzer Groningen worden diverse verkeersveiligheidscampagnes en educatie-activiteiten georganiseerd om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen. • De meest onveilige locaties (subjectief en objectief) worden (waar mogelijk vanuit beheer & onderhoud) aangepakt, waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers prioriteit krijgen. Onveilige bermen in het buitengebied worden aangepakt. • Risicolocaties (verder) in beeld brengen en waar mogelijk aanpakken. • De gemeente zet in op doelgroepgerichte gedragsbeïnvloeding door permanente verkeerseducatie, communicatiecampagnes en handhaving. • De gemeente past geen verkeerspiegels toe. • Bij gladheid wordt op de doorgaande- en risicowegen en school- en bus routes preventief gestrooid.

6.10 Duurzaamheid

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in onze gemeente. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto’s emissieloos, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto’s zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een onderdeel van het nationale Klimaatakkoord.

We maken bij de plaatsing van openbare laadpalen gebruik van een aanvraag gestuurde uitrolstrategie. Om laadzekerheid voor de EV-rijder te realiseren is in de toekomst een flink aantal (semi)publieke laadpunten nodig. De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich niet exact voorspellen, daarom gebruiken we een aanvraag gestuurde strategie. Voor publieke laadinfra zijn er wel prognoses en ook zijn er strategische laadpalen die de punten kunnen opvullen waar nu nog niks uitgerold is.

De gemeente zet daarnaast in op duurzame initiatieven op het gebied van privaat en publiek vervoer binnen de regio. Het streven is een goed OV-basisnetwerk met alternatieven waar een reguliere OV-lijn niet mogelijk is. Een betaalbaar alternatief (of aanvulling) van het openbaar vervoer is een deelauto-systeem. De deelauto is interessant voor mensen die afhankelijk zijn of worden van het openbaar vervoer, maar ook voor inwoners die bezig zijn met het milieuaspect of om financiële redenen. Een deelauto kan op elk gewenst moment gebruikt worden zonder dat deze in eigen bezit is. Een voordeel van een deelauto is een betere benutting van de openbare ruimte. Het is niet alleen een oplossing voor de stad, maar ook voor plaatsen zoals Stadskanaal.

Beleidslijnen Duurzaamheid
• Het faciliteren van de uitrol van laadinfrastructuur. • (Hoofd)fietsroutes afstemmen op het gebruik van elektrische fietsen. • Stimuleren van het fietsgebruik. • Stimuleren duurzame openbaar vervoer alternatieven zoals bijv. de deelauto.

CONCEPT

7 Risicothema's Stadskanaal

De risico thema's die uit de SPV risicoanalyse van de gemeente Stadskanaal naar voren komen en waar dit GVVP zich de komende jaren op zal richten zijn hieronder opgesomd. De gehele SPV risicoanalyse voor Stadskanaal is opgenomen in bijlage 2:

- **Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen**

Slachtoffers naar maximumsnelheid en modi (2014-2019)

Snelheidsregime	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoer	Overig	Totaal #	Totaal %
15	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1%
30	3	22	1	4	3	0	5	0	0	2	0	0	9	49	22%
50	6	35	4	6	4	5	44	5	0	2	0	0	6	117	52%
60	1	1	0	1	0	2	3	0	0	1	0	0	0	9	4%
70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
80	0	0	0	2	0	4	14	5	0	0	0	0	0	25	11%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	0	10	0	1	0	0	0	0	11	5%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Niet ingevuld	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	11	5%
Totaal #	12	62	7	14	8	11	76	10	1	5	0	0	19	225	100%
Totaal %	5%	28%	3%	6%	4%	5%	34%	4%	0%	2%	0%	0%	8%	100%	

Slachtoffers naar maximum snelheid en modi (2018 t/m 2022)

Som van Slachtoffers	Kolomlabels										
Rijlabels	Bestelauto	Bromfiets +	Dier	E-bike	Fiets	Motor	Overige	Personenauto	Vast/los object	Voetganger	Vrachtauto	Eindtotaal
100 km/h	1		0			0	0	7	0		0	8
15 km/h (stapvoets)					1			0		1		2
30 km/h	0	2		5	17	1	2	5	0	1	0	33
50 km/h	4	11		6	14	7	4	24	0	4	0	74
60 km/h	3	1			1	1	0	7	0		0	13
70 km/h								0	0			0
80 km/h	4	0	0		1	5	1	16	0		0	27
Niet ingevuld	1	3		2	3	2	1	2	0	1	0	15
Eindtotaal	**13**	**17**	**0**	**13**	**37**	**16**	**8**	**61**	**0**	**7**	**0**	**172**

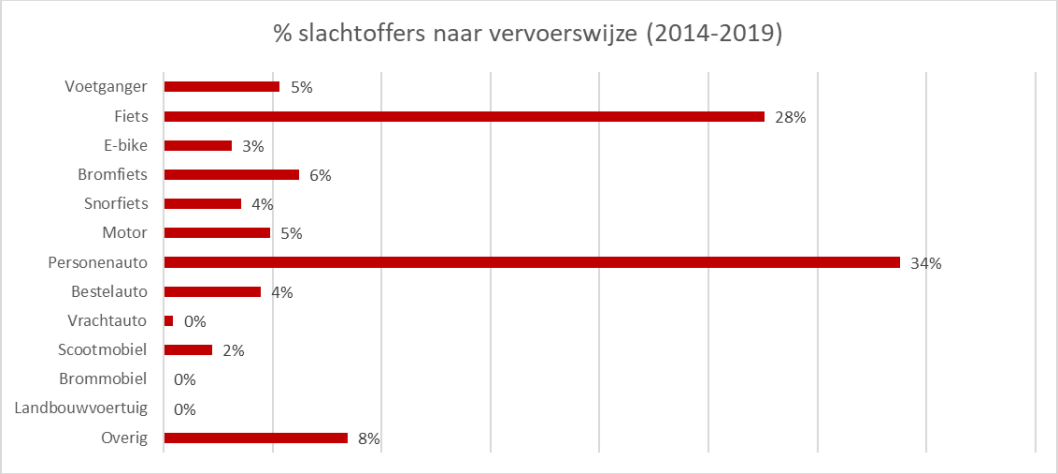
  - De gemiddelde score van de vormtoets van de getoetste 30 km/u wegen is onvoldoende (3,8). Er is op vrijwel alle wegen voor meerdere criteria nog verbetering mogelijk. Met name fietsers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 30 km/u wegen.
  - De beoordeelde 50 km/u wegen scoren gemiddeld ook een onvoldoende (4,3). Alleen op de criteria 'aanwezigheid vrij liggende fietspaden' en 'intensiteit passend' wordt overal goed gescoord. Voor de overige criteria is meestal nog verbetering mogelijk. Alleen de Navolaan vormt de uitschieter met een score van 7,5; een 'goed'.
  - In totaal blijkt dat de 30 km/u wegen op de tweede plaats staan wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime. Uit Tabel 6 blijkt vervolgens dat 33 van de 49 slachtoffers op 30 km/u wegen kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen (voetgangers, (e-)fietsers, bromfietsers). Met name fietsers zijn met 22 van de 49 in de periode 2014-2019 en 17 van de 33 in de periode 2018- 2022 oververtegenwoordigd in de slachtofferongevallen op 30 km/u wegen.

- **Fietsers en Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en ouderen**

Slachtoffers naar leeftijd en modi (2014-2019)

Leeftijd	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoer	Overig	Totaal #	Totaal %
0 t/m 11 jaar	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	8	4%
12 t/m 15 jaar	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	5%
16 t/m 17 jaar	2	8	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	1	16	7%
18 t/m 24 jaar	0	3	0	3	2	1	20	1	0	0	0	0	2	32	14%
25 t/m 39 jaar	0	2	0	0	2	3	20	3	1	0	0	0	2	33	15%
40 t/m 49 jaar	0	6	0	1	1	3	4	2	0	1	0	0	1	19	8%
50 t/m 59 jaar	1	6	1	4	1	2	14	3	0	0	0	0	2	34	15%
60 t/m 69 jaar	2	11	3	2	1	2	7	1	0	0	0	0	1	30	13%
70 en ouder	6	15	3	1	0	0	7	0	0	4	0	0	4	40	18%
Niet ingevuld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Onbekend	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0%
Totaal #	12	62	7	14	8	11	76	10	1	5	0	0	19	225	100%
Totaal %	5%	28%	3%	6%	4%	5%	34%	4%	0%	2%	0%	0%	8%	100%	

CONCEPT



- Ruim een vierde deel van de verkeersslachtoffers in Stadskanaal vallen op de gewone (28%) en elektrische (3%) fiets. In de periode 2018-2022 zijn dat 22% op de gewone fiets en 8% op de elektrische fiets. Opvallend is de toename van 5% van het aandeel verkeerslachtoffers op de elektrische fiets. Onder de gebruikers van een 'gewone' fiets vallen de slachtoffers meer verspreid over de leeftijdscategorieën, met het zwaartepunt op kinderen (0-17 jaar) en senioren (60+).
- Op de volgende punten is potentieel nog verbetering mogelijk:
  - Verder omlaag brengen van het percentage 80 km/uur wegen met fietsers op de rijbaan.
  - Verder omhoog brengen van het percentage 50 en 80 km/u wegen met éénrichtings (brom)fietspaden, wat het percentage tweerichtings (brom)fietspaden zal doen verlagen. Waar dat niet mogelijk is de fietspaden te verbreden.

- **Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist (18-24 jaar)**
  - De jonge automobilist vormt 25% van het totale aantal autoslachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op gemeentelijke 50 km/u en 80 km/u wegen. Deze leeftijdsgroep maakt een relatief klein deel uit van de bevolking, maar komt relatief vaak in de slachtofferstatistieken voor.

- **Rijden onder invloed**

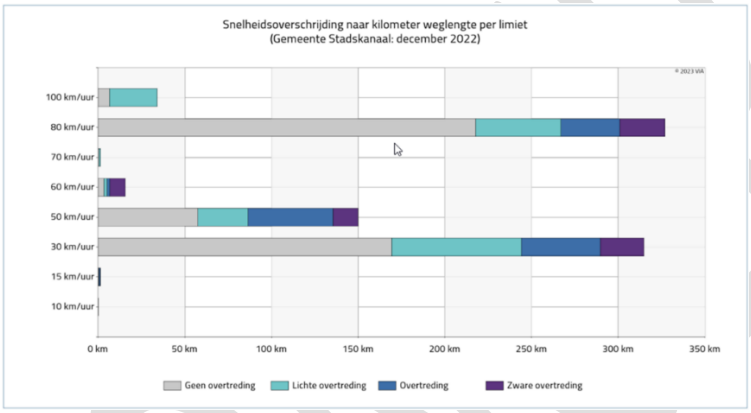
  Het thema rijden onder invloed is zeer moeilijk te duiden. Op (politie-)regionaal niveau is een afname van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in de provincie Groningen systematisch onder invloed rijden is beperkt uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel aanwezig. Op gemeentelijk niveau laten CJIB gegevens van gemeente Stadskanaal over het aantal feiten in relatie tot alcohol de laatste jaren een afname zien.

  Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcohol gerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware

alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is landelijk opgenomen als risico en daardoor ook van toepassing op de provincie Groningen.

Groningen valt onder de politieregio Noord-Nederland. In deze regio is volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) al jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. In de periode 2002-2015 was Noord-Nederland een van de best scorende politieregio's (in procenten overtreders). In 2017 is dit beeld echter veranderd en scoort de regio Noord-Nederland samen met de provincie Limburg het slechtste.
Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.

- **Snelheid in het verkeer**



  - Uit de figuur blijkt dat op 60 km/u-wegen ook het percentage (zware) overtredingen als gevolg van de snelheidsovertreding relatief het grootst is (ongeveer 50%).
  - 30 km/uur wegen: Op ca. 30% van de totale weglengte (van alle 30 km/uur wegen) wordt de snelheidslimiet overschreden.
  - 50 km/uur wegen: Op ruim 50% van de totale weglengte (van alle 50 km/uur wegen) wordt de snelheidslimiet overschreden.
  - Onderstaande figuur laat zien op welke wegen in de gemeente de snelheidsproblematiek zich concentreert. CROSS combineert de ongevallenscore met een verklarende variabele, zoals de snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit, mede door een hogere waarde aan de recente ongevallenjaren toe te kennen, in de 'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten'. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore.

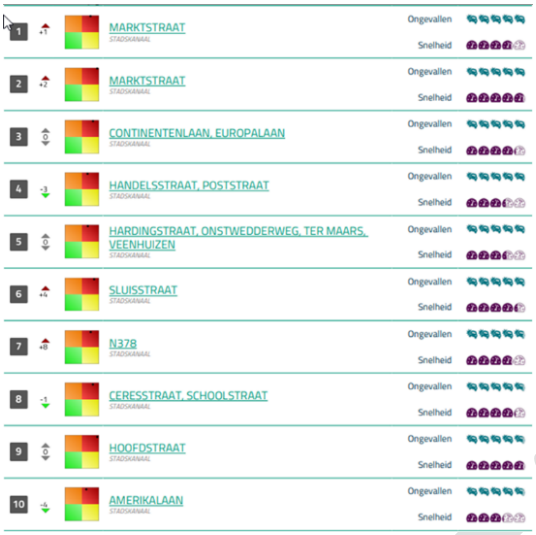


Snelheidsoverschrijdingen in de gemeente per kilometer weglengte (per snelheidslimiet)

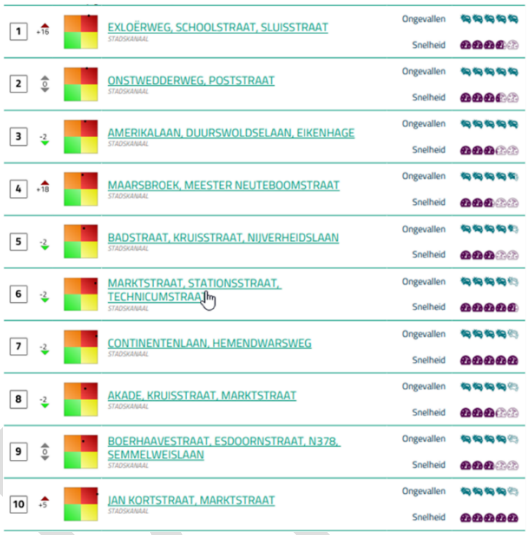
Aan de hand van CROSS-score zijn de meest onveilige trajecten op basis van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn in de tabel op de volgende bladzijde weergegeven.

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 50 km/u-wegen zijn. Dit komt vooral omdat op 50 km/u-wegen meer (verschillende) soorten verkeersdeelnemers aanwezig zijn. Een hogere snelheid op die wegen leidt eerder tot ongevallen dan een hogere snelheid op wegen in het buitengebied.

Top 10 meest onveilige trajecten2017- t/m Q2 2022



Top 10 meest onveilige kruispunten 2017- t/m Q2 2022



Top 10 onveilige trajecten en kruispunten op basis van de ongevallenscore, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject/kruispunt en de scores uitgedrukt in symbolen. De N378 is een provinciale weg en maakt geen onderdeel van de maatregelen in dit beleidsplan.

- **Afleiding in het verkeer**
  - Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In de Groningse verkeersveiligheidsrisicoanalyse staat dit thema opgenomen als algemeen risico thema. Hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

- **Verkeersovertreders**
  - Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook opgenomen in het Groningse verkeersveiligheid risicoanalyse als SPV-thema en zal daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in gemeente Stadskanaal behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Hiervoor zijn de belangrijkste conclusies uit het SPV met betrekking tot de individuele risicothema's beschreven. Vervolgstap in het SPV is het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een combinatie van risicofactoren leidt tot een verhoogd algeheel risico.

CONCEPT

7.1 Uitwerking van risico-indicator naar doelstelling en activiteit

De risico-indicatoren geven inzicht in de oorzaken van het verkeersveiligheidsrisico voor dat specifieke risicothema. Aan de hand hiervan zijn de verkeersveiligheidsdoelstellingen en activiteiten bepaald.

- De verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn gerelateerd aan de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de bovenliggende verkeersveiligheidsambities.
- De activiteiten beschrijven op welke wijze aan de doelstellingen wordt gewerkt. Met andere woorden, welke activiteiten worden uitgevoerd om de doelstellingen te behalen.

De risico indicatoren zijn in onderstaande tabel samengevat per beleidsthema.

Beleidsthema	Risico indicatoren
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/uur wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fietsers, ouderen
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge automobilist (18-24 jaar)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	50, 60 en 80 km/uur wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

In de tabel op de volgende bladzijde is, op basis van de hiervoor bepaalde risico-indicatoren, een uitwerking van indicator naar doelstelling en activiteit gegeven.

CONCEPT

SPV thema	Subthema	Risico-indicator	Verkeersveiligheidsdoelstellingen	Activiteit(en)
Veilige infrastructuur	30 km/u-wegen	Fietsers 0-17 jaar op 30 km/uur wegen	Toename aantal 30 km/u-wegen type I met fiets(suggestie)stroken die voldoen aan landelijke/gemeentelijke ontwerprichtlijnen	Onderzoeken of/waar fiets(suggestie)stroken verbreed kunnen worden
		Oudere fietsers op 30 km/uur wegen	Toename 30 km/wegen met veilig ingerichte fietsvoorzieningen	Onderzoeken of/waar fietsvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd met het oog op veiligheid, ruimte en wenselijkheid Onderzoeken of/waar vrijliggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd als alternatief voor fiets(suggestie)stroken
		30 km/uur-wegen V85 ≥ 35 km/uur	V85-snelheid meetbaar omlaag op wegvakken waar deze ≥ 35 km/uur is	Onderzoeken of/waar snelheidsremmende maatregelen kunnen worden getroffen
		Fietsongevallen	Afname fietsongevallen gewone fiets en E-bike	Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 60 km/u-wegen V85 ≥ 60 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement)
				Onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden gerealiseerd met het oog op fietsveiligheid
	50 km/u-wegen	50 km/u-wegen V85 ≥ 58 km/u	V85-snelheid meetbaar omlaag op wegvakken waar deze ≥ 58 km/u is	Onderzoeken of/waar fietsvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd met het oog op veiligheid, ruimte en wenselijkheid Waar mogelijk wegen afschalen van 50 km/uur naar 30 km/uur Onderzoeken of/waar snelheidsremmende maatregelen kunnen worden getroffen Bereik campagnes vergroten
		50 km/u-wegen met vrijliggende fietspaden ≤ 2,00 m breed zijn	Toename aantal 50 km/u-wegen met vrijliggende fietspaden die voldoen aan landelijke ontwerprichtlijnen	Onderzoeken of/waar fietspaden ≤ 2,00 m breed verbreed kunnen worden Kruisingen met zijwegen duidelijker en veiliger inrichten Oversteken langzaam verkeer over 50 km/u wegen veiliger inrichten
		Oudere fietsers op 50 km/u-wegen	Toename 50 km/u-wegen met veilig ingerichte fietsvoorzieningen	Onderzoeken op welke 50 km/u-wegen fietsvoorzieningen niet veilig zijn ingericht en welke maatregelen hiervoor nodig zijn
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets en voetganger	Jongeren (4-17 jaar) op de fiets en ouderen (55-74 jaar) op de fiets/e-bike	Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen	Ontwerp en realisatie doorfietsroutes Verwijderen (onnodige) fietspaaltjes Vergevingsgezind inrichten fietsvoorzieningen (inclusief bermen) Fietspaden en fiets(suggestie)stroken verbreden
			Veilige schoolomgeving	Inrichten schoolzones/schoolfietsroutes
			Verbeteren fietsbekwaamheid en verkeersveilig gedrag (jongere en oudere) fietsers	Bereik campagnes vergroten Educatie inzetten op scholen
		Enkelvoudige fietsongevallen met elektrische fietsen	Afname aantal enkelvoudige fietsongevallen met elektrische fietsen	Verwijderen (onnodige) fietspaaltjes
				Vergevingsgezind inrichten fietsvoorzieningen (inclusief bermen)
				Fietspaden en fiets(suggestie)stroken verbreden
				Bereik campagnes vergroten
				Educatie gericht op oudere elektrische fietser
		Fietsverlichting onder jongeren	Toename aandeel fietsers dat (juiste) voor- en achterlicht voert	Vergoten inzet handhaving
				Bereik campagnes vergroten
				Educatie inzetten op scholen
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge automobilist (18-24 jaar)	Beginnende bestuurders	Afname ongevallen jonge automobilisten	Bereik campagnes vergroten
				Educatie gericht op de jonge automobilist
Rijden onder invloed	Alcohol en drugs	Gebruik alcohol en drugs in verkeer	Afname gebruik alcohol en drugs in verkeer	Bereik campagnes vergroten
				Vergroten inzet handhaving
				Educatie gericht op de gevolgen van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer
Snelheid in het verkeer	50, 60 en 80 km/uur wegen	60 km/u-wegen met een V85 ≥ 68 km/u	V85-snelheid meetbaar omlaag op 60 km/u-wegvakken waar deze ≥ 68 km/u is	Vergroten inzet handhaving Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 60 km/u-wegen V85 ≥ 68 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement)
		50 km/u-wegen met hoge ongevallen- én snelheidsscore	Snelheid meetbaar omlaag op 50 km/u-wegen met hoge ongevallen- én risicoscore	Waar mogelijk wegen afschalen van 50 km/uur naar 30 km/uur Opstellen maatregelenpakket gericht op 50 km/u-wegen met hoge ongevallen- en risicoscore (gericht op Engineering, Education en Enforcement)
		80 km/u wegen met een V85 ≥ 80 km/u	Snelheden meetbaar omlaag op 80 km/u wegen waar deze ≥ 90 km/uur is.	Waar mogelijk wegen afschalen van 80 km/uur naar 60 km/uur
				Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 80 km/u-wegen V85 ≥ 90 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement)
Afleiding in het verkeer	Afleiding in verkeer	Het gebruik van de smartphonen onder het autorijden en op de fiets leidt tot gevaarlijke situaties en letselongevallen	Bewustwording gevolgen gebruik smartphonen in het verkeer	Bereik campagnes vergroten
				Vergroting inzet handhaving
				Educatie gericht op gevolgen van gebruik smartphone in het verkeer
Verkeersovertreders	Asosiaal en agressief rijgedrag	Het overschatten van de rijvaardigheid	Bewustwording van de gevolgen van asosiaal en agressief rijgedrag	Bereik campagnes vergroten
				Vergroting handhaving
				Educatie gericht op de gevolgen van asosiaal en agressief rijgedrag

8 Meerjarenmaatregelenplan

In het Meer-jaren verkeersmaatregelenplan worden de maatregelen in de paragrafen 8.1 tot en met 8.8 per risico-thema geclusterd tot een maatregelenpakket, bestaande uit korte termijn, middellange termijn en lange termijn maatregelen tot en met 2034. In paragraaf 8.9 wordt een totaal overzicht van maatregelen weergegeven uitgezet in prioriteit en tijd.

De maatregelen uit het maatregelenpakket worden uitgewerkt in een globale kostenraming. Tevens wordt de termijn aangegeven wanneer de maatregelen tot uitvoering worden gebracht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de termijnen kort (2023-2026), middel lang (2026-2030) en lang (2030-2033) of een combinatie daarvan afhankelijk van het onderwerp/project. In de overzichtstabellen in paragraaf 8.9 wordt het volledige maatregelenpakket per beleidsthema samengevat.

Bij de preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid betrekken we zoveel mogelijk partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Denk aan de handhavingsinstanties, producenten en maatschappelijke partijen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt een integrale blik en het betrekken van andere domeinen als zorg en veiligheid.

CONCEPT

8.1 Maatregelen verkeersstructuur

Nr.	Risicolocatie	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.1.1	Centrumgebied Hoofdstraat	30 km/h weg en fietsverkeer	Deze weg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en heeft smalle fietsstroken ≤ 0,75 meter. 40% van het verkeer langs het kanaal door het centrum is doorgaand verkeer en rijdt te hard.	Verbreden fietstroken, verlagen snelheid van het verkeer en weren doorgaand verkeer	Afstemming met politie over handhaving van snelheid.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	60.000 - 80.000	Gemeente, politie	2023-2026
8.1.2	Drentse ringweg	Snelheid en verkeersintensiteit	Deze weg ontlast de Hoofdstraat van doorgaand verkeer en ontsluit de woonwijk Parkwijk direct op de N374 en N378.	Onderzoek aanleg nieuwe rondweg ten zuidwesten van Stadskanaal gecombineerd met de aanleg van de Nedersaksenlijn	NVT	NVT	Verlaging van de snelheid, verkeersintensiteit en ongevalsrisico		pm	Gemeente	2023-2033
8.1.3	Verlengde Atlantislaan	Snelheid en verkeersintensiteit	De weg langs het kanaal heeft een woonfunctie/bedrijfsfunctie, een ontsluitende functie en is een omleidingsroute voor de N33. Deze nieuwe route weg ontlast de weg langs het kanaal van Gasselternijveenschemond tot Bareveld.	Onderzoek aanleg nieuwe weg in het verlengde van de Atlantislaan ten noorden van de lintbebouwing Stadskanaal Noord.	NVT	NVT	Verlaging van de snelheid, verkeersintensiteit en ongevalsrisico		pm	Gemeente	2023-2033

8.2 Maatregelen vracht-/landbouwverkeer

Nr.	Risicogroep-modaliteit	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.2.1	Landbouw-verkeer en vrachtverkeer	Fietsers	Fietsers rijden in dode hoek van groot verkeer en dragen daardoor bij aan risico ensteg letselongevallen	Onderzoeken maatregelen doorgaand landbouwverkeer in kernen. Onderzoeken maatregelen doorgaand vrachtverkeer	Weren doorgaand landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer door bebouwde kommen. Aanleg verbinding N374-N378 (Drentse ringweg) en verlengde Atlantislaan ri Bareveld.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Minder groot verkeer door bebouwde kommen draagt bij aan verkeersveiligheid fietsers.	2 jaar na realisatie registratie ongevallen	Nog nader te bepalen	Gemeente	2023-2033

8.3 Maatregelen openbaar Vervoer

Nr.	Risicogroep-modaliteit	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.3.1	Bereikbaarheid haltevoorzieningen	Fietsers	Onderzoek naar de bereikbaarheid van openbaar vervoer haltes en stations	Uitbreiding stallingsmogelijkheden voor de fiets	NVT	Aansluiten bij campagnes landelijk, OV Bureau Groningen Drenthe en van Verkeerswijzer Groningen	Toename gebruik openbaar vervoer	Na 2 jaar gebruik ov meten	Nog nader te bepalen	Gemeente,OV Bureau, VVB Groningen	2023-2026
8.3.2	Bereikbaarheid haltevoorzieningen	Voetgangers	Onderzoek naar de bereikbaarheid van openbaar vervoer haltes en stations	Schuilmogelijkheden, reizigersinformatie, maatregelen slechtzienden, veilige looproutes	NVT	Aansluiten bij campagnes landelijk, OV Bureau Groningen Drenthe en van Verkeerswijzer Groningen	Toename gebruik openbaar vervoer	Na 2 jaar gebruik ov meten	Nog nader te bepalen	Gemeente,OV Bureau, VVB Groningen	2023-2026
8.3.3	Openbaar vervoer Trein	Reizigers	Minder autoverkeer draagt bij aan een duurzame samenleving	Reactivering spoorlijn Veendam-Stadskanaal. Actief deelnemen aan het MIRT onderzoek en MIRT verkenning dat uiteindelijk moet leiden tot de realisatie van de Nedersaksenlijn. P&R en Hub locatie. Station Mercurius Stadskanaal inrichten conform de toegankelijkheidseisen en de bereikbaarheidsen voor alle modaliteiten.	NVT	Actief deelnemen aan de participatie en communicatie proces.	Duurzaam vervoer, betere bereikbaarheid en een basis voor sociaal economische groei	Bewaken voortgang	€ 1.500.000	gemeente, provincies en nsl gemeenten	2023-2030

8.4 Maatregelen fietsverkeer

Nr.	Risicogroep-modaliteit	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.4.1	Oudere fietser	Fietsers	De belangrijkste risico's voor de oudere fietsers zijn met name op locaties waar veel verkeer elkaar ontmoet en waar de snelheid relatief hoog is ten opzichte van de snelheidslimiet. Speciale aandacht gaat uit naar oudere (e-)fietsers en wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Daarnaast neemt het aantal ouderen de komende jaren toe in de gemeente	Fietsstraten, vrijliggende fietspaden, kant- en asmarkering fietspaden, verbreden fietspaden, vergevingsgezinde bermen (saneren paaltjes en stoepranden), inrichten veilige oversteeklocaties (middeneiland), attentieverhogen de markering paaltjes, snelheid fietsers beperken	NVT	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en "Verbeteren fietsbekwaamheid en verkeersveilig gedrag (jongere en oudere) fietsers"	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2023-2030
8.4.2	afleiding in verkeer	fietsers	Afleiding door smartphone gebruik in verkeer verhoogd de kans op letselongevallen	NVT	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen. Stimuleren kennis en vaardigheden oudere fietsers	Bewustwording gevolgen gebruik smartphone in verkeer. Verbeteren verkeersveilg gedrag fietser	2 jaarlijkse registratie	Onderdeel verkeerswijzer Groningen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2023-2033
8.4.3	rotondes	Fietsers	Juridische ongelijkheid voorrang rotondes fietsers.	Voorrang voor fietsers en voetgangers op rotondes	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer	Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	100.000/rotonde	Gemeente, VVB Groningen, Politie	2026-2033
8.4.4	Kromme Wijk	fietsers en snelheid	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen en de V85 is 65 km/u	Onderzoek naar mogelijkheden voor maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid en tegen de snelheid van het verkeer	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Afname verkeersonveilig gevoel	Registratie snelheid	nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2026-2030
8.4.5	Ontbrekende schakel Ontsluitingsweg	80 km weg en fietsers	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen en de V85 is 98 km/u	Afwaarderen naar 60 km/uur en realisatie van fietspad	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Een vrijliggend fietspad verbeterd de veiligheid van het fietsverkeer.	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2026-2030
8.4.6	Drouwenermond	Snelheid 30 km weg, intensiteit en fietsers	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen en de V85 is 38 km/u	Realisatie van ontbrekende schakel tussen de gemeentegrens en de Drouwenermondse brug	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Een vrijliggend fietspad verbeterd de veiligheid van het fietsverkeer.	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2026-2033
8.4.7	Ontbrekende schakel Pekelderstraat	60 km weg en fietsers	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen en de V85 is 83 km/u	Realisatie van fietspad tuseen de gemeentegrens en Scheepswerfstraat	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Nader te bepalen Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en stimuleren fietsverkeer	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en Politie	2030-2033
8.4.8	Ontbrekende schakel Exloërweg	80 km weg en fietsers	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen	Realisatie van ontbrekende schakel tussen de Sluisstraat en de Waterschapsweg	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Nader te bepalen Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en stimuleren fietsverkeer	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en Politie	2030-2033
8.4.9	Ontbrekende schakel N365	fietsers en snelheid	Deze weg is onderdeel van hoofdfietsnetwerk, maar heeft geen fietsvoorzieningen	Realisatie fietsverbinding tussen Onstwedde en bebouwde komgrens Alteveer	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Nader te bepalen Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en stimuleren fietsverkeer	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, provincie Groningen, VVB Groningen en Politie	2030-2033
8.4.10	Fietsers	Bermen	Het voorkomen van éénzijdige ongevallen doordat fietsers in de berm geraken	Aanbrengen kantbelijning	NVT	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Nader te bepalen Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en stimuleren fietsverkeer	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, provincie Groningen, VVB Groningen	2023-2026
8.4.11	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen	fietsers en snelheid	Smalle fietspaden ≤ 2 meter	Verbreden fietspaden	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Nader te bepalen Bijdrage aan doelstellingen "Toename veilig ingerichte fietsvoorzieningen" en stimuleren fietsverkeer	Meten snelheid en registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen en politie	2023-2033

8.5 Maatregelen voetgangers

Nr.	Risicogroep-modaliteit	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.5.1	Voetgangers	voetgangers	Oversteekvoorzieningen voldoen niet aan de landelijke richtlijnen en dragen bij aan de verkeeronveiligheid bij het oversteken.	Aanleggen voetgangersvoorzieningen op strategische locaties. Herinrichten looproutes met hoge intensiteit	NVT	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Bijdrage aan duurzaamheid en gezondheid Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder ongevallen met letsel	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen	Combinatie geplande onderhoud wegen 2023-2033

8.6 Maatregelen scholen, schoolroutes en schoolomgeving

Nr.	Risicogroep-modaliteit	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.6.1	Fietsers en voetgangers	Fietsers en voetgangers	Het breng en haalgedrag verhoogd de kans op ongevallen	Markeren schoolomgeving en schoolroutes door middel fuguratie op wegdek en opvallend wegmeubilair. Aanbrengen Kiss&Ride parkeerplaatsen. Het Groninger verkeersveiligheidslabel voor alle scholen	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Een verkeersveilige schoolomgeving	Elke 2 jaar het aantal scholen met een label inventariseren	€ 20.000/school	Gemeente, schoolbesturen.VVB Groningen	2023-2033

8.7 Duurzaamheid

Nr.	Doelgroep-modaliteit	Thema	Onderbouwing	Maatregel	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.7.1	Openbaar vervoer bus	OV deelfiets	Stimuleren gebruik openbaar vervoer	Overleg met de concessiehouder openbaar vervoer voor het faciliteren van de OV deelfiets.	NVT	Aansluiten bij landelijke campagnes, Verkeerswijzer Groningen en OV Bureau Groningen Drenthe	Duurzaam vervoer, betere bereikbaarheid	2 jaarlijkse monitoring aantal gebruikers deelfiets	nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen, OV Bureau Groningen Drenthe en vervoerder	2023-2033
8.7.2	autobezit	Elektrische deelauto	Elektrische deel auto is minder belastend voor het milieu, vraagt om minder parkeercapaciteit in woongebieden	Onderzoek mogelijkheden voor deelato's in woongebieden waar de parkeerdruk hoog is.	nvt	Aansluiten bij landelijke campagnes en Verkeerswijzer Groningen	Duurzaam vervoer, betere bereikbaarheid	3 jaarlijkse monitoring aantal gebruikers deelauto	nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen	2023-2033
8.7.3	duurzaam vervoer	Elektrisch rijden	Reductie CO2 uitstoot	Opstellen oplaadplan elektrisch rijden en faciliteren oplaadmogelijkheden auto en fiets. Stimuleren gebruik deelauto	NVT	Aansluiten bij landelijke campagnes en Verkeerswijzer Groningen	Duurzaam vervoer, betere bereikbaarheid en een basis voor sociaal economische groei	2 jaar lijks monitoren aantal oplaadmogelijkheden auto en fiets	nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen	2023-2033

8.8 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr.	Risicolocatie	Risicothema	Risicogestuurde onderbouwing verkeersveiligheids risico	Maatregel Engineering	Maatregel Enforcement	Maatregel Education	Effectiviteit maatregelen	Monitoring	Budget raming	Verantwoordelijke partij	Planning uitvoering
8.8.1	ErfToegangsWeg en ETW I	30 km/uur wegen met een wijkontsluiting en fietsers	Op deze weg zijn niet alle kruispunten met 30 km/u-wegen volgens duurzaam veilig ingericht. Hierdoor ontstaan regelmatig flank ongevallen door niet of onjuist verlenen voorrang.	Plateaus op kruispunten en fietssugestiestroken conform de landelijke richtlijnen. Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 30 km/u-wegen V85 ≥ 34 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement).	Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder fietsongevallen in 30 km gebieden	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen	In combinatie met (groot) onderhoud
8.8.2	Woonstraten ETW II	30 km/uur wegen en fietsers	Wegen voldoen niet aan de inrichtingseisen waardoor er te hard wordt gereden. Snelheid vormt een van de meest belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van ongevallen.	Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 30 km/u-wegen V85 ≥ 34 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement).	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder fietsongevallen in 30 km gebieden	Registratie snelheid en ongevallen elke 2 jaar	Nog nader te bepalen	Gemeente, OM, Politie en VVB Groningen	In combinatie met (groot) onderhoud 2023-2033
8.8.3	Handelstraat, Poststraat, Sluisstraat, Cersestraat, Schoolstraat, Semsstraat, H.J. Kniggestraat, Marktstraat	Gebiedsontsluitende wegen met erfaansluitingen, éénzijdige vrijliggende fietspaden, fietsers	De weg is opgedeeld in een fietspad een parkeerstrook en een rijbaan. Het éénzijdige fietspad is 2 meter breed en wordt in 2 richtingen bereden en ligt aan de woningzijde van de weg. De parkeerstrook beperkt het uitzicht waardoor fietsers slecht zichtbaar zijn en er vanuit de zijweg geen zicht is op de rijbaan. Hierdoor ontstaan regelmatig flank ongevallen of ongevallen met fietsers door niet of onjuist verlenen voorrang.	Het vergroten van de zichthoek door parkeerstroken in te korten en het verhoogd uitvoeren van de zijwegen tot een uitritconstructie. Het kruispunt door middel van figuratie markeren als ware het een plateau. Het verbeden van het fietspad door het voetpad te versmallen. Daar waar mogelijk afwaarderen van de weg naar 30 km/uur.	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Minder flankongevallen en ongevallen met fieysers en fietsers onderling	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen, Politie	In combinatie met (groot) onderhoud
8.8.4	Kruispunt 1e Exloërweg/Sluis-straat	Kruispunt van gebiedsontsluitingswegen en fietsers en voetgangers	Het kruispunt is niet conform de richtlijnen voor gebiedsontsluiting swegen ingericht. Snelheid vormt een van de meest belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van ongevallen. Het kruispunt ligt ook in de route voor schoolkinderen. De snelheid van het verkeer beperkt ook de veilige oversteekbaarheid van het kruispunt.	Omvormen van het kruispunt naar een rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang.	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder ongevallen met letsel	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	500.000-600.000	Gemeente, VVB Groningen, Politie	2023-2026
8.8.5	Kruispunt Badstraat-Kruisstraat	Kruispunt van gebiedsontsluitingsweg met erftoegangswegen type I en fietsers en voetgangers	Het kruispunt is niet conform de richtlijnen voor gebiedsontsluiting swegen ingericht. Snelheid vormt een van de meest belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van ongevallen. Het kruispunt ligt ook in de route voor schoolkinderen. De snelheid van het verkeer beperkt ook de veilige oversteekbaarheid van het kruispunt.	Omvormen van het kruispunt naar een rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang.	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder ongevallen met letsel	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	500.000-600.000	Gemeente, VVB Groningen, Politie	2023-2026

CONCEPT

8.8.6	Kruispunt Hoofdstraat-Drouwenerstraat	Kruispunt van gebiedsontsluitingsweg met erftoegangswegen type I en fietsers en voetgangers	Het kruispunt is de hoofdtoegang naar de Parkwijk en een overgang van vrijliggend fietspad naar fietstraat in de Hoofdstraat en gemengd verkeer Drouwenermond. Dit kruispunt ligt ook in de belangrijke route voor schoolkinderen.	Herinrichting van het kruispunt waarin duidelijk is hoe de voorrang is geregeld.	NVT	Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes, Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's. De specifieke projecten zijn afhankelijk van de betreffende doelgroep.	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder fietsongevallen in 30 km gebieden	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Opgenomen in de kostenraming vervanging van de Drouwenermondse brug	Gemeente	In combinatie uitvoeren met de vervanging van de Drouwenermondse brug
8.8.7	Snelheid in het verkeer	Jonge automobilisten, ouderen in het verkeer (fiets en auto), verkeersovertreders, rijden onder invloed, afleiding in verkeer	Snelheid, afleiding, rijden onder invloed en onervaren verkeersdeelnemers vormen belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van ongevallen.	Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op educatie en voorlichting. Daar waar mogelijk maatregelen om de snelheid van het verkeer te remmen of herinrichting wegprofiel. Markeren bebouwde kommen.	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten. Continuïteit handhaving op asociaal gedrag en rijden onder invloed	Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes. Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's. De specifieke projecten zijn afhankelijk van de betreffende doelgroep. Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen. Stimuleren kennis en vaardigheden oudere verkeersdeelnemers (fietsers en automobilisten)	Goed ingerichte GOW en ETW wegen verlaagt de snelheid en het veiligheidsrisico. Bijdrage aan doelstelling "Snelheid meetbaar omlaag op 50 km/u-wegen met hoge ongevallen- én risicoscore"	Periodieke verkeerstellingen inclusief snelheid	Markeren bebouwde kommen € 75.000,00	Gemeente, provincie Groningen, VVB Groningen	Gelijk opgaand met groot onderhoud en overige werkzaamheden
8.8.8	Snelheid in het verkeer	60 km wegen V85≥ 60 km/uur	Lange rechtstanden zonder aanvullende maatregelen nodigen uit tot hard rijden van het verkeer	Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 60 km/u-wegen V85 ≥ 66 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement).	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder ongevallen met letsel en lagere snelheden	Registratie snelheden en ongevallen elke 2 jaar	Nog nader te bepalen	Gemeente, OM, Politie VVB Groningen	Gelijk opgaand met groot onderhoud en overige werkzaamheden
8.8.9	Snelheid in het verkeer	80 km wegen V85 ≥ 80 km/uur	Lange rechtstanden zonder aanvullende maatregelen nodigen uit tot hard rijden van het verkeer	Samen met OM/politie opstellen maatregelenpakket gericht op 80 km/u-wegen V85 ≥ 88 km/u (gericht op Engineering, Education en Enforcement).	Afstemming met politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten.	Aansluiten bij campagnes landelijk en van Verkeerswijzer Groningen	Balans tussen inrichting, gebruik en functie zorgt voor verkeersveiligheid Bijdrage aan minder ongevallen met letsel en lagere snelheden	Registratie snelheden en ongevallen elke 2 jaar	Nog nader te bepalen	Gemeente, OM, Politie VVB Groningen	Gelijk opgaand met groot onderhoud en overige werkzaamheden
8.8.10	Verkeersovertreders	asosiaal en aggressief rijgedrag	van het rijgedrag, het asosiaal en aggressief rijgedrag vormen belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van	Handhaving en samen met OM/politie en verkeerswijzer Groningen maatregelenpakket opstellen gericht op educatie en voorlichting.	politie over handhaving en boetes. Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten. Continuïteit handhaving op asociaal gedrag en rijden onder	landelijke en provinciale campagnes. Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's. De specifieke projecten zijn	Het verlagen van het risico op letselongevallen als gevolg van assosiaal en agressief rijgedrag	2 jaarlijkse registratie van ongevallen	Onderdeel maatregelen pakket verkeerswijzer Groningen	Gemeente, OM/politie, VVB Groningen	2023-2033
8.8.11	Fietspaden	Fietsers	Diverse verkeersobstakels vormen verkeersonveilige situatie met verhoogde kans op letselongevallen	Fietspaaltjes verwijderen, blijvende fietspaaltjes inleiden (conform richtlijn), aanbrengen kantbelijning fietspaden.	NVT	Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes.	Het verlagen van letselongevallen	3 jaarlijkse registratie van ongevallen	Nog nader te bepalen	Gemeente	2023-2030
8.8.12	Bermen	Fietsers	Hoge wegranden verhogen de kans op éénzijdige ongevallen voor zowel de automobilist als voor de fietser. Lagere kosten voor de gebruiker van een deelauto.	Aanbrengen kantbelijning op fietspaden. Aanbrengen bermverharding waar nodig	NVT	Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes. Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's. De specifieke projecten zijn afhankelijk van de betreffende doelgroep.	Het verlagen van de risico op éénzijdige ongevallen als gevolg van slechte bermen	Registratie ongevallen (2 jaar na realisatie)	Nog nader te bepalen	Gemeente, VVB Groningen	2023-2030

8.9 Prioriteitenschema maatregelen GVVP 2023-2033

Het overzicht van maatregelen op de volgende bladzijde maakt de urgentie en de planning van maatregelen voor de komende tien jaar inzichtelijk. Maatregelen die op korte termijn noodzakelijk zijn in verband met de verkeersonveiligheid zijn in de tabel in tijd en in het rood weergegeven. De maatregelen 8.8.4, 8.8.5 en 8.8.6 zijn inmiddels in de meerjarenraming opgenomen. Voor de maatregelen 8.1.1 en 8.4.9 zal via de voorjaarsnota een voorstel worden ingediend.

De maatregelen, waarvan de planning in het paars is aangegeven, zijn preventieve maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid en komen in aanmerking voor subsidie. Het zijn maatregelen gericht op de toegankelijkheid en veilige deelname aan het verkeer van de zwakkere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). Afhankelijk van subsidieregelingen en financieringsmogelijkheden kan hierin geschoven worden. Jaarlijks zal de verkeersveiligheid gemonitord worden en via de voorjaarsnota een voorstel worden ingediend.

De maatregelen die in het geel zijn aangegeven zijn preventieve maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Het zijn maatregelen gericht op de toegankelijkheid en veilige deelname aan het verkeer van de zwakkere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). Gezien de hoeveelheid, de kleinschaligheid van maatregelen en de diffuusheid van locaties is dit gekoppeld aan het groot onderhoudsprogramma van wegen. Jaarlijks wordt een onderhoudsprogramma opgesteld. Op basis van monitoring van verkeersveiligheid wordt getoetst waar aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Maatregelen gericht op educatie en voorlichting (lichtbruin gemarkeerd) is een jaarlijks terugkerende activiteit in het kader van Verkeerswijzer Groningen, zie www.Verkeerswijzergroningen.nl. Jaarlijks wordt hiervoor door het Verkeer en Vervoer Beraad een uitvoeringsplan opgesteld. Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVBG). Het VVBG is een overlegorgaan van overheden in Groningen dat het gehele verkeer- en vervoersterrein van de provincie Groningen beslaat.

De maatregelen in het groen aangeduid zijn in het kader van bereikbaarheid en duurzaamheid belangrijke maatregelen. Het beleid is er op gericht om deel te nemen aan onderzoeken en het stimuleren van duurzame maatregelen en vragen continue aandacht.

De maatregelen in het blauw aangeduid zijn niet urgent maar vragen wel continue aandacht. Op basis van jaarlijkse monitoring van de verkeersveiligheid zal bepaald moeten worden of, waar en wanneer maatregelen noodzakelijk zijn.

CONCEPT

Prioriteitenschema maatregelen GVVP 2023-2033

Nr.		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
8.1	Maatregelen verkeersstructuur										
8.1.1	Centrumgebied Hoofdstraat										
8.1.2	Drentse ringweg										
8.1.3	Verlengde Atlantislaan										
8.2	Maatregelen vracht-/landbouwverkeer										
8.2.1	Landbouw-verkeer en vrachtverkeer										
8.3	Maatregelen openbaar vervoer										
8.3.1	Bereikbaarheid haltevoorzieningen										
8.3.2	Bereikbaarheid haltevoorzieningen										
8.3.3	Openbaar vervoer Trein										
8.4	Maatregelen fietsverkeer										
8.4.1	Oudere fietser										
8.4.2	afleiding in verkeer										
8.4.3	rotondes										
8.4.4	Kromme Wijk maatregelen fietsers										
8.4.5	Ontbrekende schakel Ontsluitingsweg										
8.4.6	Drouwenermond										
8.4.7	Ontbrekende schakel Pekelderstraat										
8.4.8	Ontbrekende schakel Exloërweg										
8.4.9	Ontbrekende schakel N365										
8.4.10	Fietsers kantbelijning										
8.4.11	Herinrichten fietsroutes										
8.5	Maatregelen voetgangers										
8.5.1	Voetgangersvoorzieningen en routes										
8.6	Maatregelen scholen										
8.6.1	Maatregelen schoolomgevingen										
8.8	Maatregelen verkeersveiligheid										
8.8.1	ErfToegangsWegen ETW I										
8.8.2	Woonstraten ETW II										
8.8.3	Wegen langs het kanaal										
8.8.4	Kruispunt 1e Exloërweg/Sluis-straat										
8.8.5	Kruispunt Badstraat-Kruisstraat										
8.8.6	Kruispunt Hoofdstraat-Drouwenerstraat										
8.8.7	Maatreglen tegen snelheid verkeer										
8.8.8	Maatregelen 60 km wegen										
8.8.9	Maatregelen 80 km wegen										
8.8.10	Verkeersovertreders										
8.8.11	Fietspaden										
8.8.12	Bermen										
8.7	Maatregelen duurzaamheid										
8.7.1	Openbaar vervoer bus										
8.7.2	autobezit										
8.7.3	duurzaam vervoer										

- Belangrijk
- Urgent - Inframaatregelen noodzakelijk in verband met verkeersonveiligheid
- Belangrijk - Preventieve infra maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid
- Belangrijk - Preventieve infra maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid alleen in combinatie met onderhoudsprogramma
- Belangrijk - Educatie en voorlichting verkeerswijzer Groningen
- Niet Urgent

BIJLAGEN

Bijlage 1: Analyse GVVP Web enquête
Bijlage 2: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Stadskanaal
Bijlage 3: Handboek openbare ruimte

CONCEPT

BIJLAGE 1: Zie rapportage uitgebreide resultaten web-enquête

CONCEPT

BIJLAGE 2: Zie rapportage Strategisch Plan Verkeersveiligheid

CONCEPT

BIJLAGE 3: Zie Leidraad Handboek Openbare Ruimte Stadskanaal

CONCEPT

CONCEPT