



Mobiliteitsvisie 2025-2040

MOBILITEITSVISIE 2025-2040

Actief, duurzaam én veilig op weg voor iedereen

Definitief

14-11-2025

Voorwoord

Beste lezer,

Elke dag weer zijn tienduizenden inwoners en bezoekers op pad in onze gemeente. Dat gebeurt op vele manieren. Te voet, op de fiets, met de auto, met de bus, noem maar op. Als gemeente willen we ervoor zorgen dat dit zo veilig, comfortabel en duurzaam mogelijk gebeurt. Dat vraagt om duidelijke ideeën over hoe we dat als beste kunnen doen. In deze visie leest u waar we ons de komende jaren op willen richten.

We hebben veel vakinhoudelijke kennis gebruikt om tot deze mobiliteitsvisie te komen. Maar nog belangrijker: we hebben de gebruikers van onze infrastructuur uitgebreid betrokken. Uit het participatietraject blijkt dat verkeersveiligheid en actieve mobiliteit twee voorname speerpunten zijn.



De aanpak van onveilige plekken blijft onze hoogste prioriteit. Ik ben blij dat we daarin al veel hebben kunnen doen. De realisatie van een rotonde op de kruising Noordholt/Dwazziewegen in Roden is daar een mooi voorbeeld van. Ik heb goede hoop dat ernstige ongevallen op die plaats tot het verleden behoren. De komende tijd gaan we verder met het veiliger maken van de Zevenhuisterweg.

We zetten de komende jaren vol in op actieve vormen van mobiliteit; het lopen en fietsen. Bij de aanleg of aanpak van straten in woonwijken is er veel ruimte voor voetgangers en fietsers. In dorpscentra zorgen we voor goede oversteekplaatsen en geleidelijnen. Ook de Doorfietsroute Roden-Norg-Assen staat op onze wensenlijst. Zo hopen we nog meer mensen op de fiets te krijgen. Dat is niet alleen goed voor de gezondheid, maar ook voor onze leefomgeving.

Voor nu wens ik u veel leesplezier en vooral veel veilige kilometers.

Robert Meijer

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Terugblik (GVVP 2015-2025)	7
Uitgevoerde maatregelen	7
Evaluatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)	8
3. Kaders	10
Ontwikkelingen	10
Regionale verbondenheid met Noord-Nederland	10
Verkeersveiligheid	11
Duurzame mobiliteit	11
Fietser en voetganger	11
Openbaar Vervoer	11
Auto	12
Doelen Mobiliteitsvisie	12
4. Inventarisatie huidige situatie	14
Verkeersveiligheid	14
Hoe verplaatsen onze inwoners zich?	15
Waar werken en wonen onze inwoners?	15
Voetgangers	16
Fietsverkeer	17
Openbaar vervoer	17
Gemotoriseerd verkeer	18
Verkeersintensiteiten en verkeersstromen	19
Wegcategorisering	20
Gedragscampagnes en educatie	20
Conclusie	20

5. Participatie: hoe wordt de mobiliteit in onze gemeente beleefd?	24
Enquête	24
Lokale stakeholders	28
Belangenorganisaties	28
Sessie interne stakeholders	29
Knelpunten, wensen en speerpunten	29
6. Ontwikkelingen	31
Ruimtelijke ontwikkelingen	31
Infrastructurele ontwikkelingen	31
Mobiliteitsontwikkelingen	32
7. Vertrekpunt voor visie	33
8. Ambitie en visie	35
Verkeersveiligheid	35
Actieve mobiliteit	36
Bereikbaarheid	37
Gezonde leefomgeving	38
Duurzaamheid	39
Bijlage resultaten enquête	40

1. Inleiding

Mobiliteit vormt een belangrijk deel van de gemeente Noordenveld en al onze inwoners hebben er dagelijks mee te maken. Goed mobiliteitsbeleid dat er voor zorgt dat de gemeente leefbaar en verkeersveilig blijft is dus van groot belang. Het huidige GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan) heeft een doorlooptijd tot 2025 en dus is voor de komende jaren nieuw mobiliteitsbeleid nodig. In de Mobiliteitsvisie Noordenveld is het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen uitgewerkt. Het beschrijft de huidige verkeerssituatie in de gemeente en de ontwikkelingen die spelen op het gebied van mobiliteit. Ook wordt ingegaan op ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder woningbouw. De nieuwe Mobiliteitsvisie speelt in op deze ontwikkelingen en vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid voor de periode 2025-2040. De beleidsregels en uitvoeringsprogramma bestrijken een korte periode en worden iedere 5 jaar geactualiseerd.

De totstandkoming van het mobiliteitsprogramma is opgebouwd uit verschillende fasen. Deze fasen zijn weergegeven in nevenstaande figuur. Het start met een terugblik op het GVVP. Hierbij wordt ingegaan op de in dat kader uitgevoerde maatregelen, behaalde doelen en het duiden van resterende opgaven. Het tweede deel van de inventarisatie bevat een analyse van de huidige situatie om het verkeersnetwerk en verkeerssituatie goed in beeld te krijgen. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zijn de ervaringen en wensen van onze inwoners, experts, belangengroepen en de gemeenteraad ten aanzien van verkeer in de gemeente geïnventariseerd. Op basis van deze analyse en de blik op de toekomst zijn de opgaven voor de Mobiliteitsvisie bepaald. Deze zijn uitgewerkt in onze mobiliteitsambitie: wat willen we bereiken en waar gaan we op inzetten? Dit is concreet gemaakt in het uitvoeringsprogramma dat gekoppeld is aan onze Mobiliteitsvisie. Het bevat de opgaven voor de komende jaren.

Terugblik

Periode 2015 – 2025

- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Mobiliteitsontwikkelingen
- Uitgevoerde maatregelen
- Doelen gehaald?
- Waar liggen nog opgaven?

Huidige situatie

- Mobiliteitskenmerken Noordenveld 2024
- Huidige verkeerssituatie
 - Netwerken
 - Verkeersintensiteiten en verkeersstromen
 - Verkeersveiligheid
- Knelpunten en aandachtspunten
- Wensen

Vooruit kijken

Ontwikkelingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen en effecten
- Trends mobiliteit
- Omgevingsvisie en omgevingswet - participatie
- Doelen
 - Verkeersveiligheid, SPV
 - Duurzaamheid, Klimaatakkoord
- Visie en ambities
- Speerpunten

Uitvoeringsprogramma

- Opgaven en prioritering
- Uitvoeringsprogramma

Fasen Mobiliteitsvisie Noordenveld

De Mobiliteitsvisie vormt de leidraad voor uitwerkingen en keuzes ten aanzien van Mobiliteit in de gemeente. Het geeft daarvoor de handvatten.

De totale Mobiliteitsvisie van de gemeente Noordenveld is opgedeeld in de volgende documenten:

1. **Mobiliteitsvisie 2025 - 2040**
2. **Omgevingsprogramma Mobiliteit**

Het voorliggende document bevat de 'Mobiliteitsvisie 2025-2040'.





**‘IN DE MOBILITEITSVISIE NOORDENVELD
IS HET MOBILITEITSBELEID OP
HOOFDLIJNEN UITGEWERKT’**

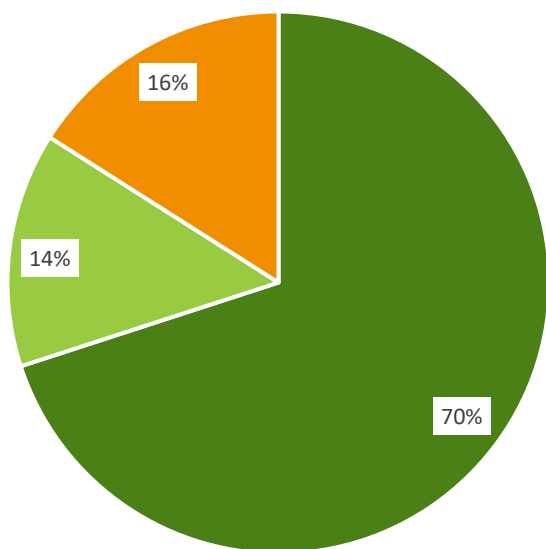


2. Terugblik (GVVP 2015-2025)

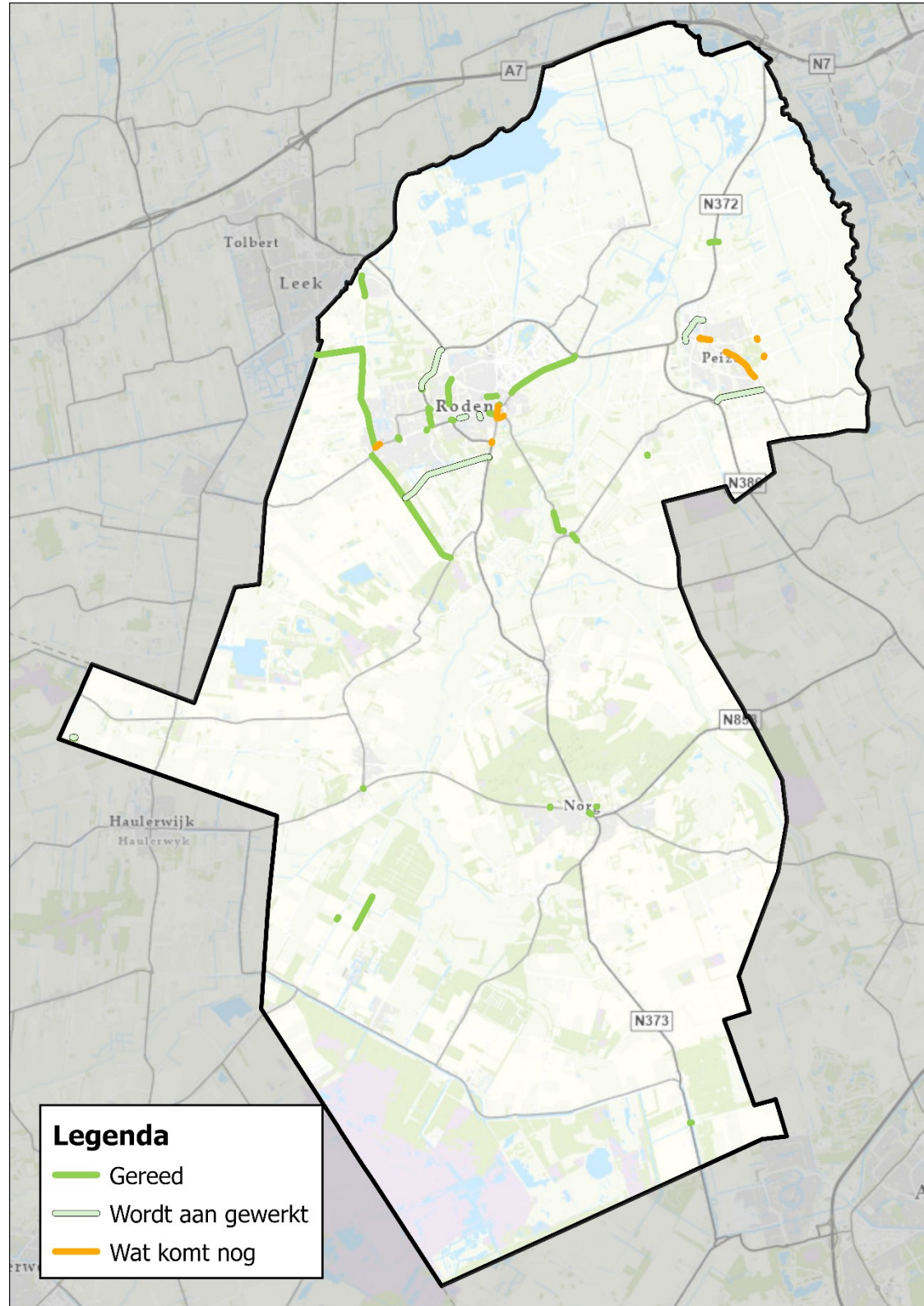
Uitgevoerde maatregelen

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2015 – 2025 (GVVP) is een uitvoeringsprogramma gekoppeld voor de periode 2015 -2025. Bijna 85% van alle opgenomen projecten is gerealiseerd of wordt op dit moment voorbereid ter uitvoering. Ongeveer 15% staat voor de komende periode nog op de agenda.

Terugblik GVVP



■ Gereed ■ In voorbereiding ■ Wat komt nog



Evaluatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

Het afgelopen decennium heeft de gemeente zich actief ingezet om op een zorgvuldige en effectieve wijze uitvoering te geven aan het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2015-2025. Dit met inachtneming van het in het GVVP geformuleerde hoofddoel 'Noordenveld voert een integraal verkeer- en vervoerbeleid dat is gericht op het in stand houden of verbeteren van de (economische)bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.'

Er zijn belangrijke stappen gezet in het realiseren van de ambities en het verbeteren van de mobiliteit in onze gemeente. Met trots kunnen we vaststellen dat bijna 85% van de in het GVVP opgenomen opgaven zijn gerealiseerd. Daarnaast hebben we ook niet voorziene opgaven opgepakt in dezelfde periode. Het GVVP heeft een solide basis geboden voor beleidsvorming en uitvoering op het gebied van mobiliteit.

Van de oorspronkelijk geformuleerde opgaven zijn er 8 nog niet uitgevoerd. Deze opgaven zijn geëvalueerd om te bepalen welke nog actueel zijn. De uitkomsten van deze evaluatie hebben geleid tot een selectie van opgaven die meegenomen worden in het uitvoeringsprogramma dat aan de Mobiliteitsvisie gekoppeld is.

De uitvoering van het GVVP 2015-2025 mag als succesvol worden beschouwd. De behaalde resultaten vormen een stevige basis voor de verdere ontwikkeling van onze mobiliteitsambities. Met de integratie van de relevante resterende opgaven in de nieuwe Mobiliteitsvisie zet de gemeente een volgende stap in het realiseren van toekomstbestendige mobiliteit.





**MET TROTS KUNNEN WE VASTSTELLEN
DAT BIJNA 85% VAN DE IN HET GVVP
OPGENOMEN OPGAVEN ZIJN
GEREALISEERD.**

3. Kaders

De Mobiliteitsvisie Noordenveld is geen losstaand beleidsdocument. Het heeft raakvlakken en samenhang met landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, wonen en duurzaamheid. Noordenveld richt zich vanuit deze kaders op een duurzame, veilige en inclusieve toekomst.



Belangrijke kaders uit het overkoepelende beleid worden in de komende paragrafen toegelicht.

Ontwikkelingen

Noordenveld streeft naar een evenwichtige woningbouwontwikkeling om te voldoen aan de groeiende vraag naar woningen. Tot 2040 zullen er 800-1.000 woningen worden toegevoegd. De focus ligt op sleutelgebieden in Norg, Peize en Roden. Deze uitbreiding heeft ook effect op de mobiliteit in de gemeente en kan zorgen voor een versterking van de kernen. Een goede locatiekeuze van woningbouwontwikkelingen, aansluitend op het fiets- en openbaar vervoer netwerk, is daarom van groot belang. Daarnaast wordt er rekening gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing, de toenemende druk op voorzieningen en de autoafhankelijkheid. Deze ontwikkelingen vragen om een mobiliteitssysteem dat hierbij aansluit.

Regionale verbondenheid met Noord-Nederland

Noordenveld is onderdeel van de Regio Groningen-Assen. Een goede verbondenheid met deze regio is van belang voor zowel de bereikbaarheid, leefbaarheid als de economische ontwikkeling van de gemeente. Door hoogwaardige fiets- en openbaar vervoerverbindingen te realiseren tussen de noordelijke centra wil de Regio Groningen-Assen inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid van de kernen en deze zo nog aantrekkelijker maken voor werkgelegenheid en woningbouw. De komende jaren ligt de nadruk op het versterken van de mobiliteitsketens.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van het huidige beleid in Nederland, de provincie en de gemeente. In het vorige GVVP werd ingezet op het vergroten van de verkeersveiligheid en deze lijn willen we verder doortrekken. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van de gemeente worden zowel infrastructurele als gedrags-risicothema's behandeld. Om de verkeersveiligheid te verhogen moet er dus zowel worden gekeken naar de veilige inrichting van onder andere 30- en 60 km/u wegen en het ontvlechten van landbouw- en zwaar verkeer als naar het aanpakken van gedragsfactoren zoals snelheid, afleiding en rijden onder invloed. Hierbij is een goede balans tussen handhaving, educatie en infrastructuur van belang.

Duurzame mobiliteit

Duurzaamheid speelt een belangrijke rol in het creëren van een gezonde leefomgeving. Noordenveld heeft als streven om in 2040 duurzaam te zijn, zodat we als gemeente niet meer negatief bijdragen aan klimaatverandering. In Programma Duurzaam Noordenveld is mobiliteit aangemerkt als één van de hoofdpijlers van het duurzaamheidsbeleid. We willen het aantal gereden kilometers op fossiele brandstoffen substantieel verminderen en deze vervangen door fietsritten of verplaatsingen met duurzame vervoersmiddelen. Om dit te bereiken stimuleren we thuiswerken en faciliteren en stimuleren we duurzame vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en elektrische auto's. Actieve vormen van mobiliteit (fietsen/wandelen) krijgen in de komende jaren meer prioriteit in onze gemeente. Daarnaast willen we inzetten op duurzame ketenmobiliteit door het openbaar vervoer te verbeteren en deelmobiliteit en mobiliteitshubs te faciliteren. Om de elektrificatie van personenauto's te stimuleren faciliteren we een goed laadnetwerk.

Fietser en voetganger

In het regionale en provinciale beleid hebben fietsers en voetgangers een prominente plek. In het gemeentelijke GVVP 2015-2025 zet Noordenveld de fiets op 1 en in het duurzaamheidsbeleid van de gemeente is dit ook het geval. Wij zien actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) als een duurzamer en gezonder alternatief voor de auto en als een belangrijke rol in het creëren van een leefbare en gezonde samenleving. In de komende jaren zal Noordenveld verder uitbreiden, met bijvoorbeeld diverse woningbouwontwikkelingen in Roden, Peize en Norg. Hierdoor groeit ook het potentieel voor fietsverkeer in de gemeente. Dit potentieel willen we optimaal benutten door het verbeteren en het veiliger maken van het fietsnetwerk, deze te laten aansluiten op belangrijke bestemmingen en waar mogelijk te herzien/upgraden in verband met het groeiende gebruik van bijvoorbeeld driewielfietsen en duo-fietsen. Een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk zijn Doorfietsroutes, die grote kernen direct met elkaar verbinden. Tussen Roden en Groningen ligt deze Doorfietsroute er al en wordt (samen met de provincie) gewerkt aan optimalisaties. Op kortere afstanden stimuleren we lopen door meer ruimte te geven aan de voetganger en de leefomgeving toegankelijk en verkeersveilig in te richten. Goede wandel- en fietspaden worden ook voor toerisme en recreatie binnen de gemeente belangrijk geacht.

Openbaar Vervoer

De beschikbaarheid van openbaar vervoer en het voorzieningenniveau in de kernen staan onder druk, wat leidt tot een grotere autoafhankelijkheid. In Noordenveld wordt er daarom ingezet op het versterken van de duurzame ketenmobiliteit. Een adequaat openbaar vervoernetwerk vervult hierin een belangrijke rol. In de komende jaren wordt de focus gelegd op het blijven ontwikkelen van het OV-netwerk om zo de bereikbaarheid van stad en platteland te waarborgen en de autoafhankelijkheid te verminderen. Niet alleen binnen onze gemeente, maar ook naar Groningen, Leek, Assen en de rest van Nederland willen

we inzetten op snelle OV-verbindingen. Een goed opererend OV-systeem draagt bij aan het versterken van onze kernen. Naast het openbaar vervoer wordt er in de gemeente ingezet op ketenmobiliteit door het (door)ontwikkelen van deelmobiliteit, mobiliteitshubs en aandacht te schenken aan doelgroepenvervoer. Het openbaar vervoer en de ketenmobiliteit moeten zorgen voor betaalbaar, veilig en gemakkelijk vervoer in onze gemeente.

Auto

In het vorige GVVP werd ingezet op het behoud van de (economische) bereikbaarheid van de gemeente. Ook voor de komende 10 jaar is het essentieel om de infrastructuur op orde te houden en de bereikbaarheid van de gemeente te waarborgen. De rol van de auto blijft groot, vooral in landelijke gebieden waar alternatieven beperkt zijn. Daarom is het belangrijk om de hoofdstructuur van de wegen goed te onderhouden en te verbeteren waar nodig. Dit omvat het waarborgen van de bereikbaarheid van alle delen van de gemeente, zodat inwoners en bezoekers zich gemakkelijk en efficiënt kunnen verplaatsen. Hierbij kijken we verder dan binnen onze gemeentegrenzen. Als er ontwikkelingen in buurgemeenten of de regio zijn onderzoeken we welke kansen hier ontstaan voor onze gemeente.

Doelen Mobiliteitsvisie

Vanuit genoemde kaders kunnen de verkeersveiligheid (inclusief SPV), bereikbaarheid en duurzaamheid (waaronder Klimaatakkoord en Programma Duurzaam Noordenveld) en de inclusiviteit (Lokale Inclusie Agenda) als belangrijke onderwerpen worden benoemd. De bijbehorende doelstellingen zijn het verder verbeteren van de verkeersveiligheid, het waarborgen van een goede bereikbaarheid, het terugdringen van vervuilende verkeersbewegingen en het realiseren van schoner vervoer. Dit alles om bij te dragen aan een toekomstbestendige, veilige en prettige leefomgeving voor alle inwoners en passanten van jong tot oud.





“

DE MOBILITEITSVISIE NOORDENVELD
RICHT ZICH OP EEN DUURZAME, VEILIGE
EN TOEGANKELIJKE TOEKOMST.

4. Inventarisatie huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de Mobiliteitsvisie heeft verkeersveiligheid een nadrukkelijke rol. Op het gebied van verkeersveiligheid spelen veel zaken een rol. Een van de belangrijkste is het landelijke 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) en de landelijke verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig. Het SPV gaat uit van een risico gestuurde aanpak om verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Het SPV 2030 heeft een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. In het kader van het SPV 2030 is voor de gemeente Noordenveld een risicoanalyse uitgevoerd. De risicoanalyse SPV geeft op hoofdlijnen inzicht in de grootste verkeersveiligheidsrisico's binnen Noordenveld. Belangrijkste risicothema's voor de gemeente Noordenveld zijn:

- Veilige infrastructuur: 30 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: jonge bestuurders
- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer in buitengebied
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 60 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

De afgelopen periode is er ambtelijk een verdiepingsslag per risicothema uitgevoerd. Op basis van de verdiepingsslag is in het document 'Risicoanalyse en Maatregelen' een overzicht van risicolocaties per thema opgenomen. Per risicolocatie is een risicoscore bepaald. Hoe hoger deze score, hoe groter de kans dat er een ongeval plaatsvindt.

Aspecten die van invloed zijn op de risicoscore zijn bijvoorbeeld de gereden snelheid, het aantal ongevallen en afloop, omgevingsaspecten (bijvoorbeeld bomen op korte afstand van de rijbaan), weginrichting en gebruik (hoeveelheid verkeer / fietsers). De 10 locaties met de hoogste risicoscore zijn hieronder weergegeven:

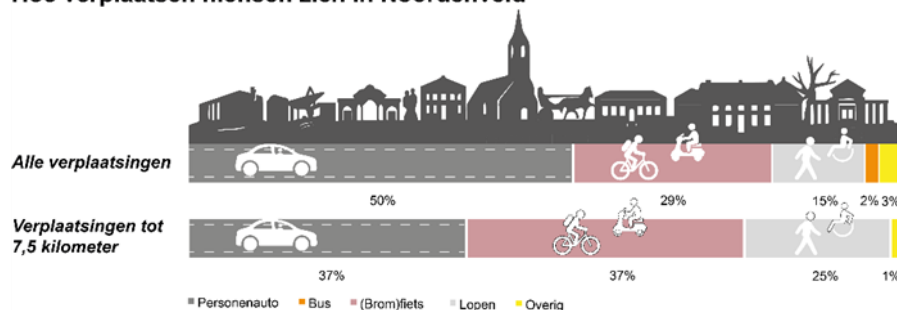
Nr.	Kern	Locatie
1	Roden	Oosteinde tussen Noordholt en 1 ^e Energieweg
2	Norg	Eenerstraat vanaf de Nachtegaalstraat tot de Laan van Havezathen
3	Een-West	Schansweg vanaf kruispunt Hoofdweg (N979) – Schansweg tot de Hoofdstraat
4	Nieuw-Roden	Zevenhuisterweg tussen de Veldweg en gemeentegrens
5	Roden	Norgerweg tussen de komgrens en Zuiderveld (Brink)
6	Veenhuizen	Dominee Germesweg tussen het kruispunt Veenhuizerweg tot en met de Eikenlaan
7	Peest	Hoofdweg tussen de Schaapdijk en Brinkstukken
8	Buitengebied	Haulerwijksterweg tussen de gemeentegrens en de Hoofdstraat
9	Roden	Nieuweweg van de Rotonde tot en met de T. Zondagstraat
10	Matsloot	Matsloot van de Roderwolderdijk tot en met de Hooiweg

Hoe verplaatsen onze inwoners zich?

De auto, de fiets en wandelen zijn de belangrijkste modaliteiten binnen onze gemeente. Bij 50% van de verplaatsingen wordt gebruik gemaakt van de auto. De tweede modaliteit betreft de fiets, die wordt bij 29% van de verplaatsingen gebruikt. En lopen gebeurt bij 15% van de verplaatsingen.

Op afstanden tot 7,5 kilometer is deze verhouding nadrukkelijk anders. Daar ligt het percentage verplaatsingen per fiets en lopend een stuk hoger en het aantal autoverplaatsingen lager. Ruim 62% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer gebeurt lopend (25%) of met de fiets (37%). Voor de auto betreft dit 37%.

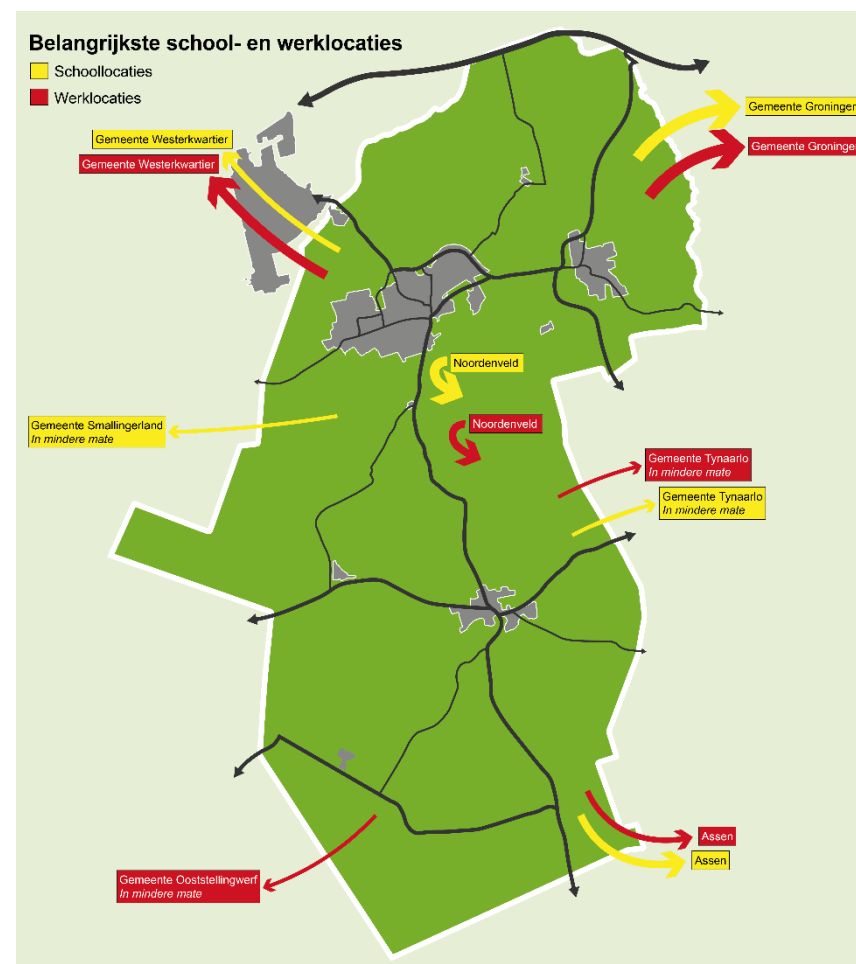
Hoe verplaatsen mensen zich in Noordenveld



Waar werken en wonen onze inwoners?

Op basis van de woon-werk en woon-school relaties zijn de belangrijkste interne en externe relaties voor de gemeente in kaart gebracht. Groningen is zowel voor woon-werk als woon-school de belangrijkste bestemming van de inwoners van Noordenveld. Vanuit Noordenveld zijn er ook belangrijke relaties met Westerkwartier, Assen en bestemmingen binnen Noordenveld zelf. Daarbij gaat het met name om Roden, maar ook om Peize en Norg. In mindere mate zijn er woon-werk en/of woon-school relaties met Tynaarlo, Smallerland en Ooststellingwerf. Het is voor de Mobiliteitsvisie van belang dat, met name voor de externe relaties, de

infrastructuur voor fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer op orde is. Op de volgende pagina's wordt ingegaan op de netwerken beschouwd vanuit verschillende modaliteiten. Hieruit blijkt dat de verkeers-structuren binnen de gemeente goed aansluiten op de woon-werk en woon-schoolrelaties.



Voetgangers

Bij elke vervoerswijze vervul je de rol als voetganger: naar de auto, naar het werk, naar school, naar de bushalte of naar de winkel. Met name binnen de kernen vervult lopen een belangrijke rol. De toegankelijkheid in deze gebieden voor alle typen voetgangers is dan ook enorm belangrijk. De gemeente Noordenveld werkt actief aan de toegankelijkheid van alle typen voetgangers; van jonge kinderen tot ouderen of mensen met een beperking. In 2024 eindigde Noordenveld in de top 10 meest toegankelijke gemeenten van Nederland. Het is van belang om deze positieve lijn door te zetten.

Daarnaast beschikt de gemeente Noordenveld over tal van recreatieve wandelroutes. Bijvoorbeeld rondom het Leekstermeergebied, Norgerholt of, grenzend aan Noordenveld, het Fochteloërveen.





Fietsverkeer

In het Basisfietsplan 2018 is een fietsnetwerk voor de gemeente Noordenveld gedefinieerd. Hierin is onderscheid tussen primaire en secundaire fietsroutes. Inmiddels beschikt Noordenveld ook over een hogere categorie fietsroute, namelijk de Doorfietsroute. Deze gaat van Roden, via Peize, naar Groningen. Vanuit de fietsagenda van de provincie Drenthe ligt er tevens de wens voor een Doorfietsroute Roden-Norg-Assen. Deze route, langs de N373, is in het fietsplan 2018 reeds als primaire fietsroute benoemd. Een andere primaire route betreft de verbinding tussen Roden en Leek, via de N372. De overige fietsverbindingen in de gemeente zijn voornamelijk secundair, met uitzondering van enkele verbindingen binnen de bebouwde kom van Roden. Het Basisfietsplan 2018 ligt ten grondslag aan de fietsstructuur zoals opgenomen in deze Mobiliteitsvisie. Het daarin gedefinieerde hoofdfietsnetwerk sluit goed aan bij de belangrijkste gemeentelijke woon-werk en woon-schoolrelaties, maar is nog niet in zijn geheel gerealiseerd.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Noordenveld bestaat primair uit busverbindingen. Met name in het noordelijk deel van de gemeente is het

openbaar vervoer goed op orde. Ten zuiden van Roden en Peize is het OV-net veel minder fijnmazig en frequent. Met name de busverbinding Norg-Groningen en de bereikbaarheid van Veenhuizen met het openbaar vervoer vormen een aandachtspunt. De bestaande buslijnen verbinden de gemeente met de dichtstbijzijnde treinstations in Groningen, Assen en Haren. Vooral het treinstation van Groningen is vanuit de gemeente goed bereikbaar per bus.

In de gemeente zijn er drie mobiliteitshubs:

- Hub Peize; De hub P+R Peize is belangrijk voor bereikbaarheid van het dorp Peize met het openbaar vervoer. Vanaf hier reis je met de bus via Peize richting Roden of Groningen. In beide richtingen gaan er op het drukste moment van de dag 4 bussen per uur. Daarnaast gaat er ook nog een bus naar Zernike en rijdt er een nachtbus naar Leek.
 - o 6x per uur naar Groningen (buslijn 4)
 - o 2x per uur naar Zernike (buslijn 109)
 - o 4x per uur naar Roden (buslijn 4)
 - o 2x per uur naar Assen (buslijn 109)

- Hub Roden; De hub Roden is de centrumhalte van Roden. Vanaf deze halte vertrekt Q-link (snelbus) lijn 4 naar Groningen en lijn 83 naar Leek of via Norg naar Assen.
 - o 4x per uur Groningen (buslijn 4)
 - o 1x per uur naar Assen (buslijn 83)
 - o 1x per uur naar Leek (buslijn 83)
- Hub Norg: De hub Norg ligt op de locatie van de halte Westeind in het centrum van Norg. De gemeente Noordenveld heeft deze bushalte aangewezen als de centrumhalte van Norg en deze halte is in de afgelopen periode verbeterd. Er is een taxistandplaats en ruime fietsenstalling. Vanaf de hub rijdt buslijn 83 naar Assen en naar Leek (via Roden)
 - o 1x per uur naar Assen,
 - o 1x per uur naar Leek/Roden

In brede zin geldt dat de hubtaxi als vangnet fungeert voor inwoners die niet met de fiets, te voet of op een andere manier bij een hub kunnen komen. De hubtaxi brengt inwoners vanaf hun (huis)adres naar een hub (bushalte of treinstation) naar keuze binnen een straal van 20 kilometer en vice versa.

Gemotoriseerd verkeer

Noordenveld ligt ten zuiden van de A7 en westen van de A28. Deze snelwegen liggen niet in de gemeente zelf, maar provinciale wegen door de gemeente zorgen voor een goede verbinding met deze snelwegen. De Belangrijkste verbindingen voor het gemotoriseerd verkeer in onze gemeente zijn:

- N373; Deze provinciale weg vormt een noord-zuidverbinding centraal in de gemeente en is een belangrijke verbinding naar de A28 en de A7. Daarnaast ontsluit de N373 belangrijke bestemmingen zoals Huis ter Heide, Zuidvelde, Norg, Langelo, Roderesch en Roden
- N372; Deze provinciale weg vormt de meest rechtstreekse verbinding richting Groningen en ontsluit het noordelijke deel van de gemeente richting de A7 Hoogkerk en de A7 Leek.
- N386; De oost-west verbinding wordt gevormd door deze provinciale weg. De N386 loopt van Peize naar de A28 en ontsluit onder andere Roden en Peize.



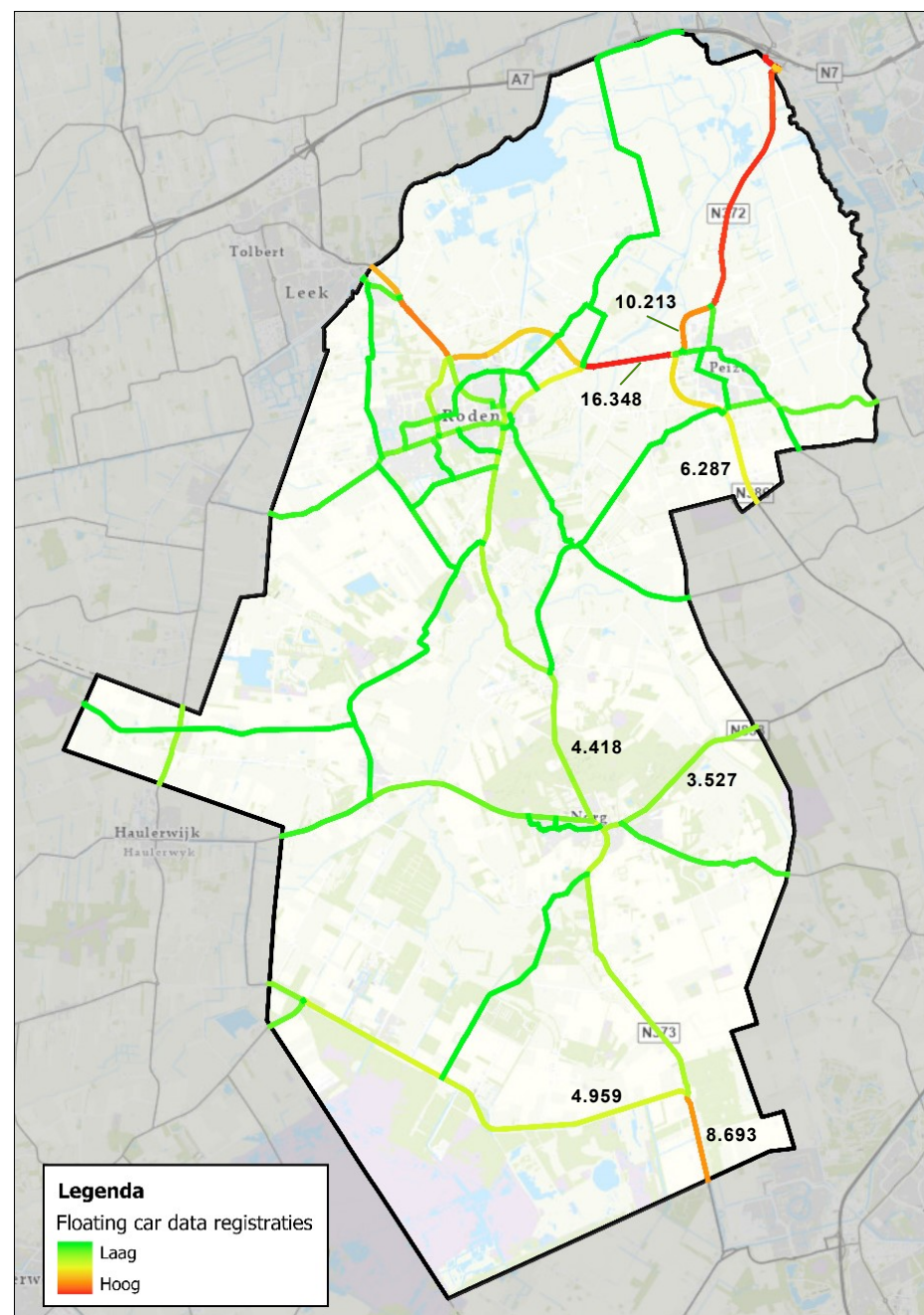
Verkeersintensiteiten en verkeersstromen

Over het algemeen is er sprake van groei in de verkeersintensiteiten op het wegennet van Noordenveld ten opzichte van 2019. Gedurende de jaren in de coronaperiode (2020 – 2022) namen de intensiteiten af, maar inmiddels zijn de intensiteiten weer boven het niveau van 2019 uitgestegen.

Hmp.	Intensiteit gemiddelde werkdag op provinciale wegen in gemeente Noordenveld			
Weg	2019	2024	Groei 2019 - 2024	
N372	5.6	9.897	10.213	3%
	7.7	16.085	16.348	2%
N373	1.2	8.153	8.693	7%
	11.1	4.479	4.418	-1%
N386	26.0	5.417	6.287	16%
N858	10.2	3.195	3.527	10%
N919	6.3	5.005	4.959	-1%

De toename in intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer komt overeen met de landelijke trend. Naar verwachting zullen de intensiteiten in de komende jaren doorzetten als gevolg van de vele (woningbouw)ontwikkelingen. Daar waar wij aandachtspunten zien, zullen we dat in regioverband bespreken met de wegbeheerders. Zo wordt op dit moment gewerkt aan het verbeteren van de verkeerafwikking op de aansluiting van de N372 (bij Leek) op de A7 en vormt het rotondecomplex bij Hoogkerk in de toekomst een knelpunt.

Aangezien er op het gemeentelijk wegennet beperkt gegevens met verkeersintensiteiten beschikbaar zijn, is met behulp van floating car data (FCD) een indicatie gegeven van de verkeersdrukke. FCD is data uit navigatiesystemen en/of mobiele apps (Bron: TOMTOM-portal). Op de kaart is het aantal FCD-registraties weergegeven. Hoe meer registraties, hoe drukker het is. Ter referentie is de intensiteit van de provinciale telpunten weergegeven.



Wegcategorisering

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) van 2015 is de wegcategorisering voor de gemeente Noordenveld opgenomen. Sinds de vaststelling van het GVVP spelen er landelijk de nodige ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, snelheid en weginrichting. Bijvoorbeeld meer prioriteit voor fietsers en voetgangers en de introductie van de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Deze ontwikkeling legt vooral meer nadruk op het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid. Echter wil dat niet zeggen dat de auto niet meer welkom is. Mede vanuit het gebruikersprofiel van de gemeente Noordenveld (62% van de verplaatsingen tot 7,5 km door fiets en voetganger) zou het goed zijn hierbij aan te sluiten.

Vanuit de wegcategorisering valt op dat de functie van een aantal wegen in de gemeente niet (meer) aansluit bij het daadwerkelijke gebruik en/of de weginrichting. Enkele voorbeelden hiervan zijn;

- Ceintuurbaan Zuid; gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met snelheid van 50 km/h, maar in de praktijk sluit deze weg qua gebruik meer aan bij een GOW30.
- Kanaalstraat (centrum Roden); gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) met snelheid van 30 km/h, maar in de praktijk sluit deze weg qua gebruik en inrichting meer aan bij een GOW30.

Grootste opgave op dit gebied is het opstellen van een actuele en sluitende wegcategorisering.

Gedragscampagnes en educatie

Noordenveld werkt al jaren aan brede gedragscampagnes en verkeerseducatie. Dit doen we samen met de provincie Drenthe en alle andere Drentse gemeenten. Denk aan de campagnes (BOB, MONO, fietsverlichting, snelheid etc.) en de educatieve programma's

(scootmobiel cursus, training veilig landbouwverkeer etc.) Via www.samenrichtingnul.nl worden diverse lespakketten en cursussen aangeboden. De afgelopen jaren zijn de nodige projecten ook in Noordenveld uitgevoerd.

Conclusie

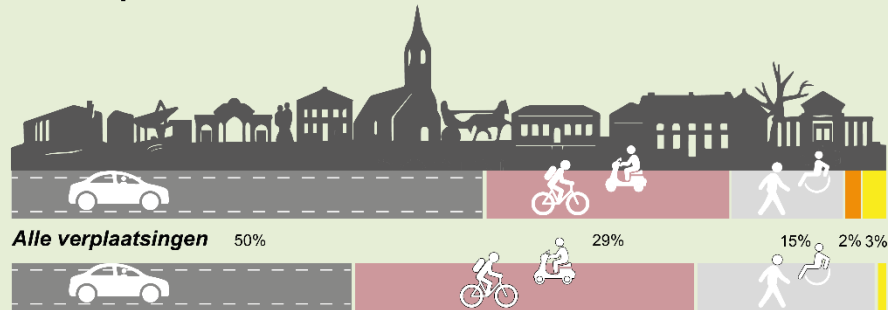
De huidige mobiliteitsstructuren en netwerken sluiten goed aan bij de belangrijkste externe relaties van Noordenveld. De provinciale wegen en de busverbindingen bieden een solide basis voor verbindingen binnen en buiten de gemeente. Tegelijkertijd is er ruimte voor verbetering in het OV-netwerk in het zuidelijke deel van de gemeente en het opwaarderen van fietsvoorzieningen, zoals opgenomen in het Basisfietsplan. In aanvulling op het Fietsplan ligt er een opgave van het ontbreken van de Doorfietsroute Roden-Norg-Assen, die al op de provinciale fietsagenda staat. Tot slot vormt het opstellen van een actuele en sluitende wegcategorisering, waarbij functie, vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd, een opgave.

Op de volgende pagina's is de analyse van de huidige situatie overzichtelijk samengevat. Deze inventarisatie vormt de basis voor de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie.

Gemeente Noordenveld en mobiliteit

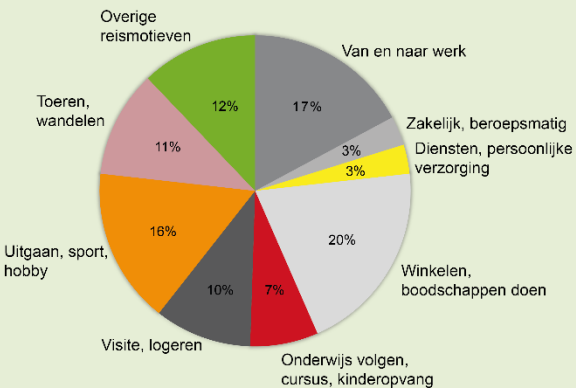


Hoe verplaatsen mensen zich in Noordenveld

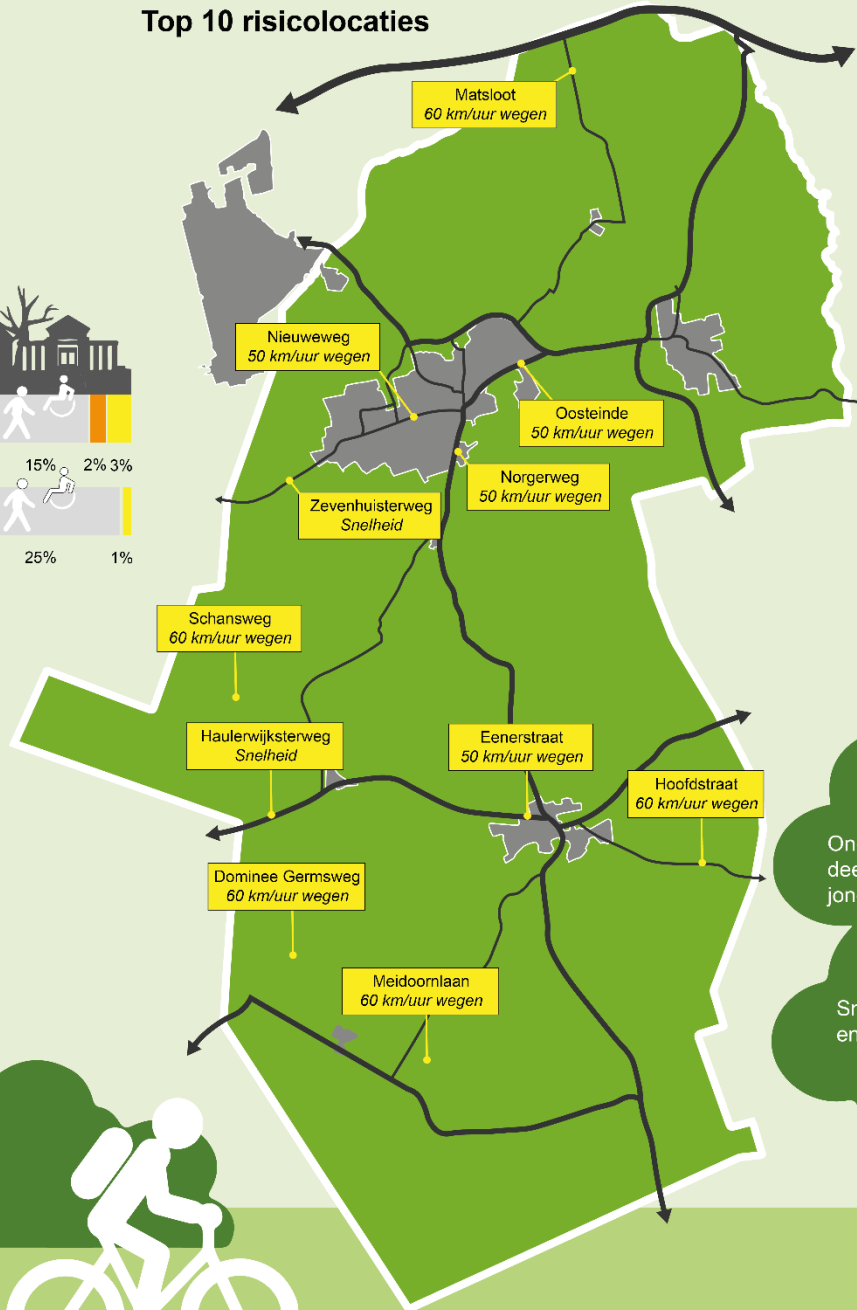


■ Personenauto ■ Bus ■ (Brom)fiets ■ Lopen ■ Overig

De reden van verplaatsing



Top 10 risicolocaties



Aantal ongevallen

In de afgelopen vijf jaar:



Risicothema's

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Veilige infrastructuur: 30 en 60 km/uur wegen

Onervaren verkeersdeelnemers: jonge bestuurders

Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer in buitengebied

Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen

Afleiding in het verkeer

Snelheid in het verkeer: 30 en 60 km/u wegen

Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen

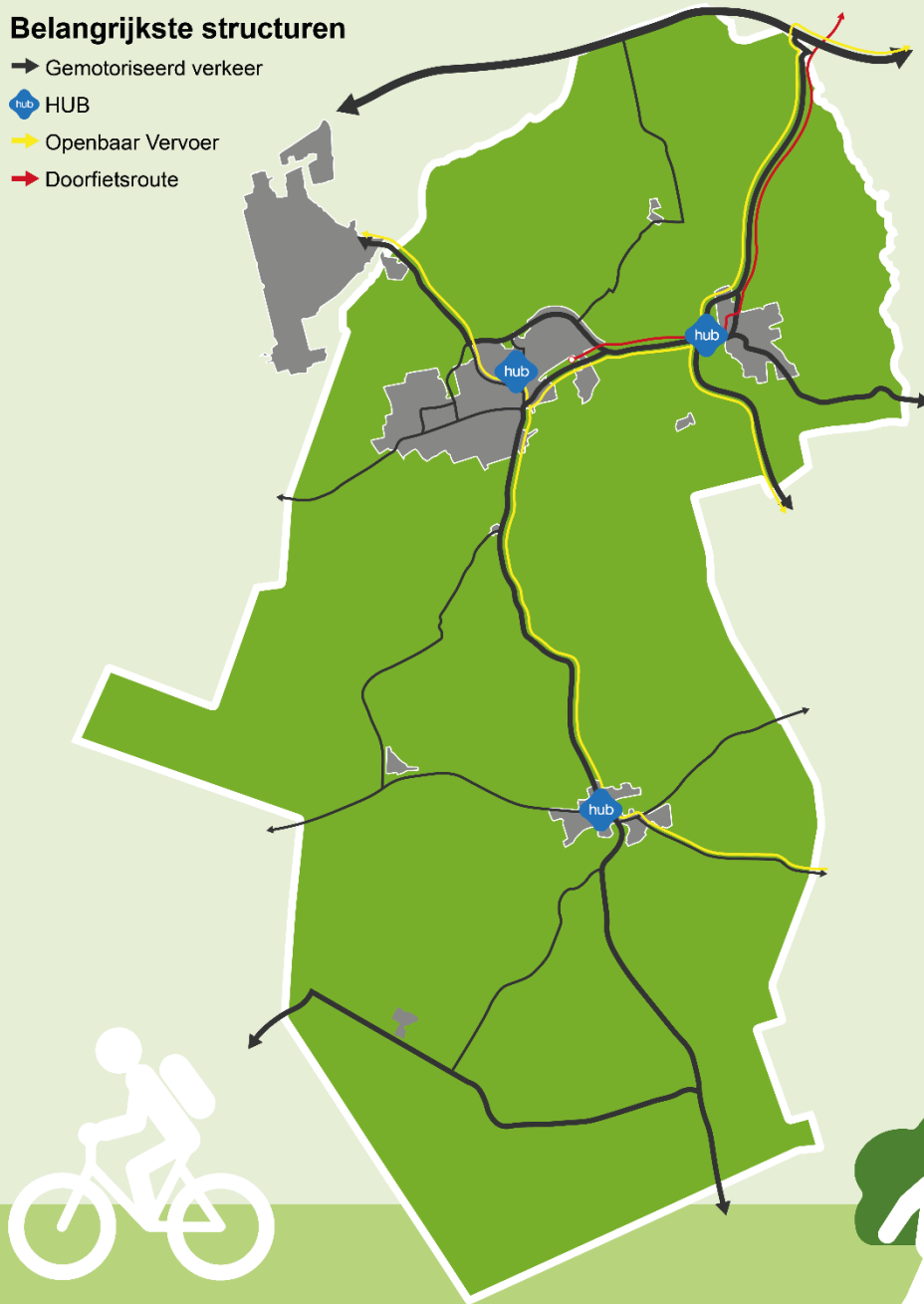
Rijden onder invloed

Verkeersovertridders

Netwerk en verplaatsingen

Belangrijkste structuren

- Gemotoriseerd verkeer
- hub HUB
- Openbaar Vervoer
- Doorfietsroute



Belangrijkste school- en werklocaties

- Schoollocaties
- Werklocaties





Ruim 62% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer gebeurt lopend (25%) of met de fiets (37%).



5. Participatie: hoe wordt de mobiliteit in onze gemeente beleefd?

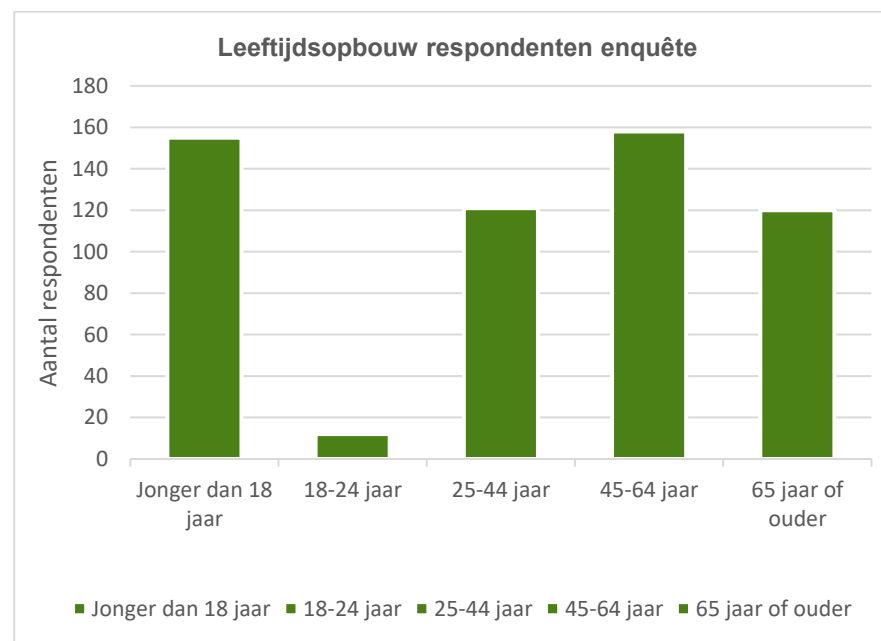
De inwoners van onze gemeente komen elke dag in aanraking met de mobiliteit in onze gemeente en dus vinden wij het essentieel dat zij input kunnen leveren en kunnen meepraten over de toekomst van de mobiliteit in hun gemeente. Daarnaast hebben we ook lokale stakeholders, belangenorganisaties en interne stakeholders, die elk een belangrijke groep of deel van de gemeente vertegenwoordigen, meegenomen in het proces van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie. De uitgebreide participatie omvatte een enquête, een interactieve kaart waar bewoners verbeterpunten aan konden geven en meerdere sessies met verschillende stakeholders.



Enquête

Goed ingevulde enquête

Met een enquête hebben we de inwoners van onze gemeente laten meedenken over het thema mobiliteit. Met vragen over de huidige staat van het verkeer en waar er de komende jaren op moet worden ingezet, hebben we inzicht gekregen in knelpunten en kansen die onze inwoners zien op het gebied van mobiliteit. De enquête is ook gedeeld met scholieren. In totaal is de enquête bijna 600 keer ingevuld. De uitgebreide antwoorden op de vragen uit de enquête zijn te vinden in bijlage 1.



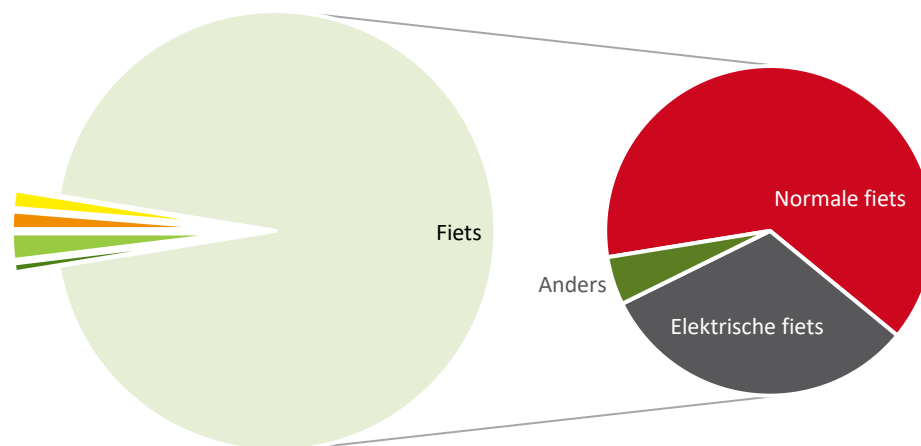
Forenzen met de auto en e-bike, scholieren op de (gewone) fiets

De meeste respondenten van de enquête gaven aan de auto als vervoermiddel te gebruiken, maar ook lopen en fietsen (met een elektrische fiets) wordt vaak gedaan in de gemeente. Scholieren gaan vrijwel allemaal op de fiets naar school, terwijl voor woon-werk verkeer de auto het meest populair is. Ook de elektrische fiets is populair onder de werkenden. Het gebruik van de elektrische fiets valt sowieso erg op in onze gemeente. Meer respondenten maken gebruik van een elektrische fiets dan van een gewone fiets.

Van de respondenten gebruikt een beperkt deel het openbaar vervoer voor woon-school- of woon-werkverkeer. Daar waar de buslijnen de grotere kernen verbinden met elkaar en met steden zoals Groningen, vinden de inwoners van de kleinere kernen en het buitengebied het openbaar vervoer ondermaats. Met name de bereikbaarheid en frequentie van het ov zien zij als knelpunten. Daarnaast vinden veel inwoners de prijs van het openbaar vervoer te hoog.

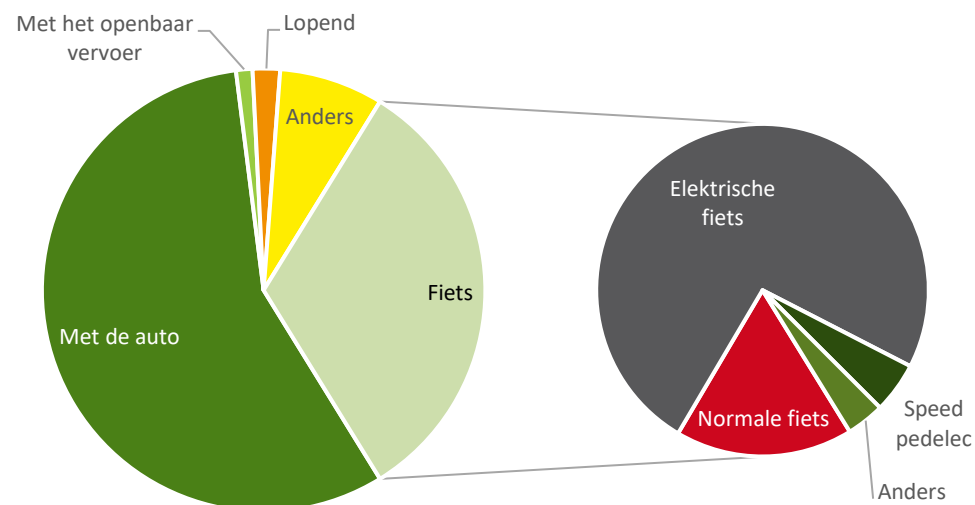


Vervoer naar (middelbare) school



- Met de auto
- Met het openbaar vervoer
- Lopend
- Anders

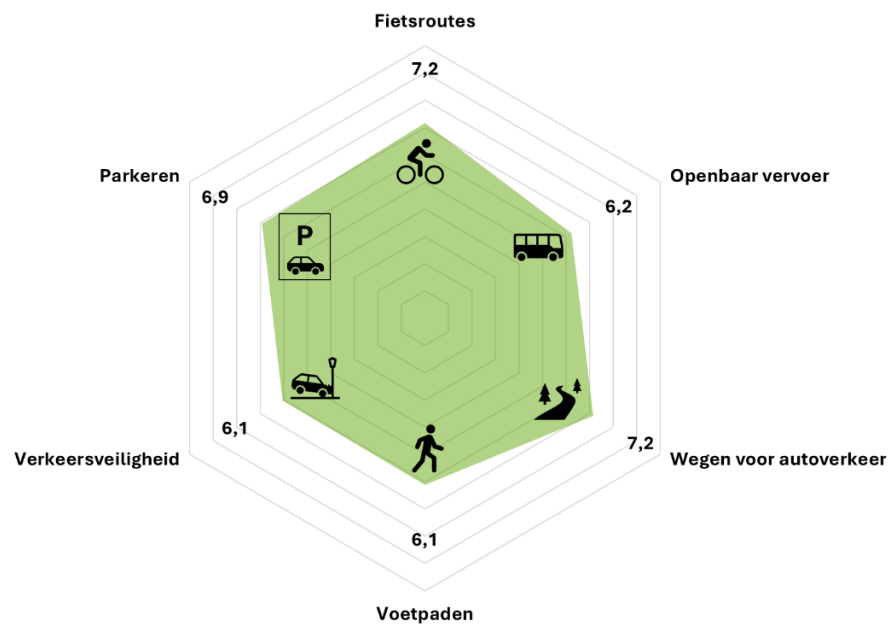
Vervoer naar werk



Een voldoende op alle mobiliteitsthema's, maar ook verbeterkansen

Hieronder is het gemiddelde rapportcijfer (van 1 tot 10) dat respondenten aan de verschillende verkeersthema's hebben gegeven gevisualiseerd. Op alle thema's scoort de gemeente een voldoende. De thema's fietsroutes, wegen voor autoverkeer en parkeren scoren relatief hoger onder onze inwoners, al zijn er voor de fiets nog wel wensen voor meer investeringen. Inwoners zien graag dat huidige fietsvoorzieningen worden verbeterd door verbreding of onderhoud en de aanleg van nieuwe fietspaden. Vooral gepensioneerde inwoners en inwoners van kleine kernen en het buitengebied zien graag een verbetering van de fietsinfrastructuur. Naast een upgrade van de fietsinfrastructuur willen de inwoners ook graag dat het aantrekkelijker wordt gemaakt om te fietsen door de verlichting te verbeteren en door routeinformatie en oplaad- en rustpunten aan te bieden langs de fietsroutes.

Het openbaar vervoer, de voetpaden en de verkeersveiligheid worden minder hoog gewaardeerd dan de andere thema's. Inwoners zien graag dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd door veilige inrichting van wegen en kruispunten, oversteekplekken en schoolomgevingen en schoolroutes. Ook is er behoefte aan handhaving op, onder meer, snelheid en fietsverlichting. Voor voetpaden wensen de respondenten beter onderhoud en een betere toegankelijkheid. Uit de enquête blijkt ook dat inwoners graag aandacht willen voor leefbaarheid (minder verkeer, langzamer rijdend verkeer) in centra en woongebieden.



Verbeterpunten in kaart

Naast de enquête hebben wij ook een interactieve kaart gedeeld waarop inwoners ook locatie-specifiek verbetervoorstellen konden doorgeven. Hier zijn voor het grootste gedeelte knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid doorgegeven. De meest benoemde verbeterpunten zijn:



Inwoners ervaren veel hinder van gemotoriseerd verkeer dat te snel rijdt. Het gaat met vooral om de gereden snelheid (op doorgaande wegen) binnen de kernen.



Onoverzichtelijke kruispunten. Het gaat met name om situaties met slecht zicht / onoverzichtelijke kruispunten. Veelal in combinatie met te hoge snelheden.



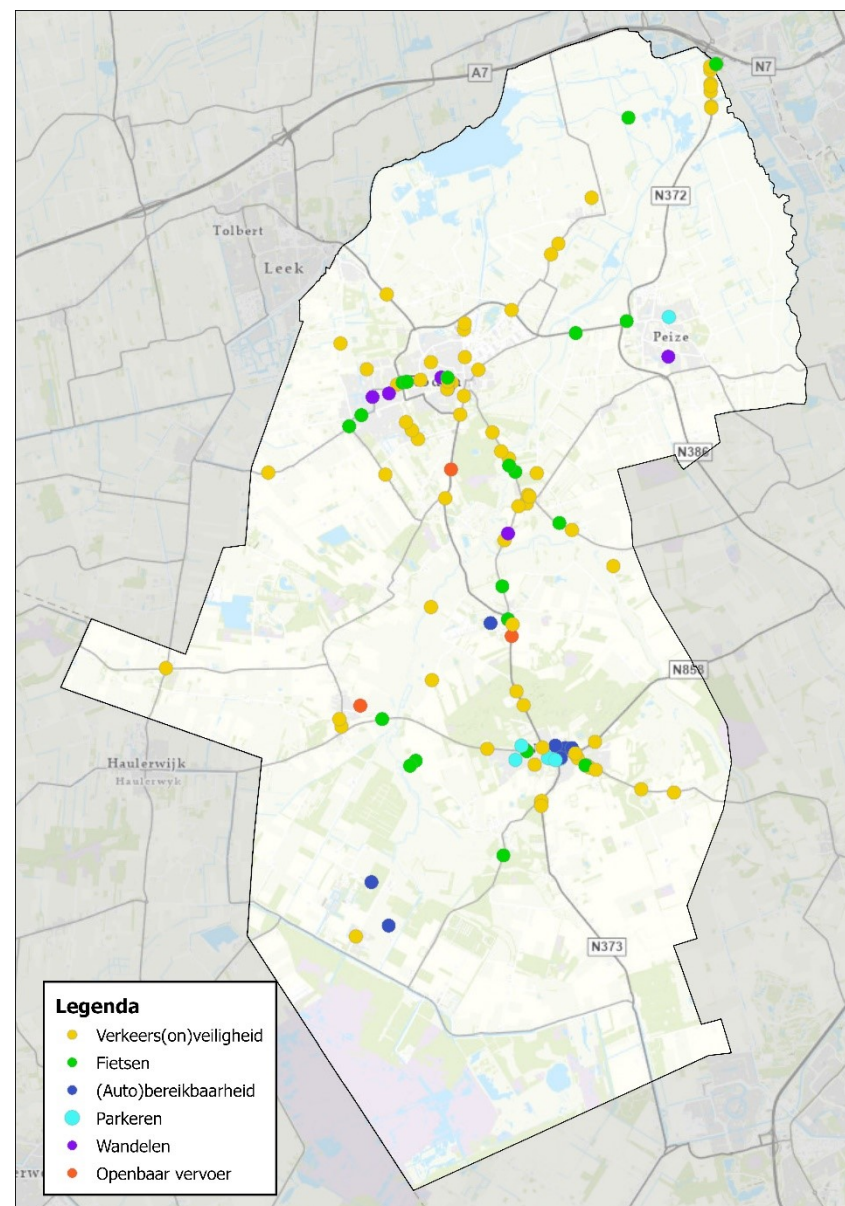
De verkeersveiligheid op oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers in de gemeente. Het gaat veelal om oversteeklocaties binnen de bebouwde kom.



Daarnaast zijn er ook knelpunten met betrekking tot parkeren, met name in Norg wordt dit veel benoemd. Het gaat dan om de kwaliteit van de parkeerterreinen, maar ook de vindbaarheid / bewegwijzering.



Het ontbreken of van onvoldoende kwaliteit zijn van voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Door fietsers wordt dit vooral op 60 km/h wegen benoemd, waar fietsvoorzieningen ontbreken en men een hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer ervaart. Daarnaast worden bestaande fietsverbindingen als te smal ervaren, bijvoorbeeld tussen Lieveren en Roden. De doorgegeven locaties voor voetgangers hebben vaak een raakvlak met verkeersveiligheid en zijn meer divers. Van te smalle voorzieningen tot overlast van gemotoriseerd verkeer.



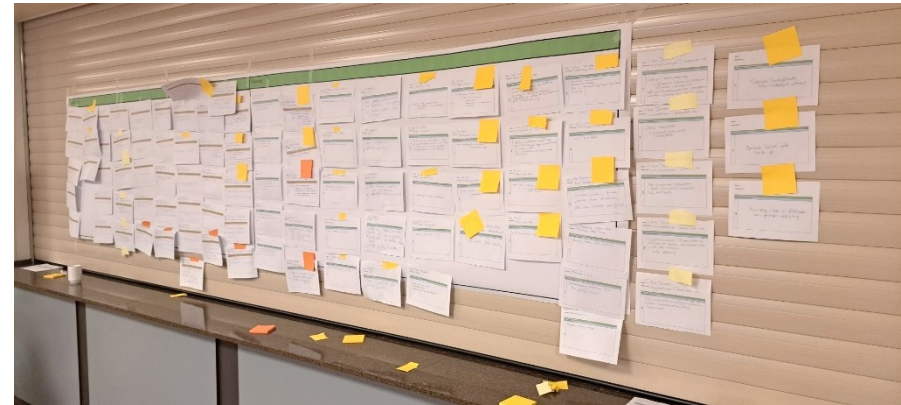
Lokale stakeholders

Verschillende doelgroepen worden in Noordenveld vertegenwoordigd door lokale belangenorganisaties. Deze lokale stakeholders weten vaak goed wat er speelt in de gemeenschap en zijn daarom betrokken in het proces om knelpunten en wensen van de onze inwoners vast te stellen. Tijdens een sessie met de interne stakeholders zijn de volgende partijen geraadpleegd:

- Dorpsbelangenverenigingen;
- Wijkbelangenverenigingen;
- Ondernemersverenigingen;
- Toegankelijk Noordenveld.

Uit deze sessie kwam naar voren dat het openbaar vervoer in de gemeente als ondermaats wordt ervaren. Met name de bereikbaarheid met het OV werd door bijna alle partijen gezien als een groot knelpunt. Daarnaast werden ook verkeersveiligheid, de veiligheid en het comfort voor fietsers en het landbouwverkeer in combinatie met langzaam verkeer meermaals aangemerkt als knelpunt.

De lokale stakeholders zagen ook veel verbeterpunten wat betreft het verkeer in de gemeente. Een belangrijke wens is het verlagen van de gereden snelheden met snelheidsremmende maatregelen en handhaving. Het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers en voetgangers is ook een veelvoorkomende wens. Het gaat hier om fiets- en voetgangerspaden en veilige oversteeklocaties. Overige wensen van de stakeholders zijn meer verlichting, een betere laadinfrastructuur, onderhoud aan de wegen en meer aandacht voor toegankelijkheid.



Belangenorganisaties

Binnen onze gemeente zijn er verschillende organisaties waarmee wij samenwerken en die belang hebben bij de richting van ons mobiliteitsbeleid. Deze belangenorganisaties hebben wij uitgenodigd voor een sessie waarin we knelpunten en kansen hebben besproken. De volgende belangenorganisaties waren aanwezig tijdens deze sessie:

- Fietzersbond (provinciaal en lokaal);
- OV-bureau;
- Qbuzz;
- Politie.

De ontwikkeling van de afwaardering van wegen van 50 km/h naar 30 km/h binnen de bebouwde wordt gezien als verbetering voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de centra en verblijfsgebieden. Er zijn echter wel zorgen bij het OV-bureau en Qbuzz over de effecten van afwaardering op busroutes. Door krappere inrichting en snelheidsremmende maatregelen wordt het voor de bus lastiger rijden in de bebouwde kom met als gevolg reistijdverlies. Bij busroutes moet de afwaardering van wegen goed worden afgewogen tegen de nadelige gevolgen voor de bus. Wanneer er toch wordt gekozen voor

afwaardering, moet er worden gekeken naar busvriendelijke drempels en voldoende ruimte op bijvoorbeeld rotondes. Daarbij moet ook in het achterhoofd worden gehouden dat (te) busonvriendelijke weginrichtingen kunnen leiden tot het aanpassen van busroutes.

Op enkele 50 km/h-wegen ontbreken fietsvoorzieningen volgens de Fietzersbond. Ook de snelheid op bepaalde 60 km/h-wegen wordt gezien als een knelpunt.

Vanuit de politie is er de wens om verkeersveiligheid te verhogen door meer in te zetten op de balans tussen handhaving, infrastructuur en gedrag. Ze zijn bereid om te handhaven, mits de wegen goed ingericht zijn naar functie en gebruik. Ook het idee om bij SPV-risicolocaties vaker te handhaven zagen zij wel zitten.

Sessie interne stakeholders

Deze Mobiliteitsvisie vormt een onderdeel van het beleid van de gemeente Noordenveld en heeft ook invloed op andere beleidsvelden binnen de gemeente. Om dit document goed te laten aansluiten op beleidsstukken van de andere beleidsvelden is het belangrijk dat er integraliteit is tussen de verschillende beleidsstukken. Vandaar dat er een sessie is gehouden met de interne stakeholders, waarbij medewerkers van de volgende beleidsvelden waren uitgenodigd:

Duurzaamheid, Stedenbouw, Recreatie & Toerisme en Economische Zaken. Wonen, Beheer en Klimaat, Planologie, Ruimtelijke Ordening en Toegankelijkheid en Inclusiviteit.

In de sessie met de interne stakeholders kwam één overkoepelend thema duidelijk naar voren: de gezonde leefomgeving, waar er meer ruimte is voor actieve mobiliteit (fietsen/wandelen). Er is veel aandacht voor het verbeteren van voorzieningen voor de fietser en voetganger voor zowel utilitair als van recreatief gebruik. Een ander thema dat veel werd

genoemd is de bereikbaarheid van de kernen en het landelijk gebied. Met name de bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt gezien als een knelpunt. Daarnaast worden ook de toegankelijkheid en betaalbaarheid (vervoersarmoede) als een probleem gezien. Toegankelijkheid in het verkeer gaat er voornamelijk over dat iedereen, dus ook mensen met een beperking, op een goede en veilige wijze deel kunnen nemen aan het verkeer, van jong tot oud. Een andere verbetering die werd aangedragen betreft stimuleren van duurzamere vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit.

Knelpunten, wensen en speerpunten

Door middel van participatie hebben wij inwoners, interne en externe stakeholders en belangenorganisaties gevraagd om input te leveren aan de invulling van de Mobiliteitsvisie. Uit de verschillende sessies en de enquête onder inwoners zijn de belangrijkste onderwerpen gehaald die bijdragen aan het bepalen van de thema's in de Mobiliteitsvisie.

In veel van de bijeenkomsten was verkeersveiligheid een van de belangrijkste besprekpunten. Dit had veelal een relatie tot lopen en fietsen, maar ook het gedrag en de gereden snelheid van weggebruikers (gemotoriseerd verkeer) werden benoemd. Voor het lopen en fietsen gaat het vooral om de verkeersveiligheid op oversteeklocaties, meestal binnen de bebouwde kom. Daarnaast wordt aangegeven dat de fiets- en voetgangersvoorzieningen van onvoldoende kwaliteit zijn. Dit heeft ook een sterk raakvlak met toegankelijkheid.

Uit de participatie blijkt dat het openbaar vervoernetwerk in de gemeente voor Roden en Peize goed is, maar dat met name de bereikbaarheid en de frequentie van het OV in de kleinere kernen en het landelijk gebied wordt gezien als een knelpunt. Verder zijn leefbaarheid in de kernen en toegankelijkheid belangrijke thema's die spelen bij de inwoners, stakeholders en belangenorganisaties.



De uitgebreide participatie omvat een enquête, een interactieve kaart waar bewoners verbeterpunten aan kunnen geven en meerdere sessies met verschillende stakeholders.

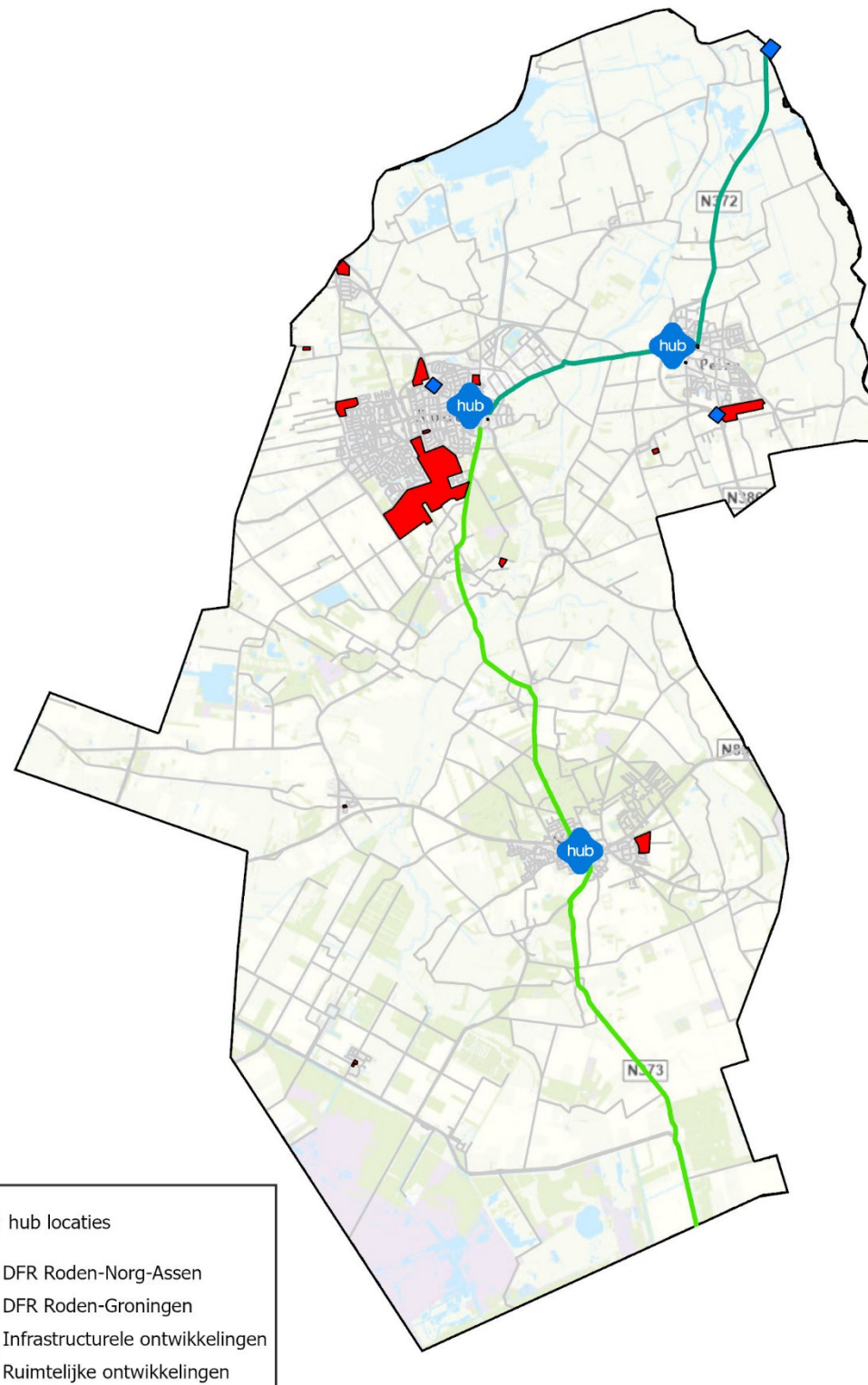
6. Ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen

In de komende jaren staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op de agenda in de gemeente Noordenveld. In de woonvisie Noordenveld staat de ambitie om t/m 2030 1.000 woningen te bouwen binnen de gemeente met een ondergrens van ten minste 800 woningen. Deze woningen worden verdeeld over de volgende kernen: 425-500 woningen in Roden, 200-275 woningen in Peize, circa 100 woningen in Norg en eveneens circa 100 woningen in de andere kernen. De woningbouwlocaties zijn weergegeven op de kaart. De extra verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouw zal zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen in de directe omgeving van deze kernen. De toename zal daarnaast met name merkbaar zijn op de provinciale wegen N372 en N373 (binnen en buiten de gemeente Noordenveld). Binnen de verschillende ontwikkelingen zelf, zal specifieke aandacht moeten zijn voor een veilige en prettige leefomgeving en een goede bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers. De Mobiliteitsvisie Noordenveld biedt daarvoor de basis.

Infrastructuurle ontwikkelingen

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, staan er ook infrastructuurle ontwikkelingen gepland in onze gemeente en omliggende gemeentes. Om het fietsen aantrekkelijker te maken investeert de gemeente in de aanleg van Doorfietsroutes die voor een snelle directe verbinding met omliggende steden moet zorgen. Tussen Roden en Groningen ligt er de Doorfietsroute F372. In de komende jaren wordt er verder ingezet op het vergroten van de doorstroming en veiligheid van de fietser op deze route. Een infrastructuurle ontwikkeling die hieraan bijdraagt is de komst van de Fietstunnel onder de Borchsingel. Naast de bestaande fietsroute wordt de mogelijkheid voor een Doorfietsroute tussen Roden en Assen, via Norg, onderzocht.



Er staan ook ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer op de planning. Bijvoorbeeld het vergroten van de doorstroming van het Hoogwaardig OV op de provinciale wegen N372 en N373. Om de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren en multimodaal vervoer te stimuleren is of wordt er geïnvesteerd in een bushalte Peize Zuid en mobiliteitshubs in Peize en Norg. Tot slot wordt in onze buurgemeente Westerkwartier gewerkt aan aanpassingen aan het rotondecomplex N372-A7 en een mogelijke Rondweg rond Leek.

Mobiliteitsontwikkelingen

Binnen de mobiliteitswereld spelen actuele ontwikkelingen waar we als gemeente bij willen aanhaken. Door aan te haken bij algemene en lokale trends maken we het beleid toekomstbestendig en biedt het een hulpmiddel om dagelijkse vraagstukken op te lossen.

STOMP-principe

In het mobiliteitsbeleid is het toepassen van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-as-a-Service (MAAS) en Privéauto) een landelijke trend. Het geeft prioriteit aan actieve mobiliteit (fietsen/wandelen) en zet de auto als basis voor mobiliteitskeuzes en -ontwikkeling meer op de achtergrond. Door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven in centra en woongebieden wordt er een veilige en leefbare omgeving gecreëerd voor de gebruikers. Dat wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is, maar dat deze in bepaalde gebieden meer te gast is. Het STOMP-principe draagt ook bij aan een omgeving die uitnodigt tot gezond gedrag.

50 naar 30 km/h (en 80 naar 60 km/h)

Landelijk wordt in steeds meer steden en dorpen de snelheidslimiet op gebiedsontsluitingswegen omlaag gebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. In kernen gaat het om een verlaging van 50 km/h naar 30 km/h, terwijl buiten de bebouwde kom de snelheid op steeds meer wegen wordt verlaagd van 80 km/h naar 60 km/h. Door een verlaging wordt er

een veiligere woon- en leefomgeving gecreëerd en wordt actieve mobiliteit (fietsen/wandelen) gestimuleerd. Een verlaging van de snelheidslimiet zorgt echter wel voor een (kleine) reistijdtoename en dit kan conflicteren met de planning en aantrekkelijkheid van de bus. Busroutes moeten daarom op een goede manier worden meegenomen in deze afweging. Daarnaast neemt de kans toe dat meer via woongebieden (of verblijfsgebieden) wordt gereden, omdat de snelheidslimiet gelijk is aan doorgaande wegen en nauwelijks meer tijdswinst via gebiedsontsluitingswegen geboekt kan worden. Dit kan de veiligheidswinst van een lagere snelheidslimiet ondermijnen.

Ontwikkeling bevolking

Ook de ontwikkeling van onze bevolking heeft invloed op de mobiliteit en hoe we hier gebruik van maken. Zoals landelijk zichtbaar, is er ook in de gemeente Noordenveld sprake van vergrijzing. Deze ontwikkeling vraagt extra aandacht voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid binnen ons mobiliteitssysteem, zoals dementievriendelijke inrichting van de openbare ruimte.

Leeftijdsofbouw, Noordenveld, 2024



7. Vertrekpunt voor visie

Uit de inventarisatie en analyse, bestaande uit een breed opgezet participatietraject en een vakinhoudelijke analyse, komen de thema's Verkeersveiligheid, Actieve Mobiliteit, Bereikbaarheid, Gezonde Leefomgeving en Duurzaamheid als belangrijkste naar voren. Deze

thema's vormen de basis voor de uitwerking van de ambitie en visie van de gemeente Noordenveld. Onderstaande tabel bevat een overzicht van de opgehaalde thema's uit de inventarisatie en analyse. In hoofdstuk 8 'Ambitie en visie' zijn deze punten verder uitgewerkt.

Belangrijke thema's voor de mobiliteitsvisie	GWP2015 -2025	Beleidsdocumenten	Samenwerkingskansen	Inventarisatie	Lokale stakeholders	Interne stakeholders	Belangenorganisaties	Enquête	Mobiliteitsontwikkelingen	Raadsessie
Verkeersveiligheid										
Heterogeniteit in het verkeer		X		X	X					
Schoolroutes/zones								X		X
Gedrag	X	X	X	X	X		X	X		X
Snelheid		X		X	X		X	X		
Oversteekplaatsen					X			X		
Actieve mobiliteit										
Prioriteit actieve mobiliteit / STOMP	X	X	X			X	X		X	
Doorfietsroutes		X	X	X				X		
Verbeteren fietsnetwerk	X	X	X		X	X	X	X		X
Verbeteren voetgangersnetwerk		X			X	X		X		X
Bereikbaarheid										
Vergrijzing			X						X	
Bereikbaarheid landelijk gebied / voorzieningen	X	X	X			X			X	X
Onderhoud					X			X		X
Gezonde leefomgeving										
Leefbaarheid in de kernen	X	X	X			X	X	X	X	
Toegankelijkheid		X		X	X	X		X		X
Aandacht verkeer bij ontwikkelingen		X			X					X
Duurzaamheid										
Mobiliteitshubs en deelmobiliteit		X	X	X		X				
OV-netwerk	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Laadinfrastructuur		X	X		X					



De thema's Verkeersveiligheid, Actieve Mobiliteit, Bereikbaarheid, Gezonde Leefomgeving en Duurzaamheid vormen de basis voor de Mobiliteitsvisie.

8. Ambitie en visie

Verkeersveiligheid

Noordenveld staat voor de volle 100 procent achter de landelijke verkeersveiligheidsambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV); *'samen naar nul verkeersslachtoffers'*. We willen dat iedereen zich op een veilige manier kan verplaatsen door onze gemeente. Of het nou gaat om mensen met een beperking, oudere of jonge verkeerdeelnemers: iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen. Om deze ambitie te bereiken werken we in de basis risico-gestuurd. We geven invulling aan de aanpak van de lijst met de grootste risicolocaties en actualiseren deze lijst (Risicoanalyse en maatregelenpakket SPV). We richten onze wegen en kruispunten daarbij in conform Duurzaam Veilig.

Belangrijkste opgaven voor het verkeersveiliger maken van de verkeerssituatie in Noordenveld zijn het beperken van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, met name op (doorgaande) wegen binnen de kernen en op 60 km/h wegen (met fietsers op de rijbaan). Zeker daar waar ook sprake is van medegebruik door landbouwverkeer. Ook andere gedragsfactoren, zoals afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld door smartphonegebruik) of rijden onder invloed, vormen onderdeel van de opgave. We zetten hierbij binnen onze mogelijkheden in op een goede balans tussen handhaving, educatie en infrastructuur.

Tot slot streven we naar veilige schoolzones en veilige schoolroutes. Voor de basisscholen gaat het met name om de directe schoolomgeving, terwijl op onze voortgezet onderwijs scholen de veilige schoolroutes meer prioriteit hebben. Daarnaast blijven we inzetten op verkeerseducatie.



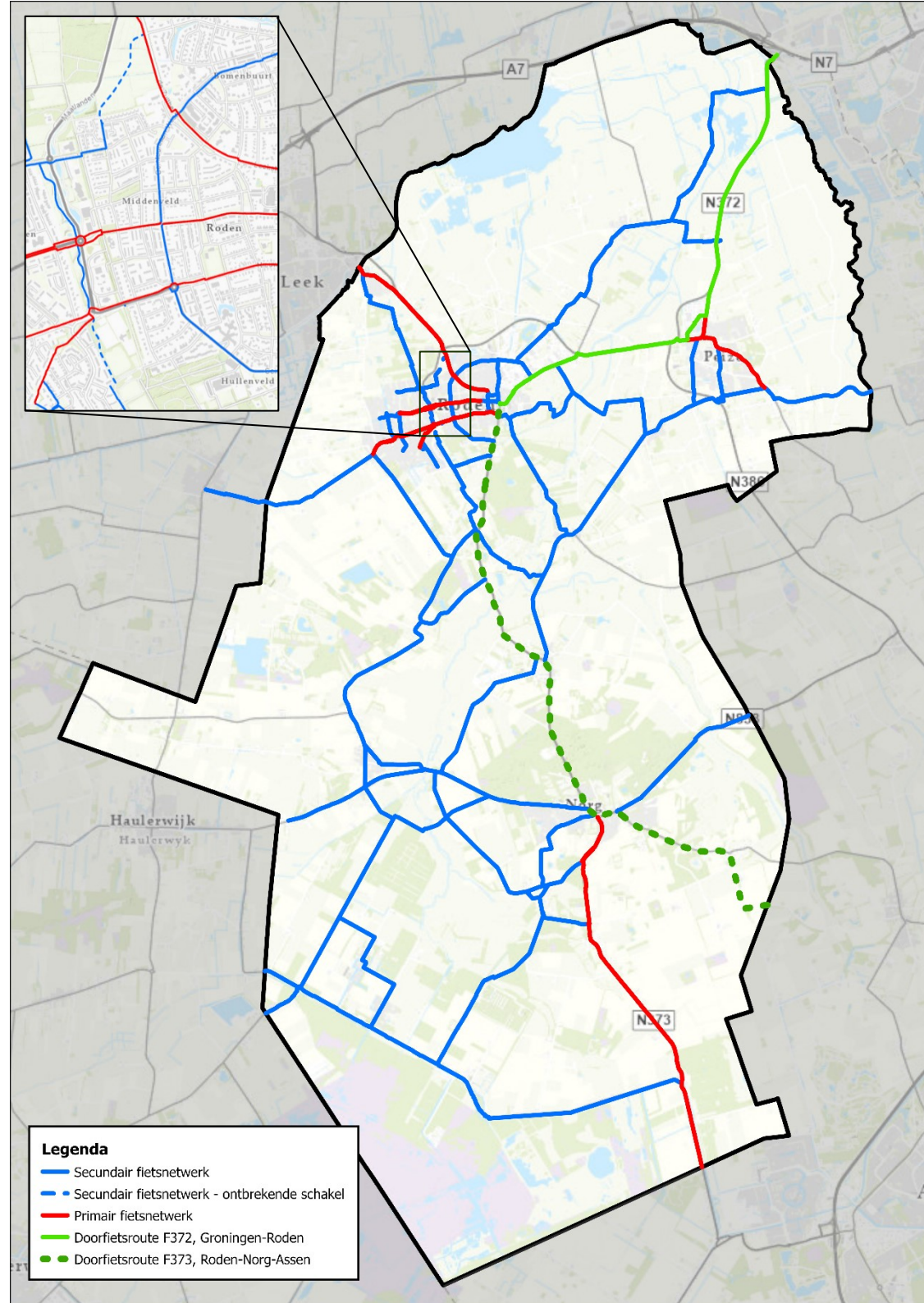
Actieve mobiliteit

Noordenveld wil actieve vormen van mobiliteit (fietsen/wandelen) tot de voor de hand liggende vervoerskeuze maken. We maken daarom gebruik van het STOMP-principe.

HET STOMP PRINCIPE

Het STOMP-principe is een principe dat kan worden toegepast bij het ontwerpen van steden, wijken en straten (van netwerkniveau tot inrichtingskeuzes). STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privéauto. In die volgorde vindt het ontwerpproces plaats en worden keuzes gemaakt of belangen afgewogen. Er wordt in het STOMP principe meer prioriteit gegeven aan duurzamere mobiliteitsvormen.

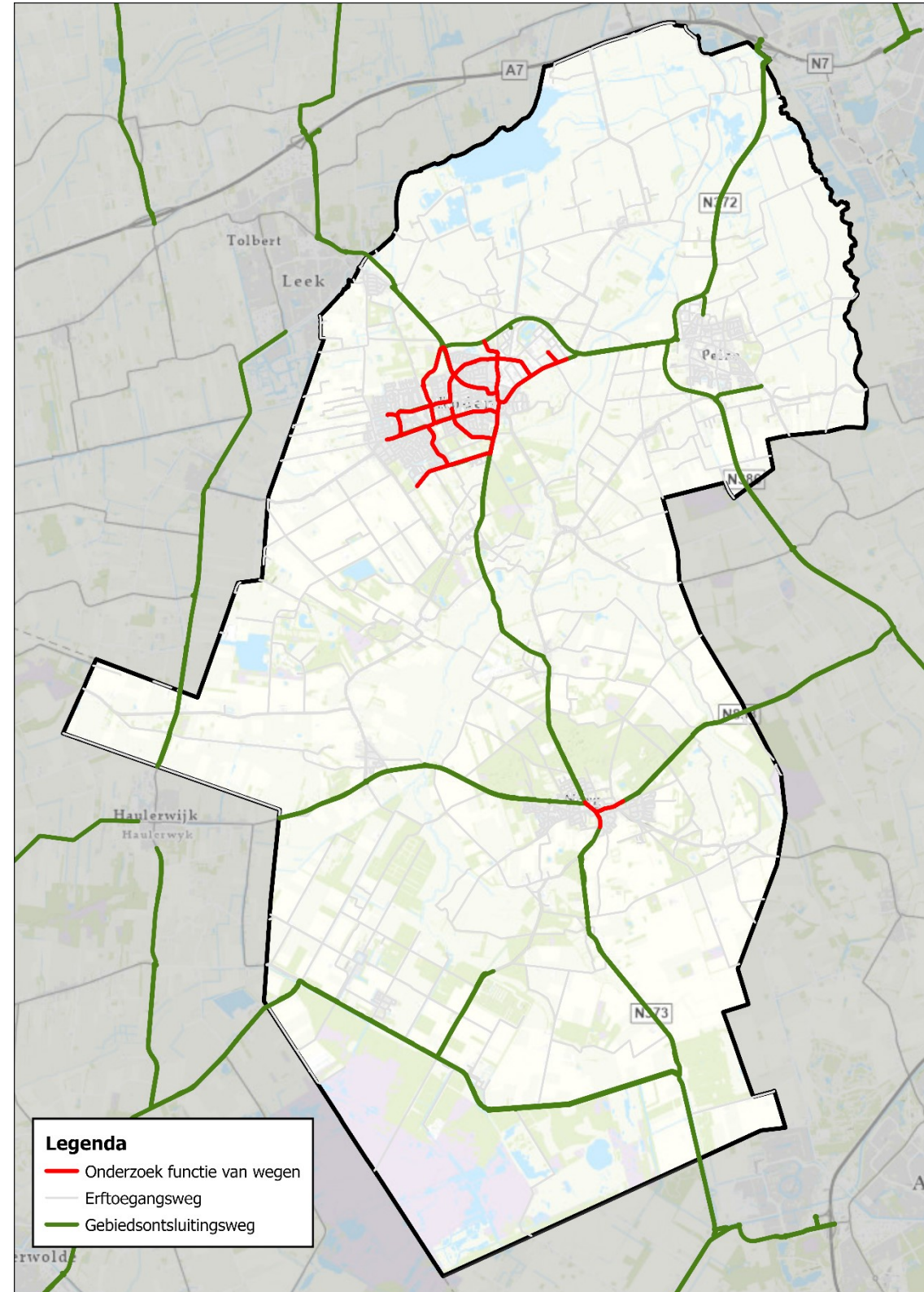
Op dit moment wordt al 62% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer lopend of fietsend uitgevoerd. We hebben de ambitie om dit in de komende jaren uit te breiden tot 7 op de 10 verplaatsingen. Om dit te bereiken sluiten we zoveel mogelijk aan bij de behoefte van onze inwoners. Daarom verbetert Noordenveld fiets- en voetgangersvoorzieningen met onvoldoende kwaliteit en zetten we in op veilige oversteeklocaties. We houden extra rekening met meer driewiel- en duofietsen. Voor voetgangers richten we ons vooral op het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen in onze kernen. De basis is op orde, maar er is winst te behalen in toegankelijkheid en verbindingen. Denk aan geleidelijnen in centra (zoals al gerealiseerd in Roden), verder toegankelijk en inclusief maken van bushaltes en voldoende doorloopruimte en goede loopverbindingen van parkeerterreinen naar bestemmingen. Voor fietsers zetten we in op de ontwikkeling van de Doorfietsroute Roden-Norg-Assen. Ook verbeteren we de positie van fietsers op 60 km/h wegen en verbreden we (te) smalle fietspaden waar dit mogelijk en inpasbaar is. Het Basisfietsplan, met geactualiseerd fietsnetwerk, vormt hiervoor de basis.



Bereikbaarheid

We streven naar een goede bereikbaarheid voor iedereen, waarbij inclusiviteit hoog in het vaandel staat. Zeker met het oog op de toenemende vergrijzing. Wij willen dat onze inwoners zo lang mogelijk mobiel blijven. Dit doen we bijvoorbeeld door een toegankelijke openbare ruimte voor met name voetgangers en parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op de juiste locaties te realiseren. Tegelijkertijd willen we onze bereikbaarheid met het openbaar vervoer én een goed fietsnetwerk behouden en waar mogelijk versterken. We versterken bijvoorbeeld de ketenmobiliteit door te voorzien in goede fietsverbindingen vanuit nieuwe woongebieden naar openbaar vervoer voorzieningen. Onze hubs zijn hierbij van groot belang. Een goede fiets- en busverbinding naar het beoogde station Suikerzijde in Groningen is bijvoorbeeld een kans voor Noordenveld. Verder is een busverbinding (Veenhuizen-)Norg-Groningen een wens.

Ook de rol van de auto blijft belangrijk bij het bereikbaar houden van onze gemeente, vooral in het buitengebied waar alternatieven beperkt zijn. Om Noordenveld bereikbaar en leefbaar te houden streven we naar een actuele en sluitende wegencategorisering. We leggen hierbij meer nadruk op een goed verblijfsklimaat en verkeersveiligheid en verleiden het verkeer om zoveel mogelijk over hoofdwegen te rijden en niet door woongebieden. Hiervoor nemen we de functie van de wegenstructuur in Norg en Roden (rood weergegeven) de komende periode onder de loep. Hierbij houden we ook rekening met vrachtverkeer, zoals op bedrijventerreinen of bevoorradingsverkeer in dorpskernen. We zorgen ervoor dat de weginrichting aansluit bij de beoogde functie en het gebruik. Waar gepast, realiseren we een nieuw type weg: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Op het moment dat hiervoor de inrichting moet worden aangepast combineren we dit met groot onderhoud (werk met werk maken).



Gezonde leefomgeving

We willen een gezonde en toegankelijke leefomgeving realiseren met een prettig verblijfsklimaat. Dit betekent dat we in woonwijken minder verharding willen toepassen dan in het klassieke straatbeeld. Enerzijds betekent dit dat we andere materialen gaan toepassen, bijvoorbeeld door het toepassen van grasbeton in parkeervakken, waardoor een groene uitstraling ontstaat. Anderzijds het daadwerkelijk minder verharden, door brede rijbanen, waar mogelijk, te versmallen. Hierbij houden we rekening met de cultuurhistorische aspecten. Op deze manier benadrukken we de verblijfsfunctie, maar blijft er wel voldoende ruimte om elkaar op een veilige manier te passeren. De logische opbouw van de wegenstructuur vormt hiervoor de basis. Het realiseren van een passende inrichting draagt ook bij aan een afname van de snelheid in woonstraten, en ook een prettige fysieke leefomgeving. Daarbij willen we in woonwijken meer gebruik maken van het woonerf principe. In bestaande straten en wijken kijken we hoe we deze ontwikkelingen in het groot onderhoud kunnen meenemen.

In de komende jaren zal Noordenveld verder uitbreiden, bijvoorbeeld door diverse woningbouwontwikkelingen in Roden, Peize en Norg. Bij nieuwe ontwikkelingen maken we gebruik van het STOMP-principe. Door het toepassen van het STOMP-principe bij nieuwe woonwijken krijgen de voetganger en fietser meer ruimte, bijvoorbeeld door het realiseren van directe verbindingen voor fietsers en voetgangers naar de voorzieningen. In de nieuwe woonwijken staat verblijven centraal. Dat wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is, maar wel dat deze in bepaalde gebieden meer te gast is. Dit stimuleert gezond gedrag met als gevolg bijvoorbeeld minder beweegarmoede/overgewicht en verminderde druk op de gezondheid door bijvoorbeeld lagere geluidbelasting en minder fijnstof.



Duurzaamheid

We zetten in op duurzame mobiliteit en stimuleren schoner vervoer. We hebben de ambitie om alle verplaatsingen op spierkracht of duurzame brandstoffen te laten plaatsvinden.

Landelijk is al geregeld dat alle bussen in 2030 zero emissie zijn. Wij willen graag onze openbaar vervoer verbindingen behouden en ambiëren een verdere bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zodat automobilisten vaker voor de bus kiezen. Met name het bereikbaar houden van landelijk gebied is hierbij belangrijk. Dit zou ook kunnen met goede alternatieven (bijvoorbeeld als vangnet in de rustige periode, zoals de avonden of weekenden) zoals het promoten en stimuleren van ANWB Automaatje en/of de hubtaxi. Onze invloed op de lijnvoering is weliswaar beperkt, omdat de verantwoordelijkheid bij de provincie en het OV-bureau ligt, maar we blijven nauw met hen samenwerken.

Verder faciliteren we de verdere uitrol van (elektrische) laadvoorzieningen binnen onze gemeente en zetten we in op actieve mobiliteit. De ambities die onder het thema 'actieve mobiliteit' zijn opgenomen dragen ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Tot slot ondersteunen we gedragscampagnes en programma's die duurzame vervoerswijzen stimuleren. Denk hierbij aan het programma Doortrappen, om zo lang mogelijk veilig te blijven fietsen.

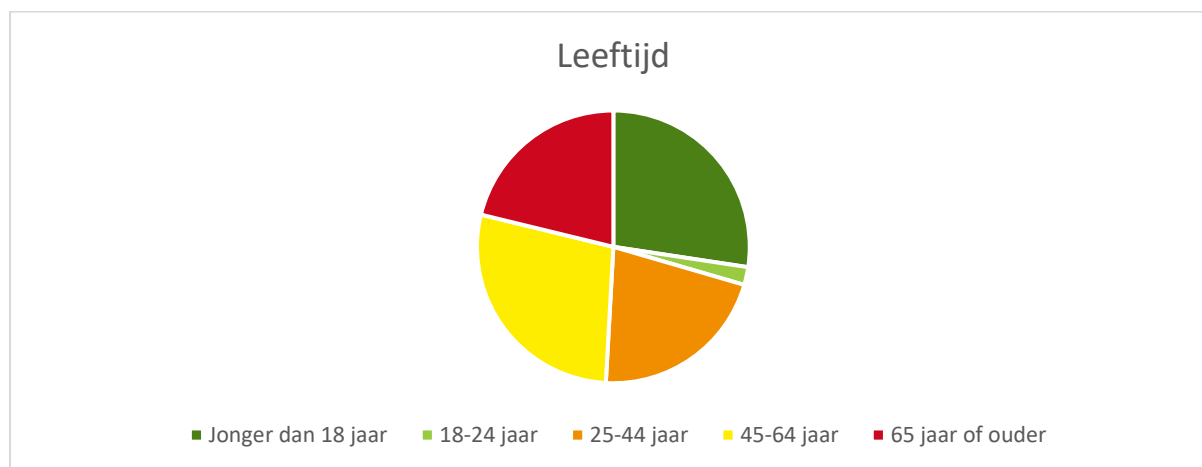
De verdere invulling van duurzame mobiliteit richting 2040 wordt opgenomen in het (5 jarenplan) programma duurzaamheid. Dit in verband met de vele ontwikkelingen in het werkveld van duurzame mobiliteit. Het is nog niet duidelijk welke innovaties en beleidsmaatregelen de komende jaren zullen ontstaan. Het 5 jarenplan biedt meer flexibiliteit om hierop in te spelen.



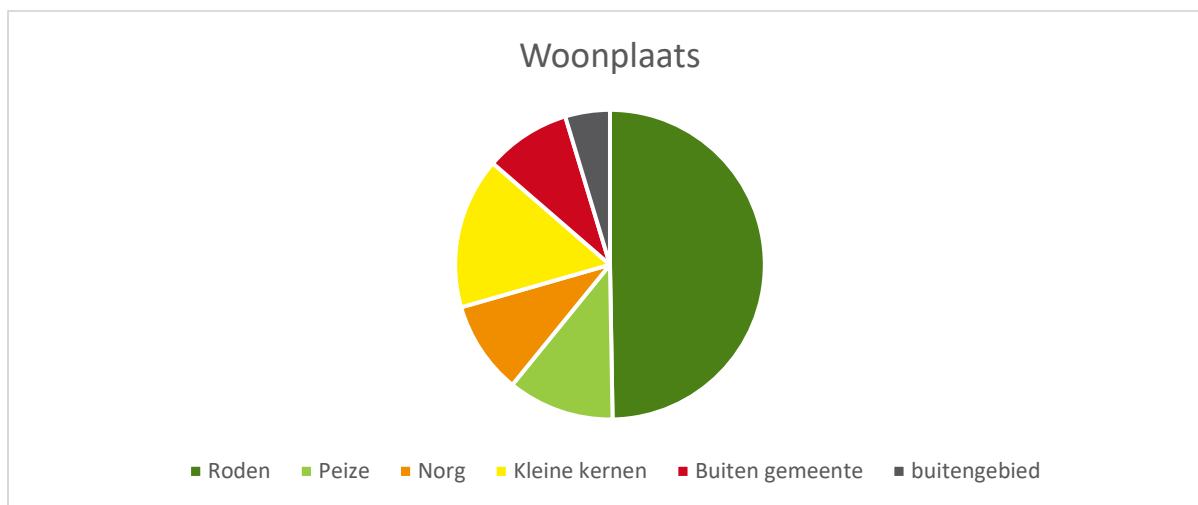
Bijlage resultaten enquête

Er is een enquête uitgevoerd onder onze inwoners. Respondenten hadden de mogelijkheid om de enquête digitaal, via de gemeentelijke website, of analoog, op het gemeentehuis, in te vullen. De enquête was in te vullen van 4 juni t/m 7 juli 2024 en van 29 november 2024 t/m 31 januari 2025. De enquête was in twee perioden in te vullen, omdat na de eerste periode slechts enkele respondenten jonger waren dan 24. Daarmee zou deze groep onvoldoende vertegenwoordigd zijn. Om het aantal respondenten te verhogen is daarom besloten de enquête nogmaals actief bij scholen onder de aandacht gebracht. Dit heeft geresulteerd in een grotere groep respondenten jonger dan 18 jaar.

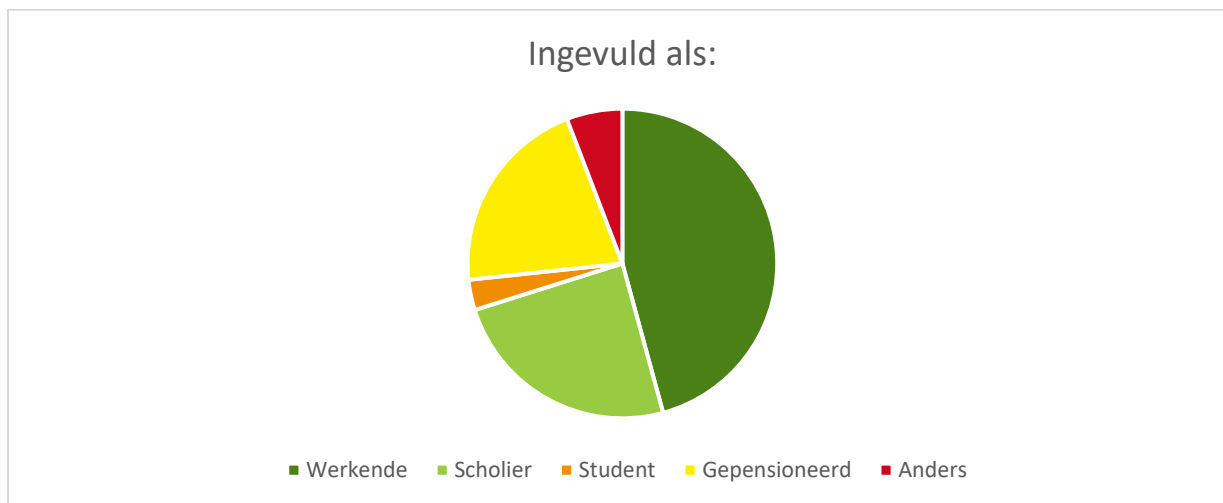
1. Leeftijd



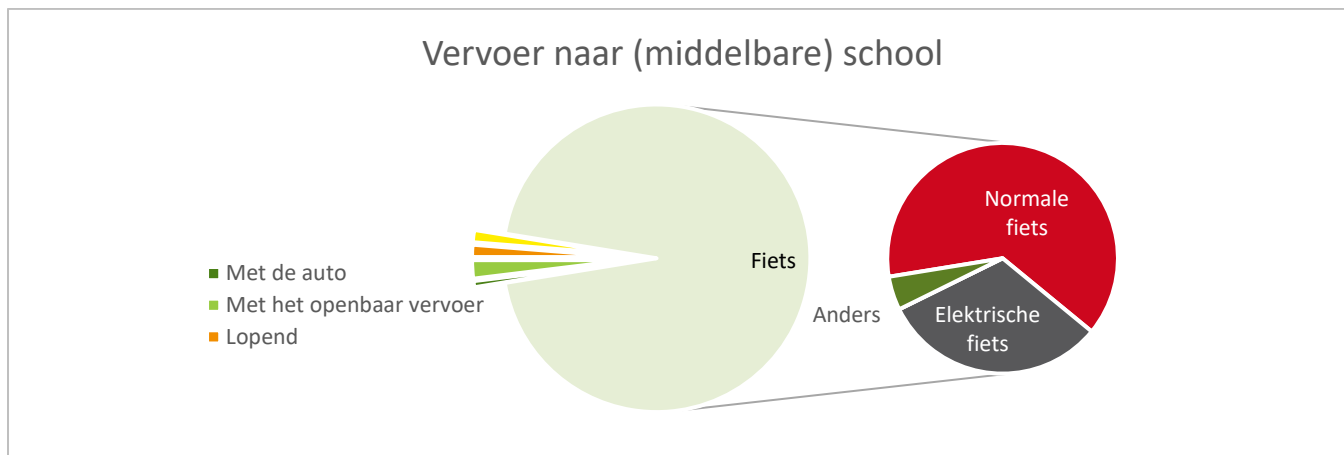
2. Woonplaats



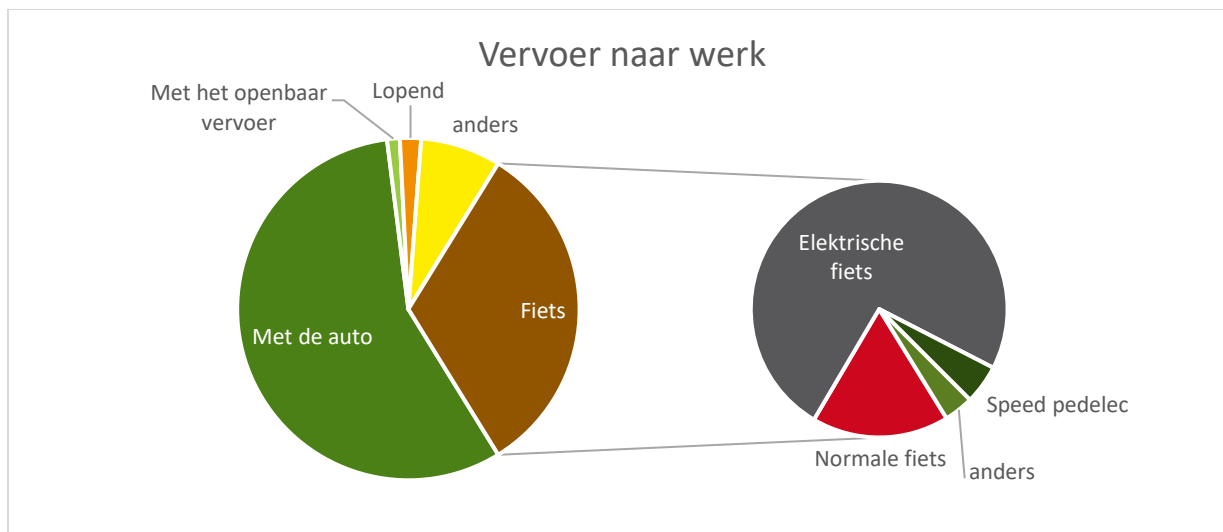
3. Werkend / scholier / student/ gepensioneerd



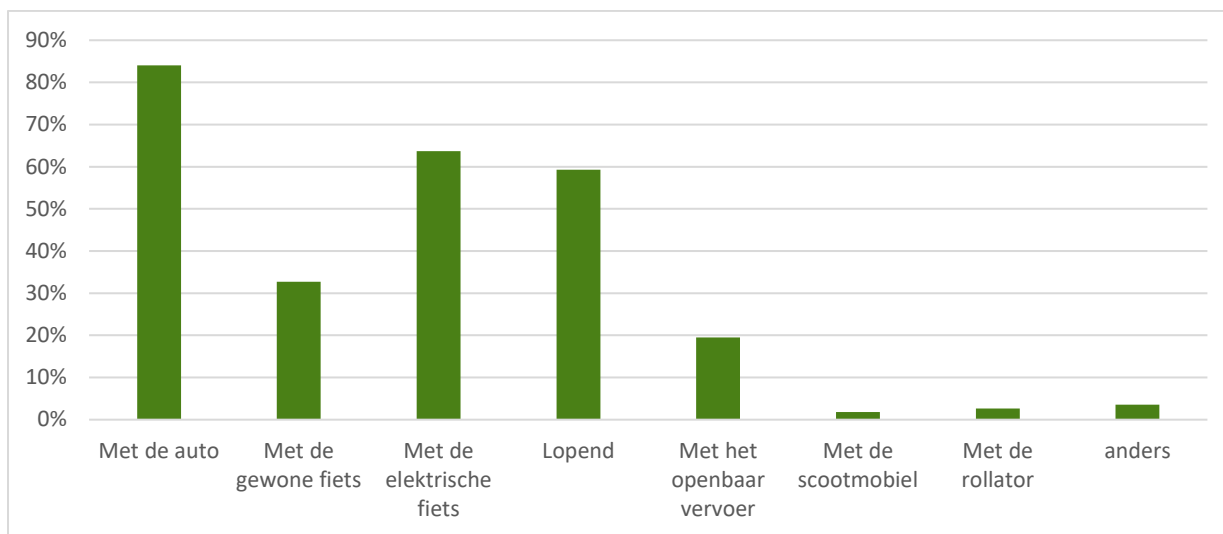
4. Hoe gaat u naar school?



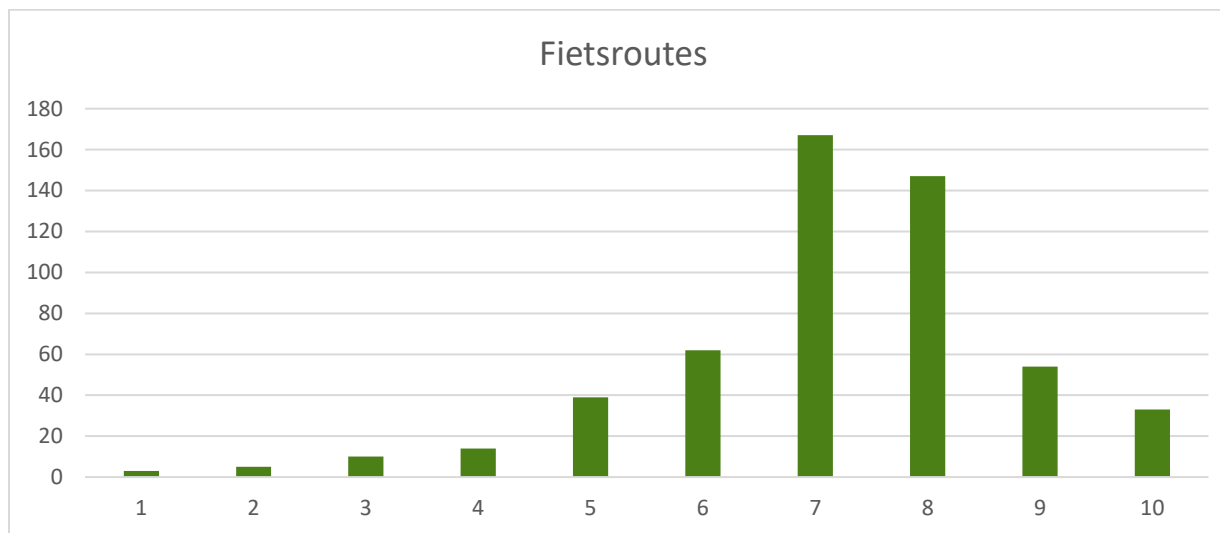
5. Hoe gaat u naar uw werk?



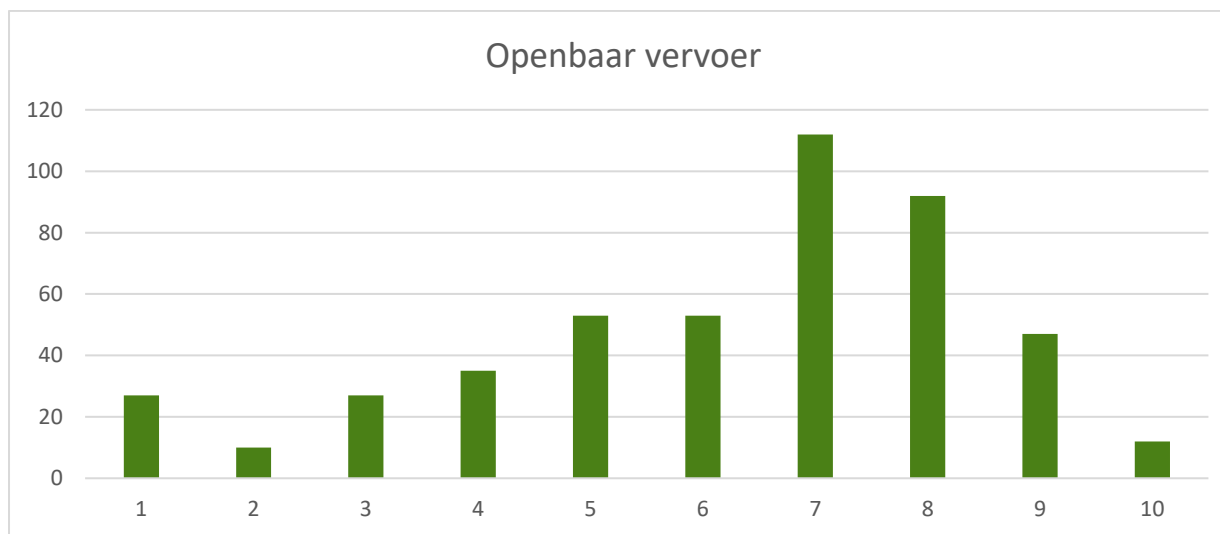
6. Hoe verplaatst u zich meestal?



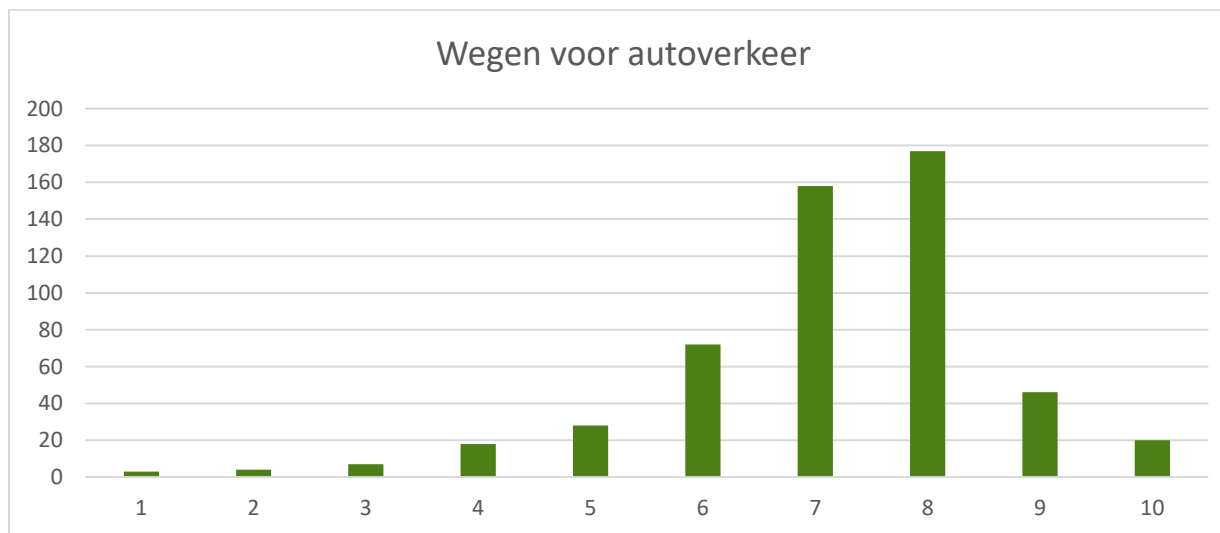
7. Fietsroutes



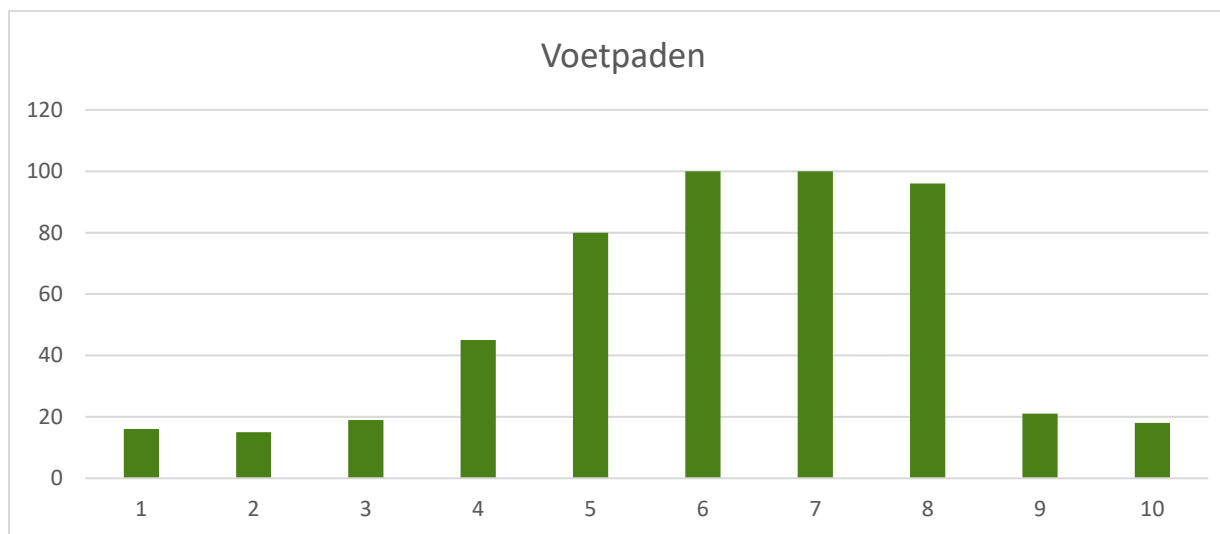
8. Openbaar vervoer



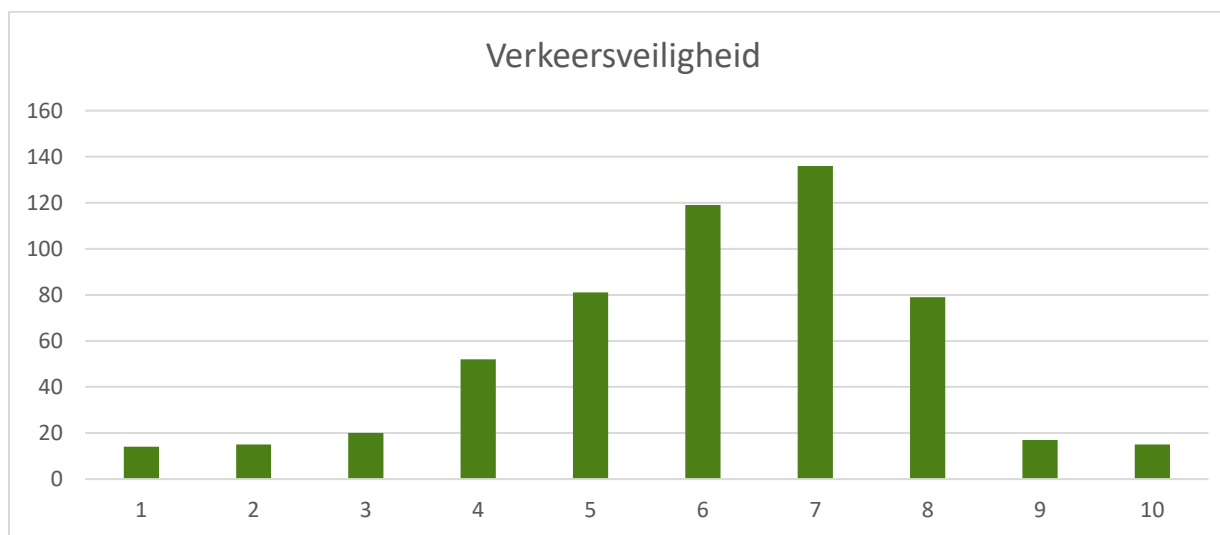
9. Wegen voor autoverkeer



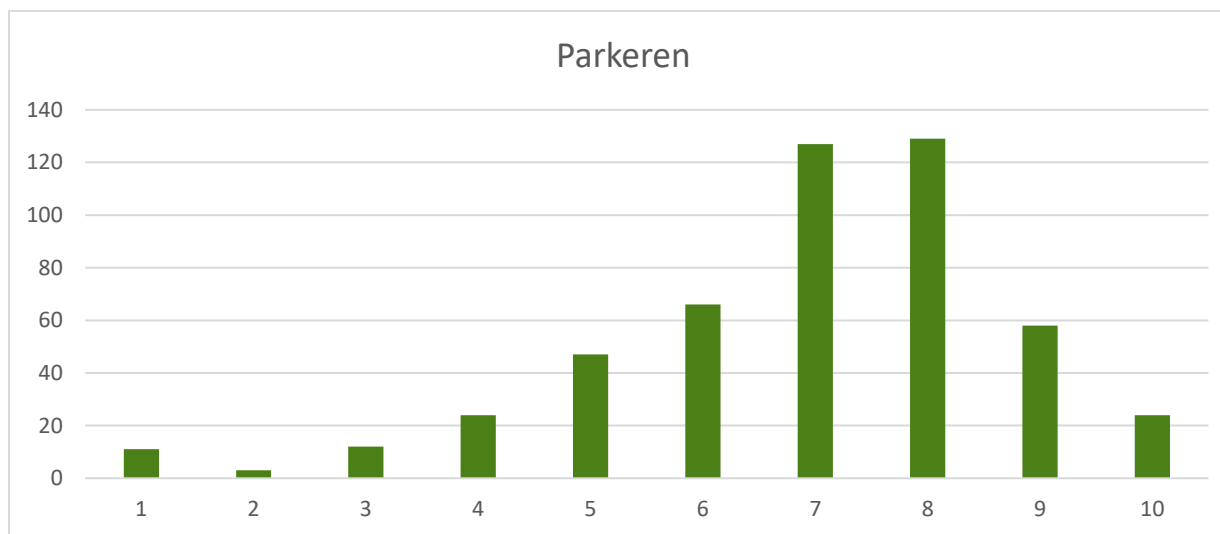
10. Voetpaden



11. Verkeersveiligheid



12. Parkeren



13. Wat gaat in Noordenveld goed op het gebied van verkeer en vervoer?

1. Fietspaden: Veel en goed onderhouden fietspaden, vaak gescheiden van autowegen.
 - Gescheiden fietspaden
 - Algemene fietspaden
2. Wegen: Goede kwaliteit van de wegen, regelmatig onderhoud en duidelijke bewegwijzering.
 - Algemene wegen
 - Onderhoud wegen
3. Openbaar vervoer: Goede busverbindingen, vooral richting Groningen, en regelmatige dienstregelingen.
 - Algemeen openbaar vervoer
 - Busverbindingen naar Groningen
4. Parkeren: Voldoende en vaak gratis parkeergelegenheid, vooral in het centrum.
 - Gratis parkeren
 - Algemene parkeergelegenheid
5. Verkeersveiligheid: Overzichtelijke kruispunten en rotondes, voorrang voor fietsers op veel plekken, en snelheidsbeperkingen in woonwijken.

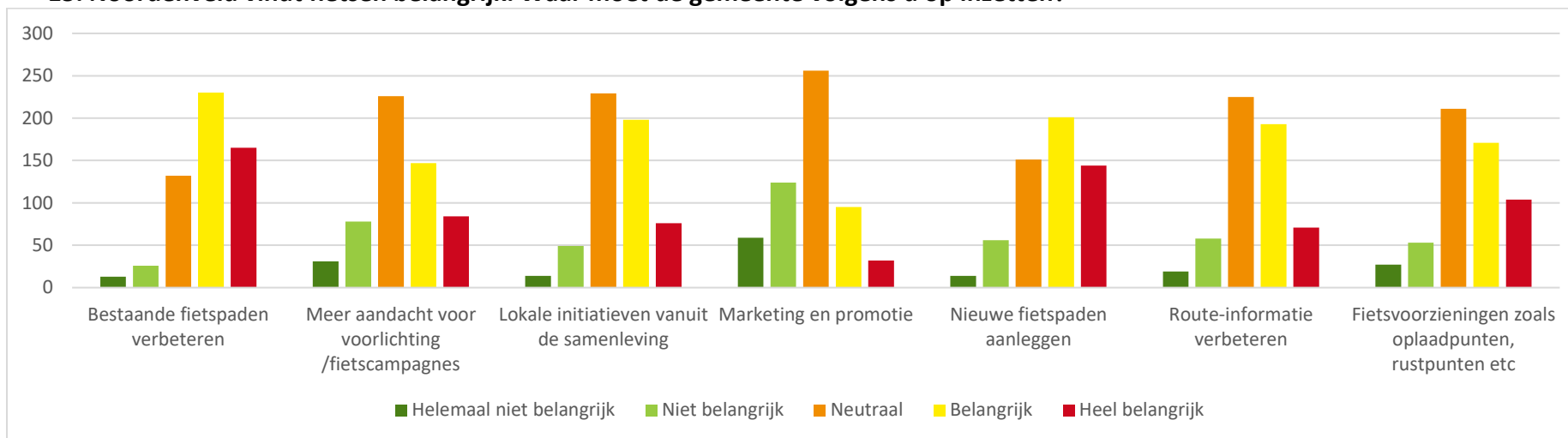
- Voorrang fietsers
 - Snelheidsbeperkingen
6. Doorstroming: Weinig files en goede doorstroming van het verkeer.
- Weinig files
 - Algemene doorstroming
7. Wandelpaden: Veel wandelpaden, vaak goed onderhouden en gescheiden van andere verkeersstromen.
- Algemene wandelpaden

14. Wat kan / moet beter op het gebied van verkeer en vervoer in Noordenveld?

1. Verkeersveiligheid: Verbetering van verkeersveiligheid, vooral in dorpskernen en rondom scholen.
 - Algemene verkeersveiligheid
 - Veilige oversteekplaatsen
 - Snelheidsbeperkingen
2. Onderhoud en infrastructuur: Betere onderhoud van wegen, fietspaden en voetpaden.
 - Onderhoud wegen
 - Onderhoud fietspaden
 - Onderhoud voetpaden
3. Openbaar vervoer: Verbetering van de frequentie en bereikbaarheid van het openbaar vervoer, vooral in kleinere dorpen.
 - Algemeen openbaar vervoer
 - Busverbindingen
4. Parkeren: Meer en betere parkeergelegenheid, vooral in het centrum.
 - Algemene parkeergelegenheid
 - Gratis parkeren
5. Fietspaden: Verbetering en uitbreiding van fietspaden, vooral gescheiden fietspaden.
 - Algemene fietspaden
 - Gescheiden fietspaden
6. Doorstroming: Verbetering van de doorstroming van het verkeer, vooral bij rotondes en kruispunten.
 - Algemene doorstroming
 - Rotondes en kruispunten
7. Verlichting en zichtbaarheid: Betere verlichting en zichtbaarheid op wegen en fietspaden.
 - Algemene verlichting

- Zichtbaarheid

15. Noordenveld vindt fietsen belangrijk. Waar moet de gemeente volgens u op inzetten?



16. Zijn er volgens u nog andere dingen belangrijk om het fietsen beter te maken?’

1. Meer fietspaden:
 - Aanleggen van meer fietspaden en verbeteren van bestaande paden.
2. Verlichting van fietspaden:
 - Verbeteren van de verlichting op fietspaden, vooral buiten de bebouwde kom en bij bospaden.
3. Veiligheid en verkeersregels:
 - Verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, inclusief duidelijke voorrangsregels en handhaving van verkeersregels.
4. Brede fietspaden:
 - Verbreden van fietspaden om ruimte te bieden aan het toenemende fietsverkeer.
5. Veilige oversteekplaatsen:
 - Aanleggen van veilige oversteekplaatsen voor fietsers, vooral op gevaarlijke kruispunten.

6. Onderhoud van fietspaden:

- Regelmatig onderhoud van fietspaden, inclusief het maaien van bermen en het schoonhouden van paden.

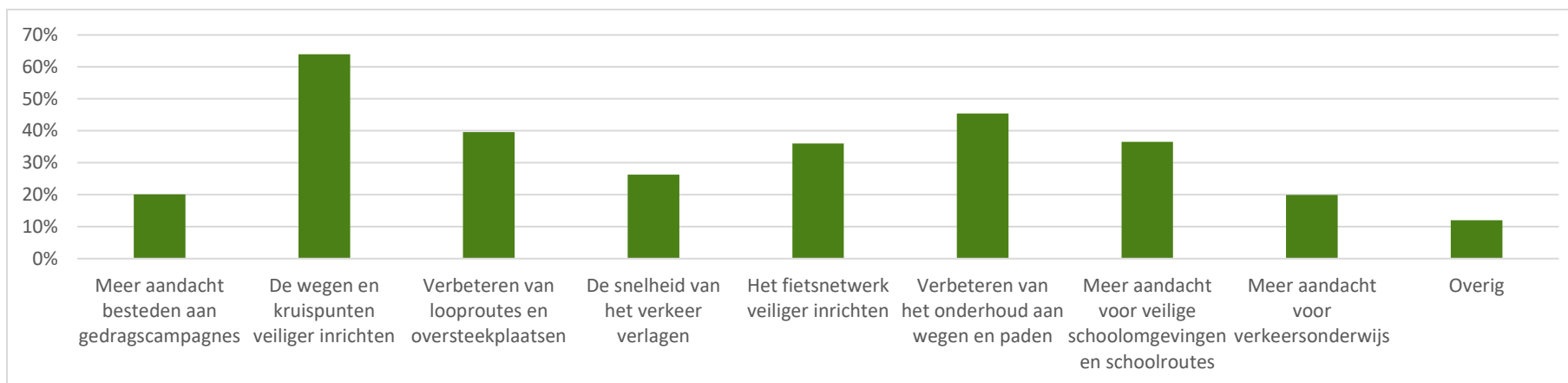
7. Rustplaatsen en voorzieningen:

- Meer rustplaatsen, bankjes en prullenbakken langs.

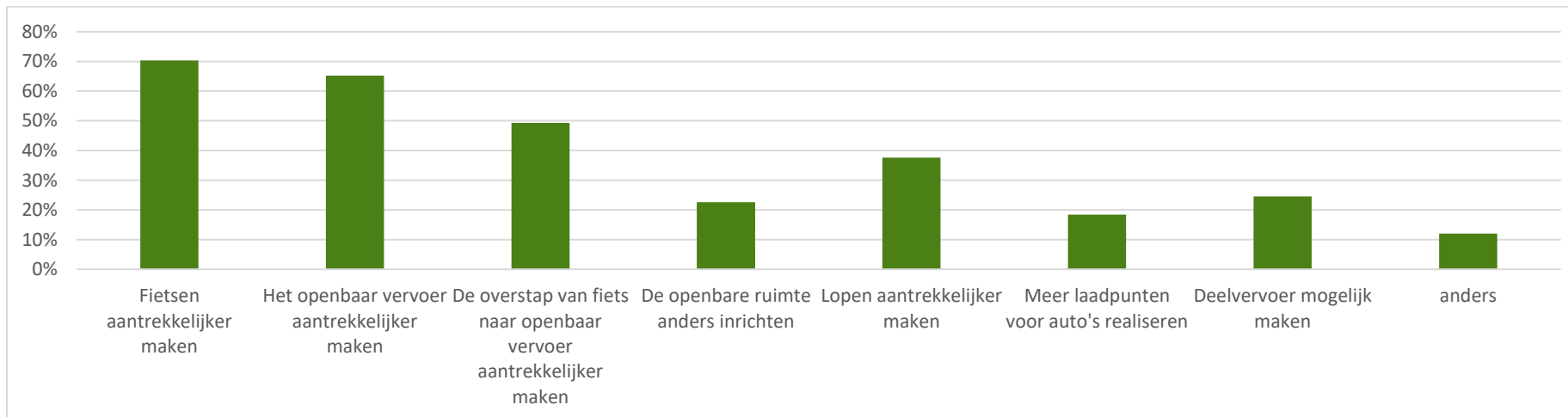
8. Scheiding van verschillende soorten fietsers:

- Scheiden van racefietsers, elektrische fietsers en gewone fietsers op fietspaden.

17. De gemeente Noordenveld wil de verkeersveiligheid verbeteren. Wat moet de gemeente daarvoor doen?



18. Noordenveld vindt duurzaamheid belangrijk. Hoe kan de gemeente volgens u verkeer en vervoer in Noordenveld duurzamer maken?



19. Wilt u nog een andere opmerking maken?

1. Verkeersveiligheid en Gedrag:

- Er is een sterke behoefte aan meer verkeershandhaving, vooral op snelheid en fietsverlichting.
- Mensen maken zich zorgen over gevaarlijke verkeerssituaties, vooral rondom scholen en smalle straten.
- Er zijn oproepen om sluiproutes minder aantrekkelijk te maken en snelheidsbeperkingen beter te handhaven.

2. Fietspaden en Fietsveiligheid:

- Er zijn klachten over de staat van fietspaden, zoals natte en slecht onderhouden paden.
- Veiligheid van fietsers wordt benadrukt, met suggesties voor bredere fietspaden, veilige fietsoversteekplaatsen en betere fietsstallingen.
- Er is een wens om paaltjes te verwijderen of terug te plaatsen voor de veiligheid van fietsers.

3. Openbaar Vervoer (OV):

- Veel opmerkingen over de bereikbaarheid en frequentie van het openbaar vervoer, vooral naar kleinere dorpen en steden.
- Er is een wens voor goedkopere OV-tarieven en snellere busverbindingen.
- Mensen vragen om het herstellen van oude buslijnen en meer bushaltes.

4. Infrastructuur en Wegen:

- Verbetering van voetpaden en stoepen, vooral voor rolstoelgebruikers en mensen met bewegingsproblemen.
- Er is een oproep om voetpaden beter schoon te houden en obstakels zoals omhoog komende tegels te verwijderen.
- Mensen willen betere verlichting en onderhoud van wegen en verkeersborden.

5. Parkeren:

- Er is behoefte aan meer parkeergelegenheid, vooral rondom basisscholen en in dorpskernen.
- Specifieke suggesties zoals het behouden van ruimte voor auto's en het creëren van parkeergarages.
- Er zijn zorgen over wild parkeren en de noodzaak van duidelijke parkeerregels.

6. Centrumontwikkeling en Leefbaarheid:

- Er is een wens voor een betere balans tussen de belangen van inwoners en ondernemers bij de inrichting van de openbare ruimte.
- Mensen willen een mooi, veilig en leefbaar dorp zonder een te dominante rol voor auto's in het straatbeeld.
- Er zijn suggesties voor meer uitgaansgelegenheden en terrassen om het centrum aantrekkelijker te maken.

7. Milieu en Duurzaamheid:

- Er is aandacht voor duurzaamheid en de noodzaak om vervoersopties milieuvriendelijker te maken.
- Suggesties voor highspeed oplaadpunten voor elektrische voertuigen en het aantrekkelijker maken van OV voor meerdere bevolkingsgroepen.
- Er is een wens om deelauto's zoals Greenwheels te introduceren en deelscooters te vermijden vanwege veiligheidszorgen.

8. Specifieke Lokale Issues:

- Aanpak van de verkeerssituatie op specifieke wegen zoals de Hullenweg, Terheijlsterweg en Zuidesch/Lieverse weg.
- Verbetering van de communicatie en betrokkenheid van inwoners bij verkeers- en infrastructuurprojecten.
- Er zijn zorgen over de verkeerssituatie rondom de nieuwbouw van de school in Norg en de noodzaak van betere verkeersmaatregelen.



GEMEENTE



NOORDENVELD

