



Ontwerp Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025-2035

Opdrachtgever	Gemeente Oldambt
Titel rapport	Ontwerp Mobiliteitsprogramma Oldambt
Kenmerk	016454.27032024.R1.05
Datum publicatie	27 maart 2025
Projectleider Goudappel	Anne Abbing
Projectteam Goudappel	Cor Koopmans, Gerald Kikkert, Lucas Vlot
Projectteam opdrachtgever	Ruurdjan Bakker
Status	Concept

Inhoudsopgave

1. Een nieuw Mobiliteitsprogramma 1

1.1	Waarom een nieuw Mobiliteitsprogramma?	1
1.2	Hoe is dit programma tot stand gekomen?	1
1.3	Participatieproces	3
1.4	Hoe verder na dit programma?	3
1.5	Leeswijzer	3

2. De huidige stand van zaken 5

2.1	Wat staat er in het huidige verkeersplan?	5
2.2	Verplaatsingen inwoners van Oldambt	6
2.3	Verkeersnetwerken	7
2.4	Verkeersveiligheid	16
2.5	Resultaten uit participatie	19

3. Trends en beleid 27

3.1	Relatie met de Omgevingsvisie	27
3.2	Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid	28

3.3	Ecologisch beleid	29
3.4	Landelijk mobiliteitsbeleid	31
3.5	Provinciaal mobiliteitsbeleid	31
3.6	Lokaal beleid	33
3.7	Recreatie en Toerisme	34
3.8	Mobiliteitstrends	34
3.9	Demografische trends en effecten mobiliteit	36
3.10	Autonome ontwikkelingen in Oldambt	36

4. Visie 2025-2035 middels mobiliteitsprincipes 39

4.1	Visie op hoofdlijnen	39
4.2	Gezonde mobiliteitsvormen op 1	40
4.3	Verkeersveiligheid: de basis op orde	42
4.4	Waarborgen balans mobiliteit en kwaliteit leefomgeving	44
4.5	Elk dorp verbonden door middel van sterke mobiliteitsnetwerken	46

4.6	Een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen	47
4.7	Slim en schoon reizen	48

5. Gevolgen op netwerkniveau **50**

5.1	Wegennetwerk	50
5.2	Fietsnetwerk	55
5.3	Voetgangersnetwerk	56
5.4	OV-netwerk	56

Begrippenlijst **57**

Bijlage A: acties GVVP Oldambt 2011 **1**

Bijlage B: Huidige wegencategorisering **6**

Bijlage C: Heatmaps enquête Oldambt **7**

Bijlage D: Knelpunten Oldambt **10**

Bijlage E: Typen mobiliteitshubs **12**

Bijlage F: Gewenste wegencategorisering **1**

Bijlage G: Verschil gewenste en huidige categorisering

2



1. Een nieuw Mobiliteitsprogramma

1.1 Waarom een nieuw Mobiliteitsprogramma?

Het huidige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor Oldambt dateert uit 2011. Het beleidskader van dit plan is niet meer actueel, en de meeste maatregelen zijn inmiddels grotendeels uitgevoerd. Daarom hebben wij, de gemeente Oldambt, nu behoefte aan een gemeentelijk Mobiliteitsprogramma dat gebaseerd is op de meest recente inzichten.

VERANDERENDE OMGEVING

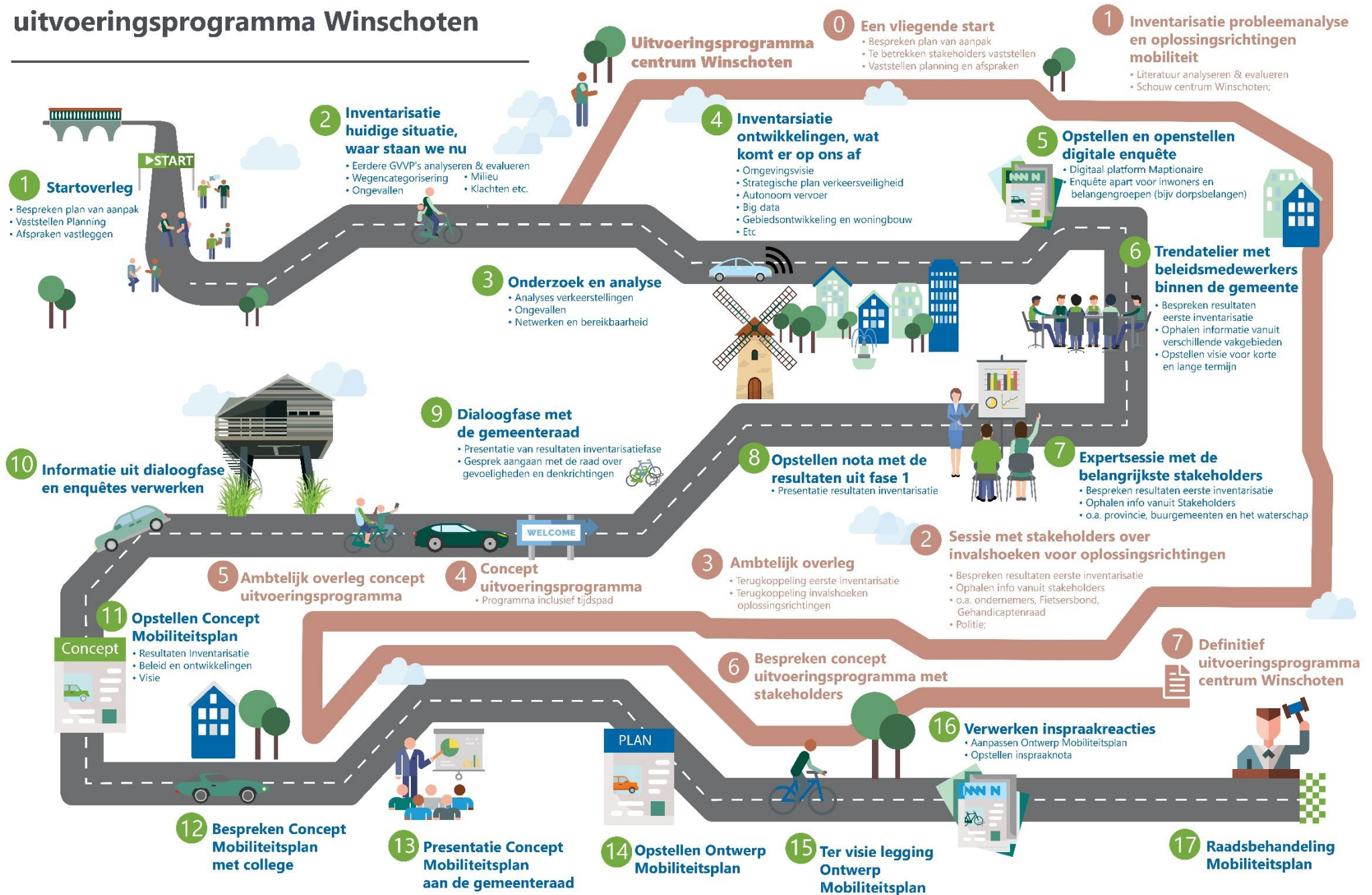
Naast de gemeentelijke ontwikkelingen in Oldambt spelen er ook zaken op nationaal, provinciaal en regionaal niveau die onze aandacht vragen. Zo is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld, en sinds 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet van kracht. Deze en andere aspecten lichten we verder toe in hoofdstuk 3. Met dit Mobiliteitsprogramma richten we ons op de mogelijkheden en consequenties die voortvloeien uit deze veranderingen.

De infographic op de volgende pagina toont de stappen die we in dit proces zijn doorlopen.

1.2 Hoe is dit programma tot stand gekomen?

Dit ontwerp Mobiliteitsprogramma hebben we opgesteld na een uitgebreide inventarisatie, gevolgd door een interactief traject waarin inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun input konden leveren. We richten ons in het Mobiliteitsprogramma op alle modaliteiten, met uitzondering van het lucht en waterverkeer.

Samen op weg naar een breed gedragen Mobiliteitsplan Oldambt en uitvoeringsprogramma Winschoten



1.3 Participatieproces

Tijdens het participatieproces hebben inwoners en belanghebbenden hun input gegeven voor het Mobiliteitsprogramma. De belangrijkste onderdelen zijn hierna toegelicht.

DIGITALE ENQUÊTE

Allereerst hebben we van begin juni tot eind juli 2024 een digitale enquête uitgezet, waarmee circa 800 inwoners en belanghebbenden met punten op de kaart konden aangegeven waar het goed gaat en wat er beter kan in de gemeente Oldambt ten aanzien van verkeer. Ook konden inwoners aangeven welke beoordeling en relevantie ze geven aan verschillende verkeerskundige thema's

TRENDATELIER

In samenwerking met beleidsmedewerkers van verschillende afdelingen hebben we een trendatelier georganiseerd. Tijdens deze sessie werd besproken welke trends en ontwikkelingen van invloed zijn op mobiliteit binnen de gemeente en waar de gemeente zich op korte en lange termijn op zou moeten richten.

STAKEHOLDERSSESSIES

We hebben een expertsessie gehouden met diverse stakeholders. Hierbij waren de Provincie, OV-bureau Groningen Drenthe, Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond en Politie vertegenwoordigd. Vanuit hun perspectief hebben zij opgaven signaleerd en aandachtspunten gegeven voor het op te stellen Mobiliteitsprogramma. Daarnaast hebben we ook een stakeholdersessie gehouden met centrumondernemers, het wijkplatform etc. voor specifieke aandachtspunten gericht op Winschoten.

BIJEEENKOMST GEMEENTERAAD

Ook de gemeenteraad is betrokken bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsprogramma. In een sessie zijn de bevindingen van de

inventarisatie toegelicht en heeft de raad door middel van stellingen hun visie op mobiliteit kunnen geven. Daarnaast hebben de aanwezigen de ruimte gekregen voor individuele inbreng.

1.4 Hoe verder na dit programma?

Dit Mobiliteitsprogramma is door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin staat op hoofdlijnen omschreven welke doelen en ambities (visie) we hebben voor de komende jaren op het gebied van mobiliteit. Er wordt in dit plan niet heel gedetailleerd ingegaan op concrete maatregelen. Het college van B&W heeft daarom mede op basis van dit Mobiliteitsprogramma een Uitvoeringsprogramma opgesteld waarin concrete mobiliteitsmaatregelen staan opgenomen. Er is een Uitvoeringsprogramma opgesteld voor het centrum van Winschoten en een voor de rest van de gemeente.

In dit Mobiliteitsprogramma zijn al wel maatregelen op hoofdlijnen opgenomen, maar niet uitgewerkt in detail, de uitwerking is terug te vinden in de Uitvoeringsprogramma's. De gemeente gebruikt het mobiliteitsprogramma als richtlijn maar kan hiervan afwijken bij maatwerk. Onvoorziene omstandigheden en financiële, wettelijke of bestuurlijke kaders kunnen aanpassingen vereisen om flexibele en haalbare mobiliteitsoplossingen te bieden.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding en biedt een inleiding op het Mobiliteitsprogramma. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie geanalyseerd, met aandacht voor het netwerk, verkeersintensiteiten en ongevallen. Hoofdstuk 3 bespreekt relevant beleid op lokaal, regionaal en nationaal niveau. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de inventarisatie vertaald naar zes principes, waarna hoofdstuk 5 afsluit met de toepassing van deze principes op netwerkniveau.



2. De huidige stand van zaken

Een belangrijke stap in de ontwikkeling van het gemeentelijk Mobiliteitsprogramma was het in kaart brengen van de huidige situatie. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste uitkomsten van deze inventarisatie.

2.1 Wat staat er in het huidige verkeersplan?

Het huidige Mobiliteitsprogramma 'Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP) Oldambt' dateert uit het jaar 2011. Het doel van het GVVP was het realiseren van een verkeer- en vervoerssysteem waarmee de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Oldambt zo goed mogelijk gewaarborgd is voor een periode tot 2016. Het grootste deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd.

Een deel van de maatregelen is nog niet uitgevoerd. Dit betreft bijvoorbeeld het fietsparkeren centrum, het versterken van de positie fiets Grintweg in Winschoten en diverse herinrichtingen van wegen in Scheemda, Oostwold, Nieuw-Scheemda, 't Waar, Nieuwolda Oost en Buitengebied Noordoost. In bijlage A is een overzicht opgenomen van acties uit het GVVP die wel en niet gereed zijn. De maatregelen die nog niet uitgevoerd zijn, worden meegenomen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.



2.2 Verplaatsingen inwoners van Oldambt

In het onderzoek "Onderweg in Nederland" (ODiN) geven respondenten een overzicht van hun dagelijkse verplaatsingen. Met deze gegevens is inzicht verkregen in het reisgedrag van inwoners van Oldambt. De resultaten zijn hiernaast weergegeven en worden vergeleken met het gemiddelde reisgedrag in gemeenten met minder dan 50.000 inwoners.

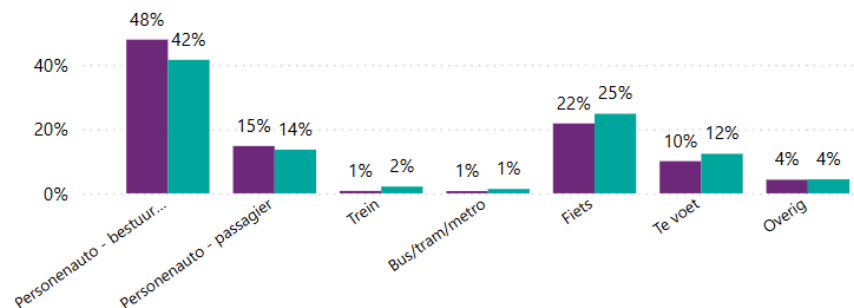
Hoe langer de reisafstand, hoe vaker inwoners van de gemeente Oldambt kiezen voor de auto of het openbaar vervoer, een patroon dat ook in vergelijkbare gemeenten wordt gezien. Het gebruik van de fiets en het lopen neemt af naarmate de afstanden groter worden.

Kijken we naar het totale aantal verplaatsingen, dan wordt in de gemeente Oldambt voor ruim de helft (63%) van alle reizen de auto gebruikt. Fietsen neemt ongeveer 22% in beslag en 10% van de verplaatsingen gebeurt te voet. Slechts 2% maakt gebruik van het openbaar vervoer.

In vergelijking met soortgelijke gemeenten ligt het autogebruik in de gemeente Oldambt hoger, terwijl fietsen, lopen en OV minder voorkomen. De hogere afhankelijkheid van de auto is te verklaren door het landelijke karakter van de gemeente en de grotere afstanden tot voorzieningen, die vaak in dorpen liggen. Het lage gebruik van het openbaar vervoer komt eveneens door de beperkte OV-beschikbaarheid en het landelijke karakter van de gemeente Oldambt.

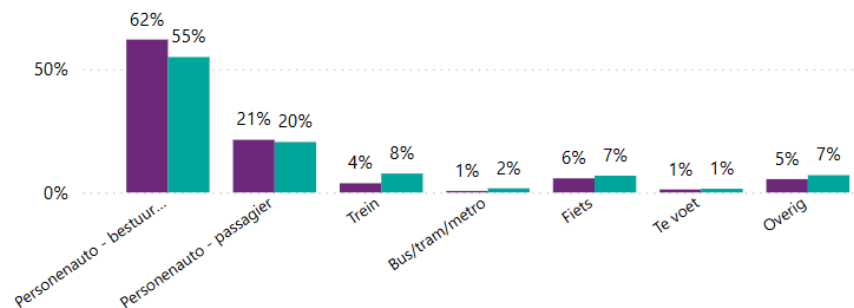
Modal Split (in aantal verplaatsingen of ritten)

● Oldambt ● Gemeenten tot 50.000 inwoners



Modal Split (in aantal kilometers)

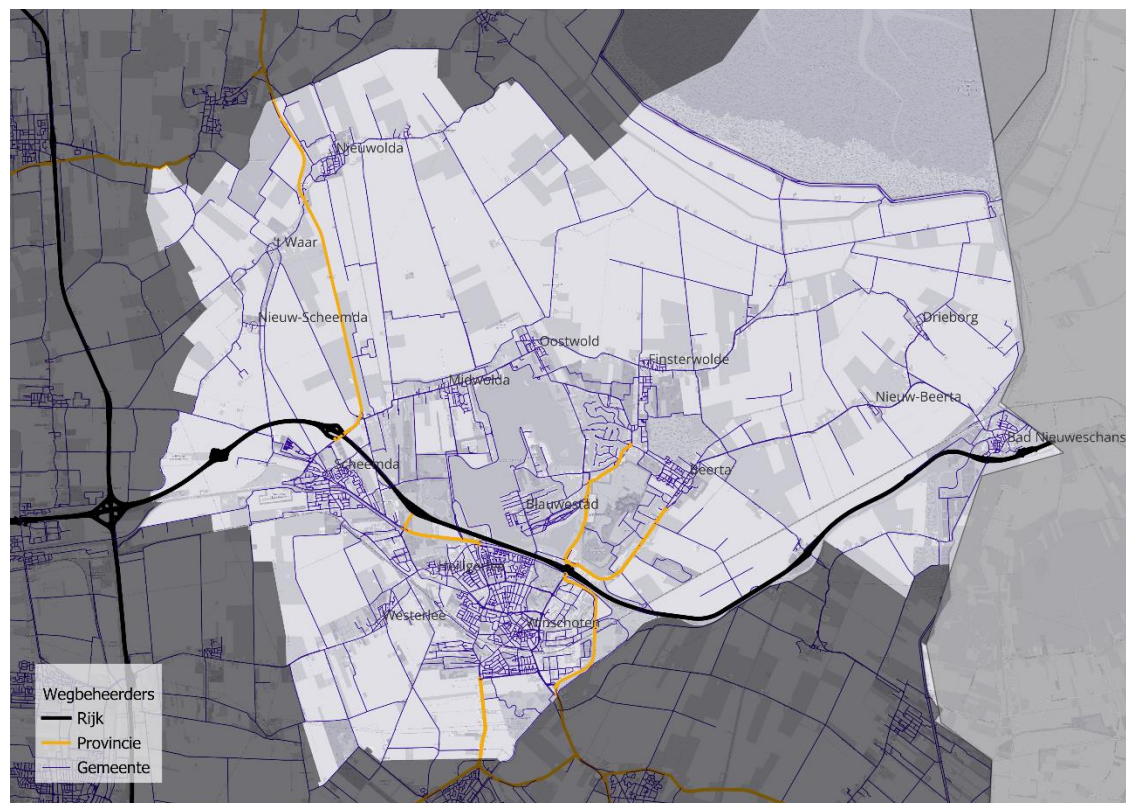
● Oldambt ● Gemeenten tot 50.000 inwoners



Figuur 2.1: Voertuigkeuze gemeente Oldambt vergeleken met gemeenten tot 50.000 inwoners
(Bron: Onderweg in Nederland 2023, CBS publicatie)

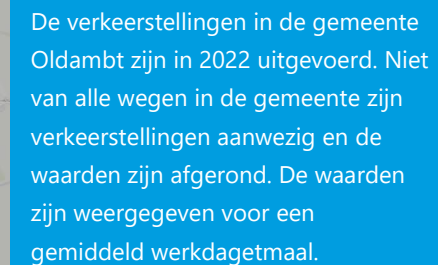
2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken binnen de gemeente Oldambt nader beschouwd. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken in de verschillende wegbeheerders in de vorm van de provincie Groningen en de gemeente Oldambt. De A7 valt onder het beheer van Rijkswaterstaat. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de huidige wegbeheerders.



Figuur 2.2: Wegbeheerders gemeente Oldambt

Verkeerstellingen (motorvoertuigen) 2022 voor een gemiddeld werkdagemaal



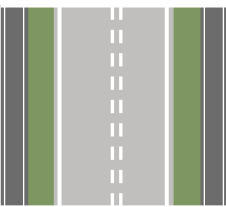
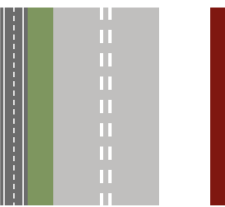
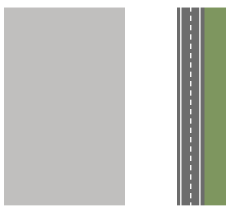
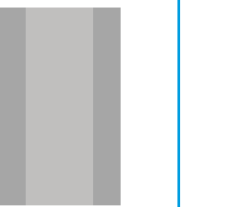
Een groot deel van de motorvoertuigen rijdt op de A7 en rondom de Blauwe Roos. Vanaf de Blauwe Roos verdeelt het verkeer zich naar het zuiden richting Winschoten en naar het Noorden richting Blauwe Stad en de kernen rondom het Oldambtmeer. In Scheemda en Midwolda zijn ook nog relatief grote verkeerstromen te onderscheiden.

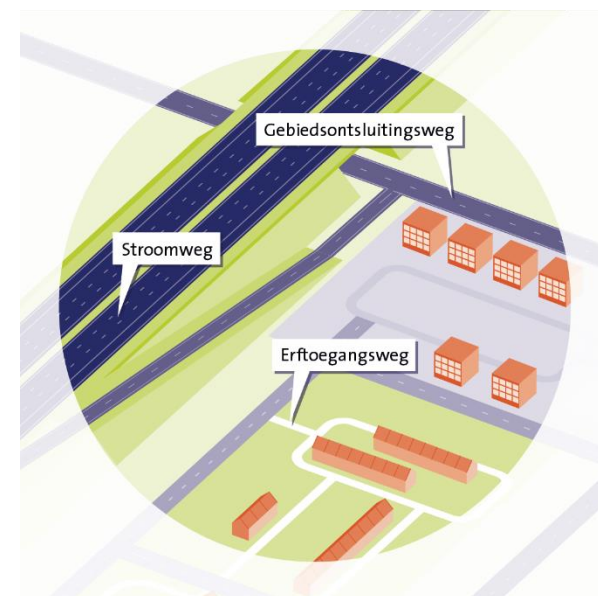
Figuur 2.3: Verkeerstellingen 2022 (gemiddelde waarde per werkdagemaal)

AUTONETWERK

Het huidige netwerk voor autoverkeer is op basis van het principe 'Duurzaam Veilig' in te delen in stroomwegen, gebieds-ontsluitingswegen en erftoegangswegen. In figuur 2.4 zijn de principes voor een veilig wegennet volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schematisch weergegeven door middel van de wegcategorisering met bijbehorende maximumsnelheid en inrichting. De gebiedsontsluitingsweg op 30 km/u ontbreekt in onderstaand schema. Op de volgende pagina en in hoofdstuk 4 en wordt er meer toelichting gegeven op deze GOW30. Voorlopige inrichtingskenmerken voor de GOW30 zijn opgenomen in figuur 4.3 (hoofdstuk 4).

Op basis van de huidige snelheidsregimes en inrichting van de wegen hebben alle wegen van de gemeente Oldambt nog niet een eenduidige wegcategorisering met een bijbehorende weginrichting. In bijlage B is de huidige wegcategorisering op basis van snelheden weergegeven. Op de volgende pagina wordt het wegennet toegelicht.

Gebiedsontsluitingswegen			Erftoegangswegen		
GOW 80	GOW 50	GOW 30	ETW 60 type 2	ETW 60 type 1	ETW 30
Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
					
					
Weg met vrij liggende fietspaden. Bij voorkeur zo min mogelijk erfaansluitingen & fietsoversteken	Weg met vrij liggend(e) fietspad(en)	Weg met fiets op de rijbaan (of vrijliggend) met fietsstrook	Weg zonder markering en fietsvoorzieningen	Weg met markering en fietspad(en)	Weg met fiets op de rijbaan. Voetganger op stoep



Stroomwegen: De A7 is de enige Stroomweg binnen de gemeente Oldambt en hier geldt een maximumsnelheid van 100 km/u (tussen 6:00-19:00 130km/u). Deze weg is in beheer van Rijkswaterstaat.

Gebiedsontsluitingswegen: Gebiedsontsluitingswegen zijn de belangrijkste hoofdwegen waar verkeer wordt gebundeld. Buiten de bebouwde kom hebben deze wegen nu een maximumsnelheid van 80 km/u, terwijl dit binnen de bebouwde kom 50 km/u is. Een voorbeeld van gebiedsontsluitingswegen zijn de Rijksweg bij Scheemda (GOW80) en de Udesweg in Winschoten (GOW50). Ze beschikken meestal over aparte fietsvoorzieningen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, om veilig fietsverkeer te faciliteren. Ook zijn er strikte richtlijnen voor de inrichting en vrije ruimte rondom deze wegen. Directe aansluitingen van percelen op dit type wegen komt in Oldambt vaak voor, maar het heeft de voorkeur om dit via parallelwegen te doen. In de praktijk is dat echter een zeer kostbare aangelegenheid.

GOW30

In de praktijk zijn er nu ook gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 30 km/u (GOW30). Een GOW30 wordt toegepast bij herinrichting van bestaande wegen en niet bij aanleg van nieuwe wegen. Een GOW30 heeft een vorm van voorrang ten opzichte van zijwegen (uitritten, voorrangskruispunten) vanwege de gewenste doorstroming op een GOW.¹ In hoofdstuk 4 en 5 wordt er meer uitgelegd over de toepassing hiervan in Oldambt.

Erftoegangswegen: De overige wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/u buiten de bebouwde kom en 30 km/u binnen de bebouwde kom. Deze wegen laten een mix van verschillende verkeerssoorten toe en bieden toegang tot aangrenzende erven. Buiten de bebouwde kom wordt een onderscheid gemaakt tussen Erftoegangsweg type I en type II. Type I-wegen zijn breed genoeg om

landbouw/vrachtverkeer te ondersteunen en hebben vaak kantmarkering.

In industriegebieden geldt een maximumsnelheid van 50 km/u voor wegen die vooral bedoeld zijn om bedrijven te ontsluiten. Deze wegen vallen ook in de categorie erftoegangswegen.

AANDACHTSPUNTEN GEMEENTE OLDAMBT

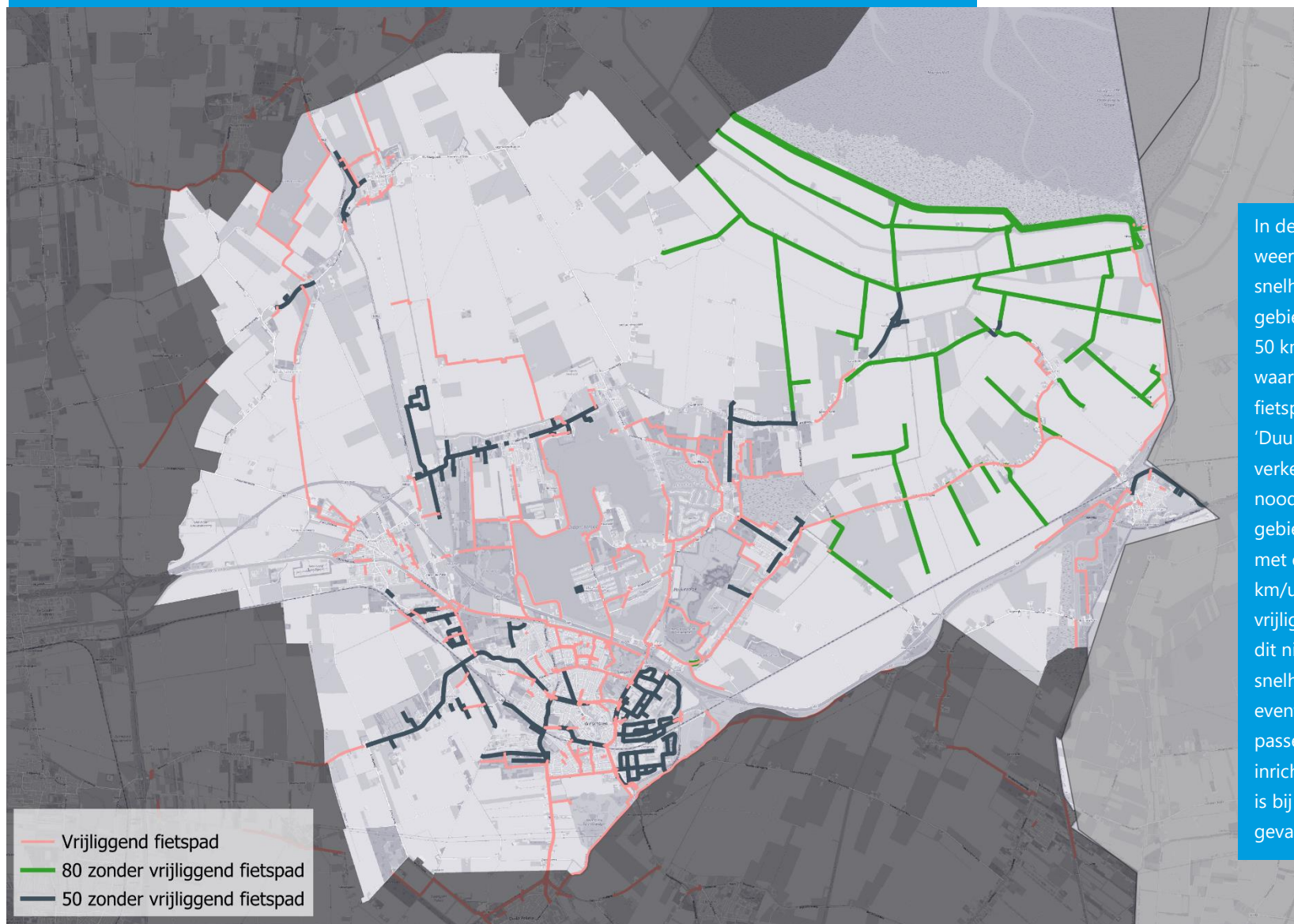
Voor de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom zijn er ten aanzien van de huidige weginrichting een aantal aandachtspunten. Zo zijn er een aantal wegen die op basis van de intensiteit en weginrichting behoren tot erftoegangswegen, maar nog een snelheid van 80 km/uur hebben. Hoewel bij een groot deel van de 80 km/uur wegen al de snelheid verlaagd is, zijn er in het noordoosten van de gemeente Oldambt nog een aantal wegen waar dit nog niet gebeurd is. Een snelheid van 60 km/u met bijpassende inrichting heeft hier dan ook de voorkeur.

In de bebouwde kom zijn er nog veel gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/u zonder gescheiden fietspaden. In het kader van duurzaam veilig heeft het de voorkeur dat deze wegen aangepast worden. Voorbeelden zijn de Hoofdweg in Midwolda, de Stationsweg in Winschoten en de Hoofdweg in Westerlee (zie figuur 2.5).

Daarnaast is voor een aantal industriewegen sprake van 50 km/u met fietsers op de rijbaan. Het gaat hier om wegen die voornamelijk een ontsluitende functie van de omliggende bedrijven hebben waarbij de route voor fietsverkeer geen belangrijke fietsroute betreft. Voorbeelden zijn verschillende wegen in industriegebied Reiderland en Rensel. Dit aandachtspunt is daarbij minder groot dan de dorpsontsluitingswegen die ook onderdeel zijn van de hoofd fietsstructuur.

¹ CROW, (2023). *Handreiking CROW: Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30*. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/11/>

Aandachtspunten huidige weginrichting en snelheid



In deze kaart zijn de wegen weergegeven met een snelheid behorend bij een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/uur of 80 km/uur waarbij geen vrijliggend fietspad aanwezig is. Volgens 'Duurzaam Veilig' is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk dat gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 of 80 km/uur voorzien zijn van een vrijliggend fietspad. Wanneer dit niet mogelijk is, kan snelheidsverlaging en eventueel een herinrichting passend zijn zodat de inrichting en snelheid passend is bij de functie van in dat geval erftoegangsweg.

Figuur 2.5: Wegen binnen de gemeente Oldambt met een snelheidsregime van 50 of 80 km/u zonder vrijliggend fietspad.

FIETSNETWERK

Figuren 2.6 en 2.7 tonen de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Oldambt, inclusief het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. De volgende fietsroutes zijn weergegeven:

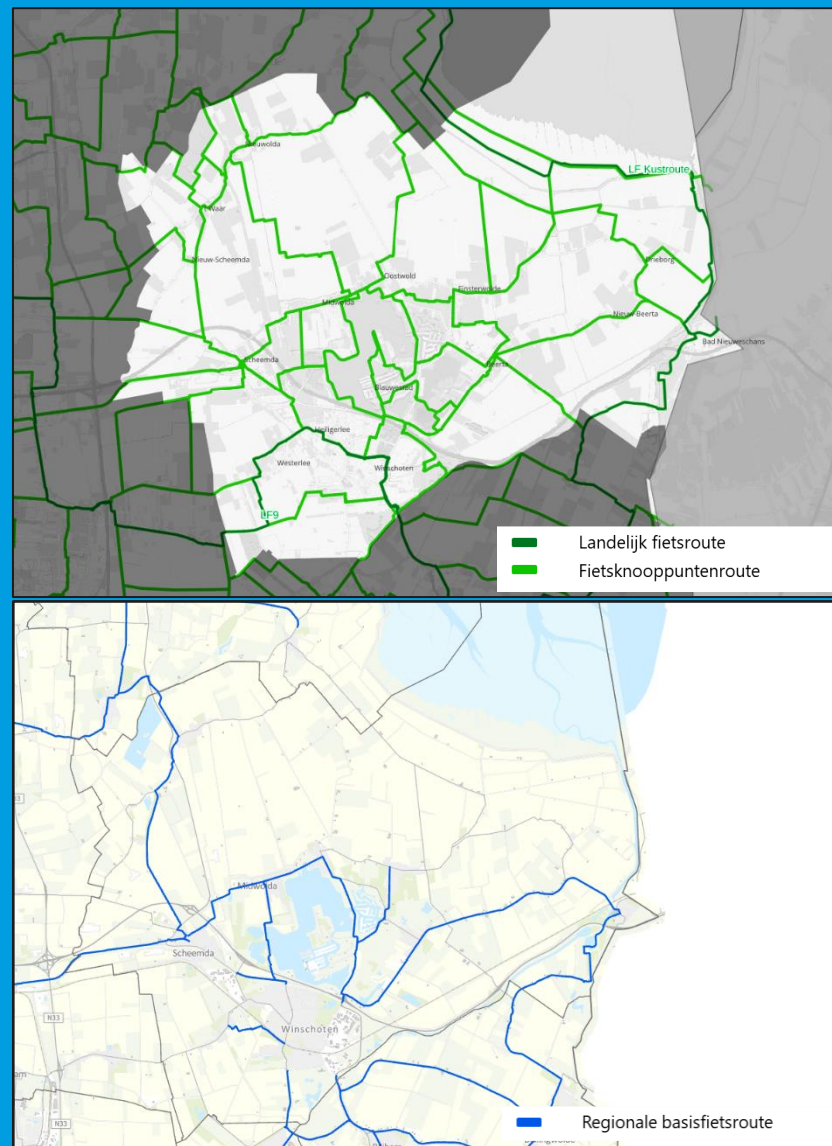
- Regionale basisfietsroute;
- Landelijke fietsroute;
- Recreatief fietsknooppuntennetwerk.

De regionale basisfietsroutes zijn onderdeel van het provinciaal fietsnetwerk gericht op de ontsluiting van kernen van tenminste 1.000 inwoners. Het fietsnetwerk omvat uiteraard niet alle wegen. Dat wil niet zeggen dat op andere wegen niet gefietst mag worden.

VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdnetwerk'. Met name in de dorpskernen bevinden zich concentraties van voetgangersstromen. In de inrichting van de voetgangersvoorzieningen is niet speciaal rekening gehouden met de toegankelijkheid. Wegens het relatief hoge aandeel ouderen in Oldambt, zal het belang hiervan in de toekomst toenemen.

Fietsnetwerk Oldambt



Figuur 2.6 en 2.7: Recreatief fietsnetwerk en regionaal basisfietsnetwerk

OPENBAAR VERVOER

De gemeente Oldambt is bereikbaar met het openbaar vervoer via verschillende buslijnen en de spoorlijn Groningen – Bad Nieuwesches, die de treinstations van Scheemda, Winschoten en Bad Nieuwesches met elkaar verbindt. Het station van Winschoten is een belangrijk overstappunt, niet alleen voor passagiers van de buslijnen, maar ook voor automobilisten en fietsers uit de regio die hier op de trein overstappen. Tijdens de spitsuren zijn er vier verbindingen per uur van en naar Scheemda en Winschoten, met twee sneltreinen en twee stoptreinen. Met de ingebruikname van de Wunderline (trein naar Leer) die waarschijnlijk in 2026 gaat rijden, zullen er ook op zondag en in de avond 2 treinen per uur rijden tussen Winschoten, Scheemda en Groningen. In de avond rijdt op moment van schrijven één stoptrein per uur.

Winschoten is het centrale knooppunt in het busnetwerk. Vanuit Winschoten worden de kernen rondom het Oldambtmeer ontsloten, evenals Nieuwolda en Heiligerlee. De bussen rijden op de weekdays redelijk frequent (1x/2x per uur). In de avonden en het weekend zijn de busverbindingen minder frequent of zelfs afwezig. Zo zijn verschillende dorpen niet meer bereikbaar in de avond of op zondag vanuit Winschoten en andersom.

Op de volgende pagina is in figuur 2.9 het openbaar vervoersnetwerk in kaart gebracht.

VRAAG GESTUURD VERVOER

Met de hubtaxi kunnen reizigers in een straal van 20 kilometer vanaf een (huis)adres naar een hub (bushalte of treinstation) vervoerd worden. Reizigers kunnen dan overstappen op de bus of de trein. Daarnaast is er WMO vervoer waarmee inwoners met een WMO-pas binnen de gemeente vervoerd kunnen worden.

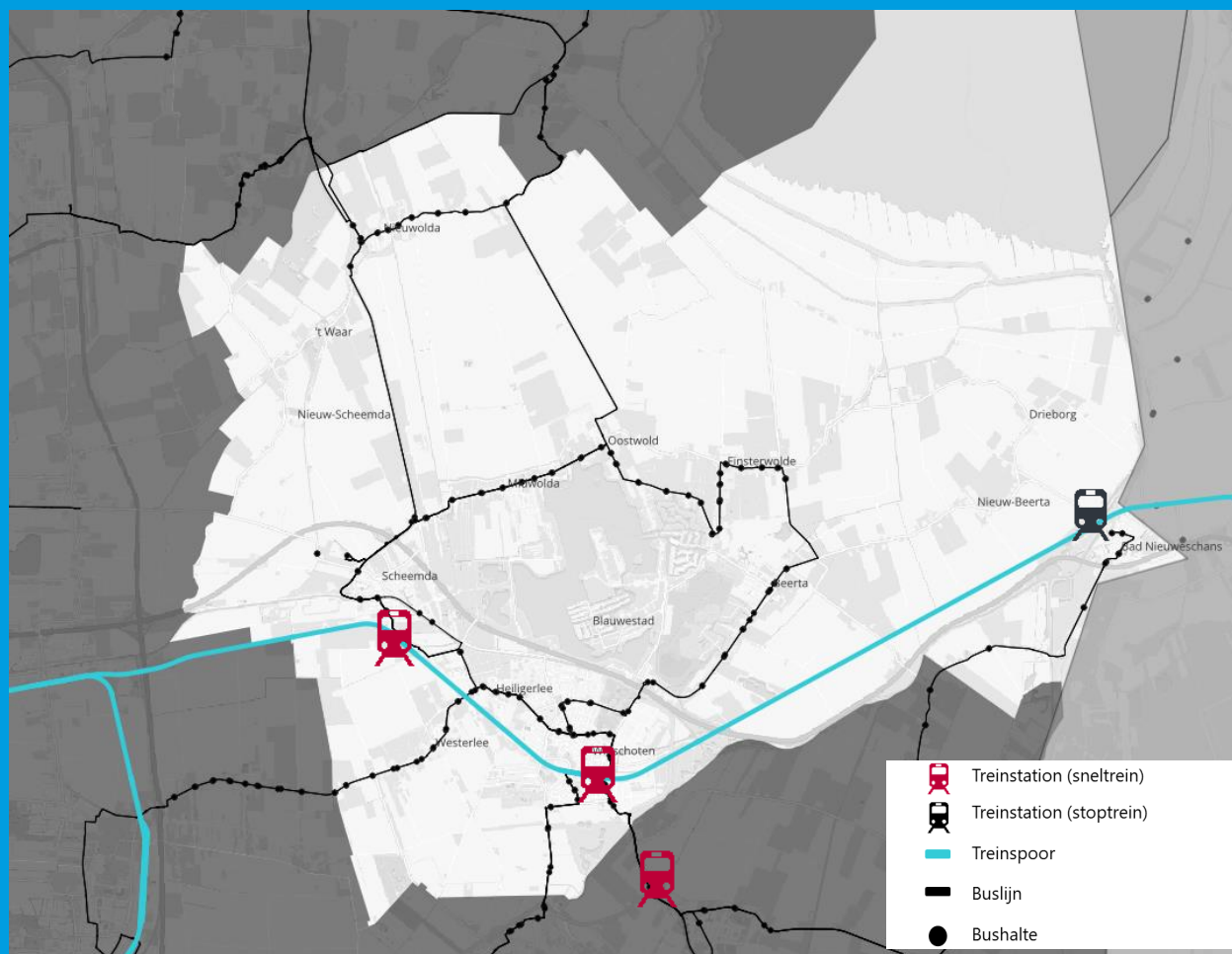
ANDERE VERVOERSDIENST

Er zijn verschillende andere initiatieven om vervoer toegankelijk te houden. Zo zorgt ANWB Automaatje ervoor dat vrijwilligers met een auto in contact worden gebracht met minder mobiele plaatsgenoten, die hierdoor weer vaker onderweg en onder de mensen komen. De Op-StapBus Zuidoost Groningen richt zich op alle 55-plussers biedt een divers aantal diensten en activiteiten om sociaal isolement tegen te gaan. Daarnaast is het ook mogelijk om de Zonnebloemauto, een aangepaste auto speciaal voor rolstoel vervoer, te huren voor gebruik binnen de gemeente.



Figuur 2.8: De Hubtaxi in beeld

Overzicht netwerk openbaar vervoer Oldambt



Figuur 2.9: OV-netwerk Oldambt

- Buslijn 12 Winschoten - Blijham - Bellingwolde (- Nieuweschan) Maandag-Zaterdag
- Buslijn 13 Winschoten - Westerlee - Muntendam – Veendam Maandag-Vrijdag
- Buslijn 14 Winschoten - Blijham - Vlagtwedde - Stadskanaal Maandag-Zondag
- Buslijn 17 Winschoten - Beerta - Oostwold - Scheemda Maandag-Zaterdag
- Buslijn 23 Winschoten - Pekela's – Veendam Maandag-Zondag
- Buslijn 24 Winschoten - Pekela's - Stadskanaal - Assen Maandag-Vrijdag
- Buslijn 72 Winschoten - Vlagtwedde - Ter Apel - Emmen Maandag-Vrijdag
- Buslijn 119 Winschoten - Scheemda - Delfzijl Maandag-Zondag
- Buurtbus 549 Appingedam - Siddeburen - Ommelander Ziekenhuis Maandag-Vrijdag
- Schoolbus 617 Scheemda - Oostwold - Dollard College Maandag-Vrijdag

GOEDERENVERVOER EN BEVOORRADING

In de gemeente Oldambt liggen diverse bedrijventerreinen. De meeste terreinen liggen in Winschoten en Scheemda. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de hoofdroutes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routing van het verkeer hierop ook geënt is. In het centrum van Winschoten is er sprake van veel logistiek verkeer door het ruime winkelaanbod. Om dit in te kaderen zijn hiervoor laad- en lostijden bepaald.

LANDBOUW/VRACHTVERKEER

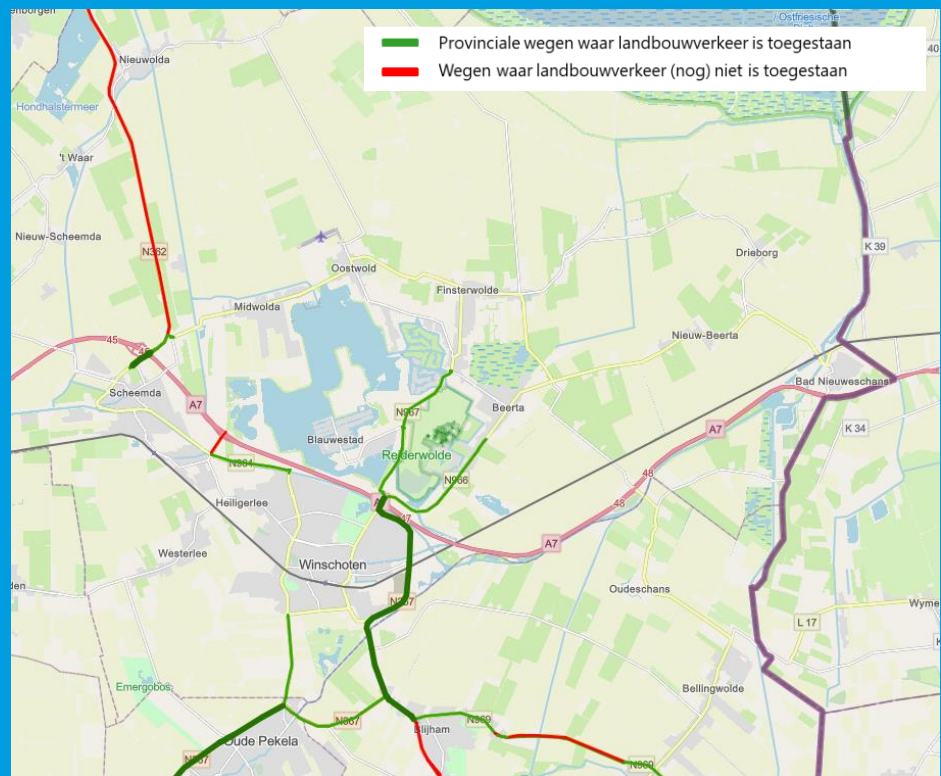
Het is wenselijk dat het doorgaande landbouw/vrachtverkeer binnen de gemeente Oldambt gebruik maakt van routes waar zo weinig mogelijk sprake is van menging met langzaam verkeer en waar voldoende wegbreedte is. Dit zijn grotendeels de (provinciale) wegen waarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Door de provincie is reeds toegang gegeven aan landbouw/vrachtverkeer om op enkele provinciale wegen te rijden om lokale wegen te ontzien. In figuur 2.10 zijn de provinciale wegen in het groen weergegeven waar landbouw/vrachtverkeer is toegestaan en in het rood waar niet.

Voor een aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouw/vrachtverkeer voorhanden. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid, doordat landbouw/vrachtverkeer de weg deelt met fietsers en voetgangers. We willen op deze plekken het zware verkeer zoveel als mogelijk alternatieve routes bieden.

Netwerk waterwegen

In de gemeente Oldambt liggen diverse vaarwegen. Sommige vaarwegen worden gebruikt voor goederenvervoer en zijn in het beheer van overkoepelende overheden. De gemeente Oldambt heeft belang bij een goede oversteekbaarheid van deze vaarwegen.

Netwerk vrachtverkeer



2.4 Verkeersveiligheid

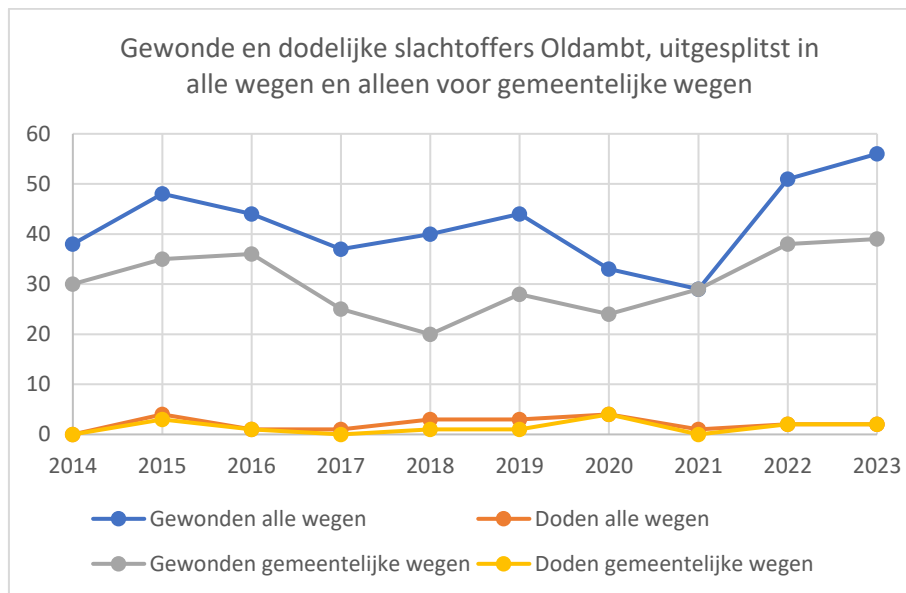
ONGEVALLEN

Op basis van de geregistreerde verkeersongevallen is inzichtelijk gemaakt op welke locaties verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op ongevallen met letselschade tot gevolg en ongevallen met dodelijke afloop. Ongevallen waarbij sprake is van uitsluitend materiële schade zijn niet weergegeven. De registratiegraad van dergelijke ongevallen is gering waardoor er geen reëel beeld ontstaat van ongevallen met uitsluitend materiele schade.

Het aantal gewonden en doden op gemeentelijke wegen en alle wegen in de gemeente Oldambt is te zien in figuur 2.11 voor de periode januari 2014 t/m maart 2023.

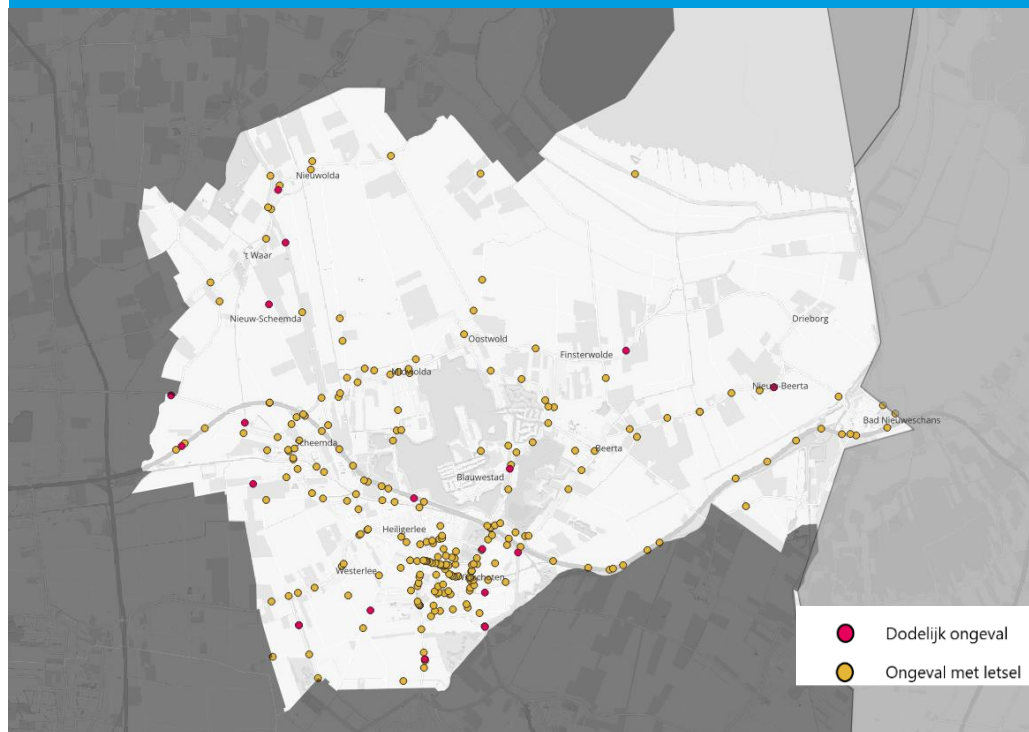
In de gemeente vonden de afgelopen jaren gemiddeld circa 42 geregistreerde ongevallen per jaar plaats met letselschade tot gevolg. Dit betrof alle wegen in de gemeente tussen 2014 en 2023. Alhoewel er in de coronajaren (2020-2021) een lichte daling in het aantal ongevallen zichtbaar is in de cijfers ten opzichte van 2016 t/m 2019, is het aantal ongevallen in 2022 weer bijna terug op het niveau van 2017. Van een duidelijke afnemende trend in het aantal ongevallen is dus geen sprake. Een groot deel van de ongevallen met gewonden en doden tot gevolg vinden plaats op gemeentelijke wegen.

De figuren 2.12 en 2.13 op de volgende pagina geven de spreiding van de geregistreerde ongevallen weer. Daarbij is ook inzicht gegeven in de locaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer zijn geworden. Daarbij is de laatste jaren een toename van het aantal ongevallen geregistreerd waarbij bestuurders op e-bikes betrokken zijn.



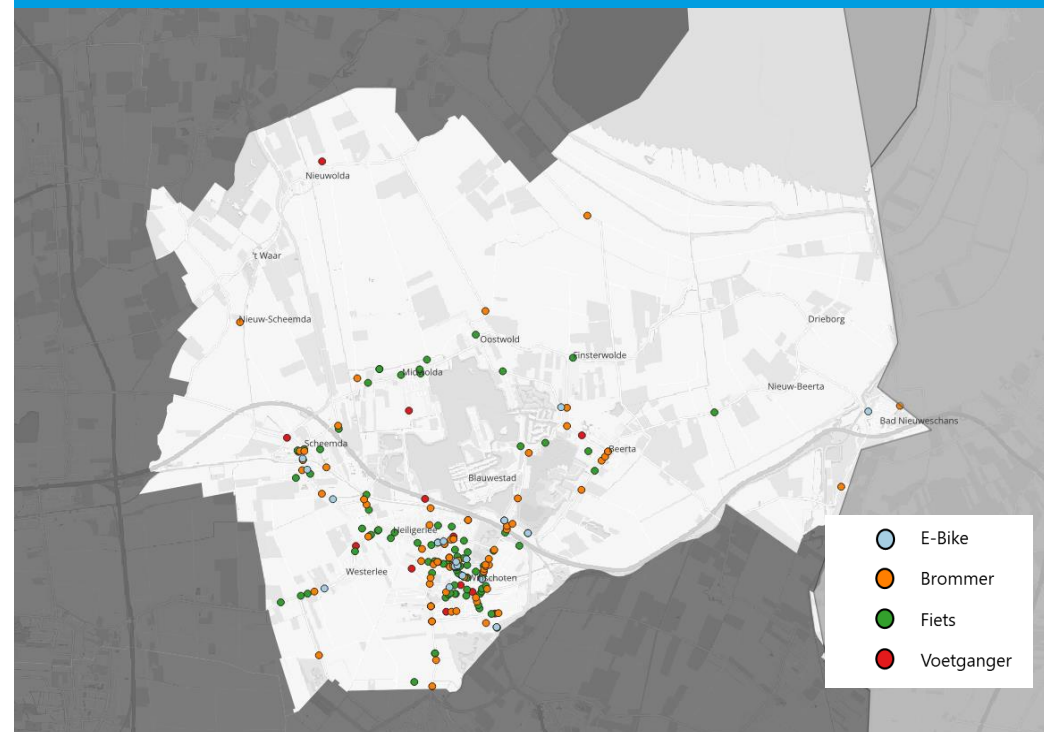
Figuur 2.11: Verkeersslachtoffers gemeente Oldambt tussen 2014 en 2023 (Bron: VIA Stat)

Overzicht ongevallen met letsel en dodelijke afloop (2014-2023)



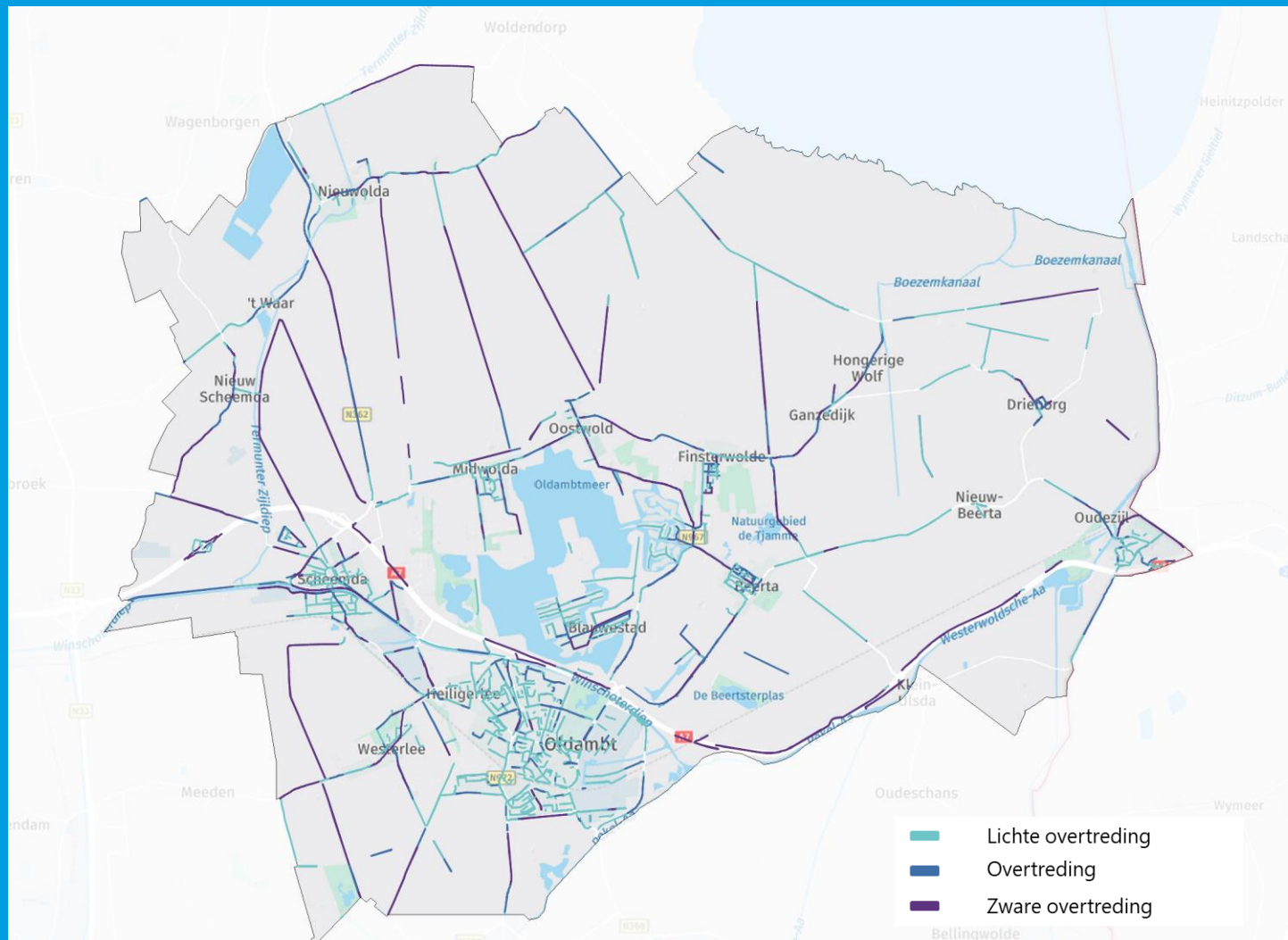
Figuur 2.12: Ongevallen met letsel (Bron: VIA Stat)

Overzicht ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (2014-2023)



Figuur 2.13: Ongevallen kwetsbare verkeersdeelnemers (Bron: VIA Stat)

Overzicht snelheden in de periode juni 2024 Oldambt



Figuur 2.14: Overzicht snelheidsovertredingen Oldambt (Bron: VIA Stat (Juni, 2024))

De snelheidsovertredingen op de kaart, zijn de wegen waar minder dan 85% van de bestuurders zich aan de maximumsnelheid houdt. Hiervoor is de klasseindeling van de Politie aangehouden. Snelheidsovertredingen zijn het gevaarlijkst wanneer er op deze wegen ook sprake is van een vermenging van snel en langzaam verkeer. Dit speelt bijvoorbeeld op de wegen in het landelijk gebied en op de hoofdwegen in de kernen zoals in Westerlee en Oostwold.

2.5 Resultaten uit participatie

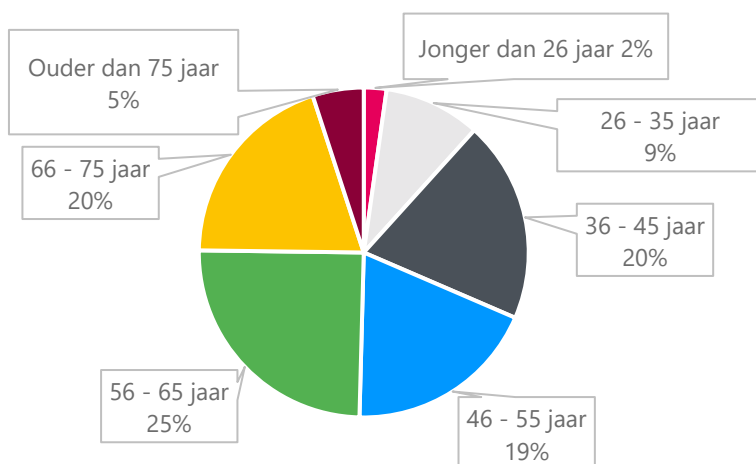
Het participatieproces is onderdeel van de inventarisatie. In de digitale enquête zijn inwoners en belanghebbenden gevraagd welke aandachtspunten ze naar voren willen brengen voor het Mobiliteitsprogramma. In hoofdstuk 1 is het proces al toegelicht. Hierna zijn de belangrijkste uitkomsten inzichtelijk gemaakt.

DIGITALE ENQUÊTE

Er is een enquête gehouden onder de inwoners van de gemeente Oldambt van 6 juni 2024 t/m 21 juli 2024. Verspreiding van de enquête heeft plaatsgevonden via onder andere sociale media en een speciale pagina op de website van de gemeente Oldambt.

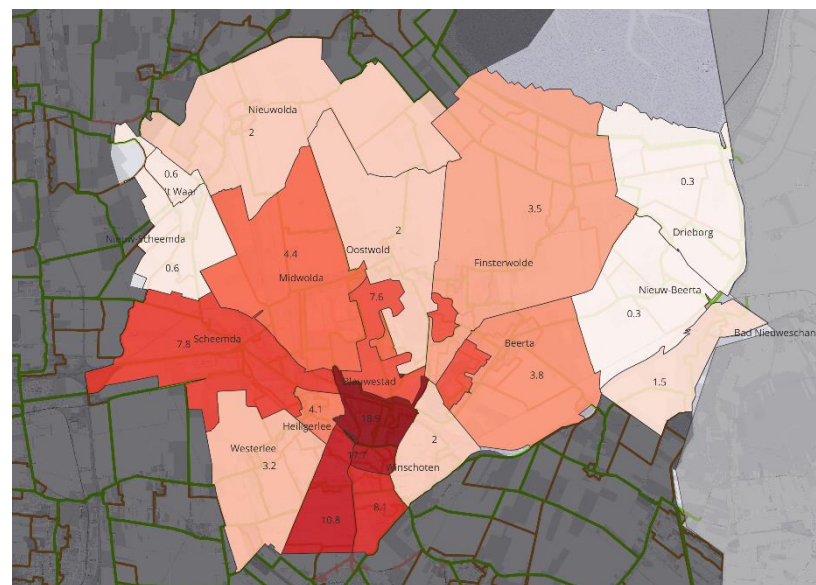
In totaal is de enquête ingevuld door 789 respondenten. Met dit aantal is de populatie van de gemeente Oldambt voldoende representatief, alhoewel jongeren zijn ondervertegenwoordigd. De enquête bestond uit de volgende onderdelen:

- Achtergrondgegevens
- Kwaliteit en belang van mobiliteitsonderwerpen
- Waar gaat het goed en waar kan het beter? (locaties op de kaart)
- Vragen rondom mobiliteit en het centrum



De gemiddelde leeftijd van de respondenten komt redelijk overeen met de leeftijdsverdeling binnen de gemeente. De grootste groep valt in de categorie 56 tot 65 jaar. Daarna is er ongeveer een gelijk aandeel van de groepen van 66-75 jaar, 36-45 jaar en 46-55 jaar. De groepen onder de 35 jaar zijn relatief minder vertegenwoordigd.

Percentueel zijn de inwoners van Winschoten het meest vertegenwoordigd. Naar inwonertal zijn de kernen echter ook goed vertegenwoordigd. In figuur 2.15 is de herkomst van de respondenten in procenten weergegeven.



Figuur 2.15: Herkomst respondenten in procenten + op basis van de eerste vier cijfers van de postcode

Kwaliteit belang

Respondenten is gevraagd om met een cijfer van 1-10 zowel de kwaliteit als het belang te beoordelen van diverse mobiliteitsonderwerpen. Daarnaast geeft het verschil tussen beide scores inzicht in de prioriteit. Zo is het mogelijk om onderwerpen met een lage beoordeling maar een hoog belang veel prioriteit te geven.

Hoogste prioriteit (verschil kwaliteit/belang)

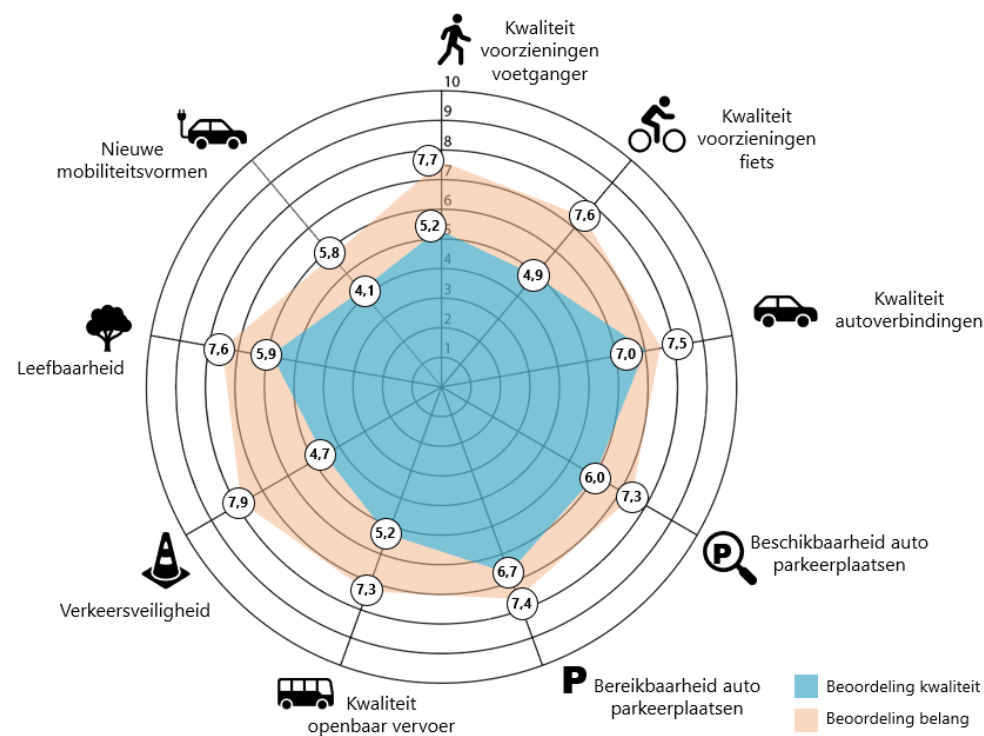
- Verkeersveiligheid (3,2)
- Voorzieningen Fiets (2,7)
- Voorzieningen voetganger (2,5)

Ook de volgende aspecten verdienen aandacht:

- Kwaliteit OV (2,1)
- Leefbaarheid (1,7)
- Nieuwe mobiliteitsvormen (1,7)
- Beschikbaarheid autoparkeerplaatsen (1,4)

Kwaliteit autoverbindingen, bereikbaarheid auto parkeerplaatsen en nieuwe mobiliteitsvormen wordt als relatief goed berekend (weinig verschil) of relatief onbelangrijk

- Bereikbaarheid autoparkeerplaatsen (0,7)
- Kwaliteit autoverbindingen (0,5)



Figuur 2.16: Beoordeling kwaliteit en belang van diverse mobiliteitsonderwerpen in enquête

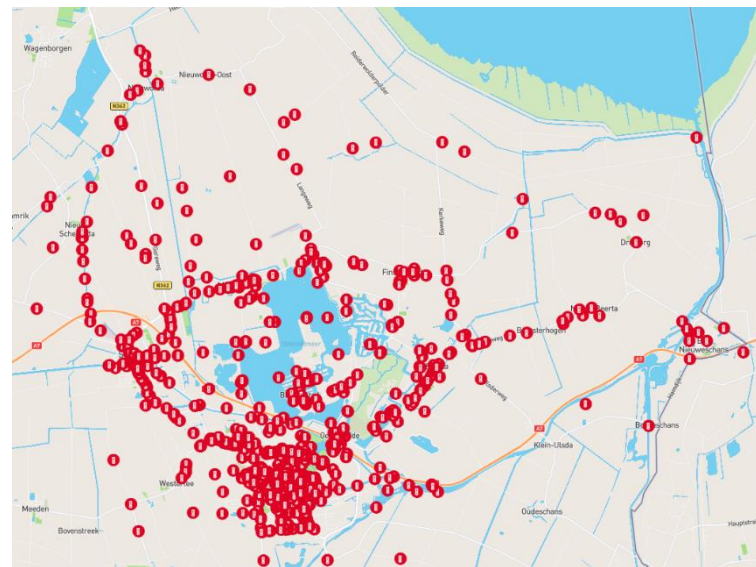
Met behulp van een digitale kaart hebben respondenten zowel aandachtspunten ('waar kan het beter', zie volgende pagina) als positieve punten ('waar gaat het goed') doorgegeven. Tevens is bij het plaatsen van deze locaties ook gevraagd naar het onderwerp waarop het betreffende punt betrekking heeft.

Het figuur hieronder geeft een overzicht van de aangegeven positieve punten. In totaal zijn er 170 locaties aangegeven waar het goed gaat. Van deze locaties is het hoofdverkeer voor de helft fietsers, en circa 1 op de 6 betreft voetgangers en autoverkeer.

De meeste positieve punten, figuur 2.17, gaan in op de voorzieningen voor fietsers zoals het fietspad van de Blauwestad naar Winschoten. Verder zijn mensen ook tevreden over ingrepen waar de snelheid is verlaagd en over de herinrichting van sommige wegen of kruispunten.



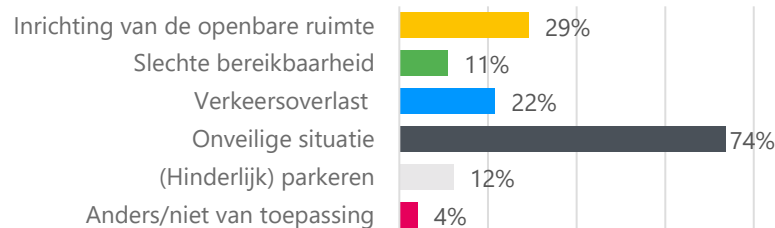
Figuur 2.17: Positieve punten aangegeven op de kaart

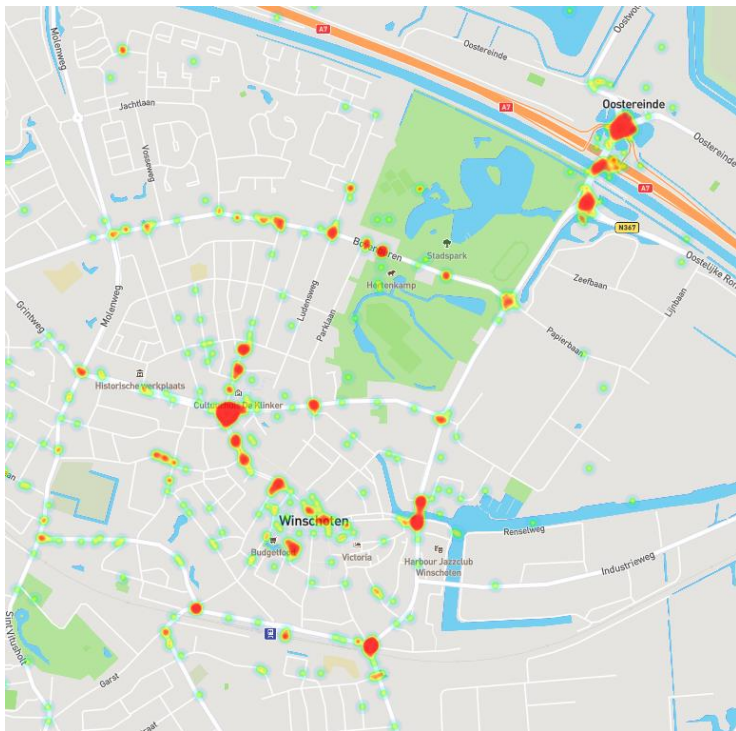


Figuur 2.18: Verbeterpunten aangegeven op de kaart

Figuur 2.18 geeft een overzicht van de aangegeven aandachtspunten. In totaal zijn er 1.300 locaties aangegeven waar er verbetering mogelijk is. Het grootste deel heeft betrekking tot het autoverkeer en/of fietsverkeer. Voetgangers zijn bij 40% van de aangegeven locaties genoemd. Het grootste deel van de situaties heeft te maken met onveilige situatie (74%). Hierna volgen inrichting openbare ruimte en verkeersoverlast. Dit sluit aan bij de lage score voor de kwaliteit van de verkeerveiligheid binnen de gemeente.

Aard aandachtspunt





Figuur 2.19: Heatmap met verbeterpunten Winschoten

VERKEERSVEILIGHEID

De meeste aandachtspunten gaan over de verkeersveiligheid in de gemeente Oldambt. Deze knelpunten hebben betrekking op de inrichting van wegen, voorrangsregels, de gereden snelheid en de staat van de weg.

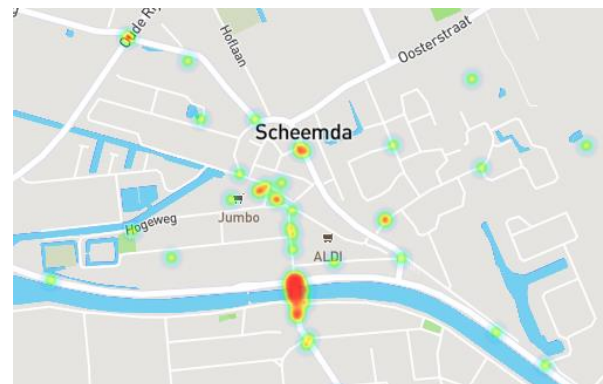
In Winschoten vallen de volgende gebieden op de kaart extra op:

- Blauwe Roos: Slechte doorstroming, verkeersoverlast, drukte
- Oldambtplein: Onduidelijke en onoverzichtelijke verkeerssituatie, gevoel van onveiligheid

- Zeeheldenstraat: Hinderlijk parkeren beide zijden, weinig ruimte verkeer
- Bovenburen: Onveilige oversteken en niet altijd duidelijk waar de voorrang ligt. Bij school vaak chaotische situatie.
- Algemeen: fietsers geen voorrang bij de rotonde wat als onveilig en vervelend wordt ervaren.
- Kruispunt Stationsweg/Van Dijkstraat/Blijhamstereg/Wilhelminasingel wordt als onveilig en druk beschouwd. Veel verschillende verkeersstromen en chaotisch o.a. door spoorovergang.
- Beesterweg t.h.v. Renselkade: Gevaarlijk oversteekpunt, gevaarlijke slinger in weg, onduidelijk en onoverzichtelijk

Buiten Winschoten zijn nog enkele aandachtspunten naar voren gekomen. Het is niet mogelijk om alle punten toe te lichten door de hoeveelheid. Hieronder zijn enkele aandachtspunten toegelicht:

In Scheemda springt het kruispunt Oude Rijksweg – Stationsstraat eruit. Dit kruispunt wordt als druk en onveilig ervaren. De Hoofdweg in Midwolda wordt als onveilig beschouwd en door geparkeerde auto's overzichtelijk. In Beerta komt de Hoofdstraat naar voren met punten als: hoge snelheid, de drukte, onoverzichtelijkheid en een gevoel van onveiligheid. In bijlagen C en D zijn deze en andere benoemde knelpunten nader toegelicht.



Figuur 2.20: Heatmap met verbeterpunten Scheemda, Midwolda en Beerta



WINSCHOTEN

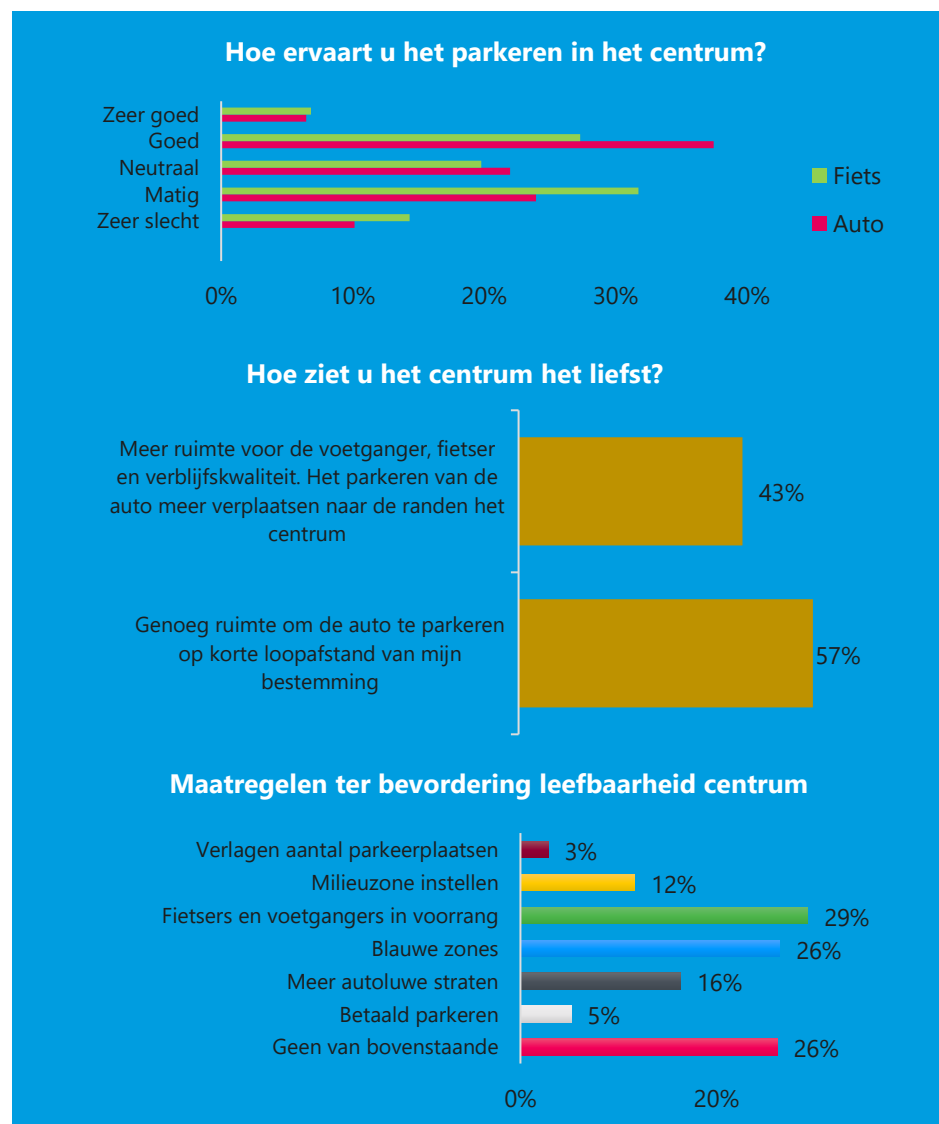
Om een beter beeld te krijgen van de situatie in het centrum van Winschoten zijn enkele specifieke vragen gesteld. De vragen richten zich op hoe de mobiliteit in het centrum van Winschoten wordt ervaren. Er is bewust geen aparte enquête opgesteld, omdat we niet alleen benieuwd zijn naar de mening van inwoners van Winschoten of het centrum, maar juist ook naar die van bezoekers.

Er zijn drie vragen geformuleerd om een beter beeld te krijgen van hoe de respondenten het parkeren in relatie tot leefbaarheid in het centrum van Winschoten ervaren. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat parkeren met de auto als (zeer) goed tot neutraal wordt ervaren. Circa 35% vindt dit niet het geval en ervaart het parkeren in het centrum van Winschoten als matig tot zeer slecht. Qua fietsparkeren geeft 46% van de respondenten aan een zeer slechte tot matige ervaring te hebben. 20% is neutraal en 35% ervaart fietsparkeren in het centrum van Winschoten als goed tot zeer goed.

Respondenten zijn het niet geheel eens over hoe het centrum er in de toekomst uit zou moeten zien. 43% geeft aan dat het belangrijk is om meer in te zetten op actieve vormen van mobiliteit en het verbeteren van de verblijfskwaliteit, terwijl 57% vindt dat de auto voldoende ruimte moet krijgen. Uiteraard sluit het een het ander niet uit, maar deze resultaten laten wel zien dat deze twee opvattingen, die relatief ver uit elkaar liggen niet direct kunnen worden uitgesloten.

Verder waren we benieuwd hoe respondenten aankijken tegen mogelijke maatregelen om het centrum van Winschoten leefbaarder te maken. Over betaald parkeren en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen zijn de respondenten over het algemeen niet positief. Maatregelen zoals het wijzigen van voorrangssituaties ten gunste van fietsers en voetgangers en het invoeren van een blauwe zone in het centrum worden daarentegen wel als goede maatregelen gezien om de

leefbaarheid te verbeteren. 26% geeft aan niet positief te zijn over geen van de genoemd maatregelen.



SESSIES OVER MOBILITEIT

TRENDATELIER

In de bijeenkomst met de vertegenwoordigers van diverse beleidsdomeinen binnen de gemeente Oldambt stond centraal welke trends en ontwikkelingen de komende jaren op ons af komen en wat hiervan de invloed is op mobiliteit. Hiernaast zijn enkele van deze trends weergegeven. Tijdens deze sessie kwamen de volgende aandachtspunten naar voren specifiek voor Oldambt:

- Dubbele vergrijzing door migratie 50+-er naar de gemeente
- Op huidige moment nog lichte bevolkingsgroei. Verwachting minder negatief dan CBS, maar na 2030 mogelijk daling inwonersaantal.
- Relatief veel kwetsbare inwoners wat invloed heeft op toegankelijkheid (ouderen, mindervaliden)
- Ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw kernen, centrum Winschoten, uitbreiding Blauwestad, ontwikkeling campus, Omnisportcentrum beïnvloeden mobiliteit
- Regiofunctie voor omliggende dorpen en veel bezoekers uit Duitsland
- Landbouwverkeer/zware voertuigen: Wegen zijn niet berekend op zware voertuigen terwijl in de toekomst de voertuigen (naar verwachting) breder en zwaarder worden
- Veel mobiliteitsaspecten zoals verkeersveiligheid hebben te maken met gedrag.

EXPERTSESSIE

In de expertsessie met belangengroepen zoals OV-bureau, provincie Groningen, Fietzersbond, Politie, VVN stond centraal aan welke onderwerpen de gemeente Oldambt aandacht moet besteden in het nieuwe Mobiliteitsprogramma. Hierbij kwamen de volgende aandachtspunten aan de orde:

- Mogelijkheden voor vervoer zoals automaatje/ Dorpsbelangen/ Hubtaxi niet altijd inzichtelijk voor inwoners. Mogelijkheden voor bottom-up initiatieven.
- OV-lijnen Oldambt niet altijd rendabel. Grotere kernen zijn bereikbaar, alleen zijn de mogelijkheden in de avond en weekend beperkter dan de kaarten weergeven.
- Onderhoudsniveau van fiets- en wandelpaden vaak niet voldoende. Recent al wel bezig met inventariseren paaltjes/obstakels fietsnetwerk.
- Infrastructuur vaak niet eenduidig in de inrichting. Wisselende breedtes en voorrang niet altijd inzichtelijk.
- Doorfietsroute Scheemda-Winschoten wordt onderzocht.
- Landbouwverkeer deels toegang op provinciaal netwerk om gemeentelijke wegen te ontzien. Geen kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer, overal nog toegestaan.
- Buiten de kaders denken.

Op basis van de sessies kwamen de volgende onderwerpen naar voren die terug zouden moeten komen in de Mobiliteitsprogramma:

- Onderhoud van de wegen en fietspaden moet belangrijk zijn.
- Basisinrichting wegen moet op orde en eenduidig zijn. Bijvoorbeeld voorrangssituatie fietsers.
- Wanneer de snelheid buiten de bebouwde kom naar 60 km/uur gaat ook de inrichting meenemen.
- STOMP principe als belangrijk principe in het mobiliteitsbeleid. Hierin staat de auto niet langer centraal, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV (openbaar vervoer) en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Daarnaast denken vanuit kwetsbare verkeersdeelnemers met bijvoorbeeld senior-proof inrichting of vanuit perspectief kind.
- Vanuit de Provincie aanhaken bij loopagenda en duurzame mobiliteit. Daarnaast ook meenemen wat de uitgangspunten van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Groningen (RMP) voor Oldambt betekent.

- De dorpen behoeven aandacht waarbij specifiek de inrichting van de wegen en de ruimte voor fietsers/voetgangers. Daarnaast ook de verbindingen naar Winschoten.

SESSIE OVER CENTRUM WINSCHOTEN

Voor het centrum van Winschoten is een aparte sessie georganiseerd over mobiliteit, waarbij het Wijkplatform centrum, de participatieraad, de politie en ambtenaren van de gemeente Oldambt betrokken waren. Tijdens deze sessie zijn de resultaten van de inventarisatie besproken. Aan de hand van stellingen en in focusgroepen hebben we problemen en oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteit voor het centrum van Winschoten opgehaald. Uit deze sessie kwamen de volgende relevante punten naar voren:

- Het stimuleren van fietsen en lopen mag ten koste gaan van de reistijd van de auto.
- Verkeersveiligheid is belangrijk, maar moet afgewogen worden met andere belangen.
- De parkeergarage is een knelpunt en daarbij horend de aanrijroute hiervan.
- Er ontbreken goede fietsvoorzieningen in het centrum van Winschoten. Daarnaast mag er meer ruimte worden geboden voor fietsers en wandelaars.
- Werknemers en bezoekers van het centrum die lang parkeren moeten aan de rand van het centrum parkeren.

SESSIE MET DE RAAD OVER DE INVENTARISATIEFASE MOBILITEIT

In een informatieavond voor de raad zijn de resultaten uit de inventarisatie besproken. Daarnaast is er aan de hand van wederom verschillende stellingen bevraagd welke richting de gemeente Oldambt in de mobiliteitsvisie op moet gaan (volgens de verschillende raadsleden). Als laatste hadden de raadsleden ieder de mogelijkheid welk aandachtspunt wat hen betreft niet mag ontbreken in het Mobiliteitsprogramma. Uit deze sessie kwamen de volgende relevante punten vanuit mobiliteit:

- De fiets moet volgens een meerderheid van de raadsleden de prioriteit krijgen in de gemeente Oldambt
- De gemeente zal op zowel een veilige inrichting als handhaving en gedragsregels moeten inzetten.
- Snelheidsverlaging kan ingezet worden om de verkeersveiligheid van kwetsbare deelnemers te beschermen.
- Om duurzame mobiliteit te stimuleren dient de gemeente in te zetten op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen zoals fietsen en lopen.
- Bezoekers of werknemers van het centrum die lang parkeren kunnen verder van het centrum af parkeren.
- Om Winschoten aantrekkelijk te houden als winkelstad is meer ruimte bieden voor groen, fiets parkeren en zitmeubilair belangrijker dan parkeergelegenheden zo dicht mogelijk bij de winkels volgens een meerderheid van de Raadsleden.



3. Trends en beleid

Dit hoofdstuk is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de inventarisatie van de huidige situatie. In paragraaf 3.1 t/m 3.6 wordt het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. In paragraaf 3.7 worden de relevante landelijke mobiliteitstrends beschreven, gevolgd door de demografische trends in paragraaf 3.8. Dit hoofdstuk eindigt met een overzicht van de autonome ontwikkelingen in de gemeente (paragraaf 3.9). De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma voor de gemeente Oldambt.

3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

Op Nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van omgevingsvisies. Hieronder zijn de belangrijkste opgaven samengevat voor de verschillende overheden.

Landelijk

De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de volgende strategische opgaven voor het omgevingsbeleid:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving

Programma Nationale OmgevingsVisie Executiekraft (NOVEX)

In het kader van de Omgevingsvisie zijn zestien NOVEX-gebieden geselecteerd, waar aanzienlijke ruimtelijke transitie een specifiek ontwikkelperspectief vereisen. NOVEX gebieden zijn gebieden die aangewezen zijn voor grote ruimtelijke transitie en waar een apart ontwikkelperspectief voor nodig is. Dit perspectief wordt in samenwerking tussen het Rijk en de regio ontwikkeld. Onder deze gebieden bevinden zich Groningen en de regio Groningen/Assen, die vlakbij de gemeente Oldambt liggen. De plannen voor deze regio's hebben het potentieel om de economie van het Noorden te versterken, nieuwe woningbouwlocaties toegankelijk te maken en internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland, zoals de Wunderline, te verbeteren. Deze ontwikkelingen kunnen ook invloed uitoefenen op het reisgedrag en de ruimtelijke ordening binnen Oldambt.

Provinciaal

De provincie Groningen is bezig met het opstellen van een omgevingsvisie. In het koersdocument wat is vastgesteld op 23 maart 2023 zijn vier opgaven vastgesteld:

1. Ontwikkelen van een sterke structuur voor innovatie, kennis en werkgelegenheid;
2. Bouwen aan een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare woon- en leefomgeving
3. Toekomstbestendig maken van het landelijk gebied;
4. Stappen zetten naar een CO2-neutrale provincie.

Gemeentelijk:

De vernieuwde omgevingsvisie wordt gelijktijdig met dit Mobiliteitsprogramma opgesteld. Hoewel de omgevingsvisie nog niet is vastgesteld, is de ambitie wel duidelijk. De gemeente streeft in de omgevingsvisie naar brede welvaart en een omgeving waar mensen graag wonen, werken en naartoe komen. Deze visie is vertaald in vijf ambities.

1. Iedereen doet mee
2. Leefbare dorpen en wijken
3. Inwonerkraft en innovatiekracht voor onze economie
4. De nieuwe Graanrepubliek
5. Klimaatbestendig en energiebewust

3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Het Rijk, de provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke organisaties een vernieuwde strategie ontwikkeld om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Dit is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Alleen door samenwerking kan de verkeersveiligheid worden verhoogd, waarbij ieder zijn eigen verantwoordelijkheden en expertise inbrengt.

Nulambitie en samenwerking

Het SPV 2030 hanteert een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden streven ernaar om samen met maatschappelijke partners maximale inspanningen te leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens gerichte maatregelen te nemen om deze risico's te minimaliseren. Dit vereist een stimulans voor verkeersveiligheidsbeleid, met aandacht voor structurele inzet, proactieve benaderingen en brede samenwerking met betrokken partijen.

Beleidsthema's voor verkeersveiligheid

Het SPV 2030 hanteert negen beleidsthema's die de belangrijkste risico's voor de verkeersveiligheid belichten. Drie van deze thema's richten zich op risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. **Veilige infrastructuur** (realistische snelheidslimieten, aanpassing van infrastructuur en veilige berm);
2. **Heterogeniteit in het verkeer** (verschillen in snelheid, massa en nieuwe vervoerswijzen);
3. **Technologische ontwikkelingen** (ondersteuning van de rijtaak, autonome voertuigen en innovaties);

Twee thema's focussen op specifieke risicogroepen (jongeren en ouderen) en vervoersmodaliteiten:

4. **Kwetsbare verkeersdeelnemers** (voetgangers, scootmobielgebruikers en fietsers);
5. **Onervaren verkeersdeelnemers** (kinderen, beginnende bestuurders en nieuwe vervoersmiddelen);

De laatste vier thema's behandelen risico's vanuit het perspectief van individuele verkeersdeelnemers en hun gedrag:

6. **Rijden onder invloed** (alcohol, drugs en gecombineerd gebruik);
7. **Snelheid in het verkeer** (snelheidslimieten, veilige snelheden en geloofwaardige wegontwerpen);
8. **Afleiding in het verkeer** (slimme functies, passagiers en muziek);
9. **Verkeersovertreders** (cameratoezicht, wetgeving en corrigerende sancties).

EERSTE RESULTATEN RISICOANALYSE SPV 2030 OLDAMBT

In de gemeente Oldambt is een risicoanalyse uitgevoerd op basis van de systematiek van het SPV. Qua systematiek is er gekeken naar factoren waarvan bewezen is dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties. Uit de analyse kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Relatief veel snelheidsovertredingen binnen de gemeente;
- Veel 50 km/uur wegen zonder vrijliggende fietspaden;
- Veel 80 km/uur wegen zonder bijpassende inrichting en/of met fietsers op de rijbaan;
- Relatief veel kwetsbare deelnemers zoals ouderen, mindervalide mensen en deelnemers met een hoger ongevalsrisico zoals jonge automobilisten (18-24 jaar).

3.3 Ecologisch beleid

KLIMAATAKKOORD

In het nationale Klimaatakkoord uit 2019 zijn door de landelijke overheid ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2 graden Celsius ten opzichte van het pre-industriële tijdperk. De doelstelling uit dit akkoord is om te komen tot ten minste een CO₂ reductie van 55% in 2030 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990. Voor mobiliteit geeft de provincie Groningen in haar programma Mobiliteit aan dat het CO₂ neutraal wil zijn in 2035.

Voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Oldambt betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- Duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- Elektrisch vervoer;
- Verduurzaming personenmobiliteit;

Daarnaast vormen de Global Goals een belangrijke ambitie die worden omarmd. Dit betreffen 17 ambitieuze doelen voor Duurzame ontwikkeling die door de VN zijn vastgesteld. Ook voor de gemeente Oldambt is het van belang dat wordt gestreefd naar een duurzame, toekomstvaste vorm van mobiliteit.

STIKSTOFAKKOORD

De natuur in Nederland verkeert in een kwetsbare staat door de overvloed aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden) die neerslaat in natuurgebieden. Nederland heeft de hoogste stikstofuitstoot van Europa. In 2021 werd de wet stikstofreductie en natuurverbetering geïntroduceerd. Deze wet stelt drie verplichtingen: tegen 2025 moet ten minste 40% van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau bereiken; in 2030 moet dit minimaal 50% zijn, en in 2035 moet dat percentage oplopen tot 74%.

Ook de verkeerssector moet zijn bijdrage leveren aan het verminderen van de stikstofdepositie. Vooral wegverkeer en scheepvaart zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot binnen deze sector. De provincie Groningen heeft in de Groninger Aanpak Stikstof (GrAS) verschillende maatregelen vastgelegd om de stikstofdepositie vanuit de mobiliteitssector te verlagen. De langetermijnoplossingen voor het reduceren van de stikstofuitstoot komen voort uit een afname van autobewegingen en het gebruik van schonere voertuigen.

TOUR DE FORCE

Een breed samenwerkingsverband van overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en andere partners die zich bezighouden met het fietsbeleid in Nederland, heeft de krachten gebundeld in de Tour de Force.



Bij de lancering van Tour de Force werd de ambitie vastgesteld: een stijging van 20% in het aantal fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Het gebruik van de fiets moet worden bevorderd, aangezien deze een gezond, betaalbaar en milieuvriendelijk vervoermiddel is. Om deze ambitie te realiseren, worden onder andere de volgende maatregelen voorgesteld waaraan de gemeente Oldambt via de mobiliteitsvisie kan bijdragen

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets.

GROTE WERKGEVERS OP ZOEK NAAR SCHONERE KILOMETERS

Meer dan de helft van alle wegekilometers is gerelateerd aan werkgebonden mobiliteit. Door dit aanzienlijke aandeel is er veel te behalen op het gebied van CO₂-reductie bij Nederlandse werkgevers. Vanaf 2023 zijn bedrijven met meer dan 100 medewerkers verplicht om jaarlijks verslag te doen van het reisgedrag van hun werknemers.

Om gericht in te zetten op CO₂-reductie, wordt er een maximumnorm vastgesteld op basis van het Nederlandse gemiddelde. Wanneer deze norm wordt overschreden, ontvangen werkgevers een rapport met aanbevelingen om de CO₂-uitstoot te verlagen. Werkgevers hebben vier jaar de tijd om aan de norm te voldoen. Na deze periode zal de overheid een evaluatie uitvoeren om de behaalde CO₂-reductie in de werkgerelateerde mobiliteit te beoordelen. Afhankelijk van de uitkomsten kan de maximumnorm worden aangescherpt om in de volgende jaren verdere reductie van de CO₂-uitstoot te realiseren.

Werkgevers in de gemeente Oldambt met meer dan 100 werknemers moeten bij het overschrijden van de maximumnorm maatregelen nemen. Hierbij kunnen zij denken aan:

- Fietsgebruik stimuleren
- Verduurzaming mobiliteit (elektrisch, waterstof).
- Thuiswerken stimuleren.

3.4 Landelijk mobiliteitsbeleid

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een Mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Deze mobiliteitsvisie bevat een eerste uitwerking van het integrale mobiliteitsbeleid voor de toekomst. In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende hoofdlijnen opgenomen:

1. Het nastreven van meer integrale doelen die het publieke belang van bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies borgen in heel Nederland;
2. Het zo benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten dat de bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig behaald worden: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd;
3. Het mobiliteitssysteem van de toekomst voldoet aan de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
4. De drie hoofdlijnen hierboven worden gebiedsgericht uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners, waarbij ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem betrokken worden.



3.5 Provinciaal mobiliteitsbeleid

Het Programma Mobiliteit van de provincie Groningen is een herijking van het hoofdstuk mobiliteit uit de provinciale omgevingsvisie 2016 (POVI).

Het belangrijkste nieuwe uitgangspunt van het Programma is: Mobiliteit staat in dienst van maatschappelijke opgaven. Net zoals elke reis altijd een doel of een reden heeft, wordt mobiliteit gezien als middel om doelen te bereiken. Hierbij staat zorgeloze mobiliteit centraal. Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we: geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, mindervalide en valide. Zorgeloze mobiliteit betekent ook betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk en gezond reizen naar slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. En naar mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

De zorgeloze mobiliteit wordt benaderd aan de hand van zes mobiliteitsthema's. Hierbij wordt gekeken naar bovenliggende doelen vanuit een integrale benadering. De thema's zijn als volgt:

1. Publieke mobiliteit
2. Actieve mobiliteit
3. Goederenvervoer en Logistiek
4. Infrastructuur
5. Slimme en Groene mobiliteit
6. Verkeersveiligheid

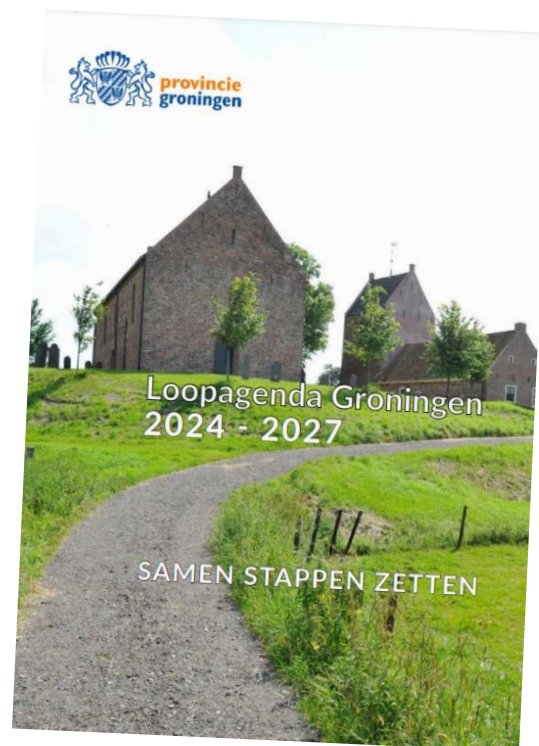


Loopagenda

De provincie zet zich ook in op een nieuw onderwerp: de loopagenda. Deze agenda richt zich op het verbeteren van de wandelinfrastructuur en het bevorderen van wandelen als een duurzame en gezonde vorm van mobiliteit. Het document zet in op het ontwikkelen van aantrekkelijke, veilige en toegankelijke wandelroutes, zowel in stedelijke als landelijke gebieden. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verbinding tussen natuurgebieden en recreatieve wandelmogelijkheden, met als doel de leefbaarheid, gezondheid en toerisme te stimuleren. De agenda benadrukt samenwerking met lokale overheden, natuurorganisaties en maatschappelijke partijen om een integraal wandelnetwerk te realiseren dat bijdraagt aan de brede welvaart van de regio.

Toegankelijkheid mobiliteit

Het Verenigde Naties-verdrag voor toegankelijkheid legt vast dat gemeenten ervoor moeten zorgen dat iedereen, ongeacht beperkingen, gelijkwaardig kan deelnemen aan de maatschappij. Toegankelijke mobiliteit en infrastructuur zijn kernpunten binnen deze verplichting. Het biedt een kader waarmee organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland kunnen bijdragen aan een inclusieve en toegankelijke verkeersomgeving. Nederland heeft dit verdrag in 2016 ambtelijk bekrachtigd, wat betekent dat overheden, zoals gemeenten, verplicht zijn om maatregelen te nemen die de toegankelijkheid verbeteren.



3.6 Lokaal beleid

Coalitieakkoord

De partijen uit de coalitie van de gemeente Oldambt hebben voor 2022-2026 een coalitieakkoord opgesteld waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen.

Voor verkeer wordt er in gezet op het stimuleren van de fiets. Daarnaast is er in verband met de bezuinigingen een lager niveau van onderhoud in de openbare ruimte vastgesteld. Dit heeft gevolgen voor de mogelijkheden binnen het mobiliteitsbeleid.

"In verband met de bezuinigingen is er een lager niveau van onderhoud in de openbare ruimte vastgesteld. De meest ingrijpende knelpunten die hierdoor ontstaan in het kader van veiligheid en/of netheid willen we oplossen."

"Binnen de financiële kaders zoeken we naar mogelijkheden voor een extra budget om jaarlijks een aantal prioriteiten in het onderhoud te kunnen uitvoeren."

"Belangrijke fietspaden willen we vernieuwen en/of verbreden onder voorbehoud van cofinanciering door derden. Waar nodig houden we dan ook rekening met een structurele verhoging van het onderhoudsbudget."



Parkeerbeleid Oldambt

Bij parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen maakt Oldambt gebruik van de Fietsparkereercijfers 2019 van het CROW-Fietsberaad, de parkeercijfers voor gemotoriseerde voertuigen uit Toekomstbestendig parkeren van het CROW en de passende parkeernormen van Goudappel.

Laadvisie

De gemeente Oldambt heeft in 2023 een laadvisie opgesteld. De gemeente gebruikt de volgende laadladder:

1. Eerst inzetten op privaat laden.
2. Vervolgens op semipublieke laadpunten.
3. Als laatste inzetten op publiek laden door middel van aanvraag aan gemeente.

De gemeente verkent de mogelijkheden om de totstandkoming van semipublieke laadinfrastructuur als alternatief voor publiek laden te stimuleren.

3.7 Recreatie en Toerisme

Voor de provincie Groningen is een gezamenlijke visie opgesteld voor vrijetijdseconomie voor de periode 2021 -2030. Voor toeristen en recreanten zijn aantrekkelijke routestructuren (te fiets, te voet of via het water) van groot belang. Ook voor de eigen inwoners van de regio zijn aantrekkelijke paden en routes van belang; om zo ook zelf optimaal te kunnen genieten van de omgeving. De provincie Groningen wil dan ook inzetten op een goede toegankelijkheid door middel van routenetwerken voor de diverse doelgroepen.

- Aantrekkelijke en klantvriendelijke (thematische) routes beschikbaar voor verschillende doelgroepen.
- Kwalitatief goede routes die goed zijn onderhouden.
- Goede digitale toegankelijkheid van de routes, vindbaar op één centrale plaats.

- Routes als onderdeel van de zogenaamde toeristische ecosystemen. Door ondernemers te betrekken kunnen voorzieningen worden aangeboden en (meerdaagse) arrangementen worden gemaakt die bijdragen aan meer bezoekers in het gebied. Meer bezoekers leveren een grotere bijdrage aan de regionale economie. Routes zijn niet een doel op zichzelf, maar leggen de verbinding tussen meerdere recreatieve-voorzieningen (horeca, kunst&cultuur, erfgoed, etc).
- Regie op de waterrecreatie in de provincie om de varende bezoekers een gastvrij Groningen te kunnen bieden.

3.8 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we zes landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. De eerste vijf trends zijn belangrijk om mee te nemen in dit mobiliteitsprogramma.

ELEKTRISCH:

Steeds meer huishoudens hebben toegang tot en kunnen zich elektrische auto's, scooters en fietsen veroorloven. De gemeente kan het vernieuwen van het wagenpark stimuleren door de beschikbaarheid van elektrische voertuigen en fietsen te bevorderen. Inwoners, bedrijven en instellingen in Oldambt hebben de mogelijkheid om openbare laadpalen voor hun auto aan te vragen. Daarnaast is het voor de gemeente aantrekkelijk om in dorpen elektrische deelauto's en deelfietsen aan te bieden, als vervanging voor fossiele brandstofauto's. Het implementeren van maatregelen die het verduurzamen van het wagenpark bevorderen, is een essentieel onderdeel van dit mobiliteitsprogramma.

GEDEELD:

Steeds meer huishoudens kiezen ervoor om een (elektrische) deelauto te gebruiken in plaats van een tweede auto, die ze met burens delen. Dit

proces kan eenvoudig worden geregeld via mobiele apps, wat extra parkeerruimte oplevert doordat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. In steden zijn deelscooters eveneens in opkomst, vaak als vervanging voor de fiets. Treinreizigers maken vooral gebruik van deelfietsen.

In de gemeente Oldambt zijn momenteel geen georganiseerde deelauto's of deelscooters aanwezig, hoewel op het station van Winschoten wel NS-deelfietsen beschikbaar zijn, ligt er een kans om ook in te zetten het plaatsen van OV-fietsen op de stations in Scheemda en Bad Nieuweschan. Daarnaast bieden particulieren hun voertuigen aan als deelauto, bijvoorbeeld via platforms zoals SnappCar. Hier liggen kansen voor de gemeente om de deelmobiliteit verder te bevorderen en uit te breiden.

NIEUW:

Op een hoog tempo worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? Waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden met grotere boogstralen en voldoende veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit een belangrijke ontwikkeling om mee te nemen in het Mobiliteitsprogramma van Oldambt.

GROTER:

De trend van steeds grotere auto's en landbouwvoertuigen wordt gedreven door meerdere factoren, zoals veranderende consumentenvoorkeuren, technologische vooruitgang en economische schaalvergroting. SUV's en pick-ups domineren de autosector vanwege hun robuuste uitstraling, veelzijdigheid en hogere zitpositie, terwijl landbouwvoertuigen groeien om de efficiëntie op steeds grotere akkers te vergroten. Tegelijkertijd zorgen deze grotere voertuigen voor uitdagingen, zoals meer ruimtegebruik in stedelijke gebieden,

verhoogde CO2-uitstoot, en veiligheidsrisico's door beperkte zichtbaarheid. Deze trend weerspiegelt een bredere maatschappelijke voorkeur voor functionaliteit en comfort, maar roept vragen op over duurzaamheid en aanpassingen in infrastructuur

VERBONDEN:

Door de digitalisering van onze samenleving is het eenvoudiger geworden om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Hierdoor kunnen we altijd en overal de locatie van verkeersdeelnemers volgen en hierop inspelen. Een voorbeeld hiervan zijn slimme verkeerslichten, die verkeer aan zien kunnen komen. Dit maakt het mogelijk dat bijvoorbeeld bussen automatisch groen licht krijgen, zodat ze soepel kunnen doorrijden. Bovendien kunnen fietsers sneller groen licht krijgen tijdens regenachtige omstandigheden. Dergelijke geavanceerde verkeerssystemen zijn momenteel nog niet in Oldambt geïmplementeerd. Daarnaast lopen er vanuit de overheid pilotprojecten op het gebied van Mobility as a Service (MaaS).

AUTOMATISCH:

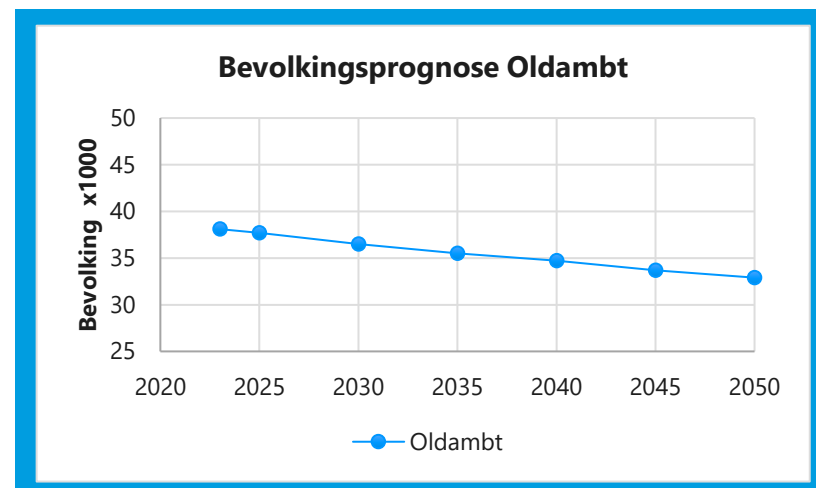
Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van het Mobiliteitsprogramma (tot 2035) automatische voertuigen geen effect hebben.

3.9 Demografische trends en effecten mobiliteit

De bevolking in Oldambt neemt volgens de bevolkingsprognose van het CBS af in de komende decennia; van circa 38.000 inwoners in 2023 naar 33.000 inwoners in 2050, zie figuur 3.1. In de gemeente is er naar verwachting sprake van een lichte bevolkingskrimp. Hier dient de kanttekening bij te worden gemaakt dat er onzekerheid bestaat over de prognose richting toekomst, aangezien migratiestromen lastig te voorspellen zijn. Verder zien we landelijk dat het aandeel 65+ers toeneemt, oftewel, vergrijzing. In 2024 was 26% van de bevolking in Oldambt 65-plus. Landelijk is dit percentage lager, namelijk 21%. Door de trek van ouderen vanuit de Randstad naar Oldambt wordt de vergrijzing versterkt.

De verwachte bevolkingsafname kan resulteren in de volgende aandachtspunten voor mobiliteit:

- Het OV wordt minder rendabel bij een afname van de bevolking, met een mogelijke afschaling van het reguliere OV als gevolg.
- Voorzieningen nemen af, waardoor reisafstanden naar o.a. scholen, winkels en medische voorzieningen toenemen. Andere vervoersmiddelen zullen sneller worden gekozen door de langer wordende afstanden, zoals de elektrische fiets in plaats van de stadsfiets, de auto of OV in plaats van de fiets of lopen.
- Een andere inrichting van wegen en bermen is nodig voor een steeds ouder wordende bevolking die mobiel blijft. Denk hierbij aan bredere fietspaden en fietsstroken, ruimere boogstralen, lagere maximumsnelheden, vergevingsgezinde bermen (waar je niet direct valt als je in de berm beland) en doortraproutes voor ouderen.



Figuur 3.1: Bevolkingsprognose gemeente Oldambt (CBS, 2023)

3.10 Autonome ontwikkelingen in Oldambt

Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren.

De gemeente Oldambt verwacht tot 2030 een groei van circa 700 huishoudens. Vanuit de Oost-Groningse afspraken (september 2018) geldt dat in principe alleen woningen worden gebouwd op structuurversterkende plekken. De gemeente Oldambt heeft hierbij de volgende plekken en aantallen in beeld.

Type Kern	Kern	Aantal woningen
Stedelijke kern	Winschoten (incl. Blauwestad)	550
Centrum kern	Scheemda	170
Basisdorpen	Bad Nieuweschan, Beerta, Finsterwolde, Heiligerlee, Midwolda, Nieuwolda, Oostwold en Westerlee	110
Woondorpen	Drieborg, Ganzedijk/Hongerige Wolf, Nieuw Beerta, Nieuw Scheemda en 't Waar	20

Figuur 3.2: Woningontwikkeling Programma Wonen Oldambt 2021-2026

Daarnaast staan er binnen de gemeente ook nog diverse ruimtelijke ontwikkelingen op de planning die mogelijk invloed hebben op de toekomstige vervoersstromen. Het is dan ook belangrijk om een visie te hebben hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Ontwikkeling St. Lucaslocatie tot woningen en voorzieningen.
- Poort van Winschoten/Centrum Zuid/Waterkwartier:
- Campusontwikkeling Winschoten
- Diverse andere centrumontwikkelingen zoals weergeven in ambitiedocument centrum.



4. Visie 2025-2035 middels mobiliteitsprincipes

4.1 Visie op hoofdlijnen

We zetten in een op veilige, toegankelijke, duurzame en gezonde mobiliteit, waarbij er gestuurd wordt op zowel de infrastructuur als gedrag en handhaving. De maatregelen die er genomen worden t.a.v. mobiliteit leveren een bijdrage aan een leefbaar en gezond Oldambt. De bevindingen laten zien dat verkeersveiligheid de prioriteit dient te krijgen, waarbij de basis op orde moet zijn. Ook is het nodig om sterker in te zetten op actieve en duurzame mobiliteitsvormen. Hierdoor neemt de autoafhankelijkheid af en draagt mobiliteit bij aan de gezondheid van inwoners.

Mobiliteitsprincipes

Om het mobiliteitsbeleid in de toekomst richting te geven hanteren we in dit Mobiliteitsprogramma 6 principes. Deze principes vormen de leidraad voor mobiliteitsingrepen en zijn in overeenstemming met de kernwaarden van de omgevingsvisie.

Hoe zijn we tot deze principes gekomen?

De principes zijn tot stand gekomen door middel van de verschillende bronnen en uitgangspunten samen te brengen. Dit zijn allereerst alle data en cijfers die we omtrent mobiliteit in Oldambt hebben onderzocht zoals ongevals cijfers, netwerken, verkeersintensiteit in combinatie met het bestaande, relevante lokale, provinciale en landelijke beleid. Daarnaast hebben we sessies gehouden met zowel interne als externe belanghebbenden zoals beleidsambtenaren van diverse velden binnen

de gemeente en vertegenwoordigers van de provincie Groningen, het OV-Bureau Groningen/Drenthe, Fietzersbond, VVN etc. Als laatste hebben we de inwoners van Oldambt betrokken door middel van een enquête omtrent mobiliteit.

Dit heeft geleid tot de volgende 6 principes:

1. **Gezonde mobiliteitsvormen op 1**
2. **Verkeersveiligheid: de basis op orde**
3. **Waarborgen balans mobiliteit en kwaliteit leefomgeving**
4. **Elk dorp verbonden door middel van sterke netwerken**
5. **Een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen**
6. **Slim en schoon reizen**

De mobiliteitsprincipes zijn het meest effectief wanneer ze in samenhang worden toegepast. Zo kunnen gezonde mobiliteitsvormen op 1 komen wanneer de verkeersveiligheid in orde is en zal dit bijdragen aan het principe van slim en schoon reizen. Daarnaast dragen sterke netwerken bij aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte, evenals het prioriteren van fiets- en loopvoorzieningen.



4.2 Gezonde mobiliteitsvormen op 1

Gezonde mobiliteitsvormen zoals lopen en fietsen krijgen prioriteit in het nieuwe mobiliteitsbeleid. Dit past bij het moderne mobiliteitsbeleid waarbij brede welvaart – waarvan gezondheid een belangrijk onderdeel is – het uiteindelijke doel is. Dit houdt in dat we bij de inrichting van infrastructuur, beleidsvorming en investering het belang van fietsers en wandelaars voorop zetten.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Uit de enquête blijkt dat het belang van fiets- en voetgangersvoorzieningen hoog is en de kwaliteit hierbij achterblijft. Ook zien we uit de vervoerswijzekeuze binnen de gemeente dat de auto het meest gebruikt wordt en het fietsen en lopen achterblijven, ten opzichte van vergelijkbare gemeenten. Daarnaast zien we in de beleidsdocumenten van de regio, provincie en het rijk dat de fietser en voetganger beleidsmatig steeds meer prioriteit krijgen. Als laatste blijkt dat in onze gemeente weinig bewogen wordt en dat volwassen in onze gemeente het meest kampen met overgewicht vergeleken met andere gemeenten in Nederland. Met het prioriteren van actieve mobiliteitsvormen als lopen en fietsen worden inwoners gestimuleerd om meer te bewegen, wat zal bijdragen aan de gezondheid.

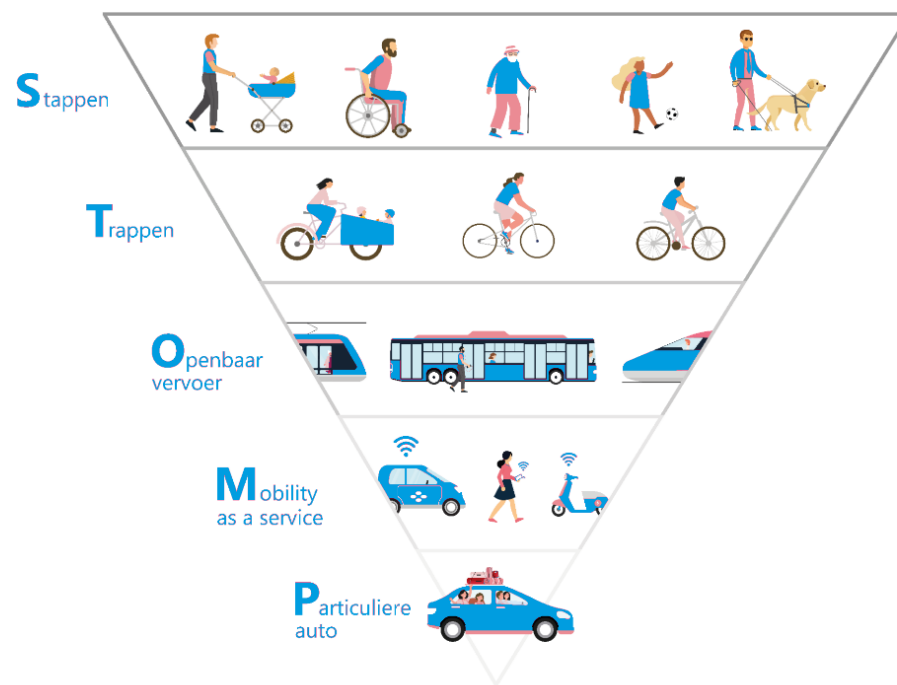
Hoe willen we dit bereiken?

Om 'gezonde mobiliteit op 1' waar te kunnen maken is het belangrijk dat de fiets en de voetganger centraal staan in ons mobiliteitsbeleid. Het doel is om de fiets te bevorderen als hét vervoersmiddel voor korte afstanden. Tevens wordt fietsen over middellange afstanden aantrekkelijker gemaakt. Dit bereiken we op de volgende manieren:

- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt het STOMP-principe gehanteerd om gezond reisgedrag te stimuleren (zie Figuur 4.1). Hierin staat de auto niet langer centraal, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen), gevolgd door de fietser (Trappen), OV (openbaar vervoer) en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste

wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Alhoewel dit STOMP-principe leidend is, blijven we oog houden voor de auto.

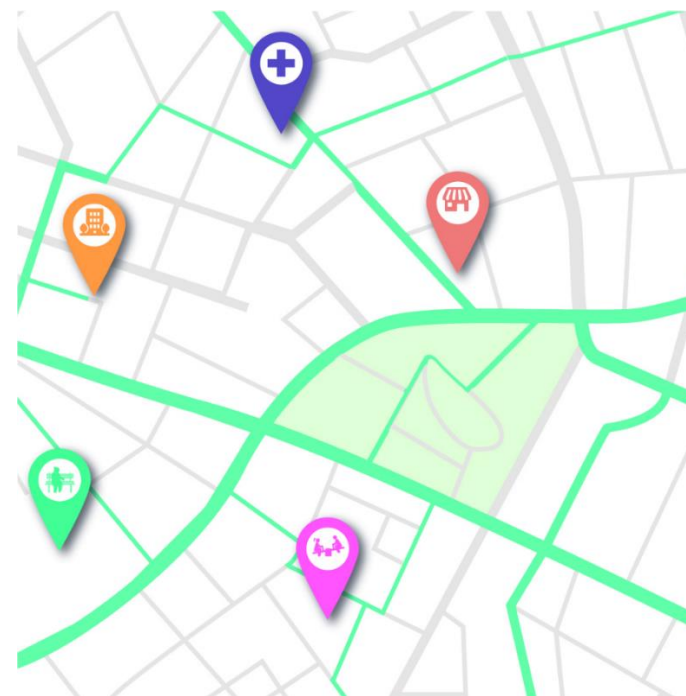
- We zetten in op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk. De wens is om sommige bestaande fietspaden en -stroken te verbreden. Voldoende breedte is cruciaal voor het comfort en de veiligheid van de fietser. Basis hiervoor zijn de (geactualiseerde) aanbevelingen van het CROW-Fietsberaad over de breedtes van fietspaden en fietsstroken.
- In samenwerking met maatschappelijke organisaties willen we middels educatie het bewustzijn en fietsgedrag van inwoners stimuleren.



Figuur 4.1: STOMP-Principe

- Voor verschillende wegen binnen en buiten de kom gaan we de snelheidslimiet verlagen (zie het volgende hoofdstuk voor de uitwerking). Lagere maximumsnelheden zorgen voor minder reistijdverschillen tussen voetgangers en fietsers en gemotoriseerd verkeer. Dit bevordert het lopen en fietsen, vooral binnen de kom wanneer de snelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km/u.
- Binnen de bebouwde kom gaan we alle rotondes inrichten met voorrang voor de fietsers. Deze voorrangswijziging stimuleert het gebruik van de fiets en is in lijn met landelijk beleid.
- De gemeente zoekt de samenwerking met de provincie op voor de doorontwikkeling van de regionale hoofdfietsroutes Scheemda-Winschoten en Oude Pekela – Winschoten. Doel is om de hoofdfietsroutes zo spoedig mogelijk te realiseren. De hoofdfietsroutes zouden minimaal 2,50 meter breed moeten worden.
- We willen voldoende fietsparkeerplekken realiseren bij publieke voorzieningen en in centra. Bij de ontwikkeling van niet-woonfuncties is ons doel om de CROW-kencijfers fietsparkeren als het vereiste minimale aantal parkeerplekken te hanteren. Hiervoor ontwikkelen we een nota Parkeernormen Fiets. Voor de ontwikkeling van woonfuncties is de verplichting voor fietsparkeervoorzieningen, die is vastgelegd in het landelijke Bouwbesluit van kracht. Verder wordt onderzocht waar bewaakte fietsenstallingen het beste gerealiseerd kunnen worden binnen de gemeente. Er wordt in ieder geval ingezet op 1 bewaakte fietsenstalling in het centrum van Winschoten. Naast de aanleg van voldoende voorzieningen is aandacht voor beheer en handhaving, zoals het aanpakken van weesfietsen en fout geparkeerde fietsen, van belang. Zo blijven de voorzieningen goed bruikbaar en toegankelijk voor alle fietsers.
- We willen een goed hoofdn netwerk voor de voetganger creëren dat toegankelijk is voor iedereen. Belangrijke bestemmingen die voetgangers aantrekken - zoals zorg- en onderwijsinstellingen, winkelcentra, sportvoorzieningen, overheidsgebouwen en OV-knooppunten - zouden te voet toegankelijk moeten zijn vanaf

herkomstgebieden (zie Figuur 4.2). Deze herkomstgebieden zijn meestal woongebieden, stations, haltes en grote parkeerlocaties en geconcentreerde fietsenstallingen. Het hoofdn netwerk voor de voetganger moet voldoen aan een hoge kwaliteit. Denk hierbij aan voldoende breedte van het trottoir, directe routes, bewegwijzering en openbare verlichting. We zoeken de samenwerking op met de provincie om de knelpunten in kaart te brengen en te zoeken naar oplossingen met cofinanciering vanuit de Loopagenda Groningen 2024-2027. Hoog op onze agenda staat in ieder geval de fiets- en voetgangerstunnel bij station Winschoten, die momenteel nog niet toegankelijk is voor mensen die slecht ter been zijn.



Figuur 4.2: Voorbeeld van een hoofdn netwerk voetganger in het groen, ter illustratie



4.3 Verkeersveiligheid: de basis op orde

Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan de gezondheid van inwoners en aan de leefbaarheid. De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat bewoners en bezoekers zich in de openbare ruimte veilig kunnen verplaatsen. We willen in de komende jaren een dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers bewerkstelligen.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Het aantal ongevallen in onze gemeente zijn in de laatste vijf jaar niet verminderd, terwijl de (landelijke) ambitie uit het SPV nul slachtoffers is. Uit de gesprekken met de belangengroepen blijkt dat het onderhoud aan wegen niet altijd structureel gebeurt, met onveilige situaties tot gevolg. Daarnaast blijkt uit de enquête dat de kwaliteit van fietspaden en trottoirs vaak onvoldoende is en dat er veel (snelheids)overtredingen plaatsvinden binnen de gemeente. Dit wordt bevestigd door de snelheidsovertredingenkaart van VIA stat. Als laatste kwam uit diverse sessies met belanghebbenden naar voren dat handhaving ook als belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid wordt beschouwd.

Voor diverse straten binnen de bebouwde kom geldt dat zij qua functie en inrichting niet goed binnen de principes van Duurzaam Veilig passen. Zo zijn er veel relatief smalle wegen zonder fietspad in het buitengebied met een snelheid van 80 km/u, terwijl bij deze inrichting 60 km/u passend is. In de kernen is er op diverse plaatsen sprake van een snelheid van 50km/u, waarbij fietsers op de rijbaan rijden. Dit wordt niet als duurzaam veilig beschouwd. Ook zien we op verschillende wegen een disbalans tussen de vorm (inrichting), functie (verkeer of verblijf) en gebruik (aantal voertuigen).

Hoe willen we dit bereiken?

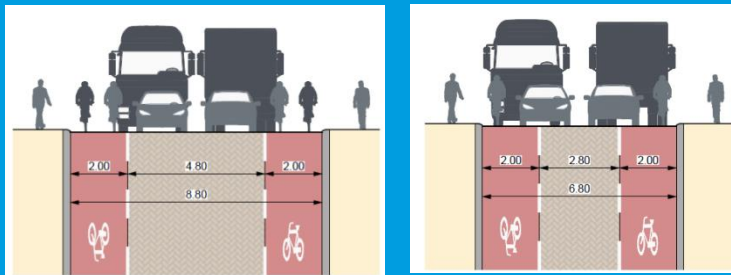
Om de ambities te kunnen waarmaken op het gebied van verkeersveiligheid, dient de basis op orde te zijn. Dit betekent een herkenbare inrichting van wegen zodat het gewenste gedrag gestimuleerd wordt. Daarnaast betekent dit ook dat onderhoud van wegen, fietspaden en trottoirs structureel nodig is. Hiervoor is nodig:

- Regelmatig onderhoud van autowegen en fietspaden en trottoirs. Dit betekent bijvoorbeeld duidelijke belijning, bermbeheer, verwijderen/goed inleiden van paaltjes op fietspaden, geen losliggende tegels, passeerhavens landbouwverkeer etc.
- Een herkenbare inrichting van wegen waarbij de infrastructuur het gewenste gedrag stimuleert. Hierbij is het belangrijk dat de weginrichting eenduidig is, evenals de voorrangsregels binnen de gemeente. Bij onderhoud willen we dan ook de kansen pakken om wegen volgens het Duurzaam Veilig principe her in te richten.
- Op wegen buiten de bebouwde kom waar de snelheid 80 km/u is, verlagen we de snelheid naar 60 km/u indien er geen fietspaden aanwezig zijn.
- Op wegen binnen de bebouwde kom is de inrichting conform Duurzaam veilig. Zo dienen gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/u een bijpassende inrichting te hebben met onder andere een vrijliggend fietspad (zie paragraaf 2.3).
- We zetten in op handhaving. Handhaving is tezamen met de inrichting van infrastructuur het belangrijkste middel om de verkeersveiligheid te kunnen vergroten. Belangrijk voor de handhaving is echter wel dat de inrichting van de weg overeenkomstig is met het gebruik en het snelheidsregime.
- We zetten in op verkeerseducatie op scholen (jongeren), verkeerseducatie op straat (volwassenen) en verkeersveiligheidscampagnes.
- We sluiten aan op de CROW normen op het gebied van afmetingen voor nieuw te realiseren parkeerplaatsen.
- We willen landbouwverkeer zoveel mogelijk bundelen over wegen met vrij liggende fietspaden. En om dorpskernen heen.

Duurzaam veilig en het Nieuwe 30

Het principe **Duurzaam Veilig** richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door wegen in te richten op een manier die rekening houdt met de functie van de weg en het gedrag van weggebruikers. Het doel is om de kans op ernstige ongevallen te verkleinen door het verkeer op een voorspelbare en veilige manier te organiseren. Dit wordt bereikt door snelheden aan te passen, verkeersstromen te scheiden en wegen logisch in te richten.

Het **Nieuwe 30** sluit hierop aan door wegen/straten in de bebouwde kom her in te richten waar zowel verkeer als verblijf mogelijk is, en waarbij de snelheid van gemotoriseerd verkeer wordt verlaagd naar 30 km/u met een bijbehorende weginrichting (zie figuur 4.3). Door middel van fysieke aanpassingen van de straatinrichting wordt het verkeer vertraagd en de leefbaarheid verbeterd. Ook zorgt een lagere snelheid voor een hogere overlevingskans voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ook weergegeven is in figuur 4.4.

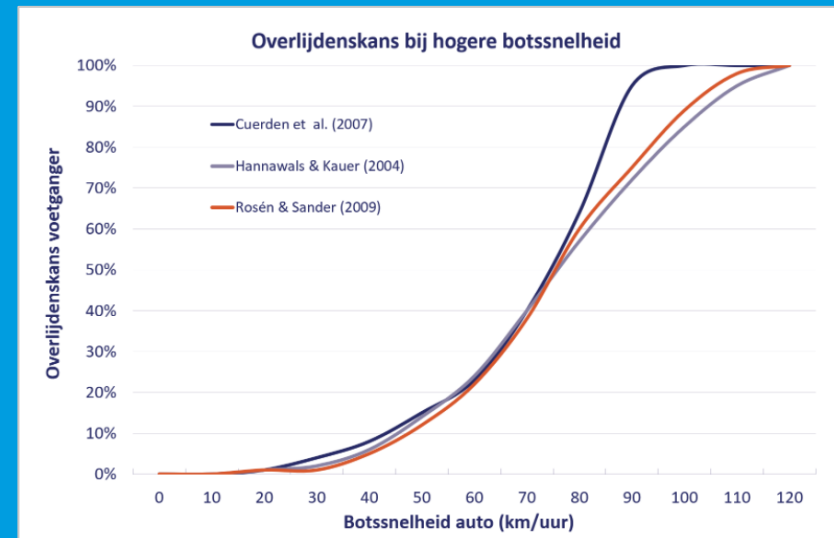


Figuur 4.3: Voorbeelden GOW30 inrichting met fietstroken in asfalt

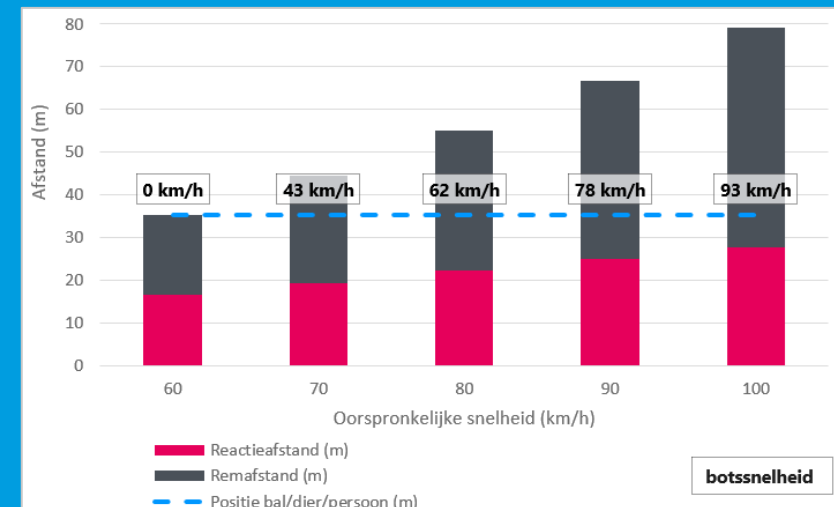
Ongevalsrisico bij een lagere snelheid buiten de kom

De kans op letsel en overlijden neemt af bij een lagere maximumsnelheid. Als iemand 60 km/u rijdt, kan hij net op tijd stoppen voor een voetganger die zich op een afstand van 35 meter van de persoon vandaan bevindt op het moment van registreren. Bij 80 km/u zou de remweg 20 meter langer zijn, waardoor deze voetganger met 62 km/u wordt aangereden. De botssnelheid beïnvloedt de afloop van een

ongeval: bij 43 km/u is de kans op overlijden van een voetganger 5%, bij 62 km/u 20% en bij 78 km/u ruim 60%. In de figuren 4.4 en 4.5 wordt dit weergegeven.



Figuur 4.4: Overlijdenskans voetganger bij verschillende botssnelheden auto



Figuur 4.5: Remafstand en reactieafstand op basis van snelheid



4.4 Waarborgen balans mobiliteit en kwaliteit leefomgeving

Wij willen dat onze gemeente een prettige omgeving is om in te wonen, werken en recreëren. De beschikbare ruimte in de openbare ruimte is schaars en de ruimte voor gemotoriseerd verkeer is relatief groot. Daarom willen we vanuit mobiliteit bijdragen aan een leefbare omgeving, waarbij de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de leefomgeving gewaarborgd dient te worden. Minder oppervlakten zoals wegen en parkeerterreinen en meer ruimte voor groen, zorgen tevens voor minder (stedelijke) hitte en minder luchtvervuiling.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Het rijk en de provincie zetten in haar beleid de bereikbaarheid niet langer op één en zien mobiliteit als middel om te voorzien in de brede welvaart. Zowel bij de belangengroepenbijeenkomsten als de ambtelijke kerngroep wordt het belang van een gezonde leefomgeving onderstreept. Dit wordt aangetast door bijvoorbeeld verkeersoverlast en de bijkomende milieueffecten door verkeer. Daarnaast is de verstedelijkingsgraad van het centrum van Winschoten relatief hoog en wordt de verblijfskwaliteit als laag beoordeeld. Uit de enquête en het parkeeronderzoek in het centrum van Winschoten blijkt dat parkeerruimte veel ruimte inneemt in straten en wijken en dat dit ten koste gaat van leefruimte. Daarnaast is parkeerdruk op veel plaatsen niet hoog, waardoor er relatief veel restcapaciteit is.

Hoe willen we dit bereiken?

We willen onze kernen leefbaarder maken door meer ruimte te geven om te verblijven. Dit doen we door bereikbaarheid en doorstroming integraal af te wegen met de andere belangen in de openbare ruimte zoals recreëren, groen, water(berging), wonen en werken. Hierbij komen de volgende maatregelen op hoofdlijnen naar voren:

- In de centra van de kernen is de automobilist te gast. Met lagere maximumsnelheden (30 km/h) is er een smaller wegprofiel nodig, waardoor er meer ruimte overblijft voor gezonde mobiliteitsvormen en/of ruimtelijke kwaliteit.
- Bij de ontwikkeling van (nieuwe) wegen en gebouwen staat de kwaliteit van de leefomgeving op gelijke hoogte als de mobiliteit. Hierbij denken we aan het integreren van groene parkeerplaatsen waarbij gebruik wordt gemaakt van waterdoorlatende materialen, groene afscheidingen zoals hagen of bomen en andere natuurlijke elementen.
- In het centrum van Winschoten staat leefbaarheid centraal. We beheren de parkeerruimte strategisch door kort- en langparkeren te scheiden en parkeerterreinen te bundelen. Kort parkeren is bedoeld voor snel bezoek (max. 2 uur), terwijl lang parkeren geschikt is voor langer verblijf, zoals werk of recreatief winkelen. Parkeerlocaties in de binnenstad zijn voor kort parkeren, terwijl de rand van het centrum bedoeld is voor lang parkeren. We maken deze plekken aantrekkelijker door goede aanrijroutes, bewegwijzering en looproutes naar het centrum. Door lang parkeren naar de rand te verplaatsen, komt er meer ruimte voor verblijven en recreëren in het centrum. Een blauwe zone kan het gewenste parkeergedrag stimuleren, mits voldoende handhaving.
- De verbinding Oudlandseweg ten noorden van Midwolda met de N362 staat hoog op de agenda. Met deze nieuwe aansluiting worden de lintdorpen Midwolda en Oostwold grotendeels ontlast van doorgaand (zwaar) verkeer, dat nu nog over de smalle Hoofdweg en Huningaweg rijdt.
- Bij nieuwe infrastructuurontwikkelingen moet altijd integraal naar de gevolgen gekeken worden. De leefbaarheid van bewoners is hierbij een essentieel onderdeel.

Economische en sociale effecten van minder autoverkeer en meer ruimtelijke kwaliteit

Onderzoek toont aan dat minder autoverkeer in woonstraten leidt tot meer contact tussen buren, wat de gemeenschapsvorming versterkt. Daarnaast neemt een auto in verhouding veel meer (openbare) ruimte in dan andere vervoersmiddelen, zie figuur 4.6.



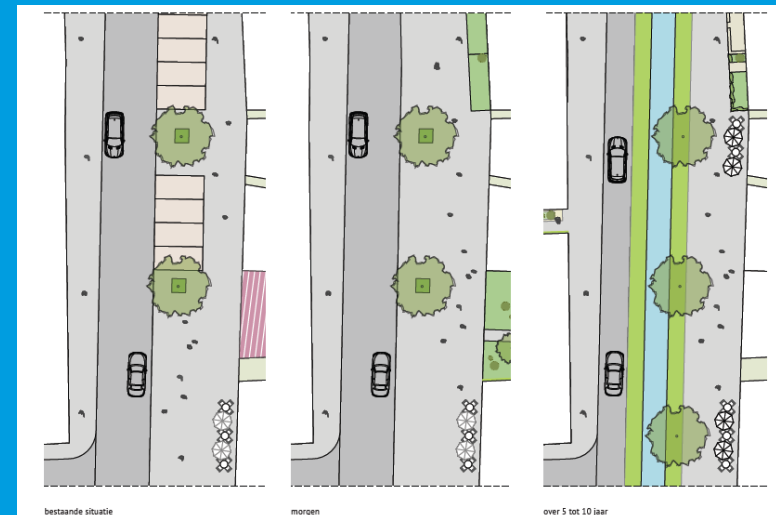
Figuur 4.6: Verschil in ruimtebeslag per vervoerwijze, zowel bewegend als stilstaand (KiM e-book loopfeiten, 2019)

Hoewel ondernemers vaak vrezen dat het temperen van autoverkeer hun omzet schaadt, blijkt in de praktijk het tegenovergestelde: het verbeteren van de verblijfskwaliteit verhoogt juist de economische vitaliteit. Consumenten waarderen binnensteden steeds meer om hun beleevingswaarde, zoals aantrekkelijkheid, groen en rust. Dit maakt mensen sneller geneigd om langer te blijven en vaker terug te komen. Daarnaast blijkt uit cijfers dat fietsers en voetgangers, hoewel ze per bezoek minder besteden dan automobilisten, door hun hogere bezoekfrequentie uiteindelijk meer bijdragen aan de omzet (bronnen: Centrum Monitor Utrecht, voorlopige cijfers toerisme 2013, Vervoer naar retail, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2013, Platform Binnenstadmanagement met BRO en Movares, 2023).

Hiernaast zijn sfeerbeelden uit het ambitiedocument Centrum Winschoten (figuur 4.7 en 4.8) weergegeven, die indruk geven van een inrichting met meer aandacht voor groen en een beter verblijfsklimaat.



Figuur 4.7: Mogelijke herinrichting Burgemeester Schönfeldplein, Winschoten



Figuur 4.8: Mogelijke herinrichting Venne, Winschoten



4.5 Elk dorp verbonden door middel van sterke mobiliteitsnetwerken

Om de bereikbaarheid op peil te houden zijn goede verbindingen met de dorpen belangrijk. We willen dat voorzieningen met een sterke regionale functie, zoals het ziekenhuis, zwembad of school, voor zoveel mogelijk inwoners/bezoekers bereikbaar is. Hoewel we inzetten op actieve mobiliteit en gezonde mobiliteitsvormen, blijft de auto een noodzakelijk vervoersmiddel voor de vervoersvraag van onze inwoners. Om een prettige omgeving te zijn om in te wonen, werken en recreëren zijn zowel goede fiets, OV- als autoverbindingen nodig.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Bijna de helft van onze inwoners woont in een kleine kern en hier zijn niet alle voorzieningen goed bereikbaar. Tussen de kernen zitten aanzienlijke verschillen in de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen, zoals een school of ziekenhuis. Zo liggen er in Scheemda en Winschoten veel voorzieningen, terwijl de kernen rondom het Oldambtmeer minder voorzieningen hebben. Er zijn verschillen tussen kernen, buurten en wijken in de gemeente. Zo is het autobezit niet overal gelijk en ook de beschikbaarheid van het openbaar vervoer is niet overal even goed.

Hoe willen we dit bereiken?

Om de kernen te verbinden zijn er sterke, robuuste netwerken nodig. Het is belangrijk dat hierbij niet alleen ingezet wordt op het autonetwerk, maar juist ook op het fietsnetwerk en het openbaar vervoersnetwerk inclusief overstapmogelijkheden zodat de autoafhankelijkheid wordt verminderd. Daarvoor zetten we de volgende stappen:

- We zetten in op directe en veilige fietsverbindingen van en naar voorzieningen, tussen de dorpen en van en naar gemeenten in de regio.

- Het huidige aanbod van openbaar vervoer (OV) (lijnvoering en frequentie) willen we minimaal behouden waarbij we inzetten op sterkere busverbindingen naar de kernen rondom het Oldambtmeer en Westerlee. We kijken met behulp van pilots hoe we de OV-bereikbaarheid in de avond en weekenden kunnen optimaliseren. We onderzoeken hierbij ook of er mogelijkheden zijn voor buurtinitiatieven, zoals een buurtbus, geïnitieerd door vrijwilligers om de bereikbaarheid van kleine kernen – waar geen openbaar vervoer is – te verbeteren. Verder willen we inzetten op goed bereikbare en toegankelijke haltes, die goed afgestemd zijn op de vraag naar OV.
- We willen in kernen mobiliteitshubs ontwikkelen als knooppunt in het multimodaal mobiliteitsnetwerk. Bij deze mobiliteitshubs kan een voetganger of automobilist bijvoorbeeld overstappen op een deelfiets, deelauto, publiek vervoer of andere vormen van deelvervoer. Afhankelijk van de schaal en functie, kunnen er ook voorzieningen als een pakketmuur, een ontmoetingsplek of horeca aan deze hubs worden toegevoegd (zie bijlage E ter inspiratie). We onderzoeken wat hiervoor de geschikte locaties in de gemeente zijn. In eerste instantie zullen we starten met hubs van voldoende kwaliteit bij de stations in Scheemda, Winschoten en Bad Nieuweschan.
- Een goede bereikbaarheid van de auto tussen kernen willen we blijven garanderen. Voor de korte termijn aanpak van het grote doorstromingsknelpunt de Blauwe Roos zijn de werkzaamheden momenteel gaande. De inschatting is dat de maatregelen een oplossing bieden tot 2030. We willen samen met de provincie en het Rijk zoeken naar een robuuste oplossing voor dit doorstromingsprobleem, dat tevens bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid.



4.6 Een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen

Een toegankelijke openbare ruimte in de onze gemeente betekent dat de omgeving zo is ontworpen dat iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke mogelijkheden of eventuele beperkingen, er gebruik van kan maken. We willen met het inzetten op toegankelijkheid bijdragen aan het gevoel van gemeenschap en gelijkwaardigheid in de gemeente.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Volgens gegevens van het RIVM heeft 10% van de inwoners een vorm van mobiliteitsbeperking. Deze groep omvat onder andere senioren, mensen met dementie, en personen met fysieke of verstandelijke beperkingen. Inzetten op de toegankelijkheid sluit aan bij het VN-Verdrag Handicap, waarin Nederland zich heeft gecommitteerd aan een inclusieve samenleving waarin iedereen, ongeacht fysieke mogelijkheden, zich vrij kan verplaatsen en volwaardig kan deelnemen aan het dagelijks leven. Daarnaast is de vergrijzing in Oldambt hoog en gaat deze in de toekomst alleen maar toenemen. Ook zijn er relatief veel kwetsbare inwoners die afhankelijk zijn van hulpmiddelen. Verder geven de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland aan dat de kwaliteit van fietspaden en voetpaden niet altijd voldoende is en daardoor niet voor iedereen toegankelijk, wat ook blijkt uit de enquête.

Hoe willen we dit bereiken?

De openbare ruimte is van iedereen. Daarom willen we dat deze ruimte ook toegankelijk is voor iedereen, ongeacht leeftijd en beperking. Met het inzetten op publiek vervoer zorgen we er ook voor dat de openbare ruimte toegankelijker wordt voor mensen die afhankelijk zijn van openbare vervoersmiddelen (zie paragraaf 4.4). Er is echter nog meer nodig om de openbare ruimte toegankelijk te maken:

- We proberen paaltjes op voetgangers- en fietsroutes te verwijderen zodat een barièrevrije inrichting ontstaat, mits dit niet zorgt voor hinder en gevaar door auto's waar geen andere oplossing voor is. Fietspaaltjes zijn namelijk jaarlijks

verantwoordelijk voor naar schatting 2.400 spoedeisende hulpopnames. Daarvan zijn bijna 1.500 gewonden er ernstig aan toe in Nederland (VeiligheidNL, 2019).

- Zoals aangegeven in paragraaf 4.5 willen we gebruik maken van buurtinitiatieven om het publiek vervoer toegankelijk te maken. Dit houdt niet alleen de dorpen bereikbaar, maar gaat ook vervoersarmoede tegen. Voor bewoners die niet op de fiets of in de auto kunnen stappen, zorgen dergelijke initiatieven ervoor dat ze mee kunnen blijven doen in de gemeenschap. Dit stelt tevens eisen aan de (fysieke) toegankelijkheid van het publieke vervoer.
- Voor mensen met een laag inkomen willen we nagaan of we het OV financieel toegankelijk kunnen maken zodat voorzieningen en sociale activiteiten bereikbaar blijven. Hiervoor gaan we het gesprek aan met het vervoersbedrijf over het inkopen van vervoersplassen.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vinden we het belangrijk dat een klankbordgroep van bewoners met een fysieke beperking meedenkt over eventuele obstakels in het gebruik –zodat we gezamenlijk kunnen zoeken naar een oplossing.



4.7 Slim en schoon reizen

Met slim en schoon reizen bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen steeds minder invloed hebben op het milieu. Drie belangrijke uitgangspunten voor het slim en schoon reizen zijn het **voorkomen van verplaatsingen, het veranderen van vervoermiddelen en het verschonen van vervoermiddelen**. We willen dat het interne verkeer in onze gemeente in de toekomst zo goed als fossielvrij is.

Waarom is dit belangrijk voor Oldambt?

Het autobezit in onze gemeente is relatief hoog en uit de vervoerswijze keuze blijkt dat de auto een veel gebruikt vervoersmiddel is. Daarnaast is te zien in de regionale klimaatmonitor dat de onze gemeente niet gaat voldoen aan de beoogde CO₂ reductie voor het jaar 2030. Deelmobiliteit biedt kansen in onze gemeente. Er zijn deelfietsen beschikbaar zoals de OV-fietsen. Daarnaast liggen er mogelijkheden voor deelinitiatieven in de kernen om een tweede auto te vervangen. Ook liggen er kansen om de werkgeversaankpak verder uit te rollen.

Hoe willen we dit bereiken?

Wij willen de inwoners zoveel mogelijk stimuleren om gebruik te maken van het duurzame alternatief. Voertuigbezit is niet langer vanzelfsprekend en we stimuleren dan ook het delen van mobiliteit. Verschillende principes leiden al tot het verduurzamen van de mobiliteit. Met het prioriteren van gezonde mobiliteitsvormen wordt al een belangrijke stap om het vervoer te verschonen. Daarnaast zetten we in op het versterken van publiek vervoer om alternatieven te bieden voor de auto. Als laatste zal ook het verlagen van de snelheid een positieve invloed hebben op de uitstoot. Voor het behalen van de CO₂ doelen zijn echter meer maatregelen nodig:

- We dragen bij aan de beschikbaarheid van duurzame vervoersvormen voor inwoners, ondernemers en instellingen en stimuleren het gebruik van duurzame vervoermiddelen.

Daarbij faciliteren we eventueel laadfaciliteiten in de publieke ruimte wanneer laden op privéterrein of semi-publieke ruimte niet mogelijk is zoals aangegeven in onze laadvisie.

- We stimuleren initiatieven van marktpartijen die deelvoertuigen zoals deelauto's of deelscooters aanbieden. Hierbij houden we ook toezicht zodat eventuele negatieve effecten snel opgemerkt worden.
- Voor de werkgeversaankpak gaan we in gesprek met (grote) werkgevers om een CO₂ afname op het gebied van mobiliteit te stimuleren. We willen hier als werkgever een voorbeeldrol in nemen.
- We willen samenwerken met de provincie om de logistiek te stimuleren om duurzamer te worden. Dit kan bijvoorbeeld door logistieke (pakket)punten te combineren met mobiliteitshubs.
- We voegen bij publieke voorzieningen, grote fietsenstallingen, mobiliteitshubs en belangrijke toeristische rustpunten laadpunten voor fietsers toe.



5. Gevolgen op netwerkniveau

In dit hoofdstuk vertalen we de mobiliteitsprincipes uit hoofdstuk 4 naar het gewenste netwerk van Oldambt voor de verschillende vervoersmiddelen. De mobiliteitsprincipes zijn een belangrijke leidraad voor verdere (gebieds)ontwikkelingen in de gemeente. De concrete mobiliteitsmaatregelen voor de gemeente Oldambt zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma. Ook is er een speciaal Uitvoeringsprogramma gemaakt voor het centrum van Winschoten.

5.1 Wegennetwerk

Een wegcategoriseringskaart voor Oldambt

In het voorliggend Mobiliteitsprogramma streven we naar een consistente weginrichting, gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Hierbij wordt er gekeken naar een balans tussen functie, ontwerp en gebruik van de wegen. Deze benadering bepaalt de gewenste categorisering van de wegen binnen de gemeente.

Voor de wegen buiten de bebouwde kom betekent dit dat we de maximum snelheid op veel trajecten zullen verlagen naar 60 km/u. Binnen de bebouwde kom zullen we op enkele locaties de maximum snelheid terugbrengen naar 30 km/u, inclusief bijpassende weginrichting voor een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg.

We streven ernaar om alle maatregelen zo snel mogelijk door te voeren, alleen zullen we hier keuzes moeten maken wat eerst kan. In gevallen van grote knelpunten, zoals bij veel ongevallen, ligt de prioriteit hoger. Toch betekent dit niet dat we kansen laten liggen. Bij een reconstructie van de infrastructuur of bij onderhoud aan de weg gaan we kijken of we

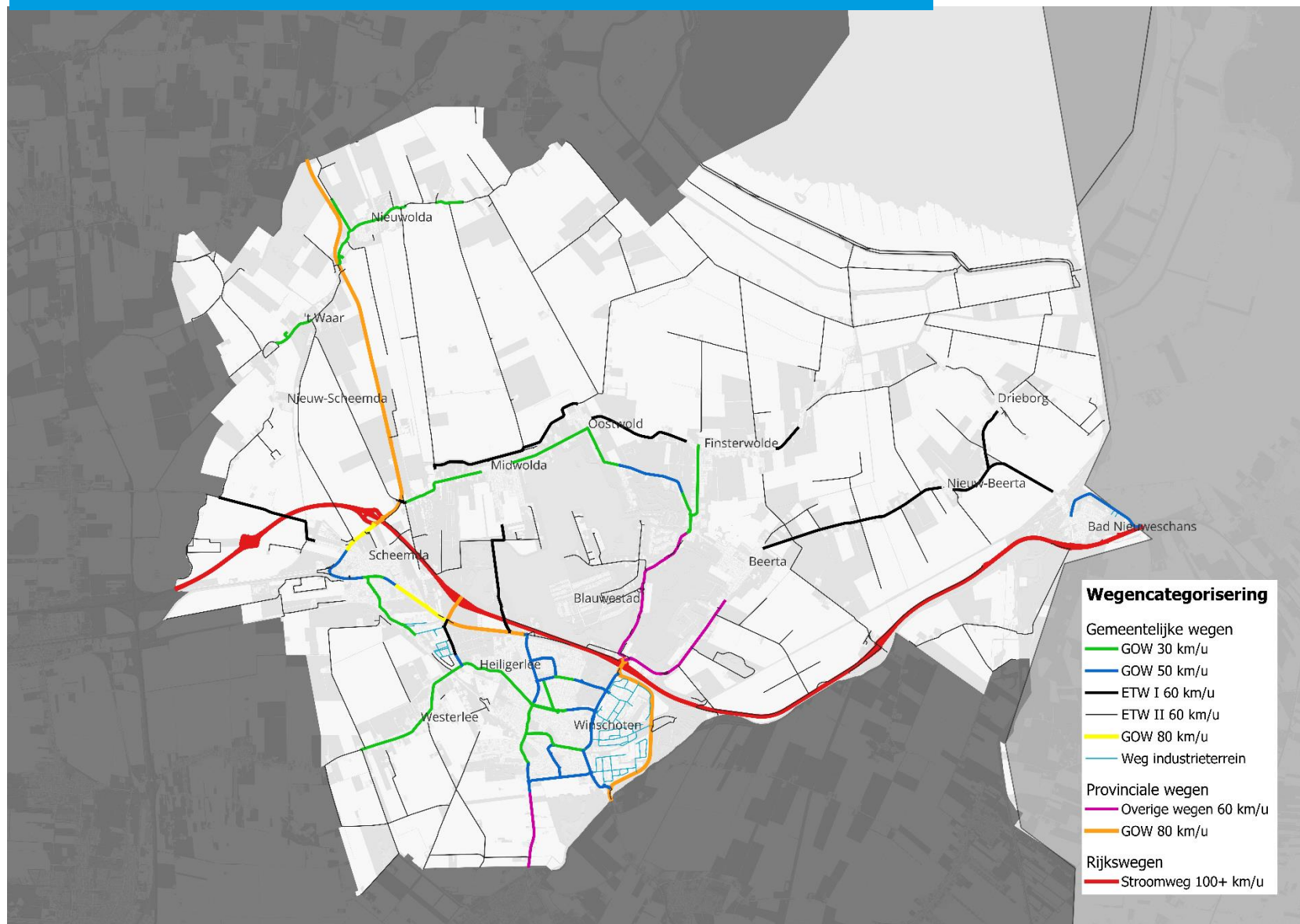
direct de weginrichting kunnen aanpassen conform Duurzaam Veilig. Dit maakt het mogelijk om efficiënt samen te werken met onderhoudswerkzaamheden en andere projecten. Met uitvoeringsprogramma zal nader op de maatregelen en de prioritering hiervan worden ingegaan.

Op de volgende pagina is de gewenste wegcategorisering zichtbaar gemaakt (figuur 5.1). Op de pagina hierna zijn in figuur 5.2 de verschillen in snelheidsregime ten opzichte van de huidige wegcategorisering, zie bijlage B, weergegeven. De gewenste wegcategorisering wijkt af van de wegcategorisering die tot nu toe is aangehouden, waarbij er alleen maximumsnelheden voor de wegen op de kaart zijn aangegeven, zonder uitsplitsing naar type weg of wensbeeld. In bijlage F en G zijn de gewenste wegcategorisering en de verschillen op groter formaat weergegeven.

Afwijkingsmogelijkheden

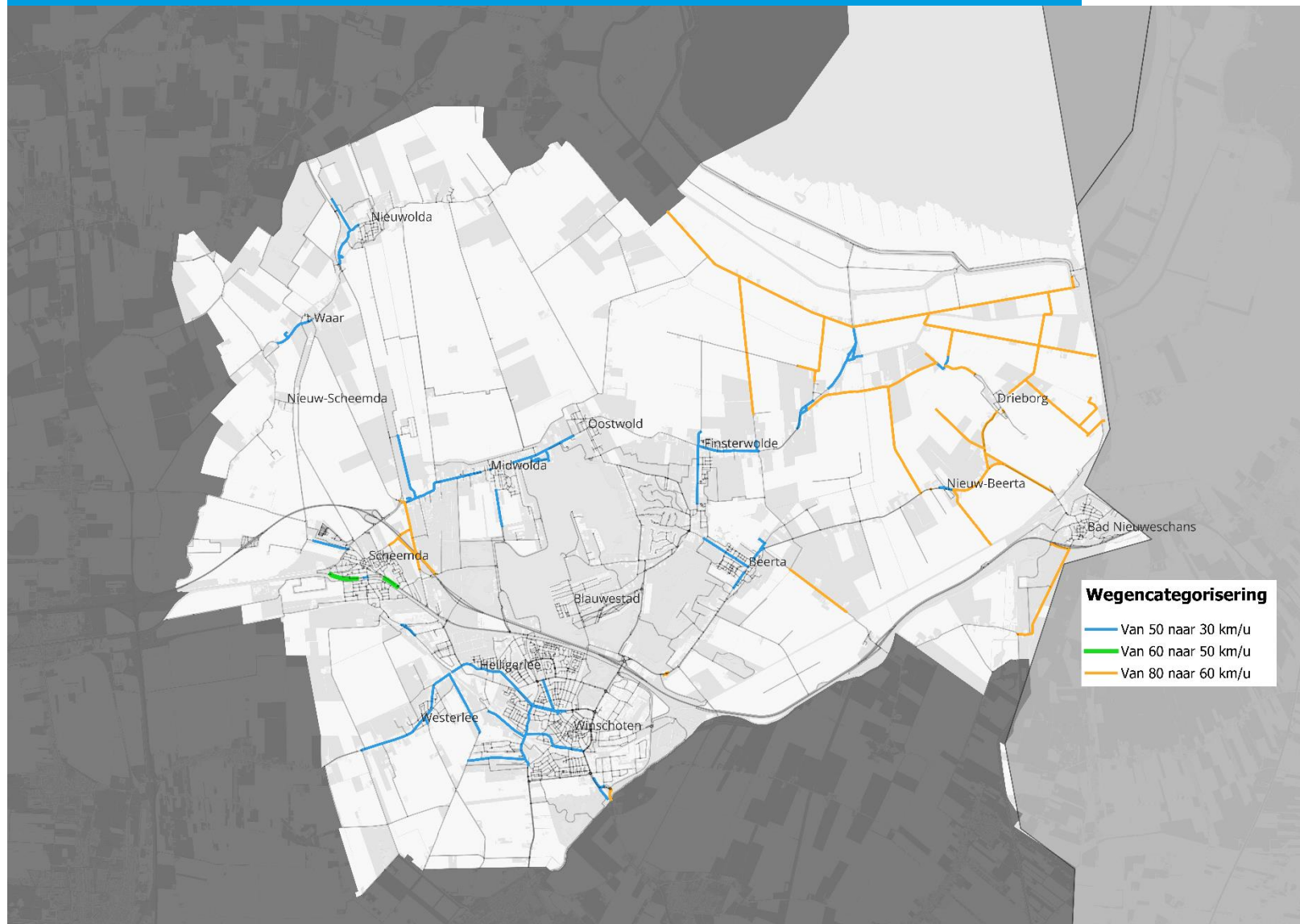
De gemeente hanteert het mobiliteitsprogramma als gewenst beleidskader, maar behoudt de vrijheid om hiervan af te wijken wanneer maatwerk benodigd is. Onvoorziene omstandigheden, zoals wijzigingen in infrastructuur, verkeersveiligheid of stedelijke ontwikkeling, kunnen aanleiding geven tot aangepaste maatregelen. Daarbij geldt een voorbehoud ten aanzien van financiële haalbaarheid, wettelijke kaders en bestuurlijke besluitvorming, zodat de gemeente flexibel kan inspelen op actuele behoeften en realistische mobiliteitsoplossingen kan blijven bieden.

Gewenste wegcategorisering gemeente Oldambt



Figuur 5.1: Gewenste wegcategorisering gemeente Oldambt (ETW = Erftoegangsweg, GOW = Gebiedsontsluitingsweg)

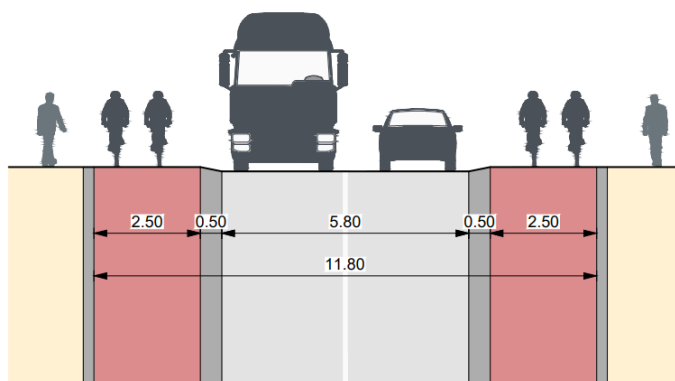
Vershil gewenste wegcategorisering en huidige wegcategorisering



Figuur 5.2: Wegen met een snelheidsverlaging t.o.v. huidige wegcategorisering Gemeente Oldambt

Binnen de bebouwde kom

Zoals weergegeven in de principes willen we fietsen en lopen stimuleren en heeft verkeersveiligheid een grote prioriteit. Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kan de snelheid 50 km/u blijven indien er geen fietsers op de rijbaan aanwezig zijn omdat anders de verkeersveiligheid van fietsers in het geding komt. In figuur 5.3 is een voorbeeld van een gewenst profiel weergegeven voor een GOW50.



Figuur 5.3: Profiel GOW50 met verhoogde fietspaden en smalle tussenberm

Voor verschillende wegen waar op dit moment een 50 km/u snelheidsregime geldt, is de huidige weginrichting niet conform een GOW50 profiel. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en het prioriteren van gezonde mobiliteitsvormen kiezen we ervoor om de snelheid in de toekomst, op wegen waar dat kan, te verlagen. Dit zijn bijvoorbeeld de Hoofdweg in zowel Midwolda als in Heiligerlee, de Grintweg, Nassastraat, Stationsstraat, Sint Vitusholt en de Oudewerfslaan in Winschoten, de Klinkerweg in Finsterwolde en de Stationsstraat in Scheemda. Deze wegen hebben geen vrijliggende fietspaden waardoor ze, in het kader van Duurzaam Veilig, als onveilig worden beschouwd. Omdat deze wegen een verkeersfunctie hebben (naast een verblijfsfunctie) is het wenselijk om deze in te richten als GOW30 of een

Het verschil tussen GOW30 en ETW30 uitgelegd

Het "nieuwe 30" in de verkeerswereld verwijst naar een bredere toepassing van 30 km/u die wordt ingevoerd om verkeersveiligheid te verbeteren, uitstoot te verminderen en de leefbaarheid in woonwijken te vergroten. Naast ETW30 betekent dit ook GOW30:

Een GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) heeft zowel een verkeers- als verblijfsfunctie en dient voor de ontsluiting van woongebieden met een sterke focus op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het gebruik is vaak gemengd, met auto's, fietsers en voetgangers in een gedeelde ruimte. De inrichting benadrukt snelheidsremming en overzichtelijkheid, vaak met smalle rijstroken, verkeersplateaus en groenvoorzieningen. Onderstaand twee voorbeelden van mogelijke GOW30 inrichtingen.



Tolsteegsingel Utrecht



Ridder Van Catsweg Gouda

Een ETW30 (erftoegangsweg 30 km/u) is een weg binnen woongebieden, gericht op verblijven en veiligheid. Het gebruik is gemengd, met gelijkwaardige ruimte voor auto's, fietsers en voetgangers. De inrichting is informeel en snelheidsremmend, met elementen zoals drempels, smalle profielen, klinkers en een woonerf karakter. Zie ook onderstaand.



Oranjestraat Winschoten



Diurckenlaan Midwolda

vrijliggende fietsvoorziening te realiseren als hiervoor ruimte is. Voor (een deel) van de Hoofdweg in Midwolda is eventueel afwaardering naar ETW30 ook mogelijk, wanneer de aansluiting van de Oudlandseweg met de N362 wordt gerealiseerd. Per weg is een gedetailleerd onderzoek nodig voor de precieze ingreep ter verbetering van de verkeersveiligheid, waarbij de omwonenden en belanghebbenden zoals bijvoorbeeld het OV-bureau Groningen Drenthe nauw betrokken worden.

Industriewegen

Voor industriewegen wordt op langere termijn een aangepaste inrichting overwogen. Zolang de weg geen belangrijke functie voor langzaam verkeer heeft, blijft de maximumsnelheid voorlopig 50 km/u. Bij het uitvoeren van onderhoud onderzoeken we of een herinrichting mogelijk is.

Buiten de bebouwde kom

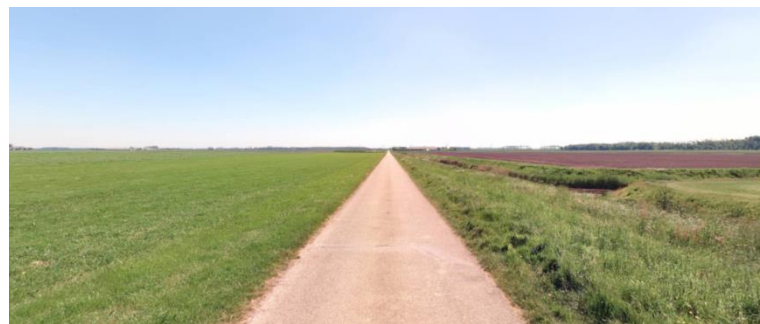
Buiten de bebouwde kom is op veel wegen de maximumsnelheid al verlaagd naar 60 km/u, in plaats van de oorspronkelijke 80 km/u. Op de wegen waar de snelheid nog 80 km/u bedraagt en de rijbaan gedeeld wordt met fietsers, stellen we voor de snelheid verder te verlagen. Dit doen we om het risico op letsel en dodelijke ongevallen te verminderen, ondersteund door de noodzakelijke aanpassingen in de weginrichting

In beginsel worden bijna alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom aangemerkt als erftoegangsweg. We kiezen ervoor om onderscheid te maken tussen ET60 I en ETW60 II wegen. ETW60 I wegen hebben kantmarkering op de weg en fietsvoorzieningen bij hoge intensiteiten (>2000 motorvoertuigen/etmaal). De functie is om meerdere kernen te verbinden. Voorbeelden zijn onder andere de Oudlandseweg, Hora Siccamaweg en de Nieuweweg. Een voorbeeld van de gewenste inrichting van erftoegangswegen ETW60 I is te zien in figuur 5.4.



Figuur 5.4: Inrichting van Oostereinde (ETW60 I) met kantmarkering en geen tussenmarkering. Daarnaast is er een vrijliggend fietspad aanwezig.

Bij erftoegangswegen categorie II is de belangrijkste functie het toegankelijk maken van percelen. ETW60 II wegen hebben een lager verkeersaanbod dan ETW60 I wegen, geen kantmarkering en een smalle wegbreedte. Figuur 5.5 laat een dergelijke inrichting zien.



Figuur 5.5: Inrichting van De Akker (ETW60 II). Smalle landweg, geen verkeersfunctie.

5.2 Fietsnetwerk

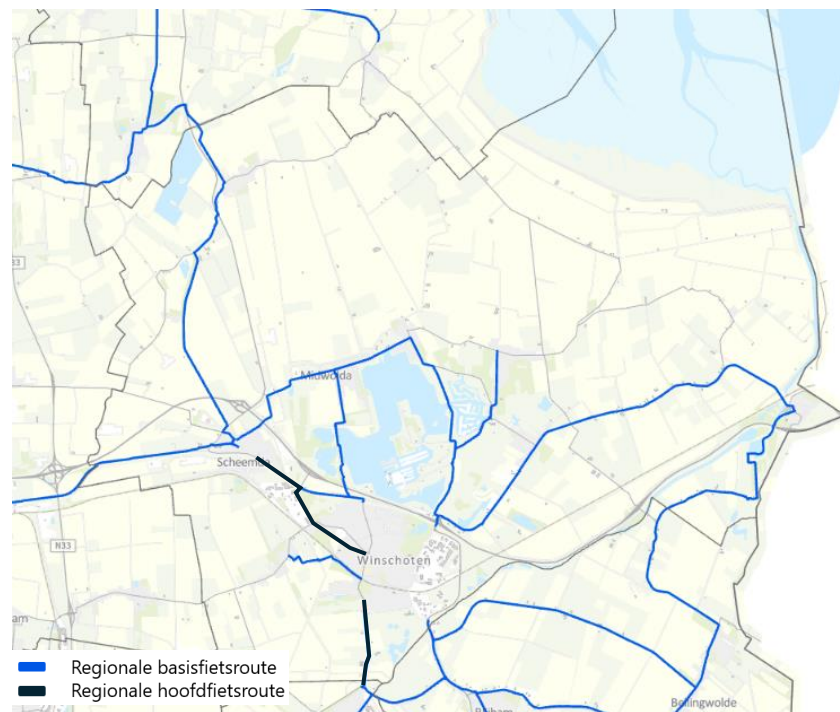
De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen, winkels en maatschappelijke voorzieningen in de kernen. Een goed fietsnetwerk draagt bovendien bij aan de recreatieve en toeristische economie en daarmee de leefbaarheid.

Regionale fietsnetwerk

We willen ons inzetten om de fietsverbindingen tussen kernen te versterken. De fietsroute Scheemda – Winschoten willen we dan in samenwerking met de Provincie Groningen opwaarderen naar een zogenaamde regionale hoofdfietsroute. De gewenste route loopt hierbij van de Oude-Rijksweg via de Provinciale weg en de Trekweg naar het centrum van Winschoten. De fietsroute Oude-Pekela – Winschoten willen we samen met de provincie ook opwaarderen naar een regionale hoofdfietsroute. De huidige fietsinfrastructuur langs de N972 is smal, terwijl de route één van de meest gebruikte regionale fietsroutes is. Zie figuur 5.6 voor de locatie van de regionale hoofdfietsroute.

Aanpakken knelpunten bestaande fietsinfrastructuur

Uit het onderzoek van RHDHV (2024) naar het fietsnetwerk Oldambt blijkt dat er op diverse fietsverbindingen aandachtspunten zijn². De aangegeven aandachtspunten zijn met name wegvakken met te smalle fietsstroken of fietspaden. Deze knelpunten willen we aanpakken om de robuustheid van het netwerk te versterken en als extra stimulans om de fiets te pakken. Hierbij hanteren we – indien inpasbaar - de breedtes van fietsstroken en fietspaden die in de aanbevelingen van het CROW-Fietsberaad van fietspaden en fietsstroken worden aangehouden.



Figuur 5.6: Locatie gewenste regionale hoofdfietsroutes en basisfietsroutes

² Dashboard data ten behoeve van fietsnetwerk Oldambt:

<https://experience.arcgis.com/experience/0243100c97d74bc4bd36d63b5def8685>

5.3 Voetgangersnetwerk

De gemeente Oldambt heeft geen uitgebreid (utilitair) voetgangersnetwerk. Voor het recreatieve wandelen zijn er wel ommetjes uitgezet in de provincie Groningen, waaronder in de gemeente Oldambt³. Tevens zijn er in de gemeente wandelknooppunten en het Nederlands-Kustpad⁴. Voor de komende periode is het plan om een hoofdn netwerk voor de voetganger te ontwikkelen die toegankelijk is voor iedereen, mogelijk aangevuld met een basisnetwerk. Verder wil de gemeente bij grootschalige onderhoudsprojecten plaatsvinden of nieuwe ontwikkelingen vanaf het begin af aan rekening houden met de toegankelijkheid voor voetgangers en inwoners met een beperking die al dan niet gebruik maken van hulpmiddelen.



³ <https://landschapsbeheergroningen.nl/projecten-bewoners/een-eigen-ommetje/>

5.4 OV-netwerk

Het OV-netwerk blijft vooralsnog hetzelfde. De concessie voor stads- en streekvervoer is gegund aan Qbuzz en loopt tot en met 2029. Wel zullen we de komende jaren gebruiken voor pilots in het publiek vervoer; we willen nagaan wat de effecten zijn van een langere dienstregeling langs het Oldambtmeer en een extra route vanuit station Winschoten naar de kleinere kernen Ganzedijk, Drieborg en Nieuw-Beerta. Deze effecten zullen niet alleen vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit worden bekeken, maar vanuit brede welvaart.

⁴ <https://wandelnet.planner.routemaker.nl/planner/wandelen>

Begrippenlijst

CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
Intensiteit	Hoeveelheid verkeer over een weg
Hub	Een vervoersknooppunt waar de overstap op verschillende vervoerswijzen mogelijk is
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de nieuwe (landelijke) aanpak van verkeersveiligheid die meer risico gestuurd is

BB

Bijlage A: acties GVVP Oldambt 2011

Winschoten:

Project	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
Ontwikkelingszone Stationsgebied. Gerealiseerd. In 2024 uitbreiding capaciteit NS fietsparkeren.		x	x
Ontwikkelingszone Mr. D.U. Stikkerlaan. Deels uitgevoerd (Jumbo/Aldi), anno 2024 plannen voormalig St.Lucasziekenhuis.	x	x	
Ontwikkelingszone Burg. Schönfeldplein. Anno 2024 in voorbereiding.	x	x	
Herinrichting Blijhamsterweg. Gereed.	x		
Herinrichting Sint Vitusholt. Gereed tussen spoorovergang en Zuiderveen.		x	
Opstellen integraal bewegwijzeringsplan. Gereed, wellicht dynamisch systeem?	x		
Realiseren verblijfsgebieden	x	x	x
Oversteekbaarheid Burg. Engelkenslaan. Gereed.			x
Fietsparkeren centrum. Niet gereed.			x
Positie fiets op Grintweg verbeteren. Niet gereed.			x
Actieplan Permanente Verkeerseducatie hele gemeente. Gereed.		Jaarlijks	
Handhavingsplan. Niet gereed.		Jaarlijks	
Telprogramma autoverkeer hele gemeente. Gereed.		2 jaarlijks	
Telprogramma parkeersituatie. Gereed.	x	x	x
Ongevallen analyse hele gemeente. Gereed.		jaarlijks	
Evaluatie/herziening GVVP. Heeft nu de aandacht.			x

Scheemda:

Projecten Scheemda	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
<i>Esbörgstraat: versterken 30 km. / uur inrichting.</i> <i>Niet gereed.</i> <i>Scheemdermeersterweg: versterken 30 km. / uur inrichting. Gereed</i> Poststraat: versterken 30 km. / uur inrichting. Gereed.	x x x		
Stationsstraat: herinrichten tot 30 km. / uur. Gereed.		x	
<i>Molenstraat: versterken 30 km. / uur inrichting. Gereed.</i> <i>Oosterstraat: versterken 30 km. / uur inrichting. Gereed.</i> <i>Kanaalweg: versterken 30 km. / uur inrichting. Gereed.</i> <i>Bosweg: versterken 30 km. / uur inrichting. N.v.t.</i> Haven Zuidzijde: versterken 50 km. / uur inrichting. Niet gereed, onderdeel van revitalisering.			x x x x x

Projecten Westerlee	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
2 ^e Garstelaan: aanpak schoolomgeving Het Baken. Gereed.	X		
Emergoweg: versterken 60 km/uur inrichting. Gereed.	x		
Hoofdweg: versterken 50 km. / uur inrichting. Gereed.	x		

Projecten Midwolda	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
<i>Oudlandseweg: herinrichten tot 60 km. / uur. Deels gereed, aansluiting op Gereweg nog niet gereed.</i>		x	
<i>Niesoordlaan: versterken 30 km. / uur inrichting. Niet gereed.</i>			x
<i>Zijdwende: verbeteren attentieniveau bocht. N.v.t.</i>			x

Projecten Oostwold	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
<i>Oudlandseweg: herinrichten tot 60 km. / uur en aanpassen kruising Noorderstraat. Gereed.</i>		x	
<i>Tichelwerk: versterken 30 km. / uur inrichting. Niet gereed.</i>			x

Projecten Nieuw Scheemda	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
<i>Hamrikkerweg: versterken 30 km. / uur inrichting en aanpak omgeving Sportel school. Gereed.</i>	x		
<i>Pastorieweg: passeerhavens realiseren. Gereed.</i>			x

Projecten 't Waar	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
<i>Hoofdweg: versterken 50 km. / uur inrichting. Niet gereed.</i>			x

Projecten Nieuwolda	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
Hoofdstraat: versterken 30 km. / uur inrichting. <i>Gereed.</i>		x	
Hoofdweg-West: verbeteren kruising N362 en 60 km. / uur regime. <i>Niet gereed, provincie ziet geen urgentie.</i>			x
Wagenborgerweg: verbeteren kruising Hoofdweg-West. <i>N.v.t.</i>			x

Projecten Nieuwolda Oost	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
Hoofdstraat – Oost: versterken 30 km. / uur inrichting. <i>Niet gereed.</i>		x	

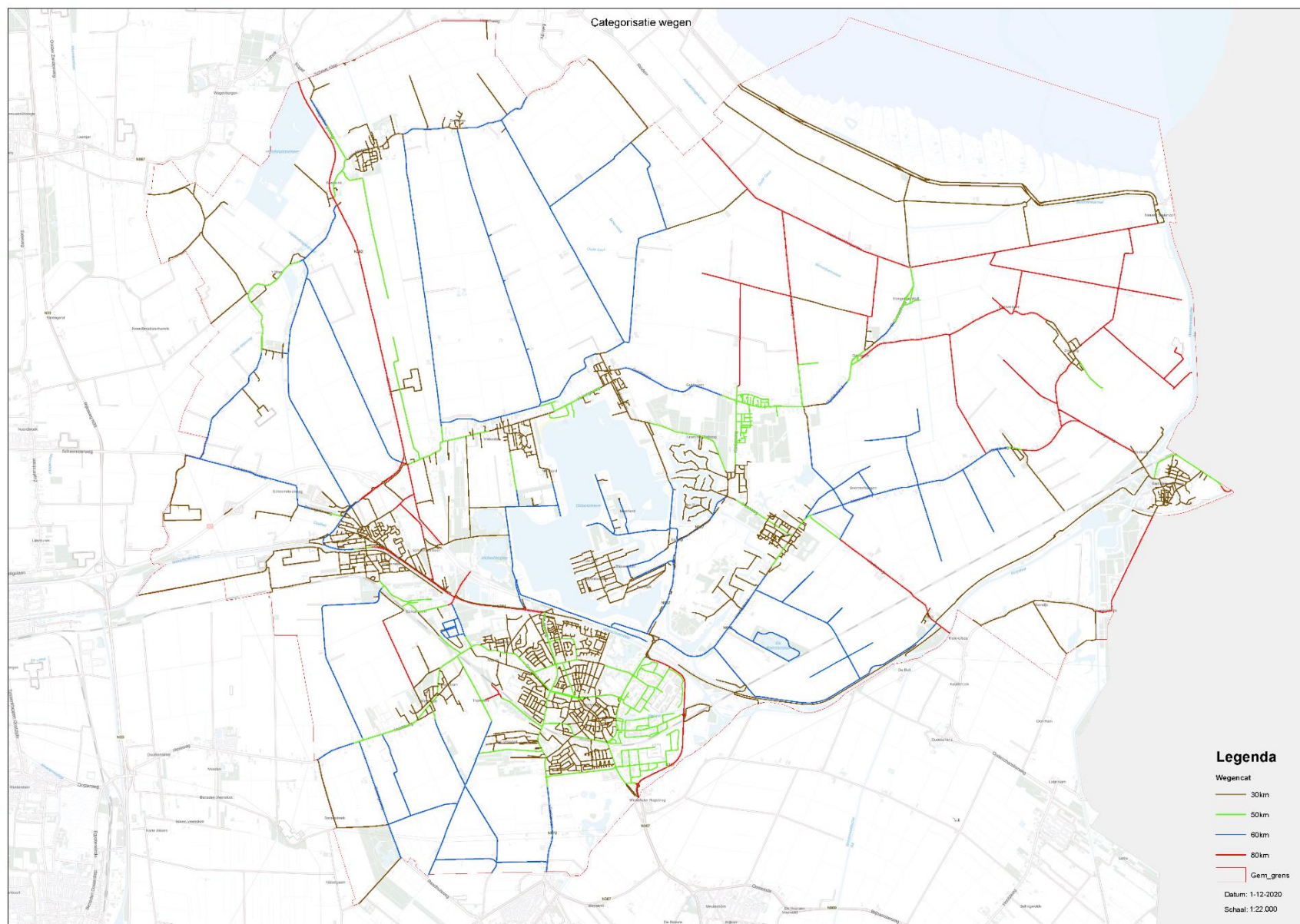
Projecten Heiligerlee	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
Provinciale weg: deels herinrichten tot 30 km. / uur en verbeteren kruising Halteweg. <i>Gereed.</i>		x	

Projecten Buitengebied Noordoost	Realisatietermijn		
	0-3 j.	3-5 j.	5-10 j.
Kerklaan, Nieuwlandseweg, Langeweg, Polderdwarsweg, Polderweg, Provincialeweg en Binnen Ae herinrichten tot 60 km. / uur. <i>Niet gereed.</i>			x

Kern Reiderland:

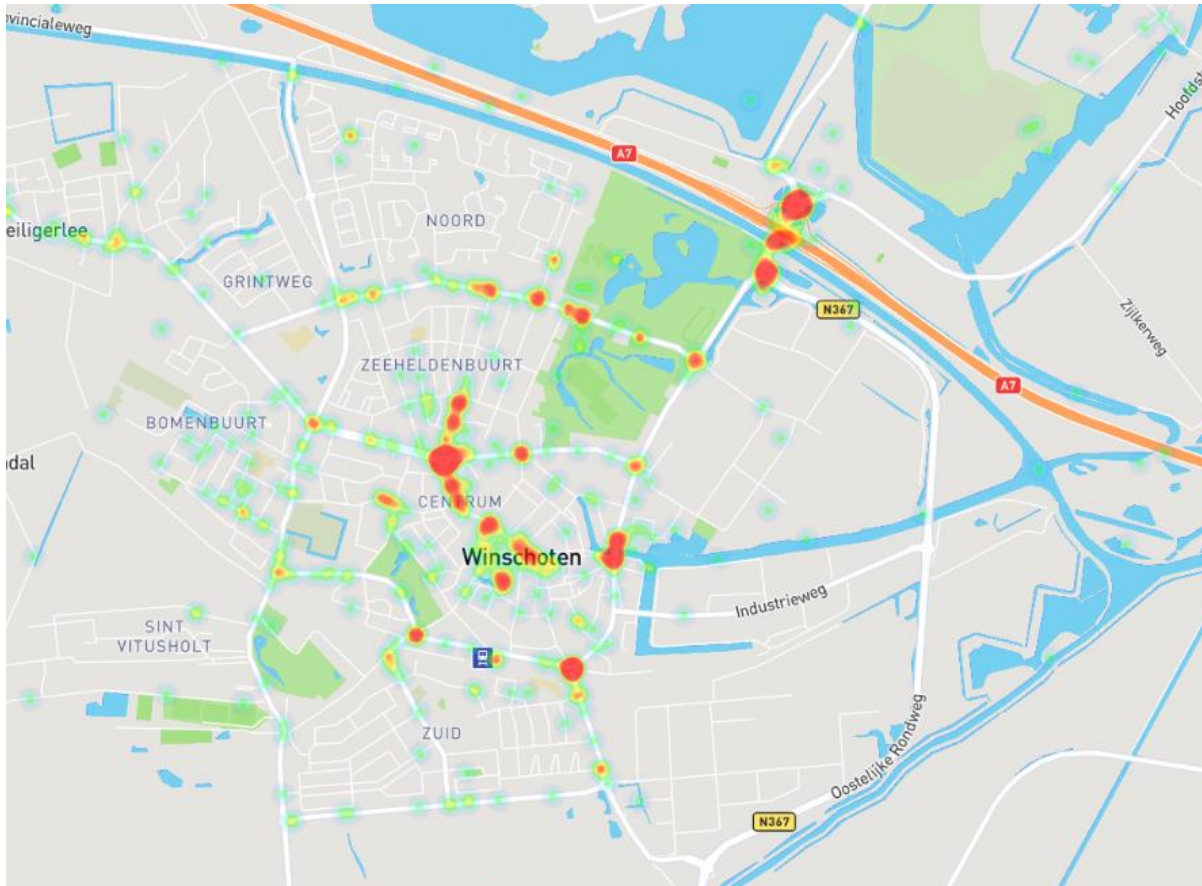
Aanpak Lipskerweg (deel 1). Niet gereed.	x		
Onderzoeken noodzaak en mogelijkheden fietspaden Ulsderweg en Wiegersweg. Uitvoering in 2024.	x		
Onderzoeken mogelijkheden fietspad Polderdwarsweg. N.v.t.		x	
Onderzoeken en bespreken onttrekken wegen aan openbaarheid. Actie loopt.		x	

Bijlage B: Huidige wegcategorisering

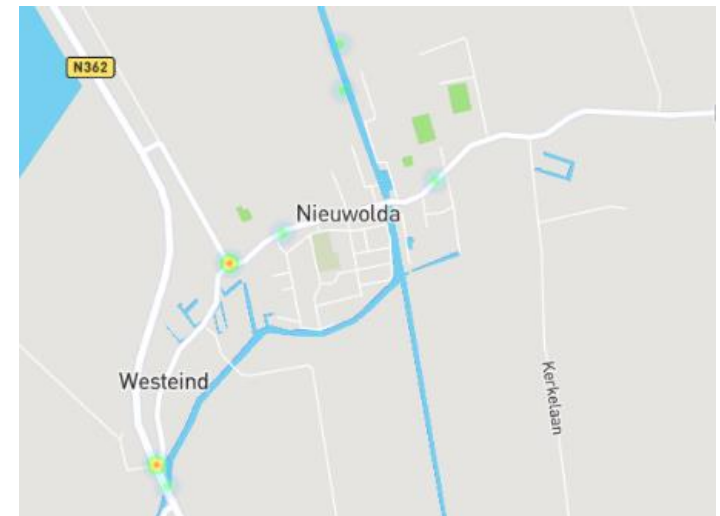


Bijlage C: Heatmaps enquête Oldambt

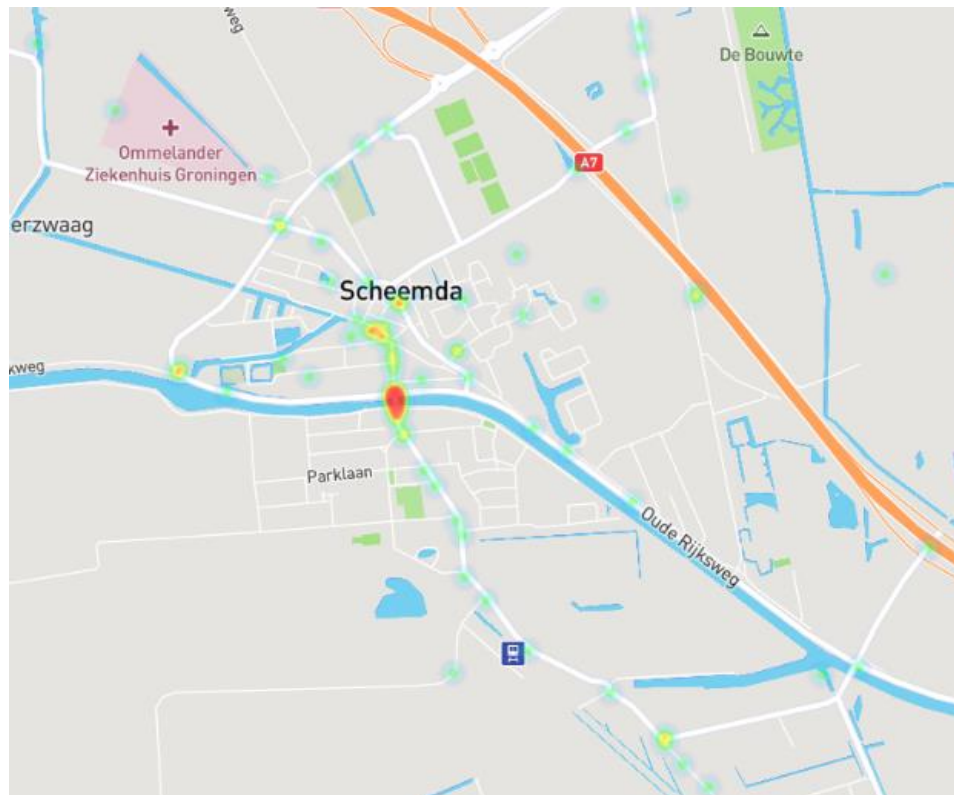
Winschoten



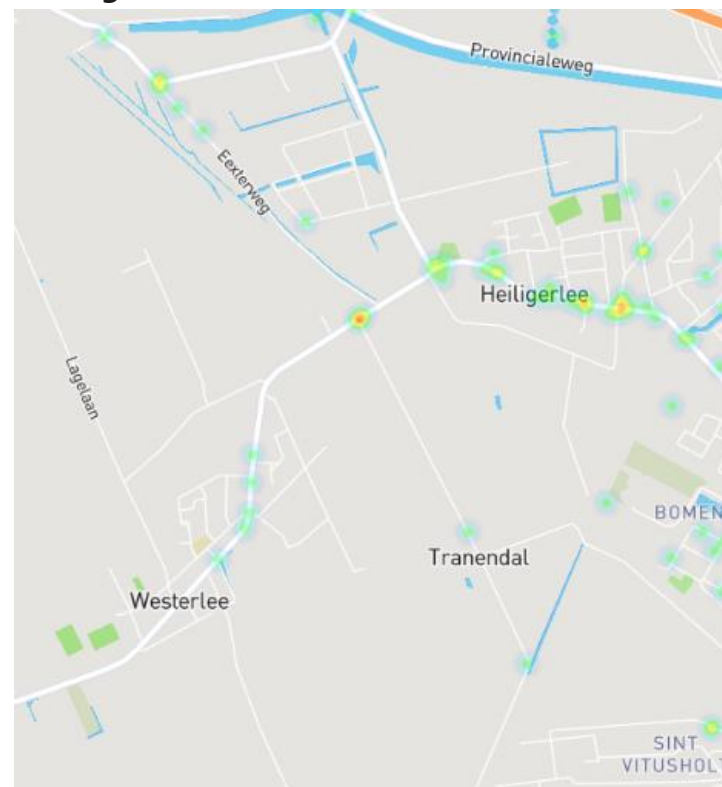
Nieuwolda



Scheemda



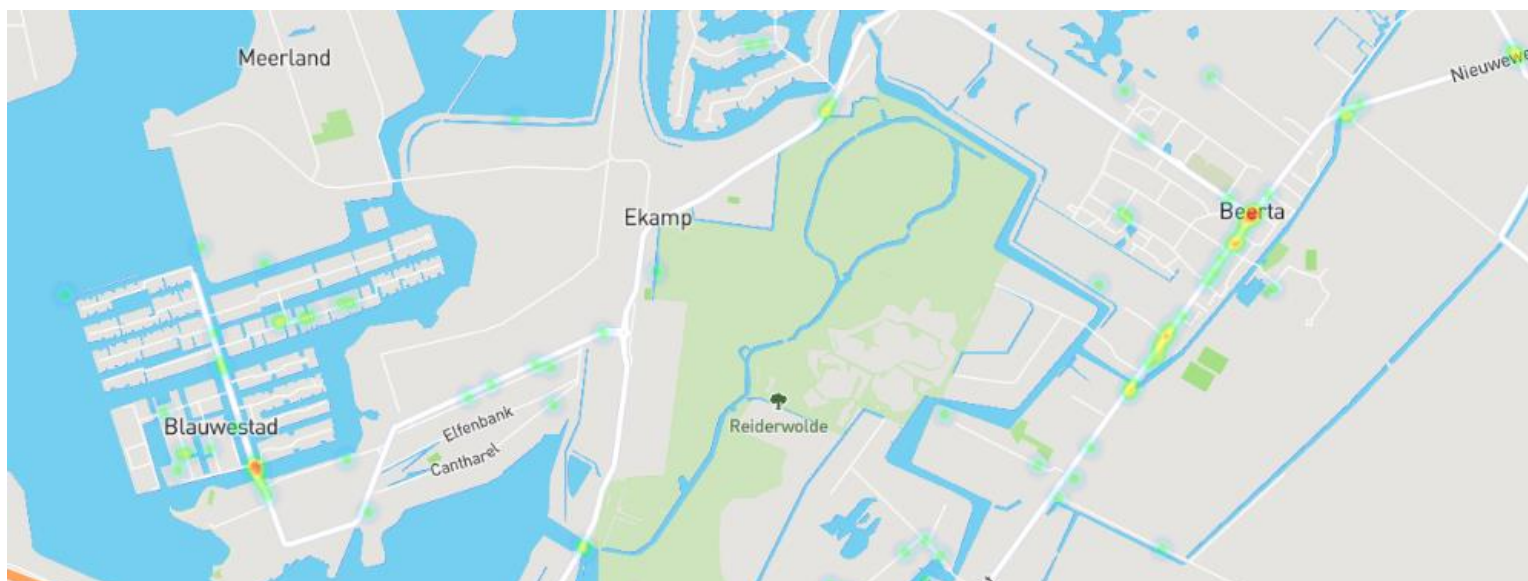
Heiligerlee & Westerlee



Midwolda



Blauwestad & Beerta



Bijlage D: Knelpunten Oldambt

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Modaliteit	Waar gaat het over
Winschoten	Oldambtplein	Op het Oldambtplein in Winschoten voelen veel mensen zich onveilig door onduidelijke verkeersregels en een verwarrende infrastructuur. Fietzers en voetgangers bewegen onvoorspelbaar, vaak tegen de richting in, en automobilisten hebben moeite met het overzicht en voorrangssituaties.	Auto	Onveilige situatie
Winschoten	Venne	De Venne is een smalle weg die als gevaarlijk wordt ervaren door zowel fietsers als automobilisten, doordat er weinig ruimte is om elkaar veilig te passeren. Daarnaast ligt de snelheid van het verkeer soms hoog en zorgt het parkeren voor belemmeringen, wat de situatie onveiliger maakt.	Auto	Onveilige situatie
Winschoten	Liefkenshoek	Op deze locatie is het parkeren een groot probleem, met vaak te weinig parkeergelegenheid door de hoge druk van zowel medewerkers als bewoners, waardoor parkeerplaatsen snel vol zijn. Dit leidt tot hinderlijk parkeren, onveilige situaties, verkeersoverlast en slechte bereikbaarheid, vooral in de drukke ochtenden	Auto	Hinderlijk parkeren
Winschoten	Burgemeester Schönfeldplein – Wilhelminasingel/Beertsterweg	Op deze locatie wordt de verkeerssituatie vaak als onveilig ervaren door slecht ingerichte kruispunten, onduidelijke voorrangregels, en gevaarlijke oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Er wordt ook regelmatig verkeersoverlast gemeld door drukte en geluid, waarbij verschillende verkeersstromen elkaar onoverzichtelijk kruisen	autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers	Onveilige situatie
Winschoten	Stikkerlaan – Gaslaan/Parklaan	De locatie is onveilig voor zowel voetgangers als fietsers, met slecht zichtbare oversteekplaatsen en veel verkeer, vooral bij drukte zoals na schooltijd. Er is verwarring door meerdere oversteekpunten en hoge snelheid van voertuigen.	Autoverkeer, Fietsverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	Stikkerlaan – Beertsterweg	Het knelpunt op deze locatie betreft een onveilige situatie voor fietsers, veroorzaakt door onoverzichtelijke rotondes en verwarrende routes die fietsers in het autoverkeer brengen. Fietsers ervaren dat ze voorrang moeten krijgen om de veiligheid te verbeteren	Fietsverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	N367 – Beertsterweg	Verkeersoverlast door files, drukte, slechte doorstroming, onveilige situaties bij rotondes en bruggen.	Autoverkeer	Verkeersoverlast
Winschoten	Bovenburen – Beertsterweg	Verkeersoverlast door drukte en onveilige oversteekplekken voor fietsers, onvoldoende voorrang voor fietsers bij rotondes.	Fietsverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	Beertsterbrug	Verkeersopstoppingen, filevorming door open brug, slechte doorstroming en bereikbaarheid, rotondes blokkeren door automobilisten.	Autoverkeer	Verkeersoverlast
Winschoten	Blauwe Roos	Er ontstaan regelmatig verkeersopstoppingen en filevorming, vooral door de brug die vaak open gaat, wat de doorstroming belemmert. Daarnaast ervaren automobilisten en bewoners slechte bereikbaarheid door blokkades bij rotondes en onveilige situaties. De infrastructuur lijkt niet berekend op het hoge verkeersaanbod, wat leidt tot frequente vertragingen en frustratie.	Autoverkeer	Verkeersoverlast
Winschoten	Oversteek Fietspad Park – Bovenburen	Verkeersonveilige situaties ontstaan door verwarrende voorrangssituaties en slecht zicht, wat een risico vormt voor zowel fietsers als voetgangers.	Fietsverkeer, Voetgangers	Onveilige situatie
Winschoten	Bovenburen – Ludensweg/Hoortjesweg	De combinatie van druk verkeer, hinderlijk geparkeerde auto's en onduidelijke verkeersregels leidt vaak tot gevaarlijke omstandigheden, vooral voor fietsers en voetgangers.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	30 km/uur Deel Bovenburen	Door te hoge snelheden, foutparkeerders en onduidelijke voorrangssituaties ontstaan gevaarlijke verkeersomstandigheden waarin voetgangers en fietsers zich vaak onveilig voelen.	Autoverkeer, Fietsverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	Burgemeester Meester H.J. Engelsknaal	Onoverzichtelijke kruispunten, slecht onderhouden fietspaden en een verouderde infrastructuur maken veilig oversteken voor fietsers en voetgangers lastig.	Fietsverkeer	Onveilige situatie

Kern	Locatie	Knelpunt/Wens	Modaliteit	Waar gaat het over
Winschoten	Udesweg	Er ontstaan onveilige situaties door te hard rijden, slechte zichtbaarheid en gebrekkige infrastructuur zoals slechte wegmarkering en gevaarlijke knikken in de weg.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Winschoten	Stationsweg – Kuiperweg	Er ontstaan onveilige situaties door verkeerd gebruik van fietspaden, snelheid van verkeer en gevaarlijke oversteekpunten. Fietsers en voetgangers ondervinden vaak hinder door het negeren van verkeersregels en gevaarlijke kruispunten. Ook de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan deze problematiek, zoals te weinig gescheiden fietspaden en onvoldoende aandacht voor de verkeersveiligheid.	Autoverkeer, Bussen, Fietsverkeer, Voetgangers	Onveilige situatie, Inrichting van de openbare ruimte
Winschoten	Stationsweg – Wilhelminasingel/Blijhamsterweg	Er ontstaan regelmatig onveilige situaties door verwarrende verkeerssituaties, vooral bij kruispunten en spoorovergangen. Fietsers, voetgangers en automobilisten ervaren gevaar door onduidelijke voorrangregels en onvoldoende ruimte.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Heiligerlee	Provincialeweg	Er is door geparkeerde auto's en smalle inrichting weinig ruimte voor voetgangers en fietsers in combinatie met auto's. Dit levert gevaarlijke situaties op.	Voetgangers, Fietsverkeer	Onveilige situatie
Westerlee	Hoofdweg	Een te hoge snelheid. Daarnaast onoverzichtelijke zijwegen die in de voorrang zitten	Autoverkeer	Onveilige situatie
Scheemda	Oude Rijksweg – Stationsstraat	De locatie is onveilig door druk verkeer, gevaarlijke oversteken, en een school in de buurt. Er is een hoge kans op ongelukken, vooral voor fietsers en kinderen. Het kruispunt is vaak te druk en te onoverzichtelijk.	Autoverkeer, Fietsverkeer,	Onveilige situatie
Scheemda	Vredenhovenplein	Hinderlijk parkeren en onoverzichtelijk voor voetgangers. Weinig leefruimte.	Autoverkeer	Hinderlijk Parkeren
Nieuw-Scheemda	Fietspad Scheemda – Nieuw Scheemda	De locatie heeft verschillende onveilige situaties voor fietsers door slechte fietspaden, smalle wegen, kuilen, overhangende begroeiing, en onvoldoende onderhoud. Er is ook sprake van een slechte toegankelijkheid voor invaliden.	Fietsverkeer,	Onveilige situatie
Nieuwolda	Gereweg – Hoofdweg	Slecht zicht om de Gereweg op te draaien.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Nieuwolda	Trottoir Hoofdweg	Smalle voetgangersvoorzieningen en onderhoud is matig.	Voetgangers	Inrichting van de openbare ruimte
Midwolda	Lange Zuidwending	Slecht onderhouden fietspad en erg smal	Fietsverkeer	Inrichting van de openbare ruimte
Midwolda	Hoofdweg	De locatie kent diverse onveilige situaties door problemen zoals te hard rijden, hinderlijk parkeren, onoverzichtelijke kruisingen, en slecht onderhouden wegen, wat risico's vormt voor verschillende soorten verkeer (auto's, fietsers, voetgangers).	Autoverkeer/ fietsverkeer	Onveilige situatie
Midwolda	Hoofdweg – Niesoordlaan	Op de kruising is weinig zicht door geparkeerde auto's	Autoverkeer	Onveilige situatie
Oostwold	Klinkerstraat en Hoofdstraat	De locatie kent verschillende verkeersproblemen zoals hinderlijk parkeren, onveilige situaties door slecht zicht, en verkeersoverlast door drukte.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Finsterwolde	Klinkerweg	Slecht overzicht op de kruispunten, hinderlijk parkeren op fietsstroken.	Autoverkeer/Fietsverkeer	Onveilige situatie
Beerta	Hoofdstraat	De locaties vertonen meerdere verkeersknelpunten, vooral door onveilige situaties zoals hinderlijk parkeren (bijv. op fietspaden of in bochten), te hoge snelheden onduidelijke voorrangssituaties, en beperkte zichtbaarheid door begroeiing. Fietsers en voetgangers ervaren vaak gevaar door geparkeerde auto's en smalle wegen, terwijl er ook verkeersoverlast is door drukte en trillingen van zwaar verkeer.	Autoverkeer	Onveilige situatie
Beerta	Nieuweweg	Slecht onderhoud van zowel de weg als het fietspad	Autoverkeer/fietsverkeer	Inrichting van de openbare ruimte

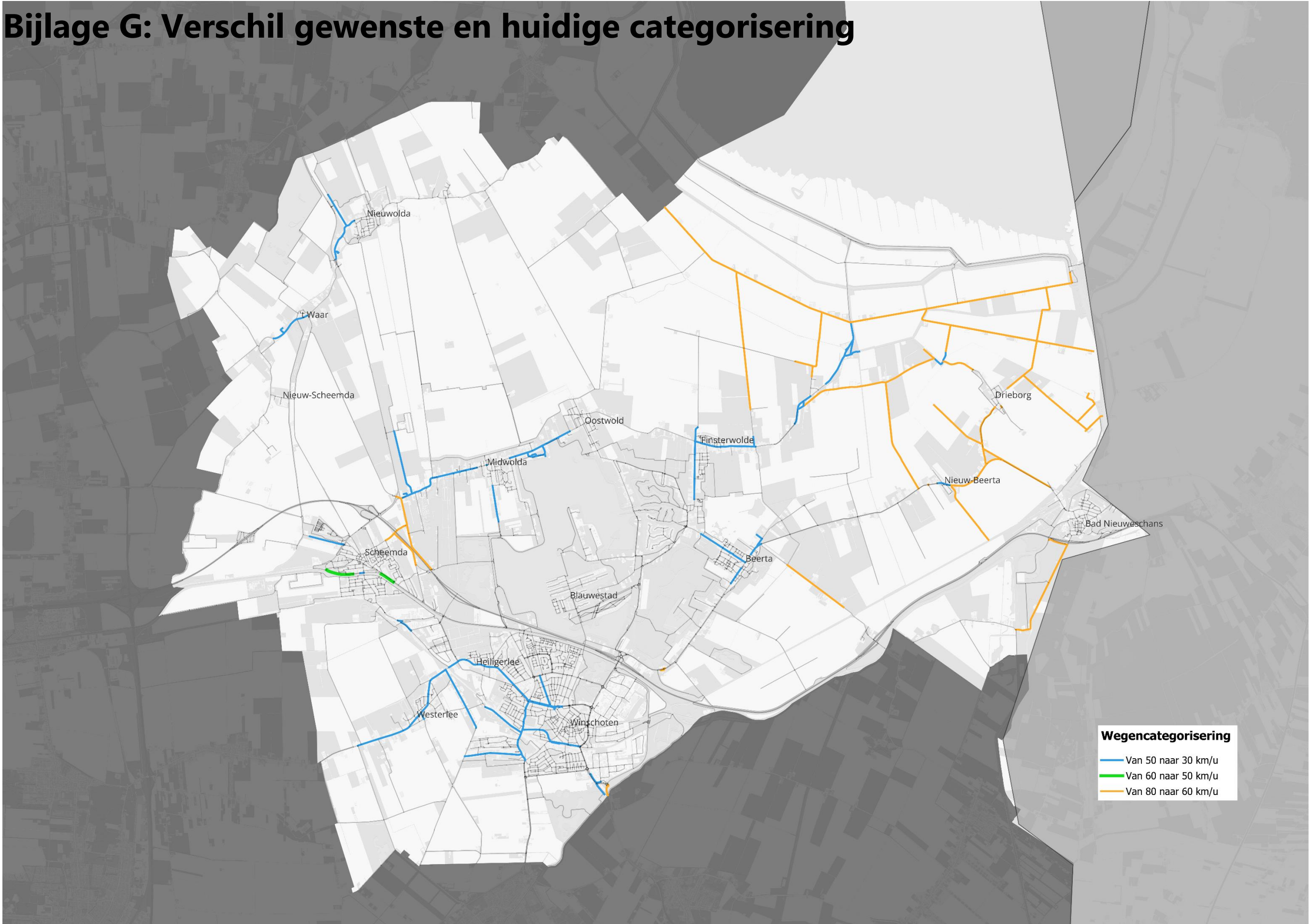
Bijlage E: Impressie typen mobiliteitshubs

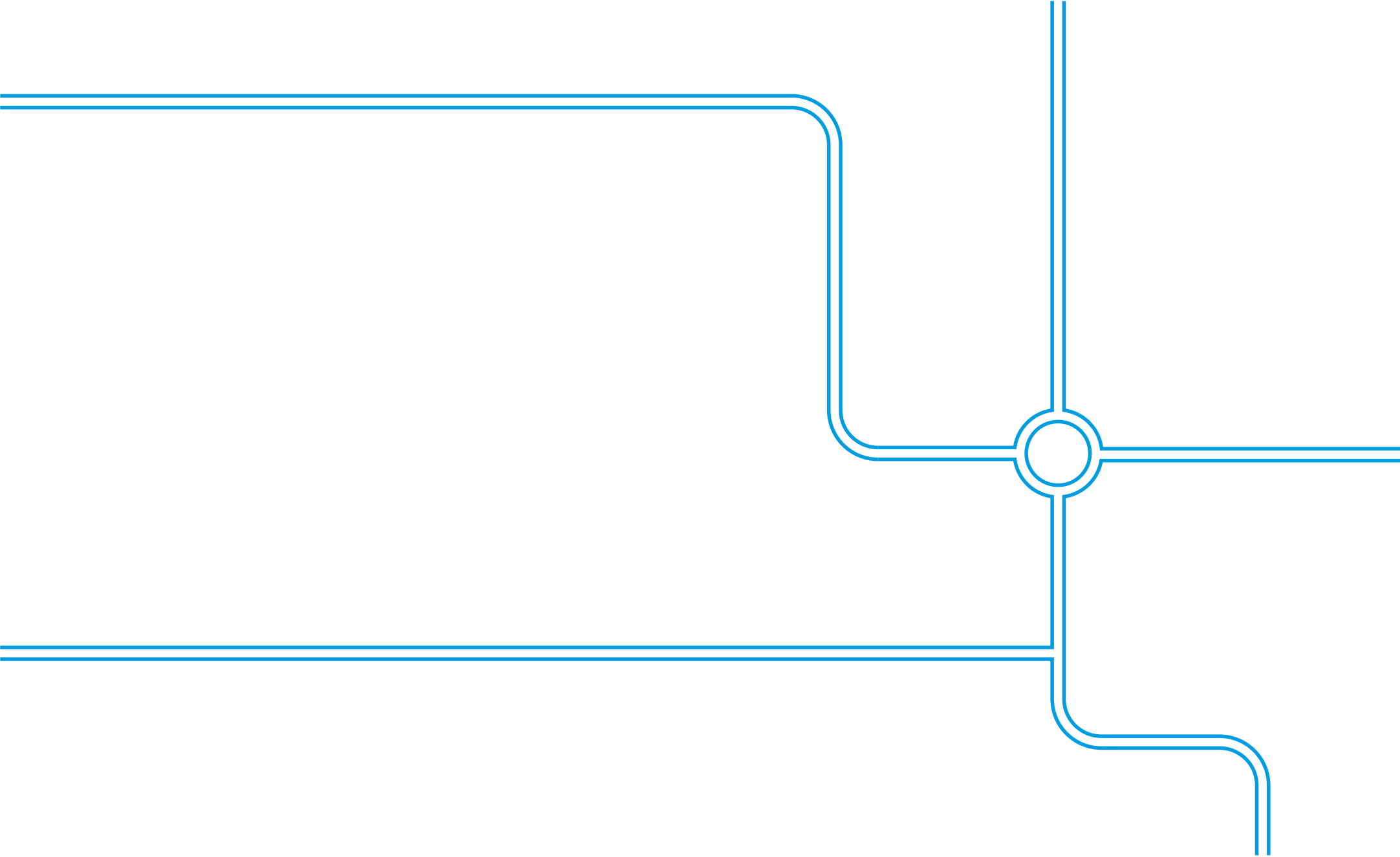
		Randvoorwaarden						Basisvoorzieningen			Optionele voorzieningen (afhankelijk van schaal en functie)																
		Herkenbaarheid en vindbaarheid	Toegankelijkheid mindervaliden	Toegankelijkheid fiets /voetgangers	Flex vervoer	Sociale veiligheid en omgevingskwaliteit	Haltering openbaar vervoer	Fietsenstalling	Overdekt wachten	Kiss + Ride mogelijkheden	Ontsluitend fietsnetwerk	Overdekte fietsenstalling	Bewaakte fietsenstalling/ fietskluis	Deel-(e)fietsen, steps, scooters of -(e)auto's	Voldoende carpool-/ autoparkeerplaatsen	Taxi-standplaats	Elektrische laadpalen voor E-auto's	Elektrische laadpalen voor e-bikes/scooters	WiFi en oplaadpunt mobiele telefoons	Dynamische reisinformatie	Toilet	Horeca automaat	Horeca met baliefunctie, kiosk	Horeca bemenst (bediening aan tafel)	Pakketmuur	Fietsenmaker	Kantoorvoorziening/ ontmoetingsplek
Komt overeen met categorie spider																											
1	Stedelijk knooppunt																										
2	Stadshub																										
3	Snelweghub																										
4	Randweghub																										
5	Regionale hub																										
6	Lokale hub																										

Bijlage F: Gewenste wegencategorisering



Bijlage G: Verschil gewenste en huidige categorisering





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32