OV Visie Westerwolde

Eindrapportage

Projectnummer	Datum
11013253	17 september 2025

GEMEENTE WESTERWOLDE

Projectgegevens

Projectgegevens

Naam:	OV Visie Westerwolde
Nummer:	11013253
Documentnummer:	R01-D01-11013253-ekk
Auteur:	Thijs Kroep en Erik Klok
Status:	Definitief (vastgesteld)
Datum:	17 september 2025

Opdrachtgever

Gemeente Westerwolde

Autorisatie

Naam: Tim Adema

Handtekening:



Datum: 17-09-2025

Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Pag.

1. Inleiding 4
   - Aanleiding 5
   - Doelstelling 6
   - Leeswijzer 7
2. Inventarisatie 8
   - Huidige OV-structuur 9
   - Wegen- en fietsstructuur 10
   - Verkeersstromen 11
   - OV-gebruik 16
   - Ontwikkelingen 18
3. Knelpunten en kansen 20
   - Knelpunten 21
   - Kansen 22

Pag.

4. Visie op Openbaar Vervoer 23
   - Doelen 24
   - Nedersaksenlijn als drager van het netwerk 25
   - Dragende buslijnen richting het spoor 26
   - De fiets als feeder voor bus en trein 27
   - Rol van de bus bij ontwikkelingen 28
   - Centrumhaltes en hubs 30
   - Deelmobiliteit als voor- en natransport 31
   - Inzetten op nieuwe doelgroepen 32
   - Vangnet rustige momenten en kleine kernen 34
   - Testlocatie voor innovaties 35
   - Samenvatting OV Visie 36
5. Doorkijk uitvoeringsprogramma 37
   - Van visie naar uitvoeringsprogramma 38
   - Acties korte en middellange termijn 39



1. Inleiding

Aanleiding

Landelijk, maar zeker ook in Westerwolde, staat het openbaar vervoer onder druk. Door stijgende kosten en beperkt gebruik staat de kostendekkingsgraad onder druk, waardoor buslijnen verdwijnen en/of de bediening wordt afgeschaald. Daardoor dreigt de bereikbaarheid per OV af te nemen. Tegelijkertijd spelen er verschillende ontwikkelingen en kansen die het juist mogelijk maken om de bereikbaarheid per OV te verbeteren.

Westerwolde wil zelf het heft in handen nemen en komen met een positieve visie op het OV in de gemeente. De gemeente omarmt bestaande kansen en zet zich in om knelpunten tegen te gaan. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan GVVP (2021-2031) is daarom opgenomen dat het OV een prioriteit is en blijft. Concrete aanleiding voor deze visie is de door de raad vastgestelde Kadernota 2025 waarin, onder het programma Goed Bereikbaar, het volgende is opgenomen:

“We stellen een eigen visie voor het openbaar vervoer in de gemeente vast en gebruiken deze voor de gesprekken met het OV-bureau.”

Middels deze OV Visie geven we invulling aan deze opdracht en beschrijven we hoe we tegen het OV in de gemeente aan kijken.

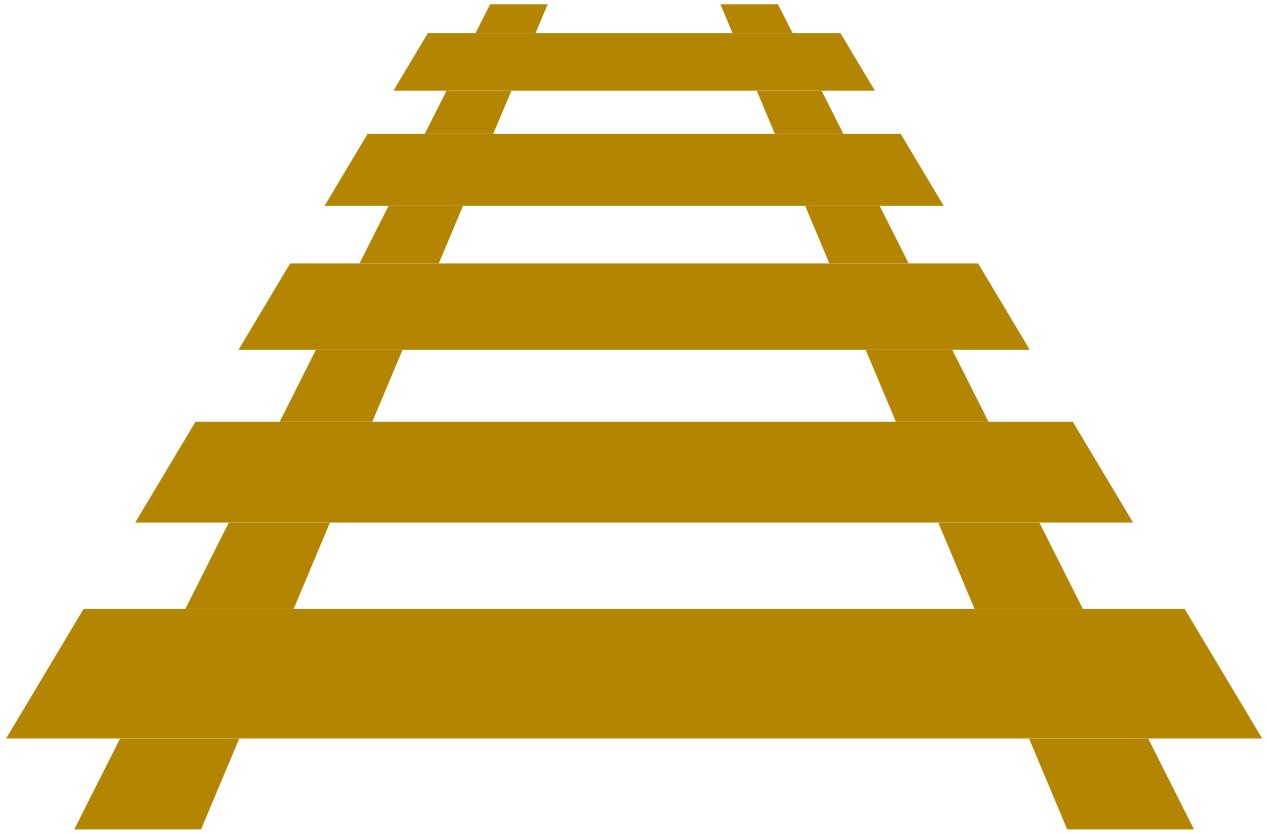


Bushalte Ter Apel Centrum (Bron: reisviahub.nl)

Doelstelling

In deze visie beschrijven we als gemeente Westerwolde hoe we aankijken tegen het OV netwerk in de gemeente en beschrijven we hoe we ons inzetten om dit op niveau te houden en, waar mogelijk, te versterken.

Algemene doelstelling van deze visie is dat: Westerwolders en bezoekers van de gemeente gebruik kunnen (blijven) maken van een openbaar vervoernetwerk dat toegankelijk is en voldoende kwaliteit biedt en onderdeel is van een integraal, multimodaal, netwerk om zonder een eigen auto van A naar B te kunnen komen.



Leeswijzer

De visie start met een blik in het huidige mobiliteitsnetwerk en de mobiliteitsstromen in de gemeente (hoofdstuk 2). Daaruit volgen verschillende knelpunten en kansen (hoofdstuk 3), waar in de visie (hoofdstuk 4) een antwoord op gegeven wordt voor de korte en (middel-)lange termijn. De visie sluit af met een doorkijk naar een uitvoeringsprogramma waar de gemeente mee aan de slag kan (hoofdstuk 5).



Historische Bushalte GADO Bellingwolde (Bron: Fotografie Metha Eikens via gemeente Westerwolde)



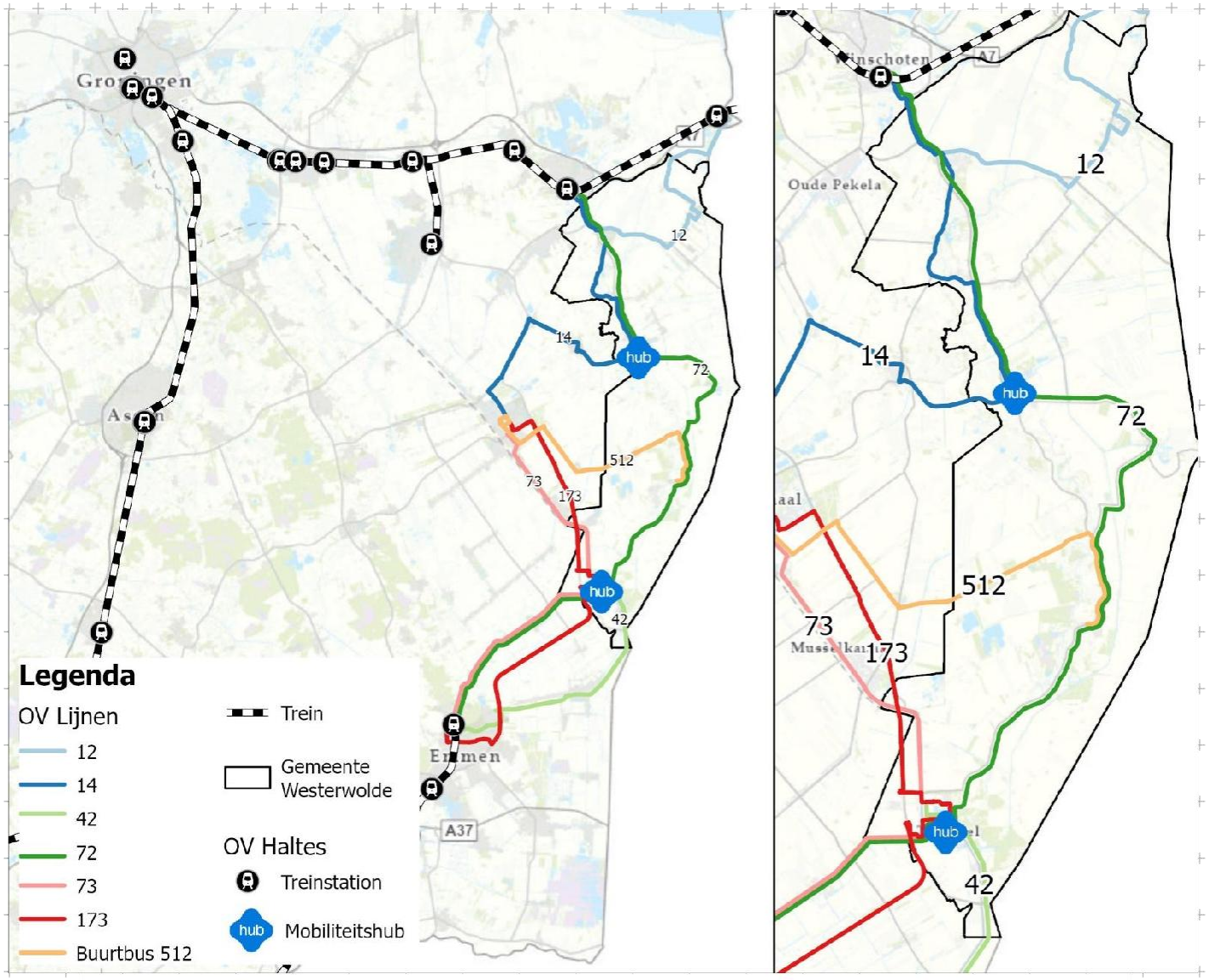
2. Inventarisatie

Huidige OV-structuur

In de figuur hiernaast is de huidige openbaar vervoer-structuur in de gemeente Westerwolde afgebeeld.

In Westerwolde zijn 6 verschillende buslijnen en één buurtbus. Deze buslijnen verbinden de kernen met elkaar en met de buurgemeenten.

Westerwolde heeft geen eigen treinstation. Wel zijn er locaties in Ter Apel en Vlagtwedde aangemerkt als mobiliteitshub. De dichtstbijzijnde treinstations liggen in Winschoten en Emmen. Naar beide stations gaan meerdere buslijnen vanuit de gemeente.



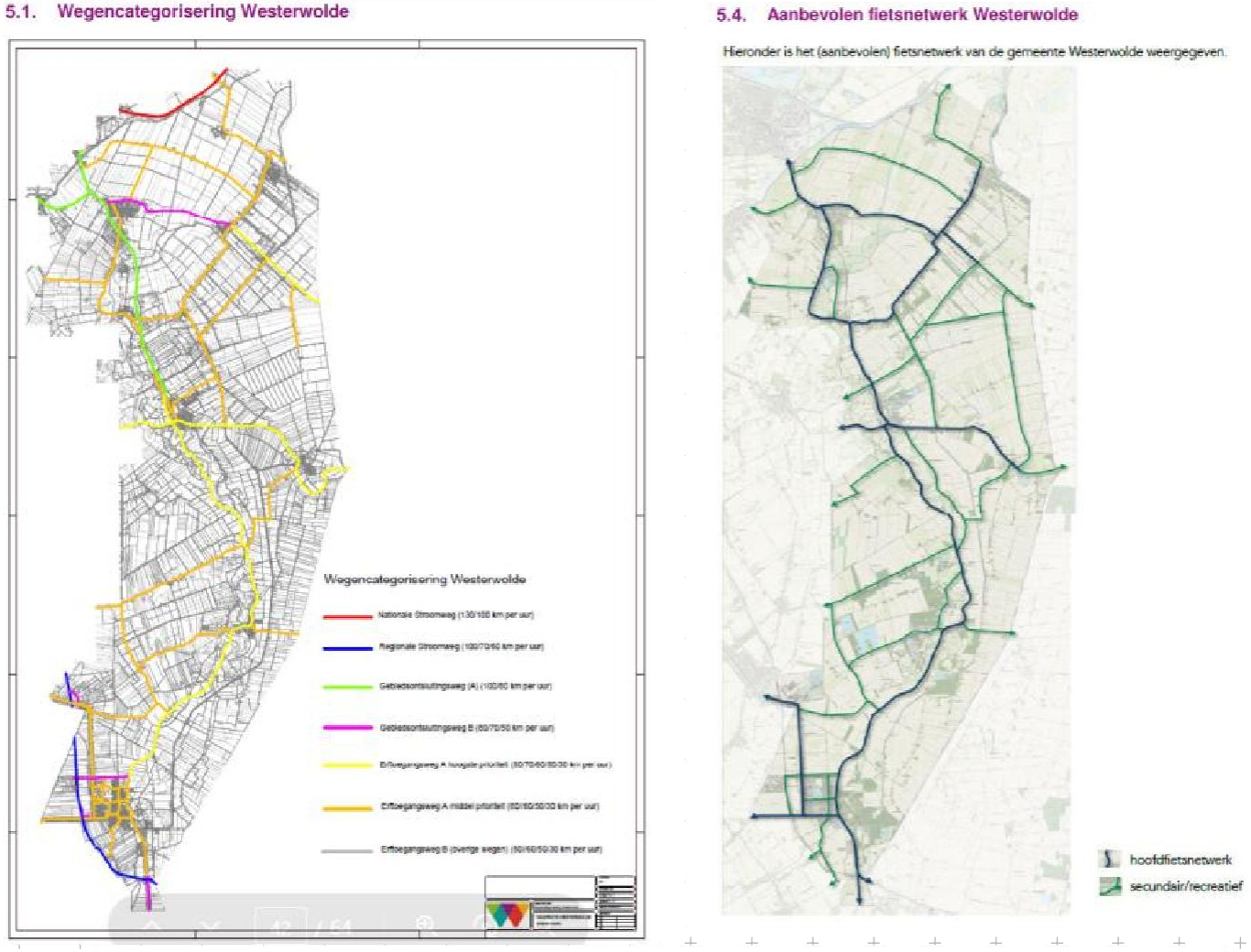
OV netwerk Oost Groningen (Bron: Lijnennetkaart Qbuzz; 2025)

Wegen- en fietsstructuur

De (hoofd-)wegenstructuur en het (aanbevolen) fietsnetwerk in Westerwolde, conform het GVVP 2021-2031, zijn hiernaast weergegeven.

Er is een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen (GOW) aanwezig in de gemeente, mede omdat de belangrijkste GOW – de N366 – grotendeels is gelegen in de gemeente Stadskanaal.

Het busnetwerk maakt dan ook grotendeels gebruik van erftoegangswegen (type A) en loopt op veel plekken parallel aan het (hoofd-)fietsnetwerk.

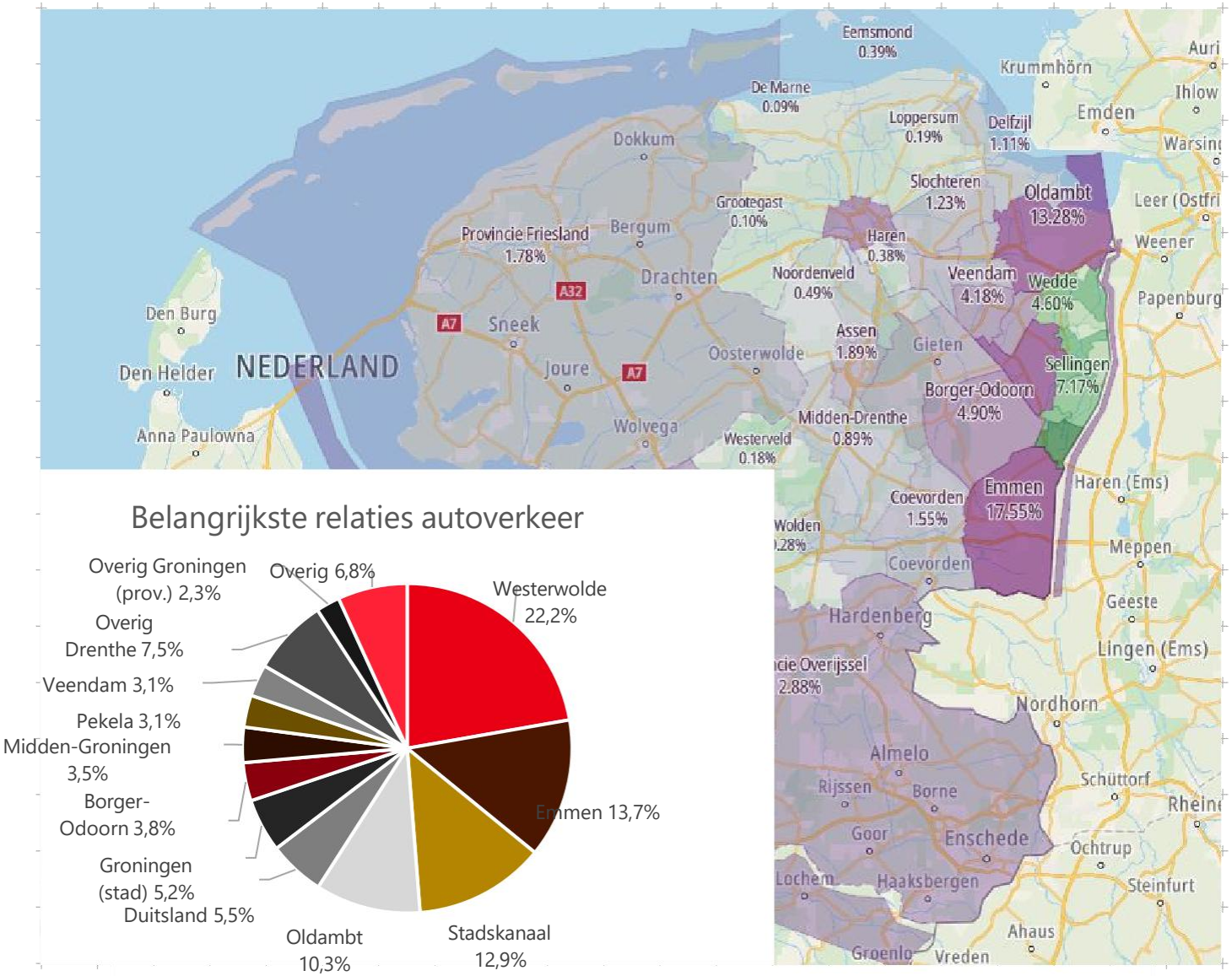


Wegencategorisering en fietsnetwerk (Bron: GVVP Westerwolde 2021-2031)

Verkeersstromen – FCD extern

Met behulp van Floating Car Data van TomTom zijn de verkeersstromen van het gemotoriseerde verkeer met een herkomst of bestemming in Westerwolde inzichtelijk gemaakt. Dit leverde de volgende bevindingen op:

- 22% van het verkeer in Westerwolde is intern;
- Ruim 40% van het verkeer in Westerwolde heeft een herkomst of bestemming in de rest van de provincie Groningen;
- 25% van het verkeer komt van of gaat naar Drenthe;
- De overige verkeersstromen zijn met name richting Duitsland (6%) en Overijssel (2,3%);
- Westerwolde heeft de sterkste relaties met de gemeenten Emmen, Stadskanaal, Oldambt en Groningen;
- De noordelijke kernen, zoals Blijham en Bellingwolde hebben veelal een sterke relatie met Oldambt, terwijl meer zuidelijke kernen, zoals Ter Apel en Sellingen, vooral gefocust zijn op Emmen en Stadskanaal. Vlagtwedde, in het midden van de gemeente, heeft een sterke relatie met Stadskanaal.

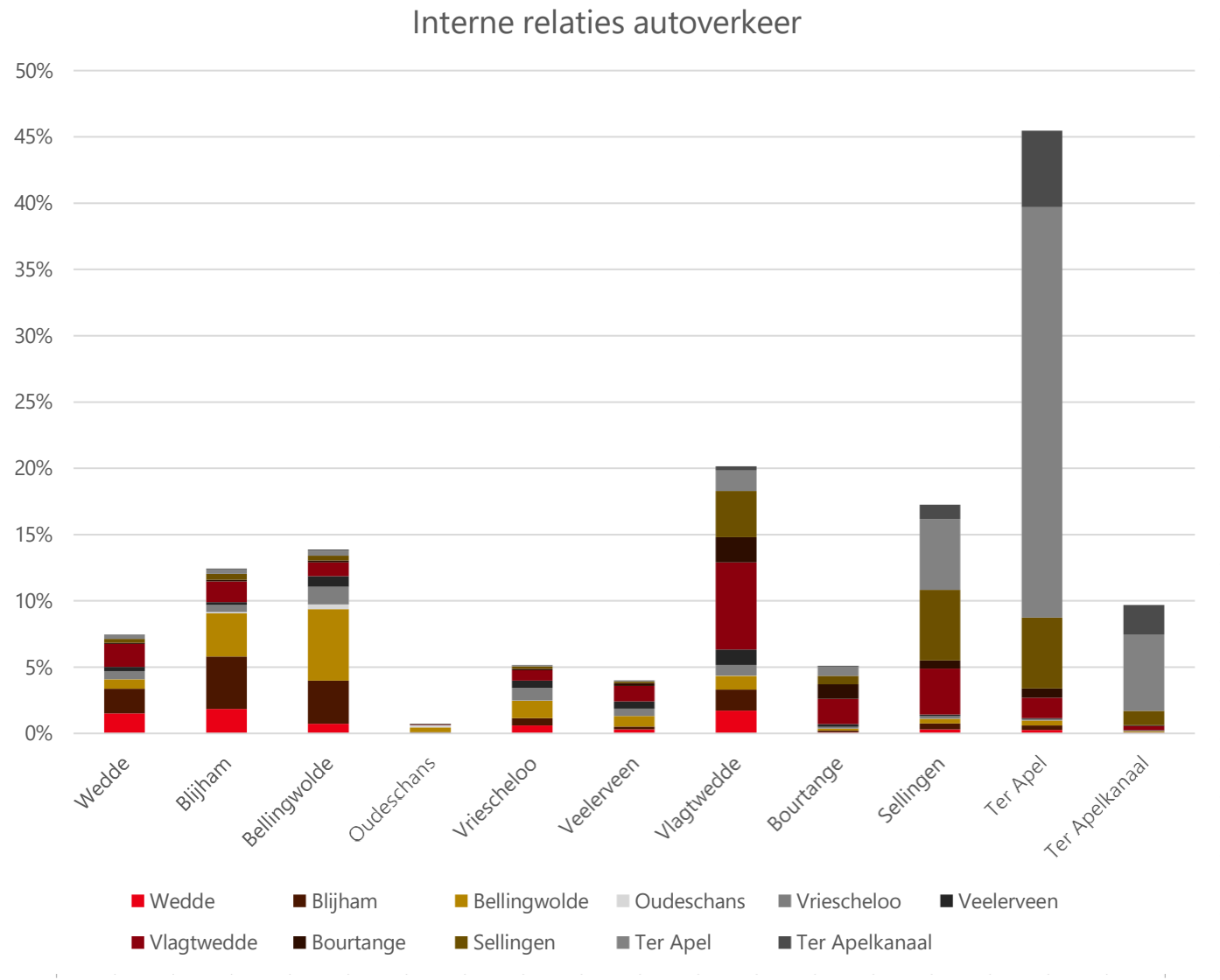


Autorelaties Westerwolde met omliggende gemeenten (Bron: Tom Tom Move; werkdagen 2024)

Verkeersstromen – FCD intern

Met behulp van Floating Car Data van TomTom zijn eveneens de interne verkeersstromen van het gemotoriseerde verkeer in Westerwolde inzichtelijk gemaakt. Dit leverde de volgende bevindingen op:

- Voor het interne verkeer is de gemeente opgedeeld in 11 kernen (met omliggend gebied). 59% van het interne autoverkeer blijft binnen één van de kernen.
- Bijna de helft van het totale interne verkeer heeft een bestemming of herkomst in Ter Apel.
    - 31% van al het interne verkeer blijft binnen Ter Apel.
- Andere kernen hebben een beduidend lager aandeel intern verkeer. Vlagtwedde, Sellingen, Bellingwolde en Blijham hebben allen tussen 10% en 20% van het interne verkeer.
- Het aandeel autoritten binnen de kern is in de meeste kernen (ruim) lager dan 50%. Alleen in Ter Apel ligt dit hoger.

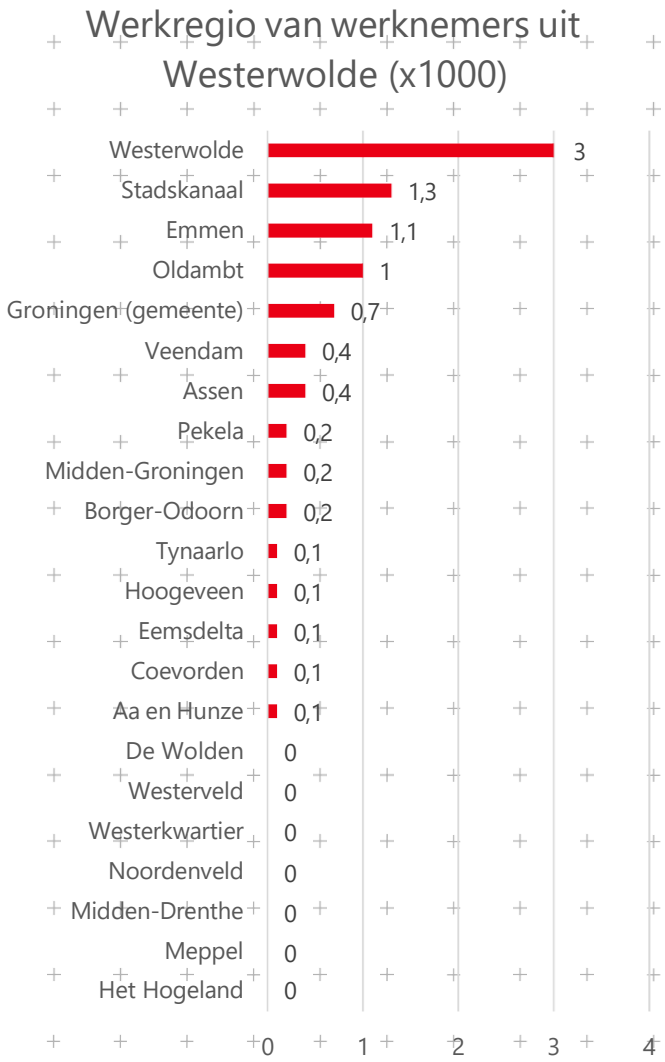


Interne autorelaties per kern van Westerwolde (Bron: Tom Tom Move; werkdagen 2024)

Verkeersstromen - woon-werk relaties

Op basis van CBS gegevens over woon- en werklocaties zijn de woon-werkrelaties in Westerwolde inzichtelijk gemaakt. De volgende zaken vallen hierbij op:

- Westerwolde heeft, in verhouding tot andere regio's, veel mensen (procentueel) die buiten de eigen gemeente werken.
- Westerwolde heeft ongeveer 6 duizend werknemers die buiten de gemeente werken. Daar tegenover staan bijna 4,5 duizend werknemers die in Westerwolde werken, maar buiten de gemeente wonen.
- Veel mensen uit Westerwolde werken in Stadskanaal, Emmen, Oldambt en Groningen (gemeente).
- Veel mensen uit Stadskanaal, Emmen en Oldambt werken in Westerwolde.
- Het is daarom belangrijk om te inventariseren hoe de OV-verbinding tussen deze regio's is en waar nodig bij te sturen.



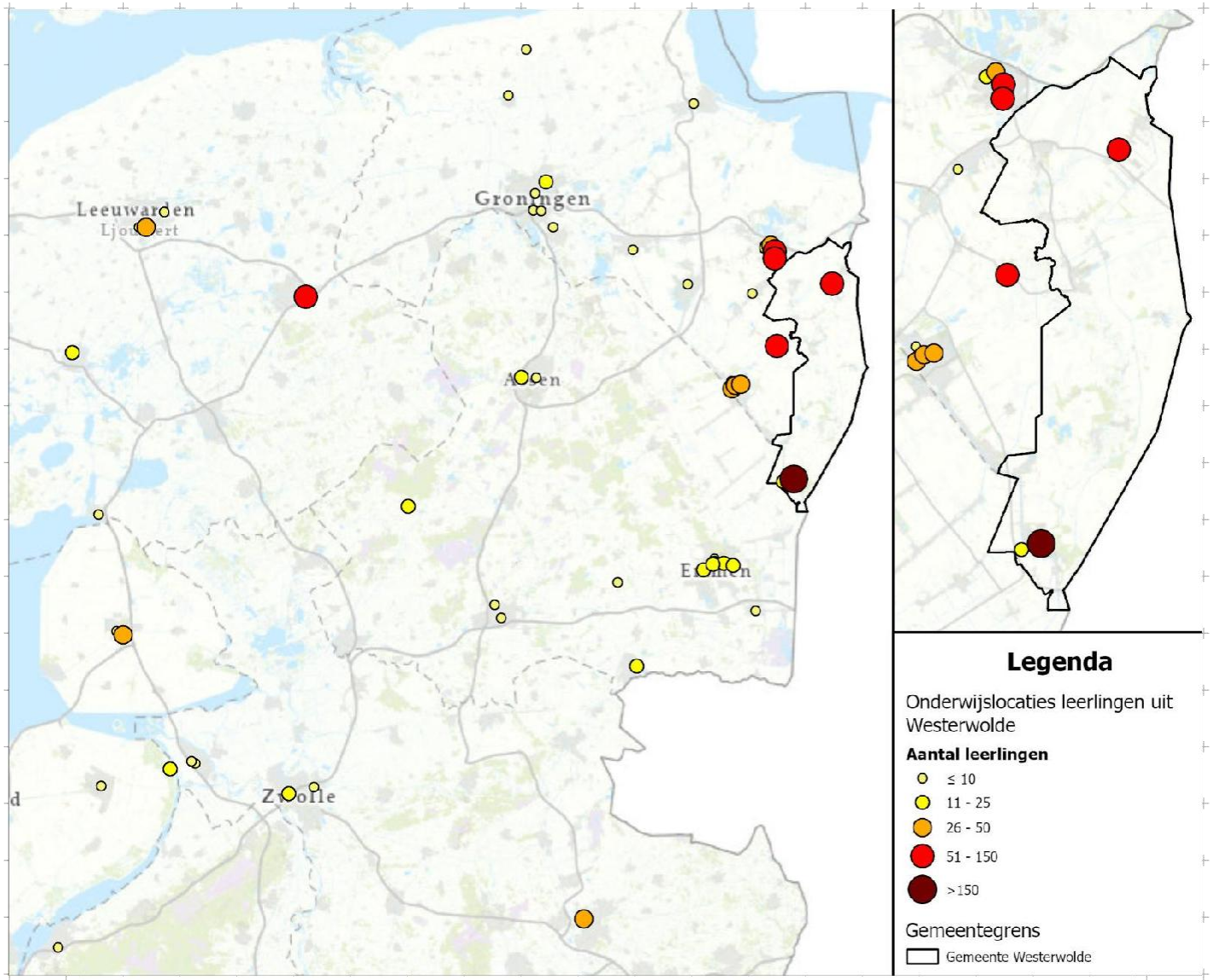


Woon-werkrelaties Westerwolde (Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek; december 2023)

Verkeersstromen - woon-school relaties scholieren

Op basis van gegevens van DUO over de woonlocatie van leerlingen van voortgezet onderwijs zijn de schoollocaties van leerlingen in Westerwolde inzichtelijk gemaakt. Daaruit zijn de volgende inzichten opgedaan:

- Veruit de grootste groep leerlingen uit de gemeente (474) gaat naar het RSG Ter Apel.
- 95 leerlingen uit het noorden van de gemeente gaan naar het Dollard College in Bellingwolde.
- Ook gaan er grote groepen leerlingen naar het voortgezet onderwijs in omliggende gemeenten. Vooral naar Oldambt (250) en Stadskanaal (234) gaan leerlingen naar de verschillende scholen.
- Opvallend zijn de relatief grote stromen richting grotere steden zoals Drachten (53), Leeuwarden (49), Groningen stad (40), Emmeloord (37) en Almelo (30).

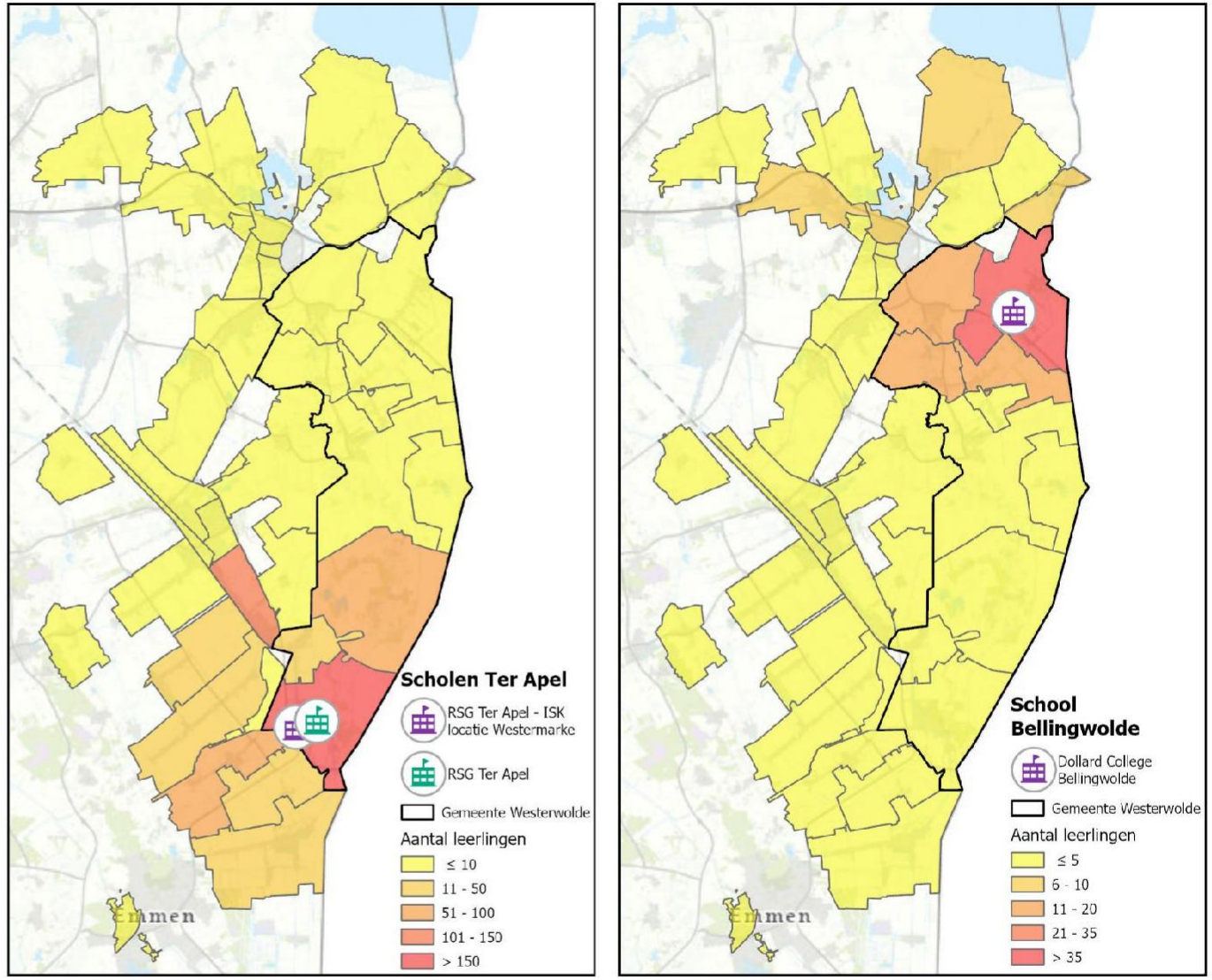


Schoollocaties VO-leerlingen Westerwolde (Bron: Dienst Uitvoering Onderwijs; leerjaar 2024)

Verkeersstromen woon-school relaties scholen

Op basis van gegevens van DUO over de woonlocatie van leerlingen van voortgezet onderwijs zijn de woonlocaties van de voortgezet onderwijslocaties in Westerwolde inzichtelijk gemaakt. Daaruit zijn de volgende inzichten opgedaan:

- Westerwolde heeft drie voortgezet onderwijs locaties; twee locaties van RSG in Ter Apel en het Dollard College in Bellingwolde
- De leerlingen op het Dollardcollege komen met name uit het noorden van de gemeente of uit Oldambt.
- Leerlingen uit het zuiden van de gemeente (474) gaan vooral naar het RSG in Ter Apel (en in mindere mate naar de ISK locatie Westermarke). Daarnaast komen ook veel leerlingen op deze scholen uit Musselkanaal (101), de gemeente Borger-Odoorn (74) en het noorden van de gemeente Emmen (103).



Woonlocaties VO-scholen Westerwolde (Bron: Dienst Uitvoering Onderwijs; leerjaar 2024)

OV gebruik - in- en uitstappers buslijnen

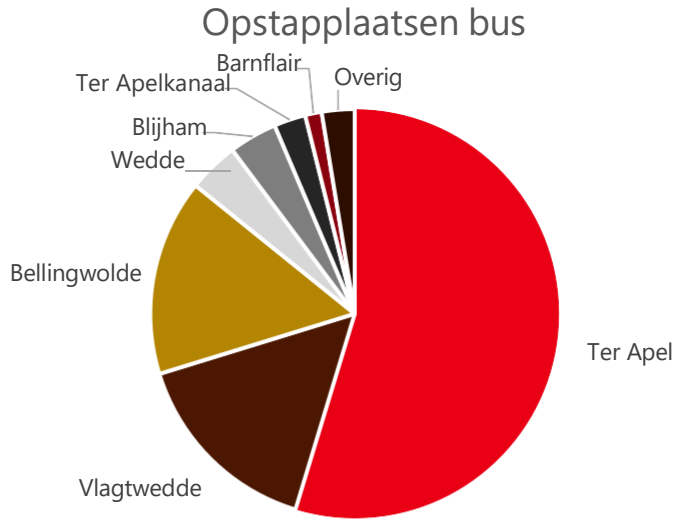
Vanuit gegevens van het OV Bureau is inzicht verkregen in de instappers per bushalte in de gemeente in het jaar 2024. Hiernaast worden de plaatsen met de meeste instappers en de drukste bushaltes weergegeven.

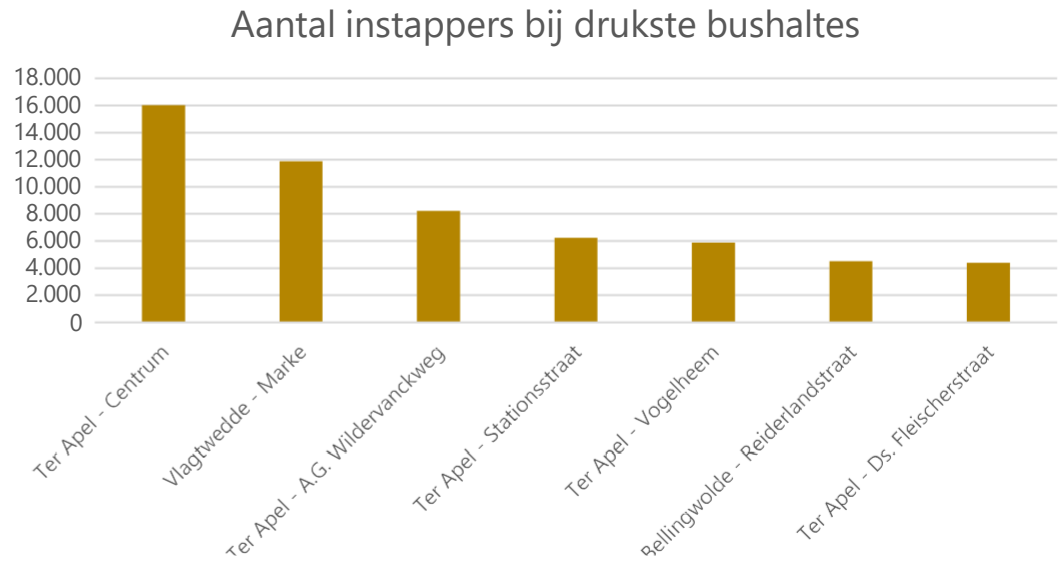
55% van de instappers stappen op in Ter Apel. In Vlagtwedde en Bellingwolde stappen zo'n 16% van de instappers op de bus. In de rest van de plaatsen wordt er aanzienlijk minder gebruik gemaakt van de bushaltes.

Als we kijken naar de meest gebruikte bushaltes in de gemeente, zien we dat deze ook liggen in Ter Apel en Vlagtwedde. Van de 20 meest gebruikte bushaltes liggen er ook nog een aantal in Bellingwolde, Blijham en Wedde. De halte in het centrum van Ter Apel is het meest gebruikt, gevolgd door de halte Marke in het centrum van Vlagtwedde.

De halte bij het asielzoekerscentrum Ter Apel is overigens nog drukker dan die in het centrum, maar is buiten de beschouwing gelaten. Hier rijdt tegenwoordig een touringcar als pendelbus (besloten vervoer) vanaf station Emmen, waardoor het net anders functioneert dan het overige busvervoer.

Ten opzichte van 2023 is het aantal instappers met 14% gestegen.





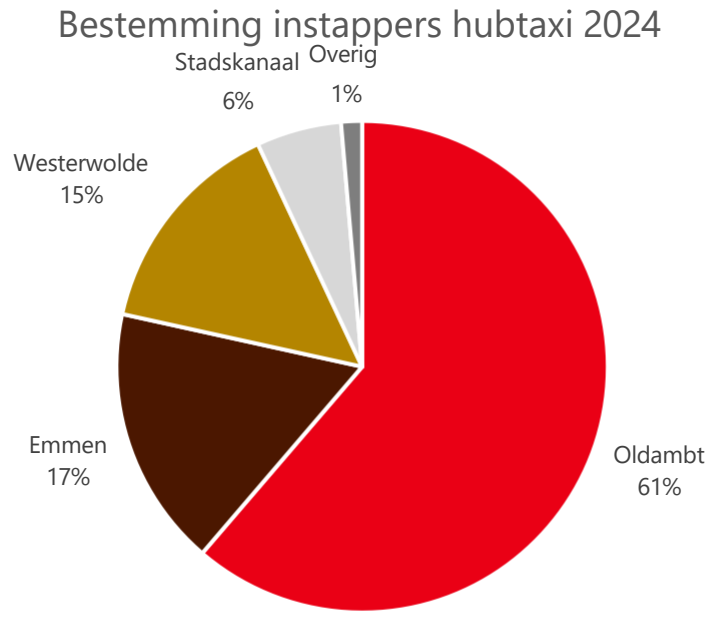
Instapgegevens per kern en halte (Bron: OV-Bureau Groningen Drenthe; 2024)

OV-gebruik - prestatie lijnen en hubtaxi

Van het OV Bureau zijn gegevens over de prestatie (kostendekkingsgraad) van de verschillende lijnen die (mede) door Westerwolde lopen ontvangen. Daaruit komt naar voren dat de kostendekkingsgraad lager dan 50% is. In vergelijking met andere (streek-)lijnen scoren de verschillende lijnen daarmee onder gemiddeld.

Naast het reguliere OV, is er ook de hubtaxi. De hubtaxi maakt het mogelijk om vanaf het huisadres naar een nabijgelegen bushalte of treinstation vervoerd te worden (en weer terug). In 2024 zijn er in totaal ruim 1.100 ritten met de hubtaxi in Westerwolde gestart. Wanneer ook naar de ritten richting Westerwolde wordt gekeken, zijn er bijna 2.400 ritten geregistreerd. Het aantal ritten is met 40% gestegen ten opzichte van 2023.

Het overgrote deel van de ritten vanuit Westerwolde had als bestemming de gemeente Oldambt (station Winschoten). Ook Emmen scoort goed. 15% van alle ritten hebben zowel een herkomst als bestemming in Westerwolde zelf.

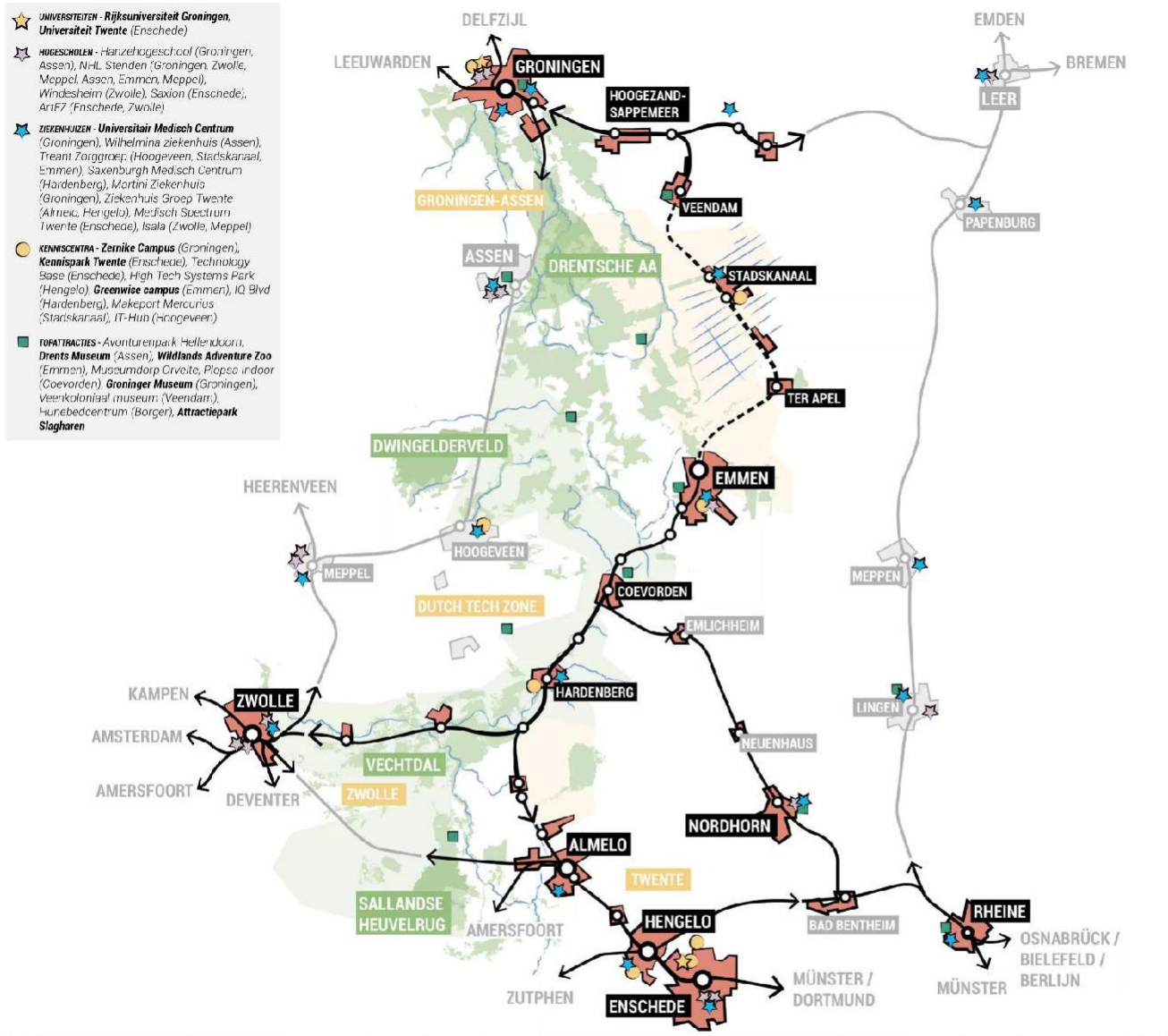


Bestemming ritten hubtaxi vanuit Westerwolde (Bron: OV-Bureau Groningen Drenthe; 2024)

Ontwikkelingen - Nedersaksenlijn

Landelijk zijn er plannen voor de aanleg van de Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is een spoorverbinding van noord naar oost Nederland en vice versa. Tussen Emmen en Veendam ontbreekt echter nog een spoorverbinding. Met de komst van deze lijn, zouden Emmen en Veendam op elkaar aansluiten, daar waar nu treinen vanuit respectievelijk Zwolle en Groningen stoppen. Eén van de beoogde nieuwe stations komt bij Ter Apel te liggen.

Hoewel de komst van de Nedersaksenlijn nog niet 100% zeker is, zou het wel een impuls geven aan de (OV-)bereikbaarheid van de gemeente. Op trajecten waar nu bussen rijden om over te stappen op de trein, rijden met de komst van Nedersaksenlijn rechtstreekse treinen naar Groningen, Zwolle, Twente en indirect naar Duitsland.

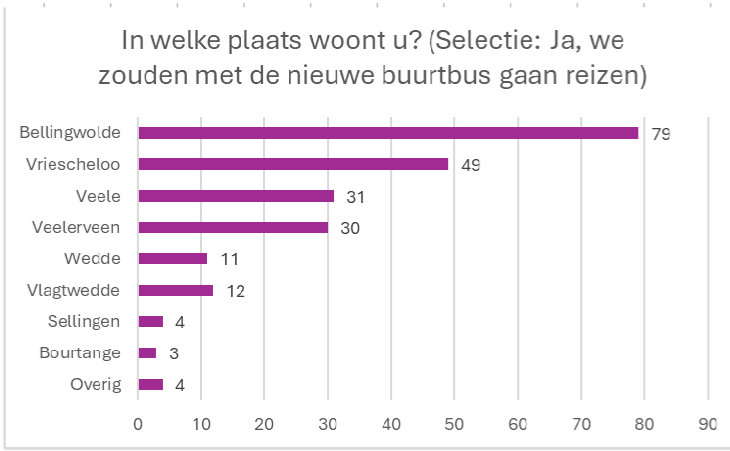


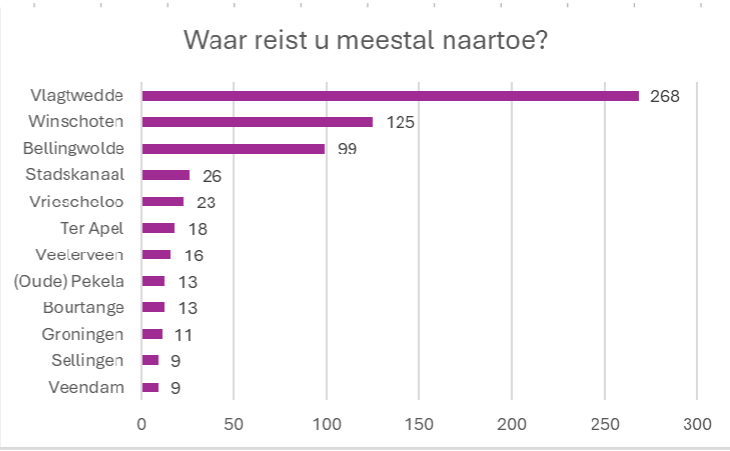
Nedersaksenlijn (Bron: MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn; Oktober 2024)

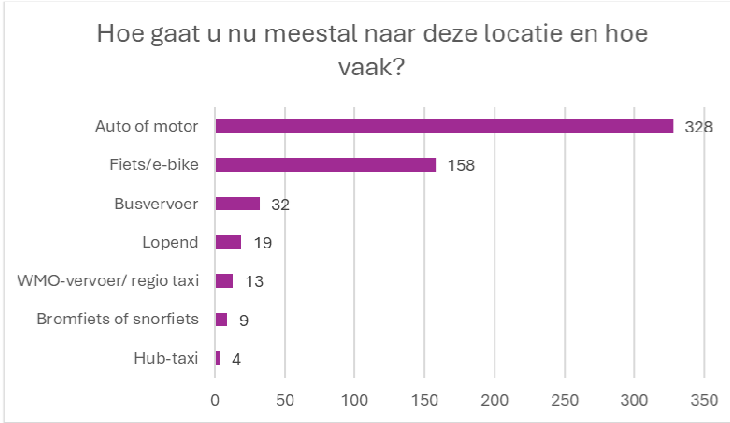
Ontwikkelingen-Buurtbus Bellingwolde-Vlagtwedde

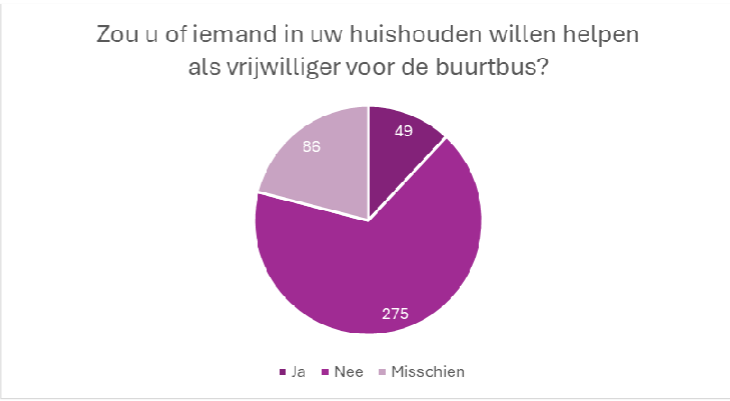
Een missende schakel in het Westerwolder OV-netwerk is die tussen Bellingwolde en Vlagtwedde. Recent is een enquête uitgevoerd naar het draagvlak en de haalbaarheid van een buurtbus tussen beide kernen. Uit dit onderzoek komt (onder andere) naar voren:

- Er zijn met name in Bellingwolde en Vriescheloo en, in mindere mate, Veele en Veelerveen respondenten die aangeven mogelijk gebruik te gaan maken van een buurtbus;
- De bestemming voor de meeste reizigers is Vlagtwedde;
- De auto en fiets worden voor deze verplaatsingen nu het meeste gebruikt;
- Hoewel het merendeel aangeeft niet beschikbaar te zijn als vrijwilliger, geeft toch een groot aantal mensen (minstens 50) aan wel betrokken te willen zijn bij de buurtbus.









Resultaten enquête buurtbus Bellingwolde-Vlagtwedde (Bron: gemeente Westerwolde; 2024)



3. Knelpunten en kansen

Knelpunten

Vanuit de inventarisatie komt een aantal knelpunten naar voren, waarvan de volgende het meest in het oog springen:

- In Westerwolde staat – net als in een groot deel van Nederland – het (bus-)aanbod onder druk. Dit komt doordat er beperkte middelen zijn, de kosten toenemen en de bezettingsgraad onder gemiddeld is;
- Doordat er, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, wegen worden afgewaardeerd en de snelheid wordt beperkt, wordt het lastiger om de dienstregeling te halen;
- Veel van de buslijnen kennen lage frequenties. Deze maken het netwerk weinig robuust en een gemiste overstap onprettig, zeker als er weinig voorzieningen zijn op de overstaphaltes;
- Westerwolde is een uitgestrekte gemeente met een relatief lage bevolkingsdichtheid. Dit maakt hoogwaardig en grootschalig OV lastig (voldoende) kostendekkend te maken;
- Hoewel in grote steden vaak nog een flinke bevolkingstoename wordt verwacht, ligt dat in de kernen van Westerwolde niet in de lijn der verwachting.



Kansen

Naast knelpunten zijn er uiteraard ook kansen voor de gemeente, namelijk:

- Wanneer de **Nedersaksenlijn** wordt gerealiseerd, biedt dat een grote meerwaarde voor het (OV) netwerk van Westerwolde en de rest van Noordoost-Nederland;
- In verschillende kernen zijn plannen voor **woningbouw**. Met name in de grotere kernen, zoals Ter Apel en Bellingwolde, kan dat leiden tot een groei van de potentie van het aantal OV-reizigers. Een voorwaarde is wel dat daar vanaf het begin rekening mee wordt gehouden in de inrichting (STOMP-principe);
- De reeds in aanbouw zijnde **Wunderline** zorgt voor een verbeterde ontsluiting richting Groningen en Bremen (en kleinere steden zoals Leer en Oldenburg). Een goede overstap in Winschoten is daarvoor cruciaal;
- Westerwolde heeft sterke (reis-)relaties met **Emmen, Stadskanaal en Winschoten**. Dit biedt kansen voor de reeds aanwezige buslijnen. Dit kan nog worden versterkt wanneer station Stadskanaal (verlenging lijn Groningen-Veendam-Stadkanaal) gereedkomt;
- Aan de **Duitse** zijde van de grens is een motie aangenomen om een buslijn Haren (Ems)-Ter Apel (station) te onderzoeken en, indien kansrijk, te realiseren;
- In Westerwolde is sprake van een sterke gemeenschapszin (**noaberschap**) en bereidheid om zich in te zetten voor nieuwe initiatieven en een bereikbare regio. Dat biedt mogelijkheden om het OV-vangnet te versterken.



4. Visie op Openbaar Vervoer

2025-2035 en doorkijk lange termijn

Doelen

Op basis van de huidige en (mogelijk) toekomstige situatie, volgen een aantal concrete doelstellingen voor de OV visie van Westerwolde, te weten:

- Op werkdagen overdag dient het OV-aanbod minimaal op peil te blijven. Dit om woon-werk en woon-schoolverkeer te faciliteren;
- Alle kernen met meer dan 500 inwoners* zijn (of worden) aangesloten op het netwerk van lijn- en/of buurtbussen;
- We zetten in op het versterken van het grensoverstijgend OV netwerk van en naar Duitsland;
- Het OV dient ook voor toeristen een aantrekkelijk alternatief te zijn;
- Het OV in de gemeente is voor alle doelgroepen zoveel als mogelijk toegankelijk.

** Dit betreft (per januari 2025): Ter Apel, Bellingwolde, Blijham, Vlagtwedde, Sellingen, Ter Apelkanaal, Veelerveen, Wedde en Vriescheloo*



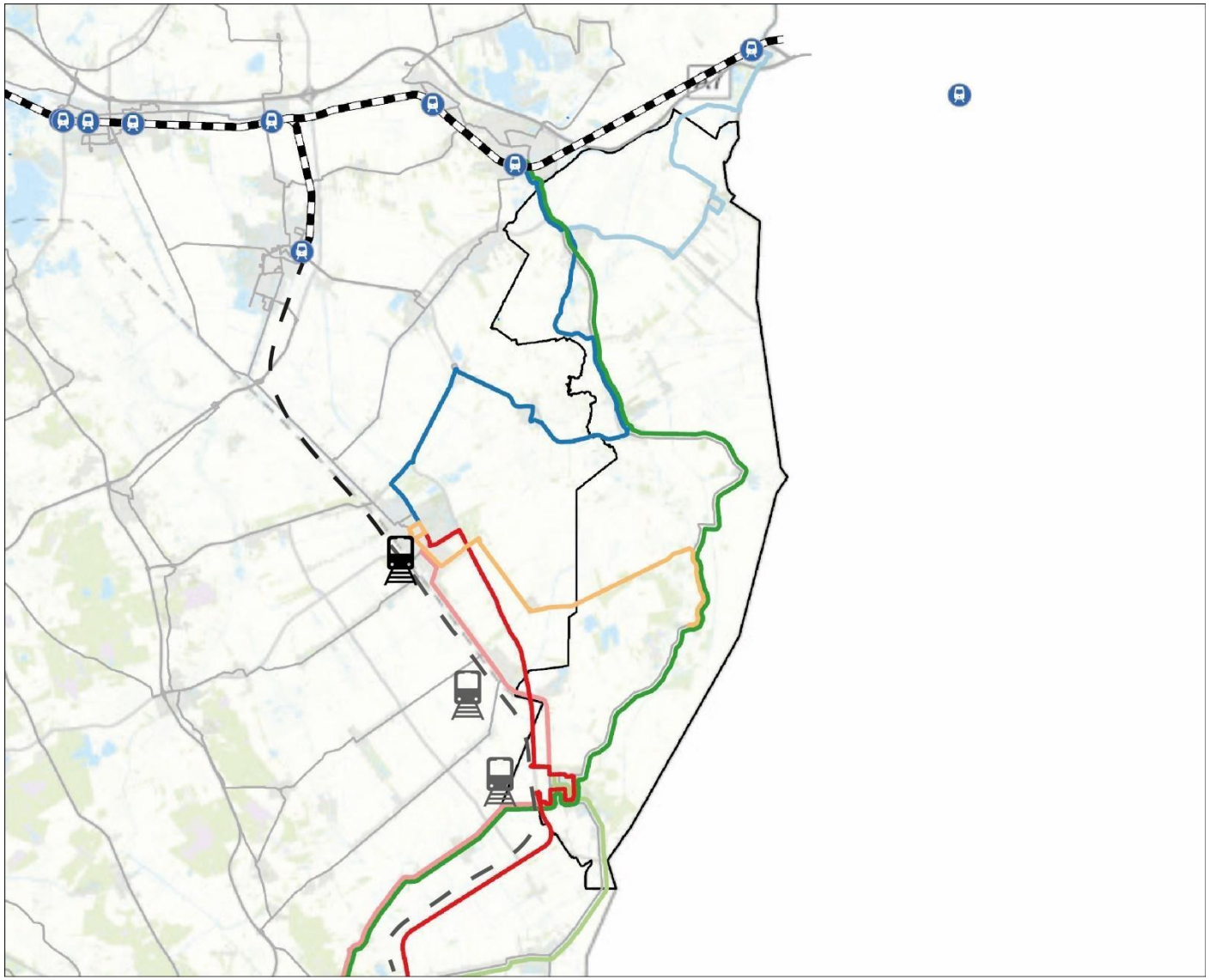
Nedersaksenlijn als drager van het netwerk

Wanneer naar de OV bereikbaarheid van Westerwolde wordt gekeken, kan de Nedersaksenlijn daarin niet ontbreken. Wanneer deze gerealiseerd zou worden, is Ter Apel aangesloten op het treinnetwerk en biedt dit de mogelijkheid om snel in Groningen, Emmen, Zwolle en Almelo te komen. Hierdoor wordt de OV-reistijd ook binnen de rest van Nederland drastisch verkort.

Dat betekent uiteraard ook het nodige voor de lijnvoering van de bussen. Het ligt voor de hand dat het nieuwe treinstation een belangrijke (eind-) halte in het netwerk wordt. Daarmee wordt de halte in het centrum van Ter Apel minder dominant.

De komst van de lijn is nog niet definitief en zal er ook niet van vandaag op morgen liggen. Hoewel we, samen met onze partners, actief blijven lobbyen voor de Nedersaksenlijn, kijken we ook naar verbeteringen op de korte- en middellange termijn.

De doortrekking van de lijn Groningen-Veendam naar Stadskanaal is daar een voorbeeld van en biedt al de nodige kansen. Stadskanaal zal in dat geval een belangrijkere overstap-locatie voor reizigers richting Groningen worden, met name vanuit Vlagtwedde en Ter Apel (en vice versa).



Routering en mogelijke stations langs de Nedersaksenlijn

Dragende buslijnen richting het spoor

Hoewel er (nog) geen spoorwegen en stations in de gemeente liggen, is het spoor wel de snelste en meest comfortabele wijze om grotere plaatsen in binnen en buitenland te bereiken. De buslijnen in Westerwolde sluiten in Emmen en Winschoten – op termijn mogelijk ook in Stadskanaal – aan op het spoorwegennet. Dit betreft de volgende lijnen:

- Lijn 12: Winschoten-Bellingwolde(-Bad Nieuweschans);
- Lijn 14: Winschoten-Vlagtwedde-Stadskanaal;
- Lijn 72: Emmen-Ter Apel-Sellingen-Vlagtwedde-Winschoten;
- Lijn (1)73: Emmen-Ter Apel-Stadskanaal;

Op werkdagen overdag faciliteren deze lijnen (OV-)reizen van en naar het werk en school, zowel voor inwoners van Westerwolde als voor inkomende forenzen en scholieren. Dit dient minimaal behouden te blijven en, waar mogelijk, zelfs versterkt te worden, bijvoorbeeld in de spitsperiodes. Vermindering van de dienstregeling binnen deze periode is ongewenst. In samenspraak met het OV Bureau, zorgen we dat deze lijnen minimaal op het huidige kwaliteitsniveau blijven en, waar mogelijk, de overstap op de stations wordt verbeterd.

In aanvulling op het bestaande netwerk is de wens om, zo lang de Nedersaksenlijn nog niet geheel gerealiseerd is, een Q-liner tussen Stadskanaal, Ter Apel en Emmen te laten rijden via de N366 en N391.



Dragende buslijnen van en naar de belangrijkste bestemmingen (kernen en stations)

De fiets als feeder voor bus en trein

De fiets is een onmisbaar onderdeel van de OV-keten. Fiets, trein en bus versterken elkaar en worden vaak in combinatie gebruikt voor een reis van A naar B. Door in te zetten op comfortabele (door-)fietsroutes tussen de belangrijkste kernen binnen en buiten de gemeenten, bieden we inwoners en bezoekers een prettige, comfortabele en snelle ketenreis.

De volgende fietsroutes worden de komende jaren gerealiseerd en/of verbeterd:

- Ter Apel-Nieuw Weerdinge-Emmen;
- Ter Apel-Musselkanaal-Stadskanaal;
- Bourtange-Vlagtwedde-Onstwedde;
- Winschoten-Blijham;
- Blijham-Wedde-Vlagtwedde;
- Blijham-Bellingwolde.

In aanvulling hierop, zetten we in op goede stallingsmogelijkheden bij (centrum-)haltes en deelmobiliteit als mogelijk natransport. Zie hiervoor *Centrumhaltes en hubs* en *Deelmobiliteit als first en last mile*.

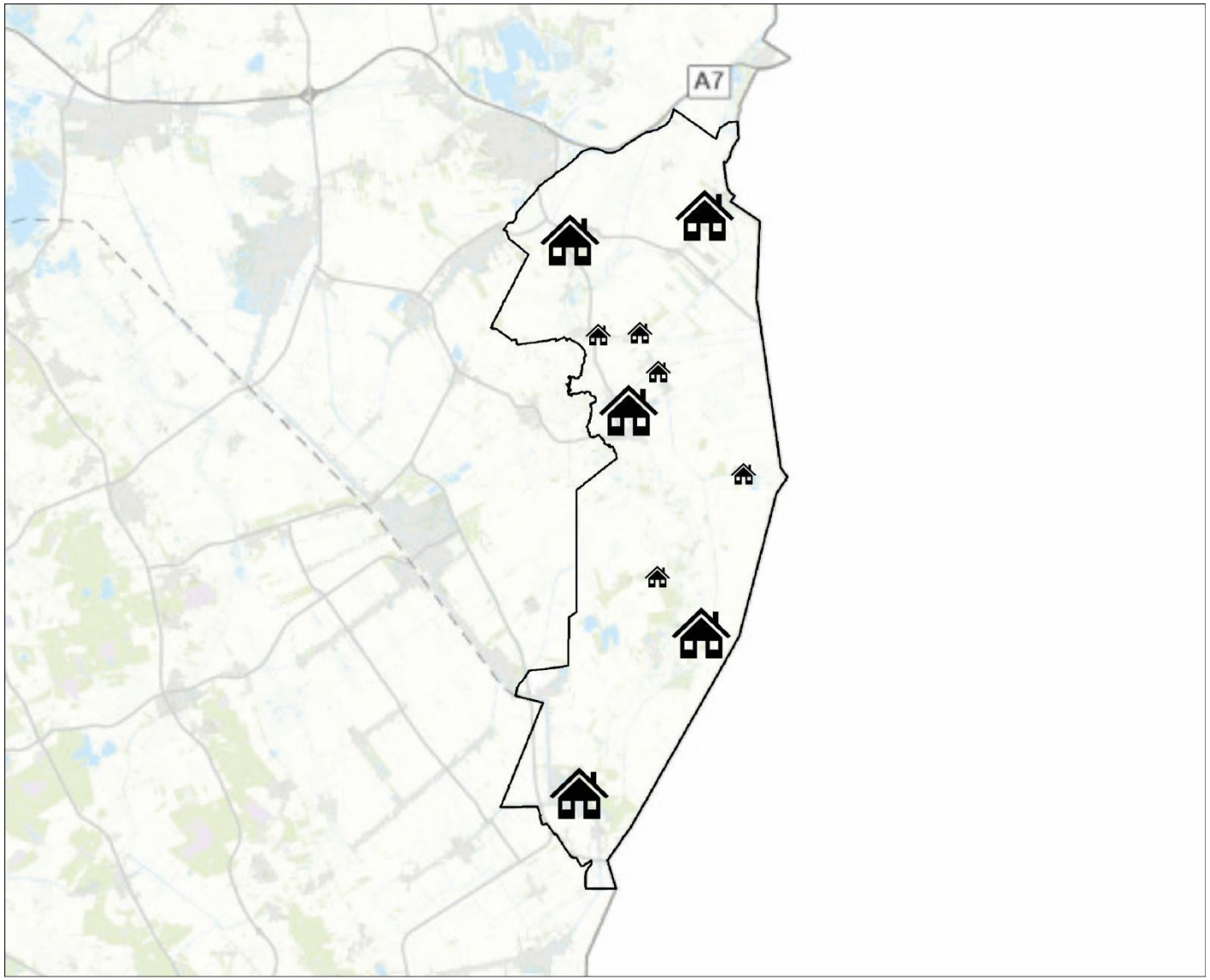


Fietsnetwerk Oost-Groningen (Bron: Fietsnetwerk provincie Groningen; 2018)

Rol van de bus bij ontwikkelingen - woningbouw

De eerste paal is een haltepaal

Het is bekend dat mobiliteitskeuzes met name gemaakt worden rondom grote veranderingen in het leven, zoals een verhuizing of een nieuwe baan. Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals een woonwijk of een bredere gebiedsontwikkeling, zorgen we er daarom voor dat de bereikbaarheid per bus direct op orde is. We sluiten ons dan ook van harte aan bij het principe van het OV Bureau dat de eerste paal een haltepaal dient te zijn.

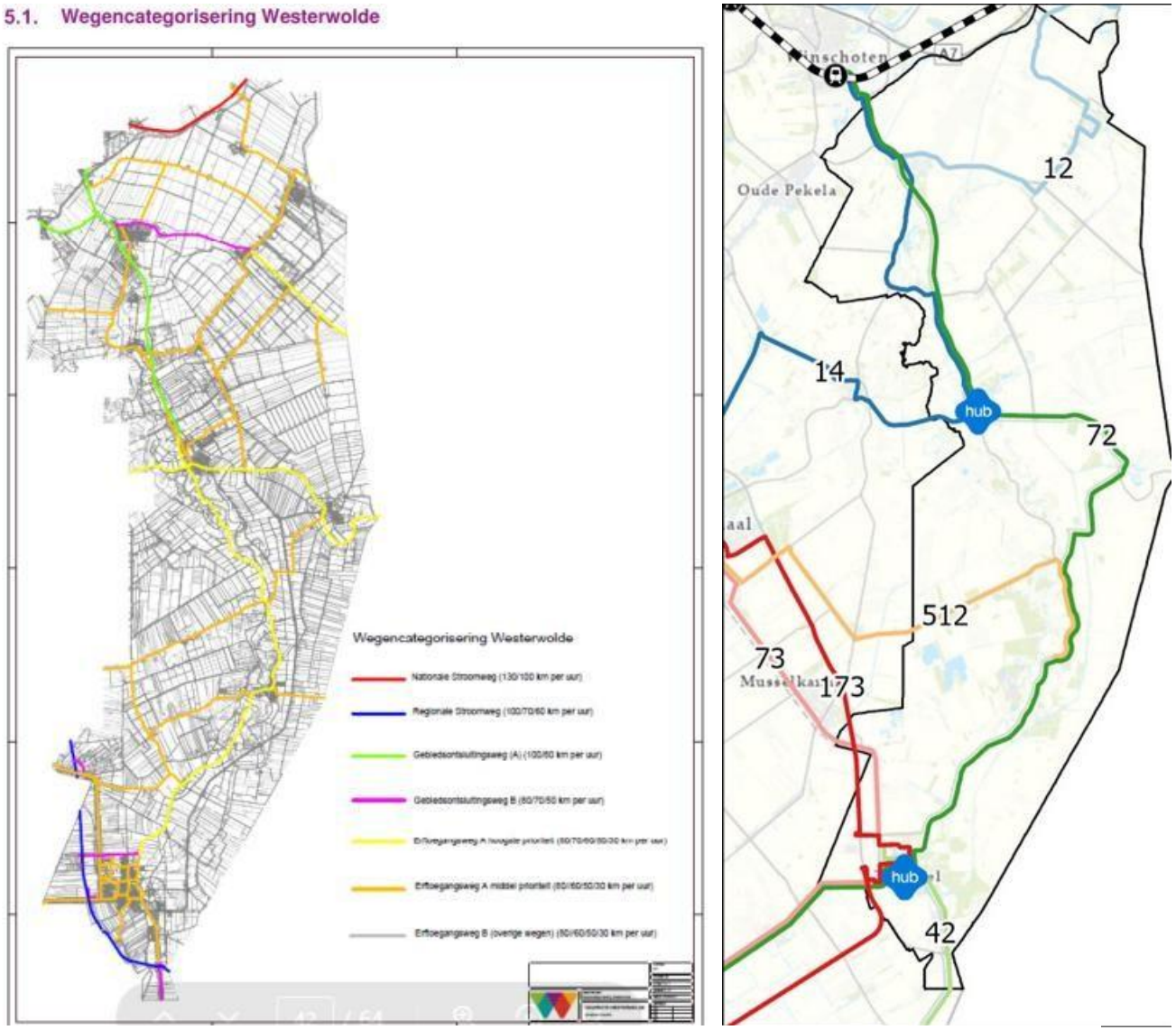


Indicatie omvang woningbouwontwikkeling per kern

Rol van de bus bij ontwikkelingen – afwaardering wegen

Afwaardering wegen gaat niet ten koste van de busbediening

Vanuit verkeersveiligheid kan het wenselijk zijn dat bepaalde wegen worden afgewaardeerd van 50 naar 30 (binnen de bebouwde kom) of van 80 naar 60 (buitenaf). Dat betekent ook dat de bus, zonder maatregelen, minder snel van A naar B kan komen. Het uitgangspunt is dat een eventuele afwaardering niet mag leiden tot een vermindering van de busbediening in het gebied. Per lijn gaan we daarom, samen met het OV Bureau, inventariseren in hoeverre de (voorziene) afwaardering leidt tot problemen in de dienstregeling en in hoeverre dat beperkt kan worden. Denk bijvoorbeeld aan het beperken van het aantal haltes (zie ook *Centrumhaltes en hubs*), het toepassen van busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen of het elders versnellen van de bus. In het uiterste geval kan het betekenen dat een afwaardering op een deel van de (bus-)route niet doorgaat.



Wegencategorisering Westerwolde (Bron: GVVP Westerwolde 2021-2031) en bestaand OV-netwerk

Centrumhaltes en hubs

We zetten in op haltes die meer zijn dan alleen een abri met een haltepaal. We doen dat door extra faciliteiten aan te bieden, zoals (fiets-)parkeerplaatsen, comfortabele looproutes, prettige wacht- of verblijfsmogelijkheden en (clustering van) andere voorzieningen in de directe omgeving. Idealiter zijn op deze haltes ook alternatieve vervoermiddelen aanwezig, zoals deelfietsen, -scooters en auto's (zie *Deelmobiliteit als voor- en natransport*).

Mooie voorbeelden van dergelijke haltes zijn de hubs die nu al in Ter Apel en Vlagtwedde aanwezig zijn. Ook in andere kernen of op centrale punten in een wijk kunnen dergelijke hubs worden gerealiseerd. Met name op de locaties waar verschillende (buurt-)buslijnen bij elkaar komen en wordt overgestapt van de ene op de andere lijn of modaliteit.

Het bedieningsgebied van een centrumhalte of hub is groter dan van een "gewone" halte. Minder gebruikte haltes in de omgeving kunnen daarmee komen te vervallen. Daarmee biedt het ook een kans om de lijnvoering te versnellen of de dienstregeling op peil te houden wanneer elders op de lijn wordt besloten de maximumsnelheid te verlagen.



Bestaande en toekomstige hublocaties en centrumhaltes

Deelmobiliteit als voor- en natransport

Wanneer er wordt gekozen om minder gebruikte haltes op te heffen, wordt voor een deel van de reizigers het voortransport naar de bus langer. Door te zorgen voor goed en comfortabel voor- en natransport kan de totale reistijd toch gelijk blijven of zelfs korter worden. Naast goede voorzieningen om je fiets of auto te kunnen parkeren bij de hub, kan daarbij ook gedacht worden aan deelmobiliteit. Denk aan het aanbieden van deelfietsen of deelscooters op de halte (en in de woonomgeving) of deelauto's om naar een bestemming verder van de (centrum-)halte te komen.

Westerwolde (op zichzelf) zal niet de eerste gemeente zijn waar (grote) aanbieders van deelmobiliteit naartoe komen en vervoermiddelen plaatsen. Daarom werken we samen met de omliggende gemeenten om een aantrekkelijker aanbod te kunnen bieden. Ook stimuleren we lokale partijen, zoals fietsenmakers, bewonersgroepen of lokale autodealers, om zelf met initiatieven te komen.



Impressie deelmobiliteitsmiddelen (Bron: gebiedsontwikkeling.nu)

Inzetten op nieuwe doelgroepen - toerisme

Verbeteren OV-bereikbaarheid toeristische trekpleisters

Westerwolde kent legio toeristische hoogtepunten, waaronder de Vesting Bourtange, Klooster Ter Apel, MOW, Smeerling en Burcht Wedde. In de huidige situatie komen de meeste bezoekers nog met de auto naar deze locaties. We gaan onderzoeken in hoeverre de bereikbaarheid met het OV verbeterd kan worden en kan leiden tot een *modal shift*, met name in het toeristische seizoen en in de weekenden.



Locaties toeristische publiekstrekkers en versterking grensoverstijgend OV

Inzetten op nieuwe doelgroepen - Duitsland

Grensoverstijgend vervoer

De landsgrens is op dit moment ook een verkeers- en vervoerkundige grens. Hoewel dat op de korte termijn ook betekent dat er (nog) geen verkeersvraag is, bieden de ontwikkelingen aan beide zijden van de grens wel mogelijkheden om daar in de toekomst verandering in te brengen. De gemeenteraad van Haren (Emsland) heeft zich eerder al uitgesproken voor (het onderzoek van) een buslijn tussen de plaats en (station) Ter Apel. Ook voor Westerwolde (met name Ter Apel) biedt dit mogelijk meerwaarde, hetgeen we gaan onderzoeken met onze partners (OV Bureau, Stadt Haren en Kreis Emsland).

Aan de noordzijde van de gemeente, biedt de in aanbouw zijnde Wunderline een impuls voor het grensoverstijgend treinverkeer, waarmee Winschoten voor Westerwolde een poort naar het Duitse spoorwegennet (Leer, Oldenburg, Bremen en verder) kan worden. We blijven actief betrokken bij dit project.

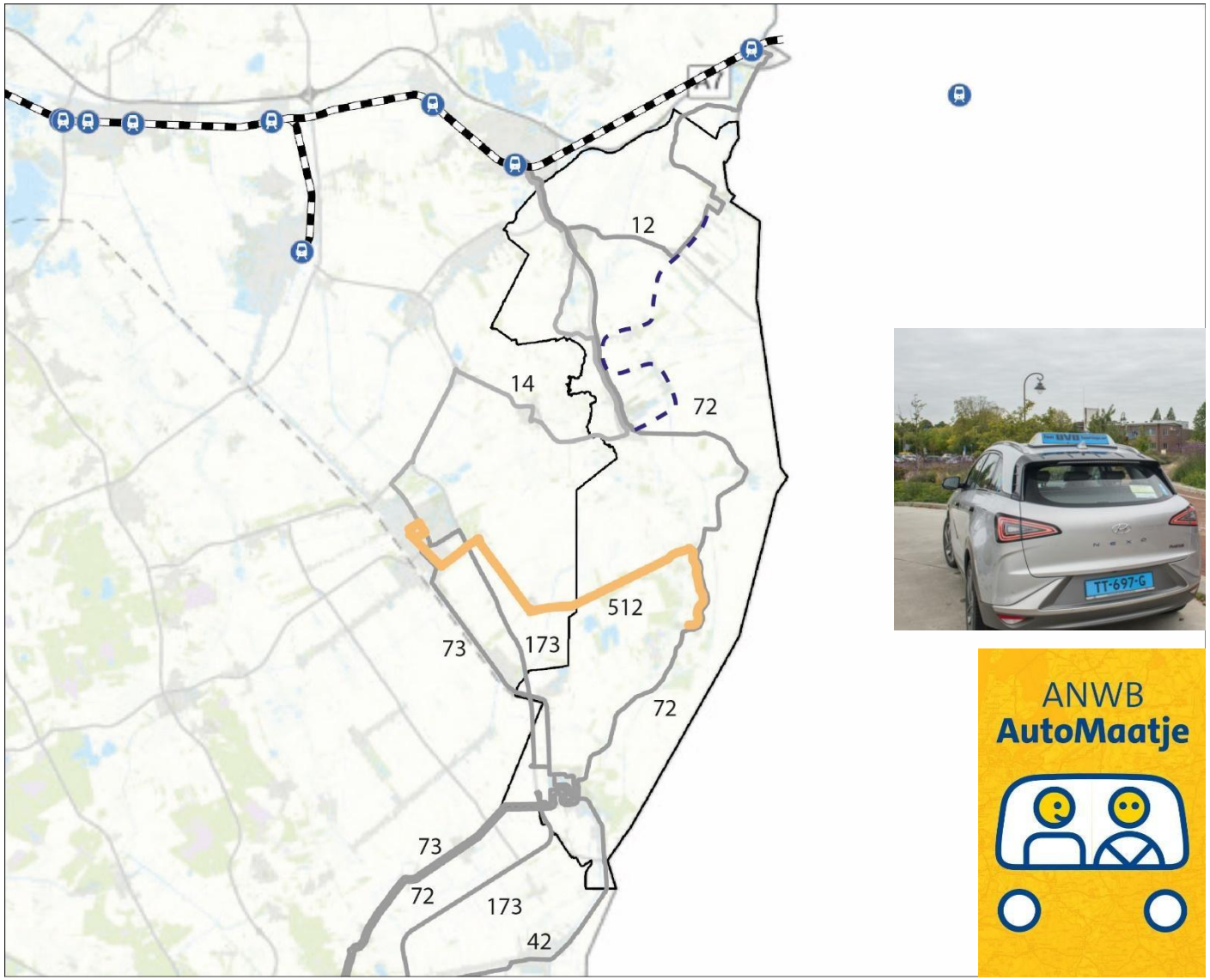


Locaties toeristische publiekstrekkers en versterking grensoverstijgend OV

Vangnet rustige momenten en kleine kernen

Gegeven de uitgestrektheid van de gemeente is het niet realistisch om overal en altijd een grootschalig/ hoogwaardig OV-netwerk aan te bieden. Dat wil niet zeggen dat de inwoners op minder drukke momenten en in kleinere kernen geen vervoersbehoefte hebben. Voor deze situaties zetten we in op een vangnet. Daarbij kan gedacht worden aan het versterken van (de bekendheid van) bestaande initiatieven, zoals de hubtaxi en ANWB Automaatje, en het ondersteunen van initiatieven van onderop, waaronder nieuwe buurtbuslijnen. Meest concreet is daarbij een mogelijke buurtbus tussen Vlagtwedde en Bellingwolde. Ook tussen de gemeente Borger-Odoorn en Ter Apel liggen mogelijk kansen, zeker met de Nedersaksenlijn.

Binnen het vangnet kunnen ook alternatieve (deel-)vervoermiddelen, bijvoorbeeld deelauto's en -fietsen, een rol spelen. Buiten de reguliere dienstregelingstijden kunnen deze worden gebuikt om toch op de bestemming of een nabijgelegen treinstation te komen.



ANWB AutoMaatje

Vangnet met buurtbussen, hubtaxi en overige (vrijwilligers-)initiatieven

Testlocatie voor innovaties

We volgen de Europese en diverse landelijke pilots op het gebied van automatisch openbaar vervoer nauwgezet. Wanneer de techniek zodanig ver gevorderd dat dit ook veilig over de openbare weg kan biedt dit kansen voor verbetering van het OV op het platteland voor met name voor- en natransport. Het toenemende tekort aan buschauffeurs vraagt om hierover na te denken.

We zien meerwaarde in geautomatiseerd vervoer en staan open voor het (verder) testen van dergelijke innovatieve vervoerwijzen in de gemeente. Dat kan zowel grootschalig, ter invulling van een reguliere buslijn, als kleinschalig, met bijvoorbeeld WEpods.

We onderzoeken actief, samen met de Provincie Groningen, het OV Bureau en Qbuzz, de mogelijke kansen en mogelijkheden voor Westerwolde en blijven ook bij landelijke gremia aangehaakt om de laatste ontwikkelingen in beeld te houden.



Voorbeeld automatisch vervoer: WEpod

Samenvatting OV Visie

In de kaart hiernaast zijn de belangrijkste aspecten van de OV Visie samengevat. Op hoofdlijnen komt de visie neer op:

- Blijvende inzet/lobby Nedersaksenlijn;
- Dragende buslijnen richting hetspoornetwerk op niveau houden;
- Direct goed OV in nieuwe woongebieden;
- Afwaarderen wegen alleen als dat niet ten koste gaat van het OV-aanbod;
- Inzetten op hubs/centrumhaltes met extra voorzieningen;
- Deelmobiliteit als voor- en natransport oplossing stimuleren;
- Bereikbaarheid toeristische trekpleisters met de bus verbeteren;
- Versterken grensoverstijgend vervoer (Wunderline en buslijn Haren (Ems)-Ter Apel);
- Vangnet voor rustige momenten en in kleinere kernen;
- Beschikbaar stellen van het grondgebied om OV-innovaties in de praktijk te testen.



Overzichtskaart OV Visie Westerwolde



5. Doorkijk uitvoeringsprogramma

Acties voor de korte en middellange termijn

Van visie naar uitvoeringsprogramma

In de visie is beschreven waar de gemeente Westerwolde de komende jaren naar streeft. Om daar concreet handen en voeten aan te geven, dienen verschillende acties te worden ondernomen en onderzoeken te worden uitgevoerd. Dit kan samengebracht worden in een uitvoeringsprogramma.

Het opstellen van een volledig en integraal uitvoeringsprogramma is geen onderdeel van deze OV visie. Wel is op de volgende pagina een – niet uitputtende – doorkijk opgenomen van acties die op korte en middellange termijn opgepakt dienen te worden om de visie te implementeren. Deze bestaat zowel uit procespunten (hoe en met wie samengewerkt dient te worden) als uit te voeren onderzoeken en projecten.



Overzichtskaart OV Visie Westerwolde

Acties korte en middellange termijn (1)

Type	Actie	Beschrijving	Partner(s)	Producten
Proces	Lobby Nedersaksenlijn	Het belang van de NDS-lijn blijven benadrukken en gezamenlijk optrekken om realisatie dichterbij te brengen.	Overheden Noordoost Nederland	MIRT-studie *Op termijn: Realisatie nieuw spoor en stations*
Proces	Samenwerking OV-Bureau	Actief in contact blijven met het OV-Bureau om belangen te behartigen en nieuwe projecten en onderzoeken op te starten	OV-Bureau	Reguliere overleggen Projectplannen Studies
Onderzoek	Q-liner Emmen-Ter Apel-Stadskanaal	Update haalbaarheidsonderzoek Q-liner als vervanging van lijn 173	OV-Bureau Stadskanaal Emmen	Geactualiseerd haalbaarheidsonderzoek *Mogelijk: Q-liner*
Project	Fiets in de keten	Verbeteren fietsroutes van en naar hubs en stations	Provincie Groningen Buurgemeenten	Comfortabele fietsroutes Fietsparkeerplekken
Project	OV bereikbaarheid ontwikkelingen	Bij (grote) gebiedsontwikkelingen gelijk zorgen voor een goede OV-bereikbaarheid	OV-Bureau Ontwikkelaars	Bushalte(-s)
Proces	Afwaardering wegen	Bij afwaardering van wegen actief in beeld brengen wat het effect voor het busvervoer is, inclusief eventuele versnellingsopties	Provincie Groningen	Afgewaardeerde wegen Centrumhaltes
Project	Centrumhaltes/ Hubs	Realisatie hubs in middelgrote kernen (Blijham, Bellingwolde, Sellingen en Bourtange)	Provincie Groningen	Hubs
Proces	Stimuleren deelmobiliteit	Actief stimuleren aanbieders deelmobiliteit/initiatieven vanuit de samenleving voor het aanbieden van deelmobiliteitsmiddelen	Buurgemeenten	*Mogelijk: regelingen*

Acties korte en middellange termijn (2)

Type	Actie	Beschrijving	Partner(s)	Producten
Proces	Bereikbaarheid publiekstrekkers	In samenspraak met het OV-Bureau de bestemming van de toeristische trekpleisters in weekenden en de zomerperiode op peil houden of verbeteren	OV-Bureau	Lijnvoering in weekenden en zomerperiode
Project	Wunderline	Aangehaakt blijven bij de ontwikkelingen en inzetten op een comfortabele overstap in Winschoten	Overheden Groningen Duitse overheden	Verbeterde ontsluiting richting Groningen en Nedersaksen
Onderzoek	Buslijn Haren-Ter Apel	Onderzoeken of en hoe een buslijn Haren-Ter Apel in te passen is, zowel mét als zonder NDS-lijn	Stadt Haren (Ems) OV-Bureau Kreis Emsland	Haalbaarheidsstudie
Project	Buurtbus Bellingwolde-Vlagtwedde	Nader uitwerken voorstel buurtbus, inclusief lijnvoering en financiering.	Stichting Buurtbus Westerwolde	Buurtbuslijn
Proces	Initiatieven promoten	Bestaande initiatieven, zoals de hubtaxi en ANWB Automaatje, meer onder de aandacht brengen bij de inwoners.	Provincie Groningen ANWB Automaatje	Toename bekendheid (en gebruik) voorzieningen
Proces	Stimuleren initiatieven	Stimuleren nieuwe initiatieven vanuit de samenleving om de gehele gemeente beter bereikbaar te maken, zoals buurtdeelauto's	Initiatieven en bewonersgroepen	*Mogelijk: regelingen*
Project	Toegankelijke haltes	Alle haltes in de gemeente toegankelijk maken conform het handboek toegankelijkheid	Provincie Groningen (cofinanciering)	Toegankelijke haltes
Proces	Denktank automatisch OV	Actief aangehaakt blijven bij de landelijke denktank automatisch OV	Denktank automatisch OV Producenten	Kennis en netwerk
Onderzoek	Automatisch OV in Westerwolde	Onderzoek om mogelijke inzet van automatisch vervoer in te zetten als ondersteuning van het openbaar vervoer in de gemeente	OV Bureau & Qbuzz Provincie Groningen	Onderzoeksrapport *Mogelijk: pilots*


GEMEENTE
WESTERWOLDE


Roelofs