



SARABRUG

MET VEENDAM VOORUIT!

MOBILITEITSPLAN VEENDAM 2022-2030

Vastgesteld door de gemeenteraad op 7 februari 2022

MET VEENDAM VOORUIT!

MOBILITEITSPLAN

0. VOORWOORD

1. SAMENVATTING

2. INTRODUCTIE

3. DE
VIER
THEMA'S

4. UITVOERINGS-
PROGRAMMA

5. BIJLAGEN





DIGITALE INHOUDSOPGAVE

MOBILITEITSPLAN VEENDAM 2022-2030



Op de volgende pagina's treft u de Veendamse 'V' aan bij de paginanummering. Als u hier op klikt keert u terug naar de inhoudsopgave.

ANALOGE INHOUDSOPGAVE

0. Voorwoord		4			
1. Samenvatting		6			
2. Introductie		10			
2.1 Aanleiding		11			
2.2 Doelstelling		11			
2.3 Vier thema's		11			
2.4 Participatie		11			
2.5 Relatie met de Omgevingswet (Omgevingsvisie)		12			
2.6 Leeswijzer		12			
2.7 Omvang van de beleidskaders		13			
2.8 Landelijke en regionaal beleid		13			
3. De vier thema's		14			
	Verkeersveilig & Toegankelijk in 2030	15			
	0. Doelen binnen dit thema	16			
	1. Het SPV 2030	17			
	2. Duurzaam Veilig, en de inrichting van wegen	17			
	3. 'Drukke op het fietspad'	18			
	4. Passende snelheden en 'auto te gast'	18			
	5. Schoolomgeving en schoolfietsroutes	18			
	6. Vracht- en landbouwverkeer	19			
	7. Educatie en voorlichting (diverse doel- en leeftijdsgroepen)	19			
	8. Eenduidigheid bij oversteken	19			
	9. Handhaving continueren, met specifieke aandacht voor aanpak snelheid	19			
	Duurzaam & Vitaal in 2030	20			
	0. Doelen binnen dit thema	21			
	1. Het Veendammer fietsklimaat	22			
	2. Kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk	22			
	3. Bewegwijzering en fietsparkeren	24			
	4. Stimuleren duurzame brandstoffen	25			
	5. Benutten potentieel (kleinschalig) openbaar vervoer	26			
	6. Voor- en natransport en de deelauto	28			
	Aantrekkelijk & Leefbaar in 2030	29			
	0. Doelen binnen dit thema	30			
	1. Een aangenaam voetgangersklimaat	31			
	2. Basisbereikbaarheid	31			
	3. Ouderen en langer thuis wonen	31			
	4. Maatwerk per wijk om de parkeersituatie te verbeteren	32			
	5. Verminderen overlast van landbouw- en vrachtverkeer	33			
	6. Veendam is gastvrij	34			
	Bereikbaar & Bedrijvig	35			
	0 Doelen van dit thema	36			
	1. De bereikbaarheid van het centrum	37			
	2. Optimalisatie parkeren centrum	37			
	3. Werklocaties en economische centra zijn goed bereikbaar	37			
	4. Reactivering van de spoorverbinding richting Stadskanaal met station Wildervank	38			
	5. Verkeersstructuur, hoofdwegennet en ontsluitingen op N33 (modellering)	38			
	6. Vracht- en landbouwverkeer door de gemeente	38			
	7. Wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie	38			
	8. Digitalisering	40			
	4. Uitvoeringsprogramma	41			
	5. Bijlagen	51			
	1. Participatiedossier				
	2. Maatregelenplan Verkeersveiligheid				

0. VOORWOORD

Voorwoord

Mobiliteit beweegt! Dit lijkt een pleonasme immers, het begrip mobiliteit impliceert beweging en als die beweging dan ook nog eens beweegt dan is dat wellicht wat teveel van het goede. Niets is minder waar: het denken rondom mobiliteit verandert voortdurend en is daarmee “in beweging”.

Het mobiliteitsplan 2006-2020 heeft de eindstreep bereikt. In de achterliggende jaren zijn veel voornemens uit dit mobiliteitsplan gerealiseerd. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hebben zich in deze periode in een hoog tempo aan ons gepresenteerd. Denk aan de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden, zowel per auto als per fiets. Denk ook aan een verschuiving in het gebruik van fossiele brandstoffen naar nieuwe vormen van brandstoffen zoals H₂, biodiesel en biogas. Het denken over veiligheid en leefbaarheid in woonwijken en bereikbaarheid van bedrijventerreinen heeft een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Het gebruik en de beschikbaarheid van ons openbaar vervoer is een permanent aandachts- en discussiepunt. Iedereen vindt er wel wat van. Wij constateren een scala aan veranderingen, nieuwe inzichten en mogelijke ontwikkelingen dat ons heeft gemotiveerd een mobiliteitsplan voor de periode tot 2030 op te stellen.

Dit plan is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie van verschillende groepen die onze samenleving kleuren: van raadsleden tot bewoners, ondernemers en overige stakeholders. De bijdragen die zij hebben geleverd en de ideeën die zij hebben geopperd hebben ons in staat gesteld een visie te creëren over de ontwikkelingen die wij tot en met 2030 verwachten en die wij willen realiseren.

De vrucht van dat denken ligt in het Mobiliteitsplan 2022-2030. Dat is ambitieus en zal niet zonder slag of stoot worden volbracht. Het is een uitdaging voor ons allen om de toekomst voor de komende tien jaar te kleuren en de maatregelen die worden voorgesteld uit te voeren.

Samen kunnen we die belangrijke taak volbrengen. Wij zijn er klaar voor.



Bert Wierenga, wethouder

1. SAMENVATTING

Samenvatting

Mobiliteit staat niet stil..., het verandert zoals ook de wereld om ons heen verandert. Veendam wil hierin meebewegen en is er alle reden toe om een plan te ontwikkelen met het oog op de (nabije) toekomst. We moeten dus de juiste keuzes maken over hoe er binnen, van en naar onze gemeente wordt gereisd. In het Mobiliteitsplan geven we onszelf daarom de volgende ambities mee:

- Realistisch opvangen van de groei van Veendam en daarmee de toenemende behoefte aan (duurzame) mobiliteit;
- Doorlopende aandacht hebben voor de verkeersveiligheid;
- Dominantie van en het ruimtegebruik en de uitstoot door verkeer in onze kern en buitengebieden te beheersen;
- Vitale en gezonde mobiliteit te stimuleren.

Het nieuwe Mobiliteitsplan is gebouwd op 4 pijlers (thema's), met de eigen specifieke doelstellingen: **Verkeersveilig en Toegankelijk, Duurzaam en Vitaal, Aantrekkelijk en Leefbaar, Bereikbaar en Bedrijvig**. Het nieuwe mobiliteitsplan heeft een 'planhorizon' tot en met 2030 en bepaalt de koers zodat bewoners en de gasten zich prettig, veilig en duurzaam kunnen (blijven) verplaatsen. Het Mobiliteitsplan is één van de bouwstenen van de Omgevingsvisie.

Verkeersveilig en Toegankelijk

Verkeersveiligheid....., het gevoel van veiligheid draagt bij aan Veendam als veilige plek waarin het prettig is om te wonen, te leven en te verblijven.

Veilig gaat zowel over verkeersveiligheid als over sociale veiligheid. Het vergroten van de verkeersveiligheid is een thema dat niet alleen in Veendam belangrijk wordt gevonden maar ook landelijk veel aandacht krijgt, en waar gemeenten een grote rol in spelen.

Doel: 'Verkeersveiligheid vooraf'

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) is een landelijke aanpak waarmee alle overheden samenwerken aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het draait hierbij om het herkennen van risico's om daarmee onveilige situaties te voorkomen. Er is een eerste verkennend onderzoek uitgevoerd. De aandachtlocaties worden nader in een verdiepend onderzoek geanalyseerd, en er worden mogelijke oplossingen aan gekoppeld.

'Doel: Veilige infrastructuur'

Veendam wil investeren in een duurzaam veilige infrastructuur. Het duurzaam veilig concept is gebaseerd op een juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik. Om een juiste invulling te geven aan de uitvoering van het duurzaam veilig principe, in combinatie met functionaliteit, is er onderzoek gedaan. Het rapport 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid' (bijlage 2*) is hiervoor opgesteld en wordt binnen de uitvoering van het Mobiliteitsplan uitgevoerd.

* De eerste aanzet voor dit Maatregelenplan Verkeersveiligheid is gegeven in 2018. Het plan is voor wat betreft de analyse gebaseerd op de verkeersongevalscijfers van 2014-2017. Hoewel die cijfers enigszins gedateerd zijn, is het beeld dat daarmee verkregen is ten aanzien van de verkeersveiligheid in de gemeente Veendam nog steeds actueel. Ook gerelateerd aan recentere verkeersongevalsgegevens. Dit plan is nu als bijlage bij voorliggend Mobiliteitsplan gevoegd omdat daarin de basis gelegd is voor veel van de voorgestelde (verkeersveiligheids) maatregelen in dit Mobiliteitsplan en dient daarom als onderlegger daarvoor beschouwd te worden.

Een limiet van 50km/u is alleen toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in het geding is. Er is voor een realistische benadering gekozen binnen de aanpak 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid'. Hiermee wordt in Veendam de 'GOW30' geïntroduceerd, een weg met 30km als maximum snelheid en met (behoud van) een ontsluitende functie.

Veendam wenst dat alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom binnen een 60km/u zone komen te liggen. Op die manier wordt aangesloten op het duurzaam veilig gedachtengoed voor verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Aanvullend op het 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid' zal er specifiek onderzoek worden gedaan naar de nadelige gevolgen van de vele soorten vervoersmiddelen op het fietspad, met daarbij uiteenlopende maatvoeringen.

'Doel: Bewustwording en kennis'

Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. Elke weg in Veendam heeft of krijgt een veilige en passende snelheidslimiet en verkeersdeelnemers houden zich hieraan. Wanneer gemotoriseerd verkeer zich 'te gast' voelt én weet, dan zullen de bestuurders ander gedrag vertonen. Dát is het doel: gedragsverandering. Gebieden en locaties die zich hiervoor lenen worden aangepast op dit principe.

Doel: 'Veiligheid en leefbaarheid'

Om kinderen zekerheid te bieden met zo min mogelijk autoverkeer of drukke kruispunten in aanraking komen wordt er specifieke aandacht geschonken aan schoolfietsroutes.

Bedrijvigheid brengt vervoersbewegingen met zich mee. In het belang van de verkeersveiligheid is het doel om de confrontatie (het conflict) tussen het zware vrachtverkeer, landbouwverkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemer zoveel als mogelijk te beperken.

Duurzaam en vitaal

Vanwege klimaatveranderingen krijgen we steeds vaker te maken met perioden van hitte en droogte, of juist van extreme regenval en wateroverlast. Klimaatadaptatie bestaat niet alleen uit het zorgen voor meer groen. Het gaat ook over de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen. Daarom is het van belang om onze infrastructuur op een klimaatadaptieve, duurzame manier in te richten. Zo zit er veel potentie in deelmobiliteit, en toename van fietsgebruik.

Voor alle mensen, en specifiek voor ouderen en mindervaliden, is mobiliteit een middel om persoonlijke doelen te verwezenlijken, zoals het onderhouden van sociale contacten. Met vitale mobiliteit bedoelen wij dat de mobiliteit zoveel als mogelijk door een actieve vorm wordt ingevuld.

Samenvatting (vervolg)

Doel: 'Stimuleren fietsgebruik'

In Veendam wordt veel gefietst. Ongeveer 30% van de verplaatsingen wordt per fiets gedaan. Dat is niet alleen hoger dan het Nederlands gemiddelde, maar ook hoger dan de percentages die we terugzien bij onze buurgemeenten. Het blijven stimuleren van het fietsgebruik (en de uitbreiding daarvan) is daarom één van de doelen van Veendam.

Doel: 'Minder CO2 uitstoot, meewerken aan de klimaatopgave'

In Veendam rijden we steeds meer elektrisch. De komende jaren zal het elektrisch vervoer in Veendam, net als landelijk, verder toenemen. Daarbij moet richting 2030 wel oog zijn voor de ontwikkelingen op het gebied van snelladen. Veendam heeft verder de intentie om 'mee te bewegen' wanneer het gaat om duurzame 'energiedragers' zoals waterstof, biodiesel en biogas. Duurzame vervoerswijzen stimuleert Veendam door een sterke koppeling tussen de verschillende duurzame verplaatsingsmogelijkheden te maken.

Doel: 'Verbinden van de lintdorpen'

Uitgangspunt is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Waar de bereikbaarheid per auto en fiets nu al op een behoorlijk niveau zit, geldt dat in bepaalde mate niet voor het openbaar vervoer. Op de bedrijventerreinen zijn relatief weinig bushaltes aanwezig en ook de inwoners van bijvoorbeeld de lintdorpen Borgercompagnie, Zuidwending en Wildervanksterdallen kunnen maar beperkt gebruik maken van het openbaar vervoer. Veendam wil inzetten op een verbeterde verbinding. Een aandachtspunt, dat hier direct aan relateert, is het vergroten van de bekendheid en het gebruik van de hubtaxi.

Doel: 'Bewoners vitaal en verbonden houden'

Het openbaar vervoer functioneert beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom is het cruciaal dat bushaltes en ons treinstation goed te voet en door minder validen bereikbaar zijn. Kortom: meer ruimte voor voetgangers en minder validen draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie.

Aantrekkelijk en leefbaar

Veendam is een aantrekkelijke woongemeente en wil dit ook blijven in de toekomst. Voldoende parkeergelegenheid draagt hier aan bij. Woonwijken moeten goed bereikbaar zijn voor alle vervoerswijzen. Maar in de woonwijk ligt de prioriteit bij het langzaam verkeer, de auto is er te gast.

Doel: 'Stimuleren en faciliteren om in beweging te blijven'

Veendam wil werken aan een 'basisbereikbaarheid'. Een beleid dat de bereikbaarheid centraal zet met het idee dat mensen recht hebben op een bepaald niveau van bereikbaarheid (omdat anders uitsluiting dreigt). Lopen, en specifiek ook gebruikers van scootmobiel en andere loop 'hulpmiddelen', is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde, en minst belastende wijze van verplaatsen.

Een maatschappelijk ontwikkeling, die ook in Veendam is waar te nemen, is het langer zelfstandig thuis blijven wonen. Veendam speelt op deze ontwikkeling in door te zorgen dat ook de langer thuiswonenden niet ontstoken zijn van mobiliteit.

Doel: 'Maatwerk door (wijk)gerichte aanpak'

In veelal oudere wijken in Veendam is de parkeercapaciteit beperkt. Dat heeft negatieve effecten, zoals foutparkeren, maar ook ongewenst zoekverkeer in de eigen wijk. Willen we dat oplossen, dan kijken we naar 'passende' oplossingen, in overleg met de wijkbewoners.

De kaders van waaruit de parkeersituatie per wijk wordt beoordeeld, krijgen een plaats in een nader op te stellen Parkeerrichtlijn: Veendams maatwerk. Ook het concept van (elektrische) deelauto's kan daarbij overwogen worden. Daarbij gaat de voorkeur uit naar publieke deelautoconcepten waarbij particulieren hun eigen auto als deelauto aanbieden, omdat daarbij geen kostbare parkeerruimte verloren gaat aan een vaste standplaats.

Doel: 'Verbeteren veiligheid en leefbaarheid'

Dit doel wordt met name in verband gebracht met de overlast door vrachtverkeer en landbouwverkeer. Uitgangspunt is om de overlast van landbouw- en vrachtverkeer zoveel mogelijk te beperken. Met name in de lintdorpen klinkt de roep om de routes van zwaar verkeer onder de loep te nemen.

De routes van zwaar (landbouw)verkeer en digitale routing/navigatie zijn hier de hoofdaandachtspunten. De bereikbaarheid in het buitengebied van de landbouwbedrijven is op dit moment in grote lijnen naar tevredenheid. Consolideren is het belangrijkste. Vanuit bewoners klinken er zorgen over verschillende sluiproutes tussen Veendam en omliggende kernen.

Doel: 'De gasten voelen zich welkom'

Prettige en comfortabele mobiliteit is voor iedereen van belang. Voor onze inwoners, maar ook voor onze gasten. We hebben in onze gemeente meerdere recreatieve trekpleisters voor bezoekers uit de regio en verder weg.

Voor de toekomst zien wij echter wel kansen die nu nog onbenut blijven. Recreatie richt zich nu vooral op dagrecreatie, waardoor bezoekers slechts voor een korte tijd in Veendam verblijven. Door meer ruimte te bieden voor verblijfsrecreatie wordt een verblijf verlengd. Wij zien dit als een kans voor de levendigheid in Veendam en is gunstig voor de ondernemingen en voorzieningen.

Bereikbaar en Bedrijvig

Veendam is een bereikbare omgeving, dat is het hoofddoel. In de gemeente ligt een spoorlijn, de N33 ligt in de nabijheid, er is een aanwezigheid van diverse Provinciale N-wegen. Veendam is bedrijvig, in zowel de industrie als de recreatiesector, en kent ook landbouwverkeer.

Samenvatting (vervolg)

Doel: 'Prettig verblijven en ondernemen in het centrum'

Veendam hecht grote waarde aan een centrum dat goed en prettig bereikbaar is, én blijft. Een goede bereikbaarheid draagt immers bij aan het functioneren van het centrum, met een diversiteit aan functies. Veendam wil bij ontwikkelingen en eventuele transitie in het centrum meebewegen voor wat betreft de bereikbaarheid. Het parkeren in het centrum van Veendam 'verdient' bijzondere aandacht, omdat een ontwikkeling (transitie) gaande is waarbij steeds meer gewoon wordt in het centrum en winkelen nog meer gecentreerd wordt. Om deze reden zal in de loop van de jaren het parkeerbeeld meer en meer gaan verschuiven. Het is de wens om het bestaande parkeerareaal anders en beter te benutten met als doel de leefbaarheid te vergroten en minder (auto)verkeer aan te trekken. Mobiliteit is een belangrijk onderwerp bij de uitwerking van de 'Centrumvisie'.

Doel: 'Goed en vlot naar het bedrijf of werk'

Om bedrijventerreinen en andere werklocaties toekomstbestendig te houden zal er structurele aandacht moeten zijn voor de bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid werkt mee aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Er dient rekening te worden gehouden met een voorgenomen uitbreiding.

Doel: 'Veendam is en blijft goed ontsloten, het netwerk wordt optimaal en slim benut'

De bereikbaarheid per spoor was een regelmatig terugkerend onderwerp bij het participatie onderdeel van het proces voor het Mobiliteitsplan. Met name de wens om een station te realiseren bij Wildervank en het doortrekken van de bestaande spoorverbinding tot Stadskanaal. Veendam wil dat de bereikbaarheid van voorzieningen, winkelcentra en werkgebieden per auto, openbaar vervoer, fiets en te voet gegarandeerd is.

De hoofdroutes liggen zoveel als mogelijk buiten de woonwijken, en deze worden erop ingericht dat het verkeer zonder stagnatie wordt verwerkt. De intentie is om het bestaande wegennetwerk de komende 10 jaar beter uit te nutten. Hiermee wordt beoogd om de groei van de mobiliteit in goede banen te leiden door het beter benutten van de bestaande infrastructuur (pas als er knelpunten blijven bestaan, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd). Het wegennetwerk moet voldoende (rest)capaciteit hebben om toekomstige in- en uitbreidingsplannen te faciliteren. Daarbij wordt ingestoken op een toekomstige in-/uitbreiding met woningen op diverse locaties.

De weg vinden in een onbekende ruimte kan voor bezoekers en toeristen een stressvolle ervaring zijn. Een tekort, maar ook een overdaad aan verwijzingen, kan hier bijvoorbeeld een oorzaak van zijn. Veendam wil zoeken naar een juiste balans tussen fysieke middelen en digitale middelen zoals apps en navigatie.

Veendam sluit aan bij de ontwikkelingen en ambities op gebied van digitalisering binnen mobiliteit.



2. INTRODUCTIE

2.1 Aanleiding

Veendam kent voor het vernieuwen van het gemeentelijk Mobiliteitsplan grofweg twee aanleidingen:

Technologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een kijk richting de toekomst. De mobiliteit en bereikbaarheid in onze gemeente veranderen snel. Er is de laatste jaren meer aandacht gekomen voor een gezonde en veilige leefomgeving. De eisen die we moeten en willen stellen aan het verkeer en vervoer zijn veranderd. Het huidige Mobiliteitsplan van Veendam stamt uit 2006. Het was vooral gericht op het opheffen van knelpunten en het verder ontwikkelen van de afzonderlijke netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer. Veel maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2006 zijn inmiddels gerealiseerd. Het is nu zaak om verder vooruit te kijken.

Een tweede aanleiding is de Omgevingswet. De Omgevingswet vraagt een integrale beschrijving van de ambities voor de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van mobiliteit. De visie op mobiliteit moet binnen de Omgevingsvisie passen. Bij 'Relatie met de Omgevingswet (Omgevingsvisie)' wordt er verder op ingegaan.

2.2 Doelstelling Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan van Veendam is een toekomstgericht en integraal beleidsdocument dat een visie bevat, en een uitvoeringsprogramma. Dat programma beschrijft de maatregelen die in de komende jaren moeten worden uitgevoerd om uitwerking te geven aan de visie.

Er is ook gekeken naar de realisatie van de ambities uit het vorige Mobiliteitsplan. In 2018 heeft er een evaluatie plaatsgevonden van de stand van zaken (lees: in hoeverre de ambities uit het plan uit 2006 zijn gerealiseerd). Ambities en maatregelen die we nog steeds graag gerealiseerd zien, hebben vanzelfsprekend een plek gekregen binnen het nieuwe beleid en het nieuwe uitvoeringsprogramma.

2.3 4 Thema's

Vanwege de brede blik op mobiliteit is het nieuwe Mobiliteitsplan 'gefundeerd' op 4 pijlers die als thema in het plan terugkomen: **Verkeersveilig & Toegankelijk, Duurzaam & Vitaal, Aantrekkelijk & Leefbaar en Bereikbaar & Bedrijvig**. De namen van de thema's geven de benadering weer: integraal. Hiermee wordt goed aangesloten op de thema's vanuit de Omgevingsvisie, gericht op de mobiliteitsonderwerpen. Bij de uitwerking van de thema's identificeren we nu maatregelen waardoor er de komende jaren concreet uitvoering wordt gegeven aan het plan.

2.4 Participatie

Participatie heeft een belangrijke rol gespeeld in het proces richting het Mobiliteitsplan:

Omgevingsvisie participatiemoment bereikbaarheid

Op woensdag 19 mei 2021 is een digitale bijeenkomst gehouden in het kader van de Omgevingsvisie. Tijdens de bijeenkomst zijn twee onderwerpen aan bod gekomen: wonen en de bereikbaarheid van Veendam. Met name de opbrengst van het laatste onderwerp is goed bruikbaar geweest voor het Mobiliteitsplan.

Raadsessie

Op maandag 7 juni 2021 is een digitale raadsessie georganiseerd. Deze raadsessie stond in het teken van het duiden van de ambities van de gemeente Veendam op het gebied van mobiliteit. Aan de hand van meerdere stellingen is de discussie gevoerd over de toekomst van mobiliteit. De aanwezigen zijn hierna in de gelegenheid gesteld om eigen aandachtspunten en wensen in te brengen.

Enquête en projectmailadres

Vanaf dinsdag 8 juni 2021 tot en met donderdag 26 juni 2021 heeft een online enquête opengestaan. Anders dan bij reguliere enquêtes was het bij deze enquête mogelijk om aandachtspunten, wensen en klachten ook locatie-specifiek te maken, door deze te prikken op een digitale kaart.

Klankbordgroep

Op donderdag 17 juni 2021 is een digitaal klankbordgroep-overleg georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst konden verschillende belangenpartijen hun wensen en gedachten delen. In de periode van de ter inzage legging heeft er een 2e klankbordgroepoverleg plaatsgevonden.

Bewonersavond

Op donderdag 17 jun 2021 is een digitale bewonersavond georganiseerd. Tijdens de bewonersavond is ingegaan op het proces van het Mobiliteitsplan. Het leeuwendeel bestond uit vrije inbreng per thema.

Collegepresentatie

Op dinsdag 31 augustus 2021 is een presentatie over de hoofdlijnen en doelstellingen gegeven aan het college. De bijeenkomst had ten doel om de koers voor het Mobiliteitsplan te bepalen.

2.5 Relatie met de Omgevingswet (Omgevingsvisie)

Vanaf 2022 is de nieuwe Omgevingswet naar verwachting van kracht. De Omgevingswet verzorgt de bundeling van de diverse sectorale (ruimtelijke) wetten en plannen. Het doel van de Omgevingswet is om te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving in één integraal en duurzaam ruimtelijk plan. De Omgevingswet geeft mogelijkheden om anders om te gaan met het inrichten van de leefomgeving, inspeland op de veranderingen in de samenleving.

Het traject van de (uitwerking van) de Omgevingsvisie Veendam liep samen op met het Mobiliteitsplan. De Omgevingsvisie vormt een belangrijke basis voor het Omgevingsplan (juridische vertaling) en eventuele Programma's gericht op de uitvoering van het beleid.

De mobiliteitsbehoefte zal naar verwachting in de toekomst verder toenemen onder invloed van de groei van de bevolking, de economie en de welvaart. De interactie op proces en inhoud met dit Mobiliteitsplan draagt bij aan een goede integrale afweging van de oplossingsrichtingen.

Door in het Mobiliteitsplan al een duidelijke link naar de Omgevingswet te leggen, wordt het eenvoudiger gemaakt om straks het verkeers- en vervoersbeleid stevig te verankeren in de op te stellen integrale Omgevingsvisie. Deze is leidend en het Mobiliteitsplan is in die zin een onderliggend document.

2.6 Leeswijzer

Voor u ligt het nieuwe Mobiliteitsplan dat de gemeente Veendam in 2021 heeft ontwikkeld. Het Mobiliteitsplan begint met **hoofdstuk 0** met een voorwoord en vervolgt in **hoofdstuk 1** met een samenvatting. In **hoofdstuk 2** wordt het Mobiliteitsplan geïntroduceerd. In **hoofdstuk 3** worden de vier thema's die centraal staan behandeld.

Dit Mobiliteitsplan is een integraal en toekomstgericht beleidsdocument. Daarom is het plan opgebouwd vanuit de bredere thema's die spelen in de leefomgeving. De thema's worden vervolgens verder uitgewerkt: welke opgaven spelen er en welke ambities heeft de gemeente Veendam ten aanzien van mobiliteit? Waar wil de gemeente op in gaan zetten de komende jaren?

Tot slot wordt in **hoofdstuk 4** het bijbehorende uitvoeringsprogramma weergegeven.

COVID-19

Het COVID-19 virus heeft voor een behoorlijke opschudding gezorgd in het mobiliteitslandschap. Voor veel beroepen is thuiswerken de - tijdelijke - norm geworden en er wordt door Nederlanders meer recreatief gelopen (wandelen, ommetjes). Voor deze ontwikkelingen wil Veendam de ogen niet sluiten. Anderzijds is het zo dat de lange-termijn consequenties van het COVID-19 virus zeer lastig zijn te voorspellen. Het voorliggende Mobiliteitsplan is een plan voor de komende 9 jaar. Met of zonder (mogelijke) consequenties van het COVID-19 virus heeft Veendam ambities op het gebied van mobiliteit die het in deze periode wil verwezenlijken. Het plan focust daarom op sec de doelen en ambities, zonder het verband met COVID-19 te leggen.

2.7 Omvang van de beleidskaders

Voor het Mobiliteitsplan zijn beleidskaders uitgangspunt en de basis van waaruit wordt gewerkt. Binnen die beleidskaders worden in de mobiliteitsvisie accenten gelegd op een of meerdere thema's. Daarover meer in de rest van dit hoofdstuk. Hieronder staan grofmazig de beleidskaders, met bijbehorende documentatie, beschreven voor de verschillende schaalniveaus.



2.8 Landelijk en regionaal beleid

Met het oog op het landelijk en regionaal beleid ten aanzien van mobiliteit en ontwikkelingen vallen de volgende zaken op:

- Een groeiende aandacht voor verkeersveiligheid met een ambitie om in 2030 naar 0 verkeersslachtoffers te komen;
- Een belangrijke rol voor de fiets met doelstellingen om meer mensen van de fiets/e-bike gebruik te laten maken;
- Een veranderende rol voor het openbaar vervoer. Meer gericht op doorstroming voor de hoofdverbindingen met aanvullend vervoer op maat en goede overstaplocaties (mobiliteitshubs);
- Een opkomst van deelvervoer. Minder bezit, meer gericht op gebruik;
- De opkomst van duurzame brandstoffen (o.a. elektrisch en waterstof). Vanaf 2030 worden er geen nieuwe auto's op diesel of benzine meer geproduceerd;
- Afspraken in het klimaatakkoord om de impact van het auto- en vrachtverkeer op het milieu te verkleinen.



DUURZAAM &
VITAAL



VERKEERSVEILIG &
TOEGANKELIJK

**3.
DE
VIER
THEMA'S**



BEREIKBAAR &
BEDRIJVIG



AANTREKKELIJK &
LEEFBAAR



VERKEERSVEILIG & TOEGANKELIJK





Verkeersveilig & Toegankelijk in 2030

De gemeente Veendam is een gemeente waar de inwoner zich veilig voelt, kan ontspannen en recreëren. Veiligheid is een randvoorwaarde om je goed te kunnen verplaatsen. De gemeente Veendam onderschrijft daarom de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Doelstelling is een halvering (15) in 2030 van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2020 (30) en een ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050.

Aantal ongevallen 2020 binnen gemeentegrenzen Veendam			
Wegbeheerder	Totaal ongevallen	Gewonden	Doden
Rijk	9	3	0
Provincie	13	2	0
Gemeente	93	24	1
Totaal	115	29	1

Het SPV2030 is gebaseerd op een risico-gestuurde aanpak waarmee problemen met betrekking tot verkeersveiligheid in kaart worden gebracht. Op basis daarvan stellen alle betrokken partijen in de regio een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op om die risico's te verminderen. Het streven is om vooraf veiligheidsproblemen te signaleren (voorkomen), en niet achteraf te hoeven repareren met het eventuele leed wat er aan verbonden is.

Woonwijken moeten veilig bereikbaar zijn voor alle vervoerwijzen. Bij het ontwerpen van nieuwe woonwijken en herstructureringen wordt gedacht vanuit de voetganger en fietser. Dagelijkse voorzieningen zijn voor voetgangers en fietsers via directe routes bereikbaar. In het woongebied zelf is de auto te gast.

Doelen binnen het thema

Binnen het thema Verkeersveilig&Toegankelijk worden de volgende doelen nagestreefd (gericht op gedrag, preventie en weginrichting voor de diverse verkeersdeelnemers):

- **Veiligheid Vooraf;**
- **Veilige infrastructuur;**
- **Bewustwording en kennis;**
- **Veiligheid en Leefbaarheid.**

Om die doelen te bereiken richten we ons binnen het thema Verkeersveilig & Toegankelijk op de volgende aandachtsgebieden:

1. Het SPV 2030;
2. Duurzaam Veilig inrichting van wegen (aandacht voor de 30km en de 50km wegen binnen de bebouwde kom en 60km daarbuiten);
3. 'Drukke' op het fietspad;
4. Passende snelheden en 'auto te gast';
5. Schoolomgeving en schoolfietsroutes;
6. Vracht- en landbouwverkeer;
7. Educatie en voorlichting diverse doel- en leeftijdsgroepen;
8. Eenduidigheid bij oversteken;
9. Handhaving continueren, met specifieke aandacht voor aanpak snelheid.



1. Het SPV 2030

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) is een landelijke aanpak waarmee alle overheden samenwerken aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het draait hierbij om het herkennen van risico's, om onveilige situaties te voorkomen.

2. Duurzaam Veilig, en de inrichting van wegen

30km/u of 50km/u binnen de bebouwde kom

De Tweede Kamer heeft in 2020 een motie aangenomen dat de leidende maximum snelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30km/u. Een limiet van 50km/u is alleen toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is. Dit is de basisgedachte, en wordt bepaalde door de gemeente.

Het concept 'Duurzaam Veilig' gaat in op de juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik. Is dit enigszins uit balans dan gaat dit meestal ten koste van de verkeersveiligheid. Om een juiste invulling te geven aan de uitvoering van het duurzaam veilig principe in combinatie met functionaliteit is er onderzoek gedaan. Het rapport 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid' is hiervoor opgesteld en wordt binnen de uitvoering van het Mobiliteitsplan uitgevoerd. Binnen het onderzoek is de relatie gelegd tussen de uitbreiding van de 30km zone en de beoogde functie van het betreffende wegvak of de kruising.

Naast de gewenste inrichting is ook voor een realistische benadering gekozen. Daar waar een weg in een 30km gebied nog een (enigszins) ontsluitende functie behoudt worden er aanvullende eisen gesteld. De wegcategorie 'GOW30' (zie illustratie rechts) wordt hiermee in Veendam geïntroduceerd. Met de inrichting wordt een bepaald gedrag afgedwongen wanneer het gaat om de snelheid, maar is er ook oog voor enige vorm van doorstroming. Op landelijk niveau krijgt de uitrol van de GOW30 steeds meer handen en voeten, zo ook in Veendam. Een aantal voorbeelden hiervan zijn: C.W. Lubbersstraat, Jakob Bruggemalaan en Prins Bernhardlaan (zie voor alle GOW30 wegen de kaart wegcategorisering via de link onderaan deze pagina).

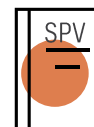
60km/u buiten de bebouwde kom

Veendam wenst dat alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom binnen een 60km/u zone komen te liggen. Op die manier wordt aangesloten op het duurzaam veilig gedachtengoed voor verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Met de bijbehorende maatregelen op bijvoorbeeld conflictpunten zal de verkeersveiligheid verbeterd worden, met name daar waar fietsverkeer gebruik maakt van de rijbaan. Het kan ook werken als een ontmoedigingsmaatregel om (een mate van) sluipverkeer te voorkomen.

In principe sluiten alle erftoegangswegen gelijkwaardig op elkaar aan, en is het doel om een passende snelheid te creëren en het gewenste gedrag hiermee te sturen. Het bovenliggende doel is vooral om duidelijkheid en veiligheid te bewerkstelligen.

De categorisering van de wegen is hier terug te vinden ([klik hier](#)).

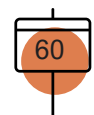
De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam haakt, samen met de gemeenten in de provincie Groningen, aan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en gaat met een verdiepend onderzoek een vervolg geven naar het beperken van de mogelijke risico's, en hoe de veiligheid hierdoor geborgd kan worden.



- Veendam geeft uitvoering aan de uitbreiding van duurzaam veilig ingerichte wegen. Om hier vorm aan te geven wordt er uitvoering gegeven aan het onderzoek 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid'. In dit rapport wordt ingegaan op de keuze voor een 30km of 50km weg binnen de bebouwde kom.
- De categorie 'GOW30' wordt geïntroduceerd: een ETW 'look' met bepaalde kenmerken, en met het behoud van een ontsluitingsfunctie.



- Veendam kent erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een maximum snelheid toe van 60km/u.



GOW30 (voorbeeld)



3. 'Drukke op het fietspad'

'Drukke op de fietspaden' doet zich voornamelijk voor in bebouwde gebieden. De grootste fietsdrukke is voornamelijk te vinden in het centrum, op de routes naar scholen en op paden met veel functies.

De primaire oorzaak van fietsdrukke is uiteraard het grote aantal fietsers, met name de hoge intensiteiten in de spits. Een factor, die (de gevolgen van) de drukke versterkt, is de grote verscheidenheid van fietspadgebruikers (oud, jong, snel, minder snel, onervaren, kwetsbaar, gemotoriseerd, breed, smal, enz.).

Voorals men met verschillende snelheden rijdt, leidt dat tot inhaalbewegingen met hinder en risico's. De omvang van de voertuigen op het fietspad speelt een rol in combinatie met de beschikbare ruimte op het fietspad en de omgeving. In diverse enquêtes in den lande worden enkele groepen fietspadgebruikers expliciet als bron van hinder of gevaar genoemd. Snorfietsen, die snel rijden en breed zijn, worden vaak genoemd. Scholieren, die breeduit fietsen en wielrenners in groepen worden enkele malen specifiek genoemd.

4. Passende snelheden en 'auto te gast'

Het ultieme streven is dat weggebruikers zich aan de maximum snelheden houden. Dit heeft een directe verbinding met de verkeersveiligheid. Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. Binnen het SPV2030 ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximum snelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet.

Elke weg kent een veilige en passende snelheidslimiet en verkeersdeelnemers houden zich hieraan, dát is het streven. Hierdoor vallen significant minder slachtoffers. Vier resultaten zorgen hiervoor:

- De inrichting van het wegennet sluit aan bij de (passende) snelheidslimiet;
- Er is een indicator (V85*) vastgesteld voor de overschrijding van snelheden: deze wordt gemonitord en gehandhaafd;
- De sociale norm rond snelheid is versterkt;
- Het aantal bestuurders dat de maximumsnelheid overschrijdt neemt af, waar mogelijk ondersteund door nieuwe voertuigtechnologie, waarmee de snelheid dwingend gereguleerd wordt.

'Auto te gast', bij deze term wordt snel gedacht aan een fietsstraat. Dat is enerzijds terecht, maar het is meer. Het is een gedachtengoed. Het heeft veel in zich wanneer het gaat over verkeersveiligheid. Wanneer gemotoriseerd verkeer zich 'te gast' voelt én weet, dan zullen de bestuurders ander gedrag vertonen. Dát is het doel: gedragsverandering. Gebieden en locaties die zich hiervoor lenen kunnen worden aangepast op dit principe. De snelheid zal lager liggen, het aandeel gemotoriseerd verkeer zal dalen, en het langzame verkeer krijgt meer lucht en ruimte.

Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid zal dit naar verwachting het fietsgebruik stimuleren, hetgeen vervolgens bijdraagt aan een groenere en vitalere omgeving.

*V85=De V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden en door 15% van de bestuurders wel wordt overschreden.

5. Schoolomgeving en schoolfietsroutes

Om kinderen zekerheid te bieden met zo min mogelijk autoverkeer of drukke kruispunten in aanraking komen wordt aandacht besteed aan de schoolfietsroutes. Daar waar er wel sprake is van confrontatie, is een veilige inrichting essentieel. We streven naar Veilige Schoolroutes.

De Veilige Schoolroute heeft voordelen voor de leerlingen, de ouders en de school:

- Kinderen gaan vaker (alleen) op de fiets;
- Ouders hoeven zich minder zorgen te maken over het overig verkeer op de weg;
- Het stimuleert meer beweging door de kinderen.

Om schoolomgevingen veiliger te maken kan er bijvoorbeeld een schoolzone of een (tijdelijke) schoolstraat worden ingericht. Bij een schoolstraat wordt op de haal- en brengtijden de rijbaan voor de school afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het haal- en brengverkeer wordt op deze manier op afstand gehouden.

Op het moment van schrijven van dit Mobiliteitsplan is er een lopend onderzoek naar de (her)huisvesting van de basisscholen in Veendam. De doelstellingen, ambities vanuit dit plan worden als kaders meegenomen.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam brengt, in het kader van de verkeersveiligheid en het stimuleren van het fietsen, de verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart en gaat deze, waar mogelijk, verbeteren. Dit is aanvullende op het 'Maatregelenplan Verkeersveiligheid'.



- Veendam zet in op passende snelheden door de inrichting zoveel als mogelijk hierop af te stemmen. In beheer- en ontwikkelprojecten wordt het principe 'auto te gast' waar mogelijk doorgevoerd.



- Veendam vindt het belangrijk dat zoveel mogelijk kinderen de kans krijgen om veilig en comfortabel te fietsen. Veendam gaat in samenwerking met alle scholen verkeersveiligheidsprojecten initiëren om de schoolroute en de hiermee samenhangende schoolomgeving als eindpunt van de route verkeersveilig(er) te maken.



6. Vracht- en landbouwverkeer

Bedrijvigheid brengt vervoersbewegingen met zich mee. In het belang van de verkeersveiligheid is het doel om de confrontatie (het conflict) tussen het vrachtverkeer en de verkeersdeelnemer zoveel als mogelijk te elimineren.

Sommige routes van het vrachtverkeer zorgen voor onveiligheid en overlast. Dit werd ook door bewoners van Veendam aangegeven. Vanwege de grote verschillen in massa en snelheid is er sprake van een relatief hoog potentieel risico.

Veendam is ook een gemeente waar agrariërs een belangrijke plek hebben. Er is zowel binnen de bebouwde kom als daarbuiten sprake van landbouwverkeer. Vaak zijn het grote en brede voertuigen die gebruik maken van relatief smalle(re) wegen in het buitengebied. Het kan bijvoorbeeld tot onveiligheid en tot (berm)schade leiden. Landbouwmachines hebben een steeds groter bereik voor wat betreft het afleggen van afstanden. Een vastgestelde routing voor landbouwverkeer kan meer veiligheid en comfort opleveren. Dit kan ook op regionaal niveau voordelen met zich mee brengen.

7. Educatie en voorlichting (diverse doel- en leeftijdsgroepen)

Onder verkeerseducatie verstaan we elke vorm van formeel of informeel onderwijs dat zich richt op het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die noodzakelijk zijn voor een veilige verkeersdeelname (inclusief de wil om veilig aan het verkeer deel te nemen).

Aanbieders van verkeerseducatie kunnen scholen zijn (op basisscholen is verkeerseducatie een wettelijk verplicht onderdeel van het lesplan), maar ook verkeersveiligheidsorganisaties, en ouders. Verkeerseducatie is bedoeld voor alle verkeersdeelnemers in alle verkeersrollen, dus niet alleen voor kinderen, maar ook voor beginnende automobilisten, oudere automobilisten, beginnende berijders van elektrische fietsen, enzovoort. Permanente verkeerseducatie is gericht op het aanbieden van verkeerseducatie in alle levensfasen en verkeersrollen.

Educatie:

- Richt zich op gedrag waarmee een duidelijke relatie met verkeersveiligheid is aangetoond;
- Richt zich op de groep die het probleemgedrag vertoont; deze groep is in staat het gedrag te veranderen;
- Houdt rekening met de redenen waaróm de groep het gedrag vertoont;
- Biedt de mogelijkheid om te leren van eigen ervaringen.

Veendam zet al in op educatie en zal dit voortzetten.

Educatieprogramma's worden veelal centraal vanuit de provincie Groningen opgezet.

8. Eenduidigheid bij oversteken

Daar waar langzaam verkeer (fietser, voetgangers, minder validen met hulpmiddelen) autoverkeer kruist kan gebruik gemaakt worden van oversteekplaatsen. De verkeersveiligheid is er bij gebaat dat er eenduidigheid is voor wat betreft de vormgeving van de oversteekplaatsen, die bij voorkeur gekoppeld zijn aan kruispunten.

Daar waar sprake is van een gekoppelde oversteek fietsers/voetgangers dan zijn de voorrangssituaties gelijk. Verschillende voorrangsvormen levert onduidelijke en gevaarlijke situaties op. Veendam heeft hiervoor in het verleden een beleidsnotitie opgesteld. Deze zal worden geactualiseerd.

In Veendam hebben fietsers bij rotondes geen voorrang. Dit wordt onveranderd voortgezet omdat blijkt dat het de verkeersveiligheid ten goede komt.

9. Handhaving continueren, met specifieke aandacht voor aanpak snelheid

Handhaving is een noodzakelijk onderdeel van het verbeteren van de verkeersveiligheid, en wordt grotendeels uitgevoerd door de politie. Het doel van de handhaving is om excessen te bestrijden. Het gedrag van een aantal mensen is niet voldoende af te dwingen. Vaak gaat het in relatie tot verkeersveiligheid om snelheidsovertredingen. Veendam wil graag de verkeershandhaving verbeteren. De ambitie hierbij is de bevoegdheden van de gemeentelijke handhavers (BOA's) uit te breiden om te kunnen handhaven op overtredingen van de maximumsnelheid. Dit is echter afhankelijk van het eventueel landelijk instellen daarvan.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam richt, waar noodzakelijk, oversteekplaatsen eenduidig in en actualiseert hiervoor de gemeentelijke beleidsnotitie. Bij rotondes en bij solitaire oversteken hebben fietsers geen voorrang op het autoverkeer. Eventuele probleemlocaties worden onderzocht.



- Veendam geeft uitvoering aan goede bereikbare en veilige wegen waar sprake is van landbouwverkeer en vrachtverkeer en onderzoekt hoe deze veiliger kunnen worden gemaakt door bijvoorbeeld andere routing. Hierbij worden ook de mogelijkheden voor speciale logistieke routes onderzocht (dit is tevens een item bij het thema 'Bereikbaar&Bedrijvig').



- Veendam werkt in het kader van educatie en voorlichting nauw samen met de provincie Groningen, met specifieke aandacht voor diverse doel- en leeftijdsgroepen en speelt in op de actualiteit.



- Veendam wil graag de handhaving verbeteren. Onderzocht wordt of BOA's in de toekomst kunnen handhaven op snelheidsovertredingen of ander ongewenst gedrag in het verkeer



DUURZAAM & VITAAAL

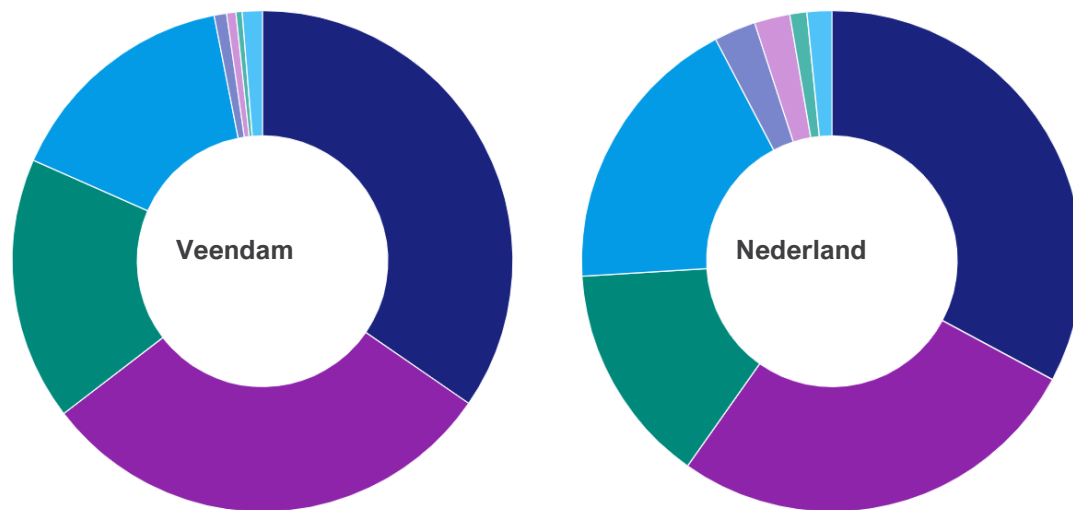




Duurzaam & Vitaal in 2030

Veendam ligt in een omgeving waarin de reiziger zich prettig voelt en zich op een duurzame wijze kan verplaatsen. Fietsers hebben comfortabele fietsvoorzieningen tot hun beschikking, voetgangers verplaatsen zich eenvoudig van A naar B. Daar willen we op voortborduren. In de diagrammen hieronder is te zien hoe het 'mobiliteitsprofiel' van Veendam zich verhoudt tot het gemiddelde van Nederlandse gemeenten. Wij rijden bovengemiddeld veel met de auto, maar we fietsen ook bovengemiddeld veel!

Duurzaam & Vitaal richt zich op de mate waarin Veendam invulling geeft aan de afspraken die zijn gemaakt in het Klimaatakkoord en de rol van duurzame mobiliteit daarin. Stimuleren van actieve verplaatsingsvormen, inspelen op de ontwikkeling van duurzame brandstoffen en het versterken van het openbaar vervoer in onze gemeente dragen allemaal bij het verduurzamen van onze mobiliteit.



● met auto als bestuurder ● met fiets ● met auto als passagier ● door te lopen ● met bus/tram/metro ● met trein ● met bromfiets/snorfiets ● overig
Bron: CBS-OViN (2017)

Doelen binnen het thema

Binnen het thema Duurzaam&Vitaal worden de volgende doelen nagestreefd (gericht op bereikbaarheid, verblijven en slimme benutting van het netwerk):

- **Stimuleren van fietsgebruik;**
- **Minder CO2 uitstoot, meewerken aan de klimaatopgave;**
- **Verbinden van de lintdorpen;**
- **Bewoners vitaal en verbonden houden.**

We richten ons binnen het thema Duurzaam&Vitaal op de volgende aandachtsgebieden:

1. Het Veendammer fietsklimaat;
2. Kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk;
3. Bewegwijzering en fietsparkeren;
4. Stimuleren duurzame brandstoffen;
5. Benutten potentieel (kleinschalig) openbaar vervoer;
6. Voor- en natransport en de deelauto



1. Het Veendammer fietsklimaat

In Veendam wordt veel gefietst. Ongeveer 30% van de verplaatsingen wordt per fiets gedaan. Dat is niet alleen hoger dan het Nederlands gemiddelde, maar ook hoger dan de percentages die we terugzien bij onze buurgemeenten.

En zo zien we het graag. De fiets kan namelijk een sleutelrol vervullen voor meerdere ambities van Veendam, in het kader van o.a. duurzaamheid, veiligheid en gezondheid.

Het blijven stimuleren van het fietsgebruik (en het uitbreiden ervan) is daarom één van de doelen van Veendam. Binnen de gemeente zou het verplaatsen met de fiets het aantrekkelijkste alternatief moeten zijn. Op verschillende facetten gaat Veendam daarom aan de slag voor de fietser. Dat doen we op het gebied van de kwaliteit van het gemeentelijk fietsnetwerk en bewegwijzering, door meer ruimte te bieden aan de fietser op de weg en door de fiets een prominente plek te geven bij ontwikkellocaties.

Daarbij houden we rekening met de ontwikkelingen binnen het fietsgebruik. Want we fietsen steeds sneller. Fietsmakers/verkopers geven aan dat over 10 jaar waarschijnlijk alleen nog maar elektrische fietsen verkocht zullen worden. Die ontwikkelingen gaan heel snel. Enerzijds bestaat er daarmee een behoefte aan laadvoorzieningen, anderzijds is de reikwijdte vanwege een betere accu al heel groot geworden (je kan een hele dag uit met een thuis opgeladen accu).

De e-bike maakt de woon-werkrit, zeker voor de langere afstanden buiten de stad, sneller en comfortabeler. Van de e-bike weten we nu al dat deze niet meer uit het straatbeeld is weg te denken, maar ook de speed-pedelec wint terrein. Onze gemeentelijke verkeersstructuur, met de vele kaarsrechte wegen, nodigt potentiële speed-pedelecers ook uit. Aan Veendam de schone taak om te onderzoeken waar de speed-pedelecer het beste tot zijn recht komt.

Bovengenoemde ontwikkelingen spelen allemaal een rol in de uitwerking van ons wensbeeld voor het gemeentelijk fietsnetwerk.

De Fietsstrategie als basis

De Fietsstrategie 2016-2025 van de provincie Groningen biedt de kaders voor ons eigen fietsnetwerk. In de Fietsstrategie staan de belangrijkste regionale hoofdfietsverbindingen tussen de Groningse kernen en/of openbare vervoersvoorzieningen. De Fietsstrategie is niet leidend, maar kaderstellend. We redeneren vanuit lokale behoeften.

De fietsroutes in de gemeente Veendam die onderdeel uitmaken van het fietsroutenetwerk van de provincie Groningen zijn de verbinding Muntendam-Veendam, Pekela's-Veendam (regionale hoofdfietsroutes), Veendammerweg en de wegen langs het Westerdiep in Wildervank (regionale basisfietsroutes).

Naast de bestaande regionale verbindingen worden in de Fietsstrategie ook haakjes aangereikt voor uitbreiding van het regionale netwerk. Concreet worden er twee potentiële regionale hoofdfietsverbindingen genoemd, namelijk: de verbinding Muntendam-Veendam en de verbinding Pekela's-Veendam. Om als regionale hoofdfietsverbindingen te kunnen fungeren, is het zaak om op deze verbindingen een kwaliteitssprong te maken voor de fiets.

2. Kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk

Binnen ons gemeentelijk fietsnetwerk onderscheiden we drie categorieën: het primaire fietsnetwerk, het secundaire fietsnetwerk en het recreatief fietsnetwerk. Aan de verschillende typen fietsroutes worden afzonderlijke kwaliteitseisen gekoppeld. Dat gaat niet alleen over directheid, herkenbaarheid, comfort en veiligheid, maar wordt voor een belangrijk deel ook bepaald door het onderhoudsniveau. Uitgangspunt daarbij is het door de gemeenteraad vastgestelde onderhoudsniveau.

Primaire routes

De primaire fietsroutes voorzien in directe, snelle verbindingen tussen woonwijken en het winkelcentrum, maar ook in bestemmingen als Muntendam en Wildervank (de primaire routes sluiten daar aan op de regionale hoofdfietsverbindingen). De routes zijn direct herkenbaar als hoofdfietsroute door consequente toepassing van materialen, kleuren, openbare verlichting en bewegwijzering. Zo worden de routes voorzien in aanliggende, vrijliggende of solitaire fietspaden, of krijgt de fietser een prominente plek op de weg. Het aantal conflictpunten dat leidt tot vertraging voor het fietsverkeer en/of onveilige of onaangename situatie wordt tot het minimum beperkt, maar dat betekent niet dat de fietser op de hoofdroutes overal voorrang heeft.

Secundaire routes

Secundaire fietsroutes verbinden woonbuurten met voorzieningen en werklocaties (basisscholen, kantoren, wijkwinkels, buurthuizen, verenigingsgebouwen). Voorts sluiten de secundaire routes aan op de primaire routes. De routes zijn samenhangend en daar waar noodzakelijk (wegens hoge intensiteiten) uitgevoerd als suggestiestrook en bieden de fietsers directe en veilige routes naar de voorzieningen. Ze worden vooral gebruikt door ter plaatse bekenden.

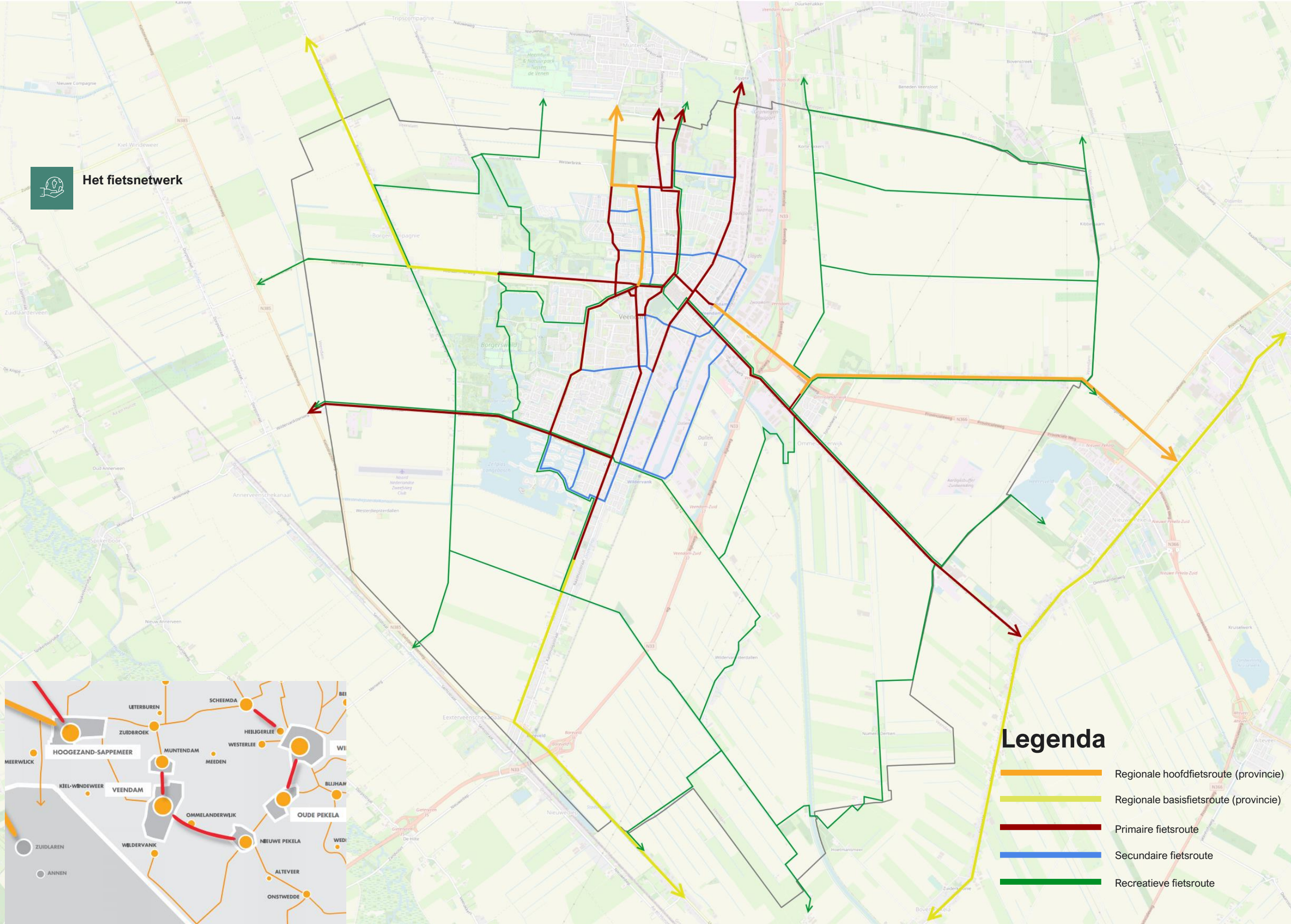
Recreatieve routes

Bij de recreatieve routes is de aantrekkelijkheid een belangrijke kwaliteitseis. Vanuit de woonomgeving kan op een aangename wijze de groene omgeving in worden gefietst. Maar we redeneren ook de andere kant op (van buiten de gemeente de kern Veendam in). Dit uit zich vooral in rust, (subjectieve) veiligheid en landschappelijke schoonheid. Directheid en snelheid zijn minder van belang. Voor zover de routes een functie hebben voor de bereikbaarheid van sportaccommodaties en in mindere mate ook voor andere recreatieve voorzieningen spelen aspecten van sociale veiligheid (openbare verlichting, sociale controle) een belangrijke rol. Voor het recreatief fietsnetwerk worden de fietsknooppuntroutes als uitgangspunt genomen.

Het centrale uitgangspunt van het fietsnetwerk is dat alle belangrijke bestemmingen (zoals het centrum, de winkels, treinstation, sportparken en bedrijventerreinen) voor fietsers goed en veilig te bereiken zijn. Niet alleen binnen de gemeentegrenzen, maar ook in de omliggende gemeenten (regionaal netwerk).



Het fietsnetwerk



Legenda

- Regionale hoofdfietsroute (provincie)
- Regionale basisfietsroute (provincie)
- Primaire fietsroute
- Secundaire fietsroute
- Recreatieve fietsroute



3. Bewegwijzering en fietsparkeren.

Eenmaal op de fiets moet je in Veendam volledig geïnformeerd op pad kunnen gaan, geholpen door duidelijke routes en bewegwijzering. Na het afstappen moet je de fiets eenvoudig en veilig kunnen stallen.

Opgestapt en oriënteren

De huidige fietsbewegwijzering is verouderd, deels niet meer juist en dient geactualiseerd te worden. Niet alleen in de fysieke ruimte, maar ook digitaal zijn er stappen die Veendam kan ondernemen om de fietser beter te bedienen. Fietzers navigeren namelijk steeds meer op vooraf geplande routes of real-time (beide via online kaartdiensten).

Verdere digitalisering van routes is nodig om beter te kunnen aansluiten op de behoefte en wensen nu en in de toekomst. Hierin werkt Veendam samen met de provincie Groningen. Het actualiseren van de bewegwijzering wordt in de volledige breedte bekeken, met onder meer de routes van en richting het centrum, lange-afstandsfietsroutes en fietsknooppuntroutes.

Afgestapt en stallen

De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Hierbij moet in ogenschouw genomen worden dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk kan komen te staan wanneer teveel geparkeerd wordt op plaatsen met een intensief gebruik van de openbare ruimte. Om die reden gaat de gemeente uit van het faciliteren en sturen op het parkeren van fietsen bij belangrijke bestemmingen of bestemmingsgebieden, zoals het station en het centrum.

Veendam kijkt verder dan de reguliere fiets. Het gemakkelijk en veilig kunnen stallen van de elektrische fiets draagt bij aan een prettig fietsklimaat in Veendam. We gaan onderzoeken op welke locaties behoefte is aan een uitbreiding van fietsenstallingen, met in het bijzonder veilige stallingmogelijkheden voor de elektrische fiets. Door hierin te voorzien kan de fiets nog beter concurreren met de auto.

Het opladen van de elektrische fiets gebeurt bijna altijd thuis via het gewone stopcontact. De gemeente ziet twee openbare locaties waar elektrisch laden van fietsen extra aandacht kan krijgen: in het centrum en bij het station. Het laden en veilig stallen kan uitstekend gecombineerd worden en zien we nu al terug bij innovatieve toepassingen op andere plekken in Nederland.

Veendam gaat fietsparkeren ook beleidsmatig verankeren in een **Parkeerrichtlijn**. Aan de hand van fietsparkeerrichtlijnen kan bij nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen eisen worden gesteld aan de te realiseren fietsparkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren bij woningen is de eis uit het Bouwbesluit van toepassing, waarin is aangegeven dat bij woningen een berging aanwezig moet zijn.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



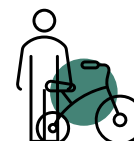
- We maken een kwaliteitssprong op de regionale fietsverbindingen Muntendam-Veendam en de Pekela's-Veendam. Concreet betekent dat het mogelijk verruimen en/of toevoegen van fietsvoorzieningen en het wegnemen van barrières.



- Veendam gaat de primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes voorzien van minimaal de basiskwaliteiten die we hebben geformuleerd. We onderzoeken potentiële fietsverbindingen / ontbrekende schakels.



- Fysieke bewegwijzering, die niet meer actueel is, halen we weg of actualiseren we.
- Met onze partners kijken we naar een betere digitale ontsluiting van onze fietsnetwerken- en routes. In de huidige tijdsgeest is het belangrijk om fietsers ook digitaal goed te bedienen.



- Veendam gaat fietsparkeerrichtlijnen opstellen voor bouwontwikkelingen anders dan wonen.
- Veendam onderzoekt de mogelijkheden voor veilig fietsparkeren voor de elektrische fiets in het centrum en bij het station. Concreet betekent dat we gaan kijken naar het faciliteren van fietskluisen. Innovatieve concepten die elders in Nederland zijn toegepast, dienen als voorbeeld.
- In het zomerseizoen kijken we of het parkeerareaal van fietsers uitgebreid moet worden (en of dat wel of niet ten koste moet gaan van autoparkeerplekken).



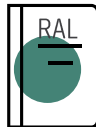
4. Stimuleren duurzame 'brandstoffen'

De komende jaren zal het elektrisch vervoer in Veendam verder toenemen. Ook voorzien wij een toename van duurzame brandstoffen, zoals waterstof, biodiesel en biogas.

Het opladen van elektrische voertuigen gebeurt veelal thuis. Voor bezitters van elektrische voertuigen, die geen mogelijkheid hebben om deze op eigen terrein op te laden, heeft de gemeente in totaal 120 locaties aangewezen waar openbare laadpalen geplaatst kunnen worden.

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan overigens hard. Er kan bijvoorbeeld steeds sneller worden geladen. Dat biedt kansen om snellaadmogelijkheden te realiseren bij huidige tankstations. Ook kunnen daar faciliteiten voor het tanken van duurzame brandstoffen zoals waterstof, biodiesel en biogas geconcentreerd worden. Dat betekent ook dat de tanklocaties in de gemeente wellicht geconfigureerd moeten worden of dat er mogelijk nieuwe locaties daarvoor in beeld komen.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Laadpalen voor openbaar gebruik worden gerealiseerd op de daarvoor aangewezen locaties.



- Laadstations, als toekomstige vervanger of tegenhanger van bestaande tankstations, kunnen snelladen faciliteren. Dat betekent mogelijk dat er nieuwe of andere locaties aangewezen moeten worden, in het kader van de stroomvoorziening. Ook kan daar het tanken van duurzame brandstoffen, zoals waterstof, biodiesel en biogas, gefaciliteerd worden.



Tankstations als mogelijke locaties voor snelladen (bron: Cyclomedia).



5. Benutten potentieel (kleinschalig) openbaar vervoer

Uitgangspunt is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Waar de bereikbaarheid per auto en fiets nu al op een behoorlijk niveau zit, geldt dat in bepaalde mate niet voor het openbaar vervoer. Op het vlak van het openbaar vervoer kent Veendam meerdere aandachtspunten:

Beschikbaarheid

Veendam beschikt over een treinstation, vanaf hier kan met een stoptrein de stad Groningen worden bereikt. Naast de treinverbinding is er een busnetwerk aanwezig binnen de gemeente. De totale OV-dekking binnen de gemeente is 73%. Dit is hoger dan het Nederlands gemiddelde voor weinig stedelijke gebieden (59%) en matig stedelijke gebieden (67%). Veendam heeft daarmee een goede OV-bereikbaarheid.

Dat betekent niet dat overal in de gemeente het openbaar vervoer even goed beschikbaar is. Op de bedrijventerreinen zijn relatief weinig bushaltes aanwezig en ook de inwoners van bijvoorbeeld de lintdorpen Borgercompagnie, Zuidwending en Wildervanksterdallen kunnen maar beperkt gebruik maken van het openbaar vervoer. Dat wil zeggen: onze lintdorpen zijn veelal aangewezen op alternatieven voor het regulier busvervoer (zoals de hubtaxi) óf er moeten relatief grote afstanden worden overbrugd om de bus te kunnen pakken.

Een aandachtspunt, dat hier direct aan relateert, is het vergroten van de bekendheid en het gebruik van de hubtaxi. De hubtaxi is bedoeld om eenvoudige verbinding tussen het woonadres van de reiziger met een regionale openbaar vervoersvoorziening mogelijk te maken.

Aantrekkelijkheid

Er zijn mogelijkheden voor het vergroten van de aantrekkelijkheid en *betaalbaarheid* van het (kleinschalig) openbaar vervoer (o.a. tariefstelling), zoals de huidige Stadsbus Veendam. De mogelijkheden voor een bredere toepassing van dat concept naar andere delen van de gemeente worden onderzocht.

Ook liggen er kansen om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten door ouderen kennis laten maken met de mogelijkheden van het openbaar vervoer (OV-ambassadeurs) en het deel van de WMO-ers, die daartoe in staat is, meer van het openbaar vervoer gebruik te laten maken. Een maatschappelijke ontwikkeling, die ook in Veendam is waar te nemen, is het langer zelfstandig thuis blijven wonen. Buiten het feit dat een deel van onze senioren het prettig vindt om op een zeker moment dichterbij de voorzieningen te wonen, is er ook een deel dat graag 'thuis' blijft wonen in de woonwijken, de lintdorpen of in het buitengebied. Zeker wanneer de auto niet langer een vervoersalternatief is, moet het openbaar vervoer een uitkomst zijn.

3. De vier thema's

Toekomst van het treinstation

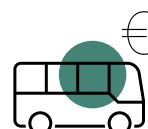
Het treinstation van Veendam is een zogeheten hub. Uitgangspunt is om het stationsgebied van Veendam als hub verder te versterken. In de komende jaren zullen zich meerdere ontwikkelingen voordoen die kansen bieden voor het station in Veendam.

De provincie Groningen heeft het voornemen/plan de spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal te reactiveren voor regulier personenvervoer. De huidige planning is er op gericht dat in 2026 gerealiseerd te hebben. Dat zou dan een eerste aanzet zijn naar de realisering van de Nedersaksenlijn. Een station in Wildervank vinden wij daarbij onontbeerlijk en gewenst ook gelet op het voornemen nieuw bedrijventerrein te realiseren ten zuiden van de bestaande bedrijventerreinen langs de N33.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam spant zich in om de bekendheid van de hubtaxi, als alternatief voor het reguliere busvervoer, te vergroten. Met de hubtaxi blijven onze bewoners verbonden met de regionale hubs (waaronder station Veendam).



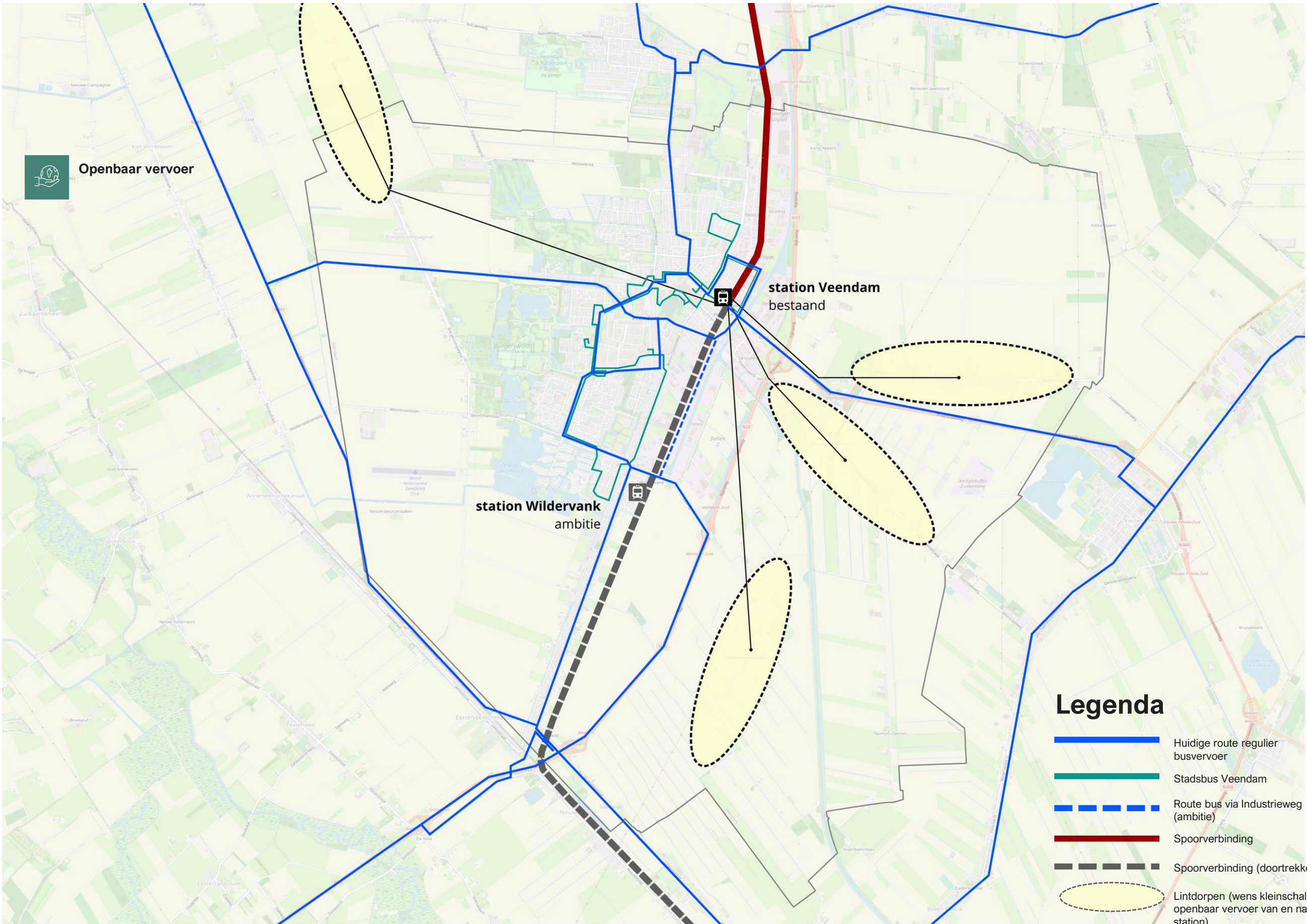
- Veendam onderzoekt de mogelijkheden om (kleinschalig) openbaar vervoer, zoals de huidige Stadsbus, betaalbaarder te maken. Eveneens kijken we naar de mogelijkheden voor een bredere invoering van dat concept naar andere delen van de gemeente.
- Veendam heeft de ambitie om een busroute via de Industrieweg toe te voegen, als alternatief voor andere routes.



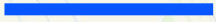

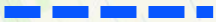
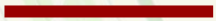


- Veendam gaat voorzieningen bij het station verbeteren (o.a. fietsstallingen en een veilige fietsverbinding vanaf het Lloydsplein).
- Een nieuw station in Wildervank wanneer de spoorverbinding met Stadskanaal wordt gereactiveerd.



Openbaar vervoer



Legenda

-  Huidige route regulier busvervoer
-  Stadsbus Veendam
-  Route bus via Industrieweg (ambitie)
-  Spoorverbinding
-  Spoorverbinding (doortrekken)
-  Lindorpen (wens kleinschalig openbaar vervoer van en naar station)



6. Voor- en natransport en de deelauto

Duurzame vervoerswijzen stimuleert Veendam door ook een sterke koppeling tussen de verschillende duurzame verplaatsingsmogelijkheden te maken. Waar kunnen fietsen en lopen het gebruik van het openbaar vervoer versterken, en vice versa? Veendam gaat toewerken naar een goede integrale koppeling van lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Gedacht moet worden aan (veilige) stallingen, looproutes naar haltes/station en aanbod van deelfietsen.

Veilige stallingen

Zoals eerder aangegeven is er een duidelijke behoefte merkbaar aan veilige fietsparkeervoorzieningen voor e-fietsen. Het centrum en het station zijn de aangewezen plekken om deze faciliteiten (bijvoorbeeld in de vorm van fietskluisen) aan te bieden.

Looproutes en het openbaar vervoer

Lopen heeft verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer functioneert beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom is het cruciaal dat bushaltes en ons treinstation goed te voet en door minder validen bereikbaar zijn. Kortom: meer ruimte voor voetgangers en minder validen draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving en het versterken van onze lokale economie.

De loopverbinding tussen het station en het centrum wil de gemeente verbeteren.

Deelvervoer

Deelmobiliteit is sterk in opkomst en vergroot de vrijheid in mobiliteit voor iedereen. We zien een verandering ontstaan van het bezit van vervoermiddelen naar het gebruik ervan (als service). Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de overgang naar vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. Daarnaast vergroot deelmobiliteit het keuzepalet aan vervoer, en kan het een oplossing bieden voor inwoners en bezoekers die zich geen eigen vervoermiddel kunnen of willen veroorloven.

Deelauto

Het autodelen brengt voordelen mee ten opzichte van privébezit, ongeacht de plaats of regio. Zo is autodelen goedkoper dan het bezitten van een eigen (tweede) auto waar men eigenlijk maar weinig gebruik van maakt. Bovendien kan een deelauto een uitkomst bieden voor bewoners die geen eigen auto bezitten of voor wie het openbaar vervoer maar gedeeltelijk een oplossing is.

Veendam ziet kansen voor autodelen bij de woonwijkuitbreidingen die in het verschiet liggen. Maar ook bij het realiseren van een meer autoluw centrum kan autodelen een rol spelen, omdat één deelauto meerdere privé auto's vervangt.

De rol die de gemeente binnen deze ontwikkeling vervult, is het attent maken van bewoners, met mogelijke stimuleringsacties.

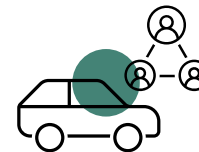
De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam zet zich in voor veilige fietsparkeervoorzieningen op logische locaties in de gemeente, met bijvoorbeeld fietskluisen bedoeld voor e-fietsen.



- Veendam gaat de looproutes van en naar openbaar vervoersvoorzieningen op peil houden. In het bijzonder de loopverbinding tussen het station en het centrum / barrières wegnemen.



- Veendam wil de deelauto omarmen als duurzaam alternatief voor de privé-auto. We maken bewoners attent, met mogelijke stimuleringsacties en afspraken met aanbieders van deelauto's.



AANTREKKELIJK & LEEFBAAR





Aantrekkelijk & Leefbaar in 2030

Veendam ligt in een omgeving waar aantrekkelijkheid en leefbaarheid hoog in het vaandel staan. Daarom kunnen we niet stilzitten. De aantrekkelijkheid en leefbaarheid kan om meerdere redenen onder druk komen te staan. Onder andere door een hoge parkeerdruk in de wijk, overlast van het landbouw- en vrachtverkeer, of het (nog) ontbreken van gewenste voetgangersvoorzieningen.

Aantrekkelijk & Leefbaar richt zich op de manier waarop Veendam bovengenoemde (en andere) knelpunten voor de leefbaarheid het hoofd wil bieden. Om er voor te zorgen dat Veendammers en bezoekers van onze gemeente nu, en in de toekomst, kunnen blijven genieten van een goede leefbaarheid.

Doelen binnen het thema

Binnen het thema Aantrekkelijk&Leefbaar worden de volgende doelen nagestreefd (gericht op bereikbaarheid, verblijven en slimme benutting van het netwerk):

- **Stimuleren en faciliteren om in beweging te blijven;**
- **Maatwerk door (wijk)gerichte aanpak;**
- **Verbeteren veiligheid en leefbaarheid;**
- **De gasten voelen zich welkom.**

We richten ons binnen het thema Aantrekkelijk&Leefbaar op de volgende aandachtsgebieden:

1. Een aangenaam voetgangersklimaat;
2. Basisbereikbaarheid;
3. Ouderen en langer thuiswonen;
4. Maatwerk per wijk om de parkeersituatie te verbeteren;
5. Verminderen overlast van landbouw- en vrachtverkeer;
6. Veendam is gastvrij.



1. Een aangenaam voetgangersklimaat

Het uitgangspunt is dat voetgangers zich comfortabel moeten kunnen verplaatsen in de gemeente Veendam. De mogelijkheden om het comfort te verhogen zijn divers, van het uitbreiden van voetgangerszones tot het inrichten van erven. Op het niveau van trottoirs liggen er ook kansen om deze comfortabeler en toegankelijker in te richten, of te realiseren op plekken waar nog geen voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn (maar wel gewenst zijn).

Welke opgaves voor de voetganger identificeren we in het centrum?

- Voetgangersgebied met mogelijkheden tot uitbreiding. De mogelijkheid tot uitbreiding van het voetgangersgebied moet getoetst worden aan diverse factoren, waaronder bijvoorbeeld de toekomstige functiewijzigingen in het centrum. In het centrum zien we op bepaalde plekken een functieverhuizing van winkelen naar horeca en wonen. Die ontwikkeling vraagt om een nieuwe kijk op de openbare ruimte. Het nieuwe perspectief op het centrum kan niet alleen door de mobiliteitslens worden gezien. Daarom gaat Veendam aan de gang met een nieuwe *Centrumvisie*, waarin de facetten van openbare ruimte, mobiliteit, wonen nader worden uitgewerkt. Een uitgangspunt is in elk geval om het bestaande voetgangersgebied niet in te krimpen.
- Er zijn meerdere hoofdlooproutes richting het centrum. Een belangrijke daarvan is de looproute van en naar het treinstation. Op deze routes moeten knelpunten voor de voetganger tot een minimum worden beperkt.

Welke opgaves voor de voetganger identificeren we in de wijken en het buitengebied?

Woonwijken

In de woonwijken en buurten zijn voetgangers dikwijls aangewezen op het trottoir. Het is van belang dat trottoirs op orde zijn: comfortabel, niet aflopend, ter hoogte van oversteeklocaties voorzien van opritbandjes.

Uitbreidingswijken

Veendam zet in op een goede basiskwaliteit voor voetgangers. Wanneer geen trottoir kan worden aangelegd, wordt onderzocht of in de betreffende straat de maximale snelheid van 30 km/h naar 15 km/h verlaagd kan worden.

Buitengebied

In het buitengebied kunnen voetgangers veelal gebruikmaken van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Uitgangspunt trottoirs

Voetgangers en andere doelgroepen die gebruik maken van trottoirs en loopgedeelten dienen goed en veilig hiervan gebruik te kunnen maken. Dit betekent dat de trottoirs en loopgedeelten minimaal moeten voldoen aan de eisen ten aanzien van comfort, veiligheid en toegankelijkheid. De bestaande barrières moeten zoveel mogelijk worden opgeheven, zodat op die manier het gebruik gestimuleerd wordt.

2. Basisbereikbaarheid

Veendam wil werken aan een 'basisbereikbaarheid'. Lopen, en specifiek ook gebruikers van scootmobiel en andere loop 'hulpmiddelen' ('lopen-plus'), is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Verder draagt lopen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Als meer mensen kiezen voor lopen, vermindert dat de druk op de openbare ruimte. Er ontstaan meer kansen om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken. Dit werkt ook andersom. Door de leefomgeving aantrekkelijker te maken, zullen meer mensen de keuze maken om te voet te gaan.

3. Ouderen en langer thuiswonen

Een maatschappelijke ontwikkeling, die ook in Veendam is waar te nemen, is het langer zelfstandig thuis blijven wonen. Buiten het feit dat een deel van onze senioren het prettig vindt om op een zeker moment dichtbij de voorzieningen te wonen, is er ook een deel dat graag 'thuis' blijft wonen in de woonwijken, de lintdorpen of in het buitengebied.

Van de 85- tot 89-jarigen woont driekwart zelfstandig; van de 90- tot 95-jarigen nog altijd 60 procent. Het aantal mensen dat in een verzorgings- of verpleeghuis woont, daalt daarentegen al jaren. In 1980 woonde nog 20 procent van de 80-plussers in een verzorgings- of verpleeghuis; in 2010 nog maar 14 procent. Veendam speelt op deze ontwikkeling in door te zorgen dat ook de langer thuiswonenden niet verstoken zijn van mobiliteit. Goede voetgangersvoorzieningen, met daarbij aandacht voor de beperkingen van ouderen en mindervaliden, helpen daarbij.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam zet in op een goed basisbereikbaarheid. Er moet sprake zijn van een basisbereikbaarheid door onder andere de bereikbaarheid met openbaar vervoer. De inzet van technologische/digitale middelen wordt onderzocht.



- Veendam gaat onderzoeken hoe ouderen op het gebied van mobiliteit (in brede zin) optimaal gefaciliteerd kunnen worden om langer thuis te wonen, door zich goed en veilig te kunnen verplaatsen.



- Veendam onderzoekt welke kansen en mogelijkheden de komende jaren zijn te benutten om voetgangers in het centrum, de woonbuurten en het buitengebied (nog) beter te faciliteren.



4. Maatwerk per wijk om de parkeersituatie te verbeteren

In veelal wat oudere wijken in Veendam is de parkeercapaciteit beperkt. Dat heeft negatieve effecten, zoals foutparkeren, maar ook ongewenst zoekverkeer in de eigen wijk. Willen we dat oplossen dan moet gekeken worden naar 'passende' oplossingen. Passend in de zin dat oplossingen moeten aansluiten bij het wensbeeld van de wijkbewoners en de mogelijkheden in de wijk: uitbreiden van de parkeercapaciteit, autoluw maken of een combinatie van beide.

Per wijk zal bekeken moeten worden hoe er tegen de parkeersituatie wordt aangekeken en welke oplossingen kunnen bijdragen aan verbetering van de (eventuele) parkeeroverlast en een verbeterde leefbaarheid. Voorbeelden zijn o.a. het gecentreerd parkeren buiten de woonstraten of het introduceren van deelautoconcepten in de wijk. Uitgangspunt is dat groen niet wordt opgeofferd voor grijs.

Parkeerrichtlijn

De kaders van waaruit de parkeersituatie per wijk wordt beoordeeld, krijgen een plaats in een nader op te stellen Parkeerrichtlijn. Om maatwerk te kunnen leveren, is meer oog nodig voor locatie-specifieke omstandigheden: Veendams maatwerk. De Parkeerrichtlijn stelt de kaders voor parkeren in zowel bestaande wijken als nieuw te ontwikkelen woongebieden.

Bestaande wijken

In meerdere wijken van Veendam staat de parkeersituatie onder druk. De auto een goede plek bieden en tegelijkertijd ook voldoende parkeerplekken bieden, maakt een woonwijk zeker leefbaarder, aldus velen. Maar het risico van voldoende parkeerplekken willen realiseren om een wijk leefbaar te houden / te maken, is dat in plaats van faciliterend er toch volledig vraagvolgend geopereerd wordt. Er mag dus niet vergeten worden om de faciliterende beleidslijn vast te houden bij het zoeken naar oplossingen voor een parkeerprobleem in woonbuurten.

Ook het concept van (elektrische) deelauto's kan daarbij overwogen worden. Daarbij gaat de voorkeur uit naar deelautoconcepten waarbij particulieren hun eigen auto als deelauto aanbieden, omdat daarbij geen kostbare parkeerruimte verloren gaat aan een vaste standplaats.

Overigens zal in de praktijk blijken dat het lastig is om het autobezit in woonwijken op korte termijn terug te dringen door het stimuleren van deelautoconcepten en het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer. Het stimuleren van deze alternatieven wordt daarom vaak pas als één van de laatste maatregelmogelijkheden ingezet en is in veel gevallen ook aanvullend op een andere maatregel om de parkeerdruk te verlagen.

Zeker in een bestaande situatie is de toevoeging van parkeerplaatsen vaak duur en daarmee strijdig met het uitgangspunt van kosteneffectiviteit. Daarnaast gaat uitbreiding van parkeerruimte vaak ten koste van het groen. Daarom wordt een werkwijze gevolgd die in eerste instantie gericht is op betere benutting van de aanwezige parkeerruimte.

Nieuwe woongebieden

Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden is er ruimte om duurzame alternatieven, zoals de fiets en de deelauto, prominenter mee te wegen bij de bepaling van de te realiseren autoparkeerfaciliteiten. Met de nieuwe Parkeerrichtlijn moet er ruimte komen voor het toepassen van reductiefactoren – dat wil zeggen: omstandigheden en voorzieningen die ertoe leiden dat de parkeervraag voor privé-auto's lager kan worden ingeschat. Dat is alleen mogelijk als alternatieven voor de privé-auto voldoende aantrekkelijk zijn.

Een volledige uitwerking van de aanpak voor toekomstig parkeren in Veendam krijgt vorm binnen de Parkeerrichtlijn.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam stelt een Parkeerrichtlijn op, met kaders voor een goed functionerend parkeerbeleid in de gemeente.



- In bestaande wijken is de aanpak erop gericht om de huidige parkeerruimte zoveel mogelijk te benutten.
- In de wijken en buurten waar de parkeersituatie onder druk staat, kan met een parkeerdruktoets en overleg met bewoners mogelijke oplossingen worden verkend.
- Het uitgangspunt is om geen groen op te offeren voor parkeerplekken.



- In nieuwe woongebieden is meer ruimte om duurzame vervoersalternatieven, waaronder de fiets en de deelauto, prominenter mee te wegen.
- Uitgangspunt is om geen groen op te offeren voor parkeerplekken.



5. Verminderen overlast van landbouw- en vrachtverkeer

Uitgangspunt is om de overlast van landbouw- en vrachtverkeer op de gemeentelijke wegen zoveel mogelijk te beperken. Met name in de lintdorpen klinkt de roep om de routes van zwaar verkeer onder de loep te nemen. Ook speelt het overlastvraagstuk in de kern Veendam zelf. Andersom rijden bestuurders van zwaar verkeer nu soms routes die door henzelf als onprettig worden ervaren.

In het Mobiliteitsplan worden de kaders gesteld hoe Veendam in de komende periode tot 2030 omgaat met overlast door zwaar verkeer en wordt ingegaan op welke kansen er zijn om vanuit dit perspectief de leefbaarheid in de wijken en dorpen te verbeteren.

Vrachtverkeer

Het is goed om bij de behandeling van het vrachtverkeer twee verschillende categorieën te onderscheiden: vrachtverkeer met een bestemming in Veendam en doorgaand vrachtverkeer.

Logistiek van en naar Veendam is noodzakelijk, nu en in de toekomst. Het vrachtverkeer met een bestemming binnen Veendam (bevoorrading winkels, logistiek) is daarbij afhankelijk van de aanwezige toegangswegen. We zijn ons ervan bewust dat op een aantal wegen binnen de bebouwde kom van Veendam vrachtverkeer onafwendbaar is. Het gaat er daarom om dat we het vrachtverkeer zoveel mogelijk laten afwikkelen via de hoofdverkeersstructuur en wenselijke routes; en tegelijkertijd sluiproutes ontmoedigen. Het bestaande beeld is dat dit over het algemeen goed gaat binnen Veendam. Waar het vrachtverkeer knelt met de leefbaarheid, is actie nodig.

Veendam wil noodzakelijk vrachtverkeer goed blijven faciliteren, op een wijze waarop ook de leefbaarheid in de straten wordt bediend. Voor straten waar de verblijfsfunctie in het geding komt omwille van vrachtverkeer, is een aanpak vereist. Een dergelijke aanpak zou eruit kunnen bestaan dat voor bepaalde straten een tijdsvenster wordt ingesteld (in bijvoorbeeld de avond- en nachturen een geslotenverklaring voor vrachtverkeer).

Naast het vrachtverkeer dat in Veendam moet zijn, hebben we ook te maken met doorgaand vrachtverkeer dat onze gemeente ongewenst doorkruist. Navigatiesystemen, waarin geslotenverklaringen voor vrachtverkeer zijn opgenomen, kunnen bijdragen aan een reductie van dit sluiptverkeer.

Landbouwverkeer

De routes van zwaar (landbouw)verkeer en digitale routing/navigatie zijn hier de hoofdaandachtspunten. De bereikbaarheid in het buitengebied bij de landbouwbedrijven is op dit moment in grote lijnen naar tevredenheid. Consolideren is het belangrijkste. Vanuit de bewoners klinken er zorgen over verschillende sluiproutes tussen Veendam en de omliggende kernen.

Uit provinciaal onderzoek naar (veilige) landbouwroutes zijn de volgende knelpunten in onze gemeente geïdentificeerd:

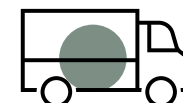
- Conflict fietsers Van Stolbergweg, Julianalaan, en C.W Lubbersstraat; er wordt hinder ondervonden van het landbouwverkeer dat gemengd is met het overige verkeer.
- Toegankelijkheid Drieborghweg/ Zuidwending; Op de route Drieborghweg/Zuidwending ondervinden gebruikers van landbouwvoertuigen hinder doordat de weg en onderdoorgang onder de N33 te smal zijn. Hierdoor worden ze gedwongen half op het fietspad te rijden. Hiervoor zijn in 2021 maatregelen getroffen.
- Bareveldstraat/Kielsterachterweg; gebruikers van landbouwvoertuigen ondervinden hinder van een te kleine draaicirkel op de rotonde.

De hoofdverkeersstructuur van en rondom Veendam, met bijvoorbeeld de barrièrewerking van de N33, maakt het voor zowel landbouw- als vrachtverkeer lastig om van oost naar west, en vice versa, te rijden, zonder dóór de kern van Veendam te rijden. Op bepaalde routes is en blijft vracht- en landbouwverkeer onafwendbaar.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam pakt de knelpunten uit het provinciaal onderzoek landbouwverkeer aan: Van Stolbergweg, Julianalaan, C.W. Lubbersstraat, rotonde Bareveldstraat/Kielsterachterweg. Overige knelpunten worden per situatie bekeken.



- Mogelijkheid tot het instellen van geslotenverklaringen voor vrachtverkeer onderzoeken voor diverse straten waar we de aanwezigheid van vrachtverkeer onwenselijk achten. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar woonstraten die vlakbij de bedrijventerreinen zijn gelegen, zoals Ommelandervijk en Zuidwending.



6. Veendam is gastvrij

Prettige en comfortabele mobiliteit is voor iedereen van belang. Voor onze inwoners, maar ook voor onze gasten. We hebben in onze gemeente meerdere recreatieve trekpleisters voor bezoekers uit de regio en verder. Het zwembad Tropiqua, het Borgerswold, de golfclub, de zeilplas bij Langebosch, het Veenkoloniaal museum en de STAR-lijn zijn een greep hieruit. Over het algemeen zijn deze recreatieve en culturele voorzieningen goed bereikbaar per auto en fiets.

Voor de toekomst zien wij echter wel kansen die nu nog onbenut blijven. Recreatie richt zich nu vooral op dagrecreatie, waardoor bezoekers voor een korte tijd in Veendam verblijven. Door meer ruimte te bieden voor verblijfsrecreatie wordt een verblijf verlengd. Wij zien dit als een kans voor de levendigheid in Veendam en voor de ondernemingen en voorzieningen. Dat biedt tegelijk de opgave om gasten te verleiden tot andere vervoerswijzen dan de auto te gebruiken als ze eenmaal op de plaats van hun bestemming – in Veendam – zijn. Een ontwikkeling die binnen Veendam niet onopgemerkt is gebleven, is de toename van het camperverkeer. We hebben de ambitie om de campergasten goed te blijven faciliteren – in de vorm van camperplaatsen met goede faciliteiten.

Naast de verblijfsrecreatie zien we kansen voor recreatie op het water. De waterstructuur van Veendam met de diepen door de lintdorpen willen we beter benutten. Door het stimuleren van de vaarrecreatie kan ook de zeilplas beter worden benut en mogelijk worden uitgebreid. We zien verschillende mogelijkheden voor uitbreiding van de recreatiegebieden, passend bij de ruimtelijke structuur van Veendam. We stellen hiervoor een recreatievisie op waarin we nader uitwerken hoe we het recreatieaanbod in Veendam verbeteren.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Een goede bereikbaarheid van de bestaande recreatieve en culturele voorzieningen, zowel per auto als per fiets, in stand houden. Dat betekent ook dat parkeerfaciliteiten op orde moeten zijn. Mochten zich hier knelpunten in voordoen dan acteert de gemeente daarop.



- Veendam faciliteert verblijfgasten met duurzame vervoersalternatieven tijdens het verblijf.



Welkom in Veendam! (bron: Cyclomedia).



BEREIKBAAR & BEDRIJVIG





Bereikbaar & Bedrijvig in 2030

Veendam is een bereikbare omgeving, dat is het hoofddoel. De N33 ligt in de nabijheid, er is een aanwezigheid van diverse Provinciale N-wegen, het spoor ligt aan de periferie van de gemeente. Veendam is bedrijvig, in zowel de industrie als de recreatiesector, en kent ook landbouwverkeer. Ook voor bewoners en mensen die zich willen vestigen in Veendam is bereikbaarheid essentieel.

Het is voor Veendam belangrijk om de economische (en toeristische) structuren op orde te houden en daar waar nodig te versterken. Een goede bereikbaarheid van economische sectoren draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee aan het versterken van die structuren. Daarom moet ieder bedrijventerrein in de gemeente goed bereikbaar zijn. Het biedt ook kansen voor het eventueel verduurzamen van de logistiek.

Met vele gebruikers van het wegennet, het spoor en de overige infrastructuur is daarom een scherpe blik op capaciteit, knelpunten, maar ook vooral kansen, gewenst. Al deze gebruikers moeten ook in 2030 veilig en gemakkelijk van A naar B kunnen komen.

Doelen binnen het thema

Binnen het thema Bereikbaar&Bedrijvig worden de volgende doelen nagestreefd (gericht op bereikbaarheid, verblijven en slimme benutting van het netwerk):

- **Prettig verblijven en ondernemen in het centrum;**
- **Goed en vlot naar het bedrijf of werk;**
- **Veendam is en blijft goed ontsloten, en het huidige netwerk wordt optimaal en slim benut.**

Om die doelen te bereiken richten we ons binnen het thema Bereikbaar&Bedrijvig op de volgende aandachtsgebieden:

1. De bereikbaarheid van het centrum
2. Optimalisatie parkeren centrum
3. Werklocaties en economische centra zijn goed bereikbaar
4. Reactivering van de spoorverbinding richting Stadskanaal met station Wildervank
5. Verkeersstructuur, hoofdwegennet en ontsluitingen op N33 (modellering)
6. Vracht- en landbouwverkeer door de gemeente
7. Wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie
8. Digitalisering



1. Bereikbaarheid van het centrum

Veendam hecht grote waarde aan een centrum dat goed en prettig bereikbaar is, én blijft. Een goede bereikbaarheid draagt immers bij aan het functioneren van het centrum, met een diversiteit aan functies. Ook toeristen zoeken vaak het centrum van een dorp of stad op.

De huidige bereikbaarheid is goed te noemen. Veendam wil bij ontwikkelingen en eventuele transitie in het centrum meebewegen voor wat betreft de bereikbaarheid. Dit geldt niet alleen voor autoverkeer en bevoorrading, maar ook voor de bereikbaarheid per fiets, te voet of met andere vervoersmiddelen.

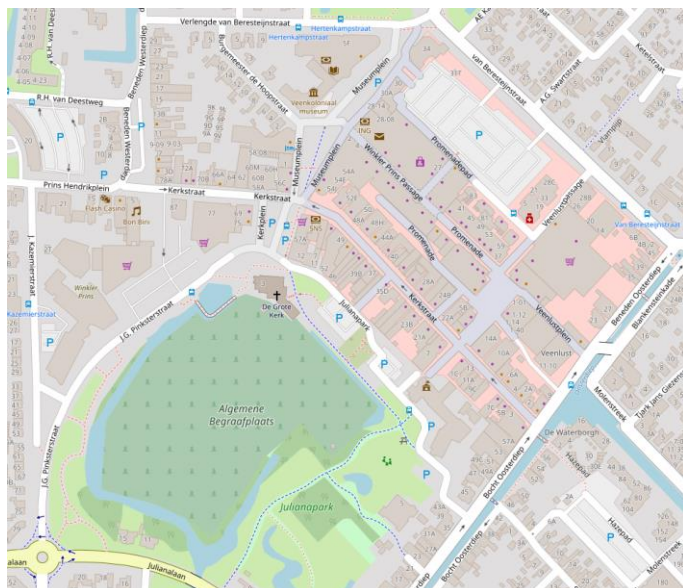
Bij de ontwikkeling en uitwerking van de 'Centrumvisie' wordt met het oog op bereikbaarheid aandacht gegeven aan de volgende 'ingrediënten':

- Voor een ieder een toegankelijke, leefbare en veilige inrichting
- Fietsgebruik wordt gestimuleerd door vlotte aanrijdroutes en voldoende (veilige) stallingsmogelijkheden
- Ruimte voor bevoorrading, waar nodig (beperken, concentreren en verduurzamen waar mogelijk)
- Een visie op parkeren (zie volgende paragraaf)

2. Optimalisatie parkeren centrum

Uitgangspunt is dat het centrum van Veendam goede parkeervoorzieningen heeft voor zowel de auto als de fiets. Daarbij moet er hernieuwde aandacht komen voor een verbeterde parkeerwijzing. Het parkeren in het centrum van Veendam 'verdient' overigens bijzondere aandacht, omdat een ontwikkeling (transitie) gaande is waarbij steeds meer gewoond wordt in het centrum en winkelen nog meer gecentreerd wordt. Om deze reden zal in de loop van de jaren het parkeerbeeld meer en meer gaan verschuiven.

Het is noodzakelijk om deze verschuivingen goed te monitoren, door onder andere periodiek parkeeronderzoek waarbij de (toekomstige) parkeerbehoefte in kaart gebracht wordt. Er lijkt op dit moment voldoende parkeercapaciteit te zijn, maar vraag is of dat met de genoemde ontwikkeling ook zo blijft en of de parkeervoorzieningen op de goede locatie liggen. Het is de wens om het bestaande parkeerareaal anders en beter te benutten. Het gaat hier om meer spreiding van de geparkeerde voertuigen waardoor ook de druk wordt verdeeld. Hierdoor ontstaat er ook de mogelijkheid om in bepaalde delen van het centrum hoge(re) druk weg te nemen, maar ook om bepaalde delen van het centrum leefbaarder te maken door het autoverkeer minder ver het centrum in te trekken.



Centrum Veendam met (omliggende) parkeergelegenheden (bron: OpenStreetMap)

Het belangrijkste doel is om een goede balans te vinden in enerzijds de mogelijkheid om per auto naar het centrum te komen en anderzijds om (korte) fietsritten te stimuleren. Om in de toekomst goed in te kunnen spelen op de ontwikkelingen wordt er een 'Parkeerrichtlijn' ontwikkeld. Deze richtlijn zal gebaseerd zijn op toekomstige ontwikkelingen maar zal ook rekening houden met de doelen en ambities binnen dit Mobiliteitsplan.

3. Werklocaties en economische centra zijn goed bereikbaar

Om bedrijventerreinen en andere werklocaties toekomstbestendig te houden zal er structurele aandacht moeten zijn voor de bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid werkt ook mee aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Een directe ontsluiting op het landelijk wegennet is aanwezig, namelijk de ontsluiting via de N33 (regionale stroomweg).

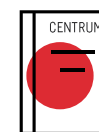
De bedrijventerreinen en werklocaties zijn gelegen aan de oostflank van Veendam en worden begrensd door de N33. Een deel van de bedrijfslocaties is bereikbaar via (een deel van) de centrumring van Veendam. Dit betreft met name de Lloydsweg. In de paragraaf 'Verkeersstructuur, hoofdwegennet en ontsluitingen op N33' wordt nader ingegaan op het toekomstig functioneren van de hoofdontsluitingsstructuur van Veendam. De bereikbaarheid van de bedrijfslocaties is hier een onderdeel van. Hierbij dient rekening worden gehouden met een voorgenomen uitbreiding.

Bij het thema 'Duurzaam&vitaal' is het benutten van het potentieel Openbaar Vervoer behandeld. Veendam wil graag dat er op een goede en slimmer manier gekeken wordt naar verbeteringen voor wat betreft OV-bereikbaarheid van bedrijfslocaties. Met de concessiehouders zal hier over gesproken worden, mede in relatie tot de doelstellingen op gebied van duurzame en vitale bereikbaarheid.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Om het parkeren in beeld te brengen, en om hiervoor beleid te ontwikkelen, wordt er periodiek onderzoek gedaan. Ook zal er een toekomstbestendige 'Parkeerrichtlijn' ontwikkeld worden. De parkeerwijzing zal verbeterd worden.



- Bij de nader uit te werken 'Centrumvisie' wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan de bereikbaarheid en het parkeren. Er wordt onderzoek gedaan naar de uitdagingen voor een toegankelijke, leefbare en veilige inrichting voor iedereen (en hier balans in zoeken).



- Bij de doorontwikkeling van het functionele wegennet zal de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en werklocaties de volle aandacht krijgen om een aantrekkelijk vestigingsklimaat te behouden. Daarnaast wordt, waar mogelijk, de bereikbaarheid met het OV (slim) verbeterd en wordt onderzocht of er duurzame vervoerswijzen mogelijk zijn voor bijvoorbeeld personeel, in de vorm van bijvoorbeeld het stimuleren van een werkgeversaanpak.



4. Reactivering van de spoorverbinding richting Stadskanaal met station Wildervank

De bereikbaarheid per spoor was een regelmatig terugkerend onderwerp bij het participatie onderdeel binnen het proces voor het Mobiliteitsplan. Met name de wens om een station te realiseren bij Wildervank, en het doortrekken van de bestaande spoorverbinding tot Stadskanaal. Het gebruik van OV zal hierdoor gestimuleerd worden en de regio wordt beter bereikbaar. Dit betekent dat de Museumspoorlijn STAR hiervoor geschikt gemaakt moet worden.

Een station voor Wildervank biedt ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van een mobiliteitshub. Een onderdeel van het onderzoek naar de haalbaarheid is de ontwikkeling van een hub.

5. Verkeersstructuur, hoofdwegennet en ontsluitingen op N33 (modellering)

'Slim gebruik van wegen, capaciteitsuitbreiding waar nodig'

Veendam wil dat de bereikbaarheid van voorzieningen, winkelcentra en werkgebieden per auto, openbaar vervoer, fiets en te voet gegarandeerd is. Voorop staat daarbij het zorgdragen voor een aantrekkelijk woonmilieu door concentratie van het autoverkeer op hoofdroutes waardoor geen of zo min mogelijk overlast (geluid, trillingen, intensiteit) wordt veroorzaakt.

De hoofdroutes liggen hierbij zoveel als mogelijk buiten de woonwijken en worden erop ingericht dat het verkeer zonder stagnatie wordt verwerkt. Op wegen die onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet, te weten de stroom- en ontsluitingswegen 50/30, dient een hoog kwaliteitsniveau, in de zin van vlotte verkeersafwikkeling en een hoog niveau van verkeersveiligheid, aangeboden te worden. Aan huidige knelpunten wordt aandacht geschonken. Het 'vertrekpunt' daarbij is de bestaande hoofdverkeersstructuur, inclusief de bestaande aansluitingen naar de N33, N366 en de N963 (Veendammerweg) en de N385 (Kielsterachterweg), en behandeling van de verkeersknelpunten die zich daar nu voordoen. Op de overige (erftoegangs)wegen is de auto te gast in een verblijfsomgeving, waarbij de omgeving van de weg centraal staat en waar veel meer de uitwisseling tussen weg en omgeving met een lage snelheid van belang is.

De intentie is om het bestaande wegennetwerk de komende 10 jaar beter uit te nutten. Hiermee wordt beoogd de (eventuele) groei van de mobiliteit in goede banen te leiden door het beter benutten van de bestaande infrastructuur (pas als er knelpunten blijven bestaan, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd). Met een verkeersmodel worden de verkeersontwikkelingen inzichtelijk. Het wegennetwerk moet voldoende (rest)capaciteit hebben om toekomstige in- en uitbreidingsplannen te faciliteren. Daarbij wordt ingestoken op inbreiding met woningen op diverse locaties, met mogelijkerwijs uitbreiding conform de structuur van Veendam.

Binnen de bovengenoemde modelstudies moeten de aansluitingen op de N33 de noodzakelijke aandacht krijgen. Op een aantal locaties is er sprake van een spanningsveld in relatie tot de functie en het gebruik. Met name de noordelijke en zuidelijke aansluiting worden nader onderzocht, teneinde de druk op bestaande straten weg te nemen. De verkeersstructuur dient een samenhangend geheel te vormen, met name gericht op de (toekomstige) functionaliteit. Voor wat betreft de verkeersstructuur en wegategorisering is een kaart met het wensbeeld beschikbaar [\(klik hier\)](#).

Op de kaart zijn de genoemde aandachtsgebieden en wegvakken weergegeven die door middel van modelstudie nader worden onderzocht.

6. Vracht- en landbouwverkeer door de gemeente

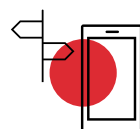
Binnen de kern van Veendam vindt bevoorrading van ondernemingen plaats met vrachtwagens. Het is de praktijk dat chauffeurs vaak geen gebruik maken van de aangeboden of gewenste route maar zoveel mogelijk gebruik maken van navigatie of de kortste of snellere route nemen. Dit kunnen wegen/straten zijn die niet geschikt zijn om als doorgaande route voor vrachtverkeer te fungeren. Dit geldt voor zowel de bebouwde kom situatie als het buitengebied.

Landbouwverkeer als doorgaand verkeer moet geweerd worden, er zal gezocht worden naar alternatieve routes die minder overlast veroorzaken.

7. Wayfinding: vindbaarheid en oriëntatie

De weg vinden in een onbekende ruimte kan voor bezoekers en toeristen een stressvolle ervaring zijn. Dit is een ervaring die de meeste organisaties voor hun bezoekers willen voorkomen. Letterlijk vertaald, betekent wayfinding 'de weg vinden' of 'navigeren'. Psychologen bedoelen met wayfinding het gedrag en denken dat nodig is om de weg te vinden in de omgeving. Als het proces van wayfinding niet goed verloopt, is verdwalen het resultaat. Een overdaad aan verwijzingen kan hier bijvoorbeeld een oorzaak van zijn. De juiste weg (vlot) kunnen vinden betekent ook een stukje gastvrijheid, met name wanneer het gaat om de bezoekers en recreanten die Veendam aandoen. Om de juiste weg te vinden bestaan er hulpmiddelen zoals wegwijzers (bebording) en digitale middelen (apps, navigatie). Op de traditionele wijze is er sprake van borden die verwijzen naar plaatsen, doelen, bestemmingen. Echter krijgen deze borden steeds meer een oriënterende functie en maken weggebruikers steeds meer gebruik van apps en navigatiesystemen. Er zal gezocht worden naar een juiste balans tussen fysieke en digitale middelen.

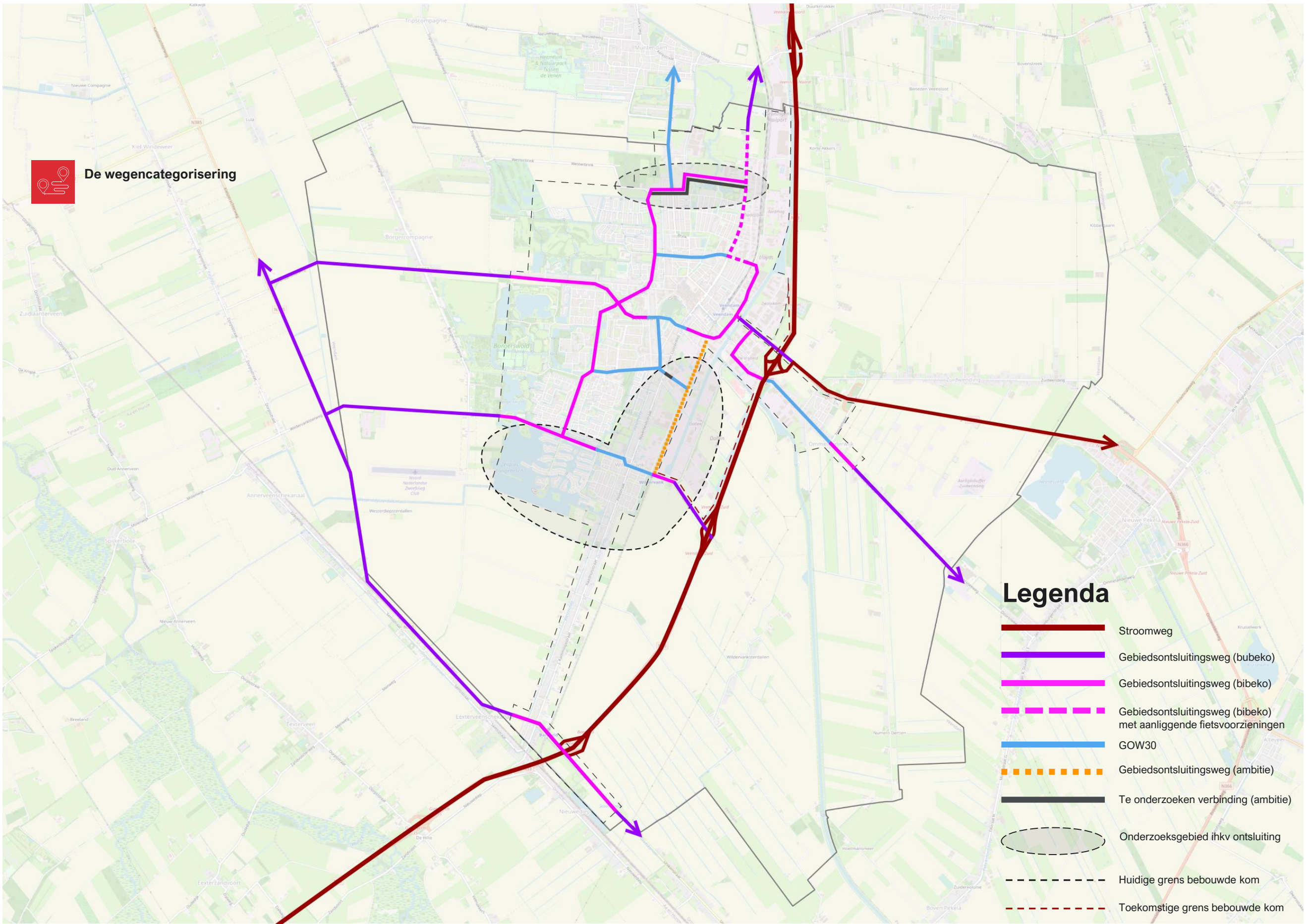
De ambities en maatregelen in een oogopslag













- Veendam wil vrachtverkeer en landbouwverkeer weren waar dit ongewenst is, en zal nader onderzoeken waar dit verbeterd kan worden. In het uiterste geval kan worden overgegaan tot een geslotenverklaring voor vrachtverkeer.
- De provincie Groningen doet samen met ProRail en in overleg met de betrokken gemeenten onderzoek naar de mogelijkheden voor het reactiveren van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal voor regulier personenvervoer en het is de ambitie van Veendam om daarbij een station in Wildervank gerealiseerd te krijgen. Onderdeel van het onderzoek is de ontwikkeling van een hub.
- De basis is dat het huidige netwerk de uitbreidingen opvangt. Om dit inzichtelijk te maken worden modelstudies met een verkeersmodel uitgevoerd.
- Veendam zet in op het gebruik van digitale middelen (bijvoorbeeld apps) in relatie tot wayfinding, en onderhoudt of plaatst bewegwijzering alleen wanneer het noodzakelijk is. Voorwaarde hierbij is dat er geen 'hiaten' ontstaan en er sprake is/blijft van continuïteit.



De wegcategorisering



Legenda

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg (bubeko)
-  Gebiedsontsluitingsweg (bibeko)
-  Gebiedsontsluitingsweg (bibeko) met aanliggende fietsvoorzieningen
-  GOW30
-  Gebiedsontsluitingsweg (ambitie)
-  Te onderzoeken verbinding (ambitie)
-  Onderzoeksgebied ihkv ontsluiting
-  Huidige grens bebouwde kom
-  Toekomstige grens bebouwde kom



8. Digitalisering

Voertuigen kunnen tegenwoordig steeds meer zelf en zijn steeds vaker verbonden met hun omgeving (met apparaten, andere voertuigen en infrastructuur).

Een situatie waarin voertuigen grotendeels zelfstandig kunnen rijden (autopilot en file-assistent), 'treintjes' van enkele vrachtwagens (truck platoons) en gedeelde busjes die op lage snelheid specifieke trajecten kunnen afleggen (zogenaamde POD's/people movers) komt steeds dichterbij. Doordat deze nieuwe generatie Connected en Automated Voertuigen (CAV's), maar ook het openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en fietsers steeds vaker met elkaar verbonden zijn, maar ook met bijvoorbeeld nieuwe intelligente verkeerslichten (iVRI's, vanuit landelijke benadering), kunnen ze een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en onze klimaatdoelen. Dit vraagt echter wel dat we onze fysieke en digitale infrastructuur hierop voorbereiden en dat we ook leren deze nieuwe mogelijkheden zo optimaal mogelijk in te zetten voor het bereiken van onze mobiliteitsambities.

De 'Data Top 15' is een vertrekpunt én graadmeter. In die Top 15 staan data-items als geplande werkzaamheden, maximum snelheden en brugopeningen. Op basis van data kunnen overheden efficiënter en effectiever verkeers- en assetmanagement uitvoeren. Zo biedt data meer inzicht in het actuele gebruik van de openbare ruimte en geeft het mogelijkheden om gericht en pro-actiever het verkeer te sturen.

Volledige Data Top 15:

1. Geplande wegwerkzaamheden
2. Actuele wegwerkzaamheden
3. Incidenten
4. Restduur incidenten
5. Maximum snelheden
6. Borden (ge- en verbod)
7. Regelscenario's uit verkeerscentrales
8. Beeldstanden rijkswegen
9. Brugopeningen
10. Statische parkeerdata
11. Dynamische parkeerdata
12. Evenementdata
13. iVRI data (incl. topologie)
14. Data voor logistiek (o.a. milieuzones, laad- en losplekken, doorrijhoogtes)
15. Fietsdata (o.a. herkomst/ bestemming, routes en snelheden, gebruik stallingen)

In dat kader werken we al aan de uitvoering van de digitaliseringsopgave in Groningen waarmee we toewerken door middel van een effectieve inrichting van het datalandschap door een versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer naar het einddoel 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke mobiliteitsdata. De bij ons als wegbeheerder beschikbare publieke data is daarvoor essentieel en een belangrijke voorwaarde voor slimme mobiliteit.

Om dit op orde te krijgen, stelt Veendam een implementatieplan op dat beschrijft welke data op welke wijze en op welk moment beschikbaar wordt gesteld. Maar ook wat er organisatorisch nodig is om datasets te leveren en hoe de continuïteit en kwaliteit daarvan wordt geborgd.

De ambities en maatregelen in een oogopslag



- Veendam gaat binnen de digitaliseringsopgave en de Data-top 15 identificeren welke thema's voor de gemeente meerwaarde bieden om op in te zetten.



- Veendam gaat onderzoeken hoe we gebruik kunnen maken van navigatiesystemen, apps en informatie van serviceproviders om het verkeer op een slimme en juiste manier over het wegennet te verdelen.



Digitalisering Mobiliteit (bron: Sweco).

4.
UITVOERINGS-
PROGRAMMA

Het uitvoeringsprogramma

Ambities zijn er om concreet te maken. Op de navolgende pagina's is het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsplan 2022-2030 uitgewerkt. In het programma zijn de maatregelen gekoppeld aan de vier mobiliteitsthema's die het fundament hebben gevormd voor het Mobiliteitsplan. Afhankelijk van de maatregel / het project, is deze gepositioneerd in een concrete of globale tijdsplanning. Uitvoering van projecten is mede afhankelijk van beschikbaar gestelde budgetten, de mogelijkheid om werk-met-werk te maken, beschikbare subsidies, en dergelijke.

De projecten / onderzoeksvragen zijn geformuleerd op basis van

- uitgevoerde analyses in het kader van het Mobiliteitsplan.
- voorstellen die aangedragen zijn bij de gemeente.
- specifieke wensen van de gemeente.

Het uitvoeringsprogramma leidt stapsgewijs tot realisatie van de doelstellingen die in dit Mobiliteitsplan aan de hand van de vier thema's zijn gedefinieerd. Het programma sluit aan bij problemen die in de huidige situatie spelen, maar anticipeert ook op de toekomstige ontwikkelingen. De maatregelen zijn verschillend van aard: zo zijn er infrastructurele maatregelen, onderzoeken, inventarisaties en acties op voorlichting en handhaving. Anderzijds verschillen de maatregelen ook in omvang: zo zijn er maatregelen die ruimtelijke impact hebben en op de gemeentelijke begroting 'gepland' moet worden (planfase en realisatiefase), maar er zijn ook (monitorings)acties die in een jaarlijkse reservering op de begroting meegenomen kunnen worden. De genoemde bedragen zijn indicatief.

Alle projecten / maatregelen samen zullen ertoe leiden dat het wegennet van de gemeente Veendam meer ingericht wordt conform de principes van Duurzaam Veilig. Dit is een voorwaarde voor een wegennetwerk met voldoende afwikkelingscapaciteit en hoge verkeersveiligheid. Alle projecten / maatregelen dragen daar in meer of mindere mate aan bij. In het Maatregelenplan Verkeersveiligheid (Bijlage 2) vindt u verklarende toelichtingen en ontwerpen voor een groot deel van de verkeersveiligheidsmaatregelen.

De projecten / maatregelen worden op de volgende pagina's in de tijd geplaatst. De volgende periodes worden onderscheiden:

- korte termijn, 2022-2023
- middellange termijn, 2022-2025 (afronding in 2024-2025)
- lange termijn, 2026-2030 (afronding in 2026-2030)
- ongedefinieerde termijn, 2022-2030 (afronding voor 2030)



Verkeersveilig & Toegankelijk

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Uitvoering maatregelen uit het Maatregelenplan Verkeersveiligheid.	Een duurzaam veilige inrichting van de wegen in de gemeente.	Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Gemeente Provincie Groningen	PM	Nee, nader te bepalen
Invoeren GOW30 op de volgende wegen: <ul style="list-style-type: none"> Jakob Bruggemalaan Woortmanslaan (gedeelte Oeverloper-Sporttereinstraat) C.W. Lubbersstraat Skagerrak Julianalaan (deel Boven Westerdiep – Boven Oosterdiep) Middenweg Prins Bernhardlaan DMW-weg incl. aansluiting op Bendikstraat* Ommelandervijk (deel Phoenixweg-Tonckelweg) 	Wegen binnen de bebouwde kom, die naast een verblijfsfunctie ook een duidelijke verkeersfunctie hebben, krijgen een snelheidsregime van 30 km/u. Doel: overlast beperken en uitwisseling veiliger laten verlopen door lagere rijsnelheden.	Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Gemeente Provincie Groningen	<ul style="list-style-type: none"> €500.000 €100.000 €100.000 €200.000 €200.000 €200.000 €650.000 €3.000.000 €300.000 	Nee, nader te bepalen
* is mogelijke (deel)oplossing in kader (verkeers)modelstudie Veendam Zuid Uitvoering: GOW30-wegen blijven in de voorrang, worden voorzien van fietsstroken en worden (op kruisingen) voorzien van snelheidsremmende voorzieningen.						
Overige verkeersveiligheidsmaatregelen: <p>Prioriteit hoog</p> <ul style="list-style-type: none"> Sorghvlietlaan <ul style="list-style-type: none"> Rotonde Gelrelaan Rotonde Provinciënlaan Plateau bij aansluiting Woldlaan Reconstructie deel Acquaplein-Avebe, incl. ovonde Boven Oosterdiep Nijverheidsstraat, Poststraat Kruispunt Apollolaan-Nijverheidsstraat Beneden Oosterdiep (gedeelte Lloydsweg-Beneden Dwarsdiep) Beneden Oosterdiep (gedeelte Stationstraat-Lloydsweg) <p>Prioriteit midden</p> <ul style="list-style-type: none"> Golfaan (rijbaan versmallen) Raadsgildenlaan Oeverloper Boven Westerdiep <p>Prioriteit laag</p> <ul style="list-style-type: none"> Langeboschedijk Bocht Oosterdiep Industrieweg 	Een duurzaam veilige inrichting van de wegen in de gemeente.	Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Gemeente Provincie Groningen	Prioriteit hoog <ul style="list-style-type: none"> Sorghvlietlaan <ul style="list-style-type: none"> €300.000 €300.000 €200.000 €1.600.000 €300.000 €500.000 €700.000 €1.300.000 €400.000 €100.000 €100.000 Prioriteit midden <ul style="list-style-type: none"> €200.000 €150.000 €300.000 €200.000 Prioriteit laag <ul style="list-style-type: none"> €200.000 €200.000 €10.000 	



Verkeersveilig & Toegankelijk

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2024. Samen met provincie en gemeenten onderzoeken van de volgende uitvoeringsthema's: <ul style="list-style-type: none"> • Fiets • Snelheid • 30-km wegen • 50-km wegen • Landbouwverkeer 	Op provinciaal en gemeentelijk niveau uitvoering geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	Onderzoek / maatregelen	2022-2025	Provincie Groningen Gemeente	PM	Deels rijkssubsidie
Verdere invoering 60 km per uur op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom; onderzoek naar snelheidsremmende maatregelen.	Aansluiten op het Duurzaam Veilig gedachtengoed voor verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom.	Onderzoek/Infrastructurale maatregelen	2022-2030	Gemeente	Onderzoek: 3.000 per wegvak Maatregelen: 10.000 – 20.000 per maatregel	Nee, nader te bepalen
Verdere invoering 30 km per uur op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom; onderzoek naar snelheidsremmende maatregelen.	Aansluiten op het Duurzaam Veilig gedachtengoed voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom.	Onderzoek/Infrastructurale maatregelen	2022-2030	Gemeente	Onderzoek: 3.000 per wegvak Maatregelen: 10.000 – 20.000 per maatregel	Nee, nader te bepalen
Aanpak fietsknelpunten (in aanvulling op het Maatregelenplan Verkeersveiligheid)	Verkeersveiligheid op fietsroutes verhogen.	Onderzoek / maatregelen	2022-2030	Gemeente	Onderzoek: 15.000 (reservering) Maatregelen: PM	Nee, nader te bepalen
Uitvoering restant maatregelen verkeersveiligheid rond scholen.	Voortbouwen op de reeds ingezette verkeersveiligheidsmaatregelen rondom schoolomgevingen	Educatie / maatregelen	2022-2023	Gemeente	€90.000	Nee, nader te bepalen
Voortzetten verkeersveilige aanpak schoolomgevingen.	(zie bovenstaande doelstelling)	Educatie / maatregelen	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Voortzetten verkeerseducatie onder regie van de provincie Groningen.	Verkeerseducatie leerlingen en ouderen.	Educatie	Doorlopend	Provincie Groningen Gemeente	12.000,- per jaar	Ja
Onderzoek naar mogelijkheid tot uitbreiding bevoegdheden BOA's	BOA's in de toekomst laten handhaven op snelheidsovertredingen of ander ongewenst gedrag in het verkeer	Onderzoek / handhaving	2022-2030	Provincie Groningen Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Maatregelen voor veilige oversteken voor fietsers en voetgangers.	Eenduidigheid voor wat betreft de vormgeving van de oversteekplaatsen, die bij voorkeur gekoppeld zijn aan kruispunten.	Beleidsvorming/ infrastructurele maatregelen/ onderzoek	2022-2030	Gemeente Provincie Groningen	1) als onderdeel van uitvoering Maatregelenplan Verkeersveiligheid 2) aanvullend onderzoek: €5.000	Nee, nader te bepalen



Duurzaam & Vitaal

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
<p>Kwaliteitsprong op de regionale hoofdfietsroutes met inzet op verbreding en het wegnemen van barrières:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Muntendam-Veendam</i> • <i>Pekela's-Veendam</i> 	Realiseren van hoogwaardige fietsverbindingen tussen regionale kernen	Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Provincie Groningen Gemeente	<ul style="list-style-type: none"> • €1.200.000,- (€150.000 gemeente) • €500.000 	<ul style="list-style-type: none"> • Nee, nader te bepalen • Ja
<p>Primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes worden voorzien van minimaal de basiskwaliteiten die Veendam heeft geformuleerd. Veendam onderzoekt potentiële fietsverbindingen / ontbrekende schakels.</p>	Een logisch en dekkend gemeentelijk fietsnetwerk, waarbij voor de verschillende type verbindingen bepaalde basiskwaliteiten worden nagestreefd.	Onderzoek / Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Gemeente	€30.000 per kilometer voor basiskwaliteit bestaand netwerk 70.000 per kilometer voor aanleg ontbrekende schakels excl. grondaankopen (beide reservering)	Nee, nader te bepalen
<p>Fysieke bewegwijzering, die niet meer actueel is, halen we weg of actualiseren we. Met onze partners kijken we naar een betere digitale ontsluiting van onze fietsnetwerken- en routes. In de huidige tijdsgeslacht is het belangrijk om fietsers ook digitaal goed te bedienen.</p>	Het actualiseren van de fietsbewegwijzering, zowel fysiek als digitaal. Inzet van bijvoorbeeld app's.	Onderzoek / beleidsvorming/ uitvoering	2022-2023	Gemeente Provincie Groningen	Onderzoek: €10.000 Bewegwijzering: €100.000 (indicatie)	Nee, nader te bepalen
Veendam gaat fietsparkeerrichtlijnen opstellen voor bouwontwikkelingen anders dan wonen.	(als onderdeel van de Parkeerrichtlijn)	Onderzoek / beleidsvorming	2022-2023	Gemeente	(als onderdeel van de Parkeerrichtlijn)	Nee, nader te bepalen
Veendam onderzoekt de mogelijkheden voor veilig fietsparkeren voor de elektrische fiets in het centrum en bij het station. Concreet betekent dat we gaan kijken naar het faciliteren van fietskluisen. Innovatieve concepten die elders in Nederland zijn toegepast, dienen als voorbeeld.	Veilige stallingsmogelijkheden voor elektrische fietsen.	Onderzoek	2022-2025	Gemeente Provincie Groningen ProRail	Onderzoek: €10.000 (indicatie)	Nee, nader te bepalen
In het zomerseizoen kijken we of het parkeerareaal van fietsers uitgebreid moet worden (en of dat wel of niet ten koste moet gaan van autoparkeerplekken, d.m.v. bijvoorbeeld fietsvlonders).	Parkeerplekken beschikbaar stellen voor fietsers (tijdelijk of permanent).	Maatregel	2022-2030	Gemeente	Voorbeeld: €5.000 per fietsvlonder	Nee, nader te bepalen





Duurzaam & Vitaal

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Laadpalen voor openbaar gebruik worden gerealiseerd op de daarvoor aangewezen locaties (voortzetten bestaande aanpak)	Aanbieden van openbare laadmogelijkheden in de wijk.	Bestaande aanpak	2022-2030	Gemeente	n.v.t.	Via exploitant
Laadstations, als toekomstige vervanger of tegenhanger van bestaande tankstations, kunnen snelladen faciliteren. Dat betekent mogelijk dat er nieuwe of andere locaties aangewezen moeten worden, in het kader van de stroomvoorziening.	Toekomstige laadstations op de daarvoor geschikte locaties.	Onderzoek	2026-2030	Gemeente	40.000 (indicatie) planvormingsfase)	Nee, nader te bepalen
Veendam spant zich in om de bekendheid van de hubtaxi, als alternatief voor het reguliere busvervoer, te vergroten.	Het gebruik van de hubtaxi stimuleren.	Educatie	2022-2025	Gemeente OV-bureau	PM (aanpak bepalen samen met het OV-bureau)	Nee, nader te bepalen
Veendam gaat de looproutes van en naar openbaar vervoersvoorzieningen op peil houden. In het bijzonder de loopverbinding tussen het station en het centrum / barrières wegnemen.	Hoogwaardige loopverbindingen.	Onderzoek/ Maatregel	2022-2030	Gemeente	Onderzoek: 10.000 Onderhoudsbudget plus aanvullingen voor de 'plus' (PM)	Nee, nader te bepalen
Veendam wil de deelauto omarmen als duurzaam alternatief voor de tweede privé-auto. We maken bewoners attent, met mogelijke stimuleringsacties en afspraken met aanbieders van deelauto's.	Deelauto als alternatief voor de tweede privé-auto stimuleren.	Maatregel/educatie	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen



Aantrekkelijk & Leefbaar

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Barrières wegnemen voor voetgangers en mindervaliden (vraagvolgend). De inzet van technologische/digitale middelen wordt onderzocht.	Veendam zet in op een goede basisbereikbaarheid. Er moet sprake zijn van een basisbereikbaarheid door onder andere de bereikbaarheid met openbaar vervoer.	Infrastructurele maatregelen	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar hoe ouderen op het gebied van mobiliteit (in brede zin) optimaal gefaciliteerd kunnen worden om langer thuis te wonen.	Het zo goed mogelijk faciliteren van de mobiliteitscomponent, als het gaat om de maatschappelijke trend waarin ouderen steeds langer thuis blijven wonen.	Onderzoek	2022-2025	Gemeente	5.000 – 10.000	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar kansen en mogelijkheden die de komende jaren zijn te benutten om voetgangers in het centrum, de woonbuurten en het buitengebied (nog) beter te faciliteren.	Prettige en comfortabele voetgangersvoorzieningen in de gemeenten.	Onderzoek / maatregelen	2022-2030	Gemeente	50.000 (ter reservering nieuwe voorzieningen)	Nee, nader te bepalen
Opstellen Parkeerrichtlijn	Een wijkgerichte aanpak voor parkeervraagstukken mogelijk maken.	Onderzoek / beleidsvorming	2022-2023	Gemeente	20.000	Nee, nader te bepalen
Aanpak diverse knelpunten landbouwverkeer op basis van provinciaal onderzoek, aanvullend onderzoek	Verhogen verkeersveiligheid en verbeteren doorstroming op landbouwroutes.	Infrastructurele maatregelen/ Onderzoek	2022-2023	Provincie Groningen Gemeente	Onderzoek: 10.000 (indicatie) Maatregelen: PM (hoofdzakelijk vanuit provincie)	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar het mogelijk instellen van geslotenverklaringen voor vrachtverkeer voor straten waar de aanwezigheid van vrachtverkeer onwenselijk wordt geacht.	Kwetsbare leef- en woonstraten, vaak nabij industrie- en bedrijfslocaties, behoeden voor doorgaand vrachtverkeer.	Monitoring	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Monitoring op gebruik parkeerfaciliteiten bij recreatieve voorzieningen.	Parkeerknelpunten bij parkeerfaciliteiten nabij recreatieve voorzieningen tot het minimum beperken.	Monitoring	Doorlopend	Gemeente	10.000 – 20.000 (reservering)	Nee, nader te bepalen
Faciliteren verblijfgasten met duurzame vervoersalternatieven tijdens het verblijf.	Gastvrij zijn voor verblijfgasten.	Onderzoek / maatregelen	2022-2025	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen



Bedrijvig & Bereikbaar

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Periodiek parkeeronderzoek 2-jaarlijks parkeersituatie centrum 4-jaarlijks parkeersituatie wijken met parkeerproblemen	Een goede monitoring van de parkeersituatie in Veendam.	Onderzoek	2022-2030 (meervoudig)	Gemeente	20.000 centrum 40.000 centrum + knelpuntwijken	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar de uitdagingen voor een toegankelijke (bereikbaar + parkeren), leefbare en veilige centruminrichting voor iedereen. Bereikbaarheid en parkeren goed inbedden in de nog op te stellen 'Centrumvisie'.	Parkeren in en bereikbaarheid van het centrum toekomstbestendig maken (inspelen op trends), als onderdeel van de Centrumvisie.	Onderzoek / beleidsvorming	2022-2023	Gemeente	5.000 – 10.000	Nee, nader te bepalen
Behouden aantrekkelijk vestigingsklimaat bedrijven door: <ul style="list-style-type: none"> Bij de doorontwikkeling van het functionele wegennet zal de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en werklocaties de volle aandacht worden geven. Waar mogelijk, wordt de bereikbaarheid met het OV (slim) verbeterd en wordt onderzocht of er duurzame vervoerswijzen mogelijk zijn voor bijvoorbeeld personeel, in de vorm van bijvoorbeeld het stimuleren van een werkgeversaanpak. 	Behouden aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, vanuit het mobiliteitsperspectief.	Onderzoek	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Onderzoek reactivering spoorverbinding Veendam-Stadskanaal i.s.m. provincie, ProRail en betrokken gemeenten. <ul style="list-style-type: none"> Mogelijkheden realisatie station Wildervank Mogelijkheden tot uitbreiding van hubfaciliteiten station Veendam 	Ambitie een station in Wildervank gerealiseerd te krijgen, wanneer de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal wordt gereactiveerd.	Onderzoek / realisatie	2022-2030	Provincie Groningen ProRail Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Opstellen verkeersmodel gemeente Veendam t.b.v. uitvoeren (verkeers)modelstudies	Verbeteren van de verkeersafwikkeling.	Onderzoek	2022-2025	Gemeente	€60.000	Nee, nader te bepalen
Uitvoeren (verkeers)modelstudie Veendam Noord	Verbeteren van de verkeersafwikkeling.	Onderzoek	2022-2025	Gemeente	€20.000	Nee, nader te bepalen
Uitvoeren (verkeers)modelstudie Veendam Zuid	Verbeteren van de verkeersafwikkeling.	Onderzoek	2022-2025	Gemeente	€20.000	Nee, nader te bepalen
Doortrekken van de Buitenwoellaan.	Verbeteren verkeersafwikkeling Veendam Noord.	Infrastructurele maatregel	2022-2030	Gemeente	€ 7.000.000	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar (verbetering van) logistieke routes vrachtverkeer en landbouwverkeer.	Hinder en overlast door vrachtverkeer/landbouwverkeer tegengaan en tegelijkertijd vaststellen van duidelijke routes voor vracht- en landbouwverkeer.	Onderzoek	2026-2030	Gemeente Provincie Groningen	PM	Nee, nader te bepalen



Bedrijvig & Bereikbaar

INSPANNING	DOELSTELLING	TYPE	PERIODE	INITIATOR(S)	RAMING	DEKKING AANWEZIG?
Veendam zet in op het gebruik van digitale middelen (bijvoorbeeld apps) in relatie tot wayfinding, en onderhoudt of plaatst fysieke bewegwijzering alleen wanneer het noodzakelijk is.	Het digitaliseren van de bewegwijzering. Voorwaarde hierbij is dat er geen 'hiaten' ontstaan en er sprake is/blijft van continuïteit.	Maatregel	Doorlopend	Gemeente Provincie Groningen	PM	Nee, nader te bepalen
Veendam gaat binnen de digitaliseringsopgave en de Data-top 15 identificeren welke thema's voor de gemeente meerwaarde bieden om op in te zetten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Geplande wegwerkzaamheden 2. Actuele wegwerkzaamheden 3. Incidenten 4. Restduur incidenten 5. Maximum snelheden 6. Borden (ge- en verbod) 7. Regelscenario's uit verkeerscentrales 8. Beeldstanden rijkswegen 9. Brugopeningen 10. Statische parkeerdata 11. Dynamische parkeerdata 12. Evenementdata 13. iVRI data (incl. topologie) 14. Data voor logistiek (o.a. milieuzones, laad- en losplekken, doorrijhoogtes) 15. Fietsdata (o.a. herkomst/ bestemming, routes en snelheden, gebruik stallingen) 	Toewerken naar slimme mobiliteit door middel van een effectieve inrichting van het datalandschap door een versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer. Met het einddoel 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke mobiliteitsdata.	Onderzoek	2022-2025	Provincie Groningen Gemeente	PM (hoofdzakelijk vanuit provincie)	Nee, nader te bepalen
Onderzoek naar hoe de gemeente gebruik kan maken van navigatiesystemen, apps en informatie van serviceproviders om het verkeer op een slimme en juiste manier over het wegennet te verdelen.	Toewerken naar een wenselijke verdeling van verkeersstromen, teneinde knelpunten te voorkomen en het wegennet efficiënt te benutten.	Onderzoek	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Tweejaarlijks verkeerstellingen uitvoeren aan de hand van een regulier tel-/meetprogramma.	Inzicht krijgen in de verkeersbewegingen op de gemeentelijke wegen.	Onderzoek	2022-2030	Gemeente	Regulier budget	Ja
Onderzoek naar (verdere) automatisering van tweejaarlijkse verkeerstellingen.	Het altijd beschikbaar hebben van actuele verkeersgegevens.	Onderzoek	2022-2030	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen
Uitbreiding/aanpassing van de bebouwde komgrenzen.	Komgrenzen actualiseren.	Maatregel	2022-2025	Gemeente	PM	Nee, nader te bepalen

Colofon

Projectnaam:
Mobiliteitsplan Veendam

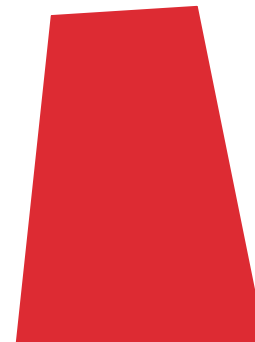
Document:
Mobiliteitsplan

Opdrachtgever:
Gemeente Veendam

Projectteam:
Eddy Jager (gemeente Veendam)
Petra Rollema (gemeente Veendam)
René Kappen (gemeente Veendam)
Ferenc Horváth (Sweco)
Erik Schreuder (Sweco)

Versie:
Definitief

Datum:
24 januari 2022



5. BIJLAGEN

Bijlage 1 - Participatiedossier

Raadsessie

Op maandag 7 juni 2021 is een digitale raadsessie georganiseerd. Deze raadsessie stond in het teken van het duiden van de ambities van Veendam op het gebied van mobiliteit. Aan de hand van meerdere stellingen is de discussie gevoerd over wenselijke toekomstbeelden. Buiten de stellingen om zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om ook eigen aandachtspunten en wensbeelden in te brengen. Van de raadsessie is een verslag gemaakt, die in de [bijlage](#) is terug te vinden.

Meest genoemde kansgebieden Duurzaam & Vitaal

Goede fietspaden / fietsnetwerk

- Goede wandelpaden + missende voetgangersvoorzieningen
- Auto elektrisch/waterstof + bijbehorende voorzieningen
- Toegankelijk en goed openbaar vervoer
- Weren onnodig in de hele gemeente

Meest genoemde kansgebieden Verkeersveilig & Toegankelijk

- Aanpak en afronding rondweg (ontsluitingsring Veendam)
- Verbetering ontsluiting Buitenwoellaan naar de N33
- 30-km zones (inrichting en uitbreiding zones)
- Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren
- Toegankelijke en veilige voetgangersvoorzieningen

Meest genoemde kansgebieden Aantrekkelijk & Leefbaar

- Realiseren station Wildervank
- Aansluiting N33 vanuit alle delen van Veendam
- Lelylijn / Nedersaksenlijn
- Instellen van autoluwe zones
- Landbouwverkeer weren

Meeste genoemde kansgebieden Bereikbaar & Bedrijvig

- Station Wildervank
- Spoor richting Assen
- Oostboog aanleggen
- Openbaar vervoer richting bedrijven/industrie
- Aansluiting N33 vanuit alle delen van Veendam

Algemeen: belangrijke aandachtsgebieden

Tijdens de raadsessie konden de deelnemers een fictief budget verdelen over verschillende aandachtsgebieden. De aandachtsgebieden die het meest zijn gekozen zijn de volgende:

- Zorgen voor een juist inrichting van de 30-km zones
- Met openbaar vervoer een goede verbinding met de omliggende regio's realiseren
- Landbouwverkeer faciliteren met duidelijke en veilige logistieke routes
- Kleinschalig openbaar vervoer (binnen Veendam, zoals de huidige Stadsbus) wordt gratis
- Verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de scholen

Het volledige overzicht van de verdeling is te vinden in de [bijlage](#).

Online raadpleging: Maptionnaire

Vanaf dinsdag 8 juni 2021 tot en met donderdag 26 juni 2021 heeft een online enquête opengestaan. Anders dan bij reguliere enquêtes was het bij deze enquête mogelijk om aandachtspunten, wensen en klachten ook locatie-specifiek te maken, door deze te prikken op de kaart. De resultaten van de enquête zijn als groslijst opgenomen in de [bijlage](#).

Rode draad kansgebieden Duurzaam & Vitaal

- Oversteekbaarheid
- (Onderhoud van) fietspaden
- Openbaar vervoer buiten de kern

Rode draad kansgebieden Verkeersveilig & Toegankelijk

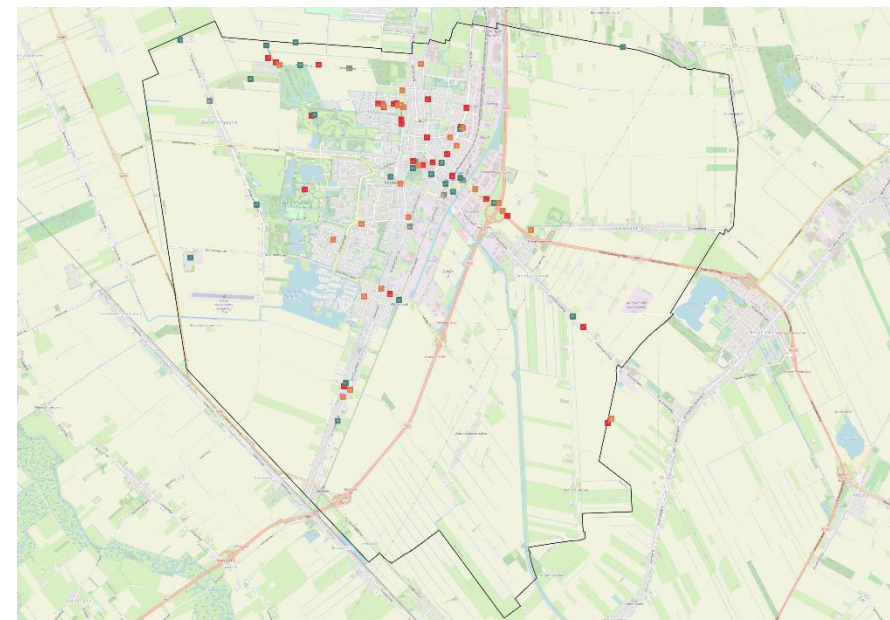
- Veiligheid school(routes)
- 30-km zones (en handhaving snelheden)
- Relatie netwerk-verkeersveiligheid

Rode draad kansgebieden Aantrekkelijk & Leefbaar

- Aanpak sluipverkeer
- Vrachtverkeer (overlast)
- Meer aandacht voor groen

Rode draad kansgebieden Bereikbaar & Bedrijvig

- Aanpak en afronding rondweg (ontsluitingsring Veendam)
- Sluipverkeer
- Vrachtverkeer/navigatie, sturen op routes



Illustratie 1 | Gemarkeerde locaties per thema (grote kaart te vinden in de bijlage).

Wat is er bij de participatiesessies opgehaald voor de thema's?

Bewonersavond

Op donderdag 17 juni is een digitale bewonersavond georganiseerd. Tijdens de bewonersavond is kort ingegaan op het proces van het Mobiliteitsplan. Het leeuwendeel bestond uit vrije inbreng per thema. Op hoofdlijnen zijn de volgende zaken aan bod gekomen:

- Ervaren problematiek in relatie tot verkeersoverlast en (beperkte) parkeermogelijkheden.
- Ervaren problematiek in relatie tot hardrijden verkeer en slechte (verlichting van de) oversteken.
- Betrek ook de grenzen van de gemeente in het Mobiliteitsplan – en kijk ook óver de grenzen heen. Oproep tot afstemming met buurgemeenten.
- Parkeerproblematiek en toenemende parkeervraag in wijken. Hier dient een oplossing voor gevonden te worden (spanningsveld met openbare ruimte / groen).
- Mogelijkheid tot realisatie van station Wildervank.
- Aantrekkelijkheid op verschillende plaatsen behouden door het (slim) toevoegen van groen. Mogelijk gecombineerd met verkeersveiligheid (o.a. bloembakken).
- Leefbaarheid betekent ook 'schone lucht'. Metingen luchtkwaliteit en geluid.
- Meer aandacht voor het onderhoud en uitbreiding van fietspaden en wandelpaden.
- Buurtbus toegankelijk maken voor iedereen (verlaagde instap).
- Het Mobiliteitsplan wordt voor iedereen geschreven. Daarom rekening houden met de schrijfstijl / het taalgebruik.

Klankbordgroep

Op donderdag 17 juni is een digitaal klankbordgroep-overleg georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst konden verschillende belangenpartijen hun wensen en gedachten delen. Op hoofdlijnen zijn de volgende zaken aan bod gekomen:

- Bij kansen en uitdagingen wordt erg vanuit Veendam zelf geredeneerd, terwijl ook andersom geredeneerd kan worden: hoe krijg je mensen vanuit de regio naar Veendam (naar de winkels). Openbaar vervoer, winkeliers, parkeerbeleid zijn dan ook belangrijk voor het Mobiliteitsplan.
- Er is heel goed toegankelijk openbaar vervoer (trein, bus) en er is WMO voor mindervaliden. Koppeling leggen om een deel van de WMO-ers, die daartoe in staat is, van het openbaar vervoer gebruikt te laten maken. Ook ouderen kennis laten maken met de mogelijkheden van het openbaar vervoer (OV-ambassadeurs). Als gemeente kun je daar geld mee besparen.
- Meer doen aan openbaar vervoer voor de lintdorpen. Bekendheid van de hubtaxi vergroten (meer communiceren).
- Kritisch kijken naar de wegvakken die in aanmerking komen voor 30-km regime. Bij voorkeur niet op busroutes, want 30-km gaat vaak gepaard met inrichting met drempels e.d. waardoor een busrit minder comfortabel is (en dus minder aantrekkelijk). Ook hulpdiensten kunnen 'hinder' ondervinden, dus goede balans nodig. Inrichting 30-km wegen moet maximumsnelheid geloofwaardig maken.
- Bijzondere aandacht voor oversteekbaarheid/oversteekplaatsen (bijvoorbeeld in het bedrijventerrein) in een fietsroute. Aanpakken van conflictenpunten is eigenlijk nog belangrijker dan het puur verbeteren van de fietspaden.
- Aandacht voor opladen en stallen elektrische fietsen op belangrijke bestemmingen. Ook liggen er kansen om de speed-pedelec in de gemeente te promoten.

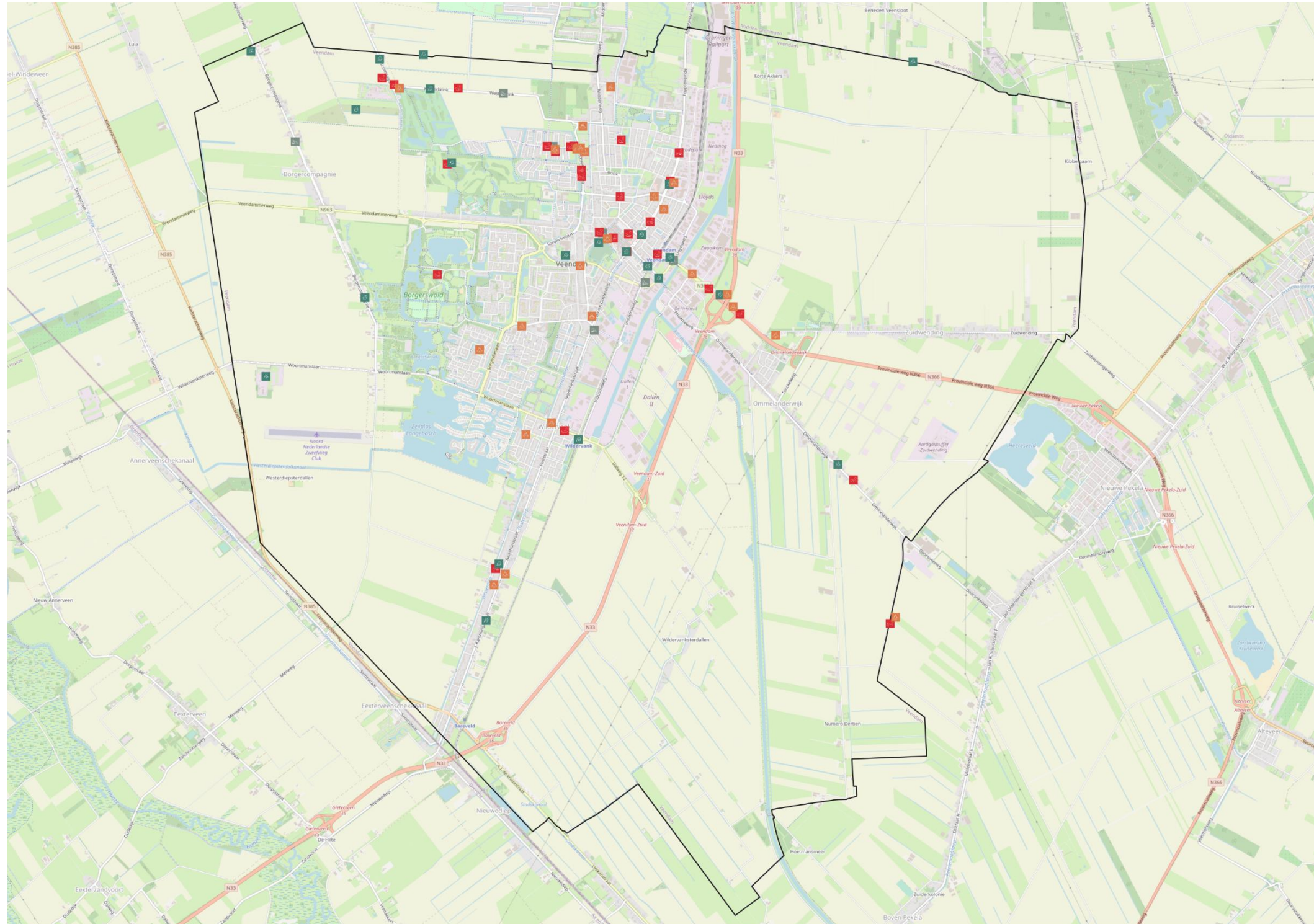
Koppeling: participatie Omgevingsvisie

Op woensdag 19 mei is een digitale bijeenkomst gehouden in het kader van de Omgevingsvisie. Tijdens de bijeenkomst zijn twee onderwerpen aan bod gekomen: wonen en de bereikbaarheid van Veendam. Met name de opbrengst van het laatste thema is goed bruikbaar in het kader van het Mobiliteitsplan. Op hoofdlijnen zijn de volgende zaken aan bod gekomen:

- Men vindt Veendam zowel met de auto, de fiets als het OV goed bereikbaar. Vooral de N33 wordt als royaal en aangenaam ervaren. Ook de treinverbinding naar Groningen is goed.
- Door de toenemende snelheidsverschillen op de fietspaden is een verruiming van de fietspaden voor de verkeersveiligheid belangrijk. Ook enkele fietsverbindingen naar omliggende gemeenten en gebieden kunnen worden verbeterd.
- Met name de dorpen zijn moeilijker te bereiken met het OV.
- Er zijn kansen in het verbeteren van de fietsverbindingen. Vooral fietssnelwegen naar de stad worden als kansen gezien en het verbreden van de huidige fietspaden. De huidige infrastructuur is niet berekend op de snellere fietsen.
- Een treinverbinding (of andere goede OV-link) naar Stadskanaal wordt als een kans gezien. Dit vraagt ook om voldoende en veilige stallingsmogelijkheden voor fietsen bij het station.
- Een verlaging van de snelheid binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 wordt als kans gezien om de binnenstad meer leefbaar te maken en het autogebruik in het centrum te verminderen. De bereikbaarheid van hulpdiensten mag daarbij niet beperkt worden.
- Deelauto's worden als een kans gezien voor het verminderen van het individuele autogebruik.
- Kijk over de grenzen van de gemeente heen om goede verbindingen met de omgeving te maken.
- Er zijn kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor senioren, zo kan de buurtbus en Taxi Plus beter.
- De wegen en fietspaden in het buitengebied hebben beter onderhoud nodig. Nu fietsen mensen op de weg doordat het fietspad niet voldoet aan de gewenste kwaliteit en dit vermindert de verkeersveiligheid. Tevens zijn de wegen in het buitengebied niet altijd goed ingericht op groot verkeer, waardoor de weg wordt stuk gereden. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties.
- Goede stallingsmogelijkheden voor elektrische fietsen zijn kansen voor het stimuleren van de fietsbewegingen. Ook voor de recreatieve fietstochten.
- Goed onderhoud van fietspaden maakt fietsen aantrekkelijker. Men vindt dat de fietspaden beter onderhouden kunnen worden.

Buiten de participatie-avond zijn er voor de verschillende thema's binnen de Omgevingsvisie zogeheten *factsheets* gemaakt, waarin de koppeling met mobiliteit gelegd kan worden. Het is daarmee één van de manieren om de integraliteit van het Mobiliteitsplan met de andere beleidsdomeinen te waarborgen.

Inbreng Maptionnaire
Kaartmateriaal



Bijlage 2 – Maatregelenplan Verkeersveiligheid



Eindrapport

Projectnummer: 51002088
Referentienummer: Maatregelenplan Verkeersveiligheid
Datum: 30-09-2021

Maatregelenplan Verkeersveiligheid

Veilige Infrastructuur



Opdrachtgever:
Gemeente Veendam
Postbus 20004
9640 AB Veendam

Sweco
Reaanburgkade 11
9727 DL Groningen
Postbus 7157
9701 JB Groningen

T +31 88 611 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Groningen
Hanzelengedree 30120769
Statuut geregistreerd te De Bilt

Ferenc Horvath
Adviseur Mobiliteit
T +31 88 611 55 36
M +31 6 51 88 62 78

Download hier het Maatregelenplan Verkeersveiligheid:

