

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 13 december 2005
Ons kenmerk 50/5.18/2005011877
Behandeld door de heer J.P. Waalkens (0592) 36 56 14
Onderwerp: Verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Wij zijn verheugd u te kunnen melden dat op donderdagavond 8 december jl. de provincies Drenthe en Groningen namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland met minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat een akkoord hebben bereikt over een rijksbijdrage van € 90 miljoen voor de verdubbeling van de N33. Met een regionale bijdrage van € 50 miljoen kunnen alle noodzakelijke maatregelen voor een optimale verkeersveiligheid op de N33 worden opgelost.

De regio is nu zeker van de totale verdubbeling van de N33 (2 x 2 rijstroken autoweg) vanaf de A28 tot de A7. Dit is inclusief de aanpassing van het knooppunt Assen-Zuid ($\frac{3}{4}$ klaverblad), een ongelijkvloerse kruising bij Gieten (N33 gaat onder de huidige rotonde door) en een verbetering van de doorstroming van het knooppunt Zuidbroek (Leekster oplossing: aan beide zijden van de A7 een rotonde in combinatie met een extra lus aan de noordoostkant van het knooppunt). Het streven is om in 2007 te starten met de reconstructie van het verkeersplein Gieten en fasegewijs de N33 uit te bouwen tot een 2 x 2 autoweg.

In de komende periode werkt het Platform N33 (provincies, gemeenten en bedrijfsleven) in overleg met Rijkswaterstaat, Noord-Nederland, uit of door bijvoorbeeld slimme uitvoeringsafspraken of een publiek-private samenwerking (PPS) de door de regio gewenste extra maatregelen op de knooppunten Assen-Zuid (directe aansluiting N33 - A28) en Zuidbroek (volledig klaverblad) kunnen worden uitgevoerd.

Een belangrijke reden voor de verdubbeling van de N33 is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De regio zet hiernaast ook in op de verbetering van de bereikbaarheid. De bereikbaarheid is vooral van belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling zoals voor het gebiedsontwikkelingsproject Assen-Zuid. Ook voor de ontwikkeling van de Veenkoloniën en het Eemsmondgebied is een goede bereikbaarheid essentieel.

Zoals gemeld in onze brief van 30 juni 2005, hebben wij, in het kader van de voorbereidingen van het Uitvoerings- en financieringsplan N33, ingestemd met een eigen bijdrage voor de verdubbeling van de N33 onder de voorwaarde van goedkeuring door uw staten en onder de voorwaarde van een verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Samen met de uitwerking van het akkoord zullen wij een voorstel over de financiering van de Drentse bijdrage begin 2006 met u bespreken.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

jk/coll.

Leden van de Statenfracties Drenthe

Rolde, 14 december 2005

Geachte leden van de fracties van Provinciale Staten Drenthe,

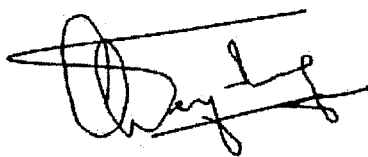
Hierbij biedt de projectgroep Infrastructuur In en Rondom Rolde (iirr) het bijgevoegde inventarisatierapport aan.

Hoewel de te nemen maatregelen binnen het gemeentebestuur van de gemeente Aa en Hunze worden beslist, meent de projectgroep dat het goed is als u ook kennis neemt van dit project, aangezien dit een echt burgerinitiatief is!

Raadsbreed wordt dit project ook ondersteund en de wethouder heeft de opdracht gekregen met concrete oplossingen te komen.

Graag verneemt de projectgroep iirr uw reacties op dit rapport.

Met vriendelijke groeten,



Netty Weijenberg, projectleiding

Inventarisatierapport

Project iirr

Infrastructuur in en rondom Rolde



Inventarisatierapport

Project iirr

Infrastructuur in en rondom Rolde



Projectorganisatie iirr
Rolde
September 2005

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
2	Opzet project-iirr	4
	2.1 Visie	4
	2.2 Projectomschrijving	4
	2.3 Organisatie	6
3	Uitvoering project-iirr	7
	3.1 Samenstelling projectorganisatie	7
	3.2 Projectteams	7
	3.3 Bijeenkomsten	8
4	Inventarisatie knelpunten	9
5	Inventarisatie mogelijke oplossingen en randvoorwaarden	11
	5.1 Randvoorwaarden	11
	5.2 Mogelijke oplossingen	12
6	Conclusies	15
	6.1 Algemene conclusie	15
	6.2 Conclusie m.b.t. verkeerveiligheid	16
	6.3 Conclusie m.b.t. leefbaarheid	16
	6.4 Conclusie m.b.t. bereikbaarheid	16
	6.5 Samenvatting conclusies	17
7	Kansen	18
8	Aanbevelingen	19

BIJLAGEN

1	Huidige situatie Asser-, Hoofd-, Grolloër- en Gieterstraat en Balloo
2	Knelpunten buitengebied, wijken en binnengebied in detail
3	Mogelijke oplossingen inrichting 50km/30 km
4	Mogelijke oplossingen voor centrum Rolde – winkel- en verblijfsgebied
5	Voor- en nadelen 50 km weg in 30 km weg
6	Start project iirr
7	Verslag Meedenk-markt
8	Aanvulling knelpunten en mogelijke oplossingen Meedenk-markt
9	Prijsuitreiking “Verbetering centrum”

1 Inleiding

Dat mobiliteit, verkeersdruk en - bij ongewijzigd beleid - ook de verkeersonveiligheid blijven toenemen, is goed te merken in Rolde op de Asserstraat en Hoofdstraat.

Echter niet alleen in het dorp Rolde, maar ook in de aanliggende dorpen komen verkeersveiligheid leefbaarheid en bereikbaarheid steeds meer onder druk te staan. Toekomstige ontwikkelingen zoals Rolde als één van de toegangspoorten voor het Nationaal beek- en esdorpenlandschap (Nbel) en het ontstaan van een nieuwe wijk in Rolde Zuid en in Assen (Het Palet, Borgstee) - zullen deze druk zeker doen toenemen.

Ontwikkelingen op landelijk niveau - invoering Duurzaam Veilig - en voortschrijdend inzicht op provinciaal en gemeentelijk niveau, hebben geleid tot een (andere) wegategorisering. Het Provinciaal Omgevingsplan (POP) II geeft aan, dat de Provincie Drenthe de N33 als stroomweg ziet voor het verkeer Assen – Veendam/Emmen.

Sinds 1997 is de gemeente Aa en Hunze wegbeheerder van de Asserstraat (vanaf Deurze) – Hoofdstraat – Grolloërstraat (alleen binnen de bebouwde kom van Rolde).

De Asserstraat heeft - buiten de bebouwde kom - de status van erftoegangsweg gekregen. Binnen de bebouwde kom heeft het traject door het dorp Rolde - Asserstraat, Hoofdstraat, Gieterstraat en Grolloërstraat - de voorlopige status van gebiedsontsluitingweg, een zgn. “grijze weg” (50 km/uur). In het nieuw op te stellen Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) dienen keuzes over de “grijze wegen” gemaakt te worden (bron: Evaluatie Duurzaam Veilig 1^e fase – April 2005).



Drukker onder de N33 dan erop...

Acceptatiecriteria

- Alle betrokkenen onderschrijven het resultaat
- De gemeente dient het resultaat als uitgangspunt voor oplossingen te gebruiken

Risico's

- Er kan geen overeenstemming tussen de betrokkenen bereikt worden
- Een bepaalde groep kan geen vertegenwoordiger leveren
- Het tijdpad blijkt niet haalbaar

Resultaat

Aan het eind van de eerste fase van het project moet zijn bereikt:

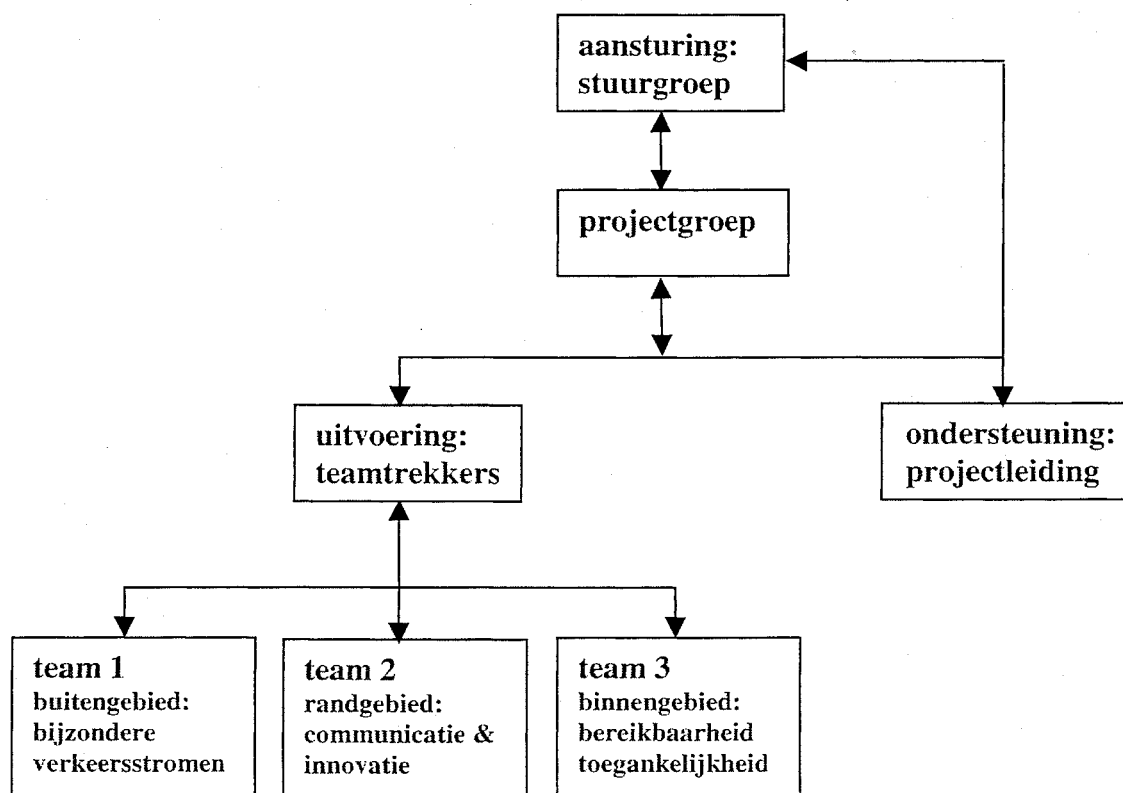
- Eindrapport met een inventarisatie van knelpunten en mogelijke oplossingen, aangevuld met conclusies, kansen en aanbevelingen

Het project is afgerond als

- Een duurzame, structurele oplossing is bereikt.

2.3 Organisatie project iirr

ORGANOGRAM PROJECTORGANISATIE



3 Uitvoering project iirr

3.1 Samenstelling projectorganisatie

De projectorganisatie bestaat uit een stuurgroep, een projectleiding en teamtrekkers.

De stuurgroep bewaakt visie en aanpak van het project en is verantwoordelijk voor het resultaat. De stuurgroep bestaat uit:

- Een vertegenwoordiger van de stichting Dorpsbelangen Rolde (vertegenwoordiging van besturen van buurtverenigingen)
- Een vertegenwoordiger van de Ondernemersvereniging Rolde e.o.
- Een vertegenwoordiger van de inwoners van Rolde en tevens voorzitter
- Ambtenaar gemeente Aa en Hunze

Twee leden van de Verkeerscommissie Buurtvereniging Asserstraat hebben de projectleiding op zich genomen ter ondersteuning van de teamtrekkers en stuurgroep.

De teamtrekkers voeren samen met de teams de doelstelling uit; zij vertegenwoordigen de volgende drie gebieden:

Team 1: Buitengebied: buiten de bebouwde kom en aanliggende dorpen

Team 2: Randgebied: wijken

Team 3: Binnengebied: centrum

3.2 Projectteams

De drie projectteams hebben ieder een deelonderwerp voor hun rekening genomen. In ieder team zijn vertegenwoordigers van belanghebbenden voor dit deelonderwerp gevraagd.

Team 1: buitengebied (bijzondere verkeersstromen)

Samenstelling

Vertegenwoordigers van de Verkeerscommissie Balloo, Verkeerscommissie Asserstraat, (Volmachten) Boermarken (Balloo, Rolde, Deurze, Nijlande), inwoners Gieterstraat, VVV Rolde

Onderwerpen

Vrachtverkeer, openbaar vervoer, zwaar (landbouw)verkeer naar en van buitengebieden, toekomstige nieuwe wijken (Assen: Het Palet, Borgstee; Rolde-Zuid), toerisme, recreatie, sport, natuur en milieu, cultuurhistorische plekken, festiviteiten.

Team 2: randgebied (communicatie & innovatie)

Samenstelling

Vertegenwoordigers van de wijken, Ondernemersvereniging Rolde e.o. (OVR)

Onderwerpen

Communicatie, de totale verkeersstroom, meten, handhaven, veiligheid, bereikbaarheid en
verkeer door wijken, benchmarking, innovatie

Adviseurs

 3VO

Team 3: binnengebied (bereikbaarheid, toegankelijkheid)

Samenstelling

Vertegenwoordigers van de OVR, belangenorganisatie recreatie, Oranjevereniging & Vereniging voor Volksvermaak Rolde (OVVR), verkeersouders Jan Thies school, Stichting Welzijn

Onderwerpen

Bereikbaarheid van winkels, school, zorginstelling e.a. voorzieningen, innovatie, parkeren en toegankelijkheid

N.B. Enkele organisaties hebben geen vertegenwoordigers kunnen of willen afvaardigen; dit is opgevangen door betrokken inwoners op persoonlijke titel.

3.3 Bijeenkomsten

Ter voorbereiding op de officiële startbijeenkomst hebben stuurgroep en projectleiding de projectomschrijving, visie en aanpak bepaald. Met de voltallige projectorganisatie zijn daarna werkwijze en taken doorgesproken.

Op de startbijeenkomst van 7 februari 2005 in hotel Erkelens in Rolde (zie bijlage 6), zijn de drie teams samengesteld uit de aanwezige vertegenwoordigers en/of inwoners en zonodig later nog aangevuld.

Elk team is onder voorzitterschap van de teamtrekker enkele malen bij elkaar geweest om tot de gewenste resultaten te komen.

De projectleiding heeft het proces ondersteund met informatie en intervisiebijeenkomsten met teamtrekkers en stuurgroep – zowel afzonderlijk als gezamenlijk.

Op de Meedenk-markt van 31 mei 2005 in de Boerhoorn in Rolde (zie bijlage 7), hebben inwoners kunnen meedenken over de gepresenteerde mogelijke oplossingen en extra knelpunten en/of oplossingen kunnen aandragen (zie bijlage 8).

Met een prijsvraag – creatieve ideeën voor een aantrekkelijk centrum - is de betrokkenheid vergroot met het project vergroot (zie bijlage 9).

4 Inventarisatie knelpunten

De drie teams hebben de knelpunten in het buitengebied, het randgebied en het binnengebied geïnventariseerd.

Op de Meedenk-markt van 31 mei 2005 in de Boerhoorn in Rolde, hebben inwoners uit Rolde en omgeving ook knelpunten aangedragen.

De gemeenschappelijke knelpunten zijn bij elkaar genomen.

Er zijn 5 clusters van knelpunten in dit hoofdstuk beschreven. In de bijlagen zijn de knelpunten op meer gedetailleerd niveau beschreven (zie bijlagen 1,2 en 8).

- 4.1 Knelpunten veroorzaakt door **hoge verkeersintensiteit**
 - 4.2 Knelpunten veroorzaakt door **parkeerproblematiek**
 - 4.3 Knelpunten veroorzaakt door veroorzaakt door **niet-gescheiden verkeersstromen**
 - 4.4 Knelpunten veroorzaakt door **ontbreken van afstemming tussen gewenst gedrag en inrichting van de weg**
 - 4.5 Knelpunten voor **specifieke doelgroepen**
-
- 4.1 Knelpunten veroorzaakt door **hoge verkeersintensiteit**, vooral op de verbinding Grolloërstraat, Hoofdstraat en Asserstraat
 - Onveilig oversteken - mede veroorzaakt door slechte of afwezige oversteekmogelijkheden -
 - Afslaan en in- en uitvoegen vanuit zijwegen, opritten woningen en parkeervakken
 - Ongewenst verkeer door wijken en/of aanliggende dorpen
 - Overlast (geluid, uitstoot)
 - 4.2 Knelpunten veroorzaakt door **parkeerproblematiek**
 - Langparkeerders
 - Ongewenst parkeren
 - Onvoldoende informatie over parkeerplaatsen
 - 4.3 Knelpunten veroorzaakt door **niet-gescheiden verkeersstromen**
 - Fietsers op 50 km weg (binnen bebouwde kom)
 - Brommers/scooters op gecombineerde fiets/wandelpaden
 - Wandelaars op 50 km weg (binnen bebouwde kom)
 - 4.4 Knelpunten veroorzaakt door **ontbreken van afstemming tussen gewenst gedrag en inrichting van de weg** (snelheid, overtreding)
 - Te hoge snelheid in 30 km/50 km/60 km gebieden (deze zijn wel met borden aangeduid, maar niet als zodanig ingericht)
 - Mountainbikers e.a. fietsers op wandelpaden in natuurgebieden
 - Ruiters en menbers op fiets/wandelpaden (50 km wegen onveilig)
 - Vaak veel te hoge snelheid van brommers/scooters op fietspaden
 - Te hoge snelheid motorvoertuigen op Grolloërstraat, Asserstraat, Gieterstraat en Balloo
 - Geen voorrang verlenen/doorrijden bij voetgangersoversteekplaatsen

4.5 Knelpunten voor specifieke doelgroepen:

- a. Bijzonder kwetsbare doelgroepen, zoals ouderen, gehandicapten en (school)kinderen:
 - Onveilige oversteekplaatsen
 - Ontbreken van op- en afritten bij stoepen voor rolstoel/rollatorgebruikers en kinderwagens
 - Obstakels op gidslijnen voor blinden of slechtzienden
 - Geen duidelijk herkenbare en veilige schoolroute
- b. Doorgaande fietsers/wandelaars
 - Geen aaneengesloten fiets-/wandelroute door ontbrekende schakels (b.v. Gieterstraat)
 - Ontbrekende wandelvoorzieningen (b.v. door Balloo op 50 km weg)
 - Onduidelijke bebording
- c. Zwaar (landbouw-)verkeer
 - Te smalle rotondes in Rolde
 - Bereikbaarheid voor bevoorrading soms moeilijk en onveilig



5 Inventarisatie mogelijke oplossingen en randvoorwaarden

De mogelijke oplossingen zijn hier niet in detail beschreven, maar in de bijlagen opgenomen (zie bijlagen 3,4,5 en 8).

Eerst zijn de randvoorwaarden, die aan de oplossingen gesteld zijn, aangegeven.

Vervolgens zijn per knelpunt mogelijke oplossingen aangegeven.

5.1 Randvoorwaarden

Aan de oplossingen zijn gesteld:

- 5.1.1 randvoorwaarden voor verkeersveiligheid
- 5.1.2 randvoorwaarden voor leefbaarheid
- 5.1.3 randvoorwaarden voor bereikbaarheid

5.1.1 Randvoorwaarden voor verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid wordt uitgegaan van de principes van *Duurzaam Veilig* t.a.v. infrastructuur, met als uitgangspunt een wegcategorisering op (toekomstige) functies van wegen en bijbehorende weginrichting (b.v. fiets(suggestie-)stroken op 50 km weg)

Er wordt uitgegaan van drie soorten wegen n.l. stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg (bron: Evaluatie Duurzaam Veilig 1^e fase, Gemeente Aa en Hunze, April 2005)

Hoe hoger de verkeersintensiteit is, hoe groter de kans op overlast van het autoverkeer zoals een verminderde oversteekbaarheid en een toename van de geluidhinder. In de praktijk wordt vaak *5.000 tot 6.000 mvt/etm als bovengrens voor Duurzaam Veilig* gehanteerd. De intensiteit die maximaal aanvaardbaar is, wordt echter uiteindelijk bepaald door de specifieke kenmerken van de locatie zoals centrumgebied, woonwijk, schoolomgeving, etc. (bron: www.crow.nl).

Waar in dit rapport gesproken wordt van *stroomweg*, wordt de *N33* bedoeld (POP II; GVVP)

Waar in dit rapport gesproken wordt van *sluipverkeer*, wordt het *gemotoriseerd verkeer* verstaan dat *niet* in het dorp moet zijn om te *recreëren, winkelen, bezoeken, wonen en/of werken*.

5.1.2 Randvoorwaarden voor leefbaarheid

Voor de leefbaarheid wordt uitgegaan van *voldoende voorzieningen* (school, bibliotheek, postkantoor, e.d.) in de directe omgeving en een *aantrekkelijk en verkeersveilig winkel- en verblijfsgebied* (dus zonder een drukke verkeersader of overlast zoals geluidshinder, luchtverontreiniging, enz.).

5.1.3 Randvoorwaarden voor bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid wordt uitgegaan van een makkelijk toegankelijk winkel- en verblijfsgebied voor alle gebruikers (ook voor toeristisch verkeer). Uitgangspunt hierbij is dat langzaam verkeer de kortste weg volgt; snel verkeer moet omrijden.

Tevens wordt gestreefd naar een goede doorstroming van openbaar vervoer.

5.2 Mogelijke oplossingen

5.2.1. Oplossingen bij knelpunt veroorzaakt door **hoge verkeersintensiteit**, vooral op de verbinding Grolloërstraat, Hoofdstraat en Asserstraat

- **Onveilig oversteken**

Bij 50 km (binnen de bebouwde kom):

- snelheidsvermindering bij nadering (versmalling, plateau)
- een rijbaan per keer oversteken (middengeleider, éénrichtingsverkeer, plaatselijke versmalling tot één rijbaan)

Bij 30 km: als aan de randvoorwaarden voor de inrichting van het 30 km - gebied is voldaan, kan overal veilig worden overgestoken

i. **Afslaan en invoegen vanuit opritten**

Bij 50 km (binnen de bebouwde kom):

- zoveel mogelijk via parallelweg aan beide zijden (b.v. zoals op Grolloërstraat)

ii. **Afslaan en invoegen vanuit zijwegen**

- 50 km/30 km toegangspoort
- vermindering van verkeer door meer weerstand (versmalling) op 50 km weg (wachttijd)
- minder aansluitingen op 50 km door instellen van éénrichtingsverkeer
- voorrang voor alle bestuurders van rechts

iii. **In- en uitvoegen vanuit parkeervakken**

- vermindering van verkeer door meer weerstand (versmalling) op 50 km weg (wachttijd)
- geen parkeervakken in 50 km-gebied

iv. **Ongewenst verkeer door wijken/aanliggende dorpen**

- éénrichtingsverkeer instellen
- automatische afsluiting van de weg*
- knip maken
- instellen 30 km-gebied

v. **Overlast (geluid, uitstoot)**

- geen drempels
- geluiddempend wegdek
- snelheidsbeperking
- vermindering van verkeer

* Er is al geëxperimenteerd met automatische afsluiting van de weg ter voorkoming van sluipverkeer. Bij twee projecten (Grubbenvorst en West-Friesland) speelde het probleem van het selecteren van weggebruikers, die doorgang krijgen bij een automatische afsluiting van de weg ter voorkoming van sluipverkeer. Deze bescheiden telematicamaatregelen ontmoeten vooraf veel weerstand, ook bij bestuurlijk verantwoordelijken. In West-Friesland is bij een na-inventarisatie wel een groot draagvlak voor de telematicatoepassing gebleken: Van de geïnterviewden vond 95% het een goede maatregel (bron: www.crow.nl).

5.2.2 Oplossing bij knelpunt bereikbaarheid van voorzieningen en winkels veroorzaakt door parkeerproblematiek

- **Langparkeerders**
 - speciale parkeervakken reserveren voor langparkeerders aan de rand van het centrum
- **Ongewenst parkeren**
 - tekort aan parkeerplaatsen opheffen
 - fysieke maatregelen treffen om ongewenst parkeren tegen te gaan
- **Onvoldoende informatie over parkeerplaatsen**
 - betere informatie(borden) om plaats en aard van parkeerplaatsen aan te geven

5.2.3 Oplossingen voor knelpunten veroorzaakt door niet-gescheiden verkeersstromen

- vi. **Fietsers op 50 km weg** (binnen bebouwde kom)
 - fiets(suggestie)stroken of gescheiden fietspaden
- vii. **Brommers/scooters op gecombineerde fiets/wandelpaden**
 - brommers niet toestaan op gecombineerde fiets/wandelpaden, maar op rijbaan (BOR)
 - gescheiden wandelpaden
- viii. **Wandelaars op 50 km weg** (binnen bebouwde kom) (b.v. in Balloo)
 - gescheiden wandelpaden

5.2.4 Oplossingen voor knelpunten veroorzaakt door ontbreken van afstemming tussen gewenst gedrag en inrichting van de weg

- ix. **Te hoge snelheid in 30 km/50km /60 km gebieden** (deze zijn wel met borden aangeduid, maar niet als zodanig ingericht)
- x. juiste inrichting van gebieden, met duidelijke toegangspoorten
- xi. betere handhaving
- xii. **Mountainbikers e.a. fietsers op wandelpaden in natuurgebieden**
- xiii. werende maatregelen b.v. sluisen
- xiv. **Ruiters en menners op fiets/wandelpaden** (50 km wegen onveilig)
 - ruiters en menners niet op fiets/wandelpaden, maar op 50 km weg, duurzaam veilig ingericht
 - aparte ruiters/mennerpaden
 - beperkt aantal maar wel veilige oversteekplaatsen
- xv. **Te hoge snelheid van brommers/scooters op fietspaden**
 - snelheidsremmende maatregelen (versmalling, bochten)
 - brommer op rijbaan (BOR)
- xvi. **Te hoge snelheid motorvoertuigen op Grolloërstraat, Asserstraat, Gieterstraat en Balloo**
 - juiste inrichting 50 km en/of 30 km gebied (bochten, éénrichtingsverkeer, plaatselijke versmalling tot één rijbaan)
- xvii. **Geen voorrang verlenen/doorrijden bij voetgangersoversteekplaatsen**
 - eerdere aanduiding nadering voetgangersoversteekplaatsen
 - op wegvakken oversteekplaatsen met een versmalling, een plateau en een duidelijk verlicht bord (L02) erboven

5.2.5 Oplossingen voor knelpunten voor specifieke doelgroepen:

1. **Bijzonder kwetsbare doelgroepen**, zoals ouderen, gehandicapten en (school)kinderen
 - xviii. Onveilige oversteekplaatsen (zie 5.2.1)
 - xix. Ontbreken van af- en opritten bij stoepen voor rolstoel/rollatorgebruikers en kinderwagens
 - aanbrengen van op- en afritten aan begin en eindpunt van elke stoep (zie richtlijnen Landelijk Bureau Toegankelijkheid)
 - xx. Obstakels op gidslijnen voor blinden of slechtzienden
 - route herinrichten (zie richtlijnen Landelijk Bureau Toegankelijkheid)
 - Duidelijk herkenbare schoolroute(s) inrichten (m.m.v Verkeersouders, 3VO) ook vanuit de wijken en buitengebieden
- b. **Doorgaande fietsers/wandelaars**
 - xxi. Niet voldoende aansluiting (menging met ander verkeer)
 - realiseren van aansluitingen tot doorgaand fiets/wandelpadennet (zie richtlijnen Fietzersbond)
 - fiets/wandeltunnels Grolloërstraat richting Marwijksoord: 1. bij afslag Assen; 2. bij oprit en afslag N33; 3. bij rotonde richting Borgerderstraat
 - xxii. Ontbrekende wandelvoorzieningen
 - xxiii. aanleg wandelpaden (b.v. schelpen-/graspaden met bordaanduiding en eventueel sluizen)
 - xxiv.
- c. **Zwaar (landbouw-)verkeer**
 - xxv. Te smalle rotondes in Rolde
 - alternatieve routes aangeven
 - xxvi. Bereikbaarheid voor bevoorrading soms moeilijk en onveilig
 - fysiek verbeteren van aan- en uitrijroute



6 Conclusies

In dit hoofdstuk staan de conclusies n.a.v. de knelpunten en mogelijke oplossingen. Deze zijn mede tot stand gekomen door de inbreng van inwoners van Rolde en directe omgeving op de Meedenk-markt van 31 mei 2005 in de Boerhoorn in Rolde.

De conclusies zijn onderverdeeld in:

- 6.1 Algemene conclusie
- 6.2 Conclusies m.b.t. verkeersveiligheid
- 6.3 Conclusies m.b.t. bereikbaarheid
- 6.4 Conclusies m.b.t. leefbaarheid
- 6.5 Samenvatting conclusies

Door de ligging van Rolde, de aanwezige infrastructuur en de steeds verder groeiende omvang van het verkeer is de verwachting, dat in de nabije toekomst de druk op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid nog meer zal toenemen. Dit zal zeker leiden tot toename van sluipverkeer en (nog) meer opstoppen in de verkeersstroom Asserstraat – Hoofdstraat – Grolloërstraat, hetgeen weer gevolgen heeft voor de bereikbaarheid - zoals in- en uitvoegen en/of oversteken bij zijwegen en opritten van aanwonenden, parkeervakken bij winkels. De verkeersveiligheid vermindert eveneens: bij langere wachttijden wordt meer risico genomen bij inhalen, in- en uitvoegen en/of oversteken. Dat dit ook de leefbaarheid aantast is duidelijk: meer geluidshinder en uitstoot.

Het is noodzakelijk geworden om iets te doen aan de huidige situatie - niets doen betekent verergering van de situatie en is dus geen optie meer. Vele studies en adviezen zijn veelal gedaan vanuit een deelperspectief. In het project-iirr is gekozen voor een integrale benadering (b.v. maatregelen in Rolde mogen de verkeersdruk in Balloo niet verhogen). De belangen van zoveel mogelijk betrokkenen zijn meegenomen, zowel bij de inventarisatie van de knelpunten als van de oplossingen.

Verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zal tevens de vele functies in en rondom Rolde zoals wonen, werken, recreëren, winkelen, enz. ten goede komen.

* Overzicht mechanische verkeersstellingen (gemeente Aa en Hunze 2003); Verkeersonderzoek Rolde (gemeente Aa en Hunze 2003/2004); "Mooi zo – Veilig zo" Balloo (BOKD 2004)

6.1 Algemene Conclusie

Een structurele en voortvarende aanpak van de verkeersproblematiek is noodzakelijk en dient rekening te houden met verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Tevens dient rekening te worden gehouden met de gevolgen voor zowel Rolde als de directe omgeving.

6.2 Conclusies m.b.t. verkeersveiligheid

- Conclusie I **Vermindering van de hoeveelheid autoverkeer** door Rolde levert de belangrijkste bijdrage om tot verbetering te komen van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.
- Conclusie II Vermindering van de hoeveelheid autoverkeer door Rolde kan bereikt worden als de **N33 als een aantrekkelijker route** wordt gezien voor autoverkeer naar en van Assen. Via Rolde moet minder aantrekkelijk worden voor het verkeer dat niet in Rolde moet zijn om te recreëren, wonen, werken of winkelen (b.v. door aanbrengen van vertragingselementen zoals versmallingen, automatische afsluiting van een deel van de route, instellen 30 km-gebied). Als dit deel van het autoverkeer via de N33 gaat, zal dit een blijvende reductie opleveren. Daarnaast blijkt uit het gemeentelijk kentekenonderzoek in Rolde (2003), dat uit de wijken ook veel autoverkeer door het centrum van Rolde naar Assen gaat. De N33 – en zeker bij een verdubbeling – biedt dit verkeer een aantrekkelijk alternatief en leidt dan tot een extra reductie van het autoverkeer door het centrum.
- Conclusie III Het toepassen van **Duurzaam Veilig** geeft de meest optimaal bereikbare verkeersveiligheid, mits de weg conform de functie is ingericht en niet alleen met het plaatsen van borden. Voor een aantal inrichtingselementen is onderzoek verricht, dat aangeeft dat hiervan een veiligheidseffect te verwachten valt (bron: www.veiligverkeer.nl)

6.3 Conclusies m.b.t. leefbaarheid

- Conclusie IV De **inrichting van een verblijfsgebied (30 km/uur-gebied) in het centrum** kan goed samengaan met een aantrekkelijk en gezellig centrum met de nodige voorzieningen. Die aantrekkelijkheid geldt hier voor meerdere doelgroepen: de ondernemer die herkend wil worden, de inwoners en bezoekers/toeristen die voorzieningen in een sfeervolle ambiance willen.
- Conclusie V De aanwezigheid van **goed openbaar vervoer** blijft van belang. Het openbaar vervoer zal vlot moeten kunnen doorstromen (b.v. voorrang bij versmalling of speciale busbaan).

6.4 Conclusies m.b.t. bereikbaarheid

- Conclusie VI De bereikbaarheid van Rolde en omliggende dorpen zal voor inwoners en bezoekers/toeristen makkelijk moeten zijn (**hoeft niet snel, maar wel veilig en duidelijk**). Daarvoor zijn overzichtelijke situaties en goede aanduidingen noodzakelijk, gericht op het verblijf en rekening houdend met de problematiek die dat vervoer (per auto, fiets of te voet) met zich mee brengt. Er zullen meer parkeerplaatsen moeten worden gecreëerd voor verschillende doelgroepen (kort en lang parkeren), met gratis parkeermogelijkheden op de juiste plekken en via een duidelijke route te bereiken. Deze maatregelen zullen de aantrekkelijkheid van Rolde bevorderen en zo een meerwaarde betekenen voor de plaatselijke economie.

6.5 Samenvatting conclusies

De oplossingen moeten gezocht worden in een structurele en voortvarende aanpak - rekening houdend met de gevolgen voor Rolde en directe omgeving - waarbij

- een reductie van het autoverkeer tot < 6000 mvt/etm dient te worden nagestreefd
- het verkeer dat gericht is op Rolde of omliggende dorpen veilig, duidelijk en met minimale overlast naar de bestemming geleid dient te worden
- het verkeer dat niet als bestemming Rolde of omliggende dorpen heeft, dient ontmoedigd te worden via Rolde te gaan, maar dient gestimuleerd te worden om via de N33 te gaan

en waarvoor geldt

- **T.a.v. verkeersveiligheid:** een weginrichting volgens Duurzaam Veilig met extra aandacht voor kwetsbare groepen
- **T.a.v. leefbaarheid:** een aantrekkelijk (zonder overlast) ingericht verblijfsgebied met extra aandacht voor kwetsbare groepen
- **T.a.v. bereikbaarheid:** een goede bereikbaarheid van woningen en voorzieningen - zoals winkels, school en bibliotheek in het dorp zelf - met extra aandacht voor kwetsbare groepen



7 Kansen

7.1 Specifieke doelgroepen

Gezien de mogelijke ontwikkelingen binnen het gebied o.a. aandacht voor toerisme en (andere) invulling van agrarische sector, liggen er zeker nog kansen voor de (her)inrichting en ontwikkeling van wegen en paden voor specifieke doelgroepen: scootmobiles, rolstoelers, mountainbikers, skaters, wandelaars, wandelaars met hond de zgn. “natte neuzen” route, ruiters, menners.

7.2 Toekomstige vervoersbehoeftes

Toekomstige ontwikkelingen, zoals nieuwe wijken en ontwikkelingen in landbouw en toerisme zullen wellicht om andere vervoersbehoeften vragen. Vooral veel aandacht zal besteed moeten worden aan een goede en veilige doorgaande fiets/schoolroute vanuit Rolde Zuid en Marwijksoord/Grolloo.

7.3 (Openbaar) vervoer

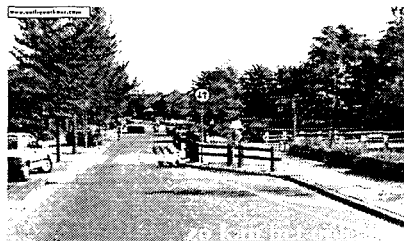
Het reguliere openbaar vervoer moet zoveel mogelijk kunnen doorstromen. De bus kan wellicht creatiever ingezet worden (b.v. zomerroute, evenementenbus) i.s.m. ondernemers en VVV. Daarnaast kan het fietsen meer worden gestimuleerd, b.v. OV-fiets in combinatie met de trein: goede bereikbaarheid van en naar het station, geen parkeerproblemen, lage kosten en beter voor de gezondheid.

7.4 Participatie

Met de samenstelling van de projectteams en de Meedenk-markt is er veel aandacht besteed aan het creëren van een zo breed mogelijk draagvlak van inwoners en belanghebbende organisaties in Rolde en omgeving. In het vervolgtraject zou deze betrokkenheid benut dienen te worden.

7.5 Verkeersveiligheidsaudit

Een verkeersveiligheidsaudit is een gestandaardiseerde methode om tot een onafhankelijk oordeel te komen over de gevolgen van een infrastructureel ontwerp op de verkeersveiligheid, vóórdat met de uitvoering wordt begonnen. De verkeersveiligheidsaudit is een vrijwillig instrument, bedacht vanuit de positieve gedachte dat de kwaliteit van de Nederlandse infrastructuur 'te allen tijde' kan winnen bij een degelijk en onafhankelijk expertadvies (bron: www.crow.nl).



8 Aanbevelingen

De projectorganisatie iirr doet de volgende aanbevelingen:

- 8.1 Benut de aanwezige betrokkenheid, kennis en participatie van de inwoners in het verdere verloop**
- 8.2 Het opstellen van een plan van aanpak – uitgaande van de randvoorwaarden - en vaststelling ervan door de gemeenteraad - dient voortvarend te geschieden**
- 8.3 Het plan van aanpak dient (ook financieel) ruimte te laten voor toekomstige ontwikkelingen**
- 8.4 Verkeersveiligheid - samenhangend met drukte en overlast - is daarin de eerste prioriteit**
- 8.5 Het (versneld) opstellen van een dorpsvisie zal een brug kunnen slaan tussen veranderingen in het verkeer en plannen/wensen van ondernemers, inwoners en gemeente om het centrum zo aantrekkelijk en bereikbaar mogelijk te maken**
- 8.6 Het zou kunnen lonen om de toekomstige vervoersbehoeftes - in samenhang met een creatieve inzet van het openbaar vervoer en het stimuleren van het fietsen - te onderzoeken**
- 8.7 Benut de kansen ter bevordering van de lokale economie door (her)inrichting en ontwikkeling van wegen en paden voor specifieke doelgroepen**
- 8.8 Zorg voor duidelijke en veelvuldige communicatie met de inwoners**
- 8.9 Vergroot het vertrouwen door makkelijk op te lossen knelpunten (b.v. bebording) op korte termijn te honoreren**
- 8.10 Vraag een verkeersveiligheidsaudit aan**

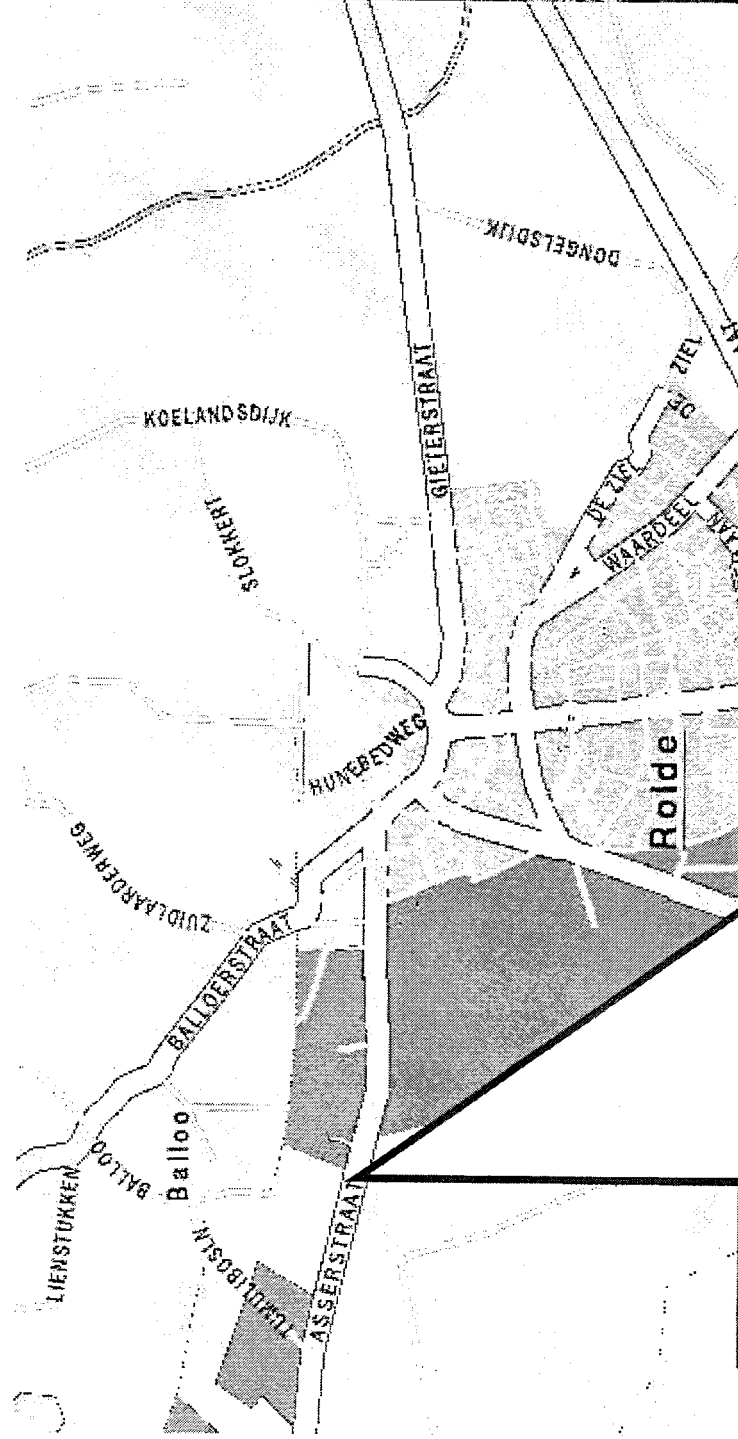
BIJLAGEN

- 1 Huidige situatie Asser-, Hoofd-, Grolloër- en Gieterstraat en Balloo
- 2 Knelpunten buitengebied, wijken en binnengebied in detail
- 3 Mogelijke oplossingen inrichting 50km/30 km
- 4 Mogelijke oplossingen voor centrum Rolde – winkel- en verblijfsgebied
- 5 Voor- en nadelen 50 km weg in 30 km weg
- 6 Start project iirr
- 7 Verslag Meedenk-markt
- 8 Aanvulling knelpunten en mogelijke oplossingen Meedenk-markt
- 9 Prijsuitreiking “Verbetering centrum”

Met dank aan www.veiligverkeer.nl voor de foto's voor oplossingen binnen Duurzaam Veilig.

Bijlage 1 Huidige situatie

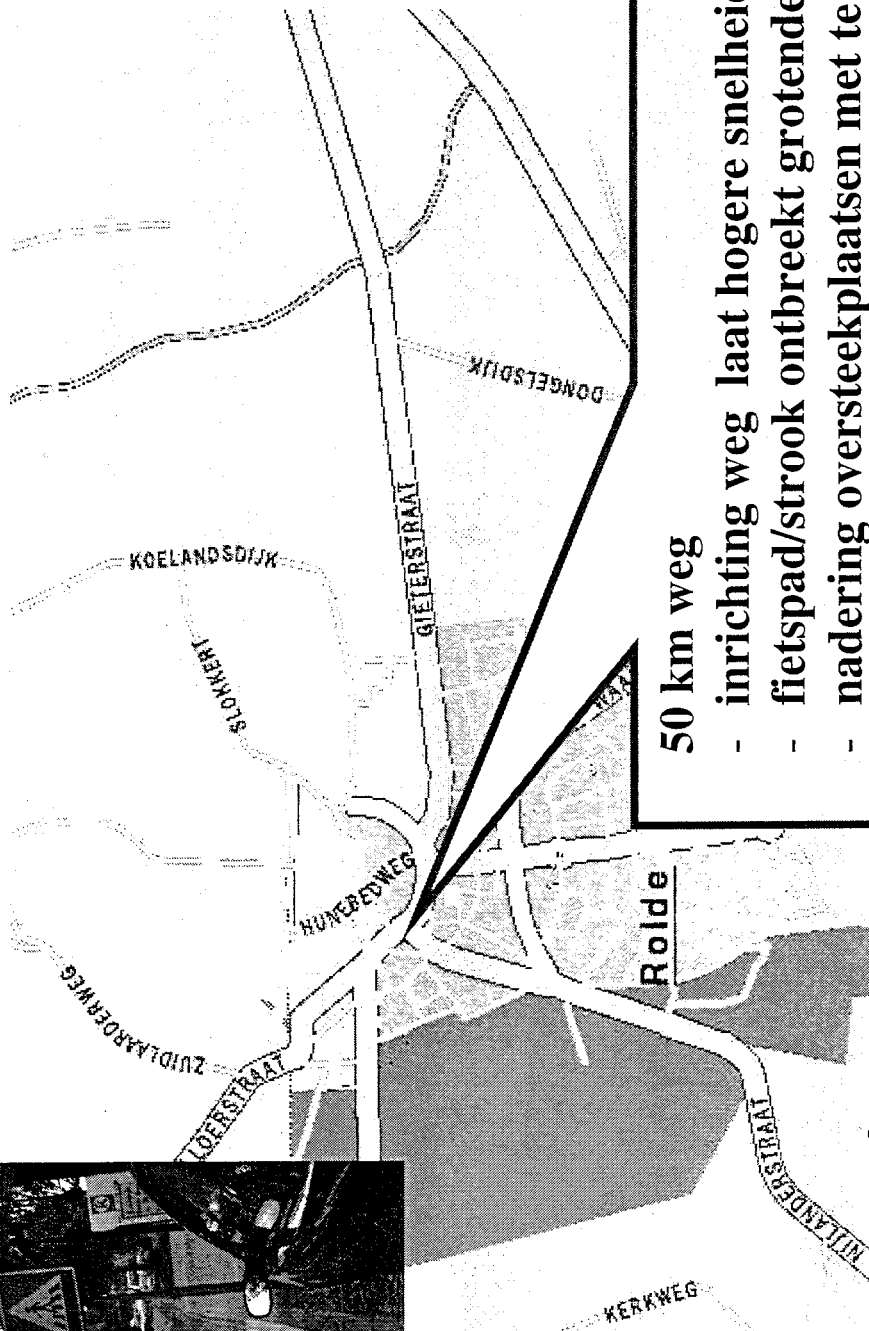
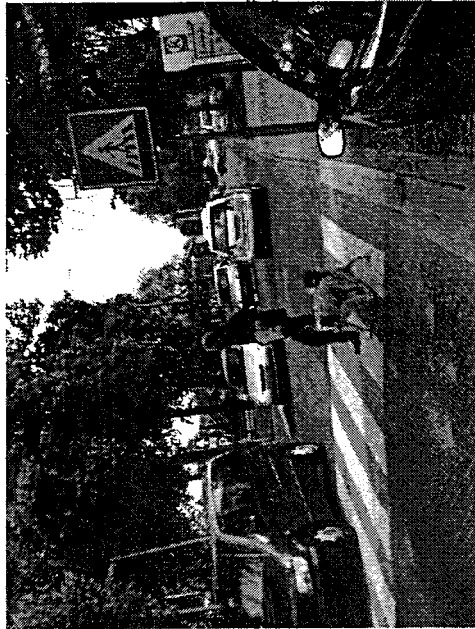
1a Asserstraat



50 km weg

- inrichting weg/fietspad laat hogere snelheid toe
- nadering oversteekplaatsen met te hoge snelheid
- geen inrichting oversteekplaatsen
- aantal auto's van 10.000 per dag verhoogt risico's bij oversteken

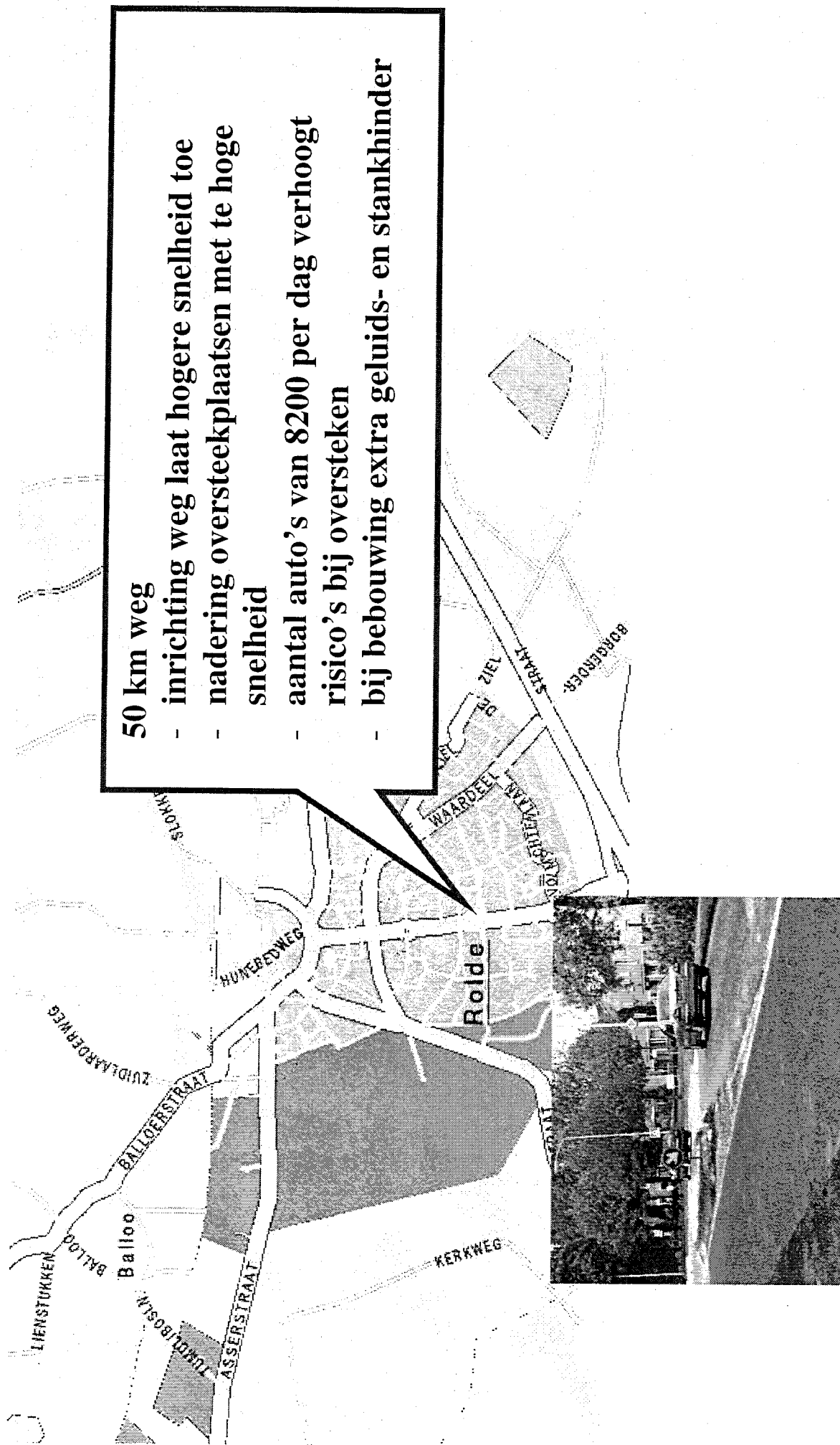
1b Hoofdstraat



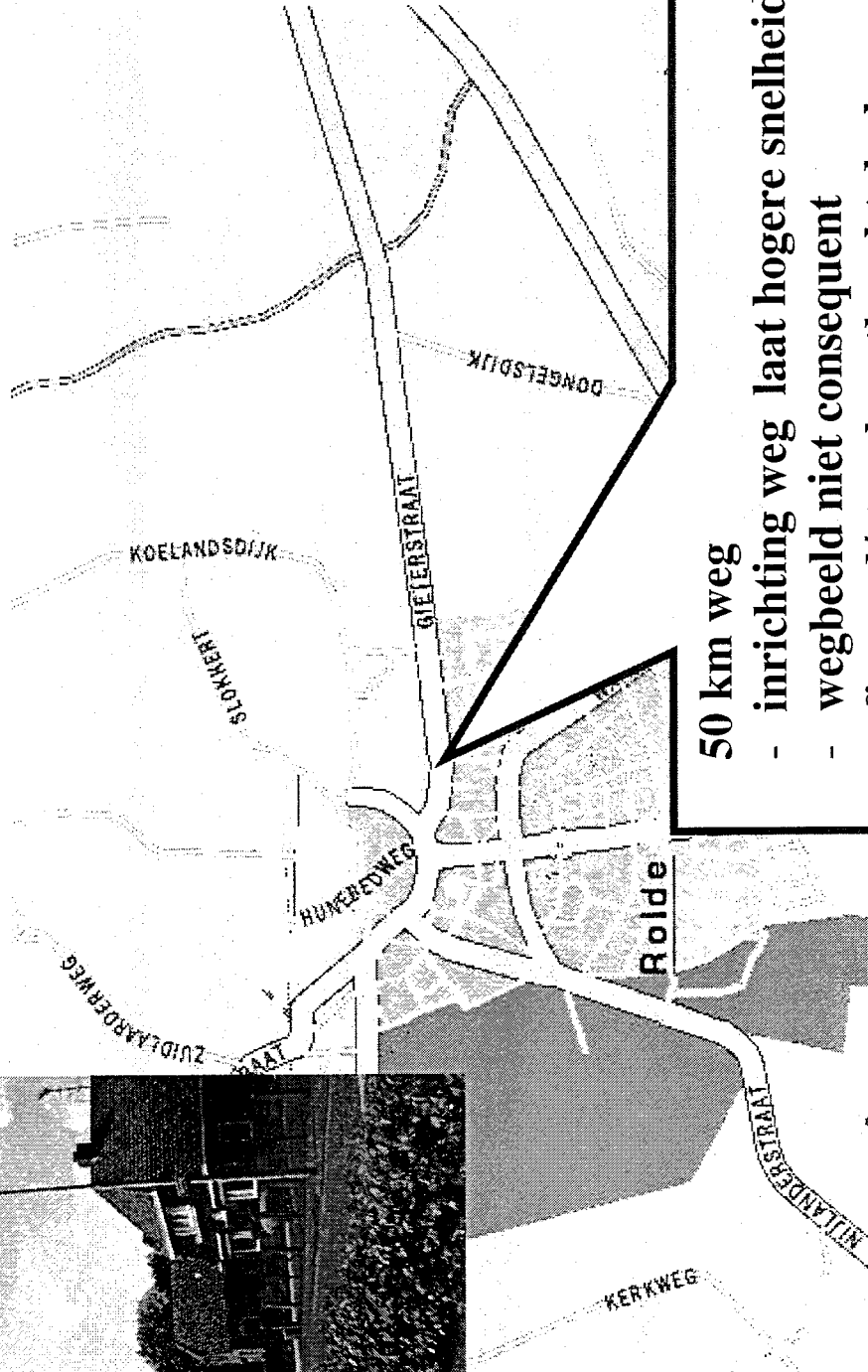
50 km weg

- inrichting weg laat hogere snelheid toe
- fietspad/strook ontbreekt grotendeels
- nadering oversteekplaatsen met te hoge snelheid
- aantal auto's van ca 10000 p.dag verhoogt geluids en stankhinder en risico's bij oversteken
- onvoldoende parkeervakken

1c Grolloërstraat



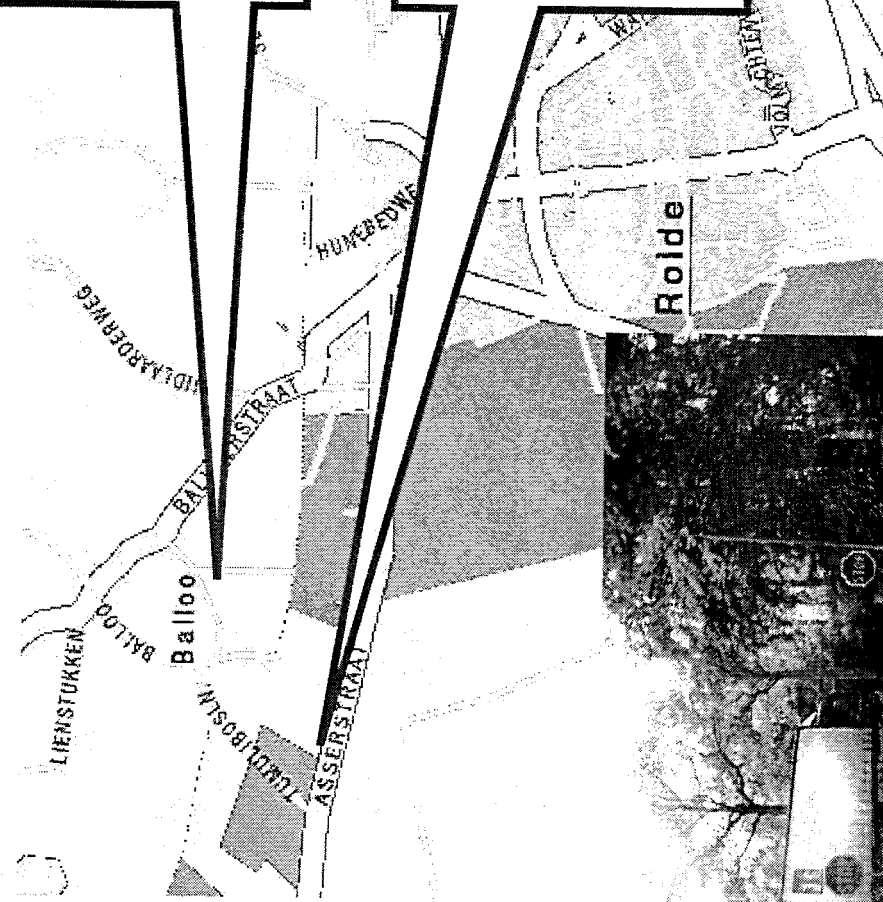
1d Gieterstraat



50 km weg

- inrichting weg laat hogere snelheid toe
- wegbeeld niet consequent
- fietspad/strook ontbreekt deels
- geen oversteekplaatsen (behalve bij VVV)
- aantal auto's van 4200 per dag verhoogt risico's bij oversteken

1e Balloo



50 km weg

- inrichting weg laat hogere snelheid toe
- wegbeeld niet consequent
- fietspad/strook ontbreekt grotendeels
- onveilige oversteekplaats

60 km weg

- inrichting weg laat hogere snelheid toe
- onveilige aansluiting/oversteekplaats op Asserstraat
- fietspad/strook ontbreekt



Bijlage 2 Knelpunten buitengebied, randgebied en binnengebied in detail

BUITENGEBIED

Knelpunten Gieterstraat

- 1 Aansluiting van de Gieterstraat op de Hoofdstraat is anders vormgegeven dan de vergelijkbare aansluiting van de Stationsstraat. Eenduidigheid is wenselijk. Het voorsorteren is niet duidelijk aangegeven, zowel van Gieterstraat naar Hoofdstraat/Grolloerstraat als van de Hoofdstraat linksaf naar de Gieterstraat.
- 2 Elke zijstraat van de Gieterstraat is een barriere voor trottoirgebruikers. Vooral voor rollator, kinderwagen en rolstoel.
- 3 Inhalen is weer toegestaan vanaf kruispunt Hoofdstraat tot aan de bushalte. Verkeer van rechts heeft op dit stuk voorrang. Dit is een gevaarlijke combinatie.
- 4 Einde fietspad is vanuit Gieterstraat niet fraai aansluitend op de Gieterstraat. Het abrupte einde op de Hoornsestraat is vreemd (een vergelijkbare situatie is de aansluiting van het fietspad uit Assen op de Bosrand).
- 5 Landbouwverkeer is op de Gieterstraat en op het fietspad hinderlijk
- 6 Sinds het verdwijnen van de flitspaal is hinder en onveiligheid door te hoge snelheid van automobilisten sterk toegenomen.

Knelpunten Balloo

- 1 Te hoge snelheid van het autoverkeer door Balloo
- 2 De verkeersintensiteit is te hoog door met name sluipverkeer
- 3 Fietzers en auto's op dezelfde weg tussen Balloo en Loon is door het grote verschil in snelheid gevaarlijk
- 4 Onveilige aansluiting op Asserstraat vanaf Tumuliboslaan.
- 5 Het fietspad aan de Asserstraat is vanuit Balloo alleen te bereiken door de Asserstraat over te steken. Oversteken is onoverzichtelijk, dus moeilijk en gevaarlijk
- 6 Wildparkeren in het dorp is niet alleen hinderlijk. De doorgang voor brandweer en ambulance moet gewaarborgd zijn
- 7 De bebording is onduidelijk, de structuur is niet voldoende
- 8 Het fietspad van Balloo naar Rolde (Balloerstraat) is vanuit Balloo niet duidelijk aangegeven en onveilig. Vooral wielrenners steken vaak niet over.

Knelpunten zwaar (landbouw)verkeer

- 1 Voor groot materieel zijn de rotonde's in Rolde te smal
- 2 De alternatieve route via de tunnel bij Hendrik de Kok en de Dongelsdijk eindigt op het fietspad bij de Gieterstraat. De (onofficiële) oversteek naar de zandweg loopt via het fietspad, dus onveilig.

Knelpunten fietsers en/of wandelaars

- 1 Paaltjes midden in het fietspad om het autoverkeer te weren, zijn oorzaak van frequente ongevallen.
- 2 Kruisingen met andere wegen betekent altijd een onderbreking van het fietspad; dus hinder en onveiligheid voor de fietser.
- 3 Te hard rijdende brommers/scooters op fietspad Gieterstraat en Asserstraat veroorzaken onveilige situaties voor fietsers en wandelaars.
- 4 Toeristische Rolderes wandelroute heeft twee gevaarlijke oversteekpunten over de Asserstraat: Balloërkuil en Tumulibos.
- 5 Geen gescheiden rijstroken van Balloo naar Loon op 80 km weg: zeer onveilig voor alle weggebruikers en met name fietsers en wandelaars. Hier nog extra onveilig door bomen.

Knelpunten ruiters, menners en mountainbikers

- 1 Van Kampsheide naar het Balloërveld via de weg langs het hunebed dwingt de ruiter een kort stukje lang de weg Balloo - Loon
- 2 De populaire route van Balloo naar de Deurzeres of het Rolder bos heeft een gevaarlijke oversteek bij het Ruigeveld
- 3 Ruiters mogen geen gebruik maken van fiets- en/of wandelpad. Zij moeten b.v. op de Asserstraat rijden. Dit is zeer onveilig voor zowel auto's als ruiters.
- 4 Te weinig toegestane routes voor deze doelgroepen.
- 5 Mountainbikers en wandelaars op dezelfde paden

RANDGEBIED

Knelpunten diverse straten in wijken

- 1 Toename van sluipverkeer
- 2 Te hoge snelheid in 30 km gebieden

Knelpunten Asserstraat

- 1 Gevaarlijke inhaalmanoeuvres door auto's
- 2 Te hoge snelheid
- 3 Gevaar bij op- en afrit naar huis/straat (vaak onoverzichtelijk)
- 4 Gevaar van inhalen bij afslaan
- 5 Auto's op fietspad
- 6 De weg op of overkomen voor fietsers, wandelaars en auto's gevaarlijk (risico's door tijdsdruk)
- 7 Geen wandelpad zuid en/of noordzijde Overlast van geluid (vooral bij drempels) en gezondheidsrisico door vele roetuitstoot

Knelpunten Grolloërstraat

- 1 Gevaarlijke inhaalmanoeuvres door auto's bij "banaan"
- 2 Te hoge snelheid
- 3 Gevaarlijke oversteekplaats bij "banaan": wordt door automobilisten genegeerd en te hard genaderd, waardoor plotseling gestopt moet worden
- 4 Fietspad aan noordzijde eindigt abrupt net voorbij de Wenning

BINNENGEBIED (centrum)

- 7 Zwaar verkeer door kern van het dorp – meestal geen bevoorrading
- 8 Oversteekplaatsen richting Rolde - Nooitgedacht, Marwijksoord en Papenvoort v.v. bij de op- en afritten N33 richting Gieten en Assen: zeer gevaarlijk. De auto's komen vanaf de rotonde Borgerderstraat en maken al snelheid om de N33 vlot op te rijden terwijl mensen hier willen oversteken met bijv. kinderen die naar school gebracht worden
- 9 Moeilijk parkeren: weinig of geen aanwijzingen waar en hoe lang te parkeren. Langparkeerders bezetten plaatsen voor winkelend publiek.
- 10 Burgemeester Reijndersstraat wordt regelmatig in de spits als sluiproute gebruikt.
- 11 Gevoel van onveiligheid om met kinderen over de Grolloërstraat, Hoofdstraat en Asserstraat met de fiets te rijden en/of over te steken. Veel snel en zwaar verkeer.
- 12 (Te hoge) drempels geven veel geluidshinder, vooral bij zwaar (landbouw-) verkeer.
- 13 Intensief verkeer direct langs huizen en winkels zorgt voor meer overlast van stank, geluid en roet.

Bijlage 3 Mogelijke oplossingen inrichting 50km/30 km

3a Mogelijke oplossingen in 30 km gebied

Woon/winkelgebied met gemengde verkeersstromen



3b Mogelijke oplossingen in 50 km gebied

3b.1 Voetgangersoversteekplaatsen (VOP)



Verhoogde voetgangersoversteekplaats in de vorm van een zebra met middensteunpunt verhoogd uitgevoerd, waardoor het autoverkeer met relatief lage snelheid de oversteek passeert

Zebra met middengeleider zodat oversteken in twee etappe's mogelijk is; juiste bebording boven de weg



Oversteekplateau met middensteunpunt

3b.2 Versmallingen

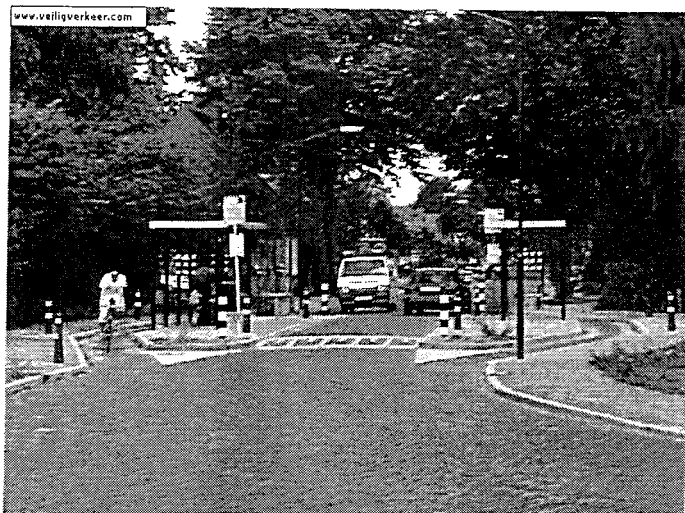
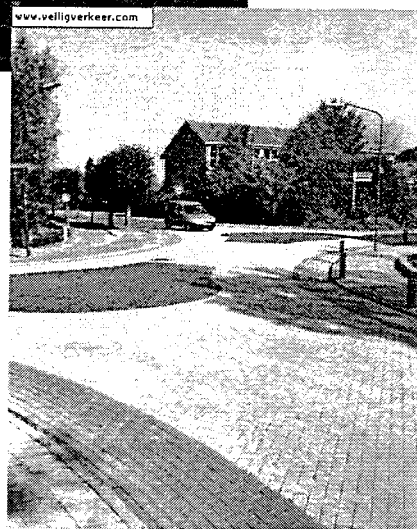


Versmalling met fietsstroken en oversteekmogelijkheid

Versmalling door fietssuggestiestroken en parkeervakken



Kruispunt met visuele versmalling



Versmalling in combinatie met bushalte waardoor "rugdekking" fietsers

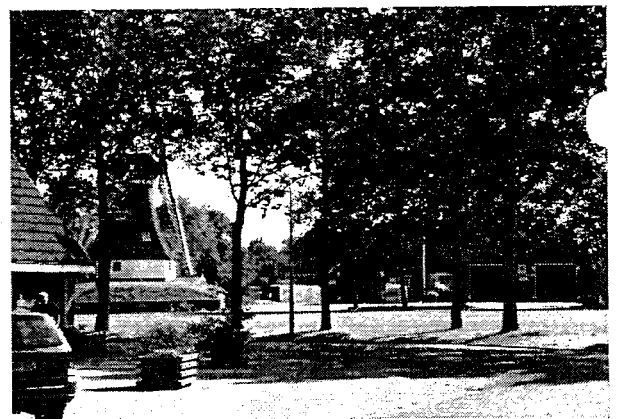
Bijlage 4 Mogelijke oplossingen voor centrum Rolde – winkel- en verblijfsgebied



ANALYSE KNELPUNTEN

Op basis van gesprekken projectgroep en stedenbouwkundige analyse:

- onduidelijke stedenbouw kundige structuur
 - zichtlijnen
 - ad hoc ingrepen
 - verkeersroutes (bevoorrading)
 - versnippering
- openbare ruimte heeft heterogeen karakter



STREEFBEELD CENTRUM ROLDE

Wat willen we bereiken?

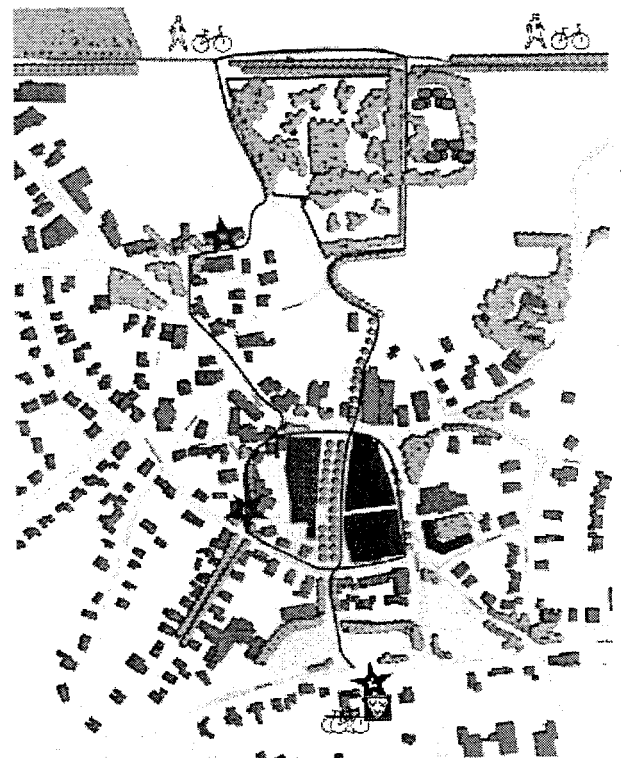
- Het centrum als aantrekkelijk winkel- en woongebied.
- Voor inwoners van het centrum, bewoners van Rolde en toeristen die Rolde en de regio aandoen.
- Voorzieningen voor een snelle boodschap en voor 'winkelen'.
- Een plan dat ruimte biedt voor de toekomst zonder de schaal van Rolde uit het oog te verliezen

Parkeren winkelen

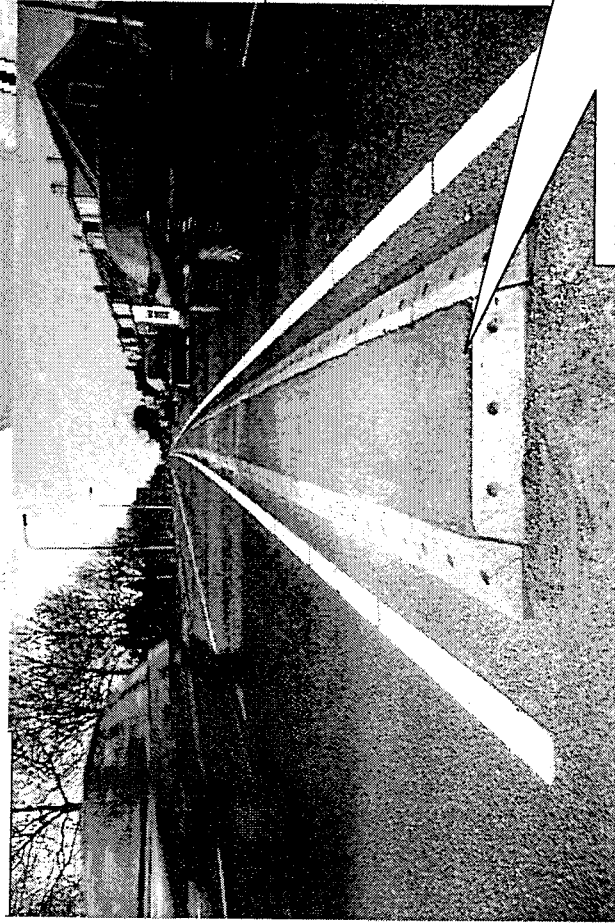
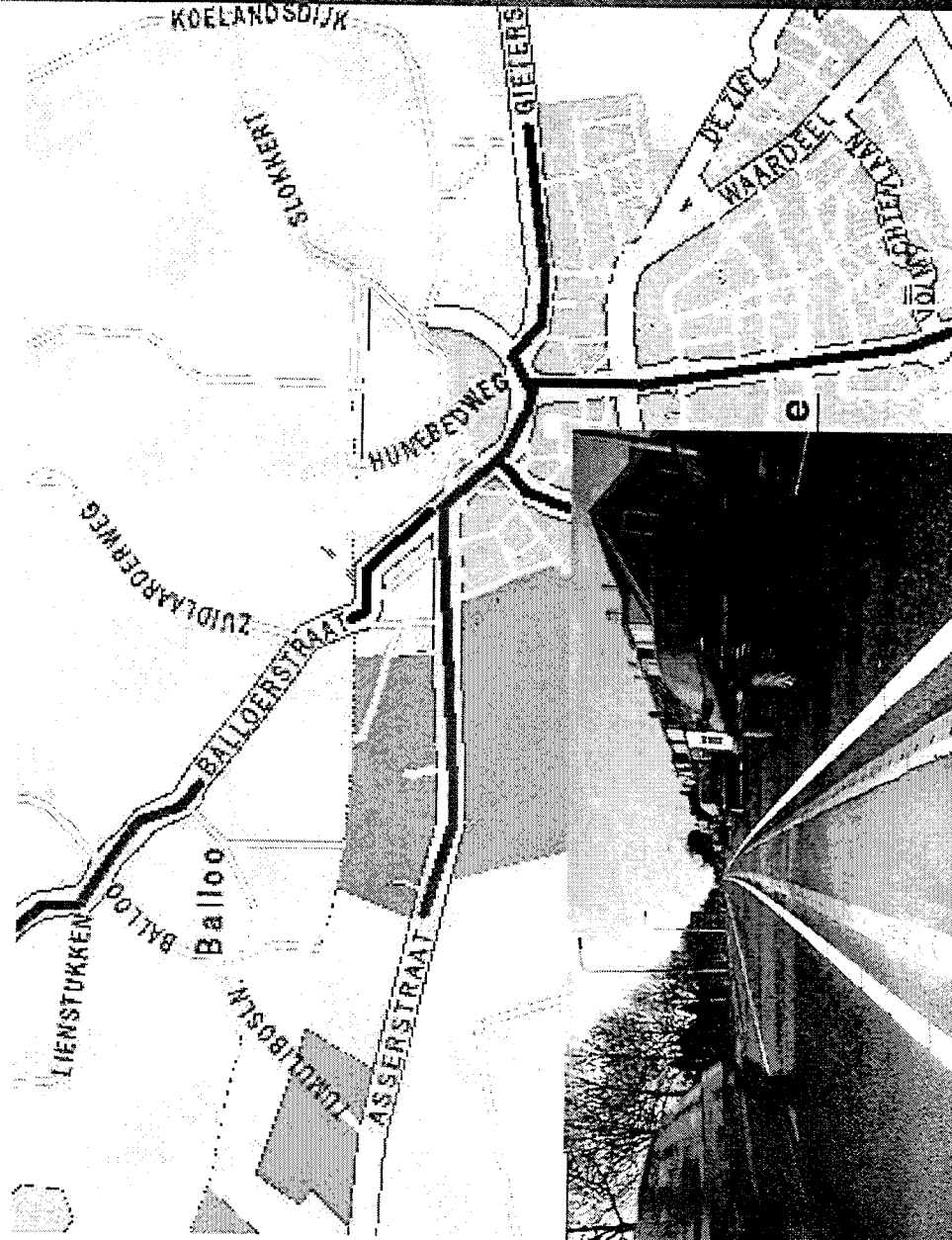
- Op maaiveldniveau
- Niet betaald

Parkeren appartementen

- Waar nodig in garage
- Verdisconteren in VON-prijs



5a Huidige situatie: alles 50 km



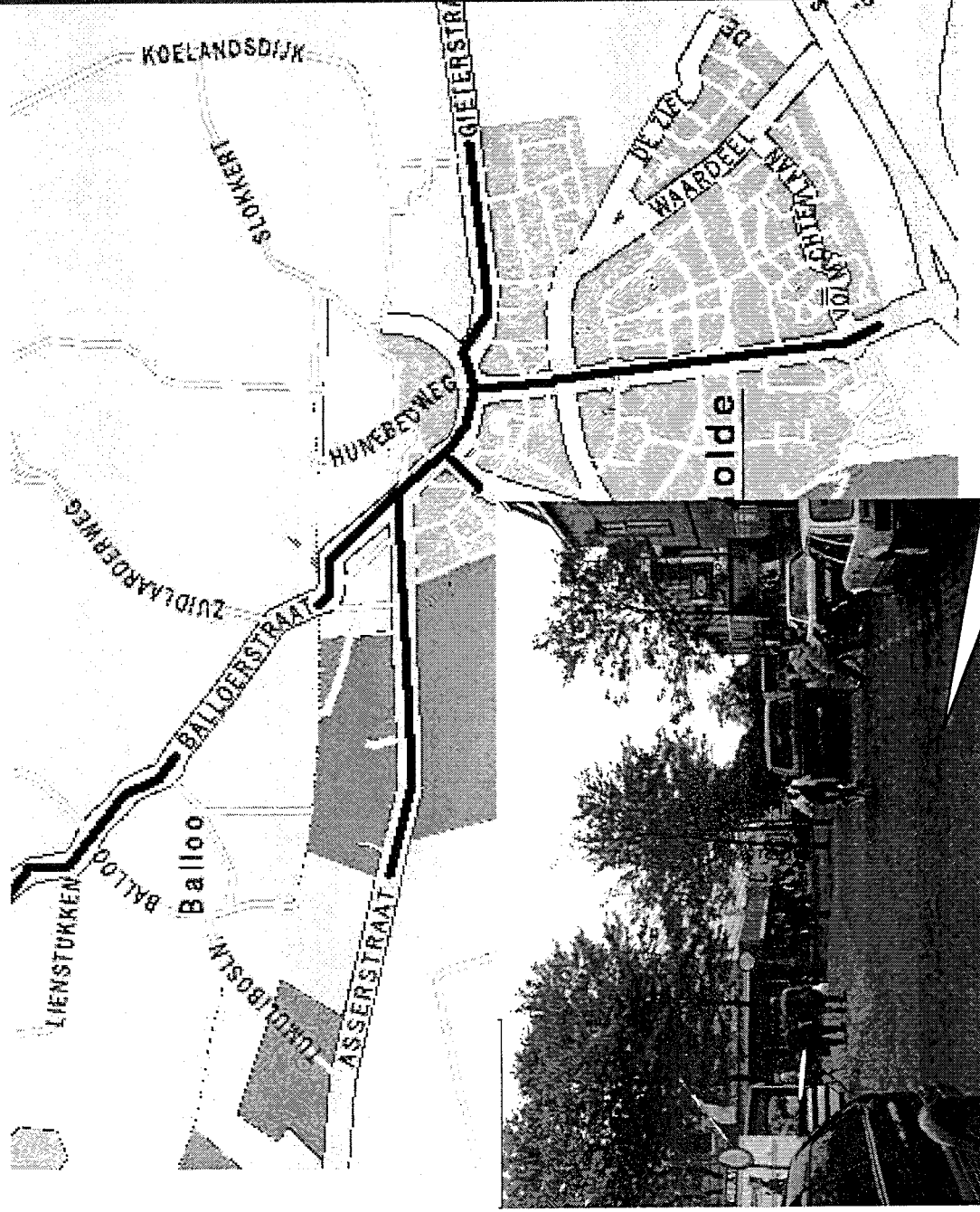
Voorbeeld van 50 km weg met verhoogde middenscheiding

VOORDELEN

- Snellere doorstroming vanuit centrum richting Assen of N33
- Veiliger oversteekplaatsen

NADELEN

- Geen vermindering aantal auto's per dag
- Onveiliger door filevorming
- In centrum winkels sneller gepasseerd door gebrek aan parkeervakken



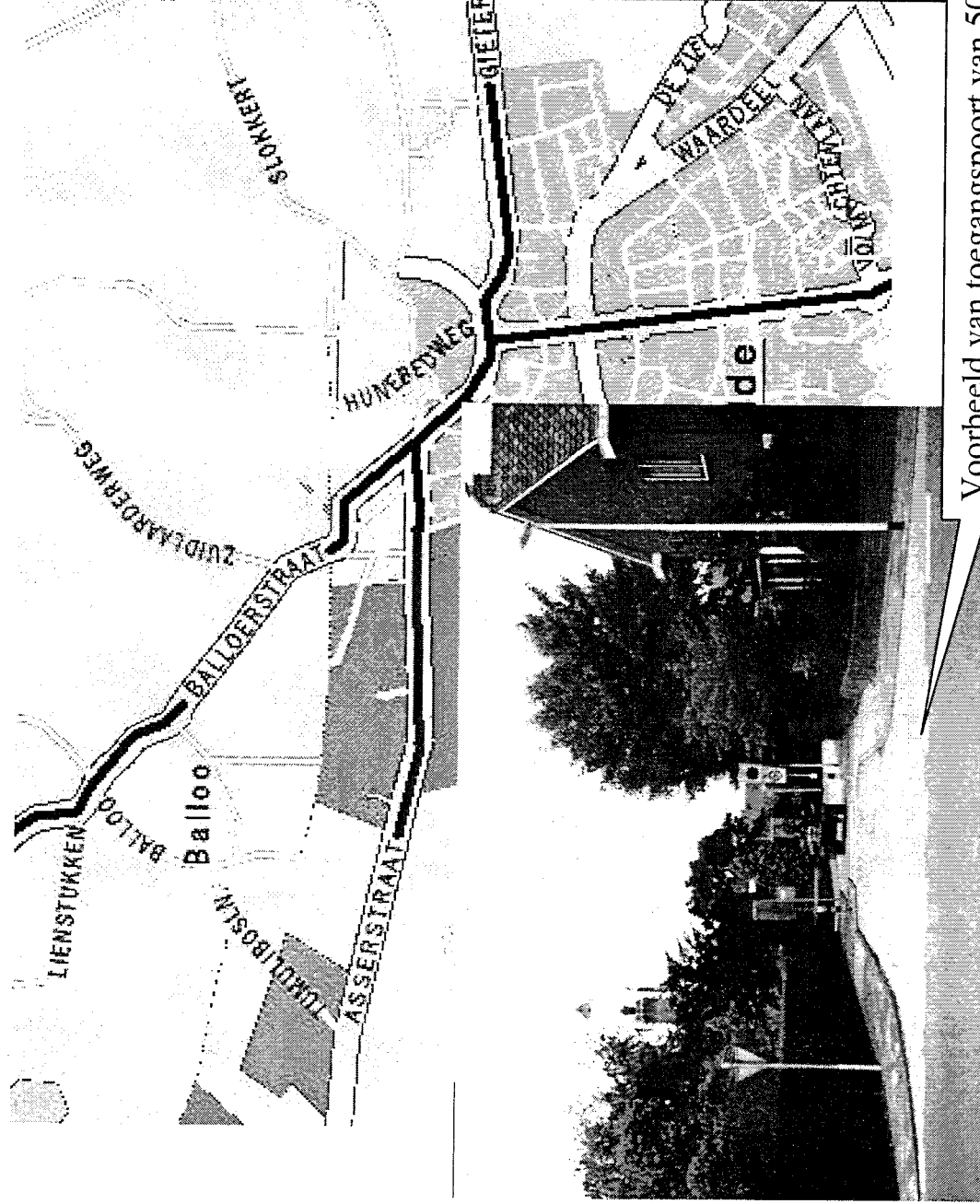
VOORDELEN

- Vermindering aantal voertuigen per dag
- Veiliger voor alle weggebruikers
- Overal veilig oversteken
- In hele centrum winkels makkelijker te bereiken
- Extra parkeervakken mogelijk
- Geen ongewenst verkeer via wijken

NADELEN

- Vertraging van centrum richting Assen of N33

Voorbeeld van 30 km gebied: bestrating benadrukt verblijfsfunctie



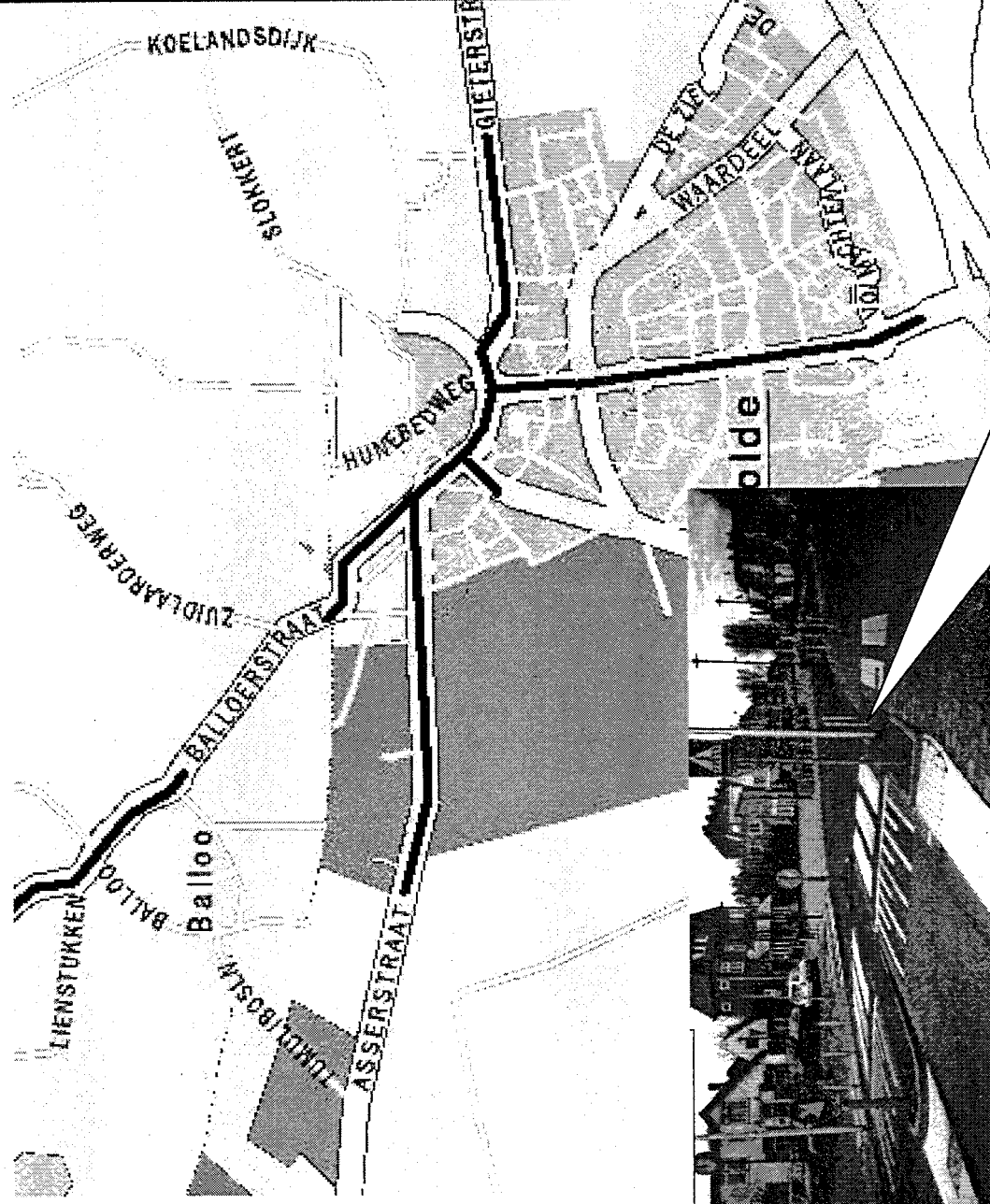
VOORDELEN

- Vermindering aantal voertuigen per dag
- Veiliger voor alle weggebruikers
- Overal veilig oversteken
- In hele centrum winkels makkelijker te bereiken
- Extra parkeervakken mogelijk

NADELEN

- Vertraging vanuit centrum richting Assen
- Beperkte vermindering aantal voertuigen per dag

Voorbeeld van toegangspoort van 50 km naar 30 km



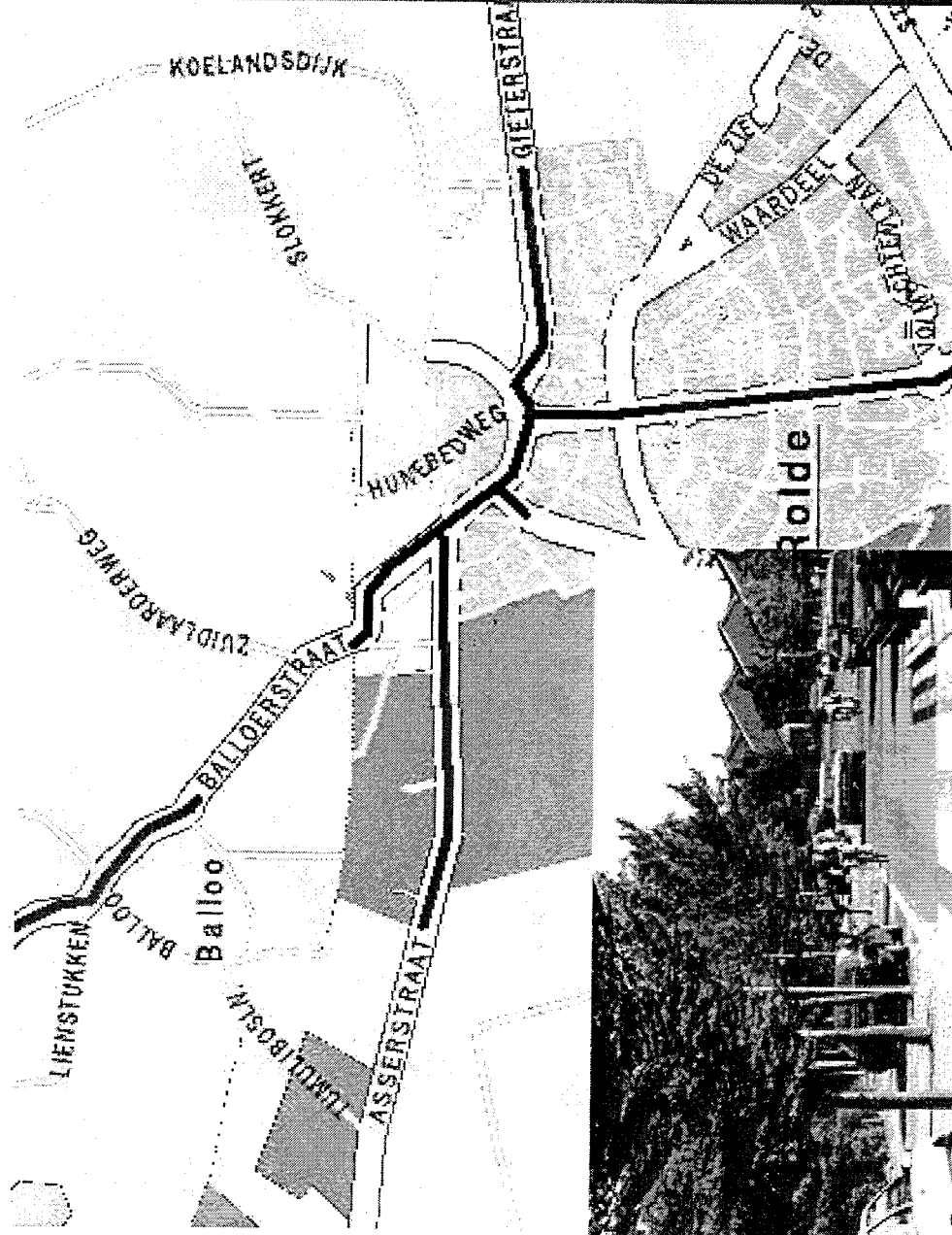
Voorbeeld van 50 km weg met oversteekplateau

VOORDELEN

- Vermindering aantal voertuigen per dag
- Veiliger voor alle weggebruikers
- Overal veilig oversteken
- In hele centrum winkels makkelijker te bereiken
- Extra parkeervakken mogelijk

NADELEN

- Vertraging vanuit centrum richting Assen
- Beperkte vermindering aantal voertuigen per dag



Voorbeeld van een schoolroute: wegversmalling verkort de oversteeklengte en biedt extra opstelgelegenheid voor de voetgangers

VOORDELEN

- Snellere doorstroming autoverkeer op stillere uren op wegvakken zonder oversteekplaatsen
- Veiliger oversteekplaatsen en schoolroute
- In centrum winkels makkelijker te bereiken

NADELEN

- Beperkte vermindering aantal voertuigen per dag
- Filevorming

Bijlage 6 Start project iirr

Programma project-iirr op donderdag 17 februari 2005 aanvang 19.30 uur in Hotel Erkelens, Rolde

- 1 Welkom; voorstelrondje leden projectgroep en stuurgroep iirr
- 2 Opening – wethouder Jur Wiersum
- 3 Korte presentatie van Nationaal Esdorpen en Beekdal Landschap (NBEL) – Herman Tije
- 4 Toelichting op projectaanpak
- 5 Toelichting op het inventariseren van knelpunten
- 6 Indeling van teams en 1^e “werkvergadering”:
 - 6a wat is er aan informatiemateriaal beschikbaar?
 - 6b taakverdeling binnen elk team
 - 6c planning per team: data bijeenkomsten, resultaten
- 7 Vragenrondje
- 8 Afsluiting



Bijlage 7 Verslag Meedenk-markt

INWONERS ACTIEF OP MEEDENK-MARKT ROLDE

De vele geïnteresseerde bezoekers van de MEEDENK-MARKT op 31 mei in Rolde moeten bij elkaar geroepen worden om de markt officieel te kunnen openen. De kuil van de Boerhoorn heeft een gezellige uitstraling en nodigt uit tot een actieve deelname.



Alle aanwezige inwoners van Rolde en omgeving en vertegenwoordigers van maatschappelijke en politieke organisaties worden welkom geheten. Wethouder Jur Wiersum mag zijn lege koffer inleveren bij de voorzitter van de stuurgroep Mieke Ceelen. Vervolgens worden de standhouders door haar geïnterviewd. De bezoekers kunnen daarna gericht de stands bezoeken. Standhouders Hans Brands, Gert Oostergetel en Wim Julsing en hun teammedewerkers geven informatie over de verzamelde knelpunten in het buitengebied, de wijken en het centrum. George van der Peet geeft informatie over mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en rondom Rolde te vergroten met als uitgangspunt Duurzaam Veilig. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale veiligheid voor elke weggebruiker: hoe hoger de snelheid, hoe minder verschillende soorten weggebruikers op dezelfde weg. De weginrichting moet laten zien welke functie de weg heeft b.v. een verblijfsfunctie of een stroomfunctie. Daarnaast moet de weg zodanig worden ingericht dat de toegestane snelheid niet overschreden kan worden. Op de panelen zijn diverse knelpunten en mogelijke oplossingen in tekst en beeld te bekijken. Voor de tien meest gestelde vragen en antwoorden en de knelpuntenlijsten is veel belangstelling. Bezoekers kunnen zo met elkaar en met de projectmedewerkers hierover in discussie gaan en hun eigen suggesties en ideeën inleveren. Daarnaast kan men bij de stand van de Ondernemersvereniging Rolde e.o. meedoen met

een prijsvraag. Door een idee in te leveren dat de aantrekkelijkheid van het (winkel)centrum in Rolde vergroot, maakt men kans op een paar dagen weg op kosten van de OVR.

Rondom de kuil geven de standhouders van de Fietserbond, TeVoet - vereniging van wandelaars, 3VO en het Nationale beek- en esdorpenlandschap informatie over (toeristische) routes voor wandelaars, schoolgaande kinderen en/of fietsers.

Hoe complex de verkeerssituatie in Rolde en omgeving ligt is duidelijk te horen aan de vele discussies en vragen. Snelheidsremmende maatregelen op het ene punt leveren weer andere knelpunten op voor het (sluip-)verkeer in de directe omgeving. Het niet-gerealiseerde stuk van de rondweg om Assen zal nog meer problemen op gaan leveren voor Assen zelf, zeker als Rolde besluit het doorgaande (vracht) verkeer te weren of te verminderen.

Over één ding is men het met elkaar eens: het grote aantal auto's levert veel onveilige situaties op en verhoogt het risico op ongevallen. De lijst met knelpunten bij de stands wordt aangevuld: iedere bezoeker kent wel een onveilige oversteekplaats, kruising of situatie. Oplossingen worden op papier gezet en op de bijgeleverde kaart ingetekend en variëren van een "eigen Rolder" rondweg met aansluiting op de N33, rotondes in het dorp, verkeerslichten, instellen van éénrichtingsverkeer tot oversteekplateaus met of zonder verkeerslichten.

Rondom tien uur kan Mieke Ceelen de lege koffer van Jur Wiersum vullen met de knelpunten en oplossingen, suggesties en ideeën van de bezoekers. De wethouder aanvaardt de koffer en zegt toe, de inhoud te betrekken bij de voorstellen die moeten leiden tot haalbare oplossingen.

Voor de organiserende projectgroep iirrr (infrastructuur in en rondom Rolde) is het doel van de avond bereikt: communicatie over en weer met inwoners uit Rolde en omgeving.

Voor informatie: project-iirrr@freeler.nl of 0592-242658. Het (concept)-eindrapport zal t.z.t. op de website (nu nog in opbouw) worden geplaatst www.iirrr.myhome.cd.

Bijlage 8 Knelpunten en mogelijke oplossingen Meedenk-markt

8a Knelpunten

- 1 Veel sluipverkeer en te hoge snelheid op doorgaande weg Nijlande – Ekehaar
- 2 Geen goede schoolroute vanuit wijk Oosterveld. Fietspad gevaarlijk voor kinderen: aankomende auto's slecht en/of te laat zichtbaar bij rotonde Grolloërstraat – Volmachtenlaan
- 3 Te hoge snelheid op Gieterstraat buiten de bebouwde kom
- 4 Er zijn op fietspaden maatregelen genomen om het autoverkeer te weren; deze remmen nu tevens de fietsers!
- 5 Geen bord bij overgang van gewone weg naar fietspad aan de achterkant van het kerkhof Hunebedweg – G.A.M. van den Muijzenbergpad
- 6 Te hoge snelheid door Volmachtenlaan, ook van bus: geen veilig 30 km gebied
- 7 Gebrek aan parkeerplaatsen; er wordt nu op de weg geparkeerd: onveilig door belemmerd zicht en ontstane versmalling

8b Mogelijke oplossingen

- 1 Brug bij Deurzerdiep alleen voor fiets/wandelverkeer
- 2 Ondertunnel de Asserstraat en Grolloërstraat; hef een tol van € 10,00
- 3 Leg een rondweg aan de westkant van Rolde aan (over de Kerkweg) richting Assen: aansluiting op de Asserstraat net buiten de bebouwde kom; richting Emmen, Borger: aansluiting op bestaande N376 ter hoogte van carpoolplaats
- 4 Breng snelheid van 80 km naar 60 km terug op Gieterstraat buiten de bebouwde kom
- 5 Richt Grote Brink en Kerkbrink in als “rotonde” met extra busbaan
- 6 Weer sluipverkeer door Rolde door meerdere stoplichten te plaatsen op het traject Asserstraat - Grolloërstraat
- 7 Laat alleen auto's door via Asserstraat en/of Grolloërstraat indien er 2 of meer personen inzitten
- 8 Maak rotonde op kruispunt Gieterstraat – Hoofdstraat
- 9 Toenemend recreatieverkeer zoveel mogelijk aan de randen van de dorpskommen opvangen
- 10 Kruispunt Tumuliboslaan – Asserstraat
 1. Stel voor Tumuliboslaan éénrichtingsverkeer in; inrijden richting Balloo
 2. Voorzie Tumuliboslaan van fiets/wandelpad aan één kant
 3. Maak oversteekplateau op de kruisingTraject Asserstraat vanaf Deurze – Tumuliboslaan – Asserstraat bebouwde kom
 4. Versmal dit traject tot één rijbaan met een busbaanaanduiding
 5. Combineer oversteekplateau met fysieke afscheiding busbaan Combineer oversteekplateau met fysieke afscheiding busbaan, verderop overgaand in aanduiding op de weg
 6. Combineer versmalde Asserstraat met lange in- en uitvoegstroken (voor aanwonenden) met fysieke afscheiding op parallelwegen aan beide zijden.

Bijlage 9 Prijsuitreiking “Verbetering centrum”

Op 31 mei jl. konden inwoners van Rolde en omgeving bij diverse marktkramen in de Boerhoorn niet alleen informatie halen, maar ook brengen. De standhouders gaven informatie over mogelijkheden om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en rondom Rolde te vergroten. Bij de kraam van de Ondernemersvereniging Rolde e.o. kon men meedoen aan een prijsvraag.

Op het formulier kon men zijn creatieve ideeën kwijt om het centrum van Rolde te verbeteren. De jury - bestaande uit leden van de OVR. - was verrast door het aantal deelnemers. De inzending van de heer Bolhuis uit Anderen was naar het oordeel van de jury het meest creatief en bruikbaar.

Op donderdag 1 juli ontving de heer Bolhuis een cheque voor een weekendje weg voor twee personen uit handen van Wim Julsing en Lucas Smeenge.

De heer en mevrouw Bolhuis waren verrast en bedankten voor de cheque. Ze zijn van plan er binnenkort gebruik van te maken!



Familie Bolhuis (links) krijgt prijs
uitgereikt door Wim Julsing en
Lucas Smeenge (OVR)



Postadres: Kooiweg 30, 9761 GK Eelde, E-mail adres: drentsbelang@hotmail.com

Datum: 2 februari 2006

Betreft: Onderbouwing van de brieven A3 plus B7

Geachte Commissieleden,

Drents Belang wil de brief A3 verdubbeling N33 gaarne in de commissie omgevingsbeleid bespreken. Dit in verband met de veiligheid en de bereikbaarheid van dit gebied.

Ten aanzien van de brief B7 infrastructuur rond Rolde geldt voor Drents Belang ook de veiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid.
(bijgevoegd de rapportage's over de bereikbaarheid van Rolde)

Willen we als staten de burgers erbij betrekken dan moeten we als commissie hier open in discussiëren. Dan geven we uitvoering aan onze transparantie die we allen zo graag willen terug zien in onze aanpak en beleid.

Wij hopen op een zinvolle discussie.

Namens de fractie van Drents Belang

Casper Kloos, fractievoorzitter