



# Verkeersenquête inwoners Exloo 2023



---

<sup>1</sup> Bron: Google Streetview



## Colofon

|              |                                                                                                  |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Auteur       | Verkeerswerkgroep Exloo<br>Feedbackgroep inwoners Exloo met extra dank aan de heer J.W. Dijkstra |
| Versiedatum: | 16 mei 2023                                                                                      |
| Distributie  | Wethouder en afdeling verkeer                                                                    |
|              | Gemeenteraad Borger-Odoorn                                                                       |
|              | Te downloaden voor een ieder via de site van de Dorpsraad                                        |
|              | Samenvatting in de Week in Week uit                                                              |



# Inhoud

|       |                                                              |    |
|-------|--------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Voorwoord.....                                               | 5  |
| 2     | Managementsamenvatting .....                                 | 6  |
| 2.1   | Opzet.....                                                   | 6  |
| 2.2   | Respons .....                                                | 6  |
| 2.3   | Aanbevelingen .....                                          | 6  |
| 2.4   | Context.....                                                 | 7  |
| 3     | Onderzoeksopzet en verantwoording.....                       | 8  |
| 3.1   | Enquête .....                                                | 8  |
| 3.1.1 | Inleiding .....                                              | 8  |
| 3.2   | Opzet van de enquête.....                                    | 9  |
| 3.3   | Selectie deelnemers.....                                     | 9  |
| 3.4   | Algemene gegevens van de respondenten.....                   | 9  |
| 3.4.1 | Woonomgeving .....                                           | 9  |
| 3.4.2 | Leeftijdscategorie .....                                     | 10 |
| 3.4.3 | Bevolkingsopbouw .....                                       | 11 |
| 4     | Resultaten.....                                              | 12 |
| 4.1   | Resultaten vraag één over Leefbaarheid .....                 | 12 |
| 4.1.1 | Plaatsing leefbaarheid .....                                 | 12 |
| 4.1.2 | Top drie Enquête resultaat per woonomgeving.....             | 15 |
| 4.1.3 | Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie.....           | 15 |
| 4.2   | Resultaten vraag twee over bereikbaarheid.....               | 16 |
| 4.2.1 | Plaatsing bereikbaarheid .....                               | 16 |
| 4.2.2 | Top drie Enquête resultaat per woonomgeving.....             | 19 |
| 4.2.3 | Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie.....           | 20 |
| 4.3   | Resultaten vraag drie over veiligheid .....                  | 21 |
| 4.3.1 | Plaatsing veiligheid .....                                   | 21 |
| 4.3.2 | Top drie Enquête resultaat per woonomgeving.....             | 23 |
| 4.3.3 | Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie.....           | 24 |
| 5     | Conclusie.....                                               | 26 |
| 6     | Verbetervoorstel(len) .....                                  | 27 |
| 6.1   | Voorstel verkeerswerkgroep.....                              | 28 |
| 6.1.1 | Feedback op plan verkeerswerkgroep .....                     | 30 |
| 7     | Bijlage 1: Toelichtingen bij de vraag over Leefbaarheid..... | 31 |
| 7.1   | Toelichting bij het gegeven cijfer over leefbaarheid: .....  | 31 |



|     |                                                                     |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------|----|
| 7.2 | Toelichting bij de plaatsing .....                                  | 32 |
| 8   | Bijlage 2 Toelichtingen op de vraag over bereikbaarheid .....       | 33 |
| 8.1 | Toelichting bij het gegeven cijfer over <b>bereikbaarheid</b> ..... | 33 |
| 8.2 | Toelichting bij de plaatsing .....                                  | 33 |
| 9   | Bijlage 3 Toelichting bij de vragen over veiligheid .....           | 34 |
| 9.1 | Toelichting bij het gegeven cijfer over <b>veiligheid</b> .....     | 34 |
| 9.2 | Toelichting bij de plaatsing .....                                  | 35 |
| 10  | Bijlage 4 Foto's brainstorm inwoners Exloo .....                    | 36 |



# 1 Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van de verkeersenquête die de Werkgroep verkeer Exloo begin 2023 gehouden heeft onder de inwoners van het dorp Exloo. Deze enquête had als doel om zicht te krijgen op diverse knelpunten en to do's omtrent de verkeerssituatie in het dorp Exloo. De vragen in deze enquête hadden dan ook betrekking Exloo en op de kernpunten van het GVVP en het landelijk beleid "Duurzaam Veilig".

Uiteindelijk hebben 72 respondenten deze enquête ingevuld. In het dorp Exloo zijn 775 huishoudens. In totaal heeft dus 9,3% van de inwoners van Exloo deze enquête ingevuld.<sup>2</sup>

In hoofdstuk één geven we de resultaten per vraag weer, waarbij we starten met de inleiding zoals we deze als kader hebben gepresenteerd aan de respondenten en wat algemene gegevens over de respondenten.

Daarna volgen de resultaten per vraag. Er moet een kanttekening geplaatst worden bij vragen waarbij de respondenten stellingen op volgorde van belangrijkheid moesten plaatsen. De resultaten hiervan zijn voor de eerste vijf plaatsen betrouwbaarder dan voor de daarop volgende. Het is namelijk niet te achterhalen of de respondenten alle stellingen op volgorde hebben geplaatst of alleen de top vijf hebben ingevuld en de rest niet serieus heeft gerangschikt.

Per onderwerp- leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid- zijn de aanvullende opmerkingen van de respondenten in de bijlagen opgenomen en zoveel mogelijk gerangschikt.

De resultaten zijn op 25 april gepresenteerd aan inwoners die ook graag in positieve zin wilden meedenken. Samen hebben we gebrainstormd en de resultaten hiervan aan elkaar gepresenteerd.

De door de inwoners bedachte verbetervoorstellen zijn in hoofdstuk drie opgenomen

---

<sup>2</sup> Bron: <https://allecijfers.nl/woonplaats/exloo/>



## 2 Managementsamenvatting

### 2.1 Opzet

De enquête was gestoeld op de drie pijlers waarop ook het GVVP gebaseerd is, aangevuld met de uitgangspunten van het landelijk beleid "Duurzaam veilig".

Per pijler was de maximaal behaalbare score een score van 5. De pijlers Leefbaarheid en bereikbaarheid scoorden heel redelijk, een score van respectievelijk 4,03 en 4,26. De score van de pijler veiligheid blijft hierop significant achter met een score van 3,11.

### 2.2 Respons

De enquête is door 9,3% van de inwoners van het dorp Exloo ingevuld.

De inrichting en de functie van de Hoofdstraat is voor nagenoeg iedereen, dus ook voor de mensen die niet woonachtig zijn in de Hoofdstraat, een belangrijk aandachtspunt. Denk hierbij aan:

- a) de functie als doorgaande route;
- b) de niet optimaal ingerichte verkeerssituatie aan de Hoofdstraat. Genoemd worden goede voetpaden, overigens geldt dit ook voor de voetpaden in de wijken grenzend aan de Hoofdstraat, veilige fietsstroken zonder hoge trottoir banden, een maximale snelheid van 30 kilometer, het aanbrengen van een duidelijke schoolzone en oplossingen voor de parkeerproblematiek.
- c) de overlast door de hoeveelheid vrachtverkeer, het optrekken van motoren, maar ook door de toename van toerisme én het verkeers- en parkeergedrag van recreanten.

Verder wordt het door iedereen belangrijk gevonden dat er voldoende voorzieningen in het dorp zijn en dat deze ook goed bereikbaar zijn. Denk hierbij aan winkels, zorg- en onderwijsvoorzieningen.

Als we kijken naar de zelfredzaamheid van een ieder die in ons dorp woonachtig is, ongeacht leeftijd en fysieke belemmeringen, valt er echt nog winst te behalen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Dit komt in het gros van de aanvullende opmerkingen van de respondenten wel naar voren.

### 2.3 Aanbevelingen

Verbeter de verkeerssituatie in de Hoofdstraat door een aantal veranderingen door te voeren:

- als eerste en belangrijkste, zorg voor maatregelen die bevorderen dat de ontsluiting van de N34 met het achterland niet door de Hoofdstraat in Exloo loopt, maar zorg er tevens voor dat je het probleem niet naar andere dorpen
- voetpaden beter bestraten en laten overlopen in de straat. Geen hoge randen meer en geen kuilen aan het eind van een "afgang" naar de straat;
- duidelijk aangegeven voet- en fietspaden;
- een duidelijke schoolzone;
- meer oversteekplaatsen ;



- zorg voor voldoende parkeerplekken;
- wellicht het verbieden van vrachtverkeer op de momenten waarop er spitsdrukte is in het dorp; bijvoorbeeld tijdens de in- en uitgang van school.

Meer “blauw” zichtbaar op straat, dus lopend of fietsend.

## 2.4 Context

Het onderzoek heeft zich met name gericht op de situatie in het dorp. Echter sommige knelpunten kunnen alleen of wellicht beter/efficiënter opgelost worden op regionaal niveau. Denk bijvoorbeeld aan de beperking van het doorgaande verkeer: als het niet door Exloo gaat, waar dan wel langs.

Passende oplossingen vergen wellicht een gedegen verkeersstromen analyse, en overleg met betrokken verkeerdeelnemers en vervoersorganisaties



## 3 Onderzoeksopzet en verantwoording

### 3.1 Enquête

#### 3.1.1 Inleiding

In 2019 is na online inventarisatie van klachten, ideeën en wensen van bewoners van de gemeente Borger-Odoorn het GVVP (Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan) gemaakt en vastgesteld. Hieronder staan een aantal citaten uit dit beleidsplan.

*“De aanwezigheid van functies en voorzieningen binnen en buiten de gemeente leidt tot verplaatsingen op lokaal en regionaal niveau. De auto en de fiets zijn de belangrijkste vervoersmiddelen voor de inwoners van de gemeente. . De ontwikkelingen binnen het openbaar vervoerssysteem bieden echter ook steeds meer ruimte om het openbaar vervoer als alternatieve vervoerswijze voor de langere afstand te stimuleren. Met de Q-liner Emmen-Groningen en HUB Borger zijn belangrijke voorwaarden hiervoor al gerealiseerd. Het gebruik en kwaliteit van het overige busnetwerk behoeft echter wel continue aandacht.*

*Op lokaal niveau spelen ook het toeristisch-recreatief (fiets)verkeer en landbouwverkeer een belangrijke rol binnen het verkeerssysteem. Gekoppeld aan de landschappelijke kwaliteiten die de gemeente biedt is ook het behouden en versterken van de kwaliteit van de leefomgeving een belangrijk aandachtspunt.*

*Het beleid voor verkeer en vervoer speelt daarmee een belangrijke rol bij het faciliteren van de verschillende weggebruikers en hun motieven in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving. Het GVVP is daarom meer dan enkel een beleidsinstrument om te voorzien in een veilig en goed ingericht wegennet. Het gaat ook om de maatschappelijke functie van het verkeer en vervoerssysteem en hoe dit systeem een bijdrage levert aan de leefbaarheid in en ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeente.”*

Het GVVP is gestoeld op drie pijlers:

- bereikbaarheid
- veiligheid;
- leefbaarheid.

Daarnaast wordt er landelijk gewerkt met de visie van Duurzaam veilig. In deze visie worden vijf uitgangspunten gehanteerd<sup>3</sup>.

1. *De mens als maat der dingen* - in duurzaam veilig wegverkeer beschermen de weg en het voertuig jou en je omgeving tegen grote risico's in het verkeer.
2. *Het verkeerssysteem dat met de menselijke maat rekening moet houden* - in duurzaam veilig wegverkeer controleren verkeersprofessionals elkaar voor een maximaal veilig eindresultaat.
3. *De verkeersveiligheidsprincipes staan in een duurzaam veilig verkeerssysteem centraal* - in duurzaam wegverkeer is de weg bedoeld voor stromen óf uitwisselen met ander verkeer.
4. *De operationalisering van deze veiligheidsprincipes* - in duurzaam wegverkeer kan ieder kind veilig naar school fietsen door een veilige weginrichting en veilige snelheden én is het zelf ook voldoende fysiek beschermd. Daarnaast begrijpt

---

<sup>3</sup> Bron: [https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/dv3\\_kort\\_rapport\\_0.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/dv3_kort_rapport_0.pdf)





iedereen, jong en oud, in het verkeer wat de bedoeling is en kunnen ze daardoor verkeerssituaties veilig afhandelen.

5. *Er worden maatregelen getroffen die passen in een duurzaam veilig verkeerssysteem* - in duurzaam wegverkeer is de overheid eindverantwoordelijk voor een slachtoffervrij verkeerssysteem. Hierbij worden onveiligheid en verantwoordelijkheden in beeld gebracht en beïnvloeden we deze door een risico gestuurde aanpak.

Als verkeerswerkgroep Exloo leek het ons zinvol om 3 jaar na de enquête van 2019, er specifiek voor ons dorp, eens de peilstok in te steken. De vragen in deze enquête hebben dan ook betrekking op ons dorp en op de kernpunten van het GVVP en het landelijk beleid “Duurzaam Veilig”.

Per huishouden vragen we u eenmaal de enquête in te vullen. De enquête is anoniem en de worden geanalyseerd. Vervolgens willen we samen met u proberen om met een voorstel voor verbetering te komen richting de gemeente. Mocht u hierover willen meepraten, dan zult u te zijner hiervoor een uitnodiging ontvangen. Stuur ons dan wel even een mailtje op het volgende mailadres

## 3.2 Opzet van de enquête

De enquête is opgezet langs de voornoemde pijlers leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid, waarbij we getracht hebben de enquête zo kort en bondig mogelijk te houden. Het landelijk beleid komt met name terug in de stellingen over veiligheid.

## 3.3 Selectie deelnemers

Daar de enquête specifiek gaat over de verkeerssituatie in het dorp Exloo, hebben we ons in onze aankondigingen in de “Week in, Week uit”, ook specifiek tot de inwoners van Exloo gericht. We hebben de deelnemers niet gericht benaderd. Het initiatief om de enquête in te vullen lag bij de inwoners van het dorp zelf.

De enquête is digitaal afgenomen met het oog op duurzaamheid, kosten, de beperkte bemanning van de verkeerswerkgroep én de mogelijkheden tot een gedegen analyse van de gegevens, zonder de privacy te schenden van de respondenten.

## 3.4 Algemene gegevens van de respondenten

In de enquête werd allereerst gevraagd naar de woonomgeving en de leeftijdscategorie waartoe de respondenten behoorden. Hierdoor konden we een nog diepgaandere analyse maken van de situatie in verschillende delen van ons dorp Exloo.

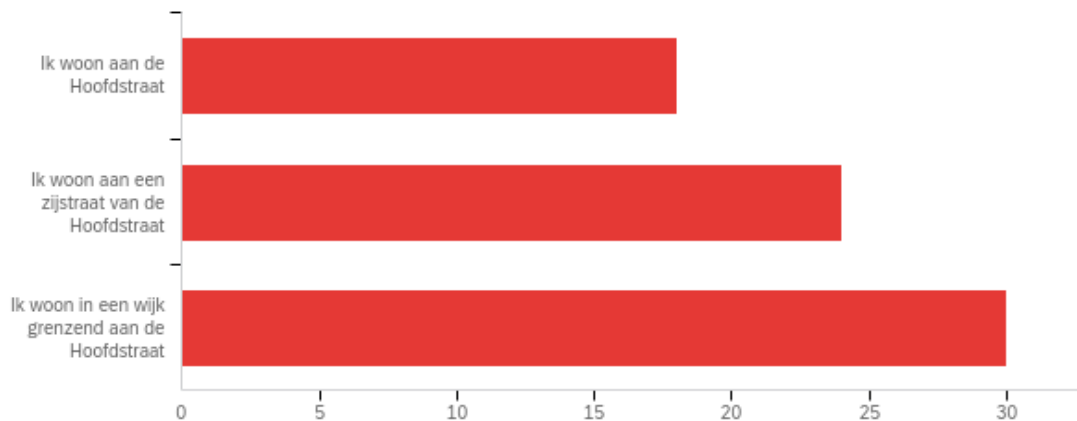
### 3.4.1 Woonomgeving

De respondenten konden aangeven waar zij wonen. Door deze informatie uit te vragen konden wij in de analysefase ook zien of bepaalde zaken wijk gebonden zijn. De respondenten konden qua woonomgeving kiezen uit drie keuzemogelijkheden. Deze keuzemogelijkheden waren zo geformuleerd dat alle inwoners van ons dorp zich in één van de drie wel in meer of mindere mate zouden herkennen. De drie keuzes waren:

- Ik woon aan de Hoofdstraat
- Ik woon aan een zijstraat van de Hoofdstraat
- Ik woon in een wijk grenzend aan de Hoofdstraat



### Resultaat woonomgeving

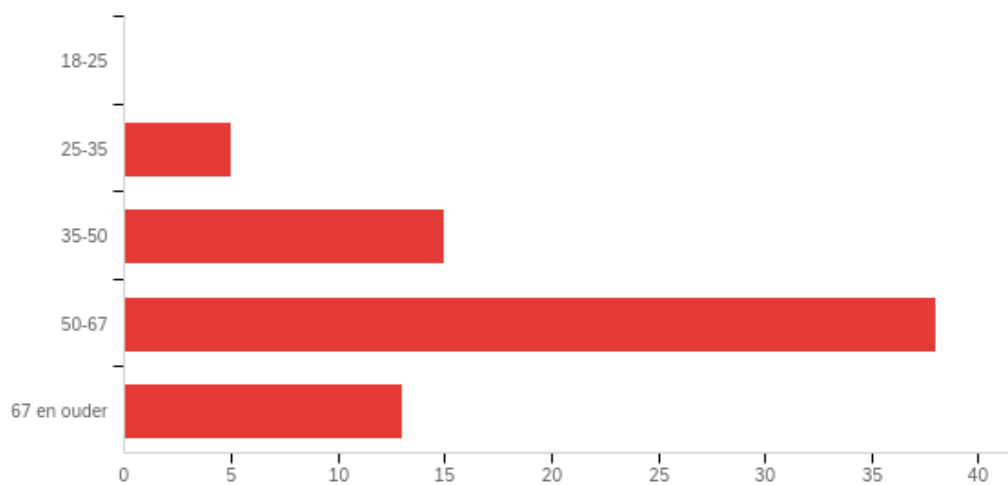


| Woonomgeving                                    | %      |
|-------------------------------------------------|--------|
| Ik woon aan de Hoofdstraat                      | 25.00% |
| Ik woon aan een zijstraat van de Hoofdstraat    | 33.33% |
| Ik woon in een wijk grenzend aan de Hoofdstraat | 41.67% |
| Totaal                                          | 100%   |

### 3.4.2 Leeftijdscategorie

De respondenten werd gevraagd om aan te geven tot welke leeftijdscategorie zij behoorden.

#### Resultaat Leeftijdscategorie enquête





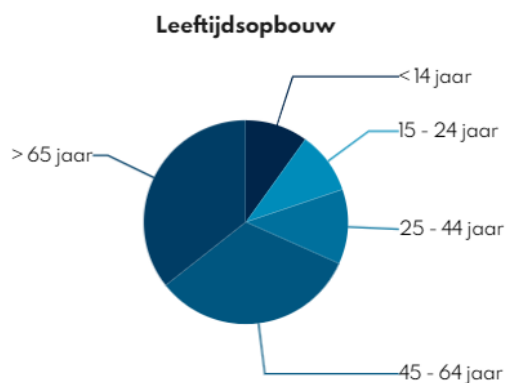
| Leeftijdscategorie | %      |
|--------------------|--------|
| 18-25              | 0.00%  |
| 25-35              | 7.04%  |
| 35-50              | 21.13% |
| 50-67              | 53.52% |
| 67 en ouder        | 18.31% |
| Totaal             | 100%   |

De grootste groep respondenten, ruim de helft, is tussen de 50 en 67 jaar oud. Op basis van een aantal checks op Funda lijkt deze leeftijdsverdeling redelijk overeen te komen met de werkelijke leeftijdsverdeling binnen het dorp Exloo.

Bekijken we de Kadastrale gegevens van het dorp Exloo, dan missen we een deel van de laatste leeftijdscategorie, 67 jaar en ouder.

### 3.4.3 Bevolkingsopbouw

*“In Exloo is in vergelijking met andere Nederlandse wijken een erg hoge vertegenwoordiging van inwoners van 45 tot 65 jaar (33%) en 65-plussers (36%). De leeftijdsgroep bestaande uit jongeren van 15 tot 25 jaar (10%) is er in beperkte mate aanwezig. Exloo heeft ten opzichte van andere wijken in Nederland een erg laag aandeel westerse migranten. 3% van de bewoners heeft een westerse migratieachtergrond. Het aandeel niet-westerse migranten is 3% en 94% van de inwoners van Exloo heeft geen migratieachtergrond.”<sup>4</sup>*



In de leeftijdscategorie 67 jaar en ouder hebben minder mensen gereageerd dan er, gezien bovenstaande informatie, waarschijnlijk in het dorp Exloo wonen. Dit kan te maken hebben met de vorm waarin deze enquête uitgevoerd is, namelijk digitaal. Dit geldt echter niet voor de leeftijdscategorie 18-25 jaar. Daar heeft niemand gereageerd op de oproep. Daar zou je verschillende redenen voor kunnen bedenken. Redenen als, ze lezen de Week in Week uit niet, ze studeren en dus maar in kleine aantallen woonachtig in het dorp óf het kan hen ( nu) nog niet zoveel schelen. Voor hen zijn er nu andere zaken belangrijk. Dit zijn echter alleen aannames.

<sup>4</sup> Bron: <https://kadastralekaart.com/wijken/exloo-WK168195>



## 4 Resultaten

### 4.1 Resultaten vraag één over Leefbaarheid

Als kader hebben we de onderstaande omschrijving van leefbaarheid meegegeven.

“Leefbaarheid geeft aan in hoeverre een bepaalde gemeenschap en omgeving geschikt is om te wonen en te werken. Voor iedereen zijn er andere elementen die in belangrijke mate bepalen in hoeverre een bepaalde plek leefbaar is.”

#### 4.1.1 Plaatsing leefbaarheid

De respondenten geven als score, waarbij vijf sterren een optimale score is (dus heel belangrijk voor de respondent), gemiddeld een **4,03**. Hierbij is de minimaal gegeven score 2 en de maximaal gegeven score 5.

*In bijlage 1 van dit rapport zijn de toelichtingen op deze plaatsing terug te vinden.*

Voor de respondenten zijn de aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis, onderwijs- en zorgvoorzieningen het meest belangrijk.

In onderstaande tabel worden de elementen met betrekking tot leefbaarheid gerangschikt naar belangrijkheid.

| Plaats | Stelling                                                                                                                                                                                                                  | Hoogste plaats | Laagste plaats | Gemiddelde plaatsing |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|
| 1      | Aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis;                                                                                                                                             | 1.00           | 10.00          | 2.98                 |
| 2      | Aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen;                                                                                                                                                                         | 1.00           | 11.00          | 3.97                 |
| 3      | Aanwezigheid van veel natuur;                                                                                                                                                                                             | 1.00           | 11.00          | 4.58                 |
| 4      | Aanwezigheid van restaurants en cafés;                                                                                                                                                                                    | 2.00           | 11.00          | 5.62                 |
| 5      | Aanwezigheid van goed begaanbare voet- en fietspaden;                                                                                                                                                                     | 1.00           | 11.00          | 5.85                 |
| 6      | Aanwezigheid van sport- muziek en hobbyclubs;                                                                                                                                                                             | 2.00           | 11.00          | 6.07                 |
| 7      | Wegen die een voorzichtige verkeersdeelname uitlokken (denk hierbij aan snelheid remmende maatregelen, maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld kinderen zichtbaarder en meer beschermd maken); | 1.00           | 11.00          | 6.38                 |
| 8      | Aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen;                                                                                                                                                                              | 1.00           | 11.00          | 6.60                 |
| 9      | Een vlotte bereikbaarheid van huis naar werk                                                                                                                                                                              | 1.00           | 11.00          | 7.55                 |
| 10     | Aanwezigheid van recreatieve mogelijkheden en toeristische attracties zoals bijvoorbeeld                                                                                                                                  | 3.00           | 11.00          | 7.68                 |



| Plaats | Stelling                                      | Hoogste plaats | Laagste plaats | Gemiddelde plaatsing |
|--------|-----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|
|        | Kabouterland, het Hippisch Centrum, Ecotours; |                |                |                      |
| 11     | De aanwezigheid van geluiddempend wegdek;     | 1.00           | 11.00          | 8.72                 |

### Toelichting op de tabel:

Bij deze vragen waren er elf stellingen die op volgorde van belangrijkheid gezet moesten worden. De belangrijkste krijgt een één en de minst belangrijke een score van elf. Dit betekent dat hoe lager de score/plaatsing is, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt. De gemiddelde score bepaalt de plaats op de ranglijst. Ook hier geldt dat hoe lager het gemiddelde, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt.

Uit deze resultaten kan de volgende **top vijf op het gebied van leefbaarheid** gedestilleerd worden:

1. aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis;
2. aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen;
3. aanwezigheid van veel natuur;
4. de aanwezigheid van restaurants en cafés;
5. de aanwezigheid van goed begaanbare voet- en fietspaden.

Hierbij is het verschil tussen één en twee kleiner dan tussen de nummers twee en drie. Het verschil is echter groot genoeg om te stellen dat de aanwezigheid van voorzieningen als supermarkt, bakker en warenhuis duidelijk de hoogste prioriteit heeft voor de respondenten.

| Stelling                                                                                 | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | =      | rest   |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis;            | 33.33% | 18.33% | 13.33% | 16.67% | 3.33%  | 84,99% | 15,01% |
| Aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen;                                        | 15.00% | 21.67% | 15.00% | 13.33% | 8.33%  | 73,33% | 26,67% |
| Aanwezigheid van restaurants en cafés;                                                   | 0.00%  | 3.33%  | 20.00% | 11.67% | 21.67% | 56,67% | 43,33% |
| Aanwezigheid van recreatieve mogelijkheden en toeristische attracties zoals bijvoorbeeld | 0.00%  | 0.00%  | 1.67%  | 3.33%  | 16.67% | 21,67% | 78,33% |



| Stelling                                                                                                                                                                                                                  | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | =      | rest   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kabouterland, het Hippisch Centrum, Ecotours;                                                                                                                                                                             |        |        |        |        |        |        |        |
| Aanwezigheid van goede parkeer-voorzieningen;                                                                                                                                                                             | 3.33%  | 8.33%  | 3.33%  | 6.67%  | 1.67%  | 23,33% | 76,67% |
| Een vlotte bereikbaarheid van huis naar werk;                                                                                                                                                                             | 1.67%  | 0.00%  | 5.00%  | 1.67%  | 18.33% | 26,67% | 73,33% |
| Aanwezigheid van veel natuur;                                                                                                                                                                                             | 28.33% | 10.00% | 10.00% | 8.33%  | 1.67%  | 58,33% | 41,67% |
| Aanwezigheid van goed begaanbare voet- en fietspaden;                                                                                                                                                                     | 3.33%  | 13.33% | 11.67% | 18.33% | 3.33%  | 49,99% | 50,01% |
| Wegen die een voorzichtige verkeersdeelname uitlokken (denk hierbij aan snelheid remmende maatregelen, maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld kinderen zichtbaarder en meer beschermd maken); | 11.67% | 10.00% | 5.00%  | 6.67%  | 13.33% | 46,67% | 53,33% |
| De aanwezigheid van geluiddempend wegdek;                                                                                                                                                                                 | 3.33%  | 8.33%  | 5.00%  | 3.33%  | 1.67%  | 21,66% | 78,34% |
| Aanwezigheid van sport- muziek en hobbyclubs;                                                                                                                                                                             | 0.00%  | 6.67%  | 10.00% | 10.00% | 10.00% | 36,67% | 63,63% |

In deze tabel is te zien hoe vaak de verschillende stellingen op plaats één tot en met vijf geplaatst zijn. Dit is uitgedrukt in percentages. Onder de tabel met de kop = staat hoeveel procent van de respondenten deze stelling in hun top vijf hebben opgenomen. Dit betekent dat hoe hoger het percentage hoe breder deze stelling gedragen wordt door de inwoners van Exloo. De kolom waarboven het kopje "rest" staat geeft aan hoeveel procent van de respondenten deze stelling op plaats zes tot en met elf geplaatst heeft

Opvallend is dat de stelling over recreatieve mogelijkheden door niemand op plaats één of twee gezet zijn en maar 21,67% van de respondenten deze stelling in de top vijf heeft staan.



#### 4.1.2 Top drie Enquête resultaat per woonomgeving

Als we naar de analyse van deze vraag kijken in samenhang met de woonomgeving dan kunnen we de onderstaande top drie per woonplek samenstellen.

| Plaats | Wonende aan de Hoofdstraat                                                                                                                                                                                                | Wonende aan een zijstraat                                                     | Wonende in een wijk grenzend aan                                              |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis;                                                                                                                                             | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis; | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis; |
| 2      | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                                                                                                                                                                          | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                              | aanwezigheid van veel natuur;                                                 |
| 3      | wegen die een voorzichtige verkeersdeelname uitlokken (denk hierbij aan snelheid remmende maatregelen, maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld kinderen zichtbaarder en meer beschermd maken); | aanwezigheid van veel natuur;                                                 | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                              |

#### 4.1.3 Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie

Als we de resultaten van deze vraag bekijken per leeftijdscategorie, dan zien we toch wel een aantal nuances in de top drie per leeftijdscategorie. Deze top drie hebben we hieronder per leeftijdscategorie in een tabel weer gegeven.

| Plaats | 18-25 | 25-35                                            | 35-50                                                                         | 50-67                                                                         | 67 en ouder                                                                   |
|--------|-------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | -     | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis; | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis; | aanwezigheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis; |
| 2      | -     | aanwezigheid van voorzieningen als een           | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                              | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                              | aanwezigheid van onderwijs- en zorgvoorzieningen                              |



| Plaats | 18-25 | 25-35                                                                                       | 35-50                                        | 50-67                            | 67 en ouder                                  |
|--------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|
|        |       | supermarkt, een bakker, een warenhuis;                                                      | én de aanwezigheid van veel natuur;          |                                  |                                              |
| 3      | -     | de aanwezigheid van restaurants en cafés; én de aanwezigheid van sportmuziek en hobbyclubs; | een vlotte bereikbaarheid van huis naar werk | de aanwezigheid van veel natuur; | een vlotte bereikbaarheid van huis naar werk |

In het kader van leefbaarheid zijn er toch wel duidelijke verschillen te ontdekken tussen respondenten van verschillende woonomgevingen. Waar de aanwezigheid van veel natuur voor de respondenten die in een zijstraat of een wijk grenzend aan de Hoofdstraat op nummer twee of drie staat, komt deze stelling niet voor in de top drie van de respondenten uit de Hoofdstraat. Voor hen was de stelling “wegen die een voorzichtige verkeersdeelname uitlokken (denk hierbij aan snelheid remmende maatregelen, maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld kinderen zichtbaarder en meer beschermd maken)”, erg belangrijk en geplaatst op drie. De eerste twee stellingen uit de top vijf werden wel door iedereen als belangrijk gezien.

Ook een verschil dat bij leefbaarheid duidelijk naar voren komt is de behoeftes die verschillende leeftijdscategorieën hebben als het gaat om leefbaarheid. Vooral bij de leeftijdsgroep 25-35 valt dit op. Zij geven duidelijk aan dat zij zaken betreffende vrije tijdsbesteding erg belangrijk vinden.

## 4.2 Resultaten vraag twee over bereikbaarheid

Als kader hebben we de onderstaande omschrijving van bereikbaarheid meegegeven.

“Bereikbaarheid is de toegankelijkheid van een bestemming, waarbij kosten, tijd en moeite de belangrijkste elementen zijn.”

### 4.2.1 Plaatsing bereikbaarheid

De respondenten geven als score, waarbij vijf sterren een optimale score is ( dus het belangrijkste gevonden wordt), gemiddeld een **4,26**. Hierbij is de minimaal gegeven score 1 en de maximaal gegeven score 5.

Voor de respondenten zijn de bereikbaarheid van voorzieningen als een supermarkt, een bakker, een warenhuis, de eigen woning én onderwijs- en zorgvoorzieningen het meest belangrijk.

In onderstaande tabel worden de elementen met betrekking tot bereikbaarheid gerangschikt naar belangrijkheid.

*In bijlage twee van dit rapport zijn de toelichtingen op deze plaatsing terug te vinden.*





| Plaats | Stelling                                                                                                                                           | Hoogste plaats | Laagste plaats | Gemiddelde plaatsing |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|
| 1      | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen;                                                         | 1.00           | 8.00           | 2.26                 |
| 2      | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                                                                                    | 1.00           | 7.00           | 2.92                 |
| 3      | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                                                                             | 1.00           | 8.00           | 4.21                 |
| 4      | het gemak waarmee ik bij mijn werk kan komen en andersom ( betrekking hebbend op het gedeelte van de route dat in de gemeente Borger-Odoorn ligt); | 1.00           | 9.00           | 4.94                 |
| 5      | de kwaliteit van de bestrating waar ik overheen moet om bij mijn bestemming te komen.                                                              | 1.00           | 9.00           | 5.32                 |
| 6      | het gemak waarmee ik , bijvoorbeeld mijn fiets of auto, kan parkeren bij de plek waar ik moet zijn;                                                | 2.00           | 9.00           | 5.57                 |
| 7      | het gemak waarmee ik bij sport en vrijetijd voorzieningen kan komen;                                                                               | 1.00           | 9.00           | 5.66                 |
| 8      | het gemak waarmee ik bij restaurants en cafés kan komen;                                                                                           | 1.00           | 9.00           | 6.04                 |
| 9      | het gemak waarmee ik bij recreatieve voorzieningen /toeristische attracties kan komen;                                                             | 3.00           | 9.00           | 8.08                 |

#### Toelichting op de tabel:

Bij deze vragen waren er negen stellingen die op volgorde van belangrijkheid gezet moesten worden. De belangrijkste krijgt een score van 1 ( staat op de eerste plaats) en de minst belangrijke een score van 9. Dit betekent dat hoe lager de score/plaatsing is, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt. De gemiddelde score bepaalt de plaats op de ranglijst. Ook hier geldt dat hoe lager het gemiddelde, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt.

Uit de resultaten kan de volgende **top vijf op het gebied van bereikbaarheid** gedestilleerd worden:

1. het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen;
2. het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;
3. het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;
4. het gemak waarmee ik bij mijn werk kan komen en andersom ( betrekking hebbend op het gedeelte van de route dat in de gemeente Borger-Odoorn ligt);
5. de kwaliteit van de bestrating waar ik overheen moet om bij mijn bestemming te komen.



Het verschil tussen de belangrijkste stelling, degene die op één staat en de nummer twee is aanzienlijk kleiner dan die tussen twee en drie. Het verschil tussen drie en vier ligt weer dicht bij elkaar.

Het verschil in score tussen de op één na laagst gescoorde stelling en de laagst gescoorde stelling is groot, meer dan twee punten. De opvallend laag, en als minst belangrijk geplaatste stelling, met een gemiddelde score van 8,08 is de stelling: “het gemak waarmee ik bij recreatieve voorzieningen /toeristische attracties kan komen”. De minimale score die deze stelling behaald heeft is een 3 en maximaal een 9. Dit zou van invloed kunnen zijn op de verbetervoorstellen die bedacht worden.

| Stelling                                                                                                                                           | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | =      | rest   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen;                                                         | 43.40% | 20.75% | 18.87% | 9.43%  | 3.77%  | 96,22% | 3,78%  |
| Het gemak waarmee ik bij mijn werk kan komen en andersom ( betrekking hebbend op het gedeelte van de route dat in de gemeente Borger-Odoorn ligt); | 3.77%  | 13.21% | 7.55%  | 18.87% | 13.21% | 56,61% | 43,39% |
| Het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                                                                             | 3.77%  | 22.64% | 16.98% | 9.43%  | 18.87% | 71,76% | 28,24% |
| Het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                                                                                    | 30.19% | 13.21% | 26.42% | 11.32% | 7.55%  | 88,69% | 11,31% |
| Het gemak waarmee ik bij sport en vrijetijd voorzieningen kan komen;                                                                               | 1.89%  | 5.66%  | 3.77%  | 15.09% | 20.75% | 47,16% | 52,84% |
| Het gemak waarmee ik bij restaurants en cafés kan komen;                                                                                           | 1.89%  | 3.77%  | 1.89%  | 11.32% | 9.43%  | 28,3%  | 71,7%  |
| Het gemak waarmee ik , bijvoorbeeld mijn fiets of auto, kan parkeren bij de                                                                        | 0.00%  | 3.77%  | 13.21% | 16.98% | 18.87% | 52,83% | 47,17% |



| Stelling                                                                               | 1      | 2      | 3     | 4     | 5     | =      | rest   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| plek waar ik moet zijn;                                                                |        |        |       |       |       |        |        |
| Het gemak waarmee ik bij recreatieve voorzieningen /toeristische attracties kan komen; | 0.00%  | 0.00%  | 3.77% | 0.00% | 1.89% | 5,66%  | 94,34% |
| De kwaliteit van de bestrating waar ik overheen moet om bij mijn bestemming te komen.  | 15.09% | 16.98% | 7.55% | 7.55% | 5.66% | 52,83% | 47,17% |

Hierboven is aangegeven in percentages hoe vaak bepaalde stellingen gekozen zijn op de eerste tot en met de vijfde plek.

Als we kijken naar het totale percentage gescoord in de top vijf, dan blijkt er een gedeelde vijfde plaats te zijn. De stelling *“het gemak waarmee ik, bijvoorbeeld mijn fiets of auto, kan parkeren bij de plek waar ik moet zijn”*, staat echter niet in de top vijf. Dit heeft te maken met het feit dat deze stelling door minder respondenten op de belangrijkste plekken gezet is, dit in tegenstelling tot de andere stelling *“de kwaliteit van de bestrating waar ik overheen moet om bij mijn bestemming te komen”*. Deze stelling weegt daardoor zwaarder mee dan de stelling over het parkeren van fiets of auto.

Ook hier neemt de stelling over recreatieve voorzieningen een plaats in. In de top vijf kiest niemand deze op plaats één, twee of vier.

#### 4.2.2 Top drie Enquête resultaat per woonomgeving

Als we de resultaten op de vraag over bereikbaarheid uitsplitsen per woonplek, dan ontstaat de onderstaande tabel, waar per woonplek de top drie weergegeven staat.

| plaats | Wonende aan de Hoofdstraat                                                                 | Wonende aan een zijstraat                                                                  | Wonende in een wijk grenzend aan                                                           |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; |
| 2      | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                            | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                            | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                            |
| 3      | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                     | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                     | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                     |



### 4.2.3 Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie

De uitsplitsing van de resultaten op de vraag over bereikbaarheid levert per leeftijdscategorie de volgende tabel op.

| Plaats | 18-25 | 25-35                                                                                                                                             | 35-50                                                                                                                                             | 50-67                                                                                      | 67 en ouder                                                                                |
|--------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | -     | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; én het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;     | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                                                                                   | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen; |
| 2      | -     | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                                                                            | het gemak waarmee ik bij de winkels, waar ik mijn dagelijkse boodschappen haal, kan komen;                                                        | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                            | het gemak waarbij ik bij de onderwijs- en zorgvoorzieningen kan komen;                     |
| 3      | -     | het gemak waarmee ik bij mijn werk kan komen en andersom (betrekking hebbend op het gedeelte van de route dat in de gemeente Borger-Odoorn ligt); | het gemak waarmee ik bij mijn werk kan komen en andersom (betrekking hebbend op het gedeelte van de route dat in de gemeente Borger-Odoorn ligt); | de kwaliteit van de bestrating waar ik overheen moet om bij mijn bestemming te komen.      | het gemak waarmee ik bij mijn woning kan komen;                                            |

Voor de resultaten voor wat betreft de belangrijkste stellingen zijn er qua woonomgeving geen én qua leeftijdscategorie wel kleine verschillen waar te nemen.

Bij allen gaat het over de eerste vier stellingen van de top vijf. De leeftijdscategorie 50-67 geeft op de derde plaats echter aan dat de kwaliteit van de bestrating goed moet zijn. Bij hen staat het gemak waarmee je bij onderwijs- of zorgvoorzieningen kan komen, niet in de top drie. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat kinderen van veel mensen in deze leeftijdscategorie al uitwonend zijn en dat zij zelf nog in de bloei en kracht van hun leven zijn. Hierdoor is het belang van de stelling over onderwijs- en zorgvoorzieningen voor hen op dit ogenblik van minder groot belang.



Bij de leeftijdscategorieën 25-35 én 35-50 staat beide het gemak waarmee men bij het werk kan komen op plaats drie. Ook dat zou verklaard kunnen worden vanuit de visie dat mensen in elke levensfase andere belangen hebben. Deze stelling zou je ook kunnen verwachten bij de leeftijdscategorie 50-67. Zij kiezen echter voor de kwaliteit van de bestrating. Uit de antwoorden per leeftijdscategorie zou je een voorzichtige conclusie kunnen trekken dat de wereld buiten het dorp iets minder belangrijk wordt naarmate je ouder wordt. Dit onderschrijft het belang van goede voorzieningen en veiligheid voor voetgangers en fietsers.

## 4.3 Resultaten vraag drie over veiligheid

### 4.3.1 Plaatsing veiligheid

De respondenten geven als score, waarbij vijf sterren een optimale score is (het belangrijkste gevonden wordt), gemiddeld een **3,11**. Hierbij is de minimaal gegeven score 1 en de maximaal gegeven score 5. Deze score ligt opvallend lager dan de scores bij “leefbaarheid” en “bereikbaarheid”.

Voor de respondenten zijn de aanwezigheid van goed begaanbare voetpaden, snelheidsbeperking binnen de bebouwde kom en het afschalen van de doorgaande route door het dorp het meest belangrijk.

In onderstaande tabel worden de elementen met betrekking tot veiligheid gerangschikt naar belangrijkheid.

*In bijlage drie van dit rapport zijn de toelichtingen op deze plaatsing terug te vinden.*

| Plaats | Stelling                                                                                                           | Hoogste plaats | Laagste plaats | Gemiddelde plaatsing |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------|
| 1      | Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; | 1.00           | 8.00           | 3.02                 |
| 2      | De snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;                                       | 1.00           | 8.00           | 3.04                 |
| 3      | De doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat;        | 1.00           | 8.00           | 3.75                 |
| 4      | Er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp;                                              | 1.00           | 8.00           | 3.92                 |
| 5      | Er zijn duidelijke voetgangersoversteekplaatsen;                                                                   | 1.00           | 8.00           | 4.94                 |
| 6      | Er zijn snelheid beperkende maatregelen genomen, ook buiten de bebouwde kom;                                       | 1.00           | 8.00           | 5.31                 |
| 7      | Elke verkeerssituatie binnen de bebouwde kom is overzichtelijk ingericht.                                          | 1.00           | 8.00           | 6.00                 |
| 8      | De regulatie van recreatief en toeristisch verkeer;                                                                | 1.00           | 8.00           | 6.02                 |



### Toelichting op de tabel:

Bij deze vragen waren er acht stellingen die op volgorde van belangrijkheid gezet moesten worden. De belangrijkste krijgt een 1 (eerste plaats) en de minst belangrijke een score van 8. Dit betekent dat hoe lager de score/plaatsing is, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt. De gemiddelde score bepaalt de plaats op de ranglijst. Ook hier geldt dat hoe lager het gemiddelde, hoe belangrijker de stelling gevonden wordt.

Uit de resultaten kan de volgende **top vijf op het gebied van veiligheid** gedestilleerd worden:

1. er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat;
2. de snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;
3. de doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat;
4. er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp;
5. er zijn duidelijke voetgangersoversteekplaatsen.

De stellingen op plaats één en twee werden nagenoeg even belangrijk gevonden (een 3,02 en een 3,04)

Opvallend is dat de respondenten de basisinrichting van de verkeerssituatie zoals voetpaden, snelheid, fietspaden en de functie van de weg (niet voor doorgaand transport) belangrijker vinden, dan de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie en de regulatie van het recreatieve verkeer. Overigens worden bij deze laatste wel kanttekeningen geplaatst (zie bijlage drie).

| Stelling                                                                                                           | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | =      | rest   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| De snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;                                       | 43.14% | 9.80%  | 7.84%  | 11.76% | 7.84%  | 80,38% | 19,62% |
| Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; | 21.57% | 17.65% | 25.49% | 21.57% | 5.88%  | 92,16% | 7,84%  |
| Er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp;                                              | 1.96%  | 25.49% | 21.57% | 15.69% | 17.65% | 82,36% | 17,64% |
| Er zijn duidelijke voetgangersoversteekplaatsen                                                                    | 3.92%  | 5.88%  | 5.88%  | 21.57% | 21.57% | 58,82% | 41,18% |
| De doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat;        | 21.57% | 15.69% | 7.84%  | 13.73% | 19.61% | 78,44% | 21,56% |



| Stelling                                                                     | 1     | 2     | 3      | 4     | 5      | =      | rest        |
|------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|-------------|
| Er zijn snelheid beperkende maatregelen genomen, ook buiten de bebouwde kom; | 3.92% | 9.80% | 9.80%  | 7.84% | 11.76% | 43,12% | ↓<br>56,88% |
| De regulatie van recreatief en toeristisch verkeer;                          | 1.96% | 7.84% | 7.84%  | 3.92% | 7.84%  | 29,4%  | 70,6%       |
| Elke verkeerssituatie binnen de bebouwde kom is overzichtelijk ingericht.    | 1.96% | 7.84% | 13.73% | 3.92% | 7.84%  | 35,29% | 64,71%      |

Bovenstaande tabel geeft in percentages weer welke stelling hoe vaak op de eerste tot en met de vijfde plek geplaatst is.

Bijzonder hoog scoort de stelling dat alle wegen binnen de bebouwde kom een maximale snelheid van 30 kilometer per uur zouden moeten krijgen.

Als we kijken naar het percentage stellingen over de top vijf verdeeld, dan zien we dat het grootste deel van de respondenten de begaanbare voetpaden uitermate belangrijk vinden. 92,16% heeft deze stelling in de top vijf staan. Verder valt op dat 82,36% van de respondenten de stelling “er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp” in de top vijf gezet heeft. Dat is eigenlijk een tweede plaats. In de top vijf staat deze stelling echter op de vierde plaats. Dit heeft alles te maken met het percentage respondenten die deze stelling als belangrijkste heeft aangegeven. Hoe hoger de scores op de eerste plaatsen van de top vijf, hoe zwaarder de score meeweegt.

#### 4.3.2 Top drie Enquête resultaat per woonomgeving

Als we naar de resultaten van de vraag over veiligheid kijken in samenhang met de woonomgeving van de respondenten dan kan de volgende tabel worden samengesteld.

| Plaats | Wonende aan de Hoofdstraat                                                                                  | Wonende aan een zijstraat                                                                                          | Wonende in een wijk grenzend aan                                                                                                                                                                                 |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | de doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat; | er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; | de snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;<br><br>én<br><br>er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; |



| Plaats | Wonende aan de Hoofdstraat                                                                                         | Wonende aan een zijstraat                                                                                                                                                                             | Wonende in een wijk grenzend aan                                      |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 2      | er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; | de snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;                                                                                                                          | Er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp; |
| 3      | de snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;                                       | de doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat;<br><br>én<br>Er zijn snelheid beperkende maatregelen genomen, ook buiten de bebouwde kom; | -                                                                     |

### 4.3.3 Top drie enquête resultaat leeftijdscategorie

De resultaten over veiligheid bekeken met het oog op de leeftijdscategorie waartoe de respondenten behoren, geeft de onderstaande tabel.

| Plaats | 18-25 | 25-35                                                                         | 35-50                                                                         | 50-67                                                                                                              | 67 en ouder                                                                   |
|--------|-------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | -     | Er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp;         | Er zijn snelheid beperkende maatregelen genomen, ook buiten de bebouwde kom;  | Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat; | De snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;  |
| 2      | -     | Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de | Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de | De snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur;                                       | Er zijn goed begaanbare voetpaden langs alle hoofdwegen in het dorp, zoals de |





| Plaats | 18-25 | 25-35                                                                        | 35-50                                                                 | 50-67                                                                                                       | 67 en ouder                                                                                                 |
|--------|-------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |       | Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat;                                         | Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat;                                  |                                                                                                             | Hoofdstraat en de Zuiderhoofdstraat;                                                                        |
| 3      | -     | De snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom beperken tot 30 km per uur; | Er zijn goed begaanbare fietspaden langs alle hoofdwegen in het dorp; | De doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat; | De doorgaande vervoersroutes (vrachtwagenvervoer, paardentrailers etcetera) lopen niet door de Hoofdstraat; |

De resultaten per woonomgeving en per leeftijdscategorie variëren wel, maar over de hoofdlijnen is men het wel eens. De stellingen variëren in belangrijkheid, maar strekken zich telkens uit over de eerst vier van de top vijf.



## 5 Conclusie

Als verkeerscommissie zijn we verheugd dat de resultaten van de enquête een duidelijk beeld geven van de knelpunten die voorliggen.

De inrichting en de functie van de Hoofdstraat is voor nagenoeg iedereen, dus ook voor de mensen die niet woonachtig zijn in de Hoofdstraat, een belangrijk aandachtspunt. Denk hierbij aan:

- d) de opmerkingen over de functie als doorgaande route in het kader van leefbaarheid, maar ook in het kader van veiligheid;
- e) de opmerkingen over de veiligheid van verkeersdeelnemers door een niet optimaal ingerichte verkeerssituatie aan de Hoofdstraat. Dit in het kader van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Genoemd worden goede voetpaden, overigens geldt dit ook voor de voetpaden in de wijken grenzend aan de Hoofdstraat, veilige fietsstroken zonder hoge trottoir banden, een maximale snelheid van 30 kilometer, het aanbrengen van een duidelijke schoolzone en oplossingen voor de parkeerproblematiek. Bij deze laatste wordt het niet goed geregelde parkeren van met name recreanten, maar ook vrachtwagens langs de Hoofdstraat genoemd. Hierdoor ontstaan erg gevaarlijke verkeerssituaties, met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.
- f) de opmerkingen over veiligheid door de hoeveelheid vrachtverkeer, het optrekken van motoren, maar ook veel opmerkingen over overlast door de toename van toerisme en het verkeers- en parkeergedrag van recreanten.

Verder wordt het door iedereen belangrijk gevonden dat er voldoende voorzieningen in het dorp zijn en dat deze ook goed bereikbaar zijn. Denk hierbij aan winkels, zorg- en onderwijsvoorzieningen.

Wat wel opvalt is het verschil in leefbaarheidsbeleving tussen de inwoners die wonen aan de Hoofdstraat met de andere inwoners van Exloo. Waar de aanwezigheid van veel natuur voor de respondenten die in een zijstraat of een wijk grenzend aan de Hoofdstraat op nummer twee of drie staat, komt deze stelling niet voor in de top drie van de respondenten uit de Hoofdstraat. Voor hen was de stelling “wegen die een voorzichtige verkeersdeelname uitlokken (denk hierbij aan snelheid remmende maatregelen, maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals bijvoorbeeld kinderen zichtbaarder en meer beschermd maken)”, erg belangrijk en geplaatst op drie.

Ook voor de verkeersinrichting van de zijstraten van de Hoofdstraat én de wegen in de wijken wordt aandacht gevraagd. Denk hierbij bijvoorbeeld over de opmerking over de slechte staat van de voetpaden bij de voorzieningen voor onze oudere dorpsgenoten.

Als we kijken naar de zelfredzaamheid van een ieder die in ons dorp woonachtig is, ongeacht leeftijd en fysieke belemmeringen, valt er echt nog winst te behalen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Dit komt in het gros van de aanvullende opmerkingen van de respondenten wel naar voren.



## 6 Verbetervoorstel(len)

Naar aanleiding van de gepresenteerde resultaten en de eigen praktijkkennis heeft een groep van zes inwoners gebrainstormd over de “do’s” en “dont’s” voor wat betreft de drie pijlers leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. De foto’s hiervan zijn opgenomen in bijlage vier.

Vooraf: het onderzoek heeft zich met name gericht op de situatie in het dorp. Echter sommige knelpunten kunnen alleen of wellicht beter/efficiënter opgelost worden op regionaal niveau. Denk aan beperking doorgaand verkeer : als het niet door Exloo gaat, waar dan wel langs.

Passende oplossingen vergen wellicht een gedegen verkeersstromen analyse, en overleg met betrokken verkeerdeelnemers en vervoersorganisaties

Samengevat de “**to do’s**”

- Verbeter de verkeerssituatie in de Hoofdstraat door een aantal veranderingen door te voeren:
  - als eerste en belangrijkste, zorg voor maatregelen die bevorderen dat de ontsluiting van de N34 met het achterland niet door de Hoofdstraat in Exloo loopt, maar zorg er tevens voor dat je het probleem niet naar andere dorpen
  - voetpaden beter bestraten en laten overlopen in de straat. Geen hoge randen meer en geen kuilen aan het eind van een “afgang” naar de straat;
  - duidelijk aangegeven voet- en fietspaden;
  - een duidelijke schoolzone;
  - meer oversteekplaatsen ;
  - zorg voor voldoende parkeerplekken;
  - wellicht het verbieden van vrachtverkeer op de momenten waarop er spitsdrukte is in het dorp; bijvoorbeeld tijdens de in- en uitgang van school.
- Meer “blauw” zichtbaar op straat, dus lopend of fietsend.

Samengevat de “**dont’s**”

- Zorg dat je het karakter van het dorp, een rustig, vriendelijk én authentiek esdorp, niet aantast;
- Geen drempels, die helpen slechts tijdelijk. De verkeersdeelnemers weten al snel hoe snel je deze kunt nemen, bovendien is het ook niet bevorderlijk voor de hulpdiensten ( en de mensen die achterin de ziekenwagen liggen!);
- Toerisme niet bevorderen. Houdt het dorp levendig door evenementen te faciliteren, maar houdt permanente, dus dagelijkse recreatie binnen de grenzen. De overlast van deze vorm van recreatie wordt als groot ervaren en bovendien zorgt dit met grote regelmaat voor gevaarlijke verkeerssituaties. Deze worden vergroot doordat deze recreanten vaak in groepen de weg op gaan en onder andere door groepsdruk en onvoldoende voertuigbeheersing voor meer overlast zorgen dan nodig zou zijn. Dit gaat specifiek over de gebruikers van de e-fietsen, scooterhuurders en de e- karretjes.



De verkeerswerkgroep heeft vorig jaar een verbetervoorstel gemaakt en aan de groep inwoners die bij de presentatie van 25 april waren is gevraagd om feedback te geven.

## 6.1 Voorstel verkeerswerkgroep

**Onderwerp:** Kruispunt Valtherweg-Hoofdstraat

In eerste instantie dachten we aan het creëren van een Shared Space verkeersconstructie, maar na verdieping in “Shared Space”, onder andere door het lezen van de evaluatie onderzoeken en de evaluaties van gemeentes die hier al bekend mee waren, kwamen we tot de conclusie dat deze op het kruispunt Valtherweg-Hoofdstraat niet gewenst is. Deze manier van ruimtelijke inrichting is wel bij uitstek geschikt voor het gebied rondom Bussemaker en de Schaapskooi, dat in wezen de kern van het dorp zou moeten zijn.

**Uitgangspunt** voor alle ruimtelijke inrichting van het dorp Exloo en het directe buitengebied is wat ons betreft de volgende:

*Het dorp moet ogen wat het in wezen is: een gezellig Drents boeren (es)dorp.*

Voorliggende wensen:

- geluidsafname;
- vermindering van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en duidelijkheid hierin;
- veilig en toegankelijk voor een ieder die deelneemt aan het verkeer ( wandelaar, fietser, gemotoriseerd verkeer, schaap);
- parkeergedrag.

Voorgestelde verbeteringen met als basis het door ons geformuleerde uitgangspunt:

- versmallingen op de hoofdstraat mbv Drentse keien. Deze Drentse keien stellen telkens iets anders voor. Je kunt denken aan: schapen ( zoals in het begin van het dorp, een gedichtenkei, oid. Het fietspad loopt achter de versmalling langs, dus gaat evenwijdig aan het voetpad;
- de Hoofdstraat moet beklinderd worden met een geluidsarme variant;
- aan beide kanten voetpaden en een fietsstrook. Het voetpad is slechts beperkt hoog en bij beide soorten paden wordt gebruik gemaakt van een kleurmarkering (ook voor kleurenblinde mensen goed te onderscheiden), zoals dit ook binnen Shared Space gedaan wordt;
- kruispunt Valtherweg-Hoofdstraat op de manier van Klazienaveen, met in het midden een natuurlijk pleintje met wederom ook Drentse keien;
- zandpaden uit de openbaarheid halen, om onder andere de nu al veel gebruikte sluiproutes te blokkeren;
- een centraal parkeerterrein, waarvan uit alle voorziening bediend worden. Denk bijvoorbeeld aan de herinrichting van de openbare ruimte naast en achter het gemeentehuis.

Dit kan vanuit verschillende beleidsterreinen geïnitieerd worden :

- De versmallingen kunnen onder andere worden geïnitieerd vanuit cultuur. Geef verschillende “Kunstenaars” uit onze gemeente om binnen de grenzen van de gegeven ruimte en de eis dat de versmalling een kunstwerk mbv Drentse keien zou moeten zijn de opdracht om er één te ontwerpen/maken.

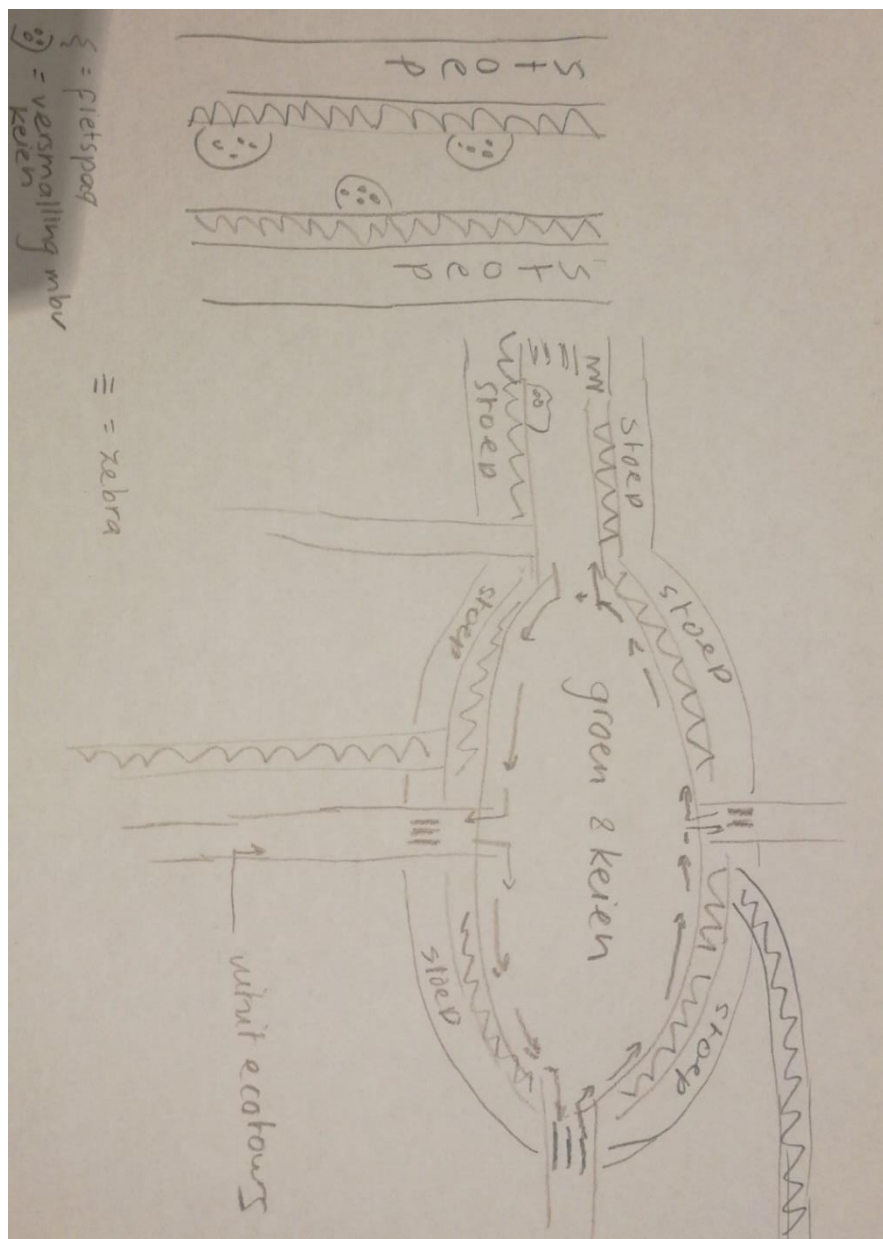


- Het groene gedeelte kan wellicht onder gebracht worden bij een zorginstantie die veel met groen doet.
- Bestrating, deel van rotonde en deel van Shared Space door de afdeling die over verkeer gaat.
- Verder kan ook de afdeling Toerisme en recreatie vanuit bovenstaande overwegingen, dit trekt tenslotte ook mensen naar ons dorp, ipv dat het mensen afstoot, bijdragen aan de ontwikkeling van dit plan.

Acties:

1. Specifiek ontwerp kruispunt.
2. Uitwerking plan versmallingen Hoofdstraat.
3. Onderzoek naar het bestaan van landelijk ogende, maar goed berijdbare geluidsarme bestrating.
4. Uitwerking Shared Space Bussemaker, Schaapskooi e.o..
5. Uitwerking centraal parkeerterrein.

Tekening versmalling Hoofdstraat en tekening kruispunt Valtherweg





### 6.1.1 Feedback op plan verkeerswerkgroep

De groep aanwezigen gaf de volgende feedback:

Een plan als deze slaagt alleen als je geregeld hebt dat het (professionele) doorgaande verkeer niet meer door de Hoofdstraat loopt.

Er werd getwijfeld bij de haalbaarheid van een Shared Space in het gebied bij Bussemaker en de Schaapskooi.

Zorg er voor dat je niet op de stoel van de gemeente gaat zitten , maar doe vooral welsuggesties.



## 7 Bijlage 1: Toelichtingen bij de vraag over Leefbaarheid.

### 7.1 Toelichting bij het gegeven cijfer over leefbaarheid:

#### Aandachtspunten

- De gewasbescherming op aanpalende landbouwgrond.
- Veel overlast van toenemende verkeersdruk, toeristen (Ekotours) en razende motoren.
- Toerisme is belangrijk, maar soms wel een grote belasting door de verkeersdruk die dit met zich meebrengt.
- We zijn hier 4 jaar terug komen wonen, en sinds die tijd is het verkeer in de straat meer toegenomen. Mede door sluiting van de afslag bij Odoorn.
- Een gemiddelde: buiten het toeristenseizoen 3 á 4 sterren; erbinen 2
- Veel hinder van wegverkeer.
- Zou meer sterren willen geven, maar verkeer is wel een punt.
- Mooie omgeving maar te hard en te veel gereden met auto's, vrachtauto's en zware voertuigen.
- De maximum snelheid op de Hoofdstraat ligt te hoog. Die moet overal naar 30 km/ uur. De weg vanaf de N34 naar Exloo kan naar 60 km/ uur. Dit is toch een weg om van te genieten. Niet om te scheuren. Wij zijn toch Cittaslow!
- Directe leefomgeving met weinig verkeer (-lawaai) goed bereikbaar. Hoofdstraat om de wijk te bereiken rampzalig door veel (vracht)verkeer en de vele geparkeerde auto's.
- Verkeerslawaai door slecht wegdek.
- Veel overlast van te hard rijdend verkeer en lawaai door slecht asfalt
- Geen 4 of 5 door toename verkeer en hardrijdende (vracht)auto's.
- Fantastisch om in Exloo te wonen, alleen de Hoofdstraat is levensgevaarlijk.
- Versobering winkelaanbod en het maken van het dorp tot een grote parkeerplaats.
- Hard rijdend verkeer.

#### Tops

- Prima dorp en goede wegen.
- Voldoende ruimte en rust.
- Mooie rustige wijk met relatief weinig verkeer.
- Prima wonen.
- Ik woon met veel plezier.

#### Overig

- Kan altijd beter.



## 7.2 Toelichting bij de plaatsing

### Aandachtspunten

- Sommige dorpsgenoten jagen als idioten.
- De verkeerssituatie is niet prettig en de stoepen zijn niet heel veilig bijv. voor de ouderen met rollators.
- Veel lawaai door slecht wegdek.
- Geen verkeersreglement maatregelen zoals drempels of bloembakken.
- Hoofdstraat is slecht, veel lawaai.
- Centrale parkeergelegenheid, weg vd Hoofdstraat.
- Geluiddempend wegdek betreft Hoofdstraat deel van N34 tot aan het dorp.
- De voetpaden liggen op veel plekken, oa Westeresweg, niet vlak vanwege wortels van naastliggende bomen. In de wijk waar veel ouderen wonen is dit een groot probleem. Velen zien zich genoodzaakt op straat te lopen.
- Hoge banden langs de Hoofdstraat, levensgevaarlijk, je kunt op de fiets geen kant op. Graag de winkels behouden in het dorp.





## 8 Bijlage 2 Toelichtingen op de vraag over bereikbaarheid

### 8.1 Toelichting bij het gegeven cijfer over **bereikbaarheid**

#### Aandachtspunten

- Prima berijdbare toegangswegen; nadeel: daardoor de N34 snel bereikbaar via de bebouwde kom. verkeersremmende maatregelen (bv. ook snelheidscontroles) daardoor wenselijk.
- Te drukke Hoofdstraat met te veel geparkeerde voertuigen.
- Alleen openbaar vervoer is onder de maat.
- Ondervind hinder van snelheidsbeperkende maatregelen in Odoorn en Klijndijk. Geeft onrust en ergernis denk aan remmen, optrekken, manoeuvreren en schudden in auto. Zelfs zonder te hard rijden.
- Zoals reeds vermeld kunnen voetpaden worden verbeterd, oftewel opnieuw worden gelegd.

#### Tops

- Goed bereikbaar per auto of fiets en redelijk met Openbaar Vervoer.
- Er is een mooie busverbinding en de fietspaden naar Emmen of Borger zijn prachtig gelegen.
- Alles in Exloo is prima bereikbaar.
- Kleine kern, prima bereikbaar. Indien elders parkeren alles te voet goed te bereiken.
- Centraal tussen Borger en Emmen die gemakkelijk te bereiken zijn via de n34 en de andere kant op via 1e en 2e Exloërmond kom je gemakkelijk richting de Groninger kant.
- Prima bereikbaar

#### Overig

- In een dorp heb je niet alles dichtbij maar dat is logisch in een dorp

### 8.2 Toelichting bij de plaatsing

#### Aandachtspunten

- Alle vervoersactiviteiten binnen Exloo op de fiets, naar de periferie met de auto als dit verder is dan 10 km.
- Het is prima, behalve als er iets te doen is in het dorp. Dan kunnen we niet meer van ons eigen erf of op ons eigen erf komen. Alles wordt volgezet op ons eigen erf. Dus betere parkeer plaatsen aangeven/begeleiden. Er wordt aan beide zijde van de Grootakkersweg geparkeerd met gevolg dat we niet te bereiken zijn voor brandweer/ambu en de boer niet meer de straat uit kan. Graag parkeerverbod.

#### Tops

In het dorp doe ik alles lopend of op de fiets.



## 9 Bijlage 3 Toelichting bij de vragen over veiligheid

### 9.1 Toelichting bij het gegeven cijfer over **veiligheid**.

#### Aandachtspunten

- De toename van toerisme zorgt voor een steeds minder veilig gevoel.
- Gebruikers van de wegen houden zich niet of nauwelijks aan de toegestane maximum snelheden.
- Maximum snelheid in dorpskern en buitengebied is prima. Verlichting in buitengebied zou wel beter kunnen.
- Drukke weg, zonder apart fietspad en daardoor met (deels) een voetpad dat vooral door fietsers wordt gebruikt. Onoverzichtelijk voor fietsers om over te steken en een onvoldoende aangegeven schoolzone. De voorrangskruisingen aan beide kanten van de Hoofdstraat zorgen ervoor dat het verkeer met een veel te hoge snelheid het dorp in rijdt.
- Drukke verkeersader voor doorgaand verkeer midden door dorp (Hoofdstraat)
- Ondanks 30 km rijden sommigen als idioten.
- Drukke Hoofdstraat waarop te hard wordt gereden
- Straat is een racebaan. Onduidelijke plek op de weg voor fietsers en voetgangers. Inhalen op onmogelijke plekken. Vrachtwagens die vol over de hoofdstraat knallen.
- 99% rijdt te hard inclusief de politie en teveel te snelle elektrische fietsen
- Er wordt te hard gereden en het is heel druk in de kern van het dorp o.a. op de Hoofdstraat en Zuiderhoofdstraat.
- Er wordt regelmatig te hard gereden. En fietsen op de Hoofdstraat is soms een echte uitdaging.
- Geen problemen in de straat, alleen soms minder veilige situaties in de Hoofdstraat.
- Teveel vrachtverkeer in dorp. toename onveiligheid door Ecotours.
- Te veel doorgaand vrachtverkeer.
- Te druk. Veel vrachtverkeer en er wordt te hard gereden.
- De Hoofdstraat is doodeng met oversteken van mijn kinderen naar school.
- Teveel parkeerplaatsen langs de openbare wegen. Centraler regelen.
- Er wordt idioot hard gereden op de Hoofdstraat door veel en zwaar verkeer. De oversteek naar school zit in een bocht en is door de geparkeerde auto's ook nog eens erg onoverzichtelijk. Verder is er op geen enkele manier aangegeven dat er overstekende kinderen zijn en dan bedoel ik niet eens alleen de plek bij school. Ik vind dat de schoolzone sowieso aangegeven moet worden met strepen op straat, de bekende Julie-palen en wat mij betreft ook knipperende verlichting op de oversteek momenten voor en na schooltijd.
- Veiligheid niet goed voor kinderen om over te steken bij school en fietsers op Hoofdstraat omdat er te hard gereden wordt
- Er wordt vooral 's nachts hard gereden, ook door vrachtwagens
- Er wordt echt veel te hard gereden in de Hoofdstraat, met name door vrachtwagens. Die vormen echt een gevaar. Meer en duidelijkere 30 km borden. Ook in de omliggende straten in Exloo wordt harder gereden dan 30 km. Zeer gevaarlijk en irritant.



- Prima, hoewel de hoeveelheid aan vrachtverkeer, met name tijdens campagnes, mij zorgen baart. Tevens de snelheid van dit vrachtverkeer. Wellicht kan een gesprek tussen gemeente en bedrijven hieraan bijdragen
- Hard rijdend verkeer.
- Zoals ik al eerder aan gaf. Hoge stoepranden, en parkeerverbod Grootakkersweg

## 9.2 Toelichting bij de plaatsing

### Aandachtspunten

- Alle maatregelen die de snelheid beperken en de weggebruikers duidelijkheid bieden hebben prioriteit.
- De punten die hier boven staan zijn helaas niet allemaal gerealiseerd in ons dorp.
- Voetgangersplaatsen zijn niet aanwezig??
- Vooral het beperken van de snelheid in het hele dorp met o.a. snelheid brekers en alternatieve route voor het zware verkeer of zware verkeer omleiden.
- Alle stellingen hierboven gelden, van alles mist wel wat binnen Exloo
- Teveel parkeerplaatsen langs de Hoofdstraat.
- Er zijn geen duidelijke oversteek plaatsen. Laatste gedeelte van de Hoofdstraat naar het Boschrand is voor fietsers geen rode strook gemaakt.
- Zoals al eerder gemeld, meer borden 30 km, misschien hier en daar een verkeersdrempel.
- Van alle stellingen kan ik geen overtuigend oordeel geven. Het blijft vaag.
- De kruising bij de "hubo" vanaf de Valtherweg wordt met regelmaat voorrang genomen. Dit is misschien onduidelijk maar ook gevaarlijk.

### Tops

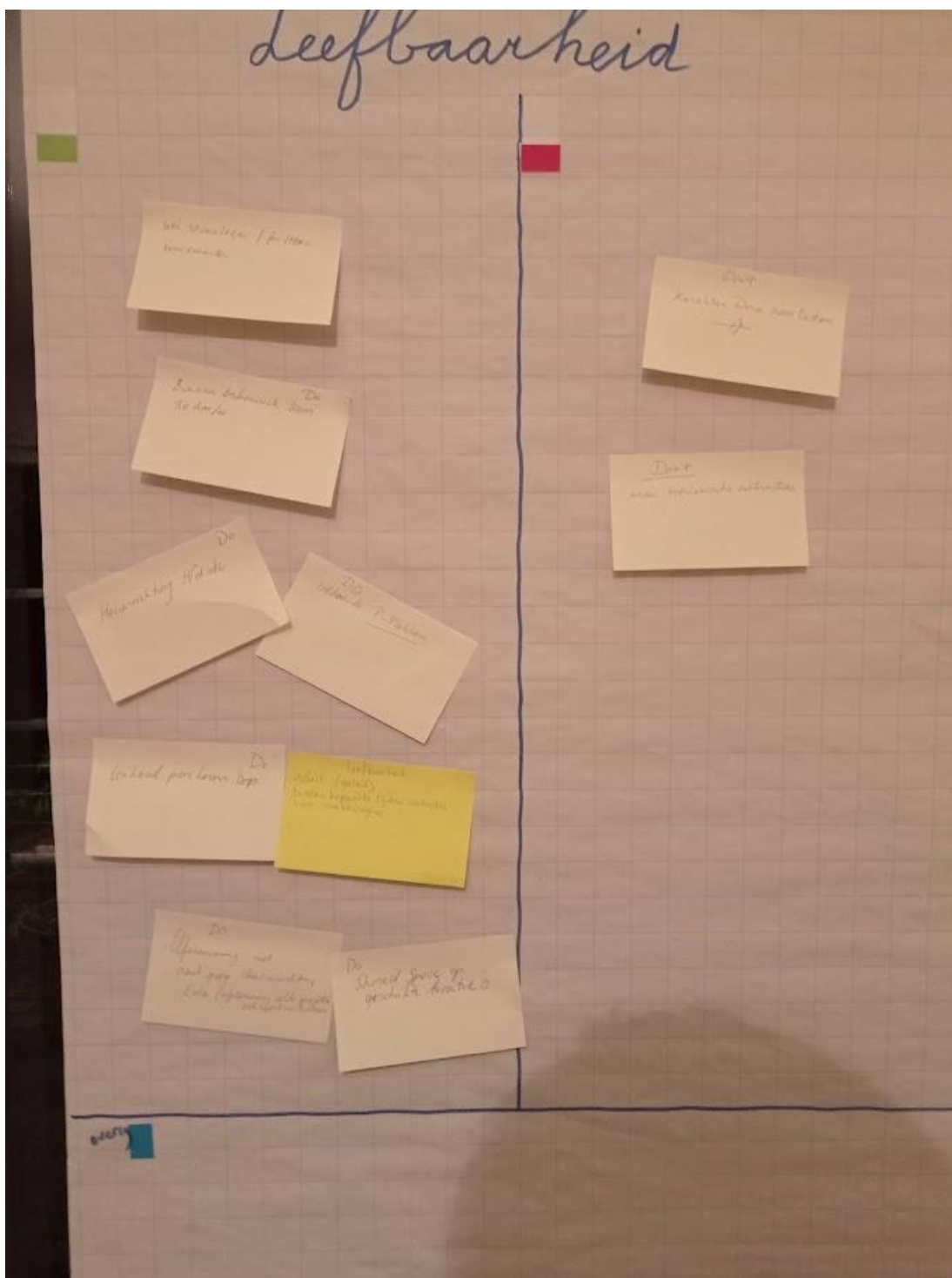
-

### Overig

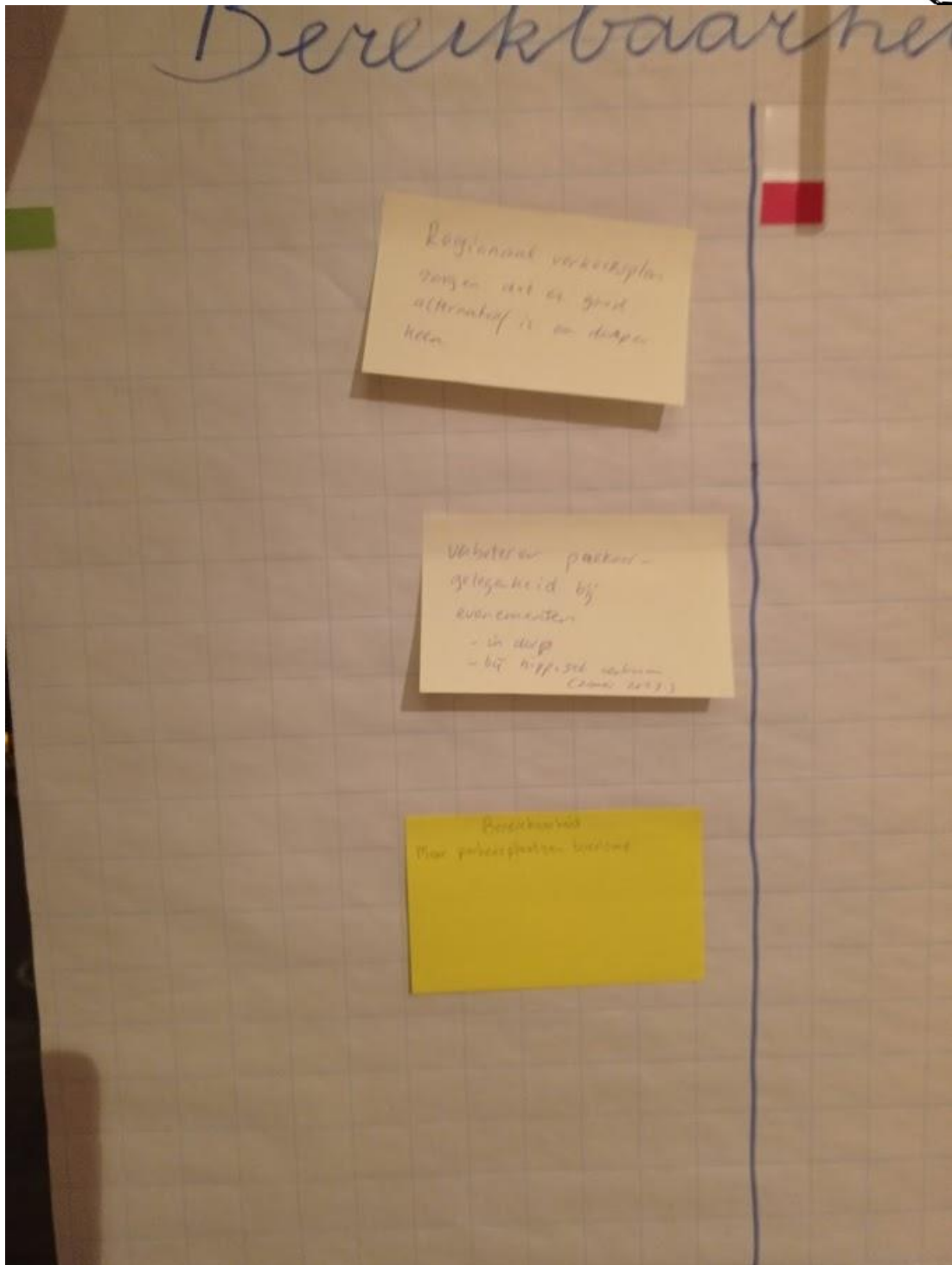
Bij deze vraag was de vraagstelling niet voor iedereen duidelijk. Dit kan aan de vraagstelling liggen, maar het kan ook zijn dat de betreffende respondenten de achtergrondinformatie niet gelezen hebben. Deze kon namelijk apart gedownload worden.



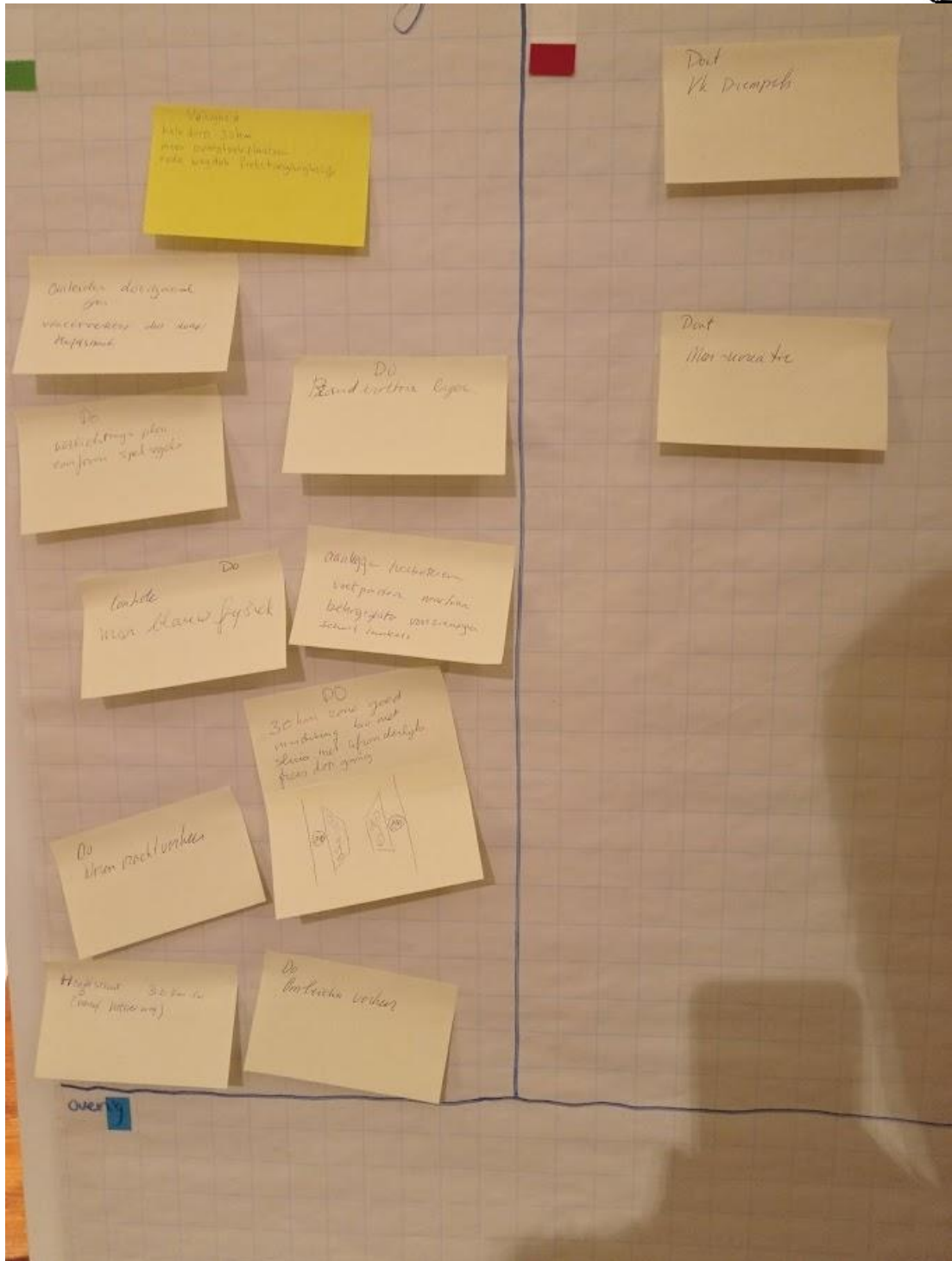
# 10 Bijlage 4 Foto's brainstorm inwoners Exloo



Figuur 1 Thema Leefbaarheid



Figuur 2 Thema bereikbaarheid



Figuur 3 Thema Veiligheid