Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)

Gemeente Westerveld 2020 - 2030

GemeenteWesterveld

Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)

Gemeente Westerveld 2020 - 2030

Opdrachtgever: gemeente Westerveld

Status: definitief/01 – vastgesteld door de gemeenteraad op 22 december 2020

Datum: 22 december 2020

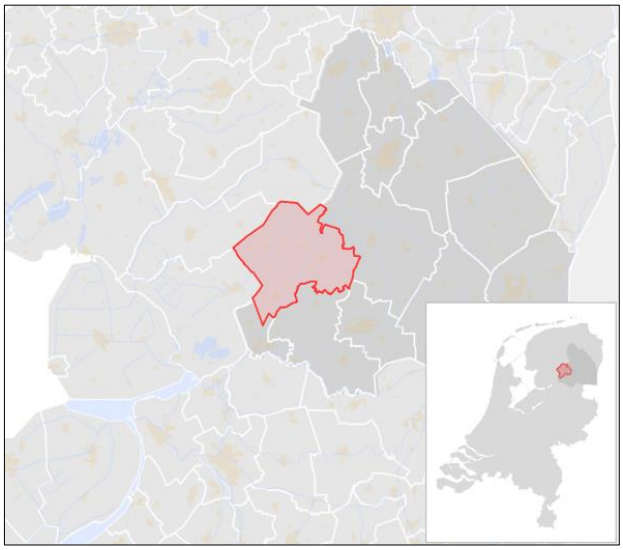
Auteurs: Roelofs Advies en Ontwerp BV

Documentnummer: R01-D01-21007193

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

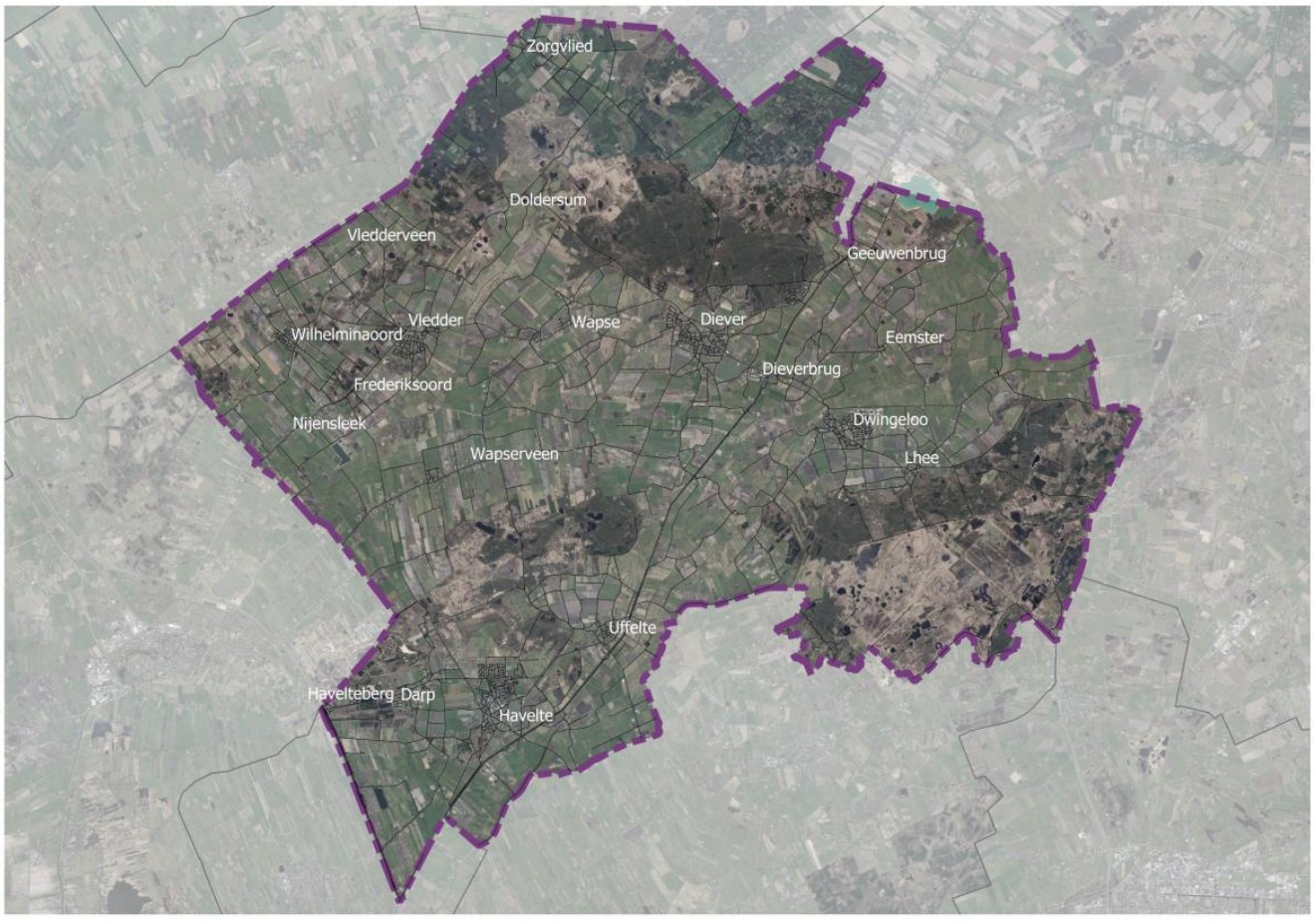
Kenschets Westerveld

Westerveld is een plattelandsgemeente, gesitueerd in het zuidwesten van de provincie Drenthe.



Met een oppervlakte van 283 km^2 en een inwonertal van 19.460 (1 januari 2020) betreft het één van de dunbevolkste gemeenten van Nederland.

De gemeente is in 1998 ontstaan na een fusie van de gemeenten Dwingeloo, Diever, Havelte en Vledder. De huidige gemeente bestaat uit vier grotere kernen (Dwingeloo, Diever, Havelte en Vledder) en 22 kleinere tot zeer kleine kernen met ieder hun eigen cultuur, karakter en historie.



Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding en uitgangspunten 1
1.2 Doelstelling 2
1.3 Werkwijze 2
1.4 Leeswijzer 2
2 Beleidskaders 3
2.1 Landelijk 3
2.2 Provinciaal & regionaal 4
2.3 Gemeentelijk 5
3 Evaluatie & inventarisatie 9
3.1 Evaluatie voorgaand GVVP 9
3.2 Inventarisatie huidige situatie 16
3.3 Aandachtspunten & knelpunten 24
4 Speerpunten 25
4.1 Verkeerstructuur 26
4.2 Fiets 29
4.3 Verkeersveiligheid 34
4.4 Schoolroutes en schoolomgevingen 37
4.5 Recreatief en toeristisch verkeer 39
4.6 Verkeerseducatie 40
4.7 Parkeren 41
4.8 Duurzaamheid 42
4.9 Wensbeeld inrichting infrastructuur 46
5 Uitvoeringsprogramma 49
5.1 Maatregelen 49
5.2 Prioritering 51
5.3 Uitvoeringsprogramma Verkeer 52

Bijlagen I t/m XI

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en uitgangspunten

Het voorgaande Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) van Westerveld heeft een looptijd van 2011 tot 2020. Een eerder voorziene tussentijdse actualisatie is niet uitgevoerd. Gezien de ontwikkelingen in de gemeente en 'verkeersland' is voor de gemeente Westerveld het voorliggende nieuwe GVVP opgesteld.

De aanleiding voor voorliggend GVVP is drieledig:

- De Planwet Verkeer en Vervoer schrijft in artikel 8 voor dat de gemeente zorgdraagt voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer;
- Het voorgaande GVVP had een looptijd tot 2020 en is dus niet meer vigerend;
- Er hebben zich verschillende (verkeerskundige) ontwikkelingen voorgedaan en zijn er in de gemeente nieuwe verkeerskundige onderwerpen actueel geworden.

In voorliggend GVVP zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd. Het GVVP:

- voldoet aan de Planwet Verkeer en Vervoer;
- heeft als basis het Duurzaam Veilig Wegverkeer concept (DV3);
- geeft een kader van waaruit verkeersplannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd en op basis waarvan verkeersproblemen kunnen worden aangepakt;
- geeft handvaten om éénduidig en helder te kunnen communiceren naar inwoners voor wat betreft verkeersvragen en/of problemen;
- Is mede tot stand gekomen op basis van participatie. Naast inbreng van stakeholders en dorpsbelangenverenigingen is ook gebruik gemaakt van input uit voorgaande participatietrajecten (BrinQ, Lokale aanpak fietsveiligheid en Westerveld Natuurlijk).

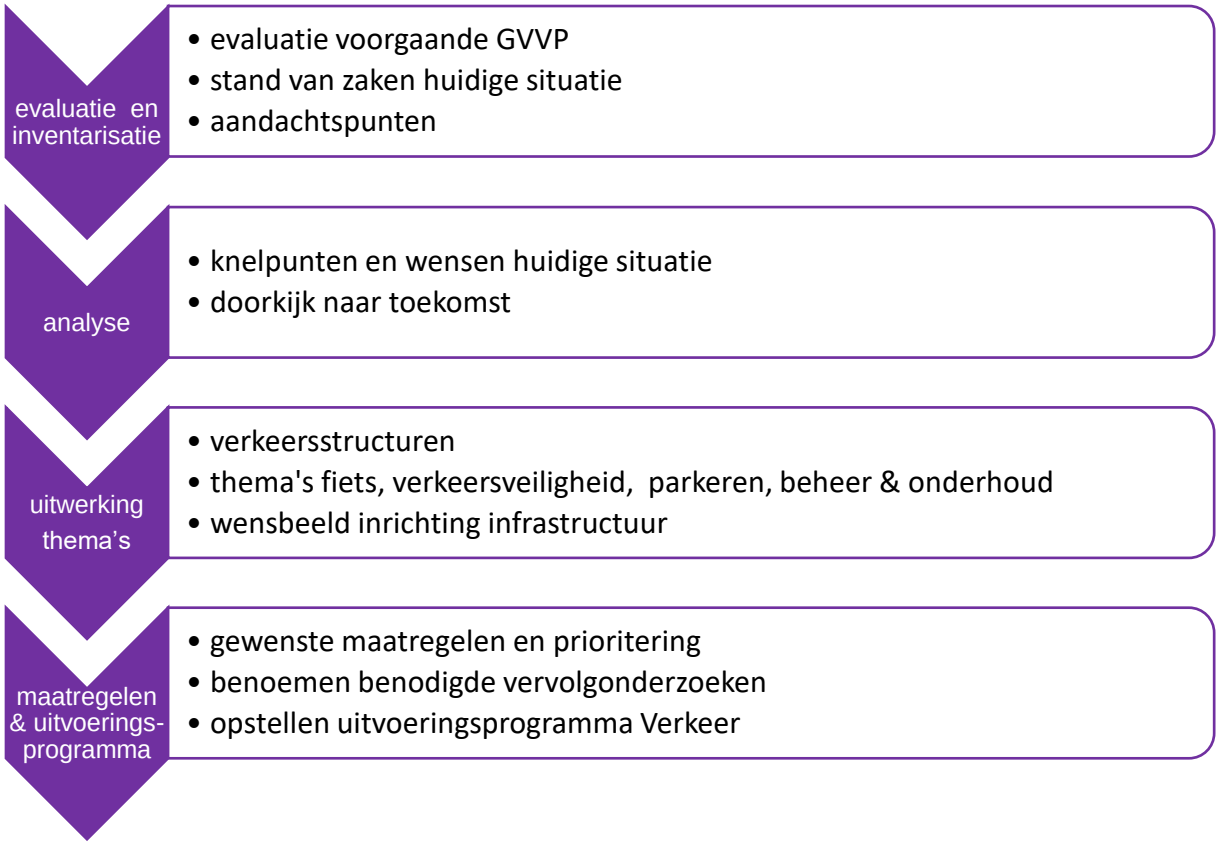
1.2 Doelstelling

Voorliggend GVVP geeft richting en vorm aan het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid voor de periode 2020-2030, waarbij in 2023, 2026 en 2029 actualisaties zijn voorzien. Daarbij vormt het GVVP ook een toetsingskader voor (ruimtelijke) ontwikkelingen en een handvat voor de inrichting van openbare infrastructuur.

In de verschillende dorpskernen moet een goede balans gevonden worden tussen woongebied, verkeersgebied én aantrekkelijk verblijfsgebied voor inwoners én toeristen. Fietsverkeer is van groot belang: het is gezond, schoon en toeristisch-recreatief gezien is fietsen ook een belangrijke reden Westerveld te bezoeken. Fietsen verdient een eigen visie. In het GVVP is dan ook een visie op hoofdlijnen met betrekking tot fietsen in Westerveld verwoord.

1.3 Werkwijze

Onderstaand figuur toont schematisch de doorlopen stappen bij de totstandkoming van voorliggend GVVP. Voorafgaand aan deze inhoudelijke stappen, heeft de gemeenteraad in januari 2019 de Startnotitie GVVP vastgesteld. In deze startnotitie zijn de hoofdonderdelen en het proces beschreven. In bijlage I is een toelichting op het participatietraject opgenomen.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het beleidskader vanuit het Rijk, provincie, regio en gemeente beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de evaluatie en inventarisatie. De speerpunten van het verkeer- en vervoersbeleid zijn per thema opgenomen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 bevat het uitvoeringsprogramma.

2 Beleidskaders

2.1 Landelijk

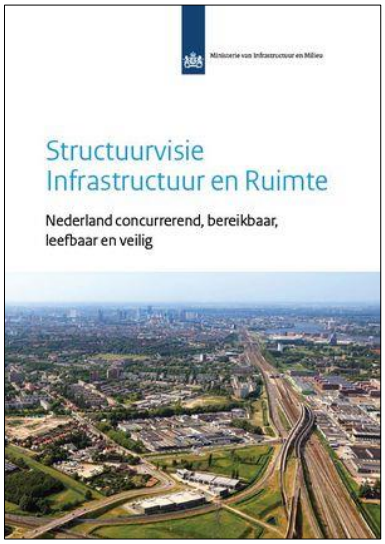
Planwet Verkeer en Vervoer

De ‘Planwet verkeer en vervoer’ regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. De in 1998 aangenomen wet regelt dat de genoemde overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren. Met de ‘Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte’ (het rijksbeleid) als uitgangspunt stellen de provincies en regio’s vanuit de planplicht een ‘Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan’ (PVVP) op.

Gemeenten hebben geen planplicht, maar een zorgplicht. De gemeente Westerveld moet zorgen voor het zichtbaar voeren van een ‘samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer’. Het opstellen van voorliggend GVVP is hiervoor het geëigende middel.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een structuurvisie van het Rijk die ingaat op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. Te denken valt aan wegen, spoor, scheepvaart, woningbouw, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004.



De doelstelling vanuit de SVIR is verbetering van concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefomgeving, milieu en water. Tevens is decentralisatie een belangrijk begrip, om de toenemende ruimtelijke verschillen van Nederland maatwerk te bieden.

VN-verdrag inzake rechten van personen met handicap

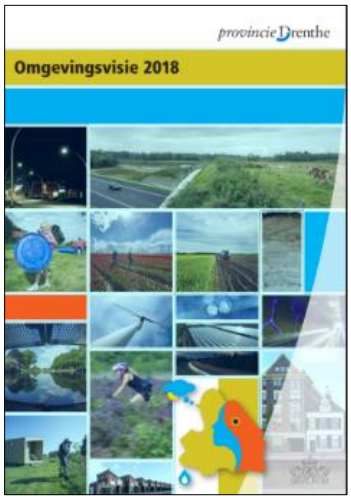
In juni 2016 heeft Nederland het VN-Verdrag inzake rechten van personen met een handicap (hierna VN-Verdrag) geratificeerd. Het Rijk, waar gemeenten onderdeel van uit maken, is als partij verplicht het verdrag te implementeren. Voor het verkeer- en vervoersbeleid van Westerveld is het grondbeginsel ‘toegankelijkheid’, zoals opgenomen in de artikelen 9 en 20, het meest relevant.

Het gaat hierbij met name om de fysieke toegankelijkheid van vervoer en openbare ruimtes. Het betreft niet alleen toegankelijke bussen, maar ook de haltes, wegen ernaartoe en parkeervoorzieningen. Andere voorbeelden voor de (openbare) ruimte zijn brede trottoirs zonder obstakels en harde ondergrond van wandelpaden (bijvoorbeeld door natuurgebied).

2.2 Provinciaal & regionaal

Op provinciaal en regionaal niveau zijn er verschillende beleidsdocumenten met een looptijd tot en met 2020. Momenteel wordt er op niveau gewerkt aan een update en herijking van dit beleid. Bij het opstellen van dit GVVP zijn onderstaande beleidskaders nog van toepassing.

Provinciale Omgevingsvisie Drenthe



De provinciale Omgevingsvisie voor Drenthe (2018) zet onder andere in op het creëren van voorwaarden voor een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit van goederen en personen. Hierbij zijn de volgende ambities vastgesteld:
1. een betrouwbaar en toegankelijk netwerk passend bij de vraag;
2. een duurzaam, veilige inrichting van het netwerk;
3. een slim, duurzaam en verkeersveilig gebruik van het netwerk.

De uitwerking van mobiliteitsambities zet in op een goed functionerend hoofdwegennet (o.a. A28, A32 en N381), maar ook op een regionaal netwerk voor diverse vervoerswijzen. Naast gemotoriseerd verkeer gaat het hierbij ook om openbaar vervoer en fietsverkeer, waarbij recreatieve verbindingen specifiek worden benoemd.

Om het aantal verkeersslachtoffers tot nul te reduceren wordt ook ingezet op een Duurzaam Veilige weginrichting op alle wegen in Drenthe. Tevens moet verkeerseducatie voor alle leeftijdscategorieën en handhaving bijdragen aan de ambitie. Ook is het streven om de mobiliteit een meer duurzaam karakter te geven, door toepassing van milieuvriendelijke vervoerswijzen en een slim gebruik van het netwerk.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) (update volgt eind 2020/begin 2021)

Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot en met 2020 aan de hand van onderstaande thema's:
1. ruimtelijk-economische ontwikkeling;
2. bereikbaarheid;
3. veiligheid;
4. leefomgeving;
5. innovatie;
6. samenwerking.

Binnen deze thema's zijn doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en prioritaire projecten. De bijbehorende uitvoeringsagenda wordt jaarlijks uitgewerkt in een Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP). Het PUP is niet alleen gebaseerd op het PVVP, maar ook op de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2011-2020 en de Fietsnota Drenthe 2014-2020.

Strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe 2011-2020 (update volgt medio 2021)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2011-2020 (SPVVD) vormt voor het thema verkeersveiligheid de bouwsteen voor (de uitwerkingen van) het PVVP. Het plan geeft de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid weer en is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Op basis van de missie om Drenthe (nog) veiliger te maken, is de doelstelling van maximaal 189 ernstige slachtoffers in 2020 geformuleerd. Op basis van de pijlers Duurzaam Veilig, samenwerking en integrale aanpak is een aanpak beschreven, waaruit aandachtsgebieden en een uitvoeringsprogramma voor Drenthe volgen.

Fietsnota Drenthe 2014-2020 (update volgt voorjaar 2021)
De Fietsnota Drenthe 2014-2020 beschrijft vier pijlers waarmee de provincie de ambities voor de fiets vormt geeft. Het betreft:
- meer mensen op de fiets;
- veilig fietsen;
- compleet fietsnetwerk
- aantrekkelijk toeristisch fietsproduct.

De fietsnota vormt de kapstok voor fietsprojecten in de provincie. Het jaarlijkse uitvoeringsprogramma voor de fiets, maakt onderdeel uit van het eerder beschreven provinciaal uitvoeringsprogramma (PUP).

2.3 Gemeentelijk

Samenlevingsagenda's
Het college heeft in juni 2020 de samenlevingsagenda's vastgesteld. In de agenda's komen de geplande beleidsontwikkelingen, projecten en wat aan ideeën en ambities is opgehaald in de campagne *Westerveld Natuurlijk*, samen.
Er zijn drie samenlevingsagenda's:
- Duurzaam;
- Sociaal;
- Economie.

De agenda's zijn een opbrengst uit de samenleving. In die zin zijn zij een afspiegeling van wat er in de samenleving - in Westerveld, maar ook mondiaal - speelt. Het zijn maatschappelijke ontwikkelingen die soms aangejaagd, verbonden of verder verankerd kunnen worden. Zoals gezegd, vergt dit een continu proces van samenwerken, -denken en -doen. Vanuit het oogpunt vanuit verkeers- en vervoersperspectief denken we dan voor al aan het thema mobiliteit en bereikbaarheid. Dit gaat niet alleen over economie, maar ook over duurzaamheid: overgang naar alternatieve brandstoffen, overgang van bezit naar gebruik van vervoermiddelen. Ook is een goede bereikbaarheid van belang voor sport- en zorgvoorzieningen en voor scholen.

Structuurvisie
De structuurvisie Westerveld schetst op hoofdlijnen de wenselijke ontwikkelingsrichting voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid aan de hand van basisverantwoordelijkheden, ambities en kansen & bedreigingen. Het uitgangspunt voor mobiliteit is dat de gemeente beschikt over een bereikbare, leefbare en veilige infrastructuur. De gemeente wil in principe meewerken aan initiatieven die leiden tot verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in Westerveld. Voor grote infrastructurele projecten worden daarbij aanvullende criteria gesteld. Om negatieve invloeden op de mobiliteitsstructuur te voorkomen wordt rekening gehouden met huidige en mogelijk toekomstige knelpunten.

Bij nieuwe initiatieven wordt tijdig aandacht besteed aan de verkeersaantrekkende werking en parkeereisen. Algemene verkeerskundige uitgangspunten zijn verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur naar en in natuurgebieden, uitbreiding en verbetering van infrastructuur voor fietsers, wandelaars en ruiters, het bevorderen van vraaggericht openbaar vervoer en het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer en fietsverkeer.

Veilig op de fiets in Westerveld (2015)

Vanuit de 'Beleidsimpuls Verkeersveiligheid' vanuit het Rijk zijn gemeenten verplicht gesteld om een ´lokale aanpak fiets´ op te stellen. De gemeente Westerveld geeft met de notitie ´Veilig op de fiets in Westerveld´ invulling aan deze opdracht. De notitie bevat de resultaten van een inventarisatie van de verkeersveiligheid voor fietsers in de gemeente.

Uit ongevallenstatistieken blijkt dat Westerveld relatief veilig is voor fietsers. Wel zijn er een aantal aandachtspunten benoemd om de veiligheid van fietsverkeer een impuls te geven:

1. enkelvoudige ongevallen;
2. gedrag/menselijk handelen, ook dat van de fietser zelf (-18 en 50+);
3. Incidentele onderhoudsknelpunten (diepe gaten in weg/berm).

In de notitie is per aandachtspunt benoemd op welke wijze invulling gegeven kan worden aan het vergroten van de verkeersveiligheid van fietsers. De aandachtspunten 'kruispunt Valderseweg-N855' en 'fietspad Diever- Dieverbrug' zijn inmiddels aangepakt.

Visie op de openbare ruimte - BrinQ

In de gemeentelijke visie op de openbare ruimte staat de gebruiker centraal. De basisvoorwaarden vanuit de visie schrijven voor dat de openbare ruimte in Westerveld schoon & heel, veilig, toegankelijk en duurzaam is. De waarden uit de visie zijn per kern (en buitengebied) concreet uitgewerkt.

Belangrijke speerpunten vanuit de basiswaarde 'veiligheid' zijn gescheiden verkeerstructuren per vervoerswijze, een Duurzaam Veilige weginrichting, sluipverkeer, bewegwijzering en landbouwverkeer. Handhaving speelt ook een belangrijke rol in het veiligheidsgevoel. De openbare ruimte in de gemeente dient tot slot toegankelijk te zijn voor iedereen. De basiswaarde 'toegankelijkheid' beschrijft voorwaarden gericht op mindervaliden en trends, waarbij ouderen specifiek aandacht krijgen.

De duurzame basisvoorwaarde richt zich op het stimuleren van fietsverkeer, het faciliteren van oplaadpunten en het ontmoedigen van autoverkeer. Het streven om selectief om te gaan met openbare verlichting heeft een relatie met de (subjectieve) verkeersveiligheid. Beleidsmaatregelen gericht op materiaalgebruik en klimaatadaptatie hebben indirect een relatie met het wensbeeld voor inrichting van de infrastructuur.

De onderscheidende waarde ‘authentiek’ leidt er toe dat straatmeubilair uniform met zachte kleuren wordt toegepast en dat onnodige verkeersborden worden tegengegaan. De weginrichting benadrukt historische locaties. Vanuit de waarde ‘vitaliteit’ is een aantrekkelijk padennetwerk met voorzieningen voor (oudere) inwoners en toeristen van belang. Binnen de waarde ‘ontmoeting’ is het thema flexibiliteit van belang. De openbare ruimte moet bruikbaar zijn voor tijdelijke invullingen, maar dit mag niet ten koste gaan van de permanente kwaliteit.

Duurzaamheid

In het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid beschrijft het thema ‘mobiliteit’ dat 21% van het totaal aan CO_2 emissies wordt veroorzaakt door de sector verkeer en vervoer. Om de doelstellingen van het klimaatakkoord te halen is het daarom nodig om aandacht te vestigen op mobiliteit. De komende jaren zal er een sterke groei zijn van het aantal elektrische auto’s. De gemeente kan hierin stimuleren door het realiseren van een dekkend laadpalennetwerk. Ook wordt ingezet op het bevorderen van het fietsgebruik.

Beleidsplan Licht in de Openbare Ruimte

Vanuit de visie ‘Donker waar mogelijk, licht waar nodig’ en de ambitie ‘geen verdere toename’ gaat de gemeente terughoudend om met verlichting. Bij iedere keuze die de gemeente maakt voor nieuwe infrastructuur ligt de verkeersveiligheid aan de basis, waarbij rekening wordt gehouden met de impact van licht op de omgeving. Voor ieder type gebied en wegcategorie is een afweging op maat gemaakt voor openbare verlichting.

Vanuit het verlichtingsbeleid wordt eerst bekeken of er andere mogelijkheden zijn om wegen veiliger te maken zoals in de infrastructuur, passieve markering (traditioneel) of actieve markering (lichtgevende markering, bijvoorbeeld led verlichting). Indien er toch verlichting langs wegen geplaatst moet worden, gebeurt dit zo bewust mogelijk door toepassing van energiezuinige lampen en/of innovatieve technieken.

Beheerplan gladheidsbestrijding

De gemeente is beheerder van een groot deel van de openbare wegen in de gemeente Het gaat hierbij om circa 670 km verharde wegen, waarvan 120 km fietspad. In het algemeen rust op de gemeente de plicht ervoor te zorgen dat een openbare weg in goede en veilige staat verkeert (Wegenwet). Gladheidsbestrijding valt onder deze zorgplicht. Het jaarlijkse gladheidbestrijdingsplan beschrijft welk beleid de gemeente voert ten aanzien van gladheidbestrijding. In eerste instantie wordt alleen op de doorgaande- en risicowegen en school- en busroutes preventief gestrooid. Ook hulpdiensten en verzorgingscentra zijn goed bereikbaar. Zodra sprake is van daadwerkelijke gladheid of bij aanhoudende sneeuwval wordt overgeschakeld op curatief strooien.

Het Bonte Paard
StrooDrie

3 Evaluatie & inventarisatie

Om een beeld te vormen van de bestaande verkeer- en vervoersituatie in de gemeente is het voorgaande GVVP 2011-2020 geëvalueerd en de huidige situatie geïnventariseerd. Het (uitgebreide) kaartmateriaal in dit hoofdstuk is op A3-formaat opgenomen in bijlage II.

3.1 Evaluatie voorgaand GVVP

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2011-2020

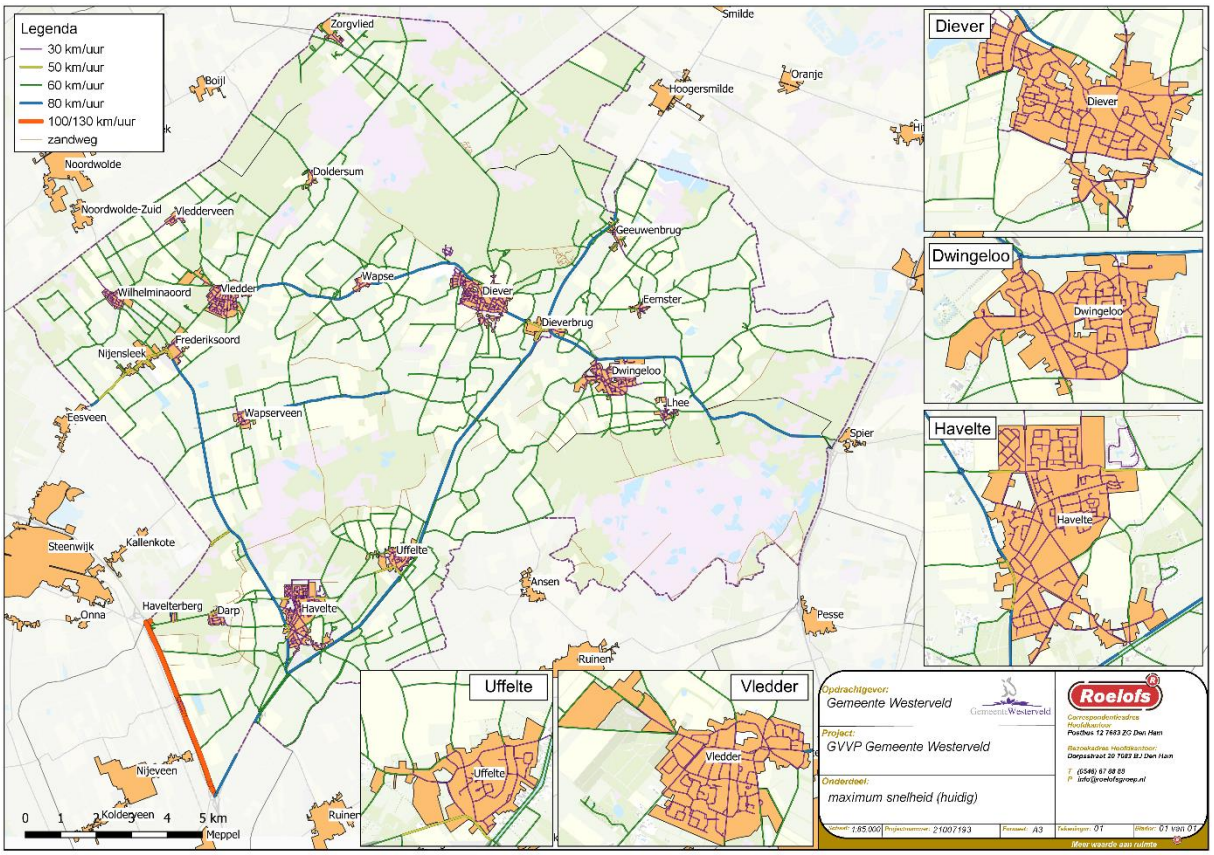
Het GVVP 2011-2020 bevat zeven speerpunten waar de afgelopen periode op ingezet is.

Verkeersstructuur

Figuur 3.1 toont de verkeerstructuur in Westerveld op basis van de maximum rijsnelheden. Voor de volledigheid zijn naast de gemeentelijke wegen ook de provinciale wegen (N-wegen) en Rijkswegen (A32) binnen de gemeentegrenzen opgenomen.

Vanuit een Duurzaam Veilig wegencategorisering (zie bijlage III en IV) gelden in principe de volgende maximumsnelheden:

- erftoegangsweg: 30 km/uur (binnen komgrens) & 60 km/uur (buiten komgrens);
- gebiedsontsluitingsweg: 50 km/uur (binnen komgrens) & 80 km/uur (buiten komgrens);
- stroomweg: 100/130 km/uur (buiten komgrens).



Figuur 3.1 Huidige maximumsnelheden

Alle gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als ‘erftoegangsweg 30 km/uur’, maar zijn nog niet allemaal zo ingericht. Op de Nieuwe Ruiterweg in Havelte, de Ruiterweg/Zuidstraat in Uffelte en de Ruiterweg in Darp en Halvelterberg is nu nog 50 km/uur van toepassing. Buiten de bebouwde kom (60 km/uur) geldt op de verbinding tussen Wapserveen en Wittelte nog altijd een maximumsnelheid van 80 km/uur.

De provinciale wegen N353 en N371 kennen op hoofdlijnen een juist snelheidsregime van 80 km/uur, met 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Conform provinciaal beleid zijn er op de 80 km/uur wegen een aantal trajecten waar de snelheid vanuit veiligheids- en/of leefbaarheidsoverwegingen is terug gebracht naar 60 km/uur. Dit geldt ook voor de N353 tussen Frederiksoord en Noordwolde, die ook als zodanig is ingericht. Deze weg (Koningin Wilhelminalaan) is inmiddels van de gemeente.

De N855 tussen Frederiksoord en Dieverbrug kent geen eenduidige maximumsnelheid buiten de bebouwde kom. De provincie heeft het trajectdeel aangewezen als ‘gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur’. Er zijn echter nog trajectdelen waar nog wel 80 km/uur van toepassing is. Hierbij speelt ook dat er op diverse locaties op relatief korte afstand veel snelheidsovergangen zijn. De provincie heeft aangegeven hier op korte termijn 60 km/uur van te willen maken en daarnaast het naastliggende fietspad in de voorrang te willen leggen tussen Diever en Vledder.

Kijkend naar weginrichting en markering blijkt dat met name de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom divers zijn ingericht (zie voorbeelden figuur 3.2). Vanuit functioneel gebruik is het hierdoor soms lastig te bepalen welk verkeersgedrag (snelheid, voorrang, e.d.) van toepassing is.

Figuur 3.2 Weginrichting Midden - 80 km/uur (links) en Ruiterweg - 80 km/uur (rechts)

Verder blijkt dat er in de gemeente relatief weinig verkeersmaatregelen zijn toegepast. Bij herinrichtingen wordt binnen de verschillende woonkernen soms ook vanuit de Shared Space gedachte ingericht. Dit betekent interactie tussen verkeersdeelnemers in plaats van sturen met bijvoorbeeld een overvloed aan verkeersborden. Deze inrichtingsvorm komt het dorpskarakter binnen de gemeentekernen ten goede.

Op de wegen buiten de bebouwde kom heeft de gemeente de afgelopen jaren beperkt geïnvesteerd in bermverhardingen. Dit komt de verkeersveiligheid van zowel gemotoriseerd- als fietsverkeer ten goede en beperkt vooral de (afloop van) eenzijdige ongevallen. Wel wordt de belasting op het gemeentelijk wegennet steeds groter door een toename van aantal en de massa van landbouwvoertuigen. De kwaliteit van bermen komt hierdoor in het geding.

Het CROW heeft vanuit het Duurzaam Veilig principe richtlijnen opgesteld, waarmee is af te leiden welk verkeersgedrag gewenst is. Deze Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK) zorgen daarbij ook voor eenduidigheid in het wegbeeld. Voor Westerveld geldt ook dat vanuit de landschappelijke en recreatieve waarde van de gemeente op een aantal locaties weloverwogen is afgeweken van de basisprincipes van de landelijke ontwerprichtlijnen. Voorbeelden zijn vrijliggende fietspaden langs relatief rustige erftoegangswegen of bestrating in plaats van asfalt op wegen buiten de bebouwde kom.

De belangrijkste wegen die momenteel niet voldoen aan de EHK c.q. gewenste gemeentelijke weginrichting zijn (zie ook A3-kaart in bijlage II):

- Ruiterweg/Darperkerkweg;
- Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg;
- Bosweg;
- Appelschaseweg.

De provinciale wegen in de gemeente zijn in de basis éénduidig ingericht conform de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK). Uitzondering is de N855 tussen Dieverbrug en Frederiksoord. De weginrichting (rijloper met kantmarkering en vrijliggend fietspad) sluit niet overal aan op de wegcategorie als gebiedsontsluitingsweg en/of maximumsnelheid van 80 km/uur, die deels nog van toepassing is. De diversiteit en vele snelheidsovergangen zorgen verder ook voor een onduidelijk wegbeeld.

Verkeersveiligheid/verkeerseducatie

In het voorgaande GVVP had ‘verkeersveiligheid’ de hoogste prioriteit. Dit is mede tot stand gekomen doordat op gemeentelijk niveau het thema ‘bereikbaarheid’ geen structureel issue is en verkeersveiligheid (in)direct ook een relatie heeft met het thema ‘leefbaarheid’. Strategische en operationele (beleids)keuzes zijn in voorliggende periode dan ook vooral tot stand gekomen vanuit een benadering vanuit het verkeersveiligheidsaspect.

Ter bevordering van de verkeersveiligheid is in voorgaande periode prominent ingezet op gedragsbeïnvloeding door middel van permanente verkeerseducatie (PVE), communicatie en handhaving.

De gemeente zet (samen met provincie en andere Drentse gemeenten) continu in op structurele aandacht voor verkeerseducatie. Via ‘Veilig Bereikbaar Drenthe' is een uitgebreid educatieprogramma beschikbaar. Naast educatieprojecten voor basis- en voortgezet onderwijs zijn er ook voor peuters, (jong) volwassen en ouderen educatieve programma’s beschikbaar, die binnen de gemeente succesvol worden ingezet.

De communicatie heeft invulling gehad door toepassing van gedragscampagnes. De campagnes overschrijden de gemeentegrenzen en zijn op landelijk en regionaal niveau toegepast. De landelijke verkeersveiligheidcampagnes worden verzorgd door Rijkswaterstaat. De provincie probeert met regionale campagnes hier zoveel mogelijk op aan te sluiten.

Voor verkeershandhaving maken gemeente, politie en het Openbaar Ministerie periodiek afspraken. Daarnaast voert de politie, in overleg met de gemeente, handhavingsactiviteiten uit naar aanleiding van gesignaleerde problemen en in vanuit de jaarlijkse campagnes. Voor draagvlak en meer begrip wordt hierbij op diverse manieren gecommuniceerd met de weggebruikers.

Sinds 2012 besteedt de gemeente Westerveld jaarlijks twee euro per inwoner aan permanente verkeerseducatie. Vijftig procent van dit bedrag wordt gesubsidieerd door de provincie. Dit budget is na 2012 niet geïndexeerd naar het actueel aantal inwoners. Op 1 januari 2020 lag dit aantal 260 personen hoger dan op 1 januari 2012 (19.460 versus 19.198).

Schoolroutes en schoolomgevingen

Het oplossen van de verkeersonveiligheid in de omgeving van scholen is een gezamenlijke verantwoording van gemeente, scholen en gebruikers (ouders en leerlingen). De afgelopen periode is bijvoorbeeld de schoolomgeving van de brede school ‘De Twingel’ in Dwingeloo in gezamenlijk overleg tot stand gekomen (zie figuur 3.3.). Daarnaast speelt educatie een belangrijke rol bij de verkeersveiligheid op schoolroutes en in schoolomgevingen. Via ‘Veilig Bereikbaar Drenthe' is een uitgebreid educatieprogramma beschikbaar, wat ook toegepast wordt op verschillende scholen in de gemeente.

Figuur 3.3 Schoolomgeving brede school De Twingel Dwingeloo

Wat betreft het speerpunt dat alle basisscholen in 2015 een Drents Veiligheidslabel (DVL) hebben, is de huidige stand van zaken dat 4 van de 12 basisscholen momenteel (nog) niet in het bezit zijn van dit kwaliteitskeurmerk voor verkeersveiligheid in het schoolbeleid.

Duurzaamheid

In het kader van de energietransitie in de mobiliteit heeft de gemeente zich verbonden aan de ‘Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur’. Met dit initiatief werken 22 gemeenten uit de provincies Drenthe en Groningen samen aan een basisnetwerk voor oplaadpunten voor elektrische auto’s. Inwoners kunnen inmiddels via een online portal een openbare laadpaal aanvragen.

Vanuit het stimuleren van duurzame vervoerswijzen heeft Westerveld zich geconformeerd aan de Fietsnota ‘Drenthe fietst verder’. Vanuit dit beleid is de afgelopen jaren gewerkt aan diverse projecten. Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van het provinciaal fietsnetwerk. In de gemeente is ook ingezet op het verwijderen van paaltjes op en langs fietsverbindingen (continu proces), is de fietsverbinding tussen Havelte en Meppel geoptimaliseerd, is gewerkt aan kleine ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en is een vrijliggend fietspad langs de Mussels gerealiseerd.

Figuur 3.4 Fietspad de Mussels

Westerveld neemt samen met vier omliggende gemeenten deel aan Regiotaxi Zuidwest Drenthe. Dit initiatief is een aanvulling op het openbaar vervoer waar iedereen gebruik van kan maken. Niet alleen Wmo-pashouders, maar ook reizigers zonder vervoerspas kunnen reizen met Regiotaxi Zuidwest Drenthe. Voorwaarde is dat een rit altijd moet beginnen of eindigen binnen het grondgebied van één van de deelnemende gemeenten.

In 2006 hebben de overheden afspraken gemaakt over het toegankelijk van bushaltes. Het afgesproken einddoel op 1 januari 2016 was dat 46% van de bushaltes toegankelijk. Dit dekt landelijk gemiddeld 68% van de reisbewegingen. In Westerveld is dit doel (ruimschoots) behaald.

Recreatief en toeristisch verkeer

Recreatie en toerisme speelt een belangrijke rol in de gemeente. De infrastructuur en het verkeer- en vervoersbeleid zijn hierbij faciliterend. De afgelopen periode is vooral ingezet op het waarborgen van de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen. De gerealiseerde hub in Dieverbrug (vervoersknooppunt) is hierbij ook van waarde voor recreatief en toeristisch verkeer. Bij (grote) recreatieve evenementen is incidenteel wel sprake van parkeeroverlast. De gemeente zet vanuit het Vrijetijdsprogramma in op meer spreiding van vrijetijdsverkeer.

Figuur 3.5 HUB Dieverbrug

Het beleid voor lokale bewegwijzering is de afgelopen periode succesvol gecontinueerd. In de gemeente staan zowel binnen als buiten de bebouwde kom wegwijzers met verwijzingen naar toeristische en recreatieve trekpleisters. Toeristische- en recreatieve bedrijven kunnen zelfstandig via de gemeentelijke website een aanvraag indienen om opgenomen te worden op de wegwijzers en/of een bord te laten plaatsen.

Figuur 3.6 bewegwijzering binnen de bebouwde kom (links) en buiten bebouwde kom (rechts)

Parkeren

In voorgaand GVVP is een stappenplan opgesteld om te bepalen of ergens daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem. Ervaring met het stappenplan leert dat er binnen 100 meter (acceptabele loopafstand meeste functies) veelal voldoende parkeerruimte beschikbaar is, waardoor er in praktijk nagenoeg nooit sprake is van een parkeerprobleem. Met name in de (oudere) woonwijken en tijdens evenementen wordt dit wel zo ervaren.

In de afgelopen periode zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeernormen toegepast, zoals opgenomen in CROW-publicatie 182 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Deze normering leidt over het algemeen niet tot een structureel tekort aan parkeerplaatsen. Wel zijn er locaties waar tijdens piekmomenten een tekort aan parkeerplaatsen wordt ervaren. Een voorbeeldlocatie is het sportpark & brede school ‘De Twingel’ in Dwingeloo.

Met de beleidsregel ‘gehandicaptenparkeerplaatsen’ is er gemeentelijk beleid vastgesteld voor het verkrijgen en realiseren van gehandicaptenparkeerplaatsen. Het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats kan een aanvrager zelf regelen via de gemeentelijke website.

Maatschappelijke ontwikkelingen/trends

In voorgaand GVVP zijn vergrijzing, ontgroening en krimp als belangrijkste ontwikkeling/trend benoemd. Vanuit verkeer- en vervoersbeleid is hier structureel aandacht aan besteed. Voorbeelden zijn de toegankelijkheid voor mindervaliden en de bereikbaarheid in woonkernen. Ook bij verschillende participatieprocessen zoals BrinQ, Westerveld Natuurlijk en Veilig op de fiets in Westerveld hebben de benoemde ontwikkelingen en trends (indirect) een prominente plek gekregen in de uitkomsten.

Onderstaande kader toont een resumé van de evaluatie.

Resumé evaluatie

Verkeerstructuur:

- *alle gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg, maar niet allemaal als zodanig ingericht qua weginrichting en/of snelheid. Voorbeelden zijn de Nieuwe Ruiterweg, Ruiterweg, Zuidstraat, het Midden, Oosteinde en Wapserveenseweg;*
- *gemeentelijke wegen buiten komgrenzen zijn divers ingericht en sluiten niet altijd aan bij de principes vanuit Duurzaam Veilig en/of de EHK;*
- *de provinciale weg N855 (Frederiksoord – Dieverbrug) kent geen éénduidig snelheidsregime.*

Verkeersveiligheid:

- *verkeersveiligheid heeft de grootste prioriteit in het verkeersbeleid;*
- *er is structureel ingezet op gedragsbeïnvloeding.*

Schoolroutes en schoolomgevingen:

- *verkeersveiligheid in de schoolomgeving is een gezamenlijke verantwoording;*
- *verkeerseducatie heeft een belangrijke rol bij verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen en hun ouders;*
- *8 van de 12 basisscholen hebben het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL).*

Duurzaamheid:

- *er is een concessie voor een basisnetwerk oplaadpunten voor elektrische auto's;*
- *de gemeente heeft zich geconformeerd aan de Fietsnota 'Drenthe fietst verder';*
- *beleid van de Regiotaxi Zuidwest Drenthe is gecontinueerd;*
- *de doelstelling voor toegankelijkheid van bushaltes (46%) is behaald.*

Recreatief en toeristisch verkeer:

- *het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem zijn faciliterend voor recreatie en toerisme;*
- *het beleid voor lokale bewegwijzering is gecontinueerd.*

Parkeren:

- *het opgestelde beleid parkeerproblematiek functioneert niet optimaal;*
- *de gehanteerde parkeernormering leidt niet structureel tot problemen;*
- *de beleidsregel 'gehandicaptenparkeerplaats' is opgesteld en het proces functioneert naar behoren;*

Maatschappelijke ontwikkelingen/trends:

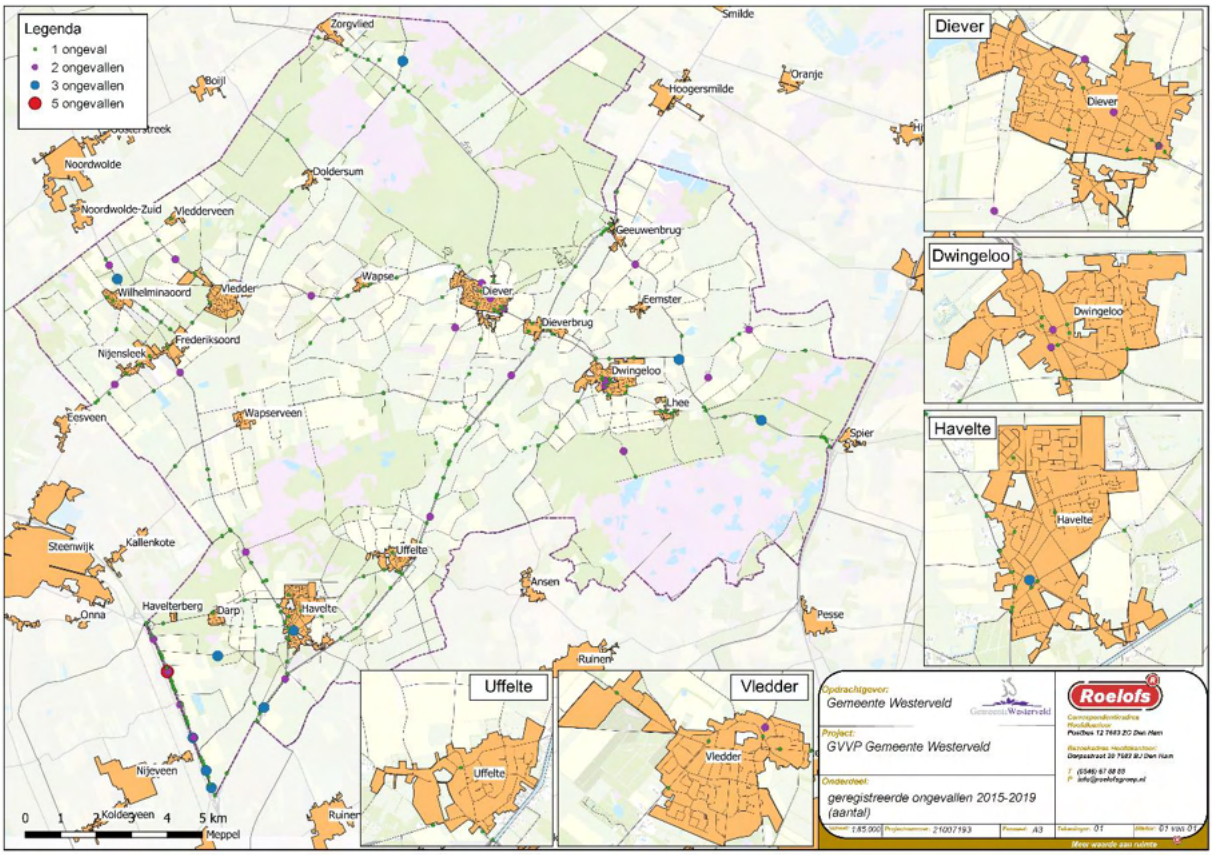
- *De gevolgen van vergrijzing, ontgroening en krimp zijn het meest relevant.*

3.2 Inventarisatie huidige situatie

Verkeersveiligheid

Een belangrijke indicator voor verkeers(on)veiligheid is het aantal en soort ongevallen dat heeft plaats gevonden (objectieve verkeersveiligheid). Om dit inzicht te verkrijgen is een ongevalsanalyse uitgevoerd voor de periode 2015-2019 (zie bijlage V). Figuur 3.7 toont de locaties en aantallen geregistreerde ongevallen en in bijlage II zijn analysekaarten van ongevallen na afloop en ongevallen met (brom)fietsers) opgenomen.

Bij de interpretatie van de ongevalsdata moet rekening gehouden worden met het feit dat de registratiegraad niet volledig is. De mate van onderregistratie van ongevallen wordt groter naarmate de ernst van de afloop ervan afneemt. Concreet ligt vooral het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) in de praktijk een stuk hoger. Het betreft bijvoorbeeld éénzijdige fietsongevallen. Ook niet alle letsel- en dodelijke slachtoffers zijn geregistreerd.



Figuur 3.7 Geregistreerde ongevallen 2015-2019 (aantal)

In de analyseperiode van vijf jaar zijn in de gemeente 445 ongevallen geregistreerd, waarbij 110 slachtoffers zijn gevallen, waarvan 9 dodelijk. Er is een dalende trend waarneembaar in het aantal (geregistreerde) ongevallen. Bij 31 ongevallen (= 7%) is een fietser betrokken geweest, waarbij 16 fietsers letsel hebben opgelopen. Bij totaal 13 bromfietsongevallen zijn 6 letselslachtoffers gevallen. Er zijn geen ongevallen geregistreerd waarbij (brom)fietsers zijn verongelukt. Tot slot zijn er 5 ongevallen met voetgangers geregistreerd, met één letsel en één dodelijk slachtoffer tot gevolg. Hierbij ook de kanttekening dat het daadwerkelijke aantal ongevallen met (brom)fietsers en voetgangers hoger ligt dan de data doen vermoeden.

Belangrijkste conclusies uit de analyse 2015-2019 zijn:

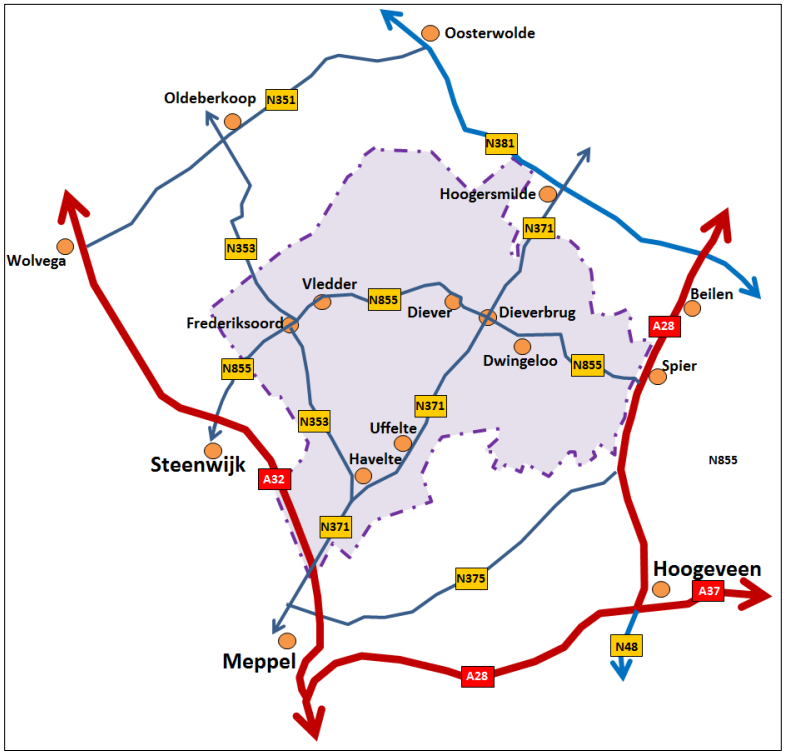
- er is een dalende trend in het aantal ongevallen (in tegenstelling landelijke trend);
- meest voorkomende ongevallen zijn ‘rijongevallen’ (flank, kop/staart of éénzijdig);
- bij 6 van de 8 ongevallen met dodelijke afloop is personenauto tegen een boom gereden;
- de meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 70+ en 25-39 jaar;
- de meeste letselongevallen vallen op gemeentelijke 60 en provinciale 80 km/uur wegen;
- jongeren (17-25 jaar) zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen;
- meeste ongevallen op gemeentelijke wegen (55%);
- de meeste ongevallen buiten de bebouwde kom vinden plaats op provinciale wegvakken;
- er is één dodelijk ongeval met landbouwverkeer geregistreerd en verder 9 ongevallen met landbouwverkeer met uitsluitend materiële schade;
- bij 9 % van de ongevallen langzaam verkeer betrokken (fietser en/of voetgangers). Wel is er een stijgende trend in het aantal geregistreerde fietsongevallen.

Verkeerstromen & verkeersintensiteiten

Wegbeeldvisie N855

Centraal door de gemeente verbindt de N855 de A28 met de A32 (zie figuur 3.8). De provinciale weg doorkruist hierbij verschillende kernen, namelijk Dieverbrug, Diever, Wapse, Vledder, Frederiksoord en Nijensleek. De provincie is wegeigenaar van de N855, waarbij de gemeente is belast met het beheer en onderhoud van de wegvakken binnen de komgrenzen, met uitzondering van Nijensleek.

De functie, het gebruik, de weginrichting en maximumsnelheid zijn niet optimaal op elkaar afgestemd. Voor de gemeente Westerveld en provincie Drenthe is dit aanleiding geweest om in een eerder stadium samen de ‘Wegbeeldvisie N855’ op te stellen.



Figuur 3.8 Hoofdwegenstructuur Westerveld en omgeving

In de visie voor de N855 zijn de trajectdelen tussen de A28 en Dieverbrug en Frederiksoord – A32 aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (80 c.q. 50 km/uur). Uitzondering is de omgeving van het bezoekerscentrum Dwingelderveld, waar vanwege de uitwisseling van verkeer 60 km/uur van toepassing is. De provincie is voornemens ook om een geslotenheidsverklaring voor fietsers in te stellen op het traject van de N855/Spieregerweg tussen Achter het Zaand en de Oude Postweg. De weginrichting van de trajectdelen buiten de komgrenzen sluit aan op de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK). Binnen de komgrenzen van Nijensleek en Frederiksoord is (weloverwogen) afgeweken van de EHK. Zo ontbreken hier kantopsluiting of-markering en een dubbele asmarkering.

Het trajectdeel tussen Dieverbrug en Frederiksoord is in de provinciale wegencategorisering gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. In de opgestelde visie is het trajectdeel echter aangewezen als erftoegangsweg 60 c.q. 30 km/uur. Buiten de komgrenzen is de weginrichting correct ingericht volgens de EHK. Conform de visie is de N855 wel overal aangewezen als voorrangsweg. De maximum rijsnelheid is echter niet overal 60 km/uur. Tussen Dieverbrug en Diever en op verschillende trajectdelen tussen Diever en Vledder geldt nog altijd een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit zorgt voor onduidelijkheid in het snelheidsregime en een onrustig wegbeeld. Binnen de komgrenzen van Diever, Wapse Vledder en Frederiksoord geldt een snelheidsregime van 30 km/uur, met bijpassende weginrichting.

Verkeersintensiteiten

De hoeveelheid verkeer vormt, naast de structuur en wegencategorisering, een belangrijke indicator van de bereikbaarheid in de gemeente. Ook is er een relatie tussen intensiteit en verkeersveiligheid. Enerzijds geldt hoe meer verkeer, hoe groter de ongevalskans. Anderzijds geldt voor een uitgestrekte plattelandsgemeente met een groot wegenareaal als Westerveld ook dat hoe minder verkeer, hoe groter de kans op hoge snelheden. Dit draagt ook negatief bij aan de verkeersveiligheid (met name afloop van ongevallen).

De gemeente heeft geen monitoringsprogramma voor het meten van verkeersintensiteiten. Incidenteel worden op ad-hoc basissnelheden en intensiteiten gemeten. De provincie Drenthe heeft wel een monitoringsprogramma, waardoor over een langere periode intensiteiten bekend zijn van provinciale wegvakken.

De Rijksweg A32 is de drukste weg in de gemeente. Tussen afslag Havelte en Steenwijk-Zuid rijden op werkdagen circa 46.000 voertuigen (2019). Op de provinciale wegen N353, N371 en N855 ligt de intensiteit tussen de 2.400 en 8.600 mvt/etmaal. De oost-west verbindingen kennen met 2.400 mvt/etmaal (N855 Diever – Vledder) en 2.700 mvt/etmaal (N353, Havelte - Frederiksoord) beduidend minder verkeer dan de noord-zuid verbindingen zoals de N371 en N855 tussen Vledder en Steenwijk (+/- 5.500 mvt/etmaal). Ook is er een duidelijke verkeerstroom tussen afrit Havelte en de Johannes Postkazerne.

Voor de gemeentelijke wegen geldt dat de meeste wegen naar inschatting een intensiteit hebben van minder dan 3.000 mvt/etmaal. Dit is ruim onder de landelijke grenswaarden van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal, die vanuit verkeersafwikkeling wordt aangehouden voor erftoegangswegen. Vanuit leefbaarheid kunnen echter lagere grenswaarden wenselijk zijn.

De bereikbaarheid voor autoverkeer is geen structureel knelpunt in Westerveld. Input van stakeholders en vanuit de participatietrajecten bevestigen dit beeld.

Sluipverkeer

Sluipverkeer wordt wel als knelpunt beschouwd. Het betreft doorgaand verkeer dat gebruik maakt van wegen die daar niet voor bestemd zijn, terwijl er wel een geschikt alternatief beschikbaar is. Het gaat in de gemeente dan om doorgaand verkeer dat gebruik maakt van erftoegangswegen, terwijl de bestemde route via een gebiedsontsluitingsweg en/of stroomweg loopt.

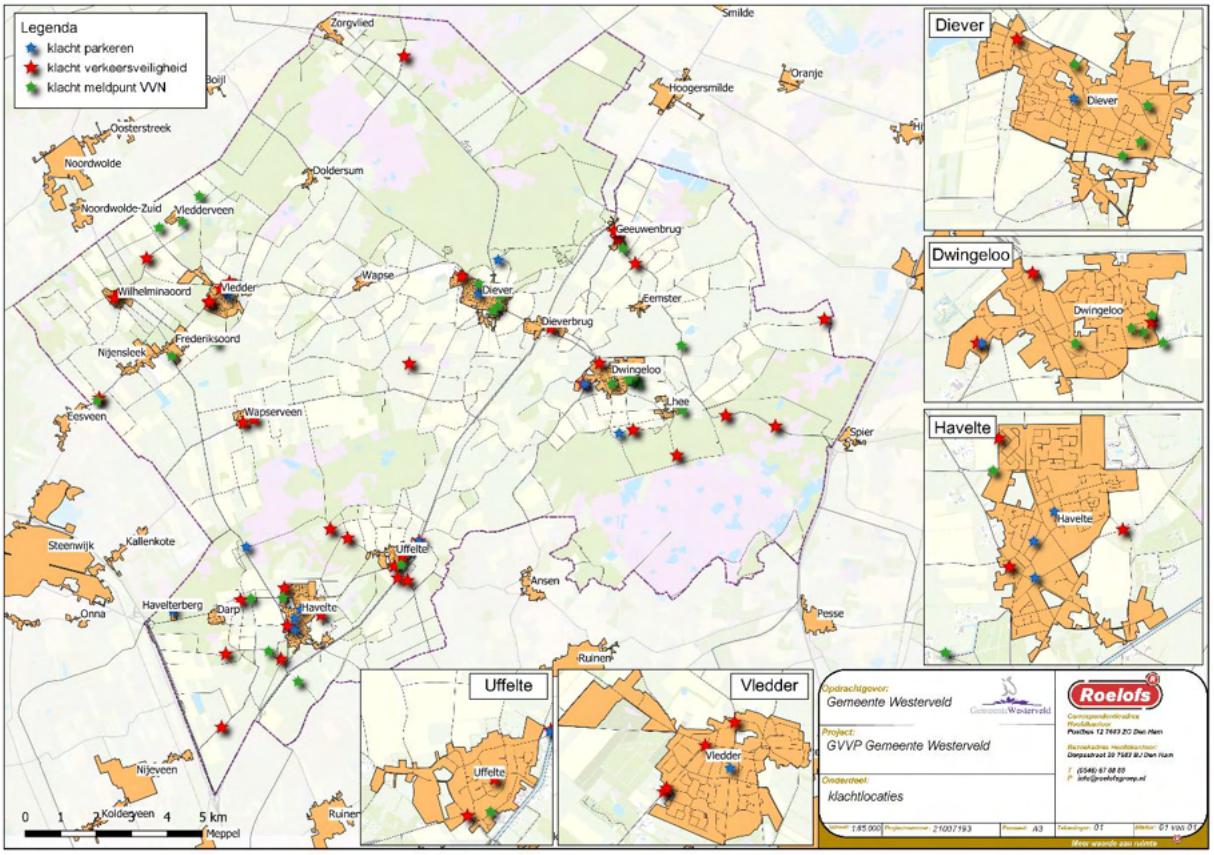
Voorbeelden zijn de routes via Boterveen/Tolweg (bestemde route N855/N371), Lheebroek/ De Mussels (bestemde route N855/A28) en de Ruiterweg/Darperkerkweg (bestemde route N371/A32). Het verkeersgedrag (vooral snelheid) vormt het belangrijkste knelpunt. Zoals eerder beschreven geven de intensiteiten geen problemen op de sluiproutes (hooguit piekmomenten).

Figuur 3.9 Tolweg

Klachten

Ook klachten over verkeerssituaties en- locaties vormen belangrijke input bij het te voeren verkeer- en vervoerbeleid. De meeste klachten hebben betrekking op een subjectief gevoel van onveiligheid en/of comfort. Deze ervaringen zijn niet altijd objectief te onderbouwen met bijvoorbeeld verkeerstellingen of ongevalsdata. Toch vormt subjectiviteit een belangrijke pijler van beleidskeuzes op het gebied van verkeer en vervoer. Een gevoel van onveiligheid kan bijvoorbeeld consequenties hebben voor de mobiliteit en/of het verkeersgedrag van mensen. Figuur 3.10 toont een overzicht van locaties waarover klachten bekend zijn. Hoewel niet volledig, is hierbij gebruik gemaakt van het gemeentelijk klachtensysteem, het meldpunt VVN en input uit voorgaande participatietrajecten. De meest prominente klachtenthema's zijn:

- verkeersveiligheid (met name te hard rijden);
- beheer & onderhoud (met name fiets & voetgangers);
- parkeren;
- toegankelijkheid;
- landbouwverkeer.



Figuur 3.10 Overzicht belangrijke klachtlocaties

Beheer & Onderhoud

Voor de aanwezige infrastructuur is het zaak dat zowel de functionele als technische kwaliteit gewaarborgd blijft. In de gemeente speelt vooral in het buitengebied dat er diverse wegen met bermschades zijn. Op deze wegen geldt dat de hoeveelheid en omvang van het verkeer (met name vracht- en landbouwverkeer) niet optimaal aansluiten op de (vaak smalle) rijbaanbreedte van de weg. Tegemoetkomend verkeer kan elkaar niet ongehinderd passeren, waardoor bermen kapot gereden worden. Dit brengt vervolgens veiligheidsrisico's voor zowel gemotoriseerd- als fietsverkeer met zich mee.

In bijlage II is een overzichtskaart opgenomen met bermen waarvan de kwaliteit als ‘onvoldoende’ wordt beschouwd. Het betreft met name wegen in het westen van de gemeente (omgeving Nijensleek Wilhelminaoord e.o.) en rondom Dwingeloo/Lhee.

Het kwaliteitsniveau van de infrastructuur speelt vanuit comfort en verkeersveiligheid ook een rol in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem. De gemeente heeft relatief veel wegen buiten de bebouwde kom met een rijbaan met bestrating. Vooral door worteldruk en verzakkingen is de kwaliteit van deze wegen niet altijd optimaal. Binnen de verschillende woonkernen wordt vanuit de participatietrajecten vooral de kwaliteit van fietspaden en trottoirs als verbeterpunt aangedragen. Hierbij speelt zowel de verkeersveiligheid als toegankelijkheid.

Vanuit de participatietrajecten wordt ook het onderhoud van groenvoorzieningen langs met name fietsinfrastructuur als belangrijk aandachtspunt beschouwd. Overhangend groen beperkt het comfort, maar indirect ook de verkeersveiligheid van fietsers. Ook overgroei van bermen beperkt de verkeersruimte voor fietsers, wat ten koste gaat van comfort en veiligheid.

Input stakeholders en dorpsbelangen

Tijdens de inventarisatiefase van het opstellen van dit GVVP hebben werksessies plaatsgevonden met stakeholders en dorpsvertegenwoordigingen. Tijdens de sessies is input gegenereerd, zijn gegevens geverifieerd en is een doorkijk gemaakt naar toekomstige speerpunten. De afwezige partijen zijn naderhand nogmaals schriftelijk geconsulteerd.

Belangrijkste input vanuit de werksessies is dat:

- de verkeerssituatie in Westerveld over het algemeen goed op orde is;
- er vanuit de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid geen (structurele) knelpunten zijn;
- de verkeers(on)veiligheid vooral subjectief is (met name bij fietsers/voetgangers);
- het (recreatieve) fietsnetwerk enkele ontbrekende schakels kent;
- het beheer & onderhoud van wegen en fiets-/voetpaden een belangrijk aandachtspunt is;
- toegankelijkheid en (sobere) herkenbaarheid de infrastructuur toekomstbestendig maakt;
- er vanuit educatie een verbeterkans voor Westerveld ligt;
- participatie (binnen gestelde kaders) belangrijk is bij nieuwe initiatieven;
- in de prioritering verkeersveiligheid/weginrichting op één staat, gevolgd door de fiets.

Bijlage VI bevat een overzicht met de belangrijkste resultaten van de sessies.

Ontwikkelingen & trends

Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor zover bekend is gekeken in hoeverre voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk van invloed zijn op het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem.

Het betreft het de volgende ontwikkelingen:

1. Locatie Vos Poolweg, Dwingeloo;
2. Afronding woonwijk Meerkamp;
3. Kalterbroeken;
4. Vledder Noord;
5. Hart van Diever (vrijwel afgerond);
6. Ontsluiting Dieversluis;
7. Herontwikkeling terrein voormalig Storkschool;
8. Woningbouw Vledderveen;
9. Uitbreiding bedrijventerrein Oeveraseweg, Havelte;
10. Uitbreiding bedrijventerrein Moersberger Erven Nijensleek;
11. Bewonersinitiatief Vijfsprong Dwingeloo;
12. Herontwikkeling Planetron;
13. Fietstransferium Frederiksoord.

Bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen zijn vooral gesitueerd in de centrale corridor tussen Dwingeloo, Diever en Vledder. Ontwikkelingen gerelateerd aan woningbouw brengen een extra verkeersgeneratie met zich mee, maar de omvang en de effecten op het wegennet zijn beperkt. De voorgenomen voorzieningen hebben met name een aantrekkende werking op verkeer. Zoals eerder gesteld kan het wegennet deze extra verkeersbelasting naar verwachting probleemloos verwerken. Het faciliteren van het aspect parkeren vormt bij de ruimtelijke ontwikkelingen wel een aandachtspunt (voldoende capaciteit).

Regiodeal Zwolle

Vanuit de Regiodeal Zwolle wordt op dit moment geïnvesteerd in de vrijetijdseconomie. Een van de projecten betreft treinstation Steenwijk inrichten als een aantrekkelijke hub voor de vrijtijdseconomie. Toeristen kunnen van hieruit gespreid worden over de regio. De activiteiten zijn gericht op toepassing van smart mobility (nieuwe vervoersmodaliteiten, nadruk op micromobiliteit en duurzaamheid, digitale realtime bewegwijzering en crowdmanagement, voor parkeervoorzieningen) en smart hospitality (eenduidige branding van de regio, real time informatie pre-, on- en after-trip). Om dit tot een succes te maken, is onder andere een goede een aantrekkelijke verbinding tussen Steenwijk en de gemeente Westerveld van groot belang.

Maatschappelijke ontwikkelingen & trends

Demografie

De prognose voor Westerveld is dat het aantal inwoners de komende jaren krimpt. Dit leidt tot het verdwijnen van voorzieningen in de kleinere woonkernen en een clustering in de voorzieningendorpen van de gemeente (Diever, Dwingeloo, Havelte en Vledder). Gevolg is dat voor deze dorpen een verkeersaantrekkende werking uit de omliggende dorpen verwacht kan worden. Naast krimp is de prognose voor Westerveld dat het aandeel ouderen groeit. Naast dat ouderen langer mobiel zijn, gaat dit gepaard met lichamelijke ongemakken. Een steeds groter wordende groep weggebruikers is slecht ter been en/of heeft een verminderd reactievermogen. Dit heeft impact op de verkeersveiligheid en de eisen die we moeten stellen aan de toegankelijkheid in de openbare ruimte.

Klimaatadaptatie

Het klimaat in Nederland verandert de komende jaren. De weersomstandigheden worden extremer: langere perioden van warmte en droogte en een toenemende kans op wateroverlast. Om adequaat met de gewijzigde klimaatomstandigheden om te gaan ligt er ook voor de Westerveldse infrastructuur een uitdaging. Voorbeelden zijn open verhardingen, half verharde parkeerplaatsen, meer groen, maar vanuit waterberging ook bewust omgaan met het realiseren van verkeersmaatregelen.

Elektrische auto

Het elektrisch rijden is bezig met een stevige opmars. Het aanbod en de actieradius van auto's neemt toe en het opladen gaat sneller. De komende jaren zal deze ontwikkeling doorzetten. Naast het duurzame karakter betekent deze ontwikkeling voor de gemeente Westerveld dat er een toenemende vraag ontstaat naar laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Het rijden op waterstof is vooralsnog te weinig actueel voor voorliggend GVVP.

Elektrische fiets

Ook het aandeel elektrische fietsen neemt gestaag toe. Naast extra comfort wordt de reistijd ook korter, waardoor de fiets een serieuze optie wordt voor afstanden die normaal gesproken met de auto worden afgelegd (afstanden tot 20 km & speed-pedelec tot 30 km). Daarnaast biedt de elektrische fiets ook kansen voor recreatief gebruik. Voor de gemeente Westerveld is het relevant dat de hogere snelheden en toename van gebruikers leidt tot aandachtspunten voor de verkeersveiligheid. Ook neemt de vraag naar oplaadvoorzieningen toe. Dit speelt voor Westerveld met name rondom recreatieve voorzieningen.

Online winkelen

De ontwikkeling van online aankopen (toename digitale infrastructuur) zorgt ervoor dat consumenten steeds meer goederen kopen zonder fysiek een winkel te bezoeken. Dit leidt tot minder behoefte aan fysieke winkelruimte, maar ook minder verkeer en parkeerbehoefte in de centra van vooral de voorzieningendorpen in Westerveld. Daar tegenover staat dat de hoeveelheid bezorgverkeer in de woongebieden juist toeneemt door het afleveren van pakketjes.

3.3 Aandachtspunten & knelpunten

Onderstaande kader toont een resume van de inventarisatie. Hierbij zijn ook de belangrijke aandachtspunten en knelpunten opgenomen.

Resumé inventarisatie

Verkeersveiligheid:

- *in periode 2015-2019: 445 geregistreerde ongevallen 101 gewonden, 9 doden;*
- *er is een dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen;*
- *er zijn momenteel geen black-spot locaties in de gemeente (locatie met 10 ongevallen of 5 vergelijkbare type ongevallen in drie tot vijf jaar);*
- *de meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 70+ en 25-39 jaar;*
- *de meeste letselongevallen vallen op 60 en 80 km/uur wegen;*
- *jongeren (17-25 jaar) zijn relatief veel betrokken bij ongevallen;*
- *er is een stijgende lijn in het aantal geregistreerde ongevallen met fietsers;*
- *er zijn vrijwel geen ongevallen met landbouwverkeer geregistreerd.*

Verkeerstromen en intensiteiten:

- *de wegbeeldvisie N855 is tussen Dieverbrug en Frederiksoord niet overal compleet geïmplementeerd;*
- *de intensiteiten in Westerveld liggen (ruimschoots) onder de wegcapaciteit;*
- *vanuit de bereikbaarheid zijn er geen structurele knelpunten;*
- *sluipverkeer vormt met name vanuit verkeersgedrag een aandachtspunt.*

Klachten:

- *klachtlocaties liggen verspreidt over de gemeente, waarbij verkeersveiligheid, beheer & onderhoud, toegankelijkheid, landbouwverkeer en parkeren dominant zijn.*

Beheer & onderhoud:

- *vooral buiten de komgrenzen is de bermkwaliteit op diverse wegen onvoldoende;*
- *beheer & onderhoud van groenvoorzieningen rondom (fiets)infrastructuur is een belangrijk aandachtspunt vanuit het comfort en verkeersveiligheid.*

Input stakeholders:

- *subjectieve verkeersonveiligheid speelt vooral bij kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) in de kernen;*
- *beheer en onderhoud is aandachtspunt (vooral bij bestrating en fietsvoorzieningen);*
- *infrastructuur moet toekomstbestendig zijn (toegankelijkheid & klimaatadaptatie);*
- *educatie is niet alleen kansrijk voor leerlingen in het onderwijs, maar ook voor andere specifieke doelgroepen;*
- *participatie is belangrijk bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;*
- *vanuit prioritering wordt de verkeersveiligheid (met bijbehorende weginrichting) belangrijk geacht, waarbij de fiets ook aandacht moet hebben.*

Ontwikkelingen & trends

- *voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen hebben beperkt invloed op het gemeentelijk verkeersysteem. Parkeren is wel een aandachtspunt;*
- *de upgrade van treinstation Steenwijk, demografie (krimp/vergrijzing), klimaat adaptatie, elektrisch auto & fiets, nieuwe werken en online winkelen zijn relevante ontwikkelingen.*

4 Speerpunten

De gemeente Westerveld continueert in de periode 2020-2030 het ingezette Duurzaam Veilige verkeer- en vervoersbeleid. Dit volgens actuele inzichten, zoals beschreven in de visie ‘Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030’ (DV3). In deze visie wordt onder meer aangesloten op mogelijkheden en behoeften van belangrijke mobiliteitsgroepen. In bijlage III is een toelichting op DV3 opgenomen.

Op basis van voorgaande beleidskaders, inventarisatie & evaluatie en huidige inzichten volgen accentverschuivingen in de belangrijkste speerpunten van het beleid. In dit hoofdstuk wordt daarom aan de hand van de belangrijkste speerpunten beschreven waar de gemeente de komende jaren op gaat inzetten om haar doelstellingen op het gebied van verkeer- en vervoer te behalen. Hierbij is onderstaande visie leidend:

Visie op speerpunten verkeer- en vervoersysteem Westerveld
*Het verkeer- en vervoerssysteem van Westerveld is **in de basis in orde**. De ambitie voor de komende jaren is het **behouden** van de bestaande kwaliteit. Daar waar mogelijk worden maatregelen **gekoppeld** aan het beheer en/of onderhoud van infrastructuur. Investeringen focussen zich primair op het **thema ‘fiets’.***

De volgende speerpunten komen in dit hoofdstuk aan bod:
1. Verkeerstructuur;
2. Fiets;
3. Verkeersveiligheid;
4. Schoolroutes- en omgevingen;
5. Recreatief en toeristisch verkeer;
6. Verkeerseducatie;
7. Parkeren;
8. Duurzaamheid;
9. Leidraad inrichting infrastructuur.

4.1 Verkeerstructuur

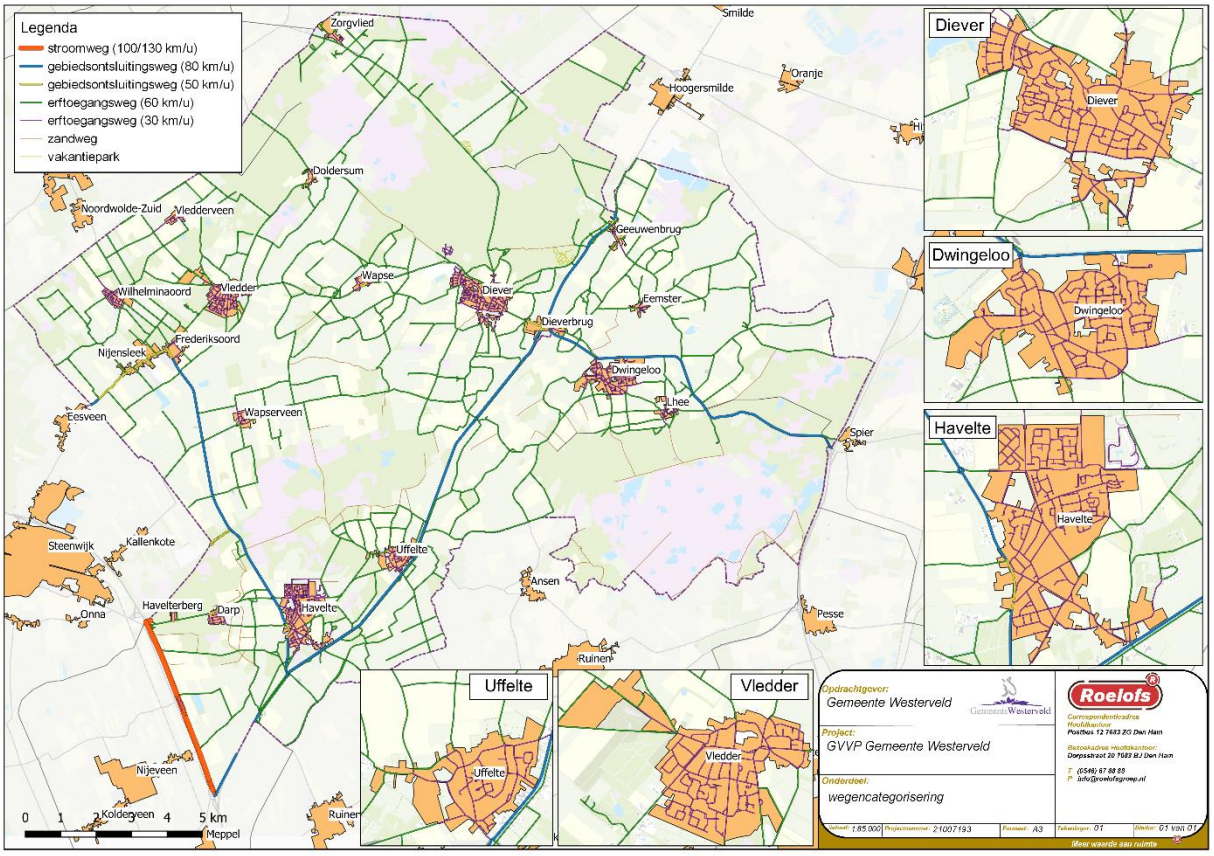
Onderstaand kader bevat de speerpunten voor de verkeerstructuur binnen de gemeente.

Speerpunten verkeerstructuur

- *alle gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en worden (op termijn) ingericht als 30 km/uur weg (binnen komgrenzen) of 60 km/uur weg (buiten komgrenzen);*
- *vanuit een wensbeeld worden gemeentelijke wegen (bij herinrichting of beheer/ onderhoud) meer éénduidig ingericht;*
- *de gemeente gaat terughoudend om met snelheidsremmende maatregelen n.a.v. klachten;*
- *de gemeente zet in op sanering van overbodige verkeersborden;*
- *in samenwerking met de provincie (= wegbeheerder) wordt ingezet op een meer éénduidig snelheidsregime op de N855 tussen Dieverbrug en Frederiksoord.*

Wegencategorisering

Figuur 4.1 toont het wensbeeld voor de wegencategorisering voor Westerveld. Uitgangspunt is dat alle gemeentelijke wegen als ‘erftoegangsweg’ zijn gecategoriseerd en (op termijn) ook zo worden ingericht. Voor de gemeentelijke wegen binnen de verschillende woonkernen betekent dit een inrichting en maximumsnelheid van 30 km/uur en voor de gemeentelijke wegen buiten de komgrenzen een passende inrichting met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Aanpak van de weginrichting gebeurt in eerste instantie volgens het ‘werk met werk’ principe, waarbij wegen worden aangepakt bij herinrichting en/of een reconstructie.



Figuur 4.1 Wensbeeld wegencategorisering

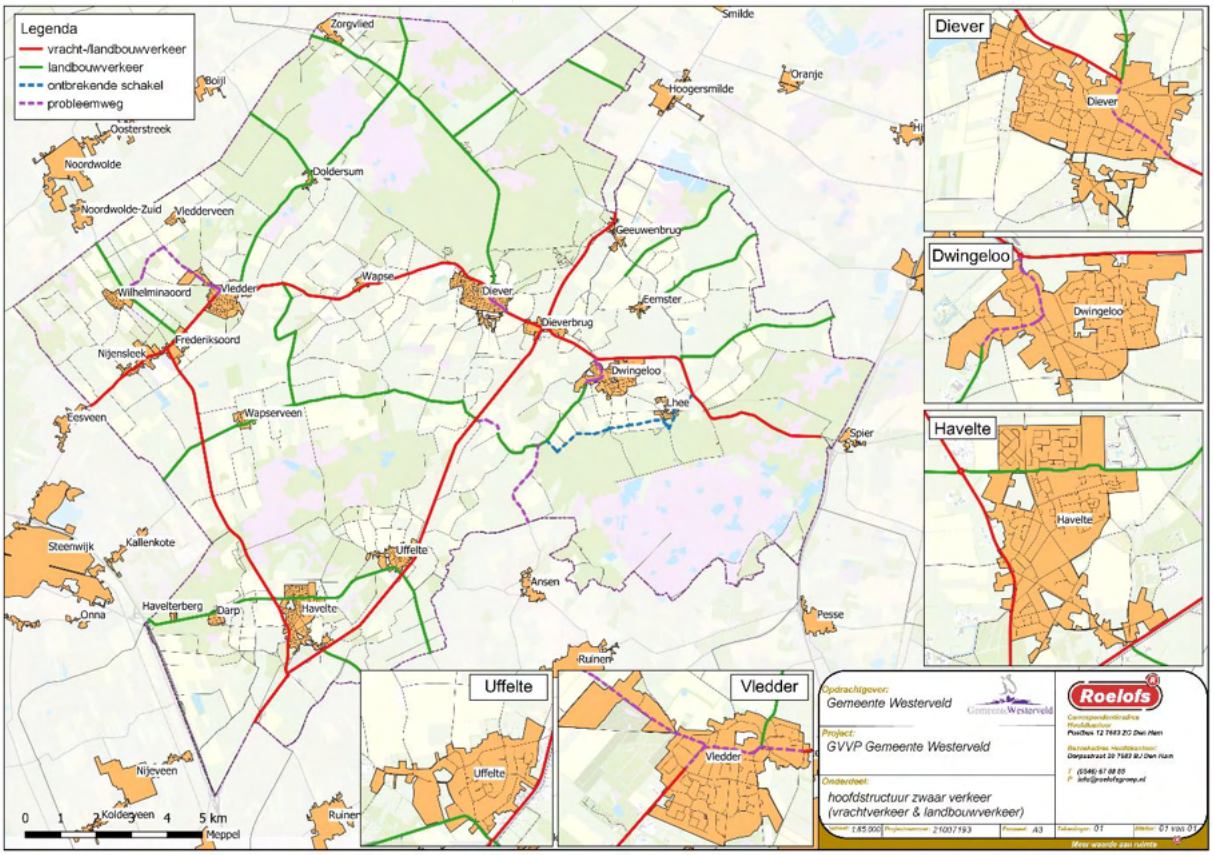
Voor de erftoegangswegen buiten de komgrenzen (60 km/uur) is in het wensbeeld voor de wegencategorisering geen onderscheid gemaakt in type I en type II wegen. Type I wegen zijn bestemd voor doorgaande verbindingen met wat hogere intensiteiten en voorzien van een bredere rijbaan, inclusief kantmarkering. De type II wegen zijn bestemd voor wegen met een lage intensiteit, waarbij de rijbaan smaller is en geen kantmarkering kent. In het wensbeeld voor de weginrichting van erftoegangswegen (paragraaf 4.9) is dit aspect wel doorvertaald, waarbij er nog wel enige vrijheid voor maatwerk is.

Alle provinciale wegen zijn als ‘gebiedsontsluitingsweg’ gecategoriseerd. Dit betekent buiten de komgrenzen in principe een maximumsnelheid van 80 km/uur en binnen de kernen een maximumsnelheid van 50 km/uur. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zijn er buiten de komgrenzen trajectdelen waar een snelheidsregime van 60 km/uur van toepassing is. Het betreft hier bijvoorbeeld de N371 nabij de bruggen over de Drentse Hoofdvaart. De N855 tussen Dieverbrug en Frederiksoord is vanuit de provinciale wegencategorisering een ‘gebiedsontsluitingsweg’, maar vanuit functie en gebruik in het gemeentelijk wensbeeld gecategoriseerd als ‘erftoegangsweg’. Omdat het een provinciale weg betreft wordt getracht om samen met de provincie een verbeterslag door te voeren als het gaat om herkenbaarheid en eenduidigheid van de weg. Vanwege de ontwikkelingen in met name Frederiksoord (Unesco) wordt de verkeerssituatie op de N855 tussen Spier en Steenwijk de komende jaren gemonitord. Mochten de ontwikkelingen daarvoor aanleidingen geven dan wordt deze verbinding N855 onderwerp van gesprek tussen gemeente en provincie.

Wanneer het wensbeeld wegencategorisering op het gemeentelijk wegennet geprojecteerd wordt, volgt dat de maximumsnelheid en/of de weginrichting op de volgende wegen afwijkt:
- Ruiterweg/Darperkerkweg/Nieuwe Ruiterweg (Darp e.o.);
- Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg (Wapserveen e.o.);
- Bosweg (nabij Oude Willem);
- Appelschaseweg (nabij Wateren);
- Zuidstraat (Uffelte).

Vracht- en landbouwverkeer

Figuur 4.2 op de volgende pagina toont het wensbeeld voor de hoofdwegenstructuur voor zwaar verkeer (landbouw- en vrachtverkeer). De structuur is mede gebaseerd op de provinciale structuur voor landbouwroutes. Uitgangspunt is dat het (doorgaande) vrachtverkeer gebruik maakt van de provinciale gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 4.2 Wensbeeld hoofdstructuur landbouw- en vrachtverkeer

Snelheidsremmende maatregelen

De gemeente gaat bij totale reconstructies van wegen in principe terughoudend om met het toepassen van snelheidsremmende maatregelen. De nieuwe weginrichting moet in eerste instantie de juiste snelheid afdwingen (dus zonder lange rechtstanden). Uitgangspunt is dat snelheidsremmende maatregelen enkel worden toegepast op strategische locaties, om hierbij ook de attentiewaarde te verhogen. Dit zijn bijvoorbeeld de kruispunten. Dit kan als aanvullende maatregel of als onderdeel van de gehele wegreconstructie. Hierbij geldt dat eerst gekeken wordt naar horizontale maatregelen (b.v. asverspringing), voordat verticale maatregelen (b.v. drempel) worden toegepast.

Ook moet een maatregel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van fietsers, vracht- en landbouwverkeer het openbaar vervoer en mindervaliden blijven waarborgen. Bijlage VII bevat een tabel met maatregelen die de gemeente toepast. Voor de technische uitwerking wordt verwezen naar het ‘Handboek Openbare Ruimte’.

Sanering verkeersborden

De gemeente zet in op sanering van overbodige en niet noodzakelijke verkeersborden. Overbodige verkeersborden kunnen de attentiewaarde verlagen, leiden tot onduidelijkheid bij weggebruikers en vragen meer investeringen vanuit beheer & onderhoud. Het doel van de sanering van verkeersborden is om de verkeersveiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en kosten te besparen. In de publicatie 'Kwalitatief beheer verkeersborden' van het CROW zijn saneringsregels opgenomen.

De gemeentelijke bordensanering start met een pilotproject. Wanneer uit de evaluatie blijkt dat de sanering positief effect heeft, wordt de bordensanering stapsgewijs binnen de gehele gemeente uitgevoerd. Wanneer sanering van bepaalde verkeersborden niet mogelijk is, wordt bekeken of voor nieuwe verkeersborden een meer duurzame en klimaat neutrale variant toegepast kan worden. Voorbeelden hiervan zijn hergebruik, biobased (bermmaaisel) of bamboe verkeersborden. Dit draagt bij aan de duurzaamheid doelstellingen van de gemeente.

4.2 Fiets

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in de gemeente en een hoofdspeerpunt voor de gemeente. Naast de dagelijkse reguliere fietsritten naar bijvoorbeeld werk, school of winkel, vormt de fiets ook een belangrijk product voor recreatie en toerisme in de gemeente. Onderstaande kader bevat de speerpunten voor het thema fiets.

Speerpunten fiets

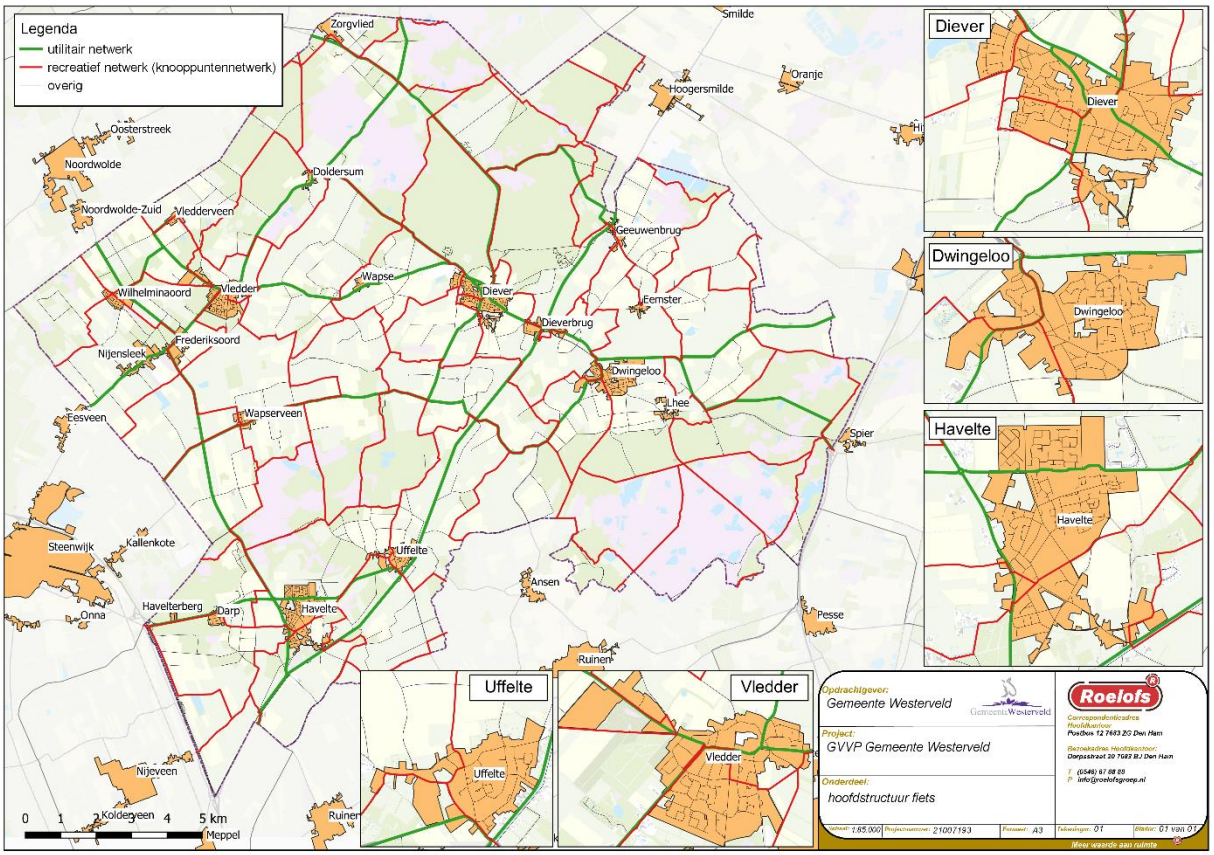
- *de gemeente stimuleert het fietsgebruik door het faciliteren van aantrekkelijke, goed onderhouden en toegankelijke fietsinfrastructuur;*
- *nieuwe fietsinfrastructuur wordt ontworpen vanuit behoeften van de gebruiker, waarbij ook de toegankelijkheid van mindervaliden/ouderen gewaarborgd wordt;*
- *inrichting en beheer & onderhoud van bermen draagt bij aan de verkeersveiligheid en het comfort van fietsverkeer in de gemeente;*
- *ontbrekende schakels in het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk worden ingevuld;*
- *met de juiste infrastructuur (bijvoorbeeld snelfietsroutes) en voorzieningen wordt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor utilitair autoverkeer;*
- *de gemeente zet met een aantrekkelijk routenetwerk, versterking van landschappelijke waarden en (duurzame) voorzieningen in op een aantrekkelijk fietsproduct;*
- *Westerveld profileert zich door middel van marketing als de (recreatieve) fietsgemeente van Drenthe.*

Om aansluiting te vinden bij de provinciale fietsnota 'Op Fietse', is in de uitwerking voor het speerpunt 'fiets' gebruik gemaakt van de toegepaste provinciale pijlers:

1. Compleet fietsnetwerk;
2. Veilig fietsen;
3. Meer mensen op de fiets;
4. Aantrekkelijk toeristisch product.

Verkeerstructuur fietsverkeer

Figuur 4.3 toont het wensbeeld voor de fietsstructuur in de gemeente. Vanuit de pijler ‘Compleet fietsnetwerk’ worden ontbrekende schakels in het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk ingevuld. Evenals bij reguliere wegen gebeuren aanpassingen in de fietsinfrastructuur in eerste instantie volgens het ‘werk met werk’ principe, waarbij de fietsinfrastructuur wordt aangepakt bij herinrichtingswerkzaamheden en/of een reconstructie.



Figuur 4.3 Wensbeeld fietsstructuur

In de CROW publicatie ‘Ontwerpwijzer Fietsverkeer’ zijn de landelijke (ontwerp)richtlijnen voor de fiets opgenomen. Deze richtlijnen vormen een nieuwe basis voor de inrichting van fietsvoorzieningen. Een goed ingerichte fietsvoorziening voldoet aan een aantal basis kwaliteitseisen. Het gaat daarbij om veiligheid, comfort, samenhang, directheid en aantrekkelijkheid. Voor de gemeente is voor deze basiseisen een doorvertaling gemaakt van de gewenste inrichting van de fietsinfrastructuur. In paragraaf 4.9 is hiervoor het ‘Wensbeeld inrichting infrastructuur’ opgenomen.

Fietsveiligheid

De pijler ‘Veilig fietsen’ richt zich op de verkeersveiligheid voor specifiek het fietsverkeer. De vormgeving en inrichting van de fietsvoorzieningen heeft hier een grote invloed op. Dit geldt voor zowel fietspaden als wegen met gemengd verkeer. Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor het ‘vergevingsgezinde fietspad’. Oorspronkelijk vooral in relatie tot ouderen, die vaker betrokken zijn bij enkelvoudige fietsongevallen. Maar wat goed is voor de veiligheid van ouderen en visueel gehandicapten is waarschijnlijk goed voor iedereen. Aan de hand van de vijf ontwerpprincipes voor een vergevingsgezind fietspad wordt invulling gegeven aan de pijler ‘Veilig fietsen’.

Voldoende ruimte in de breedte

De ontwikkeling van het aantal fietskilometers en snelheden van het fietsverkeer (door gebruik van e-bikes), al dan niet combinatie met de toenemende mobiliteit van ouderen, vraagt om aandacht voor een veilige inrichting van de fietsinfrastructuur. Aandachtspunten zijn hierbij de breedte van fietspaden, maar ook de bochtstralen en vergevingsgezinde bermen met een beperkt aantal obstakels. Hoe breder het fietspad, hoe lager het aantal (ernstige) conflicten. Voor een verkeersveilige inrichting van fietsinfrastructuur worden de basisprincipes van Duurzaam Veilig gevolgd. Zie hiervoor de kenmerken zoals opgenomen in het ‘Wensbeeld inrichting infrastructuur’ (paragraaf 4.9).

Visuele geleiding

Toepassing van markering op fietspaden draagt bij aan de veiligheid voor de fietsers. Door de markering kan een fietser, zeker bij duisternis het fietspad beter blijven volgen. Ook hebben fietsers bij tweerichtings fietspaden hun eigen ruimte, wat de risico op frontale aanrijdingen beperkt. De provincie past op haar fietspaden buiten de bebouwde kom asmarkering 1-2 (één meter witte streep, twee meter ruimte, één meter witte streep) toe.

Op de belangrijkste fietsroutes en bij nieuwe fietspaden wordt deze markering ook op gemeentelijke fietspaden toegepast. Naast asmarkering wordt er op belangrijke fietspaden buiten de komgrenzen ook kantmarkering toegepast. De fietspaden langs de N855 tussen Diever en Dieverbrug zijn hiervan een voorbeeld. Ook op belangrijke gemeentelijke fietspaden wordt kantmarkering aangebracht.

Figuur 4.4 Asmarkering (links) & kantmarkering (rechts)

Extra attenderen

Het verlichten van (school)fietsroutes en onveilige locaties draagt bij aan de verkeersveiligheid en sociale veiligheid van fietsverkeer. Het gemeentelijke verlichtingsbeleid gaat vanuit de visie 'Donker waar mogelijk, licht waar nodig' terughoudend om met verlichting. Bij iedere keuze die de gemeente maakt voor nieuwe infrastructuur ligt de verkeersveiligheid aan de basis, waarbij rekening wordt gehouden met de impact van licht op de omgeving. Pas wanneer geen andere mogelijkheden zijn wordt verlichting toegepast. Dit sluit ook aan bij het beleid van de provincie, waarbij verlichting langs provinciale wegen wordt verwijderd.

Vergevingsgezinde bermen

Bij een aanzienlijk deel van de enkelvoudige en infrastructuur gerelateerde fietsongevallen speelt de berm een belangrijke rol. Het uitgangspunt van een veilige 'vergevingsgezinde' berm is dat hij op dezelfde hoogte ligt als de verharding. Als een fietser dan per ongeluk in de berm terechtkomt, fietst hij er net zo gemakkelijk weer uit. Bij een hoogteverschil is dat lastiger, ook kan niveauverschil ernstiger verwondingen opleveren. Verder moet een berm voldoende 'draagkracht' hebben. In de gemeente speelt ook het groenbeheer een rol voor de fiets. Overhangend groen beperkt de ruimte voor de fiets.

Minimaliseren obstakels

Om gemotoriseerd verkeer op fietspaden te weren zijn er in het verleden op diverse locaties in de gemeente fietspaaltjes op fietspaden geplaatst. Een nadeel van deze objecten is de kans op een aanrijding met het object. Nu de drukte en snelheid op fietspaden toeneemt, vergroot dit de kans op (éénzijdige) fietsongevallen. De gemeente is daarom al gestart met een sanering van paaltjes en dit beleid wordt doorgezet. Waar fietspaaltjes moeten blijven staan worden aanvullende maatregelen getroffen, zoals inleidende (ribbel)markering en/of flexibele paaltjes. Uitgangspunt hierbij zijn de ontwerprichtlijnen van het CROW-Fietsberaad.

Aanvullend speelt ook het beheer & onderhoud een belangrijke rol bij de veiligheid voor fietsverkeer. Gladheidsbestrijding en het vegen van de wegen hebben hierbij een positief effect. De gemeente Westerveld strooit preventief en dat betekent dat er al wordt gestrooid voordat het daadwerkelijk glad wordt door vorst. Bij verwachte gladheid worden als eerste de doorgaande wegen, busroutes, schoolroutes en wegen bij openbare gebouwen gestrooid. Alle andere wegen worden in principe niet gestrooid. Bij blijvende gladheid worden deze wegen, met uitzondering van woonwijken, overdag curatief gestrooid. In het najaar kunnen vallende bladeren ook voor gladheid op de fietspaden zorgen en is de fietsinfrastructuur minder goed zichtbaar. De belangrijkste fietspaden worden bij bladval dan ook geveegd.

Stimuleren fietsgebruik

Vanuit de pijler 'Meer mensen op de fiets' wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Uit onderzoek (OViN) naar verplaatsingsgedrag en fietsgebruik blijkt dat Westerveld wat betreft reisduur en afstand per fietsverplaatsing gemiddeld scoort ten opzichte van andere gemeenten in Nederland, maar ondergemiddeld voor Drenthe. Het streven is dat het fietsgebruik minimaal boven het gemiddelde in Drenthe komt.

Goed ingerichte fietsroutes

Fietsroutes van goede kwaliteit maken fietsen aantrekkelijker. Op een aantal fietsverbindingen is een verbetering nodig of reeds uitgevoerd. Slechte fietspaden krijgen een kwaliteitsimpuls. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van toepassing van duurzame materialen.

Ook worden bij de uitwerking van het ‘actieprogramma fiets’ de mogelijkheden voor snelfietsroutes onderzocht. Met name de routes langs de provinciale wegen N855 en langs de Hoofdvaart tussen Assen en Meppel (N371) zijn met het oog daarop interessant. Hierover is uiteraard afstemming nodig met de provincie.

Fietsenstallingen- en/of -kluizen

Het veilig en eenvoudig kunnen stallen van de fiets is een belangrijk kwaliteitsaspect. Op belangrijke aantrekkingslocaties voor fietsverkeer, zoals in dorpscentra, toeristische attractiepunten, bij bushaltes, sportvoorzieningen, scholen en werklocaties zijn voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen cruciaal. Naast stallingen gaat het hierbij ook om fietskluizen. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met fietsen met een afwijkende maat en oplaadvoorzieningen.

Ketenmobiliteit

Om te stimuleren dat meer mensen de fiets gebruiken in het voor-en/of natransport van het openbaar vervoer, werkt de gemeente met de provincie aan een kwaliteitsimpuls van voorzieningen. Het betreft bijvoorbeeld het verbeteren van de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsstallingen bij bushaltes en de HUB in Dieverbrug. Hiermee wordt de fiets ook een goed alternatief voor utilitair autoverkeer.

Deelfietsen

Een groot deel van de lokale bevolking heeft één of meerdere fietsen en kan dus makkelijk een fiets gebruiken. Voor bezoekers van de gemeente (bijvoorbeeld voor werk of recreatief) bieden huur- of deelfietsen een aantrekkelijk alternatief om toch te kunnen fietsen.

Innovatie stimuleren

Om het fietsgebruik te stimuleren wordt meer ingezet op de promotie van gebruik van de fiets. Lokale ondernemers hebben hier een belangrijke rol in. De gemeente staan open voor het toepassen van innovatie als dit een positieve bijdrage levert aan de doelstellingen voor de fiets. Dit kan bijvoorbeeld met het uitvoeren van een pilotproject.

Monitoring

De beschikbare informatie over fietsgebruik in Westerveld is minimaal. Trends en ontwikkelingen in fietsgebruik kunnen pas in beeld gebracht worden met structurele monitoring van bijvoorbeeld fietsintensiteiten of het aantal fietsen in stallingen bij bushaltes. Het thema ‘fiets’ wordt dan ook meegenomen in het op te stellen monitoringsplan.

Recreatief fietsverkeer

Westerveld is bij uitstek een gemeente voor de recreatieve fietser. Er zijn veel recreatieve routes, waarbij ook aanvullende voorzieningen niet ontbreken. Om te voorzien in de pijler ‘aantrekkelijk fietsproduct’ zet de gemeente niet alleen in op een aantrekkelijk en goed ingericht fietsnetwerk. Ook de beleving van de recreatieve fietser krijgt een impuls door de koppeling te zoeken met versterking van de landschappelijke waarden.

Ook (duurzame) voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit voor recreatief fietsverkeer. De opkomst van elektrische fiets brengt bijvoorbeeld een vraag naar oplaadvoorzieningen met zich mee. In het verlengde hiervan moet bijvoorbeeld ook gedacht worden aan goede fietsenstallingen en watertappunten. Ook informatie zoals routes, evenementen en trekpleisters moet goed te vinden zijn.

Marketing en communicatie voor de (recreatieve) fiets is ook belangrijk. In samenwerking met Stichting Toeristische Promotie Westerveld (STPW) wordt hier via Marketing Drenthe en de Koloniën van Weldadigheid invulling aan gegeven. Westerveld profileert zich hierbij als de (recreatieve) fietsgemeente van Drenthe.

4.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid blijft de komende jaren een van de grootste prioriteiten in het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente. Naast het treffen van infrastructurele maatregelen, gaat de gemeente de komende periode ook inzetten op doelgroepsgerichte gedragsbeïnvloeding. In onderstaand kader zijn de speerpunten voor verkeersveiligheid weergegeven.

Speerpunten aanpak verkeersveiligheid

- *Westerveld conformeert zich aan de provinciale doelstelling ‘samen richting nul verkeersslachtoffers’.*
- *de meest onveilige locaties (subjectief en objectief) worden (waar mogelijk vanuit beheer & onderhoud) aangepakt, waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers prioriteit krijgen;*
- *onveilige bermen in het buitengebied worden aangepakt;*
- *de gemeente zet in op doelgroepgerichte gedragsbeïnvloeding door permanente verkeerseducatie, communicatiecampagnes en handhaving.*

Samen richting Nul verkeersslachtoffers

Sinds 2013 zetten het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en de Drentse gemeenten zich in om ‘Samen richting Nul verkeersslachtoffers!’ te gaan. De gemeente Westerveld conformeert zich ook de komende jaren aan deze doelstelling.

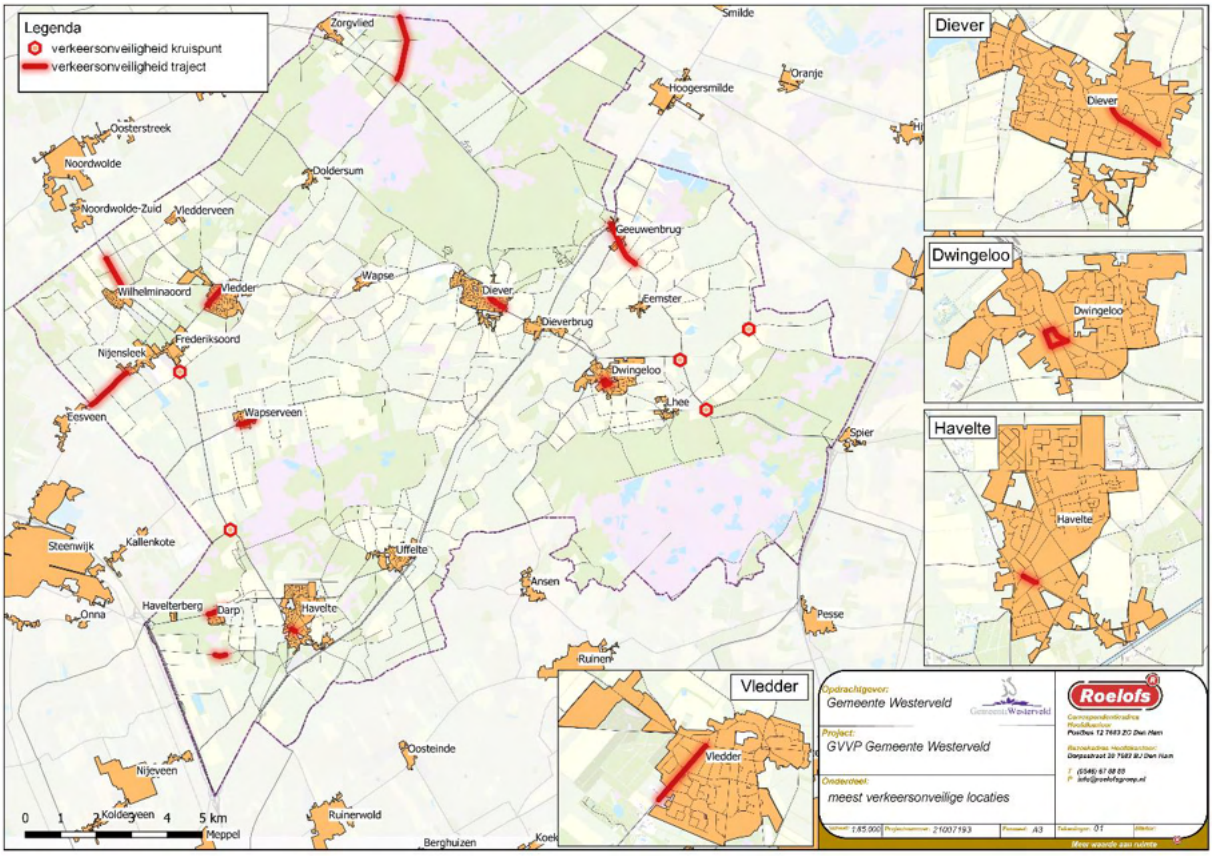
Samen richting Nul verkeersslachtoffers!

De campagne staat voor een nieuwe trend, namelijk: het niet vanzelfsprekend vinden dat mensen in het verkeer ernstig gewond raken of overlijden, maar daar juist iets tegen willen doen. Door verantwoordelijkheid te nemen voor eigen verkeersveiligheid én die van een ander wordt getracht om zo dicht mogelijk bij nul verkeersslachtoffers te komen.

Verkeersonveilige locaties

De gemeente blijft de komende jaren inzetten op verbetering van de verkeersveiligheid voor al haar weggebruikers. Naast ongevalslocaties wordt hierbij ook aandacht besteedt aan locaties waar verkeersdeelnemers zich onveilig voelen. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de meest kwetsbare fietsers en voetgangers, waarbij een impuls voor de toegankelijkheid in de openbare ruimte ook bij moet dragen aan vermindering van (het gevoel van) onveiligheid.

Per situatie wordt beoordeeld of een maatregel (het gevoel van) verkeersveiligheid kan vergroten. Hierbij geldt dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij initiatieven vanuit beheer & onderhoud. Figuur 4.5 toont de meest verkeersonveilige locaties in de gemeente. Het betreft niet alleen locaties waar daadwerkelijk (meerdere) ongevallen zijn geregistreerd, maar ook locaties waar momenteel een (groot) gevoel van onveiligheid ervaren wordt.



Figuur 4.5 Meest verkeersonveilige locaties

Aanpak onveilige bermen

Uit de ongevalsanalyse blijkt dat er relatief veel éénzijdige ongevallen plaatsvinden op het gemeentelijk wegennet buiten de komgrenzen. Bij veel van deze ongevallen is een voertuig van de weg geraakt, waarbij een stuurcorrectie niet meer mogelijk was. Daarnaast ontvangt de gemeente veel klachten over slechte bermkwaliteit.

De gemeente heeft de afgelopen jaren op verschillende locaties reeds geïnvesteerd in het aanbrengen van bermverharding, meestal in de vorm van grasbetonstenen. Om de verkeersveiligheid en het comfort voor alle weggebruikers te vergroten, wordt dit beleid gecontinueerd. Ook de komende jaren worden locaties met slechte bermen voorzien van bermverharding. Bijlage II bevat een kaart met de belangrijkste locaties met slechte bermen.

Gedragsbeïnvloeding

Voor een verkeersveilig Westerveld is veilig gedrag in het verkeer nodig. De meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout. Vanuit de visie ‘Duurzaam Veilig Wegverkeer’ (DV3)’ zijn verkeersdeelnemers taak bekwaam en in staat om hun gedrag goed af te stemmen op de taakeisen in de betreffende omstandigheden.

Vanuit het DV3 principe ‘psychologica’ zet de gemeente Westerveld de komende periode wederom in op gedragsbeïnvloeding in het verkeer door:

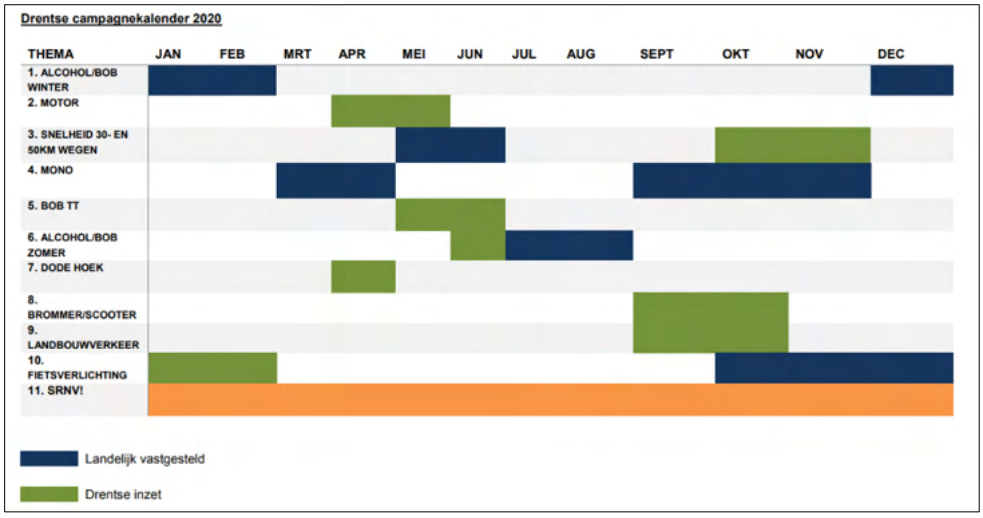
- Permanente verkeerseducatie (PVE);
- Campagnes;
- Handhaving.

Permanente Verkeerseducatie (PVE)

Zie toelichting in paragraaf 4.6 (Verkeerseducatie).

Campagnes

Vanuit het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) worden gedurende het hele jaar voorlichtingscampagnes uitgevoerd om het verkeersgedrag van mensen te beïnvloeden (zie kalender figuur 4.6). Gedrag is een belangrijke factor bij verkeersongevallen. Sommige campagnes worden landelijk gevoerd op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Daar kun je mee thuiskomen). Het VVBD ondersteunt deze campagnes met regionale middelen. Ook worden campagnes uitgevoerd die speciaal zijn gericht op Drenthe. Het gaat dan om een onderwerp dat in Drenthe belangrijk is. Ongelukken met landbouwverkeer komen in Drenthe bijvoorbeeld vaker voor dan in sommige andere provincies.



Figuur 4.6 Drents campagnekalender 2020

Ook partijen als Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de ANWB zijn actief met campagnes gericht op verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn campagnes als ‘de Scholen zijn weer begonnen’ en ‘Ik val op’. Verkeersdeelnemers worden aan het denken gezet over verkeersgedrag, waarbij suggesties worden aangedragen om het verkeer veiliger te maken. Belangrijke verkeersthema’s worden hiermee ook op de maatschappelijke agenda gezet.

Handhaving

De politie is bewust zichtbaar, treedt actief op en handhaaft om de verkeersveiligheid te vergroten. Dat gebeurt door controles uit te voeren en bestuurders aan te spreken op hun verkeersgedrag. Het team Verkeer van de eenheid Noord-Nederland is dagelijks actief met verkeershandhaving in het werkgebied waar Westerveld ook onder valt.

De landelijke prioriteiten bij handhaving zijn de zogenaamde VARAS-feiten: Veelgepleegde hufterfeiten, Afleiding, Rood licht, Alcohol & drugs én Snelheid. Juist door dit soort overtredingen vallen veel verkeersslachtoffers. Ook is er aandacht voor actuele thema's zoals afleiding in het verkeer (appen achter het stuur), onnodig links rijden en fietsverlichting.

Lokaal worden aanvullende prioriteitskeuzes gemaakt. Dit gebeurt binnen de driehoek, tussen gemeente, OM en politie. Het gaat dan bijvoorbeeld om toezicht op verkeerssituaties rond basisscholen en lokale snelheidscontroles.

4.4 Schoolroutes en schoolomgevingen

Schoolroutes en de schoolomgeving blijven belangrijke speerpunten. De gemeente richt zich hierbij met name op de routes van en naar onderwijsvoorzieningen binnen en buiten de gemeentegrenzen. In onderstaand kader zijn de speerpunten weergegeven.

Speerpunten schoolroutes en schoolomgevingen

- *aanpak van verkeersveiligheid op schoolroutes-/omgevingen is een gezamenlijke verantwoording van school, ouders en leerlingen en gemeente;*
- *alle scholen zijn in 2024 in het bezit van het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL);*
- *infrastructurele maatregelen in schoolomgevingen worden alleen uitgevoerd indien de betreffende school in het bezit is van het DVL;*
- *belangrijke schoolroutes hebben prioriteit in het uitvoeringsprogramma verkeer;*
- *bij de herinrichting van wegen worden schoolomgevingen aangeduid en ingericht als 'schoolzone'.*
- *de gemeente zet in op structurele aandacht voor verkeerseducatie in zowel basis- als voortgezet onderwijs, mede gericht op lokale verkeersproblematiek.*

Schoolbeleid

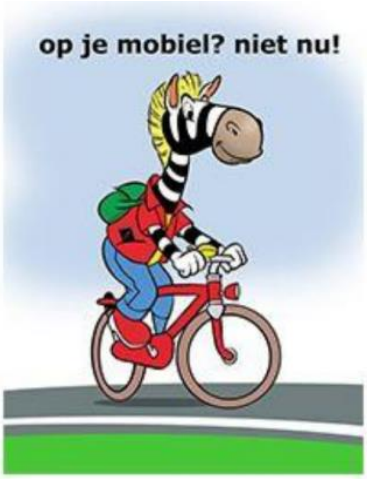
Het waarborgen van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen is een gezamenlijke verantwoording van de school, ouders, leerlingen en de gemeente. Het streven is dat alle scholen in de gemeente uiterlijk in 2024 in het bezit van het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL). Dit betekent dat verkeersveiligheid een randvoorwaarde is in het schoolbeleid. In het volgende kader zijn de criteria voor het Drents Verkeersveiligheidslabel weergegeven.

Het Drents Verkeersveiligheidslabel

Het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL) is een kwaliteitskeurmerk voor basisscholen die verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid. Belangrijk hierbij zijn de verkeerslessen op scholen, de ouderparticipatie en een verkeersveilige omgeving.

Om het label te verdienen, moet een school voldoen aan een aantal criteria:

- *op de school wordt bij voorkeur gewerkt met een actuele verkeersmethode, zodat de doorgaande lijn in de leerstof gewaarborgd is;*
- *in elke groep worden praktische oefeningen gedaan, zoals fietsvaardigheidsoefeningen, lopen op de stoep en oversteken. Ook wordt er elk jaar in elke groep een extra praktijkproject uitgevoerd;*
- *er is sprake van betrokkenheid van de ouders bij het verkeersonderwijs. Er is bijvoorbeeld een verkeersouder op de school die het team kan ondersteunen bij praktische oefeningen;*
- *de schoolomgeving is verkeersveilig;*
- *verkeerseducatie is opgenomen in het schoolplan;*
- *de school heeft een activiteitenjaarplan waarin de praktische oefeningen en projecten zijn opgenomen.*



Omdat het waarborgen van de verkeersveiligheid een gezamenlijke verantwoording is, worden infrastructurele maatregelen in schoolomgevingen alleen uitgevoerd indien de betreffende school in het bezit is van het Drents Verkeersveiligheidslabel.

Schoolroutes en schoolomgevingen

De schoolomgevingen zijn locaties waar tijdens piekmomenten (grote) groepen kwetsbare verkeersdeelnemers samen komen, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijk issue is. Bij reconstructies wordt de schoolomgeving daarom aangegeven met sobere infrastructurele maatregelen. Hierbij wordt minimaal de tekst ‘schoolzone’ aangeduid in de rijbaan.

Naast schoolroutes tussen de verschillende kernen in de gemeente zijn er ook routes naar onderwijsvoorzieningen in omliggende gemeenten (zie kaart in bijlage II). Op deze routes speelt vooral het thema fietsverkeersveiligheid. Dit sluit aan bij de visie voor Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3), waarin specifiek beschreven is dat ieder kind veilig naar school kan fietsen door een veilige weginrichting/-snelheden en voldoende fysiek bescherming. De bescherming van fietsverkeer op de schoolroutes heeft prioriteit in het uitvoeringsprogramma. Aandachtspunt vormen de routes waar scholieren en landbouwverkeer samen komen.

Verkeerseducatie

Zie toelichting in paragraaf 4.6.

4.5 Recreatief en toeristisch verkeer

Westerveld kent bovengemiddeld veel recreatie en toerisme. Het is dan ook een belangrijke inkomstenbron voor de lokale economie. Het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem is hierbij faciliterend. Onderstaand kader bevat de speerpunten voor dit thema.

Speerpunten recreatief en toeristisch verkeer

- *de gemeente faciliteert recreatie en toerisme door het waarborgen van de bereikbaarheid en het faciliteren van overstappunten, een aantrekkelijk fietsnetwerk en (kwalitatief) voldoende parkeerplaatsen;*
- *het beleid van aanvraag lokale objectbewegwijzering wordt gecontinueerd en procesmatig geoptimaliseerd;*
- *de gemeente staat positief tegenover (duurzame) mobiliteitsinitiatieven vanuit de markt.*

Bereikbaarheid kernen/toeristische bestemmingen

Westerveld heeft vakantiegangers en dagrecreanten veel te bieden. Het verkeer- en vervoersysteem is faciliterend voor recreatie & toerisme in de gemeente. De meeste bezoekers komen per auto naar Westerveld. De fiets wordt vooral gebruikt als natransportmiddel of door toeristen die in de omgeving verblijven. Een goede verbinding met het intercitystation Steenwijk (als recreatieve toegangspoort) is ook voor recreatief verkeer van belang. Vanuit de bereikbaarheid van autoverkeer zijn er geen structurele knelpunten, maar bij incidentele activiteiten kan de bereikbaarheid wel (tijdelijk) onder druk komen te staan.

Het parkeren van het vrijetijdsverkeer vormt wel een aandachtspuntpunt. Vanuit het Vrijetijdsprogramma is de ambitie om bij Frederiksoord meer spreiding in het gebied te krijgen. Zo worden er in Doldersum en Wilhelminaoord extra parkeerplaatsen gerealiseerd. De wijze van parkeren moet aansluiten bij het type parkeervoorziening en bijbehorende behoeften. In de dorpskernen is een goede bewegwijzering naar parkeerplaatsen belangrijk om zoekverkeer te voorkomen. Ook dienen er voldoende parkeerplaatsen voor doelgroepen aanwezig te zijn (invaliden, oplaadpunten e.d.). De overstappunten aan de randen van de dorpen of natuurgebieden hebben behoefte aan parkeerplaatsen met flexibele maatvoering, zodat bijvoorbeeld campers of auto's met fietsendragers hier ook gebruik van kunnen maken. Een goede aansluiting op de fiets-/wandelnetwerken en de juiste voorzieningen zijn cruciaal voor het succes van deze parkeerlocaties. De parkeercapaciteit bij toeristische voorzieningen dient aan te sluiten bij de behoefte en goed vindbaar te zijn.

Om de recreatieve en toeristische waarde van Westerveld te versterken is het van belang dat de belangrijkste bestemmingen ook goed per fiets bereikbaar zijn. Zoals uit figuur 4.3 is af te leiden, sluit het fietsnetwerk goed aan op de belangrijkste toeristische en recreatieve bestemmingen in de gemeente. Wel is de Bosrand nabij Lhee opgenomen als ontbrekende recreatieve schakel. Bij nieuwe initiatieven moet dit ook gewaarborgd blijven.

Objectbewegwijzering

In de gemeente staan veel wegwijzers met verwijzingen naar toeristische en recreatieve trekpleisters. Bedrijven kunnen via de gemeentelijke website een aanvraag indienen om opgenomen te worden op de wegwijzers en/of nieuwe wegwijzers te laten plaatsen. Plaatsing van objectverwijzing gebeurt conform beleid uit de gemeentelijke APV en richtlijnen van het CROW. Voor de objectverwijzing buiten de komgrenzen werkt de gemeente samen met een extern commercieel bedrijf. De objectverwijzing binnen de komgrenzen wordt door de gemeente zelf verzorgt.

De wijze van aanvraag en plaatsing voor lokale objectbewegwijzering wordt de komende jaren gecontinueerd. Wel wordt onderzocht hoe de werkwijze procesmatig geoptimaliseerd kan worden.

Initiatieven & alternatieve vervoerswijzen

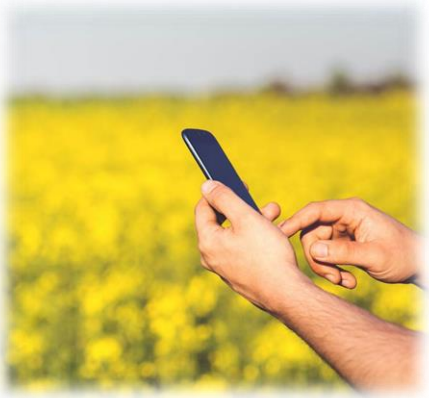
Ter bevordering van het recreatie en toerisme in de gemeente wordt ingezet op (duurzame) mobiliteitsinitiatieven vanuit de markt. De gemeente staat hierbij open voor innovatieve ontwikkelingen en/of het uitvoeren van pilots voor recreatief vervoer.

(Elektrische) deelfietsen

Om de recreatieve en toeristische waarde te versterken, staat de gemeente positief tegenover initiatieven voor een (elektrische) deelfietsensysteem. Door het aanbieden van deelfietsen worden de bezienswaardigheden in de omgeving beter bereikbaar voor recreanten en toeristen. De deelfietsen kunnen ook door forenzen gebruikt worden.

Digitalisering

Bij innovatie wordt snel de link gelegd met digitalisering. Door de moderne informatie- en communicatietechniek kunnen recreanten en toeristen beter beslissen naar welke bezienswaardigheid men wil. Om deze doelgroep te blijven trekken, is het van belang om hierop in te spelen. Het ontsluiten van informatie voor de recreatieve sector kan daarbij helpen door bijvoorbeeld routeinformatie naar bezienswaardigheden beschikbaar te maken, fietsknooppuntsystemen te optimaliseren en/of de beschikbaarheid van faciliteiten inzichtelijk te maken. De gemeente staat open voor innovatieve ontwikkelingen en/of pilots.



4.6 Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is één van de onderdelen uit de visie voor Duurzaam Veilig Wegverkeer. Het behelst alle aspecten die ervoor zorgen dat verkeersdeelnemers zo goed mogelijk voorbereid aan het verkeer deelnemen en ook de consequenties van beslissingen in het verkeer kennen. Onderstaand kader bevat de speerpunten voor dit thema.

Speerpunten verkeerseducatie
• *de gemeente zet structureel in op Permanente verkeerseducatie (PVE) voor alle verkeersdeelnemers;*
• *verkeerseducatie voor gemeentelijke focusdoelgroepen krijgt aandacht.*

Het is belangrijk om alle verkeersdeelnemers gedurende hun gehele ‘verkeersleven’ de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dit gebeurt onder de noemer ‘permanente verkeerseducatie’ (PVE)’. Het permanente karakter zit hem in twee aspecten: het anticiperen op ontoereikende gedragsvoorwaarden én het telkens voortbouwen op eerdere en een fundament leggen voor latere verkeerseducatie. Aanvullend zet Westerveld ook specifiek in op de educatie voor ouderen, mindervaliden en werk gerelateerd verkeer. Onder deze laatste categorie vallen bijvoorbeeld bestuurders van landbouwvoertuigen, bezorgverkeer, maar ook militairen.

4.7 Parkeren

De auto is en blijft de komende jaren een belangrijk vervoermiddel in de gemeente. In de totale vervoersketen speelt parkeren ook een belangrijke rol. Vanuit een toegankelijke buitenruimte krijgt het parkeren voor mindervaliden hierbij specifiek aandacht. Onderstaand kader bevat de speerpunten voor het parkeren.

Speerpunten parkeren

- *In de gemeente kan in principe gratis geparkeerd worden. Alleen in de centra van Dwingeloo en Diever is parkeerregulering (blauwe zone) van toepassing;*
- *Om te bepalen of er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van het beleid conform opgesteld stappenplan;*
- *In de parkeernormering van Westerveld wordt binnen de CROW bandbreedte uitgegaan van het maximale parkeerkencijfer;*
- *De beleidsregel ‘gehandicaptenparkeerplaats’ wordt gecontinueerd;*
- *Bij publieke voorzieningen is minimaal 5% gehandicaptenparkeerplaats. Bij grotere (openbare) parkeerterreinen is minimaal één van de 50 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats.*

Parkeerbeleid

In Westerveld is geen parkeervergunning nodig om te parkeren. Op alle parkeerplaatsen en op/langs alle wegen kan in principe gratis geparkeerd worden (tenzij anders is aangegeven). Alleen in de centra van Dwingeloo en Diever geldt een blauwe zone op maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur. In Dwingeloo en de andere grote kernen zijn in de schil van het centrum parkeerplaatsen beschikbaar. Deze parkeerterreinen zijn met bebording aangegeven.

Er is op dit moment geen aanleiding om het parkeerbeleid aan te passen. Wel wordt bij herinrichting (in overleg met betrokkenen) de afweging gemaakt of er verbetermogelijkheden toepasbaar zijn. Om te bepalen of er in woongebieden sprake is van een parkeerprobleem wordt het stappenplan zoals opgenomen in bijlage IX toegepast worden. Indien dit het geval is wordt bekeken of er een kostenefficiënte oplossing toepasbaar is. Onderstaande tabel toont acceptabele loopafstanden voor verschillende functies.

Hoofdfunctie	**acceptabele loopafstanden**
Wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Parkeernormen

Bij nieuwe ontwikkelingen worden de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren - van parkeerkencijfers naar parkeernormen) als parkeernorm gehanteerd. Voor Westerveld is hierbij de stedelijkheidsgraad 'Niet stedelijk' van toepassing. Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is dat het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaats vindt.

Het autobezit in de gemeente Westerveld (peiljaar 2019) ligt met 583 personenauto's per 1.000 inwoners hoger dan in de provincie Drenthe (540 personenauto's per 1.000 inwoners) en Nederland (494 personenauto's per 1.000 inwoners). Op basis van het hoge aandeel autobezit onder inwoners en de toeristische aantrekkingskracht van de gemeente, wordt daarom binnen de CROW bandbreedte uitgegaan van het maximale parkeerkencijfer.

In bijlage X zijn de parkeernormen voor de meest gangbare functies opgenomen. Indien een functie niet in de tabel is opgenomen wordt verwezen naar CROW publicatie 381.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

In de gemeente Westerveld is, mede door de vergrijzing, in toenemende mate behoefte aan (gereserveerde) gehandicaptenparkeerplaatsen. Inwoners van Westerveld kunnen daarnaast (onder voorwaarden) een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen.

In de beleidsregel 'gehandicaptenparkeerplaatsen' van de gemeente Westerveld zijn de voorwaarden opgenomen om in aanmerking te komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Bij publieke voorzieningen zoals bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig te zijn. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw gesitueerd te worden (minder dan 100 meter). Voor grote (openbare) parkeerterreinen geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op vijftig gewone parkeerplaatsen.

4.8 Duurzaamheid

Het speerpunt 'duurzaamheid' is een breed begrip. In voorliggende GVVP is door vertaald naar drie thema's: openbaar vervoer (weinig milieubelastend vervoer), toegankelijkheid (levensbestendige openbare ruimte) en laadvoorzieningen (herwinbare brandstof). Onderstaand kader bevat de speerpunten voor deze thema's.

Speerpunten duurzaamheid

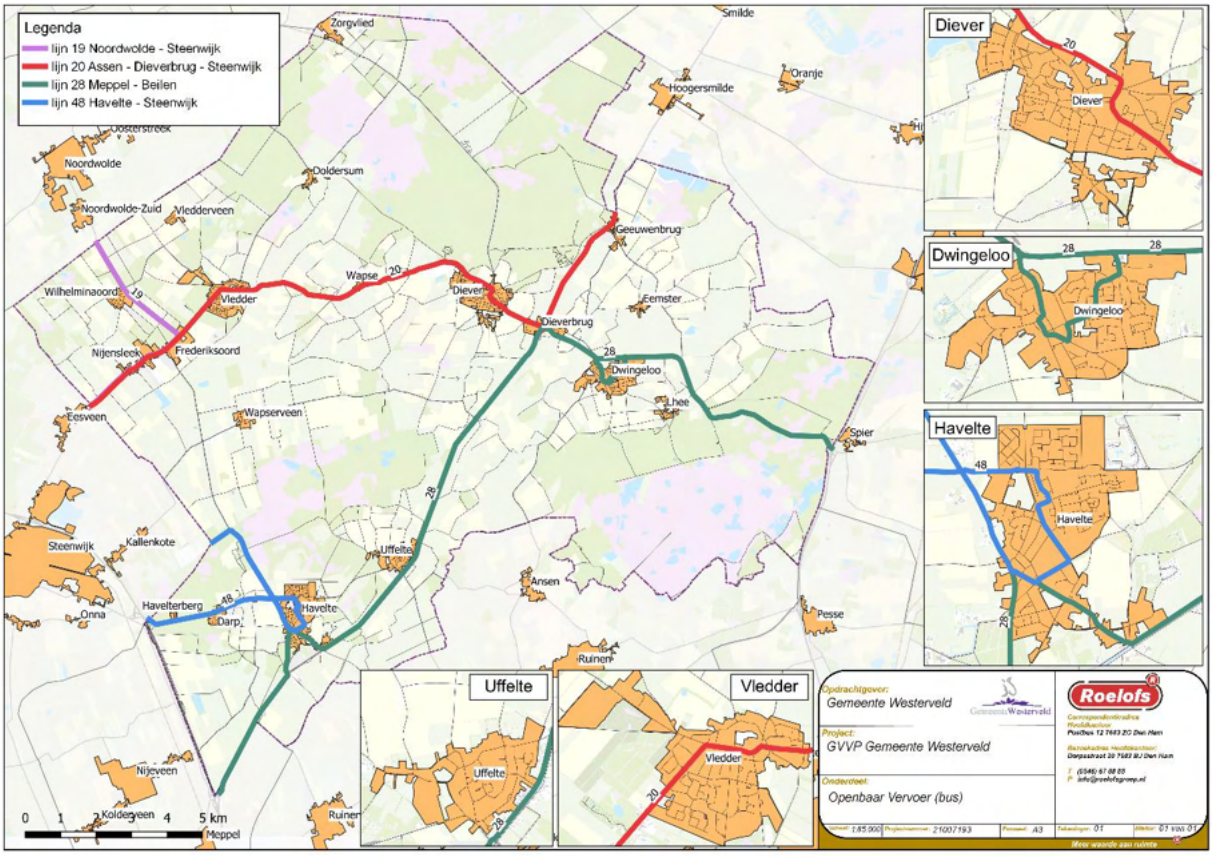
- *de gemeente zet in op het verbeteren van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer door bus vriendelijke infrastructuur en toegankelijke bushaltes;*
- *de gemeente Westerveld zet in op een buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is;*
- *het beleid conform de concessie laadinfrastructuur wordt gecontinueerd.*

Publiek & privaat vervoer

Infrastructuur bus

Openbaar vervoer is een duurzaam vervoermiddel, dat een alternatief voor de auto biedt en ook bijdraagt aan een leefbare gemeente. Het openbaar vervoer heeft in Westerveld vooral een sociaal-maatschappelijke functie, door het aanbieden van mobiliteit van personen die zich te voet, fiets of auto niet kunnen of willen verplaatsen. Met name het gebied rond Frederiksoord kan profijt hebben van een goede verbinding met het treinstation Steenwijk. De ontwikkelingen met betrekking tot het station Steenwijk worden daarom ook nauwlettend gevolgd.

Figuur 4.16 toont de routes van de buslijnen in Westerveld (zie ook kaart in bijlage II).



Figuur 4.6 Lijnennetkaart Westerveld (2020)

De verantwoordelijkheid voor de lijnvoering van het openbaar vervoer in Westerveld ligt bij de provincie Drenthe en het OV-bureau Groningen/Drenthe. In de omgevingsvisie van de provincie Drenthe is de visie op het openbaar vervoer uitgewerkt in een basisnetwerk openbaar vervoer. Met dit netwerk zet de provincie in op het realiseren, behouden en versterken van een aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoernetwerk.

De gemeente heeft bij het OV-bureau beperkt invloed op de lijnvoering van het openbaar vervoer, maar is wel faciliterend door het aanbieden van goede infrastructuur en voorzieningen. De gemeente zet in op behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar verbetering van de kwaliteit. Zelf faciliteert de gemeente het openbaar vervoer door bij ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium rekening te houden met het openbaar vervoer.

Aandachtspunt is dat het noordelijk deel van de gemeente (Zorgvlied, Wateren, Oude Willem en omgeving) voor het openbaar vervoer is aangewezen op de bushalte in Elsloo (gemeente Ooststellingwerf). De verantwoordelijkheid voor deze lijnvoering ligt bij de provincie Friesland. De gemeente brengt het belang van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer onder de aandacht van de provincie Friesland.

Voorzieningen

De provincie stimuleert de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen door realisatie van vervoersknooppunten (hub's). De hub's zijn de schakel tussen openbaar- en publiek vervoer en andere vervoersmodaliteiten (auto, fiets, voetgangers). In Dieverbrug is een provinciale hub aanwezig op het knooppunt N371/N855. Vanaf hier rijden bussen in de richting van Steenwijk, Meppel (via Diever), Beilen en Assen (via Dwingeloo).

Naast een belangrijke functie voor de dagelijks utilitaire verplaatsingen, vormt de hub in Dieverbrug ook een knooppunt voor het recreatieve- en toeristische verkeer in de gemeente. Met de aanwezige voorzieningen wordt ingezet op de beleving van gebruikers.

Vanuit de toegankelijkheid zijn de meest belangrijke bushaltes in de gemeente voorzien van een motorisch en visueel toegankelijke haltevoorziening. Bij onderhoud en/of reconstructies worden bushaltes zoveel mogelijk toegankelijk gemaakt, indien nodig. Naast het perron gaat het hierbij dan ook om de directe omgeving van de bushalte.

Deelauto's

De gemeente zet in op (duurzame) initiatieven op het gebied van privaat en publiek vervoer binnen de regio. Het streven is een goed OV-basisnetwerk met alternatieven waar een reguliere OV-lijn niet mogelijk is. Westerveld heeft zich hiervoor inmiddels aangesloten bij de Greendeal om ook in plattelandsgemeenten als onze gemeente te voorzien in deelauto's.

Een betaalbaar alternatief (of aanvulling) van het openbaar vervoer is een deelauto-systeem. De deelauto is interessant voor mensen die afhankelijk zijn of worden van het openbaar vervoer, maar ook voor inwoners die bezig zijn met het milieuaspect of om financiële redenen. Een deelauto kan op elk gewenst moment gebruikt worden zonder dat deze in eigen bezit is. Het is niet alleen een oplossing voor de stad, maar ook voor regio's zoals Westerveld waar de afstanden groter zijn.

Noabuurtbus

Sinds begin 2020 rijdt in het noordwesten van de gemeente de 'Noabuurtbus'. Deze bus biedt een betaalbare vervoersmogelijkheid aan inwoners die door hun leeftijd, lichamelijke of geestelijke beperkingen niet meer over voldoende mobiliteit beschikken. Reizigers worden op aanvraag van deur tot deur vervoerd. De Naobuurtbus wordt ingezet op maandag t/m vrijdag en is vooral bedoeld als waardevolle aanvulling op de huidige mogelijkheden van het openbaar vervoer. In het weekend worden ook uitstapjes georganiseerd.

Toegankelijkheid

Mede vanuit het VN-verdrag is de doelstelling om de buitenruimte in Westerveld zodanig in te richten, dat deze voor iedereen toegankelijk is. Ook dient deze ruimte dusdanig onderhouden te worden dat er geen nieuwe belemmeringen ontstaan. Mensen met en zonder beperking moeten in staat zijn zich zelfstandig te verplaatsen.

Zowel in de ontwerpfase, uitvoeringsfase als beheerfase moet rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van de diverse gebruikers. Hiervoor dienen een aantal richtlijnen opgesteld te worden om dit te kunnen bereiken. Het gaat hierbij niet over de toegankelijk in en rondom gebouwen e.d. maar om de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Door mindervaliden en ouderen te betrekken in de planfase kunnen knelpunten vroegtijdig getackeld worden.

Hierbij moet steeds de afweging gemaakt worden maken, waar de prioriteit gelegd moet worden, waarbij het Handboek Openbare Ruimte het vertrekpunt is. Sommige voorzieningen zijn voor mensen met een loopbeperking een zegen en voor mensen met een visuele beperking een vloek. Mensen met een auditieve beperking hebben andere behoeften dan mensen met bijvoorbeeld een groeistoornis.

Laadinfrastructuur

In het kader van de energietransitie in de mobiliteit (slim en groen vervoer) heeft de gemeente Westerveld heeft zich verbonden aan de ‘Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur’. Sinds juli 2019 kunnen inwoners via een online portal een openbare laadpaal aanvragen bij de Charge Point Operator (CPO).

Bij een particuliere aanvraag stelt de CPO een openbare laadlocatie voor, op basis van een opgestelde plankaart. De gemeente toetst of deze locatie akkoord is. Bij realisatie van een openbare laadpaal wordt de parkeerplaats onttrokken aan de openbare ruimte en wordt deze gereserveerd voor elektrische voertuigen. De gemeente is verantwoordelijk voor het te nemen verkeersbesluit.

Binnen de concessie is er sprake van onderstaande typen laadvoorzieningen:

Basis op orde:
In gemeentekernen (> 1.000 inwoners) waar geen publieke laadpaal aanwezig is, wordt per kern maximaal één basis-op-orde-laadpaal geplaatst.

Strategische locaties:
Voor locaties waar veel parkerende bezoekers komen of worden verwacht kan een gemeente of de CPO een aanvraag doen. Wanneer een (groep) ondernemer(s) of een buurtinitiatief behoefte heeft aan de realisatie van een strategische laadlocatie wordt dit via de gemeente geregeld.

Paal volgt auto:
De ‘paal volgt auto’ locaties zijn openbare laadlocaties die onder een aantal voorwaarden worden gerealiseerd voor (toekomstig) Elektrisch Voertuig (EV)-rijder(s) die geen laadlocatie op eigen terrein kunnen realiseren.

4.9 Wensbeeld inrichting infrastructuur

Om tot een meer éénduidige en herkenbare weginrichting te komen, zijn kenmerken voor de infrastructuur vastgesteld. Deze basiskenmerken gelden als wensbeeld bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en/of reconstructiewerkzaamheden. Het kan ook voorkomen dat een maatwerkoplossing wenselijk of noodzakelijk is, waarbij afgeweken kan worden van het wensbeeld. Voor de (civiel)technische uitwerking wordt verwezen naar het ‘Handboek Openbare Ruimte’ van de gemeente.

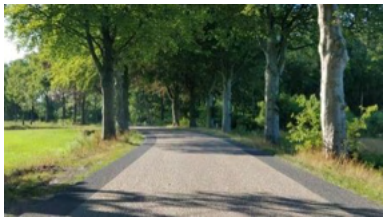
Wensbeeld erftoegangswegen

Onderstaand kader en referentiebeelden bevatten de basiskenmerken voor de gemeentelijke wegen binnen- en buiten de bebouwde komgrenzen. Omdat het beleid is dat alle wegen als erftoegangsweg zijn gecategoriseerd zijn de basiskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen 50/80 km/uur in de tabel buiten beschouwing gelaten.

Inrichtingseis	aspect	binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom
basis	maximumsnelheid	30 km/uur	60 km/uur
	maximum intensiteit	6.000 mvt/etmaal	6.000 mvt/etmaal
	voorrang kruispunten	gelijkwaardig	gelijkwaardig
vormgeving	rijbaanbreedte	4,8 tot 5,8 m	3,5 tot 4,5 m (ETW type I) 4,5 tot 5,8 m (ETW type II)
	rijloper	één	één
	verharding	bestrating	asfalt/bestrating/beton
	Kantstroken (rabbat)	mogelijk	mogelijk
	asmarkering	nee*	nee*
	Kantmarkering 1-3	nee	ETW type I: ja** ETW type II: nee**
voorzieningen	snelheidsremmende maatregelen	bestaan: mogelijk nieuw: terughoudend op strategische locaties	bestaan: mogelijk nieuw: terughoudend op strategische locaties
	voetgangersoversteekplaats	in principe niet	nee
	erfaansluitingen	ja	ja
	parkeren	op rijloper of parkeerplaats	op rijloper
	verlichting	ja	bij gevaarpunten
	halteren bussen	op rijloper	op rijloper
gebruikers	landbouwverkeer	op rijloper	op rijloper
	(brom)fietsverkeer	op rijloper	afhankelijk van situatie
	voetgangers	eventueel eigen voorziening	in principe niet
* op gevaarlijke locaties zoals onoverzichtelijke bochten kan wel asmarkering worden toegepast.			
** op wegen > 4,5 m en/of indien fiets(suggestie)strook aanwezig geen kantmarkering.			

Erftoegangsweg binnen bebouwde kom (30 km/uur)

Erftoegangsweg buiten bebouwde kom (60 km/uur)



Wensbeeld fietsinfrastructuur

Onderstaande kader bevat de basiskenmerken voor de fietsinfrastructuur in de gemeente. Tevens zijn referentiebeelden van toepasbare fietsinfrastructuur opgenomen.

kwaliteitseis	aspect	primair	secundair	recreatief	overig
type	voorziening	vrijliggend fietspad	vrijliggend fietspad	vrijliggend fietspad of op rustige ETW	maatwerk
veiligheid	breedte 2-richting*	regulier 3,0 m minimaal 2,5 m	regulier 2,5 m minimaal 2,0 m	2,0 m (< 500 fietsers)	maatwerk
	breedte 1-richting**	2,5 m	1,5 m	n.v.t.	maatwerk
	obstakelvrije zone	ja, 1,5 m	ja, 1,0 m	Ja 1,0 m	Ja >0,5 m
	berm	draagkrachtig	draagkrachtig	maatwerk	n.v.t.
	omgeving vergevingsgezind	ja	ja	ja	ja
	asmarkering	ja, 1-2	ja, 1-2	maatwerk	n.v.t
	kantmarkering	maatwerk	maatwerk	nee	n.v.t.
	bromfietsers	nee, tenzij	nee, tenzij	niet	niet
	verlichting	schoolroutes, kruispunten & discontinuïteit	kruispunten & discontinuïteit	niet	maatwerk binnen komgrens
comfort	verharding	gesloten	gesloten	gesloten/open	Maatwerk
samenhang	bewegwijzering	ja	ja	Ja, knoop-puntennetwerk	indien noodzakelijk
	gebundelde route	ja	ja	nee	Nee
directheid	omrijdfactor	maximaal 1,2	maximaal 1,2	n.v.t.	n.v.t.
	voorrang op zijwegen	mogelijk***	mogelijk***	nee	nee
aantrekkelijkheid	aantrekkelijke omgeving	indien mogelijk	indien mogelijk	bij voorkeur	niet relevant
* breedte fietspad: 0-50 fietsers/uur >2,5 m, 50-150 fietsers/uur > 3,0 m					
** breedte fietspad: 0-150 fietsers/uur >2,0 m, 75-375 fietsers/uur > 2,5 m					
*** op rotonde fietsers uit de voorrang.					

Fietsinfrastructuur

5 Uitvoeringsprogramma

Hoewel in de afgelopen periode al verschillende maatregelen zijn uitgevoerd, liggen er voor de komende periode ook nog een aantal opgaven. Op basis van voorgaande hoofdstukken is hiervoor een uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma bevat maatregelen voor de periode 2020-2030.

Bij de voorgenomen actualisaties in 2023, 2026 en 2029 dient het uitvoeringsprogramma kritisch tegen het licht gehouden te worden. Op basis van nieuwe en actuele inzichten kunnen nog niet getroffen maatregelen heroverwogen worden, een andere prioriteit krijgen en/of eventueel ‘meeliften’ bij een ander initiatief.

Uitgangspunt voor het uitvoeringsprogramma is om zoveel mogelijk infrastructurele maatregelen volgens het ‘werk met werk’ principe aan te pakken. Daar waar mogelijk wordt aangesloten bij herinrichtingswerkzaamheden en/of een reconstructie. Naast een kostenbesparing levert dit ook minder hinder voor de omgeving op. Het streven hierbij is om zoveel mogelijk duurzame materialen en werkmethodes toe te passen.

5.1 Maatregelen

In tabel 5.1 is het maatregelenpakket. Bijlage XI bevat een uitgebreide beschrijving van de benoemde maatregelen. De nummering in de tabel is gebaseerd op de hoofdspeerpunten:

A. Verkeersstructuur;
B. Fiets;
C. Verkeersveiligheid;
D. Schoolroutes- en omgevingen;
E. Recreatief en toeristisch verkeer;
F. Verkeerseducatie;
G. Parkeren;
H. Duurzaamheid.
I. Overig.

	naam
A	**Verkeersstructuur**
A1-1	herinrichting Ruiterweg/Darperkerkweg 60 km/u uur
A1-2	herinrichting Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg 60 km/uur
A1-3	herinrichting Oude Willem 60 km/uur
A1-4	herinrichting Appelschaseweg 60 km/uur
A2-1	afwaarderen Nieuw Ruiterweg Havelte 30 km/uur
A2-2	afwaarderen Ruiterweg (Darp) 30 km/uur
A2-3	afwaarderen Zuidstraat (Uffelte) 30 km/uur
A2-4	afwaarderen Ruiterweg (Havelterberg) 30 km/uur
A3	onderzoek routes vracht-/landbouwverkeer kernen
A4	pilotproject sanering verkeersborden
A5	Duurzaam Veilige weginrichting
B	**Fiets**
B1-1	opwaarderen fietspad Doldersummerweg
B1-2	opwaarderen fietspad Steenwijkerweg
B2	recreatieve fietstructuur Bosrand
B3-1	markering fietspaden
B3-2	veilige bermen fietspaden
B4	impuls voorzieningen fietsverkeer
B5	actieprogramma fiets
C	Verkeersveiligheid
C1	optimalisatie traject Koningin Wilhelminalaan/N353 (buitengebied)
C2	aanpak bermen
C3	verkeersveiligheidscampagnes
D	Schoolroutes- en omgevingen
D1	inrichten schoolzones
E	Recreatief en toeristisch verkeer
E1	kwaliteitsimpuls parkeervoorzieningen
E2	aanvraag bewegwijzering
F	Verkeerseducatie
F1	permanente verkeerseducatie (PVE)
G	Parkeren
G1	impuls gehandicaptenparkeerplaatsen
G2	onderzoek spreiding parkeren Frederiksoord
H	Duurzaamheid
H1-1	Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur
H1-2	Green Deal Autodelen 2.0
H2	inventarisatie toegankelijkheid openbare ruimte
H3	impuls toegankelijkheid in woonkernen
I	Overig
I1	monitoringsplan verkeer 2020-2030
I2	tussentijdse actualisatie GVVP

Tabel 5.1 Maatregelenpakket GVVP Westerveld

5.2 Prioritering

Om tot een prioritering in het maatregelpakket te komen, is per maatregel inzichtelijk gemaakt aan welke hoofdspeerpunten een bijdrage wordt geleverd. Hierbij is gebruik gemaakt van een gewogen scoretoekenning. Indien een maatregel bijdraagt aan een hoofdspeerpunt krijgt de maatregel een score. Vanuit de visie van dit GVVP wegen de speerpunten ‘fiets’ (25%) en ‘verkeersveiligheid (15%) zwaarder dan de overige zes speerpunten (10%).

Tabel 5.2 bevat de priortering op basis van de scoretoekenning. Er zijn verschillende maatregelen met eenzelfde prioriteitsscore. Indien dit het geval is moeten andere argumenten zoals koppelkansen, investering en oplossend vermogen de doorslag geven.

	maatregel	Verkeerstructuur	Fiets	Verkeersveiligheid	Schoolroutes- en omgevingen	Recreatief en toeristisch verkeer	Verkeerseducatie	Parkeren	Duurzaamheid	Prioritering
		10%	25%	15%	10%	10%	10%	10%	10%	
I1	monitoringsplan verkeer 2020-2030									10,0
I2	tussentijdse actualisatie GVVP									10,0
H2	inventarisatie toegankelijkheid openbare ruimte									9,0
C2	aanpak bermen									8,0
B3-1	markering fietspaden									7,0
B5	actieprogramma fiets									7,0
C3	verkeersveiligheidscampagnes									7,0
A1-4	herinrichting Appelschaseweg 60 km/uur									6,0
B3-2	veilige bermen fietspaden									6,0
B1-1	opwaarderen fietspad Doldersummerweg									5,0
B1-2	opwaarderen fietspad Steenwijkerweg									5,0
D1	inrichten schoolzones									5,0
A1-2	herinrichting Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg 60 km/uur									4,5
A1-3	herinrichting Oude Willem 60 km/uur									4,5
A5	Duurzaam Veilige weginrichting									4,5
B4	impuls voorzieningen fietsverkeer									4,5
H3	impuls toegankelijkheid in woonkernen									4,5
A1-1	herinrichting Ruiterweg/Darperkerkweg 60 km/u uur									3,5
A2-2	afwaarderen Ruiterweg (Darp) 30 km/uur									3,5
B2	recreatieve fietstructuur Bosrand									3,5
F1	permanente verkeerseducatie (PVE)									3,5
A4	pilotproject sanering verkeersborden									3,0
E1	kwaliteitsimpuls parkeervoorzieningen									3,0
H1-2	Green Deal Autodelen 2.0									3,0
A2-1	afwaarderen Nieuw Ruiterweg Havelte 30 km/uur									2,5
A2-3	afwaarderen Zuidstraat (Uffelte) 30 km/uur									2,5
A2-4	afwaarderen Ruiterweg (Havelterberg) 30 km/uur									2,5
A3	onderzoek routes vracht-/landbouwverkeer kernen									2,5
C1	optimalisatie traject Kon. Wilhelminalaan/N353 (buitengebied)									2,5
E2	aanvraag bewegwijzering									2,0
G1	impuls gehandicaptenparkeerplaatsen									2,0
G2	onderzoek spreiding parkeren Frederiksoord									2,0
H1-1	Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur									2,0

Tabel 5.2 Prioritering GVVP Westerveld

5.3 Uitvoeringsprogramma Verkeer

Op basis van de prioritering zijn de maatregelen omgezet in een uitvoeringsprogramma. Tabel 5.3 toont het voorgestelde globale uitvoeringsprogramma voor de periode 2020-2030. Een aantal maatregelen hebben een permanent karakter en komen gedurende de hele doorloopperiode van het GVVP terug. De prioritering zoals beschreven in de vorige pagina is met name bedoeld om een rangorde aan te brengen vanuit verkeerskundig perspectief.

Alle maatregelen komen voort uit de inventarisatie en analyse en geeft aan waar zaken verbeterd kunnen of moeten worden. Eerder is beschreven dat voor de uitvoering van maatregelen ook gekeken wordt naar het werk met werk maken. Dit heeft daarmee invloed op het moment waarop maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast wordt opgemerkt dat maatregelen met een lagere score niet als 'onbelangrijk' moeten worden gezien, maar als minder urgent. Die urgentie of actualiteit kan bijvoorbeeld ook door wensen vanuit de omgeving beïnvloed worden. Het uitvoeringsprogramma is daarmee enigszins dynamisch en moet daarom als richtinggevend worden gezien.

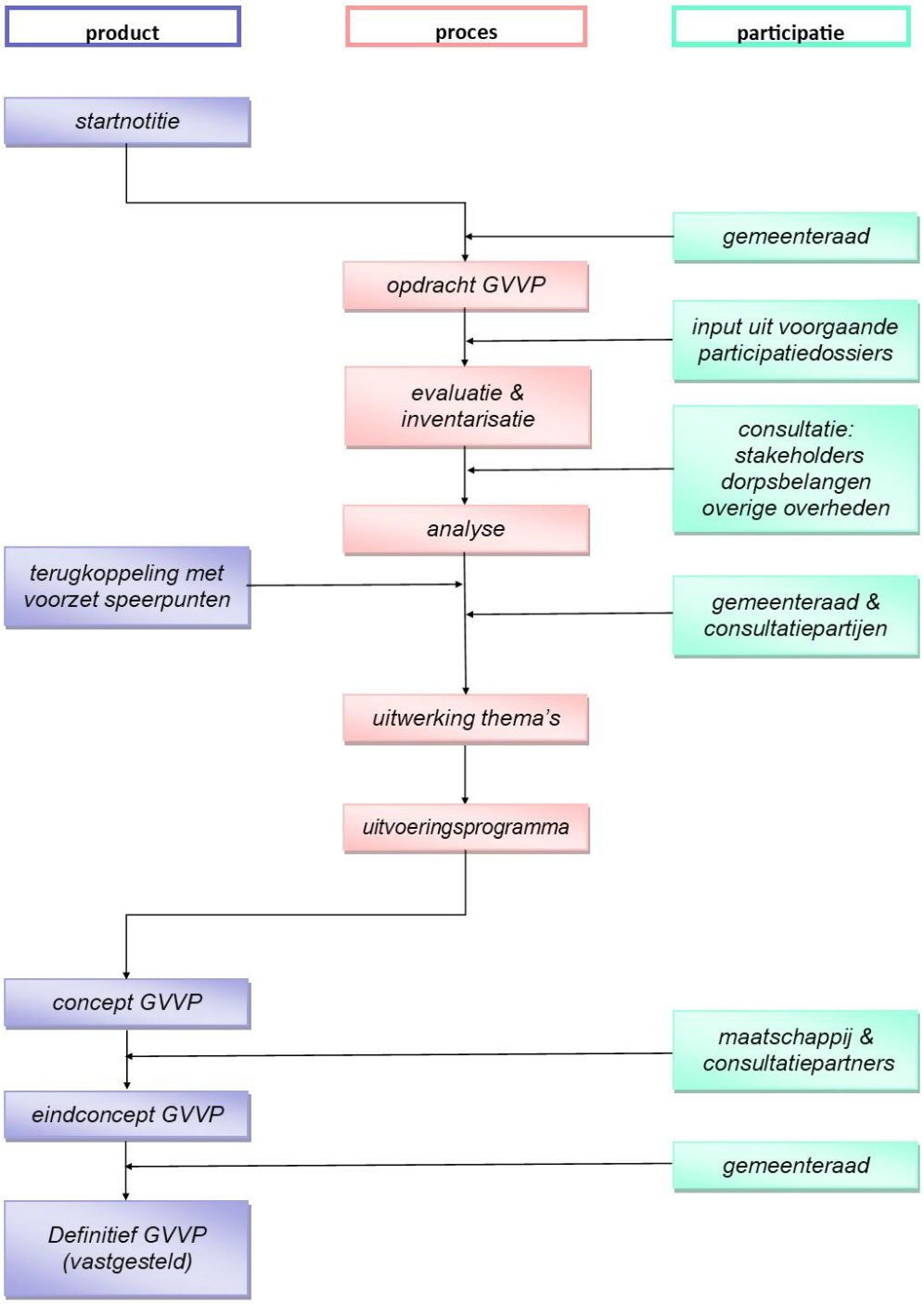
	maatregel	Prioritering	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
I1	monitoringsplan verkeer 2020-2030	10,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
I2	tussentijdse actualisatie GVVP	10,0				■			■			■	
H2	inventarisatie toegankelijkheid openbare ruimte	9,0		■									
C2	aanpak bermen	8,0		■		■		■		■		■	
B3-1	markering fietspaden	7,0		■	■								
B5	actieprogramma fiets	7,0		■	■								
C3	verkeersveiligheidscampagnes	7,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A1-4	herinrichting Appelschaseweg 60 km/uur	6,0		■	■	■							
B3-2	veilige bermen fietspaden	6,0			■	■	■						
B1-1	opwaarderen fietspad Doldersummerweg	5,0				■	■	■					
B1-2	opwaarderen fietspad Steenwijkerweg	5,0				■	■	■					
D1	inrichten schoolzones	5,0					■	■					
A1-2	herinrichting Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg 60 km/uur	4,5					■	■	■				
A1-3	herinrichting Oude Willem 60 km/uur	4,5						■	■				
A5	Duurzaam Veilige weginrichting	4,5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
B4	impuls voorzieningen fietsverkeer	4,5							■	■			
H3	impuls toegankelijkheid in woonkernen	4,5							■	■			
A1-1	herinrichting Ruiterweg/Darperkerkweg 60 km/u uur	3,5							■	■			
A2-2	afwaarderen Ruiterweg (Darp) 30 km/uur	3,5							■	■			
B2	recreatieve fietstructuur Bosrand	3,5		■									
F1	permanente verkeerseducatie (PVE)	3,5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A4	pilotproject sanering verkeersborden	3,0			■								
E1	kwaliteitsimpuls parkeervoorzieningen	3,0				■				■			
H1-2	Green Deal Autodelen 2.0	3,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A2-1	afwaarderen Nieuw Ruiterweg Havelte 30 km/uur	2,5								■	■		
A2-3	afwaarderen Zuidstraat (Uffelte) 30 km/uur	2,5								■	■		
A2-4	afwaarderen Ruiterweg (Havelterberg) 30 km/uur	2,5								■	■		
A3	onderzoek routes vracht-/landbouwverkeer kernen	2,5									■	■	
C1	optimalisatie traject Kon. Wilhelminalaan/N353 (buitengebied)	2,5										■	■
E2	aanvraag bewegwijzering	2,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
G1	impuls gehandicaptenparkeerplaatsen	2,0		■									
G2	onderzoek spreiding parkeren Frederiksoord	2,0	■	■									
H1-1	Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur	2,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabel 5.3 Uitvoeringsprogramma Verkeer

BIJLAGEN

I. Participatie
II. Kaartmateriaal evaluatie, inventarisatie en speerpunten A3-formaat (13 stuks)
III. Duurzaam Veilig
IV. Wegencategorisering
V. Ongevalsanalyse 2014-2018
VI. Resultaten sessies stakeholders & dorpsbelangen
VII. Verkeersmaatregelen
VIII. Verkeerseducatie
IX. Stappenplan parkeerprobleem
X. Parkeernormen Westerveld
XI. Uitvoeringsprogramma Westerveld

BIJLAGE I Projectschema



BIJLAGE II Kaartmateriaal inventarisatie & evaluatie (A3 formaat)

Evaluatie & inventarisatie

II.1 huidige maximumsnelheden
II.2. ongevallen 2015-2019 (aantal)
II.3. ongevallen 2015-2019 (afloop)
II.4. ongevallen 2015-2019 ((brom)fietsverkeer)
II.5. intensiteiten
II.6. klachtlocaties
II.7. slechte bermen

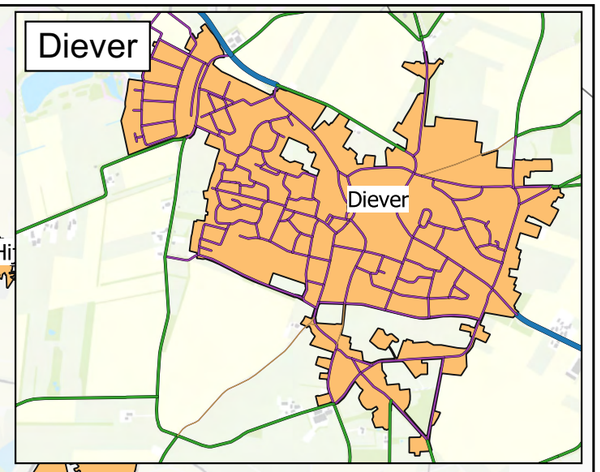
Speerpunten

II.8. wegencategorisering
II.9. hoofdstructuur zwaar verkeer (vracht/landbouw)
II.10. hoofdstructuur fiets
II.11. onveilige locaties
II.12. schoolroutes
II.13. openbaar vervoer

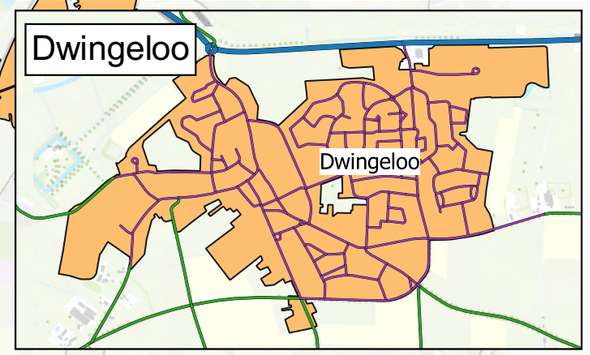
Legenda
- 30 km/uur
- 50 km/uur
- 60 km/uur
- 80 km/uur
- 100/130 km/uur
- zandweg

Zorgvlied
Smilde
Boijl
Oranje
Hoogersmilde
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Pesse
Onna
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

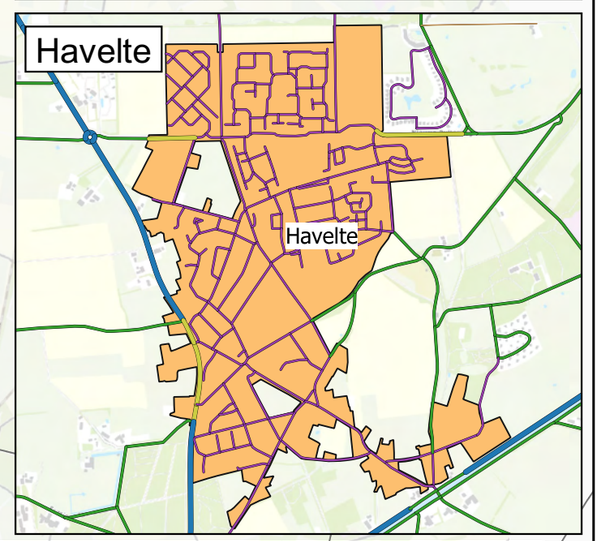
Diever



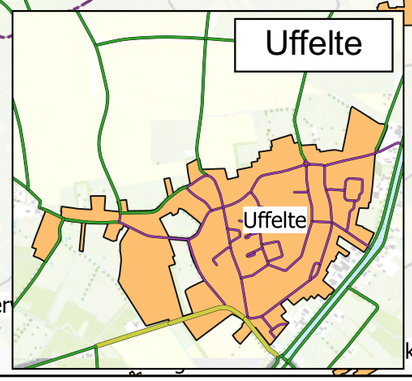
Dwingeloo



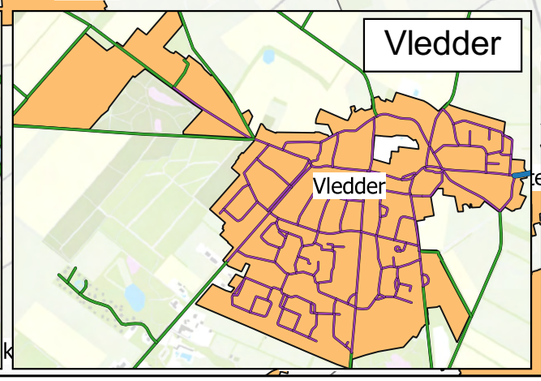
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever: Gemeente Westerveld

Project: GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel: maximum snelheid (huidig)

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

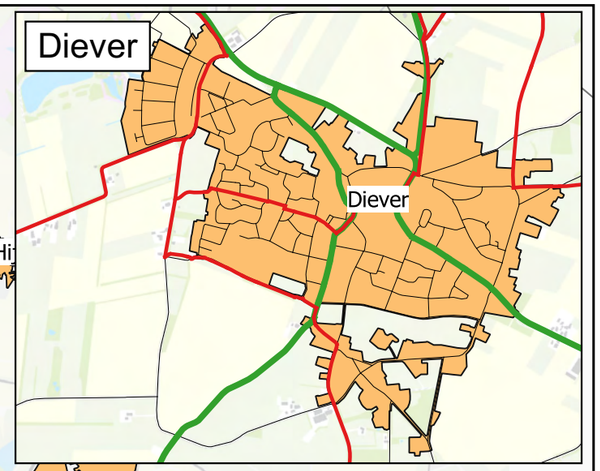
Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

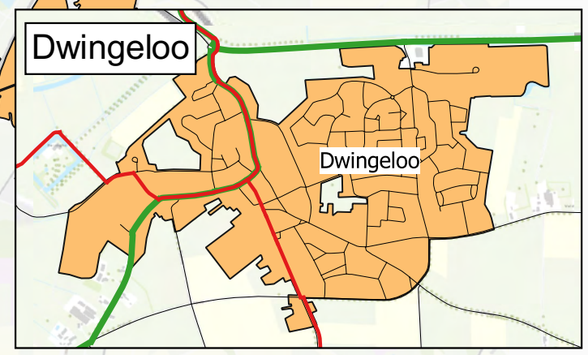
Legenda
- utilitair netwerk
- recreatief netwerk (knooppuntennetwerk)
- overig

Zorgvlied
Smilde
Oranje
Hoogersmilde
Oosterstreek
Noordwolde
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Doldersum
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

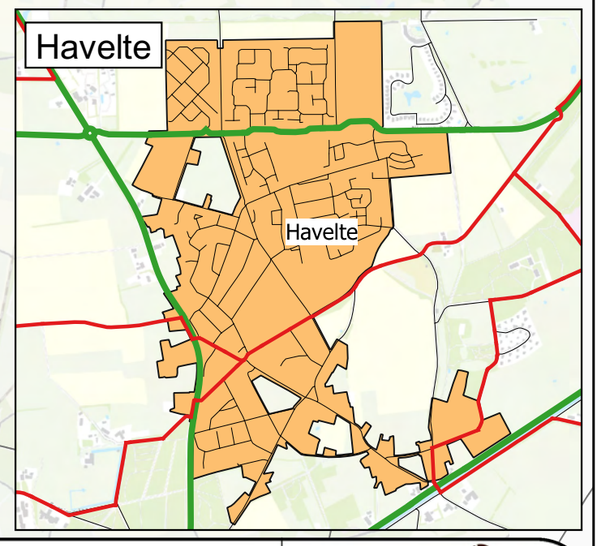
Diever



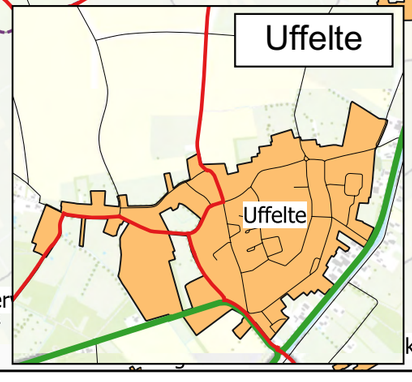
Dwingeloo



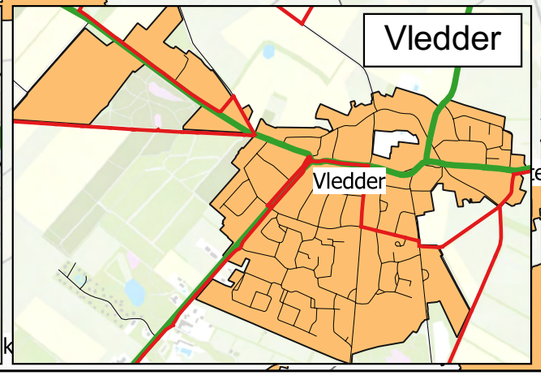
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever: Gemeente Westerveld

Project: GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel: hoofdstructuur fiets

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

Legenda
verkeersonveiligheid kruispunt
verkeersonveiligheid traject

Zorgvlied
Smilde
Oosterstreek
Noordwolde
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Doldersum
Hoogersmilde
Oranje
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Oosteinde
Nijeveen
Ruinerwold
Koldenveen
Meppel
Berghuizen
0 1 2 3 4 5 km

Diever
Diever

Dwingeloo
Dwingeloo

Havelte
Havelte

Vledder
Vledder

Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld

Project:
GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel:
meest verkeersonveilige locaties

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

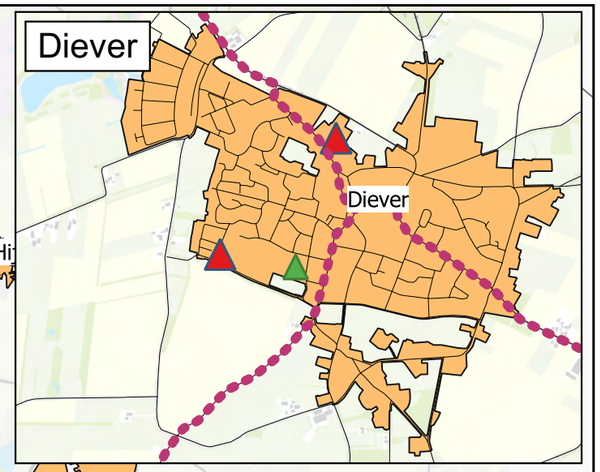
Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr:

Meer waarde aan ruimte

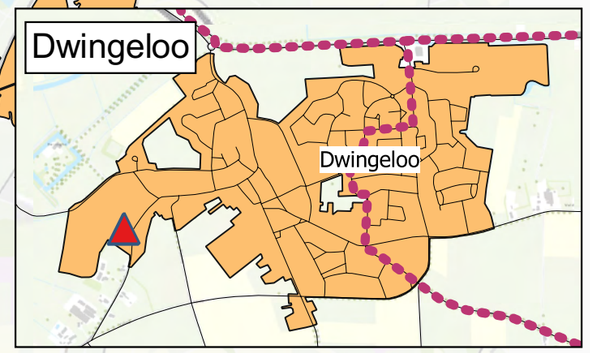
Legenda
- schoolroute
- basisonderwijs
- voortgezet onderwijs

Zorgvlied
Smilde
Boijl
Oranje
Hoogersmilde
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

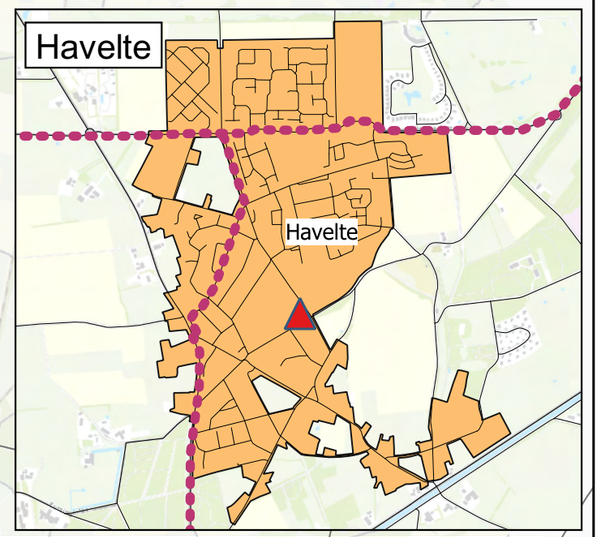
Diever



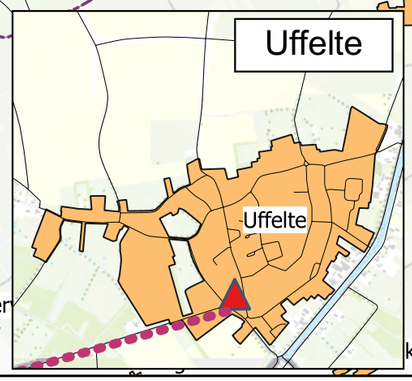
Dwingeloo



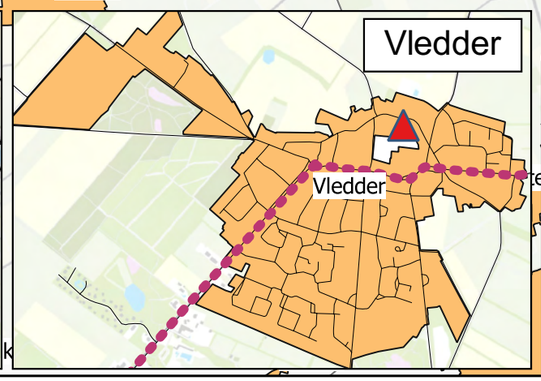
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever: Gemeente Westerveld

Project: GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel: schoolomgevingen & schoolroutes

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

Legenda
- lijn 19 Noordwolde - Steenwijk
- lijn 20 Assen - Dieverbrug - Steenwijk
- lijn 28 Meppel - Beilen
- lijn 48 Havelte - Steenwijk

Zorgvlied
Smilde
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Hoogersmilde
Oranje
Geeuwenbrug
Wapse
20
Wilhelminaoord
19
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Nijensleek
Frederiksoord
28
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
48
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

Diever
20
Diever

Dwingeloo
28
28
Dwingeloo

Havelte
48
Havelte
28

Uffelte
Uffelte
28

Vledder
Vledder
20

Opdrachtgever:	Gemeente Westerveld
Project:	GVVP Gemeente Westerveld
Onderdeel:	Openbaar Vervoer (bus)

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

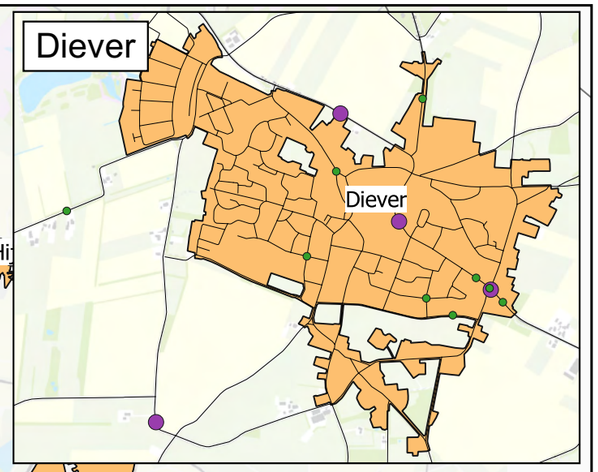
Schaal:	Projectnummer:	Formaat:	Tekeningnr:	Bladnr:
1:85.000	21007193	A3	01	01 van 01

Meer waarde aan ruimte

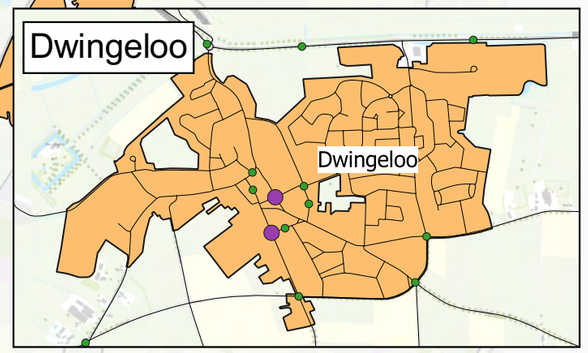
Legenda
- 1 ongeval
- 2 ongevallen
- 3 ongevallen
- 5 ongevallen

Zorgvlied
Smilde
Boijl
Hoogersmilde
Oranje
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

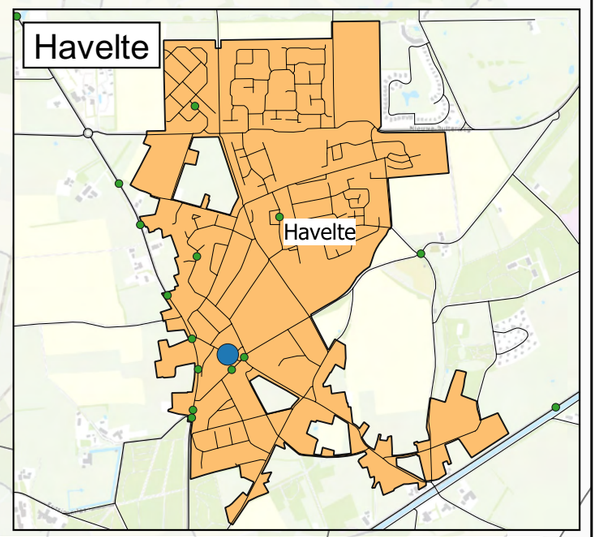
Diever



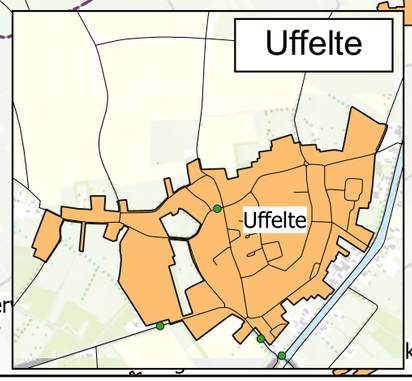
Dwingeloo



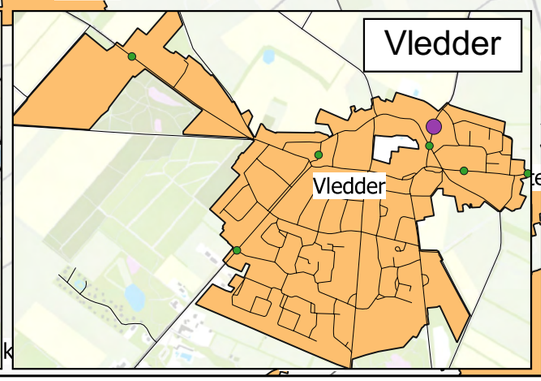
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld

Project:
GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel:
geregistreerde ongevallen 2015-2019 (aantal)

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

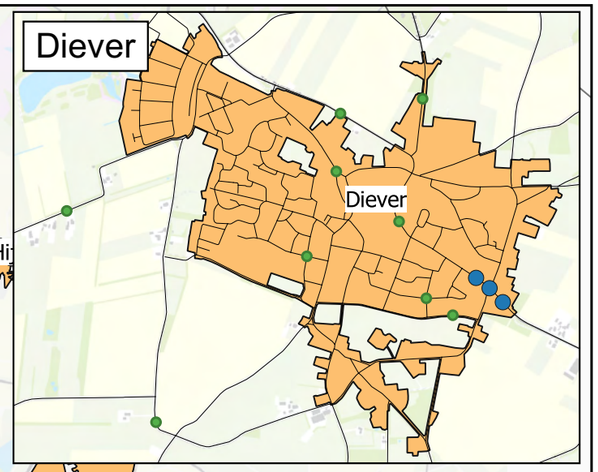
Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

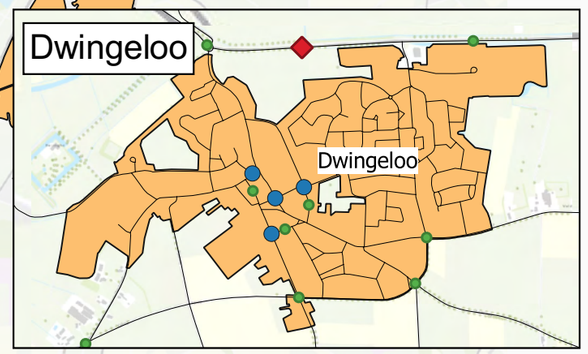
Legenda
- uitsluitend materiële schade (UMS)
- letsel
- dood

Zorgvlied
Smilde
Oranje
Hoogersmilde
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

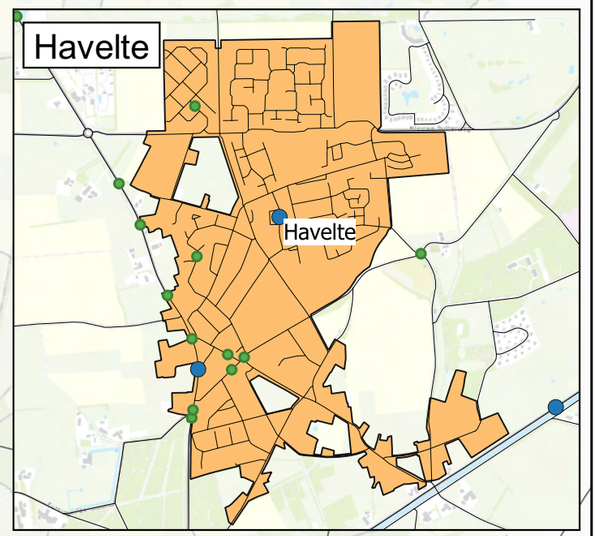
Diever



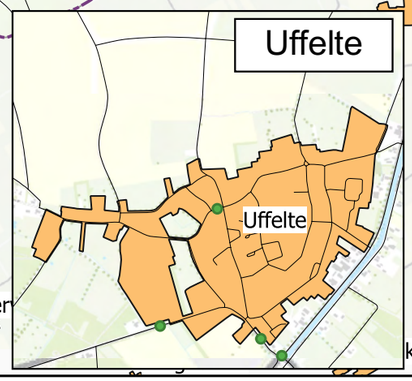
Dwingeloo



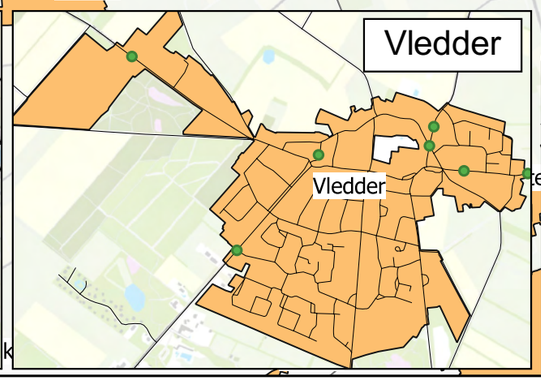
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld

Project:
GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel:
geregistreerde ongevallen 2015-2019 (afloop)

Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

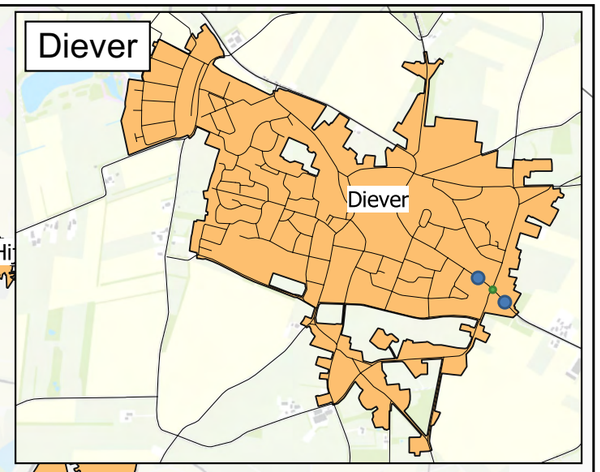
Meer waarde aan ruimte

Legenda
- uitsluitend materiële schade (UMS)
- letsel

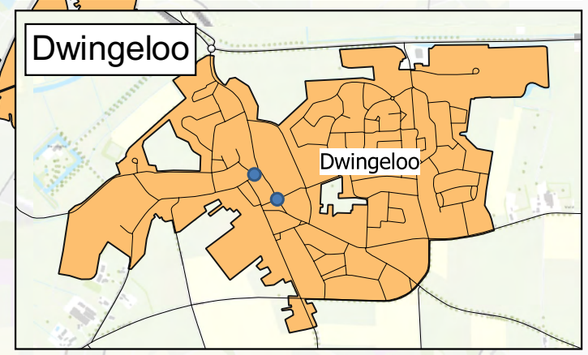
Zorgvlied
Smilde
Oranje
Hoogersmilde
Boijl
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Oosteinde
Nijeveen
Ruinerwold
Marterhaar
Koekangerveld
Berghuizen
Echten
Meppel

0 1 2 3 4 5 km

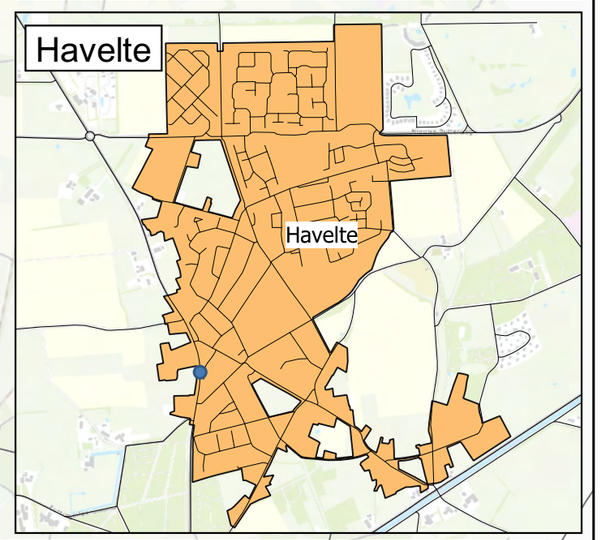
Diever



Dwingeloo



Havelte



Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld

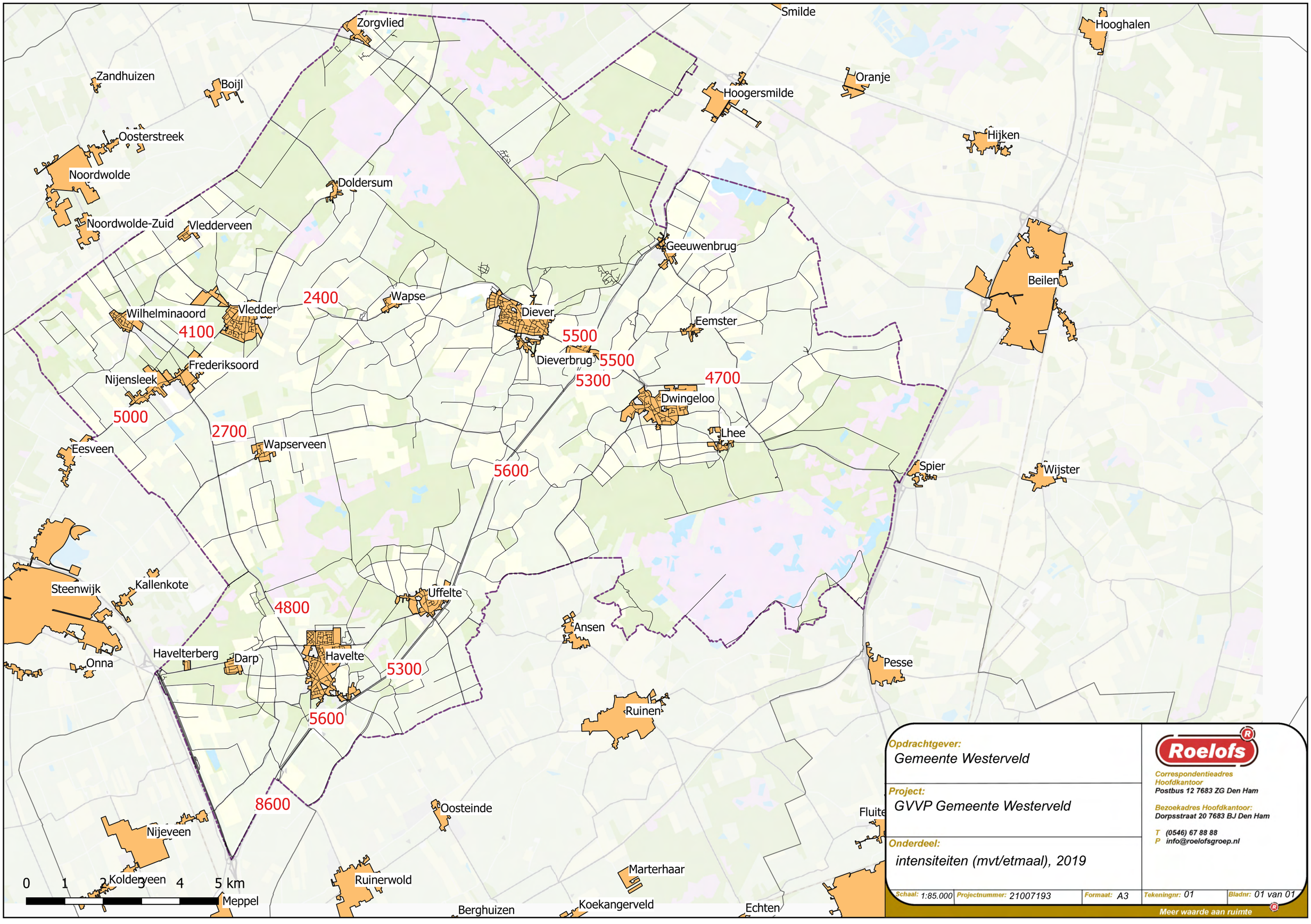
Project:
GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel:
geregistreerde ongevallen 2015-2019 (afloop (brom)fietsers)

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte



Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld

Project:
GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel:
intensiteiten (mvt/etmaal), 2019

Roelofs
Correspondentieadres Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

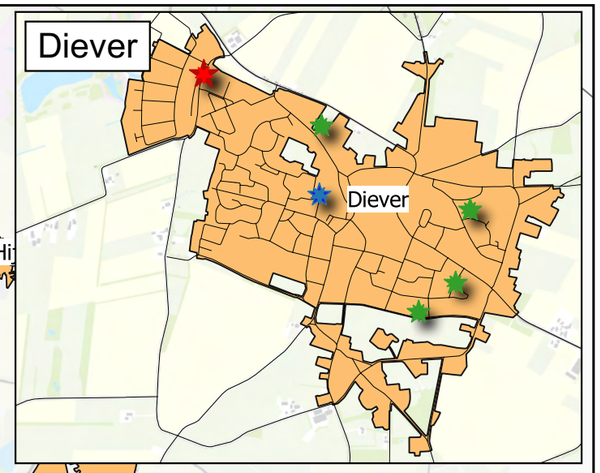
Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

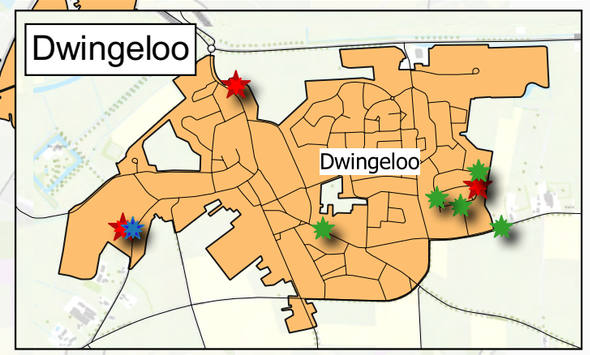
Legenda
- klacht parkeren
- klacht verkeersveiligheid
- klacht meldpunt VVN

Zorgvlied
Smilde
Oranje
Hoogersmilde
Oosterstreek
Noordwolde
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Doldersum
Geeuwenbrug
Wapse
Vledder
Wilhelminaoord
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

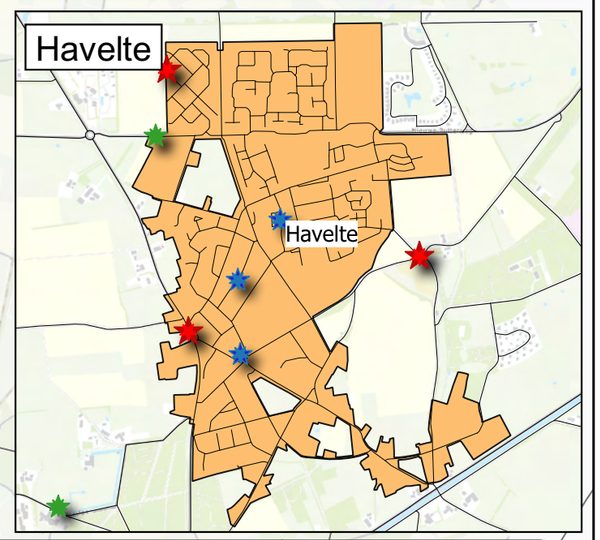
Diever



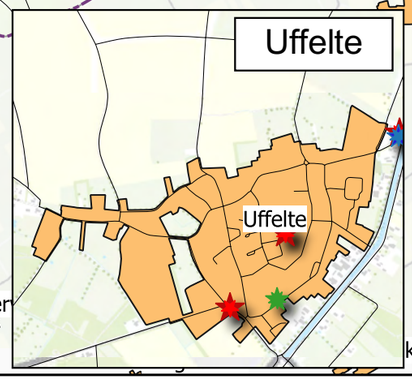
Dwingeloo



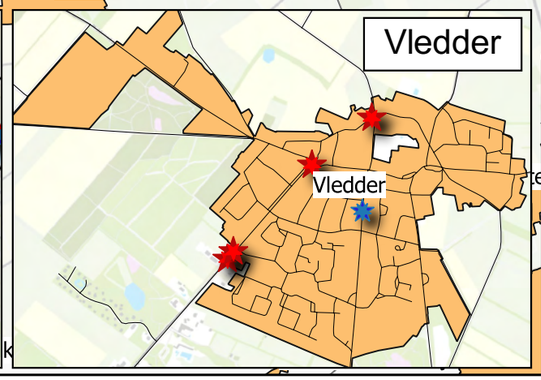
Havelte



Uffelte



Vledder



Opdrachtgever: Gemeente Westerveld

Project: GVVP Gemeente Westerveld

Onderdeel: klachtlocaties

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal: 1:85.000 | Projectnummer: 21007193 | Formaat: A3 | Tekeningnr: 01 | Bladnr: 01 van 01

Meer waarde aan ruimte

Legenda
Slechte berm

Zandhuizen
Boijl
Zorgvlied
Smilde
Hooghalen
Oranje
Hoogersmilde
Hijken
Oosterstreek
Noordwolde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Beilen
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Wijster
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Pesse
Onna
Ruinen
Oosteinde
Nijeveen
Fluite
Marterhaar
Ruinerwold
Koekangerveld
Berghuizen
Echten
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

Opdrachtgever:	Gemeente Westerveld
Project:	GVVP Gemeente Westerveld
Onderdeel:	slechte bermen

Roelofs

Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham

Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham

T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal:	Projectnummer:	Formaat:	Tekeningnr:	Bladnr:
1:85.000	21007193	A3	01	01 van 01

Meer waarde aan ruimte

Legenda
- stroomweg (100/130 km/u)
- gebiedsontsluitingsweg (80 km/u)
- gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)
- erftoegangsweg (60 km/u)
- erftoegangsweg (30 km/u)
- zandweg
- vakantiepark

Zorgvlied
Smilde
Oranje
Hoogersmilde
Doldersum
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Geeuwenbrug
Wapse
Wilhelminaoord
Vledder
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Pesse
Onna
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km

Diever
Diever

Dwingeloo
Dwingeloo

Havelte
Havelte

Uffelte
Uffelte

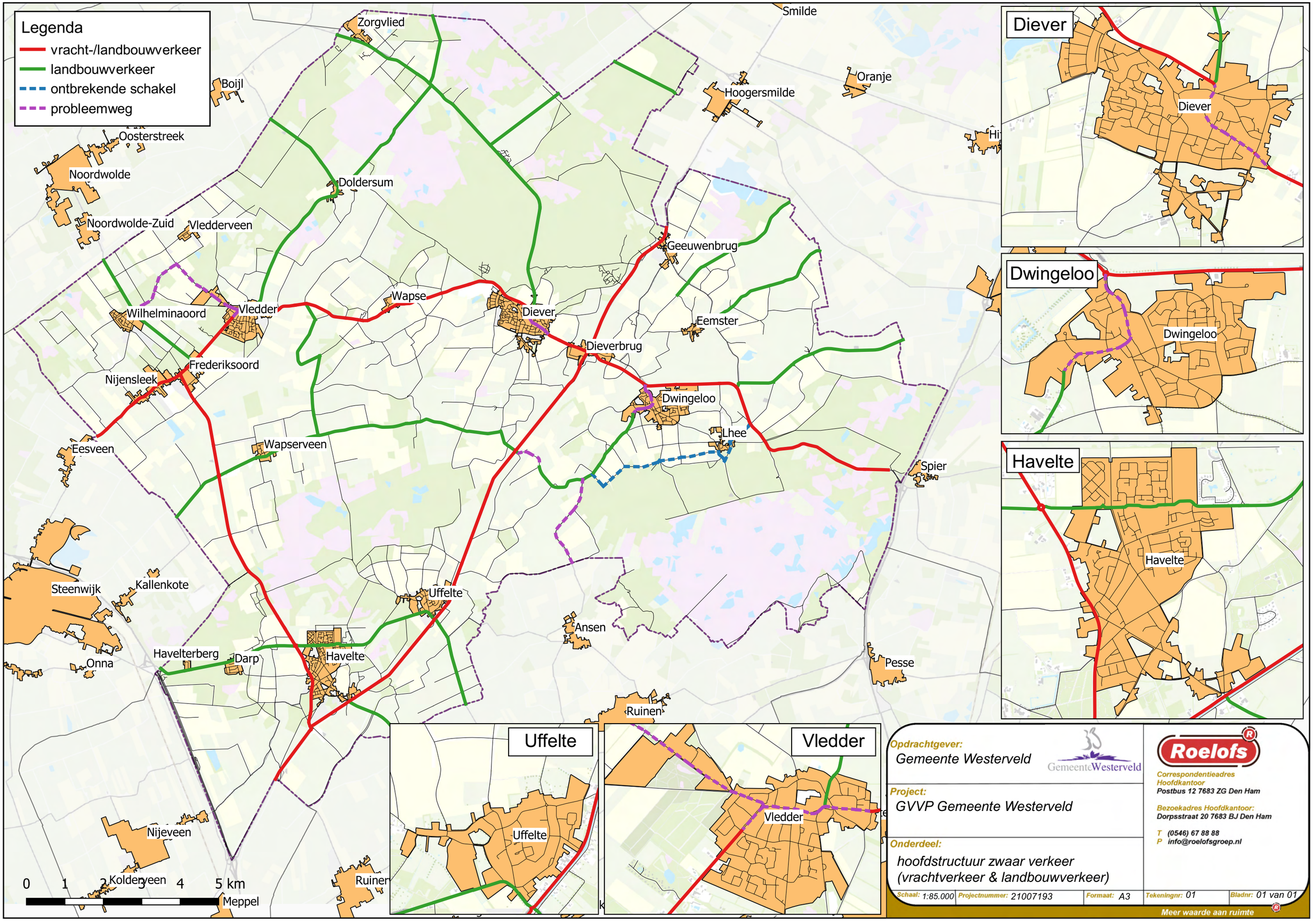
Vledder
Vledder

Opdrachtgever:	Gemeente Westerveld
Project:	GVVP Gemeente Westerveld
Onderdeel:	wegencategorisering

Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl

Schaal:	Projectnummer:	Formaat:	Tekeningnr:	Bladnr:
1:85.000	21007193	A3	01	01 van 01

Meer waarde aan ruimte


Legenda
vracht-/landbouwverkeer
landbouwverkeer
ontbrekende schakel
probleemweg
Zorgvlied
Smilde
Boijl
Oosterstreek
Noordwolde
Noordwolde-Zuid
Vledderveen
Doldersum
Hoogersmilde
Oranje
Geeuwenbrug
Wapse
Vledder
Wilhelminaoord
Diever
Eemster
Dieverbrug
Frederiksoord
Nijensleek
Dwingeloo
Lhee
Eesveen
Wapserveen
Spier
Steenwijk
Kallenkote
Uffelte
Ansen
Havelterberg
Darp
Havelte
Onna
Pesse
Ruinen
Nijeveen
Koldenveen
Ruinen
Meppel
0 1 2 3 4 5 km
Diever
Diever
Dwingeloo
Dwingeloo
Havelte
Havelte
Uffelte
Uffelte
Vledder
Vledder
Opdrachtgever:
Gemeente Westerveld
GemeenteWesterveld
Project:
GVVP Gemeente Westerveld
Onderdeel:
hoofdstructuur zwaar verkeer
(vrachtverkeer & landbouwverkeer)
Roelofs
Correspondentieadres
Hoofdkantoor
Postbus 12 7683 ZG Den Ham
Bezoekadres Hoofdkantoor:
Dorpsstraat 20 7683 BJ Den Ham
T (0546) 67 88 88
P info@roelofsgroep.nl
Schaal: 1:85.000
Projectnummer: 21007193
Formaat: A3
Tekeningnr: 01
Bladnr: 01 van 01
Meer waarde aan ruimte

BIJLAGE III Duurzaam Veilig

Voor uitgebreide toelichting zie: www.duurzaamveiligwegverkeer.nl

Beschrijving Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden. Het beschouwt de mens als de 'maat der dingen': de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Mocht er tóch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst ervan beperkt zijn. Duurzaam Veilig is een systeembenadering: alle elementen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer.

In praktijk betekent Duurzaam Veilig het volgende:

- **Wegen, wegomgeving, voertuigen en technologische oplossingen** sluiten aan bij de menselijke capaciteiten en geven ondersteuning. Daarnaast bieden ze maximale bescherming aan alle verkeersdeelnemers in of op het voertuig en in hun directe omgeving. Verantwoordelijke organisaties en de centrale overheid als eindverantwoordelijke zien erop toe dat altijd aan deze voorwaarden wordt voldaan en dat onvolkomenheden worden verbeterd;
- Verkeersdeelnemers zijn door **educatie, voorlichting en training** zo goed mogelijk voorbereid op hun verkeerstaak. Zij kennen de veiligheidsconsequenties van hun eigen keuzen en weten wat ze daaraan kunnen doen. Verkeersprofessionals die betrokken zijn bij het ontwikkelen, aanleggen, beheren en in stand houden van het verkeerssysteem, weten wat zij moeten doen om een duurzaam veilig wegverkeer te realiseren;
- Inspecteurs en handhavende instanties controleren of het systeem maximaal veilig functioneert (zowel weginrichting, voertuigen, als het gedrag van verkeersdeelnemers) en of verkeersprofessionals zich voldoende inspannen voor een duurzaam veilig wegverkeer. Handhaving vindt plaats op basis van een zo effectief mogelijke afstemming van **regelgeving, controle en sanctie**. Onveilig gedrag van verkeersdeelnemers en verkeersprofessionals wordt (vooraf) zo veel mogelijk uitgesloten of onaantrekkelijk gemaakt door zo goed mogelijk gebruik te maken van kennis over 'de menselijke maat' in het ontwerp van het verkeerssysteem;
- **Traumazorg** en – daar waar mogelijk – technische hulpmiddelen in het voertuig zorgen voor een snelle, optimale verzorging en maximale revalidatie van (ernstig gewonde) verkeersslachtoffers. Ook korte aanrijtijden van hulpdiensten en voldoende ruimte voor verlening van traumazorg in ziekenhuizen zijn daarbij belangrijk.

Met een Duurzaam Veilig Wegverkeer streven we naar een zo maximaal veilig verkeerssysteem, dat wil zeggen een zo veilig mogelijk systeem. De visie onderkent en erkent de mobiliteitswensen van verschillende groepen binnen de bevolking, het belang van goede bereikbaarheid en de behoefte aan persoonlijke keuzevrijheid. Dat sommige vervoerswijzen minder veilig zijn (denk aan fietsen, brom/snorfietsen en motoren), of dat de veiligheid van sommige verkeersdeelnemers door hun eigenschappen minder vanzelfsprekend is dan van andere verkeersdeelnemers (denk aan kinderen, jongeren, ouderen), wordt als een gegeven beschouwd. We maken daarbij onderscheid tussen het elimineren, minimaliseren en mitigeren van risico's.

Principes Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig is uitgewerkt in drie ontwerpprincipes en twee organisatieprincipes:

De drie ontwerpprincipes zijn:

- **Functionaliteit**: wegvakken/kruispunten met slechts één functie: stromen of uitwisselen;
- **(Bio)mechanica:** afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer;
- **Psychologica:** afstemming van omgeving en competenties van verkeersdeelnemers.

De bescherming van en uitvoerbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (vooral fietsers en ouderen) zijn een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van deze principes.

De twee organisatieprincipes zijn:

- **Verantwoordelijkheid:** verantwoordelijkheden zijn eenduidig vastgesteld en sluiten aan bij de taken van betrokken partijen.
- **Leren en innoveren:** verkeersprofessionals onderzoeken doorlopend de oorzaak vak ongevallen en ontwikkelen daarop effectieve en preventieve systeeminnovaties.

Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers/fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.

- DV3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer;
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer;
- DV3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat;
- DV3 werkt proactief en risico gestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

Ontwikkeling Duurzaam Veilig

De Duurzaam Veilig-visie stamt uit begin jaren ’90. Zowel de visie zelf, als de daaruit voortvloeiende maatregelen hebben zich in de loop der jaren ontwikkeld.

1992-2002:

De Duurzaam Veilig-visie is begin jaren negentig gevormd uit onderzoek inzichten over menselijk handelen in een omgeving die onvoldoende op de menselijke capaciteiten is afgestemd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat startte medio jaren negentig een aantal regionale projecten die de opmaat vormden voor het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig: een akkoord tussen Rijk en decentrale overheden over de implementatie van de eerste fase van Duurzaam Veilig, waarbij het Rijk co-financierde. Dit zorgde ervoor dat in de jaren daarna onder andere alle wegen werden gecategoriseerd, op grote schaal 30 en 60 km/uur zones werden aangelegd of uitgebreid, de bromfiets waar dat veilig kon naar de rijbaan verhuisde, álle verkeer van rechts voortaan voorrang kreeg (ook langzaam verkeer), voorbereidingen werden getroffen voor permanente verkeerseducatie, en regionale verankering en intensivering van de verkeershandhaving plaatsvond.

2003-2017:
In 2003 begon de tweede fase van Duurzaam Veilig. Deze werd echter niet meer in aparte afspraken opgetekend, maar was onderdeel van de algemene beleidsplannen. Naast voortgaande implementatie van maatregelen in de geest van Duurzaam Veilig, kwam de aanleg van ‘essentiële herkenbaarheidskenmerken’ als nieuw element op het programma te staan. Om het Duurzaam Veilig-gedachtegoed een impuls te geven en aan te laten sluiten bij diverse maatschappelijke ontwikkelingen, verscheen in 2005 Door met Duurzaam Veilig.

Vanaf 2018:
In 2018 verscheen Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3) waarin de eerdere principes zijn doorontwikkeld en geactualiseerd en waarin nu ook expliciet aandacht wordt besteed aan de organisatieaspecten. Het gedachtegoed van DV3 is als oplossingsrichting meegenomen in negen verkeersveiligheidsthema’s van het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast richt het Strategisch Plan zich vooral op de wijze waarop overheden met elkaar willen gaan samenwerken. Hierbij staat onder meer een risicogestuurde aanpak centraal. Dit is een uitwerking die past bij het DV3-principe van ‘verantwoordelijkheid’.

Onderstaande tabel vat samen hoe de DV-principes zich tot elkaar verhouden.

<table>
<tr><th>Naar een duurzaam veilig wegverkeer (1992-2010)</th><th>Door met Duurzaam Veilig (2005-2020)</th><th>Duurzaam Veilig Wegverkeer – DV3 (2018-2030)</th></tr>
<tr><td>Functionaliteit van wegen</td><td>Functionaliteit van wegen</td><td>Functionaliteit van wegen</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Homogeniteit in massa, snelheid en richting</td><td>Homogeniteit in massa, snelheid en richting</td><td rowspan="2">(Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Fysieke vergevingsgezindheid
Sociale vergevingsgezindheid</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="3">Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers</td></tr>
<tr><td>Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar weggedrag</td><td>Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar wegverloop en weggedrag</td></tr>
<tr><td rowspan="3"></td><td>Statusonderkenning</td></tr>
<tr><td>Effectief belegde verantwoordelijkheid</td></tr>
<tr><td>Leren en innoveren in het verkeerssysteem</td></tr>
</table>

BIJLAGE IV Wegencategorisering

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- stroomwegen (SW);
- gebiedsontsluitingswegen (GOW);
- erftoegangswegen (ETW).

Bijna alle wegen zijn in deze drie typen gecategoriseerd. Meestal is dit opgenomen in een categoriseringsplan, dat vaak onderdeel uitmaakt van het verkeersbeleid van een gemeente of provincie.

Stroomwegen (SW)

Stroomwegen (nationaal of regionaal) zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid van een stroomweg is 130 km/uur (nationale stroomweg/snelweg) of 100 km/uur (regionale stroomweg/autoweg). Nabijgelegen stroomwegen zijn de snelwegen A28 en A32 en de autowegen N48 en N381.

Stroomwegen hebben een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat en zijn derhalve niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en kennen in de Duurzaam Veilig visie geen gelijkvloerse kruisingen. Een ander essentieel kenmerk van Duurzaam Veilige stroomwegen is een fysieke rijbaanscheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een middenberm, om het verkeer in beide richtingen te scheiden.

Voor veel enkelbaans autowegen die zijn gecategoriseerd als regionale stroomweg is nog geen budget beschikbaar om essentiële kenmerken als een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Op deze enkelbaans autowegen wordt echter wel een dubbele asmarkering met groene vulling toegepast om inhalen te verbieden en te ontmoedigen en de herkenbaarheid van dit type weg te vergroten.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Zij moeten voor het verdelen en het verzamelen van verkeer zorgen. Het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen te laten uitkomen. Voorbeelden van gebiedsontsluitingswegen in de gemeente zijn de provinciale wegen N353 en N371.

Buiten de bebouwde kom mag er 80 km/uur gereden worden, binnen de bebouwde kom 50 km/uur. Het homogeniteitsprincipe leidt ertoe dat langzaam en snelverkeer van elkaar moet worden gescheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrijliggende fietspaden aan te leggen; buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of parallelwegen in de vorm van erftoegangswegen. Hierbij moet worden bedacht dat ook medegebruik van een gebiedsontsluitingsweg door langzaam landbouwverkeer ongewenst is.

Bromfietsen vormen hier een aparte groep, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met de auto's, buiten de bebouwde kom met de fietsers. Inhalen op gebiedsontsluitingswegen is ongewenst, met name buiten de bebouwde kom, hetgeen betekent dat het beste een dubbele asmarkering kan worden toegepast, eventueel gecombineerd met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding.

Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/uur- en 60km/uur-zones. Op erftoegangswegen moeten verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. In principe zijn alle gemeentelijke wegen erftoegangswegen.

Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkst is moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden toegepast.

BIJLAGE V Ongevalsanalyse 2015-2019

Ongevallen naar wegbeheerder

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
gemeente	41	55	35	44	50	225
provincie	33	28	28	36	33	158
Rijk	15	18	10	7	9	59
onbekend	0	0	2	0	1	3
totaal	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**

Afloop

	2015	2016	2017	2018	2019	ongevallen	slachtoffers
UMS	68	74	60	62	71	335	n.v.t.
letsel	19	26	14	22	20	101	101
dodelijk	2	1	1	3	2	9	9
ongevallen	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**	**110**
slachtoffers	21	27	15	25	22	110	-

Slachtoffers naar wegbeheerder

	2015	2016	2017	2018	2019	slachtoffers	dodelijk
gemeente	16	18	5	13	8	60	5
Provincie	5	6	6	10	13	40	4
Rijk	0	3	4	2	0	9	0
totaal	**21**	**27**	**15**	**25**	**21**	**109**	**9**

Ongevallen naar locatie

	bocht	kruispunt	wegvak	rotonde	onbekend	totaal
binnen komgrens	*18*	*39*	*38*	*2*	*1*	*98*
buiten komgrens	*38*	*53*	*158*	*0*	*98*	*347*
totaal	***56***	***92***	***196***	***2***	***99***	***445***

Vervoerswijze betrokken partijen

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
personenauto	74	102	75	91	84	**426**
bestelauto	11	17	9	13	18	**68**
motor	0	3	5	3	5	**16**
vrachtauto	4	7	1	3	11	**26**
(E)fiets	0	8	5	12	6	**31**
bromfiets	2	3	1	3	4	**13**
voetganger	3	2	0	0	0	**5**
dier	6	3	2	3	3	**17**
vast/los object	15	17	13	22	16	**83**
overig	15	17	8	10	13	**63**
totaal	**130**	**179**	**119**	**160**	**160**	**748**

Tijdsperiode

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
nacht 0-7 u	11	10	8	6	16	**51**
ochtendspits 7-9 u	14	12	7	8	9	**50**
ochtend 9-12 u	8	10	19	13	10	**60**
middagspits 12-14 u	10	10	3	10	8	**41**
middag 14-16 u	9	19	14	17	11	**70**
avondspits 16-18 u	16	21	13	13	14	**77**
avond 18-24 u	21	19	11	20	25	**96**
totaal	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**

Aard

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
flank	8	20	16	17	15	**76**
vast voorwerp	13	15	10	14	14	**66**
kop/staart	8	14	9	7	12	**50**
eenzijdig	7	16	3	10	8	**44**
frontaal	4	4	4	1	6	**19**
los voorwerp	5	1	2	5	1	**13**
dier	6	3	2	2	3	**16**
voetganger	4	1	0	0	0	**5**
onbekend	34	27	29	31	34	**155**
totaal	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**

Maand

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
januari	*12*	*11*	*5*	*4*	*9*	**41**
februari	*5*	*9*	*4*	*8*	*11*	**37**
maart	*2*	*9*	*3*	*6*	*4*	**24**
april	*8*	*8*	*10*	*4*	*8*	**38**
mei	*7*	*6*	*7*	*5*	*8*	**33**
juni	*11*	*10*	*6*	*7*	*7*	**41**
juli	*6*	*5*	*12*	*9*	*6*	**38**
augustus	*10*	*10*	*6*	*7*	*6*	**39**
september	*8*	*10*	*9*	*7*	*9*	**43**
oktober	*8*	*9*	*1*	*8*	*13*	**39**
november	*8*	*5*	*6*	*12*	*5*	**36**
december	*4*	*9*	*6*	*10*	*7*	**36**
totaal	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**

Dag

	2015	2016	2017	2018	2019	totaal
maandag	8	13	13	14	14	**62**
dinsdag	5	19	13	13	8	**58**
woensdag	15	10	10	9	10	**54**
donderdag	15	15	7	21	19	**77**
vrijdag	14	20	10	11	15	**70**
zaterdag	20	13	13	10	15	**71**
zondag	12	11	9	9	12	**53**
totaal	**89**	**101**	**75**	**87**	**93**	**445**

BIJLAGE VI Resultaten sessies stakeholders & dorpsbelangen

Belangrijkste input vanuit de sessies met stakeholders en dorpsbelangen zijn:

- Verkeerstromen: de belangrijkste verkeerstromen lopen via de provinciale wegen. Het wegennet in de gemeente kan de verkeerstromen goed verwerken, waarbij de belangrijkste verkeerstromen via de provinciale wegen lopen. Wel zijn er piekmomenten rond de kazerne en sluiproutes van auto- en vrachtverkeer;
- Verkeersveiligheid: in de gemeente Westerveld zijn geen 'black-spot' locaties met exceptioneel veel ongevallen. Op locaties die gevoelsmatig als onveilig worden ervaren betreft het vooral het veiligheidsgevoel van kwetsbare verkeersdeelnemers. In de kernen gaat het om zowel fietsers als voetgangers en in het buitengebied vooral om fietsers. Groot verkeer (vracht-/landbouw) in zowel de kernen als het buitengebied speelt een belangrijke rol bij het gevoel van (on)veiligheid;
- Fiets: In het fietsbeleid is prioriteit op het utilitaire netwerk gewenst. Op netwerkniveau is het utilitaire netwerk compleet, maar het recreatieve netwerk kent wel een aantal ontbrekende schakels. Toekomstige fietsinfrastructuur moet toekomstbestendig en vergevingsgezind worden ingericht. Beheer en onderhoud van zowel de infrastructuur als naastliggend groen speelt hierbij een belangrijke rol;
- Beheer & onderhoud: het beheer en onderhoud van wegen kan beter, met name op de wegen met een rijbaan met bestrating. Daarnaast aandacht voor de kwaliteit van bermen in het buitengebied en naastliggend groen op fietspaden in het buitengebied en fiets-/voetgangersvoorzieningen in de kernen;
- Infrastructuur: het is belangrijk dat toekomstige infrastructuur ook toekomstbestendig wordt ingericht. Naast klimaatadaptatie gaat het hierbij ook om de toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden. Vanuit het wensbeeld komt er meer uniformiteit in infrastructuur, zodat de geloofwaardigheid en herkenbaarheid toeneemt en het aantal snelheidsovergangen beperkt wordt. Voor de belangrijkste erftoegangswegen in het buitengebied is kantmarkering vanuit geleiding wenselijk. Met de juiste weginrichting kan terughoudend worden omgegaan met verkeersmaatregelen en zijn er locaties waar verkeersborden gesaneerd kunnen worden;
- Educatie: op het gebied van educatie ligt er een duidelijke kans voor Westerveld. Het gaat hierbij niet alleen om schoolgaande kinderen, maar juist ook op specifieke doelgroepen als militairen, jongvolwassenen en loonwerkers;
- Overig: Bij herinrichtingsprojecten is participatie een belangrijke wens. Verder blijft de auto een belangrijke vervoerswijze in de mobiliteit in de gemeente en speelt het (ongewenst) parkeren van vrachtwagens in de kernen en het parkeren tijdens activiteiten bij sportvoorzieningen steeds meer. Wat betreft prioritering in het verkeer- en vervoersbeleid staat verkeersveiligheid/weginrichting op één, maar heeft de fiets ook een prominente rol.

BIJLAGE VII Verkeersmaatregelen

Verkeersmaatregelen die de gemeente toepast zijn:

Maatregel	Locatie	Richtlijn
Drempel	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• op rechtstanden • bij voorkeur < 100 m bibeko
Plateau	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• op rechtstanden • kruispunten
Versmalling/asverspringing	Bibeko (30 km/u)	• op rechtstanden • attentie verhogend element • op belangrijke oversteeklocatie • wegbreedte 3,5 meter • niet op fietsroute
Punaise	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• op kruisingsvlakken en rechtstanden • attentie verhogend element • rekening houden passeerbaarheid scootmobiel omvang punaise
Uitstulping T-splitsing	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• op kruisingsvlakken • mate uitstulping afhankelijk van toepassingssituatie
Verkleining kruisingsvlak	Bibeko (30 km/u)	• op kruisingsvlakken
Ander materiaalgebruik	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• op kruisingsvlakken en rechtstanden
Bomen/objecten langs rijbaan	Bibeko (30 km/u) Bubeko (60 km/u)	• uitzicht weggebruiker niet ernstig beperken • alleen toepassen als hier ruimte voor is, of gemaakt kan worden
Shared Space	Bibeko (30 km/u)	• op kruisingsvlakken en rechtstanden

BIJLAGE VIII Verkeerseducatie

Het is belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele ‘verkeersleven’ de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat noemen we ‘permanente verkeerseducatie’ (PVE).

Binnen PVE zijn zes doelgroepen onderscheiden:

- 0 tot 4 jaar;
- 4 tot 12 jaar;
- 12 tot 16 jaar;
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar);
- rijbewijsbezitters (circa 25 tot circa 60 jaar);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

Naast de indeling in doelgroepen zijn er ook focusgroepen ontstaan. Op provinciaal niveau zijn er de volgende Drentse Aandachtsgebieden:

- Verkeersdeelnemers (kwetsbaar en/of veroorzakers):
    - de leeftijdsgroepen 16 t/m 17, 18 t/m 24, 25 t/m 59 en de ouderen (60-plus);
    - veroorzakers van alcohol gerelateerde ongevallen;
- Vervoerswijze:
    - fiets (totaal en specifiek 25 t/m 59 en 60-plus);
    - bromfiets (totaal en specifiek 16 t/m 17);
    - personenauto (totaal en specifiek 18 t/m 24, 25 t/m 59 en 60-plus);
    - bestelauto (totaal);
    - motor (totaal en specifiek 25 t/m 59);
- Infrastructuur:
    - 50 km/u en 80 km/u-wegen;
    - ‘hardnekkige’ Black Spots (kruispunten, wegvakken);
- Overig:
    - éénzijdige ongevallen.

De provincie Drenthe en Drentse gemeenten bieden samen verkeersveiligheidstrainingen en projecten aan voor alle inwoners van de provincie. Hierbij zijn verschillende soorten projecten beschikbaar, namelijk voor onderwijs, particulieren, en bedrijven. Voor een actueel aanbod zie: www.veiligbereikbaardrenthe.nl/veilig-gedrag

Onderwijs

project	***toelichting***
Drents Verkeersveiligheidslabel	Het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL) is een kwaliteitskeurmerk voor basisscholen die verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid.
3D Tripping Klassikaal	Met dit project worden jongeren bewust gemaakt van de risico's van het rijden onder invloed van alcohol en drugs. Ze nemen plaats in een simulator. Door het dragen van een speciale headset gaan ze compleet op in de beleving van de invloeden die alcohol en drugs hebben op hun rijgedrag. Na afloop van de rit volgt een gesprek over wat er is gebeurd en wordt gesproken over de risico's die middelengebruik achter het stuur met zich meebrengt.
Alcohol en drugs in het verkeer	Jongeren uit klas 4, 5 en 6 leren het risico kennen van rijden onder invloed.
Blindspot	Met het project 'Blindspot' leren leerlingen uit de groepen 5 en 6 in de klas op een actieve manier over de dode hoek.
Boemerang klassikaal	Gastles van één lesuur waarmee wordt beoogd jongeren te laten nadenken over hun eigen (risicovolle) gedrag in het verkeer en de mogelijke gevolgen daarvan voor henzelf en hun omgeving. Doelgroep: derde en vierde klas van het voortgezet onderwijs.
Boemerang Masterclass	Interactieve voorstelling over gevaarlijk gedrag in het verkeer. Doelgroep: jongeren van 15 jaar en ouder.
Dode Hoek-project	Het Dode Hoek-project maakt kinderen van groep 7 en 8 van het basisonderwijs en klas 1 en 2 van het voortgezet onderwijs bewust van het gevaar van de doe hoek.
Fiets Veilig!	Fiets Veilig! maakt leerlingen uit groep 7 en 8 van de basisschool en klas 1 van het voortgezet onderwijs bewust van hun eigen (fiets)gedrag in het verkeer.
Fiets4Safe	Interactieve theatervoorstelling om 12- en 13-jarigen bewust te maken van de risico's van hun eigen gedrag in het verkeer.
Fietscontrole	Scholen kunnen ondersteuning krijgen bij fietscontroles
Fietsparcourstas	Een tas met materialen om een fietsvaardigheidsles te geven op het schoolplein.
Ik zie, Ik zie, wat jij niet zag	'Ik zie, ik zie wat jij niet zag' is een interactieve theatervoorstelling voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool en klas 1 en 2 van het voortgezet onderwijs
JongLeren	De allerjongsten op peuterspeelzalen en kinderdagverblijven maken met JongLeren op een speelse manier kennis met eenvoudige verkeersoefeningen.
Kruispunt	Kruispunt is een project waarbij scholieren in de setting van een nagemaakt kruispunt en een verkeerslicht debatteren over hun eigen (risico) gedrag in het verkeer.
Leer in het Verkeer	De 'Leer in het verkeer-kist' is een leskist met materialen voor groep 1 en 2.
Mobiel in de hand, fiets aan de kant	Het project 'Mobiel in de hand, fiets aan de kant' laat met behulp van oefeningen in het lokaal zien dat je geen twee dingen tegelijk kunt.
Ouderavond Verkeer BO	Een ouderavond over het thema 'kinderen in het verkeer', gegeven door gastsprekers.
Overstekend wild	'Overstekend Wild' is een interactief theaterstuk voor groep 5 en 6 van de basisschool waarbij het brengen en halen van leerlingen centraal staat.
Paolo de Zebratemmer	'Paolo de Zebratemmer' is een theatervoorstelling voor groep 1 en 2 van de basisschool waarin aandacht wordt besteed aan het belang van het dragen van autogordels, de functie van een verkeerslicht, buiten spelen en fietsen op straat, uitstappen uit een auto en oversteken.

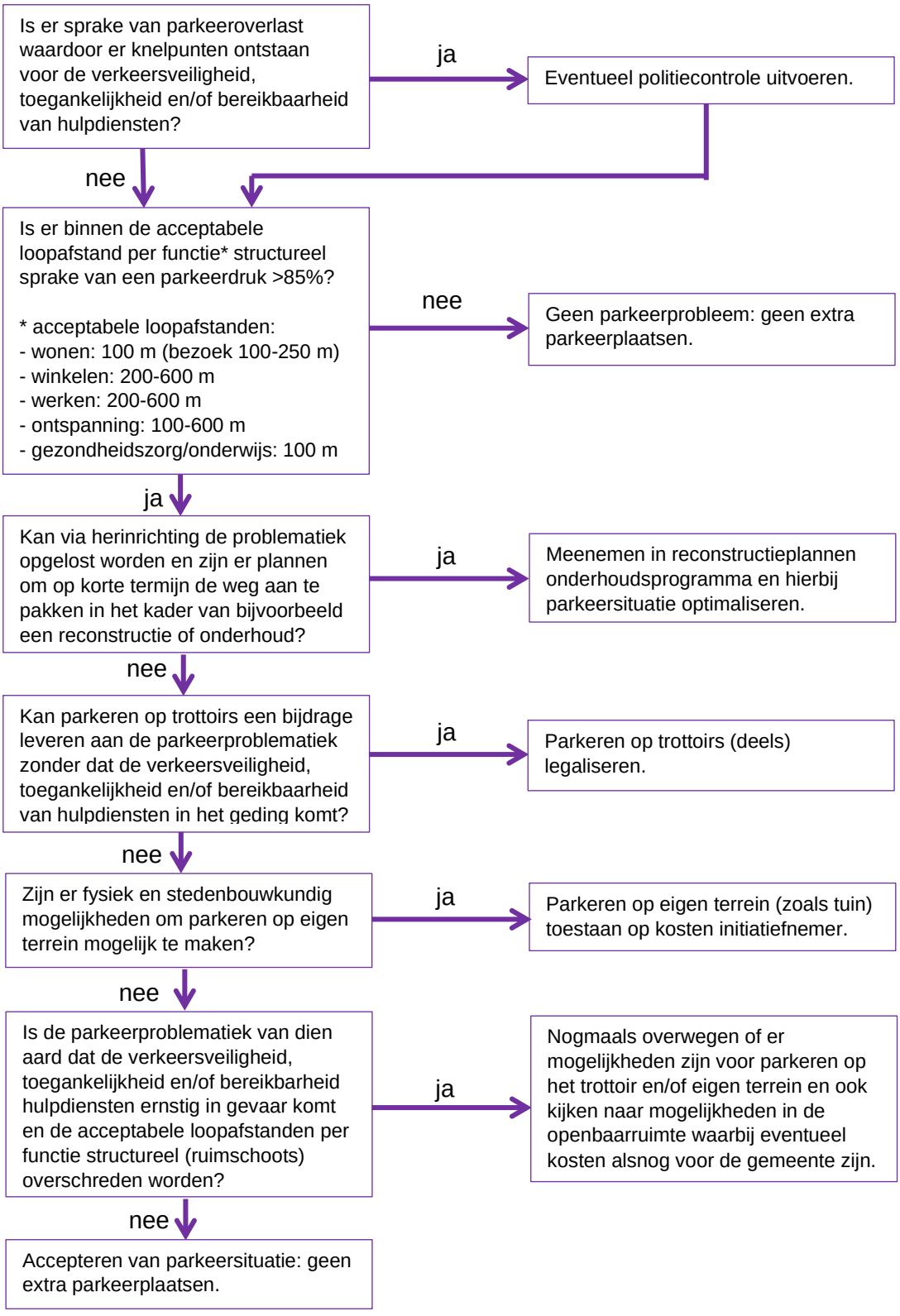
PATS!BOEM!	PATS!BOEM! is een interactieve en confronterende voorstelling voor klas 1 en 2 van de middelbare school inclusief workshop.
Stop!Licht! 2.0	'Stoplicht' is een educatieve en humoristische voorstelling voor leerlingen van groep 3 en 4.
Streetwise	Streetwise is een praktisch verkeersprogramma voor de hele basisschool.
Studio Flits	Dit is een project voor leerlingen van praktijkscholen waarin ze in kleine groepjes een fotostrip maken over verkeersveiligheid.
Theoretisch en praktisch verkeersexamen	Theoretisch en praktisch verkeersexamen voor groep 7 en 8 van de basisschool.
Veilig Uitgaan = Veilig Thuiskomen 2.0	Interactief programma voor scholieren van 14 tot en met 16 jaar. Het programma duurt anderhalf uur (ongeveer twee lesuren) en wordt begeleid door ZAT Projectenbureau.
Verkeerscarrousel	Een carrousel met verschillende onderdelen voor brugklasleerlingen van het (speciaal) voortgezet onderwijs.
Verkeersmarkt	Verkeersmarkt waarop leerlingen van het voortgezet onderwijs kennismaken met verschillende verkeersthema's. De markt duurt een dagdeel.
Verkeersplaneet	Een leuke, educatieve theatervoorstelling over een verkeersplaneet.
Verkeersschoolplein	Op het Verkeersschoolplein kunnen kinderen oefenen met verschillende verkeerssituaties.
Verkenning school-thuisroute	Verkenning van de school-thuisroute door brugklassers.
VOMOL	VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer) is een educatief programma over landbouwverkeer voor groep 7 en 8 van de basisschool.

Particulieren en/of bedrijven

project	***toelichting***
Drentse Mobiliteitsdag:	Seniorenbeurs met informatie over verschillende onderwerpen in relatie tot het verkeer.
E-biketraining	Een dag vol workshops, praktische tips en handige informatie over veilig gebruik van de e-bike. Speciaal voor ouderen die al een e-bike hebben of van plan zijn er een te kopen.
KNMV Risico Herkennen	Een training voor motorrijders om motorrijden nog leuker én veiliger te maken.
Opfriscursus	Een cursus voor mensen van zestig jaar en ouder om hun rijvaardigheid en kennis over de verkeersregels op te frissen.
Oppoetsen en bijtanken	Rijvaardigheidstraining voor weggebruikers van 25 jaar en ouder.
Scootmobielcursus	Een rijvaardigheidstraining voor scootmobielgebruikers die zich onzeker voelen in het verkeer. De training is gratis te volgen.
Training Veilig Landbouwverkeer	De trainingsdag landbouwverkeer is bedoeld voor bestuurders van landbouwvoertuigen.
Trainingsdag bestelverkeer	Tijdens de trainingsdag bestelverkeer leren bestuurders van bestelauto's en -bussen veilig om te gaan met hun bestelauto.
TRIALS	Rijvaardigheidstraining voor jonge bestuurders tot 28 jaar, die één tot anderhalf jaar een rijbewijs hebben. De training wordt gegeven op het TT-circuit in Assen. De eigen bijdrage is 60 of 70 euro, afhankelijk van deelname met eigen auto of niet.
Veilig op de E-bike	Het project "veilig op de E-bike" is een project bedoeld voor gebruikers van een E-bike én voor fietsers die erover denken om over te stappen op een e-bike.

BIJLAGE IX Stappenplan parkeerproblematiek bestaande situatie

Om te bepalen of ergens daadwerkelijk sprake is van parkeerproblemen in een bestaande situatie kan onderstaand stappenplan doorlopen worden.



BIJLAGE X Parkeernormen Westerveld

1. Hoofdgroep wonen

(norm per woning)

Type woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Koop, huis vrijstaand	2,2	2,7	2,8	0,3 pp per woning
Koop, huis, twee-onder-een kap	2,1	2,6	2,6	
Koop, huis, tussen/hoek	1,9	2,4	2,4	
Koop, appartement, duur (1)	2,0	2,5	2,5	
Koop, appartement, midden (1)	1,8	2,3	2,3	
Koop, appartement, goedkoop (1)	1,7	2,0	2,0	
Huur, huis, vrije sector	1,9	2,4	2,4	
Huur, huis, sociale huur	1,7	2,0	2,0	
Huur, appartement, duur (2)	1,8	2,3	2,3	
Huur, appartement, midden/goedkoop (3)	1,5	1,8	1,8	
Aanleunwoning, serviceflat	1,3	1,4	1,4	
Kleine éénpersoonswoning (tiny house)	0,6	0,8	0,8	

(1) goedkoop = < 75 m^2 bvo / midden = 75 - 100 m^2 bvo / duur => 100 m^2 bvo;
(2) aanvangshuur > huurtoeslaggrens (2019: EUR 720,42 per maand);
(3) aanvangshuur < huurtoeslaggrens(2019: EUR 720,42 per maand).

2. Hoofdgroep werken

(norm per 100 m^2 bvo)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,1	2,8	2,8	5%
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,7	3,8	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief & bezoekersextensief (industrie, laboratorium of werkplaats) (4)	1,8	2,6	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief & bezoekersextensief (loods, opslag of transportbedrijf) (4)	0,9	1,3	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw (mix van kantoren en bedrijven zonder baliefunctie)	1,6	2,2	2,2	-

(4) exclusief vrachtwagen parkeren.

3. Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

(norm per 100 m^2 bvo)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt (< 600 m^2 wvo)	3,4	5,3	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	5,2	7,5	n.v.t.	93%
Groothandel (uitsluitend pashouder)	n.v.t.	8,4	n.v.t.	80%
Dorpscentrum	4,4	5,1	n.v.t.	72%
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	1,5	2,2	2,2	91%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,7	2,7	87%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,9	3,1	89%
Weekmarkt (5)	0,27	0,27	n.v.t.	85%

(5) Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m^1 kraam = 6 m 2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).

4. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning

(norm per 100 m^2 bvo tenzij anders vermeld)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,7	1,4	1,6	97%
Theater/schouwburg (6)	8,9	11,3	13,5	87%
Biljartcentrum/snookercentrum (7)	11	1,6	2,0	87%
Dansstudio	2,1	6,0	7,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,9	5,3	7,0	87%
Fitnesscentrum	2,2	6,8	7,9	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,8	10,8	98%
Sauna/hammam	3,0	7,2	7,8	99%
Sporthal (8)	1,8	3,1	3,7	96%
Sportzaal (8)	1,4	3,1	3,8	94%
Bibliotheek	0,7	1,4	1,6	97%
Tennishal	0,4	0,6	0,6	87%
Squashhal	1,7	2,8	3,3	84%
Zwembad (overdekt) (9)	n.v.t.	12,5	14,3	97%
Zwembad (openlucht) (9)	n.v.t.	13,9	16,8	99%
Golfoefencentrum (pitch & put) (10)	n.v.t.	53,1	58,2	93%
Golfbaan (18 holes) (11)	n.v.t.	106,0	128,3	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal	5,6	7,2	7,6	97%
Museum (12)	0,7	1,2	n.v.t.	95%
Sportveld (12) (13)	27,0	27,0	27,0	95%
Kinderboerderij (14)	5,6	7,2	7,6	97%
Manege (paardenhouderij) (12) (15)	n.v.t.	n.v.t.	0,5	90%

(6) 100 zitplaatsen is 300 m^2 bvo;
(7) per tafel;
(8) let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag;
(9) per 100 m^2 bassin;
(10) per centrum, uitgaande van een omvang van circa 6 hectare;
(11) per 18 holes/60 hectare;
(12) van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
(13) per hectare netto terrein. Parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
(14) per gemiddelde boerderij;
(15) per box.

5. Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie

(norm per 10 kamers tenzij anders vermeld)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
2* hotel	1,7	4,5	6,5	80%
3* hotel	2,7	5,7	7,3	77%
4* hotel	4,0	8,0	9,5	73%
5* hotel	6,3	11,8	13,4	65%
Camping/kampeerterrein (16)	n.v.t.	n.v.t.	1,3	90%
Bungalowpark (16)	n.v.t.	1,8	2,2	91%
Café/bar/cafetaria (17)	7,0	8,0	n.v.t.	90%
Restaurant (incl. fastfoodrestaurant) (17)	12,0	16,0	n.v.t.	80%

(16) Per standplaats/bungalow en exclusief 10% voor gasten van bezoekers;
(17) Per 100 m^2 bvo. Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

6. Hoofdgroep Gezondheidszorg & (sociale) voorzieningen

(norm per behandelkamer tenzij anders vermeld)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	2,5	3,5	3,5	57%
Apotheek (18)	2,7	3,6	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,6	2,2	2,2	57%
Consultatiebureau	1,7	2,4	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,4	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk	2,0	2,8	2,9	47%
Gezondheidscentrum	2,0	2,7	2,7	55%
Begraafplaats (19)	n.v.t.	36,6	36,6	97%
Religiegebouw (20)	0,2	0,2	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis (21)	0,7	0,7	n.v.t.	60%

(18) Per apotheek;
(19) Per (deels) gelijktijdige plechtigheid;
(20) Per zitplaats. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen;
(21) Per wooneenheid. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Parkeernorm is inclusief parkeren voor personeel.

7. Hoofdgroep Onderwijs

(norm per (les)lokaal tenzij anders vermeld)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche) (22)	0,9	1,2	1,6	-
Basisschool (22)	1,0	1,0	1,0	-
Middelbare school (7)	4,7	5,9	5,9	11%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (8)	5,6	7,9	11,5	95%

(22) Exclusief kiss & ride;
(23) Per 100 leerlingen, bezoekers zijn leerlingen;
(24) Per 10 studenten, bezoekers zijn studenten.

BIJLAGE XI Uitvoeringsprogramma Verkeer

	maatregel	toelichting	locatie	hoeveelheid	Prioritering	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
I1	monitoringsplan verkeer 2020-2030	Opstellen & uitvoering monitoringsplan verkeer 2020-2030.	n.v.t.	n.t.b.	10,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
I2	tussentijdse actualisatie GVVP	Tussentijdse evaluatie & actualisatie GVVP (in 2025).	n.v.t.	n.t.b.	10,0				■			■			■	
H2	inventarisatie toegankelijkheid openbare ruimte	Inventarisatietoegankelijkheid openbare ruimte.	n.v.t.	n.v.t	9,0		■									
C2	aanpak bermen	Aanbrengen bermverharding in slechte bermen belangrijke routes.	p.m.	p.m.	8,0		■		■		■		■		■	
B3-1	markering fietspaden	Aanbrengen kant en/of asmarkering belangrijke fietsroutes.	p.m.	p.m.	7,0		■	■								
B5	actieprogramma fiets	opstellen actieplan fiets	n.v.t.	n..v.t.	7,0		■	■								
C3	verkeersveiligheidscampagnes	Uitvoering verkeersveiligheidscampagnes (gericht op gedragsbeïnvloeding).	n.v.t.	n.t.b.	7,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A1-4	herinrichting Appelschaseweg 60 km/uur	Herinrichting rijbaan naar ETW60 d.m.v. markering (rijloper met fiets(suggestie)stroken).	Appelschaseweg wegvak Wateren - gemeentegrens	1.800 m1	6,0		■	■	■							
B3-2	veilige bermen fietspaden	Sanering objecten & (groen)onderhoud bermen fietsroutes.	p.m.	p.m.	6,0			■	■	■						
B1-1	opwaarderen fietspad Doldersummerweg	Upgraden fietspad van smal/halfverharding naar breed/gesloten verharding.	Doldersummmerweg wegvak Campingweg - Landweg	2.900 m1	5,0				■	■	■					
B1-2	opwaarderen fietspad Steenwijkerweg	Upgraden fietspad van smal/halfverharding naar breed/gesloten verharding.	Steenwijkerweg tussen Westerdrift - Oldendiever	700 m1	5,0				■	■	■					
D1	inrichten schoolzones	Inrichten 'schoolzone' bij reconstructie.	p.m.	n.t.b.	5,0					■	■					
A1-2	herinrichting Midden/Oosteinde/Wapserveenseweg 60 km/uur	Herinrichting rijbaan naar ETW60 d.m.v. rabatstroken + treffen aanvullende verkeersmaatregelen.	wegvak Helomaweg/N353 - Wittelterweg	5.000 m1	4,5					■	■	■				
A1-3	herinrichting Oude Willem 60 km/uur	Herinrichting rijbaan naar ETW60 d.m.v. aanpassen markering.	Oude Willem wegvak Bosweg - Wateringen	4.000	4,5						■	■				
A5	Duurzaam Veilige weginrichting	bijdrage t.b.v. Duurzaam Veilige maatregelen bij onderhoud/reconstructie.	p.m.	p.m.	4,5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
B4	impuls voorzieningen fietsverkeer	Kwaliteitsimpuls voorzieningen, zoals fietsenstallingen, oplaadpunten E-bike & deelfietsen e.d.	p.m.	p.m.	4,5							■	■			
H3	impuls toegankelijkheid in woonkernen	Verbetering toegankelijkheid bushaltes en centra kernen.	p.m.	p.m.	4,5							■	■			
A1-1	herinrichting Ruiterweg/Darperkerkweg 60 km/u uur	Herinrichting rijbaan naar ETW60 d.m.v. markering (rijloper met kantmarkering) + verlagen max. snelheid van 80 naar 60 km/uur.	Ruiterweg/Darperkerkweg wegvak komgrens Havelterberg - Helomaweg/N353 (excl. bibeko Darp)	1.000 m1 + 1.500 m1	3,5							■	■			
A2-2	afwaarderen Ruiterweg (Darp) 30 km/uur	Afwaarderen max. snelheid van 50 naar 30 km/uur + treffen aanvullende verkeersmaatregelen.	Ruiterweg wegvak bibeko Darp	450 m1	3,5							■	■			
B2	recreatieve fietstructuur Bosrand	Aanpassen route recreatief knooppuntennetwerk.	Bosweg wegvak De Noordster - Oude Hoogeveensedijk	p.m.	3,5		■									
F1	permanente verkeerseducatie (PVE)	Uitvoering Permanente verkeerseducatie (PVE).	n.v.t.	n.t.b.	3,5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A4	pilotproject sanering verkeersborden	Pilotproject sanering overbodige verkeersborden, inclusief evaluatie.	p.m.	p.m.	3,0			■								
E1	kwaliteitsimpuls parkeervoorzieningen	kwaliteitsimpuls parkeervoorzieningen auto, zoals inrichting, capaciteit, voorzieningen e.d.	p.m.	p.m.	3,0				■				■			
H1-2	Green Deal Autodelen 2.0	Implementatie ‘Green Deal Autodelen 2.0’.	p.m.	n.v.t	3,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
A2-1	afwaarderen Nieuw Ruiterweg Havelte 30 km/uur	Afwaarderen max. snelheid van 50 naar 30 km/uur + herinrichting rijbaan d.m.v. aanpassen markering + verkeersmaatregelen.	Nieuwe Ruiterweg wegvak komgrens (west) - Molendwarsweg & komgrens (oost) - 30 km/u zone	340 m1 + 150 m1	2,5								■	■		
A2-3	afwaarderen Zuidstraat (Uffelte) 30 km/uur	Afwaarderen max. snelheid van 50 naar 30 km/uur + treffen aanvullende verkeersmaatregelen + klinkerverharding	Zuidstraat wegvag bibeko Uffelte	400 m1	2,5								■	■		
A2-4	afwaarderen Ruiterweg (Havelterberg) 30 km/uur	Afwaarderen max. snelheid van 50 naar 30 km/uur + klinkerverharding	Ruiterweg wegvak bibeko Havelterberg	250 m1	2,5								■	■		
A3	onderzoek routes vracht-/landbouwverkeer kernen	Quickwins t.b.v. routes vracht-/landbouwverkeer door Dwingeloo/Diever/Vledder/Tolweg Geeuwenbrug	p.m.	p.m.	2,5									■	■	
C1	optimalisatie traject Koningin Wilhelminalaan/N353 (buitengebied)	optimalisatie inrichting met o.a. verkeersmaatregelen gericht op o.a. snelheid.	Koningin Wilhelminalaan/N353 wegvak Vledderweg - gemeentegrens	3.500 m1	2,5										■	■
E2	aanvraag bewegwijzering	Optimalisatie proces aanvraag bewegwijzering.	n.v.t.	n.t.b.	2,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
G1	impuls gehandicaptenparkeerplaatsen	Realisatie extra gehandicaptenparkeerplaatsen op strategische locaties openbare ruimte.	p.m.	p.m.	2,0		■									
G2	onderzoek spreiding parkeren Frederiksoord	Onderzoek spreiding parkeren Frederiksoord i.h.k.v. Vrijetijds Agenda.	n.v.t.	p.m.	2,0	■	■									
H1-1	Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur	Implementatie ‘Green Deal Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur’.	p.m.	n.v.t	2,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■