



Verkenning GVVP

Gemeente Weststellingwerf

22 augustus 2023

01 Inleiding 3

Aanleiding 3

Over dit document 3

02 Beleidskaders 4

Landelijk beleid 4

Provinciaal beleid 7

Gemeentelijk beleid 8

03 Verkeer in Weststellingwerf 10

Auto 10

Fiets 14

Openbaar vervoer 15

Landbouwverkeer 16

Parkeren 16

04 Verkeersveiligheid 17

Ontwikkeling ongevallen 17

Geregistreerde ongevallen 18

05 Veldverkenning 20

06 Resultaten enquête 23

Belangrijke onderwerpen 23

Aandachtspunten 24

Fietsroutes 26

Aanleiding

De gemeente Weststellingwerf is in 2023 gestart met het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP). Het huidige GVVP komt uit 2000 en is niet meer actueel genoeg om antwoord te geven op de vragen en problemen van nu en straks.

De Planwet verkeer en vervoer beschrijft in paragraaf 4, artikel 8, voor het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid: *“Het gemeentebestuur draagt zorg voor het, zichtbaar, voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten”*. Het GVVP moet ook een kader vormen voor de behoefte om meer te sturen op de kwaliteit van de leefomgeving.

Doel GVVP Weststellingwerf

Het toekomstig GVVP moet een toekomstbestendig en duurzaam verkeer- en vervoerplan zijn, op basis waarvan knelpunten kunnen worden opgelost en waarmee een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor elke weggebruiker kan worden gegarandeerd. (*bron offertevoorzorg GVVP*)

Proces

Het GVVP wordt in drie fases uitgewerkt. Gestart wordt met de verkenning, waarin relevante beschikbare informatie wordt opgehaald. Aansluitend wordt in een kadernotitie richting gegeven aan de keuzes die nodig zijn om ambities/doelen te halen. De keuzes wat betreft de richting worden uitgewerkt in het toekomstig GVVP.

Over dit document

Dit document gaat over fase 1 van het proces: de verkenning. In de verkenning zijn (ambities/doelen uit) bestaande beleidsplannen, de bestaande verkeerssituatie in Weststellingwerf en relevante trends en ontwikkelingen geïnventariseerd. De resultaten van de online enquête, waarmee de klachten, knelpunten en wensen van bewoners en andere belanghebbenden zijn verzameld, worden gepresenteerd.

Beleidskaders

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid heeft raakvlakken met andere beleidsplannen. In dit hoofdstuk worden doelstellingen uit beleidsplannen van het Rijk, de regio, de provincie en de gemeente Weststellingwerf genoemd. Deze doelstellingen voeden het nieuwe GVVP, zoals verwoord in de Planwet verkeer en vervoer: het gemeentebestuur neemt de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht bij de uitwerking van het eigen beleid.

Landelijk beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 staan de ambities van het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid voor Nederland tot in 2040. De verschillende 'oude' beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende (wereldwijde) omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Hiertoe brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan.

Doelstelling: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden

Duurzaam Veilig

De implementatie van verschillende Duurzaam Veilig-maatregelen heeft in de afgelopen decennia bijgedragen aan een aanzienlijke reductie van verkeersslachtoffers. Toch vallen er jaarlijks nog honderden verkeersdoden en raken meer dan 20.000 mensen gewond. Daarnaast zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen direct of indirect van invloed op ons verkeerssysteem. Daarom is het na 25 jaar – en 12,5 jaar na de eerste actualisatie – tijd om Duurzaam Veilig opnieuw kritisch tegen het licht te houden. Deze geactualiseerde visie noemen we 'Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030' – of kortweg: DV3.

DV3 sluit aan bij het in april 2017 door tientallen organisaties ondertekende Manifest verkeersveiligheid en de wens tot een systeemaanpak voor verkeersveiligheid. DV3 is het kader voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De uitwerking van DV3 geeft onder meer vijf vernieuwde verkeersveiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig. De eerste drie borduren voort op de eerdere ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig: functionaliteit van wegen, de (bio)mechanische principes homogeniteit en fysieke vergevingsgezindheid en de psychologische principes herkenbaarheid en statusonderkenning. De andere principes – verantwoordelijkheid en leren en innoveren – zijn nieuw en betreffen organisatieprincipes om een duurzaam veilig wegverkeer te realiseren, te onderhouden en te verbeteren. Elk principe biedt ruimte voor zowel maatwerk als faseringsoplossingen, vooral met het accent op kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers en ouderen).

Doelstelling: werken aan een maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met nul verkeersdoden als ultieme ambitie

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid kan worden gezien als een uitwerking van Duurzaam Veilig. Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Bij de introductie van SPV 2020 mocht Nederland zich mondiaal nog ‘koploper verkeersveiligheid’ noemen. Voor het jaar 2020 werden ambitieuze doelen gedefinieerd. Helaas bleek al snel bleek dat het aantal ernstig verkeersgewonden juist toenam. In 2018 vielen er 678 doden in het verkeer, het hoogste aantal sinds 2010. Het aantal verkeersgewonden blijft zelfs toenemen (20.800 in 2017). Daarbij speelde de toename van het aantal (oudere) fietsers een belangrijke rol. Twee thema’s uit het SPV2030 betreffen dan ook de specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers).

Het SPV 2030 volgt in grote lijnen drie fasen, de eerste fase betreft de introductie en start. Provincies en gemeenten gaan de risico’s op het wegennet in kaart brengen en de eerste risicoanalyses uitvoeren.

Op basis daarvan stellen alle regionale partners een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op met concrete maatregelen om de belangrijkste risico’s aan te pakken. Fase 2, 2020 – 2025, betreft het ervaren, leren en evalueren. Samen met regionale partners worden meetbare risico-indicatoren geformuleerd, beleidsplannen gemaakt en maatregelen uitgevoerd. De periode 2025-2030, fase 3, betreft het bijstellen en professionaliseren. Na een evaluatie in 2025 wordt bekeken of en hoe het SPV 2030 moet worden bijgesteld.

Doelstelling: Nul verkeersdoden in 2050

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Een impuls aan het fietsverkeer is hard nodig. Nederland staat voor een groot aantal maatschappelijke uitdagingen waarvoor de fiets een oplossing biedt. Een voorbeeld is de ambitie om tot 2030 ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen te bouwen, waarvoor fietsen kan bijdragen aan het slagen van de binnenstedelijke opgave. Fietsen is immers ruimtebesparend en milieuvriendelijk.

De (elektrische) fiets zorgt ervoor dat voorzieningen als scholen en winkels ook in het landelijk gebied bereikbaar blijven. Daarnaast is de fiets een onmisbare schakel voor openbaar vervoer: bijna de helft van de treinreizigers en een groeiend aantal busreizigers komt op de fiets.

Om de fiets beter te gaan benutten is een forse ontwikkeling van de fietsnetwerken, fietsenstallingen en fietsstimulering nodig. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wil zorgen dat de fiets (naast de auto en het openbaar vervoer) als gelijkwaardige modaliteit wordt meegenomen bij de beslissingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke inrichting, op landelijk, regionaal en lokaal niveau, zowel in stedelijk als landelijk gebied.

Doelstelling: Het geven van een krachtige impuls aan het fietsverkeer met als gezamenlijke doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien

Met gezamenlijk wordt bedoeld op het rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten samen met maatschappelijke partners.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie 2019 – 2030/2040

De Omgevingsvisie beschrijft de wensen van de provincie Friesland voor de toekomst als het gaat om de leefomgeving. Het geeft richting aan toekomstige ontwikkelingen.

Doelstellingen:

- ◀ Leefomgeving voor iedereen toegankelijk en toename gebruik fiets en OV
- ◀ Uitstoot CO2 reduceren
- ◀ Inspelen op klimaat-adaptatie: voldoende water en groen
- ◀ Versterken biodiversiteit: herstel kwaliteit leefgebieden

Regionaal Mobiliteitsprogramma 2022

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma vloeit voort uit de Provinciale Omgevingsvisie en het Klimaatakkoord. In het RMP staan de plannen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur voor de komende jaren.

Doelstellingen: bereikbaar, duurzaam, toegankelijk en verkeersveilig verkeerssysteem

Fryslan Feilich Fytslan 2020

De Provincie Friesland heeft in 2020 Fryslan Feilich Fytslan vastgesteld, het provinciale fietsplan.

Doelstellingen:

- ◀ Het stimuleren van het fietsgebruik
- ◀ Het verbeteren van de fietsveiligheid
- ◀ Het binnenhalen van een internationaal wielerevenement om Friesland als fietsprovincie nog beter op de kaart te zetten

Het wensbeeld van de hoofdfietsroutes in Friesland bevat een route tussen Steenwijk en Heerenveen, via Wolvega.

Fietsagenda Zuidoost Fryslân 2019-2023

De Fietsagenda gaat in op de fietsambities van de regio Zuidoost Friesland.

Doelstelling: fietsgebruik in de regio Zuidoost Friesland stimuleren.



Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie 2019 – 2030/2040

De Omgevingsvisie van Weststellingwerf beschrijft, net als de provinciale Omgevingsvisie, de visie op de leefomgeving voor de toekomst.

Doelstellingen over verkeer en vervoer:

- ▶ Leefbaarheid en zorg: een prettige plek om te wonen en te leven; winkelcentrum Wolvega en Noordwolde aantrekkelijker maken; wandelen en fietsen stimuleren
- ▶ Wonen en omgevingskwaliteit: verkeersveiligheid verbeteren (vooral voor fietsers en wandelaars); entrees van dorpen veiliger en mooier maken
- ▶ Duurzaamheid: klimaatneutraal worden (Strategische Planning Klimaat en Duurzaamheid, gemeente Weststellingwerf)
- ▶ Landbouw en buitengebied: het wandel- en fietsnetwerk moet worden uitgebreid en beter worden gekoppeld. Met name met met schakels tussen natuur en landbouw en tussen landbouw en bebouwde kom

Weststellingwerf ziet twee hoofdonderwerpen omtrent het verbeteren van infrastructuur: het herinrichten van entrees van dorpen en het onderhouden van bermen.

Collegeprogramma 2022-2026: Samen blijven bouwen aan een sterk Weststellingwerf!

In dit collegeprogramma staan de plannen waar het college, samen met de gemeenteraad en de samenleving, de komende periode aan wil werken. De volgende plannen hebben voornamelijk betrekking op verkeer en vervoer:

- ▶ Centrumontwikkeling Wolvega en Noordwolde
- ▶ Verbeteren verkeerscirculatie Wolvega
- ▶ Aanpakken knelpunten infrastructuur (o.a. Steenwijkerweg en Lycklamaweg)

GVVP 2000

In het GVVP 2000 staat het huidige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Weststellingwerf. In het GVVP 2000 is de focus verschoven van bereikbaarheid naar verkeersveiligheid. De aanleiding hiervoor was het stijgende aantal verkeersongevallen. Het GVVP 2000 is niet meer actueel en wordt vervangen door het nieuwe GVVP.



Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte 2022

De Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), overigens nog geen vastgesteld beleid, geeft uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. De principes van de inrichting van wegen zijn afgeleid van de ontwerprichtlijnen van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

Nota recreatie en toerisme 2015

De Nota recreatie en toerisme geeft een gemeentelijke visie op recreatie en toerisme. Eén van de ambities is om de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk te verbeteren.

Woonvisie 2017-2021

In de woonvisie 2017-2021 staat dat Weststellingwerf beperkt nieuwe woningbouw toevoegt, aangezien het aantal inwoners in de gemeente afneemt. Het toevoegen van nieuwe woningbouw gebeurt alleen in Wolvega. Op dit moment wordt de Woonvisie door de gemeente geactualiseerd.

Centrumvisie Wolvega 2021

In 2023 wordt het centrumgebied van Wolvega heringericht. De herinrichting heeft de volgende doelstellingen:

- ◀ **Leefbaarheid:** veel verschillende voorzieningen en een aantrekkelijke plek om te verblijven
- ◀ **Bereikbaarheid:** duidelijke routes naar het centrum en voldoende parkeergelegenheid
- ◀ **Toegankelijkheid:** centrum voor alle modaliteiten toegankelijk

Er zijn diverse scenario's van parkeerroutes ontwikkeld om het parkeerterrein aan de Pastoriestraat te kunnen bereiken.

Landschapsvisie Zuidoost Friesland 2018-2028

In de landschapsvisie Zuidoost Friesland 2018-2028 staat hoe de identiteit en herkenbaarheid van het landschap in Zuidoost Friesland behouden kan blijven.

Doelstelling: terughoudend omgaan met ruimtelijke ontwikkelingen die een ongewenste impact hebben op gebiedskarakteristieken. Gedacht kan hierbij worden aan bomenlanen die karakteristiek zijn voor het landschap.



Verkeer in Weststellingwerf

In dit hoofdstuk wordt de verkeerssituatie voor verschillende vervoersmiddelen in Weststellingwerf behandeld. Verder komt het parkeren aan bod.

Auto

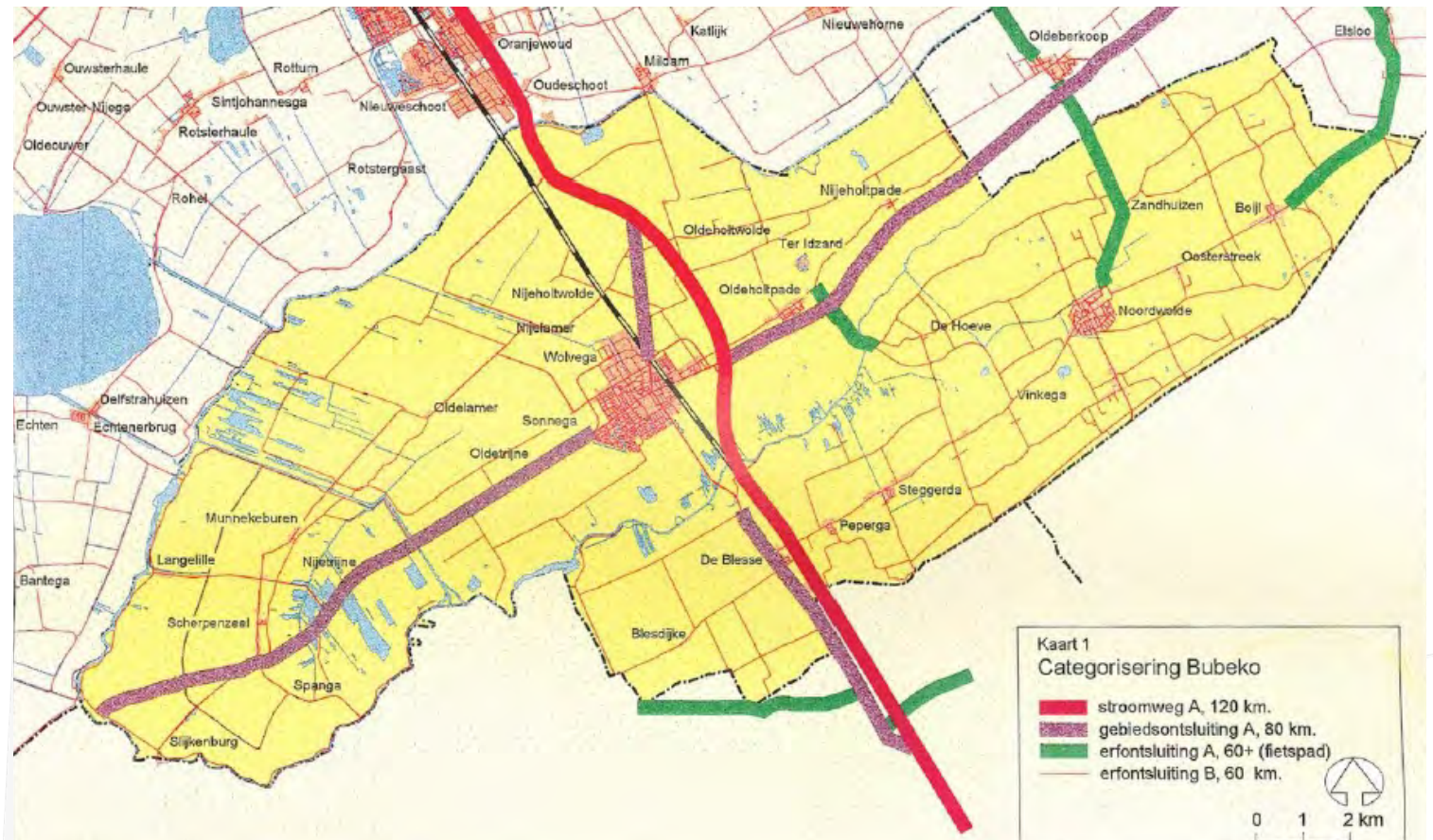
Wegencategorisering

In het GVVP van 2000 is bepaald welke functie de wegen in Weststellingwerf hebben. De functies zijn gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Echter zijn wel twee weg categorieën toegevoegd, die hier geen onderdeel van uit maken, te weten de 30+ en 60+ wegen.

De gedachte achter wegcategorisering is dat een keuze wordt gemaakt wat betreft de functie van een weg. Kies je voor verblijven als hoofdfunctie, dan is binnen de bebouwde kom 30 km/uur de maximum snelheid. Heeft deze weg juist meer een verkeersfunctie, dan is 50 km/uur de maximum snelheid. Buiten de bebouwde kom is het vergelijk 60 of 80 km/uur. De inrichting moet hier op zijn afgestemd en leiden tot het juiste verkeersgedrag. De niet gemaakte keuze blijkt uit de enquête tot problemen te leiden, zo ook het gebrek aan een goede inrichting van wegen.

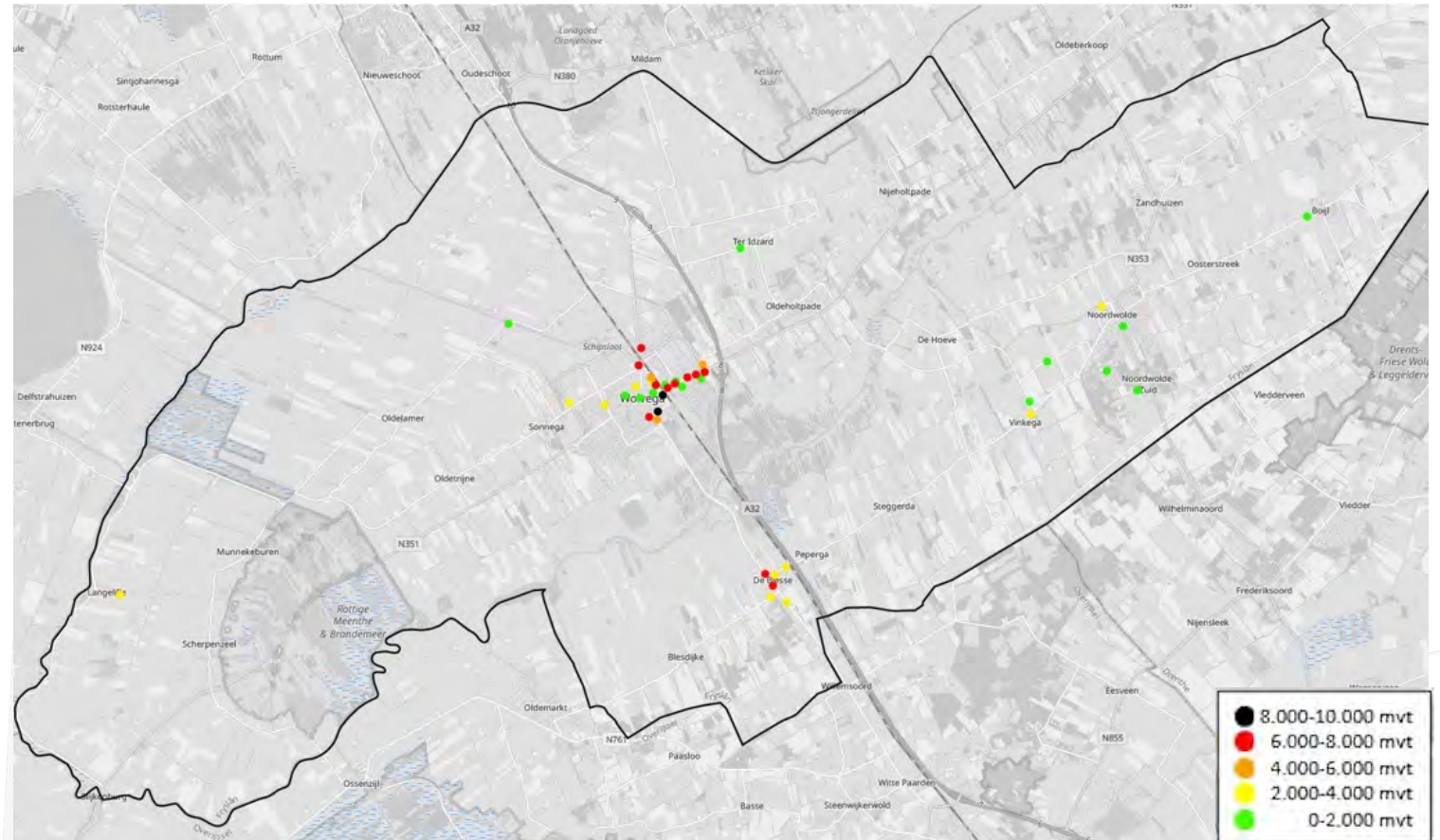
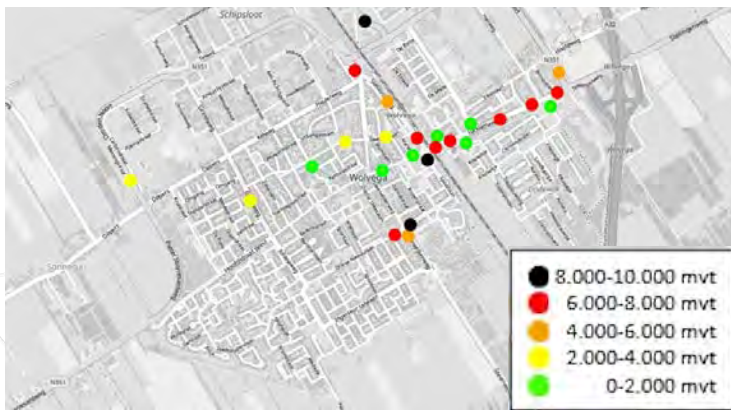


De kaarten laten de wegcategorisering van Weststellingwerf uit het huidige GVVP zien. In Wolvega zelf is de verkeersstructuur te herleiden uit de 50- en 30+ km/uur wegen. De 30+ km/uur wegen verzorgen de bereikbaarheid van het centrum. In de praktijk zijn deze wegfuncties niet herkenbaar (gelijk aan de rode 30 km/uur wegen) en geldt op deze wegen een maximum snelheid van 50 km/uur. De gele wegen worden benoemd als 'overige 30'. Niet duidelijk is wat daarmee destijds is bedoeld. Buiten de bebouwde kom geldt op de gemeentelijke wegen 60 km/uur. De 60+ wegen zijn voorzien van een vrijliggend fietspad.



Verkeersintensiteiten

Door de gemeente Weststellingwerf zijn in de periode van 2015 tot en met 2022 op verschillende locaties verkeerstellingen uitgevoerd. De afbeeldingen op deze pagina geven een beeld van de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op deze wegen. Binnen Wolvega is op de wegen Lyklamaweg, Stationslaan en Oranje Nassaulaan sprake van verkeersintensiteiten tussen de 6.000 tot 8.000 motorvoertuigen en op de Spoorlaan en Geraniumstraat van 8.000 tot 10.000 motorvoertuigen. Verder zijn in De Besse verkeersintensiteiten tussen de 6.000 tot 8.000 motorvoertuigen gemeten.



Snelheid

De afbeeldingen op deze pagina geven het percentage voertuigen weer dat de maximaal toegestane snelheid overschrijdt. Feit is dat nooit een ieder zich aan de toegestane snelheid zal houden. Het structureel overschrijden van de maximaal toegestane snelheid geeft wel aan dat de weggebruiker een andere beleving heeft van de verantwoorde snelheid op dat wegvak. Dit kan, in combinatie met de bijvoorbeeld de feitelijke of subjectieve verkeersonveiligheid, een reden zijn om naar de inrichting van de weg te gaan kijken.



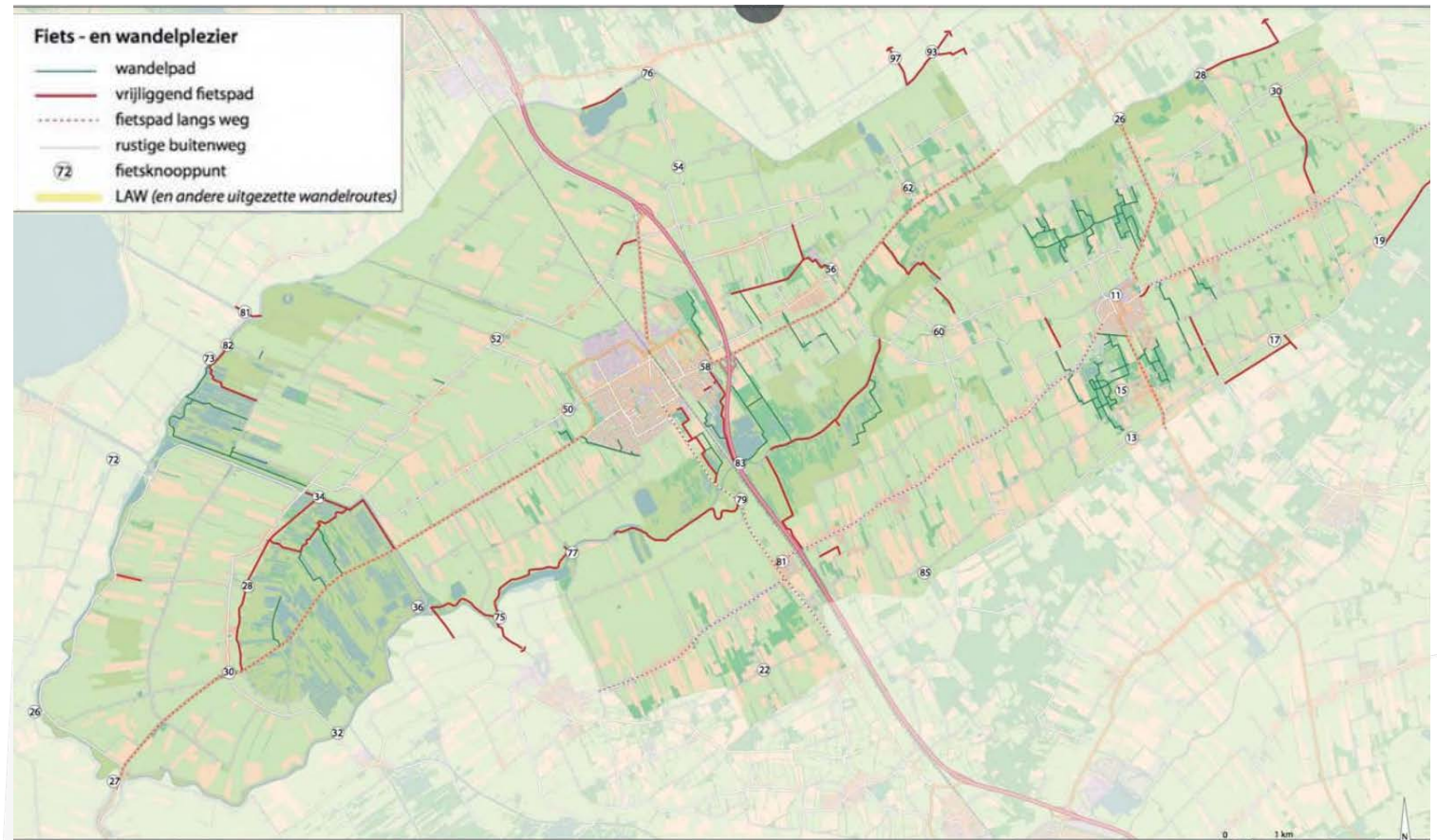
Bron: ViaStat



Fiets

Op de kaart rechts zijn fietsvoorzieningen als opgenomen in de omgevingsvisie weergegeven. De gemeente Weststellingwerf beschikt niet over een beleidsmatig vastgesteld fietsnetwerk. Dit zal één van de opgaven zijn bij het uit te werken GVVP.

Over het algemeen geldt dat op drukker routes buiten de bebouwde kom fietsers beschikken over een fietspad of parallelweg. Binnen de bebouwde kom maken fietsers op een enkele uitzondering na gebruik van de rijbaan.



Bron: Omgevingsvisie Weststellingwerf



Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is van belang voor de bereikbaarheid van Weststellingwerf. Op de kaart zijn de spoorlijn en buslijnen in Weststellingwerf te zien.

De sprinter op de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle stopt in Wolvega. Bij de buslijnen valt op dat een aantal kleinere kernen niet of nauwelijks bereikbaar is.

De provincie Friesland heeft een aanbestedingsprocedure gestart voor het openbaar vervoer in Friesland voor de periode 2024-2034. In het ontwerp Programma van Eisen stelt de provincie voor om een aantal aanpassingen in de dienstregeling door te voeren. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Weststellingwerf. Het college zet om deze reden in op het behoud van een één uurs verbinding tussen Steenwijk, Noordwolde, Boijl en Oosterwolde (lijnen 17 en 116) en een goede aansluiting van de bus op de treindienst vanaf station Wolvega. Ook pleit het college voor het behouden van een weekenddienstregeling op de reguliere lijnen naar Wolvega en Noordwolde.

Bron: OpenStreetMap



Landbouwverkeer

Weststellingwerf is een gemeente met een groot oppervlak aan landbouw. Op buitenwegen maken landbouwvoertuigen doorgaans gebruik van dezelfde ruimte als andere weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers.

Parkeren

Openbaar parkeren gebeurt zowel op parkeerterreinen als langs en op de rijbaan. In en rondom het centrum van Wolvega liggen meerdere parkeerterreinen. In Wolvega geldt een parkeerregime van vrij parkeren.

Laadvoorzieningen

Laadvoorzieningen dragen bij aan een duurzame wijze van verplaatsen. In Weststellingwerf zijn 25 publieke laadpunten aanwezig. 19 van deze laadpunten bevinden zich in Wolvega (bron: ANWB).



Verkeersveiligheid

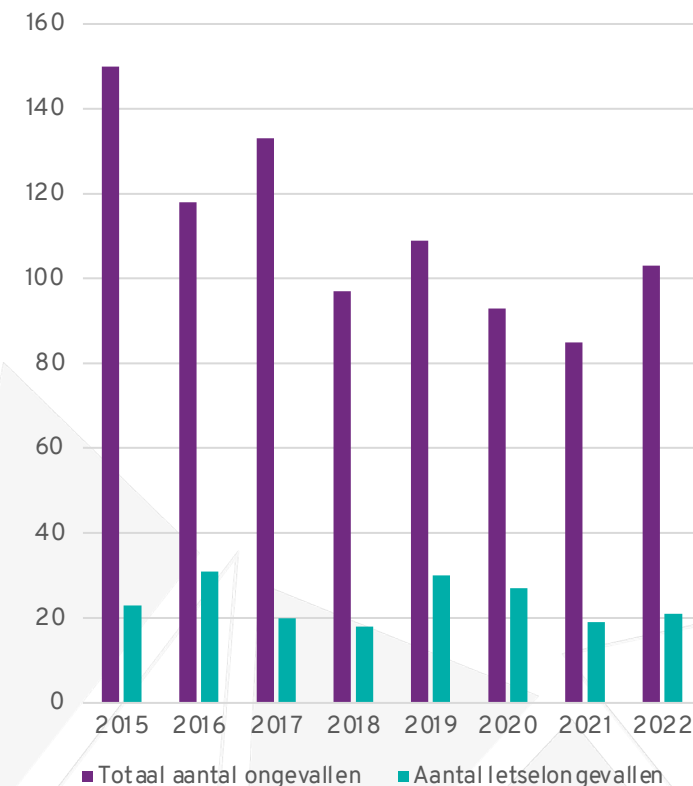
Dit hoofdstuk gaat over de verkeersveiligheid in Weststellingwerf. De ontwikkeling van ongevallen over de afgelopen jaren komt aan bod.

Ontwikkeling ongevallen

In de grafiek hiernaast staat de ontwikkeling van het totaal aantal geregistreerde ongevallen in Weststellingwerf sinds 2015. De paarse staven geven het totaal aantal ongevallen weer. De blauwe staven laten het aantal ongevallen met letselschade zien. Bij letselschade gaat het om een verkeersongeval met één of meer letselslachtoffers.

Vanaf 2018 is het ongevallenbeeld vrij constant. De jaren 2020 en 2021 laten een kleine daling zien, maar dit zijn de jaren met de Covid-maatregelen (thuiswerken bv.). Ten opzichte van de landelijke trend met juist een stijging van het aantal letselongevallen is dit niet slecht, anderzijds voldoet het niet aan de wens van een afname aan verkeersslachtoffers (Duurzaam Veilig 1, 2 en 3).

Aantal ongevallen per jaar



Geregistreerde ongevallen

Op de hiernaast weergegeven afbeelding zijn de letselongevallen en ongevallen met dodelijke afloop voor de gehele gemeente Weststellingwerf weergegeven. Het betreft het ongevallenbeeld in de periode 2018 tot en met 2022.

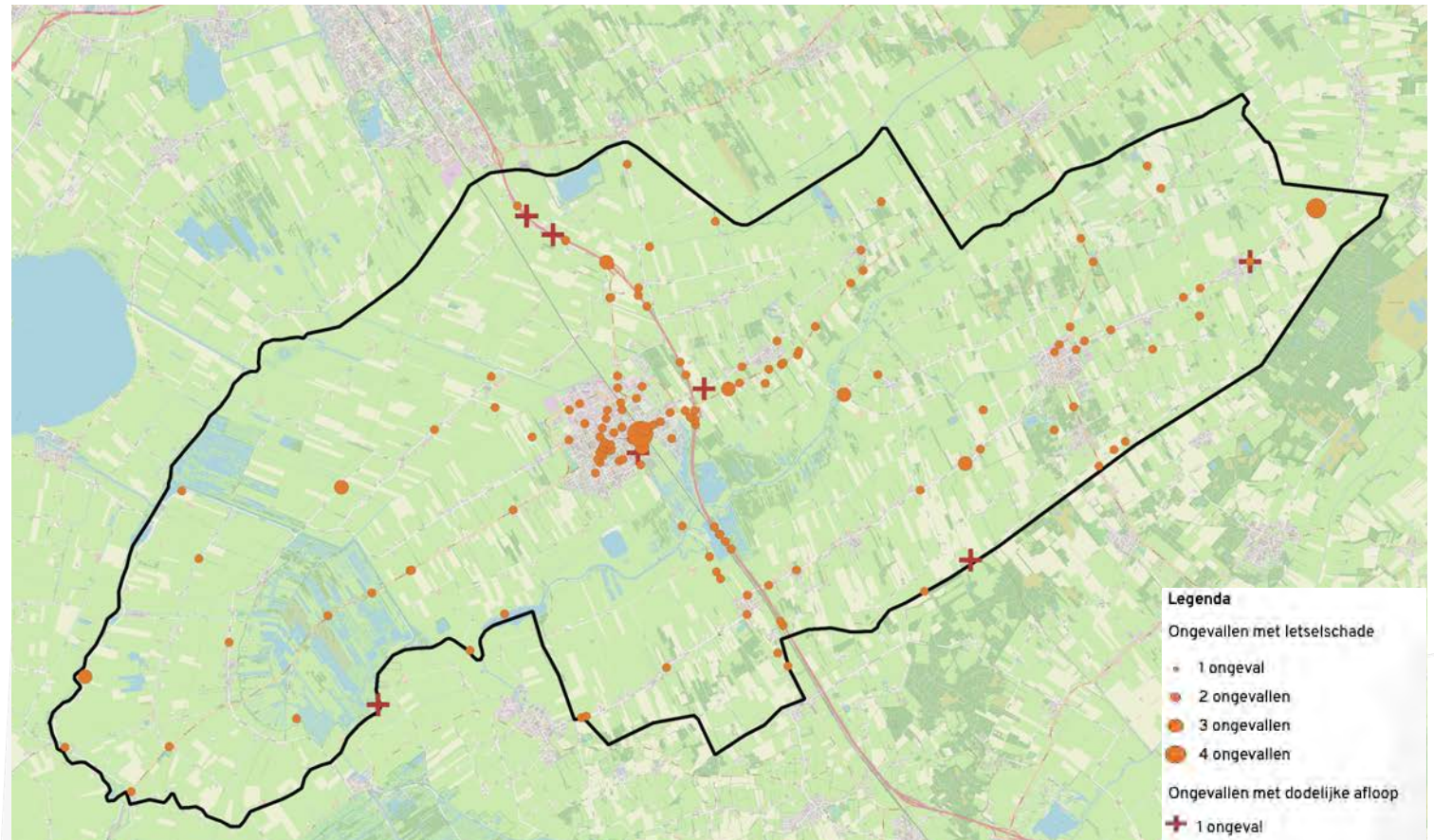
Op de wegen buiten de bebouwde kom geldt dat sprake is van een ongevallenbeeld dat is verspreid over kruispunten en wegvakken.

Aard van het ongeval

Bij 63% de geregistreerde ongevallen op gemeentelijke wegen is de aard van het ongeval bekend. In 28% van de gevallen is er sprake geweest van een flank ongeval. Bij 13% vond er een ongeval plaats met een vast voorwerp. Een kop/staart botsing was de aard bij 8% van de ongevallen. Daarnaast zijn er nog ongevallen (aandeel tussen de 1% en 5%) waarbij een voetganger, los voorwerp, een geparkeerd voertuig, een eenzijdig ongeval of een dier een rol speelde.

Fietsongevallen

Het aandeel fietsongevallen in Weststellingwerf (buiten Wolvega) is klein. Van 2018 tot en met heden zijn er ongeveer 15 fietsongevallen geregistreerd.



Bron: ViaStat

Voor Wolvega zijn ook de geregistreerde ongevallen met uitsluitend materiële schade weergegeven. De ongevallen vinden met name op kruispuntniveau plaats.

Aard van het ongeval

In Wolvega zijn 156 ongevallen geregistreerd tussen 2018 en heden. Van ongeveer 30% van de ongevallen is de aard van het ongeval bekend. In 30% van de gevallen staat de aard van het ongeval geregistreerd als flankongeval.

Fietsongevallen

De meeste fietsongevallen zijn geregistreerd in Wolvega. In de periode van 2018 tot en met heden zijn er 16 fietsongevallen geregistreerd. De meeste fietsongevallen zijn geregistreerd op de corridor Geraniumstraat (2 ongevallen), Spoorlaan (2 ongevallen) en de Lycklamaweg (4 ongevallen). Daarnaast zijn relatief veel fietsongevallen geregistreerd in en rondom het centrum (4 ongevallen). Van ongeveer de helft van de ongevallen is de aard van het ongeval bekend. Het meeste wordt flankongeval genoemd als aard van het ongeluk.

Bron: ViaStat



Veldverkenning

In januari 2023 is een schouw uitgevoerd op de wegen in Weststellingwerf. Hierbij was met name aandacht voor de inrichting van wegen in relatie tot de functie c.q. het snelheidsregime van een weg.

Uit de veldverkenning komen twee belangrijke aandachtspunten naar voren:

- ◀ Onvoldoende samenhang tussen de inrichting van wegen en de maximum toegestane snelheden;
- ◀ Onderhoud van wegen is voor verbetering vatbaar.

Deze aandachtspunten worden op de volgende pagina's toegelicht.

Onvoldoende samenhang tussen de inrichting van wegen en de maximum toegestane snelheden

Bepaalde wegen hebben een inrichting die niet passend is bij de maximum toegestane snelheid. Dit geldt voornamelijk voor wegen binnen de bebouwde kom. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

In Wolvega liggen diverse wegen met een maximum toegestane snelheid van 50 km/u. Deze wegen hebben diverse inrichtingskenmerken van een 30 km/u weg, zoals inritten voor woningen, parkeervoorzieningen langs de weg, het ontbreken van fietsvoorzieningen en gelijkwaardige kruispunten. Zie de foto linksboven en rechtsboven. De geldende maximaal toegestane snelheid van 50 km/u is op deze wegen daarom een onveilige snelheid.

In de meeste dorpskernen is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur. De inrichting van de wegen nodigt uit om sneller te rijden: een brede rijbaan, asfaltverharding en geen of weinig snelheidsremmers. Daarnaast is veelal geen voorrangsregeling toegepast op een kruispunt van een 30 met een 50 km/uur weg (zie foto rechtsboven).



Onderhoud van wegen voor verbetering vatbaar

Bij diverse wegen is de staat van het wegdek verre van optimaal. Er blijft hierdoor water op het wegdek liggen, voornamelijk aan de wegkanten. Dit geeft een minder fraai straatbeeld en kan tevens leiden tot verkeersonveilige situaties.



Resultaten enquête

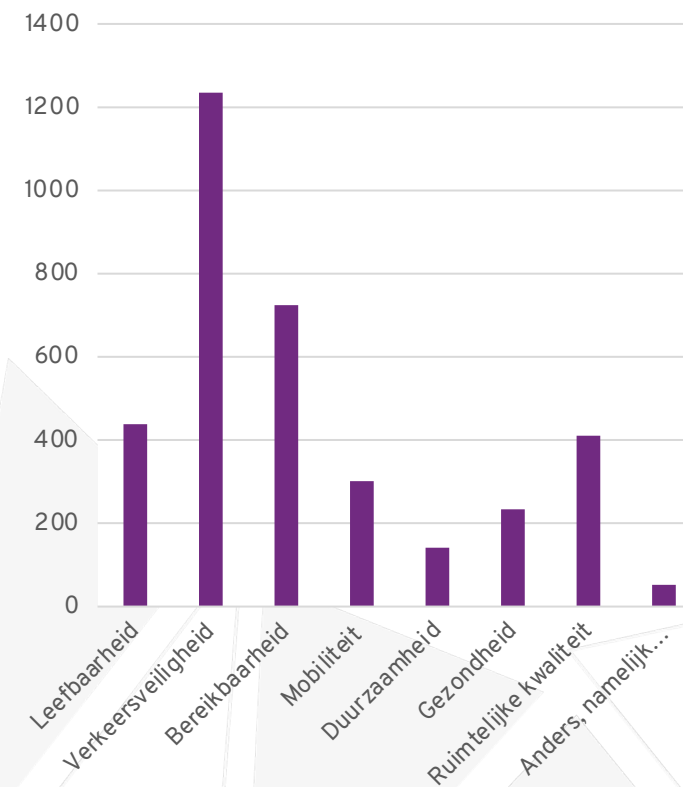
In een online vragenlijst hebben inwoners en specifieke belangengroepen aandachtspunten op het gebied van verkeer en vervoer kunnen aangeven. De belangrijkste resultaten worden in dit hoofdstuk gedeeld.

Belangrijke onderwerpen

Deelnemers hebben in de vragenlijst aangeven welke onderwerpen over verkeer vervoer zij het belangrijkste vinden. Ze konden maximaal drie onderwerpen selecteren.

Verkeersveiligheid is ruimschoots het meest genoemd, gevolgd door bereikbaarheid en leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteit.

Belangrijke onderwerpen



Aandachtspunten

Onderwerpen aandachtspunten

Uit de enquête volgen de aandachtspunten die naar locatie op een kaart zijn aangegeven. Bij een groot deel van de aandachtspunten is door deelnemers aangegeven welk onderwerp hier aandacht verdient. Met name wordt aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid (59% van de aandachtspunten gaat over verkeersveiligheid).

Bereikbaarheid is een goede tweede, 21% ziet hier graag in het op te stellen GVVP maatregelen voor terug. Ook leefbaarheid met 8% en mobiliteit 5% worden genoemd als aandachtspunten voor het GVVP. De overige 7% gaat over andere onderwerpen.

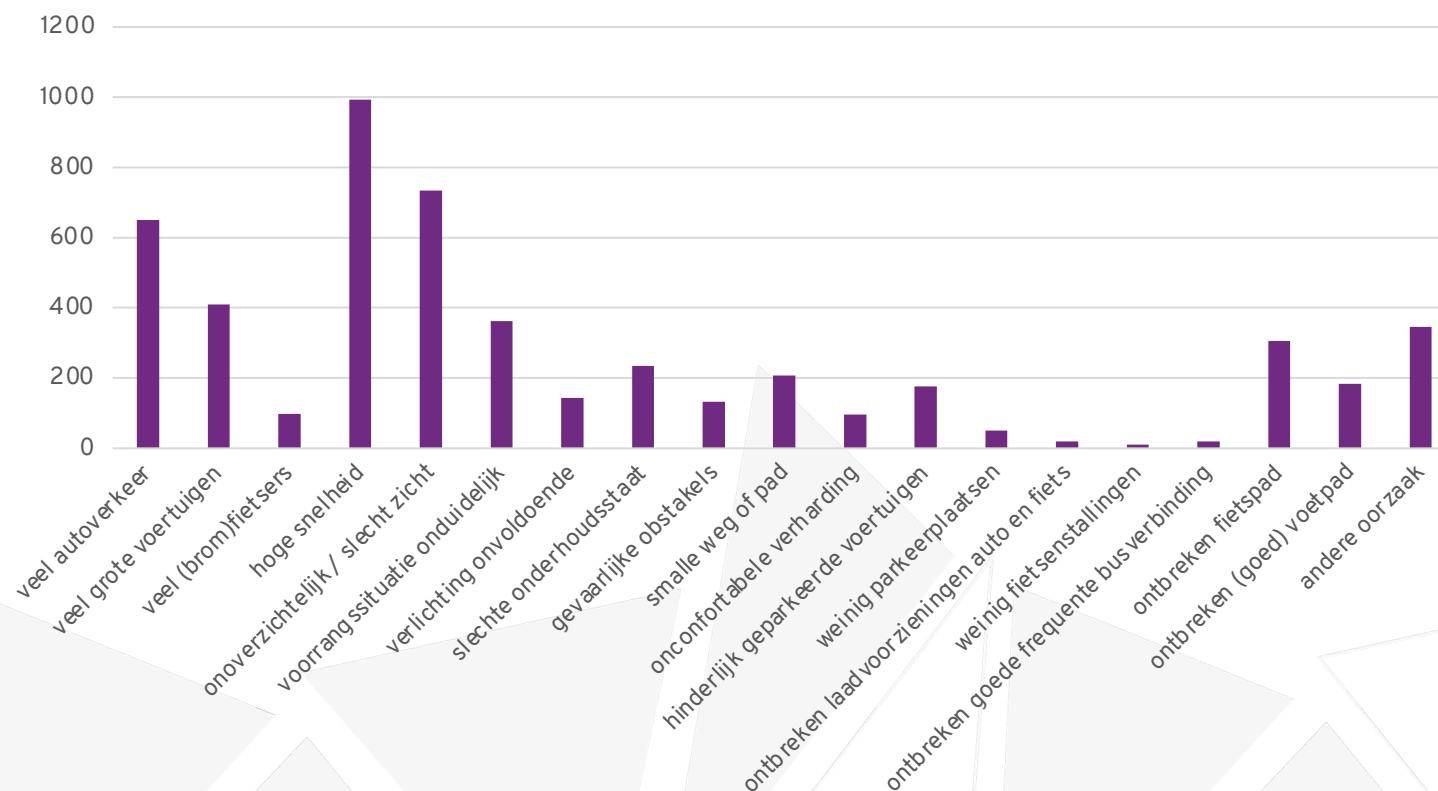
Oorzaken aandachtspunten

Bij een aandachtspunt kon men ook de reden van het benoemen hiervan aangeven. De meest genoemde redenen betreffen de hoge snelheid, gevolgd door een onoverzichtelijke situatie en overlast door een grote verkeersdruk. De volle

dige lijst aan mogelijke antwoorden en het aantal keer dat een antwoord als oorzaak wordt genoemd, is af te lezen in de

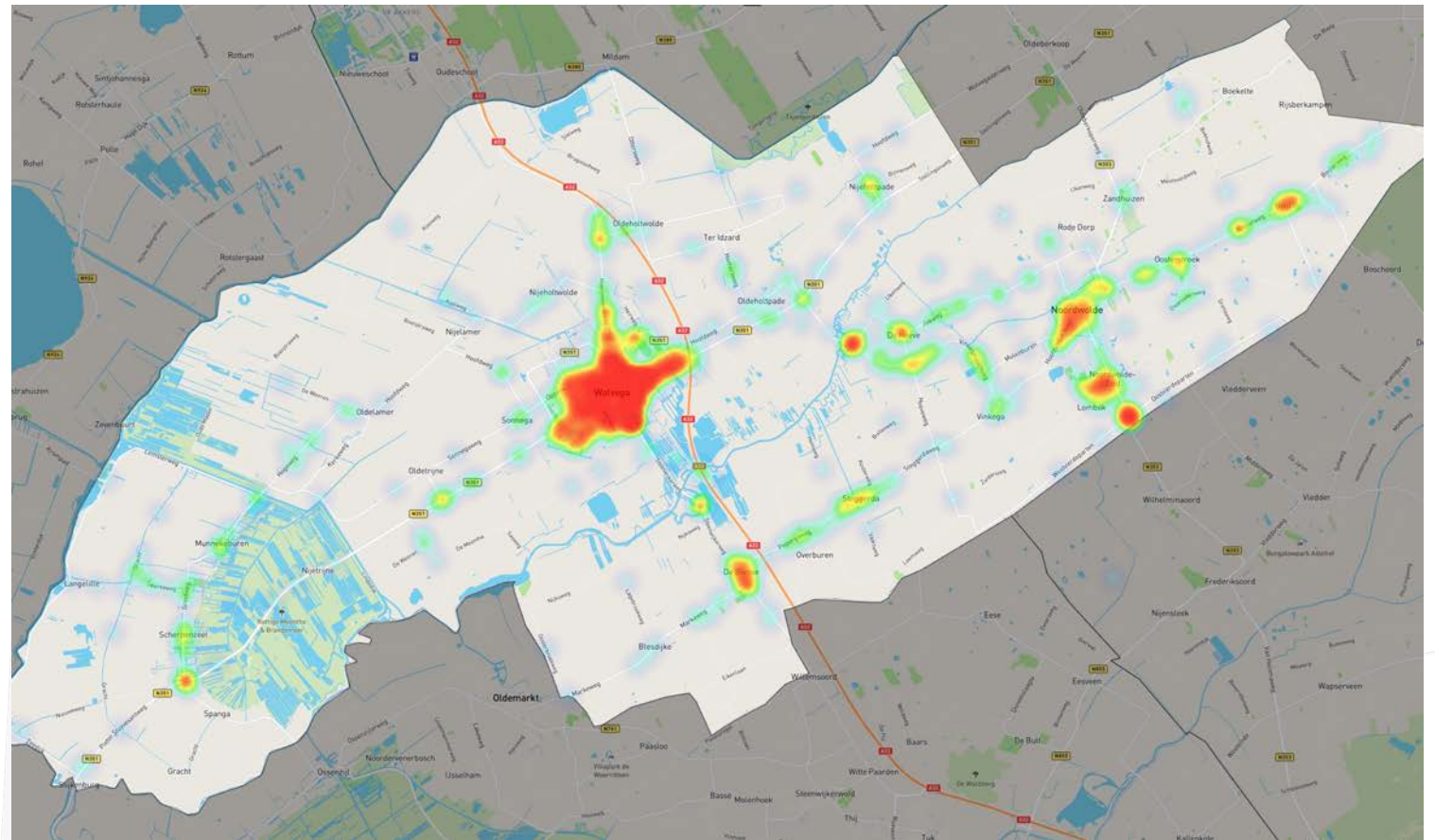
grafiek hiernaast.

Oorzaken aandachtspunten



Aandachtspunten verkeersveiligheid

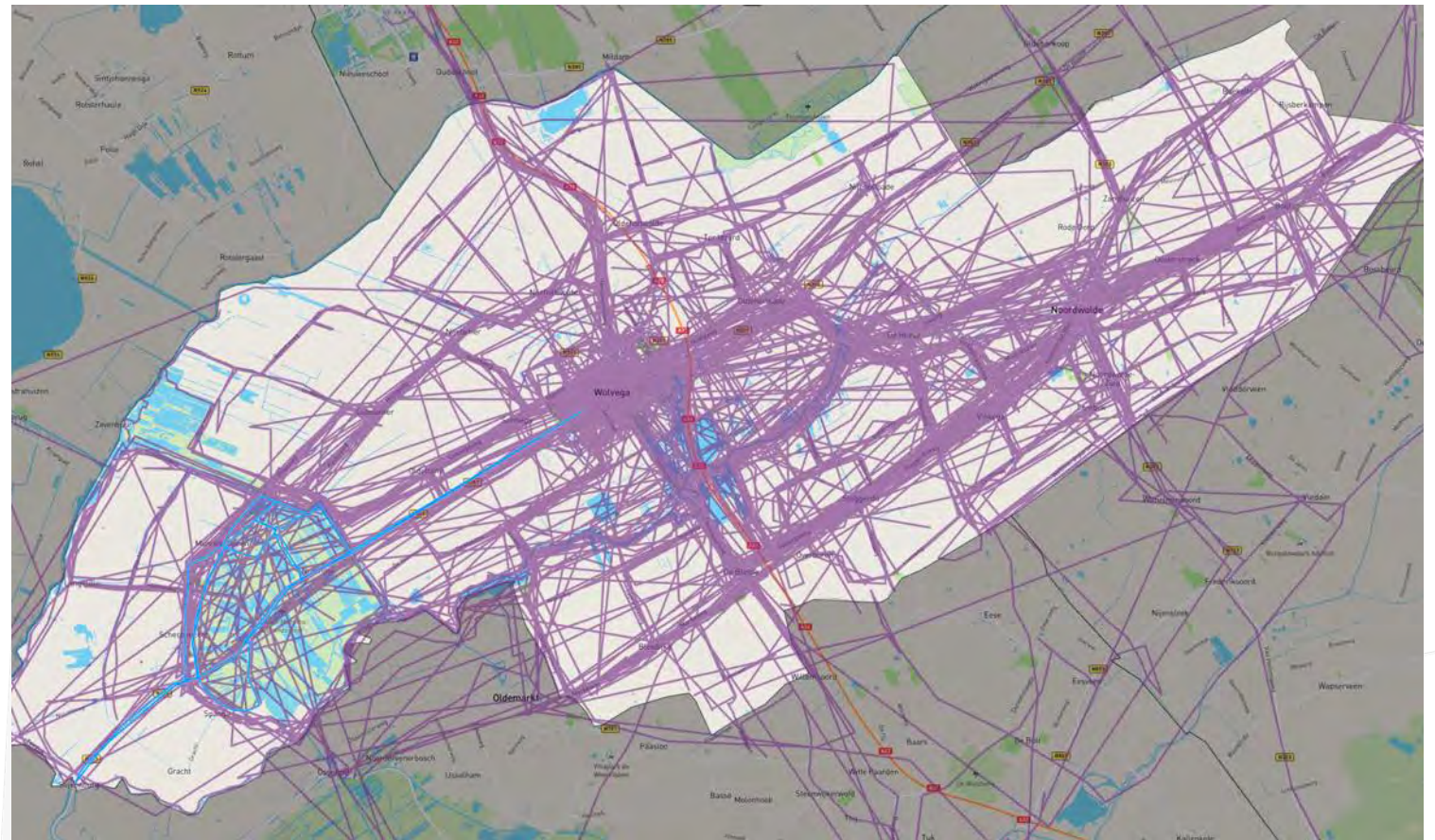
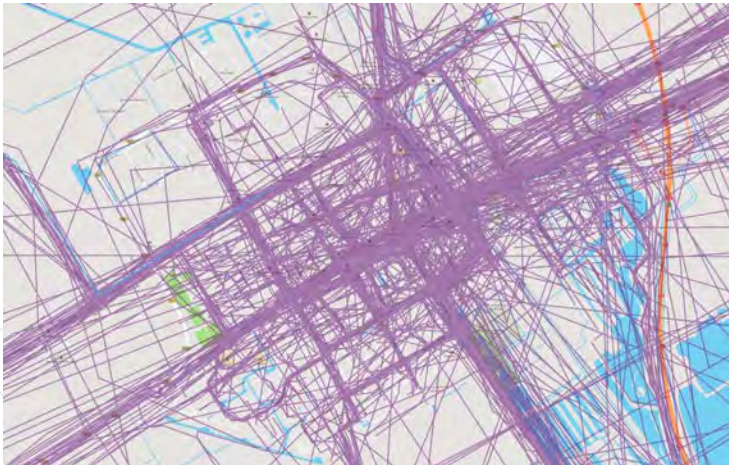
Op de kaart rechts is te zien waar de aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid geconcentreerd zijn. De kaart linksonder zoomt in op Wolvega. Hoe roder de vlakken zijn, hoe meer aandachtspunten zijn genoemd. In Wolvega zijn de meeste aandachtspunten aangeduid. In Wolvega zijn de 50 km/u wegen het vaakst genoemd. Andere aandachtspunten zijn enkele wegen buiten de bebouwde kom en wegen in de kleinere kernen.



Fietsroutes

Veel gebruikte fietsroutes

De kaart rechts laat de veel gebruikte fietsverbindingen in Weststellingwerf zien. De kaart linksonder geeft de veelgebruikte fietsverbindingen in Wolvega weer.



Ontbrekende fietsverbindingen

Op kaart rechts zijn de ontbrekende fietsverbindingen in Weststellingwerf weergegeven. Een uitsnede van Wolvega staat op de kaart linksonder. Met ontbrekende fietsverbindingen wordt in dit geval bedoeld dat de volledige fietsverbinding ofwel de fietsvoorziening ontbreekt.

Een goede voorziening voor de fietser tussen Wolvega en Noordwolde wordt het vaakst genoemd.



Verkenning GVVP

Gemeente Weststellingwerf

Projectomschrijving: Opstellen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Weststellingwerf
Projectnummer: 22.0300
Datum: 22 augustus 2023
Status: Definitief
Auteur(s): E. Kloezen | J. Mazier