

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Weststellingwerf

Uitvoeringsprogramma 2026-2035

augustus 2025

gemeente Weststellingwerf



Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 GVVP 3
1.2 Van plan naar uitvoering 4
1.3 Leeswijzer 4
2 Werkwijze 5
2.1 Structuur van de projecten 5
2.2 Prioritering van de projecten 5
2.3 Actieve participatie 8
3 Projecten 9
Bijlage 1: Projecten gericht op concrete verkeersknelpunten 11
Bijlage 2: Projecten gericht op bredere actiepunten 14

1 Inleiding

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma dat hoort bij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Weststellingwerf. Met dit programma maken we de ambities uit het GVVP concreet door maatregelen en aanvullende onderzoeken te benoemen, die vorm krijgen in projecten en die we in de periode 2026-2035 willen uitvoeren. Op basis van een nadere prioritering en de beschikbare middelen stellen we vast welke projecten als eerste (2026-2027) zullen worden uitgevoerd en welke in de periode daarna aan bod zullen komen. Het betreft een voortschrijdend uitvoeringsprogramma dat jaarlijks zal worden herzien en geactualiseerd. Dit om maximaal in te kunnen spelen op eventuele (onvoorziene) ontwikkelingen. De maatregelen voor de lange termijn (2028-2035) zijn weliswaar richtinggevend, maar dus niet 'in beton gegoten' en mogelijk onderhevig aan verandering.

1.1 GVVP

De gemeente Weststellingwerf streeft naar een verkeers- en vervoerssysteem dat bijdraagt aan een veilige, leefbare en duurzame leefomgeving. Daarbij staan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid centraal. De komende jaren wil de gemeente een mobiliteitssysteem realiseren dat niet alleen functioneel is, maar ook past bij de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven van deze tijd.

Waar voorheen vooral werd ingezet op snelle en veilige verplaatsingen, vraagt de toekomst om een bredere blik. Mobiliteit moet bijdragen aan een gezonde leefomgeving en mag zo min mogelijk ten koste gaan van de kwaliteit van ruimte, landschap en klimaat. Daarbij is specifieke aandacht nodig voor kwetsbare groepen, zoals fietsers, voetgangers en ouderen, zodat mobiliteit voor iedereen toegankelijk en veilig is.

De gemeentelijke mobiliteitsvisie is gebaseerd op drie hoofdambities:

Nr.	Hoofdambitie	
1	Verkeersveiligheid voor iedereen	Een verkeerssysteem dat veiligheid waarborgt, de leefomgeving versterkt en de gezondheid van inwoners bevordert.
2	Bereikbaarheid in balans	Een goede bereikbaarheid van kernen en voorzieningen, met een sterke positie voor duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.
3	Duurzaam en klimaatbestendig	Het stimuleren van duurzame mobiliteit en het ontwikkelen van een verkeerssysteem dat bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering.

Tabel 1: Ambities GVVP

Deze ambities vormen de basis voor het mobiliteitsbeleid van Weststellingwerf. Ze geven richting aan de keuzes die de komende jaren worden gemaakt en vormen het uitgangspunt bij het samenstellen van maatregelpakketten voor de verschillende vervoerswijzen. Zo werken we stap voor stap aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat aansluit bij de behoeften van inwoners, weggebruikers en de leefomgeving.

1.2 Van plan naar uitvoering

Het GVVP is in 2025 vastgesteld en in de periode daarvoor tot stand gekomen in nauwe samenwerking met inwoners, ondernemers en belangenorganisaties. Door middel van onder meer een enquête is waardevolle input verzameld over de mobiliteitsknelpunten en -wensen binnen de gemeente. Deze participatie heeft gezorgd voor een breed gedragen plan, waarin de belangrijkste opgaven en ambities zijn vastgelegd.

In dit uitvoeringsprogramma vertalen we de gekozen richting en beleidsdoelen uit het GVVP naar concrete projecten. Hierbij geven we aan welke acties worden opgepakt, wanneer deze gepland staan en welke financiële middelen hiervoor nodig zijn. Op deze manier wordt duidelijk hoe de gemeente de komende jaren stapsgewijs werkt aan een veiliger, duurzamer en beter bereikbaar Weststellingwerf.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de uitgangspunten en spelregels die richting geven aan de uitvoering van het programma. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de geplande projecten voor de periode 2025-2035, waarbij onderscheid wordt gemaakt in het maatregelenpakket voor de eerste twee jaar (2026-2027) en de periode daarna.

2 Werkwijze

2.1 Structuur van de projecten

Voor de periode 2026-2035 zijn circa 55 projecten geformuleerd, uiteenlopend in omvang, aard en fase van uitvoering. Om de uitvoering te structureren en te prioriteren, worden de projecten onderverdeeld in twee categorieën: projecten gericht op de aanpak van concrete verkeersknelpunten, die doorgaans snel en doelgericht kunnen worden uitgevoerd, en projecten die gericht zijn op bredere actiepunten waarbij een meer integrale of beleidsmatige aanpak nodig is. Deze projecten worden vervolgens gekoppeld aan de drie ambities uit het mobiliteitsbeleid:

- Verkeersveiligheid voor iedereen;
- Bereikbaarheid in balans;
- Duurzaam en klimaatbestendig.

Binnen deze ambities worden de projecten verder onderverdeeld naar hun karakter:

- Onderzoek en verkenning;
- Educatie en voorlichting;
- Uitvoering;
- Beleidsontwikkeling.

Per project wordt de geplande uitvoeringsperiode en de financiering in beeld gebracht.

2.2 Prioritering van de projecten

Bij het selecteren, prioriteren en uitvoeren van projecten hanteren we vijf uitgangspunten die richting geven aan het uitvoeringsproces:

1. **Logische volgorde in uitvoering**
   Niet alle opgaven bevinden zich op hetzelfde detailniveau. Sommige projecten, zoals de aanpak van concrete verkeersknelpunten, zijn voldoende concreet om direct of op relatief korte termijn te kunnen worden uitgevoerd. Andere opgaven vragen eerst om een nadere verkenning of beleidsmatige onderbouwing. Dit geldt met name voor bredere actiepunten of integrale gebiedsopgaven. Voor deze trajecten starten we met een inventarisatie en reserveren we budget voor zowel de voorbereidende fase als de eventuele vervolgstappen.

   Om projecten gestructureerd en doelgericht uit te voeren, hanteren we een aanpak in vier fasen. Concrete verkeersknelpunten bevinden zich daarbij doorgaans in fase 3 of 4, waarin de maatregelen worden uitgewerkt en gerealiseerd. Brede of meer beleidsmatige actiepunten doorlopen meestal eerst fase 1 en 2, gericht op het formuleren van uitgangspunten en het in beeld brengen van de bestaande situatie:

   - *Fase 1: Formuleren van uitgangspunten en eisen*
     In deze fase bepalen we de gewenste situatie door uitgangspunten en eisen op te stellen waaraan de aanpak moet voldoen. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking.

   - *Fase 2: Inventariseren en toetsen van de bestaande situatie*
     Vervolgens brengen we de huidige situatie in beeld en toetsen deze aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen. We identificeren de knelpunten en kansen. Waar mogelijk betrekken we hierbij de omgeving, zodat we gebruik kunnen maken van de kennis en ervaring van bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

- *Fase 3: Opstellen van een actieprogramma*
  Op basis van de inventarisatie en toetsing werken we een gericht actieprogramma uit om de knelpunten aan te pakken en verbeteringen door te voeren. We zoeken actief naar mogelijkheden om werkzaamheden te combineren met andere projecten of beheeropgaven, zodat we efficiënt en doelgericht te werk gaan.

- *Fase 4: Uitvoering van het actieprogramma*
  In de laatste fase realiseren we de maatregelen en acties uit het actieprogramma. Hiermee zorgen we voor een concrete verbetering van de verkeerssituatie en leveren we een bijdrage aan het realiseren van de ambities uit het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast zijn er opgaven die nu nog in ontwikkeling zijn op regionaal of landelijk niveau. Denk aan nieuwe technologische toepassingen of landelijke beleidswijzigingen. De gemeente volgt deze ontwikkelingen actief en grijpt in wanneer dat lokaal relevant en haalbaar is. Hiervoor wordt op dit moment nog geen budget gereserveerd.

2. Risicogerichte aanpak

Voor de prioritering van concrete verkeersknelpunten is de aard en ernst van de verkeersproblematiek op locatie een belangrijk criterium. Van de uit de inventarisatie naar voren gekomen knelpunten is de ernst van de situatie vastgesteld. Hierbij is onder meer gekeken naar het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Zowel het aantal ongevallen als de ernst van de afloop wordt hierin meegewogen. Door deze gegevens structureel te analyseren, ontstaat inzicht in locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat en waar maatregelen het meeste effect kunnen hebben. Op deze manier richten we onze inzet op plekken waar de maatschappelijke impact van verbeteringen het grootst is. Hierbij wordt opgemerkt dat de locaties die objectief onveilig zijn ook allemaal als knelpunt uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen.

Voor concrete verkeersknelpunten is op basis van ongevallengegevens uit ViaStat per locatie een ongevalscore vastgesteld, zoals weergegeven in tabel 2. Hoe hoger het aantal en hoe ernstiger de afloop van de geregistreerde ongevallen, hoe hoger de score en daarmee ook de prioriteit voor uitvoering. Deze systematiek maakt het mogelijk om risico's op objectieve wijze te beoordelen en de beschikbare middelen gericht in te zetten.

		Waarvan met slachtoffers			
		0	1-2	3-4	>4
Aantal ongevallen	0	Laag	-	-	-
	1-5	Middel	Middel	Hoog	Hoog
	6-10	Middel	Hoog	Hoog	Zeer hoog
	>10	Hoog	Hoog	Zeer hoog	Zeer hoog

Tabel 2: Matrix bepalen ongevalscore

3. Aansluiting bij beheer en onderhoud

Uiteraard worden waar mogelijk maatregelen of acties gekoppeld aan reguliere beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Dit voorkomt dubbele werkzaamheden en zorgt voor een efficiënte inzet van middelen. Voor de korte termijn (2026-2027) is hiervoor reeds afstemming gezocht met de afdeling beheer en onderhoud. Dit zal ook voor de op wat langere termijn uit te voeren werkzaamheden gebeuren. Idealiter worden onderhoudswerkzaamheden en de gewenste verkeersveiligheids-

maatregelen gelijktijdig uitgevoerd. Als dat tijdsvolgordelijk niet passend (te maken) is, is het denkbaar dat projecten (mede om budgettaire redenen) worden opgesplitst. Hierbij moet worden gedacht aan het eerst uitvoeren van de meest noodzakelijke veiligheidsmaatregelen en (enkele jaren) daarna de overige gewenste maatregelen die dan in het kader van onderhoud worden meegenomen.

Het is gewenst binnen het uitvoeringsprogramma structureel extra budget vrij te maken om aanvullende verkeersmaatregelen, tijdens uit te voeren onderhoudswerkzaamheden, te kunnen realiseren. Het gaat in dat geval (meestal) niet direct om het oplossen van knelpunten, maar om het in overeenstemming brengen van het wegbeeld met de gewenste vormgeving. Ook kan dit budget dienen voor het oplossen van plotseling optredende en urgente knelpunten.

4. Kosten en kosten effectiviteit

Naast de aard en urgentie van de verkeersproblematiek speelt ook de financiële component een belangrijke rol bij de prioritering van projecten. Daarbij kijken we niet alleen naar de absolute kosten, maar ook naar de kosteneffectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

Om kosteneffectiviteit te kunnen bepalen zijn (zeer) globale kostenramingen van de maatregelen die gericht zijn op concrete verkeersknelpunten opgesteld. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele subsidiemogelijkheden en de mogelijkheden om mee te liften met beheer en onderhoud. De ramingen zijn gebaseerd op het document 'Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (2025–2030)', opgesteld door adviesbureau ARCADIS. Dit document bevat per maatregel een bandbreedte aan kosten. Voor onze raming is, uitgaande van een worstcasescenario, het hoogste bedrag binnen deze bandbreedte aangehouden. Daarnaast is hierop een opslag van 25% toegepast om ook de zogenoemde bijkomende kosten, zoals engineeringkosten; advies- en ontwerpkosten; aanpassingen aan nutsvoorzieningen en risicoreserveringen, te dekken. Deze kosten zijn in de menukaart van ARCADIS niet inbegrepen, maar blijken in de praktijk wel substantieel te zijn.

Voor maatregelen die betrekking hebben op de volledige herinrichting van wegen is gebruikgemaakt van een bekende kostengrondslag: de herinrichtingskosten per strekkende meter van de Lycklamaweg in Wolvega. Omdat dit een concreet en volledig kostendekkend project betreft, is hiervoor géén aanvullende opslag van 25% toegepast.

De kosten voor bredere en meer beleidsmatige actiepunten, die zich vaak in de beginfase van het proces bevinden, zijn gebaseerd op onze eigen ervaringen met vergelijkbare opdrachten van adviesbureaus. Dit betreft met name verkenningen, onderzoeken en studies waarvoor doorgaans een redelijk voorspelbare bandbreedte aan kosten beschikbaar is. Voor actiepunten die gericht zijn op beleidsvorming of beleidswijziging zijn geen uitvoeringskosten opgenomen.

Om de effectiviteit van maatregelen bij concrete verkeersknelpunten inzichtelijk te maken, is aanvullend de kosteneffectiviteit berekend. Daarbij is per maatregel een indicatie gegeven van de kosten per voorkómen letselslachtoffer en per voorkómen ongeval. Deze informatie vormt, naast de ongevalscore, een belangrijk hulpmiddel bij het onderbouwen van de prioriteit in uitvoering.

5. Eigenaarschap bij de juiste partij

Veel opgaven binnen mobiliteit raken ook andere beleidsvelden zoals duurzaamheid, gezondheid en recreatie. Vooraf wordt bepaald welke partij het beste de uitvoering kan oppakken en hoe de samenwerking met andere disciplines

wordt vormgegeven. Zo zorgen we dat een opgave belegd wordt waar deze thuishoort.

2.3 Actieve participatie

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij inwoners, ondernemers, dorpsraden en maatschappelijke organisaties. Hun kennis en ervaring zijn waardevol bij de uitwerking van projecten.

We betrekken de omgeving actief op momenten dat aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden. Hierbij krijgen betrokkenen de ruimte om hun inzichten te delen. Tegelijkertijd leggen we uit waarom bepaalde keuzes worden gemaakt, zodat het proces transparant en navolgbaar is. Waar nodig leveren we maatwerk of zoeken we in samenspraak naar pragmatische oplossingen die recht doen aan het gebied en de belangen van betrokkenen.

3 Projecten

In dit hoofdstuk worden de projecten beschreven die in de periode 2026–2035 worden uitgevoerd of voorbereid. De projecten zijn ingedeeld in twee hoofdgroepen:

- projecten gericht op de aanpak van concrete verkeersknelpunten;
- projecten die een bredere of strategische benadering vereisen waar nader onderzoek voor nodig is.

De methodiek voor het prioriteren van concrete uitvoeringsmaatregelen is in hoofdstuk 2 aan de orde geweest. Voor de uit te voeren verkenningen/onderzoeken is op basis van expert judgement de prioriteit bepaald.

De projecten die in 2026 worden voorbereid zijn in onderstaande tabel 1 weergeven. De projecten die in 2026 zowel worden voorbereid als uitgevoerd staan in tabel 2. Voor de overige projecten en uitvoeringsdata wordt verwezen naar bijlage 1. Wij merken op dat voor een deel van de knelpuntlocaties uit het GVVP al maatregelen in voorbereiding/uitvoering zijn (bijvoorbeeld de Lycklamaweg). Deze zijn niet in de tabel opgenomen, maar zijn wel terug te vinden in bijlage 1.

Knelpuntlocatie		Maatregelen	Kosten
1	Boijlerweg, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 100.000
2	Spoorlaan - Geranriumstraat - Oranje Nassaulaan, Wolvega	Herinrichting als GOW30 met fietsvoorzieningen	€ 100.000
3	Sportlaan, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 25.000
6	Fietsoversteek Vinkegavaartweg - Kontermansweg	Snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen voor voertuigen	€ 10.000
8	Ovonde Spoorlaan - Lycklamaweg inclusief spoorwegovergang, Wolvega	Verbeteren doorstroming spoorwegovergang en verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers Spoorlaan	€ 100.000
			€ 335.000

Tabel 1: Projecten die in 2026 worden voorbereid

Knelpuntlocatie		Maatregelen	Kosten
4	Pepergaweg - Steggerdaweg - Noordwolderweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 1.125.000
5	Kruispunt Boijlerweg - Bekhofweg, Noordwolde	Herinrichting kruispunt	€ 75.000
7	Jokweg, Hoeveweg en Kontermansweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 135.000
			€ 1.335.000

Tabel 2: Projecten die in 2026 worden voorbereid en uitgevoerd

Verkenningen/onderzoeken		Kosten
1	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega. Inventariseren en toetsen van de bestaande hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 100.000
2	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega en inventariseren en toetsen van de bestaande ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 50.000
3	Onderzoeken klachten trilling, geluid als gevolg van te hoge snelheid Steenwijkerweg De Blesse	€ 25.000
4	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting en snelheidsregime van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en inventariseren en toetsen van de bestaande infrastructuur binnen het netwerk voor gemotoriseerd verkeer aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 50.000
		€ 225.000

Tabel 3: Verkenningen/onderzoeken die in 2026 worden uitgevoerd

In tabel 3 zijn de verkenningen/onderzoeken opgenomen, met de daarmee gemoeide kosten, die in 2026 worden uitgevoerd. Het volledige overzicht staat in bijlage 2.

Het is van belang om naast het budget voor de voorbereiding en uitvoering van projecten en verkenningen/onderzoeken te kunnen beschikken over een beperkt budget voor onvoorziene maatregelen. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen die bijvoorbeeld mee kunnen liften met onderhoudswerkzaamheden, zonder dat er directe urgentie is voor de betreffende verkeersmaatregel, maar waar deze wel gewenst is. Bijvoorbeeld het realiseren van een maatregel op een locatie waar kabels en leidingen worden verlegd of herstelwerkzaamheden aan rioleringen plaatsvinden. Ook is een dergelijk budget van belang om snel en slagvaardig te kunnen handelen bij kleine (simpel oplosbare) knelpunten. Naar verwachting is hiervoor een budget van €200.000 per jaar nodig.

Bijlage 1: Projecten gericht op concrete verkeersknelpunten

Project	Beschrijving knelpunt	Locatie	Wat gaan we doen?	Definitieve prioriteit	Prioriteit op basis van ongevallen (zie tabblad ongevalscores)	Kosten-effectiviteit (kosten per letselslachtoffer)	Kosten-effectiviteit (kosten per ongeval)	Kosten	Uitvoeringsjaar	Start voorbereiding
12	Hoge snelheid (rechtstand) en komgrens.	Boijlerweg, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**1**	Zeer hoog	€ 216.000	€ 77.143	**€ 1.080.000**	2027	2026
4	Slechte oversteekbaarheid voor voetgangers. Ontbreken fietsvoorzieningen, hoge intensiteit.	Spoorlaan - Geranriumstraat - Oranje Nassaulaan, Wolvega	Herinrichting als GOW30 met fietsvoorzieningen	**2**	Zeer hoog	€ 761.600	€ 224.000	**€ 3.808.000**	2027	2026
28	Hoge snelheid verkeer	Sportlaan, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**3**	Hoog	€ 225.000	€ 37.500	**€ 225.000**	2027	2026
21	Hoge snelheid	Pepergaweg - Steggerdaweg - Noordwolderweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**4**	Hoog	€ 562.500	€ 160.714	**€ 1.125.000**	2026	2025
13	Onveilig door geen zicht	Kruispunt Boijlerweg - Bekhofweg, Noordwolde	Herinrichting kruispunt	**5**	Middel	€ 75.000	€ 18.750	**€ 75.000**	2026	2026
24	Hoge snelheid, beperkt zicht	Fietsoversteek Vinkegavaartweg - Kontermansweg	Snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen voor voertuigen	**6**	Middel	€ 90.000	€ 90.000	**€ 90.000**	2027	2025
25	Hoge snelheid inrijdend verkeer De Hoeve	Jokweg, Hoeveweg en Kontermansweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**7**	Middel	€ 135.000	€ 135.000	**€ 135.000**	2026	2025
5	Onduidelijke voorrangsituatie. Hoge snelheid inrijdend verkeer.	Kruispunten parallelwegen Heerenveensweg + komgrens, Wolvega	Herinrichting kruispunten en komgrens	**8**	Middel	€ 150.000	€ 75.000	**€ 300.000**	2028-2035	2028-2035
11	Hoge snelheid (rechtstand).	Keiweg, Grindweg en Haulerweg, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**9**	Middel	€ 270.000	€ 135.000	**€ 270.000**	2028-2035	2028-2035
23	Landbouwverkeer op de parallelweg tussen het fietsverkeer, hoge snelheid op de hoofdrijbaan	Steenwijkerweg (tussen De Blesse en Willemsoord)	Herichting hoofdrijbaan, vormgeving aansluiten bij de functie. Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan	**10**	Middel	€ 1.120.000	€ 1.120.000	**€ 3.360.000**	2028-2035	2028-2035
7	Hoge snelheid, ontbreken fietsvoorzieningen, slechte oversteekbaarheid voetgangers.	Hoofdstraat West (tussen N351 en Julianaweg), Wolvega	Herinrichting als GOW30 met fietsvoorzieningen	**11**	Middel	€ 1.330.000	€ 886.667	**€ 2.660.000**	2028-2035	2028-2035
10	Onduidelijke vormgeving voorrangssituatie en onduidelijke fietsaansluiting	Kruispunten rondom tankstation (Stationsweg - Heerenveenseweg en Stationsweg - Spoorsingel), Wolvega	Verbeteren herkenbaarheid oversteek voor fietsers en voetgangers op kruispunten en verbeteren herkenbaarheid voorrangsituatie door plaatsen verduidelijkende bebording/aanbrengen verduidelijkende markering	**12**	Middel		€ 2.000	**€ 2.000**	2028-2035	2028-2035

Project	Beschrijving knelpunt	Locatie	Wat gaan we doen?	Definitieve prioriteit	Prioriteit op basis van ongevallen (zie tabblad ongevalscores)	Kosten-effectiviteit (kosten per letselslachtoffer)	Kosten-effectiviteit (kosten per ongeval)	Kosten	Uitvoeringsjaar	Start voorbereiding
6	Hoge snelheid, slechte oversteekbaarheid, ongewenst parkeren.	Stationsomgeving, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen, verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, invoeren verbod stil te staan langs de weg	**13**	Middel		€ 67.500	**€ 135.000**	2028-2035	2028-2035
8	Hoge snelheid (rechtstand).	Heerenveenseweg (tussen Stationsweg en Hoofdstraat Oost), Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**14**	Middel		€ 75.000	**€ 225.000**	2028-2035	2028-2035
3	Slechte oversteekbaarheid voor voetgangers, fietsers op rijbaan door ontbreken voorrang	Rotonde Geraniumstraat - Steenwijkerweg, Wolvega	Verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	**15**	Middel		€ 310.000	**€ 620.000**	2028-2035	2028-2035
14	Hoge snelheid, voorrangssituatie niet passend, slechte oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.	Hoofdstraat West (tussen komgrens en kruispunt Elsweg), Noordwolde	Herinrichting, vormgeving vergelijkbaar met Hoofdstraat West ten noorden van het kruispunt met de Elsweg.	**16**	Middel		€ 448.000	**€ 448.000**	2028-2035	2028-2035
1	Hoge snelheid autoverkeer, slechte oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.	Ovonde Spoorlaan - Lycklamaweg inclusief spoorwegovergang, Wolvega	Verbeteren doorstroming spoorwegovergang en verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers Spoorlaan	**17**	Middel		€ 750.000	**€ 1.500.000**	2028	2026
9	Hoge snelheid op komgrens en bocht.	De Meenthe, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**18**	Laag			**€ 90.000**	2028-2035	2028-2035
18	Hoge snelheid (rechtstand).	Ringweg Oost, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**19**	Laag			**€ 135.000**	2028-2035	2028-2035
17	Hoge snelheid komgrens.	Oldeberkoperweg - Hoofdstraat Oost, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**20**	Laag			**€ 180.000**	2028-2035	2028-2035
15	Hoge snelheid, ontbreken voorzieningen voor voetgangers.	Mauritsweg, Noordwolde	Herinrichting, vormgeving vergelijkbaar met andere wegen in Noordwolde Zuid (straatstenen, trottoir, etc.)	**21**	Laag			**€ 1.568.000**	2028-2035	2028-2035
16	Hoge snelheid, ontbreken remming komgrens en lange rechtstand.	Zandhuizerweg, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**22**	In uitvoering					
2	Hoge snelheid autoverkeer, ontbreken fietsvoorzieningen, fietsers op het trottoir, slechte oversteekbaarheid.	Lycklamaweg, Wolvega	Herinrichting als GOW30 , inclusief drempels ovonde	**23**	In uitvoering					
19	Hoge snelheid komgrens.	Pepergaweg en Steggerdaweg, Steggerda	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**24**	In uitvoering					
27	Hoge snelheid verkeer	Van Nijmegen Schonegevelstraat	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**25**	In uitvoering					

Project	Beschrijving knelpunt	Locatie	Wat gaan we doen?	Definitieve prioriteit	Prioriteit op basis van ongevallen (zie tabblad ongevalscores)	Kosten-effectiviteit (kosten per letselslachtoffer)	Kosten-effectiviteit (kosten per ongeval)	Kosten	Uitvoeringsjaar	Start voorbereiding
20	Hoge snelheid autoverkeer, beperkt zicht, lange oversteek (twee rijbanen)	Fietsoversteek Steenwijkerweg - Domeinenweg, De Blesse	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen en realiseren veilige fietsoversteek	**26**	In uitvoering					
26	Ontbreken uniforme vormgeving komgrenzen	Diverse komgrenzen kleine kernen	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	**27**	In uitvoering					
22	Hoge snelheid, slechte zichtbaarheid	Schoolzones	Realiseren verkeersveilige inrichting schoolzones	**28**	In uitvoering					

Bijlage 2: Projecten gericht op bredere actiepunten

Project	Modaliteit	Wat gaan we doen?	Locatie	Type project	Uitvoerings jaar	Kosten
1	Voetganger	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting en toegankelijkheid van het hoofdnetwerk voor voetgangers en inventariseren en toetsen van de bestaande voetgangersinfrastructuur binnen het hoofdnetwerk aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
2	Fietser	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting en toegankelijkheid van het hoofdnetwerk voor fietsers en het Inventariseren en toetsen van de bestaande fietsinfrastructuur binnen het hoofdnetwerk aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
3	Fietser	Onderzoeken waar fietsers voorrang (kunnen) krijgen op hoofdfietsroutes	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
4	Fietser	Onderzoeken waar landbouwverkeer is te weren van parallelwegen binnen het hoofdfietsnetwerk	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
5	Fietser	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de kwaliteit en ligging van stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte en het inventariseren en toetsen van de bestaande stallingsvoorzieningen aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
6	Fietser	Onderzoeken of het haalbaar en wenselijk is om de doorfietsverbinding F32 te realiseren	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
7	Fietser	Onderzoeken of het haalbaar en wenselijk is om de doorfietsverbinding Wolvega - Oosterwolde te realiseren	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
8	Fietser	Onderzoeken of het haalbaar en wenselijk is om de doorfietsverbinding Wolvega - Noordwolde door te trekken via de Vinkegavaartweg	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
9	Fietser	Onderzoeken of het haalbaar en wenselijk is om de doorfietsverbinding Wolvega - Zwembad - Lindecollege te realiseren	Wolvega	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 50.000
10	Fietser	Actief deelnemen aan landelijke en regionale initiatieven die gericht zijn op het stimuleren van fietsgebruik	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
11	Openbaar vervoer	Voortdurend overleg voeren met de provincie over het behoud en de versterking van een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
12	Openbaar vervoer	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de dekking en ligging van bushaltes in het OV-netwerk en inventariseren en toetsen van de dekking en ligging van de bestaande bushaltes binnen het OV-netwerk aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
13	Openbaar vervoer	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting, toegankelijkheid en inclusiviteit van bushaltes in het OV-netwerk en inventariseren en toetsen van de inrichting, toegankelijkheid en inclusiviteit van bestaande bushaltes binnen het OV-netwerk aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
14	Openbaar vervoer	Stimuleren en ondersteunen van initiatieven op het gebied van aanvullend openbaar vervoer, deelmobiliteit en alternatieve vervoersconcepten op zowel regionaal als lokaal niveau, met aansluiting bij regionale ontwikkelingen	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
15	Openbaar vervoer	Overleg voeren met NS over het uitbreiden van het aanbod van deelmobiliteit bij station Wolvega	Wolvega	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
16	Auto	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting en snelheidsregime van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en inventariseren en toetsen van de bestaande infrastructuur binnen het netwerk voor gemotoriseerd verkeer aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2026	€ 50.000
17	Auto	Opstellen van een parkeerstrategie, inclusief mogelijke vormen van parkeerregulering en actualiseren van de beleidsuitgangspunten voor parkeerregulering	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
18	Auto	Uitvoeren parkeeronderzoek in delen van Noordwolde en Wolvega	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2025	-
19	Alle	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor verkeersveiligheid bij schoolzones en locaties met veel kwetsbare verkeersdeelnemers en Inventariseren en toetsen van de verkeersveiligheid bij bestaande schoolzones en locaties met veel kwetsbare verkeersdeelnemers aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	in uitvoering	-
20	Auto	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega. Inventariseren en toetsen van de bestaande hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Wolvega	Verkennen / onderzoek	2026	€ 100.000

Project	Modaliteit	Wat gaan we doen?	Locatie	Type project	Uitvoerings jaar	Kosten
21	Auto	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega en inventariseren en toetsen van de bestaande ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Wolvega	Verkennen / onderzoek	2026	€ 50.000
22	Auto	Onderzoeken klachten trilling, geluid als gevolg van te hoge snelheid Steenwijkerweg	De Blesse	Verkennen / onderzoek	2026	€ 25.000
23	Landbouw	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting, routering en veiligheid van het lokale netwerk voor landbouwverkeer en inventariseren en toetsen van het bestaande lokale netwerk voor langbouwverkeer aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
24	Landbouw	Onderzoeken van mogelijkheden om de bewustwording van veilig verkeersgedrag rondom landbouwverkeer te vergroten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 10.000
25	Logistiek	We werken mee aan het plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in onze kernen	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
26	Logistiek	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de kwaliteit en routering van het hoofdnetwerk voor logistiek en inventariseren en toetsen van het bestaande hoofdnetwerk voor logistiek aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 25.000
27	Alle	We blijven nauw in contact met de politie via geregeld overleg en spelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties, ook in samenwerking met de gemeentelijke BOA's	Gehele gemeente	Beleidsontwikkeling	2027-2035	-
28	Alle	Onderzoeken van mogelijkheden om de bewustwording van veilig en duurzaam verkeersgedrag rondom schoolzones en locaties met veel kwetsbare verkeersdeelnemers te vergroten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 10.000
29	Alle	Onderzoeken van mogelijkheden om de bewustwording van veilig verkeersgedrag op het gebied van snelheid en verkeersoverlast te vergroten	Gehele gemeente	Verkennen / onderzoek	2027-2035	€ 10.000