

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Weststellingwerf

gemeente Weststellingwerf

april 2025



Inhoud

1 Nieuw verkeer- en vervoerbeleid 5
1.1 Inleiding 5
1.2 Doel 5
1.3 Integraal plan 6
1.4 Planproces 6
1.5 Leeswijzer 6
2 Inventarisatie en analyse 8
2.1 Inventarisatie 8
2.1.1 Raadpleging inwoners/stakeholders 8
2.1.2 Objectieve verkeersonveiligheid 11
2.2 Analyse 13
2.2.1 Verkeersonveiligheid 13
2.2.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid 15
2.2.3 Duurzaamheid 17
2.2.4 Leefbaarheid in woonwijken 18
3 Visie op verkeer 19
3.1 Inleiding 19
3.2 Kaders en trendmatige ontwikkelingen 19
3.2.1 Kaders 19
3.2.2 Trendmatige ontwikkelingen 20
3.3 Visie op hoofdlijnen 20
3.4 Van ambities naar opgaven 22
3.4.1 Opgaven 22
3.4.2 Leidende inrichtingsprincipes 23
4 Voetgangers 25
4.1 Visie 25
4.2 Voetgangersnetwerk 25
4.2.1 Oversteekplaatsen (zebra) 26
4.2.2 Uitritconstructies en kruispuntplateaus 26
4.3 Toegankelijkheid en herkenbaarheid 26
4.4 Voetgangerszones winkelgebied 27
4.5 Acties thema voetganger 27
5 Fiets 28
5.1 Visie 28
5.2 Fietsnetwerk 29
5.2.1 Ontbrekende fietsverbindingen 30
5.2.2 Recreatief netwerk 31

5.2.3 Doorfietsroutes 31
5.3 Inrichting 32
5.3.1 Voorrangssituatie 33
5.3.2 Fietscomfort 34
5.3.3 Sociale veiligheid 34
5.4 Stallingsmogelijkheden 34
5.5 Stimuleren gebruik (elektrische) fiets 35
5.6 Acties thema fiets 36
6 Openbaar vervoer en deelmobiliteit 37
6.1 Visie 37
6.2 Gesprekspartner van de provincie Friesland 37
6.3 OV-netwerk en inrichting 38
6.3.1 Buurtbus 39
6.4 Lelylijn 39
6.5 Kwaliteit OV-voorzieningen 39
6.6 Doelgroepenvervoer en nieuwe vervoervormen 39
6.7 Deelmobiliteit 39
6.7.1 Smart Mobility 40
6.7.2 Mobiliteitshubs 40
6.8 Acties thema OV en deelmobiliteit 40
7 Auto 41
7.1 Wegencategorisering 42
7.1.1 Wolvega 43
7.1.2 Noordwolde 44
7.1.3 Overig Weststellingwerf 45
7.2 Verbinding op de lange termijn Wolvega 45
7.3 Passende weginrichting 45
7.3.1 Verkeersvoorzieningen 46
7.3.2 Snelheidsovergangen komgrenzen 47
7.3.3 Hulpdiensten 48
7.3.4 Schoolzones 49
7.4 Parkeren 49
7.4.1 Parkeernormen 49
7.4.2 Parkeren centrum Wolvega 50
7.4.3 Parkeren in woonwijken 51
7.5 Laadvoorzieningen 52
7.6 Acties thema auto 52
8 Landbouw- en vrachtverkeer 53
8.1 Landbouwverkeer 53
8.1.1 Routenetwerk landbouwverkeer 53
8.1.2 Landbouwverkeer en langzaam verkeer 54

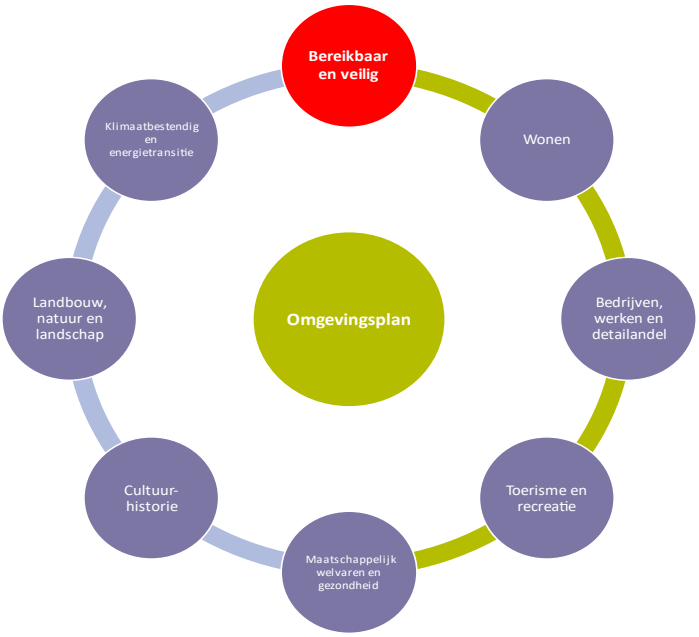
8.1.3 Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer 54
8.2 Vrachtverkeer 55
8.2.1 Bedrijventerreinen 55
8.2.2 Inrichting bedrijventerreinen 55
8.2.3 Ontsluiting van bedrijventerreinen 56
8.2.4 Bereikbaarheid centrum Wolvega (logistiek) 56
8.2.5 Stadsdistributie en pakketdiensten 57
8.3 Acties landbouw- en vrachtverkeer 57
9 Educatie, handhaving en voorlichting 58
9.1 Educatieprogramma 58
9.2 Risicogroepen 58
9.3 Bewustwording en ongewenst gedrag 59
9.4 Inzet op verkeersveilig gedrag landbouwverkeer 59
9.5 Handhaving 59
9.6 Acties Educatie, handhaving en voorlichting 59
Bijlage I Verkeersknelpuntenlijst 60
Bijlage II Duurzaam Veilig 63
Wegencategorisering 64
Herkenbare en geloofwaardige weginrichting 66



1 Nieuw verkeer- en vervoerbeleid

1.1 Inleiding

De ambities van de gemeente Weststellingwerf, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie 2019 en het collegeprogramma 2022-2026, vragen om een nieuwe kijk op het verkeer, de wegen en mobiliteit in de gemeente. Het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) uit 2000 biedt hiervoor niet meer het gewenste beleidskader en geeft te weinig aanknopingspunten voor een actueel uitvoeringsprogramma. Ook landelijke maatschappelijke trends en mondiale opgaven met betrekking tot het klimaat vragen op lokaal niveau om een beleidsrichting die niet meer alleen geënt is op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een integrale visie op verkeer en vervoer kan ook bijdragen aan de doelstellingen en ambities op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid.



Figuur 1: GVVP in relatie tot het omgevingsplan

1.2 Doel

Het doel is het realiseren van een toekomstbestendig en duurzaam verkeer- en vervoerbeleid, dat voor de komende 5 tot 10 jaar een duidelijk kader biedt voor het oplossen van verkeerskundige knelpunten en het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor elke weggebruiker.

1.3 Integraal plan

Zoals aangegeven behelst het GVVP een brede visie met niet alleen aandacht voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid, maar ook voor leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit. Voorliggend GVVP is dus géén puur technische verkeerskundige benadering, maar zoekt ook de verbinding met andere beleidsterreinen, zoals economie, groen, milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, landbouw, het sociaal domein en recreatie.

1.4 Planproces

Voor de opstelling van voorliggend GVVP Weststellingwerf zijn twee fasen doorlopen.

1. Een verkenning en analyse;
2. De uitwerking van het beleid (visie) uitmondend in concrete vervolgacties, projecten en richtlijnen.

Gedurende het planproces heeft er diverse keren afstemming plaatsgevonden binnen de ambtelijke organisatie en heeft de politie inbreng geleverd. Ook de gemeenteraad is meermaals betrokken, onder andere door vroegtijdig in het proces richting te geven aan het gewenste beleid.

Begin 2023 is gestart met de inventarisatie, waarbij een uitgebreide enquête onder de inwoners en belanghebbenden is uitgevoerd. Er is gevraagd naar welke mobiliteitsthema's aandacht moeten krijgen en welke knelpuntlocaties in de huidige situatie worden ervaren. De uitkomsten hiervan vormen mede een belangrijke bouwsteen voor dit plan.

In de inventarisatiefase is het bestaande wegennet geïnventariseerd en geanalyseerd. Hierbij zijn de netwerken voor de verschillende modaliteiten in kaart gebracht, waaruit eveneens knelpunten naar voren komen. Ten slotte is de objectieve verkeersonveiligheidssituatie beschouwd. Dat wil zeggen het geregistreerde aantal verkeersongevallen op het wegennet binnen de gemeente.

Op basis van de analyse is in combinatie met ontwikkelingen en kaders aangegeven welke richting het verkeer- en vervoerbeleid moet krijgen en wat de ambities zijn op hoofdlijnen.

In de uitwerking van het beleid worden de ambities vertaald in opgaven en uit te voeren vervolgacties en richtlijnen. De richtlijnen geven de koers aan voor de inrichting van wegen, parkeren, fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer. Maatwerk blijft hierbij uiteraard altijd mogelijk. Per hoofdstuk is in dit document een overzicht van vervolgacties weergegeven. Na vaststelling van het GVVP wordt mede op basis van een risico gestuurde aanpak en uitgevoerde verkeerkundige analyse een uitvoeringsprogramma opgesteld. In het uitvoeringsprogramma wordt aangegeven welke acties uit het GVVP op korte, middel of lange termijn worden uitgevoerd. Dit is mede afhankelijk van de beschikbare financiële (en personele) middelen, subsidiemogelijkheden en meekoppelkansen met onderhoud.

Na een besluit van de raad over het ontwerp GVVP wordt het ontwerp voor alle belanghebbenden ter inzage gelegd, waarbij ook buurgemeenten en de provincie worden geconsulteerd.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aandacht besteed aan de resultaten van de inventarisatie en zijn de resultaten van de analyse van de problematiek weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt de gemeentelijke integrale visie op verkeer op hoofdlijnen beschreven aan de hand van de drie hoofdambities: Verbeteren verkeersveiligheid, Waarborgen bereikbaarheid en Duurzaam en gezond verplaatsen. Hierbij wordt gestreefd naar het realiseren van 'een mooie omgeving en slim omgaan met de beschikbare ruimte'.

De drie ambities zijn vertaald in 9 opgaven. Deze opgaven zijn in de hoofdstukken 4 t/m 7 per modaliteit (fiets, voetganger, OV en auto) geconcretiseerd in vervolgacties. In hoofdstuk 8 is specifieke aandacht voor het landbouwverkeer en de logistieke sector. Ten slotte komt in hoofdstuk 9 het onderwerp educatie, handhaving en voorlichting, per mobiliteitsvorm aan de orde.

In bijlage I is een overzicht opgenomen van de grootste knelpunten binnen de gemeente Weststellingwerf. In bijlage II zijn de achtergronden van het begrip Duurzaam Veilig[1] opgenomen.

[1] Principe waarop wegen worden ingericht. Hier ligt de focus op het voorkomen van ongevallen, herkenbaarheid en de mens (kwetsbare verkeersdeelnemers) is maatgevend.



2 Inventarisatie en analyse

Hoe staat de gemeente Weststellingwerf er op het gebied van mobiliteit voor? Waar zijn er op basis van objectieve data en verkeerskundige analyse knelpunten en hoe verhoudt zich dit met de mening van de inwoners. Deze vragen worden in dit hoofdstuk behandeld. Hierbij worden als eerste de belangrijkste resultaten uit de inventarisatie besproken.

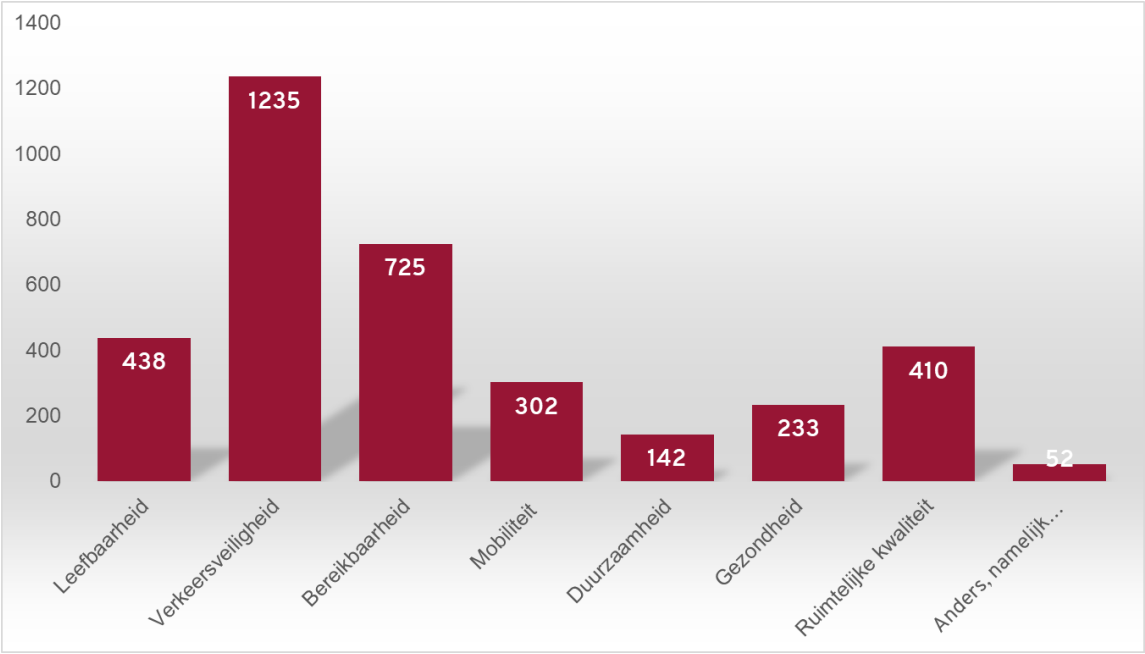
2.1 Inventarisatie

2.1.1 Raadpleging inwoners/stakeholders

Bij de start van het planproces is aan alle inwoners van Weststellingwerf de mogelijkheid geboden om deel te nemen aan een digitale enquête over verkeer en vervoer op de gemeentelijke website. In de enquête is gevraagd welke thema's men belangrijk vindt, waar men knelpunten ervaart en waar men verbindingen voor fietsers/voetgangers mist. Daarnaast zijn diverse belanghebbenden op de hoogte gebracht van het voornemen een nieuw verkeer- en vervoerplan op te stellen met de vraag hiervoor input te leveren.

- ***Verkeersveiligheid: belangrijkste thema voor inwoners***

De enquête heeft een respons van 1.473 ingevulde formulieren. Uit de resultaten blijkt dat de inwoners van Weststellingwerf verkeersveiligheid het belangrijkste thema vinden (zie figuur 2). Hierbij hebben zij een groot aantal verkeersknelpunten in de gemeente benoemd. Meestal ervaart men onveiligheid als gevolg van de hoge intensiteit en hoge snelheid van het autoverkeer. Daarnaast wordt onoverzichtelijkheid van kruispunten vaak benoemd.



Figuur 2: Thema's welke volgens inwoners extra aandacht verdienen in het GVVP

- ***Vaak genoemde knelpunten***

Veel knelpunten die door inwoners als onveilig worden ervaren komen in de inventarisatie ook als objectief onveilig naar voren (zie hierna onder 'objectieve verkeersonveiligheid'). In de kern Wolvega liggen deze locaties vooral op de ontsluitingswegen rond het centrum (Lycklamaweg-Geraniumstraat-Spoorlaan-Stationsweg). Deze wegen worden zowel door automobilisten als door fietsgebruikers als onveilig aangemerkt.

Wat hierbij wel opvalt is dat inwoners veel knelpunten hebben aangegeven aan de noordzijde van het centrum (Van Nijmegen Schonegevelstraat-Keiweg-Haulerweg). Hierbij geven ze aan dat er vooral knelpunten optreden voor het autoverkeer.

Door de fietsgebruikers is naast de hiervoor genoemde locaties in Wolvega nog een tweetal locaties veelvuldig benoemd:

- Fietsoversteek Vinkegavaartweg richting de Hoeve;
- Fietsoversteek Lindepad-Steenwijkerweg.

Beide oversteeklocaties liggen in het buitengebied. Het gevoel van onveiligheid heeft op deze locaties naar verwachting vooral te maken met de relatief hoge snelheid van het autoverkeer en het niet optimale uitzicht (beide oversteken bevinden zich in de nabijheid van een bocht). Bovendien zijn de Steenwijkerweg en Vinkegavaartweg beide belangrijke ontsluitingsroutes, waardoor de verkeersintensiteit hier relatief hoog ligt.

Door inwoners zijn de volgende knelpuntlocaties voor automobilisten frequent benoemd:

- Wegversmalling Steenwijkerweg komgrens, Wolvega;
- Omgeving spoorwegovergang (ovonde) Wolvega;
- Van der Sandeplein, Wolvega;
- Kruising Provincialeweg Oldeholtpade-Vinkegavaartweg;
- Hoofdstraat West, Noordwolde;
- Kruispunt Boijlerweg-Bekhofweg, Boijl.

In figuur 3 is een overzicht weergegeven van de locaties die door de inwoners als knelpunt zijn aangemerkt.



Figuur 3 Door inwoners aangegeven verkeersknelpunten

- ***Ontbrekende schakels fietsnetwerk***

In de uitgevoerde enquête is ook gevraagd naar ontbrekende fietsverbindingen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in twee verschillende situaties:

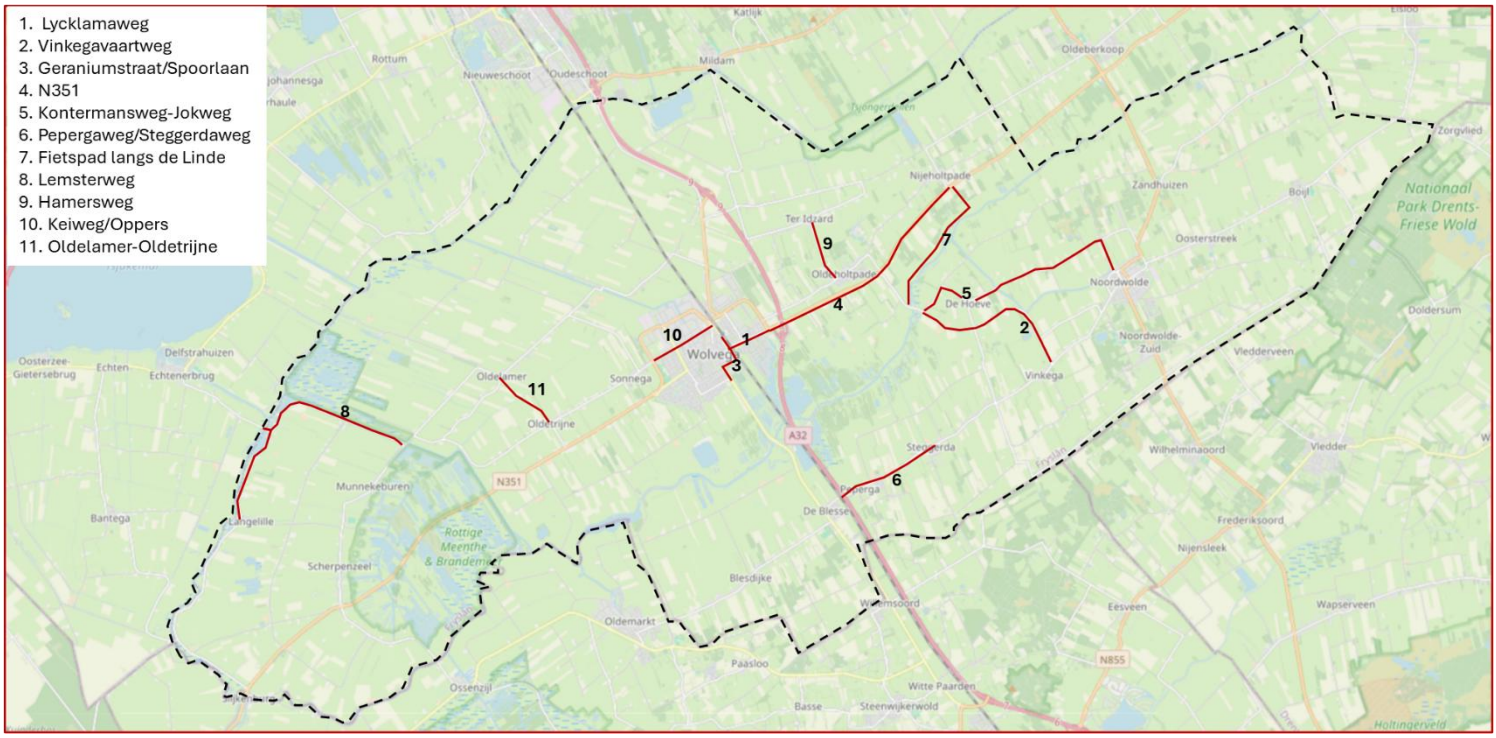
- er ontbreekt een fietsvoorziening op of langs een bestaande (weg)verbinding;
- er is in het geheel geen verbinding aanwezig; een zogenaamde ontbrekende schakel.

In de kern Wolvega vallen de Lycklamaweg, Spoorlaan en de Stationsweg in de eerste categorie. Op deze wegen is het dus niet zo zeer dat er geen verbinding aanwezig is, de weg ligt er immers, maar hier worden specifieke voorzieningen voor fietsers gemist. Niet geheel toevallig betreft het ook allemaal wegen die door fietsers als onveilig zijn aangemerkt. Ook de Keiweg en Oppers zijn benoemd.

Buiten Wolvega zijn de verbindingen tussen De Blesse en Steggerda (Pepergaweg) en de Lemsterweg genoemd.

In de tweede categorie (in het geheel geen verbinding) zijn twee trajecten aangegeven. De verbindingen tussen Noordwolde en Wolvega en tussen Oldelamer en Oldetrijne. Voor de eerstgenoemde verbinding geldt er wel een verbinding is (N351-Vinkegavaartweg-

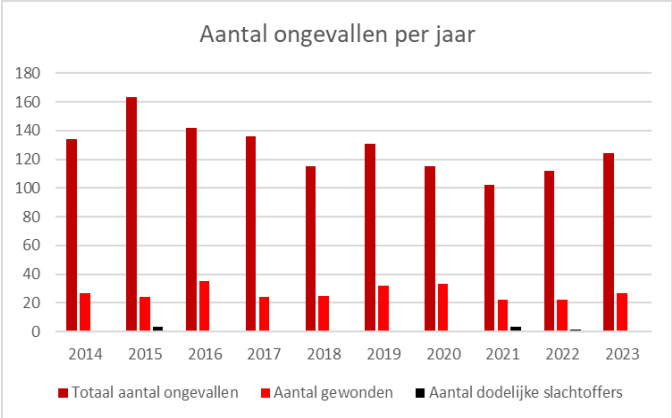
Molenburen), maar dat de verbinding directer mag zijn (en/of de kwaliteit van de fietsvoorzieningen langs de bestaande route te wensen overlaat/ontbreekt).



Figuur 4: Ontbrekende schakel/fietsvoorziening volgens inwoners

2.1.2 Objectieve verkeersonveiligheid

Ondanks de (landelijke) ambities en alle inspanningen is het de laatste jaren in onvoldoende mate gelukt om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. In figuur 5 is het totaal aantal ongevallen, het aantal gewonden en het aantal dodelijke verkeersslachtoffers over de periode 2014-2023 binnen de gemeente weergegeven. Uit de figuur blijkt dat het aantal ongevallen de afgelopen 10 jaar enigszins fluctueert, maar dat de dalende trend in 2021 tot stilstand lijkt te zijn gekomen en weer lijkt om te buigen naar een stijgende trend. Het totaal aantal ongevallen blijft steken rond de 120 per jaar. De eerlijkheid gebiedt wel te zeggen dat het werkelijke aantal ongevallen naar verwachting hoger ligt. Dit omdat een deel van de ongevallen niet wordt geregistreerd. Wel betreft dit overwegend de ongevallen met uitsluitend materiële schade, de zogenaamde UMS-ongevallen. Letselongevallen worden vrijwel altijd geregistreerd.

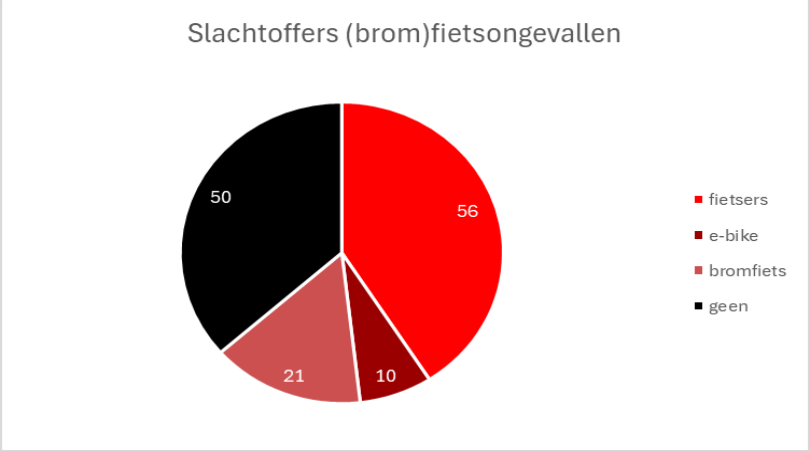


Figuur 5: Onveiligheidsbeeld gemeente Weststellingwerf periode 2014-2023

Ook het aantal verkeersslachtoffers varieert over de jaren en laat eveneens geen dalende trend (meer) zien. Het aantal (gewonde) verkeersslachtoffers schommelt tussen de 20 en 35 per jaar. Deze trendmatige ontwikkeling is overigens niet specifiek voor de gemeente Weststellingwerf, maar laat zich ook landelijk zien. Het aantal slachtoffers binnen de gemeente dat als gevolg van een verkeersongeval overlijdt is gelukkig beperkt. Het betreft

hier vaak toevallige omstandigheden, die nagenoeg niet zijn uit te sluiten (eenzijdige ongevallen, alcohol-/drugsgebruik).

Nadere analyse van de ongevallen in de periode 2014 - mei 2024 wijst uit dat er in totaal 137 bromfietsers/fietsers betrokken zijn bij een ongeval. Hierbij zijn 87 slachtoffers gevallen onder te verdelen in 56 fietsers, 10 e-bikers en 21 bromfietsers. In dezelfde periode waren 824 automobilisten betrokken bij een ongeval, waarbij 51 gewonden zijn gevallen onder de inzittenden van deze auto's. Deze cijfers bevestigen het beeld dat fietsers vele malen kwetsbaarder zijn in het verkeer dan automobilisten.



Figuur 6: Verdeling slachtoffers (brom) fietsongevallen

Bijna de helft van de slachtoffers onder fietsers is ouder dan 60 jaar. Ouderen vormen hiermee duidelijk een kwetsbare groep onder de verkeersdeelnemers, waarbij uit landelijke cijfers blijkt dat er sprake is van een stijgende trend. Dit wordt mede veroorzaakt doordat ouderen langer actief aan het verkeer deelnemen, onder andere door de beschikbaarheid van fietsen met traponder-steuning (e-bike).

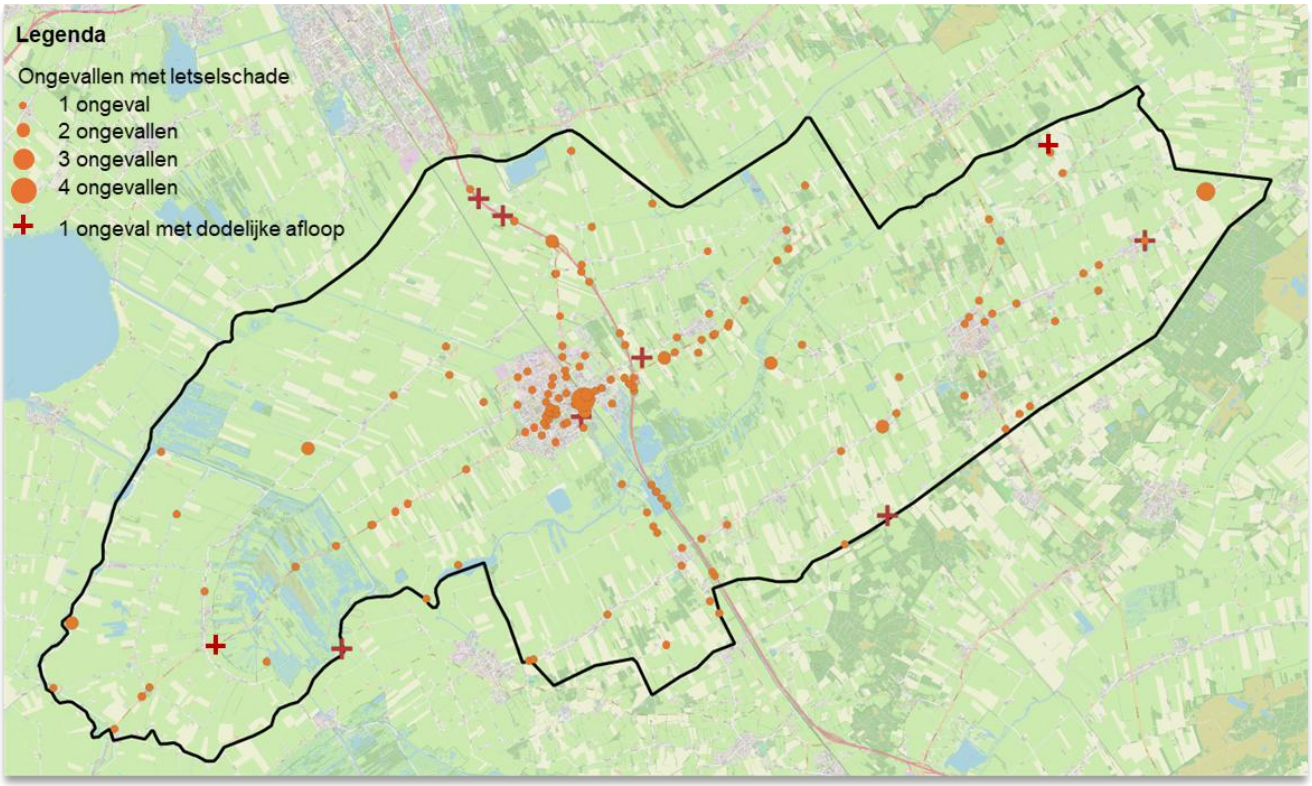
Naast gedrag van verkeersdeelnemers heeft ook de inrichting van het wegennet invloed op de veiligheid van verkeersdeelnemers. Als wordt ingezoomd op het weggennet in Weststellingwerf dan valt op dat zich in het buitengebied nog veel wegen bevinden waarop een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur, terwijl dit vanwege de beperkte wegbreedte en omgevingskenmerken onwenselijk is. Daarnaast zijn er nog diverse wegen binnen de kern Wolvega en Noordwolde waarop een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt en fietsers zich op de rijbaan bevinden. Deze combinatie is onwenselijk en een bron van onveiligheid, mede omdat op deze wegen (relatief) veel verkeer wordt afgewikkeld, hetgeen ook wel enigszins blijkt uit het geregistreerde aantal ongevallen op deze wegen.

In figuur 7 is een overzicht opgenomen van de locaties waarop in de afgelopen 10 jaar de letselongevallen hebben plaatsgevonden.

Geconcludeerd kan worden dat deze ongevallen, naast de A32 en de op- en afritten hiervan, overwegend plaatsvinden op de belangrijke ontsluitingswegen binnen Wolvega. Daarnaast valt de omgeving van parkeerplaatsen aan de noordzijde van het centrum (Van der Sandeplein, Pastorieplein, Van Nijmegen Schonegevelstraat) op. Het gaat hierbij overwegend om schadeongevallen.
Ten slotte vinden ook op de route door het centrum (Hoofdstraat-West-Van Harenstraat) ongevallen plaats.

Voor de overige wegen binnen de gemeente valt vooral het aantal ongevallen op de Boijlerweg op. De geldende maximumsnelheid van 80 km/uur in combinatie met de beperkte wegbreedte en de aanwezigheid van bomen dicht op de rijbaan zou hier debet aan kunnen zijn.

Daarnaast zien we ook dat op het traject tussen de Blesse en Noordwolde relatief veel ongevallen plaatsvinden. Ook hier is sprake van een toegestane maximumsnelheid van 80 km/uur.



Figuur 7: Ongevalslocaties periode 2014 – juni 2024 (Bron: Via stat)

Ten slotte komt ook nog het kruispunt Nieuweweg - Oost- en Westvierdeparten uit de ongevallencijfers naar voren. Dit kruispunt is enkele jaren geleden echter heringericht, waardoor de snelheid op deze locatie sterk is gereduceerd. Tot op heden hebben op deze locatie na herinrichting voor zover bekend geen (ernstige) ongevallen meer plaatsgevonden.

2.2 Analyse

In deze verkeerskundige analyse wordt in grote lijnen aandacht besteed aan de thema's die ook in de enquête aan de orde zijn geweest en wordt (deels) ook een link gelegd met de klachten en knelpunten die uit de enquête naar voren zijn gekomen.

2.2.1 Verkeersonveiligheid

Verkeersonveiligheid heeft in algemene zin een aantal oorzaken. Naast de niet te onderschatten gedragscomponent spelen de inrichting van de weg en de staat van onderhoud van de wegen/paden een rol.

- ***Snelheidsbeeld***

Een van de belangrijkste componenten bij de (subjectieve) verkeersonveiligheid is de snelheid van het verkeer. Immers bij hoge snelheden is de 'dreiging' van het verkeer groter. De wetenschap dat de kans op ongevallen toeneemt en de afloop van ongevallen over het algemeen ernstiger is, is hier debet aan. Uit een analyse van het snelheidsbeeld van het autoverkeer blijkt dat overschrijdingen van de maximumsnelheid zich overwegend voordoen op 60 km/uur wegen in het buitengebied en op wegen door dorpskernen. Opvallend hierbij is dat op de bebouwde komgrens de snelheid van het verkeer dat de bebouwde kom inrijdt vaak nog erg hoog ligt.

Vooral in dorpen waar slechts één doorgaande weg aanwezig is (o.a. Boijl, Munnekeburen en Steggerda), ligt de snelheid in de 30 km/uur zone gemiddeld boven de 40 km/uur.

Binnen de bebouwde kom van Wolvega en Noordwolde dient onderscheid te worden gemaakt in wegen waarop 50 km/uur mag worden gereden en wegen waarop de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt. Ondanks het feit dat op de 50 km/uur wegen het meeste hinder wordt ervaren, is op deze wegen niet of nauwelijks sprake van (wettelijke) snelheidsovertredingen.

Dat geldt niet voor de volgende 30 km/uur wegen in Wolvega:
- Heerenveenseweg (parallelwegen en tussen Stationsweg en Sleeswijklaan);
- Haulerweg-Keiweg;
- Stadhouderslaan.

Snelheidsoverschrijdingen op de 60 km/uur wegen in het buitengebied doen zich met name voor op:
- Vinkegavaartweg (deel maximumsnelheid 60 km/uur);
- Markerweg en Steenwijkerweg, de Blesse (beide 60 km/uur);
- Hoofdweg, Oldelamer (30 km/uur en 60 km/uur);
- Lemsterweg, Langelille (60 km/uur).

- ***Inrichting van de weg***

Uit een analyse van de inrichting van de gemeentelijke wegen blijkt dat op diverse wegen de inrichting van de weg niet goed aansluit bij het geldende snelheidsregime, waardoor de geldende maximumsnelheid niet geloofwaardig is (zie figuur 8). Veelal wordt door het ontbreken van (snelheids)remmende maatregelen automobilisten de mogelijkheid geboden om harder te rijden dan is toegestaan. De aanwezigheid van asfaltverharding draagt hier ook aan bij. Voor dergelijke situaties geldt meestal dat het geldende snelheidsregime te laag ligt voor de gekozen vormgeving.



Figuur 8: Grindweg Scherpenzeel (30 km/uur) en Grindweg Wolvega (50 km/uur)

Het omgekeerde (te hoog snelheidsregime voor inrichting) komt echter ook voor en kan eveneens leiden tot onveiligheid. Kenmerkend is bijvoorbeeld de vormgeving van de ontsluitingsstructuur van Wolvega (o.a. Geraniumstraat en Lycklamaweg). Op deze wegen is sprake van een maximumsnelheid van 50 km/uur, die weliswaar niet of nauwelijks wordt overschreden, maar wel te hoog ligt voor een gemengde verkeersafwikkeling en gelijkwaardigheid op de kruispunten. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is deze combinatie zeer ongewenst. Bij gemengde verkeersafwikkeling is 30 km/uur de maximumsnelheid om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. En feitelijk geldt hetzelfde voor de gelijkwaardige situatie op de kruispunten. Ook dit is alleen veilig mogelijk bij snelheden van maximaal 30 km/uur.

- ***Wegonderhoud***

Naast de inrichting van de weg is ook het onderhoud van de weg van belang bij het waarborgen van de verkeersveiligheid. Vooral in de westhoek van de gemeente is de kwaliteit van de wegen slecht. Dat heeft voor een groot deel te maken met de ondergrond.

Door het inklinken van het veen verzakt de fundering van de wegen, waardoor kuilen en scheuren in het asfalt ontstaan.

Naast de slechte kwaliteit van het wegdek laat ook de markering op veel delen van het wegennet te wensen over.

Ook het onderhoud van fietspaden is een aandachtspunt. Hierbij is het vooral wortelopdruk die oneffenheden veroorzaakt in de paden.

Een goede onderhoudsstaat van de wegen, maar vooral van de fietspaden, kan ook bijdragen aan het waarborgen van de verkeersveiligheid binnen de gemeente.



Figuur 9: Slecht wegdek Lemsterweg

2.2.2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

De bereikbaarheid van Wolvega is met de aanwezigheid van een trein (en bus)station en de ligging aan de A32 goed te noemen. Echter niet alle kernen (en het buitengebied) van de gemeente worden goed door openbaar vervoer ontsloten. Als gevolg hiervan, de landelijk ligging en de relatief grote afstanden tot voorzieningen binnen de gemeente, is (en blijft) de auto in Weststellingwerf belangrijk.

- ***Autobereikbaarheid***

Het bestaande wegennet binnen de gemeente maakt het mogelijk alle bestemmingen op een adequate wijze te kunnen bereiken. Daarnaast biedt het wegennet normaliter (meer dan) voldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te kunnen wikkelen en de bestemmingen vlot te kunnen bereiken. Alleen in Wolvega, vooral bij de oostelijke entree (Lycklamaweg), ontstaan nabij de spoorwegovergang en de ovonde zo langzamerhand afwikkelings- (en veiligheids)problemen, mede als gevolg van de groei van Wolvega aan deze zijde (Lindewijk).

In de overige delen van de gemeente zijn er op het gebied van autobereikbaarheid weinig problemen. Met uitzondering van Noordwolde, waar een verbinding aan de zuidkant van de kern tussen de N353 (Nieuweweg) en de Hoofdstraat-West ontbreekt. Als gevolg hiervan maakt (een beperkte hoeveelheid) verkeer gebruik van sluiproutes (onder andere via de Haenepolle). Dit is ongewenst, maar het gaat hierbij echter om geringe aantallen.

- ***Parkeren auto***

Op dit moment zijn er geen grote parkeerproblemen binnen de kernen Wolvega en Noordwolde. Er is in principe voldoende parkeerruimte beschikbaar op alle momenten. Alleen op woensdagochtend, ten tijde van de weekmarkt in Wolvega, wordt er veelvuldig foutgeparkeerd in de Pastoriestraat. Het betreft overwegend een gedragskwestie, omdat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Wel wordt geconstateerd dat in smalle straten (zowel in Wolvega als in Noordwolde) voertuigen (deels) op het trottoir worden geparkeerd en hierbij ruimte voor voetgangers in beslag nemen.

- ***Schoolzones***

Rondom scholen komen verschillende mobiliteitsvormen samen. Regulier auto- en fietsverkeer, maar ook voertuigen waarmee de kinderen naar school gebracht worden en weer worden opgehaald. Mede als gevolg van dit halen en brengen en bijhorend parkeergedrag ontstaan er kortstondig rommelige en chaotische situaties. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid, juist op die momenten waarop veelvuldig (door kinderen) moet worden overgestoken. Deze problematiek is overigens overwegend gedrag gerelateerd. Immers veel van de leerlingen wonen op loop-/fietsafstand van de basisschool en kunnen eenvoudig lopend of fietsend naar school komen of worden gebracht.

- ***Fietsbereikbaarheid***

Evenals de bereikbaarheid voor het autoverkeer is ook de bereikbaarheid van het grootste deel van de gemeente voor fietsverkeer goed te noemen. Fietsers kunnen gebruik maken van de infrastructuur die ook voor het autoverkeer beschikbaar is en in veel gevallen zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig. In het navolgende komt een aantal onvolkomenheden in het fietsnetwerk aan de orde, waarbij de scheidslijn tussen bereikbaarheid en veiligheid in sommige situaties dun is. Echter als een bepaalde route onveilig is of wordt gevonden en daarom niet wordt gebruikt, gaat dit ten koste van de bereikbaarheid.

In Wolvega lopen de meeste hoofdroutes van het fietsverkeer samen met de routes van het autoverkeer, waardoor weinig kwaliteit wordt geboden aan de fietser, vooral omdat deze zich in dezelfde verkeersruimte bevindt als de auto. Dit wordt, zoals ook uit de enquête blijkt, door fietsers niet als prettig ervaren. Bovendien betekent dit dat de route voor de auto en de fietser qua afstand gelijk is en er dus geen stimulerende werking uitgaat naar het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto.

Dit effect lijkt ook zichtbaar in het relatief lage fietsgebruik binnen de gemeente. Slechts 26% van de verplaatsingen tot een afstand van 7,5 kilometer binnen de gemeente Weststellingwerf wordt met de fiets gemaakt (bron: Onderweg in Nederland (ODIN 2020-2022)). Ter vergelijking, in Ooststellingwerf en Opsterland ligt dit percentage rond de 34%. Ook deze beide gemeenten kenmerken zich door een landelijke ligging.

Analoog aan voor het autoverkeer is ook voor fietsers de locatie ter hoogte van de ovonde en de spoorwegovergang in Wolvega een knelpunt. De grote stromen fietsers richting de scholen en het centrum komen hier samen met het autoverkeer, wat tot veel conflicten leidt. Mede als gevolg hiervan vertonen veel fietsers ongewenst gedrag en fietsen zij over de trottoirs. Ook het fietspad langs de Stationsweg, dat eindigt op het stationsplein, is een knelpunt.

In het buitengebied valt vooral het ontbreken van een fietsvoorziening langs (een deel van) de Vinkegavaartweg op. Ten noorden van de Kontermansweg ligt deze voorziening er wel, maar aan de zuidzijde niet. Vooral deze verbinding is van belang, omdat het hierbij niet alleen een belangrijke route voor fietsers betreft, maar ook een relatief belangrijke route voor autoverkeer.

Ook de Jokweg en Kontermansweg zijn belangrijke fietsroutes. De relatief smalle profielen van deze wegen in combinatie met het gebruik van deze wegen door doorgaand verkeer en landbouwverkeer vormen hier het knelpunt (zie nr. 2 en 5, figuur 4).

Onderdeel van de fietsroute tussen Wolvega en Noordwolde is de Stellingenweg. Fietsers maken hier weliswaar geen gebruik van de hoofdrijbaan, maar bevinden zich op de parallelweg. Op deze parallelweg bedraagt de maximumsnelheid 60 km/uur. Het smalle profiel van deze parallelvoorziening en het feit dat deze parallelweg ook door landbouwverkeer en (bestemmings)autoverkeer wordt gebruikt, maakt dat dit geen aantrekkelijke fietsroute is.

Ook de route tussen de Blesse en Steggerda is niet aantrekkelijk. Enerzijds omdat de fietsers zich hier in de directe nabijheid van de hoofdrijbaan bevinden, waarop maximaal 80 km/uur mag worden gereden. Anderzijds omdat de voorzieningen voor fietsers hier relatief smal zijn. Door het toenemende gebruik van elektrische fietsen en de daarmee samenhangende hogere snelheden en het gebruik van andersoortige fietsen (bakfietsen etc.) staat de bereikbaarheid hier enigszins onder druk. Verder valt op dat ook op deze smalle fietspaden bromfietsen zijn toegestaan.

In de enquête is de wens uitgesproken om een fietsvoorziening tussen Ter Idzard en Oldeholtpade (langs de Hamersweg) en tussen Oldetrijne en Oldelamer te realiseren. Hoewel deze wens begrijpelijk is vanuit het perspectief van de inwoners van dit gebied betreft het zeer ondergeschikte (fiets)verbindingen. Hiervan liggen er vele in het buitengebied. Voor dergelijke wegen geldt dat de aandacht zich in eerste instantie zal richten op de inrichting van dit type weg en het onder controle houden van de snelheden aldaar. Hiermee kan het risico en de kwaliteit van de verbinding voor fietsers maximaal worden vergroot. De realisatie van vrijliggende fietspaden langs alle wegen in het buitengebied is (zeker voor de korte en middellange termijn) niet realistisch.

- ***Oversteekbaarheid en toegankelijkheid voetgangers***

Over het algemeen is de toegankelijkheid voor voetgangers in Weststellingwerf van voldoende kwaliteit. Wel verslechtert de oversteekbaarheid door de toenemende intensiteit van het gemotoriseerde verkeer (vooral in Wolvega). Er komt steeds meer behoefte aan geregelde oversteekplaatsen. Ook valt op dat de toegankelijkheid voor voetgangers op de wegen rond het centrum van Wolvega onder druk staat als gevolg van het al eerdergenoemde parkeren op het trottoir. In de kleinere kernen zijn er nog veel straten zonder (hoogwaardige) voorzieningen voor de voetganger, waardoor de toegankelijkheid en veiligheid van de voetganger ook onder druk komt te staan.

2.2.3 Duurzaamheid

Fossiel aangedreven voertuigen dragen bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen als stikstof en CO_2. De doelstelling is dan ook de uitstoot hiervan te beperken. Het autobezit binnen de gemeente ligt hoger dan gemiddeld en dat is gebruikelijk voor een plattelandsgemeente. Dit biedt dus ook mogelijkheden om het gebruik van de fossiel aangedreven auto te beperken. Hoewel het stimuleren van de (aanschaf van) elektrische voertuigen meer een landelijke aangelegenheid is, zijn er ook mogelijkheden voor gemeenten om hieraan een bijdrage te leveren, zoals het aanbieden van voldoende publieke oplaadlocaties. Op dit moment is de aanwezige laadinfrastructuur in Weststellingwerf nog niet voldoende om te voorzien in de (toekomstige) behoefte van bewoners en bezoekers. Hier ligt voor de gemeente Weststellingwerf een uitdaging voor de komende jaren. In de huidige concessie[2] voor het plaatsen van laadpalen zijn er mogelijkheden voor inwoners om (onder voorwaarden) kosteloos een openbare laadpaal aan te vragen. Er wordt dus vraaggestuurd ingespeeld op de laadbehoefte van bewoners, maar om als gemeente ook bezoekers en toeristen de mogelijkheid te geven om in de gemeente te laden is er meer nodig. Met het opstellen van plaatsingsbeleid (vastgesteld februari 2025) voor laadpalen wordt een belangrijke stap in de goede richting gezet.

Anderzijds ligt er een taak voor de gemeente om het gebruik van duurzame alternatieven zoals OV en vooral de fiets te promoten. Door bijvoorbeeld in te zetten op goede toegankelijkheid van haltes en veilige fietsverbindingen tussen kernen en voorzieningen.

Uit de enquêteresultaten blijkt dat duurzaamheid binnen mobiliteit nog niet echt leeft bij de inwoners van Weststellingwerf, maar met de landelijke en Europese doelstellingen zal ook de inwoner van Weststellingwerf hier steeds meer mee te maken krijgen.

[2] Concessie: Overeenkomst in samenwerking met de provincie voor het faciliteren van oplaadpunten in de openbare ruimte.

2.2.4 Leefbaarheid in woonwijken

Een belangrijke factor in het welzijn van de inwoners is de kwaliteit van de eigen leefomgeving. De dominante positie van de auto en de overlast die auto's veroorzaken worden steeds vaker als aandachtpunt aangekaart. Te snel rijdend autoverkeer in woonstraten zorgt niet alleen voor verkeersonveilige situaties, maar leidt ook tot overlast in de vorm van geluid-, stank- en trillinghinder en gezondheidsschade (fijn stof). De auto (vaak meer dan één per woning) neemt daarnaast veel ruimte in het straatbeeld in. Een auto voor de deur wordt weliswaar door veel mensen als prettig ervaren (snelle bereikbaarheid van en toezicht op hun kostbare vervoermiddel), maar legt ook een grote claim op de beperkt beschikbare ruimte. Terwijl met de huidige klimaatomstandigheden meer groen gewenst is om hittestress tegen te gaan en te zorgen voor voldoende waterberging, klimaatadaptatie en een gezonde aantrekkelijke woonomgeving.

De uitdaging is om de verkeershinder in de leefomgeving terug te dringen en de dominante rol van de auto in het straatbeeld te beperken. Hierin speelt de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen, bijvoorbeeld deelmobiliteit of het aanbod van OV ook een rol. Ook een slimmere manier van distributie (bevoorrading) kan helpen het aantal ritten te verminderen en overlast te voorkomen.



3 Visie op verkeer

3.1 Inleiding

De maatschappij verandert en problemen verschuiven. Ambities voor de eigen leefomgeving, participatie en verantwoordelijkheid zijn in beweging en leefbaarheid en duurzame mobiliteitsvormen worden steeds belangrijker. De impact van de auto in de verblijfsomgeving moet worden verkleind om ook voor de langere termijn leefbare (woon)gebieden te kunnen waarborgen. Dit vraagt om een daadkrachtige en duidelijke gemeentelijke visie die aansluit bij de landelijke kaders en trendmatige ontwikkelingen. En die richting geeft op het gebied van verkeer en vervoer waarbij de accenten op onderdelen anders worden gelegd dan in de voorgaande jaren.

3.2 Kaders en trendmatige ontwikkelingen

Op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid liggen er verschillende kaders op regionaal en nationaal niveau, die richtinggevend zijn voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Ook zijn er verschillende trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit op dit moment en in de nabije toekomst.

3.2.1 Kaders

Het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid staat niet op zichzelf, maar dient aan te sluiten op regionale en landelijke doelstellingen. Daarnaast moet het ook bijdragen aan gemeentelijke ambities op onder andere economisch, recreatief en ruimtelijk vlak. De gemeente Weststellingwerf wil zich conformeren aan navolgende Europese en landelijke doelen.

- We willen Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden;
- Verkeersveiligheid voor iedereen met als doel nul verkeersdoden in 2050 *(Duurzaam Veilig, Strategisch Plan Verkeersveiligheid);*
- De EU moet in 2030 minimaal 55% minder CO_2 uitstoten en in 2050 wil de EU klimaatneutraal zijn *(Klimaatakkoord);*

- We willen een krachtige impuls geven aan het fietsverkeer met als gezamenlijke doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien. *(Nationaal Toekomst beeld Fiets).*

Op regionaal en lokaal niveau worden landelijke doelen vertaald in verschillende visies. Hierbij wordt gestreefd naar een veiliger wegennet waarbij het verplaatsen steeds duurzamer gebeurt, met een prettiger en mooiere leefomgeving als gevolg.

Binnen het collegeprogramma (2022-2026) wordt gewerkt aan een 'Sterk Weststellingwerf'. Specifiek op het gebied van openbare ruimte, verkeer en vervoer is de hoofddoelstelling 'het creëren van een eenduidige, duurzame en toekomstbestendige verkeersstructuur' met aandacht voor:

- Goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
- Het verbeteren van de verkeerscirculatie Wolvega inclusief duidelijke routes van en naar het centrum;
- Voldoende parkeergelegenheid en toegankelijkheid van het centrum van Wolvega voor alle modaliteiten.

3.2.2 Trendmatige ontwikkelingen

Naast de landelijke, regionale en lokale kaders en ambities hebben maatschappelijke trends en demografische ontwikkelingen invloed op de wijze van verplaatsen. Het gemeentelijke vervoerbeleid zal hierop moeten inspelen.
Hierbij moet onder andere worden gedacht aan:

- Technologische ontwikkelingen met betrekking tot het delen en koppelen van vervoer;
- Flexibel werk en meer thuiswerken;
- Online winkelen, andere beleving in centra;
- Vergrijzing, met daarbij steeds meer oudere actieve verkeersdeelnemers;
- Bevolkingsgroei (woningbouwopgave);
- Nieuwe vervoerwijzen (elektrische fiets, deelauto, fatbike).

3.3 Visie op hoofdlijnen

Het hoofddoel voor dit gemeentelijk verkeer- en vervoerplan is **het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoersysteem.** Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers en beheerders van de infrastructuur. Verkeersveiligheid is hierbij één van de belangrijkste speerpunten.

In het verleden lag de nadruk op het mogelijk maken van snelle en veilige verplaatsingen. Voor de komende periode wordt hieraan de duurzame component toegevoegd. Verplaatsingen moeten zo min mogelijk ten koste gaan van de kwaliteit van ruimte, landschap en klimaat. Daarnaast vragen specifieke doelgroepen zoals fietsers en ouderen om extra aandacht met betrekking tot de verkeersveiligheid en toegankelijkheid.

Voornoemde hoofddoelstelling krijgt vorm in een drietal ambities.

Ambitie 1. Verkeersveiligheid voor iedereen

- Beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers.
- Beperken van de (verkeers)hinder door gemotoriseerd verkeer.
- Betere afstemming van de weginrichting op kwetsbare verkeersdeelnemers om de veiligheid (en leefbaarheid) voor iedereen te versterken.

Het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook de gemeente Weststellingwerf streeft in samenwerking met andere overheden (provincie en rijk) naar nul verkeersslachtoffers.
We zetten in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet.
- Veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom.
- Voortzetten van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Ambitie 2: Bereikbaarheid in balans

- Goede bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen.
- Voldoende parkeerplaatsen in woon- en winkelgebieden.

Weststellingwerf is over het algemeen een goed bereikbare gemeente. Vanwege de landelijke ligging is de auto belangrijk voor de lokale economie en de bereikbaarheid. Door het verder afnemende aanbod van openbaar vervoer wordt de bereikbaarheid en beschikbaarheid van andere vervoerwijzen steeds belangrijker. Er is een goede balans nodig tussen de bereikbaarheid voor voetganger, fiets, auto, openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vormen van mobiliteit.

Hierbij komt binnen de kernen het primaat te liggen bij andere vervoerwijzen dan de auto. Dit zonder de bereikbaarheid van het autoverkeer te veel geweld aan te doen

Ambitie 3: Duurzaam en klimaatbestendig

- Stimulering van transitie naar duurzame en actieve vormen van mobiliteit voor gezondheidswinst.
- Voorzien in voldoende laadvoorzieningen voor auto en fiets.
- Voorzien in voldoende en veilige stallingsvoorzieningen voor fietsen.
- Energietransitie: klaar zijn voor de opkomst van de elektrische auto (vrachtauto).
- Beter omgaan met hittestress en wateroverlast.

Voor de gemeente ligt er de uitdaging deze transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem vorm te geven. In een duurzaam mobiliteitssysteem zijn uitstoot en energiegebruik van verkeer en vervoer geminimaliseerd, is er ruimte voor groene mobiliteitsvormen en maken inwoners duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat de gemeente Weststellingwerf bestaande duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer stimuleert en de al ingezette groei van schonere en energiezuinigere (openbare en particuliere) vervoermiddelen kracht bij wil zetten.

3.4 Van ambities naar opgaven

3.4.1 Opgaven

De in de vorige paragraaf geformuleerde ambities zijn vertaald in 9 meer concrete opgaven. De opgaven zijn een nadere uitwerking van de ambities op het gebied van verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen en leefbaarheid en gezondheid van inwoners.

9 Opgaven:
1. Meer ruimte voor voetgangers en mindervaliden;
2. Realiseren van een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk;
3. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit;
4. Het stimuleren van duurzaam verkeer en vervoer;
5. Een duurzaam veilige indeling en inrichting van het wegennet;
6. Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van Wolvega;
7. Een goede parkeerbalans in de centra en woongebieden;
8. Veiliger en duurzamer (verkeers)gedrag;
9. Klimaatadaptieve inrichting en het beperken van verkeershinder.

Verdere uitwerking van de opgaven krijgt in het vervolg van dit GVVP vorm per modaliteit. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'modaliteiten' lopen (voetganger), fietsen, OV en auto (waaronder ook vracht- en landbouwverkeer). Voor een aantal opgaven geldt dat deze de verschillende vervoermodaliteiten overstijgen. Zo vereist de transitie naar duurzame mobiliteit bijvoorbeeld acties voor de voetganger, de fietser, de OV-gebruiker en de automobilist. In navolgende tabel is de relatie tussen ambities, opgaven en de verdere uitwerking per modaliteit aangegeven.

Opgaven	Modaliteit	Ambitie		
		Verkeers-veiligheid voor iedereen	Bereikbaarheid in balans	Duurzaam, leefbaar en klimaatbestendig
1. Meer ruimte voor voetgangers en mindervaliden	Voetganger	X	X	X
2. Realiseren van een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk	Fiets	X	X	X
3. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit	OV Auto		X	X
4. Het stimuleren van duurzaam verkeer en vervoer	Fiets Voetganger OV Auto		X	X
5. Een duurzaam veilige indeling en inrichting van het wegennet	Fiets Auto	X	X	X
6. Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van Wolvega	Fiets Auto Vrachtverkeer	X	X	
7. Een goede parkeerbalans in de centra en woongebieden	Auto	X	X	X
8. Veiliger en duurzamer (verkeers) gedrag	Voetganger Fiets Auto Landbouwverkeer Vrachtverkeer	X		X
9. Klimaat adaptieve inrichting en het beperken van verkeershinder	Auto Landbouwverkeer Vrachtverkeer	X		X

3.4.2 Leidende inrichtingsprincipes

- ***STOMP***

Omdat de focus wordt verlegd van de auto naar meer duurzame mobiliteitsvormen is bij de herinrichting van wegen, maar vooral bij de realisatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld woonwijken), een denkrichting nodig conform het STOMP-principe (zie onderstaande figuur). Dit betekent echter niet dat de auto niet meer gefaciliteerd wordt, maar dat bewuster (en eerder) keuzes gemaakt worden voor een veilige en bereikbare langzaam verkeersstructuur. Nu is de bereikbaarheid van fietsers en voetgangers vaak nog sluitstuk in het ontwerpproces of wordt alleen naar de interne langzaam verkeersstructuur gekeken en niet naar de aansluiting hiervan op het lokale netwerk.

Uitgangspunten STOMP

Bij het zoeken naar en het ontsluiten van nieuwbouwlocaties wordt het STOMP-principe gehanteerd. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privéauto en is gericht op de groei van duurzame mobiliteit.

Het STOMP-Principe wordt toegepast door in de planvorming en het ontwerpproces heel bewust het wensbeeld van alle modaliteiten te creëren. Zodat er aandacht is voor elke modaliteit, waarbij de volgorde van prioriteit bewust ligt bij de duurzame vervoersvormen.

***S** (voetganger)*	*Voorzieningen op loopafstand, aantrekkelijke en toegankelijke looproutes*
***T** (fiets)*	*Aansluiten van directe en comfortabele fietsroutes op het fietsnetwerk*
***O** (OV)*	*Hoe een gebied aan te sluiten op het ov-netwerk? Beschikbaarheid van ov-haltes*
***M** (Mobility as a Service)*	*inzet verschillende mobiliteitsdiensten, hubs, deelmobiliteit*
***P** (privéauto)*	*De auto zo positioneren dat andere vervoerwijzen aantrekkelijker zijn zonder autogebruik 'onmogelijk' te maken.*

- ***Wegencategorisering***

Bij de wegencategorisering wordt in eerste instantie onderscheid gemaakt in wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. Wegen met een verkeersfunctie dienen primair voor de afwikkeling van (veel) verkeer, terwijl op wegen met een verblijfsfunctie het verblijven (aanwonenden, veel oversteken, langzaam verkeer et cetera) de belangrijkste functie is. Uit de inventarisatie blijkt dat een deel van de wegen binnen de gemeente Weststellingwerf niet volgens de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig zijn ingericht (zie bijlage II). Op (ontsluitings)-wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur ontbreken fietsvoorzieningen en voorrangssituaties zijn niet in overeenstemming met de richtlijnen. In het buitengebied geldt op diverse wegen een maximumsnelheid van 80 km/uur, terwijl omgevingskenmerken om een lagere snelheid vragen (bomen dicht op de weg, aanwezigheid landbouwverkeer en of fietsers op de rijbaan). Ook de markering laat te wensen over. Er is op dit vlak nog veel winst te behalen. In hoofdstuk 7 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de wegencategorisering en de gewenste inrichting van de wegen.

Waarom een wegencategorisering?

Voor de weggebruiker is het belangrijk dat wegen herkenbaar zijn ingericht. Hierdoor wordt het voor de weggebruiker duidelijk welk gedrag verwacht wordt. Dit kan alleen als er eenduidige keuzes worden gemaakt met betrekking tot de functie van de weg. Aan de hand van inrichtingskenmerken behorend bij de functie wordt het gewenste gedrag duidelijk gemaakt. De driehoek functie – vormgeving – gebruik is hierbij cruciaal.

Het is evident dat hierbij functie-overgangen duidelijk moeten worden vormgegeven.



4 Voetgangers

Opgave: Meer ruimte voor voetganger en mindervaliden
Speerpunten:
• We zorgen dat de belangrijkste looproutes voor valide en mindervalide medemens goed toegankelijk zijn.
• We vergroten de bereikbaarheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking.
• We zorgen dat voetgangers kruispunten en ontsluitingswegen veilig kunnen oversteken.
• We houden rekening met de ontwerprichtlijnen voor mindervalide vriendelijke infrastructuur wanneer we een straat herinrichten.
• We bevorderen veilige schoolomgevingen en -routes.

4.1 Visie

Een goede bereikbaarheid voor voetgangers is essentieel voor het leefbaar houden van dorpen en wijken. Oversteekbaarheid van drukke doorgaande wegen en looproutes richting voorzieningen krijgen extra aandacht.

4.2 Voetgangersnetwerk

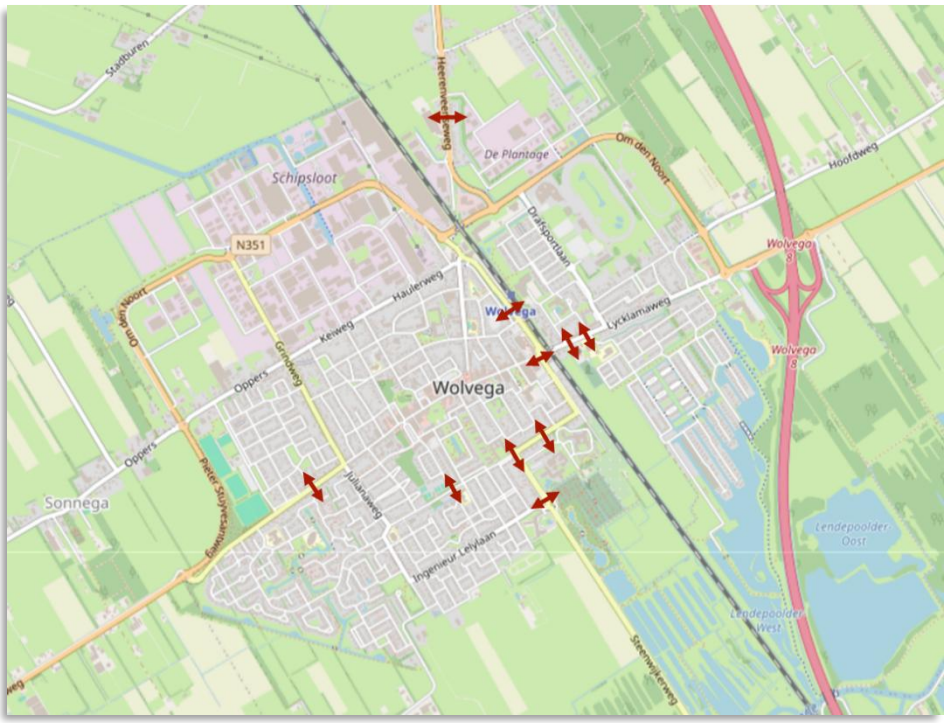
Gezien de klachten van bewoners lijkt de toegankelijkheid voor de voetganger in Weststellingwerf steeds meer onder druk te staan. Dit manifesteert zich overwegend in een verslechterende oversteekbaarheid van drukke ontsluitingswegen. Dit probleem doet zich vooral voor in Wolvega. Door de toename van het aantal ouderen en locaties van verschillende zorginstellingen, appartementen en voorzieningen aan de rand van Wolvega zien we dat de ontsluitingswegen steeds meer een barrière vormen voor voetgangers om veilig en zonder belemmering over te kunnen steken.

Naast de uitdaging in Wolvega valt ook op dat in de kleinere kernen binnen de gemeente de behoefte aan voorzieningen voor voetgangers toeneemt. Dit komt in veel gevallen door

de toename van het aantal verkeersbewegingen en het ongewenste rijgedrag binnen dorpen. In veel kleine kernen zijn geen voorzieningen voor voetgangers aanwezig en lopen voetgangers op de rijbaan.

4.2.1 Oversteekplaatsen (zebra)

Met de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats (zoals een zebrapad) kan men veiliger oversteken. Voor de vormgeving wordt aangesloten bij landelijke richtlijnen. Zo wordt een zebra uitsluitend gerealiseerd in combinatie met een snelheidsremmende maat-regel (en middensteunpunt of versmalling). In principe worden zebrapaden alleen toegepast op gebieds-ontsluitingswegen (30 of 50 km/uur). Binnen de 30 km zones (erftoegangswegen) is een zebra in beginsel niet nodig, hier kan oversteken overal al relatief veilig. Er rijdt immers weinig verkeer en wat er rijdt, rijdt met lage snelheid.



Figuur 10: Oversteekknelpunten Wolvega

Een alternatief voor een zebrapad op plaatsen waar niet zoveel voetgangers oversteken, is een midden-geleider. Zo kunnen voetgangers, in twee fasen, toch veilig een drukkere weg oversteken. Daar waar nodig kan een dergelijke oversteek worden gecombineerd met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen.

4.2.2 Uitritconstructies en kruispuntplateaus

Bij het toepassen van uitritconstructies en kruispuntplateaus kan de voetganger zonder hoogteverschil oversteken. Aandachtspunt hierbij is de geleiding van het verkeer. Bij grotere oppervlakken zonder hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir krijgt verkeer meer ruimte om te rijden. Het aanbrengen van groenvoorzieningen en/of fysieke elementen kan het verkeer op het kruispunt beter geleiden en de voetganger beschermen.

4.3 Toegankelijkheid en herkenbaarheid

Naast een goed netwerk van voetgangersvoorzieningen is de kwaliteit van deze voorzieningen ook erg belangrijk. Vooral ouderen, mensen met fysieke of visuele beperkingen en mensen met verstandelijke beperkingen mogen geen hinder ondervinden tijdens het gebruik van de openbare ruimte.

Er is meer aandacht nodig voor de groep ouderen die de komende jaren te maken krijgt met dementie. Ook deze ouderen moeten zo lang mogelijk veilig gebruik kunnen maken van hun eigen leefomgeving. Bewustwording en begrip voor deze groep inwoners en het aanbrengen van (verkeers-)voorzieningen in de buitenruimte zijn aandachtspunten. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbrengen van herkenningstekens op veel gebruikte looproutes door deze ouderen.

Bij herinrichtingen is toegankelijkheid een belangrijk aandachtspunt. De Richtlijn toegankelijkheid van het CROW[3] en de in ontwikkeling zijnde DIOR (beleid duurzame inrichting openbare ruimte) vormen hierbij uitgangspunt. De richtlijnen verschillen per type gebied.

4.4 Voetgangerszones winkelgebied

De winkelstraten in Wolvega en Noordwolde zijn een plek waar zich veel voetgangers bevinden. Om de aantrekkelijkheid van een winkelgebied te vergroten is het wenselijk dat de voetganger hier de ruimte heeft. In de huidige situatie wordt de winkelstraat gebruikt door zowel voetgangers, fietsers als (op bepaalde momenten) door autoverkeer. De herinrichting van de Hoofdstraat/Van Harenstraat in Wolvega voorziet in een kentering waarbij de ruimte die aan de voetganger wordt gegeven groter is. Voor het vergroten van de verblijfskwaliteit van de voetganger is het wenselijk om de invloed van het autoverkeer aldaar verder te beperken.

4.5 Acties thema voetganger

Voetgangers zijn vooral binnen de verblijfsgebieden een belangrijke modaliteit. Om de voetganger beter in beeld te krijgen worden de volgende acties uitgevoerd:

- Structureel meer aandacht voor voetgangers in ontwerpproces (en bij onderhoud) door gebruik te maken van het STOMP-principe;
- Bij nieuwbouwplannen krijgt de voetganger meer ruimte; meer dan dat volgens de richtlijnen minimaal nodig is;
- Inventarisatie (van de mate van toegankelijkheid) van de belangrijkste looproutes naar scholen, ov-haltes, dorpscentra en andere belangrijke voorzieningen en toetsing van de routes aan de Richtlijn Toegankelijkheid van de CROW;
- Opstellen uitvoerginsprogramma voor aanpak knelpunten voor de voetganger in de openbare ruimte. Waarbij extra aandacht is voor verbeteren van de oversteekbaarheid van ontsluitingswegen;
- In kaart brengen looproutes binnen kleine kernen en onderzoek doen naar de behoefte aan voetgangersvoorzieningen (oversteekplaatsen (met middengeleider) en trottoirs).

[3] Denk aan uitgangspunten voor: de breedte, hoogte, draai/manoeuvreerruimte, rustmogelijkheden, loopoppervlak, valbeveiliging, sociale veiligheid en verlichting, trappen, hellingen, oversteekplaatsen, straatmeubilair en routegeleiding.



5 Fiets

Opgave: Realiseren van een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk
Speerpunten:
• Toename van het utilitaire fietsgebruik met 10% in 2032 ten opzichte van 2022 (26%) op fietsverplaatsingen tot 7,5 kilometer. Deze substantiële toename lijkt haalbaar vanwege het hogere aandeel fietsgebruik in vergelijkbare omliggende gemeenten.
• De fiets is binnen de bebouwde kom het snelste en comfortabelste vervoermiddel; Fietsers op hoofdfietsroutes hebben voorrang op het overige verkeer.
• Bevorderen van veilige schoolomgevingen en -routes.
• Inrichting van primaire utilitaire hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom en afstemmen op het gebruik door (e-)fietsen.
• Waarborgen van de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers door een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur.
• Realiseren van samenhangende, comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen.
• Realiseren van voldoende (veilige) stallingsvoorzieningen (inclusief laadpunten) bij de belangrijke fietsaantrekkende voorzieningen.
• Realiseren van veilige kruispunten. Utilitaire en recreatieve fietsroutes moeten gebiedsontsluitingswegen veilig kruisen.

5.1 Visie

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door het in stand houden en realiseren van veilige, comfortabele en snelle fietsverbindingen. Door het aanbieden van een fijnmazig fietsnetwerk is het mogelijk fietsen snel en aantrekkelijk te maken. Het aantrekkelijk

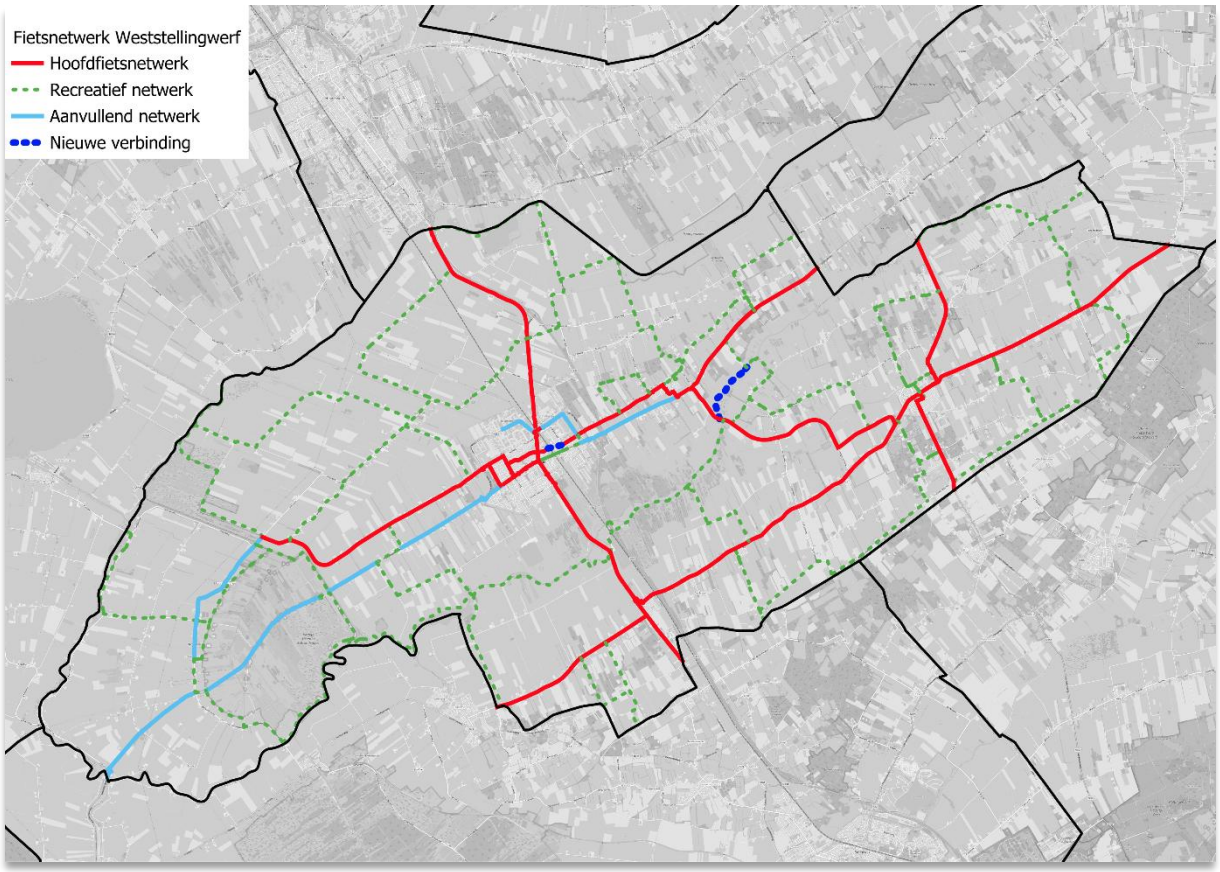
maken van de fiets gaat samen met het prioriteren van de fiets (voorrangssituatie) op rotondes en hoofdfietsroutes. In de huidige situatie is dit niet het geval.

Naast het verder verbeteren en vervolmaken van het netwerk krijgt ook het stallen van de fiets meer aandacht. Bij woningen, werklocaties maar zeker ook bij publiekaantrekkende functies (zoals scholen, winkels, sportvoorzieningen, station) zijn hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de ingang gewenst. Het eenvoudig en veilig stallen van de fiets moet vanzelfsprekend zijn!

Het is tot slot belangrijk om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Fietsen is leuk en gezond. Een fietsende werknemer is minder vaak ziek, heeft een betere conditie en is daardoor productiever dan een collega die met de auto komt. Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat consumenten op de fiets meer besteden bij de lokale detailhandel dan consumenten die met de auto komen. Dit geldt ook voor boodschappen doen. Fietsers halen weliswaar kleinere hoeveelheden dan automobilisten, maar komen vaker. De hiervoor geschetste visie is in lijn met het landelijke breed gedragen 'Toekomstbeeld Fiets' van de Fietsersbond.

5.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van de gemeente Weststellingwerf omvat alle wegen en paden die zijn opengesteld voor het fietsverkeer. Echter niet overal kunnen/zullen maatregelen worden getroffen en of nodig zijn. Het primaat ligt in eerste instantie bij de wegen en paden die fietsers intensief gebruiken: de hoofdfietsroutes. Veelal zijn dit de verbindingswegen tussen de kernen. Daarnaast zijn de recreatieve fietsroutes en aanvullende verbindingen van belang. De recreatieve fietsroutes zijn voor een groot deel onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Het aanvullende netwerk bestaat uit verbindingsroutes binnen kernen richting voorzieningen en tussen een hoofdfietsroute en een kern. Zowel het recreatieve netwerk als het aanvullende netwerk verwerken een mindere grote hoeveelheid



Figuur 11: Fietsnetwerk gemeente Weststellingwerf

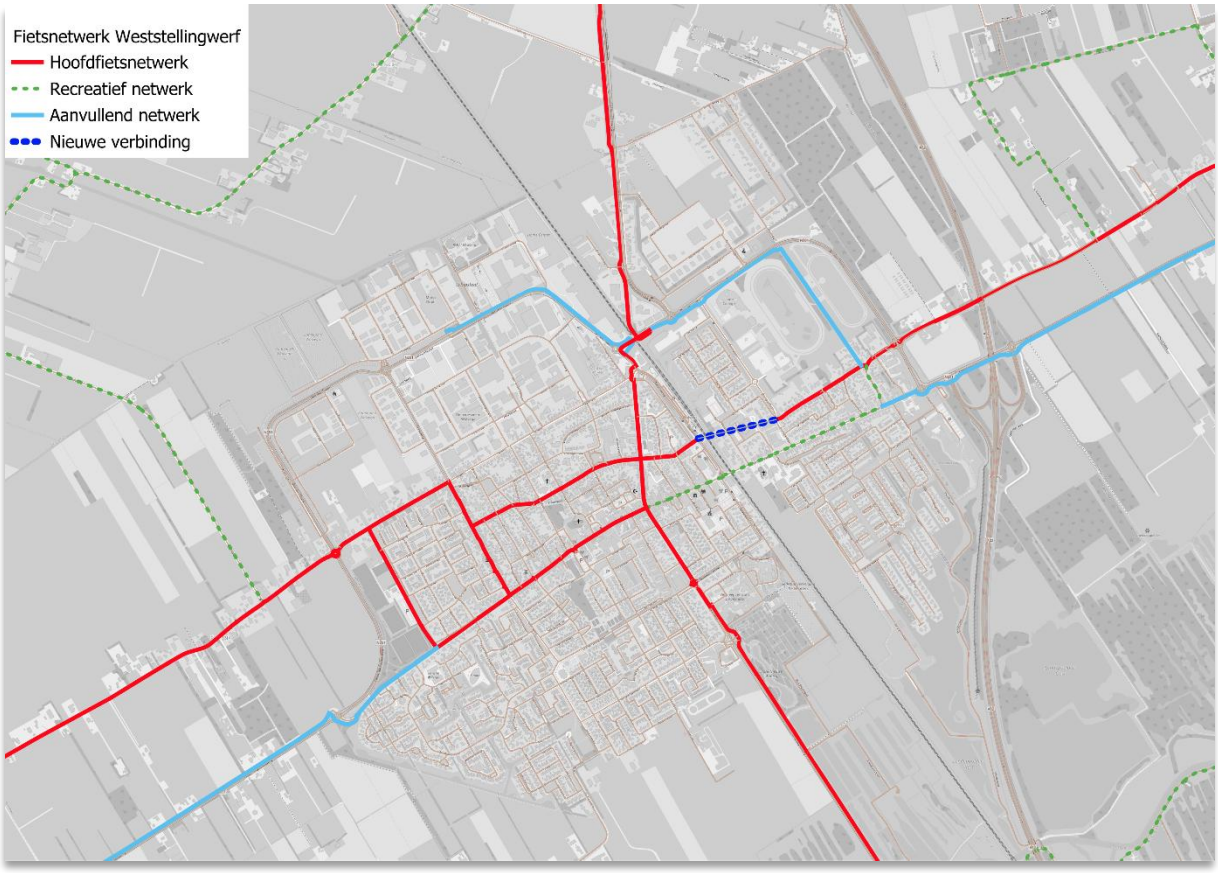
fietsers dan het hoofdfietsnetwerk. Het fietsnetwerk van Weststellingwerf is te zien in figuur 11.

5.2.1 Ontbrekende fietsverbindingen

Het fietsnetwerk zoals in figuur 11 is opgenomen verloopt voor een groot deel over bestaande wegen en fietspaden. Binnen het aangegeven netwerk ontbreken echter enkele verbindingen die het netwerk compleet maken. Daarnaast zijn niet alle routes voorzien van de gewenste fietsvoorzieningen (fietsstroken of fietspaden).

- ***Wolvega***

Zoals eerder in de analyse zichtbaar is geworden ligt vooral aan de oostkant van Wolvega een uitdaging rondom de fietsbereikbaarheid. Alle fietsers moeten nu gezamenlijk met het autoverkeer het spoor ter hoogte van de Lycklamaweg kruisen. Vanwege de hoge



Figuur 12: Fietsnetwerk kern Wolvega

intensiteit van het auto- en fietsverkeer zorgt dit voor een onveilige verkeersituatie en rijden veel fietsers over het trottoir. Een extra fietsverbinding tussen het ten oosten en ten westen van het spoor gelegen deel van Wolvega is dan ook gewenst. Vanwege de ligging van de belangrijke fietsaantrekkende voorzieningen in deze omgeving (Lindecollege en sportaccommodaties aan de oostzijde en het centrum van Wolvega aan de westzijde) ligt het zoekgebied voor deze verbinding in de omgeving van het NS Station. Binnen Wolvega ontbreken er verder geen verbindingen, maar zijn op diverse hoofdroutes geen (solitaire) voorzieningen (fietspaden of fietsstroken) voor fietsers aanwezig. Fietsers rijden hier op de rijbaan. Vooral op de zwaarder met autoverkeer belaste (ontsluitings)routes is het realiseren van een eigen voorziening voor fietsverkeer noodzakelijk om de fietsbereikbaarheid, de veiligheid en het comfort voor de fietser te verbeteren.

- ***Buitengebied***

In het buitengebied ontbreekt vooral een schakel tussen Noordwolde en Wolvega langs de Vinkegavaartweg vanaf de Kontermansweg. Vanwege de hoge snelheid, de verkeersintensiteit en het belang van deze route voor fietsende scholieren en toeristen, is het wenselijk om hier fietsvoorzieningen te realiseren. In het beste geval zal deze fietsverbinding via de Molenburen lopen. Dit is vanuit Noordwolde richting Wolvega namelijk de meest directe route. Om deze route aantrekkelijk te maken voor fietsers dienen er maatregelen getroffen te worden die voorkomen dat deze route als sluiproute wordt gebruikt door het auto- en landbouwverkeer.

Een deel van de hoofdfietsroutes loopt over huidige parallelwegen. Om de veiligheid op deze wegen te vergroten en conflicten tussen autoverkeer/landbouwverkeer en fietsers te vermijden dient het landbouwverkeer geweerd te worden van de parallelwegen en gebruik te maken van de hoofdrijbaan. Hierbij blijft er wel steeds een afweging nodig met betrekking tot de veiligheid van de landbouwvoertuigen, die meestal gerelateerd kan worden aan de geldende maximumsnelheid op de hoofdrijbaan.

5.2.2 Recreatief netwerk

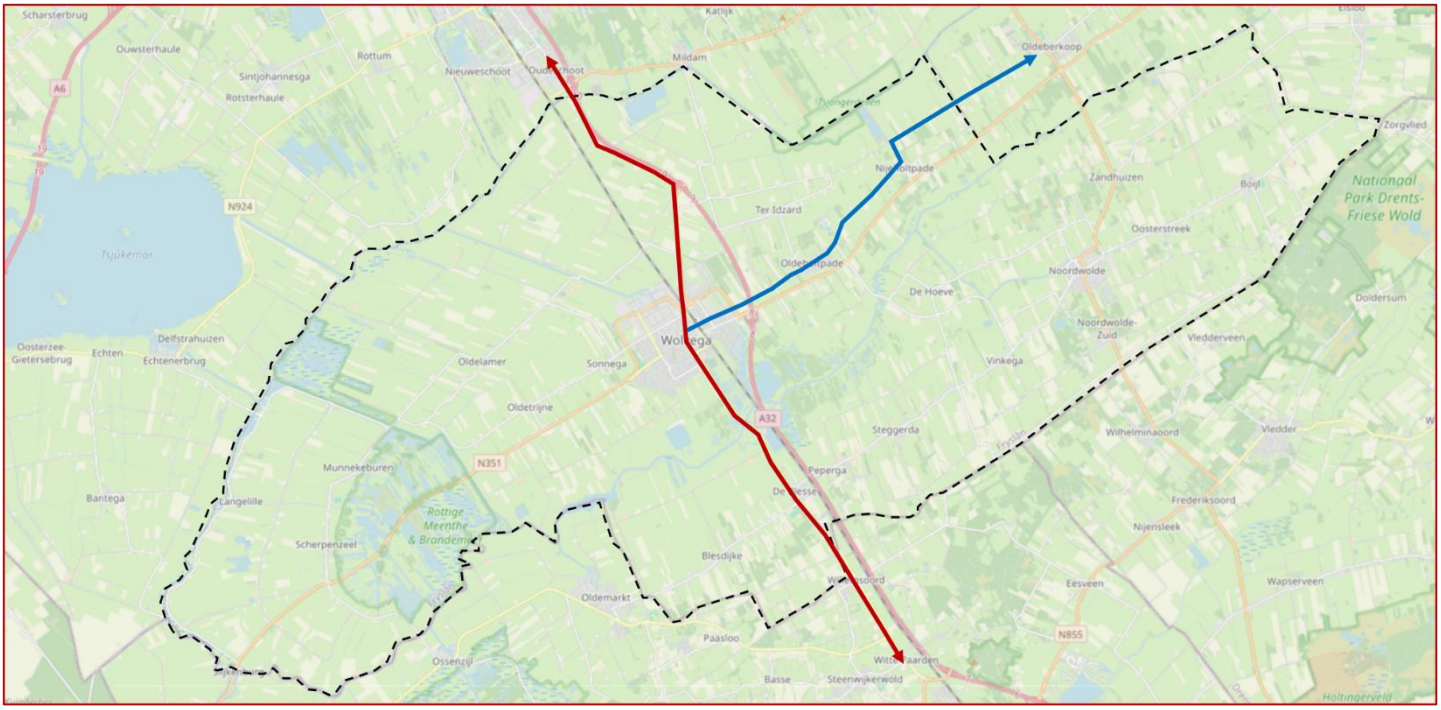
Een deel van de recreatieve fietsroutes valt samen met het hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk betreft de routes tussen woon-, werk- en winkelgebieden en routes naar bijvoorbeeld sportvoorzieningen. Deze routes dienen goed onderhouden te zijn, comfortabel en veilig. Ook dienen de routes optimaal te zijn ingepast binnen de landschappelijke kenmerken van het gebied.

Er is afstemming nodig tussen de verschillende recreatieve routes en aansluitingen en de categorisering van het wegen- en fietsnetwerk. Hierbij dienen de belangrijkste oversteeklocaties van recreatieve routes te worden getoetst op veiligheid. Deze oversteeklocaties bevinden zich veelal buiten de bebouwde kom waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog is. Zien en gezien worden is hierbij belangrijk. Uit de inventarisatie blijkt dat een aantal oversteeklocaties extra aandacht vraagt. Zoals de fietsoversteken van het Lindepad ter hoogte van de Steenwijkerweg en de Vinkegavaartweg. Het verbeteren van de oversteek valt samen het verlagen van de maximumsnelheid en het aanpassen van de huidige weginrichting.

5.2.3 Doorfietsroutes

Vanuit de provincie Friesland komt er steeds meer aandacht voor fietsroutes voor langere afstanden. De zogeheten ‘Doorfietsroutes’. Deze aantrekkelijke fietsverbindingen liggen tussen de grotere plaatsen en moeten een goed alternatief bieden voor de auto.

In Friesland is hiermee een begin gemaakt en ook voor Weststellingwerf liggen hier kansen, omdat er landelijk aandacht voor is en geld voor wordt vrijgemaakt. Het creëren van een snelle fietsverbinding vanuit Wolvega richting Heerenveen, Oosterwolde of Steenwijk helpt om het fietsgebruik in de regio te vergroten. De opkomst van snelle fietsen zoals de speed pedelec biedt kansen om de fietsbereikbaarheid te vergroten. Door de hogere snelheid kan dit voor forenzen een reden zijn om de auto te laten staan en steden als Steenwijk en Heerenveen al fietsend te bereiken. Binnen de provincie hebben deze trajecten de aandacht, maar om uiteindelijk van een streep op de kaart naar een daadwerkelijke fietsverbinding te komen, is nauwe samenwerking met de provincie en buurgemeenten nodig. Daarnaast ligt er de opgave om binnen de gemeente het fietsnetwerk op orde te krijgen, zodat de nieuwe routes hier naadloos op kunnen aansluiten. Hier ligt de hoogste prioriteit.



Figuur 13:Trajecten gewenste doorfietsroutes

5.3 Inrichting

Er zijn veel verschillende typen fietsen. Zowel qua snelheid als afmeting. Om voor alle fietsers voldoende ruimte te creëren worden vier basissituaties onderscheiden:

- Fietspaden: solitaire, vrijliggende en aanliggende (fietspad met kleine tussenberm) fietspaden in één of twee richtingen bereden;
- Fietsstraten: wegen waarbij de fietsers prioriteit krijgen boven de auto; auto/landbouwvoertuig is te gast;
- Fietsstroken: door rode stroken, voorzien van fietssymbool en markering hebben fietsers een eigen gedeelte op de rijbaan. Fietsstroken zijn minimaal 1,7 meter breed waardoor de fietser een meer prominente plek krijgt ten opzichte van de auto;
- Fietssuggestiestroken: Een (in afwijkende kleur vormgegeven) strook (niet rood) voorzien van markering. Hiermee wordt visueel, zonder juridische status, meer plaats geboden aan de fietsers in de weginrichting.

Het toepassen van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie van de weg en de fietsroute.

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstraat	Fietsstrook	Fietssuggestie-strook	Fietsers op de rijbaan
Buiten de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	80	●	-	-	-	-
Erftoegangsweg 1	60	●	-	●	●	-
Erftoegangsweg 2	60	-	●	-	-	●
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	50	●	-	-	-	-
Gebiedsontsluitingsweg	30	●	-	●	●	-
Erftoegangsweg 1	30	-	-	●	●	-
Erftoegangsweg 2	30	-	●	-	●	●

Figuur 14: Fietsvoorzieningen naar type weg

In figuur 14 is aangegeven welk type fietsvoorzieningen waar toepasbaar is. Voor de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) betekent dit dat vrijliggende fietspaden wenselijk zijn. Op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur zijn fietsstroken in beginsel de aangewezen voorziening. Op erftoegangswegen type 2 worden in principe geen fietsvoorzieningen toegepast. In bijzondere situaties is eventueel wel een vormgeving als fietsstraat denkbaar. Belangrijk is dat er in principe geen bestaande fietspaden worden opgeheven, ook al is dat op basis van de figuur 14 gewenst.

5.3.1 Voorrangssituatie

Zoals ook in de analyse naar voren is gekomen heeft de fietser binnen de gemeente Weststellingwerf op geen enkele locatie prioriteit boven het autoverkeer. Vooral binnen de bebouwde kom is dit opmerkelijk. De auto heeft de afgelopen decennia binnen de gemeente Weststellingwerf prioriteit gekregen. Om het fietsgebruik te stimuleren en vooral binnen de bebouwde kom het verplaatsen met de fiets aantrekkelijker te maken, is het wenselijk om de voorrangssituaties op wegen binnen de gemeente aan te passen, zodat de fietsers voorrang hebben. Dit geldt in de volgende situaties: doorgaande fietspaden (hoofdfietsroutes) die gebiedsontsluitingswegen kruisen en op rotondes. Dit doet zich vooral voor binnen de kern Wolvega.



Figuur 15:Rotondes en kruispunten in Wolvega binnen de bebouwde kom zonder fietsers in de voorrang

Voor het gehele netwerk zal worden vastgesteld waar nog aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn en waar kansen liggen om de fietsveiligheid en bereikbaarheid te

verbeteren. In het op te stellen uitvoeringsprogramma zal hiervoor een netwerkscan worden opgesteld.

5.3.2 Fietscomfort

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Het voorkomen van ongevallen waarbij fietsers betrokken raken is hoofdprioriteit. Het verbeteren van het fietscomfort draagt in grote mate bij aan het verhogen van het gebruik van de fiets. Een goede inrichting van het fietsnetwerk en fietsroutes voldoet aan de volgende kenmerken:

- Fietspaden worden in asfaltverharding uitgevoerd en voldoen wat betreft breedte en inrichting aan de landelijk geldende richtlijnen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW);
- Hoofdfietsroutes liggen (bij voorkeur) in de voorrang. Echter de veiligheid op de fietsroute heeft een hogere prioriteit dan de voorrangssituatie;
- Daar waar hoofdfietsroutes en recreatieve fietsroutes samenvallen met woonstraten wordt het aandeel autoverkeer zoveel mogelijk beperkt. Geparkeerde voertuigen mogen het fietsverkeer niet hinderen;
- Op kruispunten en oversteekplaatsen is er voldoende zicht van de automobilist op de fietsers;
- De bestaande fietsvoorzieningen dienen goed te worden onderhouden;
- Er wordt meer ruimte gecreëerd voor de fiets, ook als dat ten koste gaat van de auto en de doorstroming van autoverkeer (met uitzondering op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Dit bijvoorbeeld door het aanbrengen of verbreden van fietsstroken;
- Bij onderhoud en reconstructies van wegen is het comfort van de fietser en de uitstraling van de fietsroute een belangrijk aspect.

Door het fietsen comfortabeler te maken wordt ook winst geboekt in het voorkomen van ongewenst gedrag van fietsers. Fietsers die rekeninghouden met andere weggebruikers, maken het voor iedereen in het verkeer prettiger.

5.3.3 Sociale veiligheid

(Hoofd)fietsroutes moeten niet alleen verkeersveilig maar ook sociaal veilig zijn. Het aanbrengen van openbare verlichting is daarbij niet genoeg. De routes moeten door het tracé en de inrichting op alle momenten van de dag sociaal veilig zijn. Doordat LED verlichting minder strooilicht met zich meebrengt is het bij vervanging van verlichting langs wegen belangrijk dat er aandacht wordt gegeven aan de afstelling. Vooral op wegen met vrijliggende fietspaden waarbij de openbare verlichting zowel de rijbaan als het fietspad verlicht, is dit een aandachtspunt.

Donkere, onprettige locaties op een fietsroute moeten worden voorkomen. Fietstunnels en andere voorzieningen worden goed verlicht. Continuïteit in de route is belangrijk. Vanuit verkeersoogpunt is het wenselijk om het hoofdfietsnetwerk te verlichten. Maar hier spelen ook ecologische argumenten een rol. De prioriteit ligt om die reden op de hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom. En waar mogelijk wordt ook verlichting buiten de bebouwde kom aangebracht. Het onderdeel sociale veiligheid zal ook onderdeel uitmaken van de eerder genoemde in het uitvoeringsprogramma op te nemen netwerkscan.

5.4 Stallingsmogelijkheden

Om het fietsen te stimuleren is het, naast een goede fietsinfrastructuur, belangrijk dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn bij de herkomst- en bestemmingslocaties; bij openbaar vervoer haltes, winkelcentra, toeristisch rustplaatsen, scholen en bij sportvoorzieningen. Fietsers stallen daar hun fiets zonder risico op diefstal, vandalisme of andere kans op schade (omvallende fiets); dit is een van de voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik van de fiets als alternatief voor de auto.

Voor het aantal benodigde plaatsen om een fiets te stallen vormen de kentallen zoals opgenomen in Fietsberaad publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019 de basis. Voor de vormgevingseisen van parkeervoorzieningen ligt de basis in de richtlijn zoals opgesteld

door het CROW (Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren) en het Normstellend Document Fietsparkeersystemen van de Stichting FietsParKeur[4]. Dit keurmerk is opgesteld om de veiligheid en het gemak van fietsenstallingen te verbeteren. Ondanks dat FietsParKeur het uitgangspunt is, is maatwerk onontkoombaar vanwege de inpasbaarheid en budgettaire mogelijkheden.

Naast voldoende capaciteit is het van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Ook zorgen goede parkeerplekken voor een verbetering van de buitenruimte, doordat het aantal los-gestalde of rondslingerende fietsen wordt beperkt. In ruimtelijke (her)ontwikkelingsprojecten en herinrichtingen van de openbare ruimte wordt het fietsparkeren integraal onderdeel.

Bij de keuze voor een locatie gelden verder de volgende uitgangspunten. Stallingsvoorzieningen worden optimaal gebruikt als ze:

- Niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand circa 50 meter);
- Gesitueerd zijn aan de aanvoerroutes;
- Duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- Qua vormgeving (type beugels en stalling) voldoen aan de wensen van de parkeerder. Denk hierbij aan de toename van het aantal elektrische fietsen en bakfietsen;
- Beschikken over stopcontacten voor het opladen van elektrische fietsen. Alleen bij stallingsvoorzieningen waar (sociale)controle aanwezig is.

Om de verrommeling door gestalde fietsen in de dorpscentra tegen te gaan is het uitgangspunt om voor langparkeerders verschillende plekken aan te wijzen waar veel fietsen geclusterd geparkeerd kunnen worden. Daarnaast dient het stallen van de fiets te worden gefaciliteerd dicht bij de winkel voor een kort verblijf.

5.5 Stimuleren gebruik (elektrische) fiets

De gemeente Weststellingwerf heeft veel potentie om het aandeel van de (elektrische) fiets verder te vergroten. De komende periode wordt onderzocht bij welke doelgroepen een toename in fietsgebruik mogelijk is als vervanging van minder schone vormen van mobiliteit. Hiervoor zal een gericht en continu promotieprogramma worden opgesteld.

Fietspromotie wordt hierbij integraal benaderd vanuit maatschappelijke ontwikkelingen en relaties met andere beleidsvelden binnen de gemeente. Vanuit duurzaamheidsoogpunt wordt de elektrische fiets gepromoot en vanuit sociaal klimaat wordt ingezet op het fietsen door groepen zoals gepensioneerden en recreanten. Vanuit de link met gezondheid vindt promotie plaats met betrekking tot het fietsgebruik bij scholen en (sport)verenigingen.

Om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren zal actief worden gecommuniceerd. “Fietsen is leuk, gezond, snel en goed voor de wereld”.

Het stimuleren van het fietsgebruik vindt plaats op verschillende manieren:

- Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen (mensgericht);
- Incidentele communicatie en medewerking verlenen bij bijvoorbeeld het realiseren van oplaadpunten voor fietsers;
- In samenwerking met scholen stimuleren van fietsgebruik bij het halen en brengen van de kinderen.

[4] Onafhankelijk Keurmerk wat het gemak, de veiligheid en duurzaamheid van fietsenstallingen waarborgt en toetst. Hierin worden wensen van fietser, inkoper en beheerder meegenomen.

5.6 Acties thema fiets

- Uitvoeringsprogramma opstellen voor het aanpassen van de voorrang op rotondes, het instellen van voorrang op hoofdfietsroutes en het aanbrengen van fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hierbij ligt de eerste prioriteit bij de ontsluitingswegen in Wolvega;
- Opstellen van een uitvoeringsprogramma waarin landbouwverkeer wordt geweerd van parallelwegen die zijn aangeduid als hoofdfietsroute;
- In samenwerking met de provincie en de gemeenten Heerenveen en Steenwijkerland verkennen van de mogelijkheden om een comfortabele doorfietsverbinding (F32 en verbinding N351 richting Oosterwolde);
- Uitvoeren netwerkscan naar de inrichtingskenmerken en sociale veiligheid van fietsvoorzieningen met prioritering verbetermaatregelen;
- Verkenning uitvoeren naar kwaliteit en ligging stallingsvoorzieningen bij publiekaantrekkende voorzieningen;
- Onderzoek naar een nieuwe fietsverbinding tussen het centrum van Wolvega en het zwembad en Lindecollege (ongelijkvloerse spoorkruising);
- Onderzoek naar het doortrekken van de fietsverbinding tussen Wolvega en Noordwolde via, en in het verlengde van de Vinkegavaartweg;
- Opstellen promotiecampagne ten behoeve van stimulering fietsgebruik, aansluitend op regionale en landelijke campagnes.



6 Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Opgave: Het stimuleren van openbaar vervoer en deelmobiliteit
Speerpunten:
• Realiseren van goede voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten.
• Realiseren van hoogwaardige en goed bereikbare haltevoorzieningen.
• Meewerken aan nieuwe initiatieven om het openbaar vervoer in de haarvaten van het systeem te verbeteren.
• Streven naar betaalbaar OV voor mensen met een laag inkomen.

6.1 Visie

De trein en de bus vervullen een zeer belangrijke sociaal-maatschappelijke functie voor de gemeente Weststellingwerf. Een deel van de inwoners is voor mobiliteit afhankelijk van het openbaar vervoer. Het OV biedt daarnaast een duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan een leefbare gemeente waar iedereen meetelt en mee kan doen.

De afgelopen jaren versoberde het openbaar vervoer in Nederland. Covid-19 zette het openbaar vervoer verder onder druk. Vooral in landelijk gebied waar het aantal reizigers laag is heeft dit geleid tot een nog verdere afname van het vervoeraanbod. Het behoud van openbaar vervoer is onmisbaar om Weststellingwerf voor iedereen bereikbaar te houden.

Het is belangrijk dat de kernen binnen de gemeente ontsloten zijn. De grotere bij voorkeur met het reguliere streekvervoer, eventueel met een buurtbus of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer. De kleinere kernen kunnen gebruik maken van een buurtbus of een andere vorm van flexibel openbaar vervoer.

6.2 Gesprekspartner van de provincie Friesland

De provincie Friesland is de concessieverlener op het grondgebied van de gemeente Weststellingwerf. Dat betekent dat zij in de eerste instantie gaat over de routes, tarieven en frequentie van het openbaar vervoer. De directe invloed van de gemeente

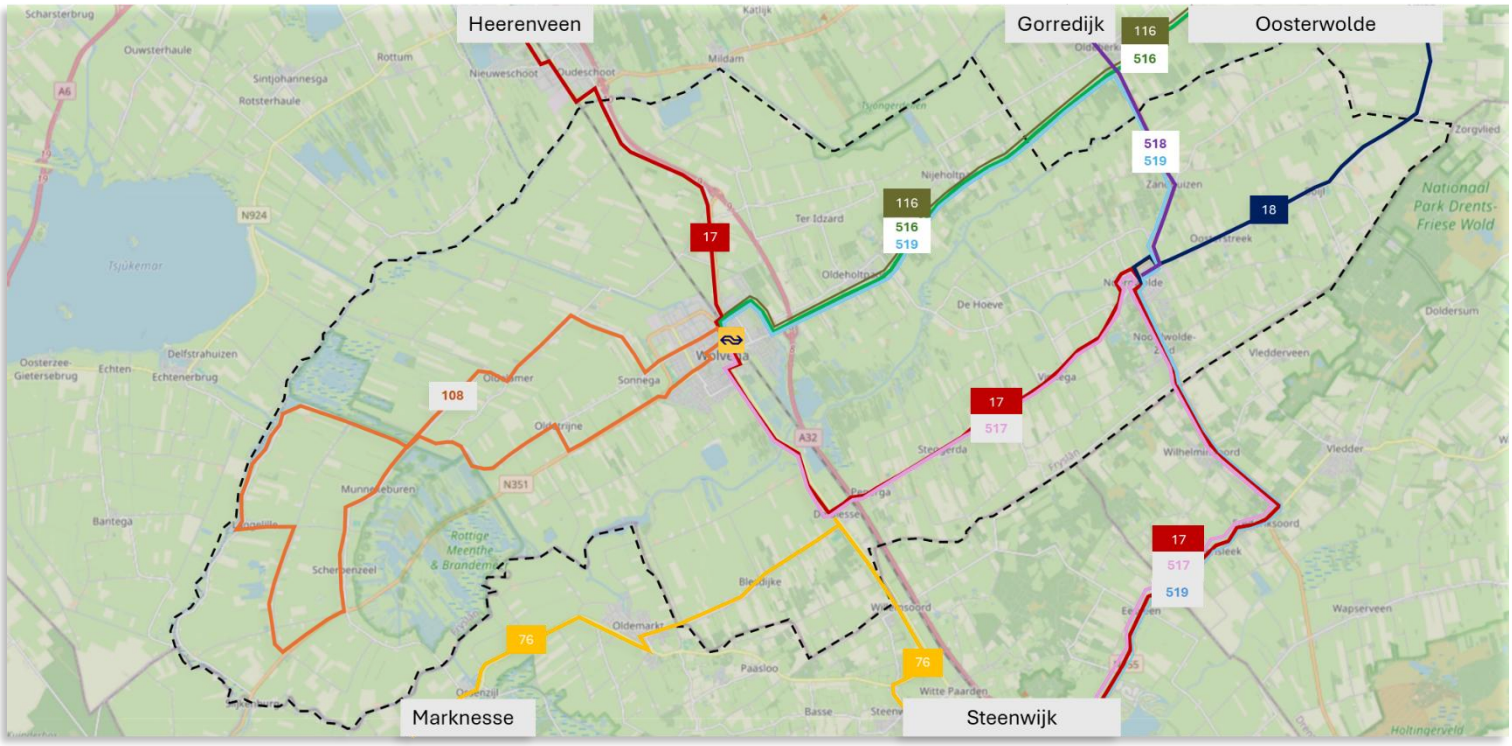
Weststellingwerf op het OV-beleid is beperkt. Gemeente Weststellingwerf is net als de andere Friese gemeenten gesprekspartner voor de provincie. Er wordt periodiek overleg gevoerd met de provincie (concessieverlener OV) over een toekomstbestendig OV met behoud van kwaliteit. Dit is een punt van aandacht en zorg. De nieuwe concessieperiode, die start in december 2024 en loopt tot 2034, biedt nieuwe kansen in het behouden en uitbreiden van de huidige verbindingen en de verduurzaming van het OV.

6.3 OV-netwerk en inrichting

De gemeente Weststellingwerf heeft een uitgebreid busnetwerk. Wolvega is naast de aanwezige busverbindingen ook nog verbonden met het treinnetwerk Zwolle-Leeuwarden. Hierdoor is het ov-aanbod in Wolvega aanzienlijk beter dan in omliggende dorpen. Alle dorpen worden direct ontsloten via een busverbinding. Alleen de Hoeve en ter Idzard zijn twee kernen zonder een OV-verbinding. De buslijnen met de meeste reizigers zijn buslijn 17 en 116. Buslijn 17 ontsluit de grootste kernen (de Blesse, Noordwolde en Oldeholtpade) met Wolvega en omliggende dorpen. Veel buslijnen komen samen bij het Vlechtmuseum in Noordwolde en rond station Wolvega waar veel busreizigers hun reis vervolgen met de trein.

Een OV-vriendelijke weginrichting

Voor het openbaar vervoer is een vlotte doorstroming en een comfortabel te berijden weg belangrijk. Op wegen die onderdeel zijn van het OV-netwerk worden minder (heftige) fysieke snelheidsremmende maatregelen getroffen die rekening houden met het OV-gebruik. Als fysieke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn binnen het OV-netwerk, wordt bij voorkeur voor dezelfde maatregelen gekozen als die de voorkeur hebben voor landbouwverkeer. Die zijn het meest geschikt voor grote, lange en/of zware voertuigen.



Figuur 16: Netwerk openbaar vervoer Weststellingwerf

6.3.1 Buurtbus

De buurtbus (lijn 108) is naast het reguliere openbaar vervoer in de gemeente een belangrijke en onmisbare aanvulling. De lijn van en naar Wolvega langs onder andere Munnekeburen, Langelille en Oldetrijne verbindt alle kleine kernen in de westhoek van de gemeente. De buurtbus heeft vooral een verbindende functie voor scholieren die op school zitten in Wolvega of die in Wolvega op de trein stappen richting Heerenveen of Steenwijk. Ook gebruiken inwoners die niet (meer) de mogelijkheid hebben om met de auto te gaan de buurtbus als verbinding richting het centrum van Wolvega. Om de kleine kernen ook in de toekomst bereikbaar te houden is het belangrijk dat de buurtbus in stand wordt gehouden. In samenwerking met de provincie zal de gemeente zich daarvoor blijven inzetten. Het in stand houden van een grote groep vrijwilligers is hierbij onmisbaar.

6.4 Lelylijn

De ontwikkeling van de planvorming rondom de Lelylijn is in volle gang. In het najaar van 2024 wordt er besloten of er een MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur)-verkenning wordt opgestart voor de uitvoer van de Lelylijn. Omdat er nog geen duidelijkheid is over het definitieve tracé (en de mogelijke realiseringstermijn) is lastig in te schatten welke effecten de mogelijk realisatie van de Lelylijn heeft op de bereikbaarheid van Weststellingwerf. Het is daarom van belang de vinger aan de pols te houden met betrekking tot deze ontwikkeling.

6.5 Kwaliteit OV-voorzieningen

De gemeente draagt zorg voor de kwaliteit van de haltevoorzieningen langs de wegen. Het streven is erop gericht om de haltes voor iedereen toegankelijk te maken, voor zover dat nog niet het geval is.

- Halteperrons worden op de juiste hoogte gebracht om in- en uitstappen makkelijker te maken;
- Haltes zijn goed bereikbaar en voorzien van logische looproutes die vrij zijn van obstakels.

6.6 Doelgroepenvervoer en nieuwe vervoervormen

Er zijn diverse vormen van doelgroepenvervoer in de gemeente, Verzorgd door bijvoorbeeld een zorgverzekeraar, school of oudereninstelling. De Griffioenbus die ouderen binnen de gemeente voor een vast bedrag vervoert is hiervan een voorbeeld. Deze vorm van mobiliteit is belangrijk voor de bereikbaarheid van ouderen in de gemeente.

Vanuit de samenleving of via ondernemers kunnen nieuwe vormen van gezamenlijk vervoer tot stand komen. Indien nodig kan de gemeente de totstandkoming van het initiatief faciliteren of voorzieningen treffen (denk aan via een verkeersbesluit een parkeerplaats instellen). In ieder geval wordt er gestreefd naar een adequaat systeem van openbaar en/of collectief doelgroepenvervoer.

6.7 Deelmobiliteit

Mensen die een auto delen maken veel minder autoritten. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt daarom bij aan een lager autogebruik- en bezit. Naast de deel-auto zijn ook andere vormen van deelmobiliteit van belang. Hier ligt in eerste instantie een kans bij station Wolvega. Door in te zetten op de plaatsing van deelfietsen (OV-fiets) kan worden aangesloten bij de wensen van de NS. Er is met het plaatsen van een deelauto op station Wolvega een eerste stap gezet in het aanbieden van deelmobiliteit in Wolvega. Daarnaast is er al meerdere jaren een elektrische buurtauto beschikbaar in de omgeving van Noordwolde. De mogelijkheden/wensen met betrekking tot de uitbreiding hiervan dienen ander te worden verkend.

6.7.1 Smart Mobility

Op het gebied van Smart Mobility zijn er steeds meer ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Mobility as a Service (MaaS);
- Informatievoorziening;
- Mobiliteitsmanagement en gedragsverandering.

Binnen de gemeente is er op dit vlak nog weinig ontwikkeling. Wel wordt de vinger aan de pols gehouden en wordt indien gewenst aangesloten op initiatieven binnen de regio.

6.7.2 Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs maken het makkelijker en leuker om te kiezen voor duurzame vervoerswijzen. De belangrijkste functies van een hub zijn:

- overstappen makkelijker maken bij multimodaal personen- en goederenvervoer;
- het bundelen van vervoerstromen en de clustering van voorzieningen;
- het faciliteren van deelmobiliteit en elektrificatie van vervoer.

Het station in Wolvega is al een hub (P+R), welke mogelijk met meer deelvervoer kan worden uitgebreid.

6.8 Acties thema OV en deelmobiliteit

- Lobby bij de provincie en vervoerder om het bestaande niveau van het openbaar vervoer in stand te houden en mogelijk uit te breiden;
- Onderzoek naar nut en noodzaak van het toevoegen van bushaltes aan bestaande lijnvoering;
- Onderzoek naar de kwaliteit van de haltevoorzieningen en de mogelijkheden om deze te optimaliseren en daar waar nodig toe te voegen (perronhoogte, stallingen, abri's, toegankelijkheid). Hierbij wordt prioriteit gegeven aan haltes met veel instappers;
- Verkennen mogelijkheden van het gemeentebreed faciliteren van deelmobiliteit en alternatieve vervoerconcepten in verschillende kernen;
- Stimuleren initiatieven op het gebied van aanvullend lokaal openbaar vervoer;
- Uitbreiden aanbod deelmobiliteit NS-station Wolvega door nauw in contact te blijven met NS en de behoefte aan te kaarten.

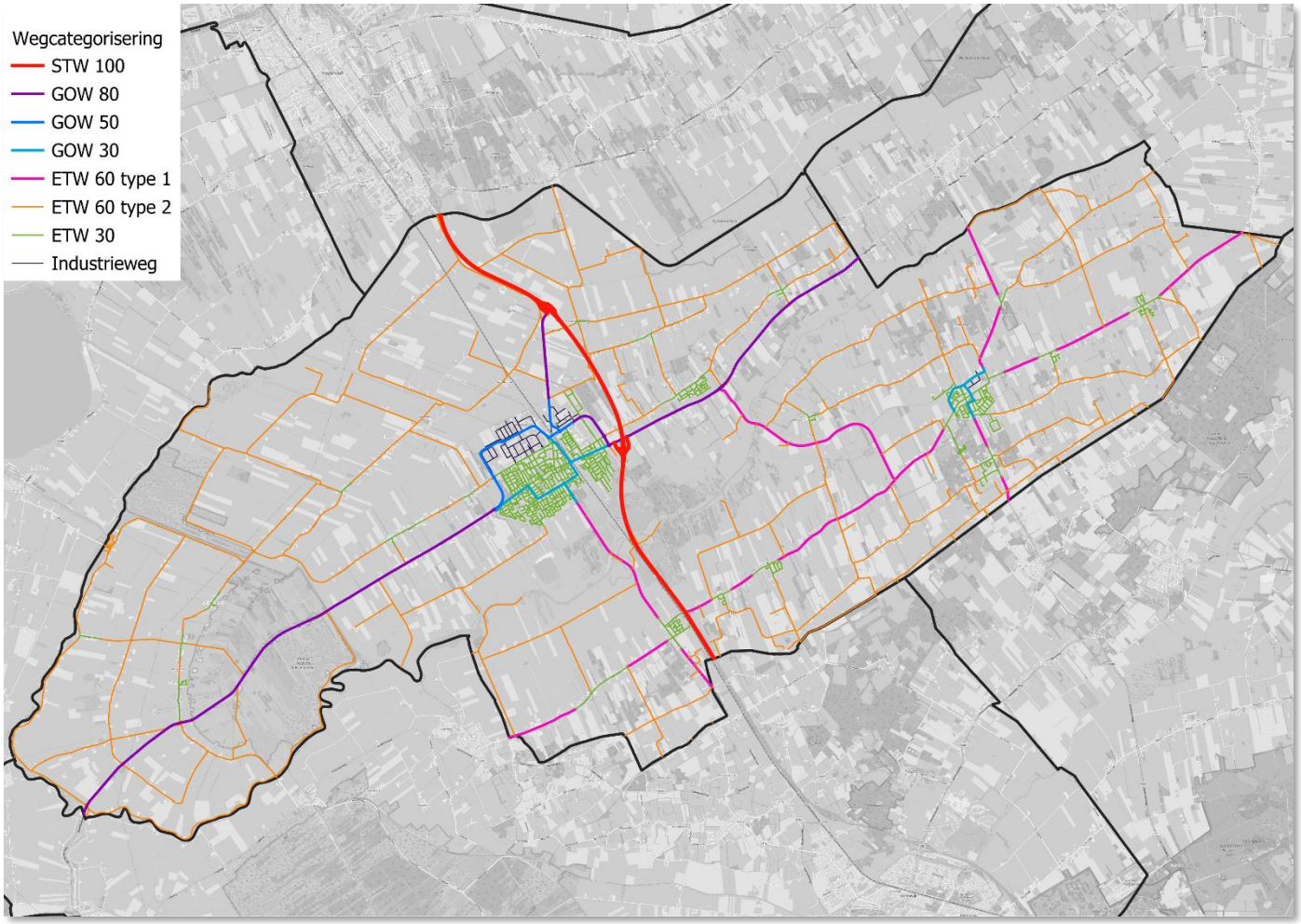


7 Auto

Opgaven: - Een duurzaam veilige indeling en inrichting van het wegennet - Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van Wolvega - Een goede parkeerbalans in de centra en woongebieden
• Er wordt een risicogestuurde aanpak gehanteerd volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegen en kruispunten met een groot veiligheidsrisico krijgen prioriteit. Wegen worden herkenbaar ingericht volgens het gewenste snelheidsbeeld.
• Er is sprake van een goede doorstroming op de hoofdwegen, waardoor weggebruikers worden gestimuleerd om van deze routes gebruik te maken.
• Doorgaand verkeer door de kernen wordt ontmoedigd. Bij knelpunten wordt gezocht naar een oplossing, waarbij de prioriteit niet ligt op het verbeteren van de doorstroming.
• Een maximumsnelheid van 30 km/u in de kom is de standaard. Bij hogere maximale snelheden in de kom worden fietsvoorzieningen aangebracht.
• Het gebruik van stiller en schoner gemotoriseerd verkeer wordt gestimuleerd. Het aantal oplaadpunten neemt toe en mogelijkheden voor autodelen worden gestimuleerd.
• Bij (ver)nieuw(en van) parkeerplaatsen wordt bij voorkeur gekozen voor waterdoorlatende verharding. Zo kan regenwater beter worden afgevoerd.
• Bestaande parkeerplaatsen worden optimaal benut. Een goede en duidelijke parkeerroute kan hierin een rol spelen.
• Voor locaties met een hoge parkeerdruk wordt ingespeeld op een optimale verdeling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het gebruik van duurzame alternatieven kan de parkeerdruk laten afnemen.

Inwoners van kleinere kernen zijn voor veel voorzieningen aangewezen op de grotere kernen (Wolvega en Noordwolde). Dit heeft tot gevolg dat de (elektrische) auto een belangrijk vervoermiddel is en naar verwachting ook blijft. Een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen is dan ook van belang. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen in omliggende gemeenten. In dit hoofdstuk komt de autobereikbaarheid van de gemeente Weststellingwerf aan de orde.

7.1 Wegencategorisering



Figuur 17: Toekomstige wegencategorisering Weststellingwerf

Het gecategoriseerde wegennet is weergegeven in figuur 17. Deze visie vormt het vertrekpunt voor te nemen maatregelen op een weg en in de omgeving. De wegencategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet. Hierdoor ontstaat voor weggebruikers een herkenbaar en veilig wegennet. Het proces om te komen tot de categorisering staat beschreven in bijlage II.

In de basis zijn er drie typen wegen:

- Stroomweg (STW);
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW);
- Erftoegangsweg (ETW).

Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het verbinden en ontsluiten van het autoverkeer. Op erftoegangswegen ligt de nadruk op het verblijven en uitwisselen van verkeer.

De A32, N351, N353, de Heerenveenseweg, en Steenwijkerweg vormen gezamenlijk de dragers van het netwerk. Hierop zijn de grote stromen gemotoriseerd verkeer gebundeld en wordt het doorgaande verkeer gefaciliteerd. De wegen in het gebied grenzend aan deze wegen worden idealiter alleen gebruikt door (inter)lokaal verkeer van en naar de verschillende kernen zoals Wolvega, Noordwolde, de Blesse, Boijl en Scherpenzeel. De verbindende wegen binnen de kom zijn als GOW30 gecategoriseerd.

7.1.1 Wolvega

Binnen Wolvega is een duidelijke verkeerstructuur terug te zien. De stroomweg A32 ligt aan de oostkant van Wolvega. Het grootste deel van het verkeer bevindt zich dan ook aan deze zijde van de kern. Rondom Wolvega bevindt zich aan de noordkant een rondweg die het doorgaande verkeer vanuit de westhoek van de gemeente om de kern heen leidt. Ook de Heerenveenseweg komend vanaf de afslag Wolvega-Noord is een belangrijke ontsluitingsweg van Wolvega richting de A32. Binnen de kern Wolvega liggen de ontsluitingswegen rondom het centrum (Stationsweg-Spoorlaan-Geraniumstraat-Oranje Nassaulaan en Julianaweg). Deze wegen verbinden de Om den Noort en de Steenwijkerweg met de omliggende woonwijken en het centrum. De Hoofdstraat West, Lycklamaweg en Grindweg zijn belangrijke inprikkers die veel verkeer afwikkelen.



Figuur 18: Toekomstige wegencategorisering Wolvega

Door het ontbreken van een duidelijke doorgaande route aan de zuidkant van Wolvega wordt veel verkeer afgewikkeld over wegen binnen de kern. Deze wegen zijn relatief smal. Er wordt op sommige delen langs de rijbaan geparkeerd en er staan woningen op korte afstand. Ook rijdt op deze wegen veel fietsverkeer, zonder dat hiervoor voorzieningen zijn aangebracht. Het gaat hier om de Julianaweg, Oranje Nassaulaan, Geraniumstraat, Spoorlaan, Hoofdstraat-West en Lycklamaweg. Door de belangrijke ontsluitende functie van deze wegen en het ontbreken van een alternatieve route zal de verkeersintensiteit hier

hoog blijven, tenzij nieuwe alternatieve infrastructuur kan worden gerealiseerd. Dit zal echter niet op korte termijn het geval zijn.

Het grootste doel op deze wegen is voor de korte en middellange termijn dan ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij de relatief hoge intensiteiten geaccepteerd (zullen moeten) worden. Het is wenselijk om deze wegen allen aan te duiden als GOW 30, waarbij de ontsluitingsfunctie gehandhaafd blijft, maar de snelheid omlaag gaat en er daardoor kansen ontstaan om de oversteekbaarheid en fietsveiligheid te verbeteren. De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn allen als erftoegangsweg 30 aangeduid, dit blijft onveranderd.

De Grindweg is de verbinding tussen de Hoofdstraat West en de Om den Noort. Het deel tussen de Om den Noort en de Keiweg is onderdeel van het bedrijventerrein, waardoor hier veel vrachtverkeer rijdt. Het deel tussen de Keiweg en de Hoofdstraat West is ingericht als woonstraat. De gehele Grindweg is een belangrijke ontsluitingsroute voor het zuiden en westen van Wolvega. Vooral voor het deel van de Grindweg dat als woonstraat is ingericht, is het ongewenst dat hier zo veel verkeer rijdt. Het zou wenselijk zijn als dit verkeer wordt afgewikkeld via de rotonde Om den Noort-Hoofdstraat West. De Grindweg tussen de Hoofdstraat West en de Keiweg is dan ook aangeduid als erftoegangsweg. Dit biedt mogelijkheden om een knip aan te brengen in de Grindweg ter hoogte van de Keiweg, waardoor dit deel van de Grindweg wordt ontlast van doorgaand autoverkeer en beter als (hoofd)fietsroute kan worden ingericht.

7.1.2 Noordwolde

In de kern Noordwolde wordt het meeste verkeer afgewikkeld over de N353 (Industriestraat-Dominee Reitsmastraat-Dokter Mulderstraat).
Deze hoofdader loopt van zuid naar noord dwars door het dorp. Een groot deel van deze route is ingericht als 30 km/uur zone. Het doorgaande verkeer zorgt hierdoor voor zo min mogelijk overlast, maar kan zonder veel obstakels het dorp doorkruisen. Door de belangrijke doorgaande functie is deze weg dan ook als GOW 30 aangeduid en zal als zodanig moeten worden ingericht. Aan de noordzijde van Noordwolde heeft de Geldering een doorgaande functie. Deze weg is ook nog als 50 km/uur weg aangeduid. Het is vanwege de veiligheid en overlast voor omwonenden wenselijk om de snelheid hier terug te brengen naar 30 km/uur. Omdat het wel wenselijk is om de doorgaande functie te behouden is deze weg als GOW 30 aangeduid. Doordat aan de zuidkant van Noordwolde geen geschikte verbinding aanwezig is, blijft het sturen van het verkeer via de Geldering wenselijk, hierdoor blijft de overlast op omliggende wegen zoals de Haenepolle, Mauritsweg en Elsweg beperkt. De Hoofdstraat West blijft ook onderdeel van de ontsluitingsroute van Noordwolde, maar is vanwege de aanwezige klinkerverharding en de korte afstand van de woningen op de weg minder geschikt als ontsluitingsweg. Het kan niet worden voorkomen



Figuur 19: Toekomstige wegencategorisering Noordwolde

dat veel bestuurders hier de kern binnenrijden, maar deze weg wordt wel gecategoriseerd als een erftoegangsweg.

7.1.3 Overig Weststellingwerf

De belangrijkste doorgaande wegen in Weststellingwerf zijn in veel gevallen nog aangeduid als GOW 80 km/uur. In het toekomstige netwerk zijn uitsluitend de Provincialeweg N351 en een deel van de Heerenveenseweg aangeduid als GOW 80. De Heerenveenseweg heeft een belangrijke ontsluitende functie voor het verkeer van en naar Wolvega richting de A32. Om het verkeer richting Heerenveen zoveel mogelijk te sturen via afslag Wolvega-Noord en hierdoor de Lycklamaweg te ontlasten, blijft het wenselijk om de maximumsnelheid hier 80 km/uur te houden.

Er zijn in de gemeente nog meerdere wegen waar in de huidige situatie een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur. Dit geldt voor de Steenwijkerweg, Hoofdstraat - West/Noordwolderweg/Steggerdaweg/Pepergaweg, Vinkegavaartweg en de Boijlerweg. Deze wegen hebben een belangrijke ontsluitingsfunctie, maar vanwege de vele aanliggende woningen, aanwezigheid van landbouwverkeer en omgevingskenmerken zoals bomen en smalle bermen is het wenselijk om deze wegen af te waarderen naar een 60 km weg. Omdat deze wegen ondanks de snelheidswijziging door veel verkeer gebruikt worden zijn deze wegen aangeduid als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type I. Op deze wegen is het dan ook wenselijk dat er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Overige wegen buiten de kom zijn aangeduid erftoegangsweg type II.

7.2 Verbinding op de lange termijn Wolvega

Uit de analyse blijkt dat de maximale capaciteit van het wegennet aan de oostkant van Wolvega in de spitsuren wordt benaderd. De beperking van twee spoorwegovergangen zorgt ervoor dat de ontsluiting van Wolvega zeer kwetsbaar is. Dit is niet oplosbaar zonder ingrijpende maatregelen. De rotonde bij de onderdoorgang heeft vanwege de verdiepte ligging nagenoeg geen mogelijkheden tot uitbreiding en ook meer verkeer leiden via de Lycklamaweg is vanwege de omgevingskenmerken geen optie.

Voor de langere termijn is de ontsluiting richting de A32 een belangrijk aandachtspunt. Een onderzoek naar de mogelijkheden van een rondweg of een nieuwe aansluiting op de A32 aan de zuidzijde van Wolvega is om die reden onderdeel van het nog op te stellen uitvoeringsprogramma. Hierbij is het van belang om te onderzoeken welk effect een nieuwe zuidelijke verbinding heeft op de ontlasting van de Lycklamaweg, Spoorlaan en Geraniumstraat in Wolvega. Het is evident dat mogelijke verdere ruimtelijke ontwikkelingen bij deze zoektocht moeten worden betrokken.

7.3 Passende weginrichting

Belangrijk bij de inrichting van de wegen is dat deze zo vormgeven worden dat weggebruikers weten wat er van hen verwacht wordt. Hierbij wordt aangesloten op de landelijke lijn van Duurzaam Veilig (zie bijlage II).

Voor de 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom geldt dat getracht wordt om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de geldende inrichtingseisen. Via een risicogestuurde aanpak en door te kijken naar de onderhoudsplanning wordt de prioritering van de aan te pakken wegen bepaald.

Binnen de bebouwde kom liggen relatief veel wegen die nog geen eenduidige wegfunctie hebben. De aandacht gaat dan vooral uit naar de GOW 30's. Deze wegen hebben in de basis een ontsluitende functie met veel verkeer, maar er vindt ook veel uitwisseling plaats door oversteekbewegingen of naar aanliggende bestemmingen. In veel gevallen is er ook sprake van relatief veel fietsverkeer. Op deze wegen krijgt de fietsers een nadrukkelijke positie op de weg met een lagere snelheid van het autoverkeer.

7.3.1 Verkeersvoorzieningen

Bij de afweging om een snelheidsremmende maatregel aan te brengen hanteert de gemeente verschillende voorwaarden. Snelheidsremmende maatregelen zijn kostbaar en dienen zodoende zorgvuldig te worden toegepast. Er is sprake van maatwerk. Voorwaarden waaraan minimaal voldaan moet worden zijn:

- De V85-waarde (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) ligt structureel 10 km/uur hoger dan de geldende maximumsnelheid;
- Er heeft één of meerdere keren een snelheidsdisplay gehangen welke niet het gewenste effect heeft gehad;
- De maximumsnelheid wordt duidelijk aangegeven door middel van bebording;
- (Diverse) omwonenden/weggebruikers hebben hierover melding gedaan en dit is ook geconstateerd door de verkeerskundige.

Bij de inrichting van 30 en 60 km/uur zones worden in eerste instantie geen fysieke snelheidsremmende maatregelen aangebracht. De snelheidsremmende maatregelen vormen hinderlijke obstakels voor de hulpdiensten, openbaar vervoer en het landbouwverkeer. Bij de inrichting van 30 en 60 km/uur zones is onderstaande voorkeursvolgorde van toepassing:

1. wettelijke maatregelen (verkeersregels, bebording (dwingende) markering);
2. educatieve maatregelen;
3. licht attentie verhogende maatregelen;
4. versmallingen en chicanes;
5. plateaus (op kruispunten);
6. verkeersdrempels.

In eerste instantie worden dus alleen de *wettelijke maatregelen* doorgevoerd. Zoals het aanpassen van de maximumsnelheid of de voorrangsregeling. Als de wettelijke maatregelen niet leiden tot het gewenste verkeersgedrag worden *educatieve maatregelen* getroffen. Bijvoorbeeld in de vorm van voorlichting of campagnes. Wanneer blijkt dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn, worden als eerste *licht attentieverhogende* maatregelen aangebracht. Bij het nemen van deze maatregelen heeft het gebruik van landschappelijke elementen de voorkeur. Ook kan wegmarkering onderdeel uitmaken van deze maatregelen.

Landschappelijke en ruimtelijke elementen op en langs de weg worden ingezet om het rijgedrag te beïnvloeden. Door middel van beplanting lijkt het alsof de weg smaller is. In situaties waarin ook de attentieverhogende maatregelen geen effect hebben of niet mogelijk zijn, worden in lange rechtstanden *wegversmallingen en/of as-verschuivingen* aangebracht.

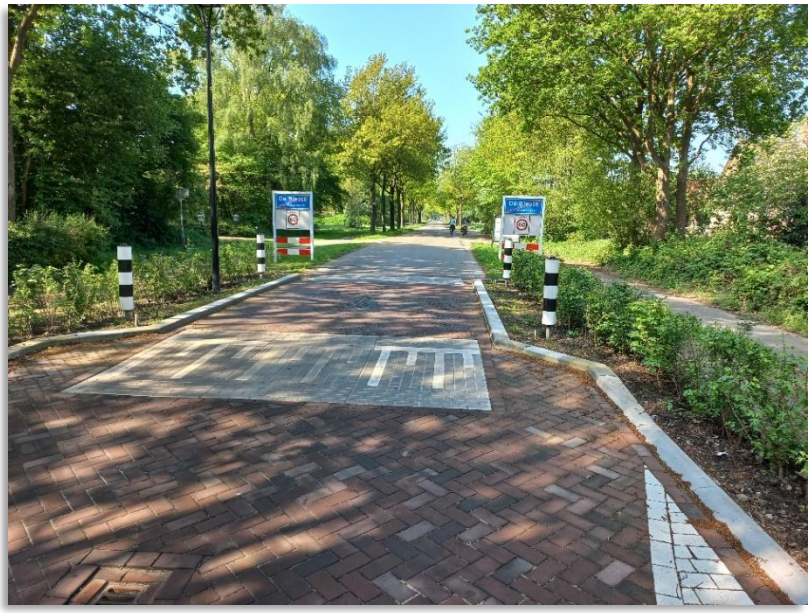
Bij het nemen van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus gelden de volgende voorwaarden:

- De dichtheid van het aantal snelheidsremmende maatregelen is op het gehele wegvak voldoende gespreid volgens richtlijnen van het CROW;
- De kruispuntplateaus zijn zodanig vormgegeven dat er voor de voetganger ook ruimte ontstaat om op gelijk niveau over te steken;
- De locatie van de snelheidsremmende voorziening veroorzaakt geen trillingshinder volgens de daarvoor geldende richtlijnen;
- Er is vastgesteld dat geen onevenredige hinder ontstaat voor hulpdiensten, openbaar vervoer, vracht- en landbouwverkeer.

Voor de aanleg van drempels of plateaus worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd. Het is belangrijk dat de effectiviteit van dergelijke snelheidsremmende maatregelen in de hele gemeente hetzelfde is. En dat deze ook hetzelfde zijn vormgegeven.

7.3.2 Snelheidsovergangen komgrenzen

Overgangen van snelheids-regimes, bij de verblijfs-gebieden, maar vooral bij de bebouwde komgrenzen, moeten duidelijk herkenbaar zijn. Komgrenzen moeten een dwingend karakter hebben om de snelheid aan te passen. Ook binnen de bebouwde kom zijn er snel-heidsovergangen. Daar waar mogelijk wordt hier extra aandacht aan besteed.



Figuur 20:Gewenste inrichting bebouwde komgrens

Een komgrens is een (verkeers)technische inrich-ting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag nood-zakelijk is vanwege het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Het ontbreken van eenduidige aanbevelingen voor de locatie en de inrichting van komgrenzen, heeft ertoe geleid dat de komgrenzen in de gemeente lang niet altijd aan dit doel beantwoorden. De bestaande knelpunten hebben te maken met de locatie en de inrichting van de komgrens. Een onjuiste komgrenssituatie doet zich voor als:

- er slechts spaarzame bebouwing aanwezig is;
- de bebouwing zich op te grote afstand van de weg bevindt;
- er slechts eenzijdige bebouwing in een lage dichtheid aanwezig is;
- de omvang van de bebouwing (te) klein is;
- er door aanleg van geluidwallen geen zichtrelatie met bebouwing is.

Ook al ligt de komgrens op de goede locatie, dan nog kan de komgrens niet het gewenste effect hebben. Soms hangt dat samen met de situatie ter plaatse, bijvoorbeeld met slechte zichtbaarheid in een bocht of vlak achter een rotonde. In andere gevallen 'valt de komgrens weg' in de omgeving of wordt ter plaatse van de komgrens het verkeer onvoldoende duidelijk gemaakt dat ander gedrag gewenst is. In de gemeente gaat het bijvoorbeeld om de volgende overgangen: Steggerdaweg en Pepergaweg in Steggerda, Hoofdstraat West en Oldeberkoperweg in Noordwolde, Zandhuizerweg in Zandhuizen, de Meenthe in Wolvega en de Kontermansweg in de Hoeve.

Daarnaast kan de grens als knelpunt worden ervaren omdat:

- er geen of te weinig gebruik wordt gemaakt van inrichtingselementen die de komgrens kunnen accentueren;
- er te weinig inleidende maatregelen zijn toegepast;
- binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde wegprofiel is toegepast.

Op de komgrens moet het voor weggebruikers duidelijk zijn dat zij hun gedrag moeten aanpassen. Voorwaarde voor het goed functioneren van de komgrens is dat aan beide

zijden van de komgrens de weg is ingericht overeenkomstig de bij de wegcategorie passende snelheid.

Bij een overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg wordt de overgang bij voorkeur uitgevoerd als kruispunt. Dit zal echter niet in alle situaties mogelijk zijn.

Richtlijn komgrenzen
Komgrenzen moeten, zowel wat betreft vormgeving als locatie, voldoen aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Daarnaast gelden de volgende richtlijnen, opgesteld door het CROW:

- Ter plaatse van de komgrens heeft de weggebruiker een zichtrelatie met bebouwing.
- De locatie van de komgrens beantwoordt aan het verwachtingspatroon van weggebruikers (herkenbare en uniforme situaties);
- De komgrens is duidelijk herkenbaar;
- De omgevingskenmerken ondersteunen de locatie en het (verkeers)technisch ontwerp van de komgrens;
- De komgrens is afgestemd op het karakter van de aangrenzende bebouwing;
- Het gebruik van aanvullende omgevingskenmerken is afgestemd op de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten;
- Het aantal oplossingen is beperkt en uniform;
- De vormgeving bewerkstelligt het gewenste (snelheids)gedrag bij de weggebruiker;
- De komgrens levert geen beperking van de berijdbaarheid op voor de weggebruikers;
- De verkeerskundige functie is bepalend voor de vormgeving van de komgrens (‘vorm volgt functie’).

De gemeente heeft vooralsnog geen standaard ontwerprichtlijn voor het realiseren van een uniforme komgrens. In de komende periode wordt op basis van een aanvullende inventarisatie een standaard vormgeving uitgewerkt. Dit resulteert vervolgens in een verbeterplan voor de inrichting van de bestaande komgrenzen.

7.3.3 Hulpdiensten

Op inrichtingsniveau wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken die gelden voor de hulpdienstenroutes. De hulpdiensten dienen zoveel als mogelijk en zo lang mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. Op de routes worden passende verkeers(remmende)maatregelen toegepast, die voor de verschillende hulpdiensten acceptabel zijn. De voorkeur voor maatregelen op deze routes gaat uit naar de volgorde zoals aangegeven in paragraaf 7.3.1. Bij inrichtingsvraagstukken en uitwerkingen van de erftoegangswegen wordt aandacht geschonken aan het gebruik van de weg door de hulpdiensten. Zo wordt voorkomen dat de normtijd voor aanrijden bij calamiteiten (verder) onder druk komt te staan.

7.3.4 Schoolzones

In de omgeving van scholen is het vanwege de vele kwetsbare verkeersdeelnemers en modaliteiten wenselijk dat weggebruikers hun snelheid aanpassen. Naast de infrastructurele maatregelen zoals verkeersdrempels en wegversmallingen helpt ook extra aanduiding op het wegdek of langs de weg om de weggebruiker te attenderen op het naderen van een schoolzone. Daarom wordt bij verschillende scholen, waar de herkenbaarheid van de schoolomgeving minimaal is en langs of rondom de school een doorgaande weg aanwezig is, de attentiewaarde van de schoolzone verbeterd.



Figuur 21: Schoolzone de Hoeve

7.4 Parkeren

Goede parkeervoorzieningen (qua ligging en aantal) zijn een belangrijke voorwaarde voor een zorgvuldig bereikbare gemeente. Ditzelfde geldt voor parkeervoorzieningen bij de sportvoorzieningen of opstapplaatsen voor fiets- en wandelroutes. Voor leefbare wijken is het daarnaast van belang dat ook in de woonstraten de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in balans is. In het algemeen is nabij basisscholen op de piekmomenten van halen en brengen vaak onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig. Door een combinatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bewoners, handhaving, voorlichting en het stimuleren van fietsgebruik, kan het parkeerprobleem op de piekmomenten worden teruggedrongen.

7.4.1 Parkeernormen

De gemeente Weststellingwerf heeft op dit moment nog geen parkeernormennota. Wel wordt dit najaar een korte parkeernotitie voorgelegd waarin de gebiedsindeling en de normen zijn opgenomen met betrekking tot de parkeercapaciteit die moet worden gerealiseerd in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen. De normen in de notitie sluiten aan op de parkeerkencijfers die het CROW heeft vastgesteld en zijn afgestemd op de specifieke situatie van de gemeente Weststellingwerf.

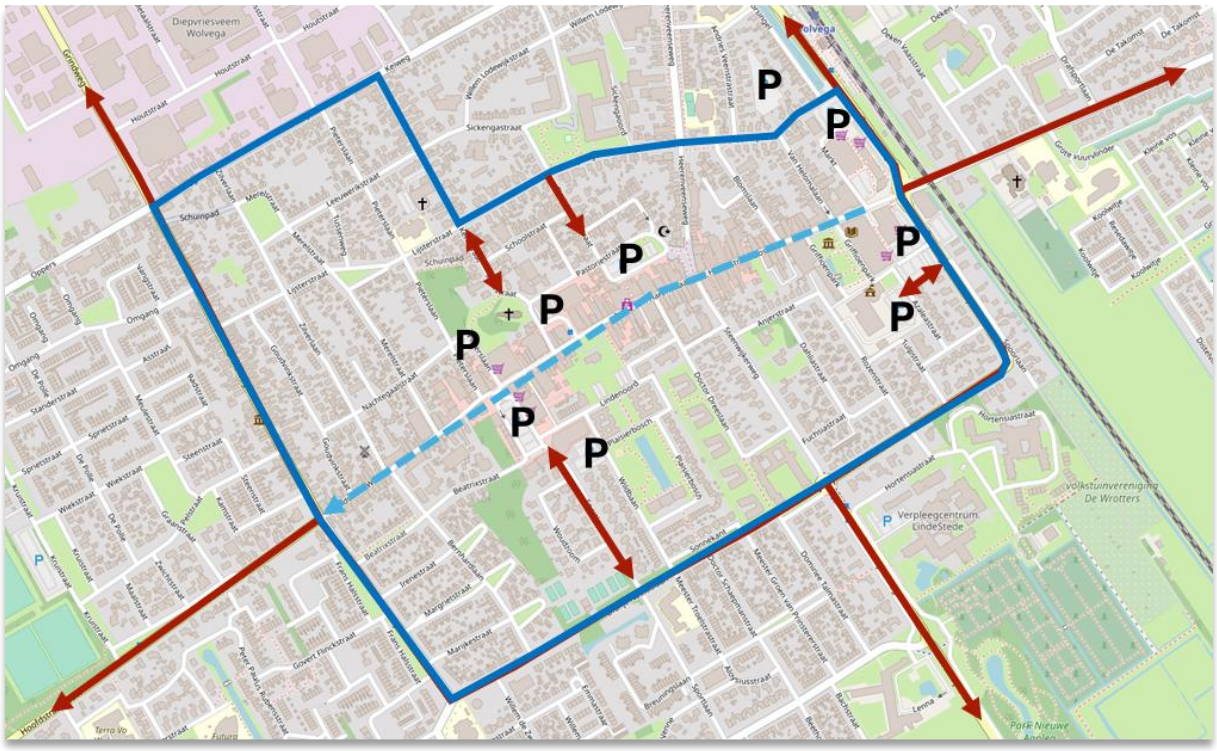
In bestaande situaties wordt het parkeerareaal niet aangepast op de actuele normen. Alleen wanneer er sprake is van een grote parkeerdruk (bezettingsgraad structureel boven 85%) in een wijk en de toegepaste norm aanzienlijk afwijkt van de huidige norm, wordt overwogen om het parkeerareaal uit te breiden. Een goede parkeerbalans in de betreffende wijk is hierbij uitgangspunt. Dit omdat uitbreiding van parkeergelegenheden meestal ten koste gaat van groenvoorzieningen en/of speelgelegenheden.

In het kader van klimaatadaptatie en hittestress is het behoud van groen in stedelijke omgeving van groot belang. Het gemeentelijke uitgangspunt is dan ook geen uitbreiding van parkeerareaal in bestaande woonwijken. Tenzij er nieuwe functies aan toegevoegd worden of er sprake is van een uitzonderlijke situatie (zie hiervoor de alinea ‘parkeren in woonwijken’). In uitzonderlijke gevallen kan gekozen worden voor uitbreiding van parkeergelegenheid in bestaande woonwijken. Hier is het uitgangspunt om naar een locatie te zoeken waar zo weinig mogelijk groen (en duurzame mobiliteitsopties) verloren gaat.

7.4.2 Parkeren centrum Wolvega

Het centrum van Wolvega heeft door een divers aanbod aan voorzieningen een groot verzorgingsgebied. Veel inwoners binnen de gemeente komen hiernaartoe voor de wekelijkse boodschappen. Doordat zowel supermarkten als horeca en andere detailhandel in en rondom het centrum aanwezig zijn, trekt dit veel autobezoekers aan. Er zijn dan ook diverse parkeerterreinen rondom het centrum aanwezig.

De parkeerterreinen liggen aan verschillende zijden van de winkelstraat. Het is onwenselijk dat bezoekers door de winkelstraat rijden om een parkeerplaats te vinden. Door de voorziene afsluitingen van de winkelstraat wordt dit steeds minder gefaciliteerd. Bezoekers dienen zo veel mogelijk via de omliggende ontsluitingswegen de parkeerterreinen te bereiken. Hierdoor blijft de winkelstraat autovrij/luw en wordt er zo min mogelijk verkeer afgewikkeld over smalle woonstraten. Zo is de overlast voor omwonenden het kleinst. In figuur 22 is deze routevorming aangegeven.



Figuur 22: Parkeerroute centrum Wolvega

De grotere terreinen worden hierbij op onderstaande wijze ontsloten.

- Van der Sandeplein/parkeerplaats Action, via Sportlaan;
- Pastorieplein, Achtpilarenplein, via Keiweg- Van Nijmegen Schonegevelstraat, Kerkstraat;
- Parkeerplaatsen Gemeentehuis, Sleeswijkplein, Lidl en Jumbo via Spoorlaan en Stationsstraat.

Vooral aan de noordzijde van de winkelstraat ligt op het gebied van verkeersafwikkeling een knelpunt. Met de voorziene woningbouwontwikkelingen (Groene Hart) wordt de druk op de smalle woonstraten, zoals de Kerkstraat en Van Nijmegen Schonegevelstraat, groter. Een nieuw te realiseren verbinding tussen de Heerenveenseweg en het Acht-Pilarenplein zou hierin verlichting kunnen bieden. De mogelijkheden voor een dergelijke verbinding en de consequenties hiervan voor genoemde wegen dienen nader te worden onderzocht.

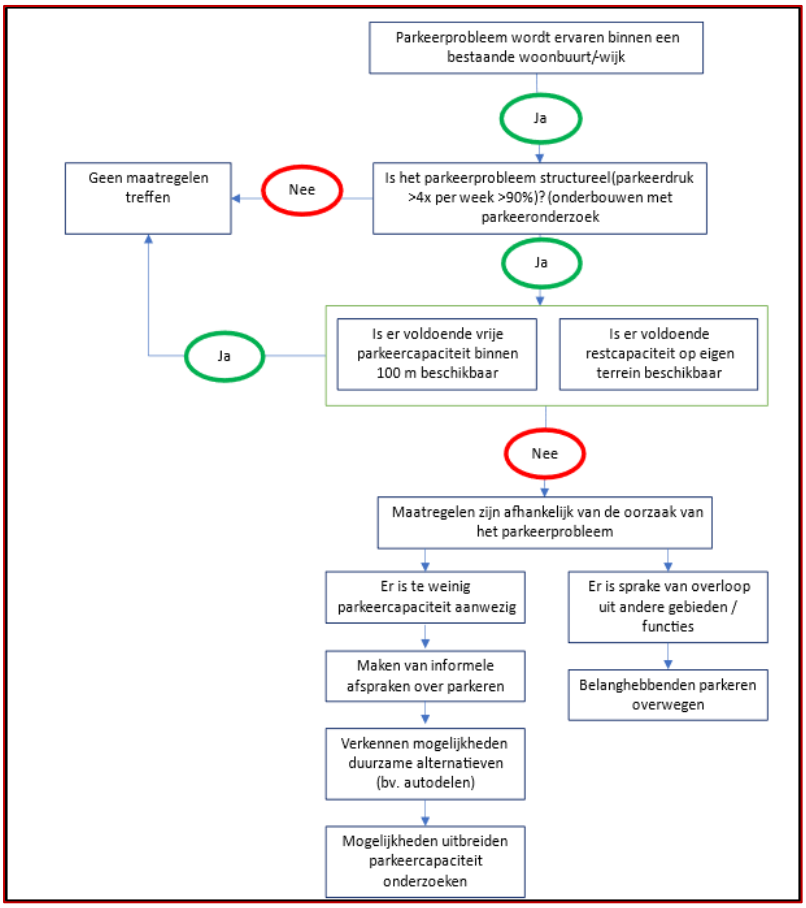
7.4.3 Parkeren in woonwijken

Met name in de oudere woonwijken komen problemen voor met betrekking tot de aanwezige parkeercapaciteit. Dit zien we vooral voorkomen aan de noordzijde van het centrum in Wolvega en op enkele straten in Noordwolde. Het aantal parkeerplaatsen, dat vroeger is gerealiseerd, is veelal niet meer voldoende om de parkeervraag ten gevolge van het huidige autobezit op te vangen. Voor het oplossen van de parkeerproblemen in de (oudere) wijken, is geen pasklaar antwoord beschikbaar. Maatwerk is hierbij het sleutelbegrip. De procedure hierbij is als volgt. Als eerste wordt de klacht objectief getoetst aan de hand van kencijfers en/of onderzoek. Bij een bezettingsgraad van 90% of meer (op meerdere momenten per week) is er sprake van een hoge parkeerdruk en daarmee van een parkeerprobleem.

Bij problemen worden de maatregelen op volgorde doorgevoerd:

- Informele afspraken tussen gebruikers van de ruimte. Denk bijvoorbeeld aan het beter gebruiken van de eigen oprit;
- Verkennen mogelijkheden stimuleren duurzame alternatieven zoals introductie deelauto's;
- Formele afspraken (bijvoorbeeld parkeerverbod) om overlast te voorkomen;
- Infrastructurele aanpassingen (gecombineerd met onderhoud).

Vanwege de vaak beperkte ruimte in de oudere wijken, wordt de parkeercapaciteit niet zomaar uitgebreid. Hierbij wordt een integrale afweging gemaakt tussen groen, speelruimte, wegprofiel en parkeerruimte. Aan de hand van het volgende beoordelingsschema (figuur 23) wordt vastgesteld of er aanvullende maatregelen nodig zijn.



Figuur 23: Processchema vaststellen parkeerhinder

7.5 Laadvoorzieningen

Weststellingwerf is een plattelandsgemeente, groot van oppervlak met veel verspreid liggende (kleine) kernen en een hoog autobezit. Om elektrisch rijden te stimuleren is het van belang dat elke kern in de gemeente de beschikking krijgt over voldoende laadvoorzieningen. Omdat in het buitengebied de bewoners op een eigen oprit kunnen opladen wordt hier vanuit de gemeente weinig aandacht aan besteed.
Er wordt toegewerkt naar een basisnetwerk van publieke laadpunten. De wijze waarop het aantal laadpalen in de gemeente Weststellingwerf wordt uitgebreid staat verwoord in het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, dat in het najaar van 2024 ter besluitvorming wordt voorgelegd.



Figuur 24: Laadpaal elektrische voertuigen Leeuwerikstraat Wolvega

Voor het plaatsen van laadpalen is de gemeente aangesloten bij een regionale concessie. Inwoners, forenzen en werkenden uit de gemeente Weststellingwerf kunnen hierbij online een aanvraag indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal bij hen in de buurt. Zo wordt het voor mensen die niet op eigen terrein een laadpaal kunnen plaatsen, aantrekkelijker gemaakt om toch een elektrische auto aan te schaffen. Daarnaast is het mogelijk om op strategische locaties (locaties met aantrekkende voorzieningen voor bezoekers en toeristen) proactief laadpalen te plaatsen. Omdat efficiënt gebruik van de laadvoorzieningen belangrijk is, worden de locaties waar laadpalen nodig zijn bepaald aan de hand van een strategische plankaart. Deze kaart heeft als doel om een logische en efficiënte spreiding van laadvoorzieningen te creëren.

7.6 Acties thema auto

- Vaststellen wegvakken en kruispunten waar de functie van de weg en de feitelijke inrichting niet overeenkomen.
- Toewerken naar een weginrichting overeenkomstig de toegewezen wegcategorie, hier wordt eerst aandacht gegeven aan de huidige 50 en 80 km/uur wegen die teruggebracht worden naar 30- en 60 km/uur.
- Beoordelen bestaande drempels, plateaus en komgrenzen volgens richtlijn CROW. Opnemen in lijst ‘werk-met-werk-maken’, Hierbij is aandacht voor het verbeteren en verduidelijken van de voorrangssituaties.
- Uitvoeren parkeeronderzoek oude woonstraten voor vaststellen parkeerbehoefte/-hinder.
- Verkennen mogelijkheden voor sturen parkeerdruk middels beschikbaarheid en clusteren laadpunten.
- Verbeteren verkeersveiligheid schoolzones en attentiewaarde door middel van infrastructurele maatregelen en/of attentieverhogende palen.
- Onderzoek naar mogelijkheden gewijzigde hoofdontsluitingsstructuur Wolvega en ontsluitingsstructuur centrum noordzijde.



8 Landbouw- en vrachtverkeer

Opgaven: - **Veiliger en duurzamer (verkeers) gedrag** - **Klimaat adaptieve inrichting en het beperken van verkeershinder**
• Bedrijventerreinen dienen via de weg goed en veilig bereikbaar te zijn.
• Samen met ondernemers worden de mogelijkheden van slimmer, kleinschaliger en schoner bevoorraden van winkels in kaart gebracht.
• De mogelijkheden om het aantal ritten van pakketdiensten te verminderen door bv. het aanbieden van openbare pakketkluizen worden verkend.
• Voorkomen wordt dat fietsroutes (recreatief of school) veelvuldig met landbouwverkeer te maken krijgen.
• In overleg met belanghebbenden worden hoofdroutes voor het landbouwverkeer vastgesteld en afgestemd op de fietsroutes.
• Bestuurders van landbouwvoertuigen en fietsers worden gestimuleerd om hun rijgedrag op elkaar af te stemmen.

8.1 Landbouwverkeer

Landbouw is een belangrijke bedrijfstak in de gemeente Weststellingwerf. Landbouwverkeer is daarmee een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de bebouwde kom. Doorstroming en veilig kunnen verplaatsen naast andere weggebruikers zijn belangrijk voor het landbouwverkeer en omgekeerd.

8.1.1 Routenetwerk landbouwverkeer

Samen met de agrarische sector en omliggende gemeenten wordt een routenetwerk opgesteld met de hoofdroutes voor het landbouwverkeer. Dit routenetwerk landbouwverkeer vormt het vertrekpunt om het gesprek te voeren en keuzes te maken op locaties die worden ontwikkeld of waar zich knelpunten voordoen.

8.1.2 Landbouwverkeer en langzaam verkeer

De vermenging van landbouwverkeer en langzaam verkeer moet zoveel mogelijk worden beperkt. Het routenetwerk landbouwverkeer is ook een hulpmiddel bij het inzichtelijk krijgen op welke routes landbouwverkeer en langzaam verkeer elkaar ontmoeten. Het uitgangspunt is dat op drukke doorgaande routes landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt en dat parallelwegen wordt ingericht voor fietsers.

- ***Binnen de kom***

In de kernen zijn er vaak geen alternatieve routes voor fietsers of landbouwverkeer. Landbouwvoertuigen proberen waar mogelijk de kernen te mijden, maar dat gaat niet altijd. Wanneer dit niet mogelijk is, gebruikt het landbouwverkeer vooral de GOW 30 wegen. Bij inrichting van wegen binnen de kom worden de veiligheidsrisico's geminimaliseerd, door fietsers en landbouwverkeer waar mogelijk een eigen plek te geven op de rijbaan (aanbrengen fietsstroken). Ook en juist als landbouwvoertuigen er vaak gebruik van maken. Waar langzaam verkeer en landbouwverkeer mengen wordt ingezet op bewustwording door middel van educatie. Het gaat om bewustwording bij zowel fietsers als bestuurders van landbouwvoertuigen, gericht op het veilig kunnen samengaan van beide groepen weggebruikers.

- ***Buiten de kom***

Landbouwverkeer maakt veel gebruik van erftoegangswegen in het buitengebied. Veel van die wegen zijn voldoende breed zodat twee grote voertuigen elkaar (met beperkte snelheid) kunnen passeren zonder ernstige schade aan de verharding of berm.

In de loop van de jaren is het landbouwverkeer groter en breder geworden. Daarnaast zijn er ook wegen die relatief smal zijn (< 5m). Het verharden van de berm door grasbetonstenen of bermbeton is een oplossing bij smallere wegen. Door bermen te verharden wordt bermschade en onveiligheid voorkomen. Maar de weg lijkt met verharde bermen optisch wel breder. Dit kan leiden tot hogere snelheden, wat het risico op ongelukken vergroot. Ook zijn de bermen van grote ecologische waarde. Voor wegen die zijn aangewezen als hoofdroute voor landbouwverkeer en die te smal zijn, wordt bermverharding overwogen. Deze afweging wordt integraal gemaakt met aandacht voor het belang van berm en natuur. Op wegen die intensief door landbouwverkeer gebruikt worden, wordt extra aandacht besteed aan het snoeibeleid, dit heeft immers ook invloed op de veiligheid van andere verkeersdeelnemers.

8.1.3 Verkeersmaatregelen op routes van landbouwverkeer

Door de vering van de voertuigen en eventuele aanhangers zijn bepaalde maatregelen vaak erg oncomfortabel of hinderlijk voor (bestuurders van) landbouwvoertuigen. Omdat landbouwverkeer een belangrijke vervoermodaliteit is in (vooral) het buitengebied, moet goed worden gekeken naar welke snelheidsremmende maatregelen worden toegepast.

Snelheidsremmende voorzieningen die het landbouwverkeer als vriendelijk ervaart:
- Chicanes. Mits van voldoende lengte en met een voorrangsregeling;
- Busvriendelijke drempels. Waarbij fietsers bij voorkeur achter de maatregel langs geleid worden, waar mogelijk gecombineerd met een versmalling;
- Plateaus uitgevoerd op 8 cm hoog en met aangepaste lengte.

De volgende wegelementen zijn voor landbouwverkeer hinderlijk:
- Rechte stoepbanden;
- Krappe boogstralen;
- Drempels en plateaus (vooral korte en hoge).

Bij de inrichting van de nog te bepalen hoofdroutes voor landbouwverkeer wordt hiermee rekening gehouden.

8.2 Vrachtverkeer

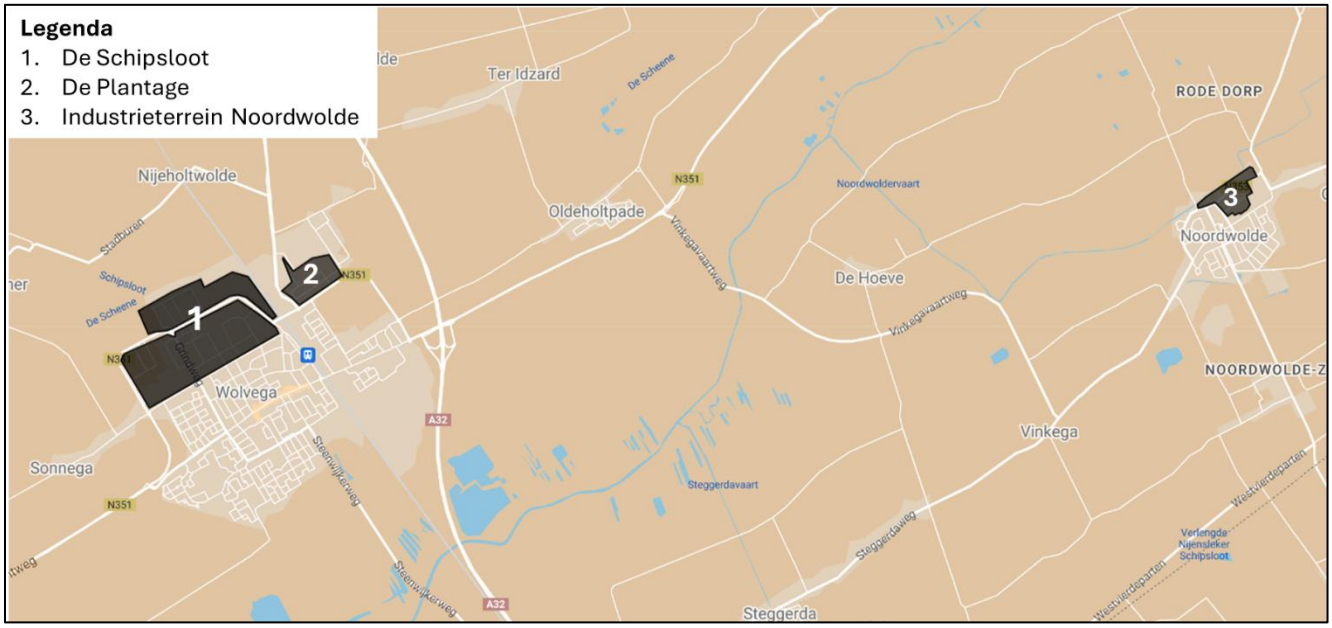
Een goede bereikbaarheid van steden in de regio, de kernen en de bedrijven en voorzieningen is en blijft een belangrijk en noodzakelijk onderdeel voor een sterke economische sector. Wel dient de hinder in kwetsbare gebieden zoals woonwijken en centrumgebieden te worden beperkt.

8.2.1 Bedrijventerreinen

Binnen de gemeente Weststellingwerf liggen drie grote bedrijventerreinen. Twee in Wolvega en één in Noordwolde.

1. De Schipsloot en de Plantage Wolvega
Bedrijventerrein de Schipsloot en de Plantage zijn gelegen aan de noordzijde van Wolvega, waarbij beide bedrijventerreinen worden ontsloten via de noordelijke rondweg. Vrachtverkeer kan vanaf de A32 via Om den Noort en gebiedsontsluitingswegen de bedrijventerreinen bereiken, waardoor de overlast van het vele vrachtverkeer minimaal is. De bereikbaarheid is goed, wel wordt met de toenemende intensiteit ter hoogte van de onderdoorgang bij het spoor in de spits de maximale capaciteit benaderd. Hier ligt vooral voor het bedrijventerrein de Schipsloot een aandachtspunt.

2. Industrieterrein Noordwolde
Het industrieterrein in Noordwolde ligt aan de noordzijde van het dorp. Hierdoor is het voor het vrachtverkeer komend vanaf de N351 (Oosterwolde) geen probleem om het bedrijventerrein te bereiken. De overlast door vrachtverkeer komend vanaf deze richting is dan ook minimaal. Verkeer komend vanaf het zuiden (Wilhelminaoord) moet wel de route door het gehele dorp afleggen. Dit is minder wenselijk, maar door de beperkte grootte van het bedrijventerrein blijft de overlast hier beperkt.



Figuur 25:Locaties bedrijventerreinen gemeente Weststellingwerf

8.2.2 Inrichting bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen functioneren anders dan overige woon- en werkgebieden in de gemeente. De ruimtebehoefte van grote voertuigen is op bedrijventerreinen maatgevend en daarop wordt de infrastructuur op het bedrijventerrein ingericht, voor zover mogelijk zoveel als mogelijk volgens de principes van Duurzaam Veilig. Vanwege de grootte van de voertuigen is voor een vlotte en zorgvuldige afwikkeling op een bedrijventerrein veel

manoeuvreerruimte noodzakelijk. Op bedrijventerreinen geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur.

De wegbreedte is onder meer afhankelijk van het eventueel gebruik van de weg voor laden en lossen. Standaard is een wegbreedte van 7 meter (exclusief ruimte voor eventuele fietsvoorzieningen). Verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateaus worden niet toegepast op bedrijventerreinen. Het remmen van de snelheid kan eventueel wel via versmallingen en chicanes.

Vanwege het grote verschil in massa tussen fietsers en vrachtverkeer worden op bedrijventerreinen fietsers eerder beschermd met aanvullende fietsvoorzieningen dan in andere gebieden. Als er veel vrachtverkeer rijdt op een bedrijventerrein en er ook veel fietsers zijn, is een fietsstrook een logische overweging.

8.2.3 Ontsluiting van bedrijventerreinen

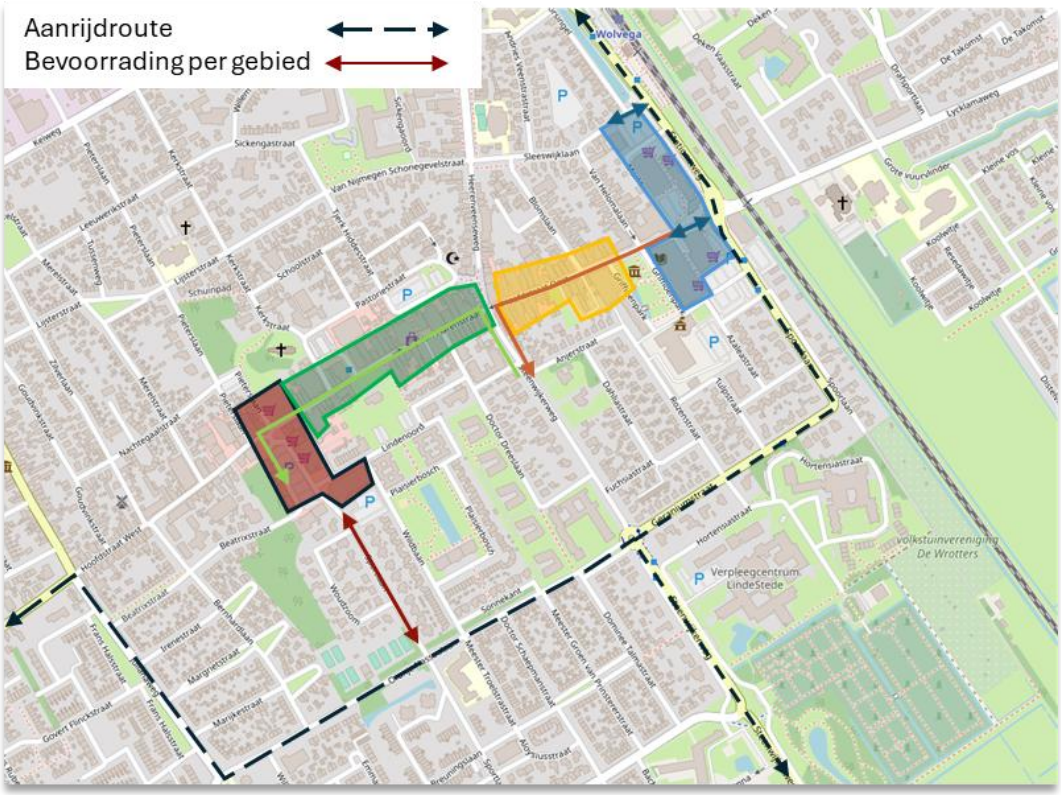
Om de overlast van vrachtverkeer voor omwonenden zo veel mogelijk te voorkomen en de bereikbaarheid van bedrijventerrein te waarborgen is het wenselijk dat bedrijventerreinen worden ontsloten via een gebiedsontsluitingsweg of ETW type 1.

Verder is het belangrijk om kwaliteitseisen te stellen aan de wegen die de ontsluiting van bedrijventerreinen verzorgen. Het gaat om de volgende eisen:

- Profiel van vrije ruimte: een primaire eis aan het kwaliteitsnet is dat het vrachtverkeer ook daadwerkelijk gebruik kan maken van dit netwerk en niet gehinderd wordt door hoogte-, breedte-, lengte- of aslastbeperkingen (met name op kunstwerken zoals bruggen). Ook overhangende takken beperken het profiel en moeten voorkomen worden.
- In het netwerk worden geen geslotenverklaringen voor het vrachtverkeer opgenomen.
- Aanwezigheid fietsers op de rijbaan. Voor vrachtverkeer is dit vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. De afwikkeling van fietsverkeer vindt op de hoofdroutes van het vrachtverkeer daarom bij voorkeur plaats op vrijliggende fietspaden.
- Doorstroming. De kans op congestie is een reden om uiteindelijk een andere route te kiezen. Een goede doorstroming op de hoofdroutes is daarom belangrijk.

8.2.4 Bereikbaarheid centrum Wolvega (logistiek)

Zoals in hoofdstuk 7 besproken is het wenselijk dat de grote parkeerterreinen aan beide zijden van de winkelstraat in Wolvega worden ontsloten via de centrumring en aansluitende verbindingswegen. Een doorgaande route door het centrum is daarbij onwenselijk. Door routevorming rond het centrum is het gebruik van de omliggende woonstraten door bevoorradend vrachtverkeer (van winkels in het centrum) onontkoombaar. Door het toevoegen van een bebordingsroute kan het vrachtverkeer dat een bestemming heeft aan de westzijde van het centrum wel enigszins worden gestuurd. Hierdoor wordt voorkomen dat onbekende chauffeurs onnodig door deze woonstraten rijden.



Figuur 26: Gewenste bevoorradingsroute per winkelgebied centrum Wolvega

8.2.5 Stadsdistributie en pakketdiensten

Voor het goederenvervoer kan een hub in sommige situaties een goede oplossing zijn. Niet alleen pakketdiensten, maar ook bevoorrading van winkels en horeca kunnen op een hub buiten het centrum samenkomen. Zo hoeven minder bestelauto's en vrachtauto's het stadscentrum in. Vastgesteld is dat de stadsdistributie in de gemeente Weststellingwerf te kleinschalig is om gezamenlijk op te pakken. Vooralsnog worden hiervoor vanuit de gemeente geen initiatieven uitgewerkt. Wel worden de mogelijkheden verkend om openbare pakketkluizen in te richten op centrale goed bereikbare locaties in de kernen. Ook hiermee kan worden bijgedragen aan het verminderen van het aantal bestelbussen in woonbuurten.

8.3 Acties landbouw- en vrachtverkeer

- Samen met vertegenwoordigers uit de landbouwsector en omliggende gemeenten opstellen van een lokaal netwerk landbouwverkeer;
- Vaststellen noodzaak aanvullende maatregelen t.b.v. veilige afwikkeling landbouwverkeer (met netwerk landbouwroutes als uitgangspunt);
- Onder de aandacht brengen en houden van veilig verkeersgedrag door en in de buurt van landbouwverkeer;
- De hoofdroutes van het landbouwverkeer, waar nodig en nog niet aanwezig, voorzien van bermverharding. Keuze hiervan afwegen met het ecologisch belang;
- Plaatsen van openbare pakketkluizen op centrale locaties in de kernen;
- Inventariseren van het hoofdnetwerk voor logistiek en toetsen aan de kwaliteitseisen.
- Communicatieplan opstellen richting winkeliers met daarbij de gewenste bevoorradingsroute.



9 Educatie, handhaving en voorlichting

Opgaven: Veiliger en duurzamer (verkeers) gedrag
• Inzetten op veilig verkeersgedrag van weggebruikers
• Bijdragen aan diverse educatieprogramma's die inspelen op de risicodoelgroepen

9.1 Educatieprogramma

Jaarlijks stelt de provincie Fryslân samen met de gemeente Weststellingwerf en de andere gemeentes uit de regio een activiteitenprogramma voor verkeerseducatie op.
We blijven als gemeente aansluiten bij dit programma waarbij jaarlijks budget beschikbaar is voor verschillende verkeerseducatieprojecten. Uit dit budget worden bijvoorbeeld de verkeersexamens van het basisonderwijs gefinancierd en worden zowel regionale als lokale projecten in samenwerking met de Fietsersbond, scholen, Veilig Verkeer Nederland en de politie opgezet. Dit programma raakt al veel risicogroepen.

9.2 Risicogroepen

Belangrijk, naast de verkeersveilige vormgeving, is het aanleren van verkeersveilig gedrag. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer. Naast de basisscholen vormt het voortgezet onderwijs ook een belangrijke doelgroep, waarbij alcohol, brommers en pubergedrag verhoogde risico's zijn. Ouderen nemen niet zozeer grote risico's in het verkeer, maar de beheersing van de (elektrische) fiets neemt wel af.
De komende periode zal de aandacht vooral worden gericht op schoolgaande kinderen, ouderen, beheersing van de elektrische fiets (jong en oud), fatbikes en op de gevaren rond smartphonegebruik op de fiets.

9.3 Bewustwording en ongewenst gedrag

Voor een groot deel heeft de gereden snelheid van het autoverkeer te maken met de weginrichting, maar uiteindelijk bepaalt het gedrag van de weggebruiker hoe een weg wordt gebruikt. Vooral in de kleinere kernen, waar voor het grootste deel lokaal bekend verkeer rijdt, zijn de eigen buurtbewoners of mensen uit de directe omgeving degenen die te hard rijden. Deze groep kent het verloop van een weg en weet met welke snelheid verkeersremmende maatregelen gepasseerd kunnen worden. Om de weggebruikers op deze lokale wegen de gewenste snelheid te laten rijden is naast de juiste weginrichting ook bewustwording van het ongewenste gedrag belangrijk. Daarom is het nauw in contact blijven met Plaatselijke Belangen belangrijk om via hen de gevolgen van het verkeergedrag uit te dragen richting de bewoners. Hierbij kan de gemeente in de vorm van buurtacties of het ophangen van een snelheidsdisplay een rol spelen in het attenderen van de weggebruikers op hun ongewenste gedrag en de gevolgen hiervan.

9.4 Inzet op verkeersveilig gedrag landbouwverkeer

Alle weggebruikers dienen ervan op de hoogte te worden gebracht hoe uitdagend het kan zijn om met een landbouwvoertuig te rijden en de verkeerssituatie goed te overzien. Educatie en voorlichting zijn hiervoor goede instrumenten. Samen met de landbouworganisaties zal bestuurders van landbouwvoertuigen duidelijk gemaakt worden dat met name in kernen het op een rustige manier meerijden met het overige verkeer grote veiligheidswinst kan opleveren.

9.5 Handhaving

Ook handhaving is een belangrijk onderdeel om weggebruikers het gewenste verkeersgedrag te laten vertonen. Om de lijntjes met politie kort te houden zijn er maandelijks overleggen tussen de gemeente en de politie over onder andere overlastlocaties, probleemgroepen en handhaving op snelheid en ongewenst parkeren. Handhaving is echter maar in beperkte mate mogelijk. Een extra reden waarom het noodzakelijk is om nauw in contact met de politie te blijven en de noodzaak van handhaving aan te blijven kaarten. Hierbij gaat het in eerste instantie om locaties met veel snelheidsovertredingen, maar ook op het gebied van elektrische voertuigen zoals fatbikes en stepjes wordt handhaving steeds belangrijker.

9.6 Acties Educatie, handhaving en voorlichting

- In samenwerking met de provincie jaarlijks een divers educatieprogramma opstellen (en uitvoeren) dat past bij de behoeften van scholen en de kwetsbare doelgroepen in de gemeente;
- In periodiek overleg met de politie inspelen in op overlastlocaties, doelgroepen en handhavingsacties;
- Bewustwording (in de vorm van voorlichting) op het gebied van snelheid en verkeersoverlast;
- Duurzaam gedrag rondom scholen stimuleren.

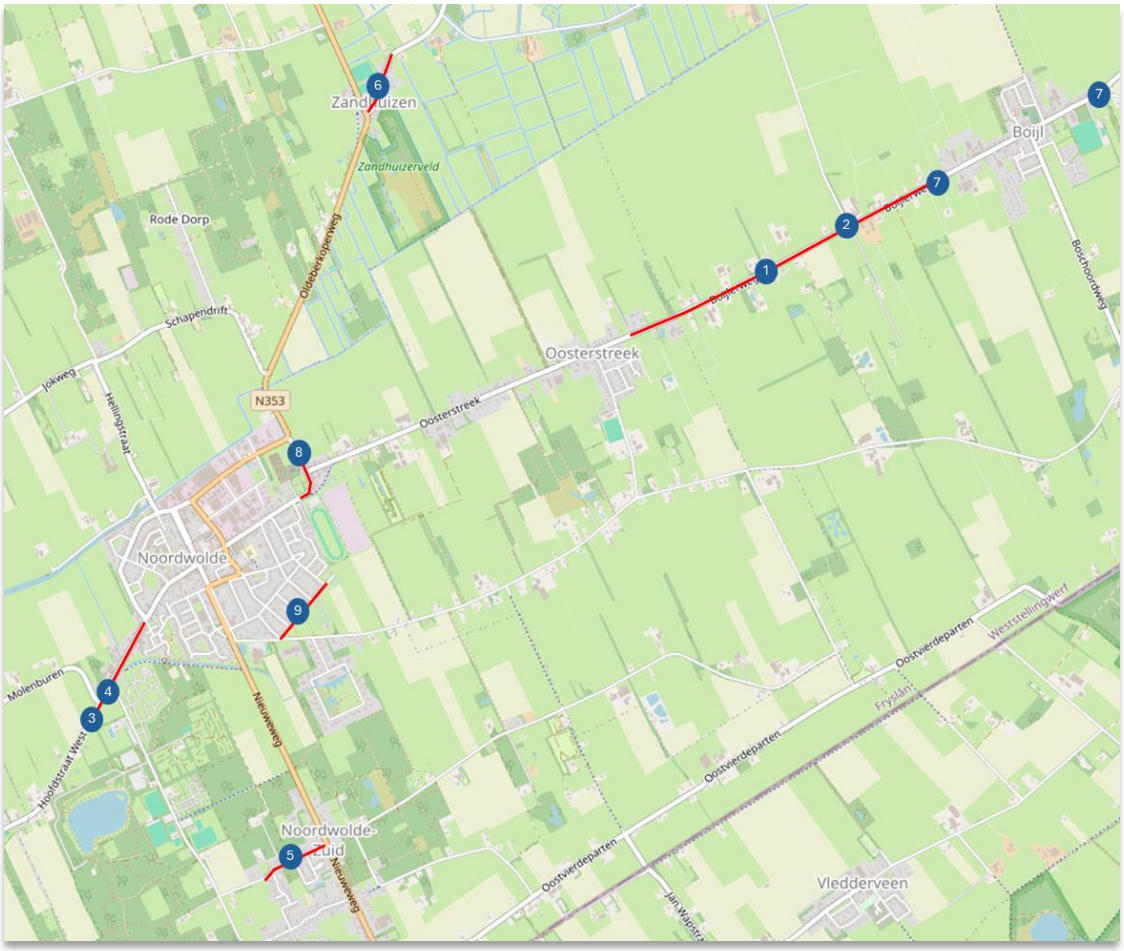
Bijlage I Verkeersknelpuntenlijst

Knelpuntlocatie Wolvega	Beschrijving knelpunt
1. Ovonde (Spoorlaan-Lycklamaweg)	Hoge snelheid autoverkeer, slechte oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.
2. Lycklamaweg	Hoge snelheid, geen fietsvoorzieningen, fietsers op het trottoir, slechte oversteekbaarheid.
3. Rotonde Geraniumstraat-Steenwijkerweg	Slechte oversteekbaarheid voetgangers, fietsers op rijbaan door ontbreken voorrang.
4. Spoorlaan-Geraniumstraat-Oranje Nassaulaan	Slechte oversteekbaarheid voetgangers. Ontbreken fietsvoorzieningen, hoge intensiteit.
5. Kruispunten paralelwegen Heerenveenseweg + komgrens	Onduidelijke voorrangssituatie. Hoge snelheid inrijdend verkeer.
6. Stationsomgeving	Hoge snelheid, slechte oversteekbaarheid, ongewenst parkeren.
7. Hoofdstraat West (Om den Noort-Julianaweg)	Hoge snelheid, ontbreken fietsvoorzieningen, slechte oversteekbaarheid voetgangers.
8. Heerenveenseweg (30 km zone)	Hoge snelheid (rechtstand). Onduidelijke fietsaansluiting Stationsweg-Heerenveenseweg.
9. Komgrens de Meenthe	Hoge snelheid op komgrens en bocht.
10. Kruispunten Heerenveenseweg/Spoorsingel-Stationsweg	Onduidelijke vormgeving voorrangssituatie.
11. Keiweg-Haulerweg	Hoge snelheid (rechtstand).



Figuur 1 Verkeersknelpunten Wolvega

Knelpuntlocaties omgeving Noordwolde	Beschrijving knelpunt
1+2 Boijlerweg, kruising Bekhofweg	Hoge snelheid, geen zicht.
3+4 Komgrens Hoofdstraat West + kruising Elsweg	Hoge snelheid, voorrangssituatie niet passend, slechte fiets/voetganger oversteekbaarheid.
5. Mauritsweg	Hoge snelheid, ontbreken voorzieningen voetganger. Hoge snelheid komgrens.
6. Zandhuizerweg	Hoge snelheid, ontbreken remming komgrens en lange rechtstand.
7. Komgrenzen Boijl	Hoge snelheid inrijdend verkeer.
8. Komgrens Oldeberkoperweg-Hoofdstraat Oost	Hoge snelheid komgrens.
9. Ringweg-Oost	Hoge snelheid door lange rechtstand.



Figuur 2 Verkeersknelpunten omgeving Noordwolde

Knelpuntlocaties overig	Beschrijving knelpunt
Komgrenzen Steggerda	Hoge snelheid.
Fietsoversteek Steenwijkerweg - Lindepad	Hoge snelheid autoverkeer, beperkt zicht, lange oversteek (twee rijbanen)
Pepergaweg-Steggerdaweg-Noordwolderweg	Hoge snelheid, slechte kwaliteit fietspaden
Schoolzones	Slechte zichtbaarheid schoolzone, hoge snelheden
Steenwijkerweg (de Blesse-Willemsoord)	Landbouwverkeer op parallelweg, hoge snelheid op hoofdrijbaan.
Fietsoversteek Vinkegavaartweg-Kontermansweg	Hoge snelheid autoverkeer, beperkt zicht.
Grindweg Scherpenzeel-Munnekeburen	Hoge snelheid, overlast trillingen
Komgrenzen de Hoeve	Hoge snelheid inrijdend verkeer

Bijlage II Duurzaam Veilig

Inleiding
De basis voor deze hernieuwde wegencategorisering hangt samen met de principes van Duurzaam Veilig. Daarom beschrijven we in deze bijlage eerst wat Duurzaam Veilig inhoudt. Daarna passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en vertalen we haar naar het wegennet in de gemeente Weststellingwerf.

Duurzaam Veilig
Alweer enkele decennia geleden is het begrip Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Daarvoor richtte de onveiligheidsaanpak in het verkeer zich op bestrijding achteraf. De aanpak richtte zich op locaties waar sprake was van een concentratie van ongevallen en met over het algemeen veel slachtoffers. Deze aanpak was jarenlang zeer succesvol en leidde tot een (sterke) daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers. Toen de meest onveilige locaties waren 'opgeruimd' stagneerde de daling en was een nieuwe aanpak nodig: Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een preventieve aanpak. Met andere woorden, ze richt zich op het voorkomen van het ontstaan van verkeersonveiligheid. Preventief in plaats van curatief.

De nieuwste aanpak in dit verband betreft de risicogestuurde aanpak zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Bij een risicogestuurde aanpak worden de zogeheten risico-indicatoren van de infrastructuur in kaart gebracht: dit zijn de indicatoren waarvan bekend is dat zij een relatie met verkeersongevallen hebben. Bijvoorbeeld hoge snelheden, onoverzichtelijke verkeerssituaties, etc. Word de aandacht gericht op deze indicatoren, dan vermindert ook de kans op ongevallen.

De uitgangspunten
Duurzaam Veilig (Wegverkeer) houdt in:

- Dat het verkeer zó wordt ingericht dat (ernstige) ongevallen voorkomen worden en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst zoveel mogelijk beperkt blijft.
- De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt.
- De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteunen en beschermen (integrale benadering: mens-voertuig-weg). Bovendien bereiden voorlichting en educatie verkeersdeelnemers zo goed mogelijk voor op de verkeerstaak.
- Een proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

Verschillende maatregelen per wegcategorie
Verschillende effectieve maatregelen uit het verleden hebben nog steeds onze aandacht, omdat er nog winst voor verkeersveiligheid te behalen valt. Enkele voorbeelden zijn:

- Het overgrote deel van 30 km/uur-gebieden in Weststellingwerf zijn vooralsnog 'sober ingericht', dat wil zeggen dat overwegend alleen bebording is aangebracht, maar voldoende fysieke maatregelen ontbreken. Omdat de wegen hierdoor veelal niet de uitstraling hebben van een 30 km-straat, wordt er vaak te hard gereden. Het terugbrengen van de werkelijke snelheid naar 30 km/uur draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.
- Op 50 km/uur-wegen worden gemotoriseerd verkeer en fietsers idealiter fysiek van elkaar gescheiden vanwege de te grote snelheidsverschillen. Echter, vaak ontbreekt het aan ruimte om fietspaden te realiseren. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen dat de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer per uur. Een limiet van 50 kilometer per uur is hierbij alleen nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.
- Ook veel 80 km/uur-wegen binnen de gemeente (allen in beheer van de provincie) kunnen nog veiliger. Bijvoorbeeld door de obstakelvrije afstand te vergroten, door een fysieke rijrichtingscheiding aan te brengen of het verminderen van het aantal erfaansluitingen. Als blijkt dat de ruimte ontbreekt en het aantal erfaansluitingen niet kan worden verminderd, maar de ontsluitende functie wel belangrijk is dan kan een snelheidsverlaging naar 60 km/uur overwogen worden.

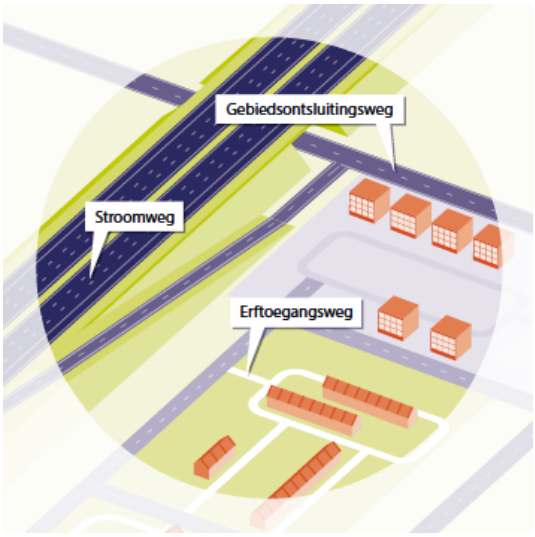
- In de gemeente Weststellingwerf maken veel wegen in het buitengebied onderdeel uit van 60 km/uur zones. Door het beter afstemmen van het gebruik door landbouw verkeer en (recreatief) fietsverkeer, kan een aantal van deze wegen nog veiliger worden.

Al deze bovenstaande ontwikkelingen vragen om een hernieuwde blik op het verkeerssysteem en de inrichting daarvan.

Wegencategorisering

Inleiding
De wegencategorisering is een instrument om bij de verscheidenheid van verkeer- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de beste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar is én veilig functioneert. De herkenbaarheid is geen doel op zich, maar zorgt vanuit herkenning voor het juiste verkeersgedrag door alle weggebruikers.

Stroomwegen en erftoegangswegen
Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijke afgebakende functie: stromen of uitwisselen.
In de basis vertaald in stroomwegen en erftoegangswegen. Op de stroomwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal en verplaatst de verkeersdeelnemer zich in een min of meer constante richting met een min of meer constante (hoge) snelheid. De andere kant van het spectrum wordt gevormd door de erftoegangswegen, waarop de uitwisseling en de verblijfsfunctie centraal staan. In tegenstelling tot de stroomwegen is op erftoegangswegen juist de wisseling in snelheid en richtingen kenmerkend.
Zowel stroomwegen als erftoegangswegen zijn verkeersveilig, omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening, met een bijpassende herkenbare en geloofwaardige vormgeving, gebruik en snelheid. Echter omdat het 'gat' tussen stroomwegen en erftoegangswegen te groot is (te groot verschil in type weggebruikers, de verschijningsvorm en het gedrag van weggebruikers), is een tussenvorm ontstaan: de gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 1: Schematische weergave indeling naar wegtype

Stroomwegen
De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar punt B te brengen. Het betreft met name lange afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan via een stroomweg worden afgewikkeld. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur (regionale stroomweg) of 100-120/130 km/uur (nationale stroomweg). Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In het geval van de verkeerverbindingen in de directe omgeving van de gemeente Weststellingwerf betreft het de autosnelweg A32.

Gebiedsontsluitingsweg
Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 50 km/uur als basis. Op wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 80 km/uur. Kruisingen met andere wegen zijn over het algemeen gelijkvloers, maar in specifieke gevallen zijn ongelijkvloerse kruisingen ook mogelijk. Langzaam verkeer en landbouwverkeer dienen bij voorkeur gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het aantal erfaansluitingen op dit type weg is bij voorkeur gering, zeker buiten de bebouwde kom.

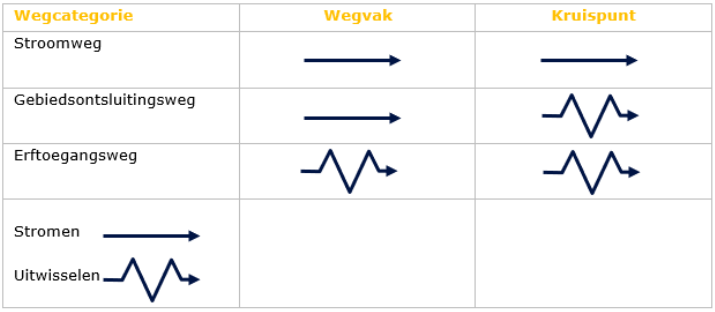
In de praktijk blijkt dat niet alle gebiedsontsluitingswegen zorgvuldig kunnen worden ingericht voor een snelheidsregime van 50 of 80 km/uur. Dit heeft geleid tot de introductie van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 of 60 km/uur.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur, eventueel ondersteund door fysieke maatregelen. Hogere snelheden zijn niet gewenst omdat er geen (fysieke) scheiding is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type wegen een snelheidsregime van 60 km/uur. De kruispunten tussen erftoegangswegen zijn gelijkvloers en ongeregeld.

De gemeente Weststellingwerf maakt buiten de bebouwde kom onderscheid in erftoegangsweg type 1 (ETW 1) en erftoegangsweg type 2 (ETW 2). Wegen die zijn aangemerkt als ETW 1 hebben naast hun verblijfsfunctie ook een beperkt verbindende functie voor de omliggende gebieden (bijvoorbeeld de kleine kernen in het buitengebied). De intensiteiten zijn er hoger dan in een normale woonstraat.

De inrichting van erftoegangswegen type 1 vraagt veelal extra aandacht, omdat hier vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen, ouderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.
De ontsluitende wegen op de bedrijventerreinen binnen de bebouwde kom categoriseren we ook als erftoegangsweg 1, omdat deze grotere hoeveelheden vrachtverkeer afwikkelen.



Figuur 2: Functionele categorie indeling

In figuur 2 is schematisch weergegeven welke kenmerken de verschillende functies hebben. Het wegennet van de gemeente Weststellingwerf is conform die in de tabel aangegeven wegfuncties gecategoriseerd Dat wil zeggen dat elke weg op het grondgebied van de gemeente Weststellingwerf, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in één van de drie hiervoor genoemde categorieën is ingedeeld.

Wegencategorisering gemeente Weststellingwerf

In de vorige paragrafen zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de wegencategorisering, dit zijn;

1. Kerngebieden liggen aan een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg type a (ETW I) (functie);
2. Grotere stromen goederenvervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
3. Hoogwaardig openbaar vervoer wordt afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 (ETW 1) (functie);
4. Lokaal ontsluitend openbaar vervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld via gebiedsontsluitingswegen, maar kan onder voorwaarden ook gebruik maken van erftoegangswegen (functie);
5. Wegen met een intensiteit > 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een gebiedsontsluitingsweg (gebruik);
6. Wegen met een intensiteit tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen afhankelijk van de omgevingsfuncties zowel als gebiedsontsluitingsweg (30 of 50) als erftoegangsweg type 1 worden aangemerkt (gebruik);
7. Wegen met een intensiteit van minder dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn in principe een erftoegangsweg (gebruik);
8. Wegen in de omgeving met diverse intensieve functies (wonen, werken, winkelen, school) zijn een erftoegangsweg (omgeving).

Herkenbare en geloofwaardige weginrichting

Basiseisen- en kenmerken

De belangrijkste stap in het gedachtengoed van Duurzaam Veilig is het in overeenstemming brengen van de vormgeving van de weg met de functie en het gebruik van de weg (in welke volgorde of vorm dan ook). Zes basiseisen zorgen voor een verkeersveilige vormgeving:

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven;
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden;
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden;
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden;
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan;
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Bij erftoegangswegen zijn de basiseisen 2, 3 en 4 vanwege de lage snelheden niet van toepassing en mengt het verkeer op dezelfde rijbaan.

Deze basiseisen zijn vertaald in basiskenmerken. Basiskenmerken zijn ontwerpelementen die altijd, of juist nooit, in het wegontwerp aanwezig moeten zijn. Dit bevordert de herkenbaarheid van de weg en maakt zo de weg veiliger.

Maatwerk
Een ideale vormgeving is altijd het uitgangspunt van een wegbeheerder. Voor de maximale veiligheid worden alle inrichtingskenmerken op een juiste wijze in het wegbeeld opgenomen en komt de inrichting van een weg overeen met de landelijke Duurzaam Veilig uitgangspunten. In de meeste situaties is dat niet (meteen) haalbaar. In dat geval wordt gezocht naar een inrichtingsvorm die in ieder geval voldoet aan de basiseisen die van toepassing zijn voor dat wegtype. Vaak is het nodig om te compenseren met maatregelen. Denk aan een oversteekvoorziening als er op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom op een wegvak toch gelijkvloers moet worden overgestoken door langzaam verkeer. Met bijvoorbeeld het aanbrengen van een middengeleider op een plateau kan langzaam verkeer in twee etappes oversteken en wordt de snelheid van het verkeer beperkt. Wegen die (eventueel met compenserende maatregelen) niet aan de minimale vormgevingseisen voldoen, zijn niet veilig en aanpassing zou om die reden overwogen moeten worden.

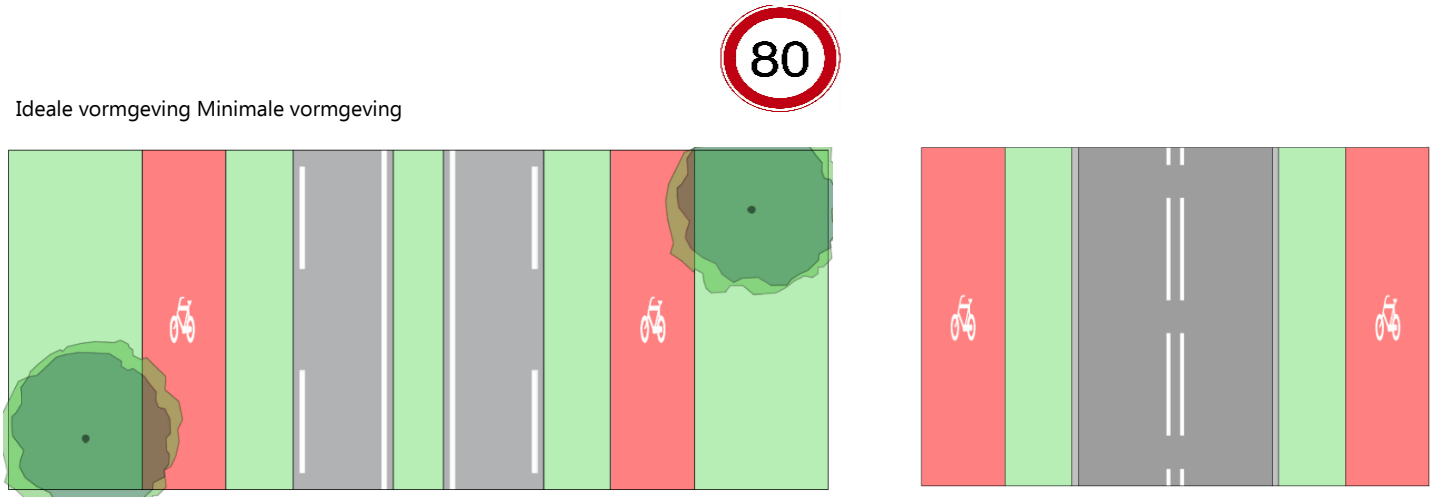
De ideale en minimale situatie
De ideale en minimale inrichtingseisen voor wegen zijn afkomstig uit het ASVV 2021 van het CROW en gelden als landelijke norm. In het navolgende worden, voor zover van toepassing, de ideale en minimale inrichting per wegfunctie aangegeven. In die gevallen is het ideaalbeeld steeds links op de afbeelding weergegeven en de minimale inrichting rechts. Het wegennet in beheer bij de gemeente Weststellingwerf bevat uitsluitend gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het wegtype 'stroomweg' wordt dan ook niet nader beschouwd.

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom
Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom staat de doorstroming op de wegvakken centraal en kan op kruispunten uitgewisseld worden. Op dit type wegen geldt in de basis een maximumsnelheid van 80 km/uur.



Figuur 3: Gewenste inrichting GOW 80

Het grootste verschil tussen de minimale en ideale situatie is de rijbaanscheiding. Idealiter is er sprake van een fysieke afscherming, maar in de minimale variant kan met (dubbele) asmarkering worden volstaan. Als zich landbouwverkeer op de rijbaan bevindt, dan dienen er inhaalmogelijkheden aanwezig te zijn in de vorm van passeerhavens of inhaalstroken. Zijn beide maatregelen niet mogelijk dan kan worden overwogen onderbroken asmarkering toe te passen in combinatie met een inhaalverbod uitgezonderd landbouwverkeer.



Figuur 4: Ideale/ minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Dit laatste voldoet niet aan de minimale veiligheidseisen van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dit heeft daarom niet de voorkeur. Als er geen oplossingen zijn kan de functie van dit wegtype worden heroverwogen. Dit geldt uiteraard voor alle wegtypen die niet voldoen aan de eisen, maar vooral voor wegen waarop hoge snelheden voorkomen is het veiligheidsrisico vaak groter.

Gebiedsontsluitingsweg 60 km/u - GOW60 of ETW type I

Naast de gebruikelijke vorm van een gebiedsontsluitingsweg, waar de maximumsnelheid 80 km/uur is, wordt er landelijk steeds meer gesproken over een nieuwe vorm van een GOW. Op deze GOW geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur in plaats van de gebruikelijke 80 km/uur. Een GOW60 kan overwogen worden als een GOW80 ruimtelijk niet inpasbaar is, maar er wel sprake is van een sterke ontsluitende functie.



Figuur 6 ETW type I

De GOW60 heeft hoofdzakelijk de functie doorstroming in tegenstelling tot de ETW60 waar de verblijfsfunctie voorop staat. Er is voor de inrichting van deze GOW60 nog geen handreiking van het CROW beschikbaar. Wel kan er een mogelijke inrichting worden voorgesteld. De belangrijkste kenmerken van een GOW60 zijn een vrijliggend fietspad en asfalt verharding. Afhankelijk van de mate van aanwezigheid van vrachtverkeer en de aanwezigheid van een busroute kan onderscheid gemaakt worden in twee dwarsprofielen. In het geval van grote mate van aanwezigheid van vrachtverkeer is een rijbaanscheiding wenselijk. Dit doormiddel van bijvoorbeeld een dubbele asmarkering. Naast een dubbele asmarkering kan er ook gedacht worden aan andere vormen van rijbaanscheiding, zolang deze zich maar onderscheid van de markering van een GOW80. Uitgangspunt hiervoor is het veiligheidsaspect herkenbaarheid uit duurzaam veilig. Als er geen sprake is van een busroute of aanwezigheid van vrachtverkeer volstaat alleen een onderbroken kantmarkering en geen rijbaanscheiding. In beide gevallen wordt een verhardingsbreedte van 6,50m gehanteerd. Voor het OV geldt, indien aanwezig, dat de bussen bij voorkeur halteren in de daarvoor bestemde havens. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de doorstromende functie van de weg.

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt in de basis een maximumsnelheid van 50 km/uur. Kenmerkend voor dit wegtype is de rijrichtingscheiding en de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. In de ideale situatie gaat het hierbij om fysiek gescheiden rijstroken en vrijliggende fietspaden. In de minimale variant kan worden voorzien in ononderbroken asmarkering en fietsstroken. Bij voorkeur wordt er niet geparkeerd langs dit wegtype, maar als dat noodzakelijk is wordt dit vormgegeven door middel van (voldoende brede) langsparkeervakken, bij voorkeur door middel van schrikstroken gescheiden van het overige verkeer.



Figuur 5: Inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 binnen de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u - GOW30

Het minimale wegprofiel van een GOW50 leidt in de huidige situatie vaak tot verkeersonveiligheid. Het snelheids- en massaverschil tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer dat feitelijk op dezelfde rijbaan rijdt is te groot. Daarom wordt er landelijk steeds meer gesproken over de introductie van GOW30, dit is een gebiedsontsluitingsweg waarbij de maximumsnelheid naar beneden is bijgesteld om de verkeersveiligheid te verhogen en om de weg meer een verblijfsfunctie te geven naast de belangrijke doorstromende functie. Voor deze GOW30 is er door het CROW een voorlopige handreiking beschikbaar gesteld.



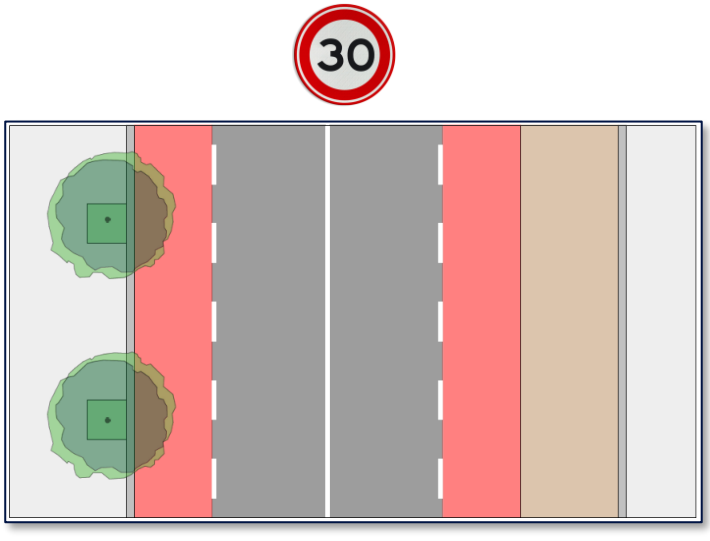
Figuur 6: Voorbeeldontwerp GOW 30

Binnen de GOW30 wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende dwarsprofielen.

1. GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen;
2. GOW30 met fietsstroken met een brede middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen;
3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen.

GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen

Dit profiel wordt gekenmerkt door fietsstroken en een smalle middenrijloper voor motorvoertuigen in twee richtingen. In dit dwarsprofiel is de middenrijloper maximaal 3,80 m. breed. Door deze smalle rijloper is het niet mogelijk dat twee personenauto's elkaar op de rijbaan passeren. Zij worden dus geacht achter de fietsers te blijven rijden totdat de tegenligger gepasseerd is. Een middenrijloper met een breedte tussen 3,80m en 4,80m is om die reden dan ook niet wenselijk. Er ontstaat dan twijfel bij de automobilist of deze alsnog de fietsers gaat inhalen bij tegemoet-komend verkeer. Voor dit dwarsprofiel geldt een maximale voertuig-intensiteit van ongeveer 6.000 mvt/etmaal.



Figuur 7: Inrichting gebiedsontsluitingsweg 30

GOW30 met fietsstroken met een brede middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen
Dit profiel wordt gekenmerkt door fietsstroken en een brede rijloper zonder asmarkering voor motorvoertuigen in twee richtingen. In dit dwarsprofiel is het wel mogelijk voor twee personenauto's om elkaar te passeren zonder daarvoor gebruik te maken van de fietsstroken. In het geval van twee bussen of vrachtauto's die elkaar moeten passen is minimaal één van de twee uit te wijken over de fietsstrook. Voor dit dwarsprofiel bedraagt de maximale voertuig-intensiteit ongeveer 10.000 mvt/etmaal.

GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen
Dit profiel wordt gekenmerkt door vrijliggende fietspaden en een rijbaan van minimaal 5,80 meter breed, zonder asmarkering en voor motorvoertuigen in twee richtingen. De rijbaan is breed genoeg voor twee personenauto's uit tegenovergestelde richting, die elkaar met gematigde snelheid kunnen passeren. In alle genoemde dwarsprofielen kan gekozen worden voor een verharding in asfalt of een elementenverharding.

Wegen bedrijventerrein
Wegen op een bedrijventerrein zijn een speciale categorie. Door het gebruik van veelal grote voertuigen is een minimale breedte vereist van 6 meter. Vanwege het manouveren van vrachtwagens en de vele uitwisseling, in combinatie met de aanwezigheid van langzaam verkeer, is het gewenst om op deze wegen een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen. Wel is deze maximumsnelheid lastig afdwingbaar omdat het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op bedrijventerreinen ongewenst is.

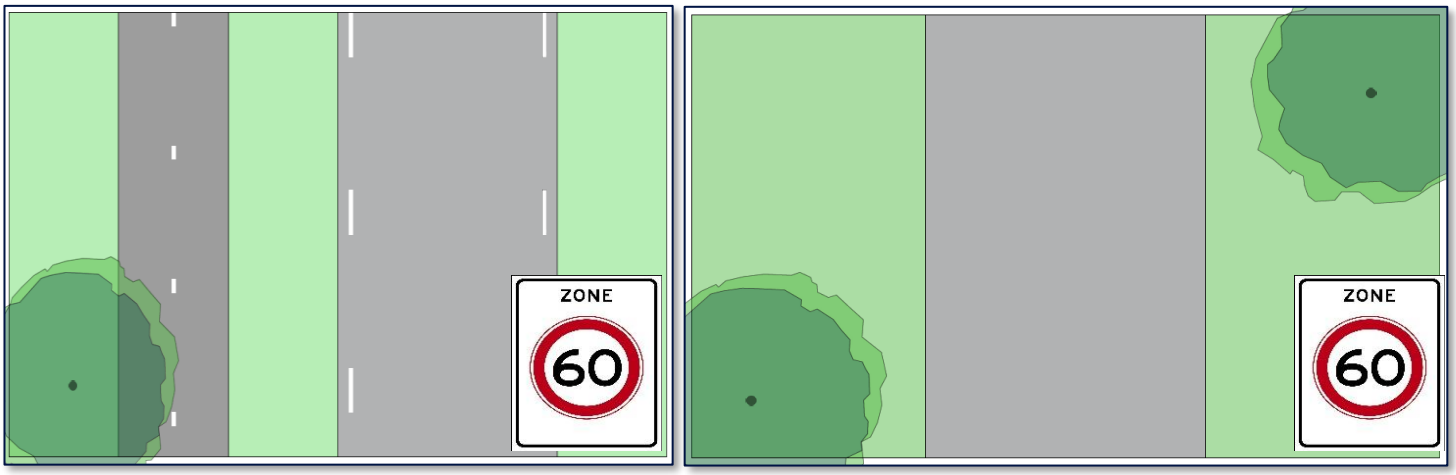


Figuur 8: Inrichting industriewegen

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
Op de erftoegangswegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Van alle wegtypen is dit waarschijnlijk de weg met de minste richtlijnen en de meeste vrijheden. Het kan hierbij bij wijze van spreken gaan om karresporen en wegen van 2,5 meter breed, die één of enkele percelen ontsluiten en waarover zich nauwelijks verkeer afwikkelt, maar ook om meer verbindende wegen in het buitengebied die meer verkeer afwikkelen. Voor erftoegangswegen is geen minimale vormgeving opgenomen. Bij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden twee wegtypen onderscheiden: type 1 en type 2.

Ideale vormgeving bij hogere intensiteiten

Ideale vormgeving bij lage intensiteiten



Figuur 9: Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Het grootste uiterlijke verschil is dat ETW 1 over het algemeen wat breder is dan de ETW 2 en in tegensteling tot ETW 2 is voorzien van kantmarkering en voorzieningen voor fietsverkeer. Fietsvoorzieningen op de rijbaan in de vorm van fietsstroken of als vrijliggende fietspaden. Dit is mede in verband met de hogere (auto en fiets) intensiteiten op dit type of aanwezigheid van landbouwverkeer.



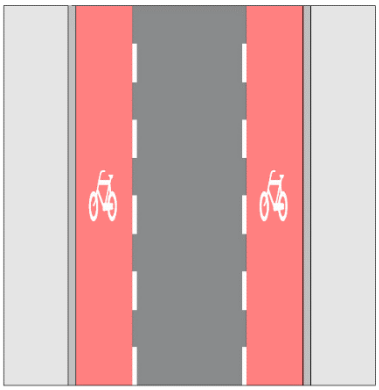
Figuur 10: Erftoegangsweg type II

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom
De laagste categorie binnen de bebouwde kom is de erftoegangsweg. Hierop geldt in de basis een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hogere snelheden zijn niet gewenst vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het feit dat de verschillende verkeerssoorten de weg delen.

Op dit type weg gelden, zoals aangegeven, maar een deel van de basiseisen. Daardoor zijn meer verschijningsvormen mogelijk. Een aantal woonstraten heeft niet uitsluitend een verblijfsfunctie maar ook een (licht) ontsluitende functie. Ook dat draagt daaraan bij.

Erftoegangsweg type 1 (ETW 1)
De inrichting van deze wegen vraagt extra aandacht, omdat er sprake is van een groot spanningsveld tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen) en relatief veel gemotoriseerd verkeer.

De gemeente probeert ondanks de beperkte ruimte ETW type 1 wegen zo veilig mogelijk in te richten. Maatgevend is de kwetsbaarste of minst beschermde verkeersdeelnemer in de verkeersinteractie. De toegestane maximale snelheid op erftoegangswegen type 1 bedraagt 30 km/uur. Dit is een advies vanuit de CROW en het Fietsberaad.



Figuur 11: ETW I met fietsstrook

Idealiter heeft een ETW type 1 een rijloper met aan beide zijden een afdoende brede rode fietsstrook (minimaal 1,7 meter) en eventueel snelheidsremmende maatregelen (op kruispunten). Daarmee heeft deze inrichting veel overeenkomsten met de minimale inrichtingseisen van een GOW30, maar met een kleinere maatvoering en meer snelheidsremmende voorzieningen.

Erftoegangsweg type 2 (ETW 2)
In tegenstelling tot een erftoegangsweg type 1 staat hier de verblijfsfunctie geheel centraal. ETW type 2 zijn vooral wegen met als centrale functie wonen, en ook winkelstraten of straten met gebouwen met sociale functies waar het verblijven centraal staat (denk aan een school). De snelheid die wordt toegestaan op een ETW type 2 is altijd maximaal 30 km/uur. Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. De beoogde lage verkeersintensiteiten en lage snelheden van het verkeer maken maatregelen zoals fietsstroken overbodig. Als er toch behoefte is aan fietsvoorzieningen dan wordt eventueel gekozen voor creatieve oplossingen (ander bestratingspatroon of andere kleur). Het laatste komt vooral voort uit de wens op erftoegangswegen geen markering toe te passen.



Figuur 12: ETW II

Inpassen van hoofdfietsroutes
Ten aanzien van **hoofdfietsroutes** worden de volgende concrete ontwerpprincipes gehanteerd:

- Directheid: streefwaarde voor de maximale omrijdfactor (verhouding tussen de kortst mogelijke route en de hemelsbrede afstand) is 1,15.
- Doorstroming: voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen en bij voorkeur bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen dan wel maatregelen bij het kruisen van gebiedsontsluitingswegen (ongelijkvloers, breed middeleneiland, rotonde of fietsvriendelijke verkeersregeling).
- Comfort: effen wegdek (bij voorkeur asfalt), verlichting, goede afwatering, opname in het gladheidbestrijdings-(vegen en strooien) en onderhoudsprogramma.
- Veiligheid: duurzaam veilige oversteekvoorzieningen, gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (> 2 meter in één richting, > 3,50 meter voor twee richtingen.
- Als een fietsroute onderdeel uitmaakt van een erftoegangsweg dan worden bij voorkeur de volgende voorzieningen aangebracht:
    - ETW I met primaire of secundaire fietsroute: rode fietsstroken;
    - ETW 2 met primaire fietsroute: fietsstraat;
    - ETW 2 met secundaire fietsroute: geen voorziening.

Herkenbaarheidskenmerken
De bovenstaande beschrijving van de basiseisen- en kenmerken voor de verschillende wegcategorieën is vertaald naar een lijst met de essentiële herkenbaarheids- en voorkeurskenmerken.

Wegvakken
Figuur 13 en 14 geven inzicht in de basiskenmerken voor wegvakken binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het (her)inrichten van wegen zijn deze kenmerken ons uitgangspunt.

Essentiele herkenbaarheidskenmerken BUBEKO				
	GOW	GOW	ETW 1	ETW 2
Snelheid	80	60	60	60
Kantmarkering	Ja (3-1, 15 cm breed)	Onderbroken kantmarkering (afhankelijk van aanwezigheid rijrichtingscheiding)	ja, mits er geen fietsstroken aanwezig zijn (3-1, 10cm breed)	Nee
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen / Dubbele asstreep	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BUBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	2.000 - 5.000 mvt/etmaal	< 2.500 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	Fietspad of fietsstrook	Rijbaan
Busroute	Ja	Ja	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	7,50m	6,50m	6,50m	5,00m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt
OV-haltes	In de havens	In de havens	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 13: Herkenbaarheidskenmerken buiten de bebouwde kom

Essentiele herkenbaarheidskenmerken BIBEKO				
	GOW50	GOW30	ETW 1	ETW 2
Snelheid	50	30	30	30
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-1, 10 cm breed) of trottoirband	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering	Geen kantmarkering
Rijrichtingscheiding	Dubbele asstreep of middenberm	Geen	Geen	Geen
Voorkeurskenmerken BIBEKO				
Intensiteiten	> 4.000 mvt/etmaal	< 6.000 mvt per etmaal/ <10.000 mvt per etmaal	< 6.000 mvt/etmaal	< 3.000 mvt/etmaal
Fiets	Vrijliggend fietspad	Fietsstrook 1,70-2,20m breed	Rijvaan of I_{fiets} > 500 /etmaal: **Fietsstroken**	Rijbaan of Ifiets > 2000/etmaal: Fietsstraat
Busroute	Ja	Afhankelijk van verhardingsbreedte	Ja	Nee
Verhardingsbreedte rijbaan	5,50m - 7,30m	5,80 - 8,40m / 8,40 - 10,70m	5,80m tot 6,50m	> 4,80m
Verhardingssoort	Asfalt	Asfalt/ elementverharding	Asfalt/Elementverharding	Elementverharding
Parkeren	Niet	Niet	Langs de rijbaan	Op de rijbaan
OV-haltes	In de havens	Op de rijbaan, fietsers achterlangs	Op de rijbaan	Op de rijbaan

Figuur 14: Herkenbaarheidskenmerken binnen de bebouwde kom

Toepassen herkenbaarheidskenmerken bij conflicterende belangen

Alles draait hierbij om veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Wanneer het niet mogelijk blijkt om alle conflicterende belangen te honoreren, wordt getracht de (mate van) conflicten te beperken. Bijvoorbeeld door langzaam verkeer een andere route aan te bieden waardoor de noodzaak van een 'separate' voorziening vervalt of door te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de conflicten te beheersen via aanvullende maatregelen.

Voorbeelden van beheersmaatregelen zijn:

- Teruggaan naar minimale maatvoering in het dwarsprofiel;
- Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en/of kruispunten;
- Handhaving op rijsnelheden met aanvullende voorlichting;
- Lokaal aanpassen van de snelheidslimiet naar één snelheidsklasse lager.

Als de minimale maatvoering, snelheidsremmende maatregelen of het terugbrengen van de maximumsnelheid onvoldoende veiligheid biedt en niet meer geloofwaardig en herkenbaar overkomt, dient teruggegaan te worden naar de eerste stappen waarbij alsnog de functie en wegcategorie heroverwogen dienen te worden.

Kruispunten

De voorrangssituatie op kruispunten vanuit de Duurzaam Veilig filosofie gaat in de eerste plaats uit van de hiërarchie in de wegenstructuur. Alle wegen beherende instanties zijn met elkaar in een convenant overeengekomen (Startprogramma duurzaam veilig, december 1997), dat op alle kruispunten in wegen buiten de verblijfsgebieden (dus de stroom- en gebiedsontsluitingswegen) binnen en buiten de bebouwde kom de voorrang door middel van verkeersborden of andere infrastructurele maatregen per locatie is geregeld.

Het convenant geeft aan dat de voorrang op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen geregeld **moet** zijn. Een voorrangsregeling door het aanbrengen van voorrangskruispunten of door het instellen van een voorrangsweg.

Uitgangspunten vormgeving kruispunten

De uitwisseling van verkeer vindt vooral plaats op de kruispunten. Hier vinden dan ook de meeste conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers plaats.

Een duurzaam veilig ingericht netwerk gaat op een consequente manier om met conflicterende verkeersbewegingen. Het verlenen of krijgen van voorrang volgt logisch uit de inrichting van de weg.

Principe afspraken helpen bij een logische inrichting. De gemeente Weststellingwerf hanteert de volgende uitgangspunten bij het vormgeven van kruispunten:

- Verkeer dat op een gebiedsontsluitingsweg rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een erftoegangsweg;
- Verkeer dat op een ETW type I/GOW 30 rijdt, krijgt voorrang op verkeer op een ETW type II;
- Erftoegangswegen type II die elkaar kruisen worden als gelijkwaardig kruispunt ingericht;
- Een (regionale) snelfietsroute die een gebiedsontsluitingsweg kruist, kruist bij voorkeur ongelijkvloers;
- Een hoofdfietsroute heeft bij voorkeur voorrang op verkeer op een erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg.

Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Daarnaast zijn kruispunten en kruisingen mogelijk met solitaire fietsroutes of busbanen. In figuur 15 zijn voor alle mogelijke combinaties de voorkeursoplossing opgenomen.

Kruisingen	GOW	ETW 1	ETW 2
GOW	Rotonde / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang
ETW 1	Rotonde/ voorrangskruispunt GOW in de voorrang / VRI	Rotonde/ voorrangskruispunt	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt
ETW 2	Voorrangskruispunt GOW in de voorrang	Uitrit ETW 1 in de voorrang of voorrangskruispunt	Gelijkwaardig
Regionale fietsroute	Ongelijkvloers	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Hoofdfietsroute	Fiets uit de voorrang	Fiets in de voorrang	Fiets in de voorrang
Snelheidsbeperkende maatregelen	Beperkt, alleen bij kruispunten	Op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen	Ja

Figuur 15: Voorkeursoplossingen kruispunten