gemeente Weststellingwerf

Reactienota inspraak

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Januari 2025

Inhoud

1 **Inleiding**
1.1 Status reactienota inspraak
1.2 Procedure
1.3 Ingekomen reacties en ontvankelijkheid

2 **Inspraakreacties: samenvatting en reactie**
2.1 Algemene opmerkingen
2.2 Inspraakreacties 1 t/m 20

3 **Conclusie**

Bijlagen

1 t/m 20: Inspraakreacties 1 t/m 20

1 Inleiding

1.1 Status reactienota inspraak

Deze reactienota geeft een overzicht van de inspraakreacties die zijn ingediend op het ontwerp Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). In dit document worden de inspraakreacties samengevat en voorzien van een reactie. In de conclusie wordt een eindoordeel voorgesteld. U leest daar of de inspraakreacties aanleiding geven om het ontwerp GVVP aan te passen. In de bijlagen zijn de reacties integraal en geanonimiseerd opgenomen.

1.2 Procedure

De gemeenteraad stemde op 21 oktober 2024 in met het vrijgeven van het ontwerp GVVP voor inspraak. Daarna lag het van 29 oktober t/m 9 december 2024 ter inzage op het gemeentehuis. Ook werd het op de gemeentelijke website en www.overheid.nl geplaatst. Er werden 20 reacties ingediend.

Als volgende stap doet het college van burgemeester en wethouders een voorstel aan de gemeenteraad om een besluit te nemen over het GVVP. De raad kan het GVVP vaststellen, gewijzigd vaststellen of niet vaststellen. Bij het besluit neemt de raad kennis van de inspraakreacties en van de reactienota. Degenen die een inspraakreactie hebben ingediend ontvangen de reactienota ruim voordat het GVVP in de algemene raadscommissie en raadsvergadering wordt behandeld. Indieners hebben de mogelijkheid om in te spreken bij de algemene raadscommissie of tijdens de raadsvergadering.

Zodra het GVVP is vastgesteld, wordt dat bekendgemaakt. De indieners van de inspraakreacties ontvangen hier persoonlijk bericht over. Het vaststellingsbesluit kan door een ieder worden gelezen in het Gemeenteblad, op overheid.nl en in De Westwijzer.

1.3 Ingekomen inspraakreacties en ontvankelijkheid

Er zijn 20 reacties ontvangen. Deze zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en zijn daarom ontvankelijk. Dit betekent dat de reacties inhoudelijk behandeld moeten worden. Daarover gaat deze nota.

Vanwege de AVG worden de reacties anoniem gehouden, zonder vermelding van naam, adres en woonplaats.

2 Samenvatting inspraakreacties en reactie

2.1 Algemene opmerkingen

Een groot deel van de 20 binnengekomen reacties gaat in op concrete verkeersituaties/-knelpunten waarbij een bepaald probleem/ervaring concreet wordt beschreven en er veelal ook oplossingen worden aangedragen voor het verbeteren ervan. Deze informatie helpt de gemeente om meer zicht te krijgen op alle verkeerskundige knelpunten die zich binnen de gemeente voordoen maar er wordt in deze reactienota niet inhoudelijk op ingegaan omdat vrijwel alle genoemde knelpunten in het ontwerp GVVP reeds zijn opgenomen in bijlage 1.
Voor wat betreft de situaties die niet in bijlage 1 van het ontwerp GVVP zijn benoemd, en waarvan niet op voorhand vast staat dat er sprake is van een knelpunt, geldt dat de gemeente eerst omvang en ernst van de situatie moet beoordelen (op basis van onder meer tellingen, ongevallen risicoanalyse, snelheidsmetingen, etc.). Deze situaties kunnen, afhankelijk van de uitkomst van deze beoordeling, alsnog als knelpunt worden toegevoegd aan het nog op te stellen uitvoeringsprogramma.

In een aantal inspraakreacties worden opmerkingen gemaakt over toezicht en handhaving. Uiteraard zijn er raakvlakken tussen toezicht/handhaving en verkeer- en vervoerbeleid en daarom wordt hier in het GVVP dan ook aandacht voor gevraagd maar inhoudelijk vormt dit beleid geen onderdeel van het GVVP. Beleid op het gebied van toezicht en handhaving is vastgelegd in het “Beleidsplan Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving Fysieke Ruimtelijke Leefomgeving 2020-2024 OWO-gemeenten”.

In een aantal reacties worden opmerkingen gemaakt over beheer en onderhoud. Hiervoor geldt hetzelfde als hierboven genoemd. Er wordt in het GVVP aandacht voor gevraagd maar het vormt geen onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid.

In een aantal reacties wordt gevraagd om al voor de vaststelling van het GVVP over te gaan tot het uitvoeren van maatregelen. Reeds eerder uitgewerkte, geplande en in gang gezette werkzaamheden worden uitgevoerd overeenkomstig de planning. Met nieuwe maatregelen wordt gewacht op de vaststelling van het GVVP en uitvoeringsprogramma. Dit uitvoeringsprogramma (dat naar verwachting medio 2025 gereed is) geeft een concrete uitwerking in maatregelen van ondermeer de te verbeteren verkeersknelpunten. Hiervoor geldt dat niet alle knelpunten tegelijkertijd kunnen worden aangepakt. Afhankelijk van onder meer urgentie, prioriteit, financiele middelen en capaciteit worden in het uitvoeringsprogramma keuzes gemaakt.

NB: bovenstaande algemene opmerkingen hebben betekenis voor meerdere onderdelen uit de ingebrachte inspraakreacties. Uit pragmatisch oogpunt zullen we deze niet telkens herhalen.

2.2 Inspraakreacties 1 t/m 20

Inspraakreactie 1

Inspreker benoemt een viertal voorbeelden van onveilige verkeersituaties aan de Zandhuizerweg te Zandhuizen en stelt hier een aantal vragen over. Het betreft de volgende locaties:
- Uitgang speeltuin;
- Wegbegrenzing, bermen;
- In-/uitgang Zandhuizerweg met aansluiting op fietspad Olderberkoperweg;
- Algemene weginrichting en wegmarkering.

Bij elk van bovengenoemde locaties is door inspreker een voorstel gedaan voor mogelijk te treffen maatregelen.

Verder geeft inspreker informatie van het SWOV over voorrang op rotondes voor fietsers en vraagt wat de basis vormt voor het voorstel om op rotondes binnen de bebouwde kom van Weststellingwerf fietsers voorrang te geven. En ook of de SWOV factsheet en/of CROW ontwerpwijzer in de overwegingen zijn meegenomen.

Reactie gemeente
De Zandhuizerweg te Zandhuizen is opgenomen in de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Na vaststelling van het GVVP wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Op basis van vooraf vastgestelde criteria wordt aan de knelpunten van deze lijst een prioriteit toegekend zodat duidelijk is op welke termijn een knelpunt wordt aangepakt. Zodra de aanpak van het knelpunt Zandhuizerweg in de planning staat zoekt de gemeente afstemming met bewoners en Plaatselijk Belang om te komen tot een ontwerp voor de te treffen maatregelen. De ideeën die door inspreker naar voren zijn gebracht worden hierbij betrokken.

De basis voor het voorstel om op rotondes in Weststellingwerf voorrang in te stellen is de omslag naar het prioriteren en stimuleren van het fietsgebruik. De gemeente wil dat binnen de kernen de fiets een aantrekkelijker vervoersmiddel wordt en kan concurreren met de auto. Met de voorrang voor fietsers wordt de doorstroming gestimuleerd en het comfort van de fietsers verbeterd, overeenkomstig de aanbevelingen van het CROW met betrekking tot de voorrangssituaties van fietsers binnen de bebouwde kom.

Inspraakreactie 2

Inspreker geeft aan dat er op de Heerenveenseweg te hard wordt gereden op het gedeelte tussen de Stationsweg en de Sleeswijklaan. Er zijn al verschillende dingen geprobeerd (30 km/uur stickers op kliko's, ophangen snelheidsdisplay). Gesteld wordt dat dit weggedeelte aan alle voorwaarden, zoals benoemd in het ontwerp GGVP, voldoet om in aanmerking te komen voor snelheidsremmende maatregelen. Verzoek om al voor vaststelling van het GVVP over te gaan tot het (in beperkte mate) treffen van maatregelen. Kan er ook al geteld worden mbv telslangen?

Reactie gemeente
De stationsomgeving (inclusief gedeelte Heerenveenseweg) staat op de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Zie voor wat betreft de aanpak van knelpunten de reactie onder inspraakreactie 1.
Deze locatie wordt meegenomen in de planning voor tellocaties in 2025.

Inspraakreactie 3

Inspreker geeft aan dat een aantal rotondes en de uitrit op de Heerenveenseweg gevaarlijk zijn. Dit komt voornamelijk door hoog opgaande beplanting waardoor het oversteken voor voetgangers gevaarlijk is.
De ovonde bij het spoor zou vervangen moeten worden door een tunnel of brug (voor voetgangers, fietsers). Een afslag Wolvega-Zuid zou voor autoverkeer een oplossing zijn.

Reactie gemeente
De openbare ruimte wordt door de gemeente zo goed mogelijk beheerd waarbij er gezorgd wordt voor het in standhouden van voldoende uitzicht.
De ovonde bij het spoor staat op de knelpuntenlijst. Een onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden in Wolvega, waaronder de door inspreker benoemde mogelijkheden, is in het GVVP benoemd. De planning van dit onderzoek komt aan de orde in het uitvoeringsprogramma dat na vaststelling van het GVVP wordt opgesteld.

Inspraakreactie 4

Inspreker doet de suggestie om van de Lycklamaweg een één richtingsweg te maken voor inkomend verkeer (uitgaand verkeer via Grote Vuurvlinder). Een tweede optie is één richting in te stellen voor uitgaand verkeer (inkomend verkeer via Om den Noort en Heerenveenseweg).
Verder wordt aandacht gevraagd voor tuingroen in Wolvega dat over voetpaden hangt en bij kruisingen vaak te hoog is voor een veilig zicht. Tenslotte wordt geconstateerd dat er in Wolvega over het algemeen veel foutparkeerders zijn en op de Grindweg in het bijzonder.

Reactie gemeente
Een plan voor de herinrichting van de Lycklamaweg wordt medio 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens de planvoorbereiding zijn verschillende alternatieven beoordeeld (waaronder het instellen van éénrichtingsverkeer). Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar https://www.weststellingwerf.nl/herinrichting-lycklamaweg
Het beheer van tuingroen valt buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente op basis van art. 2.15 van de APV handhavend optreden indien tuingroen leidt tot onveilige situaties als gevolg van het ontbreken van zicht.

Inspraakreactie 5

Inspreker verzoekt om op de Steenwijkerweg een snelheidsregime van 80 km/uur in te stellen, er wordt vaak nog harder gereden. Ook op de Pepergaweg wordt te hard gereden.
De fietspaden langs de Pepergaweg en Steggerdaweg verkeren in slechte staat. Inspreker wijst er op dat fietsers vaak geen voorrang verlenen.
De situatie op de ovatonde bij de Lidl in Wolvega wordt als een ramp aangeduid. Het voorheen vastlopende verkeer bij de Frico is verplaatst naar de ovatonde. Ook hier vaak gevaarlijke situaties met fietsers (vooral ook fatbikers).

Reactie gemeente
Op alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom wordt conform het GVVP een snelheidsregime van 60 km/uur ingesteld. Het aanpassen van daarvoor in aanmerking komende wegen naar een hierbij passende inrichting betreft een meerjaren doelstelling. In het op te stellen uitvoeringsprogramma wordt aangegeven welke maatregelen en onderzoeken de komende jaren worden uitgevoerd.
De Pepergaweg/Steggerdaweg/Noordwolderweg zijn opgenomen in de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Dit geldt ook voor de ovonde bij het spoor te Wolvega.

Inspraakreactie 6

a. Inspreker geeft aan dat de Lycklamaweg een 50 km/uur weg is, de tijdelijke drempels zijn hier veel te grof voor waardoor fietsers naar de stoep uitwijken. Hier hadden allang fietspaden kunnen liggen want de ruimte is er.
b. De situatie op de Heerenveenseweg-Haulerweg is voor fietsers die willen oversteken onduidelijk, er ligt een raar haaks stukje fietspad.
c. De situatie met bebording bij station Wolvega is zeer onlogisch. Er ontbreken “einde fietspad” borden waardoor je formeel mag fietsen waar het niet gewenst is.
d. Op pagina 14 van het GVVP wordt gesteld dat op 50 km/uur wegen niet of nauwelijks sprake is van snelheidsovertredingen. Dit is onjuist. Zeker op Om den Noort en Hoofdstraat West (gedeelte tussen de Grindweg en de PS weg) wordt harder gereden. Ook landbouwverkeer rijdt er soms 60 tot 70 km/uur.
e. De parallelweg (tot aan de Kruisstraat) wordt vaak als inhaalbaan gebruikt. Een drempeltje aan de westkant van de aansluiting van de Graanstraat kan dit voorkomen.
f. Waarom zijn er wegen waar 50 km/uur gereden mag worden terwijl de hoeveelheid verkeer en inrichting hier niet bij past (bijvoorbeeld Grindweg en Oranje Nassaulaan).
g. Pagina 26 (4.2.1): de belangrijkste oversteekplaats van de Graanstraat naar de Bruegelstraat op de Hoofdstraat West ontbreekt.
h. Behalve bij de Hoofdstraat West zijn er geen voorrangskruisingen in Wolvega. Sommige verkeer remmende maatregelen verhogen de verkeersonveiligheid (zoals de verhogingen in de Kruisstraat en Oranje Nassaulaan).
i. Een parkeergarage onder het Pastorieplein is onwenselijk omdat je verkeer aantrekt naar een plek waar geen goede en veilige toegangswegen zijn.
j. Het gevaarlijkste voorbeeld van uitritconstructies is bij de aansluiting van de Heerenveenseweg op de Stationsweg. Verkeer vanuit de Heerenveenseweg zou voorrang moeten hebben want er is geen sprake van een uitritconstructie (geen doorlopend trottoir).

Reactie gemeente

a. *De drempels op de Lycklamaweg betreffen tijdelijke maatregelen om, vooruitlopend op de integrale herinrichting van de weg, de snelheid van het verkeer te remmen. Het plan voor de herinrichting wordt naar verwachting medio 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens de planvoorbereiding zijn verschillende alternatieven beoordeeld (hierbij is ook gekeken naar de mogelijkheden voor het aanbrengen van fietspaden). Voor meer informatie wordt verwezen naar https://www.weststellingwerf.nl/herinrichting-lycklamaweg*
b. *Fietsoversteek Haulerweg-Heerenveenseweg is niet optimaal maar niet verkeersonveilig waardoor de urgentie om dit aan te pakken laag is.*
c. *De stationsomgeving Wolvega staat op de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Bord einde fietspad is gesneuveld als gevolg van een aanrijding, deze zal worden teruggeplaatst.*
d. *Het klopt dat er uitzonderingen zijn waar er harder wordt gereden maar in algemene zin houden automobilisten zich op 50 km/uur wegen aan de maximum snelheid.*
e. *Hoofdstraat West staat op de knelpuntenlijst waarvoor geldt dat de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Dit betekent dat de inrichting moet worden aangepast.*
f. *Op wegen zoals de Grindweg en Oranje Nassaulaan wordt een maximale snelheid ingesteld van 30 km/uur*
g. *De oversteeklocatie staat op figuur 10 op blz. 26 verkeerd aangeduid. Bedoeld wordt de oversteek Graanstraat-Brueghelstraat. Dit wordt gecorrigeerd in het definitieve GVVP.*
h. *Hoofdstraat West staat op de knelpuntenlijst waarvoor geldt dat de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Dit betekent dat de inrichting moet worden aangepast.*
i. *De parkeergarage is onderdeel van het Groene hart (centrumplan Wolvega) en dient grotendeels ter vervanging van de parkeerplaatsen op maaiveld. De extra aantrekkende werking zal hierdoor beperkt blijven.*
j. *De aansluiting van de Heerenveenseweg op de Stationsweg betreft inderdaad geen uitritconstructie maar is een normale weg van rechts. De vormgeving kan leiden tot onduidelijkheid. Deze locatie wordt toegevoegd aan de knelpuntenlijst.*

Inspraakreactie 7

Inspreker stelt twee noodzakelijke veranderingen voor: een fietspad of fietsstroken langs de gehele Lycklamaweg aansluitend op het fietspad bij van der Valk en een verbindingsweg tussen de snelweg en de Steenwijkerweg.

Reactie gemeente
Een plan voor de herinrichting van de Lycklamaweg wordt medio 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens de planvoorbereiding zijn diverse inrichtingsalternatieven in beschouwing genomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar https://www.weststellingwerf.nl/herinrichting-lycklamaweg
Een onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden in Wolvega, waaronder de door inspreker benoemde optie van een verbindingsweg, is in het GVVP benoemd. De planning van dit onderzoek komt aan de orde in het uitvoeringsprogramma dat na vaststelling van het GVVP wordt opgesteld.

Inspraakreactie 8

Inspreker stelt dat het er op lijkt dat fietsers in de enquête oververtegenwoordigd waren.
In het GVVP worden twee belangrijke oorzaken voor de verkeerskundige knelpunten niet benoemd namelijk:

a. Het ontbreken van een goed RO beleid. Door de bouw van de Lindewijk zijn knelpunten ontstaan op de Lycklamaweg. Een oplossing door het realiseren van een nieuwe verbinding zal er waarschijnlijk niet komen. Bovendien is dit geen oplossing voor verkeer richting het centrum. Daarom is de beste oplossing om te stoppen met verdere bouw van woningen in de Lindewijk. Wolvega groeit ten koste van leeglopende dorpen binnen de gemeente.
   De verkeersverbindingen van en naar het groene hart te Wolvega (centrumplan) moeten nog worden onderzocht. Er zal een parkeerprobleem ontstaan (parkeergarages zullen er niet komen waardoor hogere parkeerdruk op aangrenzende woonwijken).

b. De huidige verkeersvisie is gebaseerd op denkbeelden van Hans Monderman. Maar de hoeveelheid verkeer is toegenomen en er is minder respect voor elkaar. Desondanks bevat dit plan nog sporen van Mondermans visie (verlagen maximum snelheid naar 30 en 60 km/uur). Er is weinig ruimte voor de belangen van voetgangers. Op 30 km/uur wegen komen bijvoorbeeld geen zebrapaden (dus voor voetgangers in dorpscentra weinig verbetering). Er is geen aandacht voor overlast door geparkeerde auto's (behalve verbetering verkeersgedrag) en de slechte staat van onderhoud van voetpaden en het feit dat sommige voetpaden plotseling doodlopen. Er is ook onvoldoende handhaving. Er wordt teveel vertrouwd op de bevordering van positief verkeersgedrag.

Reactie gemeente
Alle inwoners en belangengroepen konden deelnemen aan de enquête die in het kader van het op te stellen GVVP is afgenomen. Er is hierbij onder meer gevraagd knelpunten aan te geven. Hierbij is relatief vaak melding gemaakt van knelpunten op het gebied van fietsen.

a. Sinds 2010 is de verkeerstructuur in Wolvega stap voor stap verbeterd door een samenhangend maatregelenpakket met als doel om de verkeersafwikkeling via de rondweg Om den Noort te stimuleren. Denk hierbij onder meer aan de realisatie van de onderdoorgang bij Friesland Campina en de bypass bij hotel van der Valk. Mede hierdoor is de groeiende verkeersdruk op de Lycklamaweg afgeremd. De spoorwegovergang Lycklamaweg begint steeds meer een knelpunt te worden. Een belangrijke ambitie van het GVVP is dan ook om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een alternatieve ontsluiting. Dit onderzoek krijgt een plek in het uitvoeringsprogramma dat na vaststelling van het GVVP wordt opgesteld. De parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van de inrichting van het groene hart zullen gecompenseerd moeten worden rekening houdend met de huidige bezetting en de verwachte toename.
b. Los van Mondermans vise blijft gedrag een belangrijke component in het verkeersbeleid en daar waar het kan zal het gewenste gedrag worden afgedwongen met een passende inrichting. Op gebiedsontsluitingeswegen 30 km/uur is het voornemen om, indien hier aanleiding toe is, wel zebrapaden toe te passen. In het GVVP wordt aandacht besteed aan looproutes (in kaart brengen en daar waar nodig verbeteren).

Inspraakreactie 9

Op de Boijlerweg wordt hard gereden. Dit zorgt voor geluidsoverlast. Kan er stil asfalt toegepast worden?

Reactie gemeente
De Boijlerweg staat op de knelpuntenlijst voor het verder optimaliseren van de inrichting. Het snelheidsregime wordt teruggebracht naar 60 km/uur.

Inspraakreactie 10

De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers bij het politiebureau te Wolvega is onveilig (er wordt hard gereden en de zichtbaarheid is niet optimaal). De volgende maatregelen worden voorgesteld:
- Oversteekplaats beter zichtbaar maken (rood-witte planken haaks op de rondweg).
- Vanuit het Oosten eerder de snelheid verlagen naar 50 km/uur.

Eventueel toekomstige maatregelen: een hogere verkeersdrempel en eventueel een zebrapad.

Reactie gemeente
Deze locatie is bij de gemeente niet bekend als onveilige oversteek. Naar aanleiding van deze inspraakreactie zal dit worden onderzocht en zal deze locatie, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, worden meegenomen in het nog op te stellen uitvoeringsprogramma.

Inspraakreactie 11

Volgens inspreker voldoet het knelpunt Hoofdstraat West aan de in paragraaf 7.3.1 van het GVVP opgenomen voorwaarden en gaat de voorkeur uit naar het realiseren van versmallingen en chicanes

(punt 4) om de snelheid te verlagen. Inspreker doet een aantal suggesties voor maatregelen bij de komgrens en vraagt wat de bewoners nu mogen verwachten.

Reactie gemeente
Dit knelpunt is opgenomen in de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Zie voor wat betreft de aanpak van knelpunten ook de reactie onder inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 12

Inspreker constateert dat er een goede analyse is gedaan. Wel wordt in het plan veel gesproken over onderzoek maar de vertaalslag naar hoe dit concreet wordt aangepakt ontbreekt.
Op 60 km/uur wegen vinden veel snelheidsovertredingen plaats, het ontbreekt aan vervolgstappen, deze zijn vooral gericht op de 80 km/uur wegen.
In het plan zijn alle vervoersmiddelen in aparte hoofdstukken benoemd maar het ontbreekt aan integrale/gecombineerde/cumulatieve oplossingen. Een maatregel op één gebied kan bijvoorbeeld wel haalbaar zijn indien hier problemen kunnen worden opgelost die in eerste instantie niet tot de scope behoorden.
Er wordt geen vervolg gegeven aan het stappenplan m.b.t verkeerskundige knelpunten. Waarom is de komgrens van Oosterstreek niet benoemd als knelpunt? De geplande maatregelen bij Matthijsje kunnen mogelijk als pilot dienen m.b.t de uniforme inrichting van komgrenzen.
Aandachtspunten fietspaden:

- Dwarsvaartweg is gevaarlijk voor voetgangers en fietsers (hoge snelheden, veel doorgaand verkeer, nauwelijks verlichting). Wellicht kan dit worden verbeterd door belijning en onderhoud.
- Verlichting (meer en betere verlichting stimuleert het fietsgebruik). Meer specifiek betreft dit het fietspad tussen Noordwolde en Oosterstreek
- Onderhoud
- Hoofdfietsroutes
- Sociale veiligheid tussen de dorpen

Reactie gemeente
De vertaalslag van de in het GVVP geformuleerde onderzoeken en knelpunten wordt beschreven in het op te stellen uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt na vaststelling van het GVVP opgesteld. Bij de uitwerking van maatregelen/oplossingen wordt een integrale aanpak gevolgd.
De komgrens Oosterstreek staat niet op de knelpuntenlijst omdat met de huidige drempel het verkeer voldoende wordt afgeremd. De urgentie om hier nog aanvullende maatregelen te treffen is laag.
De aandachtspunten met betrekking tot de fietspaden neemt de gemeente zich ter harte. Bekeken zal worden of verbeteringen mogelijk zijn vanuit beheer en onderhoud.

Inspraakreactie 13

Inspreker presenteert een oplossing (voorzien van en schets) voor het verkeersafwikkelingsprobleem in Noordwolde. Deze oplossing bestaat uit een komversmalling bij de entree van Noordwolde (komend vanaf Vinkega), een vrij liggend fietspad langs de Elsweg, twee verhoogde plateaus, een knik in de Hoofdstraat West en een nieuwe weg langs het kanaal aansluitend op de Nieuwe weg.
Inspreker vraagt waarom fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang dienen te krijgen. Onderzoek van SWOV toont aan dat geen voorrang veiliger is. Voor rotonde Hoofdweg (net buiten de bebouwde kom) zou hetzelfde voorrangsregime moeten krijgen als voor de andere rotondes binnen de gemeente.
De huidige inrichting van rotondes is onduidelijk. Bij losliggende fietspaden direct naast de rotonde heeft de fietser voorrang op afslaand verkeer maar niet op oprijdend verkeer. Op basis van CROW dienen alle fietspaden op minder dan 10 meter van een rotonde verplaatst te worden om de fietser veilig in de voorrang te laten komen.
Wanneer de fietser ter hoogte van de afslag naar de Frisaxstraat in de voorrang komt kan dit leiden tot stilstaand verkeer op de rondweg Om den Noort. Dit is onwenselijk met het oog op behoud van een goede doorstroming.
Inspreker pleit voor een vrachtwagenverbod (bestemmingsverkeer uitgezonderd) en een verlaging van de snelheid naar 30 km/uur op de Oppers (gedeelte vanaf rotonde Om den Noort tot aan de Grindweg). Dit is door het plaatsen van borden snel en goedkoop uit te voeren.

Reactie gemeente
De komgrens Noordwolde is opgenomen op de in bijlage 1 van het GVVP opgenomen knelpuntenlijst. Bij de uitwerking van een oplossing van dit knelpunt zullen de ideeën van inspreker worden betrokken.
De basis voor het voorstel om op rotondes in Weststellingwerf voorrang in te stellen is de omslag naar het prioriteren en stimuleren van het fietsgebruik. De gemeente ziet graag dat de fiets binnen de kernen een aantrekkelijker vervoersmiddel wordt en kan concurreren met de auto. Met de voorrang voor fietsers wordt de doorstroming gestimuleerd en draagt dit bij aan het comfort van de fietsers, overeenkomstig de aanbevelingen van het CROW met betrekking tot de voorrangssituaties van fietsers binnen de bebouwde kom.
Het uitgangspunt is om fietsers binnen de bebouwde kom voorrang te geven. Per locatie zal worden gekeken of de inrichting van de rotonde moet worden aangepast en of dit veilig kan.
De Oppers wordt in het GVVP meegenomen in de nieuwe wegcategorisering (als 30 km/uur erftoegangsweg).
Het inventariseren van de hoofdroutes van vrachtverkeer is onderdeel van het GVVP, hierbij zullen ook ongewenste routes in kaart worden gebracht en mogelijke maatregelen volgen.

Inspraakreactie 14

Insprekers stellen dat de toegankelijkheid, de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming van het parkeerterrein bij de Lidl/Poiesz kan worden verbeterd door het vanaf twee of drie kanten toegankelijk te maken. Voorgesteld wordt een verbinding te maken tussen de Poiesz en de Lidl (paaltjes verwijderen). Een in-/uitgang vanuit de Azaleastraat is ook een mogelijkheid. De toegang vanaf de Spoorlaan zou afgesloten moeten worden.
Bij het station zou een doorgang middels bijvoorbeeld een fietsbrug kunnen worden gerealiseerd (vooral voor scholieren interessant).
Op de Steenwijkerweg ter hoogte van de Ir. Lelylaan staat hoge beplanting wat de situatie onoverzichtelijk maakt.
De suggestie wordt gedaan om de gladde steentjes aan weerszijden van de ovonde te vervangen door asfalt.
Er wordt hard gereden op de van Harenstraat/Hoofdstraat West. Graag hier meer op handhaven.

Reactie gemeente
De verkeersdoorstroming Geraniumstraat/Spoorlaan staat op de in bijlage 1 van het GVVP opgenomen knelpuntenlijst. Bij een uitwerking van een oplossing voor dit knelpunt zal ook de toegang tot de parkeerplaatsen en de ovonde worden betrokken.

Inspraakreactie 15

Inspreker geeft aan dat vooral de intentie om fietsstraten aan te leggen en het landbouwverkeer waar mogelijk te scheiden van fietsers erg aanspreekt. Er worden de volgende aanbevelingen gedaan:
- Graag vroegtijdig overleg over de vormgeving van komgrenzen met Plaatselijk Belang en landbouw/loonbedrijven;
- Stimuleren van onderlinge afspraken tussen loonwerkers/akkerbouwers over veilige routes tijdens oogstwerkzaamheden;
- Door inrichting en bebording duidelijk aangeven wat de maximale snelheid is;
- Smiley inzetten t.b.v. gedragsverandering;
- Onderhoud van fietspaden verbeteren om vervoer per fiets te stimuleren.

Reactie gemeente
De door inspreker aangegeven aanbevelingen neemt de gemeente zich ter harte.

Inspraakreactie 16

Inspreker stelt dat er in het plan slechts summier wordt stilgestaan bij de transitie op het gebied van logistiek. Bouwlogistiek wordt helemaal niet genoemd terwijl al circa 30% van alle stadslogistieke verkeersbewegingen bouw gerelateerd is. Verwacht wordt dat dit aandeel verder zal groeien. Tegelijkertijd gelden er ambitieuze klimaatdoelen, gezondheidseisen en natuurherstel (stikstof). Verwezen wordt naar een menukaart met praktische handvatten voor gemeenten om bouw- en infrabedrijven te helpen in de transitie naar emissie loos bouwen en vervoeren.
Verder vraagt inspreker aandacht voor het initiatief “verduurzaming asfaltketen Noord-Nederland” van circulair Friesland. Dit betreft een samenwerking tussen gemeenten en de bouwsector. Inspreker doet een oproep aan de gemeente om actief te informeren naar dit initiatief.
Gesteld wordt dat het plan kan bijdragen aan een betere leefomgeving en het behalen van maatschappelijke klimaat- en mobiliteitsdoelen door toevoeging van concrete maatregelen op het gebied van bouwlogistiek en duurzame infrastructuur.

<u>Reactie gemeente</u>
De transitie op het gebied van logistiek is een relevante ontwikkeling die raakvlakken heeft met diverse beleidsvelden. In het GVVP wordt hier niet uitvoerig op ingegaan omdat er op dit moment nog teveel onduidelijkheden zijn voor het bepalen van concrete doelstellingen. De gemeente blijft deze ontwikkeling volgen en dankt inspreker voor de suggesties met betrekking tot de menukaart en het initiatief verduurzaming asfaltketen.

Inspraakreactie 17

Insprekers vinden 30 km/uur op Geraniumstraat/Spoorlaan prima maar vragen zich af of dan ook de inrichting van de wegen veranderd en geven aan dat behoud van de doorstroming hierbij een belangrijk aandachtspunt is omdat bewoners hun oprit moeilijk af kunnen komen.
De vestiging van de Aldi is niet in het plan benoemd, maar zal leiden tot meer overlast/drukte.
Verwijzend naar pagina 50 wordt gesteld dat het toekomstige parkeerterrein voor de Aldi niet is meegenomen.
De Geraniumstraat en Spoorlaan zijn aangeduid als ontsluitingswegen. Doel hiervoor is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Insprekers missen cijfers over de intensiteit van het verkeer.
Insprekers vragen zich af of bekend is wanneer het onderzoek naar de in paragraaf 7.2 gestelde lange termijn oplossing wordt uitgevoerd. Ook zou het wenselijk zijn om nieuwe ontwikkelingen (zoals de Aldi of de ontwikkelingen in de winkelstraat) te toetsen aan de knelpunten.
In paragraaf 8.1.2 worden vrachtverkeer en bussen niet meegenomen. De bocht Geraniumstraat/ Spoorlaan is ongeschikt voor vrachtverkeer/landbouwverkeer.
Paragraaf 8.1.3: Hoe zien bus vriendelijke drempels er uit? In hoeverre dragen deze bij een het remmen van de snelheid van het overige verkeer?
Bijlage 1, punt 4: Hoge snelheid is niet als knelpunt opgenomen, hier missen ook de cijfers.
Insprekers willen graag meedenken over een bypass/rondweg.
Gemeente spreekt zichzelf tegen: geen Aldi bij de Welkoop i.v.m verkeersdrukte maar wel aan de Spoorlaan (terwijl het daar nog drukker is).
Insprekers stellen tenslotte dat er voetgangersoversteekplaatsen dienen te komen bij de overgang bij de Lidl en de oversteek van Berkenstede naar de Tulpstraat.

<u>Reactie gemeente</u>
De verkeersdoorstroming Geraniumstraat/Spoorlaan staat op de in bijlage 1 van het GVVP opgenomen knelpuntenlijst. Bij een uitwerking van een oplossing voor dit knelpunt zal ook de toegang tot de parkeerplaatsen en de ovonde worden betrokken.
Drempels die geschikt zijn voor bussen remmen ook het overige verkeer. Meestal in combinatie met een versmalling zodat deze drempel niet kan worden vermeden door het overige verkeer.
De Geraniumstraat is een ontsluitingsweg, ook landbouw- en vrachtverkeer zal hier gebruik van blijven maken. Bij een eventuele aanpassing van de Geraniumstraat wordt ook gekeken naar het ontwerp van de bocht Geraniumstraat/Spoorlaan.
De voetgangersoversteken staan op de knelpuntenlijst en worden in het uitvoeringsprogramma uitgewerkt.
De hoge snelheid is in bijlage 1, punt 4 niet benoemd omdat uit metingen blijkt dat hier geen sprake is van een structurele snelheidsoverschrijding. Het feit dat het hier als knelpunt is benoemd heeft vooral

te maken met de hoge verkeersintensiteit, de beperkte ruimte (voor fietsers) en de slechte oversteekbaarheid.

Inspraakreactie 18

Inspreker geeft aan dat er op de Haulerweg te Wolvega te hard wordt gereden. Graag een herhalingsbord 30 km/uur zone aan het begin van de Haulerweg en de Heerenveenseweg plaatsen.
Op de T-kruising Stationsweg/Heerenveenseweg staat een bord 30 km/u zone dicht op de kruising wat door weinig bestuurders wordt gezien.
Er is veel (vracht)verkeer op de Keiweg/Haulerweg wat daar niets heeft te zoeken.
Ter hoogte van de kruising Grindweg/Keiweg/Oppers zou 1 richtingsverkeer ingesteld moeten worden zodat verkeer wordt gedwongen om via de Verlengde Grindweg naar Om den Noort te rijden.
De situatie voor overstekend fietsverkeer vanuit de Heerenveenseweg/Haulerweg richting zowel Om den Noort als het NS station en omgekeerd is onduidelijk. Er is niet duidelijk aangegeven waar men moet oversteken.
Ter hoogte van het NS station geldt een snelheid van 50 km/uur. Dit is te hard voor deze omgeving. De Haulerweg dient een inrichting te krijgen die past bij 30 km/uur. Een goed voorbeeld van een dergelijke inrichting is de Grindweg.

<u>Reactie gemeente</u>
De stationsomgeving (inclusief gedeelte Heerenveenseweg) staat op de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP). Zie voor de aanpak van knelpunten ook de reactie onder inspraakreactie 1.
De Keiweg/Haulerweg (inclusief aansluiting op Stationsweg) kan inderdaad als knelpunt worden gezien. Deze zal dan ook worden toegevoegd aan de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP).
Het door inspreker voorgestelde 1 richtingsverkeer wordt geen geschikte oplossing geacht in verband met de ontsluitende functie van de Haulerweg.

Inspraakreactie 19

Het GVVP betreft vooral een stip aan de horizon waarvan de uitvoering van alle voorgestelde onderzoeken en maatregelen meerdere jaren in beslag neemt.
Een aantal van de in bijlage 1 benoemde knelpunten vereisen een dringende aanpak. Inspreker stelt voor de knelpunten 3, 4, 6 en 8 een aantal maatregelen voor.
Knelpunt 3 en 4: 30 km/uur instellen vanaf de bebouwde komgrens.
Knelpunt 6: Aandacht voor de komgrens aan de noordkant, ter hoogte van de sportvelden (wordt hard gereden). Voorgesteld wordt om in de gehele bebouwde kom van Zandhuizen 30 km/uur in te stellen.
Fietsoversteek Vinkegavaartweg/Kontermansweg: voorgesteld wordt om het Noordelijk deel (vanaf de Stellingenweg) direct 60 km/uur te maken. Wellicht ook een extra waarschuwingsbord bij de fietsoversteek.

<u>Reactie gemeente</u>
De door inspreker genoemde ideeën voor maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van een oplossing voor betreffende knelpunten.

Inspraakreactie 20

Inspreker stelt het binnen de bebouwde kom aanbrengen van fietsstroken een goed alternatief te vinden. Voor wat betreft de situatie buiten de bebouwde kom wordt aandacht gevraagd voor ruimte om elkaar te kunnen passeren. Een wegverbreding (grasbeton) en/of passeerhavens zijn wenselijk in verband met de breedte van landbouwvoertuigen. Ook wordt gesteld dat het wenselijk is om het fietspaden netwerk buiten de kom uit te breiden. De wegen zijn smal, de combi met landbouwverkeer is gevaarlijk.
Inspreker vindt het prettig te horen dat met de inrichting van de nog te bepalen hoofdroutes rekening wordt gehouden met landbouwverkeer. Verzocht wordt om het overzicht van hoofdroutes te delen zodat hier vanuit de agrarische sector aanvullingen op kunnen worden gegeven.

<u>Reactie gemeente</u>
De problematiek landbouwverkeer versus kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers/voetgangers is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. De gemeente zal de ideeën vanuit LTO/agrarische sector betrekken bij de concrete uitwerking in het uitvoeringsprogramma.

3. Conclusie

Een aantal reacties geeft aanleiding om het GVVP te wijzigen ten opzichte van het ontwerp. De onderstaande punten worden verwerkt in het vast te stellen GVVP.

- De Keiweg/Haulerweg (inclusief aansluiting op Stationsweg) wordt toegevoegd aan de knelpuntenlijst (bijlage 1 van het GVVP);
- De oversteeklocatie staat op figuur 10 op blz. 26 van het ontwerp GVVP verkeerd aangeduid. Bedoeld wordt de oversteek Graanstraat-Brueghelstraat. Dit wordt gecorrigeerd in het vast te stellen GVVP.

BIJLAGEN

Inspraakreactie 1 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 2 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 3 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 4 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 5 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 6 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 7 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 8 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 9 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 10 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 11 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 12 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 13 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 14 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 15 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 16 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 17 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 18 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 19 (geanonimiseerd)
Inspraakreactie 20 (geanonimiseerd)

Inspraakreactie 1

Achtergronddocument bij inspraakreactie

t.b.v. Gemeenteraad 21 oktober 2024 - Agendapunt GVVP

Dit document vormt achtergrondinformatie bij de inspraakreactie; ter voorbereiding wordt dit document reeds op 15 oktober verstrekt, voorafgaand aan de raadsvergadering.

Het document bevat informatie over drie verschillende onderwerpen:

1) Voorbeelden van onveilige verkeerssituaties Zandhuizerweg (vanaf pagina 2)
   Bevat foto's, informatie en vragen ten behoeve van vier voorbeeldsituaties in Zandhuizen, met voorstellen voor mogelijk te treffen maatregelen:
   a. Uitgang speeltuin
   b. Wegbegrenzing, bermen
   c. In-/uitgang Zandhuizerweg - aansluiting (brom)fietspad Oldeberkoperweg
   d. Algemene weginrichting en wegmarkering

2) Voorrang voor fietsers op rotondes (pagina 7)
   Bevat weblinks naar informatie over de veiligheid voor fietsers mét en zonder voorrang op rotondes en vragen.

3) Provinciale weg N353 (pagina 8)
   Verzoek om informatie over een voormalig provinciaal plan voor aanpassing van deze weg.

1) Voorbeeld onveilige verkeerssituatie Zandhuizerweg

a. Uitgang speeltuin



Een rennend kind steekt van rechts de weg over ...

(minder dan 1 seconde bedenktijd)

... MAG DAT?

Vragen:

- Waarom/waardoor wordt het zicht op de uitgang van de speeltuin belemmerd?
- Wat heeft een verkeersdeelnemer eraan om juist op dit punt al te weten dat er over pas 200 meter een kruising is waar voorrang verleend moet worden?
- Wat zou hieraan bijvoorbeeld kunnen worden gedaan?
  - Verplaatsing voorrangsbord naar dichter bij de kruising van de Zandhuizerweg met de Oldeberkoperweg (bijvoorbeeld met onderbord 150 m, 100 m);
  - Verplaatsing 'Waarschuwingsbord Speeltuin' naar een eerder moment, zodat een bestuurder langere tijd heeft om zich voor te bereiden;
  - Wegnemen van hinderlijke begroeiing; bij eventueel kappen van een boom/bomen deze compenseren op een andere/geschiktere plaats in Zandhuizen.
- Wat zouden dergelijke maatregelen kosten?
- Is voor het nemen van dergelijke maatregelen nodig dat het GVVP al is vastgesteld?

1) Voorbeeld onveilige verkeerssituatie Zandhuizerweg

b. Wegbegrenzing, bermen



Je loopt/fietst/rijdt over de strook van de bermverharding ...

... MAG DAT?

Vragen:

- Verwacht u dat een willekeurige verkeersdeelnemer in deze straat - met veel breed, snel en zwaar verkeer - vaak opzij moet voor een tegenligger?
- Is het dan veilig/prettig om over de rand van de bermverbreding te lopen/fietsen/rijden?
- Bent u zich ervan bewust dat er ook regelmatig mensen met scootmobiel of duofiets gebruik maken van de Zandhuizerweg? En mensen met kinderwagens of fietsen met kinderzitjes?
- Is er bij de weginrichting rekening gehouden met het feit dat de Zandhuizerweg onderdeel is van het nieuwe Stellingenpad en dat deze nu al veel wandelaars trekt - en vermoedelijk ook meer fietsers?
- Wie is verantwoordelijk voor en/of eigenaar van de grond net naast de asfaltbekleding, in de strook waar de bermverharding plaatselijk is aangebracht?
- Wat zou aan deze situatie bijvoorbeeld kunnen worden gedaan?
    - Bermkeien dóór laten lopen bij iedere oprit. Dit voorkomt:
        - struikelen door voetgangers, die geen stoep hebben;
        - dat fietsers vallen of dat zij steeds moeten afstappen;
        - schade aan de onderzijde en aan de wielen/banden van auto's.
- Wat zouden dergelijke maatregelen kosten?
- Is voor het nemen van dergelijke maatregelen nodig dat het GVVP al is vastgesteld?

1) Voorbeeld onveilige verkeerssituatie Zandhuizerweg

c. <u>In-/uitgang Zandhuizerweg - aansluiting (brom)fietspad Oldeberkoperweg</u>



Er komt een (brom)fietser zomaar van rechts de Zandhuizerweg op rijden ...

... MAG DAT?

<u>Vragen:</u>

- Verwacht u dat een (elektrische) fiets of brommer zomaar vanaf de 'verkeerde' rijbaanzijde de Zandhuizerweg komt oprijden? Toch is dit de dagelijkse praktijk.
- Zou het dan niet fijn zijn wanneer je zo'n fiets of brommer op tijd ~~vanachter het elzenbosje~~ kunt zien aankomen?
- En zou het dan niet fijn zijn dat deze fiets of brommer jou tegelijkertijd ook goed kan zien ~~als hij/zij het elzenbosje voorbij is~~?
- Wist u dat het juist ter hoogte van deze plek op dinsdagen vol staat met zicht belemmerende grijze of groene rolcontainers?
- En dat overzichtelijkheid als tweede belangrijke punt genoemd is in de inventarisatie?
- Wat zou aan deze situatie bijvoorbeeld kunnen worden gedaan?
  - het zicht belemmerende elzenbosje zouden kunnen worden geruimd;
  - er zou in overleg met de bewoners nog eens gekeken kunnen worden naar de vaste plaatsingslocatie voor de afvalcontainers;
  - er zou belijning kunnen worden aangebracht die gemotoriseerd verkeer verleidt om iets dichter naar het midden van de weg te rijden (stippellijnen aan beide zijden van de Zandhuizerweg);
  - en andersom: er zou belijning kunnen worden aangebracht die ook de (brom)fietsers vanaf de andere kant verleidt om de bocht ruimer te nemen
- Wat zouden dergelijke maatregelen kosten?
- Is voor het nemen van dergelijke maatregelen nodig dat het GVVP al is vastgesteld?

1) Voorbeeld onveilige verkeerssituatie Zandhuizerweg

d. Algemene weginrichting en wegmarkering



Iedereen wil graag veilig gebruik kunnen maken van de weg

... KÁN DAT?

Vragen:

- Deze foto zou je haast het testament van de Zandhuizerweg kunnen noemen (met dank ook aan de gemeente voor de relatief recent geplaatste 'zigzagmarkering'. Zou u het fijn vinden om hier te wonen? Wat zou er beter kunnen?
- De Zandhuizerweg is een doorgaande weg waarvan door vele soorten verkeer gebruik gemaakt wordt, van alle soorten voetgangers, fietsers en auto's tot zwaar, breed en snel (vracht- en landbouw)verkeer. Na de verkenning van 2023 is de Zandhuizerweg in de daarop volgende Kadernotitie opgenomen in een lijst van vier locaties die in ieder geval de aandacht verdienen, zoals de Lycklamaweg, maar in diezelfde lijst ook Bekhofweg - Boekelterweg - Zandhuizerweg (buitengebied). Wat is er gebeurd met de Kadernotitie?
- Bestaan er mogelijkheden voor een veiliger gezamenlijk gebruik van dezelfde weggedeelten door verschillende typen weggebruikers?
- Zowel voor de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom worden voor de Zandhuizerweg frequent hoge snelheden gemeten (meer dan 50% van de weggebruikers houdt zich volgens de GVVP Verkenning niet aan de maximum snelheid van 30, en respectievelijk 60 km. per uur. Het 'nieuwe' 60 km. per uur regime uit het ontwerp GVVP dat een oplossing zou moeten bieden aan buitengebied situaties elders, is in Zandhuizen al lang geleden ingevoerd, en dit heeft geen soelaas geboden. Wat zou er op basis van het ontwerp GVVP nog mogelijk/onmogelijk zijn?

- Sinds de totstandkoming en invoering van het oude/huidige GVVP is de Zandhuizerweg veel drukker geworden. Is er voor de Zandhuizerweg ooit een verkeersintensiteitsmeting verricht?
- Het oude/huidige GVVP was niet vindbaar in de raadsstukken of elders. Kan dit beschikbaar worden gesteld?
- Wat zou aan de situatie op de Zandhuizerweg bijvoorbeeld al op kortere termijn kunnen worden gedaan?
  - er zou belijning kunnen worden aangebracht die gemotoriseerd verkeer verleidt om langzamer en dichter naar het midden van de weg te rijden (stippellijnen aan beide zijden van de Zandhuizerweg, met daarin een ruim bemeten fiets-/voetgangersstrook);
  - op relevante posities op de weg duidelijk maken dat gemotoriseerd verkeer 'te gast' is. Een voorbeeld aangetroffen in Amsterdam (Elandsgracht):





    Dit lijkt een officiële 'fietsstraat' markering die normaliter gepaard gaat met andere maatregelen, maar voor de kortere termijn zou een opdruk van bijvoorbeeld "Dorpsstraat - auto te gast" een optie kunnen zijn.
  - er zou vaker gehandhaafd kunnen worden, niet perse of alleen op snelheid, maar bijvoorbeeld ook op algemeen weggedrag en mobiel telefoongebruik (vooral in GROOT en ZWAAR verkeer wordt veelvuldig vanuit de hand gebeld - *"Mobiel in de hand, auto aan de kant*?");
  - er zou in overleg met de bewoners gekeken kunnen worden naar mogelijke andere 'quick win' oplossingen;
- Wat zou aan de situatie op de Zandhuizerweg bijvoorbeeld op langere termijn kunnen worden gedaan - om een structurele oplossing te bieden?
  - er zou van deze straat een 'fietsstraat' kunnen worden gemaakt, waar het gemotoriseerd verkeer 'te gast' is, en die meer ruimte maakt voor dorpsleven en dagelijks contact tussen mensen. *Zie echter het daarvoor benodigde(?) maar ontbrekende(?) kruisje de in tabel op pagina 33 in het ontwerp GVVP!;*
  - en wat te denken van een oplossing à la Ossenzijl? Zie voor een illustratief filmpje op basis van een eigen ervaring de volgende link:

    https://we.tl/t-tNRU0sCKjj

- Wat zouden de verschillende (typen) maatregelen kosten?
- Voor het nemen van welke (typen) maatregelen is het nodig dat het GVVP al is vastgesteld? Welke kunnen eventueel nu al worden uitgevoerd?

2) Voorrang voor fietsers op rotondes

SWOV Factsheet Rotondes en andere kruispunten (2022)

https://swov.nl/nl/fact/rotondes-zijn-fietsers-op-rotondes-veiliger-uit-de-voorrang

Er zijn verschillende SWOV-rapporten en een DTV Consultants-memo verschenen die aantonen dat de veiligheidswinst van een rotonde voor fietsers groter is als zij geen voorrang hebben op rotondes met vrijliggende fietspaden [12] [30] [31] [32]. Dijkstra [12] heeft in 2002 berekend dat er op jaarbasis naar schatting 52 tot 73 ziekenhuisgewonden minder zouden vallen, wanneer op alle rotondes met vrijliggende fietspaden de fietsers 'uit de voorrang' zijn. Hierbij speelt ook dat rotondes sowieso de veiligste kruispuntoplossing zijn voor fietsers Ondanks de conclusie dat fietsers uit de voorrang veiliger zijn op rotondes met vrijliggende fietspaden, dan in de voorrang, beveelt CROW aan om fietsers binnen de bebouwde kom op vrijliggende fietspaden op rotondes wel in de voorrang te laten en buiten de bebouwde kom niet [36]. Deze richtlijn komt voort uit een afweging tussen veiligheid, comfort en doorstroming van fietsers.

CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016/2023):

https://www.crow.nl/kennisproducten/ontwerpwijzer-fietsverkeer/

Vragen:

- Wat vormt de basis en wat vormen de overwegingen voor het voorstel om op rotondes binnen de bebouwde kom van de gemeente Weststellingwerf fietsers voorrang te geven?
- Zijn de SWOV Factsheet en/of de CROW Ontwerpwijzer hiervoor in de overwegingen meegenomen? Zo ja, CROW welke versie?
- De SWOV Factsheet is kosteloos te downloaden via de website van SWOV. De CROW Ontwerpwijzer kan voor €155,00 excl. BTW worden aangeschaft via CROW. Indien de gemeente gebruik heeft gemaakt van de (conclusies van) CROW, kan de betreffende Ontwerpwijzer mogelijk kosteloos beschikbaar worden gesteld aan belanghebbenden?

3) Provinciale weg N353

Aan de raadsgriffie van Weststellingwerf is op 8 oktober 2024 het volgende gevraagd:

"Daarnaast ben ik op zoek naar een oud provincieplan van rond 2000-2002, dat ongeveer rond de vaststelling van het voormalig/huidig GVVP in de gemeenteraad moet zijn besproken. Dit plan betrof het afvlakken/wijzigen van de bocht in de provinciale weg bij de driesprong van Zandhuizen, dus het bebouwde kom gedeelte van Zandhuizen in de N353. Het plan was destijds om een nieuw weggedeelte te maken aan de westzijde van de driesprong. Nu de algemene verkeerssituatie in Zandhuizen wederom als knelpunt is gekenmerkt in het concept GVVP, zou ik graag inzage krijgen in dit bestaande provinciale plan van destijds. Zou je mij hier misschien aan kunnen helpen?"

Als antwoord is op dezelfde dag is van de griffie nog het volgende ontvangen:

"Ik heb de directie gevraagd om de stukken waar jij om verzocht te delen met ons zodat wij ze aan je kunnen verstrekken." En:

"Deze reactie krijg ik van de beleidsambtenaar:
Wij hebben hier niks over kunnen vinden. Lijkt me goed als betreffende inwoner de vraag ook nog even bij de provincie uitzet."

Inmiddels is ook de statengriffie benaderd. Vooruitlopend op het antwoord zou ik het tevens waarderen wanneer iemand van u mogelijk meer informatie zou kunnen verstrekken over het plan voor de N353 van destijds, of kan adviseren waar deze informatie vindbaar is.

Met mijn hartelijke dank voor uw aandacht,

Inspraakreactie 2

Van:
Verzonden: maandag 28 oktober 2024 10:09
Aan: Verkeer Weststellingwerf
CC:
Onderwerp: reactie op GVVP

Sommige mensen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van . Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste heer/mevrouw,

Wat fijn dat het concept GVVP af is. Als bewoners van de Heerenveenseweg, in het stuk tussen de Stationsweg en de Sleeswijklaan, zijn wij blij om te vernemen dat de gemeente oog heeft voor de niet-aflatende stroom snelheidsovertredingen op dit stuk. Zoals op pagina 14 van het GVVP wordt beschreven is dit een 30 km/u weg, waar echter chronisch te hard wordt gereden.

In onze buurt, zoals tijdens onze buurtborrel, hebben wij het als bewoners regelmatig over dit probleem. Onze eigen mogelijkheden, waaronder de kliko's bestickeren met 30 km/u stickers (van Veilig Verkeer Nederland), zijn inmiddels uitgeput. De stickers helpen niet en de snelheidsdisplay die inmiddels meermaals door de gemeente is opgehangen (waarvoor dank) helpt alleen kortstondig en bij slechts een gedeelte van de weggebruikers.

In een eerder mailcontact met werd aangegeven dat de V85 rond de 45 km/u ligt. Als wij kijken naar de voorwaarden voor snelheidsremmende maatregelen die in sectie 7.3.1. van het GVVP genoemd staan, voldoet dit stuk Heerenveenseweg aan alle voorwaarden:

- *De V85-waarde ligt structureel 10 km/uur hoger dan de geldende maximumsnelheid (hier: 45 km/u ipv 30 km/u)*
- *Er heeft één of meerdere keren een snelheidsdisplay gehangen welke niet het gewenste effect heeft gehad; (hier: inmiddels 3x geplaatst en leidt niet tot duidelijk remmend effect, hooguit tijdelijk van aard en bij slechts een klein gedeelte van de weggebruikers)*
- *De maximumsnelheid wordt duidelijk aangegeven door middel van bebording; (hier: er staan 30 km/u borden ter hoogte van het station en de benzinepomp. Naar ons idee is het niet goed zichtbaar, maar gezien het feit dat ook met de displays veel te hard wordt gereden, lijkt het ons meer een kwestie van de inrichting van de weg dan van het bord)*
- *(Diverse) omwonenden/weggebruikers hebben hierover melding gedaan en dit is ook geconstateerd door de verkeerskundige. (hier: over de tijd zijn diverse meldingen gedaan door bewoners, inclusief uitgebreider mailcontact vanuit mij + verkeerskundige heeft e.e.a. bekeken met data)*

Nu begrijpen we dat het GVVP nog even op zich laat wachten, en dat maatregelen niet allemaal doorgevoerd kunnen worden. Echter, gezien het feit dat in deze straat ook twee scholen gevestigd zijn (CBS De Adelaar en in het zijstraatje SBO De Triangel) evenals zorginstelling De Stellingwerven, hopen wij dat de gemeente toch - zij het in beperkte mate - al kan overgaan tot maatregelen. Wij kijken uit op de kruising van de Heerenveenseweg met de Andries Veenstrastraat (waar kinderen van SBO uitfietsen / ouders de kinderen ophalen) en er is wekelijks een bijna aanrijding of getoeter te horen. Het is wachten op een ongeluk.

Eerder gaf aan dat "Het is denk ik wel slim om na de zomer eens door middel van telslangen hier te meten." Zou dit al mogelijk zijn?

Met vriendelijke groeten,

Inspraakreactie 3

Van:
Verzonden: dinsdag 29 oktober 2024 11:28
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: GVVP

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste mensen van de gemeente, ik heb uw ontwerp GVVP eens doorgenomen.

Wat mij opvalt is dat er een aantal rotondes en de uitrijsituatie zuid op de Heerenveense weg vermeld worden als gevaarlijke situatie.
Dit klopt ook en dat komt grotendeels doordat de beplanting in deze situaties zo hoog zijn dat je er niet overheen kan kijken.
Vooral het als voetganger oversteken bij de rotondes is daardoor gevaarlijk.

Die ovonde (dat is het trouwens niet) bij de spoorweg overgang schreeuwt om vervanging door een tunnel of een brug (zoals in Meppel).
Dit kan b.v. alleen voor fietsers en voetgangers. Voor het autoverkeer is een afslag Wolvega-Zuid een oplossing, dat ontlast de bestaande genoemde probleemwegen pas echt.

Doe er wat mee, zou ik zeggen.

Met vriendelijke groet,

Inspraakreactie 4

Van:
Verzonden: woensdag 30 oktober 2024 10:52
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Verkeers-plan reactie.

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

M.,

Optie 1:

Maak van de Lycklemaweg 1-richtingsverkeer voor voertuigen Wolvega **IN**.

En Wolvega **UIT** voor voertuigen, gaat via de Grote Vuurvlinder.

Optie 2:

Maak van de Lycklemaweg 1-richtingsverkeer voor voertuigen Wolvega **UIT.**

En Wolvega **IN** voor voertuigen, gaat via Om Den Noort en Heerenveenseweg.
(Verbodsbord ter hoogte Simon Schram Motors en een aanwijzing/waarschuwing op rotonde bij Esso benzinestation.)

Veel tuingroen in Wolvega hangt over de voetpaden en is bij kruisingen vaak te hoog voor een veilig uitzicht.

Veel foutparkeerders in Wolvega in het algemeen en op de Grindweg te Wolvega in het bijzonder.

Inspraakreactie 5

Van:
Verzonden: woensdag 30 oktober 2024 20:27
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: verkeersveiligheid

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Goede avond,

Onze reactie is maak de Steenwijkerweg gewoon weer 80 aan beide kanten van de rijbaan zijn brede fietspaden. 80 is geen gekke snelheid, maar het valt op dat er vaak harder wordt gereden.
Dit gebeurd ook op de Pepergaweg, daar wordt s'morgens vroeg ook door ouders die kinderen naar school brengen veel te hard gereden en s'. . avonds rond een uur of 11.
Tevens maken op de Pepergaweg en Steggerdaweg ook fietsers gebruik van de weg omdat de fietspaden in miserabele staat zijn. Wanner ik 50 rij de Blesse in word ik vaak nog ingehaald omdat mede weggebruikers mij te langzaam vinden ofzo. Als wij afslaan willen naar onze woning rijden wij vaak al langzaam met knipperlicht zodat we niet van achter aangereden worden door een slaper die ook nog zit te appen. De overgang aan de Steenwijkerweg ter hoogte van Blessebrug is overzichtelijk. Fietsers en eigenwijze e-bikers moet gewoon de moeite nemen om te stoppen en niet doorfietsen. Je ziet overal waar je komt dat fietsers menen het recht te kunnen nemen om door te fietsen, over te steken en geen voorrang hoeven verlenen. Ze zijn toch wel beschermt bij wet. Al met al vind ik het niet de plicht van de overheid om overal maar maatregelen te nemen zodat de burger zijn verantwoording niet meer hoeft te nemen.
De ovatonde bij de Lidl is een ramp. Het vastlopende verkeer van de Frico is verlegd naar de ovatonde bij de Lidl. Ook hier vliegen de fietsers en fatt bikes je voor de wielen langs. Vooral de laatste maken er een sport van wie tot het laatste durft voor een aankomende auto langs te vliegen.
Als je zo'n klojo aanrijdt word je in staat van beschuldiging gesteld en je hebt schade aan je voertuig die je niet kan verhalen.

Mvg

Inspraakreactie 6

Van:
Verzonden: donderdag 31 oktober 2024 17:32
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: zienswijze
Bijlagen: Gemeente Weststellingwerf zienswijze verkeer 2024.docx

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste mensen,

In de bijlage mijn zienswijze op het GVVP.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Weststellingwerf

Zienswijze op GVVP Weststellingwerf 2024

Allereerst wil een reactie geven op de aanpassing van de Lycklamaweg Wolvega:
Het is 30 jaar te laat en de uitvoering laat ernstig te wensen over. Het is een 50 km/h weg!!!! Waar je nog geen 20 km/h kunt rijden doordat de "DREMPELS" veel te grof zijn. Zelfs met een gewone fiets stuiter je bij 15 km/h er over heen omdat ze niet goed aansluiten bij het bestaande wegdek. Hierdoor stimuleer je het fietsen over het trottoir terwijl je dat niet wil. Er hadden al lang fietspaden kunnen liggen want daar is ruimte voor.

Dan de fietspaden bij ruime omgeving station.
Het is een rommeltje met de borden, en het is zeer onlogisch. Heerenveenseweg-Haulerweg, de ene fietser mag wel op het kruispunt fietsen terwijl een fietser die van de andere kant komt op diezelfde plek niet mag fietsen en 2 keer extra (dus onnodig) moet oversteken. Er ligt een heel raar haaks stukje fietspad!! (einde-)Fietspadborden ontbreken waardoor je formeel mag fietsen waar het niet gewenst wordt.

Pagina 14 bovenaan:
"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." Dit is onjuist.
Dat geldt zeker niet voor de Om den Noort en voor de Hoofdstraat West Wolvega tussen de Grindweg en de PS weg.
Op de laatst genoemde wordt door de meeste auto's (veel) sneller gereden dan de toegestane 50 km/h. Ook landbouwtrekkers rijden er soms 60-70 km/h (meestal jonge jongens) terwijl voor deze categorie op die plek een max. snelheid geldt van 25 km/h!!!!!!!!!!
Dan ligt er vanaf nr. 94 tot aan de Kruistraat een parallelweg die regelmatig als inhaalbaan wordt gebruikt om auto's op de hoofdrijbaan in te halen (die wel 50 km/h rijden). Je mag hier 30km/h en er zijn wegen van rechts. Dit komt omdat je zonder af te remmen de parallelweg op kunt schieten. Dit zou te verhelpen zijn met een slim drempeltje aan de westkant van de aansluiting van de Graanstraat.
Daarnaast zijn er wegen waarvan je je afvraagt waarom het nog 50 km/h wegen zijn gezien het verkeer en de inrichting (Grindweg, Oranje Nassaulaan). Die laatste heeft dan weer verhogingen die moeten zorgen dat je toch niet 50 km/h rijdt.

Pagina 26 4.2.1
Op de Hoofdstraat West Wolvega ontbreekt de belangrijkste oversteekplaats namelijk die van de Graanstraat naar de Bruegelstraat, daar gaan veel schoolkinderen langs van de De Meulepolle naar de basisscholen.

Overige opmerkingen:
Volgens mij zijn er in Wolvega geen voorrangskruisingen behalve bij de Hoofdstraat West. Bij de aansluiting met de Bernhardlaan liggen haaientanden waarvan ik mij afvraag waarom die daar liggen en tussen de Grindweg en de PS weg heeft rechts geen voorrang.
Sommige verkeersremmende maatregelen verhogen de verkeersONveilgheid: In de Kruistraat en Oranje Nassaulaan liggen verhogingen die zo zijn aangelegd dat je ze met rare manoeuvres kunt ontwijken.

Parkeergarage onder het Pastorieplein is onwenselijk, je trekt verkeer naar een plek waar naartoe geen goede en veilige toegangswegen lopen. (Ik heb 38 jaar in de [redacted] gewoond en weet dat uit ervaring)
Dan uitritconstructies: Het gevaarlijkste voorbeeld is volgens mij naast de Tango in Wolvega waar de Heerenveenseweg op de Stationsweg uitkomt. Iedereen van de Heerenveenseweg geeft voorrang aan het verkeer op de Stationsweg dat van de rotonde komt. Maar volgens mij is het geen uitritconstructie want er is geen doorlopend trottoir en heeft de Heerenveenseweg voorrang!!

Ik ben bereid om hier ook mondeling over te komen spreken.

Inspraakreactie 7

Van:
Verzonden: maandag 4 november 2024 15:51
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Geachte heer/mevrouw,

Graag laat ik u weten wat mij belangrijk lijkt voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Twee veranderingen zie ik als de meeste noodzakelijke.

- Een fietspad of fietsstroken voor de gehele Lycklamaweg. Hierbij vind ik het belangrijk om het fietspad niet ergens op het traject van de Lycklamaweg te beëindigen, want dan zou een deel veilig gemaakt zijn en een deel niet. Er is veel fietsverkeer uit en naar de dorpen oostelijk van Wolvega. Een fietspad op de Lycklamaweg zou moeten aansluiten op het fietspad dat bij Van der Valk begint. Dit is mogelijk, want de Lycklamaweg is over de gehele lengte breed genoeg. Slechts aan één kant zouden parkeerplekken moeten worden opgeofferd.

- Een verbindingsweg tussen de snelweg en de Steenwijkerweg voor autoverkeer.

Ik hoop dat mijn voorstellen worden meegenomen in de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Virusvrij.www.avast.com

Inspraakreactie 8

Verkeers- en vervoerplan Weststellingwerf rammelt

De gemeente Weststellingwerf heeft een verkeers- en vervoerplan gepubliceerd, waarop bewoners mogen reageren. Doel van het plan is "het realiseren van een toekomstbestendig en duurzaam verkeers- 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." Het plan is mede gebaseerd op een enquête. Het lijkt dat hierin fietsers meer vertegenwoordigd waren dan voetgangers, gezien de vele voorstellen ter verbetering van het fietsverkeer. Voor degenen die een beetje thuis zijn in Weststellingwerf bracht de enquête weinig nieuws. Zij ervaren de genoemde knelpunten als automobilist, als fietser en als voetganger dagelijks. In het plan worden echter twee belangrijke oorzaken van de knelpunten niet genoemd, waarvoor het gemeentebestuur in de afgelopen jaren vooral zelf verantwoordelijk was.

1. Het verkeer wordt voor een belangrijk deel beïnvloed door de ruimtelijke ordening. Het plan is daar duidelijk over: het is "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. Toch noemt het plan een belangrijke verbinding niet: de knelpunten op de Lycklamaweg, die vooral zijn ontstaan door de ontwikkeling van de Lindewijk. Als je een grote nieuwe woonwijk zonder winkelvoorzieningen bouwt, bekneld tussen een snelweg en een spoorweg, terwijl er maar één ontsluitingsweg is, kun je problemen verwachten. Het plan wil die oplossen door een nieuwe ontsluiting naar de A32. Dit zal enorm veel geld kosten en het is geen oplossing voor het verkeer richting het centrum. Bovendien zullen ook het Rijk en de Provincie moeten meewerken. Te voorspellen is dat deze medewerking er niet zal komen. De beste oplossing is om te stoppen met de verdere bouw van woningen in de Lindewijk. Hier wreekt zich dat in Weststellingwerf een goed ruimtelijk-ordeningsbeleid ontbreekt, waardoor vooral Wolvega groeit ten koste van leeglopende dorpen in de gemeente.
Een volgend knelpunt dient zich aan. Het gemeentebestuur heeft grootse plannen met het winkelcentrum van Wolvega door de ontwikkeling van het Groene Hart. Voor de verkeersontwikkeling werd tijdens de behandeling in de gemeenteraad verwezen naar een nog te ontwikkelen verkeersplan. Dat plan ligt er dus nu, maar de verkeersverbindingen van en naar het Groene Hart moeten nog worden onderzocht. Bovendien ontstaat nog een extra knelpunt: een parkeerprobleem. Bij de behandeling van het Groene Hart werd uitgegaan van twee nieuwe (ondergrondse) parkeergarages onder huidige parkeerterreinen die dan park worden. Deze garages zullen er waarschijnlijk niet komen en ze worden ook niet in het plan genoemd, waardoor de parkeerdruk op de aangrenzende woonwijken zal toenemen.

2. De tweede oorzaak van de knelpunten heeft te maken met de verkeersvisie van de gemeente de afgelopen jaren. Deze visie is gebaseerd op de voorstellen van de Friese verkeersdeskundige Hans Monderman in de jaren negentig. Deze wilde zoveel mogelijk verkeerstekens verwijderen zodat verkeersdeelnemers gestimuleerd worden om meer op elkaar te letten. In de afgelopen dertig jaar is er veel veranderd. Het autoverkeer is enorm toegenomen en het respect voor de ander is afgenomen. Desondanks vertoont het plan nog sporen van Mondermans visie. Belangrijk zijn de voorstellen om op veel wegen de maximale snelheid te verlagen tot 30 km (in de centra) en 60 km per uur (daar buiten). Naast bebording en markering wordt veel waarde gehecht aan het stimuleren van gewenst verkeersgedrag.
In deze visie is weinig ruimte voor de belangen van voetgangers. Er komen wel meer zebra-overgangen, maar niet op 30-km-wegen. Voor voetgangers binnen de dorpscentra zal er daarom nauwelijks verbetering optreden. Deze hangt namelijk niet alleen af van de snelheid van auto's, maar ook van verkeersdrukte. Voorts wordt wel vermeld dat voetgangers veel last hebben van op voetpaden geparkeerde auto's, maar maatregelen daartegen worden niet voorgesteld, behalve dus verbetering van het verkeersgedrag. Ook wordt geen aandacht geschonken aan het slechte onderhoud van voetpaden en het feit dat sommige voetpaden plotseling doodlopen. Bijkomend

probleem is dat het huidige onvoldoende handhavingsbeleid geen stimulans is het verkeersgedrag te verbeteren.

Conclusie. Het verkeers- en vervoerplan van Weststellingwerf rammelt omdat in de gehouden enquête fietsers oververtegenwoordigd waren. Een duidelijk relatie met de ruimtelijke ordening (Lindewijk en Groene Hart) ontbreekt. Te veel wordt vertrouwd op bevordering van een positief verkeersgedrag. Vooral voor voetgangers zal het plan weinig soelaas bieden.

Inspraakreactie 9

Van:
Verzonden: maandag 18 november 2024 11:09
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Geachte heer, mevrouw,

Het GVP heb ik nagelezen, ik heb daar nog een aanvulpunt bij.
Wij wonen aan de Boijlerweg, zoals bekend wordt hier erg hard gereden.

Als wij buiten zitten als het goed weer is kunnen we elkaar niet verstaan.
Dit door het harde rijden maar zeker ook door het asfalt.
Dit is erg vervelend want het woonplezier wordt hierdoor erg belemmerd.
We zitten niet eens graag buiten meer.

Er bestaat ook zoiets als stil asfalt, is dat misschien een optie?
Zou dit in de GVP kunnen worden opgenomen?

Met vriendelijke groet,

Inspraakreactie 10

Van:
Verzonden: zaterdag 23 november 2024 16:39
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Reactie op Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Het betreft de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers bij het politiebureau naast de kruising Grote Weegbree met de rondweg Om Den Noort.

Deze oversteekplaats is onveilig om de volgende redenen:

Het verkeer op de rondweg komt vanuit het oosten met een snelheid van 80 km/uur aanrijden, pas op 17 m voor de oversteekplaats staat het bord bebouwde kom en is er op het wegdek 50 aangegeven.
De snelheid op de oversteekplaats zal dan nog behoorlijk zijn.

De zichtbaarheid van de oversteekplaats is minimaal.
Er staat een driehoekig bord met een fietser en er staan wat strepen op de weg om de indruk te geven dat er een verkeersdrempel aanwezig is, maar deze drempel stelt niets voor.
Dat is alles!

Het verkeer op de rondweg zal ook i.v.m. het verkeersluw maken van de Lycklamaweg in de toekomst steeds drukker worden.

Van deze oversteekplaats wordt veel gebruik gemaakt door wandelaars, bewoners van woonwijk de Tuinen, fietsende schoolkinderen vanuit woonwijk de Tuinen en buitendorpen naar het lindecollege en recreatieve fietsers.

Het zou mooi zijn dat op korte termijn de volgende maatregelen getroffen zouden kunnen worden:

Oversteekplaats beter zichtbaar maken d.m.v. rood-witte planken haaks op de rondweg aan weerszijden van de oversteekplaats aan te brengen (kost niet veel).

Vanuit het oosten eerder de snelheid verlagen naar 50 km/uur (kost alleen maar een extra bord).

Gaarne opnemen in het verkeersplan voor eventueel toekomstige maatregelen zoals een hogere verkeersdrempel en eventueel zebrapad.

Graag Uw reactie.

Inspraakreactie 11

Van:
Verzonden: woensdag 27 november 2024 11:25
Aan:
CC:
Onderwerp: Re: Nieuwsbrief Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan
Bijlagen: Reactie GVVP - Hoofdstraat West.pptx

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Goedemorgen,

Nogmaals hartelijk dank voor het ontvangst en het constructieve gesprek. Zoals besproken hierbij de presentatie zoals getoond.

Wij hebben een aantal aandachtspunten geconcludeerd die opgevolgd dienen te worden.

- Nieuwe 30km/h bord op de Hoofdstraat West herplaatsen zodat doorgang stoep niet belemmerd wordt
- 30 markering op het wegdek ten hoogte van het bord plaatsen
- Bij afwijzen raad van het GVVP en/of langdurige wachten op maatregelen, opnieuw in contact komen omtrent tijdelijke maatregelen

Bij onduidelijkheden, vragen, suggesties of nieuws omtrent GVVP komen wij graag in contact.

Groeten

ontwerp Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP)

Hoofdstraat West - Noordwolde

Hoofdstraat West – Noordwolde als knelpunt gekenmerkt

- 3+4 Komgrens Hoofdstraat West + kruising Elsweg
  - Hoge snelheid
  - Voorrangssituatie niet passend
  - Slechte fiets/voetganger oversteekbaarheid



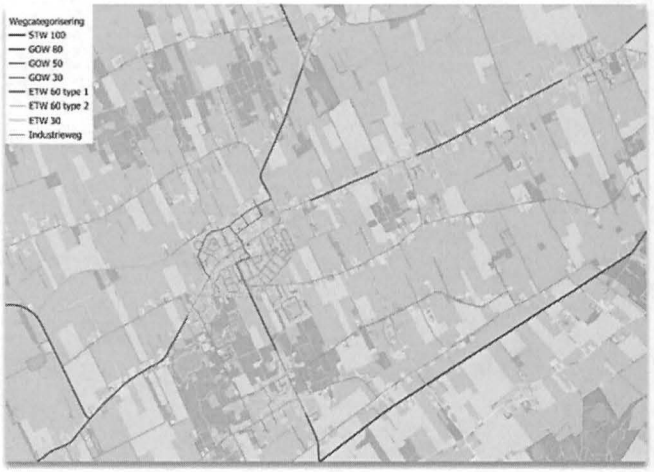
Figuur 2 Verkeersknelpunten omgeving Noordwolde

Hoofdstraat West – Noordwolde als knelpunt gekenmerkt

- Toegangsweg wordt 60km/h
- Bebouwde kom wordt 30km/h
  - (sinds half november is 30km/h ingevoerd vanaf de drempel.

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.



Figuur 19: Toekomstige wegencategorisering Noordwolde



Nordvalla




Noordwijk

Uit het GVVP...

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.

Volgens de bewoners...

- Maatregel 4 sluit het meest aan bij de beleving van de bewoners om snelheid te verlagen.

Uit het GVVP…

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.

Volgens de bewoners…

- Situatie voldoet aan de gestelde criteria.
- Huidig standpunt is dat de punten 1-3 tot op heden geen effect hebben gehad.

Snelheidsmetingen VVN (september - oktober 2022)

Locatie	Hoiofdfstraat West 72, Noordwolde	
Lichtmast		
Richting 1	Zuidoost	
Richting 2	Noordwest	
Datum	26-09-2022/03-10-2022	
Exclusief filter 1	Alles tenzij: 20 < snelheid < 0 en tegelijkertijd 2 < lengte < 0	
Exclusief filter 2	Alles tenzij: 1000 < snelheid < 200 en tegelijkertijd 2 < lengte < 0	
	Richting 1	Richting 2
Aantal motorvoertuigen	9974	9095
Maximum snelheid	50	50
Gemiddelde snelheid	64	55
V85 - waarde	75	67
Hoogst gemeten snelheid	118	117
Voertuigen te hard (> max. snelheid (abs))	8881	6042
Voertuigen te hard (> max. snelheid (%))	89%	66%
Voertuigen te hard (> handhavingsnorm (abs))	7184	3788
Voertuigen te hard (> handhavingsnorm (%))	72%	42%
Voertuigen te hard (> 50 km boven vmax (abs))	29	4
Voertuigen te hard (> 50 km boven vmax (%))	0%	0%

	Richting 1				Richting 2			
Dag	V85	Gemiddelde	Maximum	Aantal	V85	Gemiddelde	Maximum	Aantal
Maandag	76	64	115	1334	66	54	98	1088
Dinsdag	74	63	117	1561	66	54	117	1442
Woensdag	75	64	105	1530	66	55	116	1434
Donderdag	75	63	110	1619	68	57	103	1451
Vrijdag	76	64	104	1623	67	56	99	1567
Zaterdag	76	65	115	1369	66	55	99	1145
Zondag	77	65	118	938	68	57	95	968

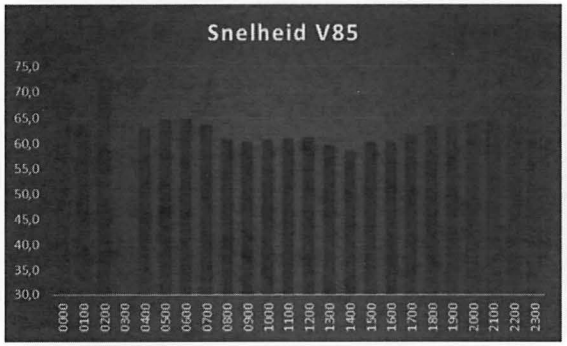
	Richting 1				Richting 2			
Dagperiode	V85	Gemiddelde	Maximum	Aantal	V85	Gemiddelde	Maximum	Aantal
Etmaal (00:00 - 24:00)	75	64	118	9974	67	55	117	9095
Dag (07:00 - 19:00)	75	64	115	8199	66	55	117	7413
Avond (19:00 - 23:00)	76	64	117	1335	68	56	104	1022
Nacht (23:00 - 07.00)	84	69	118	440	70	58	116	660
Ochtendspits (07:00 - 09:00)	76	65	107	1097	67	55	98	1092
Avondspits (16:00 - 18:00)	76	65	115	1906	68	56	117	1456

Snelheidsmetingen gemeente (januari 2023)

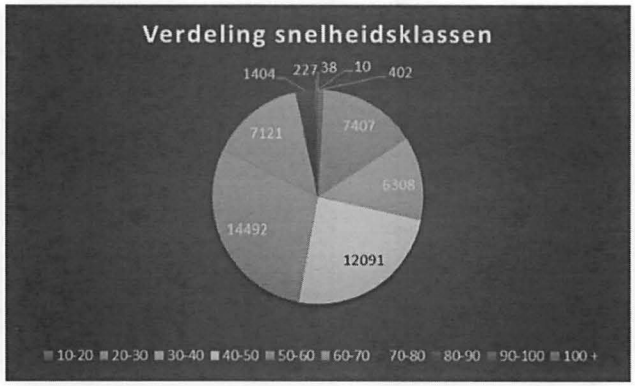
V-85 = snelheid die 85% van het verkeer rijdt. Hoogste en laagste snelheden zijn hieruit gefilterd.

V-85= 61,24 km/uur. Richting Steggerda (61,73) Richting Noordwolde (60,76)

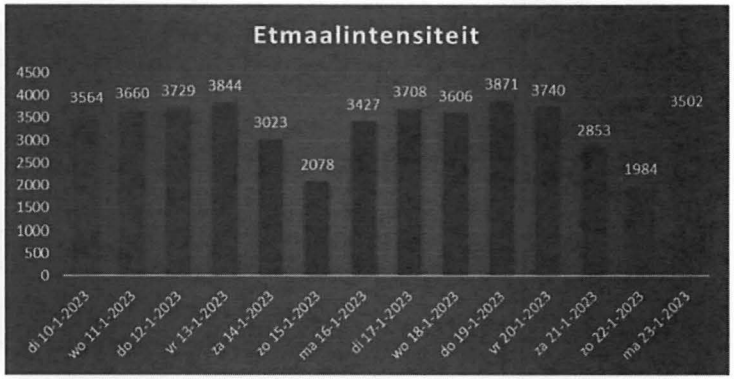
Gemiddelde snelheid: 48,7 km/uur



Figuur 2 V-85 gemiddeld per uur



Figuur 3 Verdeling snelheidsklassen



Figuur 4 Etmaalintensiteit (hoeveelheid verkeer per etmaal)



7.3.2 Snelheidsovergangen komgrenzen

Overgangen van snelheidsregimes, bij de verblijfsgebieden, 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 snelheidsovergangen. Daar waar mogelijk wordt hier extra aandacht aan besteed.



Figuur 20:Gewenste inrichting bebouwde komgrens

Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk 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;

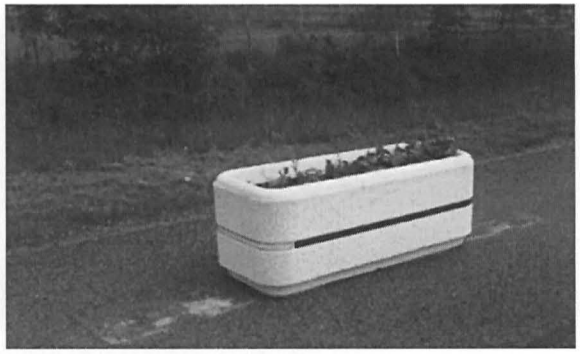
Uit het GVVP...

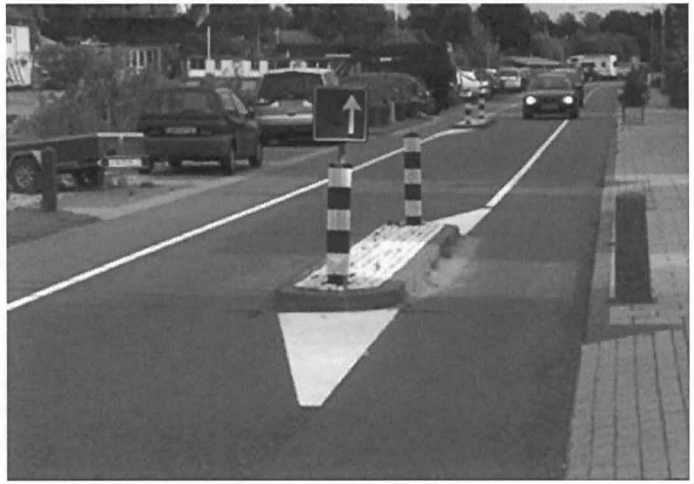




Suggesties van de bewoners ten hoogte van ingang bebouwde kom.







De vervolgstappen

- Wat mogen de bewoners verwachten?

Inspraakreactie 12

Inspraak op het GVVP door

- Goede analyse bevindingen
- In het document wordt veel gesproken over onderzoek. De vertaalslag naar hoe dit concreet wordt aangepakt ontbreekt. Indien nodig actie op ondernemen. Wat als uit onderzoek blijkt dat er iets nodig is? Dit blijft nog erg vaag en open.
- 60 km veel overtredingen, geen vervolgstappen. Gaat vooral om 80 wegen
- Dwarsvaartweg (Boschoord) (Tussen Grensweg en Verlaatweg) (hoge snelheden, doorgaand verkeer, stuk wordt gebruikt door fietsers en voetgangers (toeristische routes). Wellicht te verbeteren door belijning aan te brengen. Ook het onderhoud verdient aandacht.
- Er is een duidelijk stappenplan opgenomen met betrekking tot verkeerskundige knelpunten maar hier wordt geen opvolging aan gegeven.
- Er wordt gestreefd naar een uniforme inrichting van komgrenzen. Waarom is Oosterstreek voor wat betreft de komgrenzen niet benoemd als knelpunt?
- De reeds geplande maatregelen bij basisschool Matthijsje kunnen bijvoorbeeld als pilot dienen m.b.t. de uniforme inrichting van komgrenzen
-

Fietspaden

Aandachtspunten:

- Verlichting;
- Onderhoud;
- Hoofdfietsroutes;
- Sociale veiligheid tussen de dorpen (sociale functie van de grotere kernen);
- Behoefte aan meer verlichting om de fiets meer te stimuleren.

Inspraakreactie 13

Mail : verkeer@weststellingwerf.nl
College B&W Postbus 60 8470 AB Wolvega
Betreft : GVVP

Geachte leden van college van B & W,

Hierbij volgt een zienswijze op het voorlopig GVVP.
Onderstaand heeft te maken met enkele (deel)visies binnen het GVVP waarbij ondergetekende een andere kijk, lees visie heeft.
Door deze afwijkende visie in dit stadium van inspraak reeds in te sturen kan het meegenomen worden bij het samenstellen van een definitief GVVP waarop de raad haar goedkeuring in 2025 kan geven.
Mijn schrijven heeft betrekking op meerdere onderdelen binnen het ontwerp GVVP.

Noordwolde:

In het GVVP is m.b.t. Noordwolde te lezen dat er afwikkelingsproblemen van het verkeer zijn omdat er aan de zuidkant geen geschikte verbinding aanwezig is en dat er overlast is op omliggende wegen. Een mogelijke oplossing hiervoor zit in bijlage, 1 visie Noordwolde.
De schets dient ter verduidelijking. In deze visie wordt de entree van Noordwolde , vanaf Vinkega, voorzien van de komversmalling zoals gewenst bij elk dorp.
Daarnaast zou een extern fietspad langs de Elsweg, 2 verhoogde plateau's en een "knik" in de straat Hoofdstraat West en een nieuwe weg ("kanaaltje") aansluitend op de Nieuwe Weg Noordwolde Zuid een goede bijdrage kunnen leveren in de verkeersbewegingen / verkeersafwikkelingen en in het beperken van overlast van omliggende wegen zoals aangegeven in het voorlopige GVVP.

Rotondes en kruispunten / Fietsers voorrang :

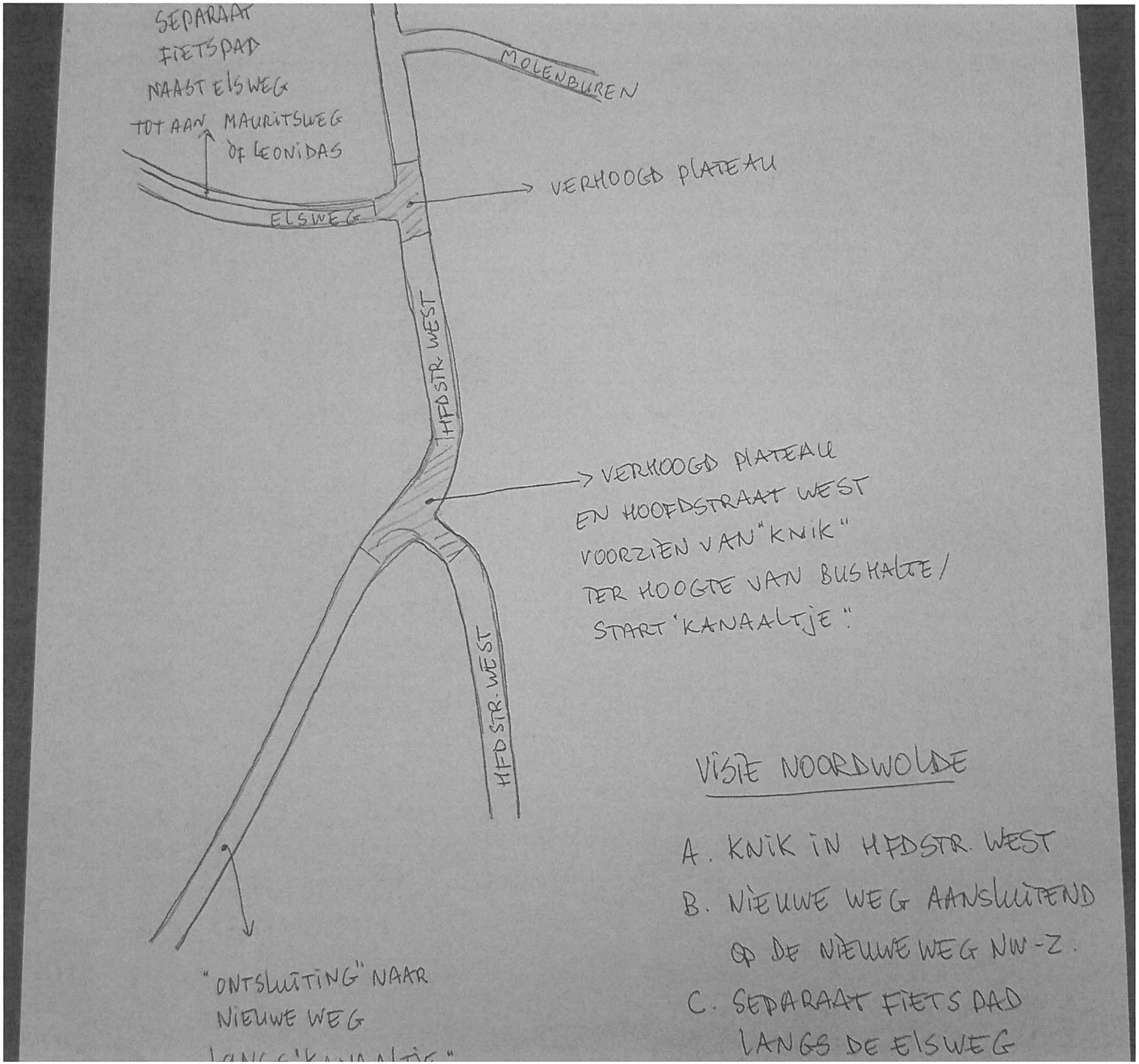
In het GVVP staat dat het de bedoeling is om fietsers voorrang te geven op rotondes binnen Weststellingwerf. Persoonlijk vraag ik mij af waar deze wens vandaan komt.
De SWOV doet wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid en concludeert dat de veiligheidswinst voor fietsers groter is indien zij geen voorrang hebben.
Op figuur 15 is aangegeven dat er 6 plaatsen (4 rotondes/ 2 kruispunten) zijn waarbij de voorrang voor fietsers veranderd zou moeten worden, in het kader van fietsveiligheid.
De rotonde hoofdweg richting Oldeholtpade is niet meegenomen in deze visie.
Deze rotonde ligt weliswaar buiten de bebouwde kom maar is wel gesitueerd in Weststellingwerf en maakt onderdeel uit van een route waarbij kinderen en volwassenen o.a. naar de sportverenigingen S.C.O en V.V.O te Oldeholtpade gaan.
Voor de verkeersveiligheid lijkt het mij dan ook belangrijk dat voor deze rotonde dezelfde regels gelden dan voor de andere; fietsers in of uit de voorrang bij alle rotondes binnen Weststellingwerf.
Het CROW (kennisplatform) heeft als advies fietsers binnen de bebouwde kom op vrijliggende fietspaden op rotondes in de voorrang te laten en buiten de bebouwde kom niet.
Binnen Weststellingwerf kennen we geen rotondes met vrijliggende fietspaden (dan zou er een minimale afstand van 10 meter afstand dienen te zijn van de rotonde) zodat er een aparte kruising ontstaat.
De rotonde van de Hoofdweg heeft een huidige inrichting als een rotonde binnen de bebouwde kom.

Sowieso is de huidige inrichting van de rotondes al onduidelijk want bij losliggende fietspaden direct naast de rotonde (dus behorend bij de rotonde) heeft doorgaand verkeer (de fietser) al voorrang op afslaand verkeer maar niet op oprijdend verkeer, alom verwarring.
Hoe een en ander juridisch stand houdt bij een ongeval is niet te overzien.
Concluderend n.a.v. de CROW dienen alle fietspaden die minder dan 10 meter afstand hebben van de rotonde verplaatst dienen te worden om de fietser veilig in de voorrang te laten komen.

Ook graag uw aandacht voor het bovenste punt op figuur 15, de afslag van en naar een industrieterrein via de Frisaxstraat.
Wanneer hier de fietser in de voorrang komt zal dit kunnen leiden tot stilstaand verkeer op de rondweg Om den Noort hetgeen, mijn inziens, onwenselijk is i.v.m. de doorstroom van groot gemotoriseerd verkeer op de Om den Noort.

Oppers (deel rotonde om de Noort tot aan Grindweg)

Dit deel van de Oppers te Wolvega heeft o.a. veel woningbouw met opritten, een zijstraat, plannen voor extra woningbouw, een snackbar. een chinees restaurant en 3 ingangen naar een fabriekspand / terrein, kortom een weg met veel activiteit waarop de huidige snelheid 50 km per uur geldt.
Dit deel van de Oppers wordt tevens door vrachtwagencombinaties gebruikt om naar het industrieterrein Schipsloot te gaan dit terwijl er een goede mogelijkheid ligt om via Om den Noort en het verlengde van de Grindweg moeiteloos op de juiste bestemming te komen.
Persoonlijk zou ik graag voor het bovengenoemde deel van de Oppers een vrachtwagenverbod zien met slechts alleen toegang voor bestemmingsvrachtverkeer en tevens een verlaging van de snelheid van 30 km p.uur (vanwege de woningen/ uitritten etc.)
Het lijkt mijn inziens een eenvoudige oplossing om met het plaatsen van borden deze omgeving veiliger te maken, wellicht snel uit te voeren vanuit uw knelpuntenpot voor verkeer.


SEPARAAT
FIETSPAD
NAAST ELSWEG
TOT AAN MAURITSWEG
OF LEONIDAS
MOLENBUREN
VERHOOGD PLATEAU
ELSWEG
HFDSTR. WEST
VERHOOGD PLATEAU
EN HOOFDSTRAAT WEST
VOORZIEN VAN "KNIK"
TER HOOGTE VAN BUSHALTE/
START 'KANAALTJE".
HFDSTR. WEST
"ONTSLUITING" NAAR
NIEUWE WEG
VISIE NOORDWOLDE
A. KNIK IN HFDSTR. WEST
B. NIEUWE WEG AANSLUITEND
OP DE NIEUWE WEG NW-Z.
C. SEPARAAT FIETSPAD
LANGS DE ELSWEG

Inspraakreactie 14

Onderstaand onze zienswijze op het GVVP van de gemeente Weststellingwerf.

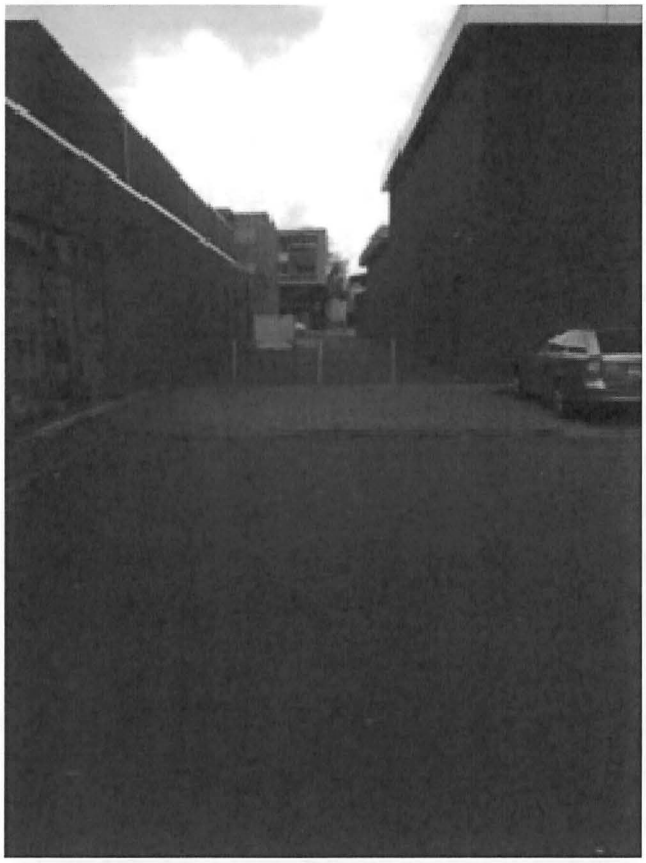
Parkeerterrein Lidl/Poiesz kun je nu inrijden vanaf de Spoorlaan maar je moet het terrein ook weer verlaten via dezelfde ingang. Dit geeft filevorming en gevaarlijke situaties om de Spoorlaan weer op te rijden. Richting nabije toekomst zal aan de andere kant van de Spoorlaan de Aldi worden gevestigd.

Om de toegankelijkheid van het parkeerterrein Lidl/Poiesz te verbeteren binnen het gemeentelijk verkeersplan, kan het vanuit twee/drie kanten bereikbaar maken bijdragen aan een betere doorstroming en minder verkeersopstoppingen. Op deze manier kunnen voertuigen efficiënter in- en uitrijden, vooral tijdens drukke momenten.

Mogelijke voordelen: betere doorstroming: twee/drie toegangswegen voorkomen knelpunten, waardoor voertuigen makkelijker kunnen in- en uitrijden zonder elkaar te blokkeren. Als je kijkt bij de Jumbo in Wolvega kun je dit terrein op een 3 tal punten inrijden en afrijden.

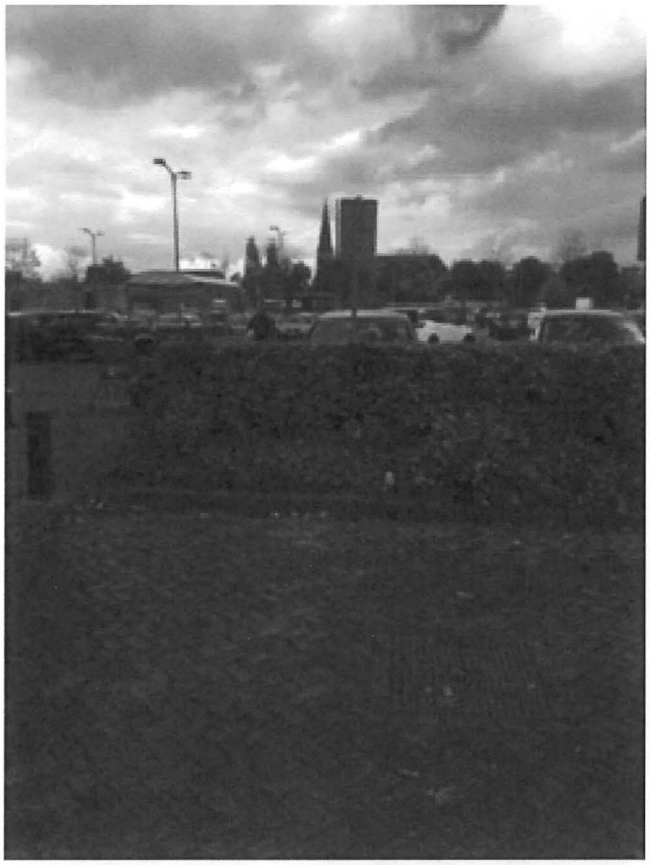
Verbeterde veiligheid: meerdere in- en uitgangen kunnen het risico op ongevallen verminderen, vooral op plekken met beperkte zichtbaarheid.

Tussen de Poiesz en de Lidl staan nu een aantal paaltjes. Als je deze weghaalt creëer je een opening waar het verkeer het terrein kan verlaten richting apotheek.(1 richting maken) Zie foto onder.



Wij stellen u dan ook voor om bij de Poiesz een doorgang te creëren waardoor het verkeer ook

via deze kant het terrein op kan en het ook weer kan verlaten.(zie foto)



Misschien dat een uitgang/ingang vanaf de Azaleastraat ook nog een mogelijkheid is.

Wij denken dat het beter is dat ingang parkeerterrein Lidl zoals die nu is volledig afgesloten dient te worden ivm de drukke Spoorlaan en de te verwachten extra drukte als de Aldi daar zit.

Je zult dan moeten kijken naar nieuwe ingangen.

Je zou bovenstaande eens kunnen uitwerken. Je moet niet denken in problemen maar in oplossingen. De betreffende oplossingen hoeven niet veel te kosten maar zullen bijdragen aan meer verkeersveiligheid.

<u>Situatie Lycklamaweg voor vele scholieren Lindecollege.</u>

Misschien een optie om bij het station een doorgang te creëren naar het sportcentrum voor fietsers en voetgangers. Scholieren zouden deze route ook kunnen gebruiken om naar het Lindecollege te gaan. Optie zou kunnen zijn een fietsbrug. Onderstaand de foto bij het station.



<u>Situatie Steenwijkerweg – Ir Lelylaan.</u>

Komende vanaf de Blesse en men wil rechtdoor richting rotonde Geraniumstraat of men wil linksaf de Ir.Lelylaan op, staat aan de rechterkant hoge beplanting wat de situatie aldaar onoverzichtelijk maakt. Misschien een optie voor lage beplanting.



Ovonde Wolvega

Misschien is het verstandig om de gladde steentjes aan beide kanten van de ovonde te vervangen door asfalt.

Van Harenstraat-Hoofdstraat West Wolvega.

Deze weg wordt o.a. als racebaan gebruikt door auto's, dit ter kennisname. Optie meer handhaving en ga daar als politie vaker staan om e.e.a. te controleren. Familie van ons woont aan de Hoofdstraat West (vlakbij de molen) vandaar dit punt.

Bovenstaand onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Inspraakreactie 15

Vereniging van Kleine Dorpen Weststellingwerf

Aan: College van B&W
Postbus 60
8470 AB WOLVEGA
verkeer@weststellingwerf.nl

Geacht College,

Met belangstelling heeft het bestuur van de Vereniging van Kleine Dorpen het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan gelezen. Wij constateren dat het een ambitieus plan is met veel waardevolle uitgangspunten. Vooral de intentie om fietsstraten aan te leggen en het landbouwverkeer waar mogelijk te scheiden van fietsers, spreekt ons erg aan.

We hebben ook een aantal aanbevelingen voor u:

- Wanneer komgrenzen opnieuw vormgegeven zullen gaan worden, ga dan vroegtijdig in overleg met Plaatselijk Belang en eventuele landbouw/loonbedrijven over goede toegankelijkheid en landschappelijke inpassing
- Stimuleer onderlinge afspraken door loonwerkers/akkerbouwers over veilige(re) routes tijdens oogstwerkzaamheden zodat zij elkaar niet hoeven te passeren
- Geef door inrichting en bebording duidelijk aan wat de maximale snelheid is in de kom van een dorp en daarbuiten
- Gedragsaanpassingen van dorpsbewoners blijven noodzakelijk. De inzet van 'smileyborden' in elk dorp kan daar aan bijdragen
- Onderhoud van fietspaden is van groot belang om het vervoer per fiets te stimuleren. Wij denken dan niet alleen aan opkomende boomwortels maar juist ook aan het maai- en strooibeleid en in de herfst het regelmatig(er) vegen van eikels en blad. Wij constateren uit eigen ervaring dat dit in omliggende gemeenten vaak beter op orde is

Wij wensen u veel wijsheid en succes toe bij het vaststellen en uitvoeren van het GVVP.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur van de VKD,

Inspraakreactie 16

BouwendNederland

College van B&W Weststellingwerf
Postbus 60
8470 AB Wolvega

Bouwend Nederland

Datum: 6 december 2024

Behandeld door:
Telefoon:
E-mail:

Betreft: Zienswijze Bouwend Nederland Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan gemeente Weststellingwerf

Geacht college,

Via deze brief wil ik namens Koninklijke Bouwend Nederland graag reageren op het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Weststellingwerf, met specifieke aandacht voor het thema toekomstbestendige bouwlogistiek. Het is bemoedigend om te zien dat de gemeente inzet op een toekomstbestendig verkeer- en vervoersbeleid. In deze reactie wil ik enkele punten uitlichten en aanbevelingen doen om het plan verder te versterken en de randvoorwaarden te benoemen die kunnen helpen om de ambities in dit plan te realiseren.

Bouwlogistiek
Het is positief dat het GVVP als integraal plan is ingestoken, waarbinnen de koppeling wordt gezocht met onder meer Ruimtelijke Ordening, Milieu, Duurzaamheid en Economie. In het plan wordt daarentegen slechts summier stilgestaan bij de transitie op het gebied van logistiek en wordt bouwlogistiek helemaal niet genoemd.

Aangezien momenteel al circa 30% van alle stadslogistieke verkeersbewegingen al bouwgerelateerd is, ligt juist hier een grote uitdaging. Naar verwachting zal dit aandeel verder toenemen door de maatschappelijke bouw- en infrastructuuropgaven. Tegelijkertijd is de Rijksoverheid gebonden aan ambitieuze klimaatdoelen (CO_2-reductie), gezondheidseisen en natuurherstel (stikstof). Dit geldt ook voor Weststellingwerf, gezien de nabijheid van natuurgebieden zoals het Drents-Friese Wold, het Leggelderveld, de Weerribben, Rottige Meenthe en Brandemeer.

Veel van onze leden nemen al stappen voor het bestendigen van haar bouwlogistiek door innovatieve methoden te gebruiken, schoner materieel in te zetten en waar mogelijk transportbewegingen te vermijden. Wij ondersteunen onze leden hierin actief. Meer informatie over emissieloos bouwen en vervoeren, inclusief handvatten voor veilige en duurzame randvoorwaarden, vindt u hier: https://www.bouwendnederland.nl/kennis/mobiliteit/emissieloos-bouwen-en-vervoeren . Om de benodigde snelheid te kunnen maken, helpt het wanneer de gemeente en de bouw- en infrabedrijven in deze transitie samen optrekken. Hiervoor hebben TNO en de Hogeschool Arnhem in opdracht van de provincie Gelderland een menukaart opgesteld met praktische handvatten voor gemeenten. Deze is via onze website gratis te raadplegen: https://www.bouwendnederland.nl/nieuws/algemeen/5-stappen-naar-een-duurzame-bouwlogistiek

Verduurzaming van asfaltonderhoud
Een van de aandachtspunten is het verduurzamen van de aanleg en vervanging van asfaltwegen. Wij willen uw aandacht vestigen op het initiatief "Verduurzaming asfaltketen Noord-Nederland", waarin gemeenten in Noord-Nederland samenwerken met de bouwsector om asfaltproductie en -aanleg te verduurzamen. Dit is een initiatief van Circulair Friesland, ondersteund door onder meer Bouwend Nederland, de provincie Friesland en de gemeente Leeuwarden. Het initiatief wil de bewezen mogelijkheden ten aanzien van het verduurzamen van de asfaltketen laagdrempelig inzichtelijk maken. Wij moedigen u aan om actief te informeren naar dit initiatief bij een van de initiatiefnemers. Meer informatie over dit initiatief is onder meer te vinden op de website van de gemeente Leeuwarden;
https://www.leeuwarden.nl/nieuws/samenwerking-voor-duurzamer-asfalt-in-het-noorden/

Conclusie
Wij waarderen de inspanningen van de gemeente Weststellingwerf om een toekomstgericht GVVP te ontwikkelen. Met de toevoeging van concrete maatregelen op het gebied van bouwlogistiek en duurzame infrastructuur kan dit plan niet alleen bijdragen aan een betere leefomgeving, maar ook aan het behalen van maatschappelijke klimaat- en mobiliteitsdoelen. Graag lichten wij onze aanbevelingen verder toe in een persoonlijk gesprek. Wij waarderen de reeds bestaande contact met de gemeente Weststellingwerf en hopen gezamenlijk verdere stappen te kunnen zetten naar een duurzaam en veilig Weststellingwerf.

Met vriendelijke groet,

Inspraakreactie 17

Wolvega, 9 december 2024.

Aan de afdeling Verkeer, Wethouder Weststellingwerf. en de Gemeenteraadsleden van de gemeente

Zienswijze bewoners van de Geraniumstraat/Spoorlaan/Rozenstraat op het Gemeentelijk Vervoers- en verkeersplan .

- Par. 7.1: aanduiding Geraniumstraat/Spoorlaan als GOW 30 (30 km zone). Veranderd hierdoor ook de inrichting van de wegen? (versmalling/belijning/chicanes/bloembakken). Dat het een 30km zone zal gaan worden lijkt ons prima, er moet o.i. wel voor gewaakt worden dat de doorstroming niet dermate beperkt wordt dat we onze oprit helemaal niet meer af kunnen. Dat is nu al het geval.

- Wanneer is de vaststelling van het GVVP? De situatie rondom de vestiging van de Aldi is niet in het stuk meegenomen! De vestiging zal naar verwachting een nog grotere verkeersstroom op gang brengen en daarmee de overlast (drukte) vergroten.

- Geraniumstraat en Spoorlaan staan te boek als ontsluitingswegen rondom het centrum. Het GVVP pretendeert dat het grootste doel op deze wegen voor de korte en middellange termijn het verbeteren van de verkeersveiligheid is. (pag. 44) De relatief (wat is in de ogen van de gemeente relatief) hoge intensiteiten zullen geaccepteerd moeten worden. Invoering van een 30 km zone lost de hoge intensiteit niet op. Het onaantrekkelijk maken van deze ontsluitingsroute wel (zie Lycklamaweg). We missen cijfers over de intensiviteit van het verkeer!

- Pagina 50: toekomstig parkeerterrein Aldi aan de Spoorlaan is hierin niet meegenomen. Hoever kijkt de gemeente planmatig vooruit? Bij een vestiging van Aldi aan de Spoorlaan veranderd de situatie rondom de ovonde en de Spoorlaan dermate dat een deel van dit GVVP niet meer van toepassing zal zijn. Verkeersdruk neemt toe, meer uitvoegend en invoegend verkeer, overstekend winkelend publiek, file vorming, bevoorrading etc. Komende van de parkeerplaatsen kun je niet rechts uitrijden zonder op de andere weghelft te komen.

In 7.2 wordt een lange termijn een oplossing onderzocht voor een rondweg of nieuwe aansluiting op de A32. Is het mogelijk hier een concrete datum te krijgen wanneer dit onderzoek wordt uitgevoerd?

Daarnaast zou het wenselijk zijn om bij nieuwe ontwikkelingen deze te toetsen aan de bestaande knelpunten- een voorbeeld zou zijn geweest de Aldi, maar ook ontwikkelingen in de winkelstraat (4.4 waarin beschreven wordt dat het autoverkeer in het winkelgebied verder wordt beperkt)

- 8.1.2: Binnen de kom: er wordt gesproken over landbouwverkeer. Vrachtverkeer en bussen worden hierin niet meegenomen. Deze worden niet genoemd en deze kunnen met moeite over de

weg/drempels. De bocht Geraniumstraat/Spoorlaan, maar ook de straten op zich zijn ongeschikt voor vrachtververkeer, landbouwverkeer.

- 8.1.3: Bus vriendelijke drempels, hoe zien die er uit? In hoeverre dragen die bij aan het remmen van de snelheid van het overige verkeer? Volgens ons heeft dit totaal geen functie.

- Bijlage 1. Punt 4: hoge snelheid is niet als knelpunt opgenomen. We missen hier ook de cijfers!

De verkeerssituatie is onveilig, de verkeerintensiteit neemt alleen maar toe, we weten dat het op korte termijn niet mogelijk is om een andere bypass / rondweg te organiseren, maar we willen graag meedenken als buurtbewoners om tot verbeteringen te komen.

Wij vinden dat de gemeente zich maximaal dient in te spannen voor ons als bewoners van de Geraniumstraat, Spoorlaan en aanliggende straten. Ook voor de zwakkere verkeersdeelnemers zoals schoolgaande kinderen, oudere mensen enz.

Wij als bewoners vinden dat de gemeente zich tegenspreekt, de bouw van de Aldi achter de Welkoop is afgewezen mede i.v.m. verkeersdrukte en nu schets onze verbazing dat de bouw van de Aldi aan de Spoorlaan wel is toegestaan. Daar is het nog drukker met het verkeer, dat verbaast ons.

Wolvega heeft ook een kernfunctie voor de omliggende dorpen/gemeentes. Hier is veel winkelend publiek, omdat hier gratis parkeren is. Ook hierdoor is er nog meer verkeer.

Ondanks dat er 30 km weg wordt vinden wij dat er voetgangersoversteekplaatsen dienen te komen bij de overgang bij de Lildl en bij de oversteek van Berkenstede naar de Tulpstraat. Nu is het hopeloos om over te steken en moeten de overstekers lang wachten. Dit voor onze veiligheid en gezondheid.

We hopen dat onze zienswijzen wel gehoord worden. Deze zienswijzen willen wij persoonlijk toelichten,

De Werkgroep Verkeer Spoorlaan-Geraniumstraat-Rozenstraat

Inspraakreactie 18

Van:
Verzonden: maandag 9 december 2024 14:18
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Re: Uw reactie op het GVVP

Goede middag

dank voor de snelle mail als reactie op ons telefoongesprek.

Ik heb mijn reacties vetgedrukt bij geplaatst in de mail.

Hopelijk kun je zo wat mee.

Op 9-12-2024 om 14:00 schreef Verkeer Weststellingwerf:

> Beste
>
> Hierbij stuur ik u een samenvatting van ons telefoongesprek over het GVVP.
>
> 1. Op de Haulerweg te Wolvega wordt te hard gereden. Er stond altijd **(meen ik)** een herhalingsbord 30 km/uur zone aan het begin van de Haulerweg en de **Heerenveenseweg**. Kan deze worden **(terug)**geplaatst? **Op de T-kruising Stationsweg/Heerenveenseweg staat een bord 30 km/u zone dicht op de kruising wat door weinig bestuurders wordt gezien omdat men de aandacht meer dan nodig heeft om de krappe bocht door te komen. Ook is er veel (vracht)verkeer op de Keiweg/Haulerweg wat daar niets heeft te zoeken zoals o.a. tankauto's en vrachtauto's met veevoer.**
> 2. Ter hoogte van kruising Grindweg/Keiweg/Oppers zou 1 richtingsverkeer ingesteld moeten worden zodat verkeer wordt gedwongen **om** via **de Verlengde Grindweg naar** Om de Noort te rijden.
> 3. De situatie voor overstekend fietsverkeer vanuit de Heerenveenseweg/Haulerweg richting zowel Om den Noort als het NS station **en omgekeerd** is onduidelijk. Het is niet duidelijk aangegeven waar men moet oversteken.
> 4. Ter hoogte van het NS station geldt een snelheid van 50 km/uur. Dit is te hard voor deze omgeving.
> 5. De Haulerweg dient een inrichting te krijgen die past bij 30 km/uur. Een goed voorbeeld wat dit betreft is de Grindweg.
>
> Wilt u met het beantwoorden van deze mail bevestigen dat dit een correcte weergave is? Ook als u nog aanvullingen heeft of iets gewijzigd wilt hebben hoor ik het graag even.

Inspraakreactie 19

Van:
Verzonden: maandag 9 december 2024 17:31
Aan: Verkeer Weststellingwerf
Onderwerp: Zienswijze ontwerp GVVP

U ontvangt niet vaak e-mail van Ontdek waarom dit belangrijk is

Het ontwerp GVVP is een doorwrocht stuk, gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie en de geldende wet- en regelgeving en bijbehorende voorschriften.

Daarmee is dit stuk vooral een stip aan de horizon, zij het een hele vette stip, en zal de uitvoering van alle voorgestelde verdere onderzoeken en van de maatregelen meerdere jaren in beslag nemen.

URGENTIE

Een aantal in Bijlage 1 genoemde knelpuntlocaties behoeft echter een dringende aanpak. Alle in de omgeving van Noordwolde genoemde worden door mij regelmatig per auto of fiets bereden en voor de overige knelpuntlocaties is de fietsroute van Noordwolde Zuid naar LindeCollege in Wolvega de dagelijkse fietsroute van mijn oudste kleinzoon, dus zorg genoeg.

Voor de omgeving Noordwolde betreffen de knelpuntlocaties 3/4, 6 en 8 alle zogenaamde omgrenzen, in 7.3.2. Wordt voor komgrenzen een lange termijnvisie benoemd: het uitwerken van eenstandaard vormgeving op basis van een aanvullende inventarisatie, en dit moet leiden tot een verbeterblad. Dat gaat wel enige tijd duren, vermoedelijk eerder jaren dan maanden. Intussen blijft het gevaar op de loer liggen, dus graag op korte termijn de volgende maatregelen:

Knelpunt 3/4 kruising Elsweg - Hoofdstraat west - Molenburen
Hier is onlangs net voorbij het kruispunt een 30 km zone ingesteld. Mijn verzoek is de 30 km vanaf het bebouwde kom bord te laten gelden, dan valt deze oversteek er ook onder. En als dan het sluipverkeer uit de Molenburen ook nog met spoed verdwijnt... Overigens op weg naar school gaan de meeste fietsers rechtsaf over het fietspad naar de Jokweg en vermijden daarmee een stuk vinkegavaartweg.
Knelpunt 8 Hoofdstraat Oost - Oldeberkoperweg
Hier geldt al een 30 km zone maar dit bord staat al bij het kruispunt Nijverheidsstraat - Oldeberkoperweg. Dan passeer je vervolgens 2 keer een bebouwde kom bord (Oosterstreek en Noordwolde). Mijn verzoek is om bij deze bebouwde kom borden een herinneringsbord 30 km te plaatsen, en wellicht na de bocht ook nog iets ter herinnering.
Deze knelpunten samen leiden tot mijn verzoek om voor de gehele bebouwde kom van Noordwolde 30 km/u in te stellen. De motie van de Tweede Kamer van oktober 2020 onderstreept dit.

Knelpunt 6 Zandhuizerweg
Hier wil ik speciaal aandacht vragen voor de komgrens aan de noordkant, hier liggen sportvelden waar enkele avonden in de week voetbaltraining gegeven wordt.Zoals al elders beschreven passeert het auto- bus - en vrachtverkeer ook deze komgrens vaak met veel te hoge snelheid. De aanrijroute uit de richting Oldeberkoop is een 80 km/u weg, en de komgrens heeft zelf nauwelijks remmend effect. In het donker overstekende enthousiaste voetbaljeugd is dan een makkelijk slachtoffer. Mijn verzoek is om voor de gehele bebouwde kom van Zandhuizen 30 km/u in te stellen. De motie enz...
En wellicht zal dit ook voor andere bebouwde kommen (of zelfs alle) zeer wenselijk zijn.

Knelpunt overige locaties.
Fietsoversteek Vinkegavaartweg - Kontermansweg
Dit beruchte knelpunt wordt door het autoverkeer uit het noorden benaderd op een 80 km/u weg. Enkele meters voor de oversteek staat het bord 60 km/u. Het laat zich raden met welke snelheid het kruispunt genomen wordt. Mijn verzoek is om het noordelijke deel ook al direct 60 km /u te maken, dus vanaf de Stellingenweg. Dat staat al in het GVVP opgenomen en de verkeersdrempels op dit gedeelte zijn daar volgens mij al geschikt voor. Wellicht kan ook een extra waarschuwingsbord bij de fietsoversteek geplaatst worden, maar eerlijk gezegd heb ik daar niet goed naar gekeken.

Deze maatregelen zijn op korte termijn te verwezenlijken, het betreft immers vooral het plaatsen van borden; in afwachting van de verdere uitwerking en uitvoering van dit GVVP.

Met vriendelijke groet,

LTO noord
WESTSTELLINGWERF

Inspraakreactie 20

Aan het College van B&W
Postbus 60
8470 AB WOLVEGA

Boijl, 9 december 2024

Betreft: Reactie op het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Geachte College van B&W,

Vanuit de LTO Weststellingwerf willen we graag reageren op het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan.

Binnen de Kom zien we het aanbrengen van fietsstroken een goed alternatief. Zo creëer je meer duidelijkheid. Daar waar mogelijk is zullen landbouwvoertuigen de kernen proberen te vermijden.

Buiten de Kom zien we graag meer ruimte om elkaar te kunnen passeren. Tenslotte zoals in GVVP staat zijn de landbouwvoertuigen niet meer vanuit de jaren '70. Maar de breedte van de wegen nog wel. Het plaatsen van grasbetonstenen of bermbeton verbreedt de weg. Waar dit niet mogelijk is, zou een optie zijn om passeerhaven te realiseren. Daarnaast is het wenselijk het fietspaden netwerk buiten de kom uit te breiden. De wegen van ≤ 5 meter zijn smal. Het passeren van fietsers, vooral elektrisch is gevaarlijk. Fietsers rijden snel waardoor het inhalen langer duurt. Mede door de grote landbouwcombinaties geeft dit een onveilig gevoel. Daarnaast blijven fietsers lang in de dode hoek zitten.

Verkeersmaatregelen op de routes van Landbouwverkeer zijn in GVVP goed verwoord. Prettig is te horen dat met de inrichting van de nog te bepalen hoofdroutes rekening wordt gehouden met landbouwverkeer.

Wel is het dringende verzoek om het overzicht van de hoofroutes te laten zien zodat we hier aanvullingen op kunnen doen vanuit de agrarische sector.

Eventueel willen we mondeling onze brief toelichten.

Met vriendelijke groet,

Bestuur LTO Noord afdeling Weststellingwerf