

GVVP Westerveld 2020-2030

Tussentijdse samenvatting (stand van zaken)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor Westerveld. De aanleiding hiervoor is driedig:

- de Planwet Verkeer en Vervoer schrijft in artikel 8 voor dat de gemeente zorgdraagt voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid;
- het huidige GVVP heeft een looptijd tot 2020 en is dus bijna niet meer vigerend;
- in de afgelopen periode hebben zich verschillende (verkeerskundige) ontwikkelingen voorgedaan en zijn er in de gemeente nieuwe (verkeerskundige) onderwerpen actueel geworden.

1.2 Uitgangspunten

Uitgangspunten voor het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan zijn dat het GVVP:

- voldoet aan de Planwet Verkeer en Vervoer;
- als basis het concept Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3) heeft;
- een kader geeft van waaruit verkeersplannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd en op basis waarvan verkeersproblemen kunnen worden aangepakt;
- handvatten geeft om éénduidig en helder te kunnen communiceren naar inwoners voor wat betreft verkeersvragen en/of problemen;
- mede tot stand gekomen komt op basis van participatie.

1.3 Doelstelling

Het GVVP geeft richting en vorm aan het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid voor de periode 2020-2030. Daarbij vormt het GVVP ook een toetsingskader voor (ruimtelijke) ontwikkelingen en een handvat voor de inrichting van openbare infrastructuur.

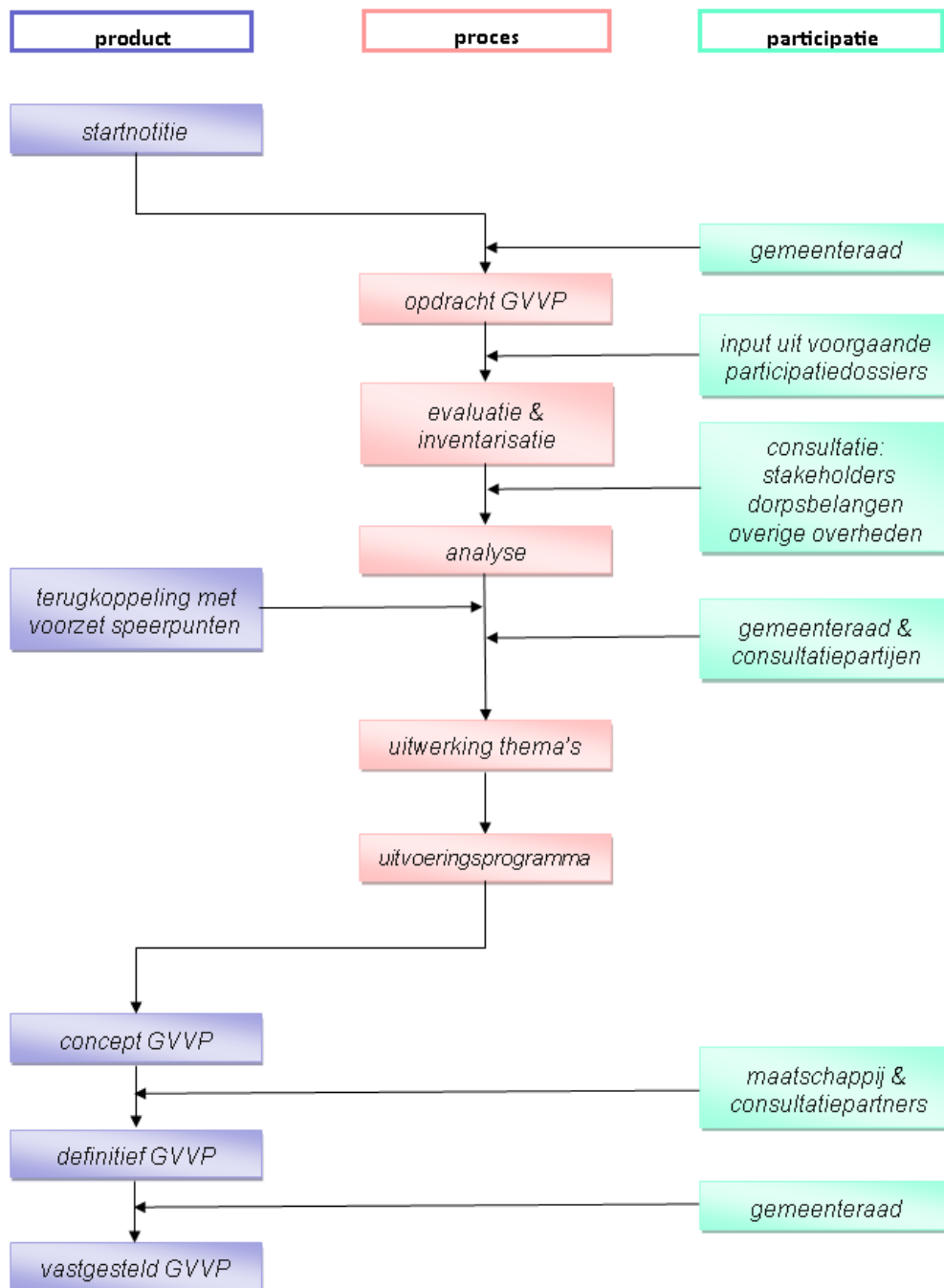
In de verschillende dorpskernen moet een goede balans gevonden worden tussen woongebied, verkeersgebied én aantrekkelijk verblijfsgebied voor inwoners én toeristen. Fietsverkeer is hierbij van groot belang. In het GVVP wordt dan ook een visie op hoofdlijnen met betrekking tot fietsen in Westerveld verwoord.

1.4 Beleidskaders

Vigerende beleidskaders voor het toekomstige GVVP zijn:

- Landelijk: Planwet Verkeer en vervoer, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap.
- Provinciaal: Provinciale omgevingsvisie Drenthe, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, Strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe en Fietsnota Drenthe.
- Gemeentelijk: Collegeakkoord, Structuurvisie, Veilig op de fiets in Westerveld, Visie op de openbare ruimte – BrinQ, Duurzaamheid, Beleidsplan Licht in de Openbare Ruimte en Beheerplan gladheidsbestrijding.

1.5 Proces en participatieschema



2 Evaluatie GVVP 2011-2020

Verkeersstructuur:

- alle gemeentelijke wegen (met uitzondering van de Nieuwe Ruitersweg, Ruitersweg, Zuidstraat, het Midden, Oostende, Wapserveenseweg en Johannes Postweg) zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg;
- gemeentelijke wegen buiten de komgrenzen zijn divers ingericht en sluiten niet altijd aan bij de ontwerpprincipes vanuit Duurzaam Veilig en/of de landelijk toegepaste Essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) voor wegmarkering;
- de provinciale weg N855 (Frederiksoord – Dieverbrug) kent geen eenduidig snelheidsregime.

Verkeersveiligheid:

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

Schoolroutes en schoolomgevingen:

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

Duurzaamheid:

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

Recreatief en toeristisch verkeer:

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

Parkeren:

- het opgesteld beleid parkeerproblematiek functioneert niet optimaal;
- de gehanteerde parkeernormering leidt niet structureel tot problemen;
- de beleidsregel 'gehandicaptenparkeerplaats' is opgesteld, maar wordt op basis van ervaringen en nieuwe inzichten aangescherpt.

Maatschappelijke ontwikkelingen/trends:

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

3 Inventarisatie

Verkeersveiligheid:

- in periode 2014-2018: 453 geregistreerde ongevallen 102 gewonden, 8 doden;
- er is een dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen (in tegenstelling landelijke trend);
- er zijn geen verkeersongevallenconcentraties (>10 ongevallen in 5 jaar) in de gemeente;
- de meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 70+ en 25-39 jaar;
- de meeste letselongevallen vallen op 60 en 80 km/uur wegen;
- jongeren (17-25 jaar) zijn relatief veel betrokken bij ongevallen;
- er is een stijgende lijn in het aantal geregistreerde ongevallen met fietsers;
- er zijn vrijwel geen ongevallen met landbouwverkeer geregistreerd.

Verkeerstromen en intensiteiten:

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

Klachten:

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

Beheer & onderhoud:

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

Input stakeholders:

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

Ontwikkelingen & trends

- voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen hebben beperkt invloed op het gemeentelijk verkeerssysteem. Parkeren is wel een aandachtspunt;
- demografie (krimp/vergrijzing), klimaat adaptatie, elektrische auto & fiets, nieuwe werken en online winkelen zijn relevante ontwikkelingen.

4 Speerpunten

4.1 Visie

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

4.2 Uitwerking speerpunten (op hoofdlijnen)

Verkeerstructuur

- alle gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en worden (op termijn) ingericht als 30 of 60 km/uur weg;
- vanuit een wensbeeld worden gemeentelijke wegen (bij herinrichting of beheer/ onderhoud) meer eenduidig ingericht;
- de gemeente gaat terughoudend om met snelheidsremmende maatregelen op ad-hoc basis;
- de gemeente zet in op sanering van overbodige verkeersborden;
- in samenwerking met de provincie (= wegbeheerder N855) wordt ingezet op een meer eenduidig snelheidsregime op de N855 tussen Dieverbrug en Frederiksoord. Ook wordt aanzet gegeven tot nader onderzoek naar de noodzaak voor verbetering van de bereikbaarheid via de N855 of alternatieve route/’rondweg’ met het oog op de ontwikkelingen in Frederiksoord (UNESCO)

Fiets

- de gemeente stimuleert het fietsgebruik door het faciliteren van aantrekkelijke, goed onderhouden en toegankelijke fietsinfrastructuur;
- nieuwe fietsinfrastructuur wordt ontworpen vanuit behoeften van de gebruiker, waarbij ook de toegankelijkheid van mindervaliden/ouderen gewaarborgd wordt;
- inrichting en beheer & onderhoud van bermen draagt bij aan de verkeersveiligheid en het comfort van fietsverkeer in de gemeente;

- ontbrekende schakels in het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk worden ingevuld;
- met de juiste infrastructuur en voorzieningen wordt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor utilitair autoverkeer;
- de gemeente zet met een aantrekkelijk routenetwerk, versterking van landschappelijke waarden en (duurzame) voorzieningen in op een aantrekkelijk fietsproduct;
- Westerveld profileert zich door marketing als de (recreatieve) fietsgemeente van Drenthe.

Aanpak verkeersveiligheid

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

Schoolroutes en schoolomgevingen

- aanpak van verkeersveiligheid op schoolroutes-/omgevingen is een gezamenlijke verantwoording van school, ouders en leerlingen en gemeente;
- alle scholen in zijn in 2030 in het bezit van het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL);
- infrastructurele maatregelen op schoolroutes-/ omgevingen worden alleen uitgevoerd indien de betreffende school in het bezit is van het DVL;
- belangrijke schoolroutes hebben prioriteit in het uitvoeringsprogramma verkeer;
- bij de herinrichting van wegen worden schoolomgevingen aangeduid als 'schoolzone';
- de gemeente zet in op structurele aandacht voor verkeerseductie in zowel basis- als voortgezet onderwijs, mede gericht op lokale thema's zoals landbouwverkeer en afleiding in het verkeer.

Recreatief en toeristisch verkeer

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

Parkeren

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

Verkeerseducatie

- de gemeente zet structureel in op Permanente verkeerseductie (PVE) voor verkeersdeelnemers;
- verkeerseductie voor gemeentelijke focusdoelgroepen (jongeren, ouderen, landbouwverkeer, bezorgverkeer, militairen e.d.) krijgt aandacht.

Duurzaamheid

- de gemeente zet (in samenspraak met het OV bureau) in op het behouden van bestaande buslijnen en verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer door het toepassen van busvriendelijke infrastructuur en toegankelijke bushaltes;

- de gemeente Westerveld zet in op een buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is;
- het beleid conform de concessie laadinfrastructuur wordt gecontinueerd.