

GEMEENTERAAD

Amendement

Raadsvergadering: 10 maart 2020

Onderwerp: Voorstel tussentijdse terugkoppeling GVVP

Op basis van het debat tijdens de Politieke avond van dinsdag 4 februari 2020 stelt de fractie van Progressief Westerveld ten aanzien van de speerpunten zoals beschreven in hoofdstuk 4: Speerpunten van de bijlage bij het raadsvoorstel tussentijdse terugkoppeling proces GVVP, de volgende wijzigingen (in rood) voor:

Bestaande tekst	Amendementen
4.1 Visie	4.1. Ambitie en focus
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 focus- sen zich primair op 'de fiets'.	1 Het huidige verkeers- en vervoerssysteem van Westerveld vormt een goede basis voor de komende jaren. De ambitie is: behoud van bestaande kwaliteit; extra focus op de zwakkere verkeersdeelnemers; een eenduidiger en rustiger verkeers- en wegbeeld; focus van investeringen gericht op 'de fiets'; focus op duurzaamheid bij materiaalkeuze en uitvoering werkzaamheden; en een versterking van openbaar, publiek en gedeeld privaat vervoer
4.2 Uitwerking speerpunten (hoofdpijnen)	
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)	Verkeerstructuur > alle gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en worden (op termijn) ingericht als 30 of 60 km/uur weg; uitgangspunt daarbij is 30 binnen en 60 buiten de bebouwde kom; waar noodzakelijk vanuit het oogpunt van bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemers (zie bijlage) zijn daarop uitzonderingen mogelijk; > 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.	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; 4 > voorrang voor het fietsverkeer wordt (ook op rotondes) overal doorgevoerd; > 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'.	Aanpak verkeersveiligheid = Ongewijzigd =
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.	Schoolroutes en schoolomgevingen = Ongewijzigd =

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.	Recreatief en toeristisch verkeer = Ongewijzigd =
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.	Parkeren = Ongewijzigd =
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.	Verkeerseducatie = Ongewijzigd =
	Toegankelijkheid 5 > in navolging van het VN-verdrag voor der Rechten van Personen met een Handicap zet de gemeente Westerveld in op een buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is; > ervaringsdeskundigen worden geraadpleegd in de verschillende fasen van infrastructurele projecten
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;	Duurzaamheid > verplaatsen naar aparte paragraaf OV (zie hieronder) > verplaatsen naar aparte paragraaf Toegankelijkheid (zie hierboven) 6 > in aansluiting bij de Green Deal Duurzaam GWW wordt duurzaamheid integraal onderdeel

> het beleid conform de concessie laadinfrastructuur wordt gecontinueerd.	van aanleg, beheer en onderhoud van wegen en infrastructuur > de Aanpak Duurzaam GWW wordt toegepast in alle fasen van projecten: planvorming, aanbesteding, beheer en onderhoud en heeft betrekking op alle aspecten van projecten, waaronder materiaalkeuze en uitvoering > het beleid conform de concessie laadinfrastructuur wordt gecontinueerd.
	Openbaar en Publiek Vervoer en gedeeld vervoer 7 > de gemeente zet (in samenspraak met het OV bureau) in op het behouden en intensiveren van de bestaande buslijnen, waardoor de verbindingen tussen de grotere kernen onderling en de verbindingen met het aansluitende regionale en landelijke OV wordt gegarandeerd; 8 > middels het systeem van Publiek Vervoer zet de gemeente in op de aansluiting van de betreffende doelgroepen op het OV 9 > de gemeente zet in op verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer door het toepassen van busvriendelijke infrastructuur en toegankelijke bushaltes; > de gemeente zet in op snelle uitvoering van de afspraken van de 20 grootste plattelandsgemeenten met de Minister van Milieu en Wonen inzake autodelen

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 10 maart 2020.

M. Frensel
Plaatsvervangend griffier

H. Jager
voorzitter

Ingediend door:


Fractie Progressief Westerveld
M. van de Kasteelen

DV3 / Naar een Duurzaam Veilig Wegverkeer in 2030

Link naar het document: <https://www.swov.nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030>

De menselijke maat

Het besef dat de mens centraal staat als het om verkeersveiligheid gaat, bestaat al vele decennia: 18 de mens is kwetsbaar en loopt bij een botsing of een te grote versnelling of vertraging schade op aan zijn lichaam. Dit leidt tot – soms dodelijk – letsel. Ernstig verkeersgewonden lijden in 20% van de gevallen aan blijvend letsel.

Wegen, wegomgeving, voertuigen en technologische oplossingen sluiten aan bij de menselijke capaciteiten en bieden deze ondersteuning. Daarnaast bieden ze maximale bescherming – al dan niet geholpen door additionele beschermingsmiddelen – aan alle verkeersdeelnemers in of op het voertuig en in de directe omgeving. Taakverantwoordelijke organisaties en de centrale overheid als eindverantwoordelijke zien erop toe dat te allen tijde aan deze voorwaarden wordt voldaan en dat onvolkomenheden worden verbeterd.

Tabel 4 Verdere uitwerking van 'veilige snelheidslimieten'.^{21,22,23} Verschillen ten opzichte van de rij erboven zijn **vet gemarkeerd**.

Potentiële conflictsituaties en voorwaarden in verband daarmee	Veilige snelheid
• Mogelijke conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers op erven (geen trottoirs aanwezig en voetgangers gebruiken de hele rijbaan)	15 km/uur
• Mogelijke conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers op wegen, kruispunten, ook in situaties met fiets- of suggestiestroken	30 km/uur
• Geen conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers, uitgezonderd gemotoriseerde tweewielers met helm (bromfiets op de rijbaan) • Mogelijke dwarsconflicten tussen autoverkeer, mogelijke frontale conflicten tussen autoverkeer • Stopzichtafstand ≥ 47 m	50 km/uur
• Geen conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers • Geen dwarsconflicten tussen autoverkeer, mogelijke frontale conflicten tussen autoverkeer • Obstakels afgeschermd of obstakelvrije zone ≥ 2,5 m, (semi)verharde berm • Stopzichtafstand ≥ 64 m	60 km/uur
• Geen conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers • Geen dwarsconflicten tussen autoverkeer, mogelijke frontale conflicten tussen autoverkeer • Obstakels afgeschermd of obstakelvrije zone ≥ 4,5 m, (semi)verharde berm • Stopzichtafstand ≥ 82 m	70 km/uur
• Geen conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers • Geen dwars- en frontale conflicten tussen autoverkeer • Obstakels afgeschermd of obstakelvrije zone ≥ 6 m, (semi)verharde berm • Stopzichtafstand ≥ 105 m	80 km/uur

Nergens in DV3 staat dat de 30 km per uur is voorbehouden aan de bebouwde kom. Er zijn meerdere gemeenten in Nederland, die 30 km zones hebben ingericht buiten de bebouwde kom in lijn met bovenstaande indeling.

