

ACTUALISATIE GVVP

GEMEENTE WESTERVELD

Datum:

17 mei 2005

Auteur:

Niels Joustra

Beleidsmedewerker verkeer en vervoer

Telefoon: (0521) 349 330

E-mail: n.joustra@gemeentewesterveld.nl

Inhoudsopgave

1. ALGEMEEN GVVP	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Opbouw GVVP	5
2. INVENTARISATIE/EVALUATIE	7
2.1 Verkeersonveiligheid	7
2.2 Autoverkeersstructuur	8
2.3 Inrichtingskenmerken	8
2.4 Recreatief en toeristisch verkeer	11
2.5 Openbaar vervoer	11
2.6 (Brom)fietsverkeer	12
2.7 Schoolroutes	13
2.8 Voetgangers en gehandicapten	13
2.9 Gedragsbeïnvloeding	14
3. BELEIDSKADER	15
3.1 Landelijk beleidskader	15
3.2 Provinciaal en regionaal beleidskader	17
3.3 Lokaal beleidskader	19
4. GEMEENTELIJK BELEID	21
4.1 Autoverkeerstructuur	21
4.2 Inrichtingskenmerken	21
4.3 Recreatief en toeristisch verkeer	24
4.4 Openbaar vervoer	25
4.5 (Brom)fietsverkeer	26
4.6 Schoolroutes	26
4.7 Voetgangers en gehandicapten	27
4.8 Gedragsbeïnvloeding	27
5. UITVOERINGSPROGRAMMA	29

1. ALGEMEEN GVVP

1.1 Aanleiding

Op 29 februari 2000 is het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP 2000) door de gemeenteraad vastgesteld. In het GVVP 2000 is de visie van Gemeente Westerveld op het gebied van verkeer en vervoer omschreven. In het GVVP 2000 is in hoofdlijnen aangegeven welk beleid de gemeente tot ongeveer 2010 zal voeren met betrekking tot verkeer en vervoer.



Het is inmiddels 2005 en een deel van de maatregelen van het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2000 zijn inmiddels uitgevoerd. Daarnaast hebben het Rijk en Provincie Drenthe de afgelopen jaren nieuwe beleidskaders opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer. Het is dan ook hoog tijd om de getroffen maatregelen te evalueren en de nieuwe landelijke en provinciale beleidskaders te beschrijven en het gemeentelijk beleid hier weer op af te stemmen.

Het uiteindelijke resultaat hiervan is het voor u liggende geactualiseerde GVVP. Hierin wordt in hoofdlijnen beschreven welk beleid de gemeente tot 2010 zal voeren met betrekking tot verkeer en vervoer.

De basis van het geactualiseerde GVVP is vanzelfsprekend het gemeentelijk beleid dat in het GVVP 2000 is beschreven. Ongewijzigd beleid (zoals bijvoorbeeld Duurzaam Veilig) wordt in deze actualisatie niet nogmaals beschreven. Hiervoor wordt verwezen naar het GVVP 2000.

1.2 Opbouw GVVP

In het volgende hoofdstuk worden de getroffen maatregelen geëvalueerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het beleidskader waarin het GVVP is opgesteld en aan de hand hiervan worden de gemeentelijke doelstellingen geformuleerd. In hoofdstuk 4 worden de beleidskaders en doelstellingen omgezet in concreet beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Het uiteindelijke resultaat is het uitwerkingsprogramma voor de komende jaren op het gebied van verkeer en vervoer.

2. INVENTARISATIE/EVALUATIE

In het GVVP 2000 is een uitgebreide inventarisatie van de bestaande situatie gedaan. In dit hoofdstuk worden alle relevante wijzigingen ten opzichte van het GVVP 2000 beschreven. Voorts worden de maatregelen die zijn getroffen in het kader van het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2000 geëvalueerd. In bijlage 1 is het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2000 weergegeven. Hierin is per onderdeel aangegeven wat er in de afgelopen jaren wel en niet is uitgevoerd en wat de globale kosten hiervan waren.

2.1 Verkeersonveiligheid

Verkeersongevallen

In de jaren van 1997 tot en met 2002 is het aantal ongevallen in onze gemeente vrij constant gebleven. Het aantal ongevallen in 2003 is echter fors gedaald ten opzichte van voorgaande jaren. Op dit moment is niet te zeggen of dit een uitschieter is. De ongevallengegevens van de komende jaren zullen hier uitsluitsel over geven.

	Ongevallen	Dodelijke slachtoffers	Letsel slachtoffers	Ziekenhuis-gewonden
1998 (gem. 1997, 1998, 1999)	203	4	43	20
2000	204	3	65	18
2001	219	2	71	30
2002	209	1	49	15
2003	154	3	53	29

Tabel 1. Overzicht ongevallen en slachtoffers

Alhoewel het aantal ongevallen de afgelopen jaren is gestabiliseerd en in 2003 zelfs fors gedaald, is de ernst van de ongevallen juist toegenomen (meer slachtoffers). Een uitgebreid overzicht van de ongevallengegevens is weergegeven in bijlage 2 en de locaties met de meeste ongevallen zijn weergegeven op afbeelding 1. Uit de analyse van de letselongevallen zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- *Veel rij-ongevallen met relatief veel slachtoffers*

Rij-ongevallen zijn ongevallen met oorzaken ten gevolge van: te hoge snelheid, mechanische gebreken aan het voertuig, lichamelijk onvermogen van de bestuurder, slecht wegdek en berm, enzovoort, ongeacht of andere weggebruikers bij het ongeval zijn betrokken. Uit onderzoek blijkt dat in Drenthe 90% van de rij-ongevallen, eenzijdige ongevallen zijn. De rij-ongevallen vinden voornamelijk plaats op wegen die slechts in beperkte mate aandacht vragen (buiten de bebouwde kom, rechte weg), met andere woorden of wegen waarop verkeersdeelnemers gemakkelijk de aandacht voor de rijtaak verliezen.

- *Meer ongevallen op weekenddagen dan op werkdagen*

Opvallend is dat er op zaterdag en zondag meer ongevallen plaatsvinden dan op werkdagen. Dit hangt waarschijnlijk samen met het recreatieve en toeristische verkeer dat vooral onze gemeente in de weekenden bezoekt.

- *Meeste concentraties van ongevallen op Rijks- en provinciale wegen*

Typierend voor onze gemeente is dat de ongevallen zeer verspreid over het wegennet plaatsvinden. Er zijn geen zogenaamde officiële “black-spots” meer binnen onze gemeente. Dit is naar verwachting het resultaat van de aanpak van “black-spots” vanaf 1998.

Er zijn echter nog wel een aantal wegvakken en kruispunten waar relatief veel ongevallen plaatsvinden. Deze ongevallenconcentraties zijn met name te vinden op de A28, N855 en N371.

Op dit moment is de kruising N371 (rijksweg langs de Drentse Hoofdvaart) – Lokbrug/Meentheweg de meest onveilige kruising binnen de gemeente. De afgelopen zeven jaar zijn hier in totaal 17 ongevallen gebeurd, waarbij in totaal 13 gewonden en 2 doden zijn gevallen.

Subjectieve verkeersonveiligheid

De verkeersonveiligheid bestaat niet alleen uit verkeersongevallen. Soms is er op sommige punten/wegen sprake van een onveilig gevoel of gebeuren er veel “bijna-ongevallen”.

Op afbeelding 2 is een overzicht weergegeven van kruisingen, wegvakken of situaties die als onveilig of knelpunt worden ervaren.

2.2 Autoverkeersstructuur

Functie

In het GVVP 2000 is de categorisering van wegen reeds beschreven en vastgesteld. Deze categorisering van wegen blijft ongewijzigd en is weergegeven op afbeelding 3.

Gebruik

Afbeelding 4 is een kaart met een overzicht van de belangrijkste beschikbare telgegevens op verschillende wegen binnen Gemeente Westerveld. Gemeente Westerveld heeft in tegenstelling tot Provincie Drenthe geen jaarlijks telprogramma, dus er is geen referentiemateriaal ten opzichte van voorgaande jaren.

Uit de gegevens blijkt dat de intensiteit op gebiedsontsluitingswegen varieert tussen de 2400 en de 6900 motorvoertuigen per etmaal. Op de erftoegangswegen blijkt uit diverse tellingen dat de intensiteit hier ruim lager ligt, met een bovengrens van ongeveer 1400 motorvoertuigen per dag. Deze intensiteiten passen goed bij de functie die deze wegen vervullen.

2.3 Inrichtingskenmerken

Evaluatie 30 km/uur

In 2002 is er op ruim 82 kilometer weg binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld. In de periode tussen 1999 en 2002 was al op bijna 7 kilometer weg een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld (in Zorgvlied en het centrum van Diever). In totaal geldt er momenteel op ongeveer 95% van de wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur.



De invoering van 30 km/uur is op een sobere en doelmatige manier gedaan. Dit wil zeggen dat de benodigde 30 km-poorten herkenbaar zijn vormgegeven en dat binnen het gebied alleen maatregelen zijn getroffen op knelpunten of bijzondere locaties. Hierbij zijn een aantal standaardmaatregelen vastgesteld voor bijvoorbeeld de 30 km-poorten, plateaus, drempels en attentieverhogende maatregelen. In totaal zijn er meer dan 100 maatregelen getroffen, uiteenlopend van het opheffen van de voorrangssituatie tot de aanleg van asfaltplateaus.

	Ongevallen in 30 km-zones	Ongevallen in 50 km-zones	Totaal	Procentuele toename/daling t.o.v. 1998
1998 (gem. 1997, 1998, 1999)	1	90	91	
2000	5	97	102	+ 12%
2001	8	101	109	+ 20%
2002	3	90	93	+ 2%
2003	24	44	68	- 25%

Tabel 2. Overzicht ongevallen binnen bebouwde kom

Alhoewel er een spectaculaire daling is in het totaal aantal ongevallen binnen de bebouwde kom, is er een sterke stijging te zien in het aantal ongevallen in 30 km-zones. Dit is logischerwijs toe te schrijven aan de toename van het aantal 30 km-zones zelf. Gezien de daling van het totaal aantal ongevallen binnen de bebouwde kom kan op het gebied van verkeersveiligheid gesproken over een positieve ontwikkeling.

Begin 2004 is de invoering van 30 km/uur geëvalueerd met de dorpsgemeenschappen. De dorpsgemeenschappen zijn gematigd positief over de invoering van 30 km/uur en de getroffen maatregelen. Het grootste knelpunt dat werd genoemd is dat een groot deel van de weggebruikers zich niet houdt aan de maximumsnelheid van 30 km/uur. De dorpsgemeenschappen verwachten dat meer handhaving en/of infrastructurele maatregelen hier verandering in kunnen brengen. Daarnaast zijn er twee concrete knelpunten aangegeven door de dorpsgemeenschappen, te weten:

- De verschillende snelheidsregimes op de Hoofdweg in Nijensleek (80, 70, 50);
- De maximumsnelheid van 30 km/uur en de voorrangsregeling op de Hoofdstraat in Vledder.

Evaluatie 60 km/uur projecten

De afgelopen vijf jaar is er op verschillende locaties in Gemeente Westerveld een maximumsnelheid van 60 km/uur ingesteld. De wegen waarop een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt, zijn weergegeven op afbeelding 5. Hieronder volgt een evaluatie van de projecten.



Pilot-project scholen

In 2001 is er bij de basisscholen De Eemster en De Fontein een project uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. De scholen zijn gelegen in het buitengebied nabij Leggeloo en Eemster aan wegen waar een maximumsnelheid van 80 km/uur gold. Met name tijdens de in- en uitgangstijden van de school werd de situatie ter hoogte van de scholen als onveilig ervaren. Concrete maatregelen zijn:

- De instelling van een maximumsnelheid van 60 km/uur ter hoogte van de scholen;
- De aanleg van plateaus ter hoogte van de grenzen van de 60 km-zone;
- De aanleg van plateaus ter hoogte van de scholen;
- De aanleg van extra parkeerplaatsen ter hoogte van de scholen;

- Het onmogelijk maken van parkeren op ongewenste plaatsen;
- Het verbeteren van in/uitgang van fietsers en voetgangers (fietsssluisen).

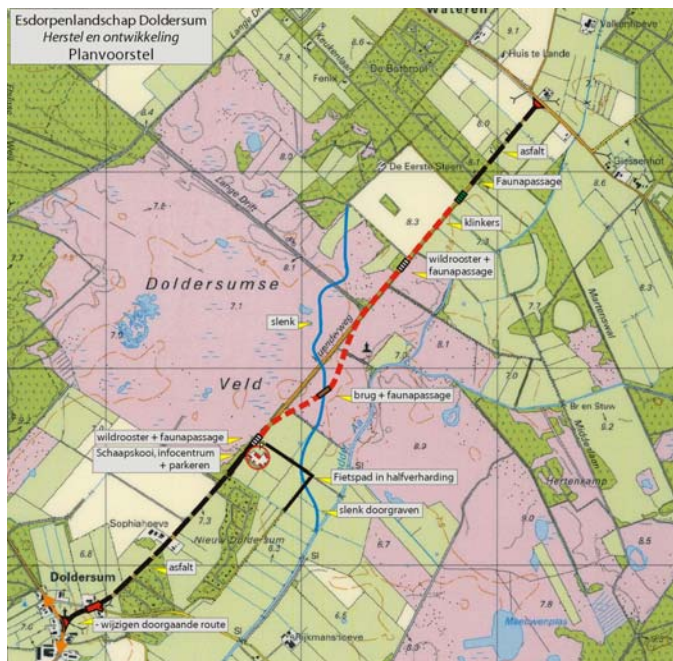
Uit gesprekken met de betrokkenen is gebleken dat de situatie ter plaatse van de scholen als veel veiliger dan voorheen wordt ervaren. Uit de voor- en nametingen is gebleken dat de gereden snelheid is gedaald. Geconcludeerd kan worden dat het pilot-project scholen als een succes kan worden beschouwd.

Huenderweg

De Huenderweg is in 2003 geheel gereconstrueerd. De Huenderweg is een erftoegangsweg, die een kwetsbaar natuurgebied doorsnijdt. In het GVP 2000 is de weg aangewezen als een weg waar de natuurfunctie dominant moet zijn en verkeer wordt gedoogd. De Huenderweg diende sowieso te worden aangepakt in het kader van groot onderhoud.

Om de weg in te passen in het landschap is er een integraal plan opgesteld, waarbij de verschillende beheerders (Staatsbosbeheer, Dienst Landelijk gebied en Natuurmonumenten) waren betrokken. Het verloop van de weg is aangepast aan het oude tracé en de weg is

overgraasbaar voor vee. Om dit mogelijk te maken zijn er twee wildroosters aangelegd. Om de verkeersveiligheid op de weg te garanderen/verbeteren is er een maximumsnelheid van 60 km/uur ingesteld. Uit voor- en nametingen op de Huenderweg is gebleken dat de gereden snelheid aanzienlijk is gedaald, maar dat de intensiteit op de weg is toegenomen.



Pilot-project 60 km/uur

In 2002 is er bij wijze van proef op zes wegen een maximumsnelheid ingesteld met behulp van bebording. Er zijn geen aanvullende infrastructurele maatregelen getroffen. De resultaten van de voor- en nametingen zijn weergegeven op bijlage 3.

Uit de metingen is gebleken dat de instelling van 60 km/uur niet het verwachte (positieve) effect heeft gehad op het snelheidsgedrag van de weggebruikers ter plaatse. Samen met de betrokkenen is de instelling van 60 km/uur geëvalueerd. De algemene conclusie is dat de invoering van 60 km/uur met behulp van zone-bebording geen positief resultaat heeft gehad op het snelheidsgedrag van de weggebruikers op de betreffende wegen. Daarnaast zijn de volgende conclusies getrokken:

- Meer handhaving (op spijtijden) zal naar verwachting een positief effect op de gereden snelheid hebben.
- Routes waarbij veel verkeer en fietsers (schoolroute/recreatief) van de rijbaan gebruik moeten maken een hoge prioriteit geven (Wittelterweg en Westeinde/Honingvlaken).
- Voorrangssituaties door middel van borden of markeringen binnen 60 km-zones zoveel mogelijk opheffen.

2.4 Recreatief en toeristisch verkeer

Op het gebied van toerisme en recreatie zijn er met betrekking tot verkeer twee belangrijke projecten uitgevoerd.

Verharding van het (lang)parkeerterrein bij het nieuwe bezoekerscentrum in Diever

In 2001 is het parkeerterrein ter hoogte van het bezoekerscentrum Diever (marktterrein) semi-verhard. Het parkeerterrein wordt gebruikt als centrale parkeervoorziening voor langparkeerders van het centrum. Daarnaast parkeren ook veel dajes mensen hun auto hier en gaan per fiets of te voet het Nationale Park Drents Friese Wold bezoeken. In totaal kunnen er ongeveer 100 auto's parkeren. In de praktijk blijkt dat de parkeergelegenheid met name in het seizoen nog steeds ontoereikend is.

ANWB-strokenborden

In 1999 heeft de ANWB de zogenaamde strokenborden geïntroduceerd. Het strokenbord is een verwijsbord voor buiten de bebouwde kom en is bedoeld om niet-geografische bestemmingen te verwijzen. Hierbij moet worden gedacht aan recreatieve en openbare objecten, zoals campings sportvelden en dergelijke. De vervanging van de bebording is door het Recreatieschap Drenthe voor 50% gesubsidieerd. Op dit moment zijn de oude vierkante ANWB-verwijsborden buiten de bebouwde kom vrijwel allemaal vervangen door de nieuwe ANWB-strokenborden.

2.5 Openbaar vervoer

De afgelopen jaren is er fors bezuinigd op het openbaar vervoer in Drenthe. De bezuinigingen op het openbaar vervoer in Drenthe zijn het resultaat van Rijksbezuinigingen. In de afgelopen vijf jaar heeft dit onder meer geleid tot het opheffen van de treintaxi Meppel en het aanpassen van de dienstregeling van lijn 20 (Meppel-Assen).

In 2004 zijn alle ontsluitende lijnen in Drenthe en Groningen gezamenlijk aanbesteed. Deze concessie is op basis van prijs-kwaliteitsverhouding gegund aan ARRIVA. Binnen Gemeente Westerveld is slechts één ontsluitende lijn en dat is de verbinding Meppel-Assen (lijn 20).

In februari 2005 is het overige openbaar vervoer in zuidwest Drenthe gezamenlijk met de kop van Overijssel en de stadsdienst Zwolle aanbesteed en gegund aan Connexxion.

Het overige deel van het openbaar vervoer binnen Gemeente Westerveld bestaat uit drie wensverbindingen, te weten:

- Frederiksoord-Dieverbrug-Ruinen (lijn 35)
- Steenwijk-Havelte (lijn 48)
- Beilen-Dieverbrug (lijn 35)

Connexxion rijdt vanaf september 2005 volgens een nieuwe dienstregeling.

Bosbus

In 2004 heeft ARRIVA een experiment opgestart in onze gemeente; de Bosbus. De Bosbus rijdt langs de campings, hotels, dorpskernen, attracties, musea en voorzieningen in en rondom het Drents Friese Wold en het Dwingelderveld. De Bosbus rijdt alleen in het hoogseizoen (half mei tot half september). Uniek aan het project zijn de organisatie en financiering. De Bosbus wordt niet uitsluitend gefinancierd door publieke partijen, maar in belangrijke mate door de recreatiebedrijven aan de route. Daarnaast wordt er gereden met Zwitserse postbussen, waarmee naar verwachting meer reizigers worden getrokken dan met gewone bussen.



Vorig jaar hebben er circa 6.000 mensen gebruik gemaakt van de Bosbus. De Bosbus is voornamelijk gebruikt door bezoekers van onze gemeente en de buurgemeenten. De Bosbus is echter ook te gebruiken als regulier openbaar vervoer voor inwoners van Gemeente Westerveld. De Bosbus sluit aan op het reguliere openbaar vervoer in Frederiksoord, Diever, Dieverbrug, Dwingeloo en Appelscha.

Uit evaluatie is gebleken dat zowel de gebruikers als de financierders enthousiast zijn over het project. Er is dan ook besloten om het project in 2005 te vervolgen.

Vervoer Op Maat

Sinds 2001 biedt onze gemeente Vervoer Op Maat (VOM) aan. Vervoer Op Maat is in eerste instantie bedoeld voor mensen met een WVG-indicatie, maar ook mensen zonder WVG-indicatie kunnen gebruikmaken van de taxivoorziening. In Zuidwest Drenthe werkt onze gemeente samen met de gemeenten De Wolden, Hoogeveen en Meppel. In dit gebied zijn er in totaal 3600 pashouders. In Gemeente Westerveld zijn er ongeveer 550 pashouders, waarvan 250 mensen de pas regelmatig gebruiken.



2.6 (brom)fietsverkeer

In het GVVP 2000 zijn relaties aangegeven welke voor fietsers belangrijk zijn. Op deze routes zou de fietser een veilige en zo direct mogelijke verbinding moeten hebben. Sinds het jaar 2000 zijn er een aantal knelpunten in het fietsnetwerk opgelost/verbeterd, te weten:

- aanleg van een verhard vrijliggend fietspad Oude Willem - Diever;
- aanleg van een verhard fietspad tussen Spier en Lhee (parallel aan de weg Spier - Lhee);
- aanbrengen van fietssuggestiestroken op de Boergrup (Wilhelminaoord - Vledderveen);
- aanbrengen van fietssuggestiestroken op de Lheeweg (Dwingeloo - Lhee).

Daarnaast is er vanaf 2000 jaarlijks sowieso één (recreatief) fietspad aangepakt in het kader van groot onderhoud.

Maatregel Bromfiets Op de Rijbaan (BOR)

Op 15 december 1999 is de maatregel BOR ingevoerd. Bij eerdere ervaringen in proefgebieden in Nederland is gebleken dat er



ongeveer de helft minder ongevallen met bromfietzers plaatsvonden na de invoering van BOR.

In Gemeente Westerveld is op ongeveer 70% van de verplichte fietspaden de bromfiets van het fietspad naar de rijbaan gedirigeerd. Dit is gedaan door middel van het aanpassen van de bebording en kleine infrastructurele maatregelen.

	Ongevallen met bromfiets	Procentuele toename/daling t.o.v. 1998
1998 (gem. 1997, 1998, 1999)	17	
2000	20	+ 18%
2001	25	+ 47%
2002	26	+ 53%
2003	11	- 35%

Tabel 3. Overzicht ongevallen met bromfiets

In de jaren direct na de invoering van BOR is het aantal ongevallen met bromfietzers sterk gestegen. In 2003 is er een grote daling te zien in het aantal ongevallen waar bromfietzers betrokken waren ten opzichte van voorgaande jaren. Alhoewel er kan worden gesproken over een positieve ontwikkeling, kan deze waarschijnlijk niet worden toegeschreven aan BOR.

Maatregel Voorrang Bestuurders Van Rechts (VBVR)

Op 1 mei 2001 is de landelijke regel VBVR van kracht geworden. Sindsdien hebben alle bestuurders van rechts voorrang op gelijkwaardige kruisingen. Deze maatregel is vooral getroffen om de Nederlandse regelgeving in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving. Daarnaast wordt de positie van fietsers in het verkeer hierdoor versterkt.



In Westerveld is in het kader van de maatregel VBVR op 66 kruisingen van fietspaden met wegen een voorrangsregeling ingesteld.

	Vorrangsongevallen met (brom)fiets	Procentuele toename/daling t.o.v. 1998
1998 (gem. 1997, 1998, 1999)	11	
2000	11	0%
2001	9	- 18%
2002	8	- 27%
2003	8	- 27%

Tabel 4. Overzicht ongevallen met fiets en bromfiets

Het aantal voorrangsongevallen waarbij fietsers en bromfietzers waren betrokken sinds de invoering van VBVR is gestaag afgelopen sinds de invoering van VBVR. Hier kan dan ook worden gesproken van een positieve ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid.

2.7 schoolroutes

In het kader van de invoering van 30 km/uur zijn er met name op schoolroutes en in de omgeving van scholen verschillende maatregelen getroffen. Daarnaast is in 2001 het pilot-project scholen uitgevoerd. De evaluatie van beide projecten is beschreven in paragraaf 2.3.

2.8 voetgangers en gehandicapten

In 2003 zijn er in overleg met het Gehandicaptenplatform Westerveld in verschillende kernen kleine infrastructurele maatregelen getroffen voor gebruikers van rolstoelen en rollators (met name op- en afritten van trottoirs). Gemeente Westerveld heeft structureel overleg met het Gehandicaptenplatform Westerveld. Hierbij worden knelpunten en mogelijke oplossingen op het gebied van verkeer worden besproken. Op dit moment zijn er geen knelpunten.

2.9 gedragsbeïnvloeding

In de afgelopen jaren zijn er een aantal belangrijke dingen veranderd in de verdeling van de budgetten ten behoeve van gedragsbeïnvloeding. Provincie Drenthe heeft vanaf 2000 vanuit de Interim Regeling Duurzaam Veilig eisen gesteld aan de besteding van de gelden. Daarnaast subsidieert Provincie Drenthe rechtstreeks gemeenten in plaats van derden (3VO). Gemeenten worden verantwoordelijk voor de regie en uitvoering van de organisatie en uitvoering van gedragsbeïnvloeding binnen de gemeente.

Vanaf 2005 is er een samenwerkingsverband gestart met de gemeenten Meppel, Midden-Drenthe, Hoogeveen en De Wolden. De samenwerking van de vijf gemeenten is een gevolg van het gewijzigde beleid van Provincie Drenthe. Voorheen werden gedragsbeïnvloedende maatregelen per afzonderlijke gemeente uitgevoerd. Hiervoor ontving elke gemeente een afzonderlijke subsidie van de provincie. De Drentse gemeenten en Provincie Drenthe hebben besloten om vanaf 2005 op regionaal niveau te gaan samenwerken. De samenwerking tussen de vijf gemeenten De Wolden, Hoogeveen, Meppel, Midden-Drenthe en Westerveld heeft grote voordelen op het gebied van kosten, organisatie en tijd.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderdelen van de landelijke en provinciale beleidskaders beschreven. Het betreft landelijke en provinciale beleidskaders die in de periode tussen 2000 en 2005 zijn ontwikkeld. Voor de overige beleidskaders wordt verwezen naar het GVVP 2000.

3.1 Landelijke beleidskader

Planwet

In de ‘Planwet Verkeer en Vervoer’ zijn afspraken gemaakt tussen de verschillende overheden om het verkeers- en vervoerbeleid op elkaar af te stemmen. Gemeente Westerveld heeft een zogenaamde zorgplicht in het kader van de Planwet. Dit houdt in dat de gemeente moet zorgdragen voor het -zichtbaar- voeren van “een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer”.

In de Planwet is vastgelegd dat het landelijke beleid uitgangspunt is voor het provinciale en regionale beleid. Provincie heeft een Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) opgesteld, dat onderdeel uitmaakt van het Provinciaal OmgevingsPlan II (POP II).

Bij het opstellen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid dienen de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan (verwoord in Nota Mobiliteit) en van het provinciale verkeers- en vervoerplan (verwoord in POP II) in acht te worden genomen. Daarnaast dient vanzelfsprekend rekening te worden gehouden met het beleid van naburige gemeenten.

Nota Mobiliteit

Het kabinet Balkenende II heeft besloten de procedures van het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) niet af te ronden, maar het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren in een nieuwe ‘Nota Mobiliteit’ te verwoorden. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het (landelijke) verkeers- en vervoerbeleid tot en met 2015 beschreven. In de ‘Nota Ruimte’ zijn de volgende beleidslijnen voor verkeer en vervoer beschreven:



- Accomoderen van de mobiliteitsgroei;
- Verbeteren van bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving door het (achtereenvolgens) inzetten op benutten, bouwen en betalen;
- Voornamelijk inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid tussen stedelijke regio's en mainports.

Op het gebied van verkeersveiligheid is er in de Nota een landelijke doelstelling genoemd: *Een daling van het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers tot 900 doden in 2010 en 640 doden in 2020 per jaar. (ter informatie: 1066 doden in 2002).*

Om deze ambitie te kunnen realiseren wordt ingezet op een integrale aanpak. Beleidsmatig houdt dat in: Inbedden van verkeersveiligheid in het wegenbeheer, het onderwijs, de

rijopleiding, de handhaving van regelgeving, de voorlichting, vasthouden aan de veiligheidseisen die gelden voor voertuigen en het instandhouden van de APK. Om verdere verkeersveiligheidswinst te boeken en dus de ambitie waar te maken, is aanvullend beleid noodzakelijk. Daarbij gaat het om maatregelen gericht op infrastructuur, op gedragsbeïnvloeding, innovatieve voertuigmaatregelen en goede inbedding van de verkeersveiligheid in relevante maatschappelijke sectoren.

Besluit Luchtkwaliteit en Wet Geluidhinder

Medio 2001 is in Nederland het “besluit luchtkwaliteit en meetregeling luchtkwaliteit” van kracht geworden. Dit besluit bevat de wettelijke grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit en de wijze waarop deze gerapporteerd dient te worden. Door de gemeente moet in het algemeen getoetst worden of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook dient bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen. Het betreft in principe de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM10), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De luchtkwaliteit met betrekking tot zwaveldioxide (SO₂) en lood (Pb) komt in de provinciale rapportage aan de orde.



Ook op het gebied van geluid zijn er ontwikkelingen. Naar verwachting komen de rijksnormen met betrekking tot geluidshinder in de toekomst te vervallen en komt de verantwoordelijkheid voor het toepassen van hogere geluidsbelastingen en normeringen, meer dan nu, bij de gemeente te liggen. De gemeente kan dan bijvoorbeeld beslissingen nemen die tot gevolg hebben dat op een bepaalde locatie hogere geluidsbelastingen (dan tot nu toe mogelijk) worden geaccepteerd om op andere locaties lagere geluidsbelastingen te bereiken. De invoering van deze benadering heeft echter vertraging opgelopen. Hoewel de inzet gelijk blijft, is het nu de verwachting dat de invoering van deze benadering over een aantal jaren heen getrancheerd plaats zal gaan vinden en dat er tevens een betere afstemming zal gaan plaatsvinden met Europese regels. Deze afstemming (in de vorm van beleidsplannen op het gebied van geluid) zal naar verwachting tot 2007 eerst gaan plaatsvinden voor grote Europese steden met meer dan 250.000 inwoners en tot 2012 voor gemeente met meer dan 100.000 inwoners.

Meer in detail is in april 2004 een uitgave van de CROW verschenen (de methode C-wegdek 2002 voor verkeersgeluid) waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de effecten van verschillende typen geluidsarme wegdekken. Toepassing van geluidsarm asfalt kan bijdragen aan de akoestische kwaliteit van de leefomgeving. De publicatie heeft tot doel om de achtergrond, werking en gebruik van de rekenmethode voor wegdekcorrecties toe te lichten. Met de nu verschenen uitgave (die als bijlage in het zogenaamde Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (RMW 2002) is opgenomen) heeft de nieuwe rekenmethode (waarbinnen nu dus rekening kan worden gehouden met geluidsarme type wegdekken) een wettelijke status gekregen. Indien nodig kan de gemeente bij ruimtelijke plannen de effecten van “stiller asfalt” gaan betrekken.



Overige landelijke beleidskaders

In plaats van het Rijk gaat Provincie Drenthe een steeds belangrijkere rol vervullen in het verkeers- en vervoersbeleid en de daarmee samenhangende subsidieregelingen. Zo is de

inwerkingtreding van de GDU+ op 30 maart 2004 in het Staatsblad geplaatst, waarmee de provincies en zogenaamde kaderwetgebieden met terugwerkende kracht tot 1 januari 2004 verantwoordelijk zijn geworden voor de subsidiëring van infrastructurele projecten tot € 112,5 miljoen. Verder krijgen de regio's de mogelijkheid een regionaal mobiliteitsfonds op te richten dat wordt gevoed met de GDU van het Rijk, maar (op termijn) ook met middelen voor verkeersveiligheid en infrastructuur. Daarmee wordt volgens het Rijk "een nog betere afweging op regionaal en provinciaal niveau mogelijk". Onze gemeente valt onder Provincie Drenthe. Voor het verkrijgen van subsidies zullen wij ons dus steeds meer moeten richten op Provincie Drenthe.

Tot slot wordt gewezen op verschillende nieuwe beleidsnota's die zowel op landelijk, provinciaal als regionaal niveau zijn verschenen. We noemen hier enkele voorbeelden:

- In het "Startprogramma Duurzaam Veilig" zijn afspraken gemaakt om de inrichting van het wegennet op een structurele manier veiliger te maken;
- De nieuwe wet Personenvervoer vraagt van het openbaar vervoer een meer op de reiziger (de markt) gerichte aanpak.

3.2 Provinciaal en regionaal beleidskader

Omdat de landelijke doelstellingen moeten worden vertaald in provinciaal beleid, heeft de vertraging van de nota Mobiliteit mogelijk ook vertraging van het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer van het POP II tot gevolg. Dit uitwerkingsprogramma, dat samen met het POP II het nieuwe Provinciale Verkeers- en VervoersPlan vormt, zal naar verwachting in de eerste helft van 2005 worden vastgesteld.

Provinciaal OmgevingsPlan II (POP II)

Ten aanzien van de verkeersinfrastructuur is het uitgangspunt dat er wordt ingespeeld op de behoefte aan mobiliteit, met als randvoorwaarden bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Hoewel de provincie vervoer per fiets en openbaar vervoer wil stimuleren om de automobiliteit te beheersen, geeft zij tevens aan dat de rol van de auto binnen het (provinciale) verkeers- en vervoerssysteem van wezenlijk belang blijft. De gedachtegang dat 'mobiliteit mag, maar niet altijd en overal' is ook voor Provincie Drenthe van toepassing, waarmee zij aansluit bij het landelijke beleid. Naast het ontwikkelingskader dat het POP II hiermee biedt, wil de provincie ook dat het POP II een basis is voor uitvoeringsprogrammering en financiering. De verantwoordelijkheid voor beleidskeuzes wordt echter zoveel mogelijk bij gemeenten zelf neergelegd. Wel moeten gemeenten bij hun verkeers- en vervoersbeleid de essentiële onderdelen van het beleid in acht nemen. Deze essentiële onderdelen staan aangeduid in het Uitwerkingsprogramma POP/Verkeer en vervoer en zijn:

- De zogenaamde infratoets;
- Beleidsregels ten aanzien van verkeersregelininstallaties, rotondes, een duurzaam veilige weginrichting en haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer;
- Activiteitenprogramma's aanpak corridors.

In het POP II is aangegeven dat de verschraling van het aanbod aan voorzieningen in kleine kernen van bewoners een grotere mobiliteit vraagt om toch in de basisbehoeften te kunnen voorzien. Deze behoefte aan mobiliteit moet worden ondersteund door het nemen van



infrastructurele maatregelen en door het ondersteunen van meerdere vervoerswijzen. Een betere verkeersveiligheid heeft een onverminderd hoge prioriteit gekregen. Binnen dit geheel heeft de provincie wel aangegeven dat de huidige infrastructuur de structurerende basis vormt voor de komende decennia.

Gemeente Westerveld wordt in het POP II beschouwd als landelijk gebied. Hiervoor zijn de volgende bereikbaarheidsdoelstellingen geformuleerd:

- Vanuit elke locatie in het landelijk gebied is een hoofdweg met de auto, binnen de ter plaatse geldende veilige snelheidsregimes, binnen 15 minuten te bereiken;
- Elke locatie is in principe, op basis van draagvlak bij de directe gebruikers, ontsloten door openbaar vervoer in 2005. Afhankelijk van het gebruik en de geografische ligging van een locatie zal de ritprijs en het geboden vervoer sterk variëren. Geen vraag naar vervoer, betekent geen openbaar vervoer meer;
- De recreatieve bereikbaarheid met openbaar vervoer is in 2010 gegarandeerd tot aan de knooppunten aan de randen van gebieden en/of tot aan (eventueel inliggende) attractiepunten. Vandaar uit is het gebied per fiets, te voet of anderszins ongemotoriseerd te bereiken;
- De bereikbaarheid met de fiets dient kwalitatief hoogwaardig te zijn. Dit wordt onder andere bepaald door de omrijfactor, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort.
- Om recreatieve gebieden te bereiken en betreden is een uitgebreid net van verharde en halfverharde fietspaden beschikbaar. Bij de knooppunten zijn stallingsvoorzieningen voor fietsen, verhuur van fietsen, informatie over het gebied en dergelijke aanwezig.

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- De verkeersonveiligheid is in 2010 ten opzichte van 1998 teruggedrongen met 30% van de dodelijke slachtoffers en 25% van de gewonden met ziekenhuisopname;
- De inrichting van wegen wordt met de directe gebruikers vormgegeven, zodanig dat voldoende draagvlak voor veiligheids- en bereikbaarheidsmaatregelen wordt verkregen. Burgers worden zodanig betrokken bij de vormgeving en uitvoering van beleid dat ze zich meer verantwoordelijk voelen voor een veilige verkeersdeelname. Overheden scheppen goede voorwaarden om dat gedrag mogelijk te maken.

Provinciaal UitvoeringsProgramma (PUP) Drenthe

- Het instandhouden van 'de basiskwaliteit afwikkeling verkeer' op de wegen in Drenthe;
- Het realiseren van een basiskwaliteit bereikbaarheid voor de kernzones en de stedelijke centra daarbinnen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid via de invalshoeken infrastructuur, gedrag en handhaving;
- Het verminderen van de geluidhinder door verkeer in stedelijk en landelijk gebied;
- Het verminderen van het aantal knelpunten tussen infrastructuur en ecologische hoofdstructuur.

3.3 Lokaal beleidskader

Strategische visie Westerveld 2015

In de strategische visie van Gemeente Westerveld is globaal de visie op ontwikkelingen tot 2015 beschreven. In de strategische visie zijn een aantal doelstellingen/uitgangspunten genoemd met betrekking tot verkeer en vervoer, te weten:

- Het verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur van natuurgebieden, zowel naar als binnen het gebied; niet enkel in de zin van meer verharding, maar ook in de inrichting, de aankleding en presentatie;
- Het bevorderen van aanvullend vraaggericht openbaar vervoer om de bereikbaarheid van basisvoorzieningen die op afstand (komen te) liggen, te waarborgen.

Beleidsplan Toerisme en Recreatie Gemeente Westerveld (TROP)

Eind 2002 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Toerisme en Recreatie (TROP) vastgesteld door de gemeenteraad. In het TROP is de volgende beleidsstrategie op het gebied van verkeer en vervoer genoemd:

- Verbeteren en uitbreiden van de infrastructuur gericht op fietsen, wandelen en paardrijden.

Deze beleidsstrategie is doorvertaald in concrete maatregelen en acties.



Reclamenota

Begin 2002 is de reclamenota vastgesteld door de gemeenteraad. Onderdeel van de nota is het beleid met betrekking tot verwijzing van objecten. Het beleid sluit aan op het bewegwijzeringsbeleid van Provincie Drenthe. Het uiteindelijke doel van het beleid is om een uniform, samenhangend geheel van verwijzingen te realiseren.



Verkeersveiligheid algemeen

Als de provinciale doelstelling van 30% minder doden en 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 1998 wordt doorvertaald naar Gemeente Westerveld, dan geldt voor de komende jaren de volgende taakstelling.

	Aantal doden	Aantal ziekenhuisgewonden
1998 (gem. 1997, 1998, 1999)	4	20
2010	3	15

Tabel 5. Doelstelling slachtoffers

4. GEMEENTELIJK BELEID

In dit hoofdstuk wordt het beleid van onze gemeente tot 2010 beschreven. Dit beleid is een direct voortvloeisel van de inventarisatie van de verkeersonveiligheid, de evaluatie van getroffen maatregelen (zie hoofdstuk 2) en de landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidskaders (zie hoofdstuk 3).

4.1 Autoverkeerstructuur

In het GVVP van 2000 is de categorisering van wegen in Gemeente Westerveld vastgesteld. Deze categorisering sluit aan bij de wegcategorisering in het provinciale POP. Er zijn geen veranderingen in de functies van wegen. Op afbeelding 3 is de categorisering van wegen van Gemeente Westerveld weergegeven.

4.2 Inrichtingskenmerken

De hoofdkenmerken van wegen en kruispunten zijn voor de weggebruiker belangrijk voor het herkennen van de wegcategorie. In 2004 zijn er landelijke richtlijnen voor essentiële herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur opgesteld (Publicatie 203, CROW). Deze richtlijnen hebben met name betrekking op wegbreedte en markering. In bijlage 4 staat het overzicht van de essentiële herkenbaarheidkenmerken per wegcategorie.



Bij reconstructies en aanleg van nieuwe wegen wordt er altijd naar gestreefd om de wegen aan te leggen conform deze richtlijnen. Uiteindelijke doel hiervan is om in 2015 alle wegen te hebben ingericht conform de essentiële herkenbaarheidkenmerken, zodat de weggebruiker aan het wegbeeld kan zien welk gedrag gewenst is. Door ruimtelijke, maatschappelijke en/of financiële overwegingen kan echter worden afgeweken van de richtlijnen.

Voor de aanleg van infrastructurele maatregelen (zoals wegversmallingen, e.d.) wordt gebruik gemaakt van de reguliere landelijke normen en richtlijnen (zoals Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De maatvoering die onze gemeente hanteert bij de aanleg van taluds voor drempels en plateaus is op 11 maart 2003 door B&W vastgesteld. Hierin worden de hoogte en de lengte van de taluds van drempels per snelheidsregime beschreven. Op bijlage 5 is een overzicht hiervan weergegeven.

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Met de invoering van 30 km/uur in 2002 is er op een aantal erftoegangswegen binnen de bebouwde kom een uitzondering gemaakt. Deze wegen zijn in het GVVP 2000 echter wel aangewezen als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een gewenste maximumsnelheid van 30 km/uur. Het betreft:

- Het Moleneinde in Diever;
- De Bosweg, het gedeelte tussen de komgrens en de toegang tot de parkeerplaats bij het VVV-gebouw in Diever
- De Ruitersweg in Uffelte
- De Vledderweg in Vledder

- De Wapserweg in Vledder
- De Ten Darperweg te Wapse.

Voor de veilige instelling van 30 km/uur en het opheffen van de voorrang zijn ingrijpende maatregelen en/of reconstructies nodig. Zodra deze wegen worden aangepakt in het kader van groot onderhoud, reconstructie, dorpsvernieuwing, rioleringswerkzaamheden en/of andere ingrijpende werkzaamheden, dan wordt op dat moment bekeken en beoordeeld (ruimtelijk en financieel) of de inrichting van deze wegen kan worden aangepast aan 30 km/uur en de voorrang kan worden opgeheven. Op afbeelding 6 is een overzicht van de maximumsnelheden binnen de bebouwde kom weergegeven.

De Ten Darperweg in Wapse is in eigendom en beheer van Provincie Drenthe. Gemeente Westerveld zal in overleg met Provincie Drenthe de mogelijkheid bekijken om op den duur een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen op deze weg.

Op de Ruiterweg in Uffelte worden in het kader van het project “kwaliteitsverbetering kern Uffelte” enkele aanpassingen gedaan ten behoeve van de verkeersveiligheid. In overleg met de dorpsgemeenschap is besloten om de maximumsnelheid van 50 km/uur en de voorrangsregeling op de Ruiterweg voorlopig te handhaven.

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Het merendeel van de wegen buiten de bebouwde kom is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De gewenste maximumsnelheid op deze wegen bedraagt 60 km/uur. Uit de evaluatie van het project 60 km/uur is gebleken dat de instelling van 60 km/uur met behulp van alleen zone-bebording geen garantie is voor een lagere gereden snelheid. Alhoewel de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor het overschrijden van de maximumsnelheid en hier op kan worden aangesproken kan het plaatsen van enkel bebording leiden tot een schijnveiligheid. Op de middellange en lange termijn wordt naar oplossingen gezocht in de weginrichting en (landelijke) gedragsbeïnvloedingprojecten.

Op de wegen waar kortgeleden met prioriteit een maximumsnelheid van 60 km/uur is of wordt ingesteld zijn op korte termijn maatregelen noodzakelijk. Op korte termijn wordt in overleg met betrokkenen naar een aantal praktische oplossingen gezocht voor het verlagen van de gereden snelheid (bebording en handhaving) op de wegen waar reeds een maximumsnelheid van 60 km/uur is ingesteld.

Provinciale wegen binnen Gemeente Westerveld

Binnen Gemeente Westerveld zijn er een aantal wegen in eigendom en beheer van Provincie Drenthe (N371, N855 en N353). Provincie Drenthe voert vrijwel jaarlijks verkeersveiligheidsprojecten uit op deze wegen. Enkele concrete projecten die op korte termijn worden uitgevoerd, zijn:

- Aanpassing kruising Lokbrug/Meenteweg –N371 (Rijksweg);
- Aanpassing Boskampbrug;
- Aanpassing N855 binnen de bebouwde kom van Nijensleek.

Deze projecten worden in nauw overleg met de gemeente ontwikkeld en voorbereid. Projecten die worden uitgevoerd door provincie hebben in sommige gevallen (nadelige) consequenties voor het onderliggend (gemeentelijk) wegennet. Een concreet voorbeeld hiervan is de verwachte toename van de intensiteit op de Meenteweg naar aanleiding van de aanpak van de kruising Lokweg-Meenteweg.

Gezien het algemene veiligheidsbelang van deze projecten heeft ook Gemeente Westerveld hier veel belang bij om haar doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te halen. Indien nodig zal Gemeente Westerveld een bijdrage leveren aan deze projecten of investeren in haar eigen wegen.

Bermen

Een belangrijk onderdeel van de weg is de berm. Uit ongevallenonderzoek blijkt dat de (slechte) staat van onderhoud van bermen (mede-)oorzaak is van veel (eenzijdige) rij-ongevallen. Automobilisten raken door onbekende redenen in de berm en raken de controle over het voertuig kwijt door de slechte staat van onderhoud van de berm. De bermen van wegen die op dit moment structureel in een slechte staat van onderhoud verkeren en waar een hoge kans op rij-ongevallen is (bijvoorbeeld door een hoge intensiteit of veel bomen die dicht langs de weg) worden op korte termijn aangepakt.

Daarnaast wordt bij groot onderhoud, reconstructies en/of andere werkzaamheden op of aan de weg, de noodzaak tot het verbeteren van bermen van de betreffende wegen beoordeeld en indien nodig en mogelijk (ruimtelijk en financieel) meegenomen.

Voorrangsregelingen en uitritconstructies

In de 30 km-zones zijn een aantal onduidelijke voorrangsituaties. In principe zijn er geen voorrangsregelingen meer binnen 30 km-zones. Dit wil zeggen dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan bestuurders van rechts. Uitzondering op deze regel zijn uitritten. Verkeer vanaf een uitrit dient voorrang te verlenen aan het overige verkeer op de kruisende weg. Er zijn echter een aantal locaties, waarbij het niet duidelijk is of er sprake is van een uitrit of van een gelijkwaardige kruising. Concrete voorbeelden hiervan zijn de voorrangsituaties bij de Aldi en de C1000 in Dwingeloo. De wegen zijn in particulier eigendom en ontsluiten particulier parkeerterreinen, maar de aansluitingen op de gemeentelijke wegen zijn niet ingericht conform de richtlijnen voor uitritten. Dit leidt tot onduidelijkheid bij de weggebruiker en kan resulteren in ongevallen. Om onduidelijkheid te voorkomen worden de onduidelijke situaties met betrekking tot voorrang op korte termijn worden aangepast.

Subsidiëring inrichting van wegen t.b.v. verkeersveiligheid

Provincie Drenthe subsidieert het aanpassen van de inrichting van wegen als dit ten goede komt aan de verkeersveiligheid middels de Gebundelde DoelUitkering (GDU). De maximale subsidie in het kader van GDU is 50% en er is in principe geen maximum gesteld aan de hoogte van de bijdrage. Ieder jaar kan Gemeente Westerveld projecten en plannen opvoeren. Deze plannen worden beoordeeld op het effect en nut ten opzichte van andere projecten binnen de provincie. Deze beoordeling wordt gedaan aan de hand van de verwachte verbetering van de verkeersveiligheid en de intensiteiten (gemotoriseerd- en fietsverkeer) op de betreffende weg.

Parkeren bij nieuwbouw

In 2004 is er een nieuwe richtlijn met betrekking tot parkeerkencijfers opgesteld door het CROW (publicatie 182). Hierin zijn de nieuwe parkeerkencijfers voor woningen, winkels en andere voorzieningen opgenomen. Voor uitbreidingsplannen, reconstructies en dergelijke wordt gebruik gemaakt van de nieuwe parkeerkencijfers.



Parkeren in bestaande woonstraten

Het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning en bedrijf is over het algemeen gestegen, naar aanleiding van het stijgende autobezit. Verwacht wordt dat het autobezit in de toekomst nog verder zal toenemen. De oudere woonstraten in onze gemeente zijn gebouwd in een tijd dat weliswaar rekening werd gehouden met de aanwezigheid van auto's, maar niet in de mate zoals nu het geval is. Een tekort aan parkeerplaatsen leidt niet tot minder geparkeerde auto's in de straat, maar tot parkeren op plaatsen waar dit niet toegestaan is of hinder veroorzaakt. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid (overlast en ergernis). Zo wordt geparkeerd in het groen, op trottoirs, op kruisingen, in bochten, tegenover uitritten en soms wordt daarbij de doorgang geblokkeerd. Met het oog op de bereikbaarheid voor met name hulpdiensten kan een vrije doorgang in een straat soms van levensbelang zijn.

Hoewel de parkeerdruk in sommige woonstraten hoog is, kan over het algemeen gesteld worden dat er in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen zijn binnen een aanvaardbare loopafstand van de woningen (100 meter). In de praktijk blijkt dat er op piekmomenten in enkele woonstraten niet altijd een parkeerplaats beschikbaar is binnen deze loopafstand. In eerste instantie moet het parkeren op eigen terrein zoveel mogelijk worden gestimuleerd. Als dit niet mogelijk is dan kunnen er aanvullende parkeerplaatsen worden gerealiseerd (indien de ruimte aanwezig is en het niet strijdig is met het bestemmingsplan). Ons beleid is:

- Het parkeren van bewoners, bedrijven en bezoekers daarvan geschiedt in beginsel op eigen terrein;
- Als parkeren op eigen terrein niet mogelijk of ontoereikend is, dan kan gebruik worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen of langs de openbare weg worden geparkeerd;
- De gemeente acht zich verantwoordelijk voor de aanleg van parkeervoorzieningen op openbaar terrein als binnen 100 meter loopafstand regelmatig geen parkeervoorzieningen beschikbaar zijn;
- De gemeente acht zich verantwoordelijk voor het aanpakken van parkeeroverlast. Hiervan is sprake als er ondanks voldoende handhaving minimaal één keer per week auto's zodanig worden geparkeerd dat de doorgang wordt belemmerd en/of dat er een verkeerssituatie ontstaat waardoor de verkeersveiligheid direct in gevaar komt;
- Voor de middellange en lange termijn wordt, bij de wens voor extra parkeerplaatsen, binnen het programma groot onderhoud bekeken of er oplossingen bij een herinrichting kunnen worden geboden.

4.3 Recreatief en toeristisch verkeer

TROP

In het gemeentelijke Beleidsplan Toerisme en Recreatie zijn een aantal maatregelen en acties opgesomd om de infrastructuur voor fietsers, wandelaars en ruiters te verbeteren en uit te breiden. De maatregelen met bijbehorende acties zijn vermeld in bijlage 6. Aan de maatregelen en acties zijn geen concreet tijdsplan, prioritering en financiële middelen verbonden. De maatregelen en acties worden dan ook gebruikt als toetsingskader bij verzoeken en/of ontwikkelingen.

Wegafsluitingen

De afgelopen jaren heeft Gemeente Westerveld diverse verzoeken ontvangen voor het afsluiten van wegen voor gemotoriseerd verkeer. Dit betreffen vaak wegen in natuurgebieden en/of wegen in eigendom en beheer van derden. Voor het afsluiten van wegen kan geen

algemeen beleid worden opgesteld, omdat vrijwel ieder verzoek een ander karakter heeft en op zichzelf dient te worden beoordeeld. Bij een afsluiting van een weg moet een verkeersbesluit worden genomen door het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Hierbij moet minimaal één van de belangen die in artikel 2 van de wegenverkeerswet is beschreven, ten grondslag liggen.

Over het algemeen gaat Gemeente Westerveld zeer terughoudend om met verzoeken tot het afsluiten van wegen en het instellen van inrijverboden.

Objectverwijzing

In de reclamenota is het beleid met betrekking tot verwijzing van objecten verwoord. Uitgangspunt is dat alleen toeristisch-recreatieve objecten, voorzieningen voor weggebruikers en/of verblijfsaccommodaties te verwijzen. Buiten de bebouwde kom wordt momenteel al gebruik gemaakt van zogenaamde “strokenborden” die in opdracht van de ANWB worden vervaardigd en geplaatst. Binnen de bebouwde kom wordt zo spoedig mogelijk overgegaan naar een uniform systeem van verkleinde strokenborden die in opdracht van de gemeente worden vervaardigd en geplaatst.

4.4 Openbaar vervoer

Regulier openbaar vervoer

De komende jaren zijn er twee vervoerders actief binnen onze gemeente. ARRIVA verzorgt de ontsluitende lijn (lijn 20 Meppel – Assen) in onze gemeente en Connexxion verzorgt vanaf september 2005 het overige reguliere openbare vervoer in onze gemeente. Connexxion is in de gelegenheid gesteld om de invulling van deze wensverbindingen zelf te bepalen en mag ook met een alternatief voorstel te komen voor de wensverbindingen. Op afbeelding 7 is een overzicht van het openbaar vervoernet per 2006 weergegeven.

Gemeente Westerveld is betrokken bij de planvorming en eventuele wijzigingen in lijnvoering en dienstregeling van beide vervoerders. Verzoeken, kritiek- en verbeterpunten van gemeente, inwoners en bezoekers van onze gemeente worden besproken in het reguliere overleg tussen provincie, vervoerders en gemeenten.

Bosbus

Op basis van een evaluatie met alle betrokkenen is besloten om het project “Bosbus” in 2005 te continueren. Hierbij wordt continu gekeken naar verbeterpunten in routing en frequentie. Als de Bosbus ook in 2005 succesvol is, wordt het project ook in 2006 gecontinueerd. Vervolgens wordt in overleg met alle betrokkenen bekeken of en hoe het project “Bosbus” wordt gecontinueerd.

Vervoer Op Maat

Het contract met Connexxion voor het verzorgen van “Vervoer Op Maat” loopt tot 1 september 2006. Zodra dit contract is afgelopen, wordt met de andere partners (gemeenten en provincie) onderzocht of het mogelijk is om het WVG-vervoer te combineren met het reguliere openbaar vervoer.

Daarnaast wordt er meer bekendheid gegeven aan de mogelijkheid dat al onze inwoners momenteel al gebruik kunnen maken van VOM, bijvoorbeeld in publicaties op de gemeentelijke informatiepagina en op de gemeentelijke website.

4.5 (Brom)fietsverkeer

Provincie Drenthe stelt momenteel een fietsbeleidsplan Drenthe op. Hierin worden onder andere de knelpunten in het huidige utilitaire en recreatieve fietsnetwerk opgesomd. Op basis hiervan wil Provincie Drenthe samen met de Drentse gemeenten met een aantal aansprekende projecten van start gaan. De belangrijkste ontbrekende schakels voor utilitair fietsverkeer (woon-werk, woon-school) binnen onze gemeente zijn:

- Wapserveen - Wittelte;
- Beilen - Lheebroek - Dwingeloo (m.u.v. Lhee - Dwingeloo).

De overige wegen die een knelpunt vormen voor het (brom)fietsverkeer zijn erftoegangswegen waar op de middellange en lange termijn een maximumsnelheid van 60 km/uur wordt ingesteld. Hier zullen dus snelheidsremmende voorzieningen moeten worden getroffen. In plaats van verkeerstechnische snelheidsremmers is het aanpassen van het wegprofiel door het versmallen van de visuele breedte een goed alternatief. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van een tweezijdige fietssuggestiestrook (rabatstrook) die in een andere kleur/vorm wordt uitgevoerd dan de rijloper. Verkeerstechnische snelheidsremmers hebben vaak een zeer plaatselijk effect op de snelheid van het verkeer en de aanpassing van het wegprofiel over de gehele lengte van de weg.

Subsidiëring (brom)fietsmaatregelen

Provincie Drenthe coördineert vele subsidiemogelijkheden, met name op het gebied van plattelandsontwikkelingen. Speerpunt daarbij is het stimuleren van de recreatie en toerisme. De provincie draagt zorg voor een goede samenwerking en afstemming van partijen.

4.6 Schoolroutes

Schoolomgeving

Op basis van recente verzoeken van scholen zijn er op dit moment een aantal verzoeken en afspraken over het treffen van kleine infrastructurele maatregelen bij basisscholen. Op bijlage 7 is een overzicht van de toezeggingen, plannen en verzoeken van basisscholen.

Schoolroutes

Op afbeelding 8 is een overzicht opgenomen van de scholen en de schoolroutes die een knelpunt vormen. Enkele schoolroutes vallen samen met de wegen waar in 2003 met prioriteit een maximumsnelheid van 60 km/uur is ingesteld en/of waar fietsvoorzieningen gewenst zijn. Gezien de intensiteit van autoverkeer, fietsverkeer en de bebouwingsdichtheid is het noodzakelijk om op korte termijn de volgende wegen aan te pakken:

- de Wittelterweg te Diever
- het Westeinde te Dwingeloo
- de Westerdrift te Diever
- de Lheebroekerweg en Lhee te Lhee

De aanpak bestaat uit het aanpassen van het wegprofiel (zoals beschreven in paragraaf 4.1) in combinatie met het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/uur. Daarnaast kunnen op knelpunten attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen worden getroffen.

De Westerdrift in Diever wordt in 2005 aangepakt in het kader van groot onderhoud. Hierbij wordt het wegprofiel aangepast en op de knelpunten verkeerstechnische maatregelen getroffen.

De staat van onderhoud van de overige drie wegen is over het algemeen slecht. Aan het begin van ieder jaar wordt het onderhoudsprogramma vastgesteld door de gemeenteraad. Om de betreffende wegen zo spoedig mogelijk aan te passen, is het nodig om deze wegen met prioriteit aan te pakken in het kader van de verkeersveiligheid.

De overige schoolroutes worden op de middellange en lange termijn meegenomen bij groot onderhoud, reconstructies en/of andere grootschalige werkzaamheden aan de betreffende weg.

Subsidiëring maatregelen bij school en schoolroutes

Ook voor maatregelen bij school en op schoolroutes kan eventueel een beroep worden gedaan op de provinciale GDU-subsidie. Uit onderzoek en ervaring blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen en de intensiteiten ter hoogte van de school relatief laag zijn. De maatregelen ter hoogte van de school zullen dan ook niet snel in aanmerking te komen voor een bijdrage uit de GDU.

4.7 Voetgangers en gehandicapten

Voor het beleid met betrekking tot voetgangers en gehandicapten wordt verwezen naar het GVVP 2000. Aanvullend hierop wordt hieronder ons beleid met betrekking tot gehandicaptenparkeerplaatsen beschreven.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen zoals bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang van het gebouw moet minder dan 100 meter zijn (norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart).

Voor openbare gebouwen, voor bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en voor aangepaste woningen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn. Voor grote (openbare) parkeerterreinen geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen. Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone parkeerplaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Het werkelijke aantal van deze parkeerplaatsen is afhankelijk van de vraag, monitoring en overleg met Gehandicaptenplatform Westerveld.

Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplaats voor gehandicapten. Gehandicapten hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever.

4.8 Gedragsbeïnvloeding

Gedragsbeïnvloeding bestaat voornamelijk uit verkeerseducatie en voorlichting van verkeersdeelnemers. Op het gebied van regionale en lokale gedragsbeïnvloeding wordt ieder

jaar een programma opgesteld op basis van de ongevallencijfers, trends en ontwikkelingen in onze regio.

Regionale gedragsbeïnvloeding

Begin 2005 hebben gemeenten De Wolden, Hoogeveen, Meppel, Midden-Drenthe en Westerveld besloten om op regionaal niveau samen te werken op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De eerste concrete projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding die in 2005 gezamenlijk worden opgestart en uitgevoerd zijn bromfietscursussen en verkeersmarkten voor de brugklassen van het voortgezet onderwijs.

Lokale gedragsbeïnvloeding

Naast het organiseren en uitvoeren van grootschalige regionale projecten blijft onze gemeente ook de lokale activiteiten organiseren en stimuleren. Voor de uitvoering hiervan is 3VO Westerveld de belangrijkste partner. Jaarlijks wordt in overleg met 3VO Westerveld een programma opgesteld en uitgevoerd op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De belangrijkste projecten zijn:



- Instellen en stimuleren van verkeersouders op basisscholen;
- Stimuleren van verkeersbrigadiers;
- Organiseren van verkeersquizen;
- Invoeren van het Drents VeiligheidsLabel op basisscholen;
- Organiseren van verkeerscursussen voor doelgroepen;
- Verzorgen van schriftelijke verkeersexamens op scholen;
- Verzorgen van publiciteit en voorlichting over de landelijke campagnes (BOB, fiets verlicht, wij gaan weer naar school).

Subsidiëring regionale en lokale gedragsbeïnvloeding

Provincie Drenthe subsidieert de regionale en lokale projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding middels de GDU. De maximale subsidie in het kader van GDU is 50% en het maximale bedrag voor de komende twee jaar is € 12.000,--. Om optimaal gebruik te maken van deze subsidie is een eigen bijdrage van € 12.000,-- noodzakelijk (momenteel € 6.500,--).

TRIALS

Op 14 april 2005 is het startschot gegeven voor het project TRIALS in de regio zuidwest Drenthe. TRIALS stimuleert jongeren, die sinds één tot anderhalf jaar in het bezit zijn van een rijbewijs, om een korte, aanvullende rijvaardigheidstraining te volgen. Een opleiding met rijvaardigheidstesten die verder gaan dan de gewone rijles. De training maakt jongeren bewust van hun rijgedrag en maakt ze betere en veiligere chauffeurs. TRIALS wordt op dit moment georganiseerd en gefinancierd door het Verbond van Verzekeraars.



Bij gebleken succes van TRIALS is het de bedoeling om het project te institutionaliseren, overige publieke en private partijen hierbij te betrekken en het project meer landelijk vorm te geven.

5. UITVOERINGSPROGRAMMA

Het geformuleerde beleid is omgezet naar een concreet uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma wordt aangegeven welke maatregelen moeten worden getroffen en welke acties moeten worden ondernomen om het beleid te effectueren. Belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma is de termijn waarop maatregelen moeten worden uitgevoerd. Deze fasering/prioriteit is op basis van de volgende aspecten tot stand gekomen:

- Reeds vastgesteld beleid;
- Afspraken met derden (Provincie, buurgemeenten, dorpsverenigingen, scholen, e.d.);
- Prioritering op basis van schoolomgeving en schoolroutes;
- Prioritering op basis van 60 km-zones;
- Afspraken uit het startprogramma Duurzaam Veilig;
- Prioritering op basis van knelpunten en klachten van bewoners;
- Afstemming met werkzaamheden in het kader van onderhoud, reconstructies en andere grootschalige werkzaamheden aan wegen.

In de lijst met maatregelen die getroffen moeten worden, of acties die ondernomen moeten worden is onderscheid gemaakt in de volgende fasen:

Fase 1 – van heden tot en met december 2007

Fase 2 – van januari 2008 tot en met december 2010

Fase 3 – een doorkijk van 2010 tot 2020 (indicatief)

Alle genoemde bedragen zijn ramingen en exclusief BTW.

<i>Vastgesteld beleid</i>	eenheidsprijs	aantal	2005-2007	2008-2010	2010-2020	opmerking
1. Schoolomgeving	€ 8.000,00	10	€ 80.000,00	p.m.	p.m.	Deels afspraken n.a.v. invoering 30 km/uur
2. Maatregelen 30+ wegen (kern Uffelte)	€ 66.500,00	n.v.t.	€ 66.500,00	p.m.	p.m.	Combinatie kwaliteitsverbetering Uffelte
3. Bosbus	€ 2.500,00	2	€ 5.000,00	p.m.	p.m.	Vastgestelde toezegging
4. Bebording en handhaving 60 km-zones	n.v.t.	n.v.t.	€ 15.000,00	p.m.	p.m.	
subtotaal			€ 166.500,00	p.m.	p.m.	

<i>Nieuw beleid</i>	eenheidsprijs	aantal	2005-2007	2008-2010	2010-2020	opmerking
1. Gedragsbeïnvloeding		n.v.t.	€ 72.000,00	€ 72.000,00	€ 300.000,00	Om GDU-subsidie optimaal te benutten
2. Objectverwijzing binnen de bebouwde kom	€ 12.000,00	5	€ 24.000,00	€ 36.000,00		Knelpuntenfonds Toeristisch Platform
3. Schoolroutes (60 km/uur)	€ 35.000,00	40	€ 200.000,00	€ 200.000,00	€ 1.000.000,00	Combinatie Groot Onderhoud
4. Maatregelen 30 km-gebieden	€ 20.000,00	2 per jaar	€ 120.000,00	€ 120.000,00	€ 300.000,00	Met prioriteit uitritsituaties aanpakken
5. Maatregelen n.a.v. provinciale plannen	n.v.t.	n.v.t.	€ 60.000,00	€ 40.000,00	€ 250.000,00	
6. Aanpak bermen	€ 25.000,00	n.v.t.	p.m.	p.m.	p.m.	Afzonderlijk onderzoek
7. Knelpuntenfonds parkeren in woonstraten	€ 15.000,00		€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 150.000,00	
8. Actualiseren GVV	€ 50.000,00	1			€ 50.000,00	
9. Ontbrekende schakels utilitaire fietspaden	n.v.t.	n.v.t.	p.m.	p.m.	p.m.	
subtotaal			€ 536.000,00	€ 513.000,00	€ 2.050.000,00	
TOTAAL			€ 687.500,00	€ 513.000,00	€ 2.050.000,00	

