

**Gemeentelijk
verkeer- en vervoerplan
2013 - 2018**

Vastgesteld april 2013

Gemeente Ooststellingwerf

Projectomschrijving	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2013 - 2018
Opdrachtgever	Gemeente Ooststellingwerf
Projectnummer	BT-OSW-11-001
Datum	15 mei 2013
Status	Vastgesteld april 2013
Projectleider	Erik Wietses
Akkoord projectleider	

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en kader	5
1.2	Proces	5
1.3	Inhoud en leeswijzer	7
2	Samenvatting beleidskaders	8
2.1	Landelijk beleid	8
2.2	Provinciaal beleid	8
2.3	Gemeentelijk beleid	9
2.4	Met welke ontwikkelingen krijgt Ooststellingwerf te maken?	11
2.5	Kansen en bedreigingen	14
3	Visie en doelstellingen	15
3.1	Visie	15
3.2	Doelstellingen	15
4	Shared Space	18
5	Verkeersveiligheid	20
5.1	Verkeersveiligheid in cijfers	20
5.2	Drie pijlers	23
5.3	Pijler 1: Wegencategorisering	23
5.3.1	Wegen buiten de bebouwde kom	24
5.3.2	Wegen binnen de bebouwde kom	27
5.3.3	Fasering	29
5.4	Pijler 2: Educatie, handhaving en communicatie	29
5.5	Pijler 3: Duurzaam Veilig en een integrale ruimtelijke ontwikkeling	31
6	Fietsers en voetgangers	32
6.1	Hoofdfietsnetwerk	32
6.2	Recreatief fietsroutenetwerk	34
6.3	Ontbrekende schakels	35
6.4	Ontwikkelingen N381	36
6.5	Fietsparkeren	36
6.6	Voetgangers	37
7	Parkeren	38
7.1	Parkeren en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening	38
7.2	Parkeren bij winkelcentra	39
7.3	Parkeren voor dagrecreatie	40
7.4	Parkeren in woonwijken	41
7.5	Parkeren bij scholen	41
7.6	Parkeren voor gehandicapten	42
7.7	Parkeren voor grote voertuigen	43
7.8	Parkeerkencijfers en balans	44

7.9	Inritten	45
8	Openbaar Vervoer	48
8.1	Rol gemeente	48
8.2	Deelsystemen	49
8.3	Netwerk ,lijndiensten en frequenties	50
8.4	Buurtbus	50
8.5	Ketenmobiliteit	51
8.6	Inrichting infrastructuur voor openbaar vervoer	51
9	Goederen- en landbouwverkeer	53
9.1	Goederenvervoer	53
9.2	Landbouwverkeer	55
10	Gladheidbestrijding	56
10.1	Evaluatie en strooiplan	56
10.2	Richtlijnen gladheidbestrijding	56
11	Duurzaamheid	58
12	Van beleid naar uitvoering	59
Bijlage		
Bijlage 1:	Beleidskaders voor het GVVP	
Bijlage 2:	Locaties met geregistreerde slachtofferongevallen 2006 – 2010	
Bijlage 3:	Locaties met meer dan 10 ongevallen in de periode 2006 – 2010	
Bijlage 4:	Overzicht inrichtingseisen en kruispuntoplossingen	
Bijlage 5:	Overzicht inrichtingsniveau hoofdfietsroutes en fietssnelwegen	
Bijlage 6:	Overzicht van kencijfers fietsparkeren	
Bijlage 7:	Overzicht parkeerkencijfers	
Bijlage 8:	Wensenlijst maatregelen	
Bijlage 9:	Overzicht huidige situatie 30- en 60 km/uur zones	
Bijlage 10:	Overzicht 'quick win locaties' uitbreiding 30- en 60 km/uur zones	
Bijlage 11:	Overzicht maatregellocaties uitbreiding 30- en 60 km/uur zones	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en kader

De behoefte van mensen om zich steeds sneller en verder te verplaatsen heeft de afgelopen jaren een grote vlucht genomen. Nieuwe (snel)wegen hebben het mogelijk gemaakt om ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen te realiseren. Andersom vragen nieuwe ontwikkelingen om nieuwe vormen van mobiliteit. Met de toename van de welvaart worden er aan mobiliteit steeds hogere eisen gesteld.

Naast positieve kanten van mobiliteit, is er ook een keerzijde. Dagelijks gebeuren er nog veel ongevallen, staan er files en is op plekken sprake van geluidsoverlast of luchtverontreiniging. De openbare ruimte die ooit bedoeld was om te verblijven, wordt gebruikt voor het parkeren van auto's of is een belangrijke verkeersader geworden. De voetganger en de fietser zijn verdrongen naar de zijkant van de rijbaan. Kortom, een afname van de ruimtelijke kwaliteit en minder plek voor sociale interactie in de openbare ruimte zijn de gevolgen.

Om de negatieve effecten van de behoefte aan mobiliteit te beperken en alle ontwikkelingen in goede banen te leiden, is een duidelijke visie nodig. Op basis daarvan kunnen zorgvuldig keuzes gemaakt worden met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte en de diverse vormen van mobiliteit.

Vraagstelling

De gemeente Ooststellingwerf had geen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan. Wel was er de beschikking over het verkeersplan Oosterwolde en het raamplan herinrichting buitengebied Ooststellingwerf. Deze documenten waren echter niet dekkend voor de hele gemeente. Een heldere visie op verkeersgebied was dan ook nodig, gelet op de vele ontwikkelingen die op dit moment gaande zijn, waaronder de ombouw van de N381, de uitvoering van de Meerjaren OnderhoudsPlanning wegen, de structuurvisie en de recreatieve ontwikkelingen in de omgeving van Appelscha. Naast de belangrijke ontwikkelingen moesten aspecten als shared space, belijning, verharding en het categoriseringsplan een duidelijke plaats krijgen in het gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid. De gemeente Ooststellingwerf heeft BonoTraffics bv gevraagd om het nieuwe verkeer- en vervoerplan op te stellen. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij was dat er een duidelijk communicatietraject neergezet zou worden, zodat er een breed gedragen visie ontstaat.

1.2 Proces

Werkstappen

Het proces om te komen tot een nieuw GVVP bestond uit 4 stappen, namelijk:

- ▲ Opstellen van een visie met doelstellingen; (gereed)
- ▲ Ontwikkelen van wensbeelden; (gereed)
- ▲ Opstellen van het concept GVVP en uitvoeringskader; (gereed: voorliggend plan)
- ▲ Uitwerken tot een definitief GVVP.

Opstellen visie en doelstellingen

In overleg met belanghebbenden zijn de voorwaarden van het verkeer- en vervoerbeleid geschetst en zijn de algemene visie en meer specifieke doelstellingen bepaald.

Ontwikkelen van wensbeelden

Aan de hand van de visie en doelstelling zijn per vervoerswijze wensbeelden ontwikkeld. De wegencategorisering is inzichtelijk gemaakt en het netwerk voor fietser en voetgangers, inclusief inrichtingseisen is opgesteld.

Opstellen concept GVVP en maatregelen wensenlijst

De visie, doelstellingen, wensbeelden vormen de basis voor het beleidskader. Het beleidskader is vertaald naar een wensenlijst. Hierin staan de uitvoeringsprojecten en vervolgacties opgenomen. In combinatie met de planning voor groot onderhoud is deze wensenlijst de basis voor het realiseren van maatregelen. Allesomvattend vormden de visie, doelstellingen, wensbeelden en wensenlijst het concept GVVP. Het concept GVVP vormde het basisdocument voor de formele inspraakprocedure.

Uitwerking tot definitief GVVP

Nadat het concept GVVP 6 weken ter inzage had gelegen zijn de opmerkingen verwerkt en is een reactienota opgesteld. Het definitieve GVVP, inclusief reactienota, is in april 2013 vastgesteld door de gemeenteraad.

Communicatie en afstemming

Tijdens elke processtap is gecommuniceerd en is overleg gevoerd met de volgende (werk)groepen:

- ▲ Ambtelijke werkgroep;
- ▲ Externe werkgroep;
- ▲ Klankbordgroep.

In de ambtelijke werkgroep waren diverse vakgebieden vertegenwoordigd die een relatie hebben met verkeer- en vervoerbeleid zoals (beleids)medewerkers ruimtelijke ordening, milieu, groen, beheer en onderhoud wegen en uitvoering van de gemeente.

De externe werkgroep bestond uit de beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de gemeente Ooststellingwerf, vertegenwoordigers van de provincie Fryslân, de concessiehouder openbaar vervoer, de gebiedscommissie N381 en de beleidsmedewerkers verkeer- en vervoer van de buurgemeenten.

In de klankbordgroep zaten de vertegenwoordigers van belangenorganisaties, zoals vertegenwoordigers van ondernemersverenigingen, wijkverenigingen, gehandicaptenorganisaties en dorpsbelangen.

1.3 Inhoud en leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting van de beleidskaders uiteengezet en staat het coalitieakkoord beschreven. Uit deze stukken worden de belangrijke ontwikkelingen voor de toekomst van Ooststellingwerf gedestilleerd. Deze vormen voeding voor de algemene visie en doelstellingen voor het GVVP, welke beschreven staan in hoofdstuk 3. De hoofdstukken 4 t/m 12 omvatten de wensbeelden en gaan in op: shared Space, verkeersveiligheid, fietsers en voetgangers, parkeren, openbaar vervoer, goederenvervoer, landbouwverkeer, gladheidbestrijding, Duurzaamheid en hoe het beleid tot uitvoering gebracht dient te worden.

2 Samenvatting beleidskaders

Het landelijke en regionale beleid op hoofdlijnen is geformuleerd in de Nota Mobiliteit en het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan. Het gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan dient binnen de kaders van deze plannen van hogere overheden te passen. Daarmee vormt het GVVP de schakel tussen het beleid van de hogere overheden en de gemeentelijke plannen en ontwikkelingen. Hoofdstuk 2 vormt een beknopte samenvatting van deze beleidskaders met de meest actuele stand van zaken. In bijlage 1 van dit GVVP is een uitgebreide samenvatting van de beleidskaders opgenomen.

2.1 Landelijk beleid

Voor het opstellen van dit GVVP zijn de volgende landelijke beleidskaders van toepassing:

- ▲ Planwet Verkeer en Vervoer; Hierin staan alle rechten en plichten die overheden hebben op het beleidsterrein van verkeer en vervoer;
- ▲ Nota mobiliteit; Dit is het Nationale Verkeer- en Vervoerplan dat doelen en kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de middellange (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De NoMo beschrijft de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, fietsverkeer, voetgangers, parkeren, externe veiligheid, mobiliteit ouderen en gehandicapten en landschap en milieu;
- ▲ Op 13 maart 2012 heeft Minister Schultz van Haegen de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte definitief vastgesteld. Dit document vervangt meerdere beleidsstukken, waaronder de Nota Mobiliteit.
- ▲ Medio september 2012 heeft Minister Schultz van Haegen de gemeente een brief gestuurd met daarin een overzicht van de maatregelen van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid met als doel de dalende trend van het aantal verkeersdoden vast te houden en de stijgende trend van ernstige gewonden om te buigen. Speerpunten zijn vernieuwing samenwerking partners, (door met) Duurzaam Veilig, ouderen en fietsers.

2.2 Provinciaal beleid

- ▲ Provinciaal Verkeer- en vervoerplan Fryslân; Dit is een vertaling van het rijksbeleid naar het provinciaal beleid. De provincie geeft kaders waar elke gemeente zich aan dient te houden.
- ▲ Strategie verkeersveiligheid Fryslân; Qua ambities gaat de strategienota verder dan het PVVP. Uitgangspunt daarbij is dat de maatschappelijke en technische ontwikkeling de komende jaren de verdergaande ambities mogelijk maken. De hoofddoelstelling van de nota is een halvering van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2025 ten opzichte van 2010.
- ▲ Beleidsnota Fryslân Fytslân; Dit is een belangrijke bouwsteen voor het fietsbeleid. De doelstellingen richten zich op de acceptatie van de fiets als volwaardig alternatief op afstanden tot 15 kilometer.
- ▲ Streekplan Fryslân, Om de kwaliteit van Romte; Hierin staan de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende 10 jaar kunnen plaats vinden. Het plan zorgt voor behoud en versterking van de kernkwaliteiten van Fryslân.

In 2011 is het PVVP geëvalueerd. Inhoudelijk zijn de doelen en ambities uit het PVVP 2006 overeind gebleven. Belangrijk punt voor de gemeenten in de voorgestelde wijzigingen van het provinciaal beleid is de verdeling van de BDU-gelden. Deze zijn in december 2011 vastgesteld. Er wordt vanuit het rijk gefaseerd tot €200 miljoen gekort op de BDU. Daarnaast zit de provincie Fryslân met een terugloop in de verdeelsleutel die afhankelijk is van de woningdichtheid. Voor de gemeenten is het van belang te weten dat PS naar aanleiding van de bezuinigingen eind 2010 op basis van de evaluatie PVVP een nieuw afwegingskader hebben vastgesteld. Voor een deel is dit ook van invloed op de prioriteitstelling binnen het BDU. Besloten is de BDU middelen primair te besteden aan het openbaar vervoer en verkeerseducatie en - handhaving. Dit betekent dat voor provinciale infrastructuur naast het afronden van de bestaande verplichtingen (nagenoeg) geen nieuwe middelen uit de BDU beschikbaar zijn. Daarbij is tevens uitgesproken dat ook voorlopig geen nieuwe middelen beschikbaar zijn voor bijdragen in gemeentelijke infrastructuur. Ook hier geldt dat bestaande verplichtingen worden nagekomen.

Een en ander betekent dat in november 2012 voorlopig geen nieuwe middelen beschikbaar zijn voor het verbeteren en/of aanleggen van fietspaden in het hoofdfietsroutenetwerk en investeringen in gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen, zoals bijdragen in de aanleg van rotondes.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2010 - 2020 - 2030

In de structuurvisie Ooststellingwerf 'de grenzeloze toekomst' heeft de gemeente in grote lijnen vastgelegd waar welke ontwikkeling nodig is en toegestaan is. Daarin wordt geconcludeerd dat Ooststellingwerf veel projecten voor de komende jaren in uitvoering heeft, maar ook voor een aantal stevige beslissingen staat. Inmiddels zijn voor een aantal ontwikkelingen al besluiten genomen.

De ontwikkelingen zijn:

- ▲ De recreatieve ontwikkeling van Appelscha;
- ▲ De herontwikkeling van bedrijventerrein Venekoten-noord;
- ▲ Het centrumplan Oosterwolde;
- ▲ De realisatie van de N381 tot 2x2 autoweg (100km/uur) van Drachten tot Donkerbroek, van Donkerbroek tot provinciegrens een ongelijkvloerse 2x1 autoweg en de herinrichting van de omgeving van de N381.

Inmiddels is besloten dat de herontwikkeling van het bedrijventerrein Venekoten-noord geen totale metamorfose wordt. Dit blijkt in deze periode van economisch mindere tijden een te hoog ambitieniveau. Er is daarom gekozen voor een revitalisering van het bedrijventerrein, waarbij opgetrokken wordt met het centrumplan Oosterwolde. Beide ontwikkelingen worden uitgewerkt in 1 allesomvattend plan.

Op woensdag 30 november 2011 is door Provinciale staten het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N381 vastgesteld. Inmiddels zijn alle procedures doorlopen en heeft ook de Raad van State de realisatie van de N381 goedgekeurd. Hiermee is duidelijk geworden waar het nieuwe tracé van de N381 komt te liggen. Daarbij ligt nog wel de opgave om de mogelijkheid van een verdiepte aanleg van de N381 ter hoogte van Oosterwolde Zuid te onderzoeken.

Het Provinciaal Inpassingsplan N381 omvat voor Ooststellingwerf de volgende infrastructurele maatregelen:

- ▲ Herinrichting N381 met 2x2 rijstroken vanaf Drachten tot Donkerbroek met aansluitingen bij Donkerbroek (inclusief herinrichting), Oosterwolde (Nanningaweg en Venekoterweg) en Appelscha (Wester-es en Bosberg);
- ▲ Aanpassingen Balkweg
- ▲ Herinrichting Herenweg - Bovenweg
- ▲ Herinrichting Wester Es
- ▲ Omleggen fietsverbinding Tigrupsweg – Oude Willem

In de volgende alinea's staan alle relevante gemeentelijke beleidsdocumenten beschreven.

Verkeersplan Oosterwolde en raamplan herinrichting buitengebied

In 2005 is het Verkeersplan Oosterwolde vastgesteld. Het jaar daarvoor is het raamplan herinrichting buitengebied Ooststellingwerf tot stand gekomen. Deze plannen vormen samen tot nu toe het meest actuele verkeersbeleid in Ooststellingwerf.

Milieubeleidsplan

De visie van het milieubeleidsplan is: een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Prioriteit ligt bij het ontwikkelen van duurzame vormen van energie en energiebesparing en het realiseren van een duurzame leefomgeving. In het milieubeleidsplan staat dat de gemeente op beleidsniveau nog een aantal thema's moet uitwerken. Het thema verkeer en vervoer, middels het GVP is er daar een van.

Woonplan gemeente Ooststellingwerf 2011 - 2020

Voor de periode tot 2020 is geprognosticeerd dat het aantal inwoners van Ooststellingwerf stabiel blijft rond de 26.400. Daarbij is sprake van een dalende trend van het gemiddeld aantal personen per huishouden. Voor de periode tot 2030 wordt verwacht dat het aantal inwoners iets daalt naar circa 25.900. Daarnaast is te zien dat Ooststellingwerf vergrijsd.

Coalitieakkoord 2010 - 2014

In het coalitieakkoord staat beschreven dat de gemeente aan de vooravond staat van grote veranderingen. Er moeten in deze periode antwoorden worden gevonden op tenminste 2 grote vraagstukken, namelijk:

- ▲ Financieel: de komende (rijks)bezuinigingen;
- ▲ Demografisch: de veranderende bevolkingssamenstelling.

De afspraken op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur zijn:

- ▲ De eerstvolgende MOP-wegen is de MOP 2014 – 2018.
- ▲ Voor wat betreft de belijning op de wegen, worden studenten van een Hogeschool of Universiteit gevraagd om beeldend te maken waarom er in het shared space buitengebied niet of nauwelijks ongelukken gebeuren, terwijl mensen zich toch onveilig voelen op de wegen, bijvoorbeeld door het ontbreken van belijning.
- ▲ De partijen zijn van mening dat een goede ontsluiting d.m.v. uiteindelijk een 2x2 N381 tot Oosterwolde Zuid, in belangrijke mate bijdraagt aan de veiligheid van de N381. In de tweede plaats betekent het ook voor de economische ontwikkelingen van de gemeente een positieve bijdrage. In de eerste instantie wordt met de provincie gesproken over 2x2

N381 tot Donkerbroek, maar ook de mogelijkheden van 2x2 tot Oosterwolde Zuid moeten nadrukkelijk bespreekbaar blijven.

Zoals hierboven aangegeven, is op 30 november 2011 het Provinciaal Inpassingsplan N381 vastgesteld, waarmee het nieuwe tracé van de N381 bepaald is. In dit plan staat dat de N381 tot Donkerbroek een 2x2 indeling krijgt.

2.4 Met welke ontwikkelingen krijgt Ooststellingwerf te maken?

Uit bovenstaande documenten blijkt dat Ooststellingwerf met veel ontwikkelingen te maken krijgt. Deze ontwikkelingen vormen zowel kansen als bedreigingen voor de gemeente. Deze ontwikkelingen zijn:

- ▲ Demografische ontwikkelingen;
- ▲ Ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit;
- ▲ Ontwikkelingen rondom de N381;
- ▲ Winkelen
- ▲ Toerisme;
- ▲ Ontwikkelingen en herstructurering van Appelscha, Venekoten en het centrum van Oosterwolde;
- ▲ De 4 gebiedsuitwerkingen:
 - ▲ Tussen de Tsjonger en de Lende
 - ▲ Tussen het Drents-Friese Wold en het Fochteloërveen
 - ▲ De Kanaal- en wegdorpen tussen Haulerwijk en Oosterwolde
 - ▲ Langs de Opsterlânse Kompanjonsfeart en de Frieslandroute (N381).

Demografische ontwikkelingen, een veranderende behoefte aan mobiliteit

De demografische ontwikkelingen zorgen voor een veranderende mobiliteitsbehoefte. Het bevolkingsaantal blijft weliswaar stabiel, maar de zogenoemde 'babyboomers' gaan met pensioen. Het aantal mensen boven de 65 neemt toe, terwijl de hoeveelheid werkers afneemt. Het is dan ook waarschijnlijk dat de hoeveelheid woon-werk verkeer in de spijstijden stabiliseert, of misschien wel daalt. Omdat het aantal inwoners met vrije tijd toeneemt, is het waarschijnlijk dat de mobiliteitsbehoefte buiten de reguliere spijstperiodes toeneemt.

Duurzame mobiliteit

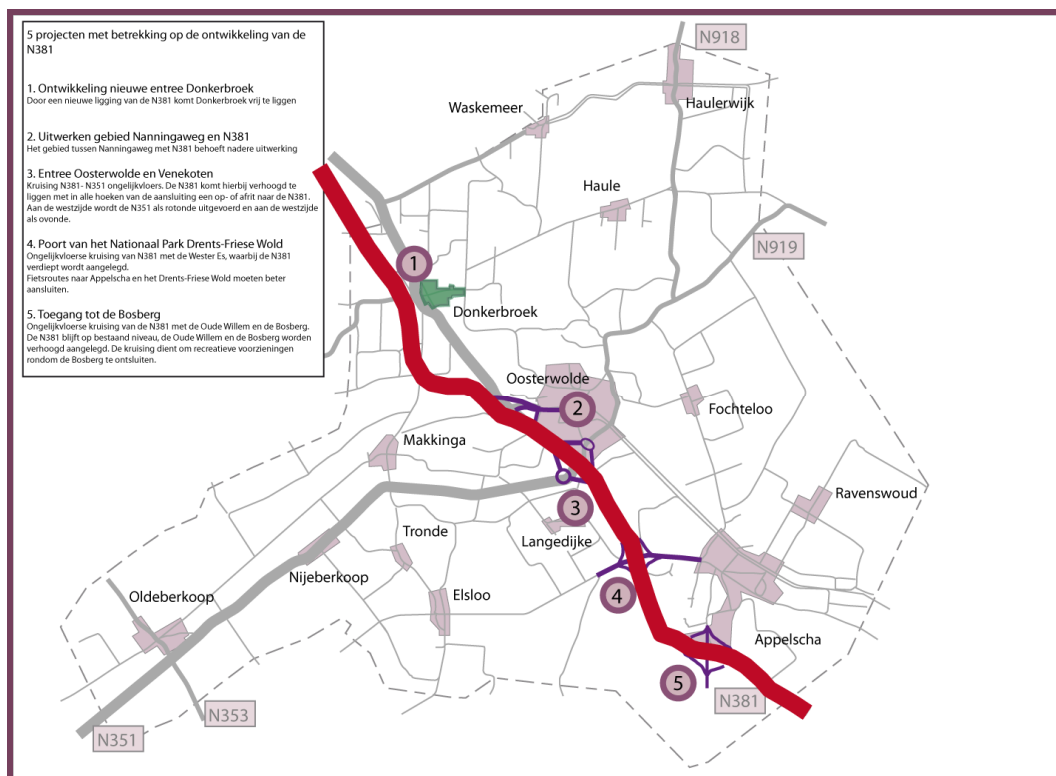
Vanuit Europees en rijksbeleid worden autofabrikanten gestimuleerd om auto's zuiniger te maken. Fabrikanten spelen in op dit beleid en zijn druk bezig met het ontwikkelen van voertuigen met alternatieve brandstoffen. De afgelopen jaren is deze ontwikkeling in een stroomversnelling gekomen. Hybride, elektrische en waterstofvoertuigen hebben hun intrede gedaan.

Daarnaast was tot enkele jaren terug het idee van de rijksoverheid om 'anders betalen voor mobiliteit' in te voeren, waarbij de gebruiker meer evenredig betaalt door middel van een kilometerheffing. Dit blijft een punt van aandacht, maar het nieuwe kabinet Rutte II heeft geen plannen om deze maatregel in te voeren. Een dergelijke ontwikkeling betekent dat het bezit van een (motor)voertuig goedkoper wordt en dat er per gereden afstand betaald wordt. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om meer voertuigen in bezit te hebben, maar leidt ook tot een bewuster gebruik van de auto.

Ook het aandeel fietsen met trapondersteuning (E-bike) heeft de afgelopen jaren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. In 2009 zijn er circa 150.000 elektrische fietsen verkocht. Ten opzichte van 2008 was dit een stijging van 30%, waarmee het marktaandeel rond de 10% ligt. Niet alleen oudere mensen die minder kracht in de benen hebben, schaffen een dergelijke fiets aan. Dit type fietsen wordt ook door jongere mensen gebruikt die dagelijks hun woon-werk verkeer ermee afleggen. Deze fietsen zijn comfortabel en snel, waardoor een toename van het aantal ongevallen met dit type fietsen te verwachten is. Tegelijkertijd vergroot de fiets z'n concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

Ontwikkelingen rondom de N381

De N381 vormt de hoofdverbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Fryslân (Drachten/Leeuwarden/A7) en Drenthe (Emmen/Beilen/A28). Deze hoofdader van het wegennet binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingwerf is in beheer bij de provincie Fryslân. Besloten is dat het traject tussen Drachten en Donkerbroek 2x2 rijstroken krijgt. De realisatie van een 2x2 variant biedt veel ontwikkelingsmogelijkheden voor Ooststellingwerf. Zo kunnen er nieuwe entrees voor de kernen van Donkerbroek en Oosterwolde gerealiseerd worden, maar biedt het ook kansen om tussen de N381 en Nanningaweg een bedrijventerrein te realiseren.



Figuur 2.1; 5 projecten die een relatie hebben met de ontwikkeling van de N381

Winkelen en toerisme

Winkelen op internet heeft de afgelopen jaren in Nederland een grote vlucht genomen. Landelijk gezien leidt deze trend tot een verandering in het traditionele winkelgedrag. Er wordt minder verkocht via de fysieke winkels in de kernen, maar meer via de online winkelmogelijkheden. Dit wordt nog versterkt door de huidige economische omstandigheden. Het is niet bekend in hoeverre dit een impact heeft op de middenstand van Ooststellingwerf. In Appelscha wordt in ieder geval geprobeerd om een meer veelzijdig en

kwalitatief aanbod van voorzieningen te realiseren, waardoor er meer toeristen naartoe komen. Verwacht wordt dat dit tegelijkertijd een aantrekkingskracht heeft op bedrijven en investeerders. Hierdoor is in de toekomst sprake van een steeds grotere groep gebruikers van de voorzieningen, zoals attracties en winkels, waarbij het aanbod van de voorzieningen vergroot. Ook in Oosterwolde wordt gewerkt aan het aantrekkelijker maken van het centrum (Ontwikkeling Venekoten-centrum).

Ontwikkelingen en herstructurering van Appelscha

Appelscha ligt in een open, rustig gebied met volop cultuurhistorie en een variatie aan landschappen, natuurgebieden en nationale parken in de directe omgeving. Dit vormt het 'recreatieve kapitaal' van de omgeving van Appelscha en biedt daardoor goede mogelijkheden om dit dorp te ontwikkelen tot de toegangspoort van het Drents-Friese Wold. Beoogd wordt om op basis van een vijftal sturende strategieën van Appelscha een trekpleister voor het toerisme te maken. Deze strategieën zijn:

- ▲ Recreatie als bron van werkgelegenheid;
- ▲ Appelscha als schakelpunt tussen het Nationaal Park Drents-Friese Wold en het Fochteloërveen;
- ▲ Dorpen en landschappen betrekken bij de recreatieve ontwikkelingen van Appelscha;
- ▲ Passend in de schaal en grootte van landschappen en de dorpen;
- ▲ De Boerestreek teruggeven aan de inwoners van Appelscha.

Voor het GVVP komt hieruit naar voren dat Appelscha vanwege deze recreatieve ontwikkeling een goede ontsluiting moet krijgen, zowel voor de auto als voor de fiets.

Venekoten-noord

Venekoten-noord is een oud industriegebied dat tussen 1950 en 1970 is ontstaan. Het gebied lag destijds gunstig ten opzichte van het centrum van Oosterwolde en de Opsterlânske Kompanjonsfeart. Inmiddels is het sterk verouderd en maakt het een vervallen indruk. De gemeente heeft besloten het gebied te transformeren tot een nieuwe woon- en werkomgeving. Eventuele toevoeging van industrie kan het beste op andere locaties gebeuren. Het oorspronkelijke Masterplan omvat:

- ▲ 74 sociale huur- en koopwoningen;
- ▲ 75 middeldure koopwoningen;
- ▲ 100 dure koopwoningen.

Inmiddels is besloten geen totale metamorfose te realiseren voor Venekoten-noord. In deze periode van economisch mindere tijden lijkt dit een te hoog ambitieniveau. Gekozen is voor revitalisering van het bedrijventerrein in combinatie met het centrumplan Oosterwolde.

Centrumplan Oosterwolde

Met de term 'een krachtige kern voor Ooststellingwerf' wordt een toekomstgericht centrumplan voor Oosterwolde ontwikkeld. Beoogde ontwikkelingen hierbij zijn het op termijn autoluw maken van het kernwinkelgebied, een parkeerschijfzone en het verplaatsen van parkeerlocaties. Deze veranderingen hebben dan ook een behoorlijke impact op de verkeersstromen in Oosterwolde.

Ecommunitypark is centraal gelegen in Noord Nederland bij Oosterwolde langs de N381. Hier moet in samenwerking met verschillende partners het meest duurzame bedrijvenpark (ca. 17 hectare) van Nederland gaan verrijzen.

2.5 Kansen en bedreigingen

Het blijft moeilijk te voorspellen hoe ontwikkelingen en (landelijke) trends de verkeerssituatie en mobiliteit in de gemeente Ooststellingwerf de komende 10 - 15 jaar beïnvloeden. Met de volgende kansen en bedreigingen dient rekening te worden gehouden:

- ▲ De aanpassing van de N381 tot 2x2 rijstroken tot Donkerbroek biedt de kans voor nieuwe ontwikkelingen langs de N381 te realiseren. Tegelijkertijd is het van belang dat er goed nagedacht wordt hoe en waar de ontsluitingsstructuur van Donkerbroek, Oosterwolde en Appelscha gevormd worden. De bedreiging vormt hier dat er mogelijk verkeerde keuzes gemaakt worden en dat er bijvoorbeeld sluipverkeer door de dorpen gaat rijden;
- ▲ Ook bij de toeristische ontwikkelingen van Appelscha op en rondom de Boerestreek en Appelscha Hoog, de herstructurering van Venekoten-noord en het centrumplan van Oosterwolde is het belangrijk dat er een concrete verkeersvisie komt. Vragen als: waar moet geparkeerd worden, waar moeten de gebieden ontsloten worden en waar gaat het verkeer langs, moeten in alle drie de ontwikkelingen beantwoord worden. Juist hier ligt de kans om goede infrastructuurvoorzieningen te realiseren. Evenals bij de ontwikkelingen rondom de N381 vormt een gebrek aan visie op de ontwikkelingen de bedreiging dat er verkeer op locaties gaat rijden, waar het niet gewenst is.
- ▲ De toename van het gebruik van auto's met alternatieve brandstoffen kan een impuls betekenen voor de leefbaarheid op en rondom de wegen. Deze ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de doelstellingen uit het milieubeleidsplan. Binnen de markt van alternatieve brandstoffen heeft een wegbeheerder als Ooststellingwerf de mogelijkheid om oplaadvoorzieningen te faciliteren. Zonder de medewerking van Ooststellingwerf (en andere gemeenten) is de kans dat alternatieve brandstoffen slagen beperkt.
- ▲ De toename van gebruik van elektrische fietsen (vooral door oudere mensen) betekent een impuls voor de mobiliteit van de ouderen. Met betrekking tot de verkeersveiligheid is deze ontwikkeling een punt van aandacht, tegelijkertijd versterkt hierdoor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, met name in het woon-werk verkeer;
- ▲ De groei van het autoverkeer in de spits vlakt af; Een gelijkmatiger verdeling van het verkeer over de dag is het gevolg van een grotere groep mensen die niet meer werken. Een toename van autoverkeer en afwikkelingsproblemen in de spits lijkt hierdoor niet realistisch. Daar tegenover staat de sterkere bundeling van verkeer op de N381 en een beperkt aantal aansluitingen. De druk op deze aansluitingen en de toeleidende wegen vergroot hierdoor. Ook de ontwikkelingen rondom de Boerestreek in Appelscha gaan een grotere aantrekkingskracht voor (recreatief) verkeer vormen;
- ▲ De parkeerdruk in winkelgebieden (los van specifieke ontwikkelingen) vlakt af door meer bestellingen via internet en mogelijk een gelijkmatiger spreiding van de druk over de verschillende winkelperioden. Door de ontwikkelingen in Appelscha wordt hier wel verwacht dat er sprake zal zijn van een toenemende parkeerdruk.

3 Visie en doelstellingen

3.1 Visie

De gemeente Ooststellingwerf heeft al jaren een uitgesproken visie op de verantwoordelijkheden van de weggebruiker en de hiermee samenhangende inrichting van de openbare ruimte. De gemeente staat met deze visie een verschuiving van verantwoordelijkheden voor daar waar het gaat om de veiligheid en leefbaarheid. De overheid is niet langer de enige en primaire verantwoordelijke daar waar het gaat om het functioneren van de openbare ruimte. Er wordt geappelleerd aan de verantwoordelijkheid van de (weg)gebruikers zelf. Deze maatschappelijke visie wordt al jaren vertaald in de inrichting van het openbare gebied door toepassing van Shared Space.

Shared Space staat voor een mooiere openbare ruimte die niet wordt ingericht vanuit het perspectief van alleen het autoverkeer. De ruimte wordt gedeeld door alle gebruikers en de inrichting moet dit gezamenlijke en multifunctionele gebruik uitstralen. De gebruikers moeten rekening met elkaar houden en kunnen veelal niet terugvallen op een traditionele claim van een vast stukje ruimte. Niet alleen het ontwerp van de ruimte zelf maar ook de manier waarop het ontwerp tot stand komt is essentieel in Shared Space. Gezamenlijk met alle belanghebbenden beslissen over de invulling van de ruimte schept verantwoordelijkheid en draagt bij aan het beter functioneren van de openbare ruimte.

In de gemeente Ooststellingwerf zijn in de afgelopen jaren al veel goede ervaringen opgedaan met Shared Space. Richting toekomst wordt deze lijn doorgetrokken. Hierbij wordt gewaakt voor het dogmatiseren van Shared Space. Shared Space is geen doel op zich maar een middel om een betere, mooiere, veiligere en leefbaardere openbare ruimte te creëren. Er mag niet voorbij worden gegaan aan de problemen die Shared Space soms oplevert voor ouderen en bijvoorbeeld visueel gehandicapten. De wensen van deze groepen dienen in de toekomst nog nadrukkelijker te worden belicht bij het ontwerpen van de openbare ruimte.

Daarnaast dient voor het goed functioneren van de ruimte nog beter te worden gekeken naar wie de gebruikers zijn of zouden kunnen zijn. Sommige locaties missen de context en de verkeersdruk om als multifunctionele ruimte te kunnen functioneren. Vanuit het perspectief van Duurzaam Veilig kan je stellen dat de verkeersaders vaak een andere context kennen en inrichting vragen dan de verblijfsgebieden.

3.2 Doelstellingen

De hoofddoelstelling van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Ooststellingwerf luidt:

Het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven.

De hoofddoelstelling is uitgewerkt en gespecificeerd in een aantal subdoelen:

Verkeersveiligheid

- *Ooststellingwerf streeft naar een daling van het aantal (ernstige) verkeersongevallen.*

Ooststellingwerf conformeert zich aan de landelijke en provinciale doelstellingen ten aanzien van een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Pijlers zijn het veiliger inrichten van het wegennet (duurzaam veilig en shared space), het beter communiceren en voorlichten omtrent verkeerssituaties en een effectieve inzet van handhaving. Ook verkeerslessen en het verkeersexamen op (basis)scholen mag daarbij niet ontbreken.

- *Ooststellingwerf streeft naar een openbare ruimte waarin een ieder zich veilig voelt.*

Niet alleen de daadwerkelijke veiligheid maar ook het gevoel van veiligheid is belangrijk voor het welzijn van mensen. Het mag niet zo zijn dat mensen bepaalde locaties of situaties mijden omdat zij deze als onveilig ervaren. Belangrijk is hierin onderscheid te maken tussen het gevoel van onveiligheid en het beter moeten opletten. Daar waar oplettendheid van mensen wordt gevraagd wordt dit vaak door mensen "ervaren" als lastig en vervelend. Dit is wat anders dan je echt onveilig voelen in een bepaalde situatie. Communicatie en uitleg over veiligheid en heringerichte locaties of wegen is hierbij essentieel.

Leefbaarheid

- *Ooststellingwerf streeft naar een grotere leefbaarheid in de kernen en op het platteland.*

Vanuit de invalshoek van verkeer en vervoer kan de leefbaarheid in kernen en in het buitengebied (de verblijfsgebieden) worden verbeterd door de auto een minder dominante rol in het straatbeeld te geven. Het mes snijdt aan meerdere kanten: Minder geluidsoverlast en meer ruimte voor recreatie, spel en langzaam verkeer en tenslotte meer ruimtelijke kwaliteit. Enerzijds is de inrichting van de openbare ruimte hierin een belangrijke schakel, anderzijds is het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto van belang. Een aantal kernen, zoals Makkinga, Oldeberkoop en Donkerbroek zijn in het verleden al heringericht.

Bereikbaarheid

- *De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd.*

De mate waarin en de snelheid waarmee we een bestemming kunnen bereiken, bepaalt de mate van bereikbaarheid. Een slechte of onvoldoende bereikbaarheid van kernen en locaties in Ooststellingwerf mag geen beletsel zijn om een verplaatsing met auto, fiets of OV te maken. Daar waar dit het geval is dient de bereikbaarheid te worden verbeterd. Voor de bereikbaarheid per auto ligt het speerpunt op een goede afwikkeling op de hoofdwegen (bijv. N381) en goede en voldoende parkeervoorzieningen. Voor fietsers zijn directe en goede (hoofd)routes en voldoende stallingen dicht bij de (openbaar vervoer) voorzieningen van belang. Dit geldt niet alleen voor bestaande situaties, maar ook voor nieuwe ontwikkelingen, zoals de Boerestreek en Appelscha Hoog.

Mobiliteit

- *De mobiliteit van zowel jongere als oudere mensen moet worden gewaarborgd.*

De mate van mobiliteit zegt iets over of en hoe iemand zich kan verplaatsen. Welke vervoerwijzen heb je tot je beschikking en hoe toegankelijk zijn deze in de praktijk? Met name de oudere mensen worden minder mobiel door een afnemende gezondheid en vitaliteit. Juist oudere mensen en jonge gezinnen zijn een potentiële doelgroep voor Ooststellingwerf. Ze kunnen bijvoorbeeld voor een tocht op een (elektrische) fiets Appelscha als startpunt nemen. Door het inspelen op de technologische ontwikkelingen en het zoveel mogelijk toegankelijk houden van bijvoorbeeld haltevoorzieningen, blijft de mobiliteit in Ooststellingwerf op niveau.

4 Shared Space

Ooststellingwerf streeft naar een openbare ruimte waarin een ieder zich veilig voelt en op een prettige manier kan verblijven. Niet alleen de daadwerkelijke veiligheid, maar ook het gevoel van veiligheid is belangrijk voor het welzijn van mensen. Het mag niet zo zijn dat mensen bepaalde locaties of situaties mijden omdat zij deze als onveilig ervaren. Belangrijk is hierin onderscheid te maken tussen het gevoel van onveiligheid en het beter moeten opletten. Daar waar oplettendheid van mensen wordt gevraagd, wordt dit vaak door mensen ervaren als lastig en vervelend en “onveilig”. Communicatie en uitleg over veiligheid en de inrichting van de openbare ruimte is hierbij essentieel.

Geschiedenis

Sinds de jaren '50 is de hoeveelheid verkeer vertienvoudigd. Tot de jaren '60 was de invloed van de auto nog beperkt, maar daarna is de groei van de automobility explosief geweest. Onze leefomgeving is dan ook sterk veranderd en het verkeer heeft steeds meer impact op onze woon- en leefomgeving gekregen. De auto heeft een prominente rol gekregen in de openbare ruimte. Daar waar dit tot onveiligheid leidde zijn verkeerstromen van elkaar gescheiden en zijn verschillende technische maatregelen genomen. Straten zijn primaire ruimtes voor transport geworden en er zijn scheidingen aangebracht tussen voetgangersgebieden, fietspaden en de hoofdrijbaan. De weg is hierdoor een onleefbaar gebied geworden en de overkant van de straat kan door fietsers of voetgangers alleen bereikt worden door middel van drempels, middengeleiders of andere technische maatregelen. Ondanks dat dit heeft geleid tot een afname van het aantal verkeersongevallen is er nog steeds sprake van een gevoel van onveiligheid en zijn de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid enorm afgenomen.

Als reactie op deze ontwikkeling is er sinds de jaren '90 een nieuwe benadering op de inrichting van de openbare ruimte ontstaan, Shared Space. In deze benadering wordt er vanuit gegaan dat de openbare ruimte veelal meer is dan alleen een weg. De openbare ruimte kan en moet door meer doelgroepen worden gebruikt en dient ook als zodanig ingericht te worden. Geen inrichting puur en alleen gebaseerd op de afwikkeling van het autoverkeer maar ook rekening houden met andere belangen. Door de inrichting van de ruimte weer af te stemmen op de context van de ruimte, verandert automatisch het gedrag van de mensen in die ruimte. Door weggebruikers niet af te scheiden van de ruimte en de ruimtelijke context maar ze er nadrukkelijk in te betrekken zullen zij meer sociaal menselijk gedrag vertonen en minder terugvallen op automatismen. Minder dwingende (verkeers)regels zoals bebording en belijning en meer appelleren aan het gezonde verstand van mensen en de onderlinge sociale interactie. Dit heeft een veiliger en socialer (verkeers)gedrag tot gevolg en de kwaliteit van de openbare ruimte zal positiever worden ervaren.

Hans Monderman, Sunday Times, 22 augustus 2004

"Treat people like zombies and they'll behave like zombies. But treat them as intelligent, and they'll respond intelligently"

Met name de openbare ruimtes met een sterke natuurlijke, economische, historische of toeristische context kunnen met een minder sectorale verkeerstechnische aanpak een kwaliteitsimpuls krijgen. Dit zijn veelal de openbare ruimtes in de verblijfsgebieden die van oudsher nog een te sterk stempel van het autoverkeer hebben opgedrukt gekregen.

Shared Space in Ooststellingwerf

Ooststellingwerf heeft de afgelopen jaren al veel ervaringen op gedaan met Shared Space. In 1991 was Makkinga het eerste dorp waar de openbare ruimte is afgestemd op de gebruikers van de ruimte en het dorpse karakter. Verkeersborden waren en zijn in een dergelijke ruimte veelal overbodig. Ook het 'kruispunt' 't Oost/Kuipenstreek in Oosterwolde is succesvol volgens het Shared Space principe ingericht. Afbeelding 4.1 toont beide locaties.



Afbeelding 4.1; Shared Space oplossingen in Ooststellingwerf: links: straatbeeld in Makkinga; rechts: 't Oost/Kuipenstreek in Oosterwolde.

De komende jaren blijft Ooststellingwerf daar waar mogelijk en zinvol de inrichting van de openbare ruimte benaderen vanuit de wensen van de gebruiker en de context van die ruimte. Dit om sociaal menselijk gedrag aan te moedigen, de veiligheid te vergroten en de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte te optimaliseren.

De minder sectorale maar juist integrale benadering van de ruimte vraagt ook om een andere proces van planvorming. De eerste processtap is het creëren van draagvlak bij de gebruikers van de openbare ruimte. Dit kan door belanghebbenden in een vroeg stadium bij het ontwerpproces te betrekken en ze te laten meedenken over de inrichting ervan. De invulling van de openbare ruimte wordt door deskundigen nadrukkelijk in overleg en samenspraak met de belanghebbenden bedacht en ontworpen. Zo wordt ook voor de gebruikers van de openbare ruimte duidelijk waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en waarom dingen wel of niet kunnen. Tegelijkertijd is het van belang dat alle vakdisciplines binnen de ruimtelijke ordening (stedebouw, landschap, cultuurhistorie en verkeer) gezamenlijk de uitgangspunten en randvoorwaarden bepalen voor het ontwerp en intensief samenwerken.

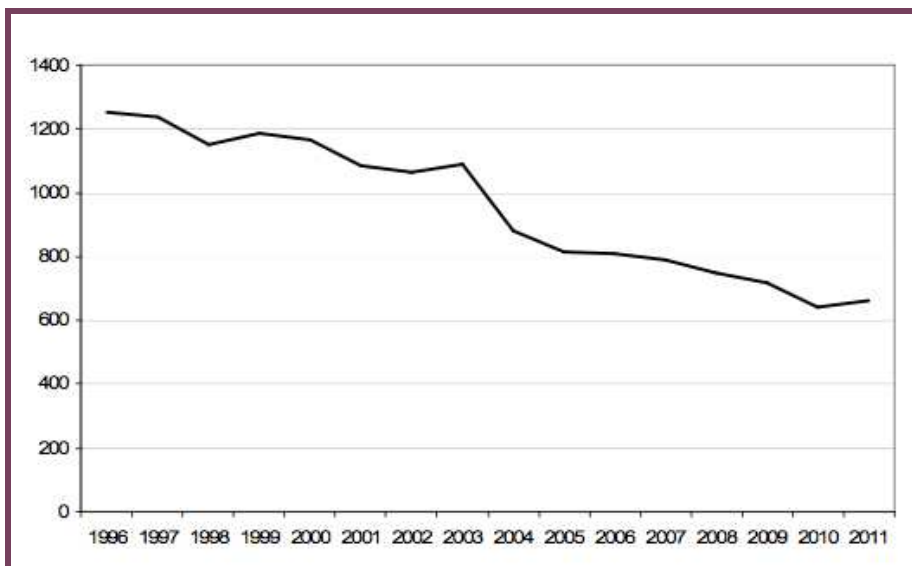
5 Verkeersveiligheid

Ooststellingwerf conformeert zich aan de landelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Daarmee beoogt de gemeente het aantal verkeersdoden- en gewonden te verlagen. De basis hiervoor wordt gelegd door middel van drie pijlers: een veiligere inrichting van het wegennet, betere communicatie en handhaving en een integraal planproces binnen de ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast speelt het gevoel van onveiligheid een belangrijke rol. Ooststellingwerf streeft naar een openbare ruimte waarin iedereen zich veilig voelt!

5.1 Verkeersveiligheid in cijfers

De afgelopen decennia is het aantal kilometers weglengte in Nederland aanzienlijk toegenomen. Ook zijn er steeds meer voertuigen op de weg gekomen. Ondanks de toename van het aantal wegen en de groei van ons wagenpark is het verkeer veiliger geworden. In onderstaande afbeelding 5.1 is de dalende trend van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland per jaar weergegeven. Maatregelen, zoals het verplicht dragen van de bromfietshelm, de gordelplicht en de toepassing van airbags in auto's hebben hier aan bijgedragen.

Ondanks de dalende trend van de afgelopen jaren, is in 2011 het aantal verkeersdoden gestegen. In 2010 waren er 640 verkeersdoden te betreuren, in 2011 waren dit er 661, oftewel een stijging van 3,3%. De toename van het aantal verkeersslachtoffers is het grootst bij fietsers, vooral bij 65-plussers. Bijna 2/3^e van alle slachtoffers onder fietsers in 2011 was 65-plusser. Bij deze oudere fietsers steeg het aantal verkeersdoden van 93 in 2010 tot 128 in 2011.



Afbeelding 5.1; Landelijke ontwikkeling aantal verkeersdoden 1996 - 2011 (persbericht CBS, 19 april 2012)

Een daling van het aantal verkeersslachtoffers is zichtbaar in de categorie 20 tot 65-jarigen. Het aantal verkeersdoden van deze groep daalde met 11 procent, van 367 in 2010 naar 328

in 2011. Deze daling is te zien bij inzittenden van personenauto's, vrachtwagens en motorrijders.

Begin jaren '90 van de vorige eeuw is Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Het verkeersveiligheidsbeleid richtte zich tot dan toe, vooral op het aanpakken van verkeersonveilige locaties. Doordat het aantal locaties met grote concentraties ongevallen (black spots) in de loop van de jaren sterk was verminderd, ontstond de gedachte om een meer gebiedsgerichte benadering toe te passen. Deze benadering vindt zijn uitwerking in het Duurzaam Veilig beleid.

De kern van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongevallen en, daar waar het niet kan, het nagenoeg uitsluiten van ernstig letsel. De maatregelen die uit de visie van Duurzaam Veilig komen, hebben bijgedragen aan een veiliger verkeer in Nederland. Vooral de uitbreiding van 30 km/uur gebieden binnen de bebouwde kom en 60 km/uur gebied buiten de bebouwde kom zijn kenmerkend als maatregelen uit het programma Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig heeft echter niet alleen een infrastructureel karakter. Ook educatie en handhaving vervullen een centrale rol.

De Strategie verkeersveiligheid Fryslân stelt als doel om een halvering van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2025 ten opzichte van 2010 te realiseren. Het aantal dodelijke slachtoffers in Ooststellingwerf beperkte zich de afgelopen jaren tot maximaal 3 per jaar. In onderstaande tabel 5.1 zijn het aantal slachtoffers weergegeven die betrokken zijn geraakt bij een verkeersongeval in Ooststellingwerf. Voor het jaar 2011 is bekend dat er geen dodelijke slachtoffers zijn geregistreerd. Het aantal geregistreerde ziekenhuis- en lichtgewonden in 2011 is (nog) niet bekend.

Jaartal	Dodelijke slachtoffers	Ziekenhuisgewonden	Licht gewonden
2005	2	19	43
2006	3	11	27
2007	3	16	38
2008	3	17	21
2009	2	14	20
2010	2	6	15
Totaal	15	83	164

Tabel 5.1; Aantal slachtoffers Ooststellingwerf 2005 - 2010

Locaties waar absoluut gezien veel ongevallen plaatsvinden worden aangeduid als 'black spot'. Volgens de oude definitie is een black spot een locatie waar zes letselongevallen in een periode van 3 jaar plaats vinden. Deze locaties zijn niet (meer) aanwezig in Ooststellingwerf. Volgens de nieuwe definitie gaat het om locaties waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd (bron: SWOV). Deze nieuwe definitie is ruim te interpreteren. In Ooststellingwerf zijn vijf locaties aan te wijzen die aan de nieuwe definitie voldoen. Hier is sprake van 10 of meer ongevallen in 5 jaar tijd. Deze locaties zijn:

- ▲ Wegvak: De Pegge (Herenweg – Jardinga);
- ▲ Kruispunt: Haulerdiek / Dorpsstraat (zie afbeelding 5.2);
- ▲ Kruispunt: Venekoterweg / Kuunderhof;
- ▲ Kruispunt: Rijweg / Prakkenlaan (zie afbeelding 5.2);
- ▲ Kruispunt: Kampingerhof / Sander Albertsstraat – Ten Hooringerlaan;



Afbeelding 5.2: Kruispunt Rijweg / Prakkenlaan (links, na aanpassing in 2011); Kruispunt Haulerdiek / Dorpsstraat rechts.

Het aantal ongevallen waarbij slachtoffers betrokken zijn, laat een diffuus beeld zien. Zowel op wegen die in het beheer zijn van de provincie Fryslân als wegen in beheer van de gemeente komen ongevallen met slachtoffers voor. In bijlage 2 zijn de locaties opgenomen met alle slachtofferongevallen in de periode 2006 – 2010. In bijlage 3 zijn alle locaties opgenomen met 10 of meer ongevallen in dezelfde periode.

In 2011 is het kruispunt Rijweg / Prakkenlaan gereconstrueerd, de beschikbare ongevallendata heeft betrekking op de situatie, voordat de herinrichting van het kruispunt plaats vond.

Subjectieve onveiligheid

Verkeersveiligheid bestaat uit 2 componenten, namelijk objectieve en subjectieve veiligheid. Vaak worden situaties als onveilig ervaren terwijl er in werkelijkheid nauwelijks (ernstige) ongevallen gebeuren. In sommige gevallen gaan mensen juist beter opletten omdat ze een situatie als onveilig ervaren. Voor onderstaande locaties is door inwoners van Ooststellingwerf aangegeven dat ze als onveilig worden ervaren. De ongevallencijfers geven voor deze locaties aan dat er weinig (ernstige) ongevallen gebeurd zijn de laatste jaren. Alleen het kruispunt Venekoterweg/Kuunderhof blijkt ook objectief gezien verkeersonveilig.

- ▲ Kruispunt: Venekoterweg / Kuunderhof;
- ▲ Kruispunt: Butenweg / De Riete – Eikenhorst;
- ▲ Kruispunt: Schottelenburgweg / Rijweg;
- ▲ Kruispunt: Bakkeveensterweg / St. Baronstraat;
- ▲ Wegvak: Quadoelenweg, nabij het Stellingwerf college;
- ▲ Wegvak: Compagnongsweg;
- ▲ Wegvak: Breebergweg;
- ▲ Wegvak: Bakkeveenseweg;

5.2 Drie pijlers

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- ▲ Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting;
- ▲ In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd;
- ▲ Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte;

5.3 Pijler 1: Wegencategorisering

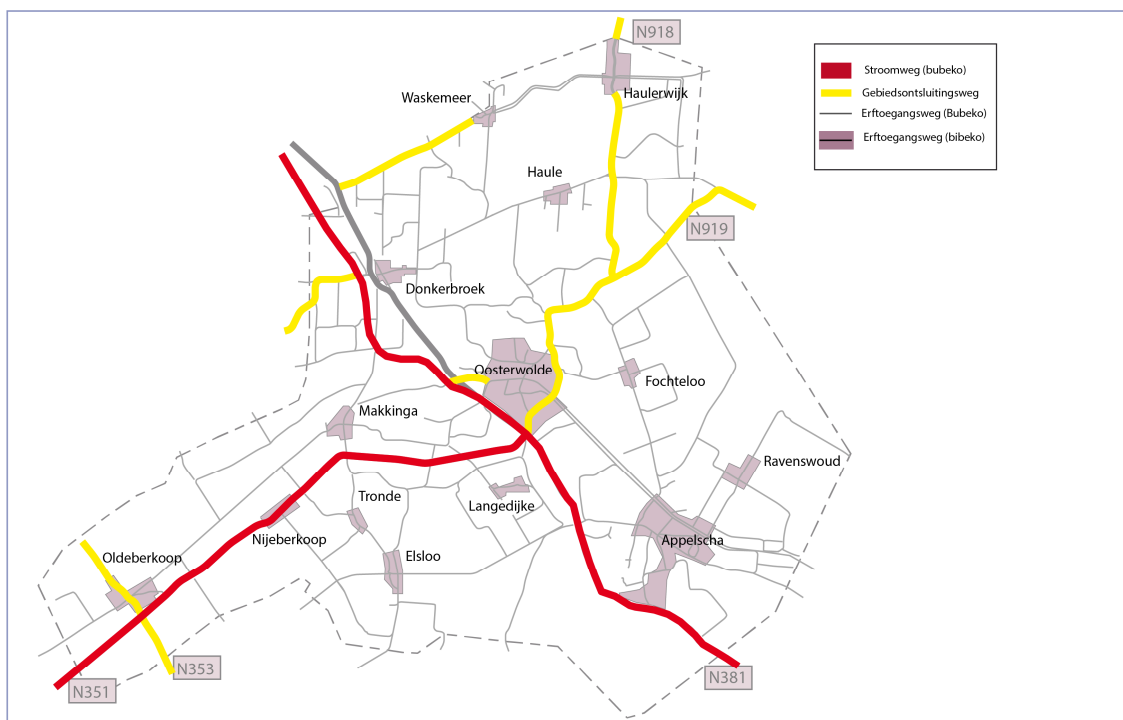
Vanuit het landelijke Duurzaam Veilig beleid wordt het wegennet ingedeeld in wegcategorieën. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. Op wegen met een verkeersfunctie staat de doorstroming van het verkeer centraal. Op wegen met een verblijfsfunctie is het gemotoriseerde verkeer 'te gast' in de openbare ruimte. Op dit type wegen staat de leefbaarheid en veiligheid van (meestal) woonomgevingen centraal.

Grofweg worden de volgende wegcategorieën (zowel binnen- als buiten de bebouwde kom) onderscheiden:

- ▲ Stroomwegen (verkeersfunctie);
- ▲ Gebiedsontsluitingswegen (verkeersfunctie);
- ▲ Erftoegangswegen (verblijfsfunctie);

De provincie Fryslân heeft in 2006 de wegcategorisering voor de regionale wegen vastgesteld en geeft daarmee kaders aan voor de gemeentelijke wegcategorisering. De N381 (traject Drenthe – Drachten) en N351 (Oosterwolde – Wolvega) zijn hierin als stroomweg aangeduid. De N919 (Oosterwolde – Veenhuizen), N918 (Weper – Haulerwijk), N353 (Noordwolde – Gorredijk via Oldeberkoop) en N380 (Donkerbroek – Nieuwehorne) zijn als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. De N917 (Haulerwijk – Bakkeveen) is gecategoriseerd als erftoegangsweg.

Ooststellingwerf sluit met de wegcategorisering aan op de provinciale indeling van het wegennet. Op afbeelding 5.3 staat de wegcategorisering van Ooststellingwerf (inclusief het nieuwe traject van de N381) weergegeven. In de volgende paragrafen staat een nadere toelichting per wegcategorie, worden de inrichtingseisen aangegeven en worden verschillen ten opzichte van de oude categorisering inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 5.3: Wegencategorisering in Ooststellingwerf

5.3.1 Wegen buiten de bebouwde kom

Stroomwegen

De gemeente Ooststellingwerf heeft geen wegen in het beheer die aangeduid worden als stroomweg. Een stroomweg maakt verplaatsingen over lange afstand mogelijk op een zo snel mogelijke manier. De vormgeving is dusdanig dat zowel op wegvakken als kruispunten scheiding van verkeer plaats vindt (in richting, massa en snelheid). Stroomwegen hebben een maximum snelheid van 100 of 120 km/uur (afhankelijk van uitvoering). Ze zijn dan ook niet toegankelijk voor langzaam verkeer en kruisingen zijn ongelijkvloers. Wegen die als stroomwegen worden aangeduid zijn de N381 en de N351.

Stroomweg	
Optimale inrichting 100 – 120 km/uur - Gescheiden rijbanen - Ongelijkvloerse kruispunten - Geen langzaam verkeer op de rijbaan - Geen erfaansluitingen - Volledige markering	

Tabel 5.2; Belangrijkste kenmerken voor stroomwegen buiten de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg

Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingwerf zijn bijna allemaal in het beheer van de provincie Fryslân. Alleen het wegvak Nanningaweg tussen de N381 en de rotonde Langekamp en de Leidijk zijn in het beheer van de gemeente Ooststellingwerf.

De functie van gebiedsontsluitingswegen is tweeledig. Enerzijds is de doorstroming van het verkeer op de wegvakken belangrijk, anderzijds de uitwisseling van verkeer op de kruispunten. In verband met de grote verschillen in snelheid is het dan ook gewenst om het verkeer zo veel mogelijk te scheiden. Op de kruispunten moet daarbij de snelheid zo laag mogelijk liggen.

Gebiedsontsluitingsweg	
Optimale inrichting 80 km/uur Rijbaanscheiding verkeerslichten, voorrangskruispunt of rotonde Breed wegprofiel met obstakelvrije zone Geen langzaam verkeer op de rijbaan Geen erfaansluitingen Volledige markering	

Tabel 5.3; Belangrijkste kenmerken voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde in het beheer van de provincie Fryslân zijn:

- ▲ N919 Schottelenburgweg – Weper - Weperpolder;
- ▲ N918 Polderweg – Tonckensweg;
- ▲ N380 't West (tussen N381 en gemeentegrens)
- ▲ N353 Noordwolderweg (tussen gemeentegrens en Oldeberkoop);
- ▲ N353 Heerenveenseweg (tussen Oldeberkoop en gemeentegrens (brug over de Tjonger)).

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in beheer van de gemeente Ooststellingwerf:

- ▲ Nanningaweg (tussen N381 en rotonde Langenkamp);
- ▲ Leidijk (tussen N381 en Waskemeer).

Erftoegangswegen

Ooststellingwerf heeft een groot buitengebied. Bijna alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom zijn aangewezen als erftoegangsweg. Uitzondering is de Nanningaweg tussen de N381 en rotonde Langekamp. Dit wegvak betreft een gebiedsontsluitingsweg. Ook de Leidijk tussen de N381 en Waskemeer blijft een gebiedsontsluitingsweg. Tevens is er een provinciale weg gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit is de N917 van Haulerwijk via Waskemeer richting Ureterp en Drachten.

Een weg die nu als erftoegangsweg gecategoriseerd is en in het oude verkeersbeleid een andere functie had is het oude tracé van de N381 tussen de Nanningaweg en Leidijk (Stroomweg). Op 18 december 2012 is het inrichtingsplan Gebiedsontwikkeling N381 door

Gedeputeerde Staten vastgesteld. In dit plan is besloten om de oude N381 als erftoegangsweg te categoriseren. In tabel 5.4 staan de belangrijkste kenmerken van erftoegangswegen. De specifieke eisen van inrichting van wegen en kruispunten worden aangegeven in bijlage 4.

Erftoegangsweg	
Optimale inrichting 60 km/uur - Geen rijbaanscheiding - Gelijkwaardige kruispunten - Smal wegprofiel - Langzaam verkeer op rijbaan - Erfaansluitingen toegestaan - In principe geen markering	

Tabel 5.4; Belangrijkste kenmerken voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Op erftoegangswegen wordt in principe geen belijning toegepast (zie kader). Tijdelijke uitzonderingen blijven wel mogelijk. Belijning kan als tijdelijk hulpmiddel dienen om bermshade te voorkomen of als visuele versmalling bij wegen met een verhardingsbreedte van meer dan circa 5,0 meter. Dergelijke wegen dienen op termijn versmald te worden en/of verharding dient op een dusdanige manier te worden aangepast dat weggebruikers voldoende 'houvast aan de omgeving en het landschap hebben'. Afhankelijk van de wegomgeving is het ook mogelijk om gebruik te maken van elementen in het landschap om de beleving van verkeersveiligheid te vergroten. Voorbeelden hiervan zijn de Drentse weg in Appelscha en de Peperstraat nabij Elsloo.



Afbeelding 5.4: Voorbeeld weginrichting met landschappelijke elementen: kruispunt Peperstraat / Veneburen.

Bermshade herstellen behoort tot regulier onderhoud van de weg. Bermverharding over de hele lengte van wegen wordt dan ook in principe niet toegepast. De reden daarvan is niet alleen dat bermverharding over grotere afstanden resulteert in hogere snelheden (in feite een bredere rijbaan), maar het is ook een grote investering. Voor wegen waar vaker

onderhoud gepleegd wordt dan gebruikelijk, kan een uitzondering gemaakt worden. Een zorgvuldige afweging blijft hierbij wel noodzakelijk.

Het heeft dan ook de voorkeur om bermverharding toe te passen op specifieke locaties, bijvoorbeeld bij uitritten van (boeren)bedrijven. Een dergelijke verbreding functioneert dan tegelijkertijd als passeerstrook (zie ook hoofdstuk 9.2).

Onderzoek belijning op erftoegangswegen in het buitengebied

Studenten van Hogeschool Windesheim, Zwolle hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van wel of geen belijning op erftoegangswegen in het buitengebied van Ooststellingwerf. Bij het ontbreken van belijning wordt bij duisternis een grotere inspanning van bestuurders gevraagd. Deze extra inspanning wordt door mensen als verkeersonveilig ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal ongevallen op wegen met kantmarkering echter geen significant verschil toont ten opzichte van wegen zonder markering. Ook blijkt dat het toepassen van kantmarkering in iedere voorkomende vorm hogere snelheden tot gevolg heeft. Hogere snelheden verhogen de kans op ernstig letsel bij ongevallen.

(Het onderzoek is geen onderdeel van het GVVP maar een los document dat als bijlage is toegevoegd.)

5.3.2 Wegen binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom van Ooststellingwerf komen geen stroomwegen voor. Gebiedsontsluitingswegen zijn dan ook de enige 'verkeersaders' binnen de bebouwde kom.

Gebiedsontsluitingsweg	
Optimale inrichting 50 km/uur Rijbaanscheiding verkeerslichten, voorrangskruispunt of rotonde Breed wegprofiel met obstakelvrije zone Geen fietsers op de rijbaan Beperkt aantal erfaansluitingen Volledige markering	

Tabel 5.5; Belangrijkste kenmerken voor gebiedsontsluitingswegen

De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in Ooststellingwerf liggen in de kernen Oosterwolde en Oldeberkoop. Op deze wegen is de doorstroming belangrijk, maar ook de uitwisseling op de kruispunten, met voornamelijk erftoegangswegen.

Het gaat om de volgende wegen:

- ▲ N919 Venekoterweg (Oosterwolde);
- ▲ Heerenveenseweg (Oldeberkoop);
- ▲ Nanningaweg (Oosterwolde) tussen de komgrens en de locatie waar het fietspad op de rijbaan aansluit.

In tabel 5.5 staan de belangrijkste inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom weergegeven. Met uitzondering van de Nanningaweg, zijn alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn in het beheer van de provincie Fryslân.

Erftoegangswegen

De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Dit type weg komt binnen de bebouwde kom het meest voor. De wensnelheid op erftoegangswegen is 30 km/uur. Hier staat niet de verkeersfunctie, maar de verblijfsfunctie centraal. In tabel 5.6 staan de belangrijkste vormgevingseisen van erftoegangswegen. Ten opzichte van het oude beleid is er nu maar 1 type erftoegangsweg, waar voorheen onderscheid gemaakt werd tussen type A en B.

Op enkele wegen wordt met betrekking tot de inrichtingseisen (voorlopig) een uitzondering gemaakt. Deze wegen zijn:

- ▲ Nanningaweg;
- ▲ Jan Frankensingel;
- ▲ Sander Albertsmaat;
- ▲ Ten Hooringerlaan;
- ▲ 13 Aprilstraat;
- ▲ Houtwal.

Deze wegen hebben een meer ontsluitende functie dan de overige erftoegangswegen. Ook vormen ze de busroute door de kern van Oosterwolde. Daarom wordt hier een maximum snelheid van 50 km/uur toegepast en wordt de voorrang geregeld. Aan het wegprofiel verandert echter niets. Het is dan ook **niet de bedoeling** dat deze wegen in de toekomst tot gebiedsontsluitingswegen worden getransformeerd met rijbaanscheiding en aparte fietsvoorzieningen. Op termijn (met de revitalisering van Venekoten-noord) wordt beoogd de ontsluitende functie van de Houtwal af te waarderen. De mogelijkheden hiervoor zijn nog in studie.

Erftoegangsweg	
Optimale inrichting 30 km/uur Geen rijbaanscheiding Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel Bij voorkeur elementverharding Langzaam verkeer op de rijbaan Erfaansluitingen toegestaan Geen markering	

Tabel 5.6; Belangrijkste kenmerken voor erftoegangswegen

5.3.3 Fasering

Het Duurzaam Veilig inrichten van wegen is erg belangrijk. Het uiteindelijke doel is om elke weg te laten voldoen aan het optimale beeld dat hoort bij de aangegeven wegcategorie. Praktisch gezien, is het niet reëel dat alle wegen binnen afzienbare tijd aangepast zijn. Daarom wordt de optimale weginrichting gefaseerd ingevoerd. Eerst wordt op alle wegen zoveel mogelijk essentiële kenmerken van de weginrichting gerealiseerd. Vervolgens wordt de weg ingericht volgens de optimale indeling.



Nog niet alle wegen in Ooststellingwerf voldoen aan de essentiële kenmerken van een duurzaam veilige weginrichting. Dat betekent dat nog niet op alle wegen de snelheid, voorrangsregeling en eventueel aanwezige markering aangebracht is, die hoort bij de beoogde wegcategorie. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat een weg gecategoriseerd als erftoegangsweg (waar in principe een maximum snelheid van 30 km/ uur geldt) voorlopig een maximum snelheid van 50 km/uur blijft gelden (bijvoorbeeld de Leeksterweg in Haulerwijk). De fasering krijgt vorm in het meerjaren onderhoudsprogramma en is sterk afhankelijk van de financieringsmogelijkheden. Zo zijn de komende jaren alleen middelen beschikbaar uit het reguliere jaarlijkse onderhoudsbudget van wegen.

5.4 Pijler 2: Educatie, handhaving en communicatie

Educatie

Met het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet wordt beoogd dat het voor de weggebruiker duidelijk is wat van hem of haar verwacht wordt. Communicatie op het gebied van educatie en handhaving is daarbij essentieel.

Een weggebruiker begint al jong als voetganger of fietser. In de ontwikkeling van zijn leven zullen vervoermiddelen vaak veranderen. Elk vervoermiddel vraagt om kennis van het vervoermiddel zelf en de bijbehorende regels wat er van hem of haar verwacht wordt.

In 2011 heeft Ooststellingwerf het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011 – 2025 ondertekend. Hiermee geeft de gemeente aan om naar vermogen bij te dragen aan de ambitie om van Fryslân een verkeersveilige provincie te maken en naar vermogen mensen en middelen vrij te maken voor het beïnvloeden van onveilig verkeersgedrag. Daarnaast integreert de gemeente verkeersveiligheid in het Gemeentelijk Integraal Veiligheidsplan en stelt het jaarlijks een uitvoeringsprogramma op met bijbehorende financiële paragraaf.

Door het college van Gedeputeerde Staten is €1,- per inwoner van Fryslân beschikbaar gesteld als financiële ondersteuning voor de uitvoering van projecten Permanente Verkeers Educatie bij gemeenten in de periode 2011 – 2015. Voor Ooststellingwerf is €26.235,- beschikbaar. Daarnaast draagt de gemeente datzelfde bedrag bij. Totaal is er €52.470,- beschikbaar voor een periode van 5 jaar. De werkzaamheden worden uitgevoerd met en

door uitvoeringspartners, waaronder VVN (Veilig Verkeer Nederland), SBV (Stichting bevordering Verkeerseducatie), Fietzersbond en ANWB.

Door het toepassen van Permanente Verkeers Educatie (PVE) wordt voor elke verkeersdeelnemer een educatieprogramma aangeboden dat past bij de leeftijd van de persoon. Dat begint bij het stimuleren van basisscholen en middelbare scholen om verkeerseducatie in het lespakket aan te bieden. Zo zijn er voor basisscholen het verkeersveiligheidlabel en de campagne 'op weg naar school'. Het verkeersveiligheidlabel is een keurmerk waarbij de school aan diverse eisen moet voldoen om het te behalen en te behouden. De school moet o.a. verkeerslessen en projecten uitvoeren. De campagne 'op weg naar school' heeft speciale aandacht voor de route van school naar huis. Ook is er het pakket Veilige schoolomgevingen waarin de hele schoolomgeving centraal staat. Voor andere doelgroepen kan gedacht worden aan Cursus Jonge Automobilisten (16 – 25 jaar), Rijstijltraining: het nieuwe rijden (25 – 60 jaar) of scootmobieltraining (ouder dan 60 jaar).

Handhaving

Handhaving is nodig om erop te kunnen toezien dat de (verkeers)regels worden nageleefd. Om inzicht te krijgen waar de grootste problemen zich voordoen van bijvoorbeeld hard rijden of fout parkeren is het belangrijk om regelmatig overleg te hebben met handhavers van de gemeente en de politie. Ook kan de politie een rol spelen bij de educatie activiteiten.

Communicatie

Vaak komen er vragen van bewoners over mogelijke aanpassingen bij hen in de straat, omdat er te snel gereden wordt. Deze vragen worden behandeld in een werkgroep verkeer. In deze werkgroep wordt overleg gepleegd met o.a. de politie en Veilig Verkeer Nederland. Aan de hand van de uitkomsten in deze werkgroep wordt antwoord gegeven op de vragen van bewoners.

Ook bij het (her)inrichten van de openbare ruimte is communicatie essentieel. Bij dergelijke projecten maken we inzichtelijk welke partijen belanghebbend zijn, zodat gerichte communicatie toegepast kan worden.

Bij herinrichtingsplannen wordt altijd overleg gepleegd met hulpdiensten. Met de inwerkingtreding van de Wet op de Veiligheidsregio's hebben opkomsttijden van hulpdiensten een verplichtend karakter gekregen. De bovengrens is wettelijk vastgesteld op maximaal 18 minuten. Aangezien Ooststellingwerf een plattelandsgemeente is, hebben hulpdiensten te maken met relatief grote afstanden. Het kan dan ook voorkomen dat beoogde verkeersveiligheidsmaatregelen (te grote) negatieve gevolgen hebben voor de opkomsttijden van hulpdiensten. In overleg met hulpdiensten kunnen deze effecten in kaart worden gebracht.

5.5 Pijler 3: Duurzaam Veilig en een integrale ruimtelijke ontwikkeling

De komende jaren worden een aantal grote projecten gerealiseerd in Ooststellingwerf. Het is belangrijk dat vanaf het begin van deze plannen de discipline verkeer wordt betrokken. Op die manier kunnen de principes van Duurzaam Veilig worden betrokken in de ruimtelijke plannen. De openbare ruimte moet dermate zijn ingericht, dat het verkeer zich verkeersveilig en vlot kan verplaatsen. De reconstructie van een weg moet dan ook in een breder verband worden gezien. Op meerdere abstractieniveaus moet binnen de planontwikkeling rekening worden gehouden met verkeersveiligheid:

- ▲ Structuurplanniveau (op welke locatie moet bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk gerealiseerd worden);
- ▲ Verkavelingsniveau (hoe moet de structuur van deze woonwijk eruit zien?);
- ▲ Inrichtingsniveau (hoe breed moeten de wegen en (fiets)paden in het gebied worden?).

6 Fietsers en voetgangers

Ooststellingwerf heeft milieuvriendelijke vervoersvormen hoog in het vaandel staan. Beoogd wordt om fietsen en wandelen in de kernen de beeldbepalende factor te laten zijn. Dit moet vorm krijgen door het realiseren van veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelpaden die aansluiten op de omliggende natuur en (hoogwaardige) openbaar vervoerhaltes. In dit hoofdstuk wordt het fietsnetwerk beschreven en de eisen aan het fietsnetwerk en inrichtingseisen voor fiets- en voetpaden beschreven.

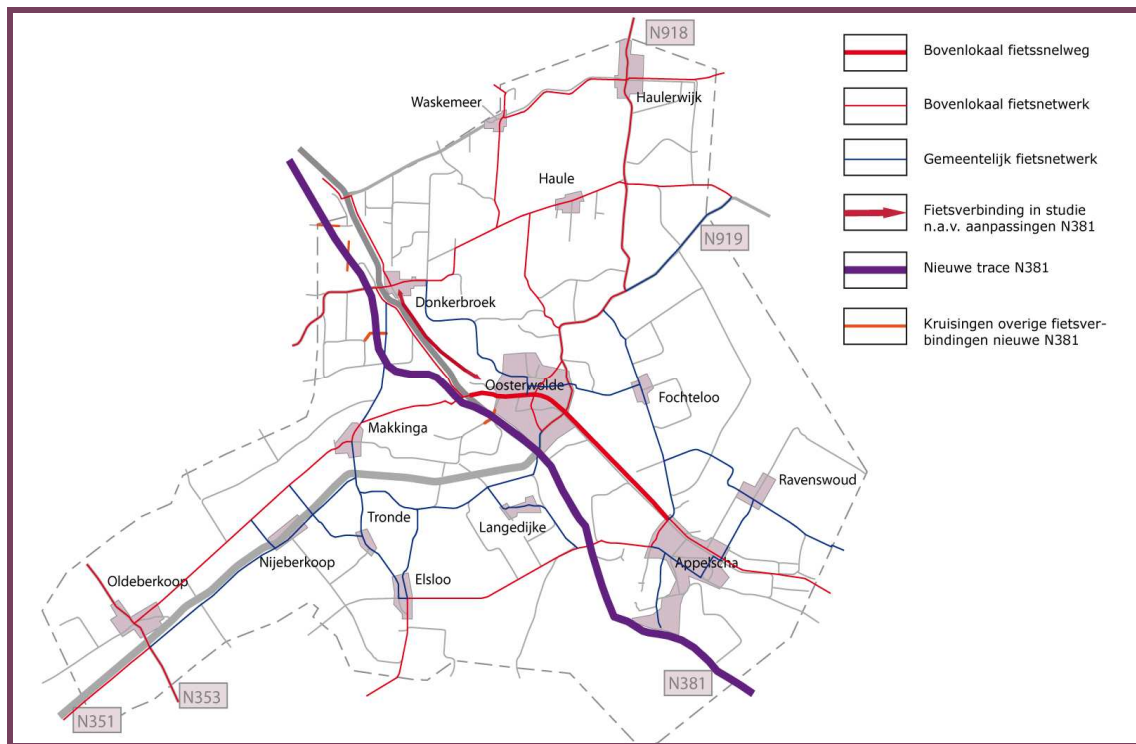
6.1 Hoofdfietsnetwerk

De fiets is in Ooststellingwerf een belangrijk vervoermiddel. Niet alleen inwoners, maar ook toeristen maken er veel gebruik van. Een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk is dan ook essentieel. In het provinciaal fietsnetwerk worden onderscheidt gemaakt tussen 2 typen fietsverbindingen, namelijk fietssnelwegen en hoofdfietsroutes. Om aan de kwaliteitseisen te voldoen die Ooststellingwerf stelt, is er voor het gemeentelijk fietsnetwerk een derde categorie toegevoegd. Gezamenlijk vormen deze het netwerk van hoofdfietsroutes.

- ▲ Bovenlokale fietssnelwegen vormen de belangrijkste routes in het hoofdfietsnetwerk. Deze kennen een hoge fietsintensiteit. Het zijn vooral verbindingen tussen de grotere kernen. Uitgangspunten voor fietssnelwegen zijn het hoge comfort en de ongehinderde afwikkeling van fietsers. Deze routes dienen dan ook zo veel mogelijk voorrang te krijgen bij kruispunten en de verharding dient minimaal 3,50 meter breed te zijn.
- ▲ Bovenlokale fietsroutes vormen samen de bovenlokale fietssnelwegen het samenhangende fietsnetwerk van de provincie Fryslân. Het netwerk verbindt de belangrijkste voorzieningen en kernen met meer dan 750 inwoners.
- ▲ Gemeentelijke fietsroutes maken de dichtheid van het hoofdfietsnetwerk in Ooststellingwerf compleet. Vanuit de structuurvisie beoogt Ooststellingwerf om het netwerk van fietspaden tussen de buurtschappen en dorpen te verbeteren. Met de gemeentelijke fietsroutes wordt hier invulling aan gegeven. De gemeentelijke fietsroutes vormen de schakel tussen de woon- en werkgebieden naar de hoofdfietsroutes en fietssnelwegen. Ook vormen ze de ontsluitende schakel tussen de kernen waar geen hoofdfietsroute of fietssnelweg ligt. Daarnaast vormen ze een verbindende factor met het recreatieve fietsnetwerk (6.2).

De provincie Fryslân heeft uitvoeringsvoorschriften opgesteld voor het inrichten van fietssnelwegen en hoofdfietsroutes. Ooststellingwerf dient bij voorkeur deze voorschriften te hanteren bij de fietsroutes die onder het beheer van de gemeente vallen. Omdat in de praktijk blijkt dat streefwaarden niet altijd gehaald kunnen worden, is er ook een minimaal inrichtingsniveau bepaald. De inrichtingseisen staan opgenomen in bijlage 5. Op afbeelding 6.1 staat het fietsnetwerk met bovenlokale fietssnelwegen, bovenlokale fietsroutes en gemeentelijke fietsroutes afgebeeld. Het hoofdfietsnetwerk voldoet aan de kwalitatieve eisen Samenhang, Directheid, aantrekkelijkheid, Veiligheid en comfort. Voor de gemeentelijke fietsroutes kan als richtlijn de minimale inrichtingseisen van bovenlokale fietsroutes worden gehanteerd. De Schottelenburgweg is in het provinciaal beleid aangemerkt als bovenlokaal

fietsnetwerk. Momenteel zijn hier geen fietsvoorzieningen aanwezig en is fietsen op de rijbaan niet toegestaan. In overleg met de provincie zal bekeken moeten worden of de aanleg van fietsvoorzieningen hier zinvol is of dat een andere parallelle route als alternatief kan worden aangemerkt.



Afbeelding 6.1: Hoofd fietsnetwerk Ooststellingwerf

De fietsverbinding tussen Donkerbroek en Oosterwolde is op afbeelding 6.1 indicatief weergegeven omdat de exacte routing en invulling nader wordt uitgewerkt in het kader van de herinrichting van de oude N381. De nieuwe verbinding zal echter naar verwachting grotendeels of geheel samenvallen met de aangegeven route via de bestaande parallelweg van de N381.

Samenhang

De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel, waarbij fietsers vanaf hun herkomst op hun plaats van bestemming kunnen komen. Dit betekent dat voorzieningen, scholen en bedrijventerreinen goed ontsloten zijn. Hierbij wordt onder andere gekeken naar fietsbewegwijzering, herkenbaarheid en compleetheid.

Directheid

De fietsinfrastructuur biedt een zo direct mogelijke route waarbij de reistijd met de fiets concurreert met die van de auto en waarbij omrijden wordt beperkt. Hierbij wordt onder andere onderscheid gemaakt naar directheid in afstand en tijd.

Aantrekkelijkheid

De fietsroute wordt zodanig vormgegeven en ingepast in de omgeving dat fietsen aantrekkelijk en sociaal veilig is. De sociale veiligheid hangt nauw samen met de inrichting van de ruimte, zoals verlichting, uitstraling van de omgeving en het zicht op en toezicht vanuit de omgeving.

Veiligheid

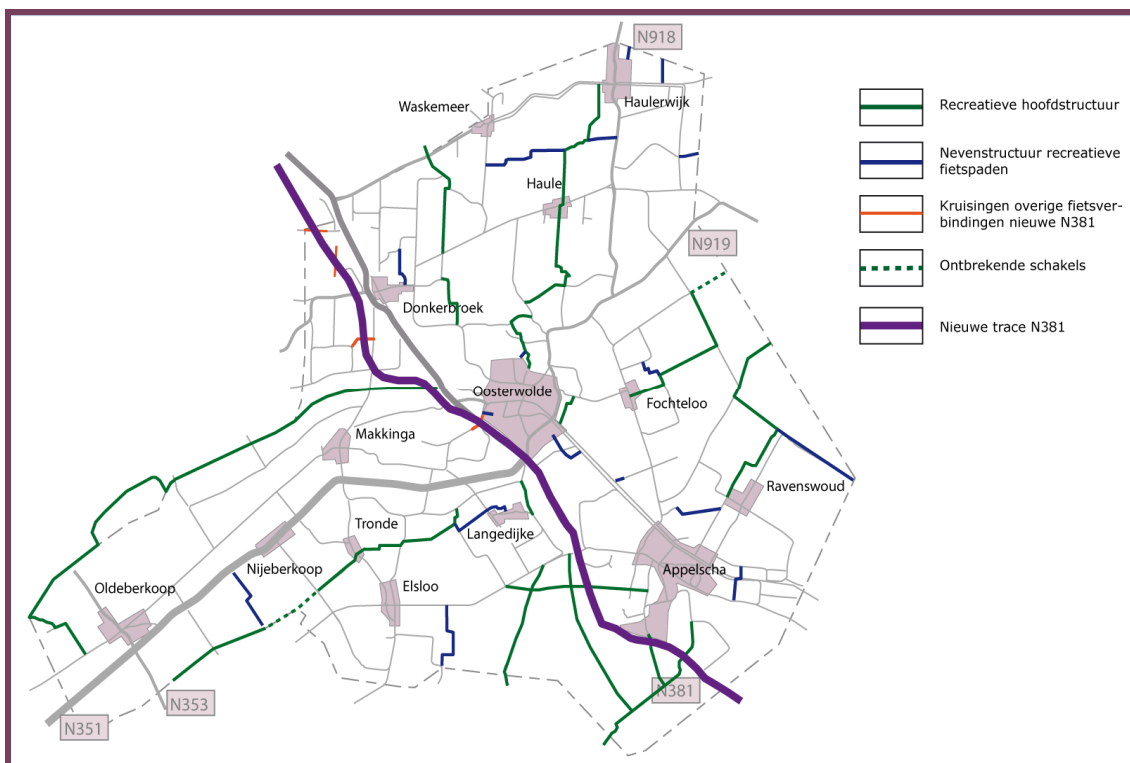
De fietsinfrastructuur wordt zodanig aangelegd dat deze de veiligheid voor fietsers en het overige verkeer zo veel mogelijk waarborgt. Dit wordt onder andere beïnvloed door snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, oogcontact en intensiteiten van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

Comfort

De fietsinfrastructuur is zodanig dat een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk is. Onder andere de breedte van de fietspaden, de gesteldheid (verhardingstypen en onderhoud) van de fietspaden en het weer beïnvloeden het comfort.

6.2 Recreatief fietsroutenetwerk

Ooststellingwerf verwelkomt jaarlijks veel fietstoeristen. Om zorg te dragen voor recreatief aantrekkelijke routes, is op 1 juli 2008 het recreatieve fietsnetwerk vastgesteld. Het hoofdfietsnetwerk in paragraaf 6.1 overlapt op een aantal trajecten dit recreatieve fietsnetwerk. Het recreatieve fietsnetwerk uit 2008 is daarop aangepast, zodat er geen overlappingsen zijn. Het recreatieve fietsnetwerk is daarmee een aanvullend netwerk ten opzichte van het hoofdfietsnetwerk. Op de kaart van afbeelding 6.2 is het recreatieve fietsnetwerk weergegeven. Aan de inrichting van recreatieve fietsroutes worden andere eisen gesteld dan aan het hoofdfietsnetwerk. Directheid en verhardingstype zijn minder van belang. Aantrekkelijkheid van de omgeving speelt hierbij juist een prominentere rol. Bij het vaststellen van het netwerk zijn ook de inrichtingseisen vastgesteld. Voor de fietsverbindingen in de recreatieve hoofdstructuur is het uitgangspunt dat deze worden uitgevoerd in beton en 2,0 meter breed zijn. Als er zwaarwegende (fysieke) belemmeringen zijn, dan kan hiervan worden afgeweken. Voor de nevenstructuur heeft de uitvoering in beton ook de voorkeur. De breedte wordt bij voorkeur ook 2,0 meter, bij fysieke belemmeringen kan hiervan eveneens worden afgeweken.



Afbeelding 6.2: Recreatief fietsnetwerk Ooststellingwerf

Voor de overige recreatieve paden, die buiten de hoofd- en nevenstructuur vallen, wordt er naar gestreefd om het gebruik van schelpen te beperken c.q. af te bouwen en te zoeken naar alternatieve halfverhardingen. Hierbij heeft het toepassen van reststoffen die geschikt zijn voor hergebruik (mits goedgekeurd) de voorkeur.

Naast het fietsnetwerk is in 2007 het fietsknooppuntensysteem in zuidoost Fryslân in gebruik genomen. Dit systeem vormt een netwerk van 'knooppunten' dat met elkaar gekoppeld is. Op die manier kan elke recreatieve fietser z'n route bepalen. Op de knooppunten staat een plattegrond met het bijbehorende knooppuntnummer weergegeven. Op die manier kan iedereen makkelijk de weg vinden en z'n eigen route bepalen.

Om de kwaliteit van het recreatieve fietsnetwerk te waarborgen voert het recreatieschap Drenthe een onderzoek 'zicht op kwaliteit' uit.

6.3 Ontbrekende schakels

Om de directheid binnen het hele fietsnetwerk te optimaliseren, is het wenselijk om een aantal nieuwe schakels te realiseren. Het gaat hierbij om de volgende verbindingen:

- ▲ Onderzoeken alternatieven verbinding Oosterwolde - Donkerbroek op huidige tracé N381 (n.a.v. reconstructie N381) (gemeentelijk fietsnetwerk);
- ▲ Realisatie verbinding Madenweg – Koedijk (langs de Lende; recreatieve hoofdstructuur);
- ▲ Realisatie verbinding Helomaweg richting Veenhuizen (recreatieve hoofdstructuur, realisatie in 2012).

6.4 Ontwikkelingen N381

Veel fietsverbindingen kruisen de nieuwe N381. Door deze ontwikkelingen is het belangrijk dat de dichtheid van het fietsnetwerk gewaarborgd blijft. In de planontwikkelingen van de nieuwe N381 is een aantal fietsverbindingen opgenomen die niet in het fietsnetwerk van Ooststellingwerf voorkomen. Er zijn echter ook verbindingen die wel in het fietsnetwerk van Ooststellingwerf opgenomen zijn, maar waarvoor geen voorziening wordt getroffen met de realisatie van de nieuwe N381. In tabel 6.1 staan deze locaties aangegeven.

Locatie	Beoogde maatregel	Type fietsnetwerk
Peelrug	Tunnel voor alle verkeer met gescheiden fietspad	Knooppuntenroute
Moskoureed	Tunnel voor fietsers en voetgangers	Geen schakel in het netwerk
't West	Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer	Bovenlokaal en knooppuntenroute
't Hoogezand	Tunnel voor fietsers	Geen schakel in het netwerk
Balkweg	Tunnel voor alle verkeer met gescheiden fietspad	Gemeentelijk
Tjabbekamp	Vervalt	Recreatief nevenstructuur
De Tsjonger	Tunnel voor fietsers	Recreatief en knooppuntenroute
Nanningaweg	Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer met aparte fietsvoorzieningen	Bovenlokaal / fietssnelweg
Duistereweg	Tunnel voor alle verkeer met gescheiden fietspad	Geen schakel in het netwerk
Venekoterweg	Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer met aparte fietsvoorzieningen	Gemeentelijk, recreatief en knooppuntenroute
Wester Es	Ongelijkvloerse aansluiting voor alle verkeer met aparte fietsvoorzieningen	Bovenlokaal, recreatief en knooppuntenroute
Kraaiheidepollen	Tunnel voor fietsers en voetgangers	Recreatief
Bosberg	Ongelijkvloerse aansluiting voor alle verkeer met aparte fietsvoorzieningen	Gemeentelijk, recreatief en knooppuntenroute
Nabij Hildenberg	Geen	Recreatief en knooppuntenroute (vervalt)
Tilgrupsweg	Tunnel voor fietsers en voetgangers	Recreatief en knooppuntenroute (i.p.v. bovenstaande aansluiting)

Tabel 6.1; Locaties van fietsverbindingen met beoogde maatregelen die het nieuwe traject van de N381 kruisen

6.5 Fietsparkeren

Goede fietsenstallingen zijn essentieel als mobiliteitsschakel. Een fietsenstalling die er verwaarloosd uitziet, nodigt niet uit om je fiets er neer te zetten. Fietsen die fout geparkeerd staan of omgevallen zijn, vormen daarbij een doorn in het oog van mensen die hun fiets er willen neerzetten. Bij het plaatsen van stallingen moet dan ook met de volgende punten rekening gehouden worden:

- ▲ De fietsenstelling mag niet te ver van de bestemming liggen;
- ▲ De fietsenstalling moet aan de aanvoerroute liggen;
- ▲ De fietsenstalling moet duidelijk herkenbaar zijn;
- ▲ De vormgeving moet voldoen aan de wensen van de gebruiker;
- ▲ De fietsenstalling beschikt over een 'fietsparkeermerk'.

Kencijfers fietsparkeren

Voor fietsparkeren is tot nu toe geen beleid vastgesteld in Ooststellingwerf. Voor het aantal benodigde fietsenstallingen bij voorzieningen zijn in de "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" van CROW kencijfers opgesteld. Deze richtlijnen worden in het beleid overgenomen en zijn weergegeven in bijlage 6. Opgemerkt moet worden dat functies met een capaciteitsbehoefte van minder dan 10 fietsparkeerplaatsen niet zijn opgenomen.

6.6 Voetgangers

Het voetpadennetwerk vormt de basisvoorziening voor de bereikbaarheid van alle verkeersdeelnemers. Bij de inrichting van looproutes is het daarom belangrijk om rekening te houden met alle verkeersdeelnemers, ook minder valide. Vanuit het PVVP Fryslân wordt aangegeven dat het bij de inrichting van looproutes van belang is dat er aandacht wordt besteed aan de volgende zaken:

- ▲ Aantrekkelijkheid van de directe omgeving van de route (stations en haltes);
- ▲ Sociale veiligheid, met aandacht voor verlichting en wijze van beplanting;
- ▲ Directheid (bijvoorbeeld in kernen doorkruist door water of kanaal);
- ▲ Verkeersveiligheid, met aandacht voor routes naar basisscholen en zorgvoorzieningen.

Door de veranderende bevolkingssamenstelling en de vergrijzing is het belangrijk om meer aandacht te hebben voor mensen die zich lastig zelfstandig kunnen voortbewegen of een hulpmiddel nodig hebben. Ooststellingwerf houdt dan ook rekening met looproutes in de nabijheid van voorzieningen in de zorgsector. Een algemene richtlijn voor voetgangersvoorzieningen is een minimale breedte van 1,50 meter. Obstakels, lichtmasten, paaltjes en verkeersborden dienen zo geplaatst te worden dat er altijd een minimale doorgang van 1,0 meter breedte is. Hierbij gaat het dus om plaatselijke/lokale breedtebeperkingen. Bij grotere voetgangersstromen heeft het de voorkeur om een minimale breedte van 3,0 meter te hanteren.

7 Parkeren

Parkeren is een kwestie van vraag en aanbod. Samen met een goede doorstroming op het wegennet vormt de mogelijkheid tot het vinden van een parkeerplaats de 'mate van bereikbaarheid'. Een parkeerplaats op eigen terrein of de garantie om voor de deur te kunnen parkeren bevordert de bereikbaarheid. Als daarentegen altijd gezocht moet worden naar een parkeerplaats, vermindert de bereikbaarheid. Parkeren is dan ook zoeken naar een balans tussen de behoefte aan parkeerplaatsen en het aanbieden ervan.

7.1 Parkeren en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening

In 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) in werking getreden. Het belangrijkste doel van de Wro is het vereenvoudigen van de ruimtelijke planvorming. Daarmee moet uiteindelijk de mogelijkheid vervallen om het parkeren te regelen via een beleidsplan en op te leggen via de bouwverordening. De nieuwe Wro maakt namelijk onderscheid tussen beleid en normen, en beleidsplannen mogen dus geen normen bevatten. In plaats daarvan stelt de nieuwe Wro dat parkeren in het bestemmingsplan opgenomen moet worden. Dit heeft als nadeel dat bij een wijziging of aanpassing van de parkeernormen direct het bestemmingsplan gewijzigd moet worden, met lange procedures tot gevolg.

Voorlopig blijft de mogelijkheid om parkeernormen via de bouwverordening op te leggen dan ook bestaan. Ook Ooststellingwerf heeft dat momenteel op deze manier vastgelegd. De ontwikkelingen omtrent de nieuwe Wro zijn bepalend voor het vastleggen van de parkeernormen in de toekomst. Een mogelijkheid is om een nota parkeernormen vast te stellen. In de bestemmingsplannen kan vervolgens naar de meest recente versie van de nota parkeernormen verwezen worden. Bij het veranderen van parkeernormen, hoeven de bestemmingsplannen dan niet gewijzigd te worden. Ooststellingwerf heeft parkeerkencijfers vastgesteld op 4 januari 2011. Deze zijn opgenomen in bijlage 7.



Afbeelding 7.1: parkeren in Oosterwolde met parkeerschijfzone

7.2 Parkeren bij winkelcentra

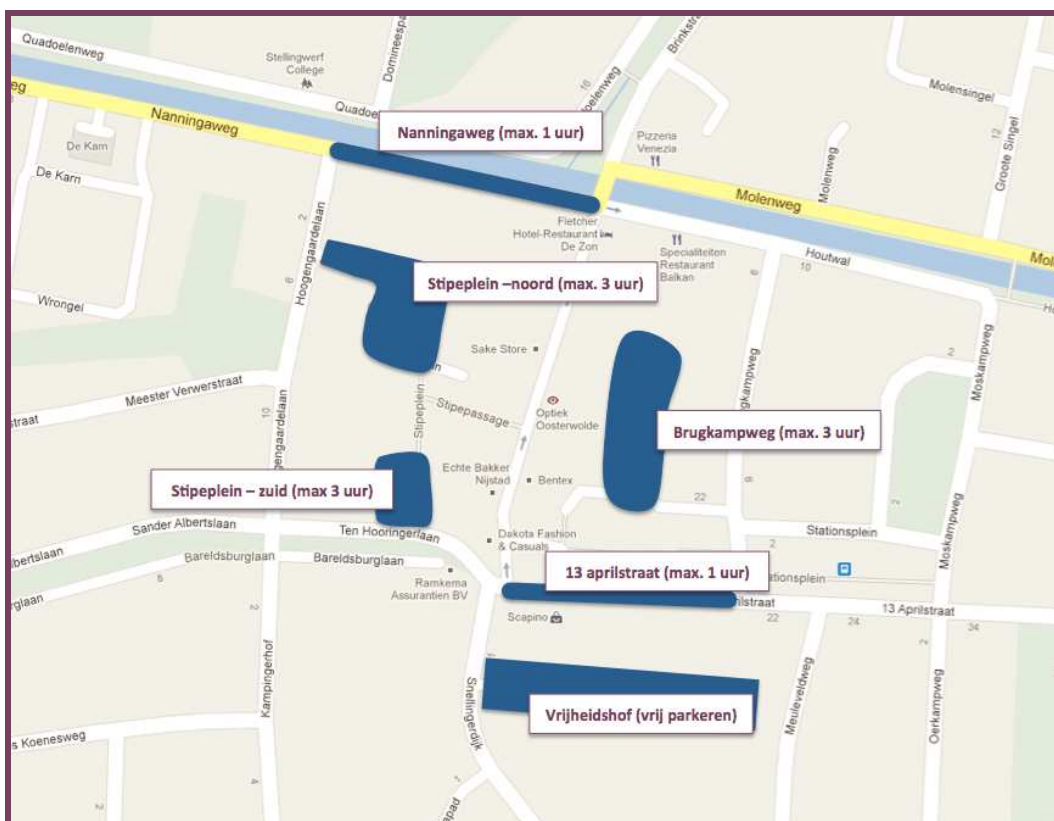
Parkeerschijfzone Oosterwolde

In augustus 2010 is in Oosterwolde een parkeerschijfzone ingesteld. Het doel bij het instellen van deze zone was om de winkels beter bereikbaar te houden voor het winkelende publiek. Vóór het instellen van de parkeerschijfzone moesten bezoekers van het centrum langer zoeken naar een parkeerplaats, waardoor het centrum minder aantrekkelijk werd om te winkelen. Op afbeelding 7.1 staan de locaties weergegeven waar de parkeerschijfzone is ingesteld.

De parkeerschijfzone is van kracht op de parkeerterreinen Stipeplein (zowel noord als zuid), het parkeerterrein Brugkampsweg, Nanningaweg (tussen Stationsstraat en Hoogengaardelaan) en enkele parkeerplaatsen aan de Dertien Aprilstraat.

Op het Stipeplein (noord en zuid) en op het parkeerterrein Brugkampsweg kan maximaal 3 uur geparkeerd worden. Op de Nanningaweg en Dertien Aprilstraat maximaal 1 uur. De parkeerschijfzone is van kracht van maandag t/m zaterdag tussen 8.00 uur en 18.00 uur en op donderdagavond (koopavond) tussen 18.00 uur en 21.00 uur. Langparkeerders in het centrum van Oosterwolde kunnen terecht op het Vrijheidshof. Hier geldt geen beperking van de parkeerduur. Bewoners en ondernemers kunnen sinds 2012, onder voorwaarden, een ontheffing krijgen om langer dan aangegeven in de parkeerschijfzone te mogen staan.

Het is van belang om een vinger aan de pols te houden, in hoeverre de parkeerschijfzone en de ontheffingen functioneren. Handhaving kan hier een belangrijke rol in spelen. In 2013 staat een evaluatie van de parkeerschijfzone gepland.



Afbeelding 7.1: Locaties van parkeerregimes in Oosterwolde met bijbehorende maximum parkeerduur

7.3 Parkeren voor dagrecreatie

Boerestreek

Appelscha vormt een belangrijke trekpleister voor recreatie en toerisme. Het is belangrijk dat er daarom voldoende parkeergelegenheid voor dagrecreatie in de directe omgeving aan de rand van Appelscha is. Alleen zo kan een goede bereikbaarheid van Appelscha worden bewerkstelligd. Momenteel kunnen dagrecreanten (lang)parkeren aan de Boerestreek en de Noorder Es. In de structuurvisie van Ooststellingwerf is vastgesteld om van de Boerestreek weer het bruisende centrum van dagjesmensen en recreanten te maken. Parkeren dient bij voorkeur aan de randen van Appelscha plaats te vinden.

Geadviseerd wordt om het verkeer vanaf de N381 te verwijzen naar de juiste bestemmingen. Dit ter voorkoming van zoekverkeer op de Boerestreek. In de Structuurvisie wordt de Wester Es als hoofdinvalsweg voor de Boerestreek genoemd. Ook het verkeer met als bestemming bijvoorbeeld Duinenzathe dient gebruik te maken van de Wester Es. Aangezien een toename van verkeer over de Bosberg ecologische invloeden zou kunnen hebben, wordt een routeaanduiding naar de eerder genoemde bestemming via de Bosberg afgeraden.

Appelscha Hoog

In 2008 heeft de Gemeente Ooststellingwerf samen met de provincie Fryslân, Staatsbosbeheer, het Ministerie van LNV en het Nationaal Park Drents Friese Wold de bestuursovereenkomst Ontwikkelagenda Appelscha e.o. ondertekend. Deze bestuursovereenkomst bestaat uit 11 maatregelen om zowel de recreatie als de natuur ontwikkelruimte in en rondom Appelscha te geven. Eén van de recreatieve maatregelen is de ontwikkeling van nieuwe dag- en verblijfsrecreatie. Hiervoor zijn twee ontwikkelgebieden aangewezen: de omgeving langs de Wester Es en de omgeving oostelijk van de Hildenberg (voorliggend plangebied). De gemeente heeft – op basis van gesprekken met potentieel geïnteresseerde ondernemers en investeerders – besloten om het voortouw te nemen in de grondaankoop deze strategisch gelegen grond aan te kopen voor recreatieve ontwikkeling. Inmiddels zijn de onderhandelingen met de betreffende eigenaar afgerond en is op 16 juli 2012 - na akkoord van de gemeenteraad op 26 mei 2012 - de koop gesloten.

De gemeente start een gebiedsontwikkelingsproces, in principe gericht op het ontwikkelen van een gebied voor dagrecreatie. De gemeente gaat de gronden niet zelf ontwikkelen, dit is aan ondernemers. De gemeente voert regie, ontwikkelt – in samenwerking met ondernemers – een integraal plan, opdat samenhang en kwaliteit geborgd is. Dit draagt uiteindelijk bij aan een groei in de werkgelegenheid in de sector recreatie en toerisme in de gemeente Ooststellingwerf.

Het project staat niet op zich zelf. Het maakt onderdeel uit van maatregel 7 van de Bestuurlijke Ontwikkelagenda Appelscha (ontwikkeling dag- en verblijfsrecreatie). Het hangt nauw samen met de andere maatregelen van deze agenda, waaronder maatregel 1 'Ontwikkeling van de Boerestreek'. Het verkeer dat de nieuwe ontwikkelingen zal gaan aantrekken maakt grotendeels gebruik van dezelfde routes als het verkeer richting de Boerestreek. De mogelijkheden omtrent de verkeersafwikkeling en structuur worden nader onderzocht.

7.4 Parkeren in woonwijken

Het huidige gemiddelde autobezit per woning ligt tegenwoordig aanzienlijk hoger dan enkele decennia geleden. Met name in oudere woonwijken (voor de jaren '80) is hier geen rekening mee gehouden. In deze wijken wordt dan ook vaak een parkeerprobleem ervaren.

Ook Ooststellingwerf krijgt steeds meer te maken met vragen van burgers of er extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Het belangrijkste is dat er eenduidig met deze kwesties omgegaan wordt. Zo kan duidelijk met burgers gecommuniceerd worden wat Ooststellingwerf wel of niet als probleem beschouwd, en wat de achterliggende gedachte daarvan is. Tegelijkertijd betekent het beoordelen en eventueel oplossen van dergelijke problemen altijd maatwerk. Evenals bij vragen over verkeersveiligheid worden vragen over parkeren besproken in de werkgroep verkeer. Bij de beoordeling van parkeerproblemen in woonwijken volgt Ooststellingwerf onderstaand stappenplan:

- ▲ Door middel van een parkeeronderzoek wordt bepaald in hoeverre er sprake is van een probleem. Is de verkeersveiligheid in gevaar of is de bereikbaarheid van hulpdiensten niet meer gewaarborgd? Uitgangspunt is dat een loopafstand tot de woning van 100 meter acceptabel is. Uitzondering hierop zijn gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.
- ▲ Als blijkt dat er binnen 100 meter voldoende parkeergelegenheid is, maar de bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid niet meer gewaarborgd, in overleg treden met politie en bewoners voor handhaving.
- ▲ Als blijkt dat er binnen 100 meter niet voldoende parkeergelegenheid is, opties van parkeerregulering bekijken.
- ▲ Als dit niet mogelijk is, bekijken of herinrichting van de straat mogelijk is vanuit onderhoudsprogramma of via subsidieverlening, waarbij zoveel mogelijk werk met werk gemaakt wordt.

Vaak is er een beperkte ruimte in de oudere woonwijken. De parkeercapaciteit kan dan ook niet zomaar worden uitgebreid. Vaak moet dit dan ten koste gaan van openbaar (structuur)groen, speelruimte of het wegprofiel. Er dient altijd een weloverwogen keuze gemaakt te worden.

7.5 Parkeren bij scholen

Het halen en brengen bij scholen zorgt vaak voor discussies over de verkeersveiligheid. Omdat veel kinderen gebracht worden, ontstaan vaak hectische situaties. Mensen ervaren dit als verkeersonveilig en het gevolg is dat nog meer kinderen met de auto naar school worden gebracht. In de praktijk leiden deze situaties echter nauwelijks tot ongevallen.

Hoewel de oorzaak van de subjectieve verkeersonveiligheid veelal het parkeer- en rijgedrag van de ouders zelf is, wordt vaak aan de gemeente gevraagd om er iets aan te doen. Ooststellingwerf is van mening dat de verantwoording van dit gedrag niet alleen bij de gemeente gelegd mag worden, maar met name bij de ouders en de school zelf. Daar waar scholen actief willen meewerken om de ouders te wijzen op hun verkeersgedrag, kan Ooststellingwerf een ondersteunende rol spelen door waar het noodzakelijk is, de infrastructuur te verbeteren.

Er wordt daarbij terughoudend omgegaan met het instellen van stopverboden of eenrichtingsverkeer. Dergelijke maatregelen worden vaak snel geroepen, maar zijn niet de oplossing om het probleem (het gedrag) aan te pakken. De gemeente Ooststellingwerf wil juist een beroep doen op het sociale aspect om het gevoel van verkeersveiligheid te verhogen. Dergelijke problemen kunnen aangepakt worden binnen een traject van het verkeersveiligheidslabel van scholen, zoals aangegeven in hoofdstuk 5.4.

Daar waar de ruimte aanwezig is of bij de ontwikkeling van nieuwe scholen kan een haal- en brengstrook bijvoorbeeld een integraal onderdeel van het schoolplein worden. Een dergelijke strook krijgt daarbij het karakter van het schoolplein. Hierdoor hebben autobestuurders gevoel te gast te zijn op het plein en zullen ze hun gedrag daarop aanpassen.



Afbeelding 7.3: Shared Space in schoolomgevingen

7.6 Parkeren voor gehandicapten

Om de openbare ruimte goed toegankelijk te houden is het belangrijk dat er rekening gehouden wordt met parkeerplaatsen voor gehandicapten. Op openbare parkeerterreinen (bijvoorbeeld winkelcentra) is bij voorkeur 1 op de 50 parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats ingericht. Bij publieke voorzieningen, zoals een gemeentehuis, dorpshuis, kerk e.d. heeft het de voorkeur om 1 op de 20 parkeerplaatsen in te richten als gehandicaptenparkeerplaats. De afstand tussen de locatie(s) van de parkeerplaatsen en de bestemming dient zo kort mogelijk te zijn. Bij voorkeur heeft een gehandicaptenparkeerplaats een breedte van 3,50 meter.

Gehandicapten kunnen een gehandicaptenparkeerkaart en/of een gehandicaptenparkeerplaats aanvragen. Met de gehandicaptenparkeerkaart kunnen mensen op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren. Als iemand in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart en redelijkerwijs **geen** parkeergelegenheid op eigen erf heeft, komt deze persoon in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats. De gehandicaptenparkeerplaats wordt niet voorzien van het kenteken van de auto, maar behoudt een algemeen karakter.

Zowel bestuurders als passagiers kunnen een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Bestuurders komen in aanmerking wanneer ze (met gebruik van een loophulpmiddel, zoals rollator of stok) niet in een keer een afstand van 100 meter kunnen lopen. Passagiers

moeten daarnaast altijd hulp nodig hebben van de bestuurder voor de verplaatsing van voordeur tot autodeur. In beide gevallen kan een medische keuring nodig zijn.

Gebruiksmogelijkheden

Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren. Het kan voorkomen dat er een tijdslimiet verbonden is aan de algemene gehandicaptenparkeerplaats. Dan moet er met parkeerschijf geparkeerd worden. Met een gehandicaptenparkeerkaart mag ook op een aantal andere plaatsen geparkeerd worden. Daarbij moet wel de algemene regel in acht genomen worden dat het overige verkeer niet gehinderd of in gevaar gebracht wordt.

De locaties zijn:

- ▲ Op wegen met een parkeerverbod, maximaal 3 uur aaneengesloten (gebruik parkeerschijf verplicht);
- ▲ In een erf, buiten de aangegeven vakken, maximaal 3 uur aaneengesloten (gebruik parkeerschijf verplicht);
- ▲ Op wegen of parkeerterreinen waar een parkeerschijfzone van kracht is, geen tijdslimiet;

Met een algemene invalidenparkeerkaart mag niet geparkeerd worden:

- ▲ Op wegen en parkeerterreinen die zijn aangeduid als parkeervoorziening voor vergunninghouders;
- ▲ Op ruimte bestemd voor noodhulpvoertuigen;
- ▲ Voor uitritten (openbaar en particulier).

7.7 Parkeren voor grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening. Hierin staat aangegeven dat het College van Burgemeester en Wethouders locaties kan bepalen waar parkeren voor voertuigen met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter niet is toegestaan. Momenteel zijn er geen structurele parkeerproblemen met grote voertuigen. De problemen die er zijn, worden veelal opgelost in overleg met de transporteur of transportondernemer. Het volstaat dan ook om in overleg met politie en handhaving te beoordelen welke oplossing gewenst is, indien problemen zich voordoen.

7.8 Parkeerkencijfers en balans

Op 4 januari 2011 heeft het college van Ooststellingwerf parkeerkencijfers voor ontwikkelingen vastgesteld. Deze kencijfers vormen de theoretische basis voor het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij een ontwikkeling voor het opstellen van een parkeerbalans. De parkeerkencijfers staan in bijlage 7. Met een parkeerbalans wordt de balans tussen vraag en aanbod in kaart gebracht voor een bepaalde ontwikkeling. Binnen een ontwikkeling kunnen diverse functies komen, maar de parkeervraag (in tijd en hoeveelheid) hoeft niet altijd overeen te komen. Het is dan mogelijk om gecombineerd gebruik te maken van de parkeerplaatsen, oftewel dubbelgebruik. Op die manier wordt voorkomen dat er onnodig veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

De mogelijkheid tot het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen hangt af van:

- ▲ Openbaarheid van parkeerplaatsen;
- ▲ Locatie van de voorzieningen;
- ▲ Loopafstand naar de bestemming.

Functie	Werkdag (in %)				Zaterdag (in %)		Zondag (in %)
	overdag	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 7.1; Aanwezigheidspercentages ter indicatie en het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen

Samen met de aanwezigheidspercentages in tabel 7.1 vormen de parkeerkencijfers een indicatie van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen in een (ontwikkelings)gebied. De percentages worden toegepast als minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

In een wijk waar de woningen een oprit hebben met de capaciteit voor meer dan 1 voertuig (en eventueel ook nog over een garage beschikken), zijn in theorie voldoende

parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Uit de praktijk blijkt dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod vaak niet wordt gebruikt. Er zit dan ook een relatief groot verschil in de mate waarin een oprit, garage of carport gebruikt wordt en door wie. Zo zal een garage niet optimaal gebruikt worden door bewoners en dient er altijd rekening mee gehouden te worden dat bezoekers niet altijd bij mensen op het erf parkeren. Een bepaalde hoeveelheid parkeercapaciteit in de openbare ruimte is dan ook altijd nodig. In tabel 7.2 staan de omrekenfactoren van theoretische parkeerbehoefte naar berekeningsaantal weergegeven.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 7.2; Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

7.9 Inritten

In de "Algemene Plaatselijke Verordening Ooststellingwerf 2008" (Paragraaf 5, artikel 2.1.5.3) staat dat het zonder vergunning van het college verboden is om een uitweg te maken naar een weg. Verder staat er in aangegeven in welke gevallen deze vergunning kan worden geweigerd. Voor het beoordelen en het uitvoeren van aanvragen is het noodzakelijk dat hiervoor kaders worden gesteld. Aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden. Er kan onderscheid worden gemaakt voor situaties in het buitengebied en situaties binnen de bebouwde kom. Het gaat hier specifiek om bestaande situaties waar veranderingen in worden aangebracht en nieuwe situaties.

Buiten de bebouwde kom

Eén uitweg

Per (kadastraal) perceel wordt één uitweg toegestaan. Bij (veehouderij)bedrijven kan om bedrijfslogistieke redenen een tweede uitweg worden toegestaan. Bij een perceel, waar al een uitweg aanwezig is, waar om een nieuwe uitweg wordt gevraagd wordt alleen toestemming gegeven onder voorwaarde dat de bestaande uitweg vervalt.

Afmetingen

Standaard wordt de uitweg, verhard met een elementenverharding (betonsteen), minimaal 2 meter lang, 4 meter breed, uitlopend naar een aansluiting op de rijbaan van 8 meter. Indien noodzakelijk, bijvoorbeeld bij een smalle weg, wordt aan de overzijde tevens een verhardingsstrook aangelegd. Bij particuliere woningen kunnen deze minimum maten naar beneden worden bijgesteld (zie inritten binnen de bebouwde kom).

Afstemming Wetterskip

Bij de aanwezigheid van een sloot is tevens toestemming noodzakelijk van het Wetterskip, die tevens de kwantiteitseisen van de duiker bepaalt. De gemeente zorgt voor deze aanvraag, de eventuele leges van het Wetterskip worden doorberekend naar de aanvrager. Voor de dam wordt een minimale breedte van 6 meter aangehouden.

Kosten

Voor de vergunning is de gemeentelijke legesverordening van toepassing. De uitweg wordt door de gemeente, tegen gemaakte kosten en ten laste van de aanvrager, aangelegd. Door de gemeente wordt vooraf een kostenopgave verstrekt. Na ontvangst van de akkoord verklaring van de aanvrager wordt de uitweg gerealiseerd.

Onderhoud

Door het agrarische karakter en gebruik van de uitwegen in het buitengebied ontstaat er vaak buitensporige verontreiniging (modder) op van de uitweg. Daarom wordt als voorwaarde opgenomen dat de dagelijkse zorg en het klein onderhoud van de uitweg door of in opdracht van vergunninghouder wordt verzorgd. Hieronder wordt o.a. verstaan het opruimen van verontreinigingen zoals modder, het herstellen van kleine oneffenheden ten gevolge van mechanische schade.

Binnen de bebouwde kom

Eén uitweg

Per (kadastraal) perceel wordt één uitweg toegestaan. Bij bedrijven op industrie- of bedrijfsterreinen kan om bedrijfslogistieke redenen een tweede uitweg op hetzelfde kadastrale perceel worden toegestaan (maatwerk).

Afmetingen

Standaard wordt de uitweg, verhard met een elementenverharding (betonsteen) en minimaal 3 meter en maximaal 4 meter breed. De lengte (diepte) is afhankelijk van de situatie. Op industrie- of bedrijfsterreinen zijn genoemde maten niet van toepassing (maatwerk).

Kosten

Voor de vergunning is de gemeentelijke legesverordening van toepassing. De uitweg wordt door de gemeente, tegen gemaakte kosten en ten laste van de aanvrager, aangelegd. Het eventueel verplaatsen van lichtmasten en straat- of trottoirkolken komt ten laste van aanvrager. Door de gemeente wordt vooraf een kostenopgave verstrekt. Na ontvangst van de akkoord verklaring van de aanvrager wordt de aanleg ingepland. Het verplaatsen van sectiekasten van Telecommunicatie bedrijven dient door aanvrager rechtstreeks met de desbetreffende bedrijven te worden geregeld.

Bescherming van groenvoorzieningen.

In enkele gevallen wordt een aanvraag voor een uitweg ingediend waarbij een openbare groenvoorziening wordt doorsneden. Indien een alternatieve oplossing bestaat tot het maken van een uitweg, wordt een dergelijke uitwegvergunning geweigerd. Zodra het voor

de aanleg van een uitweg noodzakelijk is een groenstrook te doorkruisen, ofwel een boom te kappen, geldt het volgende:

- a. Aanleg uitweg mag niet ten koste gaan van een (gemeentelijke) boom uit de groenstructuren, d.w.z.: bomen dienen gehandhaafd te worden. Een uitweg dient op minimaal 3,00 meter van de zijkant van de stam van de boom te blijven.
- b. Indien er geen andere mogelijkheid is om het perceel te ontsluiten dan door middel het doorsnijden/verharden van een (gemeentelijke) groenstructuur moet het resterend groen functioneel blijven. Dit is altijd maatwerk.

Bescherming uiterlijk aanzien van de omgeving.

Het parkeren in voortuinen bij particuliere woningen geeft in een straat / woonwijk een verpauperd beeld. Daarom wordt niet meegewerkt aan het realiseren van een uitweg om te kunnen parkeren in de voortuinen van particuliere woningen. De regel is: niet parkeren voor de voorgevellijn.

8 Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren een grote verandering doorgemaakt. Waar tot 1998 een vervoerder nog onderdeel van de overheid was, zijn deze verhoudingen in de loop van de tijd veranderd. Ooststellingwerf valt onder het concessiegebied zuidoost Fryslân. Sinds 14 december 2008 is Qbuzz hier de vervoerder voor de duur van 8 jaar. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de rol van Ooststellingwerf is binnen het openbaar vervoer en welke beleidslijn Ooststellingwerf nastreeft om de doelstellingen te halen.

8.1 Rol gemeente

Binnen het openbaar vervoer zijn diverse partijen te onderscheiden. De provincie Fryslân is OV autoriteit, oftewel de opdrachtgever. Deze bepaalt en betaalt de kwantiteit van het openbaar vervoer (routes, tarieven, ritfrequentie, voertuigpark). Op dit moment is Qbuzz opdrachtnemer, oftewel de vervoerder in zuidoost Fryslân. In overleg met de provincie Fryslân kan Ooststellingwerf wensen aandragen. Afhankelijk van de wensen wordt gekeken of aanpassingen binnen de bestaande concessie mogelijk zijn of op de wensenlijst voor een volgende concessie gezet worden. De rol van Ooststellingwerf blijft echter beperkt. In veel gevallen is de gemeente Ooststellingwerf wel beheerder van de infrastructuur waar de bus over rijdt. Een uitzondering hierop is het busstation. Dit is sinds 2012 in handen van de provincie en was daarvoor in eigendom van de oude vervoerder Arriva. Nu de provincie Fryslân eigenaar is, biedt dit meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van het busstation en de omgeving.



Afbeelding 8.1; Busstation in Oosterwolde

8.2 Deelsystemen

In het openbaar busvervoer in Fryslân worden drie deelsystemen onderscheiden. Elk deelsysteem faciliteert een andere verplaatsingsbehoefte. De systemen zijn:

- ▲ Attractief collectief openbaar vervoer
- ▲ Collectief openbaar vervoer
- ▲ Individueel openbaar vervoer

Attractief collectief openbaar vervoer

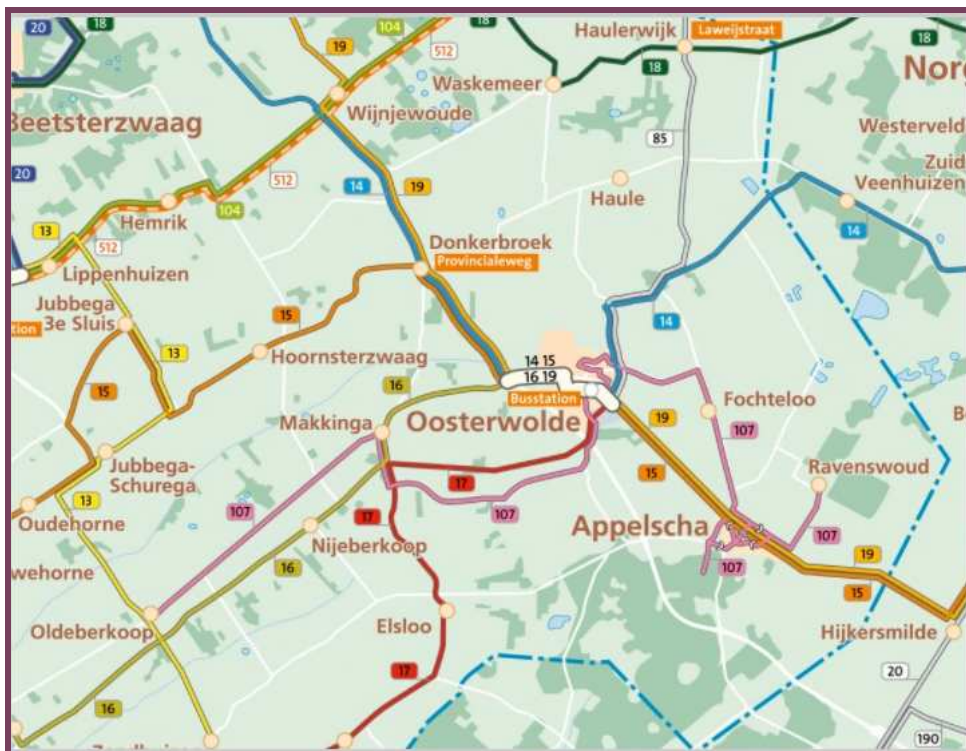
Als de collectieve vraag naar openbaar vervoer dusdanig groot is dat tussen 6.30 uur en 18.30 uur een aanbod van minimaal 2x per uur en in de avonduren minimaal 1x per uur rechtvaardigt, wordt attractief collectief openbaar vervoer aangeboden.

Collectief openbaar vervoer

Als de vraag naar openbaar vervoer niet groot genoeg is om de kwaliteit van attractief collectief openbaar vervoer te bieden, wordt collectief openbaar vervoer aangeboden. Collectief openbaar vervoer wordt aangeboden op delen van de dag waarop de vraag kleiner is dan bij attractief collectief openbaar vervoer, maar er nog wel sprake is van collectiviteit.

Individueel openbaar vervoer

Er is een omslagpunt tussen collectief en individueel openbaar vervoer. Bij onvoldoende reizigers om collectief openbaar vervoer te handhaven, wordt individueel openbaar vervoer aangeboden. Andersom is ook mogelijk, wanneer bij individueel openbaar vervoer de vraag dermate groot wordt, dat collectief openbaar vervoer een beter alternatief biedt.



Afbeelding 8.2; Bestaande buslijnen in Ooststellingwerf (bron: Qbuzz)

8.3 Netwerk ,lijndiensten en frequenties

Afbeelding 8.2 toont het huidige buslijnnetwerk in Ooststellingwerf. Alle lijnen in Ooststellingwerf zijn streekbuslijnen. Uitzondering is lijn 107. Dit is een buurtbuslijn. Voor een plattelandsgemeente is er een relatief fijnmazig lijnnetwerk opgezet in Ooststellingwerf. Oosterwolde functioneert hierbij als centraal punt. Vanuit hier zijn de grotere plaatsen in de omgeving Drachten, Leeuwarden, Heerenveen, Wolvega, Assen en Groningen goed bereikbaar. Ooststellingwerf streeft er naar het kwaliteitsniveau van het huidige busnetwerk te handhaven. Alle buslijnen zijn aangegeven in tabel 8.1.

Voor de toeristische ontwikkeling van Appelscha is het belangrijk om een betere ontsluiting met het openbaar vervoer van en naar de Boerestreek te realiseren. Momenteel stopt alleen buurtbuslijn 107 in de directe omgeving. In de toekomst kunnen ook lijn 15 en 19 (van en naar Assen) mogelijk via de Boerestreek rijden. Ook de Roggeberg en Hildenberg kunnen dan aangesloten worden op het openbaar vervoernetwerk. In hoeverre deze aanpassingen van de buslijnen 15 en 19 mogelijk zijn, dient nader onderzocht te worden, o.a. omdat de Oude Boerestreek niet direct geschikt is als busroute.

Lijn	Van / naar	Doet o.a. de volgende plaatsen aan	Frequentie (spits)	Bijzonderheden
13	Leeuwarden - Steenwijk	Oldeberkoop	1 keer per uur	Streekbus
14	Assen - Leeuwarden	Donkerbroek - Oosterwolde	2 keer per uur	Streekbus
15	Assen - Heerenveen	Appelscha - Oosterwolde - Donkerbroek	1 keer per uur	Streekbus
16	Oosterwolde - Wolvega	Oosterwolde - Makkinga - Oldeberkoop	1 keer per uur	Streekbus
17	Oosterwolde - Heerenveen	Elsloo - Makkinga - Oosterwolde	1 keer per uur	Streekbus
18	Assen - Heerenveen	Haulerwijk - Waskemeer	2 keer per uur	Streekbus
19	Assen - Leeuwarden	Appelscha - Oosterwolde - Donkerbroek	1 keer per uur	Streekbus
85*	Groningen - Oosterwolde	Oosterwolde - Haulerwijk	1 keer per uur	Streekbus
107	Appelscha - Oldeberkoop	Appelscha - Ravenswoud - Fochteloo - Oosterwolde - Langedijke - Makkinga - Oldeberkoop	1 keer per 2 uur	Buurtbus

Tabel 8.1; Frequentie buslijnen

*Behoort tot concessiegebied van OV bureau Groningen-Drenthe.

8.4 Buurtbus

Ruim 20 jaar wordt er in Ooststellingwerf een buurtbuslijn in stand gehouden. Deze bus rijdt vanuit Appelscha naar Oldeberkoop en andersom via Ravenswoud, Fochteloo, Oosterwolde, Langedijke en Makkinga. In het verleden zijn de buurtbusprojecten opgezet om dunbevolkte gebieden, die niet in aanmerking komen voor een streekbus, toch te voorzien van openbaar vervoer. De chauffeurs van de buurtbus zijn vrijwilligers. Ze vervoeren circa 60 mensen per

week. Dit aantal mensen loopt echter wel terug. De buurtbus wordt gefinancierd door de provincie Fryslân. De vervoerder stelt daarbij het vervoermiddel ter beschikking. Ooststellingwerf streeft naar het handhaven van de buurtbus, zodat ook de kleine kernen in de toekomst voorzien blijven van openbaar vervoer.

8.5 Ketenmobiliteit

Het openbaar vervoersysteem staat niet op zichzelf. Het is een (potentieel) onderdeel van een verplaatsing die een persoon maakt. Goede voor- en natransportmogelijkheden zijn dan ook essentieel. Maar misschien nog wel belangrijker is de totale reistijd van deur tot deur en de wacht- of overstaptijden. De gedachte om de totale reisketen te optimaliseren wordt ketenmobiliteit genoemd. Het is daarbij belangrijk om inzicht in de behoefte van de reiziger te hebben (vraaggericht in plaats van aanbodgericht). De inzet op ketenmobiliteit heeft als doel de autogebruiker te verleiden om over te stappen naar een andere vervoerwijze. Een voorbeeld hiervan is het bevorderen van het fietsgebruik richting de openbaar vervoerhalte door middel van het plaatsen van kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen enabri's. In Drenthe zijn hier goede ervaringen mee opgedaan tussen Emmen en Groningen. De afstand voor reizigers naar de bushalte is weliswaar toegenomen, maar de stallingfaciliteiten zijn verbeterd en de reistijd met de bus is sterk gedaald. Dit heeft geleid tot een explosieve groei van het aantal reizigers. Door de realisatie van de nieuwe N381 kan een dergelijk concept ook interessant zijn voor de route Emmen – Drachten. De provincie Fryslân heeft hier echter de leidende en beslissende rol in. Ooststellingwerf is daarbij een van de gemeenten waar deze bus doorheen rijdt en kan alleen aangeven dat dit een mogelijke kans is die onderzocht wordt. Intensieve samenwerking met de provincie Fryslân en de aangrenzende gemeenten is daarbij van groot belang.

Ook het ontwikkelen van toeristische overstapplaatsen is een mogelijkheid om verkeer- en parkeerdruk te beperken en te reguleren. Dit zijn een soort P&R terreinen gericht op de toeristische reiziger.

Praktijkvoorbeeld

In Drenthe zijn goede ervaringen opgedaan met ketenmobiliteit. Dit heeft tot een explosieve reizigersgroei geleid. Voorheen reed de bus door de dorpen, nu alleen over de N34 van Emmen naar Groningen. De bus stopt bij de toe- en afrit van de snelweg. Hier zijn hoogwaardige OV haltes gerealiseerd met veel fietsstallingsmogelijkheden. In de spits rijden er 2 bussen achter elkaar om het passagiersaanbod te kunnen verwerken. De reistijd is aanzienlijk sneller dan voorheen.

8.6 Inrichting infrastructuur voor openbaar vervoer

Wegbeheerders hebben de verplichting om haltevoorzieningen toegankelijk te maken voor iedereen die met het openbaar vervoer wil reizen. Deze verplichting vloeit voort uit de wet Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch Zieken. In 2002 hebben de OV autoriteiten, waaronder provincie Fryslân, de intentieverklaring 'Toegankelijk Openbaar Vervoer' ondertekend. Vervolgens heeft de provincie Fryslân in samenwerking met gemeenten het

'Halteplan toegankelijkheid Fryslân' opgesteld. Dit plan omvat in de periode tot 2011 een maatregelenpakket waarbij de beheerders van de OV haltes in Fryslân 44% van alle haltes hebben aangepast. Sinds 2006 zijn in Ooststellingwerf 37 haltes toegankelijk gemaakt. Dat betekent dat de doelstelling gehaald is. Elke bushalte die aangepast wordt of nieuw wordt aangelegd moet voldoen aan de eisen van toegankelijkheid. Op die manier ontstaat er uiteindelijk een dekking van 100% toegankelijkheid voor het openbaar vervoer in Ooststellingwerf. De provincie Fryslân stelt regelmatig subsidies beschikbaar om deze voorzieningen te realiseren.

Een toegankelijke halte moet aan de eisen voldoen:

- ▲ Perronhoogte: 18 cm;
- ▲ Perrondiepte: minimaal 1,50 (obstakelvrij);
- ▲ Gidslijn;
- ▲ Een geleidende perronband.



Afbeelding 8.3; Toegankelijke halte aan de Nanningaweg

Bij de inrichting van wegen houdt Ooststellingwerf rekening met de toegankelijkheid voor en doorstroming van het openbaar vervoer. Ook houdt de gemeente rekening met het comfort van de passagiers. Een voorbeeld kan zijn om op busroutes geen verkeersdrempels van 12 cm hoog, maar met een hoogte van 8 cm toe te passen.

Daarnaast zorgt Ooststellingwerf dat de haltes die in beheer zijn van de gemeente voldoen aan de kwaliteitseisen die in het OVVF afgesproken worden.

9 Goederen- en landbouwverkeer

9.1 Goederenvervoer

Vanuit het PVVP heeft Ooststellingwerf de opdracht om rekening te houden met de doorstroomkwaliteit van het vrachtvervoer. Binnen de gemeentegrenzen zijn de N381 en N351 de enige wegen die tot dit netwerk behoren. Deze vallen buiten het beheer van de gemeente.

Ook dienen vanuit het PVVP routes voor gevaarlijke stoffen te worden vastgesteld. Ooststellingwerf stelt dat de enige wegen die geschikt zijn voor gevaarlijke stoffen, tot het kwaliteitsnet goederenvervoer behoren. In Ooststellingwerf doen zich geen problemen voor met betrekking tot deze transporten. Het volstaat dan ook dat alleen gevaarlijke stoffen toegestaan worden als dit verkeer daadwerkelijk in een van de kernen moet zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om de bevoorrading van tankstations. Dergelijke transporten dienen de kortste route van en naar de route te rijden, waar wel met gevaarlijke stoffen gereden mag worden.

Naast bovenstaande punten wordt vanuit het PVVP aangegeven dat Ooststellingwerf rekening moet houden met de verbetering van het vaarwegennet en dat ontwikkelingen niet belemmerd mogen worden. Ook dienen brugopeningstijden met andere vaarwegbeheerders afgestemd te worden en dient rekening gehouden te worden met de consequenties voor het wegbeheer. De vaarwegen in Ooststellingwerf behoren tot het recreatieve vaarwegennet. Het gaat hier om de Opsterlânske Kompanjonsfeart en de Tsjonger / Kuunder.

Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties

De laatste jaren is de hoeveelheid goederen over de weg sterk gegroeid. Met deze groei en beoogde doelstellingen vanuit milieu en kosteneffectiviteit zijn er nieuwe typen vrachtauto's op de weg gekomen die in staat zijn grotere hoeveelheden goederen te transporteren. Dit zijn de zogenoemde Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties, ook wel LZV's. LZV's mogen maximaal 25,25 meter lang zijn en 60 ton zwaar. Het rijden met een LZV is gebonden aan een ontheffingssysteem dat door de RijksDienst Wegverkeer wordt verleend. Wegbeheerders geven op verzoek van de RDW aan waar de LZV's wel en niet mogen rijden.

Voor de volgende typen wegen wordt geen toestemming gegeven om deze te gebruiken als LZV route:

- ▲ Specifieke woon (30 km/uur) gebieden of erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijnde geen kerngebied of bedrijventerrein;
- ▲ Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zonder aparte fiets- of voetgangersvoorzieningen
- ▲ Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met aparte fiets- of voetgangersvoorzieningen die smaller zijn dan 5,40 meter (exclusief eventuele bermverharding/grasbetonkeien);
- ▲ Op kruispunten met te weinig manoeuvreermogelijkheden.

Hieronder staat per mogelijke vertrek- en aankomst locatie aangegeven in hoeverre het mogelijk is om met een LZV te bereiken.

Venekoten Noord en Zuid

Het industrieterrein in Oosterwolde, Venekoten Zuid is grotendeels geschikt voor LZV's. Dit geldt o.a. voor de Ploeggang. De parallelweg langs de Venekoterweg is, in verband met de gesloten verklaring van de hoofdrijbaan (N919) voor fietsers, niet geschikt.

Turfsteker

Het industrieterrein in Haulerwijk is vanuit zuidelijke richting niet bereikbaar omdat hiervoor, gezien vanaf de gebiedsontsluitingsweg N918, een 30 km/uur zone moet worden gepasseerd. Ook vanuit noordelijke richting, respectievelijk provincie Drenthe/gemeente Noordenveld en Groningen/gemeente Leek is het niet mogelijk om de Turfsteker te bereiken. Uit navraag bij de provincie Groningen blijkt dat voor deze weg geen ontheffing wordt verleend omdat er door een woongebied (Zevenhuizen) moet worden gereden.

Industrieterrein Appelscha

Voor het industrieterrein in Appelscha geldt eveneens een beperking. Vanaf de N381 moet een 30 km/uur zone worden gepasseerd en is de manoeuvreermogelijkheid op het kruispunt Bruggelaan – Vaart ZZ-industieweg erg beperkt.

Transportondernemingen

Voor transportondernemingen die niet zijn gevestigd op bovengenoemde industrieterreinen en LZV's willen gebruiken, moet worden voldaan aan de genoemde criteria.

Volgens de RDW kan bij een eventuele ontheffing een bepaling worden opgenomen dat het toegestaan is om tussen 19.00 uur en 07.00 uur door een 30 km/uur te mogen rijden, mits er wordt voldaan aan de eis van voldoende wegbreedte. Op voorhand wordt deze uitzondering niet toegepast en eerst de ervaring met de LZV's af te wachten. Voor gebieden met een bestemming als bedrijf- of industriegebied kan worden afgeweken van de uitgangspunten.

Vrachtverkeer Oosterwolde centrum

De beoogde route vanaf de Venekoterweg naar het centrum van Oosterwolde is via de Houtwal en 13 aprilstraat. Met name vanaf de N381 (uit de richting Drenthe) en N351 is het voor vrachtverkeer aantrekkelijk om via de route Kuunderhof – Snellingerdijk of via de Lage Haer – Bonghaer - Oerkampweg richting het centrum te rijden (en andersom). Dit is nadrukkelijk niet de gewenste route. Er dient onderzocht te worden om hoeveel vrachtverkeer het gaat, welke problemen zich daarbij voordoen en wat de oplossingen zijn.

Vrachtverkeer Abbendijk

Voor (vracht)verkeer vanuit Elsloo richting de N351 is via de rotonde N351/Tronderweg/Wemeweg de veiligste route. De Abbendijk is echter een aantrekkelijker alternatief, omdat deze route iets korter is. Daarom wordt op de Abbendijk onderzoek verricht naar de hoeveelheid vrachtverkeer dat vanuit Tronde naar de N351 rijdt (en andersom) en welke problemen zich daarbij voordoen.

9.2 Landbouwverkeer

Ooststellingwerf is een gemeente met een groot buitengebied. Er zijn dan ook veel agrarische bedrijven aanwezig die elk hun routes hebben op de (erftoegangs)wegen in het buitengebied. Naast recreatie en toerisme zijn ook deze bedrijven belangrijk voor de economie in de gemeente.

Op belangrijke landbouwroutes houdt de gemeente rekening met de weginrichting. De breedte van wegen en het uitzicht bij kruispunten zijn daarbij aandachtspunten. Momenteel wordt er door de provincie Fryslân een notitie opgesteld met als doel een netwerk voor landbouwverkeer vast te stellen. Verwacht wordt dat deze notitie begin 2013 gereed is.

Vaak wordt de wegkant bij uitritten van (boeren)bedrijven extra belast door het in- en uitdraaien van het zware landbouwverkeer. Daarom verdient het de voorkeur uitritten van dergelijke bedrijven breder te realiseren dan standaard uitritten, namelijk 6,0 meter in plaats van 4,0 meter. Maatwerk is hierbij altijd nodig. Indien de omstandigheden erom vragen kan afgeweken worden van deze afmetingen. Daarnaast kan extra verharding (ook aan de overzijde van de rijbaan) worden toegepast, zodat bermshade beperkt wordt. Deze extra verharding is daarmee ook te gebruiken als passeerstrook. Ook bij het realiseren van deze passeerstroken is maatwerk vereist (zie afbeelding 9.2).



Afbeelding 9.2; Voorbeeld bermverharding overzijde inrit/passeerstrook

Een aandachtspunt bij de recreatieontwikkelingen in Appelscha is de route voor het landbouwverkeer. Een eventuele opheffing van de route via de huidige Boerestreek heeft de consequentie dat al het verkeer via de Oude Boerestreek moet rijden. Deze route is niet geschikt voor landbouwverkeer. Er wordt nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het landbouwverkeer in en rondom de Boerestreek.

10 Gladheidbestrijding

In de winters van 2009/2010 en 2010/2011 was gladheidbestrijding een thema dat regelmatig het nieuws haalde. Het is dan ook belangrijk om elk jaar het beleid met betrekking tot dit onderwerp actueel te houden. In dit hoofdstuk staan de beleidslijnen hiervoor beschreven.

10.1 Evaluatie en strooiplan

Ooststellingwerf heeft een vastgesteld strooi beleid. Dit wordt gepubliceerd op de website van de gemeente. Gladheid op wegen en fietspaden wordt bestreden nadat de constatering en/of melding van de gladheid of de voorspelling daarvan heeft plaats gevonden en de verantwoordelijke controleur / strooileider dit noodzakelijk acht. Sinds 2012 wordt hierbij gebruik gemaakt van een gladheidmeldsysteem. Hierdoor wordt gladheid volledig bewaakt.

De bestrijding vindt plaats:

- ▲ Op werkdagen tussen 04.00 uur en 23.00 uur;
- ▲ Op zaterdag tussen 06.00 uur tot zondagmorgen 02.00 uur;
- ▲ Op zon- en feestdagen vanaf 08.00 uur tot 23.00 uur;
- ▲ Wanneer bij calamiteiten de weersomstandigheden van dien aard zijn dat inzet wordt vereist, buiten de boven vermelde tijden.

Er wordt preventief en/of curatief gestrooid, afhankelijk van de weersomstandigheden, bestreden met de natzout- methode voor zolang de omstandigheden dit toelaten (preventief). Vervolgens kan worden overgegaan op de droog- zout methode (curatief) eventueel met sneeuwploegen.

10.2 Richtlijnen gladheidbestrijding

Voor het bestrijden van gladheid op diverse wegcategorieën zullen de onderstaande richtlijnen worden aangehouden:

A routes

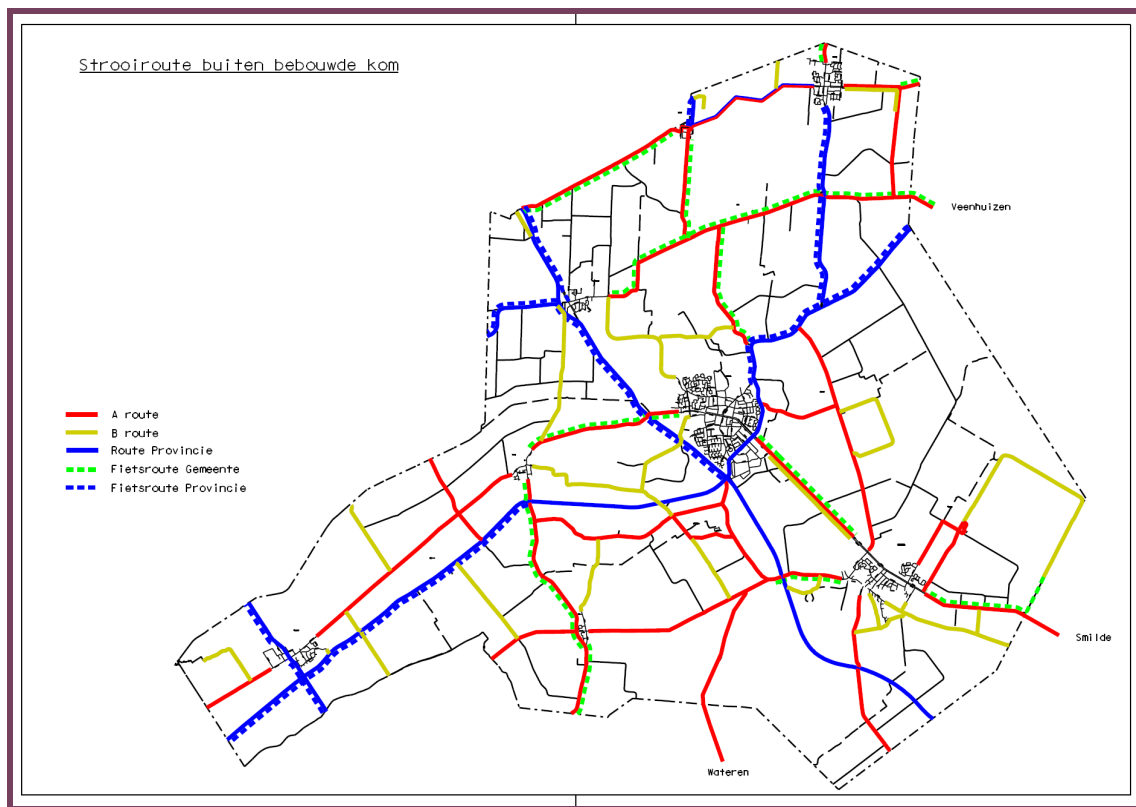
Bij een eerste voorspelling van gladheid en bij aanwezige gladheid zonder neerslag; preventief (natzout methode) strooien. Tijdens reeds aanwezige gladheid met neerslag; curatief (droog)strooien tot de gladheid is verdwenen.

B routes

Deze worden in dagdienst na de A-routes curatief gestrooid, indien met stellige zekerheid (informatie weerbureau) aangenomen kan worden dat het verkeer gedurende langere tijd (bijvoorbeeld door sneeuwval of ijzel) overlast zal ondervinden van de weersomstandigheden.

Restroutes

Behandelen indien gelet op bijzondere aangemelde omstandigheden, zoals transporten, ziekte van aanwonende of duinvorming het niet verantwoord is dat de gladheid blijft. Op afbeelding 10.1 staan de actuele strooiroutes weergegeven.



Afbeelding 10.1; Actuele strooiroutes buiten de bebouwde kom in Ooststellingwerf (2012)

11 Duurzaamheid

Het thema duurzaamheid wordt steeds actueler en belangrijker. Voor het grootste deel ligt dit thema in het milieubeleidsplan verwoord. Echter, de thema's milieu, mobiliteit en verkeer zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dit hoofdstuk omvat dan ook de (integrale) koppeling met het vakgebied milieu.

In het milieubeleidsplan worden een aantal projecten genoemd die een link hebben met verkeer en vervoer. De projecten met betrekking tot energieverbruik zijn:

- ▲ Duurzame energie
- ▲ Groene brandstof
- ▲ Energieverbruik

De projecten die een relatie met een duurzame leefomgeving hebben zijn:

- ▲ Openbare ruimte
- ▲ Verkeer en vervoer

Energieverbruik en alternatieve brandstoffen

Als het gaat om de projecten met energieverbruik kan gedacht worden aan het realiseren van laadpalen langs de N381. Er is een landelijke stichting (E-laad) die gedurende een pilot, oplaadpunten kan realiseren. Deze stichting mag per 10.000 inwoners één oplaadpunt realiseren. Bij het realiseren van dergelijke punten kan ook gekeken worden naar de mogelijkheden voor het aanbieden van andere alternatieve brandstoffen, zoals biogas of biodiesel.

Inrichting van de openbare ruimte

Het anders inrichten van de openbare ruimte en het stimuleren van openbaar vervoer behoort ook tot de mogelijkheden. De concrete vormgeving hiervan ligt onder andere vast in de wensbeelden van shared space, de beoogde fietsstructuur en openbaar vervoer. Er wordt een duidelijke keuze gemaakt voor een fietsnetwerk tussen alle kernen van Ooststellingwerf en de potentie van ketenmobiliteit in relatie tot openbaar vervoer wordt uiteengezet.

12 Van beleid naar uitvoering

De komende jaren staan in het teken van forse bezuinigingen. Vanuit de provincie Fryslân is aangegeven dat de komende jaren geen financiële middelen beschikbaar zijn voor bijdragen aan (infrastructurele) maatregelen. Het realiseren van maatregelen wordt dan ook een grote uitdaging. Het hoofdstuk van beleid naar uitvoering speelt hier op in door de nadruk te leggen op de wensen en mogelijkheden zonder dat dit vast gekoppeld wordt aan budgetten. Het wegenonderhoudsprogramma 2012 – 2016 van de gemeente Ooststellingwerf kan hierbij een rol spelen als 'vliegwiel' om werk met werk te combineren.

De wensbeelden in hoofdstuk 4 t/m 11 vormen de basis voor beoogde maatregelen. De complete lijst daarvan staat beschreven in de wensenlijst (bijlage 8). Met behulp van de locaties waar de komende jaren werkzaamheden plaats vinden (wegenonderhoudsprogramma 2012 – 2016) kan bepaald worden of extra maatregelen gewenst zijn en gerealiseerd kunnen worden. Zo kan er 'werk met werk' gemaakt worden en worden beschikbare middelen efficiënt ingezet.

Om een beter inzicht te krijgen waar welke maatregel nodig is, zijn 3 kaarten opgesteld. Deze kaarten zijn specifiek gericht op de verkeersveiligheid en het inrichten van 30 km/uur zones (binnen de bebouwde kom) en 60 km/uur zones (buiten de bebouwde kom). Per situatie is er

- ▲ De bestaande situatie: Deze kaart geeft inzicht in de reeds aanwezige maatregelen van 30 km/uur en 60 km/uur zones (bijlage 9);
- ▲ Quick win locaties: De kaart (bijlage 10) toont locaties en maatregelen die zeer eenvoudig toegepast kunnen worden (voornamelijk alleen bebording plaatsen);
- ▲ Maatregellocaties: Deze kaart (bijlage 11) toont locaties waar kruispunten of wegvakken aangepast of heringericht moeten worden om de beoogde wegategorisering te kunnen instellen. Maatregelen zijn beoogd op basis van meerdere criteria, namelijk:
 - ▲ De voorrangsituatie: de voorrangsituatie komt niet overeen met de situatie, zoals bedoeld in de beoogde wegcategorie;
 - ▲ Het ongevallebeeld; er gebeuren meer ongevallen dan op vergelijkbare locaties;
 - ▲ Het wegprofiel dient aangepast te worden en komt niet overeen met het wegprofiel van de beoogde wegcategorie;
 - ▲ De herkenbaarheid van de locatie is beperkt; De locatie valt te weinig op in relatie tot het wegbeeld (veelal bij kruispunten, waardoor de voorrangsituatie niet voldoende onderkend wordt).

Bijlage

- Bijlage 1: Beleidskaders voor het GVVP**
- Bijlage 2: Locaties met geregistreeerde slachtofferongevallen 2006 – 2010**
- Bijlage 3: Locaties met meer dan 10 ongevallen in de periode 2006 – 2010**
- Bijlage 4: Overzicht inrichtingseisen en kruispuntoplossingen**
- Bijlage 5: Overzicht inrichtingsniveau hoofdfietsroutes en fietssnelwegen**
- Bijlage 6: Overzicht van kencijfers fietsparkeren**
- Bijlage 7: Overzicht parkeerkencijfers**
- Bijlage 8: Wensenlijst maatregelen**
- Bijlage 9: Overzicht huidige situatie 30- en 60 km/uur zones**
- Bijlage 10: Overzicht 'quick win locaties' uitbreiding 30- en 60 km/uur zones**
- Bijlage 11: Overzicht maatregellocaties uitbreiding 30- en 60 km/uur zones**

Bijlage 1

Beleidskaders voor het GVVP

Het landelijke en regionale beleid op hoofdlijnen is geformuleerd in de Nota Mobiliteit en het Provinciale Verkeer- en VervoerPlan. Het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan dient binnen de kaders van deze plannen van hogere overheden te passen. Daarmee vormt het GVVP de schakel tussen het beleid van de hogere overheden en de gemeentelijke plannen en ontwikkelingen.

Planwet Verkeer en Vervoer

In de Planwet verkeer en vervoer staan de rechten en plichten die overheden hebben op het beleidsterrein van verkeer en vervoer. Hieruit volgt de plicht voor het Rijk en de provincies om een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid op te stellen dat staat beschreven in een concreet plan. Met de Nota Mobiliteit en het PVVP Fryslân geven het Rijk en de provincie Fryslân hier vorm aan.

Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (NoMo, vastgesteld in februari 2006) is het Nationale Verkeer- en Vervoerplan dat doelen en kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota heeft een geldigheidsduur van 15 jaar en bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De nota heeft dan ook een sterke samenhang met de Nota Ruimte en het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan. Een belangrijke pijler van de Nota Mobiliteit is dat mobiliteit een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling, uiteraard binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving. Voor de gemeente Ooststellingwerf betekent dit dat de beleidslijn in het GVVP gebaseerd moet zijn op deze pijler. In de volgende alinea's zijn de aandachtspunten voor de verschillende thema's en vervoerwijzen nader toegelicht.



Bereikbaarheid

Ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur van gemeenten mogen er volgens de Nota Mobiliteit niet toe leiden dat de bereikbaarheid over de gehele reis minder wordt. Voor ingrepen met als achtergrond verkeersveiligheid of milieutechnische redenen maakt de Nota een uitzondering.

Verkeersveiligheid

Het rijk stelt in de Nota Mobiliteit dat gemeenten mede verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en het invullen van de doelstellingen. Het landelijke verkeersveiligheidsbeleid en de te volgen strategie is verder uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt de strategie beschreven die moet leiden tot het behalen van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit:

- ▲ Maximaal 750 verkeersdoden en 17.000 gewonden in 2010;
- ▲ Maximaal 580 verkeersdoden en 12.250 gewonden in 2020.



Bij de presentatie aan de 2^e kamer in oktober 2008 is door de minister van Verkeer & Waterstaat (tegenwoordig Infrastructuur & Milieu) de ambitie uitgesproken om maximaal 500 verkeersdoden te hebben in 2020.

De strategie is gefundeerd op de drie succesvolle pijlers van de afgelopen jaren: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig. Hierbij wordt zowel het spoor van generieke maatregelen als de aandacht voor specifieke doelgroepen genoemd.

Fietsverkeer

Gemeenten dienen in aansluiting op het rijksbeleid het gebruik van de fiets voor of bij het vervoer van deur-tot-deur te stimuleren, met name op verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Dit vergt een hoogwaardig fietsnetwerk dat samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel is. Bovendien moet er aandacht uitgaan naar goede parkeervoorzieningen voor de fiets en moeten gemeenten en andere overheden werken aan het terugdringen van fietsendiefstal.

Voetgangers

Voor verplaatsingen te voet bevat de Nota Mobiliteit (net als voor fietsen) de opdracht aan gemeenten om dit te stimuleren in de keten van deur-tot-deur; om kruisende wandelroutes zoveel mogelijk in stand te houden en om bij infrastructurele maatregelen vooraf de effecten op de wandelmogelijkheden te inventariseren.

Parkeren

In principe laat het Rijk het opstellen van parkeernormen over aan gemeenten. De NoMo stelt wel dat de gemeenten in een regio tot overeenstemming moeten komen over parkeernormen per locatie. In de NoMo staat eveneens aangegeven dat de provincie een bandbreedte aangeeft waar binnen gemeenten hun normen per locatie dienen vast te stellen, wanneer gemeenten in een regio er samen niet uitkomen.

Externe veiligheid

Gemeenten hebben vanuit de NoMo de opdracht om externe veiligheid op te nemen in de beheersplannen voor infrastructuur en moeten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Rijk en provincie geven aan dat gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen benoemen in aansluiting op het nationale basisnet en dat zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement voeren. Gemeenten wegen volgens de NoMo de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

Mobiliteit ouderen en gehandicapten

In de periode t/m 2010 moesten volgens de NoMo in ieder geval de haltes bij belangrijke bestemmingen, zoals verzorgingstehuizen en knooppunthaltes toegankelijk worden gemaakt, zodat een zo groot mogelijk deel van de doelgroep 'mensen met een mobiliteitsbeperking' hiervan kan profiteren.

Landschap en milieu

Om het landschap te ontzien streeft het Rijk naar bundeling van infrastructuur en vervoerstromen. De NoMo geeft aan dat gemeenten bij aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur, het gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt moeten nemen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft minister Schultz van Haege de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Dit document vervangt de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, MobiliteitsAanpak, Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de Nota Mobiliteit.

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn de doelstellingen ten opzichte van het strategisch plan verkeersveiligheid aangescherpt voor het jaar 2020: maximaal 500 verkeersdoden (was 580) en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden (was 12.250).

De rol van gemeenten wordt daarbij belangrijker dan voorheen. De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen. Door hun regionale kennis en ondelinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken.

Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer- en VervoerPlan Fryslân

De provincie Fryslân heeft met het vaststellen van het PVVP in 2006 invulling gegeven aan de eis uit de Planwet Verkeer en Vervoer. In het PVVP zijn niet alleen de opdrachten en doelstellingen uit de NoMo verwerkt, maar ook veranderde beleidsinzichten en de uitkomsten van nieuw onderzoek. De doorvertaling van het landelijke beleid gecombineerd met de regionale inzichten geeft een aantal concrete handreikingen voor het gemeentelijke

beleid in Ooststellingwerf. De provinciale uitgangspunten die de gemeente dient te hanteren, staan hieronder beschreven. Opgemerkt moet worden dat niet alle punten van toepassing zijn op de gemeente Ooststellingwerf.

- ▲ Voor nieuwe grote woningbouwlocaties, voor de vestiging van grote publiekstrekkende voorzieningen, voor kantoren met veel personen en voor bedrijven met grote goederenstromen voeren gemeenten een mobiliteitstoets uit. De mobiliteitstoets kent geen harde criteria, maar moet worden gezien als een toolbox waar uit geput kan worden. Het geldt meer als een stimulans om de effecten van projecten qua proces maar ook inhoudelijk beter inzichtelijk te maken;
- ▲ Gemeenten brengen hun wegcategorisering in overeenstemming met het categoriseringsplan in het PVVP 2006;
- ▲ Voor de inrichting van hun wegennet hanteren de gemeenten een beleid dat overeenkomt met de vormgevingseisen in bijlage G van het PVVP en de uitwerking in de Provinciale Richtlijn Wegontwerp (PRW Fryslân) en de Nota 'Fryske Diken yn 't Grien';
- ▲ Gemeenten leveren een bijdrage aan het vergroten van de verkeersveiligheid door uitvoering te geven aan verkeerseducatiebeleid in het PVVP 2006 en het opstellen en uitvoeren, in samenwerking met de politie, van een handhavingsbeleid;
- ▲ Gemeenten verbeteren hun fietssnelwegen en overige hoofdroutes volgens het kwaliteitsniveau dat in het PVVP 2006 is vastgesteld;
- ▲ Gemeenten formuleren inrichtingseisen voor voetgangersgebieden en de belangrijkste voetgangersroutes en houden daarbij rekening met de toegankelijkheid voor mensen met een handicap;
- ▲ Bij de inrichting van hun wegen houden gemeenten op busroutes rekening met de toegankelijkheid voor en doorstroming van het openbaar vervoer. Ook houden zij rekening met het comfort voor buspassagiers;
- ▲ Gemeenten zorgen dat de onder hun verantwoordelijkheid vallende haltevoorzieningen van het attractief openbaar vervoer en het collectief openbaar vervoer voldoen aan in het Overleg Verkeer & Vervoer Fryslân (OVVF) af te spreken kwaliteitseisen, of, zolang deze kwaliteitseisen niet tot stand zijn gekomen, tenminste voldoen aan hetzelfde kwaliteitsniveau als de provinciale haltevoorzieningen van deze netten;
- ▲ Gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van OV haltes per fiets en te voet en een goede toegankelijkheid voor het openbaar vervoer en dragen zorg voor de sociale veiligheid op deze routes;
- ▲ Op routes die onderdeel zijn van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, houden gemeenten rekening met de doorstroomkwaliteit voor het vrachtvervoer;
- ▲ Gemeenten stellen routes voor gevaarlijke stoffen vast;
- ▲ Gemeenten houden in hun beleid rekening met de in het PVVP opgenomen verbetering van het vaarwegennet en voorkomen belemmerende ontwikkelingen;
- ▲ Gemeenten stemmen brugopeningstijden af met andere vaarwegbeheerders en houden rekening met de consequenties voor het wegbeheer.



Strategie verkeersveiligheid Fryslân

De strategie ten aanzien van de aanpak van de verkeersonveiligheid is door de provincie Fryslân vastgelegd in de nota 'Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025'. Met deze nota sluit de provincie Fryslân aan (en borduurt voort) op de landelijke strategienota en de ambities uit het PVVP. Qua ambities gaat de strategienota verder dan het PVVP. Uitgangspunt hiervoor is dat de maatschappelijke en technische ontwikkeling de komende jaren de verdergaande ambities mogelijk maken.



De hoofddoelstelling van de nota is:

- ▲ Een halvering van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2025 ten opzichte van 2010.

De strategie voor de komende jaren rust op drie verschillende pijlers:

- ▲ Door met Duurzaam Veilig, met plaats voor Shared Space oplossingen;
- ▲ Integrale aanpak (breder dan het taakveld verkeer);
- ▲ Samenwerking met andere partijen verbreden en verdiepen.

Naast de 3E's (Engineering, Education en Enforcement) vormt innovatie de komende jaren een belangrijk vlak van waaruit de doelen en strategie geoperationaliseerd wordt.

Fryslân Fytslân

De beleidsnota Fryslân Fytslân is een belangrijke bouwsteen voor het fietsbeleid, zoals het is opgenomen in het PVVP. De doelstellingen richten zich op de acceptatie van de fiets als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 kilometer. Daarnaast zijn voor het vergroten van de veiligheid van fietsers en de waardering van de fietsmogelijkheden doelen geformuleerd. De pijlers van de aanpak zijn Ketenmobiliteit, Infrastructuur, Organisatie en Communicatie. In de nota is een concreet netwerk van hoofdfietsroutes opgenomen met bijbehorende inrichtingseisen.



Streekplan Fryslân, Om de kwaliteit van Romte

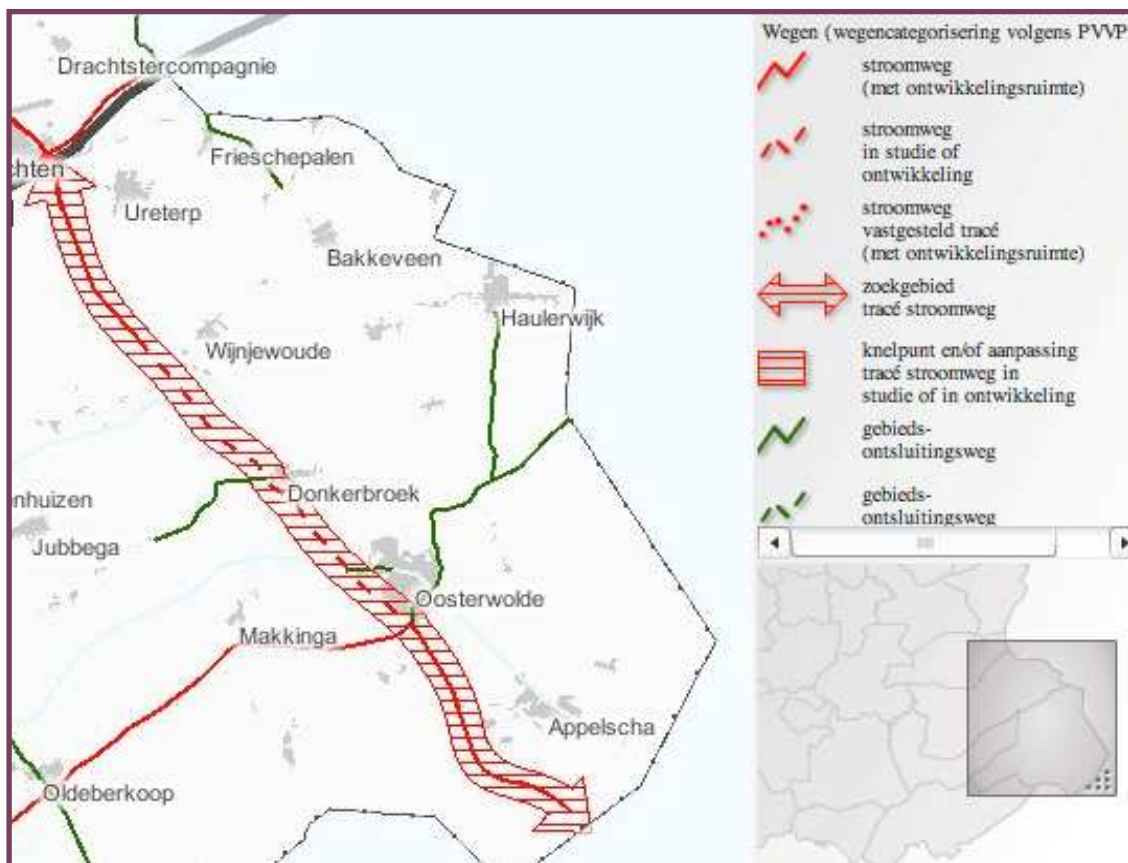
In het streekplan Fryslân 2007 staan de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende 10 jaar kunnen plaatsvinden. Dit kader zorgt voor het behoud en de versterking van de kernkwaliteiten van Fryslân. Uitgangspunt is een ondeelbaar Fryslân, waarbij stad en platteland elkaar nodig hebben en ondersteunen, en ruimtelijke kwaliteit een belangrijke peiler vormt. Vanuit deze centrale uitgangspunten wordt onder andere gestreefd naar een:

- ▲ duurzaam Fryslân;
- ▲ welvarend Fryslân;
- ▲ een leefbaar Fryslân;
- ▲ een bereikbaar Fryslân;
- ▲ een waterbestendig Fryslân.

Om Fryslân bereikbaar te houden en de mobiliteit te waarborgen is een goede netwerkstructuur essentieel. Met een groeiende mobiliteit als uitgangspunt wordt gestreefd naar optimale interne en externe bereikbaarheid als belangrijke impuls voor de economische ontwikkeling, de ruimtelijke structuur en de leefbaarheid.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid staan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal. Belangrijk speerpunt van het ruimtelijk beleid is de beheersing van de automobiliteit door:

- ▲ het concentreren van wonen, werken en voorzieningen;
- ▲ het benutten van bestaande infrastructuur;
- ▲ het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor.



Versterkingen in de netwerkstructuur op basis van het PVVP (bron: www.fryslan.nl)

Evaluatie van het provinciaal beleid

In 2011 is het provinciaal beleid geëvalueerd. Inhoudelijk zijn de doelen en ambities uit het PVVP 2006 overeind gebleven. Belangrijk punt voor de gemeenten in de wijzigingen van het provinciaal beleid is de verdeling van de BDU. De bijdrage van de provincie aan gemeentelijk infrastructurele projecten op het gebied van veiligheid, fietsverkeer of doorstroming worden beperkt. Een groot deel van de BDU-gelden wordt besteed aan het openbaar vervoer.

Gemeentelijke beleid

Structuurvisie 2010 - 2020 - 2030

In de structuurvisie Ooststellingwerf 'de grenze-loze toekomst' heeft de gemeente in grote lijnen vastgelegd waar welke ontwikkeling nodig en toegestaan is. Daarin wordt geconcludeerd dat Ooststellingwerf veel projecten de komende jaren in uitvoering heeft, maar ook voor een aantal stevige beslissingen staat. Het aantal en omvang van de transformatieopgaven is groter dan in vergelijkbare gemeenten in Nederland.



De landschappen van Ooststellingwerf

De kernkwaliteiten van het landschap van Ooststellingwerf zijn de veelzijdigheid en de grote afwisselingen in een relatief klein gebied. In het landschap van Ooststellingwerf liggen de volgende opgaven:

- ▲ Het verbeteren van het recreatief gebruik van de landschappen en natuurgebieden;
- ▲ Het beter bereikbaar maken van de landschappen en de natuurgebieden vanuit de buurtschappen en dorpen;
- ▲ Het verbeteren en uitbreiden van het netwerk van fiets- en wandelpaden;
- ▲ Het meer aantrekkelijk en toegankelijk maken van de landschappen tussen de dorpen Bakkeveen, Fochteloo en Veenhuizen;
- ▲ Het versterken van de cultuurhistorie en de kernkwaliteiten rust, ruimte, natuur en landschap in 'Het Gouden Hart van Drenthe';
- ▲ Het onderling verbinden van de toeristische kernen Appelscha, Noordwolde, Vledder, Diever en Bakkeveen;
- ▲ Het beter toegankelijk maken van De Tsjonger en De Lende voor recreanten.

De buurtschappen en de dorpen van Ooststellingwerf

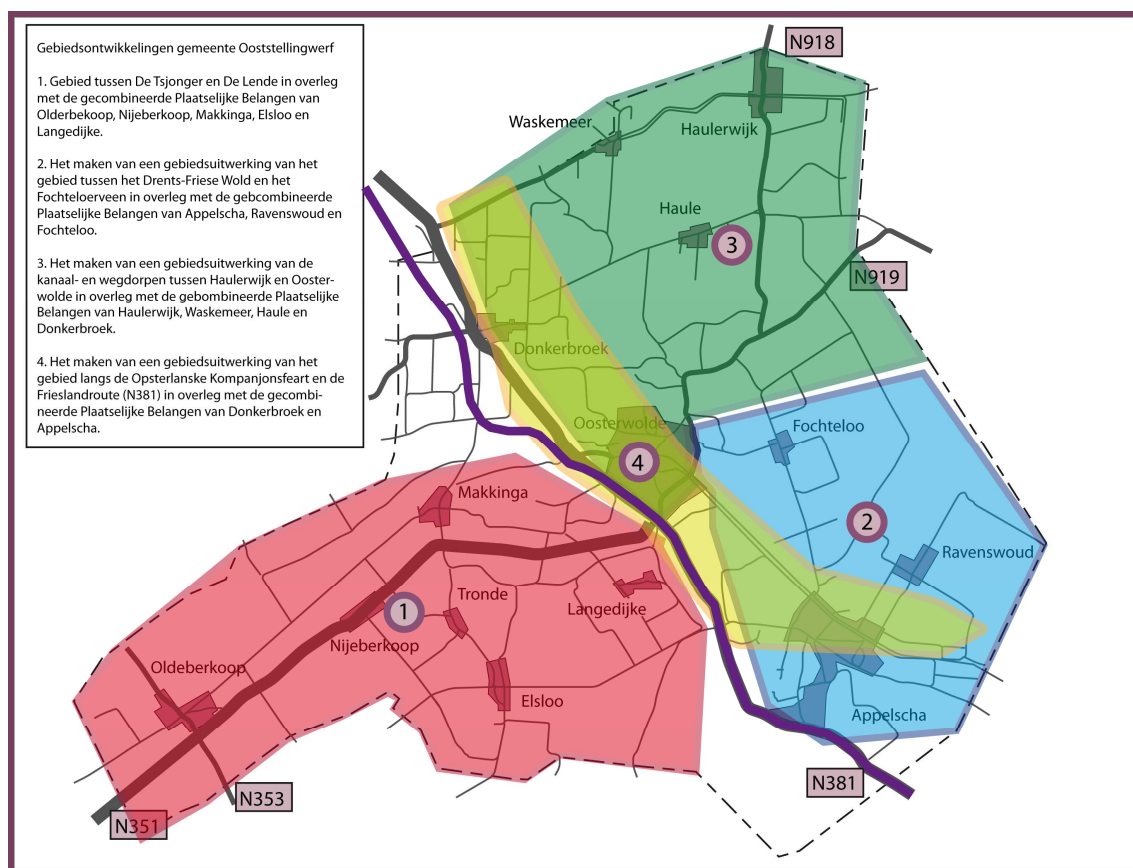
Voor de buurtschappen en dorpen spelen twee zaken. Enerzijds speelt het vraagstuk van de herontwikkeling van een deel van de bestaande naoorlogse woonbuurten en van vrijkomende terreinen van scholen en verouderde bedrijven. Anderzijds speelt in de buurtschappen en de dorpen het vraagstuk van de verdeling van nieuw te bouwen woningen voor specifieke doelgroepen en de afstemming met de voorzieningen in de buurtschappen en

de dorpen. Deze ontwikkelingen leiden tot het maken van vier gebiedsuitwerkingen, waarbij de volgende opgaven gespecificeerd zijn:

- ▲ Het verbeteren van de onderlinge bereikbaarheid tussen de buurtschappen en dorpen;
- ▲ Het verbeteren van het openbaar vervoer van en naar de omliggende steden;
- ▲ Het verbeteren en uitbreiden van het netwerk van fietspaden tussen de buurtschappen en de dorpen;
- ▲ Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de buurtschappen en dorpen;

Daarnaast speelt er een aantal grote ontwikkelingen, namelijk:

- ▲ De metamorfose van Appelscha met de Boerestreek en Appelscha Hoog tot toeristische- en recreatieve trekpleister;
- ▲ De herontwikkeling van bedrijventerrein Venekoten-noord;
- ▲ Het centrumplan Oosterwolde;
- ▲ De realisatie van de N381 tot 2x2 autoweg van Drachten tot Donkerbroek.



Overzicht van de 4 gebiedsontwikkelingen in Ooststellingwerf

Verkeers- en Raamplan

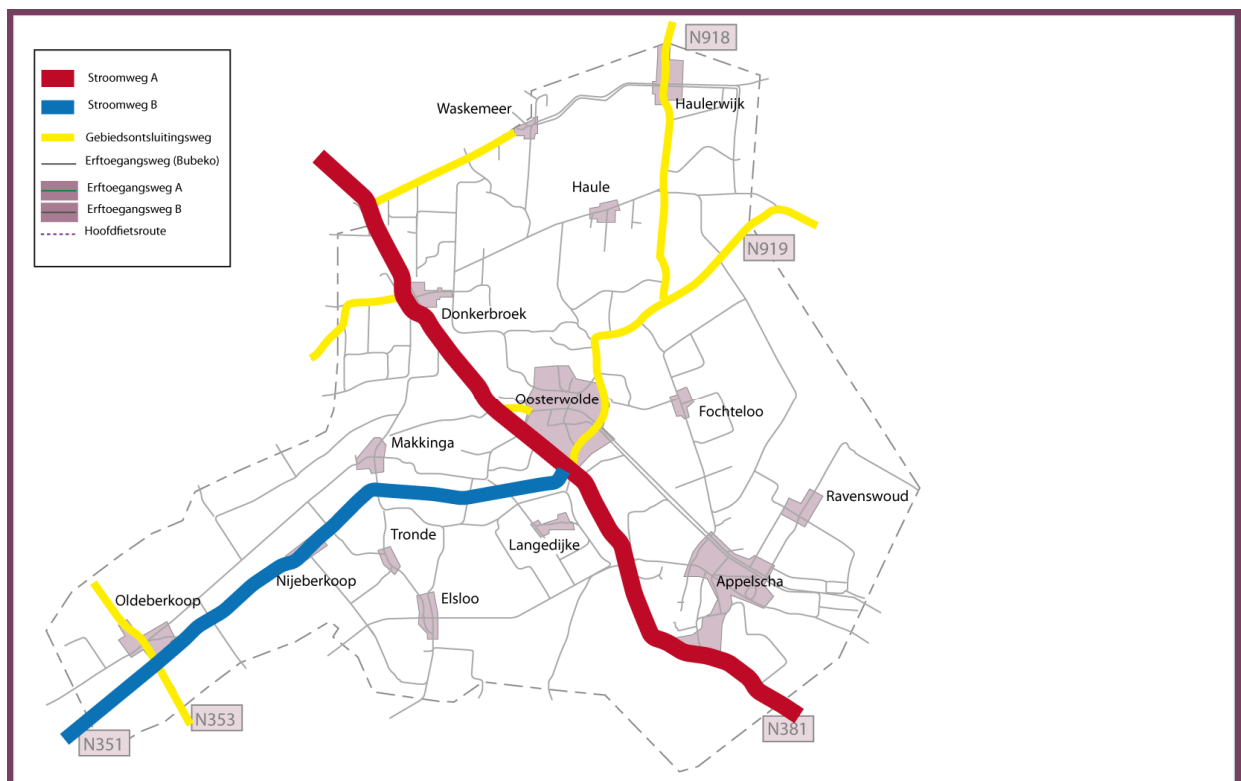
Verkeersplan Oosterwolde

In 2005 is het Verkeersplan Oosterwolde vastgesteld. Het jaar daarvoor is het raamplan herinrichting buitengebied Ooststellingwerf tot stand gekomen. Deze plannen vormen samen het meest actuele verkeersbeleid in de gemeente Ooststellingwerf. Deze zijn echter niet dekkend voor de hele gemeente.

Aanleiding voor het opstellen van het verkeersplan Oosterwolde was om op basis van een heldere visie op de verkeersstructuur en de geconstateerde knelpunten, de juiste investeringen op gebied van infrastructuur te plegen, zodat ook op langere termijn het verkeerssysteem in Oosterwolde goed kan blijven functioneren. De volgende concrete vraagstellingen waren voor dit verkeersplan geformuleerd:

- ▲ Voldoet de huidige hoofd-auto-verkeersstructuur, nu, en op termijn nog?
- ▲ Kan de rol van de fiets zowel binnen Oosterwolde alsook in het buitengebied en doorgaand verbeterd worden?
- ▲ Hoe kan de parkeersituatie t.b.v. het kernwinkelapparaat verbeterd worden?

De antwoorden op deze vragen hebben geleid tot diverse maatregelen. Zo is op het gebied van parkeren in het centrum van Oosterwolde in augustus 2010 een parkeerschijfzone ingesteld.



Overzicht Huidige wegcategorisering

Raamplan herinrichting buitengebied Ooststellingwerf

Het raamplan herinrichting buitengebied Ooststellingwerf werd vastgelegd om concreet uitvoering te geven aan het wegcategoriseringsplan in het buitengebied. De wegcategorisering sluit aan op die van het verkeersplan Oosterwolde.

Infrastructuur is duurzaam veilig als functie, vorm en gebruik op een juiste wijze op elkaar zijn afgestemd. De vormgeving van de weg moet zodanig zijn dat de weggebruiker ziet welke functie de weg heeft en welk gedrag (gebruik) van hem verwacht wordt. Hiertoe zijn in het verleden de wegen binnen de gemeente Ooststellingwerf gecategoriseerd. In onderstaande figuur is de huidige wegcategorisering binnen de gemeente Ooststellingwerf weergegeven.

In Oosterwolde zijn twee hoofdfietsroutes aangegeven. Deze vallen samen met de historische hoofdroutes door het dorp:

- ▲ Noord-zuid: 't Oost – Brinkstraat – Stationsstraat – Snellingerdijk – Kuunderhof;
- ▲ Oost-west: langs de Opsterlânske Kompanjonsfeart.

Milieubeleidsplan

De visie van het milieubeleidsplan is: een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. De gemeente wil zich inzetten voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Prioriteit ligt bij het ontwikkelen van duurzame vormen van energie en energiebesparing en het realiseren van een duurzame leefomgeving. In het milieubeleidsplan wordt aangegeven dat de gemeente op beleidsniveau nog een aantal thema's moet uitwerken. Verkeer en vervoer, middels het GVVP is er daar een van.

Vermindering nadelige effecten autoverkeer

De auto zal in de bebouwde omgeving van de gemeente Ooststellingwerf een minder beeldbepalende factor worden. Fietsen, wandelen en spelen zullen hiervoor in de plaats komen. Om knelpunten met betrekking tot overlast, veiligheid en congestie aan te pakken zullen alternatieven voor het autogebruik gestimuleerd worden door (waar mogelijk) korte afstanden te creëren tussen voorzieningen en woningen. Ook het creëren van veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelpaden die aansluiten op de omliggende natuur en het verbeteren van het openbaar vervoer leveren een bijdrage aan het verminderen van het autogebruik. Samen met de ontwikkelingen van de N381 biedt de ontwikkeling van het GVVP mogelijkheden om genoemde uitgangspunten te realiseren.

Het milieubeleidsplan geeft aan dat energie het belangrijkste milieuthema is. Onderstaand overzicht zijn activiteiten en projecten waarin verkeer en mobiliteit een rol spelen in relatie tot het energieverbruik.

- ▲ Project 1; Duurzame Energie
 - ▲ CO2 reductieplan voor bestaande bedrijventerreinen.
- ▲ Project 2; Groene brandstof
 - ▲ Het opstellen van actieplan groene brandstoffen, daarbij aandacht voor: biodiesel, biogas, elektrisch rijden en de duurzame opwekking ervan. Mogelijke combinatie zoeken met project 1.
- ▲ Project 4; Energieverbruik, met:
 - ▲ Actieplan energiebesparing opstellen en daarbij aansluiting zoeken bij gemeentelijk verkeer- en vervoerplan
 - ▲ Stimuleren openbaar vervoer, carpoolen, fietsen en wandelen
 - ▲ Stimuleren van telewerken
 - ▲ Organiseren van activiteiten, waaronder het nieuwe rijden voor eigen werknemers, het nieuwe rijden faciliteren voor bedrijven en non-profit organisaties
 - ▲ Logistieke maatregelen gecombineerd vervoer.

Onderstaande projecten en activiteiten hebben een relatie met een duurzame leefomgeving:

- ▲ Project 1; Openbare ruimte

- ▲ Gebieden selecteren waarvoor een actieplan verbetering leefomgeving wordt opgesteld, waarbij fietsen en wandelen een belangrijke plaats inneemt
- ▲ Inventarisatie uitvoeren naar de kwaliteit van de openbare ruimte.
- ▲ Project 2; verkeer en vervoer
 - ▲ Gemeentebreed onderzoek doen naar knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid, aansluiten bij gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (gevaarlijke situaties) en openbaar vervoer (bushaltes, fietsenstalling).

Woonplan gemeente Ooststellingwerf 2011 - 2020

De afgelopen 10 jaar is het inwonertal in Ooststellingwerf stabiel gebleven met iets meer dan 26.000 inwoners. Voor de periode tot 2020 is geprognosticeerd dat het aantal inwoners stabiel blijft rond de 26.400, waarbij een dalende trend van het gemiddeld aantal personen per huishouden aanhoudt.

Ook is duidelijk te zien dat Ooststellingwerf vergrijst. Het aantal inwoners (en huishoudens) in de leeftijdscategorie van 0 tot 65 jaar daalt de komende 10 jaar met een aantal van circa 1500 personen. In de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder stijgt het aantal inwoners daarentegen met ongeveer hetzelfde aantal. Voor de periode tot 2030 wordt verwacht dat het aantal inwoners iets daalt tot circa 25.900.

Coalitieakkoord 2010 - 2014

In het coalitieakkoord 2010 - 2014 staat beschreven dat de gemeente aan de vooravond staat van grote veranderingen. Er moeten in deze periode antwoorden worden gevonden op tenminste 2 grote vraagstukken, namelijk:

- ▲ Financieel: de komende (rijks)bezuinigingen;
- ▲ Demografisch: de veranderende bevolkingssamenstelling.

Voorop staat de leefbaarheid van de (kleine) kernen. Dorpsbelangen en wijkraden worden meer betrokken bij het reilen en zeilen in hun gebied en fungeren daardoor ook meer dan in het verleden als het luisterend oor van het gemeentebestuur.

Duurzaamheid en vernieuwing zijn twee kernwoorden in de ambitie van het college. In het vervolg van 'Millennium gemeente' wil het gaan voor 'Fairtrade gemeente', met het oog op duurzame ontwikkeling, waarbij producenten ook een eerlijke prijs krijgen.

In het kader van deze duurzaamheid wil de gemeente tevens pleiten voor elektrische oplaadpunten langs de N381 ter hoogte van Oosterwolde. De gemeente moet zelf, daar waar het kan, bij vervanging van dienstvoertuigen overstappen op duurzame voertuigen.

Ruimtelijke ordening en infrastructuur

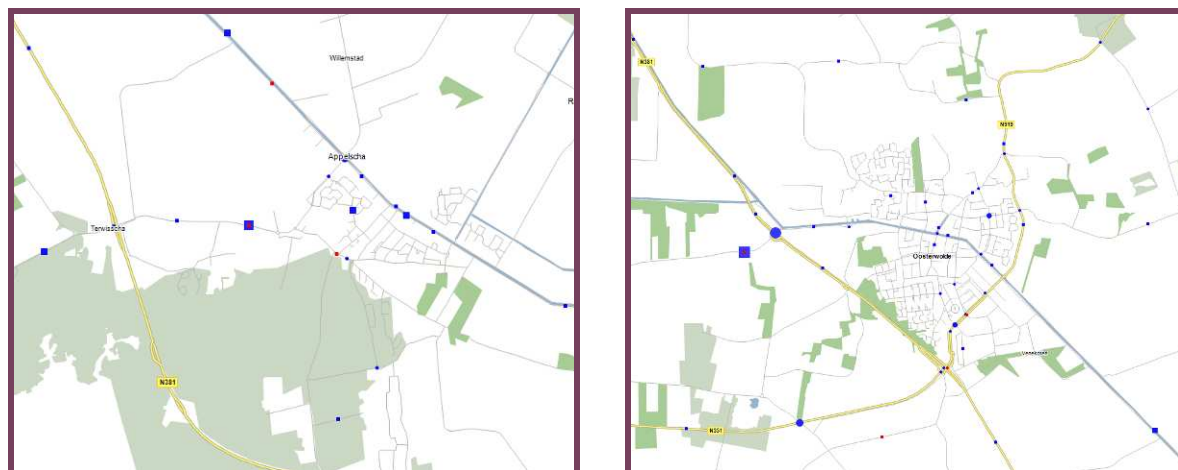
Voor de jaren 2011-2015 moet er een nieuw meerjaren onderhoudsplan (mop) voor de wegen komen. Afhankelijk van het gewenste kwaliteitsniveau worden hiervoor de noodzakelijke middelen beschikbaar gesteld. Daarbij worden ook alternatieve onderhoudstrategieën in beeld gebracht om de keuzes te bepalen.

Voor wat betreft de belijning op de wegen, zijn studenten van een Hogeschool gevraagd om beeldend te maken waarom er in het shared space buitengebied niet of nauwelijks

ongelukken gebeuren, terwijl mensen zich toch onveilig voelen op de wegen, bijvoorbeeld door het ontbreken van belijning.

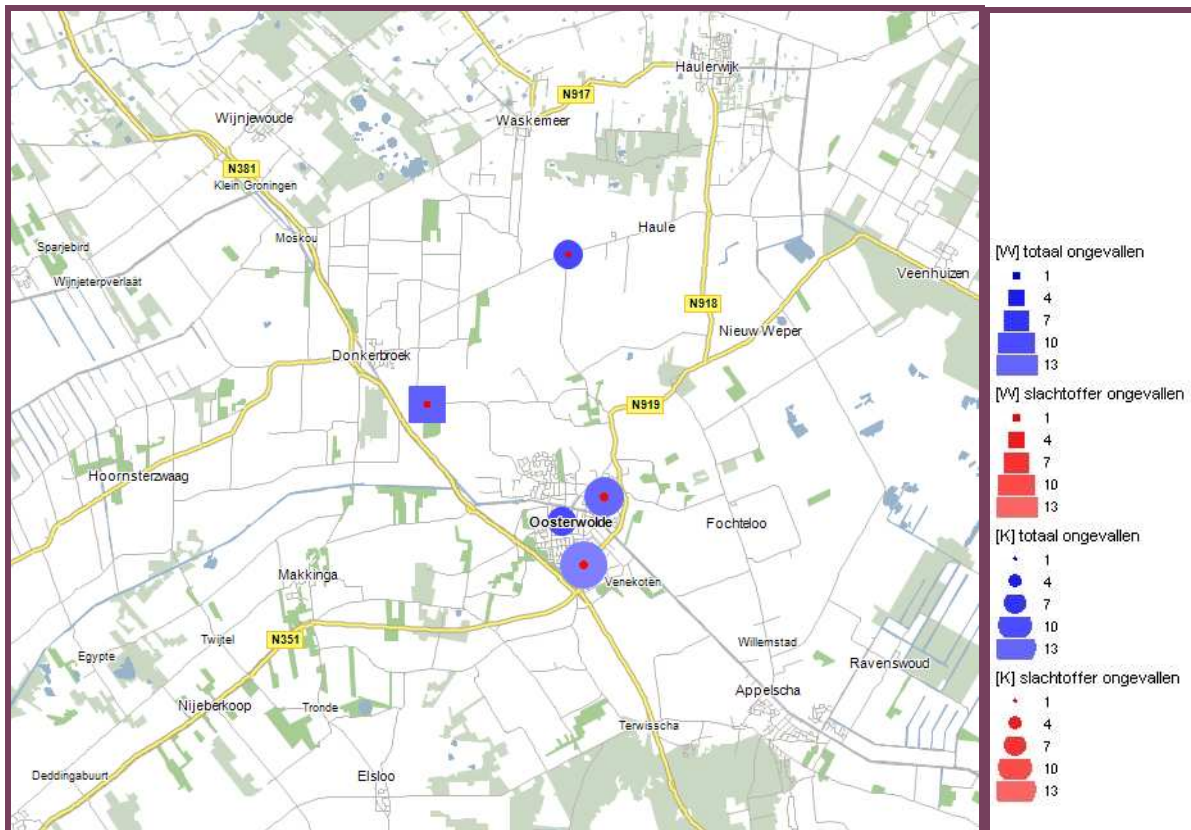
Het nieuwe trace van de N381 is op 30 november 2011 vastgesteld. De N381 krijgt tot Donkerbroek een 2x2 indeling. De partijen zijn van mening dat een goede ontsluiting d.m.v. uiteindelijk een 2x2 N381 tot Oosterwolde Zuid, in belangrijke mate bijdraagt aan de veiligheid van de N381. In de tweede plaats betekent het ook voor de economische ontwikkelingen van de gemeente een positieve bijdrage. De mogelijkheden van 2x2 tot Oosterwolde Zuid moeten nadrukkelijk bespreekbaar blijven.

Locaties met geregistreerde slachtofferongevallen 2006 – 2010



Bijlage 3

Locaties met 10 of meer ongevallen in de periode 2006 – 2010



Bijlage 4

Overzicht duurzaam veilige inrichtingseisen

Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	Minimum / faseprofiel	Ideaal profiel	Minimum/ faseprofiel	Ideaal profiel
Maximum snelheid				
Buiten de bebouwde kom	80 km/uur	80 km/uur	80 km/uur of 60 km/uur	60km/uur
Binnen de bebouwde kom	50 km/uur	50 km/uur in beperkte mate	30 km/uur	
Bebouwingsclusters en gevarenpunten	60 km/uur	n.v.t.	n.v.t.	
Landbouwverkeer	Maatwerk parallelle voorziening zie PRW		Op rijbaan	
(Brom)fietsverkeer	Parallelvoorziening		Afhankelijk van situatie, zie nota Fryslân Fytslân	
Voetgangers	Parallelvoorziening		Op trottoir of rijbaan	
Erftoegangen	In zeer beperkte mate	Niet toegestaan	Ja	
Aantal rijbanen	2x1 (2x2 in overweging bij meer dan 23.000 mvt/etmaal)		Enkelbaans, geen asstreep	
Verhardingsbreedte	Minimum: 6,0 meter Faseprofiel: 6,8 meter	7,2 meter	Maatwerk	
Obstakelvrije zone	3 meter	4,5 meter	n.v.t.	
Vorrangsregeling	voorrangsweg	Vorrangsweg	Bij voorkeur niet	
Landbouwverkeer	Gelijkvloers		Gelijkvloers	
(brom)fietsverkeer	Alleen gelijkvloers bij rotonde of plateau 60 km/uur	Alleen gelijkvloers bij rotonde		
voetgangers	Alleen gelijkvloers bij rotonde of plateau 60 km/uur	Alleen gelijkvloers bij rotonde		
Parallelle voorziening	Maatwerk zie PRW		Nee	
Fietspad	ja		Afhankelijk van situatie, zie nota Fryslân Fytslân	
Bushalte	Aanliggend	Vrijliggend	Op de weg	
Pechplaats	Aanliggend	Vrijliggend	n.v.t.	
Parkeerplaats	Aanliggend	Vrijliggend	Aanliggend	

Bijlage 4

Overzicht duurzaam veilige kruispuntoplossingen

	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg		Erftoegangsweg	
	Minimum / faseprofiel	Ideaal profiel	Minimum / faseprofiel	Ideaal profiel	Minimum / fase profiel	Ideaal profiel
Stroomweg	Rotonde of ongelijk vloerse aansluiting	Knoop punt				
Gebieds-ontsluitingsweg	Rotonde of VRI	Ongelijk-vloerse aansluiting met rotonde of VRI	Vorrangs kruispunt, 60 km/uur	Vorrangs kruispunt met midden geleider, rotonde of VRI		
Erftoegangs-weg	Vorrangs kruispunt met rijbaanscheiding en 70 km/uur	Niet mogelijk	Vorrangskruispunt, 60 km/uur	Vorrangs kruispunt met middengeleider of plateau	Kruispunt gelijkwaardig	Kruispunt met plateau of rotonde

Bijlage 5

Inrichtingsniveau van hoofdfietsroutes en fietssnelwegen

	Minimaal inrichtingsniveau		Streefwaarde	
	Hoofdfietsroute	Fietssnelweg	Hoofdfietsroute	Fietssnelweg
Kruispunten				
Snelheid kruisend gem. verkeer			< 30 km/uur	< 30 km/uur
Kruising met stroomweg	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers
Voorrang			Voorrang voor de fiets	Voorrang voor de fiets
Wegvakken				
Verschijningsvorm	- Afhankelijk van snelheid - Bibeko maatwerk	Vrijliggend of verkeersluwe weg	Vrijliggend	Vrijliggend
Ontwerp	Voorkom krappe boogstralen	Voorkom krappe boogstralen	Voorkom krappe boogstralen	Voorkom krappe boogstralen
Minimale breedte paden	2,0m / 2,75 m (1 / 2 richtingen)	2,5m / 3,5m (1 / 2 richtingen)	2,5m / 3,5m (1 / 2 richtingen)	2,5m / 3,5m (1 / 2 richtingen)
Verharding	Beton / asfalt	Beton / asfalt	Beton / asfalt	Beton / asfalt
Kleur verharding	Licht	Licht	Licht	Rood op oriëntatiepunten en bibeko
Verlichting	Op aandachtspunten	Op aandachtspunten	Op aandachtspunten	Op schoolroute en route met hoge intensiteit
Overig				
Omrijfactor t.o.v. auto	<1	<1	<1	<1
Bewegwijzering	Uniform (ANWB)	Uniform (ANWB)	Uniform (ANWB)	Uniform (ANWB)
Wachttijd kruispunten	< 1,5 minuut	< 1,5 minuut	< 1,0 minuut	< 1,0 minuut

Bijlage 6

Overzicht van kencijfers fietsparkeren (bron: ontwerpwijzer fietsverkeer)

Type voorziening	Eenheid	Richtlijn	Kies ondergrens bij
Winkelcentra			
Hoofdwinkelcentrum	100 m ² bvo	5-10	Perifere ligging en winkelbestand gericht op massa-aankopen
Groot winkelcentrum	100 m ² bvo	5-7	
Buurtwinkelcentrum	100 m ² bvo	6-8	
Kantoor			
Zonder baliefunctie	100 m ² bvo	1-3	Perifere ligging en sterke OV-concurrentie
Met baliefunctie	Per balie	2-4	
Onderwijsinstelling			
Kinderdagverblijf	10 kinderen	1-3	Grote "bovenwijkse" functie
Basisschool	100 leerlingen	30-40	
Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60-70	Grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
Hoger onderwijs	100 studenten	40-60	Sterke OV-concurrentie
Sportcomplex			
Sporthal	100 bezoekers	35-45	Perifere ligging
Sportveld zonder tribune	Wedstrijdveld	20-30	
Zwembad	100 m ² wateropp.	15-20	
Uitgaansgelegenheid			
Theater	100 bezoekers	20-25	Grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
Concertzaal	100 bezoekers	25-35	
Bioscoop	100 bezoekers	25-30	
Stedelijke discotheek	100 bezoekers	25-35	Sterke OV-concurrentie en perifere ligging
Zorginstelling			
Verpleeghuis	100 bedden	5-15	Perifere ligging
Recreatie			
Recreatiegebied	100 bezoekers	20-40	Perifere ligging
Sociaal culturele instelling			
Kerk, moskee	10 bezoekers	5	Sterke OV-concurrentie
Museum	100 bezoekers	1-3	
Overstappunten			
Treinstations	Locatieafhankelijk		
Regulier streekvervoer	halte	3	Zie ontwerpwijzer fietsverkeer (paragraaf 4.3)
Kansrijk streekvervoer	halte	10-30	

Bijlage 7

Parkeerkencijfers Ooststellingwerf (vastgesteld 4 januari 2011)

Woningen	
Halfvrijstaande woningen	1 p.p. per woning op eigen terrein + 0,5 p.p. per woning in openbaar gebied.
Woningen in rijen	1,5 p.p. per woning in het openbaar gebied.
Appartementen	1,3 p.p. per appartement op eigen terrein
Seniorenappartementen	1 p.p. per appartement op eigen terrein
	Minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein.
Vrijstaande woningen	
Serviceflat/aanleunwoningen	0,5 p.p. per woning op eigen terrein
De hierna volgende onderdelen	parkeren in principe op eigen terrein
Detailhandel	
Winkels foodsector	1 p.p. per 25 m2 verkoopvloeroppervlak (excl. magazijn, kantoor)
Winkels non-foodsector	1 p.p. per 30 m2 verkoopvloeroppervlak (idem)
Bouwmarkt	2,5 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Tuincentrum	idem
Kringloopwinkel	idem
Showroom (auto's, meubels, caravans, keukens etc.)	1,6 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Dienstverlening	
Kantoor met baliefunctie	3 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Kantoor zonder baliefunctie	2 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Bedrijven	
Arbeids- en bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Arbeids- en bezoekersintensief (industrie, lab, werkplaats)	2,2 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Horeca	
Café, Bar, Disco, Cafeteria	7 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Restaurant	12 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Hotel	1 p.p. per kamer
Sportvoorzieningen	
Sporthal incl. wedstrijdsport	2,25 p.p. per 100 m2 bvo + 0,15 p.p. per bezoekersplaats
Gymlokaal t.b.v. verenigingen	2,25 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Sportveld buiten	20 p.p. per hectare nettoterrein (excl. kantine, kleedruimte etc.)
Dansstudio / sportschool	3,5 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Tennisbanen	2,5 p.p. per baan
Golfbaan	7 p.p. per hole
Bowlingbaan / biljartzaal	2 p.p. per baan / biljarttafel
Zwembad	10 p.p. per 100 m2 oppervlak van het bassin
Manege	0,4 p.p. per box
Recreatie	
Pretpark / themapark	8 p.p. per hectare nettoterrein
Volkstuin	0,3 p.p. per perceel
Maatschappelijke voorzieningen	
Cultureel centrum / wijkgebouw	3 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Bibliotheek / museum	1 p.p. per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak
Bioscoop / theater / schouwburg	0,3 p.p. per zitplaats
Religiegebouw	0,15 p.p. per zitplaats
Begraafplaats	25 p.p.

Gezondheidszorg	
Verpleeg- / verzorgingstehuis	0,6 p.p. per wooneenheid / bed
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,75 p.p. per behandelkamer
Apotheek	2,2 p.p. per 100 m2 per bedrijfsvloeroppervlak
Onderwijs	
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,7 p.p. per arbeidsplaats (excl. kiss & ride)
Basisonderwijs	0,75 p.p. per leslokaal (excl. kiss & ride)
Voorbereidend beroepsonderwijs	0,75 p.p. per leslokaal
Avondonderwijs	0,75 p.p. per student

Vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders op 4 januari 2011.

Bijlage 8

Wensenlijst

Omschrijving	Locatie	Maatregel	Opmerkingen
Duurzaam veilige inrichting wegen			
Tracé N381	Huidige tracé N381	Instellen erftoegangsweg bubeko herinrichting oude tracé	Wordt binnen project N381 aangepast
Uitbreiding verblijfsgebied bubeko Scheidingsreed – Meidoornlaan Haulerwijk	o.a. Scheidingsreed - Meidoornlaan	Instellen erftoegangsweg bubeko	Quick win locatie; Sluit reeds aan op 60 km/uur zone
Uitbreiding verblijfsgebied buitengebied Ravenswoud	Meester Lokstraat - Lycklamavaart - Menneweg	Instellen erftoegangsweg bubeko	Quick win locatie
Uitbreiding verblijfsgebied buitengebied Appelscha - Aekinga	Aekingaweg – Hulsthof – Sanatoriumweg - Beatrixoord	Instellen erftoegangsweg bubeko	Quick win locatie
Uitbreiding verblijfsgebied bubeko Elsloo – De Monden	De Monden	Instellen erftoegangsweg bubeko	Quick win locatie
Uitbreiding verblijfsgebied Langedijke	Stokdijk – De Weidedijk	Instellen erftoegangsweg bubeko	Quick win locatie
Uitbreiding verblijfsgebied Haule	Dorpsstraat en aansluitende wegen	Instellen erftoegangsweg binnen de beb. kom	Quick win locatie
Uitbreiding verblijfsgebied Elsloo	Hoofdweg – Noord – Eikenhorst en aansluitende wegen binnen bebouwde kom	Instellen erftoegangsweg binnen de beb. kom	Aanpassen kruispunt Noord/Hoofdweg/Peperstraat
Uitbreiding verblijfsgebied Haulerwijk	Leeksterweg binnen de bebouwde kom	Instellen erftoegangsweg binnen de beb. kom	Herinrichting Leeksterweg inclusief kruispunten aansluitende wegen
Uitbreiding verblijfsgebied Kruisweg	Kruisweg (komgrens Waskemeer – Zwetteweg)	Herinrichting Kruisweg als erftoegangsweg bubeko m.u.v. kruispunt Schansdijk	Aansluiten op bestaande 60 km/uur zone Schansdijk
Uitbreiding verblijfsgebied Herenweg - Dorpsstraat	Tussen komgrens Donkerbroek en rotonde Polderweg / Rolpaal)	Herinrichting erftoegangsweg bubeko en aanpassen kruispunten	M.u.v. bebouwde kom Haule
Uitbreiding verblijfsgebied Haulerdiek	Tussen Zwetteweg en viaduct Kuunder	Herinrichting wegvak als erftoegangsweg bubeko	Sluit aan op bestaande 60 km/uur zone Haulerdiek
Uitbreiding verblijfsgebied Prandinga – De Pegge	Tussen komgrens Donkerbroek en	Herinrichting wegvak en kruispunten als	Sluit aan op bestaande 60 km/uur zone Jardinga

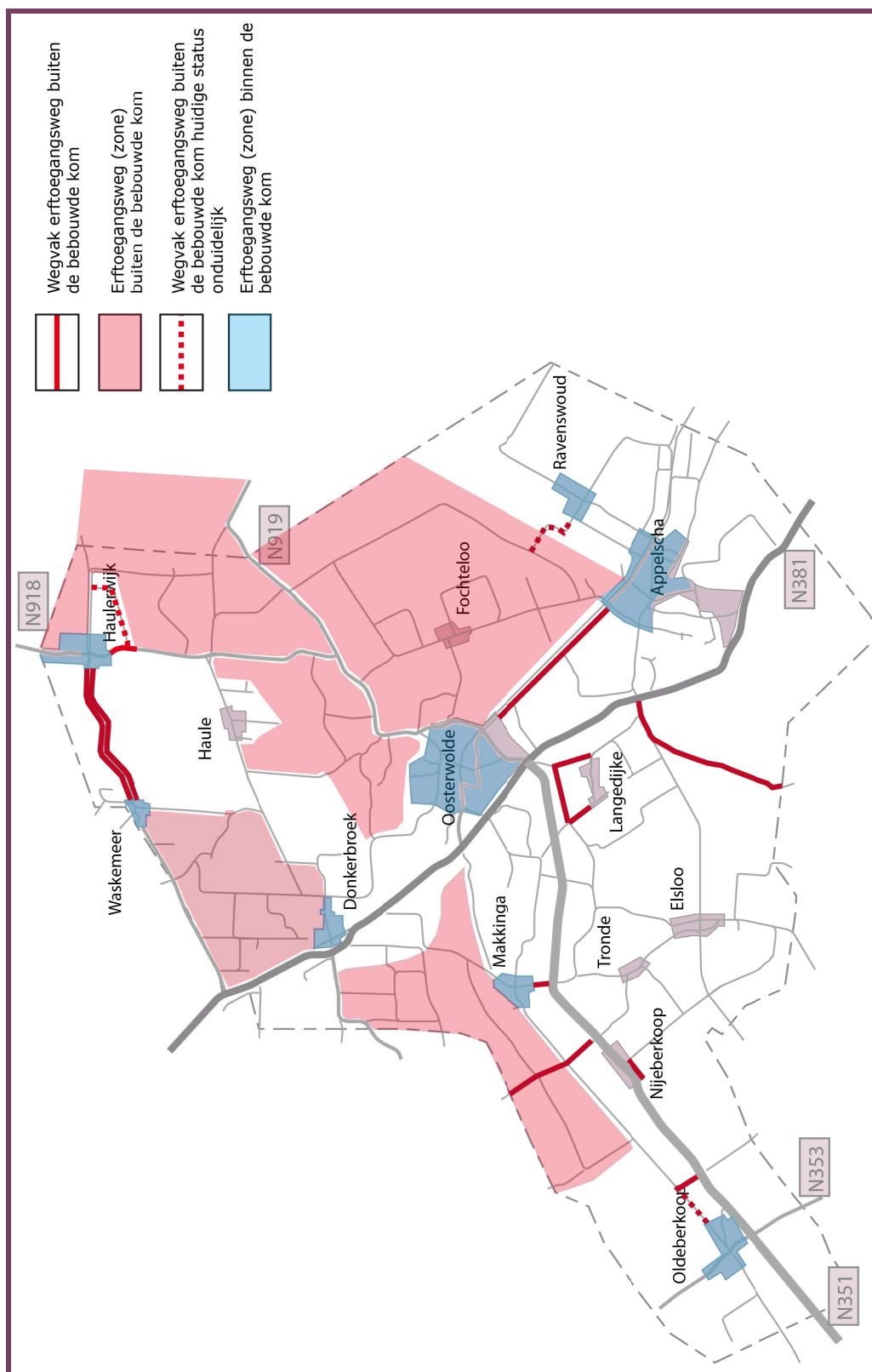
	komgrens Oosterwolde	erftoegangsweg bubeko	
Uitbreiding verblijfsgebied Drie Tolhekken - Buterheideveld	Tussen aansluiting N381 en komgrens Makkinga	Herinrichting wegvak en kruispunten als erftoegangsweg bubeko	Sluit aan op bestaande 60 km/uur zone Balkweg
Uitbreiding verblijfsgebied Tronderweg – Noord – Butenweg - Hoofdweg	Tussen rotonde N351 - gemeentegrens	Herinrichting wegvak en kruispunten als erftoegangsweg bubeko	
Uitbreiding verblijfsgebied Kloosterweg	Tussen komgrens Elsloo en N381	Herinrichting wegvak en kruispunten als erftoegangsweg bubeko	Indien mogelijk combineren met Canada
Uitbreiding verblijfsgebied Oldeberkoop west	Wolvegasterweg en Meulereed	Instellen erftoegangsweg bubeko	Maatregelen op kruispunt Wolvegasterweg / Meulereed
Uitbreiding verblijfsgebied Grindweg- Bercoperweg	Komgrens Oldeberkoop en komgrens Makkinga	Instellen erftoegangsweg bubeko	Maatregelen op kruispunten Alberdalaan, Meulebosweg en fietsverbinding vanuit Nijeberkoop
Uitbreiding verblijfsgebied buitengebied Elsloo / Nijeberkoop	Parallelweg N351 – Bekhofweg , Frankrijk, Abbedijk, Koedijk, Donkereweg, De Riete	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntaatregelen	Maatregelen op kruispunten Donkereweg / De Riete en Frankrijk / Koedijk en kruispunten parallelweg N351
Uitbreiding verblijfsgebied buitengebied Elsloo / Tronde / Langedijke	Peperstraat – Veneburen – Steenmaatsdijk – Klokhuisdijk – Haerdijk – Muldersweg – De Bult – Terwisscha - Boekhorst	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntmaatregelen	Maatregelen kruispunten: Peperstraat / Veneburen, Steenmaatsdijk / Haerdijk, steenmaatsdijk / Klokhuisdijk, Klokhuisdijk/ Stokdijk, De Bult / Klokhuisdijk, Steenmaatsdijk/Beekhorst , Stokdijk/Boekhorst, De Bult/Terwisscha
Verblijfsgebied buitengebied Makkinga – Oosterwolde (uitvoering 2012)	Oosterhuisweg – De Harken – Laagduurswoude – Duistereweg- Hoogduurswoude - Butinga	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntmaatregelen	Maatregelen op kruispunten: Laagduurswoude/Duistere weg, Duistereweg / Hoogduurswoude, Duistereweg / Butinga
Verblijfsgebied buitengebied Oosterwolde - Appelscha	De maden – Venekoten - Houtwal	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntmaatregelen	Maatregelen op kruispunten Houtwal / Venekoten en Houtwal /De Maden
Verblijfsgebied buitengebied Appelscha	Drentseweg – Tilgrupsweg – Vaart	Instellen erftoegangsweg bubeko met	Maatregelen op alle kruispunten wegvak Vaart

zuidoost	Zuidzijde	kruispuntmaatregelen	Zuidzijde, Menneweg / Vaart Noordzijde, Drentseweg/Tolhekslaan, Drentseweg / Tilgrupsweg en Drentseweg / Boslaan
Verblijfsgebied Wester Es	Tussen N381 en komgrens Appelscha	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntmaatregelen	Mogelijke aanpassing in project N381 (gebiedsontwikkeling)
Verblijfsgebied Bosberg	Tussen N381 en komgrens Appelscha	Instellen erftoegangsweg bubeko met kruispuntmaatregelen	Mogelijke aanpassing in project N381 (gebiedsontwikkeling)
Aanpak verkeersonveilige locaties			
Kruispunt Venekotenweg / Kuunderhof	Oosterwolde	Reconstructie kruispunt	In overleg met provincie (onderdeel Venekoten Centrum)
Kruispunt Sander Albertsloot / Kampingerhof – Hoogengaardenlaan	Oosterwolde	Reconstructie kruispunt	
Verkeerseducatie			
Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid 2011 t/m 2015			€52.470,- beschikbaar (€10.450,- in 2011)
Fietsers en voetgangers			
Realisatie fietssnelweg	Van Nanningaweg - Houtwal (of Molenweg)	Aansluiten op tracé langs Molenweg tussen O'wolde en Appelscha.	Evt. fietssnelweg i.c.m. onderhoud Nanningaweg.
Studie nieuwe fietsverbinding Oosterwolde - Donkerbroek			Onderdeel van herinrichting oude N381
Doortrekken recreatieve fietsverbinding Helomaweg – Drentseweg (richting Veenhuizen)			
Realisatie van laadpalen bij fietsenstallingen voor e-bikes			
Verbreding en asfaltering schelpenpaden Oosterwolde havenkwartier	Fietspaden tussen Weidemaad – Noordmaad – Westermaat – Prandinga – Boereweide		
Onderzoek beperken	Tussen komgrens	Onderzoek tbv	

sluipverkeer Breebergweg - Kerkstraat	Waskemeer en Haulerwijk	comfortabelere fietsroute tussen Haulerwijk en Waskemeer	
Onderzoek beperken sluipverkeer Houtwal	Tussen komgrens en Oosterwolde Appelscha	Onderzoek tbv comfortabelere fietsroute tussen Appelscha en Oosterwolde	Mogelijk combineren met instellen erftoegangsweg
Parkeren			
Realisatie van E-laadpalen of alternatieve brandstoffen langs de N381 en in kernen			
Openbaar Vervoer en ketenmobiliteit			
Fietsparkeervoorzieningen met laadvoorziening bij bushaltes			
P+R terrein Donkerbroek			In het kader van de ombouw N381, gebiedsontwikkeling Donkerbroek
Toegankelijk maken van overige OV haltes			
Uitbreiding fietsenstallingen	Bij het busstation en de sporthal	Uitbreiding fietsenstallingen	Indien mogelijk combineren met e-laadpalen
Vrachtverkeer en landbouwverkeer			
Onderzoek beperken vrachtverkeer Kuunderhof en Lage Haer		Hoeveelheid vrachtverkeer inzichtelijk maken dat via deze wegen rijdt en hier parkeert	
Onderzoek beperken vrachtverkeer Abbendijk		Hoeveelheid vrachtverkeer inzichtelijk maken dat via deze weg rijdt en hier parkeert	

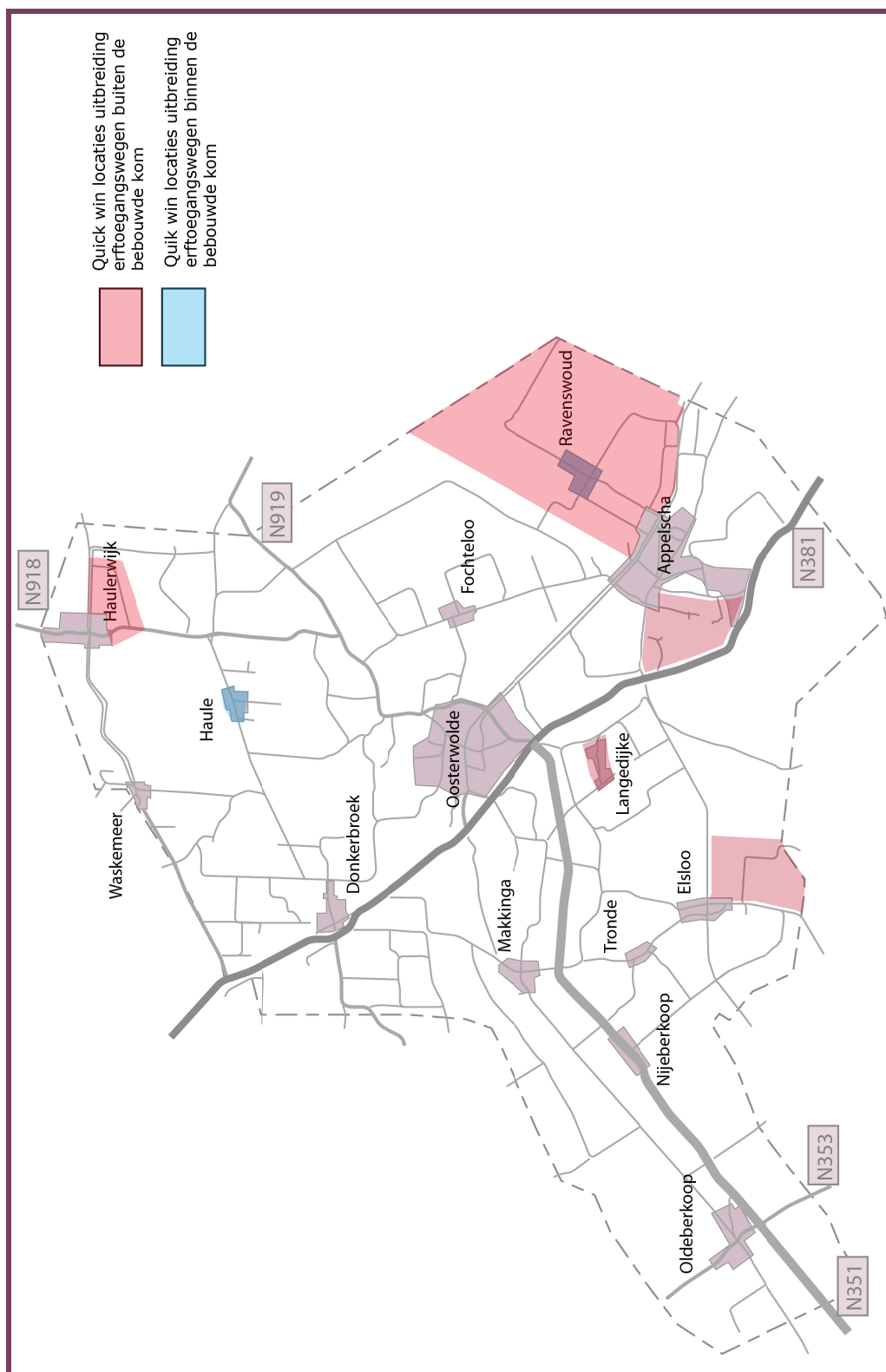
Bijlage 9

Overzicht huidige situatie verblijfsgebieden



Bijlage 10

Overzicht 'Quick win locaties' uitbreiding verblijfsgebieden



Bijlage 11

Overzicht maatregellocaties uitbreiding verblijfsgebieden

