

Ontwerp – Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2020

1. Kenschets Westerwolde

Gemeente Westerwolde is een geografisch robuust gebied van maar liefst 280 km². Het grote grondgebied en de vele wegen van Westerwolde gebruiken we elke dag. Het gebied vormt een betekenisvol geheel dat we goed willen onderhouden, zodat we ook in de toekomst optimaal gebruik kunnen blijven maken van de vele wegen in Westerwolde.

Westerwolde is een zonale gemeente. Dat betekent dat er niet nadrukkelijk een kern is die de centrumfunctie heeft en waarop de infrastructuur en het voorzieningenniveau is gericht. Het gehele gebied heeft een diffuus contact met zijn omgeving. In de wegenstructuur vormen de A7 aan de noordkant, de A31 en de Bundesstrasse 408 oostelijk in Duitsland en de N366 aan de zuid- en westzijde het raamwerk waarover het verkeer Westerwolde binnenkomt en verlaat. Enkele hoofdwegen doorkruisen Westerwolde. De N368/N976 van Winschoten naar Ter Apel is de centrale ader van noord naar zuid door de gemeente. Over deze as vindt een groot deel van het personenvervoer per auto en bus en het vracht- en beroepsvervoer door het gebied plaats. In de oost-westrichting is de N365 als verbinding tussen Vlagtwedde en Bourtange een doorvoeroute van met name Duitsland naar Veendam en Stadskanaal. Belangrijke oost-west verbindingen zijn N969 tussen Blijham en de Duitse grens en de N367 naar de Pekela's. In de omgeving zijn Emmen en Stadskanaal belangrijke overstappunten voor het Q-linernetwerk. En Winschoten en Emmen zijn belangrijke overstappunten voor het treinnetwerk.

Naast de hoofdlijnen van vervoer is er een fijnmazig netwerk van wegen waarover personen en bijvoorbeeld landbouwvoertuigen zich verplaatsen. De gemeente heeft 759 km aan wegen en 137 bruggen in beheer.

Het fietsnetwerk in Westerwolde is uitgebreid. Het wordt gebruikt door toeristen en door scholieren. De afstanden tussen de kernen zijn groot wat leidt tot een beperkt gebruik van het netwerk door woonwerkverkeer.

Het dichte netwerk aan wegen, kanalen en bruggen biedt bewoners en ondernemers veel mogelijkheden om zich door het gebied te verplaatsen. De weginspectie van 2019 laat zien dat het op orde krijgen en houden van de infrastructuur een structurele forse investering vraagt. Dit legt een zware claim op de financiën van Westerwolde.

	Huidige budget	Benodigd budget	Saldo	Vervangingen	Achterstand
Scenario alles op kwaliteitsniveau basis	€ 920.295	€ 1.675.370	€ -755.075	€ -	€ 3.578.921
Scenario alles op kwaliteitsniveau laag	€ 920.295	€ 935.108	€ -14.813	€ -	€ 1.020.142

1

2. Samenvatting

Het GVVP geeft een visie op verkeer en vervoer in Westerwolde voor de komende tien jaar (t/m 2030). Ook geeft het plan richting aan toekomstige (her)inrichting (van wegen) in de kernen en in het buitengebied.

2.1. Doelstelling

De hoofddoelstelling van dit GVVP is:

1) De kosten voor het volledig vervangen van wegen die aan het einde van hun levensduur zijn zijn nog niet bekend. Via de Nota Openbare Ruimte wordt aan de raad goedkeuring voor budget voor deze inventarisatie gevraagd.

Duurzame verbetering van de verkeersveiligheid zonder een verslechtering van de toeristische aantrekkingskracht en het groene karakter van de gemeente Westerwolde.

Maximaal 11 verkeersslachtoffers per jaar en geen verkeersdoden in 2030.

2

2.2. Methode

Door te sturen op risico's passen we de weg en de directe omgeving aan. Bij nieuwe wegen en aanpassingen nemen we veiligheid direct mee.

In ons contact met de inwoners zijn we betrouwbaar, omdat we heldere en simpele regels gebruiken en informatie delen waar mogelijk.

2.3. Aanleiding en uitgangspunten

Artikel acht van de Planwet Verkeer en Vervoer verplicht de gemeente om 'een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren.' De voormalig gemeente Bellingwedde had geen GVVP. De voormalig gemeente Vlagtwedde heeft in 2015 een GVVP vastgesteld. De twee gemeenten zijn samengegaan in 2018 en vormen nu gezamenlijk de gemeente Westerwolde. Voor zover het beleid uit het GVVP van Vlagtwedde nog relevant is wordt daar op voortgebouwd.

Uitgangspunten GVVP

In dit GVVP worden de volgende uitgangspunten gehanteerd. Het GVVP:

1. geeft een kader voor (verkeers)plannen en een samenhangend en richtinggevend verkeersbeleid;
2. speelt in op ruimtelijke ontwikkelingen;
3. communiceert helder en simpel naar de burger bij vragen en problemen;
4. voldoet aan de Planwet Verkeer en Vervoer;
5. is budgetarm: dit houdt in dat er geen extra budgetten worden vrijgemaakt voor het uitvoeringsprogramma;
6. is op een interactieve wijze gemaakt: inwoners en dorpsraden hebben geholpen bij de totstandkoming van het GVVP.

2.4. Inventarisatie huidige situatie

Verkeersveiligheid is een groot en belangrijk thema. Landelijk valt op dat het aantal gewonden en doden weer toeneemt, ondanks dat de blackspots³ inmiddels zijn aangepast. In onze gemeente is er geen scherpe daling of stijging over de periode 2014-2018.⁴

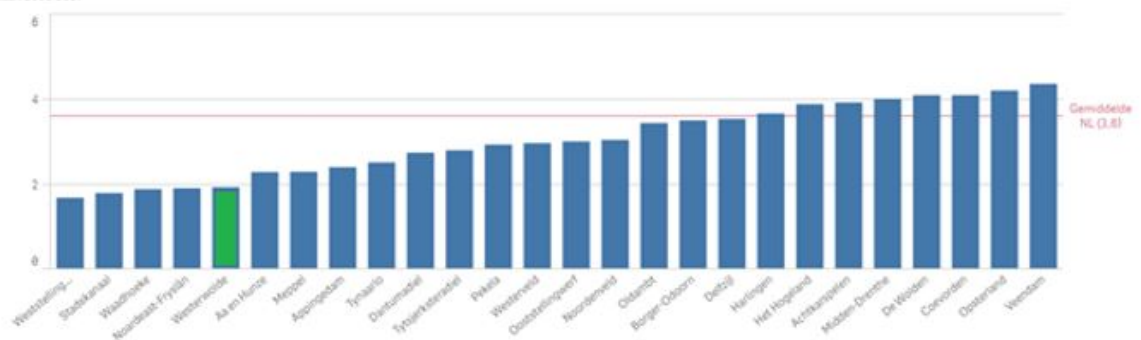
In deze periode waren er 110 verkeersgewonden en vijf verkeersdoden te betreuren op de gemeentelijke wegen. Op de provinciale wegen binnen onze gemeente waren 49 verkeersgewonden en drie verkeersdoden te betreuren. Ondanks dat ieder verkeersslachtoffer er één teveel is, doet de gemeente Westerwolde het beter in vergelijking met andere noordelijke gemeenten en het landelijke gemiddelde.

2) Van 2014 tot en met 2019 waren er in de gemeente Westerwolde gemiddeld 22 verkeersgewonden en één verkeersdode per jaar op de gemeentelijke wegen

3) https://nl.wikipedia.org/wiki/Verkeersonveilige_locatie

4) Zie hoofdstuk 6.4 voor uitgebreide ongevallenstatistieken

Aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km totale weglengte*
Jaar: 2000-2017



2.5. Beleidskaders⁵

2.5.1. Landelijk beleid

Het landelijk beleid is gericht op voorkomen in plaats van genezen. Dit wordt risicogestuurd werken genoemd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zij verplichten ons om zo te (gaan) werken. In een notendop gaat het om risico's herkennen, verwijderen of verminderen.

Het SPV stelt dat menselijk leed als gevolg van verkeersongevallen ethisch onacceptabel is en dat de overheden en maatschappelijke partners zichzelf daarom als doel stellen dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. Het leidende principe van de gezamenlijke aanpak is 'risicogestuurd': het is de bedoeling om risico's zoals een onveilige infrastructuur, te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol, systematisch in kaart te brengen en vervolgens zo veel mogelijk te verminderen. Dit worden prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's) genoemd. Hoofdstuk 3.1 gaat dieper in op het landelijk beleid en de vertaling naar het verkeersbeleid voor Westerwolde.

2.5.2. Provinciaal beleid

De provincie sluit aan bij het landelijk beleid. De provincie ontwikkelt in samenwerking met de gemeenten een risicomonitor. In de risicomonitor worden relevante SPI's bij elkaar gebracht en gecombineerd. Zo kan inzichtelijk worden gemaakt waar op onze wegen er hoge risico's zijn. En welke maatregelen deze risico's kunnen verwijderen of verminderen. Deze risicomonitor is nog in ontwikkeling.

De provincie werkt aan een nieuw mobiliteitsplan en een nieuwe omgevingsvisie.

2.5.3. Gemeentelijk beleid

Het herindelingsontwerp

Het herindelingsontwerp voor de gemeente Westerwolde benadrukt het belang van het behoud van een goede infrastructuur.

Omgevingsvisie

Westerwolde biedt ruimte aan dynamiek en rust. Westerwolde is trots, wil zich verankeren in netwerken en wil zich als onontdekte parel laten zien. In een kleinschalige plattelandsgemeente als Westerwolde zijn leefbaarheid en vitale kernen van essentieel belang. Deze punten worden toegelicht in hoofdstuk 3.2.2.

Nedersaksenlijn

Belangrijke ontwikkeling zijn de kansen die zich aandienen rond de Nedersaksenlijn. Deze lijn sluit (het economisch hart van) Westerwolde aan op een vervoernetwerk dat snelle verbindingen mogelijk maakt met Duitsland en de rest van Nederland.

Mobiliteit

Het is en blijft lastig om echt in de haarvaten van de gemeente te komen met het openbaar vervoer.

Ons doel is dat iedere inwoner daar kan komen waar hij/zij wil zijn.⁶

⁵) Voor het woord beleid mag u in dit stuk altijd verkeersbeleid lezen.

⁶) Zie voor meer informatie de Omgevingsvisie paragraaf 3.3.6

Cittaslow

Op 19 juni 2014 hebben de burgemeesters van de voormalige gemeenten Bellingwedde en Vlagtwedde het internationale keurmerk Cittaslow ontvangen. 'Cittaslow is het internationale keurmerk voor gemeenten die op het gebied van *leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie* en behoud van identiteit tot de top behoren.'⁷ Specifiek kunnen we met ons verkeersbeleid de leefomgeving, het landschap, milieu en infrastructuur ondersteunen.

Vergrijzing/ontgroening

Als gevolg van de vergrijzing stijgt het aandeel ouderen in het verkeer. De verwachting is dat toekomstige ouderen nog mobieler zullen zijn dan de huidige generatie ouderen.

Krimp

Krimp kan gevolgen hebben voor verkeersstromen, gebruik en aanbod van openbaar vervoer, gebruik van andere vervoermiddelen etc. Krimp zal naar verwachting niet leiden tot een afname van de mobiliteit, maar naar wijzigingen in de manier waarop de bevolking reist.

2.6. De inwoner centraal

Het GVVP is op een interactieve wijze gemaakt. We hebben op drie manieren de inwoner betrokken of hun invoer meegewogen. Ten eerste zijn inwoners tijdens meerdere bijeenkomsten voor het Omgevingsplan gevraagd naar hun mening, klachten en tips.⁸ De resultaten hiervan staan beschreven in hoofdstuk 3.2.2. Ten tweede hebben we via gebiedsregisseurs contact met de dorpsraden over lokale problemen, ergernissen, etc. Dit behandelen we per afzonderlijke zaak, omdat het af en toe voorkomt en er geen algemene lijn is te herkennen. Tot slot, hebben we de binnengekomen klachten en meldingen geanalyseerd. De meeste klachten gaan over snelheidsoverlast. Voor de omgang met snelheidsklachten is een procedure opgesteld. Ook voor andere terugkerende klachten en meldingen zijn er procedures gemaakt. Alle procedures voor veel voorkomende meldingen en klachten staan in hoofdstuk 4.4 'De inwoner centraal' beschreven en toegelicht.

2.7. Speerpunten en uitvoeringsprogramma

Op basis van de beleidskaders en de inbreng van inwoners zijn speerpunten bepaald waar de gemeente de komende jaren (extra) op in wil zetten. Om deze punten te realiseren is er een uitvoeringsprogramma opgesteld (zie hoofdstuk vier). Vanwege de beperkte financiële middelen is het een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en wordt zoveel mogelijk geprobeerd werk met werk te maken en aan te sluiten bij bestaande onderhoudsprogramma's. Tevens worden de mogelijkheden voor subsidies daarbij onderzocht. Hieronder volgen beknopt de speerpunten en het uitvoeringsprogramma.

2.7.1. Veilig fietsen

Fietsers zijn onze eerste prioriteit. Fietsers zijn een kwetsbare groep die vaker het slachtoffer zijn bij verkeersongelukken en dus extra bescherming verdienen. Een veilige fietsinfrastructuur is onze hoogste prioriteit, omdat dit relatief de grootste vermindering in het aantal slachtoffers brengt.⁹ Tegelijk verhoogt een goede fietsinfrastructuur de toeristische aantrekkingskracht van Westerwolde.

- Voor de fietspaden passen we onze kwaliteitseisen zoveel mogelijk toe. In het kort; een obstakelvrije, ruime en stroeve fietsinfrastructuur
 - o Stap voor stap verwijderen we paaltjes, obstakels, richels en randjes
 - o We brengen stap voor stap kantmarkering bij onze fietspaden aan. Als eerste zijn de verplichte fietspaden aan de beurt. Dit doen we volgens de CROW-richtlijnen
 - o Waar fietspaden kruisen met andere fietspaden of wegen zetten we in op eenrichtingsfietspaden
 - o Op 50km/uur-wegen scheiden we waar mogelijk het gemotoriseerd verkeer van de fietsers

2.7.2. Risico's herkennen, verwijderen of verminderen

Het landelijk beleid is gericht op voorkomen in plaats van genezen. Dit wordt risicogestuurd werken genoemd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). We willen risico's herkennen, verwijderen of verminderen.

- Bij nieuwe wegen en aanpassingen nemen we veiligheid direct mee

7) <https://westerwolde.groningen.nl/over-westerwolde/westerwolde-cittaslow>

8) De manier waarop de bewoners en gebruikers van de fysieke omgeving zijn betrokken staat uitgebreid beschreven in het onderdeel participatie van de Omgevingsvisie. Dit is als bijlage in hoofdstuk 6.6 opgenomen.

9) Zie hoofdstuk 4.1

- Zover mogelijk worden gevaarlijke situaties fysiek onmogelijk gemaakt, zodat mensen niet met deze situaties in aanraking komen.
- We passen de CROW-normen en Duurzaam Veilig zoveel mogelijk toe
- De wegen op de Viastat top 14 (zie hieronder) hebben prioriteit

VerkeersOngevallenConcentraties: VOC Top 10

In deze tabel staan de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC) van locaties met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de nauwkeurige locatie bekend is in 2015 - 2018. De positie in de lijst wordt bepaald door ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 2 keer en met doden 3 keer te tellen. De tabel combineert de top 10 van gemeentelijke wegen met de top 3 van de overige wegbeheerders, mits deze top 3 qua aantal ongevallen binnen de top 10 van gemeentelijke wegen valt.

VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
			enkel schade	gewonden	doden
1 Westerstraat	Westerwolde	Gemeente	2	4	0
2 Ter Apelervenen	Westerwolde	Gemeente	5	2	0
3 Hoofdstraat, Kapelweg	Westerwolde	Gemeente	1	1	1
4 Munnekemoer Oost	Westerwolde	Gemeente	2	2	0
5 N366 29.0 L	Westerwolde	Provincie	4	1	0
6 N368 15.2, Wensenkampsweg	Westerwolde	Gemeente, Provincie	4	1	0
7 N976 17.1	Westerwolde	Provincie	1	2	0
8 BRUG HOOFDK 75 73, Hoofdstraat, Marktstraat	Westerwolde	Gemeente	3	1	0
9 Wedderstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
10 Hoofdstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
11 Oudeschanskerweg	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
12 Oudeschanskerweg	Bellingwedde, Westerwolde	Gemeente	2	1	0
13 Hoofdweg	Westerwolde	Gemeente	4	0	0
14 Nederveen Cappelstraat	Westerwolde	Gemeente	4	0	0

© 2019 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2015 - 2018)

- We zetten in op vergevingsgezinde infrastructuur. Als er toch iets mis gaat zijn de gevolgen dan minder groot.
- We maken gevaarlijke situaties en vervoerswijzen onaantrekkelijk en keuzes voor veilige situaties en vervoerswijzen aantrekkelijk.
- 16 tot en met 24 jarigen zijn samen met fietsers onze eerste prioriteit. 16-24 jarigen zijn meer dan drie keer vaker verkeersslachtoffer dan onze gemiddelde inwoner.
- We blijven verkeersonderwijs actief aanbieden via het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB)
- Een aanrijtijd van ambulances van 15 minuten of minder is en blijft het doel
- We zijn terughoudend met technieken waarvan de effectiviteit (nog) niet is bewezen. Tegelijkertijd volgen we nationaal en internationaal de ontwikkelingen.

2.7.3. Gelijke verkeersregels, zo min mogelijk verkeersborden en -tekens

We maken de verkeersregels gelijk binnen de gemeente, zo verhogen we het overzicht en de veiligheid. We gaan spaarzaam om met verkeersborden, zo bevorderen we het groene karakter van de gemeente Westerwolde en de verkeersveiligheid.

- Stap voor stap maken we de voorrangsregels in alle dorpen gelijk
 - De kruispunten worden gelijkwaardig
Bij gelijkwaardige kruispunten rijdt het verkeer over het algemeen langzamer. Een lagere snelheid is een lager risico op ongelukken.¹⁰
- We plaatsen zo min mogelijk verkeersborden en tekens
- 50/80 waar het kan, 30/60 waar het moet

10) Uitzondering hierop zijn de wegen met fietspaden er vlak langs. De fietser heeft volgens de verkeersregels hier voorrang op afslaanende automobilisten. Om verwarring te voorkomen en op advies van de politie passen we op deze wegen wel voorrangskruisings en voorrangswegen toe.

- Voor het plaatsen van een zebra zijn er heldere voorwaarden
- We stellen vast hoe we omgaan met onze komgrenzen zodat er een uniform beeld binnen de gemeente ontstaat
- Alle basisscholen hebben Julie-paaltjes



11

2.7.4. De inwoner centraal

De inwoner is de gebruiker en staat centraal. Bij vragen en klachten denken we mee over de mogelijkheden en geven we duidelijkheid.

- Het openbaar vervoer is en blijft een prioriteit.
- Erkende dorpsbelangen mogen in overleg met de gemeente zelf een smiley aanschaffen en op hangen. (Een smiley geeft de snelheid van het aankomende verkeer weer en met een blijde of droevige smiley of het verkeer wel of niet te hard rijdt.¹²)
- Er is een heldere procedure hoe we omgaan met meldingen over snelheidsoverlast (zie hoofdstuk 4.4.2)
- Als de inwoner een verkeersspiegel wil dan mag dat voor eigen rekening.
- Een aanvraag voor een gele streep kan alleen worden toegekend als 1) de aanvrager een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder heeft en 2) een eigen inrit.
- Er wordt geen betaald parkeren binnen de gemeente ingevoerd. Zie hoofdstuk 4.4.5 voor een toelichting.
- In de verkeerscommissie is er regelmatig overleg met de politie.
- Inwoners zonder eigen inrit en een elektrische auto kunnen een laadpaal gratis aanvragen via <https://openbaarladen.nl/groningen/openbare-laadpaal-aanvragen>. Dit valt onder de provinciale concessie '1000 laadpalen'¹³. Er zijn geen kosten voor de gemeente voor aanleg of onderhoud van de laadpalen. De gemeente moet voor plaatsing wel een verkeersbesluit nemen waarop bezwaar gemaakt kan worden.

3. Beleidskaders

Ons verkeersbeleid staat niet op zichzelf. Onze infrastructuur is verbonden met de rest van Nederland. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bepaalt het beleidskader voor Nederland. Dit kader vertaalt de provincie naar provinciaal niveau. En wij vertalen het uiteindelijk voor onze gemeente. Per niveau (landelijk, provincie en gemeente) is beschreven wat de belangrijkste beleidspunten en invloeden zijn voor Westerwolde.

11) Julie-paaltjes

12) Zie hoofdstuk 6.14 voor een voorbeeld smiley

13) <https://www.provinciegroningen.nl/actueel/nieuwsartikel/provincies-en-gemeenten-in-groningen-en-drenthe-bestellen-1000-laadpalen/>

3.1 Landelijk beleid

Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) 2030:

De verkeersveiligheid in Nederland krijgt vanuit de centrale overheid een nieuwe impuls. Want de daling van het aantal verkeersdoden stagneert, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Achter deze statistieken gaat veel menselijk leed schuil. Niet alleen van mensen die zelf slachtoffer werden, maar ook van mensen van wie hun naaste slachtoffer werd van een ongeval.

Het uitgangspunt van het SPV 2030 is dat iedereen veilig op zijn of haar bestemming moet kunnen komen. Deze intentie laat zich kernachtig samenvatten: nul slachtoffers.

Het SPV 2030 bevat een nieuwe visie op de aanpak van verkeersveiligheid, die in de volgende kernelementen kan worden samengevat:

- *Risicogestuurde aanpak:* Proactief beleid heeft als doel meer actie te ondernemen waar het relatief gevaarlijk is: daar waar risico's hoog zijn. Dit beleid gaat uit van de gedachte dat waar zich een hoog of verhoogd risico voordoet vroeg of laat uiteindelijk meer slachtoffers zullen vallen. In kaart wordt gebracht waar zich de belangrijkste risico's voordoen op de verschillende wegtypes. Dat kunnen risico's zijn die de infrastructuur betreffen, maar ook risico's die liggen aan het gedrag van verkeersdeelnemers. Op basis hiervan wordt door de betrokken partijen bepaald wat de meest effectieve maatregelen zijn.
- *Verkeersveiligheid goed inpassen:* Het moet vanzelfsprekend worden dat verkeersveiligheid onderdeel is van planvorming op het gebied van mobiliteit, zorg en welzijn, ruimtelijke ordening en stedelijke inrichting. Denk bijvoorbeeld aan de nieuwe Omgevingswet.
- *Meer regie en structuur:* Het beleid uit het verleden is succesvol geweest, maar sinds het vorige Strategisch plan heeft die verbetering niet voldoende doorgezet. Er is nu een kader voor het beleid dat zich vertaalt in het Landelijk actieplan en in regionale uitvoeringsplannen. Door gericht de belangrijkste risico's aan te pakken worden de meest effectieve maatregelen genomen. Zowel maatschappelijke initiatieven als ontwikkelingen op Europees niveau sluiten hierbij aan.

3.2. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk verkeersbeleid volgt het landelijk verkeersbeleid. Daarnaast zijn de volgende gemeentelijke beleidsstukken en ontwikkelingen van grote en gelijkwaardige invloed. In het kort is hieronder de betekenis van de beleidsstukken en ontwikkelingen binnen Westerwolde voor het verkeer beschreven.

3.2.1 Het herindelingsontwerp Westerwolde

Het herindelingsontwerp voor de gemeente Westerwolde benadrukt het belang van het behoud van een goede infrastructuur. De goede infrastructuur vormt een belangrijk element en biedt kansen in de toekomstige afweging van (internationaal georiënteerde) ondernemingen om tot bedrijfsvestiging te komen in de nieuwe gemeente Westerwolde.¹⁴

3.2.2 Omgevingsvisie

Westerwolde biedt ruimte aan dynamiek en rust. Het biedt partijen de mogelijkheid zich aan te sluiten bij een sterk en innovatief landbouw en voedselindustriecluster, te ondernemen in een aantrekkelijk en actief ondernemersklimaat en aan te haken bij een sterk (inter)nationaal infrastructureel netwerk in Noordwest-Europa. We zoeken daarin nadrukkelijk de verbinding en samenwerking met onze buurgemeenten, -provincies en de rest van Nederland, maar vooral ook onze burens in het Nedersaksische deel van Duitsland.

Bewoners bieden we een afwisselende omgeving met rust en ruimte in het buitengebied en dynamiek in de leefbare en vitale kernen. We koesteren ons kleinschalige landschap en onze rijke cultuurhistorie als basis van onze identiteit.

Het perspectief van Westerwolde is versterking en groei. Westerwolde is trots, wil zich verankeren in netwerken en wil zich als onontdekte parel laten zien. Daartoe verwelkomen we mensen uit binnen- en buitenland om de schoonheid en de ruimte die we te bieden hebben gedurende een korter of langer verblijf te ervaren.

Leefbare en vitale kernen

In een kleinschalige plattelandsgemeente als Westerwolde zijn leefbaarheid en vitale kernen van essentieel belang. De basis voor leefbaarheid vormt de combinatie van een veilige leefomgeving, een floreerende economie en goede werkgelegenheid. De leefbaarheid benaderen we verder vanuit het gedachtengoed van positieve gezondheid van Huber en meer specifiek de ruimtelijke vertaling die daarvan is gemaakt door Steensma (2018).¹⁵

¹⁴) Herindelingsontwerp Westerwolde 2014, p.13

¹⁵) Zie de Omgevingsvisie Westerwolde, p.13

Leefbaarheid wordt daarin bepaald door een samenspel van verschillende factoren:

1. Fysiek gezond zijn: fitheid en gezondheid, sportvoorzieningen en -verenigingen, goede gezondheidscentra.
2. Lekker in je vel zitten en prettig wonen: goed voelen, *prettige passende woonruimte in prettige buurt*.
3. Je kunnen ontplooiën: *bereikbare scholen*, persoonlijke ontwikkeling in kennis en vaardigheden, diversiteit in personen en culturen.
4. *Kwaliteit van de leefomgeving*: Groen, water, natuur, maar ook cultuurhistorie, monumenten, architectuur etc.
5. Mee kunnen doen: *laagdrempelige en toegankelijke ontmoetingsplekken, voldoende laagdrempelige en toegankelijke activiteiten in de buurt*.
6. Praktisch dagelijks functioneren: *mobiliteit* en digitale en *fysieke bereikbaarheid, goede infrastructuur voor ondernemers*, dagbesteding, werk hebben.

Ontwikkelingen infrastructuur

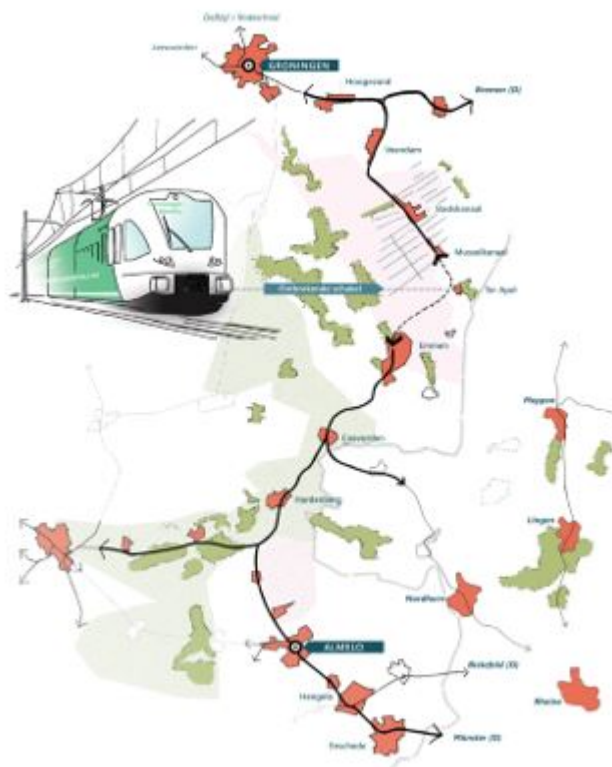
Westerwolde zet in op versterking van de hoofdstructuur van rijks- en provinciale wegen rondom Westerwolde. Doorgaand vrachtverkeer willen we vermijden. Concreet betekent dit insteken op verdubbeling van de lijn 408 (Dld) en de N366 aan de zuid- en westzijde van het wegennetwerk. Dit in combinatie met de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn. Daarmee is Westerwolde vanuit de randen goed bereikbaar.

We willen een basisinfrastructuur die veilig is en waarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn voor het onderhoud.

Het bruggenbestand van de gemeente is onderdeel van het wegennetwerk. We weten nog niet of instandhouding voor alle bruggen haalbaar is. En als het tot uitfasering komt is het effect op reisafstanden, reistijden en de aanrijtijden van hulpdiensten nog niet duidelijk. Het is een grote investering om dit voor alle bruggen te laten onderzoeken. Als er een concreet voorstel ligt dan wordt het effect op de reisafstanden, reistijden en de aanrijtijden van hulpdiensten onderzocht.

3.2.3 Nedersaksenlijn

Belangrijke ontwikkeling zijn de kansen die zich aandienen rond de Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is een treinverbinding van Almelo, Hardenberg, Emmen via Ter Apel en Stadskanaal naar Groningen. Delen zijn al te gebruiken. Andere delen moeten worden geëlektrificeerd, gerenoveerd en/of nieuw worden aangelegd. Deze lijn is meer dan een verbinding met Groningen of Emmen. Het betekent aansluiting van (het economisch hart van) Westerwolde op een vervoernetwerk dat snelle verbindingen mogelijk maakt met Duitsland en de rest van Nederland. Met name de verbinding met de steden dichtbij biedt jongeren de mogelijkheid het hoger onderwijs daar te volgen en toch in de gemeente of regio te wonen. Hiermee is er een grotere kans om deze jongeren voor het gebied te behouden. Dit is op haar beurt weer essentieel voor het behouden en aantrekken van bedrijven naar Westerwolde.



Bedrijven die voor productie afhankelijk zijn van aanvoer van grondstoffen en productiematerialen en afvoer van eindfabrikaten krijgen met de mogelijke komst van de Nedersaksenlijn een uitstekende positie op het spoornetwerk. Het biedt ze nieuwe kansen voor afzet van producten en betere mogelijkheden voor aanvoer van (bulk)goederen.

De komst van de Nedersaksenlijn wordt stevig op de kaart gezet door de ondernemers van Ter Apel en een netwerk van grote bedrijven in de regio. De gemeente steunt hun hierin door te helpen bij de organisatie van ontmoetingen van stakeholders. Mogelijkheden om financieel bij te dragen in de realisatie van de lijn zijn beperkt. Als in 2025 de trein doorrijdt naar Stadskanaal dan willen we dat er ook een sneltrein komt zodat de reistijd van Ter Apel naar Groningen zo kort mogelijk wordt. En een goede aansluiting en overstap van de trein op het overige openbaar vervoer is belangrijk.

3.2.4 Mobiliteit

Mobiliteit is niet alleen beperkt tot de infrastructuur. Het gaat ook om hoe de infrastructuur wordt gebruikt. Westerwolde heeft binnen de provincie de grootste autodichtheid. Toch hebben ook veel mensen niet de beschikking over een auto. Zij zijn afhankelijk van andere mogelijkheden. Naast de fiets is dit vaak een combinatie van openbaar vervoer, de buurtbus, ANWB Automaatje Westerwolde en taxi's.

Het is en blijft lastig om echt in de haarvaten van de gemeente te komen met het openbaar vervoer. Daarom zet de gemeente zich in voor het inzetbaar krijgen en houden van openbare vormen van vervoer. Zodat iedere inwoner de mogelijkheid heeft en houdt om dagelijks daar te komen waar hij/zij wil zijn.¹⁶

3.2.5 Cittaslow

Op 19 juni 2014 hebben de burgemeesters van de voormalige gemeenten Bellingwedde en Vlagtwedde het internationale keurmerk Cittaslow ontvangen. 'Cittaslow is het internationale keurmerk voor gemeenten die op het gebied van *leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie* en behoud van identiteit tot de top behoren.'¹⁷ Met ons verkeersbeleid kunnen we de leefomgeving, het landschap, het milieu en de infrastructuur ondersteunen.

¹⁶)Zie voor meer informatie de Omgevingsvisie paragraaf 3.3.6

¹⁷)<https://westerwolde.groningen.nl/over-westerwolde/westerwolde-cittaslow>

Daarnaast is het bewaken en bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor het verkrijgen en behouden van het Cittaslow-keurmerk. Verkeer speelt hierin een belangrijke rol. Klachten en irritaties over verkeer (te snel rijden, sluipverkeer, verkeersonveilige situaties en toegankelijkheid) kunnen de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. De verkeerssituaties kunnen daarmee onderdeel zijn van een afname van de kwaliteit van de leefomgeving. En tegelijkertijd ook onderdeel van de oplossing door juist verkeersbeleid en -maatregelen.

3.2.6 Vergrijzing/ontgroening

In Nederland is sprake van vergrijzing en Groningen vergrijst sneller dan gemiddeld. Deze vergrijzing zal ook in het verkeer merkbaar zijn. Als gevolg van de vergrijzing stijgt het aandeel ouderen in het verkeer. Steeds meer ouderen zijn in het bezit van een rijbewijs. En steeds meer ouderen fietsen (elektrisch). De verwachting is dat toekomstige ouderen nog mobieler zullen zijn dan de huidige generatie ouderen.

3.2.7 Krimp

In Westerwolde is sprake van krimp. Dit is ook van invloed op het verkeer en vervoer binnen de gemeente. Krimp kan gevolgen hebben voor verkeersstromen, gebruik en aanbod van openbaar vervoer, gebruik van andere vervoermiddelen etc. Krimp zal naar verwachting niet leiden tot een afname van de mobiliteit, maar naar wijzigingen in de manier waarop de bevolking reist.

De gemeente kan met verkeersbeleid beperkte invloed uitoefenen op deze trend. Wel houden we aandacht voor blijvende bereikbaarheid. Daarvoor zijn en blijven we in gesprek met het OV-bureau. En ANWB Automaatje Westerwolde blijft actief binnen de gemeente Westerwolde.

4. Speerpunten en uitvoeringsprogramma

Op basis van de beleidskaders en de inbreng van inwoners is de hoofddoelstelling bepaald.

De hoofddoelstelling van dit GVVP is:

Duurzame verbetering van de verkeersveiligheid zonder een verslechtering van de toeristische aantrekkingskracht en het groene karakter van de gemeente Westerwolde.

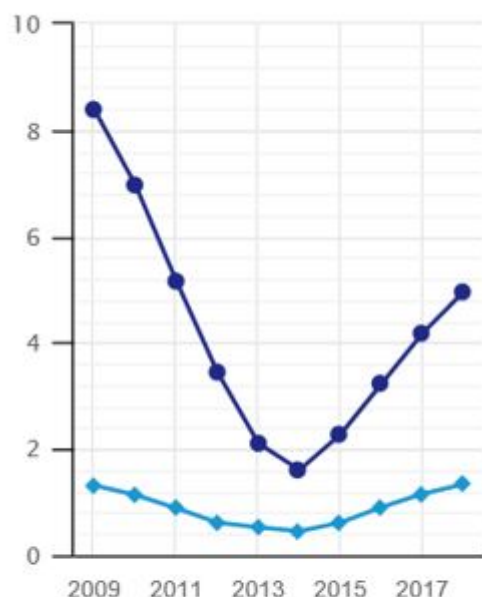
Maximaal 11 verkeersslachtoffers per jaar en geen verkeersdoden in 2030.

We hebben de investeringen voor verkeersveiligheid voor de gemeente Westerwolde geraamd op 22 miljoen euro voor de periode 2020-2050, dus ruim zeven ton per jaar.¹⁸ Hoewel dit fors lijkt zijn deze investeringen beduidend lager dan de jaarlijks terugkerende maatschappelijke kosten van verkeersongevallen van rond de 10 miljoen euro per jaar halverwege 2017. En er zijn ruime mogelijkheden voor cofinanciering, waardoor de kosten voor de gemeente vaak gehalveerd kunnen worden. Nationaal en internationaal onderzoek toont keer op keer dat investeringen in verkeersveiligheid tot de meest renderende van de overheid kunnen behoren.¹⁹ De meest conservatieve schatting is dat iedere euro voor verkeersveiligheid drie euro (!) oplevert voor de maatschappij. Op dit moment is er praktisch geen budget voor investeringen in verkeersveiligheid in Westerwolde. De enige mogelijkheden zijn om zoveel mogelijk 'mee te liften' op het normale onderhoud in combinatie met cofinanciering.

¹⁸) Dit is op basis van de landelijke raming van 15 miljard euro aan investeringen over de periode 2020 – 2050. Zie <https://www.swov.nl/publicatie/verkeersveiligheidsverkenning-2030>

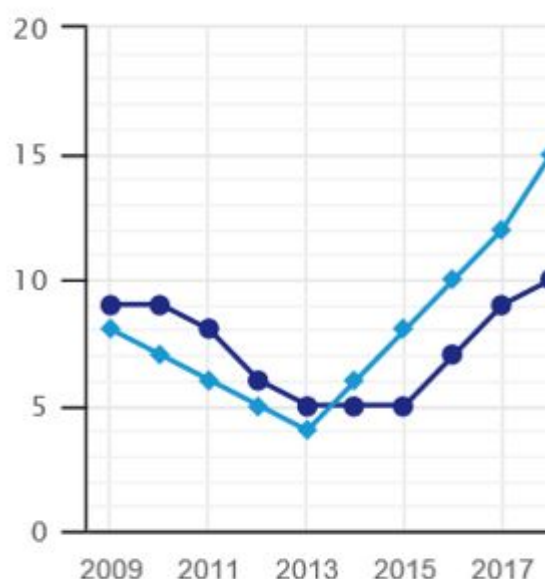
¹⁹) Verkeersveiligheidsverkenning 2030; Slachtofferprognoses en beschouwing SPV, p. 2

Ongevallen en slachtoffers per 1000 inwoners Westerwolde



● Geregisteerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde
 ◆ Geregisteerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde

Maatschappelijke kosten in miljoenen euro's - o.b.v. vijfjarig gemiddelde



● Westerwolde
 ◆ Deelnemende gemeenten

Om ons doel te behalen hebben we speerpunten bepaald waar de gemeente de komende jaren (extra) op in wil zetten;

1. veilig fietsen
2. risico's herkennen, verwijderen of verminderen
3. gelijke verkeersregels, zo min mogelijk verkeersborden en -tekens
4. de inwoner centraal

Door in te zetten op veilig fietsen, risico's herkennen, verwijderen of verminderen, gelijke verkeersregels en de inwoner centraal voldoen we aan landelijke, provinciale en onze gemeentelijke ambities. In dit hoofdstuk staat per speerpunt eerst kort het uitvoeringsprogramma en daarna onze toelichting waarom dit punt belangrijk is om onze ambitie om te zetten in resultaten.

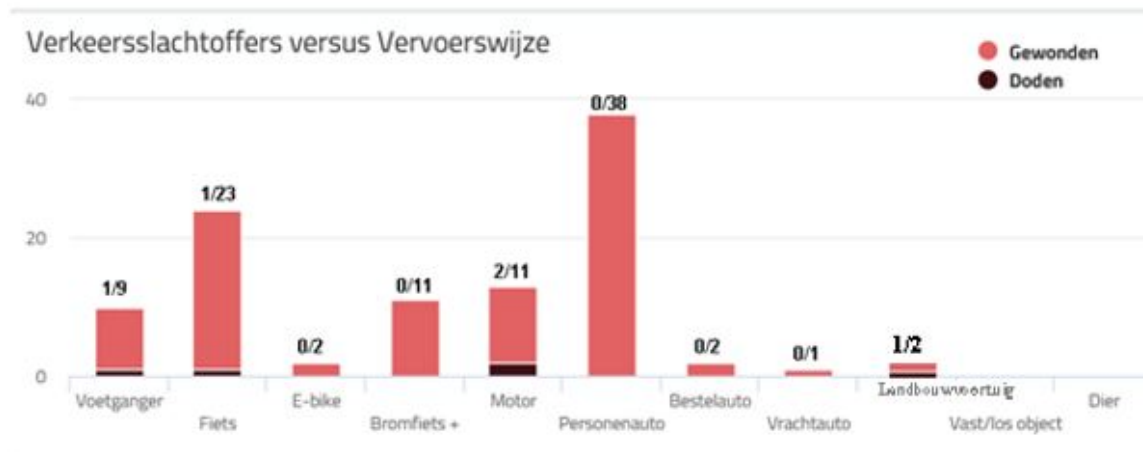
4.1. Veilig fietsen

Uitvoeringsprogramma in het kort

- Voor de fietspaden passen we onze kwaliteitseisen zoveel mogelijk toe; een obstakelvrije, ruime en stroeve fietsinfrastructuur (zie bijlage 6.2)
 - o Stap voor stap verwijderen we paaltjes, obstakels, richels en randjes
 - o We brengen stap voor stap kantmarkering bij onze fietspaden aan. Als eerste zijn de verplichte fietspaden aan de beurt
 - o Waar fietspaden kruisen met andere fietspaden of wegen zetten we in op eenrichtingsfietspaden
 - o Op 50 km/uur-wegen scheiden we waar mogelijk het gemotoriseerd verkeer van de fietsers

4.1.1 Toelichting veilig fietsen

Fietsers zijn onze eerste prioriteit. Fietsers zijn een kwetsbare groep die vaker het slachtoffer zijn bij verkeersongelukken en dus extra bescherming nodig hebben. De hoogste prioriteit is een veilige fietsinfrastructuur, omdat de grootste vermindering in aantal gewonden en doden hier gehaald kan worden. Tegelijk verhoogt een goede fietsinfrastructuur de toeristische aantrekkingskracht van Westerwolde.



Meer dan de helft van alle gewonden zit in de auto of op de fiets. Op het eerste gezicht lijkt de auto het meest kwetsbaar. Dit is een vertekend beeld zoals blijkt uit de volgende cijfers:

Omschrijving	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
☐ Bestelauto	42	38	2	2	0
☐ Bromfiets +	24	25	11	11	0
☐ Dier	10	0	0	0	0
☐ E-bike	4	4	2	2	0
☐ Fiets	48	45	24	23	1
☐ Motor	19	19	13	11	2
☐ Overige	57	31	14	13	1
☐ Personenauto	384	369	38	38	0
☐ Vast/los object	120	0	0	0	0
☐ Voetganger	15	15	10	9	1
☐ Vrachtauto	13	11	1	1	0
☒ Selectie totalen	736	557	115	110	5
☐ Totaal	736	557	115	110	5

Bovenstaande cijfers laten alle geregistreerde ongevallen per categorie zien binnen de gemeente tussen 2014-2019. Er is te zien dat in bijna de helft van alle ongevallen met fietsers de fietser gewond raakt. De automobilist raakt in 10% van de ongevallen met personenauto's gewond.

Met andere woorden, ieder ongeval dat voorkomen kan worden waarbij een fietser is betrokken heeft het 50% kans om ook een gewonde te voorkomen. Voor ieder ongeval met een personenauto is diezelfde kans om een gewonde te voorkomen 10%. Dus grof gezegd moet er om één gewonde te voorkomen er twee fietsongelukken worden voorkomen of tien auto-ongelukken.

Hier komt nog eens bovenop dat 'enkelvoudige fietsongevallen slecht/nauwelijks worden geregistreerd'²⁰. Dus het werkelijke aantal gewonde fietsers ligt waarschijnlijk hoger. De verwachting voor 2030 is dat 62% van de ernstig verkeersgewonden fietser is.²¹ Fietzers vormen duidelijk een relatief kwetsbare

20) Bron Royal Haskoning DHV

21) Weijermars, W.A.M., Schagen, I.N.L.G. van, Aarts, L.T., Petegem, J.W.H. van, et al. (2019). Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030? Mogelijkheden voor reductie in aantallen verkeersslachtoffers. SWOV, Den Haag.

groep die extra bescherming nodig heeft. Beschermen we de fietser beter dan neemt de kans op ongevallen het meest af. Investeren in fietsveiligheid heeft dus de voorkeur. En dan met name in de leeftijdscategorie 16 tot en met 24. Hierover gaan we in gesprek met het VVB²² om gericht in te kunnen grijpen.

Tot slot geeft een veilige fietsinfrastructuur de hoogste verwachte vermindering in verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Dit komt doordat ongeveer de helft van alle fietsongevallen mede wordt veroorzaakt door één of meer infrastructurele factoren.²³

Tabel 3:
Indicatie van de effecten van een maximaal veilige infrastructuur in 2030 voor een aantal wegtypen (een derde van wat daarmee maximaal bespaard kan worden in 2050).

Maatregel	Indicatie reductie aantal slachtoffers in 2030	
	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden (MAIS2+)
Veilig inrichten 30km/uur-zones	< 10	100 – 300
Veilig inrichten 60km/uur-zones	< 10	< 100
Maatregelen op 80km/uur-N-wegen	10 – 15	100 – 200
Veilige bermen langs autosnelwegen	< 10	< 100
Veilige fietsinfrastructuur	25 – 35	5.900 – 6.600
Totaal	40 – 60	6.200 – 7.200

Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030? Mogelijkheden voor reductie in aantallen verkeersslachtoffers, Weijermars, W.A.M., SWOV, 2018, p. 13

Daarom is een veilige fietsinfrastructuur onze hoogste prioriteit. Dit brengt relatief de grootste vermindering in het aantal slachtoffers voor de meest kwetsbare groep binnen de gemeente Westerwolde, namelijk de fietsers²⁴.

4.1.2 Kwaliteitsnormen fietsnetwerk

Voor ons fietsnetwerk zijn op ons verzoek een aantal kwaliteitsnormen geformuleerd. Bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden willen we zoveel mogelijk deze kwaliteitsnormen invoeren. Het huidige en aanbevolen fietsnetwerk staat in hoofdstuk 5.3 en 5.4.

22) <https://www.verkeerswijzergroningen.nl/hoe-werkt-het-vvb-groningen>

23) SWOV (2017). Fietsters. SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag

24) Hoofdstuk 4.2.2 laat zien dat de 16-24 jarige fietsers de meest kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de gemeente Westerwolde zijn.

	Hoofdfietsnetwerk	Secundair/recreatief fietsnetwerk
Type fietsvoorziening bij gebiedsonsluitingsweg binnen de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fietssuggestiestrook	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fiets(suggestie)strook
Type fietsvoorziening bij gebiedsonsluitingsweg buiten de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fiets(suggestie)strook
Type fietsvoorziening bij erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening	fietsers op de rijbaan
Breedte vrijliggend fietspad bij één richting bereden	minimaal 2,5 meter	minimaal 2,0 meter
Breedte vrijliggend fietspad bij twee richtingen bereden	minimaal 2,5 meter	minimaal 2,0 meter
Breedte fietsstroken	minimaal: 1,7 meter	minimaal: 1,7 meter
Breedte fietsuggestiestroken	bij voorkeur: 1,7 meter minimaal: 1,5 meter	bij voorkeur: 1,7 meter minimaal: 1,5 meter
Verharding	gesloten	gesloten of open
Openbare verlichting	bij kruispunten en discontinuïteiten	bij kruispunten
Voorrang fietsverkeer bij kruising met wegen voor gemotoriseerd verkeer	ja, mits veilig vorm te geven	nee

Kwaliteitseisen fietsnetwerk Westerwolde

4.1.3 Aanbrengen kantmarkering fietspaden

We brengen stukje bij beetje kantmarkering aan bij onze fietspaden. Eerst ons hoofdfietsnetwerk en vervolgens ons secundair/recreatief fietsnetwerk.

In vergelijking met de hoofdrijbaan zijn fietspaden minder goed zichtbaar, onder andere door het ontbreken van kantmarkering. Doordat de meeste fietspaden niet rechttoe rechtaan zijn leidt dit tot meer enkelvoudige ongevallen in de berm, vooral in het donker. Daarom willen we op onze fietspaden kantmarkering aanbrengen. Het liefst met retro-reflecterende markering die de fietser kan voelen tijdens het fietsen.²⁵

Binnen de bebouwde kom willen we eerst in de buitenzijde van bochten fietsmarkering aanbrengen. Buiten de bebouwde kom houden we de volgende prioritering aan:

- Plotselinge tracéwijzigingen en bochten
- Hellingen
- Relatief hoge intensiteiten

²⁵https://www.kennisnetwerkspv.nl/getattachment/Kennis/Snel-van-start-met-effectieve-maatregelen/3752_SPV_factsheet_snel_van_start_WEB.pdf.aspx

- Fietspaden zonder verlichting
- Fietspaden met relatief hoge ongevallencijfers²⁶
- Een bosrijke omgeving
- Bij relatief onveilige bermen door obstakels en/of hoogteverschil tussen fiets-/bromfietspad en berm
- Smalle fiets-/bromfietspaden

4.2. Risico's herkennen, verwijderen of verminderen

Uitvoeringsprogramma in het kort

- We maken gevaarlijke situaties en vervoerswijzen onaantrekkelijk en keuzes voor veilige situaties en vervoerswijzen aantrekkelijk (zie 4.2.1).
 - o Bij nieuwe wegen en aanpassingen nemen we veiligheid direct mee
 - Zover mogelijk worden gevaarlijke situaties fysiek onmogelijk gemaakt, zodat mensen niet met deze situaties in aanraking komen.
 - We passen de CROW-normen en Duurzaam Veilig zoveel mogelijk toe
 - o We zetten in op vergevingsgezinde infrastructuur. Als er toch iets mis gaat zijn de gevolgen dan minder groot.
- 16 tot en met 24 jarigen zijn samen met fietsers onze eerste prioriteit. 16-24 jarigen zijn meer dan drie keer vaker verkeersslachtoffer dan onze gemiddelde inwoner (zie 4.2.2).
- De wegen op de ViaStat top14 pakken we als eerste aan (zie 4.2.3).
- Een aanrijtijd van ambulances van 15 minuten of minder is en blijft het doel (zie 4.2.4).
- We zijn terughoudend met experimenten.
- We blijven verkeersonderwijs actief aanbieden via het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB).

4.2.1 Toelichting risico's herkennen, verwijderen of verminderen

We maken gevaarlijke situaties en vervoerswijzen onaantrekkelijk en maken keuzes voor veilige situaties en vervoerswijzen aantrekkelijk.

Het landelijk beleid is gericht op voorkomen in plaats van genezen. Dit wordt risicogestuurd werken genoemd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). We willen binnen de gemeente Westerwolde de risico's herkennen, verwijderen of verminderen.

De mens is naast kwetsbaar ook feilbaar: hij maakt fouten en is niet altijd gemotiveerd om zich veilig te gedragen of anderen de ruimte tot veilig handelen te geven. Menselijke eigenschappen blijken dan ook een belangrijke oorzaak bij het ontstaan van ongevallen. Daarom werd lang gedacht dat de oplossing lag in het 'aankpakken van de verkeersdeelnemer': door hem of haar beter te informeren, te trainen, regels te stellen en overtredingen te bestraffen.

De effecten hiervan blijken maar beperkt bij te dragen aan meer veiligheid. Geleidelijk kwam men erachter dat het ontwerp van het systeem juist belangrijk is bij het ontstaan of voorkomen van fouten en gevaarlijk gedrag. Niet de mens aanpassen aan het systeem, maar het systeem aanpassen aan wat mensen kunnen en willen. Dit is internationaal bekend als 'safety by design'²⁷.

Hiervoor is nodig dat:

1. de gemeente Westerwolde als wegbeheerder het *systeem*, dus de weg en de directe omgeving, stapsgewijs aanpast. Dus niet de gebruikers, maar het *systeem*, de weg en de directe omgeving²⁸, dient te veranderen²⁹.
2. Bij nieuwe wegen de veiligheid in de ontwerpfase wordt meegenomen. Tegelijk met kwaliteit, programma en kosten. Hiervoor hebben we een *menukaart* opgesteld met maatregelen, hun effectiviteit en kosten. Deze vindt u als aparte bijlage in hoofdstuk 6.1.

²⁶)Zie ook de ViaStat Top 14 in Hoofdstuk vijf 'Wij willen voorkomen in plaats van genezen'

²⁷)DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030, SWOV 2018, p.10

²⁸)ITF (2016). Zero road deaths and serious injuries; Leading a paradigm shift to a safe system. International Transport Forum/OECD Publishing, Paris.

²⁹)En een ander systeem produceert andere gebruikers.

4.2.2 16 tot en met 24 jarigen zijn onze eerste prioriteit

16 tot en met 24 jarigen zijn samen met fietsers onze eerste prioriteit. 16-24 jarigen zijn meer dan drie keer vaker verkeersslachtoffer dan het gemiddelde binnen de gemeente³⁰.

Onder- en oververtegenwoordiging naar leeftijdscategorie binnen de gemeente Westerwolde

Leeftijdscat.	Totaal	%totaal	%gewonden	%doden	Vertegenwoordiging.
0 t/m 11	2577	= 10.44%	1.81%	0%	17.34%
12 t/m 15	1074	= 4.35%	5.45%	0%	125.58%
16 t/m 17	577	= 2.34%	8.18%	20%	349.57%
18 t/m 24	1565	= 6.34%	19.09%	20%	301.10%
25 t/m 39	3269	= 13.24%	14.55%	40%	109.89%
40 t/m 49	2998	= 12.14%	10%	0%	82.37%
50 t/m 59	4150	= 16.81%	11.81%	0%	70.26%
60 t/m 69	4034	= 16.34%	9.09%	0%	55.63%
70 +	4445	= 18.00%	20%	20%	111.11%

Totaal inwoners op 01-01-2018: 24.689

Totaal gewonden 2014-2018 gemeentelijke wegen: 110

Totaal doden 2014-2018 gemeentelijke wegen: 5

Geen enkele andere leeftijdsgroep komt in de buurt van de 16 tot en met 24 jarigen. Als deze groep even vaak als het gemiddelde gewond zou raken dan betekent dat een algemene daling van 18%. Dus vier gewonden minder per jaar.

Samen met het VVB³¹ onderzoeken we hoe er meer én meer gerichte educatie voor deze groep aangeboden kan worden. Als er budget beschikbaar is gaan we infrastructuur aanpassen. Dit doen we op basis van ongevallenstatistieken uit BRON³² en risicoanalyses van veelgebruikte routes. Daarnaast gaan we samen met het VVB en de scholen onderzoeken waar en hoe we kunnen ingrijpen.

4.2.3 De ViaStat top 14 pakken we als eerste aan

We gebruiken de website ViaStat. Want zij combineren FloatingCarData (FCD)³³ met ongevallengegevens uit BRON³⁴ waarin alle verkeersongevallen die de politie en Rijkswaterstaat vastleggen staan. Dit betekent dat ViaStat verkeersintensiteit, snelheid en ongevallenstatistieken combineert. Op basis van deze cijfers is er een top 14 voor onze gemeente Westerwolde³⁵ gemaakt. Daarnaast kunnen we met ViaStat direct een betrouwbare indicatie krijgen van hoe hard er waar wordt gereden in de gemeente. Voor meer informatie over deze techniek zie bijlage 6.6.

30) Binnen de gemeente Westerwolde

31) Verkeer- en Vervoerberaad Groningen

32) Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland

33) Floating Car Data is de naam voor data uit GPS-posities van diverse apparaten zoals navigatiesystemen, mobiele telefoons en trackingsystemen.

34) Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/index.aspx>

35) De ViaStat top 14 is inclusief wegen die worden beheerd door de Provincie Groningen. Zie hoofdstuk 6.7

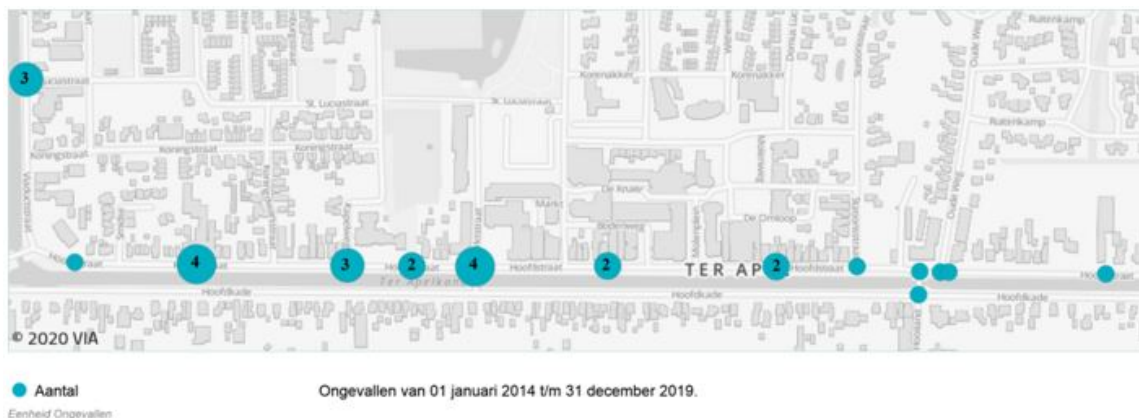
VerkeersOngevallenConcentraties: VOC Top 10

In deze tabel staan de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC) van locaties met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de nauwkeurige locatie bekend is in 2015 - 2018. De positie in de lijst wordt bepaald door ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 2 keer en met doden 3 keer te tellen. De tabel combineert de top 10 van gemeentelijke wegen met de top 3 van de overige wegbeheerders, mits deze top 3 qua aantal ongevallen binnen de top 10 van gemeentelijke wegen valt.

VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
			enkel schade	gewonden	doden
1 Westerstraat	Westerwolde	Gemeente	2	4	0
2 Ter Apelerven	Westerwolde	Gemeente	5	2	0
3 Hoofdstraat, Kapelweg	Westerwolde	Gemeente	1	1	1
4 Munnekemoer Oost	Westerwolde	Gemeente	2	2	0
5 N366 29.0 L	Westerwolde	Provincie	4	1	0
6 N368 15.2, Wensenkampsweg	Westerwolde	Gemeente, Provincie	4	1	0
7 N976 17.1	Westerwolde	Provincie	1	2	0
8 BRUG HOOFDKD 75 73, Hoofdstraat, Marktstraat	Westerwolde	Gemeente	3	1	0
9 Wedderstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
10 Hoofdstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
11 Oudeschanskerweg	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
12 Oudeschanskerweg	Bellingwedde, Westerwolde	Gemeente	2	1	0
13 Hoofdweg	Westerwolde	Gemeente	4	0	0
14 Nederveen Cappelstraat	Westerwolde	Gemeente	4	0	0

© 2019 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2015 - 2018)

Twee straten springen er in negatieve zin uit. De Westerstraat bovenaan de lijst en de Hoofdstraat in Ter Apel. In deze top 14 staan meerdere zijstraten van de Hoofdstraat in Ter Apel. De kaart hieronder laat zien waar het in het verleden is misggaan aan de Hoofdstraat.



Er zijn meerdere risico's aan de Hoofdstraat op te merken. Auto's en fietsers zijn op deze weg niet gescheiden. Er is een menging van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. En er wordt direct aan de weg geparkeerd. Hierdoor mengt het verkeer dat de parkeerplaatsen opgaat en verlaat zich met doorgaand verkeer.

4.2.4 Een aanrijtijd van ambulances van 15 minuten is en blijft het streven

Uit medisch onderzoek blijkt dat de snelheid van reageren met name de kans op overlijden kan verminderen. Zo zou de reductie van aanrijtijden van de ambulance van 25 naar 15 minuten het aantal doden met een derde terug kunnen dringen. In Nederland is daarom de norm dat 97% van de ambulanceritten binnen 15 minuten na de melding ter plaatste van het ongeval moet zijn en dat een slachtoffer binnen

30 minuten traumazorg moet kunnen krijgen.³⁶ Volgens onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en RTL Nieuws van eind 2016 liggen de aanrijtijden binnen de gemeente Westerwolde onder de 15 minuten, uitgezonderd een rand landelijk gebied aan de grens met Duitsland (zie kaart 5.5).³⁷ Tegelijkertijd heeft de gemeenteraad van Westerwolde unaniem met de motie Vreemd aan de orde van Gemeentebelangen³⁸ aangegeven dat de norm van 30 minuten voor het ontvangen van traumazorg door de sluiting van de afdeling spoedeisende hulp van het Refaja 's avonds en 's nachts zal worden overschreden als de ambulancepost te Vlagtwedde niet 24/7 open is. Minister Bruno Bruins voor medische zorg en sport heeft in juni 2019 aangegeven dat: "[Je] als patiënt moet kunnen rekenen op een ambulance als het nodig is, 24 uur per dag, 7 dagen in de week. Het werk van de ambulancemedewerker is vaak van levensbelang. Dat vraagt om zekerheid, kwaliteit en continue beschikbaarheid."³⁹ Dit zal een expliciete plek krijgen in de toekomstige wet ambulancezorg die in 2021 zal ingaan en in het voorjaar van 2020 zal worden gepresenteerd.⁴⁰ Concreet betekent dit volgens de tijdelijke wet ambulancezorg 'dat de RAV in 95% van de spoedgevallen binnen 15 minuten ter plaatse moet zijn.'⁴¹

De 15-minutennorm wordt in artikel 7 lid 1 van de Regeling Tijdelijke wet ambulancezorg (Twaz) benoemd en luidt: "De Regionale Ambulancevoorziening zorgt ervoor dat onder normale omstandigheden in ten minste 95% van de A1- meldingen een ambulance binnen 15 minuten na aanname van de melding ter plaatse is. De Regionale Ambulancevoorziening kan hier in overleg met de zorgverzekeraars in de regio gemotiveerd van afwijken."⁴²

De gemeente heeft op dit moment geen infrastructurele plannen die de aanrijtijden significant kunnen beïnvloeden. Als er in de toekomst zou worden besloten tot het opheffen van wegen en/of bruggen dan worden de aanrijtijden zorgvuldig onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zullen dan aan het college en met de gemeenteraad worden gedeeld.

4.3. Gelijke verkeersregels, zo min mogelijk verkeersborden borden en -tekens

Uitvoeringsprogramma in het kort

- Stap voor stap maken we de voorrangsregels in alle dorpen gelijk
 - o De kruispunten worden gelijkwaardig
- We plaatsen zo min mogelijk verkeersborden en tekens
- 50/80 waar het kan, 30/60 waar het moet
- Voor het plaatsen van een zebra zijn er heldere voorwaarden
- Alle basisscholen hebben Julie-paaltjes
- We stellen vast hoe we omgaan met onze komgrenzen nog verwijderen
- We stellen onze wegcategorisering vast

4.3.1 Toelichting gelijke verkeersregels, zo min mogelijk verkeersborden en -tekens

We maken de verkeersregels gelijk binnen de gemeente, zo verhogen we het overzicht en de veiligheid. We gaan spaarzaam om met verkeersborden, zo bevorderen we het groene karakter van de gemeente Westerwolde.

4.3.2 50/80 waar het kan, 30/60 waar het moet

De CROW adviseert om alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 60 km/uur te geven. We kijken af van het advies dat alle erftoegangswegen 60 km/uur horen te zijn. Omdat er weinig draagvlak is voor 60 km/uur-wegen en omdat de gemeente Westerwolde uitgestrekt is.

Toelichting

Veel wegen in het buitengebied van de gemeente Westerwolde hebben lange rechte stukken, relatief lage intensiteiten, weinig aanliggende bebouwing, relatief eentonig wegbeeld en relatief weinig fietsers. Daardoor is het moeilijk om over een langere reisduur de 60 km/uur af te dwingen. Er wordt relatief weinig gecontroleerd op snelheid (met uitzondering van de bekende gevaarlijke plekken). Daarbij komt

36) Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's), Dr. L.T. Aarts, SWOV, Den Haag, 2018. p. 34

37) NB. Met rondrijdende of voorwaardescheppende posten is geen rekening gehouden in het onderzoek van de RUG

38) <https://www.westerwolde.nl/file/3862/download>

39) <https://www.ambulancezorggroningen.nl/nieuws/minister-bruins-kiest-voor-kwaliteit-en-continuïteit-in-ambulancezorg>

40) Idem.

41) <https://www.ravu.nl/nieuws-cat/nieuwe-wet-ambulancezorg/>

42) <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/03/29/kamerbrief-over-stand-van-zaken-ambulancezorg-en-rol-in-acute-zorg>

dat de 60 km/uur-limiet niet in overeenstemming is met het huidige wegbeeld. Voor de weggebruiker is het belangrijk dat de snelheidslimiet helder en herkenbaar is. Voor de vereiste aanpassingen om het wegbeeld conform de 60 km/uur-limiet te maken zijn enorme investeringen nodig. Naast dit financiële bezwaar zijn er landschappelijke bezwaren en mogelijke hinder voor het landbouw- en busverkeer. Tot slot brengt dit extra druk op de aanrijtijden voor de hulpdiensten. Daarom wijken we af van het CROW-advies. Onder bepaalde voorwaarden onderzoeken we wel een 60 km-zone.

Dit is wanneer we een 60 km-zone gaan onderzoeken:

- Als er relatief veel ongevallen zijn gerelateerd aan snelheid.
Op dit moment zijn er geen gemeentelijke wegen die hier aan voldoen.
Om dit te bepalen gebruiken we de ViaStat Cross-snelhedenkaart aangevuld met een eigen meting. De ViaStat Cross-snelhedenkaart maakt gebruik van continue snelheidsmetingen en de ongeval-
lenregistratie van de afgelopen vijf jaar. Alle wegen met relatief veel ongevallen gerelateerd aan
snelheid zijn in beheer van de Provincie Groningen of er is al sprake van een 60 km-zone.
- Als de huidige V90⁴³ kleiner of gelijk is aan 67 km/u.
De V90 is de snelheid die 90% van het verkeer *maximaal* rijdt. Een V90 van 50 km/u betekent dus
dat 90% *niet* harder rijdt dan 50 km/u, maar tussen de één km/uur en 50 km/uur.
Een V90 van 67 km/u of minder laat zien dat het nieuwe snelheidsregime geloofwaardig is. Als
de V90 hoger ligt dan 67 km/uur dan herkent de overgrote meerderheid van de verkeersdeelnemers
de weg niet als een 60 km/uur weg. Dan moeten er eerst kostbare (infrastructurele) aanpassingen
worden gedaan om het algemene beeld aan te passen. Als dit aan de orde komt gaat er een
voorstel naar de raad.

4.3.3 Overal dezelfde voorrangsregels

*Stap voor stap, dorp voor dorp maken we de voorrangsregels gelijk. De kruispunten binnen de bebouwde
kom worden gelijkwaardig.*

Het verkeer wordt steeds meer divers. De variatie neemt vooral toe bij het verkeer dat maximaal 45 km/u
mag. Daarom kiezen wij voor een heldere verkeersstructuur door de hele gemeente gebaseerd op de-
zelfde (ontwerp)principes⁴⁴. Dit bevordert dat de massa, richting en snelheid van het verkeer zoveel
mogelijk hetzelfde wordt.

Daarom willen we de voorrang in de dorpen gelijk maken. Dit betekent dat kruispunten in principe ge-
lijkwaardig worden. Dit bekijken en beoordelen we per geval en kan worden gefinancierd uit het jaarlijks
budget voor verkeersborden. Hiervoor is een verkeersbesluit noodzakelijk waartegen bezwaar kan
worden gemaakt.

4.3.4 Zo min mogelijk verkeersborden en -tekens

Er is een sterke neiging om verkeersproblemen 'op te lossen' door middel van het plaatsen van ver-
keersborden. Dit heeft op veel plaatsen geleid tot een woud aan borden. Niet alleen verliezen verkeers-
tekens dan aan overtuigingskracht, maar ook is de informatie via de verkeersborden zo groot, dat zij
in veel gevallen niet meer wordt opgepakt. Het is dan veel beter om de infrastructuur aan te passen,
waardoor het gewenste verkeersgedrag feitelijk wordt bereikt. Vooral in verblijfsgebieden kunnen ver-
keersborden dan (volledig) achterwege worden gelaten.

Tot slot, vervuilen teveel borden het groene landschap. En ieder bord kost de gemeente jaarlijks geld
voor beheer en onderhoud, naast de aanschafkosten.

4.3.5 Alle basisscholen hebben Julie-paaltjes

Op dit moment zijn alle basisscholen binnen de gemeente voorzien van Julie-paaltjes. Dit is ook ons
doel voor nieuwe basisschoollocaties. Julie-paaltjes worden landelijk gebruikt om het verkeer te laten
zien dat er een schoollocatie is. Hierdoor is een schoollocatie voor al het verkeer direct herkenbaar. Het
resultaat is dat de meerderheid van het verkeer hun snelheid aanpast.

43)De V90 is de snelheid die 90% van het verkeer *maximaal* rijdt. Een v90 van 50 km/u betekent dus dat 90% *niet* harder rijdt dan
50 km/u, maar tussen de één km/uur en 50 km/uur.

44)De CROW-handboeken [Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg- en Waterbouw te Ede] zijn hierbij leidend



4.3.6 Voorwaarden zebra

Voor het plaatsen van een zebra zijn er heldere voorwaarden. Deze voorwaarden passen we toe bij verzoeken van inwoners en bij interne verzoeken.

- **Er is sprake van een hoofdroute voor voetgangers.**
Belangrijkste is hierbij dat de oversteek regelmatig gebruikt wordt, zodat het overig verkeer weet (op basis van ervaring) dat hier regelmatig mensen oversteken.
- Een oversteek in een hoofdroute is een oversteek waar:
 - o In een korte periode (bijvoorbeeld bij aanvang van schooltijden, of nabij bushaltes) veel voetgangers oversteken
 - Óf
 - o In een langere periode, op een gemiddelde dag, 'druppelsgewijs' voetgangers oversteken.
 - o Richtlijn is hierbij dat er ± 100 voetgangers tussen 07:00 en 19:00 uur oversteken.
 - Óf
 - o Er steken relatief veel kwetsbare voetgangers over (Ouderen, kinderen, gehandicapten)
- **De V85⁴⁵ van het autoverkeer is lager dan 50 km/u.**
De snelheid van het verkeer ter plaatse van de oversteek is dermate laag, dat de remweg van een auto zodanig is dat hij te allen tijde tot stilstand kan komen als hij een voetganger signaleert. Daarnaast moet de snelheid dermate laag zijn dat een mogelijke aanrijding tussen een auto en een voetganger geen (ernstig) letsel tot gevolg heeft.
- **De oversteeklengte is niet te lang.**
Hoe langer de oversteek, hoe meer tijd er nodig is om over te steken. De oversteek kan verdeeld worden in meerdere korte oversteeken, bijvoorbeeld door middel van een eiland in het midden.
- **Er is goed zicht.**
Het verkeer op de weg heeft goed zicht op wachtende voetgangers. En de wachtende voetgangers hebben goed zicht op het verkeer.
- **Er is geen te lage of te hoge intensiteit van het autoverkeer.**
Wanneer de hoeveelheid autoverkeer onder de drempelwaarde (zie tabel 1) ligt, zijn er dermate veel hiaten in de verkeersstroom dat veilig oversteken zonder zebrapad goed mogelijk is. Bij intensiteiten boven de bovengrens (zie tabel 1) is oversteken nauwelijks mogelijk. Bij intensiteiten boven deze grens moet gezocht worden naar mogelijkheden om de intensiteiten te verlagen (bijvoorbeeld door het verdelen van de oversteek of door netwerkmaatregelen).

45)De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. Dus een V85 van 50 km/u betekent dat 85% van het verkeer 50 km/u of minder rijdt.

Meetperiode	Drempelwaarde	Bovengrens (geldt voor een enkele oversteek)
Weekdag	4000 motorvoertuigen (mvt*) / 24 uur	12500 mvt / 24 uur
Gemiddeld spitsuur	320 mvt / uur	1000 mvt / uur
Drukste kwartier in de (school)spits	80 mvt / 15 min	250 mvt / 15 min
*mvt = motorvoertuigen		
De intensiteiten zijn ontleend aan CROW publicatie 226.		

Tabel 1: Intensiteiten autoverkeer

*De intensiteiten zijn ontleend aan CROW publicatie 226.

Oversteekplaatsen in hoofdroutes, waarbij de intensiteiten die tussen de drempelwaarde en de bovengrens liggen, worden bij voorkeur uitgevoerd als een zebrapad. Andere opties worden alleen toegepast als zoveel mogelijk is gedaan de oversteek toch veilig te maken.

- **De oversteek ligt alleen.**

Is de afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek korter dan 80 m en deze oversteek is een volwaardig alternatief, dan dient een overweging gemaakt te worden welke oversteek het veiligst en meest logisch is. Deze dient dan verder uitgewerkt te worden.

We hebben geen nieuwe locaties op het oog.

4.3.7 Voorwaarden komgrenzen

We stellen vast hoe we omgaan met onze komgrenzen zodat er een uniform beeld binnen de gemeente ontstaat

- Komgrenzen op gebiedsontsluitingswegen worden bij voorkeur gemarkeerd door middel van een fysieke slinger en/of verhoogde drempel/plateau
- Komgrenzen op erftoegangswegen (> 3,5 meter) worden bij voorkeur gemarkeerd door middel van een fysieke versmalling en/of verhoogde drempel/plateau
- Komgrenzen op erftoegangswegen (< 3,5 meter) worden bij voorkeur gemarkeerd door middel van visuele versmalling, een visueel plateau of enkel (zone)markering
- Bij komgrenzen op verbindingen met een hoog aandeel vrachtverkeer kijkt de gemeente naar maatwerkoplossingen (bijvoorbeeld Gumatec-drempels) om de overlast (geluid en trillingen) op de omgeving te beperken of te voorkomen.

4.3.8 Wegencategorisering

We stellen onze wegencategorisering vast.

Voor het bepalen van een categorisering worden twee uitgangspunten gehanteerd:

- de functies rondom het wegennet
- de intensiteiten op het wegennet.

De omgeving is heel bepalend voor de functie van de weg. Het functioneren van een weg is direct verbonden met wat er om de heen weg gebeurt. Met name bij de woon-, winkel- en recreatiegebieden is de verblijfsfunctie duidelijk. De wegen in deze gebieden hebben bij voorkeur een erftoegangsfunctie. Ook zijn er wegen waar geen specifieke voorzieningen en/of weinig woningen langs liggen. Deze wegen zijn voor de ontsluiting van de wijken, kernen en bedrijventerreinen. En er zijn wegen die zijn gericht op het bereikbaar maken van de bovenliggende wegenstructuur, van wijken onderling en van voorzieningen, waarbij de woon-/verblijfsfunctie ondergeschikt is aan de ontsluitingsfunctie. Deze wegen vormen de zogenaamde ontsluitingswegen.

Nadat de gewenste functie van de weg is bepaald is er controle nodig op het gebruik. Een te hoge verkeersintensiteit tast namelijk te veel het verblijfskarakter aan. De voorkeur voor erftoegangswegen is een etmaalintensiteit van 1.000 tot maximaal 6.000 motorvoertuigen in verblijfsgebieden.

Als de intensiteiten in de verblijfsgebieden hoger zijn dan dat onze voorkeur heeft, dan moet de vraag worden gesteld of dit geen oneigenlijk verkeer is (bijvoorbeeld doorgaand verkeer) dat beter naar andere routes verschoven kan worden. Als dat niet zo is, dan is de keuze tussen het aanpassen of het handhaven van de functie. Als we de functie handhaven dan moeten we met extra maatregelen de gekozen functie voldoende zichtbaar maken.

4.4. De inwoner centraal

Uitvoeringsprogramma in het kort

- Het openbaar vervoer is en blijft een prioriteit
- Erkende dorpsbelangen mogen in overleg met de gemeente zelf een smiley aanschaffen en op-hangen.
- We hebben een heldere procedure hoe we omgaan met meldingen over snelheidsoverlast
- Als de inwoner een verkeersspiegel wil dan mag dat voor eigen rekening
- Een aanvraag voor een gele streep kan alleen worden toegekend als de aanvrager een gehandi-captenparkeerkaart bestuurder heeft en een eigen inrit
- Er wordt geen betaald parkeren binnen de gemeente ingevoerd
- In de verkeerscommissie is er regelmatig overleg met de politie
- Inwoners zonder eigen inrit en een elektrische auto kunnen gratis een laadpaal aanvragen

De gebiedsregisseurs hebben nauw contact met de dorpsraden. Hierbij vragen de regisseurs actief naar mogelijke problemen, ergernissen, etc. Daarnaast komen klachten, meldingen en verzoeken bij verkeer en vervoer binnen. Er is regelmatig een verkeerscommissie waarin ernstige meldingen, klachten en algemene zaken door de verkeersambtenaren met de politie worden besproken. Als een inwoner een wijziging in de openbare ruimte waar een verkeersbesluit voor nodig is en effect heeft op de directe omgeving, dan ligt in eerste instantie de verantwoordelijkheid om het draagvlak bij de directe omgeving aan te tonen bij de aanvrager. Dit is in de geest van de aanstaande Omgevingswet.

4.4.1 Het openbaar vervoer is en blijft een prioriteit

In de huidige situatie is het openbaar vervoer tussen gemeente Westerwolde en Groningen niet concurrerend genoeg voor de auto. In overleg met het OV-bureau wordt gekeken naar manieren om dit te verbeteren. Een mogelijke manier is de Nedersaksenlijn, de ontbrekende spoorschakel tussen Emmen en Stadskanaal.⁴⁶ Zie hoofdstuk 3.2.3.

4.4.2 Een heldere procedure meldingen snelheidsoverlast

Samenvatting procedure:

Een inwoner meldt dat er volgens hem/haar te hard wordt gereden. Wij kijken eerst in ViaStat om de actuele V90⁴⁷ op te vragen en de V90 over het hele afgelopen jaar. Als dit binnen de norm is dan is er voor de gemeente geen reden om vervolgstappen te zetten. De inwoner kan, indien gewenst, zelf aan de slag met de verschillende buurtacties van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Zo kunnen de verkeers-deelnemers die de uitzondering vormen bewust worden gemaakt van de geldende snelheid.

- Als de V90 boven de boetegrens⁴⁸ ligt dan vullen we de ViaStat gegevens aan met een eigen meting.
- Als de inwoner een groep inwoners vertegenwoordigd dan vullen we de ViaStat gegevens altijd aan met een eigen meting. Hiermee kunnen we verder inzoomen op het verkeer in de straat.⁴⁹
- De 30 km-zones en wegen en 60 km-zones en wegen vormen een aparte categorie. We houden hier een hogere marge aan dan de boetegrens, namelijk drie keer de boetegrens. Dus voor 30 is de norm 51 km/u en voor 60 is de norm 81 km/u. Deze hogere marge is omdat het algemene landelijke beeld laat zien dat ondanks genomen maatregelen er '[o]p de 30-, 60- en 90 km-wegen bijna overal te hard [wordt] gereden. Het grootste deel hiervan heeft een lage ongeval-lenscore.' Als het wegvak wel een relatief hoge ongevallenscore heeft dan vullen we de ViaStat gegevens aan met een eigen meting.

4.4.3 Als de inwoner een verkeersspiegel wil dan mag dat voor eigen rekening

Bij een verzoek voor een verkeersspiegel stemt de gemeente in. Behalve als er een verkeersonveilige situatie ontstaat of de grond niet van de gemeente Westerwolde is. De geplaatste verkeersspiegel wordt door de gemeente gecontroleerd.

⁴⁶) Zoals ook in de Gemeentelijke Omgevingsvisie is opgenomen.

⁴⁷) De V90 is de snelheid die 90% van het verkeer maximaal rijdt. Een v90 van 50 km/u betekent dus dat 90% niet harder rijdt dan 50 km/u, maar tussen de één km/uur en 50 km/uur.

⁴⁸) De geldende snelheid plus zeven kilometer per uur

⁴⁹) Zie 6.9 voor een recente snelheidsmeting



4.4.4 Een aanvraag voor een gele streep

Een aanvraag voor een gele streep⁵⁰ kan alleen worden toegekend als de aanvrager een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder heeft en een eigen inrit. Bij een gele doorgetrokken streep mag je langs die kant van de weg niet stilstaan of parkeren. Inwoners vragen dit aan als er hinderlijk wordt geparkeerd. Hinderlijk parkeren is verboden. Een gele streep is dus dubbelop. We verwijzen dan door naar handhaving.

Behalve als de aanvrager een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder heeft en een eigen inrit mag de gele streep aangevraagd worden. Deze groep bestuurders kan meer ruimte nodig hebben om veilig de inrit te verlaten. Een gele doorgetrokken streep kan helpen om deze extra ruimte mogelijk te maken.

4.4.5 Er wordt geen betaald parkeren binnen de gemeente ingevoerd

In principe wil de gemeente geen betaald parkeren in de gemeente invoeren, tenzij daar een duidelijke aanleiding voor is. Er zijn geen grote parkeerknelpunten binnen de gemeente. Wel trekken onder andere de vesting Bourtange en het kernwinkelgebied Ter Apel veel mensen aan. In Ter Apel aan de Hoofdstraat tussen de Marktstraat en de Stationsstraat is gekozen voor een blauwe zone (maximaal twee uur parkeren). Dit was mede op verzoek van onder andere de middenstand.

(Nieuwe) voorzieningen dienen in de basis te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte, zodat parkeerproblemen zo min mogelijk op de openbare ruimte worden afgewenteld. We volgen publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen' en 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' van de CROW.

4.4.6 Een smiley op eigen initiatief

Erkende dorpsbelangen binnen de gemeente mogen op eigen initiatief zelfstandig een Dynamische SnelheidsIndicator (DSI), een zogenaamde 'smiley', aanschaffen en plaatsen langs wegen in en rond het eigen dorp.

Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Het voorstel voor plaatsen van de DSI wordt schriftelijk ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente.

Het voorstel dient minimaal in te gaan op de volgende onderdelen:

- Aanleiding en doel voor het aanschaffen en plaatsen van de DSI.
- Beschrijving/tekening van de exacte locatie van de DSI.

Voor het plaatsen van de DSI gelden de volgende voorwaarden:

- De DSI mag onder geen beding leiden tot een verkeersonveilige situatie voor één of meerdere verkeersdeelnemers.
- De DSI dient aan bestaande palen of lichtmasten te worden bevestigd.
- Afhankelijk van het voorstel kan de gemeente extra voorwaarden stellen aan de uitvoering, inrichting en plaatsing van de maatregel(en).

⁵⁰) Als aan de kant van de rijbaan een gele doorgetrokken streep is aangebracht, dan mag u langs die zijde van de rijbaan niet stilstaan (of parkeren). Zie <https://verkeersregels.vvn.nl/situatie/gele-doorgetrokken-lijn>

- De kosten voor de aanschaf, plaatsing en onderhoud van de maatregel(en) zijn voor kosten van de initiatiefnemers.
- In verband met de beperkte effectiviteitsduur, mag een DSI maximaal vijf aaneengesloten weken op dezelfde locatie hangen⁵¹. Hiermee wordt voorkomen dat bij weggebruikers gewenning optreedt en het snelheidsremmende effect afneemt.

Na instemming van de gemeente met de maatregel legt de gemeente het voorstel ter goedkeuring voor aan de politie. Na goedkeuring van de gemeente en de politie staat het inwoners vrij de DSI op eigen kosten aan te schaffen en te plaatsen. Indien niet wordt voldaan aan de voorwaarden dient de locatie DSI op verzoek van de gemeente te worden aangepast of dient de DSI te worden verwijderd.



4.4.7 Aanvragen laadpaal

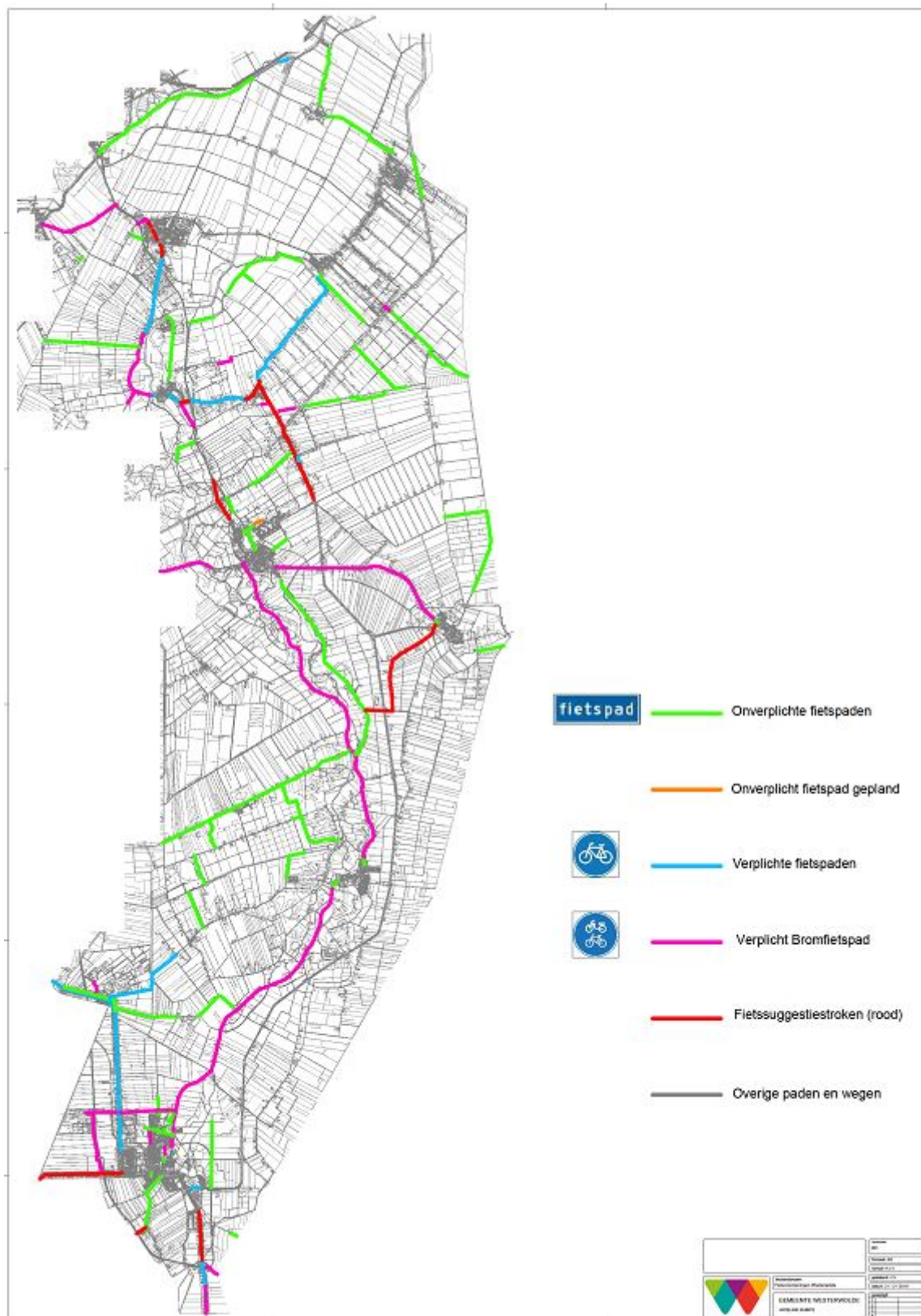
Inwoners zonder eigen inrit en een elektrische auto kunnen gratis een laadpaal aanvragen

Inwoners met een elektrische auto (in bestelling) en zonder eigen oprit kunnen een laadpaal aanvragen via <https://openbaarladen.nl/>. De inwoner en de gemeente hoeven hier niet voor te betalen. Dit is mogelijk door de concessie 1000 laadpalen in Groningen en Drenthe en zolang de voorraad strekt.

5. Kaarten

⁵¹) 'Dynamische snelheidsdisplays', Klaas-Jan Huisbrink & Sander Kooistra, CROW, 2013, p.3 <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/scripties/dynamische-snelheidsdisplays/rapportage.aspx>

5.3. Huidige fietsvoorzieningen Westerwolde

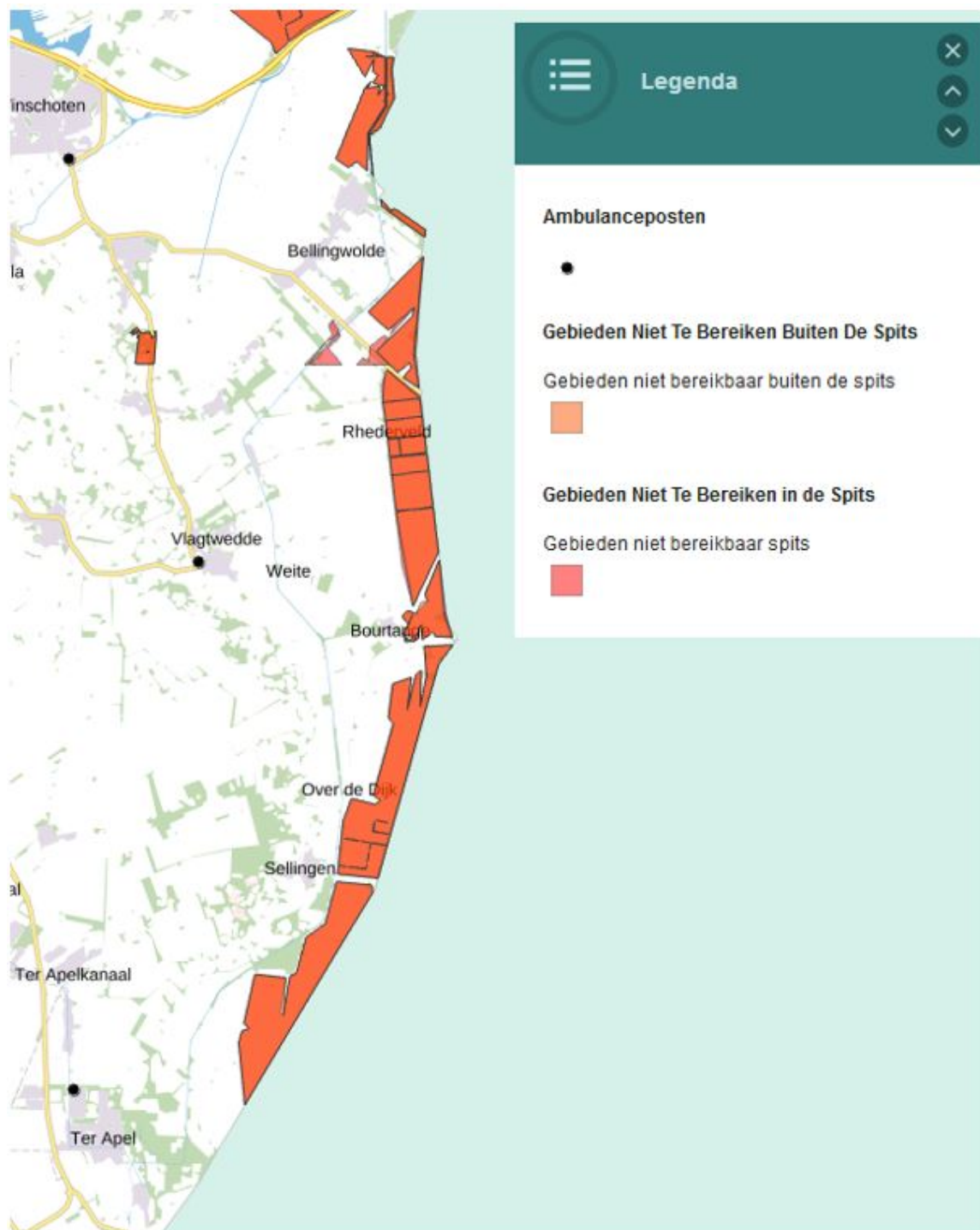


5.4. Aanbevolen fietsnetwerk Westerwolde

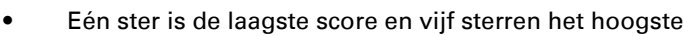
Hieronder is het (aanbevolen) fietsnetwerk van de gemeente Westerwolde weergegeven.



5.5. Aanrijtijden ambulance 2016 volgens onderzoek RUG en RTL



Zie hier de landelijke interactieve kaart



6. Bijlagen

6.1. Menukaart Westerwolde

MENU

VERKEERSMAATREGELEN

PARALELWEGEN €80,- P/M1

De aanleg van parallelwegen zorgt voor een reductie van 25% in ernstig letsel

Besparing per jaar €2.430.000,-

OBSTAKELVRIJE RUIMTE

Voldoende obstakelvrije ruimte (afhankelijk van snelheid) speelt een rol in 42% van de letselongevallen buiten de bebouwde kom

Besparing per jaar €4.082.400,-

(SEMI)VERHARDE BERMEN €24,-

Dit zorgt voor circa 30% reductie in letselslachtoffers

Besparing per jaar €2.916.000,-

ROTONDE €250.000,-

De aanleg van een rotonde zorgt voor circa 70% reductie in letselslachtoffers

Besparing per jaar €6.804.000,-

HOGER KRUISINGSVLAK €25.000,-

Een verhoogd kruisingvlak zorgt voor 30% reductie in letselslachtoffers buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom voor 20% reductie.

Besparing per jaar €2.916.000/1.944.000,-

EENRICHTINGSFIETSPAD €48,-

Bij een eenrichtingsfietspad treden 50% minder ongevallen op bij kruispunten dan bij een tweerichtingsfietspad

Besparing per jaar €4.860.000,-

FIETS DRIETAKSKRUISPUNT €?

Op een drietakskruispunt treden 35% minder ongevallen op dan op een viertetakskruispunt

Besparing per jaar €3.402.000,-

WESTER-
WOLDE
GEMEENTE

Dorpsstraat 1
9550AA, Sellingen
0599- 32 02 20
www.westerwolde.nl

6.2. Kwaliteitseisen fietsnetwerk

	Hoofd fietsnetwerk	Secundair/recreatief fietsnetwerk
Type fietsvoorziening bij gebiedsonsluitingsweg binnen de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fietssuggestiestrook	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fiets(suggestie)strook
Type fietsvoorziening bij gebiedsonsluitingsweg buiten de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening	gescheiden fietsvoorziening, bij onvoldoende ruimte: fiets(suggestie)strook
Type fietsvoorziening bij erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	gescheiden fietsvoorziening	fietsers op de rijbaan
Breedte vrijliggend fietspad bij één richting bereden	minimaal 2,5 meter	minimaal 2,0 meter
Breedte vrijliggend fietspad bij twee richtingen bereden	minimaal 2,5 meter	minimaal 2,0 meter
Breedte fietsstroken	minimaal: 1,7 meter	minimaal: 1,7 meter
Breedte fietsuggestiestroken	bij voorkeur: 1,7 meter minimaal: 1,5 meter	bij voorkeur: 1,7 meter minimaal: 1,5 meter
Verharding	gesloten	gesloten of open
Openbare verlichting	bij kruispunten en discontinuïteiten	bij kruispunten
Voorrang fietsverkeer bij kruising met wegen voor gemotoriseerd verkeer	ja, mits veilig vorm te geven	nee

Kwaliteitseisen fietsnetwerk Westerwolde

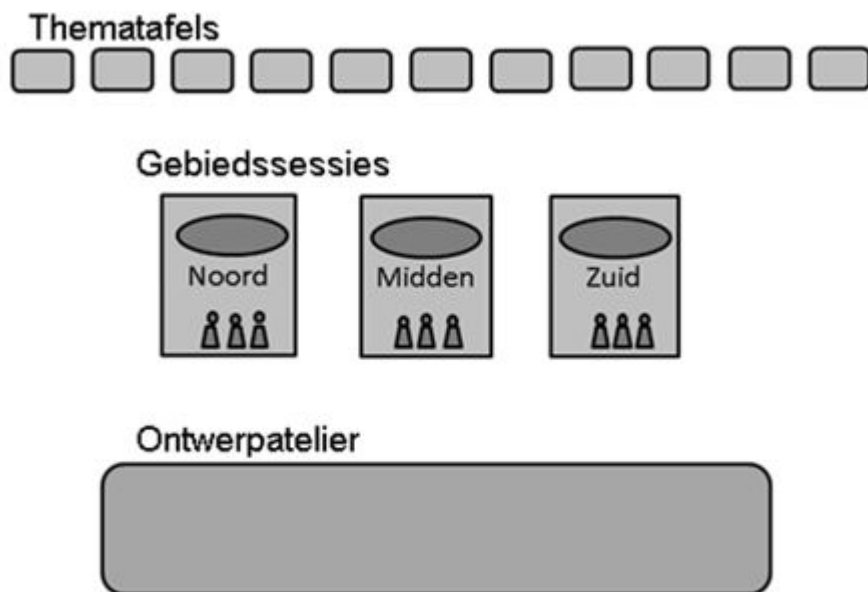
6.3. Participatie (Omgevingsvisie Westerwolde)

Participatie

Westerwolde heeft haar Omgevingsvisie in nauwe samenspraak met de bevolking en stakeholders vormgegeven. De raad heeft hiertoe expliciet opgeroepen. Hieronder is de opzet van de participatie in hoofdlijnen geschetst.

We onderscheiden drie benaderingen:

1. De thematafels;
2. De gebiedssessies;
3. Het ontwerpatelier.



Ad 1: Thematafels

In de thematafels hebben we groepen van 6 – 10 specialisten/ervaringsdeskundigen gevraagd om Westerwoldebreed, vanuit het oogpunt van dat specifieke thema, de huidige situatie en de verwachte en gewenste ontwikkelingen te schetsen. Tevens hebben we hen gevraagd om de verbinding met andere thema's te visualiseren.

We hebben tafels georganiseerd voor de volgende thema's:

- a) Natuur en water
- b) Landbouw
- c) Wonen, leefbaarheid
- d) Gezondheid, zorg, vitaliteit en sport
- e) Jeugd en onderwijs
- f) COA/AZC
- g) Infrastructuur (wegen, waterwegen, rails) en bereikbaarheid
- h) Nutsinfrastructuur (nutsvoorzieningen, telefonie) mede t.b.v. energietransitie
- i) Duurzaamheid/energietransitie
- j) Milieu (geluid, geur, licht, zicht, stoffen (punt, diffuus), straling)
- k) Recreatie en toerisme
- l) Agrocluster Ter Apelkanaal
- m) Lokale economie en werk
- n) Veiligheid

Ad 2: Gebiedssessies

In de gebiedssessies waren de inwoners aan zet. Zij zijn uitgenodigd bij een sessie aanwezig te zijn die specifiek betrekking had op hun kern of dorp. We hebben deze kernen en dorpen geclusterd naar het noordelijke-, midden- of zuidelijke deel van Westerwolde. We nodigden de bewoners uit in samenwerking met de dorpsraden. Kenmerk van deze gebiedssessies was dat de mensen werden gegroepeerd naar kern/dorp en dat hen werd gevraagd hun leefomgeving integraal en dus thema overstijgend te benaderen.

Ad 3: Ontwerpatelier

Deelnemers aan het ontwerpatelier waren vertegenwoordigers van de thematafels en van de dorpsraden. Zij namen elk het resultaat van hun sessie mee naar het ontwerpatelier en brachten dat in.

De thematafels leverden de thematische Westerwoldebrede input voor de Omgevingsvisie op. De gebiedssessies resulteerden in de meer integrale beelden over de leefomgeving per kern. Al dat materiaal vormt de basis van de Omgevingsvisie. Dat leverde in hoofdlijnen een samenhangend beeld of in ieder geval een serie bouwstenen op voor de Omgevingsvisie Westerwolde.

Niet alles paste. Er waren beelden die schuurden. Deels zijn die in het ontwerpatelier samen gebracht en verweven, deels bleven die haaks op elkaar staan. Vooralsnog nemen we de tegenstrijdige beelden als dilemma op in de visie.

De deelnemers aan de thematafels, de gebiedssessies en het ontwerpatelier zijn uitgenodigd geweest voor een presentatie van de resultaten van het atelier.

6.4. Ongevallenstatistieken gemeente Westerwolde 2014-2018

	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Omschrijving						
☐ 2014	89	146	109	25	23	2
☐ 2015	99	148	115	24	23	1
☐ 2016	94	166	128	23	23	0
☐ 2017	79	123	88	18	16	2
☐ 2018	94	153	117	25	25	0

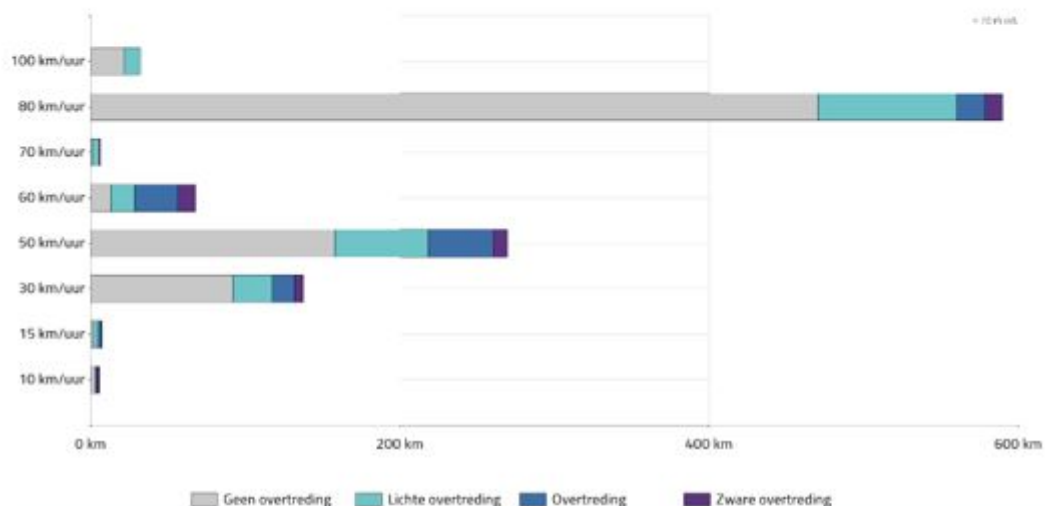
	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Omschrijving						
☐ Binnen	224	449	348	65	61	4
☐ Buiten	134	251	185	46	45	1
☐ Niet ingevuld	97	36	24	4	4	0

	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Omschrijving						
☐ Gemeente	455	736	557	115	110	5
☐ Locatie onbekend	17	36	26	6	6	0
☐ Provincie	183	323	240	52	49	3

	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Omschrijving						
☐ Nacht	40	64	36	7	7	0
☐ Ochtendspits	37	61	44	5	5	0
☐ Ochtend	68	108	77	20	20	0
☐ Middagspits	57	85	71	8	8	0
☐ Middag	63	110	89	18	17	1
☐ Avondspits	75	131	102	30	28	2
☐ Avond	115	177	138	27	25	2

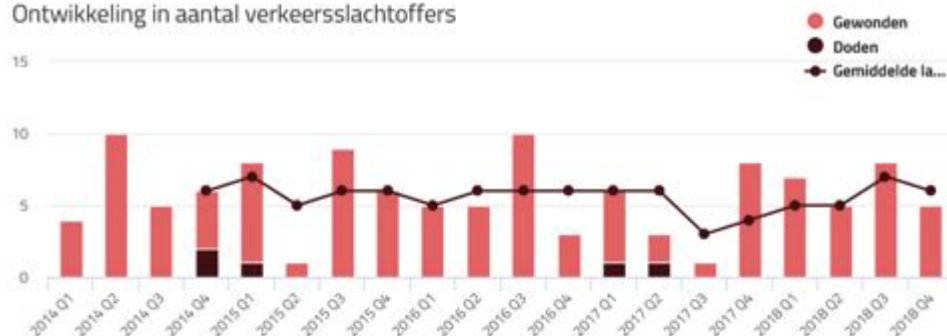
Omschrijving						
☐ 30 km/h	25	51	38	7	7	0
☐ 50 km/h	189	382	299	57	53	4
☐ 60 km/h	49	98	71	14	14	0
☐ 80 km/h	71	137	100	28	27	1
☐ Niet ingevuld	121	68	49	9	9	0

Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet
(Gemeente Westerwolde: januari 2019)

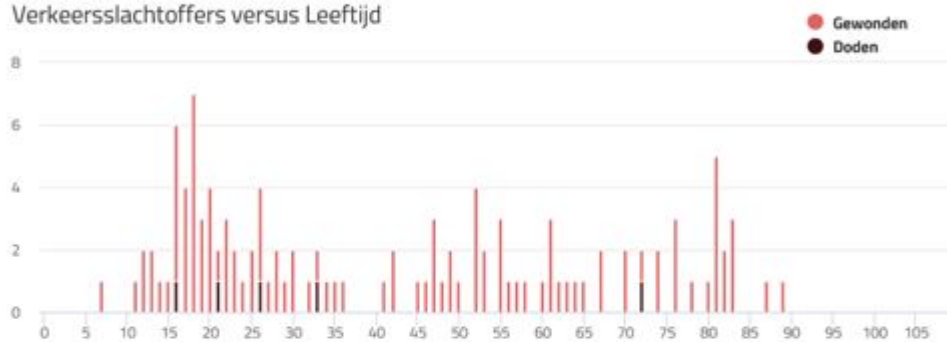


Omschrijving						
☐ Bestelauto		42	38	2	2	0
☐ Bromfiets +		24	25	11	11	0
☐ Dier		10	0	0	0	0
☐ E-bike		4	4	2	2	0
☐ Fiets		48	45	24	23	1
☐ Motor		19	19	13	11	2
☐ Overige		57	31	14	13	1
☐ Personenauto		384	369	38	38	0
☐ Vast/los object		120	0	0	0	0
☐ Voetganger		15	15	10	9	1
☐ Vrachtauto		13	11	1	1	0
☒ Selectie totalen		736	557	115	110	5
☐ Totaal		736	557	115	110	5

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



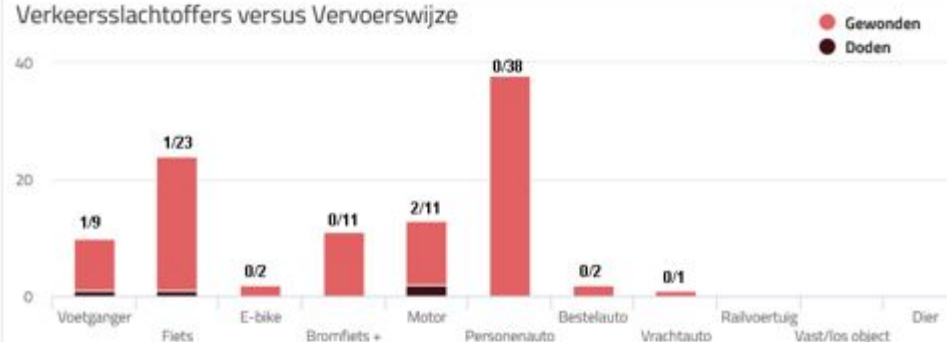
Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Verkeersslachtoffers versus weekdays/uur



Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



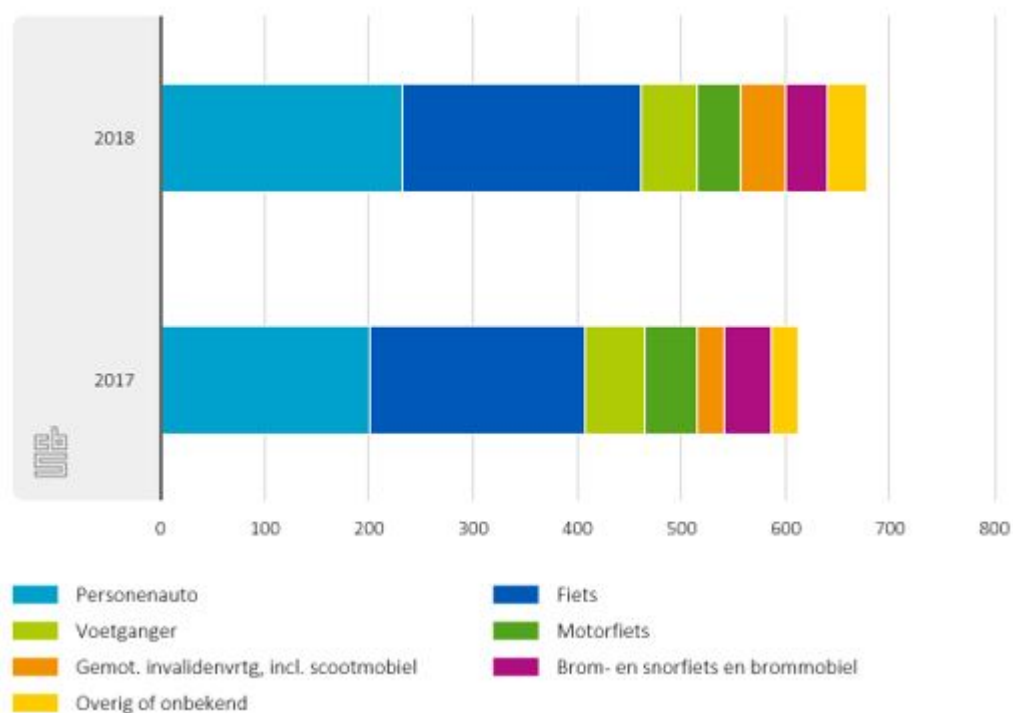
Onder- en oververtegenwoordiging naar leeftijdscategorie

Leeftijdscat.	Totaal	%totaal	%gewonden	%doden	Vertegenwoordiging.
0 t/m 11	2577	= 10.44%	1.81%	0%	17.34%
12 t/m 15	1074	= 4.35%	5.45%	0%	125.58%
16 t/m 17	577	= 2.34%	8.18%	20%	349.57%
18 t/m 24	1565	= 6.34%	19.09%	20%	301.10%
25 t/m 39	3269	= 13.24%	14.55%	40%	109.89%
40 t/m 49	2998	= 12.14%	10%	0%	82.37%
50 t/m 59	4150	= 16.81%	11.81%	0%	70.26%
60 t/m 69	4034	= 16.34%	9.09%	0%	55.63%
70 +	4445	= 18.00%	20%	20%	111.11%

Totaal inwoners op 01-01-2018:	24.689
Totaal gewonden 2014-2018 gemeentelijke wegen:	110
Totaal doden 2014-2018 gemeentelijke wegen:	5

6.5. Doden door een verkeersongeval in Nederland

Doden door een verkeersongeval in Nederland



6.6. Cross ViaStat

Achter de prioritering van de trajecten zit een verkeerskundige methode. Deze methode combineert per traject het snelheidsrisico met het ongevalsrisico. Het systeem berekent het snelheidsrisico op basis van Floating Car Data (FCD)⁵² van HERE. De gemeten snelheden geven een realistisch beeld van de werkelijkheid. Waar plaatselijke snelheidsmetingen een momentopname bevatten, bevatten FCD gegevens over het gehele gereden traject. De snelheid van voertuigen zonder GPS-systeem wordt weliswaar niet meegenomen, maar de metingen zijn afkomstig van een grote diversiteit aan verkeersdeelnemers zodat voldoende gevarieerde data verzameld worden.

Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van de STAR-Database (Smart Traffic Accident Reporting). Vanaf 2014 houdt deze database onder meer politieregistraties bij van voor snelheid relevante ongevallen. Dit zijn ongevallen met ten minste één motorvoertuig én waarvan de exacte locatie bekend is. Dat betekent dat auto-auto- en eenzijdige auto-ongevallen zijn meegenomen maar bijvoorbeeld ook

⁵²Floating Car Data is de benaming voor de data verkregen van GPS posities van diverse apparaten zoals navigatiesystemen, mobiele telefoons en trackingsystemen. Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)

auto-fiets-ongevallen. Het systeem gebruikt voor het ongevalsrisico de verkeersintensiteit uit de FCD van HERE. Vervolgens wordt het ongevalsrisico met het snelheidsrisico per traject gecombineerd in een 'prioriteitenmatrix'. Zo krijgt ieder traject een eigen prioriteit (rood, oranje, geel of groen, zie afbeelding matrix), wat op de CROSS-kaart terug te vinden is.

Door de combinatie van het ongevalsrisico met het snelheidsrisico is een nieuwe database gecreëerd die de basis vormt voor de CROSS-kaart. Slimme algoritmes zorgen ervoor dat de data automatisch gekoppeld worden en er een betrouwbaar en eenduidig beeld ontstaat. Door dit 'voorwerk' bij het bepalen van de prioritering is er geen verkeerskundige of ICT-kennis vereist om de kaart te kunnen interpreteren en een maatregelrichting te kiezen. Ook voorziet de kaart in detailinformatie. Door in de kaart te klikken op een traject zijn meerdere relevante data te raadplegen (zoals de ongevalsdichtheid, de V85 en het aantal ongevallen met gewonden en doden). Ook is direct zichtbaar hoe de veiligheid van het geselecteerde traject zich verhoudt ten opzichte van alle trajecten in Nederland.⁵³

6.7. ViaStat top 14

VerkeersOngevallenConcentraties: VOC Top 10

In deze tabel staan de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC) van locaties met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de nauwkeurige locatie bekend is in 2015 - 2018. De positie in de lijst wordt bepaald door ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 2 keer en met doden 3 keer te tellen. De tabel combineert de top 10 van gemeentelijke wegen met de top 3 van de overige wegbeheerders, mits deze top 3 qua aantal ongevallen binnen de top 10 van gemeentelijke wegen valt.

VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
			enkel schade	gewonden	doden
1 Westerstraat	Westerwolde	Gemeente	2	4	0
2 Ter Apelervenen	Westerwolde	Gemeente	5	2	0
3 Hoofdstraat, Kapelweg	Westerwolde	Gemeente	1	1	1
4 Munnekempeer Oost	Westerwolde	Gemeente	2	2	0
5 N366 29.0 L	Westerwolde	Provincie	4	1	0
6 N368 15.2, Wensenkampsweg	Westerwolde	Gemeente, Provincie	4	1	0
7 N976 17.1	Westerwolde	Provincie	1	2	0
8 BRUG HOOFDKD 75 73, Hoofdstraat, Marktstraat	Westerwolde	Gemeente	3	1	0
9 Wedderstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
10 Hoofdstraat	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
11 Oudeschanskerweg	Westerwolde	Gemeente	2	1	0
12 Oudeschanskerweg	Bellingwedde, Westerwolde	Gemeente	2	1	0
13 Hoofdweg	Westerwolde	Gemeente	4	0	0
14 Nederveen Cappelstraat	Westerwolde	Gemeente	4	0	0

© 2019 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2015 - 2018)

53) <https://www.verkeerinbeeld.nl/artikel/140319/cross-tool-helpt-wegbeheerder-n-politie>

6.11. Voorbeeld smiley



6.12. Overzicht verkeerseducatie Westerwolde 2019

In 2018 en 2019 is er respectievelijk 127 en 132 keer 'lesgegeven' over allerlei onderwerpen op basisscholen, het voortgezet onderwijs, het azc en op andere locaties in de gemeente. Hieronder is het volledige uitgesplitste overzicht opgenomen. Deze activiteiten worden georganiseerd vanuit Verkeer- en Vervoereraad Groningen (VVB), waarbij alle gemeenten in Groningen zijn aangesloten.

19 december 2019	19 december 2019	Mobiel in de hand, fiets aan de kant!
19 december 2019	19 december 2019	Fietsverlichtingsacties
16 december 2019	16 december 2019	Veilig uitgaan = Veilig thuiskomen
2 december 2019	2 december 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
29 november 2019	29 november 2019	Mobiel in de hand, fiets aan de kant!
29 november 2019	29 november 2019	Mobiel in de hand, fiets aan de kant!
28 november 2019	28 november 2019	Fietsverlichtingsacties
27 november 2019	27 november 2019	Ik stop voor Zebra's actie
25 november 2019	25 november 2019	Verkeerscarroussel
19 november 2019	19 november 2019	Theatervoorstelling STOP! LICHT!
15 november 2019	15 november 2019	Mobiel in de hand, fiets aan de kant!
12 november 2019	12 november 2019	Spelend leren fietsen
28 oktober 2019	11 november 2019	Campagne Fietsverlichting Ik val op
28 oktober 2019	11 november 2019	Campagne Fietsverlichting Ik val op
24 oktober 2019	24 oktober 2019	fietscontrole
17 oktober 2019	17 oktober 2019	Gastlessen Verkeer VO-VSO-ISK
15 oktober 2019	15 oktober 2019	Paolo de Zebra'temmer
15 oktober 2019	15 oktober 2019	Eigen activiteit
15 oktober 2019	15 oktober 2019	Theatervoorstelling STOP! LICHT!
5 oktober 2019	5 oktober 2019	Aandacht voor blinden en slechtzienden in het verkeer
2 oktober 2019	2 oktober 2019	Streetwise
2 oktober 2019	2 oktober 2019	Fietsclinic
1 oktober 2019	21 oktober 2019	Campagne Modder en landbouw voorlichting
1 oktober 2019	21 oktober 2019	Campagne Modder en landbouw voorlichting
28 september 2019	28 september 2019	3D Afleiding bike
17 september 2019	17 september 2019	Paolo de Zebra'temmer
17 september 2019	17 september 2019	Theatervoorstelling STOP! LICHT!
11 september 2019	11 september 2019	Fietsquiz en Fotoframe
11 september 2019	11 september 2019	Fietsclinic
2 september 2019	23 september 2019	Campagne MONO
2 september 2019	23 september 2019	Campagne MONO
26 augustus 2019	9 september 2019	De scholen zijn weer begonnen
26 augustus 2019	9 september 2019	De scholen zijn weer begonnen
20 augustus 2019	20 augustus 2019	spandoek "De scholen zijn weer begonnen" ophangen.
1 augustus 2019	1 augustus 2019	fietscontrole
5 juli 2019	5 juli 2019	Theatervoorstelling Overstekend wild
21 juni 2019	21 juni 2019	Ik stop voor Zebra's actie
14 juni 2019	14 juni 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
14 juni 2019	14 juni 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
6 juni 2019	6 juni 2019	Theoretisch en praktisch verkeersexamen
6 juni 2019	6 juni 2019	Fietsclinic
6 juni 2019	6 juni 2019	Fietsclinic
5 juni 2019	5 juni 2019	Fietsclinic
4 juni 2019	4 juni 2019	Fietsclinic

3 juni 2019	3 juni 2019	Fietsclinic
3 juni 2019	3 juni 2019	Fietsclinic
29 mei 2019	29 mei 2019	Verkeersexamens
24 mei 2019	24 mei 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
23 mei 2019	23 mei 2019	Paolo de Zebrattemmer
23 mei 2019	23 mei 2019	Paolo de Zebrattemmer
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
20 mei 2019	20 mei 2019	Verkeersexamens
16 mei 2019	16 mei 2019	Fietsvaardigheidslessen
16 mei 2019	16 mei 2019	Op de fiets? Even niets...
16 mei 2019	16 mei 2019	Op de fiets? Even niets...
10 mei 2019	10 mei 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
10 mei 2019	10 mei 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
7 mei 2019	7 mei 2019	Op de fiets? Even niets...
1 mei 2019	1 mei 2019	Verkeersles voor mensen van buitenlandse afkomst
1 mei 2019	14 mei 2019	Campagne Snelheid
1 mei 2019	14 mei 2019	Campagne Snelheid
25 april 2019	25 april 2019	Aandacht voor blinden en slechtzienden in het verkeer
19 april 2019	19 april 2019	Voorlichting landbouwvoertuigen
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
15 april 2019	15 april 2019	Verkeersexamens
11 april 2019	11 april 2019	Spelend leren fietsen
11 april 2019	11 april 2019	Fietsvaardigheidslessen
11 april 2019	11 april 2019	Eigen activiteit
11 april 2019	11 april 2019	Spelend leren fietsen
11 april 2019	11 april 2019	Fietsvaardigheidslessen
10 april 2019	10 april 2019	Aandacht voor blinden en slechtzienden in het verkeer
10 april 2019	10 april 2019	Spelend leren fietsen
10 april 2019	10 april 2019	Fietsvaardigheidslessen
10 april 2019	10 april 2019	Streetwise
5 april 2019	5 april 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
5 april 2019	5 april 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
5 april 2019	5 april 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	Spelend leren fietsen
4 april 2019	4 april 2019	Fietsvaardigheidslessen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
4 april 2019	4 april 2019	VVN theoretisch Verkeersexamen
2 april 2019	2 april 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
2 april 2019	2 april 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
2 april 2019	2 april 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
29 maart 2019	29 maart 2019	Theatervoorstelling Overstekend wild
29 maart 2019	29 maart 2019	Theatervoorstelling Overstekend wild
29 maart 2019	29 maart 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)

29 maart 2019	29 maart 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
28 maart 2019	28 maart 2019	Remwegdemonstratie
27 maart 2019	27 maart 2019	Fietsvaardigheidslessen
22 maart 2019	22 maart 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
22 maart 2019	22 maart 2019	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL)
19 maart 2019	19 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
19 maart 2019	19 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
19 maart 2019	19 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
18 maart 2019	18 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
18 maart 2019	18 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
15 maart 2019	15 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
15 maart 2019	15 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
15 maart 2019	15 maart 2019	Dodehoek voorlichting bij vrachtwagens
14 maart 2019	14 maart 2019	Spelend leren fietsen
12 maart 2019	12 maart 2019	Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
6 maart 2019	6 maart 2019	Verkeersles voor mensen van buitenlandse afkomst
1 maart 2019	15 maart 2019	Campagne MONO
1 maart 2019	15 maart 2019	Campagne MONO
6 februari 2019	6 februari 2019	Verkeersles voor mensen van buitenlandse afkomst
15 januari 2019	15 januari 2019	Paolo de Zebrattemmer
10 januari 2019	10 januari 2019	Op de fiets? Even niets...
1 januari 2019	31 december 2019	Verkeersouders
1 januari 2019	31 december 2019	Verkeersouders
1 januari 2019	31 december 2019	Verkeersouders