

## Programma uitvoering GVVP

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Weststellingwerf

gelezen de tekstinhoud van "Programma uitvoering GVVP" d.d. 09-12-2025

Overwegende dat:

- op basis van artikel 3.4 van de Omgevingswet het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om een programma vast te stellen;
- onder de Omgevingswet een programma één van de kerninstrumenten is om specifieke doelen voor de fysieke leefomgeving te bereiken;
- het visiedocument 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Weststellingwerf (GVVP)' dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 07-04-2025 aanleiding geeft om de kaders, onderzoeken en maatregelen uit te werken in een Uitvoeringsprogramma GVVP;
- de citeertitel Uitvoeringsprogramma GVVP vaststelt.

Besluit dat;

### Artikel I

"Uitvoeringsprogramma GVVP" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

### Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 16-01-2026  
Gemeente Weststellingwerf, 09-12-2025

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Weststellingwerf.

*Diegenen die mogen ondertekenen  
Niet getekend proef-exemplaar*

## Bijlage A Bijlage bij artikel I

### Programma uitvoering GVVP

#### 1 Inleiding

##### 1.1 Voorwoord

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma dat hoort bij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Weststellingwerf. Met dit programma maken we de ambities uit het GVVP concreet door maatregelen en aanvullende onderzoeken te benoemen, die vorm krijgen in projecten en die we in de periode 2026-2035 willen uitvoeren. Op basis van een nadere prioritering en de beschikbare middelen stellen we vast welke projecten als eerste (2026-2027) zullen worden uitgevoerd en welke in de periode daarna aan bod zullen komen. Het betreft een voortschrijdend uitvoeringsprogramma dat jaarlijks zal worden herzien en geactualiseerd. Dit om maximaal in te kunnen spelen op eventuele (onvoorziene) ontwikkelingen. De maatregelen voor de lange termijn (2028-2035) zijn weliswaar richtinggevend, maar dus niet 'in beton gegoten' en mogelijk onderhevig aan verandering.

##### 1.2 GVVP

De gemeente Weststellingwerf streeft naar een verkeers- en vervoerssysteem dat bijdraagt aan een veilige, leefbare en duurzame leefomgeving. Daarbij staan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid centraal. De komende jaren wil de gemeente een mobiliteitssysteem realiseren dat niet alleen functioneel is, maar ook past bij de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven van deze tijd.

Waar voorheen vooral werd ingezet op snelle en veilige verplaatsingen, vraagt de toekomst om een bredere blik. Mobiliteit moet bijdragen aan een gezonde leefomgeving en mag zo min mogelijk ten koste gaan van de kwaliteit van ruimte, landschap en klimaat. Daarbij is specifieke aandacht nodig voor kwetsbare groepen, zoals fietsers, voetgangers en ouderen, zodat mobiliteit voor iedereen toegankelijk en veilig is.

De gemeentelijke mobiliteitsvisie is gebaseerd op drie hoofdambitie:

Nr.	Hoofdambitie	
1	Verkeersveiligheid voor iedereen	Een verkeerssysteem dat veiligheid waarborgt, de leefomgeving versterkt en de gezondheid van inwoners bevordert.
2	Bereikbaarheid in balans	Een goede bereikbaarheid van kernen en voorzieningen, met een sterke positie voor duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.
3	Duurzaam en klimaatbestendig	Het stimuleren van duurzame mobiliteit en het ontwikkelen van een verkeerssysteem dat bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering.

Tabel 1: Ambities GVVP

##### 1.3 Van plan naar uitvoering

Het GVVP is in 2025 vastgesteld en in de periode daarvoor tot stand gekomen in nauwe samenwerking met inwoners, ondernemers en belangenorganisaties. Door middel van onder meer een enquête is waardevolle input verzameld over de mobiliteitsknelpunten en -wensen binnen de gemeente. Deze participatie heeft gezorgd voor een breed gedragen plan, waarin de belangrijkste opgaven en ambities zijn vastgelegd.

In dit uitvoeringsprogramma vertalen we de gekozen richting en beleidsdoelen uit het GVVP naar concrete projecten. Hierbij geven we aan welke acties worden opgepakt, wanneer deze gepland staan en welke financiële middelen hiervoor nodig zijn. Op deze manier wordt duidelijk hoe de gemeente de komende jaren stapsgewijs werkt aan een veiliger, duurzamer en beter bereikbaar Weststellingwerf.

##### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de uitgangspunten en spelregels die richting geven aan de uitvoering van het programma. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de geplande projecten voor de periode 2025-2035,



waarbij onderscheid wordt gemaakt in het maatregelenpakket voor de eerste twee jaar (2026-2027) en de periode daarna.

## 2 Werkwijze

### 2.1 Structuur van de projecten

Voor de periode 2026-2035 zijn circa 55 projecten geformuleerd, uiteenlopend in omvang, aard en fase van uitvoering. Om de uitvoering te structureren en te prioriteren, worden de projecten onderverdeeld in twee categorieën: projecten gericht op de aanpak van concrete verkeersknelpunten, die doorgaans snel en doelgericht kunnen worden uitgevoerd, en projecten die gericht zijn op bredere actiepunten waarbij een meer integrale of beleidsmatige aanpak nodig is. Deze projecten worden vervolgens gekoppeld aan de drie ambities uit het mobiliteitsbeleid:

- Verkeersveiligheid voor iedereen;
- Bereikbaarheid in balans;
- Duurzaam en klimaatbestendig.

Binnen deze ambities worden de projecten verder onderverdeeld naar hun karakter:

- Onderzoek en verkenning;
- Educatie en voorlichting;
- Uitvoering;
- Beleidsontwikkeling.

Per project wordt de geplande uitvoeringsperiode en de financiering in beeld gebracht.

### 2.2 Prioritering van de projecten

Bij het selecteren, prioriteren en uitvoeren van projecten hanteren we vijf uitgangspunten die richting geven aan het uitvoeringsproces:

#### 1. Logische volgorde in uitvoering

Niet alle opgaven bevinden zich op hetzelfde detailniveau. Sommige projecten, zoals de aanpak van concrete verkeersknelpunten, zijn voldoende concreet om direct of op relatief korte termijn te kunnen worden uitgevoerd. Andere opgaven vragen eerst om een nadere verkenning of beleidsmatige onderbouwing. Dit geldt met name voor bredere actiepunten of integrale gebiedsopgaven. Voor deze trajecten starten we met een inventarisatie en reserveren we budget voor zowel de voorbereidende fase als de eventuele vervolgstappen.

Om projecten gestructureerd en doelgericht uit te voeren, hanteren we een aanpak in vier fasen. Concrete verkeersknelpunten bevinden zich daarbij doorgaans in fase 3 of 4, waarin de maatregelen worden uitgewerkt en gerealiseerd. Brede of meer beleidsmatige actiepunten doorlopen meestal eerst fase 1 en 2, gericht op het formuleren van uitgangspunten en het in beeld brengen van de bestaande situatie:

- Fase 1: Formuleren van uitgangspunten en eisen

In deze fase bepalen we de gewenste situatie door uitgangspunten en eisen op te stellen waaraan de aanpak moet voldoen. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking.

- Fase 2: Inventariseren en toetsen van de bestaande situatie

Vervolgens brengen we de huidige situatie in beeld en toetsen deze aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen. We identificeren de knelpunten en kansen. Waar mogelijk betrekken we hierbij de omgeving, zodat we gebruik kunnen maken van de kennis en ervaring van bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

- Fase 3: Opstellen van een actieprogramma

Op basis van de inventarisatie en toetsing werken we een gericht actieprogramma uit om de knelpunten aan te pakken en verbeteringen door te voeren. We zoeken actief naar mogelijkheden om werkzaamheden te combineren met andere projecten of beheeropgaven, zodat we efficiënt en doelgericht te werk gaan.

- Fase 4: Uitvoering van het actieprogramma

In de laatste fase realiseren we de maatregelen en acties uit het actieprogramma. Hiermee zorgen we voor een concrete verbetering van de verkeerssituatie en leveren we een bijdrage aan het realiseren van de ambities uit het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast zijn er opgaven die nu nog in ontwikkeling zijn op regionaal of landelijk niveau. Denk aan nieuwe technologische toepassingen of landelijke beleidswijzigingen. De gemeente volgt deze ontwikkelingen actief en grijpt in wanneer dat lokaal relevant en haalbaar is. Hiervoor wordt op dit moment nog geen budget gereserveerd.

## 2. Risicogerichte aanpak

Voor de prioritering van concrete verkeersknelpunten is de aard en ernst van de verkeersproblematiek op locatie een belangrijk criterium. Van de uit de inventarisatie naar voren gekomen knelpunten is de ernst van de situatie vastgesteld. Hierbij is onder meer gekeken naar het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Zowel het aantal ongevallen als de ernst van de afloop wordt hierin meegewogen. Door deze gegevens structureel te analyseren, ontstaat inzicht in locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat en waar maatregelen het meeste effect kunnen hebben. Op deze manier richten we onze inzet op plekken waar de maatschappelijke impact van verbeteringen het grootst is. Hierbij wordt opgemerkt dat de locaties die objectief onveilig zijn ook allemaal als knelpunt uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen.

Voor concrete verkeersknelpunten is op basis van ongevalgegevens uit ViaStat per locatie een ongevalscore vastgesteld, zoals weergegeven in figuur 1. Hoe hoger het aantal en hoe ernstiger de afloop van de geregistreerde ongevallen, hoe hoger de score en daarmee ook de prioriteit voor uitvoering. Deze systematiek maakt het mogelijk om risico's op objectieve wijze te beoordelen en de beschikbare middelen gericht in te zetten.

		Waarvan met slachtoffers			
		0	1-2	3-4	>4
Aantal ongevallen	0	Laag	-	-	-
	1-5	Middel	Middel	Hoog	Hoog
	6-10	Middel	Hoog	Hoog	Zeër hoog
	>10	Hoog	Hoog	Zeër hoog	Zeër hoog

Figuur 1: Matrix bepalen ongevalscore

## 3. Aansluiting bij beheer en onderhoud

Uiteraard worden waar mogelijk maatregelen of acties gekoppeld aan reguliere beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Dit voorkomt dubbele werkzaamheden en zorgt voor een efficiënte inzet van middelen. Voor de korte termijn (2026-2027) is hiervoor reeds afstemming gezocht met de afdeling beheer en onderhoud. Dit zal ook voor de op wat langere termijn uit te voeren werkzaamheden gebeuren. Idealiter worden onderhoudswerkzaamheden en de gewenste verkeersveiligheidsmaatregelen gelijktijdig uitgevoerd. Als dat tijdsvolgordelijk niet passend (te maken) is, is het denkbaar dat projecten (mede om budgettaire redenen) worden opgesplitst. Hierbij moet worden gedacht aan het eerst uitvoeren van de meest noodzakelijke veiligheidsmaatregelen en (enkele jaren) daarna de overige gewenste maatregelen die dan in het kader van onderhoud worden meegenomen.

Het is gewenst binnen het uitvoeringsprogramma structureel extra budget vrij te maken om aanvullende verkeersmaatregelen, tijdens uit te voeren onderhoudswerkzaamheden, te kunnen realiseren. Het gaat in dat geval (meestal) niet direct om het oplossen van knelpunten, maar om het in overeenstemming brengen van het wegbeeld met de gewenste vormgeving. Ook kan dit budget dienen voor het oplossen van plotseling optredende en urgente knelpunten.

## 4. Kosten en kosten effectiviteit

Naast de aard en urgentie van de verkeersproblematiek speelt ook de financiële component een belangrijke rol bij de prioritering van projecten. Daarbij kijken we niet alleen naar de absolute kosten, maar ook naar de kosteneffectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

Om kosteneffectiviteit te kunnen bepalen zijn (zeer) globale kostenramingen van de maatregelen die gericht zijn op concrete verkeersknelpunten opgesteld. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele subsidiemogelijkheden en de mogelijkheden om mee te liften met beheer en onderhoud. De ramingen zijn gebaseerd op het document 'Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (2025-2030)', opgesteld door adviesbureau ARCADIS. Dit document bevat per maatregel een bandbreedte aan kosten. Voor onze raming is, uitgaande van een worstcasescenario, het hoogste bedrag binnen deze bandbreedte aangehouden. Daarnaast is hierop een opslag van 25% toegepast om ook de zogenoemde bijkomende kosten, zoals engineeringkosten; advies- en ontwerpkosten; aanpassingen aan nutsvoorzieningen en risicoreserveringen, te dekken. Deze kosten zijn in de menukaart van ARCADIS niet inbegrepen, maar blijken in de praktijk wel substantieel te zijn.



Voor maatregelen die betrekking hebben op de volledige herinrichting van wegen is gebruikgemaakt van een bekende kostengrondslag: de herinrichtingskosten per strekkende meter van de Lycklamaweg in Wolvega. Omdat dit een concreet en volledig kostendekkend project betreft, is hiervoor géén aanvullende opslag van 25% toegepast.

De kosten voor bredere en meer beleidsmatige actiepunten, die zich vaak in de beginfase van het proces bevinden, zijn gebaseerd op onze eigen ervaringen met vergelijkbare opdrachten van adviesbureaus. Dit betreft met name verkenningen, onderzoeken en studies waarvoor doorgaans een redelijk voorspelbare bandbreedte aan kosten beschikbaar is. Voor actiepunten die gericht zijn op beleidsvorming of beleidswijziging zijn geen uitvoeringskosten opgenomen.

Om de effectiviteit van maatregelen bij concrete verkeersknelpunten inzichtelijk te maken, is aanvullend de kosteneffectiviteit berekend. Daarbij is per maatregel een indicatie gegeven van de kosten per voorkómen letselslachtoffer en per voorkómen ongeval. Deze informatie vormt, naast de ongevalscore, een belangrijk hulpmiddel bij het onderbouwen van de prioriteit in uitvoering.

## 5. Eigenaarschap bij de juiste partij

Veel opgaven binnen mobiliteit raken ook andere beleidsvelden zoals duurzaamheid, gezondheid en recreatie. Vooraf wordt bepaald welke partij het beste de uitvoering kan oppakken en hoe de samenwerking met andere disciplines wordt vormgegeven. Zo zorgen we dat een opgave belegd wordt waar deze thuishoort.

### 2.3 Actieve participatie

Mobiliteit is een onderwerp dat leeft bij inwoners, ondernemers, dorpsraden en maatschappelijke organisaties. Hun kennis en ervaring zijn waardevol bij de uitwerking van projecten.

We betrekken de omgeving actief op momenten dat aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden. Hierbij krijgen betrokkenen de ruimte om hun inzichten te delen. Tegelijkertijd leggen we uit waarom bepaalde keuzes worden gemaakt, zodat het proces transparant en navolgbaar is. Waar nodig leveren we maatwerk of zoeken we in samenspraak naar pragmatische oplossingen die recht doen aan het gebied en de belangen van betrokkenen.

## 3 Projecten

### 3.1 Projecten

In dit hoofdstuk worden de projecten beschreven die in de periode 2026–2035 worden uitgevoerd of voorbereid. De projecten zijn ingedeeld in twee hoofdgroepen:

- projecten gericht op de aanpak van concrete verkeersknelpunten;
- projecten die een bredere of strategische benadering vereisen waar nader onderzoek voor nodig is.

De projecten die in 2026 worden voorbereid zijn in onderstaande tabel 2 weergegeven. De projecten die in 2026 zowel worden voorbereid als uitgevoerd staan in tabel 3. Voor de overige projecten en uitvoeringsdata wordt verwezen naar Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma gemeente Weststellingwerf 2025, definitief concept. Wij merken op dat voor een deel van de knelpuntlocaties uit het GVVP al maatregelen in voorbereiding/uitvoering zijn (bijvoorbeeld de Lycklamaweg). Deze zijn niet in de tabel opgenomen, maar zijn wel terug te vinden in Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma gemeente Weststellingwerf 2025, definitief concept.

Knelpunten	Maatregelen	Kosten
1 Boijlerweg, Noordwolde	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 100.000
2 Spoorlaan - Geraniumstraat - Orange - Nassaulaan, Wolvega	Herinrichting als GOW30 met fietsvoorzieningen	€ 100.000
3 Sportlaan, Wolvega	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 25.000
6 Fietsoversteek Vinkegavaartweg - Kontermansweg	Snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen voor voertuigen	€ 10.000



8	Ovonde Spoorlaan - Lycklamaweg inclusief spoorwegovergang, Wolvega	Verbeteren doorstroming spoorwegovergang en verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers Spoorlaan	€ 100.000
			€ 355.000

Tabel 2: Projecten die in 2026 worden voorbereid

Knelpunten		Maatregelen	Kosten
4	Pepergaweg - Steggerdaweg - Noordwolderweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 1.125.000
5	Kruispunt Boijlerweg - Bekhofweg, Noordwolde	Herinrichting kruispunt	€ 75.000
7	Jokweg, Hoeveweg en Kontermansweg	Snelheidsremmende maatregelen voor voertuigen	€ 135.000
			€ 1.335.000

Tabel 3: Projecten die in 2026 worden voorbereid en uitgevoerd

Verkenningen/onderzoeken		Kosten
1	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega. Inventariseren en toetsen van de bestaande hoofdontsluitingsstructuur van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 100.000
2	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega en inventariseren en toetsen van de bestaande ontsluitingsstructuur van de noordzijde van het centrum van Wolvega aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 50.000
3	Onderzoeken klachten trilling, geluid als gevolg van te hoge snelheid Steenwijkerweg De Blesse	€ 25.000
4	Opstellen van uitgangspunten en eisen voor de inrichting en snelheidsregime van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en inventariseren en toetsen van de bestaande infrastructuur binnen het netwerk voor gemotoriseerd verkeer aan de vastgestelde uitgangspunten en eisen, en het in beeld brengen van knelpunten	€ 50.000
		€ 225.000

Tabel 4: Verkenningen/onderzoeken die in 2026 worden uitgevoerd

In tabel 4 zijn de verkenningen/onderzoeken opgenomen, met de daarmee gemoeide kosten, die in 2026 worden uitgevoerd. Het volledige overzicht staat in Bijlage 2 Verkeersknelpunten prioritering en globale kostenraming 3 september 2025.

Het is van belang om naast het budget voor de voorbereiding en uitvoering van projecten en verkenningen/onderzoeken te kunnen beschikken over een beperkt budget voor onvoorziene maatregelen. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen die bijvoorbeeld mee kunnen liften met onderhoudswerkzaamheden, zonder dat er directe urgentie is voor de betreffende verkeersmaatregel, maar waar deze wel gewenst is. Bijvoorbeeld het realiseren van een maatregel op een locatie waar kabels en leidingen worden verlegd of herstelwerkzaamheden aan rioleringen plaatsvinden. Ook is een dergelijk budget van belang om snel en slagvaardig te kunnen handelen bij kleine (simpel oplosbare) knelpunten. Naar verwachting is hiervoor een budget van €200.000 per jaar nodig.



## Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

*Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma  
gemeente Weststellingwerf 2025,  
definitief concept*

/join/id/regda-  
ta/gm0098/2025/4143734cd0824cfc  
b120d371c6e98ee1/nld@2026-  
01-13;12471276

*Bijlage 2 Verkeersknelpunten prioritering  
en globale kostenraming 3 september  
2025*

/join/id/regda-  
ta/gm0098/2025/4d93164078014a69800da550154ca962/nld@2026-  
01-13;12471276