

Onderwerp : Verkeersvisie Westerkwartier
 Zaaknummer : 196946425
 Verantwoordelijk
 portefeuillehouder: Geertje Dijkstra- Jacobi
 Bijlagen : Verkeersvisie Westerkwartier

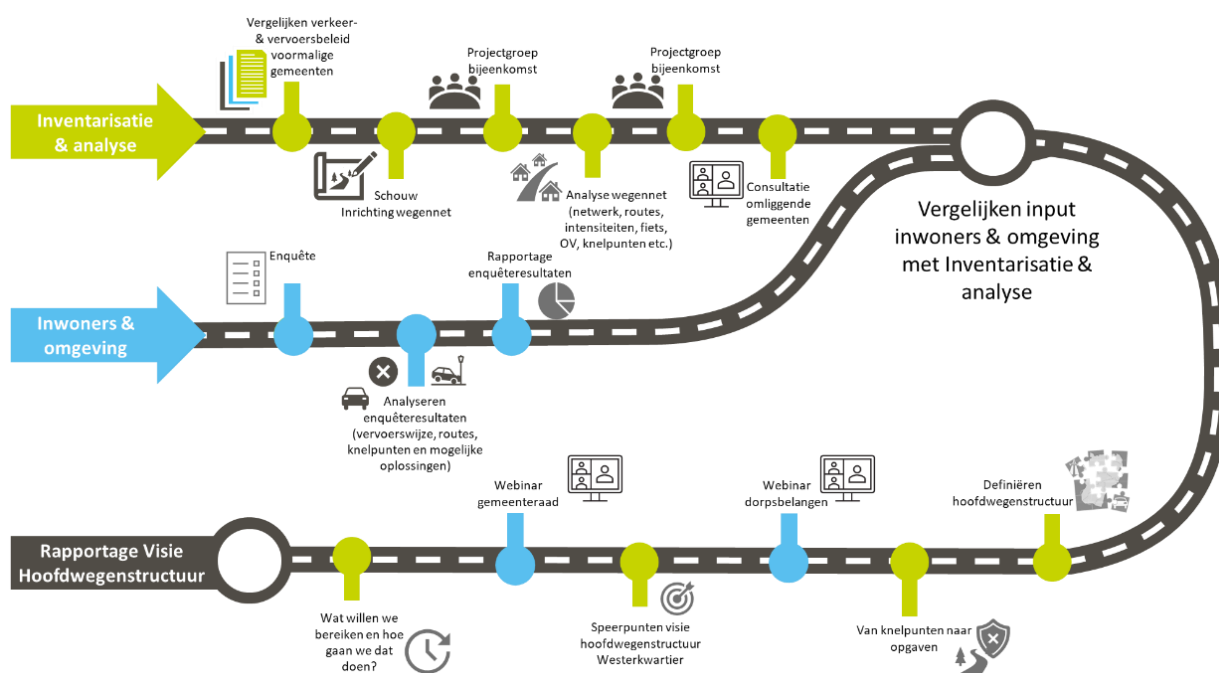
Historische context

Voor u ligt de vernieuwde 'Verkeersvisie Westerkwartier'. Deze visie is opgesteld om te voorzien in actueel en integraal verkeersbeleid. Deze visie vormt de basis om op gestructureerde wijze invulling te geven aan verkeersopgaven binnen onze gemeente. Die behoefte wordt enerzijds gevormd door actuele thema's en verkeersontwikkelingen en anderzijds doordat deze integrale visie er tot op heden niet was. Voor de gemeentelijke herindeling op 1 januari 2019 had iedere gemeente haar eigen visie op haar wegennet, de inrichting en de beleidsaccenten. Nu ligt één gezamenlijke integrale visie voor het Westerkwartier.

Communicatieproces en werkwijze

Om te komen tot een integrale visie zijn meerdere 'wegen' gevolgd. Er is gestart met het inzichtelijk maken van de huidige situatie door het uitvoeren van een 'Inventarisatie & Analyse' door deskundigen in een projectgroep. Vervolgens is informatie opgehaald bij inwoners en weggebruikers het uitvoeren van een enquête. De verenigingen van Dorpsbelangen zijn hierover nadrukkelijk geïnformeerd en hen is gevraagd hun achterban te betrekken.

De resultaten van beide 'wegen' zijn met elkaar vergeleken en vervolgens als basis gebruikt voor het formuleren van speerpunten voor de visie, het definiëren van de hoofdwegenstructuur en het benoemen van opgaven voor het aanpakken van knelpunten. Dit is besproken in een sessie waarvoor alle dorpsbelangen zijn uitgenodigd. Doel van de sessie was het verifiëren van de ingrediënten voor de visie en het ophalen van input: zijn de juiste zaken in beeld? De dorpsbelangen zijn in de gelegenheid gesteld om ook na de sessie en in overleg met de achterban te reageren op de tussentijdse resultaten als basis voor de visie.



Na de sessie met de dorpsbelangen zijn de tussentijdse resultaten en de ingrediënten voor de Verkeersvisie ook gedeeld met de gemeenteraad in een informerende raads-bijeenkomst. Het doel van de bijeenkomst was informeren, verifiëren en reageren. Op basis daarvan heeft toetsing plaatsgevonden van de speerpunten en opgaven voor de Verkeersvisie Westerkwartier.

Raadsvergadering

Bij aanvang van de raadsvergadering van 30 juni 2021 is besloten de inhoudelijke behandeling van de visie van de agenda te halen.

Overleg raadsspecialisten

Op 7 september 2021 heeft een overleg van de fractiespecialisten wegen en verkeer met de beleidsambtenaren plaatsgevonden. In dit overleg werd aangegeven dat het wenselijk is de aandachtspunten vanuit de Verkeersvisie Leek (blz. 15) en de beleidsdoelen van het GVVP Zuidhorn (blz. 66-67) te gebruiken als een basis voor de Verkeersvisie Westerkwartier.

Aanpassing visie Hoofdwegenstructuur

Rekening houdend met de opmerkingen van de fractiespecialisten zijn er aanvulling gedaan op het stuk. Er is niet gekozen voor het opstellen van een apart document maar de huidige visie te completeren. Verder is deze grondig doorgenomen en aangepast. De grootste verandering is te vinden in hoofdstuk 2 van de Verkeersvisie. Hierin wordt aanvullend op de ambities van het Westerkwartier nog meer ingegaan op de beleidsuitgangspunten van de voormalige gemeenten. Naast de Verkeersvisie Leek en het GVVP Zuidhorn is ook het beleid en gedachtengoed van Marum, Grootegast en Winsum geïnventariseerd en betrokken bij het opstellen van de beleidsuitgangspunten en accenten voor de Verkeersvisie Westerkwartier. Naast de constatering dat er in grote mate overeenkomsten zijn in de visies van de voormalige gemeenten (dit was al bij de opstelling van de Visie Hoofdwegenstructuur vastgesteld) is er sprake van een aantal kleine verschillen. (zie 2.2. beleidsuitgangspunten & accenten voormalige gemeenten)

Deze hebben betrekking op:

- Voorrang van fietsers en voetgangers
- Beschikbaarheid van het openbaar vervoer
- Toepassing van passeerstroken
- Toepassing van verkeersborden.

Voor deze onderwerpen is een gezamenlijke nieuwe richting bepaald die in paragraaf 2.3 is opgenomen. De overeenkomsten tussen de voormalige gemeenten, samen met het actuele inzicht van knelpunten en de input van de omgeving hebben de basis gevormd bij het bepalen van de speerpunten. Verder is er een koppeling gelegd tussen de beleidsuitgangspunten en de integrale speerpunten die opgesomd zijn in de visie. Mede op grond van deze aanvullingen is de titel van het document gewijzigd van Visie Hoofdwegenstructuur Westerkwartier in Verkeersvisie Westerkwartier.

Inhoudelijke toelichting

De Verkeersvisie Westerkwartier is een visie op hoofdlijnen waarin de hoofdstructuur is bepaald voor auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer. Voor deze hoofdstructuur zijn knelpunten, verbeterpunten en opgaven benoemd. Het is daarbij belangrijk om te weten dat een (groot) deel van de hoofdwegenstructuur van Westerkwartier bestaat uit wegen die niet in eigendom zijn van de gemeente (Rijks- en provinciale wegen). De verkeerssituatie op de gemeentelijke wegen is echter wel afhankelijk van het functioneren van deze wegen. Daarom benoemen we ook opgaven die we zien voor die wegen. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer netwerk. Als gemeente hebben we hier beperkt invloed op. Deze verantwoordelijkheid ligt bij het OV-bureau en de provincie Groningen. Desondanks formuleren we ook hiervoor knelpunten en opgaven.

We zijn gestart met het inzichtelijk maken van de huidige situatie en knelpunten op basis van een inventarisatie & analyse en input vanuit onze inwoners en omgeving. Daaruit vloeien 10 speerpunten in de Verkeersvisie Westerkwartier voort (wat willen we bereiken?). Op basis van de speerpunten zijn concrete opgaven gedefinieerd. Opgaven die beschrijven hoe we invulling willen geven aan het realiseren van de visie (hoe gaan we dat bereiken?). Tot slot is een actieprogramma opgesteld waarin wordt ingegaan op de uitwerking en het tijdpad van de opgaven. Deze thema's zullen we per onderwerp beknopt toelichten.



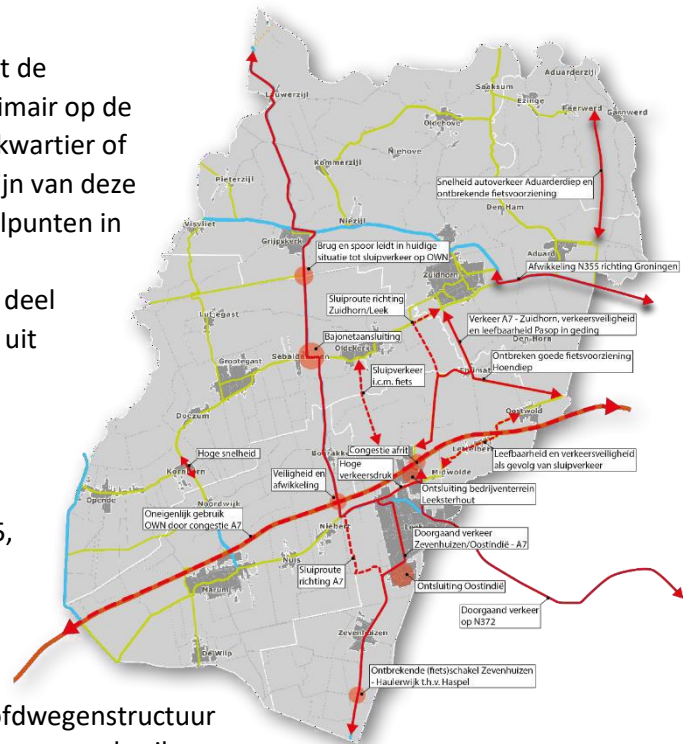
Inventarisatie & analyse

Regionaal gezien is de gemeente Westerkwartier hoofdzakelijk georiënteerd op grote kernen aan de oost- en westzijde (Groningen, Drachten, Heerenveen, Leeuwarden). Deze kernen zijn te bereiken via de A7 of de N355. De A7 en de N355 vormen belangrijke regionale dragers. Enerzijds zorgt dit voor de bereikbaarheid van het Westerkwartier, anderzijds werken beide wegen als barrières, omdat het aantal passages beperkt is. Het wegennet binnen de gemeente Westerkwartier is voornamelijk radiaal opgebouwd (in oost-westelijke richting). Noord-zuidverbindingen zijn beperkt aanwezig. De N388 is een van de weinige ontsluitende Noord-zuidroutes binnen de gemeente en daarmee een belangrijke verbinding om de N355 of de A7 te bereiken. Het is van groot belang dat de dragers op orde zijn. Bij congestie op de N355, A7 en N388 ontstaat er sluisverkeer op het onderliggende gemeentelijke wegennet.

Naast de wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer is de hoofdfietsstructuur in kaart gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt in doorfietsroutes, hoofdfietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve routes. Het hoofdfietsnetwerk ligt grotendeels langs de provinciale wegen en belangrijke gemeentelijke verbindingen. De gemeente Westerkwartier heeft twee doorfietsroutes richting Groningen. De doorfietsroute Zuidhorn-Groningen en Leek-Groningen (in ontwikkeling). Deze routes zijn of worden voorzien van een hoogwaardige inrichting. In het Westerkwartier zorgen de hoofdfietsroutes voor een raster tussen de centrumdorpen (Leek, Zuidhorn, Marum en Grootegast). Ook leggen deze routes de verbinding met de omliggende gemeenten, zoals Noordenveld, Smallingerland en Het Hogeland. Op een aantal hoofdfietsroutes ontbreken goede fietsvoorzieningen, bv. Tussen Leek en Zuidhorn.

De gemeente Westerkwartier beschikt over een relatief grofmazig buslijnnennet. Hierdoor worden de kernen in het buitengebied niet of in beperkte mate (bijv. met lage frequentie) bediend. Door de coronacrisis zijn buslijnen komen te vervallen en zijn op meerdere lijnen de frequenties verlaagd. Op de spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden is de frequentie juist verhoogd. Om het openbaar vervoer netwerk goed op elkaar aan te sluiten worden multimodale vervoersknooppunten (hub's) gerealiseerd. De bereikbaarheid van deze hubs is belangrijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De kaart hiernaast toont de knelpunten die voorkomen uit de Inventarisatie & analyse. De knelpuntenkaart richt zich primair op de hoofdwegen en belangrijkste verbindingen in Het Westerkwartier of knelpunten die ontstaan als gevolg van het niet op orde zijn van deze hoofdwegen. Dit betekent dat niet alle gemeentelijke knelpunten in de kaart zijn opgenomen. De kaart bevat de voor de visie relevante knelpunten op het hoofdwegenennet. Een (groot) deel van de hoofdwegenstructuur van Westerkwartier bestaat uit wegen die niet in eigendom zijn van de gemeente. De verkeerssituatie op de gemeentelijke wegen is echter wel afhankelijk van het functioneren van deze Rijks- en provinciale wegen. Het is voor de situatie op het gemeentelijk wegennet van belang dat de A7, N388, N355, N979 en andere provinciale wegen op orde zijn.



Inwoners & omgeving

Om meer inzicht te krijgen in verplaatsingspatronen / routes, knelpunten en mogelijke verbeteringen op de hoofdwegenstructuur is een enquête uitgevoerd, die door bijna 1.500 inwoners en weggebruikers is ingevuld. Belangrijkste conclusie is dat de resultaten uit de enquête overeen komen met de resultaten uit de Inventarisatie & analyse.

Enquête – Vervoerswijzen en relaties

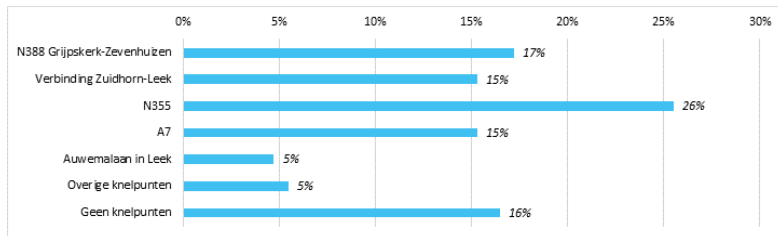
De gemeente Westerkwartier is qua oppervlak een van de grootste gemeenten van Nederland, met een plattelands karakter. Het is dan ook niet opmerkelijk dat uit de enquête blijkt dat de auto een zeer belangrijk vervoermiddel is. De sterkste vervoerrelatie voor Het Westerkwartier op het gebied van werken, boodschappen en school is de vervoerrelatie met de gemeente Groningen. Logischerwijs zijn ook de relaties met andere omliggende gemeenten, zoals Het Hogeland, Noordenveld en Smallingerland aanwezig. Binnen Het Westerkwartier verplaatsen respondenten zich vooral richting de grotere kernen Leek, Zuidhorn, Marum, Grootegast, Tolbert en Grijskerk.

Enquête – Routes

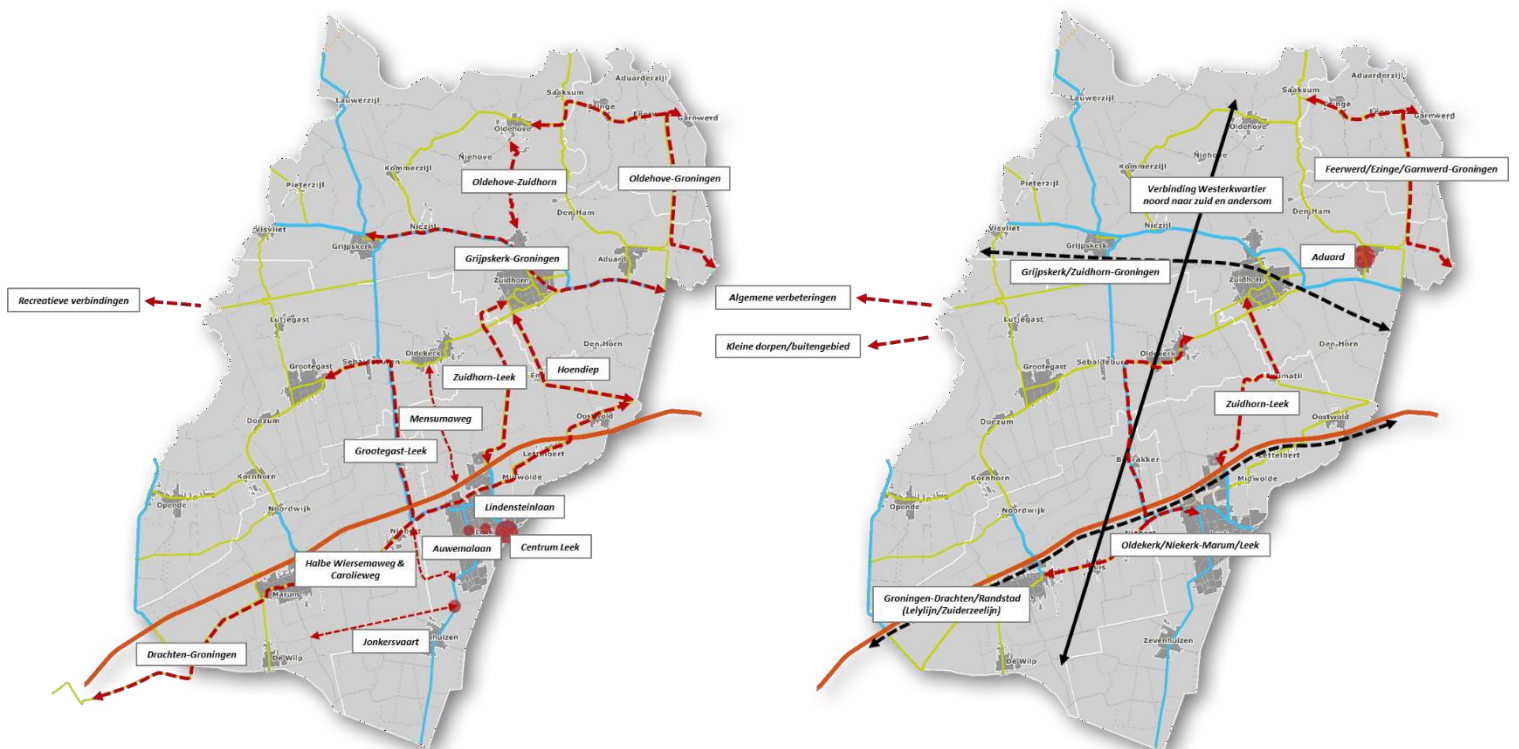
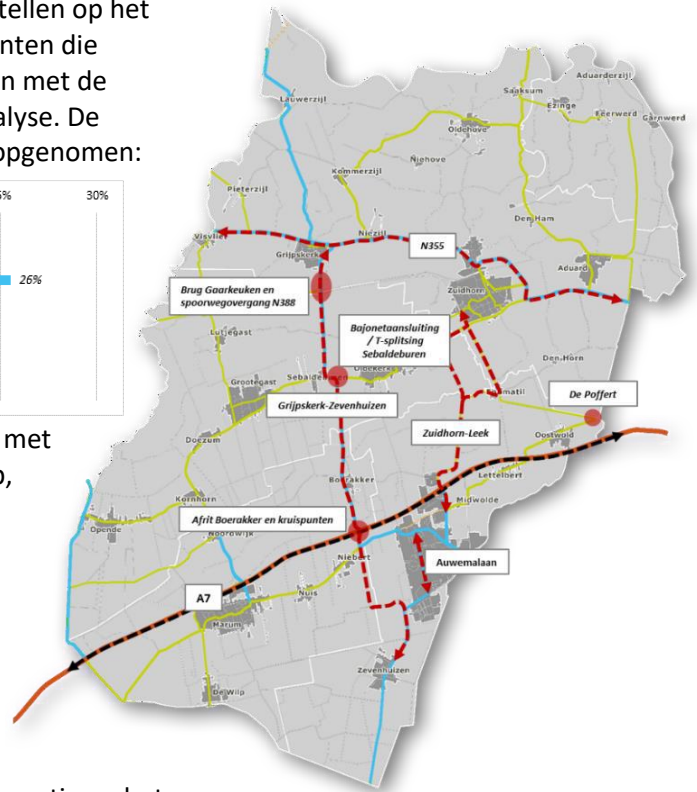
In de enquête is gevraagd naar routes die onze inwoners veelvuldig gebruiken. De structuur A7, N355 en de N388 komt ook hier duidelijk terug. Ook de routes tussen de centrumdorpen zijn verbindingen die veel worden benoemd. Vanuit de buitengebieden zijn het vooral de gemeentelijke wegen die leiden naar de A7, N355 en N388 die veel worden gebruikt. Deze (veelal gemeentelijke) wegen kunnen worden gezien als belangrijke inprikkers voor de bereikbaarheid van de hoofdwegen.

Enquête – Knelpunten en verbetervoorstellen

Tot slot is gevraagd naar knelpunten en verbetervoorstellen op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer. De knelpunten die voortkomen uit de enquête komen in grote lijn overeen met de knelpunten die voortkomen uit de Inventarisatie & analyse. De knelpunten voor de auto zijn in onderstaande grafiek opgenomen:



Ook de fietsknelpunten komen in grote lijnen overeen met de Inventarisatie & Analyse. Denk hierbij aan de Pasop, het Hoendiep, de Mensumaweg en het Aduarderdiep. Aanvullend daarop worden veel knelpunten benoemd op de route Groningen – Drachten. Een deel van deze knelpunten zal met de realisatie van de doorfietsroute Leek-Groningen komen te vervallen. Wat betreft het openbaar vervoer geven onze inwoners en weggebruikers aan dat met name de bereikbaarheid van de kleine dorpen en het buitengebied met het openbaar vervoer onder de maat is. Ook wordt de frequentie en het beperkte aantal noord-zuidverbindingen benoemd. De in het verleden veel besproken spoorverbinding Zuiderzeelijn (Groningen-Drachten-Heerenveen-Emmeloord-Lelystad, thans in beeld als Lelylijn) wordt ook nog altijd als wens door onze inwoners benoemd.



Definiëren hoofdwegenstructuur

In Nederland worden wegen gecategoriseerd en ingericht conform de principes uit het landelijke verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3). In de basis komt het erop neer dat alle wegen worden gecategoriseerd op basis van functie en gebruik. Iedere wegcategorie kent een uniforme en herkenbare inrichting en snelheid. Deze categorisering sloot in de voormalige gemeenten niet overal goed op elkaar aan. Dit leidt tot verschillende opvattingen over dezelfde weg, waardoor o.a. verschillen ontstaan in de inrichting.

Op basis van de uitgevoerde analyse van de huidige situatie is een eenduidige samenhangende en sluitende wegencategorisering in het Westerkwartier opgesteld. Deze wegencategorisering is hiernaast weergegeven.

Visie met 10 speerpunten

Op basis van de ambities en geformuleerde doelstellingen voor de Verkeersvisie Westerkwartier en met de input van onze inwoners en de uitgevoerde inventarisatie & analyse is een visie opgesteld met de volgende 10 speerpunten. De speerpunten zijn hieronder in willekeurige volgorde opgenomen. Elk van deze speerpunten is belangrijk en samen geven ze invulling aan het realiseren van de ambities en aan een integrale aanpak van knelpunten:

1. Inzet op een robuust en goed ingericht hoofdwegenet

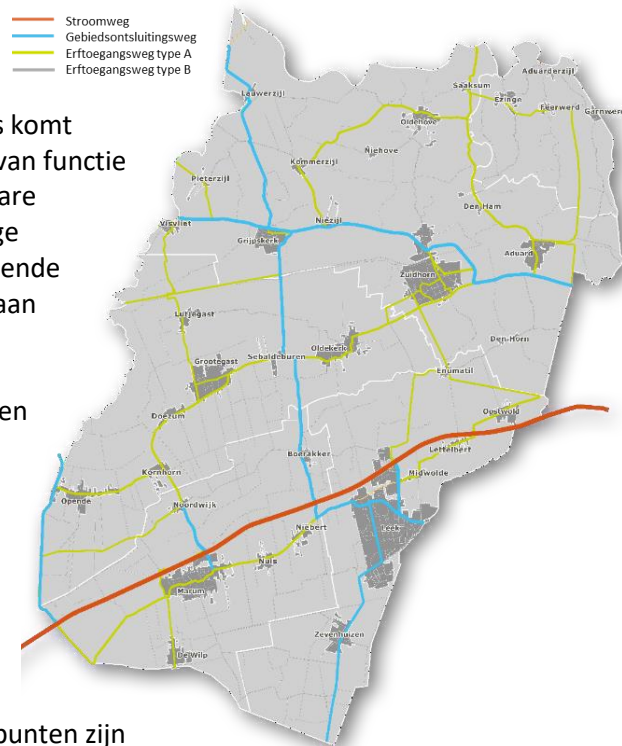
Het eerste speerpunt bestaat uit 2 aspecten; het op orde brengen van de belangrijkste dragers en de inzet op versterking van de noord-zuid structuur N355-A7. Uit de input van bewoners en de inventarisatie blijkt dat de A7, N355 en N388/N979 de meest gebruikte en daarmee belangrijkste wegen zijn voor Het Westerkwartier. Momenteel is sprake van knelpunten op deze dragers, waardoor verkeer alternatieve routes gaat zoeken over parallelle gemeentelijke wegen. Het op orde brengen van de dragers is de basis voor het voorkomen van deze problemen. Ook zien we dat het netwerk in noord-zuidrichting kwetsbaar is (enkel de N388 als hoogwaardige verbinding). Een extra verbinding N355-A7 ten oosten van de N388 levert een goede bijdrage aan een robuuster wegennet, aan het beperken van bestaande verkeersoverlast en aan de verkeersveiligheid (N978 Pasop & Hoendiep). Daarnaast draagt het bij aan o.a. de bereikbaarheid van het achterland Garnwerd/Winsum.

2. Versterken van onderlinge verbindingen met de (centrum)dorpen en de regio voor alle modaliteiten

De centrumdorpen hebben een uitgebreid aanbod aan niet-dagelijkse voorzieningen en hebben een bovendorpse functie. Deze dorpen dienen goed bereikbaar te zijn vanuit de omgeving. Goede onderlinge gemeentelijke verbindingen met de centrumdorpen zijn hiervoor de basis.

3. Inzet op optimaliseren aansluitingen van het onderliggend wegennet op de hoofdwegenstructuur

Om een bijdrage te leveren aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid zetten we in op het optimaliseren van de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegenet. We zien dat op een paar plekken de verkeersafwikkeling reeds een aandachtspunt is. Door de woningbouwopgave en door de verdere ontwikkeling van Leeksterveld neemt de verkeersdruk op de aansluitingen toe. Om te zorgen voor toekomstbestendige en duurzaam veilige aansluiting is nader onderzoek naar de aansluitingen nodig.



4. Bij nieuwe ontwikkelingen zorgen voor robuuste ontsluitingen voor alle modaliteiten

In onze gemeente spelen diverse ontwikkelingen (o.a. bedrijventerrein Leeksterveld en een woningbouwopgave van ca. 1.600 tot 2.400 woningen op diverse locaties tussen 2020 en 2029). We zetten in op het optimaliseren van het wegennet voor alle modaliteiten ter hoogte van (nieuwe) ontwikkelingen, zodat een robuuste ontsluiting ontstaat.

5. Zorgen voor een samenhangende en sluitende hoofdwegenstructuur

De wegencategorisering van de voormalige gemeenten sloot niet overal goed op elkaar aan, waardoor sprake is van verschillen in weginrichting en snelheidsregime op bepaalde delen van ons wegennet. Met het nieuwe wegencategoriseringsplan leggen we de basis voor een sluitende hoofdwegenstructuur en kunnen we deze situaties verbeteren.

6. Inzet op optimaliseren (uniforme) weginrichting waarbij functie, vorm en gebruik in overeenstemming zijn

De basis voor een duurzaam en verkeersveilig Westerkwartier is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig 3 (DV3). We streven er naar om de inrichting van ons wegennet te verbeteren, bijvoorbeeld bij het uitvoeren van onderhoud en met het wegencategoriseringsplan als basis. Het doel is om de hoofdwegenstructuur goed aan te laten sluiten bij de principes uit Duurzaam Veilig 3.

7. Verbeteren van de verkeersveiligheid op en leefbaarheid langs het wegennet

We willen de verkeersveiligheid op en leefbaarheid langs het wegennet verbeteren, onder andere door het toepassen van een proactieve risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) waar de provincie Groningen momenteel aan werkt worden de grootste risico's per doelgroep, locaties, infrastructuur en gedragingen op provinciaal en lokaal niveau inzichtelijk gemaakt. We zetten in op het aanpakken van risico's om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid.

8. Faciliteren van duurzame mobiliteit waaronder elektrisch rijden, fiets, openbaar vervoer, vraagafhankelijk vervoer en deelconcepten

Nieuwe duurzame mobiliteitsvormen bieden extra mogelijkheden om een bestemming te bereiken, wat de robuustheid van het verkeerssysteem vergroot. Deze mobiliteitsvormen willen we faciliteren. Naast nieuwe vormen van duurzame mobiliteit faciliteren we ook bestaande duurzame modaliteiten, zoals het openbaar vervoer.

9. Optimaliseren fietsnetwerk en overstap fiets op openbaar vervoer en v.v.

We willen het fietsnetwerk optimaliseren, alsmede de verbinding met het openbaar vervoer, waardoor overstappen makkelijker wordt. Het verbeteren van het fietsnetwerk draagt ook bij aan de toeristisch – recreatieve doelstellingen uit ons Coalitieakkoord.

10. Inzet op veilige en toegankelijke mobiliteit voor alle doelgroepen, met specifieke aandacht voor kwetsbare groepen: schoolkinderen en ouderen

Door te werken aan goed en verkeersveilig hoofdwegennet zorgen we er voor dat alle doelgroepen, ook de kwetsbare groepen zoals ouderen, schoolgaande kinderen en mindervaliden veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Zij moeten zich op een goede manier kunnen verplaatsen binnen de gemeente en hier zetten we ons voor in.

Van speerpunten naar opgaven

Om invulling te geven aan de speerpunten uit de visie zijn opgaven benoemd. Bij het definiëren van de opgaven is een integrale aanpak gehanteerd, om ervoor te zorgen dat de opgaven aan meerdere speerpunten een bijdrage leveren. De volgende opgaven zijn gedefinieerd:

Opgave 1: Onderzoeken mogelijke rondweg Leek met parallelstructuur A7

Opgave 2: Onderzoeken mogelijke verbinding A7 – N355

Opgave 3: Uitvoeren bundelstudie N388

Opgave 4: Verbeteren fietsnetwerk

Opgave 5: Opstellen aanpak aansluitingen A7

Opgave 6: Opstellen leidraad inrichtingsprincipes Westerkwartier en realiseren eenduidige inrichting gemeentelijk wegennet

Opgave 7: Realiseren goede ontsluitingen (nieuwe) ontwikkelingen

Opgave 8: Opstellen aanpak risicolocaties verkeersveiligheid

In onderstaand overzicht is opgenomen welke opgave primair bijdraagt aan welk speerpunt.

WAT WILLEN WE BEREIKEN?		HOE GAAN WE DAT DOEN?							
		OPGAVEN							
		1	2	3	4	5	6	7	8
SPEERPUNTEN VISIE		Onderzoeken mogelijke rondweg Leek met parallel- structuur A7	Onderzoeken mogelijke verbinding A7 – N355	Uitvoeren bundelstudie N388	Verbeteren fietsnetwerk	Opstellen aanpak aansluitingen A7	Opstellen leidraad inrichtings- principes Westerkwartier en realiseren eenduidige inrichting gemeentelijk wegennet	Realiseren goede ontsluitingen (nieuwe) ontwikkelingen	Opstellen aanpak risicolocaties verkeersveilig- heid
1	Een robuust en goed ingericht hoofdwegennet	✓	✓	✓		✓			
2	Versterken van onderlinge verbindingen met de centrumdorpen en de regio voor alle modaliteiten	✓			✓				
3	Inzet op optimaliseren aansluitingen van het onderliggend wegennet op de hoofdwegenstructuur	✓	✓	✓		✓		✓	
4	Bij nieuwe ontwikkelingen zorgen voor robuuste ontsluitingen voor alle modaliteiten	✓	✓	✓				✓	
5	Zorgen voor een samenhangende en sluitende hoofdwegenstructuur						✓		
6	Inzet op optimaliseren van (uniforme) weginrichting waarbij functie, vorm en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn.		✓	✓			✓		
7	Verbeteren van de verkeersveiligheid op en leefbaarheid langs het (gemeentelijke) wegennet	✓	✓	✓	✓				✓
8	Faciliteren van duurzame mobiliteit waaronder elektrisch rijden, fiets, openbaar vervoer, vraagafhankelijk vervoer en deelconcepten				✓			✓	
9	Optimaliseren fietsnetwerk en overstap fiets op openbaar vervoer en v.v.				✓				
10	Inzet op veilige en toegankelijke mobiliteit voor alle doelgroepen, met specifieke aandacht voor kwetsbare groepen: schoolkinderen en ouderen				✓			✓	✓

Actieprogramma

In onderstaande tabel hebben we het actieprogramma uit de visie opgenomen met belangrijke onderwerpen voor de korte termijn. Het spreekt voor zich dat het realiseren van de doelstellingen niet vandaag of morgen gerealiseerd is. Dat is iets waar in de komende jaren op gestructureerde wijze invulling aan gegeven zal moeten worden. Deze visie met de daarin benoemde speerpunten, opgaven en actiepunten geeft daarvoor de handvaten.

Opgaven	Actie	Start
1 Onderzoeken mogelijke rondweg Leek met parallelstructuur A7	Uitvoeren verkenning	2022
2 Onderzoeken mogelijke verbinding A7 – N355	Uitvoeren onderzoek	2022
3 Uitvoeren bundelstudie N388	Uitvoeren onderzoek	2022
4 Verbeteren fietsnetwerk	Opstellen uitvoeringsprogramma fiets	2022
Verbeteren fietsverbinding Leek – Zuidhorn	Opstellen verbeterplan / concrete uitwerking	2022
5 Opstellen aanpak aansluitingen A7	Onderzoek toekomstbestendige aansluitingen	2022 - 2023
6 Opstellen leidraad inrichtingsprincipes Westerkwartier en realiseren eenduidige inrichting gemeentelijk wegennet	Opstellen leidraad inrichting	2022
7 Realiseren goede ontsluitingen (nieuwe) ontwikkelingen	Integreren in planvorming, specifieke aanpak opstellen voor lopende ontwikkelingen Oostindie, Oostergast en Leeksterveld	2022 e.v.
8 Opstellen aanpak risicolocaties verkeersveiligheid	Opstellen maatregelenpakket gerichte aanpak verkeersveiligheid Westerkwartier	2022
	Opstellen maatregelenpakket inrichting veilige schoolomgevingen	2022

Om tot concrete maatregelen over te kunnen gaan, dient voor verschillende opgaven nader onderzoek te worden gedaan naar mogelijkheden en eventuele uitwerkingen.

Omdat deze acties de basis vormen voor de verdere optimalisatie van onze hoofdwegenstructuur en hoofdfietsnetwerk, stellen wij voor om deze acties in de periode 2022 – 2023 te starten. Zodat in de periode daarop volgend concrete invulling gegeven kan worden aan eerst de uitwerking en daarna de uitvoering. Voor de uitvoering van maatregelen geldt dat waar mogelijk de combinatie moet worden gezocht met beheer en onderhoud. Omdat voor meerdere opgaven geldt dat ze parallel kunnen lopen, is vooralsnog geen prioritering aangebracht. Uiteraard is het mogelijk op een aantal fronten te werken aan quick wins. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de verkeersveiligheid en verbeteringen voor het fietsverkeer. In totaal worden de kosten voor de beschreven acties geschat op € 400.000. Deze kosten, voortvloeiende uit de genoemde acties, worden gefinancierd uit reguliere budgetten.

Tot slot: omdat meerdere opgaven betrekking hebben op wegen die niet in beheer van de gemeente zijn, is overleg en afstemming met Rijkswaterstaat en provincie(s) nodig. Hierbij geldt dat voor het uitvoeren van de benoemde acties gezocht zal worden naar cofinanciering.

Advies

Kennis nemen van en instemmen met de rapportage Verkeersvisie Westerkwartier.

het college van burgemeester en wethouders

A. van der Tuuk, burgemeester

A. Schulting, secretaris

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Westerkwartier,

Gelezen het voorstel Verkeersvisie Westerkwartier van 26 mei 2021,

Besluit:

Kennis nemen van en instemmen met rapportage Verkeersvisie Westerkwartier.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de raad van de gemeente Westerkwartier,
d.d. 1 december 2021.

A. van der Tuuk
Voorzitter

J.L. de Jong
Griffier