

Eindconcept
Bereikbaar zijn en blijven
Gemeentelijk Verkeer- en
Vervoerplan 2010

Beleidsdeel

Eindconcept
Gemeentelijk Verkeer- en
Vervoerplan
Bereikbaar zijn en blijven

Beleidsdeel

dossier : B6634-01-001
registratienummer :
versie : 1

Gemeente Opsterland

INHOUD	BLAD	
1	INLEIDING	4
1.1	Verkeersgebieden en verblijfgebieden	4
1.2	Verkeersveiligheid	4
1.3	Ambities en verkeersontwikkeling	4
1.4	Meer aandacht voor verbeteringen voor het niet-gemotoriseerd verkeer	5
1.5	Uitvoeringsplan	5
1.6	Aanpak	5
1.7	Leeswijzer	5
2	HET HUIDIGE BELEID GEEVALUEERD	8
2.1	Doelstellingen uit het bestaande verkeer- en vervoerbeleid van Opsterland	8
2.2	Uitgevoerde of geplande maatregelen van GVVP 2001 en Fietsplan 2003	8
2.3	Conclusies	16
3	VERKEERSBELEID HOGERE OVERHEDEN	17
3.1	Landelijk beleid	17
3.2	Provinciaal beleid	17
4	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	19
4.1	Wonen	19
4.2	Economie en Bedrijvigheid	19
4.3	Ruimtelijke ontwikkeling landbouw	19
4.4	Gebiedsontwikkeling	21
5	GEMOTORISEERD VERKEER	24
5.1	Doelstellingen	24
5.2	Wegencategorisering Opsterland	27
5.3	Binnen de bebouwde kommen	28
5.4	Wegen buiten de bebouwde kom	28
5.4.1	Erftoegangswegen (60 km/ uur)	28
5.4.2	Erftoegangsweg Plus	30
5.4.3	Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)	31
5.5	Inrichtingseisen	32
5.6	Goederenvervoer	33
5.7	Routing Gevaarlijke stoffen	33
5.8	Landbouwverkeer	33
5.9	Hulpdiensten	34
6	VERKEERSSTRUCTUUR EN WENSEN IN DE KERNEN	36
6.1	Gorredijk	36
6.2	Beetsterzwaag	42
6.3	Ureterp	1
6.4	Overige kernen	47
7	LANGZAAM VERKEER	51
7.1	Utilitaire fietsvoorzieningen	51
7.2	Recreatieve fietsvoorzieningen	53
7.3	Voetgangers en minder-validen	55

8	PARKEREN	57
8.1	Parkeren in centrum Gorredijk, Ureterp en Beetsterzwaag	57
8.2	Parkeren in woonwijken en nieuwbouwwijken	58
8.3	Parkeren voor gehandicapten	58
8.4	Parkeren van vrachtwagens	58
8.5	Parkeren bij scholen	58
8.6	Parkeren van de fiets	59
8.7	Carpoolterreinen	59
9	OPENBAAR VERVOER	60
9.1	Beleid hogere overheden	60
9.2	Gemeentelijk beleid	60
9.3	Doelgroepenvervoer	61
10	VERKEERSEUCATIE EN HANDHAVING	62
10.1	Permanente verkeerseducatie	62
10.2	Rondom de scholen	62
10.3	Handhaving	63
11	REACTIENOTA OVERLEG EN INSPRAAK	64
12	COLOFON	65

1 INLEIDING

De mobiliteit groeit. Door toenemende welvaart wordt mobiliteit, ten opzichte van het besteedbaar inkomen, relatief goedkoper. De investeringen in infrastructuur hebben de afgelopen decennia in ons land geen gelijke tred gehouden met de groei van de mobiliteit. Daardoor is het infrastructurele netwerk, ook in Fryslân soms overvol. In Opsterland is de toename van het verkeer zichtbaar op enkel wegen en/ of op bepaalde tijden.. De vraag is op welke wijze een goede bereikbaarheid gegarandeerd kan worden. Een bereikbaarheid die bijdraagt aan het welzijn van de burger. Of anders gezegd aan de leefbaarheid en vitaliteit van de gemeente.

Ons Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP), waarin de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid zijn beschreven, moet geactualiseerd worden. Formeel om te voldoen aan de wetgeving. (Planwet Verkeer en Vervoer). In 2004 is het nationale verkeersbeleid vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Vervolgens heeft de Provincie Fryslân in 2006 het Provinciaal verkeer- en vervoerplan vastgesteld. De gemeenten dienen hun beleid hierop af te stemmen. Dat wordt in dit voorliggende plan gedaan.

1.1 Verkeersgebieden en verblijfsgebieden

De groei van de mobiliteit heeft een keerzijde, zoals de toename van verkeersonveiligheid, geluids- en trillingshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen. Keuzes moeten gemaakt worden in het verkeers- en vervoerssysteem van Opsterland om de bereikbaarheid op peil te houden, maar anderzijds om de verkeershinder te beperken. Waar leiden we het verkeer langs en met welke snelheden? Met andere woorden: waar zijn de verkeersgebieden? En hoe richten we de verblijfsgebieden in? Die delen van het openbaar gebied waar de inrichting niet voornamelijk afgestemd is op de auto. Wegen (en bermen) maken een belangrijk deel uit van de openbare ruimte en zijn bij uitstek het gebied waar we Opsterland mooi en veilig kunnen maken. Het aantal wegen waar de doorstroming het belangrijkste is, is beperkt. De vraag om de veiligheid en leefbaarheid in de dorpen en op de wegen hiertussen te verbeteren staat vaak op de wensenlijsten van de Plaatselijke Belangen. Zelden staat daarbij een klacht over doorstroming of over het niet bereikbaar zijn van een bestemming.

1.2 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is veel groter dan twintig jaar geleden. Grote probleempunten zijn allemaal opgelost. Er gebeuren minder ongevallen met minder letsel en verspreid over alle wegen. De laatste jaren echter laten de cijfers zien dat de dalende trend ophoudt. Ook wordt in bijna alle dorpsvisies de wens uitgesproken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat dan meer en meer over kwetsbare groepen als fietsers, kinderen en ouderen. In dit beleidsplan krijgt verkeersveiligheid daarom ook veel aandacht.

1.3 Ambities en verkeersontwikkeling

De gemeente wil inspelen op wensen en kansen op allerlei terreinen zoals economie, recreatie, duurzaamheid, wonen en werken. De ambitie is de leef-, werk- en recreatieomgeving verder te verbeteren en de regionale centrumpositie van Gorredijk te versterken. Het verkeerssysteem in Opsterland dient het bereiken van deze ambities te ondersteunen. Het GVVP van 2001 is niet meer actueel. De ontwikkelingen hebben sindsdien niet stil gestaan. De planvorming ten aanzien van de N381 – Opper Haudmare – is bijvoorbeeld al in een vergevorderd stadium. Wonen, duurzaamheid en recreatie zijn nu de speerpunten in Opsterland. Ook is het noodzakelijk om tijdig in te spelen op veranderingen, zoals gevolgen van de

economische recessie die in 2008 is ingezet. In het buitengebied krijgen we te maken met het feit dat sommige vrijkomende agrarische bedrijven een andere functie krijgen. Ook is bij schaalvergroting van agrarische bedrijven soms een andere infrastructuur nodig dan nu aanwezig is. Om de gemeentelijke ambities waar te maken en te ondersteunen is in dit nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) uitgewerkt op welke wijze het verkeer- en vervoersysteem ingericht moet worden en hoe het dient te functioneren.

1.4 Meer aandacht voor verbeteringen voor het niet-gemotoriseerd verkeer

Fietsvoorzieningen (paden, stalling, veiligheid), openbaar vervoer en (historische) wandelpaden, openbare verlichting, toegankelijkheid voor minder validen, onderhoud: om deze zaken gaat het tegenwoordig. In het buitengebied is de landschappelijke inpassing van het groen in de berm bij wijze van spreken even belangrijk als de belijning op de weg. De vormgeving van het openbaar gebied in de dorpsomgeving en in het buitengebied zijn "de verkeersprojecten" van de laatste jaren. Natuurlijk is het autoverkeer belangrijk bij de herinrichting van een centrum of een herontwikkeling van een woonbuurt. Maar de auto is niet meer dominant.

1.5 Uitvoeringsplan

Meer dan in het huidige GVVP is de behoefte uitgesproken om aan het beleidsplan een uitvoeringsplan te koppelen. Om de effectiviteit van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer te versterken is het belangrijk dat het beleid duidelijk is voor diegenen die ermee moeten werken. Dat betekent dat het Beleidsplan en Uitvoeringsplan, als een samenhangend geheel worden vastgesteld.

1.6 Aanpak

De volgende stappen zijn doorlopen bij de tot standkoming van het beleidsplan en het Uitvoeringsplan.

1. inventarisatie van de huidige situatie en evaluatie van het beleid van het GVVP uit 2001
2. Voorleggen van de evaluatie en de opzet van het nieuwe GVVP aan de raad
3. De Plaatselijk Belangen raadplegen over "hun" wensen
4. Waar nodig is aanvullend onderzoek uitgevoerd, zoals voor ecologische "perspectieven" van de Poostweg
5. Schetsen van streefbeelden per "vervoerwijze": gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, parkeren, openbaar vervoer, goederenvervoer, hulpdiensten, enzovoort.
6. Maken van het Uitvoeringsplan
7. Kosten ramen en prioriteren in het Uitvoeringsplan

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat de samenvatting van het GVVP, namelijk de doelstellingen uitgewerkt in drie thema's.

Hoofdstuk 2 bevat de evaluatie van het staande Opsterlandse verkeersbeleid vanaf 2001.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het recente beleid van de hogere overheden.

Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Opsterland.

Hoofdstuk 5 bevat de streefbeelden voor het autoverkeer, goederenvervoer, landbouwverkeer en de hulpdiensten.

Hoofdstuk 6 geeft de wensbeelden en knelpuntenvoor de grote en kleine kernen.

Hoofdstuk 7 beschrijft de doelstellingen voor het langzaam verkeer

Hoofdstuk 8 beschrijft de doelstellingen voor het parkeren in de gemeente

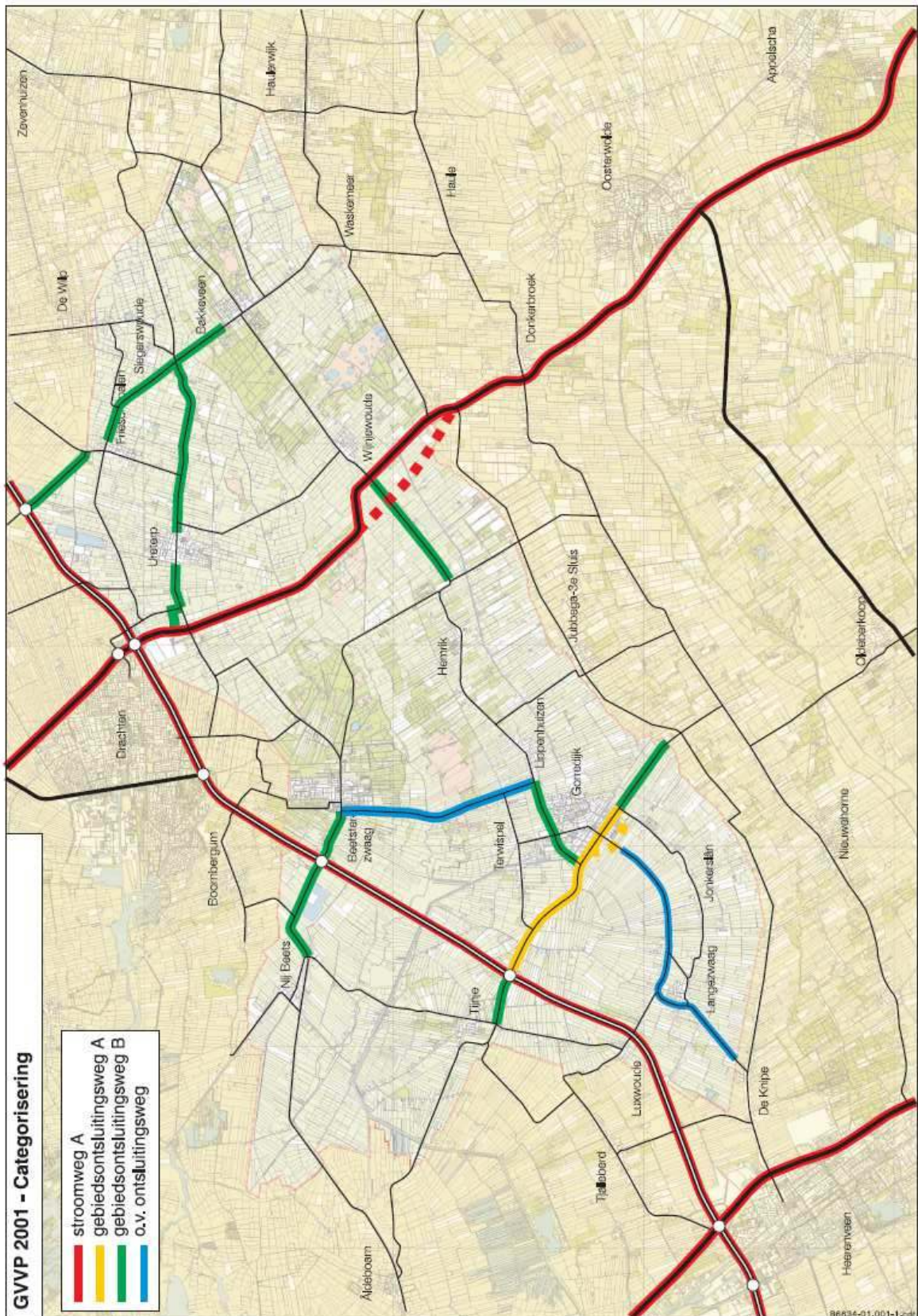
Hoofdstuk 9 geeft een beeld van het beleid ten aanzien van het openbaar vervoer

Hoofdstuk 10 is het laatste hoofdstuk van het GVVP. Hierin wordt de verkeerseducatie en handhaving toegelicht

Uitvoeringsplan

Er wordt een Uitvoeringsplan opgesteld dat gerelateerd is aan het beleidsplan. In het Uitvoeringsplan wordt een overzicht gegeven van de inrichtingseisen voor de verschillende categorieën wegen in de gemeente. Ook wordt een opsomming gegeven van projecten tot het planjaar 2015 en in de jaren daarna, vaak met de daarbij behorende budgetten. Voor het parkeren zijn normen geformuleerd. Verder zijn deelplannen uitgewerkt: voor de bushaltes, voor de Poostweg, het verbeteren van de fietsvoorzieningen en voor de uitbreiding van carpoolplaatsen.

Abbeelding 1 Wegencategorisering GVVP 2001



2 HET HUIDIGE BELEID GEEVALUEERD

In dit hoofdstuk wordt het huidige beleid uit 2001 op hoofdlijnen geëvalueerd. Hierbij zijn de destijds geformuleerde doelstellingen benoemd en wordt aan de hand van de uitgevoerde maatregelen en de verkeersveiligheidsaspecten beoordeeld in hoeverre de doelstellingen zijn gehaald.

2.1 Doelstellingen uit het bestaande verkeer- en vervoerbeleid van Opsterland

Doelstellingen GVVP Opsterland 2001

In het GVVP uit 2001 zijn diverse doelstellingen en aandachtspunten opgenomen. In onderstaande opsomming zijn deze opgenomen:

Hoofddoelstellingen

- *Garanderen goede bereikbaarheid van woningen en bedrijven;*
- *Optimaliseren van de leefbaarheid, zowel op het platteland als in de kernen.*

Subdoelen

- *In functie, inrichting en gebruik een eenduidig onderscheid te maken tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen;*
- *Een scheiding aanbrengen tussen verkeers- en verblijfsfuncties door stroomwegen en drukke gebiedsontsluitingswegen te isoleren van de bebouwde kom en waar dat niet mogelijk is in de kom kiezen voor de verblijfsfunctie.*

Het begrip Shared Space heeft in het GVVP van 2001 een prominente plaats. Hierdoor zou het oplossen van verkeerskundige knelpunten tegelijk een impuls betekenen voor onder andere de landschappelijke inpassing en optimalisatie van de leefbaarheid in de dorpen en het buitengebied.

Hierbij was het idee om dit gebiedsgewijs op te pakken, waarbij de inrichting van wegen in de verschillende gebieden zou aansluiten bij het karakter van het verblijfsgebied. Het veengebied rond Tijnje en Nij Beets kent immers een ander karakter dan de omgeving van de Bakkeveenster duinen. Dit vraagt natuurlijk ook een andere weginrichting.

Doelstellingen Fietsplan gemeente Opsterland 2003

Ook in het Fietsplan uit 2003 zijn enkele doelstellingen geformuleerd:

- *Stimuleren fietsgebruik;*
- *Optimaliseren onderhoud fietspadennetwerk;*
- *Bevorderen van de aansluiting van kleinere kernen op Gorredijk, Heerenveen en Drachten;*
- *Bevorderen van recreatief fietsgebruik en rolstoelgebruik vanuit de kernen;*
- *Verbeteren en uitbreiden fietsvoorzieningen.*

2.2 Uitgevoerde of geplande maatregelen van GVVP 2001 en Fietsplan 2003

Wat zouden we doen – wat hebben we gedaan?

Autoverkeer

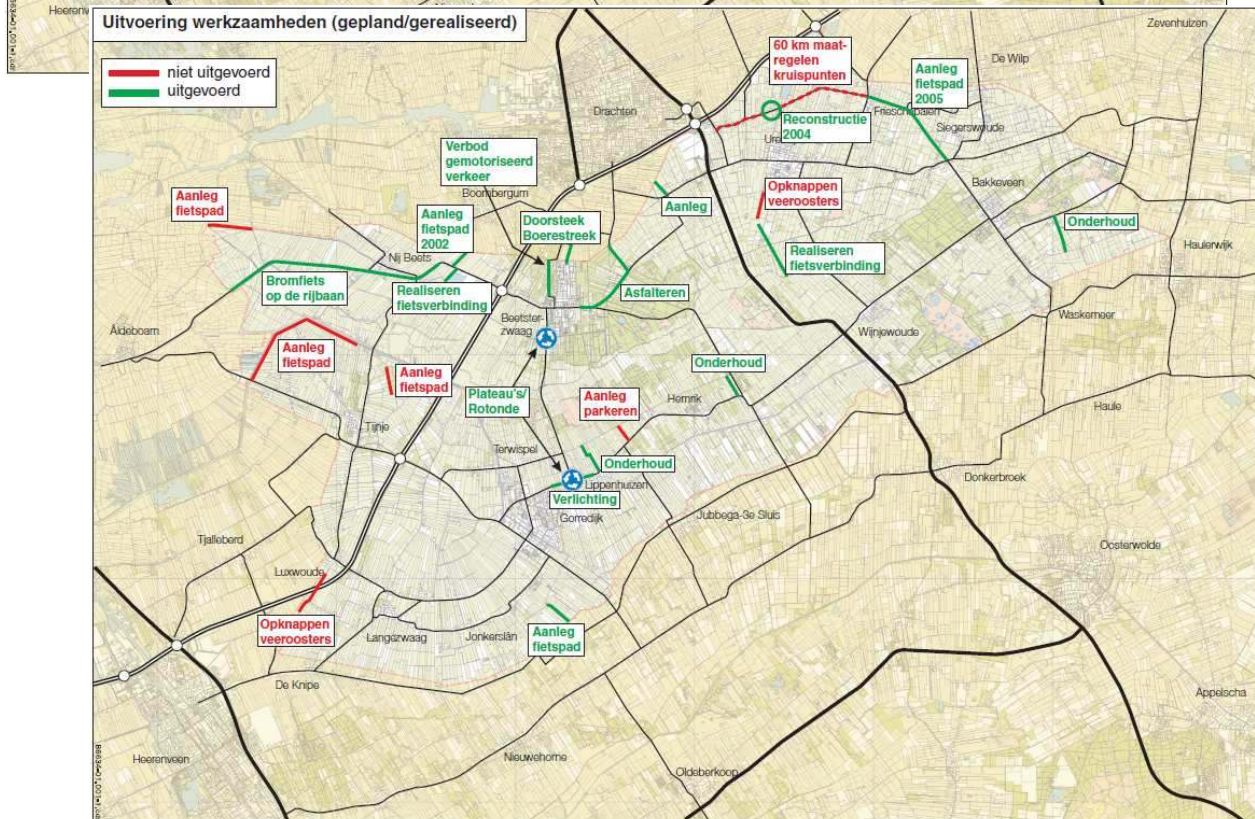
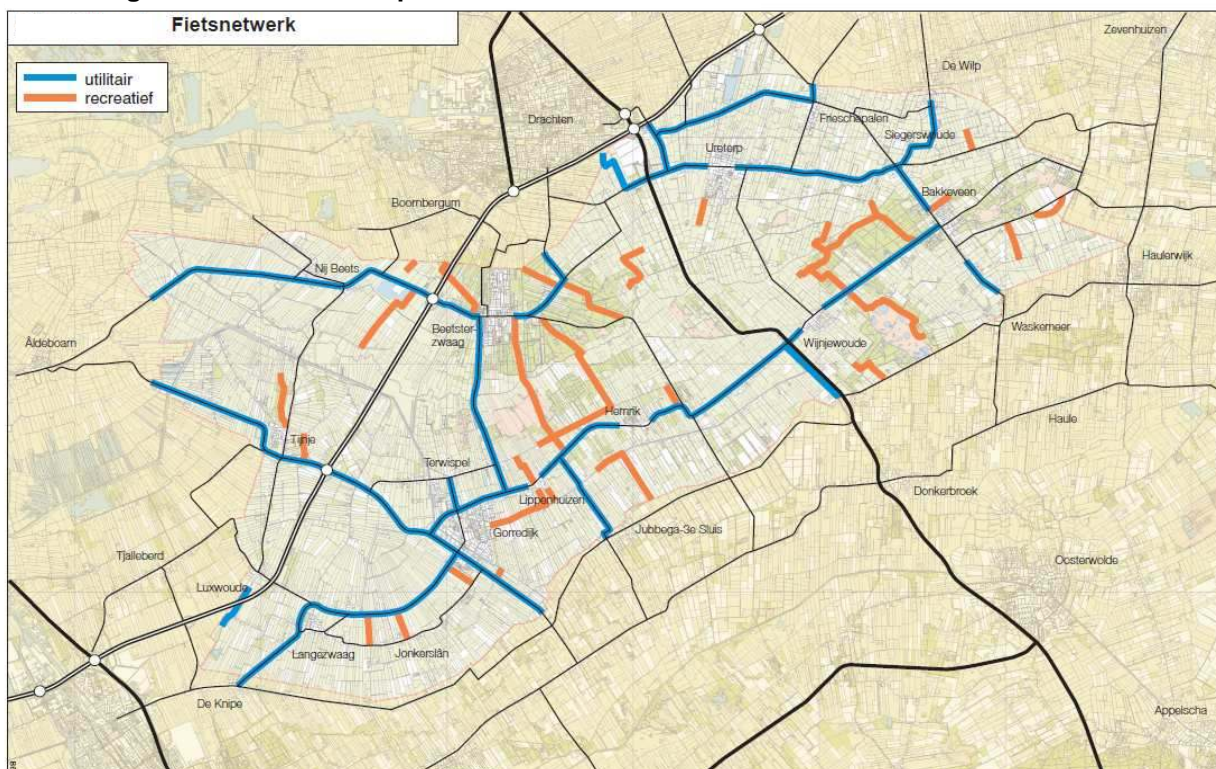
In het GVVP van 2001 is een wegencategorisering vastgesteld (zie afbeelding 1), waarbij het overgrote deel van het wegennet als erftoegangsweg is aangewezen (60 km/uur buiten de bebouwde kom, 30 km/uur binnen de bebouwde kom). Alleen belangrijke inpridders vanaf de A7 en N381 hebben hun 80 km/uur-status behouden (categorie gebiedsontsluitingsweg B en O.V. ontsluitingsweg). De inpridders vanaf de A7 en N381 naar de dorpen hebben over het algemeen nog een 80 km-regime. Hierdoor worden

automobilisten aangemoedigd via de inprikkers naar het hoofdwegennet te rijden en niet door het landelijk gebied. We zien desondanks dat de intensiteit op nagenoeg alle wegen in Opsterland nog altijd toeneemt. Overigens is deze intensiteitstoename minder groot dan op de snel- en provinciale wegen.

In 2008 blijkt dat het overgrote deel van de wegen in Opsterland ook werkelijk een maximum snelheid van 60 km/uur heeft. Alleen de Mounleane tussen Ureterp en Wijnjewoude is nog 80 km/uur en zou volgens het bestaande beleid nog 60 km/uur moeten worden. De verschijningsvorm van de 60 km-zones is nog wel divers. Dit heeft te maken met het uitgangspunt dat maatregelen meegenomen worden in het groot onderhoud en soms met de wens van de plaatselijk belangen en burgers om per direct iets aan de snelheden te doen. Deels is dit ook te verklaren door de zeer verschillende verschijningsvormen van de Opsterlandse wegen in het verleden.

De categorie O.V. ontsluitingsweg is achterhaald. Het openbaar vervoer stelt niet meer de eisen voor de dienstregeling als in 2001. Comfort en stremmingsvrij rijden zijn nog belangrijk, maar de dienstregeling laat meer ruimte toe voor 60 km/uur gebieden. De inrichting van de wegen naar Beetsterzwaag (60/ uur km gebieden net voor de bebouwde kom) is daar een voorbeeld van.

Afbeelding 2 Fietsnetwerk fietsplan 2003



Afbeelding 3 Fietsmaatregelen uit fietsplan 2003

Fietsverkeer

Afbeelding 2 laat het fietsnetwerk zien, zoals dat in het fietsplan van 2003 is opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen utilitaire fietspaden en recreatieve fietspaden. De afbeelding daaronder (afbeelding 3) bevat het maatregelenprogramma uit het huidige fietsplan. In de afbeelding is onderscheid gemaakt tussen uitgevoerde/geplande en niet uitgevoerde maatregelen tussen 2003 en nu. Hieruit komt naar voren dat het overgrote deel van de utilitaire fietsmaatregelen is uitgevoerd. Zo zijn fietspaden aangelegd/verbeterd tussen:

- Beetsterzwaag-Drachten;
- Frieschepalen-Bakkeveen;
- Gorredijk-Lippenhuizen-Beetsterzwaag;
- Nij Beets-Drachten.

De maatregelen betreffende recreatieve fietspaden blijken in de praktijk minder haalbaar of duren qua planvorming en uitvoering langer dan was voorzien. Met particuliere eigenaren is tot nu toe geen overeenstemming bereikt ten aanzien van realisatie van sommige recreatieve fietspaden. In de toekomst is dat ook niet te verwachten. Op basis van de ervaringen met maatregelen uit het bestaande fietsplan is het verstandig om de beoogde maatregelen op haalbaarheid te beoordelen, voordat ze worden opgenomen in het Uitvoeringsplan. Recreatie is speerpunt van beleid in Opsterland. Het recreatieve deel van het Fietsplan verdient in het nieuwe GVVP een goede prioriteitsstelling met financiële paragraaf (Uitvoeringsplan).

Verkeersveiligheid

Op basis van de geregistreerde ongevalgegevens is een analyse gemaakt van het verloop van de verkeersveiligheid in de gemeente Opsterland. Hierbij is, naast de periode van het vigerende GVVP, ook verder teruggekeken om voor een langere periode de verkeersveiligheidstrend inzichtelijk te maken. Bij een aantal gegevens is de vergelijking met de verkeersveiligheidsgegevens van de hele provincie Fryslân getrokken. Op deze wijze wordt inzichtelijk in hoeverre Opsterland afwijkt van het provinciaal gemiddelde. De cijfers zijn in bijlage 1 weergegeven. Op afbeelding 4 staan de locaties aangegeven van alle ongevallen die hebben plaatsgevonden in de periode 1994 - 2008. Het betreft ongevallen op zowel rijks- als provinciale en gemeentelijke wegen. Op deze kaart is in één oogopslag te zien waar veel of weinig aan de hand is. Afbeelding 5 geeft inzicht in de positie van Opsterland ten opzichte van de doelstellingen voor het aantal dodelijke ongevallen en de trendontwikkeling van het aantal slachtoffers in Fryslân. De grijze gemeenten hebben een dalende trend, de rode gemeenten een stijgende trend.

Ontwikkelingen totaal aantal ongevallen, ziekenhuisgewonden en dodelijke ongevallen 1994 - 2008

In bijlage 1 is het verloop van het totale aantal ongevallen, de ongevallen met ziekenhuisgewonden en de ongevallen met dodelijke afloop weergegeven voor de gemeente Opsterland en de provincie Fryslân. Voor Opsterland is alleen rekening gehouden met de ongevallen die op de gemeentelijke wegen hebben plaatsgevonden. De "provinciale ongevallen" zijn alle ongevallen die binnen de provinciegrenzen zijn gebeurd. Het peilgemiddelde is het gemiddelde aantal ongevallen over de periode 1994 t/m 1996.

Opvallend is dat de gemeente Opsterland qua ernstige ongevallen (doden en ziekenhuisgewonden) nagenoeg de hele beschouwde periode onder het provinciale gemiddelde zit. Daarentegen is het totaal aantal ongevallen dat in de gemeente Opsterland plaatsvindt over het algemeen juist hoger dan het provinciale gemiddelde. Dit betekent dat de kans op een ongeval in de gemeente Opsterland gemiddeld genomen groter is dan de kans op een ongeval elders in de provincie, maar dat de afloop van een ongeval gemiddeld genomen juist gunstiger is dan in andere delen van Fryslân.

Het totale aantal ongevallen is het afgelopen jaar weer toegenomen en de ongevallen met ziekenhuisgewonden ook. De ongevallencijfers van de komende jaren zullen moeten uitwijzen of deze trend doorzet. Duidelijk is in ieder geval wel dat het voortdurend aandacht vergt om de verkeersveiligheid verder te verbeteren en de dalende trend in verkeersongevallen voort te zetten. Dat het Opsterlandse ongevallenbeeld grillig is, komt door het verschil in totale aantallen tussen de provincie en gemeente.

Onderstaande paragrafen geven een nader beeld van de verkeersveiligheidssituatie.

Ongevallen naar afloop

In bijlage 1 is een tabel opgenomen met daarin de afloop van de verschillende ongevallen die in de gemeente Opsterland hebben plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat ieder jaar weer bij circa 20% van de ongevallen sprake is van afloop met letsel of een dodelijke afloop. In 80% van de gevallen is er alleen sprake van materiële schade (UMS). Deze percentages komen overeen met de percentages uit het vigerende GVVP, waarin de periode 1992 tot en met 1996 is beschouwd.

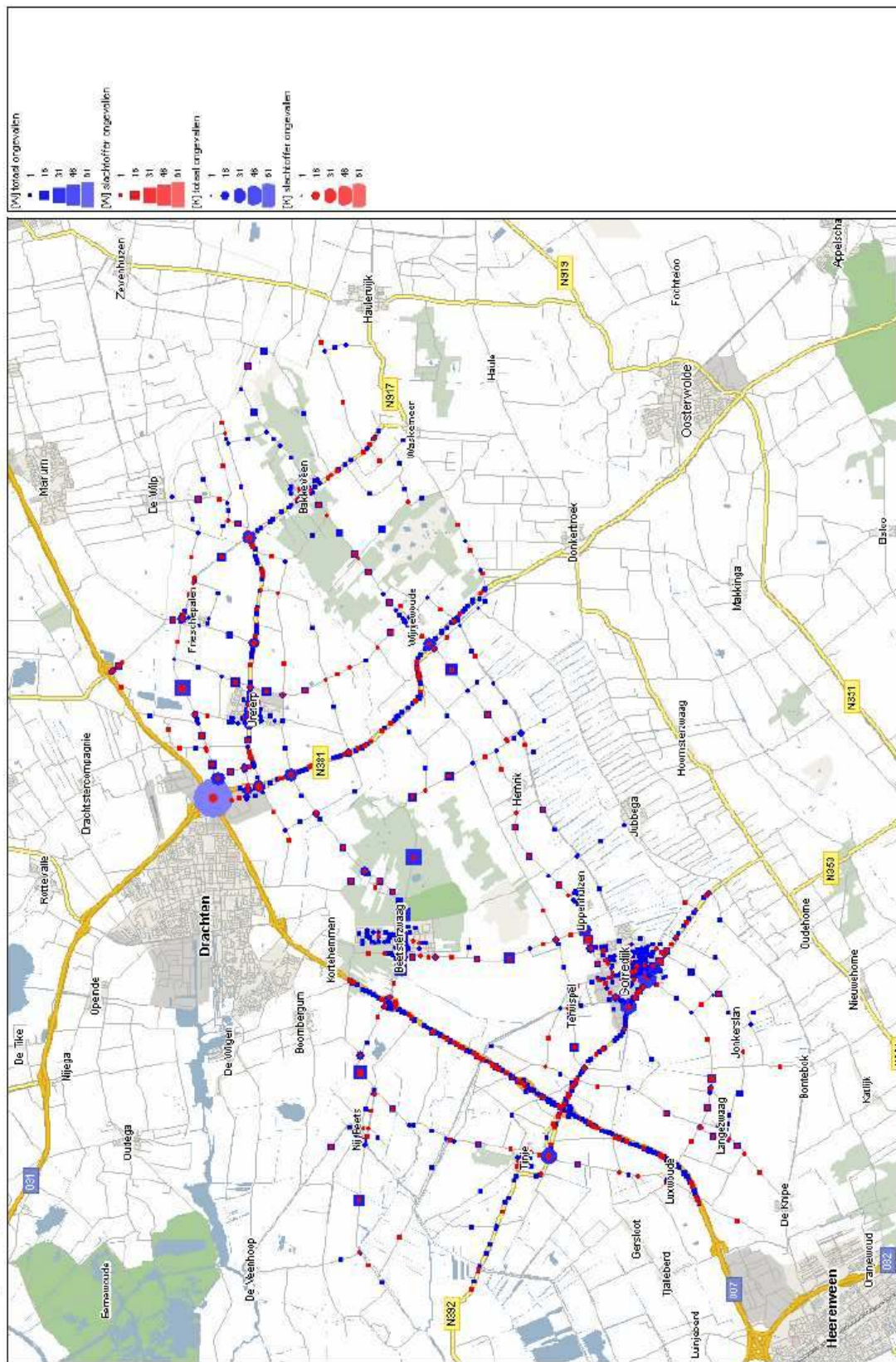
Ongevallen naar wegbeheerder

Binnen de gemeentegrenzen van Opsterland liggen ook rijks- en provinciale wegen. In bijlage 1 zijn de ongevallen onderverdeeld naar wegbeheerder. Naar voren komt dat het aandeel ongevallen dat op gemeentelijke wegen plaatsvindt voortdurend rond de 60% zit.

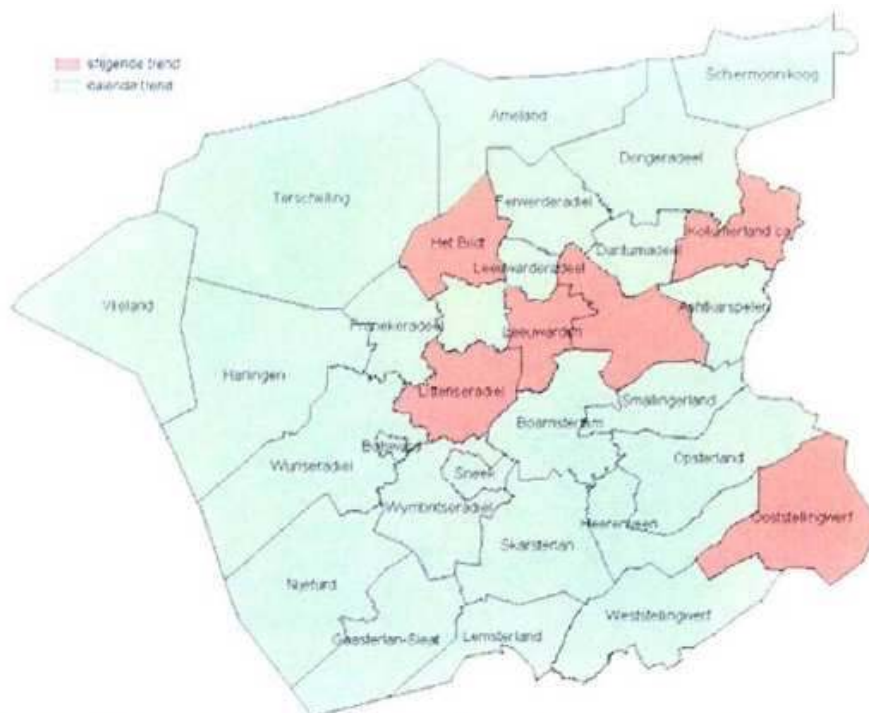
De tabel daaronder geeft de afloop van ongevallen naar wegbeheerder weer. Hieruit komt naar voren dat de ongevallen met dodelijke afloop voornamelijk op gemeentelijke en provinciale wegen plaatsvinden. De stijging van het aantal gewonden in de afgelopen twee jaar vindt op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen plaats.

Voor de gemeente Opsterland komt naar voren dat de afgelopen jaren ongeveer 75% van de ongevallen afloopt met alleen materiële schade. Het aantal ziekenhuisgewonden schommelt tussen de 5% en 10%, terwijl de overige gewonden zo'n 15% van het totaal aantal ongevallen betreft. De provinciale wegen in Opsterland laten een meer fluctuerend beeld zien.

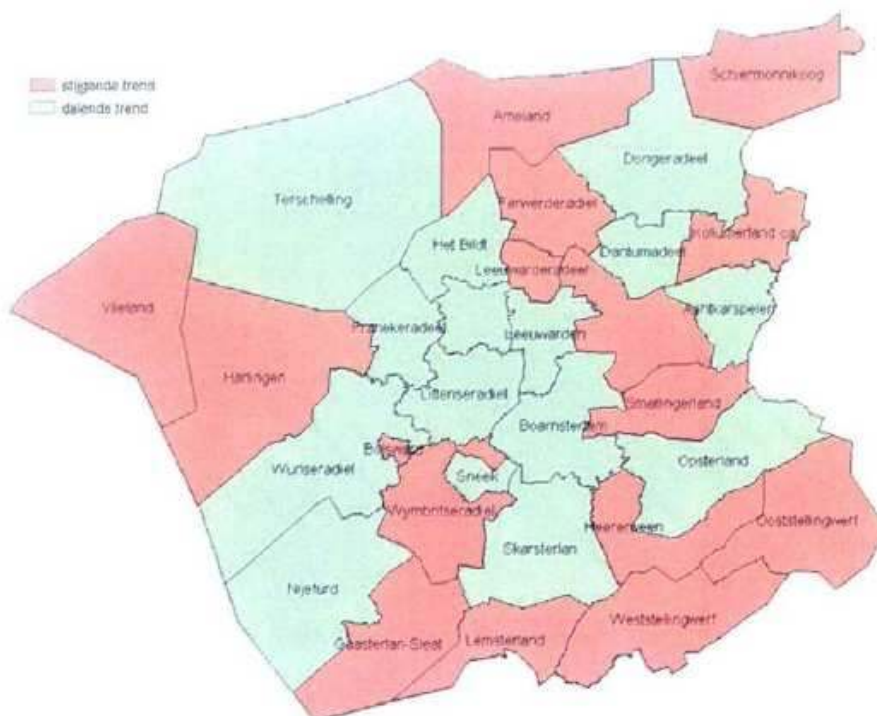
Afbeelding 4 Ongevallen Opsterland 1994 t/m 2007



Afbeelding 5 Opsterland ten opzichte van landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen



Positie doden per gemeente in 2007 ten opzichte van doelstelling uit de Nota Mobiliteit



Ontwikkeling trend van het aantal slachtoffers in de periode 2003 tot en met 2007

Ongevallen binnen of buiten de bebouwde kom

Het grootste deel van de ongevallen in de gemeente Opsterland vindt plaats buiten de bebouwde kom. De laatste jaren is de verdeling als volgt: 75% buiten de bebouwde kom en 25% binnen de bebouwde kom.

Opgemerkt wordt dat de kans op een ernstiger afloop groter is bij een ongeval buiten de bebouwde kom, dan bij een ongeval binnen de bebouwde kom. 95% van de dodelijke ongevallen en 85 % van de ongevallen met ziekenhuisgewonden vindt plaats buiten de bebouwde kom. Dit is te verklaren doordat de snelheid op de wegen buiten de kom over het algemeen hoger ligt.

Ongevallen naar aard

Bij de aard van de ongevallen springt vooral het aantal ongevallen waarbij iemand in de flank is geraakt er negatief uit. In 26% van de ongevallen is er sprake van een flankongeval. Dergelijke ongevallen vinden over het algemeen plaats op kruisingen. Ook ongevallen met een vast voorwerp (boom, lantaarnpaal o.i.d.) en kop-staart ongevallen vallen op. Respectievelijk hebben zij een aandeel van 18% en 16%. Opvallend is verder dat 50% van de dodelijke ongevallen in de onderzochte periode te maken had met een vast voorwerp.

Ongevallen naar betrokken vervoerswijze

Bij de 3.818 ongevallen zijn 6.653 vervoersmiddelen betrokken. De personenauto is bij 69% van de ongevallen betrokken. De bestelauto bij 11% en de vrachtauto bij 5% van de ongevallen. Bromfietzers en fietsers zijn respectievelijk bij 4% en 3% van de ongevallen betrokken. De overige vervoerwijzen zijn minimaal betrokken bij ongevallen.

De kwetsbaarste verkeersdeelnemers zijn voetgangers. Ongevallen met voetgangers lopen in 75% van de gevallen af met letsel (doden of gewonden). Voetgangers worden gevolgd door motoren (69%), fietsers (54%) en bromfietzers (45%).

Ongevallen naar leeftijd betrokken weggebruikers

Bij de meeste ongevallen in Opsterland zijn personen tussen de 25 en 59 jaar betrokken, gevolgd door de leeftijdscategorie van 18 t/m 24 jaar.

2.3 Conclusies

De doelstellingen ten aanzien van de wegcategorisering (invoeren 60 km/ uur gebieden) en Shared Space (verkeersveiligheid verbeteren met een plus naar de omgeving) zijn over het algemeen gehaald. Het voorstel is om hiermee door te gaan.

De indruk bestaat dat er minder doorgaand verkeer is op de erftoegangswegen. Snelheidsmetingen laten zien dat op 60 km-wegen de snelheden de laatste jaren gedaald zijn. De politie bevestigt dit beeld. Over de Shared Space invulling van de wegen waar groot onderhoud is uitgevoerd – met name rondom Beetsterzwaag – zijn nog te weinig ongevalgegevens bekend om alleen daaruit conclusies te kunnen trekken. Ondanks de categorisering en met name het inrichten van grote 60 km/uur gebieden zijn de intensiteiten op de gemeentelijke wegen wel toegenomen, maar deze stijging is minder groot dan bijvoorbeeld op het rijkswegennet.

Ten aanzien van fietsverkeer is met name veel inspanning geleverd om het utilitaire fietspadennet te verbeteren. De maatregelen op dit utilitaire netwerk zijn grotendeels uitgevoerd. De verbeteringen aan het recreatieve netwerk zijn minder groot.. Het fietsgebruik is niet gemeten en het aantal ongevallen is – gelukkig – zo klein dat trends niet te ontdekken zijn. Het comfortaspect is vooral verbeterd. In het nieuwe GVVP is het verstandig meer dan voorheen te kijken naar praktische uitvoerbaarheid van een nieuw fietsproject, voordat het in het Uitvoeringsplan wordt gezet.

Ten aanzien van verkeersveiligheid was jarenlang een dalende trend te zien. Alleen het jaar 2007 is het aantal ongevallen toegenomen. Qua ongevallen met doden en ziekenhuisgewonden zit Opsterland al geruime tijd onder het gemiddelde in Fryslân. Alleen is bij de ziekenhuisgewonden de laatste jaren een stijgende trend waarneembaar. Waarom is onduidelijk. Of deze trend zich voortzet zal de komende tijd moeten blijken. Duidelijk is wel dat het verbeteren van de verkeersveiligheid voortdurende aandacht vraagt.

3 VERKEERSBELEID HOGERE OVERHEDEN

In het landelijke en provinciale verkeersbeleid zijn enkele doelstellingen geformuleerd. In onderstaande alinea's zijn deze weergegeven.

3.1 Landelijk beleid

De Nota mobiliteit van het rijk stelt als hoofddoel de verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. De centrale gedachte in de visie op verkeer en vervoer is het versterken van de economie. Mobiliteit is namelijk een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te bewerkstelligen.

De Nota Mobiliteit geeft aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, openbare vervoer en internationale kaders voor milieu en leefomgeving:

- Landelijk -15% verkeersdoden (maximaal 900) en -7,5% ziekenhuisgewonden (maximaal 17.000) in 2010 ten opzichte van 2002. Inmiddels is dit al aangescherpt tot maximaal 750 doden in 2010;
- en -40% verkeersdoden (maximaal 640) en -30% ziekenhuisgewonden (maximaal 13.500) in 2020 ten opzichte van 2002. Ook dit is aangescherpt tot 580 doden en 12.250 gewonden;
- Versterken van de economie door middel van goed functionerende infrastructuur netwerken. Dit betekent dat de verkeersgroei daar waar mogelijk wordt gefaciliteerd;
- Betrouwbaarheid van het verkeerssysteem: in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd aan;
- Zorgen dat provincies maatwerk kunnen leveren, zodat voorzieningen in heel het land bereikbaar blijven met openbaar vervoer;
- (Inter)nationale afspraken over emissiereductie voor verkeer en vervoer naleven.

3.2 Provinciaal beleid

De Provinciale Staten van Fryslân hebben in maart 2006 het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 'Fryslân Feilich Foarút' vastgesteld (PVVP 2006). Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem in Fryslân:

- Voldoen aan verplaatsingsbehoefte
- Voldoen aan goederenvervoerbehoefte
- Bijdragen aan versterking economie
- Verkeersveilig systeem: - 25% verkeersslachtoffers in 2010 ten opzichte van 2002.
- Beperken schade aan natuur, landschap en milieu

Op de lange termijn moet het verkeers- en vervoerssysteem tegemoet komen aan de behoeften van de dan levende generaties. In het PVVP wordt daarom duurzaamheid nagestreefd, zowel in sociaal en economisch opzicht als voor wat betreft ecologische stabiliteit en ruimtelijke kwaliteit. Het geformuleerde hoofddoel van het PVVP sluit aan op de visie op de ruimtelijke ontwikkeling en structuur van Fryslân zoals neergelegd in het Streekplan.

Essentiële onderdelen voor gemeentelijk beleid

De provincie Fryslân heeft in haar PVVP, naast het benoemen van de doelstellingen, ook een aantal essentiële onderdelen benoemd. Deze onderdelen zijn van wezenlijk belang voor het behalen van de nationale en regionale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het verkeer- en vervoerbeleid. Gemeenten zijn verplicht deze essentiële onderdelen op te nemen in hun beleid. De essentiële onderdelen zijn:

- Voor nieuwe grote ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen, werken en recreëren voert gemeente een mobiliteitstoets uit;
- Gemeenten brengen de wegategorisering in overeenstemming met het categoriseringsplan in het PVVP 2006;
- Voor de inrichting van het wegennet hanteren gemeenten de vormgevingseisen, de uitwerking van de Provinciale Richtlijn wegontwerp en de Nota 'Fryske Diken yn't Grien';
- Gemeenten dragen bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid door uitvoering te geven aan het verkeerseducatiebeleid en het opstellen en uitvoeren van handhavingsbeleid;
- Gemeenten verbeteren hun fietssnelwegen en overige hoofdfietsroutes;
- Gemeenten formuleren inrichtingseisen voor voetgangersgebieden en belangrijke voetgangersroutes, waarbij rekening wordt gehouden met mensen met een handicap;
- Bij de inrichting van wegen houden gemeenten op busroutes rekening met de toegankelijkheid, doorstroming en comfort van het openbaar vervoer;
- Gemeenten zorgen dat de haltevoorzieningen van het openbaar vervoer voldoen aan de kwaliteitseisen;
- Gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van openbare vervoerhaltes per fiets en te voet en dragen zorg voor de sociale veiligheid op deze routes;
- Op routes die onderdeel zijn van het kwaliteitsnet goederenvervoer houden gemeenten rekening met de doorstroomkwaliteit voor vrachtvervoer;
- Gemeenten stellen routes voor gevaarlijke stoffen vast;
- Gemeenten houden in hun beleid rekening met de verbetering van het vaarwegennet en voorkomen belemmerende ontwikkelingen;
- Gemeenten stemmen brugopeningstijden af met andere vaarwegbeheerders en houden rekening met de consequenties voor het wegverkeer.

4 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In het kader van het GVVP is het van belang inzicht te hebben in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Die ruimtelijke ontwikkeling kan van invloed zijn op verkeers- en vervoerstromen en daardoor van invloed zijn op (verkeers)leefbaarheid in de kernen en in het landelijk gebied.

Tegelijkertijd is het moeilijk de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende 10 tot 15 jaar te voorzien. Veel hangt af van algemene ontwikkelingen op de woningmarkt, economische ontwikkelingen, de positie van Opsterland in de regio, ontwikkelingen en trends op het platteland, etc. Ondanks die onzekerheden zullen we toch in het kort een beeld schetsen van de ruimtelijke toekomst van de gemeente. Daarbij richten wij het vizier op de komende 10 tot 15 jaar. De uitgesproken verwachtingen zijn gebaseerd op vastgestelde beleidsdocumenten en op plannen en projecten die in voorbereiding zijn. De verwachte ruimtelijke ontwikkeling zal thematisch worden weergegeven.

4.1 Wonen

De visie op de toekomstige woningbouw in de gemeente is neergelegd in het Structuurplan 2003 en in de Woonvisie die daarna is vastgesteld. Over de woningbouw vindt regelmatig overleg plaats met de provincie, de regio en de corporaties. De meest recente afspraak over de woningbouw is vastgelegd in een briefwisseling met regio en provincie.

In de periode tot 2016 kunnen in de A7-regio ruim 6100 woningen worden gebouwd. Ruim 700 daarvan zijn bestemd voor Opsterland. Van dat aantal moet 30% tot 40% worden gebouwd op "binnenstedelijke" locaties. De rest kan worden gerealiseerd op uitbreidingslocaties. De woningbouw in Opsterland zal primair worden gerealiseerd in Gorredijk, Ureterp en Beetsterzwaag. Het grootste deel van het beschikbare volume zal daar terecht komen. "Binnenstedelijk" zal het vooral gaan om herstructurering en herinvulling. "Buitenstedelijk" zijn de uitbreidingslocaties ruimtelijk vastgelegd in Gorredijk (Loevestein) en Ureterp (De Hege Kamp). Voor Beetsterzwaag staat de uitbreiding (Van Lyndenpark) nog ter discussie. De woningbouw in de andere dorpen zal vooral gericht zijn op eigen vraag. In het algemeen gaat het om bescheiden uitbreidingen waarvoor de ruimtelijke reservering al is gedaan. De woningbouw in Opsterland zal als de gemeente, gelet op de marktomstandigheden, er in slaagt deze te realiseren slechts een bescheiden bevolkingsgroei tot gevolg hebben. Een aanzienlijk deel van de woningbouw is nodig voor een autonome groei van het aantal huishoudens. Groei van de verkeersintensiteit als gevolg van ontwikkelingen op het gebied van woningbouw zal dus zeer beperkt zijn.

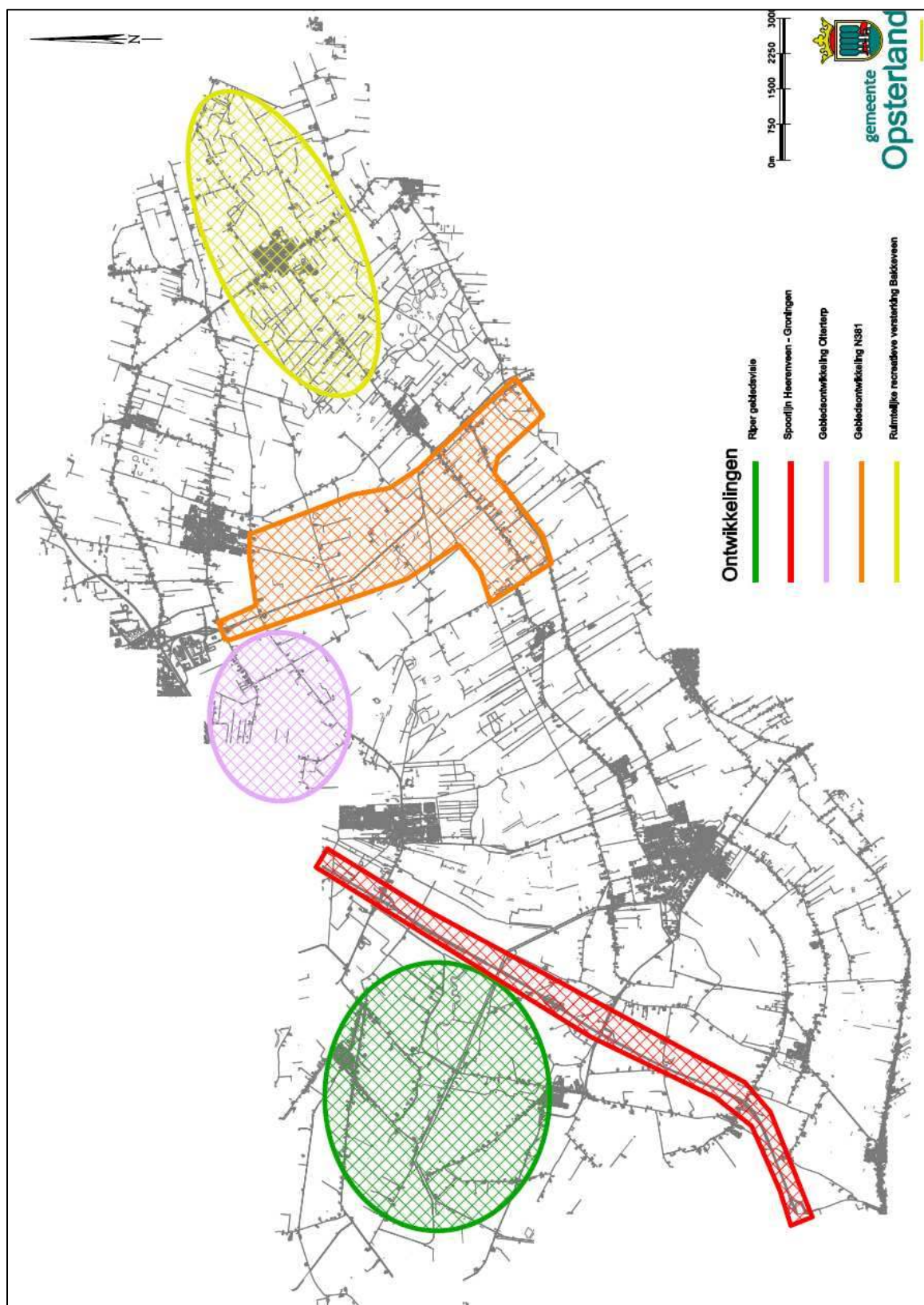
4.2 Economie en Bedrijvigheid

De gemeente stimuleert bedrijvigheid en kiest voor een bundeling van bedrijven op bedrijfsterreinen. Deze visie is verwoord in het Structuurplan 2003 en later geconcretiseerd in plannen en gebiedsvisies. Dit beleid sluit aan bij dat van de A7 regio. Concreet voor Opsterland betekent dit, dat bedrijven worden geconcentreerd op het bedrijventerrein Azeven bij Drachten, het bedrijventerrein Overtoom en de kleine bedrijfsterreinen bij Ureterp, Tijnje en Wijnjewoude. Deze terreinen bieden in het algemeen nog ruimte voor ontwikkeling op korte en middellange termijn. Voor het Azeven terrein bij Drachten moet rekening worden gehouden met een mogelijke uitbreiding in de zuidoost-oxsel richting Ureterp.

4.3 Ruimtelijke ontwikkeling landbouw

In de landbouw vindt nog steeds een verdere schaalvergroting plaats. Tegelijkertijd is er ook een ontwikkeling in de richting van een duurzame en verbrede landbouw. Opsterland is een belangrijke agrarische gemeente. Het Structuurplan 2003 geeft de ruimte voor verdere ontwikkeling van de landbouw.

Afbeelding 6 Gebiedsontwikkelingen in Opsterland



De koers die de gemeente daarin volgt is mede gebaseerd op het recent uitgevoerde Landbouw-structuuronderzoek Opsterland (2008). Volgens dat onderzoek zijn er in Opsterland nog circa 450 agrarische bedrijven. Dat aantal zal de komende 10 tot 15 jaar, als de ontwikkelingen in hetzelfde tempo doorgaan als in de afgelopen jaren, teruglopen tot ongeveer 300 agrarische bedrijven. In de gemeente domineert de melkveehouderij. Ongeveer 80 tot 90% kan tot deze sector worden gerekend. Dit is ook de sector waar een aanmerkelijke ruimtelijke schaalvergroting plaatsvindt. Verwacht mag worden dat er van de 300 overblijvende agrarische bedrijven 30 tot 60 tot de grootschalige bedrijven gerekend kunnen worden. De overige bedrijven zullen relatief kleinschalig blijven (nevenbedrijven, gezinsbedrijven). Deze categorie zal zich vooral richten op verbreding van de landbouw. Bij de 30 tot 60 grote bedrijven zal een sterke toename van het aantal verkeersbewegingen zijn. Bovendien zal de zwaarte van het verkeer toenemen. De locatie van de nieuwe grootschalige bedrijven is niet te voorzien. Veelal zal het gaan om vergroting van aanwezige bedrijven. Veel hangt af van de keuze en van de mogelijkheden van individuele agrarische bedrijven. Anders dan bij de groei op bedrijventerreinen langs de A7 kan plaatselijk het verkeersbeeld sterk wijzigen. Een toename van verkeer en zeker het percentage zwaar verkeer is te verwachten. Agrarische bedrijven liggen meestal aan erftoegangswegen (60 km/uur). Het is van belang de inrichting en constructie van de wegen en bermen af te stemmen op het gewijzigde gebruik, om onderhoud en beheer problemen van weg (en berm) te voorkomen. Maar ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied moet worden bekeken. Met name de conflictpunten met het hoofd fietsroute netwerk en de doorgaande routes in de kommen. Met andere woorden, maatwerk is vereist.

4.4 Gebiedsontwikkeling

Opsterland wil als plattelandsgebied een aantrekkelijke en vitale gemeente zijn en blijven. De gemeente legt daarvoor de lat hoog. Door een aantal gebiedstransformaties wil Opsterland haar ambities realiseren. Leidende principes zijn daarbij: hoge ruimtelijke kwaliteit, vitaal platteland, economische structuurversterking, verbreding van de groene en blauwe structuren, versterking van de infrastructuur en optimalisering van de bereikbaarheid. Om de ambities waar te maken worden integrale gebiedsplannen opgesteld. De gemeente werkt thans aan een viertal van deze plannen. De thematiek van de plannen loopt uiteen maar ze hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat ze integraal, duurzaam en toekomstgericht zijn. De gebiedsplannen hebben de volgende insteek.

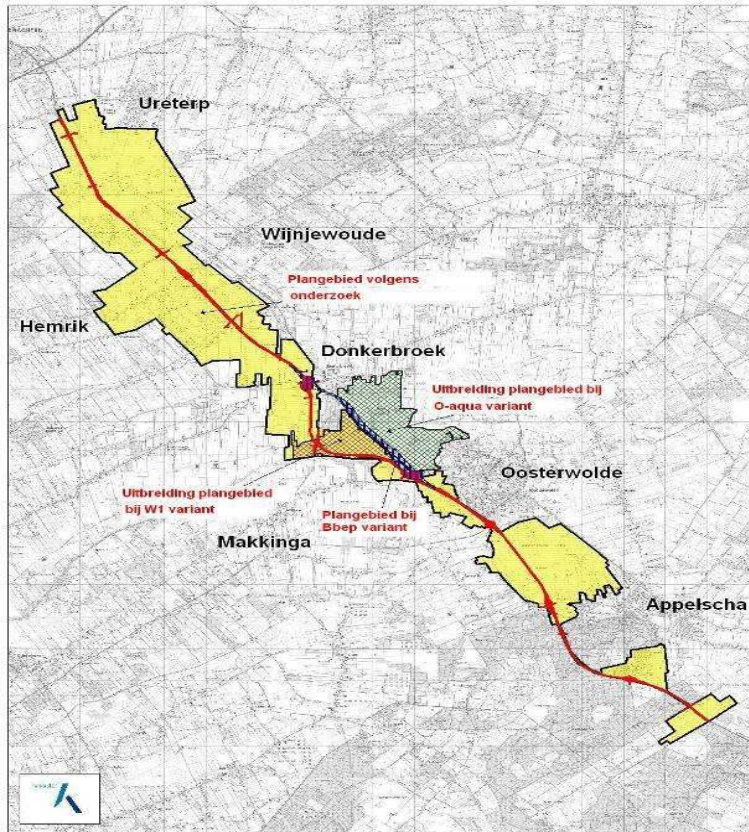
Ripergebiedsvisie

Dit betreft de omgeving Tijnje - Nij Beets. De gemeente stelt samen met andere partijen en andere overheden voor dit gebied een plan op. Belangrijke pijlers voor dit gebiedsplan zijn de ontwikkeling van water (berging), natuurontwikkeling, recreatie en toerisme, het bevorderen van leefbaarheid van Tijnje –Nij Beets, en energie en duurzaamheid. Dit gebied zal, als de voornemens realiteit worden, een belangrijke transformatie ondergaan die ook gevolgen heeft voor verkeers- en vervoerstromen. Daarbij moet niet zozeer gedacht worden aan verkeersstromen, maar aan verkeersstructuren die volgend zijn aan de transformatie van het gebied.

Recreatief speerpunt Bakkeveen

Bakkeveen is in het Streekplan aangewezen als recreatief-toeristisch speerpunt. Het Streekplan biedt ruimte om kansen ten aanzien van verblijfs- en dagrecreatie te benutten, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de kenmerken van dorp en omgeving. In het plan dat voor het gebied ten zuiden van Bakkeveen wordt opgesteld, wordt de koers voor de toekomst uitgezet. De plannen hebben betrekking op herstructurering (Dúnsân), het project landelijk wonen, een zorgresort, recreatiewoningen in combinatie met de daarbij behorende voorzieningen en op recreatieve zonering. Een goede bereikbaarheid voor het gebied is essentieel voor deze ontwikkelingen.

Gebiedsontwikkeling N381



Begrenzing Gebiedsontwikkeling N381

(Bron: Startnota gebiedsontwikkeling N381)

De provinciale weg N381 is een belangrijke verkeersroute die loopt van Drachten via Oosterwolde naar Beilen. Vanwege een slechte doorstroming, door onder andere de aanwezigheid van gelijkvloerse kruisingen, is de weg niet aantrekkelijk genoeg om als doorgaande route te gebruiken. Automobilisten kiezen vaak alternatieve routes, waardoor ook andere wegen in het gebied te zwaar worden belast. Dat is niet alleen slecht voor de verkeersveiligheid, maar heeft ook een negatieve invloed op de leefbaarheid van het gebied. Daarom is ervoor gekozen de huidige weg om te bouwen naar een autoweg, met een maximum snelheid van 100 km per uur en ongelijkvloerse kruisingen.

De aanleg en de reconstructie van de N381 leidt tot aanpassingen in de omgeving. Voor de agrariërs van het gebied leidt de wegverbetering bijvoorbeeld tot doorsnijding van hun percelen, of toename van landbouwverkeer op de openbare weg wanneer de agrariërs percelen aan beide zijden van de weg hebben liggen. Daarnaast worden bestaande landschappelijke structuren aangetast door de weg en kan de weg andere negatieve effecten hebben op de omgeving.

Daarom is gestart met een integrale gebiedsontwikkeling rondom de N381 met diverse doelen:

- de benodigde gronden voor de N381 in eigendom krijgen;
- het verzachten of wegnemen van de negatieve effecten van de weg;
- het realiseren van wensen en ideeën vanuit de streek en van beleidsdoelstellingen op het gebied van landbouw, water, natuur, landschap en recreatie.

Kernpunt hierbij is dat alle betrokken partijen in het omliggende gebied rond de N381 gezamenlijk aan de slag gaan om het gebied mooier, beter bruikbaar en gereed voor de toekomst te maken. De intentie is om het gebied met een 'plus' achter te laten.

Dit betekent dat dit gebied, voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in Opsterland en het realiseren van infrastructurele wensen, prioriteit geniet. In het kader van de Gebiedsontwikkeling N381 zijn namelijk ook externe financieringsbronnen beschikbaar voor het uitvoeren van maatregelen.

Bufferzone tussen Drachten en Beetsterzwaag / Ureterp

In de notitie Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Drachten - Zuid is een strategie uitgezet om tot ruimtelijk-functionele keuzes op korte en langere termijn te komen. Onderdeel van die strategie is het realiseren van een bufferzone. De ontwikkeling van die bufferzone behelst het maken van een groen uitloopgebied van Drachten en omstreken. Het groene gebied zal worden verweven met "groen-rode" projecten, bijvoorbeeld landgoedwonen, kunst en cultuur, recreatieve zonering, bijzondere woonprojecten, etc. Passend binnen deze ontwikkelingsstrategie worden thans op projectniveau voorbereidingen getroffen voor een aantal van deze plannen. Aanpassen van de verkeersstructuur, passend bij de strategie van de bufferzone en de bijzondere projecten, kan tot de mogelijkheden behoren.

Regiokern Gorredijk

Gorredijk is in het Streekplan aangewezen als regionaal centrum. Dit betekent dat de plaats met de stedelijke kernen in de omgeving (Drachten en Heerenveen) een spilfunctie vervult in de A7-zone. Het ontwikkelingsperspectief voor Gorredijk wordt daarop afgestemd. Belangrijke pijlers zijn: het ontwikkelen en verder uitbouwen van een goed vestigingsklimaat voor bedrijven, het versterken van het kernwinkelgebied, het aanbieden van woonmilieus inspelend op de marktpotenties, verbetering van ontsluiting en bereikbaarheid, het benutten van recreatieve potenties en het ontwikkelen en verweven van groene en blauwe structuren in Gorredijk en omgeving. Opwaardering van de provinciale weg N382 door een andere inrichting van de Koaibosk en de aanleg van de rondweg zijn hierbij essentieel voor een goede bereikbaarheid. Dit evenals het optimaliseren van de huidige wegenstructuur in Gorredijk zelf.

De beoogde gebiedstransformaties zullen zich de komende 10 tot 15 jaar voltrekken. Het tempo waarin en de volgorde waarop is afhankelijk van factoren waarvan de invloed thans niet ingeschat kan worden. Wel staat vast dat de gebiedsontwikkelingen van invloed zijn op verkeers- en vervoerstromen en op de verkeersleefbaarheid.

Spoorlijn Heerenveen – Groningen

Een van de compensatieprojecten voor het niet doorgaan van de Zuiderzeespoorlijn is het plan voor een spoorlijn Heerenveen - Groningen. In Opsterland zal geen station komen. De Opsterlandse reiziger zal in Heerenveen of Drachten moeten instappen.

Belangrijke aspecten bij de uitwerking van de verdere plannen zijn:

- Geluidseffecten (met name bij het dorpen Luxwoude en Beetsterzwaag).
- Landschappelijke inpassing (onder meer doorkruisen natuurgebied Van Oordt 's Mersken).
- Planologische inpassing (uitgangspunten zijn Structuurschets A7 en Structuurplan Opsterland). Gevolgen van een mogelijke verbreding A7 (2x3 rijstroken) zullen worden meenemen in MER-Tracéstudie.
- Bereikbaarheid (minimaal het huidige aantal dwarsverbindingen handhaven).

5 GEMOTORISEERD VERKEER

5.1 Doelstellingen

Het laatste jaar neemt het aantal ongevallen binnen de gemeente Opsterland toe. Qua ongevallen met doden en ziekenhuisgewonden zit Opsterland gelukkig al geruime tijd onder het gemiddelde in Fryslân. Alleen is ook bij de ziekenhuisgewonden de laatste jaren een stijgende trend waarneembaar. Wij vinden het stijgende aantal ongevallen een ongewenste trend. Het beleid ten aanzien van het gemotoriseerde verkeer is er dan ook op gericht om het aantal ongevallen terug te brengen. De landelijke doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid zijn:

- 40% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van 2002
(inmiddels aangescherpt tot 45% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van 2002);
- 30% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van 2002
(inmiddels aangescherpt tot 35% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van 2002).

Bereikbaarheid en leefbaarheid van woningen en bedrijven is cruciaal voor een gemeente als Opsterland. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een goed vestigingsklimaat op het vlak van wonen en werken. Deze goede bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Het garanderen van de bereikbaarheid en het optimaliseren van de leefbaarheid kan in sommige gevallen stuiten op dilemma's. Bijvoorbeeld bij verdere schaalvergroting in de landbouw. De grotere landbouwvoertuigen en het goederenvervoer van en naar boerderijen vragen enerzijds om wegen die zijn berekend op dergelijke verkeersstromen. Anderzijds zijn dergelijke verkeersstromen juist negatief voor de leefbaarheid. Op dergelijke vlakken moeten daarom keuzes worden gemaakt.

Gemeentelijke doelstellingen gemotoriseerd verkeer

Ten aanzien van het gemotoriseerde verkeer in Opsterland heeft de gemeente de volgende doelstellingen:

- Bevorderen van de verkeersveiligheid.
- Garanderen goede bereikbaarheid van woningen en bedrijven;
- Optimaliseren van de leefbaarheid, zowel op het platteland als in de kernen.

Om de doelstellingen voor het gemotoriseerd verkeer te bereiken zet de gemeente Opsterland in op het optimaliseren van de functionele indeling van de wegen, waarmee in het GVVP van 2001 een begin is gemaakt. Daarnaast wordt het bestaande beleid ten aanzien van voorlichting en educatie voortgezet. In de kernen wordt met name bij herinrichtingen, gestreefd naar kwaliteitverbetering van het openbaar gebied. Daarbij is de bereikbaarheid voor het autoverkeer één van de vele uitgangspunten, net als bijvoorbeeld het optimaliseren van de groenstructuur.

Shared Space

Het Shared Space-concept is in het verkeersbeleid van Opsterland geïntroduceerd in het GVVP van 2001. Dat was het moment dat de eerste stap is gezet richting Shared Space. Toen is gekozen om de dorpen en buitengebieden om te vormen van verkeersruimten naar gebieden waar niet de automobilist, maar de



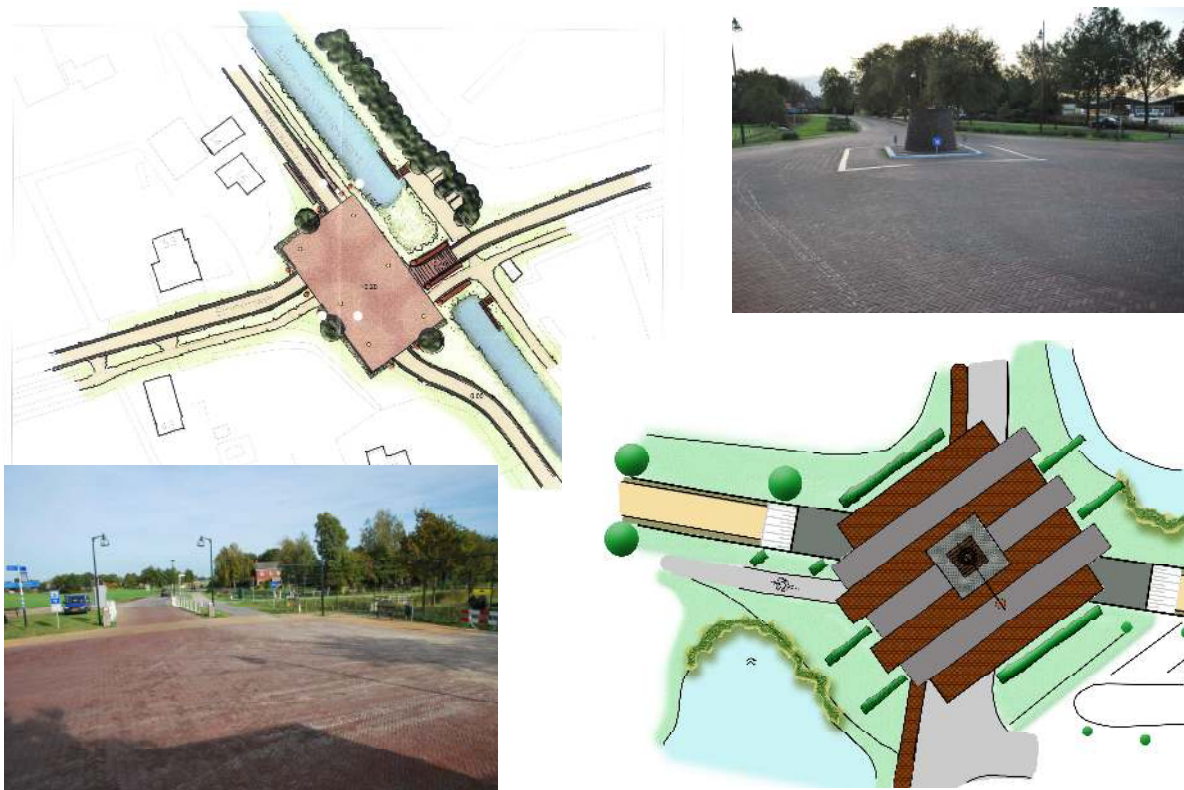
mens en de ruimtelijke kwaliteit centraal staat. Shared Space is een visie op inrichting van de openbare ruimte, waarbij de verantwoordelijkheid van de gebruiker wordt vergroot. Dit houdt in dat de gebruiker ook wordt betrokken bij de (her)inrichting van het openbare gebied, waardoor er een verbinding ontstaat tussen de ruimtelijke en de democratische kwaliteit. Gevolg hiervan is dat verschillende

functies van de openbare ruimte worden gecombineerd in plaats van gescheiden. Wanneer deze betrekking hebben op verkeers- en verblijfsruimten gaat dit gepaard met een toename van wederzijds respect tussen de verschillende verkeersdeelnemers. De openbare ruimte is van ons allemaal.

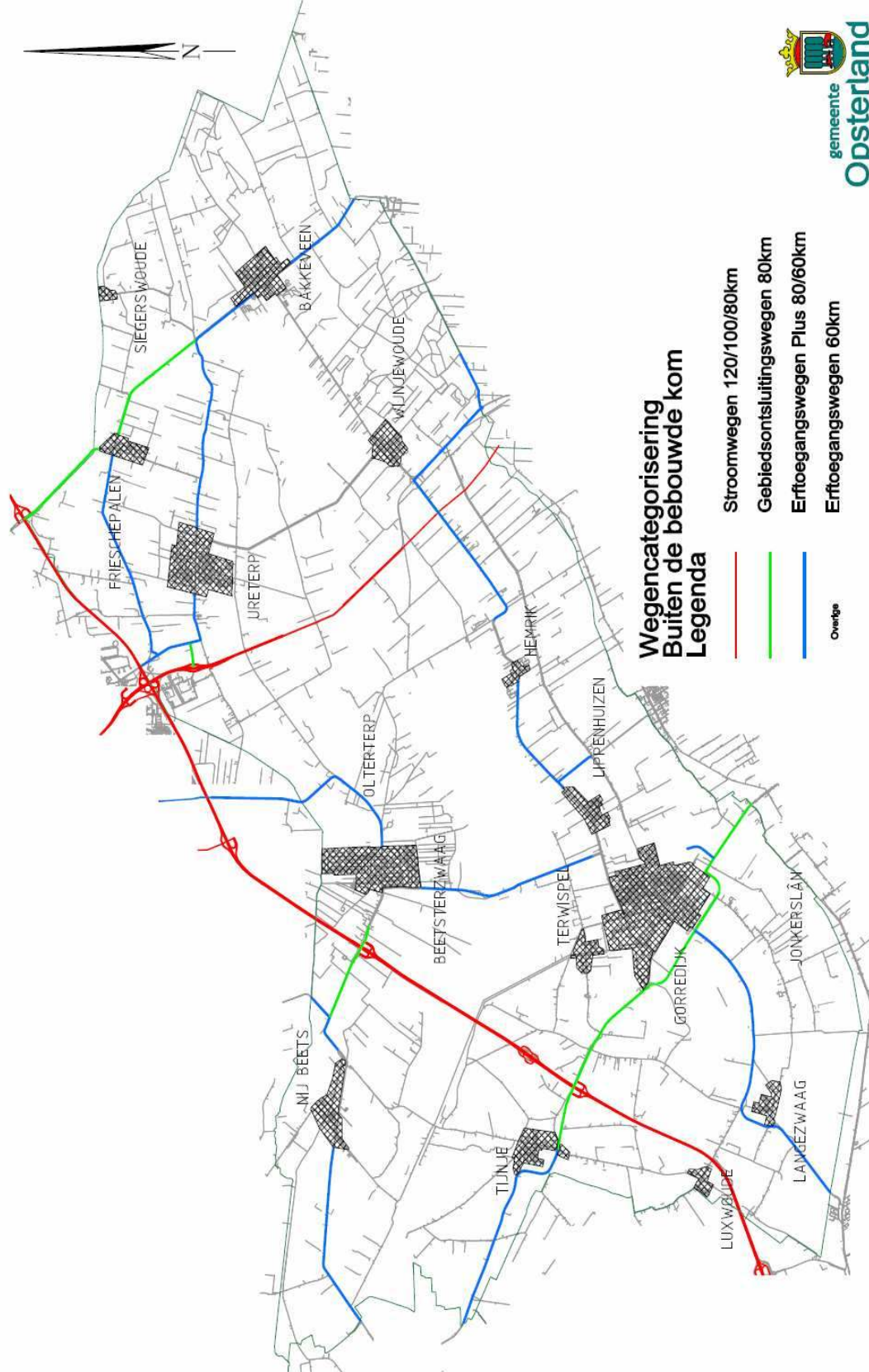
Voorbeelden zijn in Opsterland in de herinrichting van de Hoofdstraat van Beetsterzwaag en Gorredijk en in 2009 de Weibuorren in Ureterp. En in het buitengebied de onlangs heringerichte kruispunten in Nij Beets en Siegerswoude en de fietsoversteek voor het Witte Huis. Shared Space kan niet overal en altijd worden toegepast in het buitengebied. En is een goed functionerend hoofdwegennet een essentiële voorwaarde. De verkeersdeelnemer even vragen rustig aan te doen werkt als even verderop een prima weg ligt om door te rijden. Doordat Opsterland goed ontsloten ligt aan de A7, N381 en N392 is het mogelijk om in deze gemeente op veel plaatsen op het onderliggende wegennet het Shared Space principe toe te passen.

Zoals aangegeven zijn er de afgelopen jaren in Opsterland diverse locaties ingericht volgens de principes van Shared Space. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en hiermee de aantrekkelijkheid verbeteren voor recreëren, wonen en ondernemen past in de doelstelling van Opsterland. Het feit dat de lokale bewoners en ondernemers een centrale rol vervullen in de planvorming blijven we essentieel vinden. En deze benadering willen we voortzetten. Niet alleen in de kernen, maar ook, in het buitengebied. Niet altijd met grote projecten, maar ook door de komende jaren bij vervanging van wegmeubilair te kijken naar in het landschap passende elementen. Werken volgens de nieuwe inrichtingseisen. Minder reflectorpaaltjes en schrikhekken in de bermen.

De algemene beleidslijn in Opsterland is om waar mogelijk de Shared Space principes toe te passen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.



Afbeelding 7 Wegencategorisering Opsterland buiten de bebouwde kom



5.2 Wegencategorisering Opsterland

Een Duurzaam Veilig wegennet kent drie wegcategorieën:

- erftoegangswegen.
- gebiedsontsluitingswegen
- stroomwegen

In dit GVVP wordt daar één wegcategory aan toegevoegd:

- erftoegangsweg plus..

Dit wordt gezien als een pragmatische oplossing voor wegen met vrijliggende fietspaden – buiten de kom waar in eerste instantie 80 km/uur het maximum blijft, maar bij bebouwingsclusters en gevaarlijke oversteken extra snelheidsremmende maatregelen getroffen kunnen worden om de wegvakken als 60 km/uur in te richten.

<p>Stroomweg</p>  <p>100 / 120 km/uur Gescheiden rijbanen Ongelijkvloerse kruisingen Geen langzaam verkeer op de rijbaan</p>	<p>Gebiedsontsluitingsweg</p>  <p>80 km/uur Rijbaanscheiding VRI, voorrangskruispunt of rotonde Breed wegprofiel met obstakelvrije afstand</p>
<p>Erftoegangsweg</p>  <p>80 km/uur Gelijkwaardig/voorangskruispunt (maatwerk) Smal wegprofiel Geen (brom-)fietsers wel landbouwverkeer Erfaansluitingen toegestaan Onderbroken kantmarkering (geen as)</p>	<p>Erftoegangsweg</p>  <p>60 km/uur Gelijkwaardige kruispunten Smal wegprofiel (brom-)fietsers/landbouwverkeer op rijbaan Erfaansluitingen toegestaan Geen markering</p>

5.3 Binnen de bebouwde kommen

In het GVV van 2001 is de wegcategorisering van Opsterland vastgesteld. Binnen de kom was al voor 2001 begonnen met het inrichten van 30 km/uur gebieden in de bebouwde kommen. Dit wil niet zeggen dat alle wegen ideaal ingericht zijn. Zo ideaal dat de meeste auto's zich houden aan de maximum snelheid. Dit kan en moet verder worden verbeterd. De nadruk willen we de komende jaren leggen op de drukkere wegen in de kommen. Zeker in de grotere dorpen zijn enkele wegen aan te wijzen die naast de woon-of winkelfunctie een verzamel functie hebben. Daarnaast zullen wij, met name waar rioolrenovatie en/ of herstructurering van de wijk plaatsvindt, de inrichting van de wegen verder volmaken. Voor alle dorpen wordt in het volgende hoofdstuk de situatie in de kom beschreven.

5.4 Wegen buiten de bebouwde kom

Dit hoofdstuk beschrijft voor de verschillende typen wegen buiten de kom de situatie. Waar sprake is van concrete projecten bij de beschreven situaties, zowel binnen als buiten de kom, zijn deze samen met het benodigde investeringsbedrag terug te vinden in het Uitvoeringsplan.

Net als binnen de kom is een functionele indeling van de wegen onderdeel van het verkeersbeleid. In tegenstelling met de vaak al ingerichte 30 km/ uur gebieden in Opsterland, zijn dat de wegen buiten de kom nog lang niet de inrichting hebben die beoogd wordt voor een Duurzaam Veilige inrichting. De algemene beleidslijn voor de inrichting van de wegen is:

- Het volgen van de kaders in het in 2006 vastgestelde PVVP van de provincie Fryslân
- het creëren van draagvlak van de bevolking en integrale planvoorbereiding waar ook aspecten als bijvoorbeeld cultuurhistorie en landschap een rol spelen voor het inrichten van gebieden
- het volgen van de ontwikkelingen in het upgraden van het bovenliggend (provinciaal- en rijks)wegennet
- meenemen van inrichtingsmaatregelen over een lange tot zeer lange termijn met groot onderhoud, als de benodigde extra budgetten gevonden kunnen worden. Wij zien het als een uitdaging om hierbij een beroep te doen op doeluitkeringen en andere bijdrageregelingen zoals voor Plattelandsprojecten.

5.4.1 Erftoegangswegen (60 km/ uur)

Wegen zijn er om de bereikbaarheid van herkomst naar bestemming mogelijk te maken voor iedereen. Voorwaarde bij het inrichten van een weg is dan ook dat deze geschikt moet zijn voor bijna alle voertuigtypen. Niet alleen op snelwegen komen grote en snelle auto's voor. Juist op de kleinere gemeentelijke wegen kun je van alles aantreffen, van fiets of scootmobiel tot grote vrachtwagens. Maar ook landbouwverkeer, vele tientallen tonnen zwaar en (met ontheffing) wel 3,5 meter breed. De grootste uitdaging met betrekking tot de weginrichting zit vooral in de gemeentelijke 60 km/uur wegen. Op deze (vaak smalle) wegen is sprake van menging van verkeer. Het afdwingen van een lage snelheid is hier belangrijk. De beperkte wegbreedtes zijn bij een lage intensiteit geen probleem, een voertuig kan dan midden op de weg rijden. Een enkele keer de wegberm gebruiken als men elkaar moet passeren is ook nog goed mogelijk: dit geeft geen schade. Maar op drukkere wegen moeten meer voertuigen elkaar passeren en is het zoeken naar de juiste verhardingsbreedte.

Buiten de bebouwde kom is sinds 2001 een omslag te zien in de functionele indeling van de wegen. Het grootste deel van de wegen buiten de bebouwde kom is gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/ uur) en reeds op sobere wijze zo ingericht. Vaak alleen met borden, waardoor in de praktijk vele automobilisten

te snel rijden. Handhaving is deels een oplossing, als de weg goed is ingericht. Fysieke aanpassingen zijn soms noodzakelijk, maar kunnen niet budgettair neutraal meegenomen worden met groot onderhoud, is de ervaring. In het Uitvoeringsplan is een planning opgenomen van de 60 km/ uur-wegen waar de komende – 15/20 jaar – maatregelen meeliften met groot onderhoud. De planhorizon wordt met name bepaald door het beschikbare budget.

Hieronder zijn vier wegen beschreven, de Mounleane, Beetsterweg, de Poostweg en de Mjûmster Wei waar prioriteit aan wordt gegeven. De eerste twee hebben nog een snelheidslimiet van 80 km/ uur en gaan naar 60 km/ uur. De andere twee zijn 60 km/ uur wegen die door bijzonder waardevolle natuur- en recreatiegebieden lopen en waar het terugdringen van het sluipverkeer gezien wordt als bovenliggende doelstelling, in het kader van het verbeteren van de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van de gebieden.

De Mounleane

Eén weg zonder fietspaden in de gemeente heeft nog een maximum snelheid van 80 km/ uur. Dat is de Mounleane, tussen Ureterp en Wijnjewoude. Al in GVVP van 2001 is aangegeven dat de weg ingericht moet worden als 60 km weg, onder meer omdat de N381 op korte afstand parallel aan de Mounleane loopt. Het wegprofiel is breed, herinrichting is nodig om 60 km/ uur in te kunnen stellen. Als er voldoende draagvlak vanuit de bevolking is en voldoende middelen zijn, kan de weg worden inricht als 60 km/ uur weg. Omdat de brandweerkazerne in Wijnjewoude is opgeheven, is de weg een hoofdroute van de brandweer van Ureterp. Met te nemen maatregelen zal hier terdege rekening mee gehouden worden.

Beetsterweg

De wegvakken van de Beetsterweg die direct aansluiten op de A7 zijn en blijven gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur), met uitzondering van de Beetsterweg richting Beetsterzwaag. Hier wordt de maximum snelheid verlaagd tot 60 km/ uur door een verkeersbesluit. Een andere inrichting is niet nodig. De inrichting -klinkerweg omzoomd door monumentale bomen - past bij een 60 km/ uur weg.

Poostweg

De vraag of de Poostweg verkeerssluw kan worden speelt al jaren. De vraag komt niet alleen voort uit verkeerskundig oogpunt. Het verbeteren van de kwaliteit van de recreatie positie en de natuurwaarden van



het gebied spelen evenzeer. Daarom is in het kader van dit GVVP gekeken naar de functie van de weg en naar de kansen voor de recreatie en de natuur. Ook de wens van onder meer Plaatselijk Belang om een fietspad te realiseren is bij het onderzoek betrokken, evenals de randvoorwaarde om een goede bereikbaarheid van Beetsterzwaag en Hemrik te blijven garanderen. In het Uitvoeringsplan wordt ingegaan op het onderzoek, dat laat zien dat er mogelijkheden zijn om de natuur- en recreatiewaarde te verhogen, wanneer de verkeersdeelnemer bereid is om iets meer tijd te nemen voor het traject Hemrik -

Beetsterzwaag. De conclusies van het onderzoek worden ingebracht in de verdere gesprekken met de belanghebbenden (boseigenaren, bewoners, gemeente, milieuorganisaties), met uitzondering van de conclusie 3. "het toepassen van een halfverharding".

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

1. autoluw maken van de weg verhoogt de recreatieve kwaliteit en de natuurwaarden in het gebied
2. autoluw maken (en verlagen van de snelheid op een deel van het traject) verhoogt de verkeersveiligheid voor mens en dier en verbetert de kwaliteit van het fietsen
3. de oplossingsrichting is op selectieve plaatsen de klinkerverharding te versmallen en/ of te vervangen door een halfverharding (en daarnaast een fietspad aan te leggen).

Mjumster Wei

Het inrichten van de gemeentelijke wegen is en blijft maatwerk. Het gewenste gedrag van de weggebruiker wordt voor een belangrijk deel door de weg en zijn omgeving 'verteld'. Je zou zelfs kunnen zeggen dat de weggebruiker uitgedaagd wordt snel te rijden als de ruimte en drukte het toelaat. De juiste uitstraling van de weg draagt in grote mate bij aan het gedrag dat weggebruikers laten zien..



In de afbeelding hieronder een voorbeeld van maatwerk. Mjumster Wei, Jarig van der Wielen Wei, Nije Drintse Wei en Mandefjild zijn erftoegangswegen met relatief veel sluijverkeer. De natuurwaarde rondom de wegen is groot en de recreatieve functie van het gebied vraagt om verbetering van de mogelijkheden en het comfort van de fietsers. Op termijn moeten de wegen

ingericht worden om deze functies te verbeteren. Een begin wordt gemaakt met de Mjumster Wei en Jarig van der Wielen Wei.

5.4.2 Erftoegangsweg Plus

Een nieuwe categorie is de erftoegangsweg plus voor de Opsterlandse situatie. Het betreft wegen (met vrijliggende fietspaden) met een 60 km/uur uitstraling, maar met een formele maximum snelheid van 80 km/uur. Provinciaal wordt het aanduiden van deze wegcategorie geaccepteerd, maar daarbij wordt het nadrukkelijk gezien als tussenfase. Wanneer er op 'erftoegangsweg plus-wegen' situaties zijn die aangepast moeten worden, wordt dit gedaan volgens de inzichten die passen bij de inrichting van erftoegangswegen (60 km/uur). Op langere termijn (>15 jaar) moeten naar oordeel van de provincie deze categoriewegen ingericht zijn als erftoegangswegen (60 km/ uur) of gebiedsontsluitingswegen (80 km/ uur).

We zien om ons heen dat andere gemeenten een vergelijkbare indeling aanhouden. Het duidelijkste voorbeeld ligt net over de gemeentegrens met Smallingerland, waar in het verlengde van de Van Harinxmaweg al jaren geen asstreek is. Ook de gemeenten Tytsjerksteradiel en Skarsterlân hanteren deze aanpak. Daar waar nodig zullen wij deze wegen inrichten als 60 km-zone

De verkeersveiligheid van deze wegen, met vrijliggende fietspaden is lastig te verbeteren. Deze wegen hebben een ontsluitingsfunctie (van dorp naar dorp) en zijn voor het fietsverkeer van groot belang (schoolroutes, woon-werkverkeer, recreatieve routes). Omdat "uitbouwen" van de weg geen optie is, zeker niet als er veel uitritten op uitkomen, is de keuze op (lange)termijn de weg in te richten als 60 km/ uur weg. In ieder geval wordt opbreken van de fietspaden niet als optie gezien. De insteek is de weg de uitstraling geven van een 60 km/ uur- weg, omdat oplettendheid wordt gevraagd die past bij het gebruik van de weg, maar 80 km/ uur toe te staan omdat inrichting en maatschappelijke acceptatie een lagere maximum snelheid in de weg staan. De Van Harinxmaweg en Gerdyksterwei/Sweachsterwei zijn hiervan voorbeelden. Dit zijn wegen met bomen direct naast de weg, of veel (fiets)oversteken, brommobielen op de weg, landbouwverkeer, zelfs koeien die regelmatig de (80 km/uur) weg over worden geleid.



De belangrijkste inrichtingseisen voor deze wegen zijn:

- een onderbroken kantlijn;
- fietsers op vrijliggende fietspaden;
- waar nodig (bij drukke kruispunten, oversteeksituaties, bebouwingsclusters) 60 km/uur instellen en de weg/ omgeving aanpassen.

Trijehoek

Om de verkeersveiligheid op het kruispunt Trijehoek te Lippenhuizen te bevorderen en om op de fietsroute Gorredijk-Beetsterzwaag de status van fietssnelweg waar te kunnen maken, is een oplossing gewenst. De planvorming, gericht op een herinrichting met Shared Space-aanpak, is in gevorderd stadium. Het project wordt onder de categorisering toegelicht, omdat de insteek is dat op de T-kruising 'de Trijehoek' de drie wegen waar nu een maximum snelheid van 80 km/ uur geldt, gecategoriseerd zijn als 60 km/ uur wegen. In het project wordt 100 meter voor het kruispunt een maximum snelheid van 60 km ingevoerd en voor de Buorren zelfs tot de bebouwde kom van Lippenhuizen. Het project is in het Uitvoeringsplan terug te vinden bij de Fietsprojecten, omdat de nadruk ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de hoofdfietsroute .

5.4.3 Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)

Richting Bakkeveen lopen drie 80 km/ uur wegen: de provinciale weg door Ureterp (N917), De Feart/De Slûs langs Ureterp en De Scheiding/ Kromhoek/Klauwertswai. Richting Frieschepalen/Bakkeveen geven wij de voorkeur aan het verbeteren van de ontsluiting van het gebied vanaf de A7. De argumenten hiervoor zijn:

- Er is dan een optimale aansluiting met de A7;
- de intensieve lintbebouwing aan de N917 en De Feart maakt het erg moeilijk de weg uit te bouwen naar een gebiedsontsluitingsweg volgens de inrichtingseisen;

- één goede aansluiting met een stroomweg is voldoende om het gebied achter Ureterp te ontsluiten.



Het geleidelijk ombouwen van De Feart en de N917 tot een erftoegangsweg verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gebied. De route – deels over het grondgebied van de gemeente Marum (de Scheiding)- moet daarvoor op termijn worden verbeterd. Daar staat tegenover dat de routes naar Bakkeveen via Ureterp en De Feart op termijn afgewaardeerd kunnen worden. Er is geen directe noodzaak deze wegen snel geheel anders in te richten. Als er voldoende draagvlak en middelen zijn kunnen delen, zoals nu het centrum van Ureterp worden

ingericht als erftoegangsweg (30 of 60 km/ uur). Het is en blijft zoeken de komende decennia om de verkeersdeelnemer te verleiden via de stroomwegen naar zijn bestemming te rijden en zo weinig mogelijk binnendoor te gaan via de landelijke wegen, waar de leefbaarheid voorop staat.

5.5 Inrichtingseisen

In het buitengebied is een zeer grote verscheidenheid aan wegen te vinden. Vaak passend in het landschap, als gevolg van de historische ontwikkeling van het gebied. Om houvast te geven bij de inrichting van deze wegen zijn inrichtingseisen ontwikkeld. Deze inrichtingseisen fungeren als leidraad bij de herinrichting van wegen en groot onderhoud. Van deze leidraad afwijken kan, maar alleen met een goede onderbouwing. Is de norm bijvoorbeeld dat er geen strepen op het wegdek horen, dan houdt dat in dat er gedegen argumenten moeten zijn om op een bepaalde plaats wel strepen te trekken. Zo geldt dit voor alle eisen.

Voor verschillende typen wegen hebben wij een uitgebreide lijst met inrichtingseisen geformuleerd. Vergeleken met de huidige inrichting zijn de meest opvallende wijzigingen:

- Voorrang wordt, waar nodig, geregeld door voorrangskruispunten aan te geven. Voorrangswegen worden bijna niet meer aangewezen. Dit is tot nu toe vooral gedaan om het parkeren op de rijbaan te verbieden.
- Op Erftoegangsweg Plus (80 km- wegen met fietspaden (60 km waar nodig) geen asstreep, maar een kantstreep. Dit vooral om duidelijk te maken dat er aandacht moet zijn voor de directe woon-omgeving. Ook omdat juist op deze wegen veel ongevallen plaatsvinden door automobilisten die met de rechterwielen van de weg in de berm raken.
- Op erftoegangswegen (60 km- wegen) geen strepen, drukkere wegen een visuele versmalling.
- Op 60 km- wegen geen bermplanken en schrikhekken
- Gebiedsontsluitingsweg (80 km- weg, ook in de toekomst) verharding en berm verbreden en waar mogelijk inritten opheffen/ voorkomen.

De inrichtingseisen zijn volledig weergegeven in het Uitvoeringsplan. Bij (groot)onderhoud kan de komende decenia invulling worden gegeven aan de inrichtingseisen.

5.6 Goederenvervoer

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen volgt de gemeente de landelijke en provinciale routing over de A7 en de N381. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente geven wij geen specifieke routing.

Er zijn geen gemeentelijke wegen in Opsterland die onderdeel zijn van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Wel kent de gemeente een aantal belangrijke bedrijventerreinen, te weten Gorredijk en Drachten Azeven zuid. Bij de (her)inrichting van deze bedrijventerreinen is een goede bereikbaarheid en berijdbaarheid voor vrachtverkeer uitgangspunt. Wegbreedtes en boogstralen op deze bedrijventerrein worden dan ook afgestemd op de aanwezigheid van vrachtverkeer.

Ten aanzien van bevoorradingsverkeer zijn er geen venstertijden of voertuigeisen vastgesteld. Op dit moment is er ook geen aanleiding om wel venstertijden of voertuigeisen in te stellen.

5.7 Routing Gevaarlijke stoffen

In het Beleidsplan Brandweezorg en Rampenbestrijding Gemeente Opsterland 2008-2011 (vastgesteld op 12 Augustus 2008) is aangegeven dat de gemeente Opsterland het instrument Routing Gevaarlijke Stoffen niet uitwerkt. Aangezien het vervoer van gevaarlijke stoffen vooral over doorgaande wegen plaatsvindt en geen alternatieve routes beschikbaar zijn, is het instellen van speciale routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen niet nodig. In voorkomende gevallen zijn afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in een convenant met de vervoerder.

5.8 Landbouwverkeer

Landbouwverkeer is een specifieke groep in het verkeer met een snelheid die lijkt op langzaam verkeer (fietsers en bromfietzers), maar met een massa die gelijk is aan vrachtverkeer. Op gemeentelijke wegen hebben we nauwelijks gesloten-verklaringen voor landbouwverkeer. Daar is ook weinig reden toe. Op erftoegangswegen (60 km/ uur) zijn de snelheidsverschillen minder dan op wegen van hogere orde. Van de wegen in Opsterland is 80% erftoegangsweg. De categorie hierboven – erftoegangsweg plus – heeft het voordeel dat het fietsverkeer gescheiden is van de rijbaan. De maximum snelheid ligt hier veel hoger dan de snelheid van het landbouwverkeer. In de praktijk leidt dit bij inhalen wel eens tot onveilige situaties. Er is echter geen reden om beperkingen op te leggen. Ook niet in de dorpskernen, waar de prioriteit van de inrichting niet bij doorstroming van het landbouwverkeer ligt. Echte leefbaarheidproblemen zijn niet bekend, hoewel er wel enkele klachten over lawaai en trillingen zijn. Waar mogelijk worden voor landbouwverkeer alternatieve routes langs de kernen ontwikkeld. Overleg met de landbouwsector is hierbij van groot belang.

Ontheffingen

Het gehanteerde beleid is:

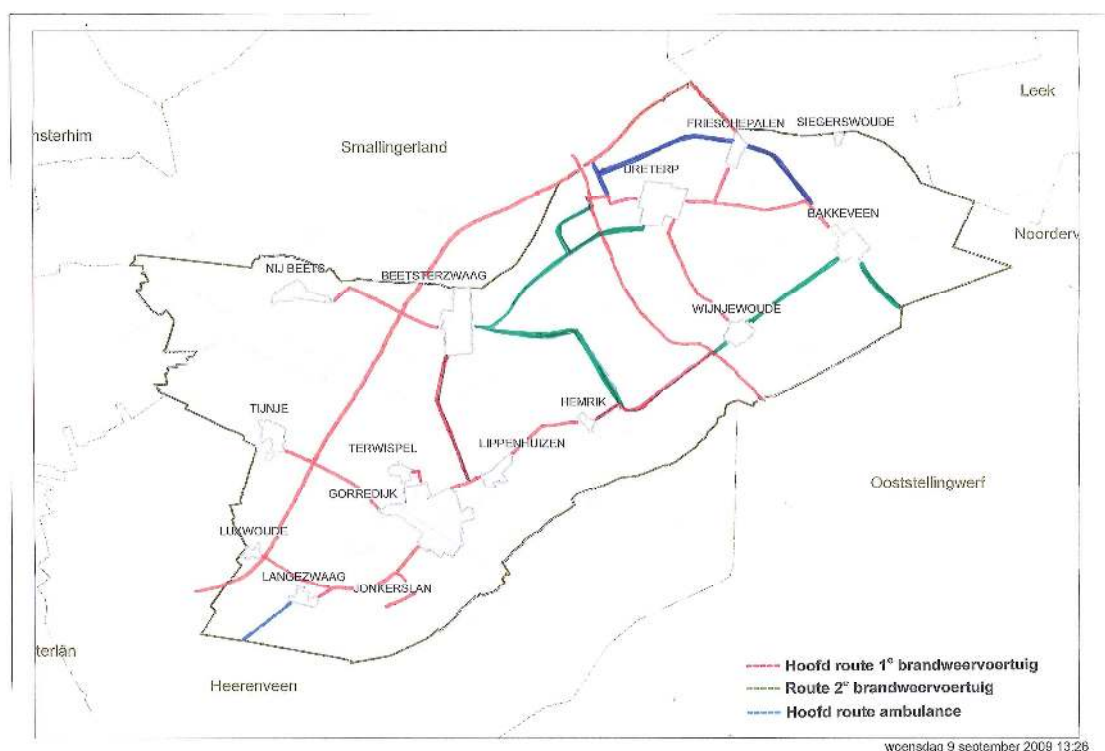
- Landbouwverkeer tot 3.50 m breed toestaan:
 - o Zonder beperking in wegen of tijden;
 - o Bestaande mandatering aan Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) handhaven;
 - o Voor grotere of bredere voertuigen kan een ontheffing worden aangevraagd.
- Landbouwverkeer breder dan 3.50 m valt onder exceptioneel verkeer:
 - o Voor elk geval levert de gemeente maatwerk. (Dit wordt niet gemandateerd);
 - o Het mag niet gaan om structureel vervoer. Er moet sprake zijn van een uitzonderingssituatie.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid met betrekking tot landbouwverkeer is een speerpunt van de provincie. Wij onderschrijven het belang om te onderzoeken hoe het aantal ongevallen waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken kan worden verminderd. Er wordt gesproken over alternatieve routes voor landbouwvoertuigen. In de gebiedsvisie van de N381 liggen wellicht mogelijkheden. Onderzoeken naar alternatieven (bijvoorbeeld: weg Gorredijk – A7) voor landbouwvoertuigen langs routes met veel fietsverkeer volgen wij met belangstelling. Resultaten kunnen bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat een afwegingskader wordt ontwikkeld voor het van kracht zijnde ontheffingenbeleid.

5.9 Hulpdiensten

Algemeen

Opsterland is een plattelandsgemeente. Voor hulpdiensten betekent dit dat er relatief grote afstanden afgelegd moeten worden om incidentlocaties te bereiken. Hulpdiensten hebben te maken met genommerde opkomsttijden. Binnen een vastgesteld tijdsbestek moeten hulpdiensten bij een incident ter plaatse zijn. Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid kunnen de opkomsttijden van hulpdiensten negatief beïnvloeden.



Hoofdroutes

In de afbeelding zijn de hoofdroutes van de brandweer en ambulancedienst in kaart gebracht. Deze routes worden door de hulpdiensten gebruikt om zich snel door de gemeente te verplaatsen. Uitgangspunt is dat deze routes vrij van obstakels en fysieke snelheidsremmende maatregelen blijven. In het geval dat op de hoofdroute de verkeersveiligheid in het gedrang komt, zal met de nodige zorgvuldigheid gekeken moeten worden naar een passende oplossing. Immers, bij het bestrijden van incidenten geldt dat elke seconde telt. Daarnaast kunnen overschrijdingen van opkomsttijden vervelende gevolgen meebrengen.

Brandweer

De brandweershulpverlening voor de gemeente Opsterland wordt verzorgd vanuit de basiseenheden Gorredijk, Beetsterzwaag en Ureterp. Een klein gebied wordt verzorgd vanuit Jubbega en Haulerwijk. Voor de opkomst- en aanrijtijden binnen de gemeente Opsterland is het "dekkingsrapport Gemeente Opsterland" opgesteld. Dit rapport geeft de Opsterlandse situatie weer voor wat betreft werkelijke opkomsttijden afgezet tegen de geldende normen. Opkomsttijden zijn risicogebonden en gebouwtype afhankelijk. De opkomsttijden voor de brandweer variëren van 5 minuten tot maximaal 18 minuten. In 2010 zullen met het in werking treden van de Wet op de Veiligheidsregio's de normen een wettelijke status krijgen.

Ambulance

De ambulancezorg wordt verzorgd vanuit de ambulanceposten Drachten, Heerenveen en Oosterwolde. De ambulancedienst heeft te maken met een opkomsttijd van maximaal 15 minuten. De ambulancedienst maakt voornamelijk gebruik van de hoofdroutes die ook door de brandweer gebruikt worden en enkele routes die specifiek gebruikt worden om delen van de gemeente het snelst te bereiken (zie de afbeelding).

Politie

Bij het uitvoeren van de politiezorg rukt de politie niet uit vanaf vaste locaties. Surveillance-eenheden reageren op meldingen vanaf de plek waar zij zich op dat moment bevinden. Ook bij de politie geldt, afhankelijk van de prioriteit, een opkomsttijd van maximaal 15 minuten. De politie is voor het adequaat uitvoeren van de politiezorg afhankelijk van dezelfde hoofdroutes die ook door de brandweer en ambulancedienst gebruikt worden.

6 VERKEERSSTRUCTUUR EN WENSEN IN DE KERNEN

In de woonkernen zijn bijna alle wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. Op deze wegen staat de verblijfsfunctie centraal en is de automobilist te gast. Er geldt een maximum snelheid van 30 km/ uur. De vormgeving van de weg moet duidelijk maken dat het gaat om een erftoegangsweg in een verblijfsgebied. In de kleinere kernen, waar de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer laag is (minder dan 2500 vtg/etmaal) kent de inrichting hier en daar knelpunten, maar deze zijn over het algemeen oplosbaar in het kader van regulier onderhoud. De komende 15 tot 25 jaar komen nagenoeg alle wegvakken aan bod in het kader van groot onderhoud, niet zelden gekoppeld aan de vervanging van de riolering en het afkoppelen van hemelwater. Daar waar zich grote knelpunten voordoen, kan besloten worden een bepaald wegvak of kruispunt vooruitlopend op de onderhoudswerkzaamheden her in te richten. Voor de grote kernen Gorredijk, Ureterp en Beetsterzwaag is het beleid nader uitgewerkt. Voor de kleinere kernen zijn alleen de categorisering en bekende knelpunten aangegeven.

6.1 Gorredijk

Regionaal centrum Gorredijk is met ruim 7.000 inwoners de grootste kern van de gemeente Opsterland. In de komende tien jaren zullen er ongeveer 400 woningen worden bijgebouwd. Dit leidt grofweg tot ongeveer 2000 autoritten extra per etmaal en bijna evenveel ritten met de fiets. De nieuwe woningen liggen aan de oostkant van het dorp (Loevestein). Deze hoeveelheid extra verkeer heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de kern van Gorredijk. De wegen worden drukker, de ene wat meer dan de andere. Een goede wegenstructuur, vooral ook van en naar de nieuwbouwlocaties, is van groot belang. Aanleg van de ontsluitingsweg Loevestein – Nijewei (gereed eind 2009/begin 2010) en de provinciale rondweg (aanleg 2011/2012) langs de zuidwestkant van het dorp is van grote betekenis.

De wegenstructuur bestaat uit een drietal wegcategorieën:

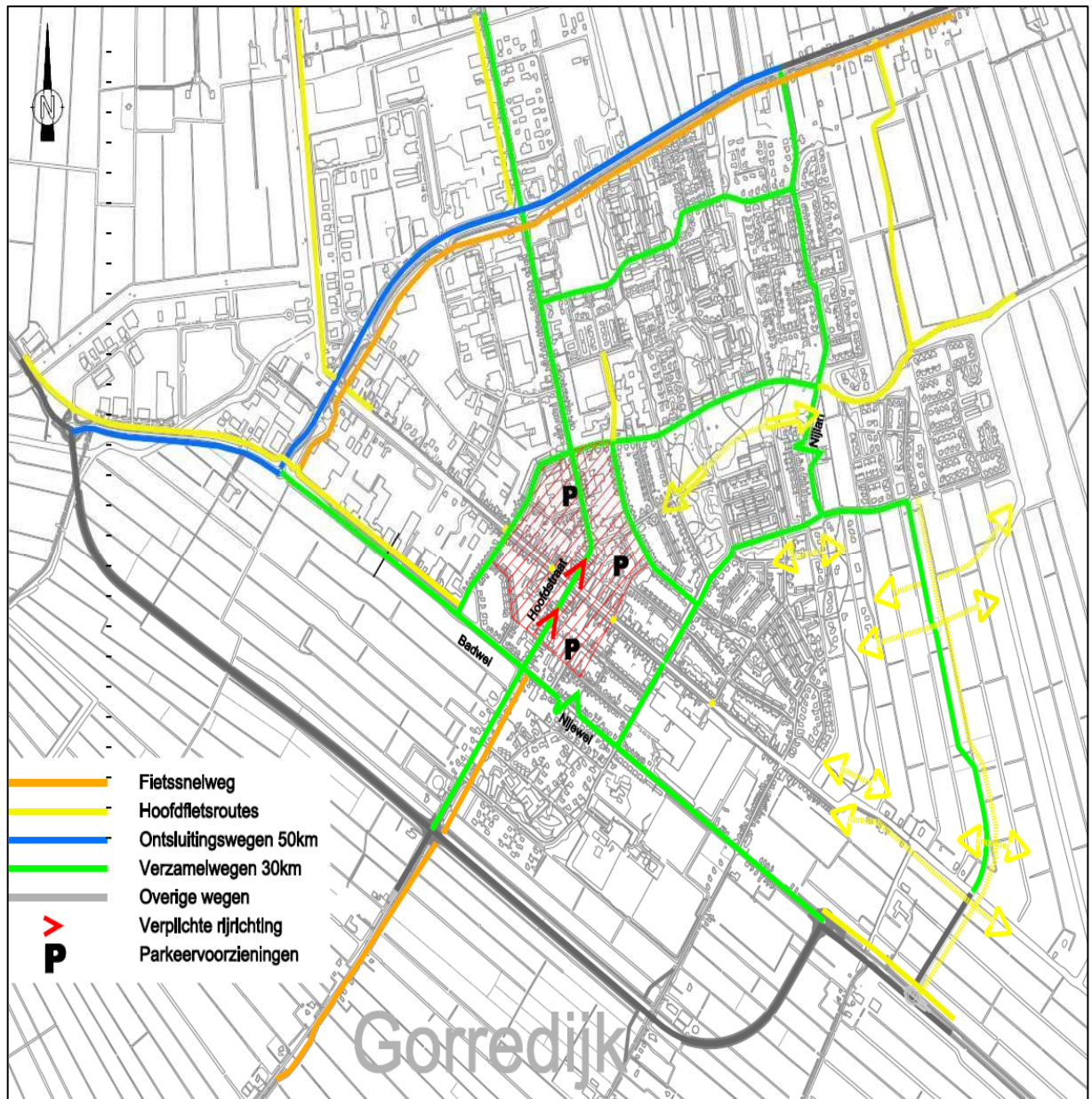
- Ontsluitingsweg: dit zijn de wegen die een ontsluitende functie voor het dorp hebben en de wegen op de industrieterreinen. Ze kennen een maximum snelheid van 50 km/uur.
- Verzamelwegen: dit zijn de wegen die een ontsluitende functie hebben voor bepaalde delen van het dorp. Ze hebben een maximum snelheid van 30 km/uur.
- Erftoegangswegen: dit zijn de echte woonstraten met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Op afbeelding 8 is de wegenstructuur voor Gorredijk weergegeven. In het Uitvoeringsplan is aangegeven welke inrichtingseisen horen bij de verschillende typen wegen. Uit de inrichtingseisen komt naar voren dat de gearceerde wegen op afbeelding 9 nog niet voldoen. In het Uitvoeringsplan is op hoofdlijnen opgenomen wanneer deze wegen in de planning staan.

Enkele opvallende zaken in de wegenstructuur voor Gorredijk zijn:

- Nijewei: Na aanleg van de Rondweg wordt de Nijewei binnen de bebouwde kom een verzamelweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom gaat er een maximum snelheid van 60 km/uur gelden.
- Ontsluitingsweg Loevestein: de weg krijgt de invulling van een bouwweg, met een inrichting geënt op de toekomst. Dit om de aanzuigende werking voor het verkeer te bevorderen.
- In de wensbeelden van de categorisering is het Nijlân een verzamelweg, met uitzondering van het deel tussen de Hendrik Ringenoldusstrjitte en de Sjoelstrjitte. Dit deel van het Nijlân wordt afgewaardeerd tot Erftoegangsweg, met bijbehorende inrichting. Primair doel hiervan is voor bewoners van Loevestein de Ontsluitingsweg te 'promoten' als ontsluitingsroute naar de A7.

Afbeelding 8 Verkeersstructuur Gorredijk



- Tevens heeft dit tot doel om de snelheid te verminderen en fietsers/voetgangers een veiliger oversteek te bieden bij de solitaire fietsoversteek naar Loevestein.
- In de wensbeelden van de categorisering is de Nijewei een verzamelweg, met uitzondering van het deel tussen de Jod. Heeringastraat en Hoofdstraat. Dit deel moet onaantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Daar is de rondweg voor.
- Hoofdstraat: Na realisatie van de rondweg is de Hegedyk/ Hoofdstraat de meest ideale en rechtstreekse ontsluiting voor het centrum. Dit maakt het logisch om de rijrichting in de Hoofdstraat om te draaien.

Knelpunten

De verkeerssituatie in Gorredijk kent nogal wat knelpunten. Door Plaatselijk Belang Gorredijk en de ondernemersvereniging WHI zijn een groot aantal punten gesignaleerd.

- De verkeerssituatie op de Nijewei is zorgelijk. Het kruispunt met de J. Heeringaweg/ Mientewei is gevaarlijk. Het te hard rijden op dez¹e weg vergroot de verkeersonveiligheid. Zeker nu de ontsluitingsweg vanaf Loevestein in gebruik wordt genomen en de aanleg van de rondweg wordt vertraagd, zal door de grotere verkeersintensiteit de situatie tijdelijk zelfs verslechteren.
- De fietser voelt zich veelal niet veilig op met name de verzamelwegen doordat er vrij veel verkeer op deze wegen is, dat in vele gevallen ook nog eens te hard rijdt. Fietsers kiezen dan vaak voor het voetpad, wat ook tot onveilige situaties kan leiden.
- Het parkeerbeleid in het centrum verdient de nodige aandacht.
- Het parkeren van auto's bij scholen leidt tot gevaarlijke situaties.
- Veel trottoirs, vooral in het centrum, zijn moeilijk begaanbaar met rolstoel en rollator
- Onderzoek de mogelijkheid van het open stellen van de brug in de Jan Eisengastrjitte voor autoverkeer.
- Doorgaand verkeer in 't Weike.

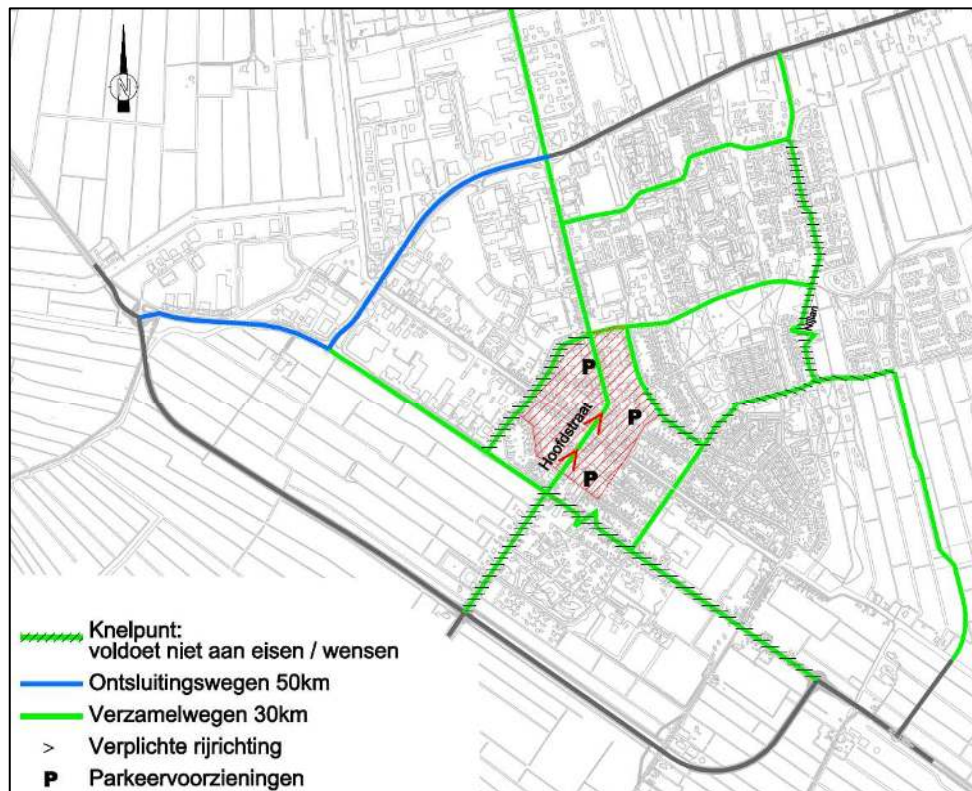
Oplossingsrichtingen

Aanleg van de rondweg op zo kort mogelijke termijn heeft de hoogste prioriteit. Daarna kunnen de Nijewei, Hegedyk en Badweg opnieuw worden ingericht, zodat het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd gebruik te maken van deze wegen en de verblijfsfunctie sterk wordt verbeterd.

De verzamelwegen, zoals Sinneblom, Nijlân, Sjoelstrjitte, Stationsweg, voldoen niet aan de inrichtingseisen en zullen aangepast moeten worden. Hierdoor wordt de opbouw van het wegennet van Gorredijk duidelijker en de verkeersveiligheid vergroot. Het zal zoeken zijn om het juiste evenwicht te vinden in maatregelen om het autoverkeer te laten rijden via de rondweg naar de A7. Oversteekplaatsen in fietsroutes vragen extra aandacht. Ook de parkeersituatie op en langs deze wegen is een aandachtspunt.

Bij de herinrichtingsplannen voor Gorredijk Centrum Oost zijn een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerplaatsen belangrijk. Een doordacht parkeerregiem zonder betaald parkeren in de openbare ruimte is het uitgangspunt. Een beleidsnotitie voor het parkeren in het centrum van Gorredijk is in voorbereiding. Het verbeteren van de toegankelijkheid van deze parkeerterreinen wordt daarin en in het centrumplan opgenomen.

De oude ophaalbrug in 't Weike is toe aan groot onderhoud of vervanging. Verkeer vanaf de Nijewei (N392) kan via 't Weike over de brug de achterliggende woningen bereiken. De intensiteit op 't Weike is circa 800 mvt/etmaal. Er is gekeken wat de gevolgen voor de verkeerscirculatie zijn als de brug wordt vervangen door een fietsbrug. Dat 't Weike dan een rustige woonstraat zou worden is evident.



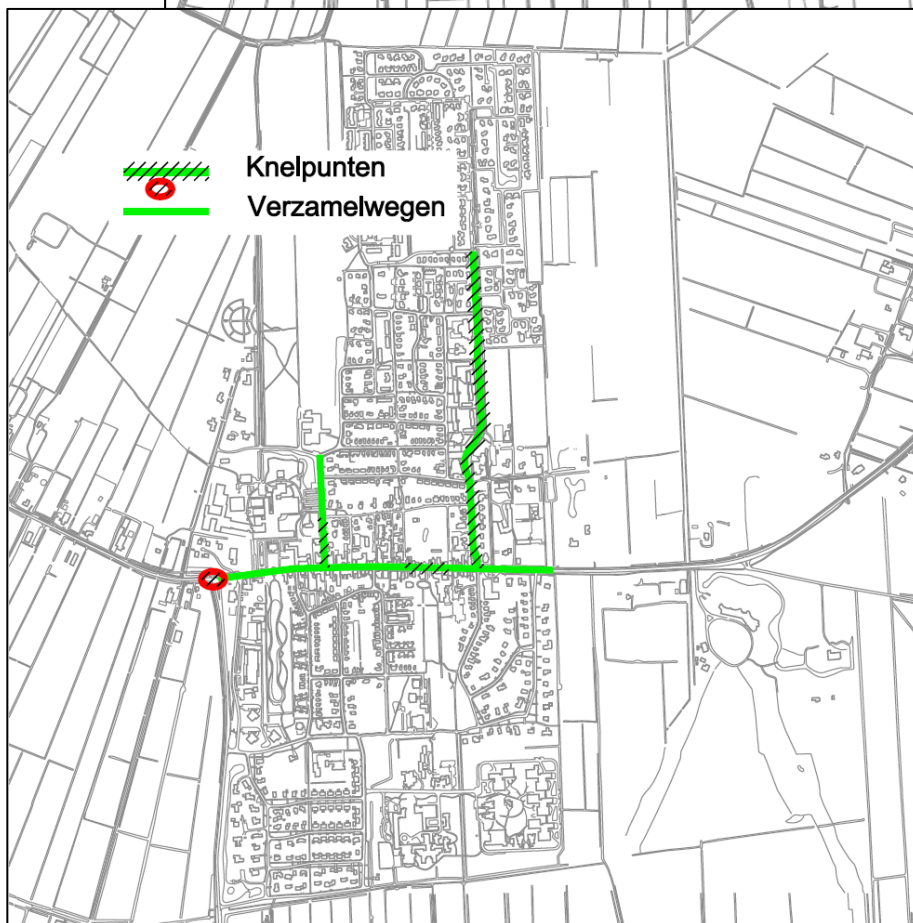
Maar als de brug vervangen zou worden door een fietsbrug, worden de woonstraten naar de Sjoelstrjitte/ Jod. Heeringastjritte drukker. En de bereikbaarheid van de buurt ten oosten van de vaart wordt slechter. De negatieve effecten gelden voor (veel) meer woningen dan de positieve voor 't Weike .

In het verlengde van deze discussie hebben wij ook gekeken naar een alternatief voor de buurt ten oosten van de vaart met de nieuwe ontsluitingsweg (vanaf 't Leantsje). Conclusie is dat dit leidt tot sluipverkeer door de woonstraten. Voor langzaam verkeer moeten natuurlijk juist wel veel kortsluitingen gemaakt van Loevestein met de bestaande kern van Gorredijk.

Er is ook gekeken naar de klacht van de bewoners van 't Weike over het aantal geparkeerde auto's en de doorstroming in de straat. Er is nu ruimte voor ongeveer 65 geparkeerde auto's op de weg en de inritten. Volgens de parkeerkengetallen is dit voldoende. Probleem is dat de weg smal is en wat drukker dan een gewone woonstraat. De doorstroming laat daardoor wat te wensen over, maar wordt als voldoende beoordeeld.

Het onderzoeken van de wenselijkheid van een nieuwe brug, geschikt voor autoverkeer, in de Jan Eisengastjritte kan onderdeel uitmaken van de herstructurering van woningen aan deze straat. Voor de verkeerstructuur van Gorredijk is een nieuwe brug nu niet noodzakelijk. De invulling van de centrumplannen zal hier een nieuw licht op kunnen werpen.

Verder is er de wens geuit om een recreatief voet-/fietspad aan te leggen langs de westkant van de vaart tussen Easterein en De Tsjoele. Door Plaatselijk Belang is ook gevraagd het oude Skeanpaed tussen de vaart en de Tolhûsleane te verlengen richting Lippenhuizen (vroeger liep hier een pad). We zullen de mogelijkheden tot herstel van deze verbindingen onderzoeken (zie Uitvoeringsplan) .



Afbeelding 10 Knelpunten Beetsterzwaag

6.2 Beetsterzwaag

Misschien wel het bekendste dorp van Opsterland is Beetsterzwaag met ruim 3600 inwoners. De hoofdstructuur van Beetsterzwaag bestaat uit de Hoofdstraat, Van Lyndenlaan en Vlaslaan. Daarnaast wordt het dorp nog door een aantal hoofdfietsroutes doorkruist, te weten de routes Gerdyksterwei – Hoofdstraat en Gealeane – De Bou – Van Lyndenlaan. Dit is weergegeven op afbeelding 10.

Het is niet duidelijk waar en hoeveel woningen de komende jaren worden gebouwd, anders dan aan de Van Lyndenlaan en aan de Hoofdstraat. Extra verkeer als gevolg van deze woningen heeft geen negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, omdat de hoeveelheden gering zijn. Het belangrijkste verkeersitem in Beetsterzwaag is de Hoofdstraat. De identiteit van Beetsterzwaag wordt voor een belangrijk deel bepaald door de Hoofdstraat en de functies hierin. Verkeer is daar één van. In een hoofdstraat gebeurt van alles: winkelen, laden en lossen, openbaar vervoer, toerisme en recreatie, parkeren en verkeer. De ongevalcijfers geven geen aanleiding om drastische maatregelen te nemen. De gemeten snelheden zijn zeer laag.

Enkele opvallende zaken in de wegenstructuur van Beetsterzwaag zijn:

Een fors deel van het verkeer in de Hoofdstraat heeft niet Beetsterzwaag als bestemming en is dus doorgaand verkeer. Daar is de weg niet op ingericht. Ondanks de kans op vertraging in de Hoofdstraat kiezen veel automobilisten dagelijks de route door het dorp. Bij het kruispunt Hoofdstraat/ Beetsterweg/ Gerdyksterwei is de oversteek van de hoofdfietsroute niet conform de inrichtingseisen. De inrichting van de Vlaslaan sluit redelijk aan bij de inrichtingseisen van een verzamelweg. Parkeren buiten de rijbaan, attentiemaatregelen bij kruispunten. Wat ontbreekt is de visueel versmalde rijbaan, deels met klinkerstroken. De Van Lyndenlaan voldoet niet aan de inrichtingseisen. Het deel tussen de Hoofdstraat en Kerkepad West is smal. Parkeren op de rijbaan is verboden, maar komt regelmatig voor. Dit belemmert de doorstroming voor het verkeer.

Plaatselijk Belang merkt nog op:

- het parkeerbeleid in het centrum verdient de nodige aandacht;
- het parkeren bij scholen leidt nog steeds tot gevaarlijke situaties;
- veel trottoirs zijn (zeer) moeilijk begaanbaar en/of bereikbaar voor rolstoelen en rollators .

Oplossingsrichtingen

Plaatselijk Belang Beetsterzwaag- Oltterterp heeft als “quick win” aanbevolen in de Hoofdstraat niet meer dan twee parkeerplaatsen achter elkaar aan te leggen om voor voldoende tussenruimte te zorgen. Hierdoor wordt de doorstroming beter en kan de bus blijven. Tussen de Kuiperslaan en Klaversreed zou dan ter compensatie enkele parkeerplaatsen aan de Freulesingel (achter het gemeentehuis) toegevoegd moeten worden aan de blauwe zone. In overleg met de middenstandvereniging en Plaatselijk Belang geven wij zo spoedig mogelijk uitvoering aan de wens om de doorstroming in de Hoofdstraat te verbeteren.

Een integrale (Shared Space) herinrichting van het kruispunt Hoofdstraat- Beetsterweg- Gerdyksterwei, heeft niet een hoge prioriteit. Het is wel gewenst om de entree van Beetsterzwaag te verfraaien, de oversteek te verbeteren en het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Wellicht in combinatie met een hoogwaardige bushalte.

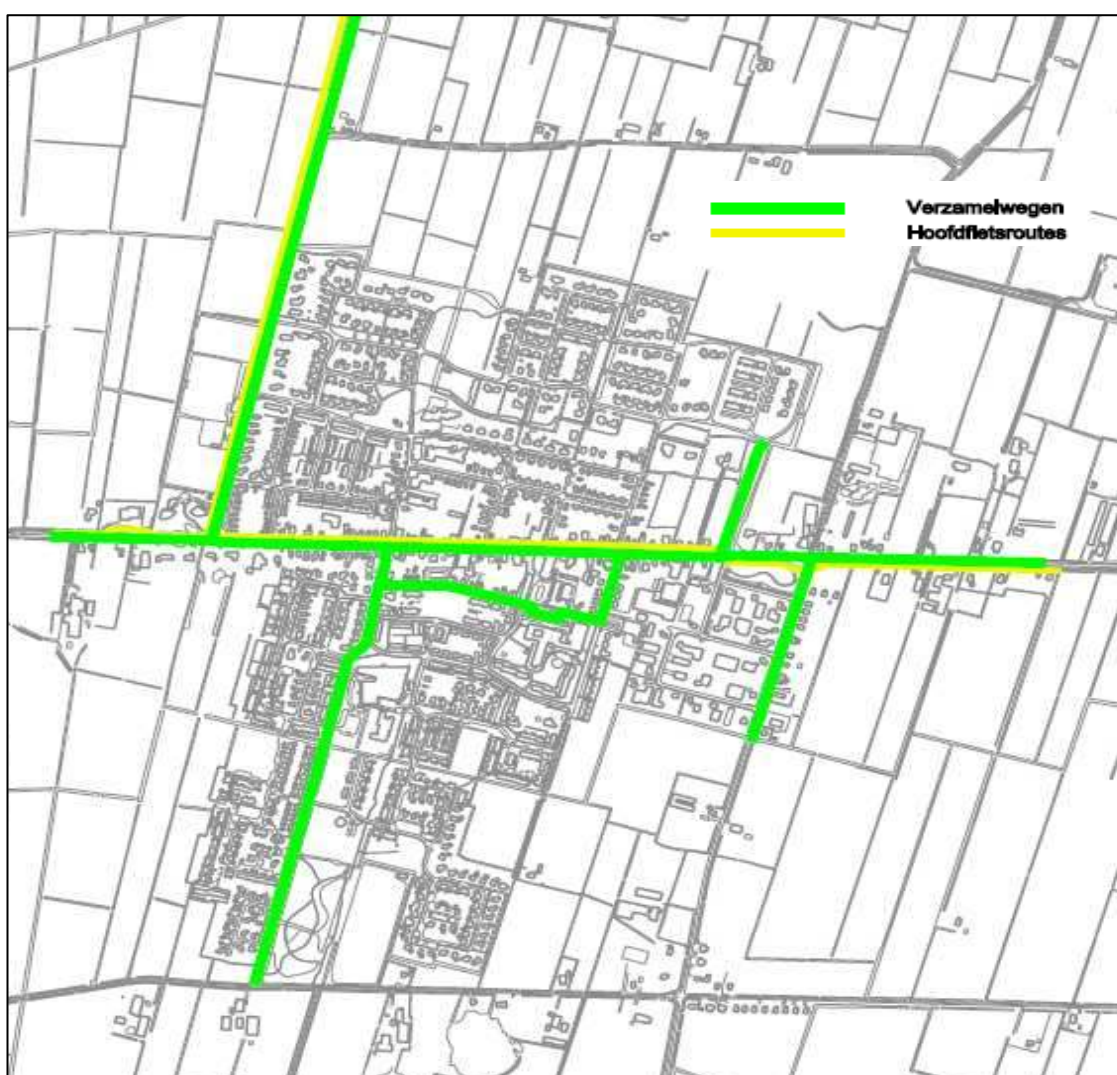
De inrichting van de Vlaslaan sluit redelijk aan bij de inrichtingseisen van een verzamelweg, die van de Van Lyndenlaan niet. De weg wordt, door de bouw van nieuwe woningen zwaar belast en zal waarschijnlijk (deels) opnieuw bestraat moeten worden. Binnen het bestaande profiel is dan optimalisatie gewenst. Doorstroming, maar ook veiligheid voor fietsers en voetgangers moet gewaarborgd worden. Het

instellen van éénrichtingsverkeer in dit deel van de Van Lyndenlaan en de naastgelegen Pastorielaan kan ook één van de verbeteringsmaatregelen zijn die nader wordt bestudeerd.

6.3 Ureterp

In Ureterp met ruim 4600 inwoners, zullen de komende tien jaren ongeveer 200 woningen worden bijgebouwd. Dit leidt grofweg tot ongeveer 1000 autoritten extra per etmaal. De nieuwe woningen liggen aan de westkant van het dorp (De Hege Kamp) aan de Skoalleane. Deze hoeveelheid verkeer Afbeelding 11 Verkeersstructuur Ureterp heeft nauwelijks gevolgen voor de leefbaarheid in de kern, omdat het woon/ werkverkeer (richting A7) niet door de kern rijdt. Hier is vooral van belang dat de verkeersveiligheid voor de (overstekende) fiets- en voetgangers gewaarborgd is door een goede inrichting van de Skoalleane.

Afbeelding 12 Wegenstructuur Ureterp



Wegenstructuur

Ureterp wordt doorkruist door de Weibuorren. Dit is de hoofdontsluiting van het dorp. Daarnaast zijn de Skoalleane, de Mounleane en De Telle belangrijk voor de ontsluiting van de woonbuurten en het centrum. De hoofd fietsroutes worden gevormd door de Weibuorren en de Skoalleane.

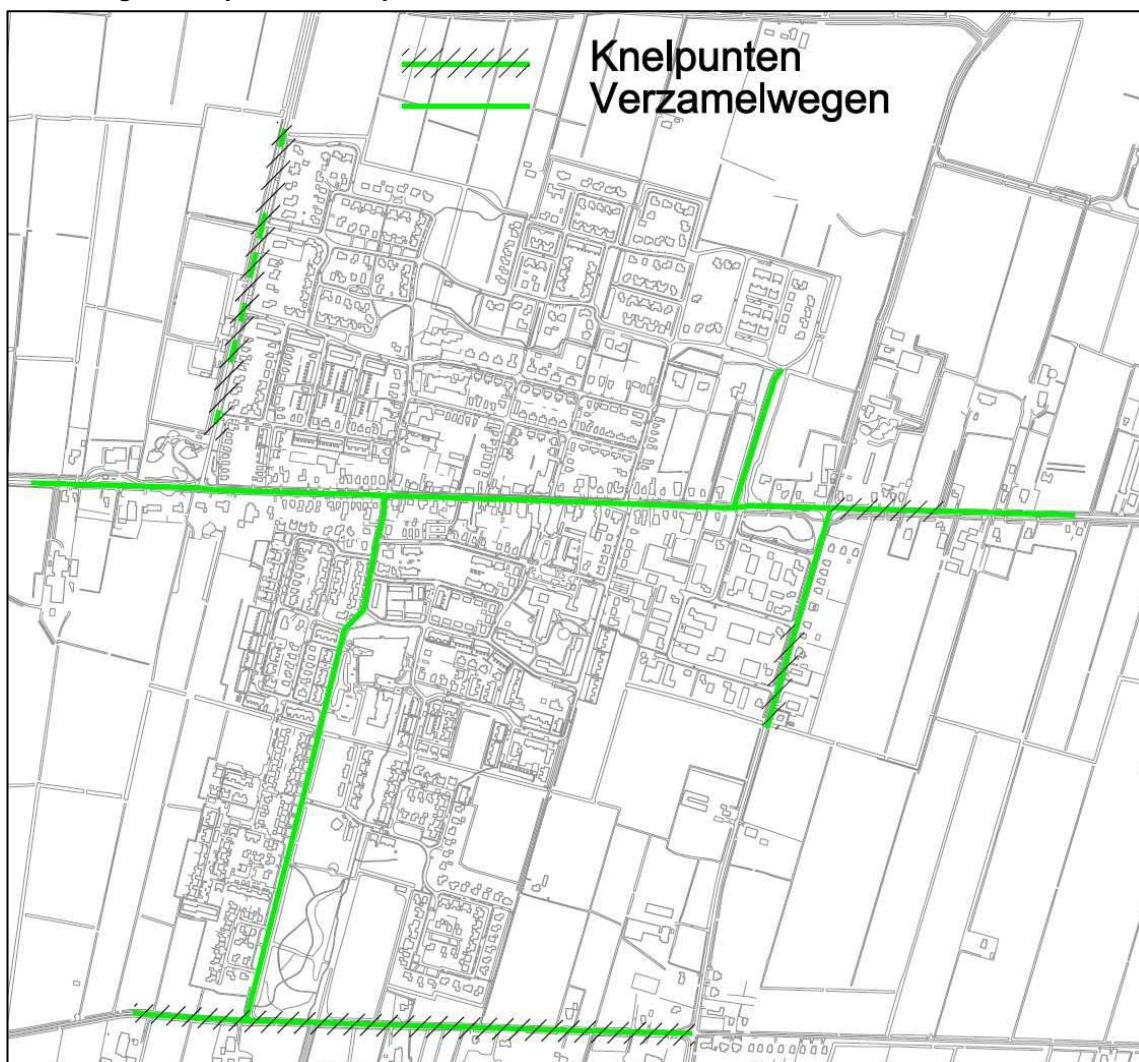
Enkele opvallende zaken in de wegenstructuur van Ureterp zijn:

- de inrichting van de doorgaande weg door het dorp, de Weibuorren;
- de Bûtewei wordt steeds meer als alternatief voor de Weibuorren gebruikt. Zowel door het landbouwverkeer als door het sluijverkeer
- veel fietsverkeer naar Drachten via de Skoalleane;
- de inrichting van de komgrenzen van de Mounleane en Weibuorren komt niet overeen met de inrichtingseisen.

Oplossingsrichtingen

De traverse door het dorp - de Weibuorren- wordt in 2009 heringericht. Deze weg maakt deel uit van de provinciale verbinding N917. In het kader van de gebiedsvisie N381 wordt de komende jaren met de provincie overlegd over de beoogde functie en inrichting van de N917. De overige wegen in de kom zijn ingericht volgens de eisen van een verblijfsgebied. Met uitzondering van de Boerestreek, waar de 30 km-zone iets naar het centrum wordt gehaald. Deze weg moet dan nog wel als 30 km-weg ingericht worden. Ook de Mounleane moet worden heringericht als 30 km- zone.

Afbeelding 13 Knelpunten Ureterp



Het grootste probleem in Ureterp is de Bûtewei. Deze weg ligt weliswaar buiten de kom, maar grenzend aan het dorp is er sprake van een lintbebouwing. De Bûtewei wordt steeds meer als alternatief voor de Weibuorren gebruikt, zowel door landbouwverkeer als door sluijverkeer vanuit bijvoorbeeld Bakkeveen. Het betreft niet zozeer sluijverkeer naar de A7, maar richting Beetsterzwaag. De Bûtewei heeft nu geen aansluiting met de N381 en in de toekomst ook niet. Er komt een tunnel voor alle verkeer. Een mogelijkheid is om de Bûtewei minder aantrekkelijk te maken voor automobilisten. En daardoor aantrekkelijker voor landbouwverkeer en fietsers. De komende jaren zullen de gemeente en provincie, in overleg met Plaatselijk Belang, werken aan een oplossing, in het kader van de gebiedsvisie N381. Ook de gevolgen voor het gebied Selmien west en het Aldhóf moeten in beschouwing worden genomen..

Op de locatie van de huidige sportvelden aan de Skoalleane zal een nieuwe woonwijk verrijzen. Er komen meer aansluitingen en oversteekbewegingen dan op de huidige Skoalleane. De weg houdt zijn huidige erfontsluitingsfunctie met een maximum snelheid van 30 km/ uur. Om de huidige functie meer te benadrukken zijn over de inrichting van de weg in het kader van het bestemmingsplan voorstellen gedaan. Buiten de kom worden de mogelijkheden van een vrijliggende fietsverbinding met het fietspad langs de Feart onderzocht, omdat er sprake is van veel fietsverkeer naar Drachten.

6.4 Overige kernen

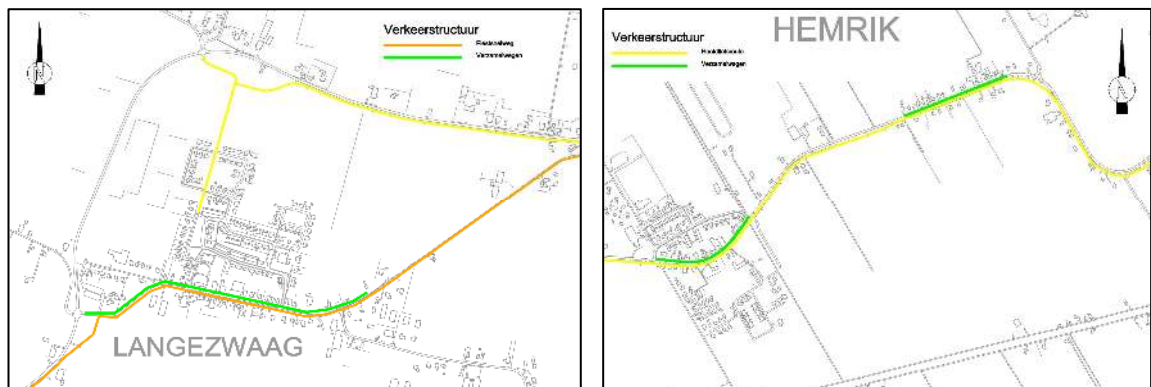
Voor de overige kernen worden kort de wegcategorisering, de wensen en de knelpunten beschreven. In het Uitvoeringsplan en het Fietsplan staat aanvullende informatie.

Langezwaag

Alle wegen in Langezwaag zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en voor een belangrijk deel ingericht als 30 km gebied. Plaatselijk Belang is in 2007 begonnen met het inventariseren van de verkeerswensen. Vier zaken zijn naar voren gekomen: verkeerssituatie basisschool de Wjûkslach, snelheid 't Hou, ontsluiting nieuwbouwplan en de straatverlichting.

De ontwikkeling van woningbouw aan de oostkant is gestart en daar waar mogelijk wordt er rekening gehouden met wensen vanuit het dorp. Voor (straat)verlichting is in 2009 een beleidsplan vastgesteld. Op basis hiervan wordt een uitvoeringsplan in 2010 gemaakt, waar de wensen van de werkgroep in mee worden genomen.

Net buiten de kom is de wens om de oversteek van de Tsjerkeleane met De Boenders/ Hegedyk te verbeteren evenals het kruispunt Hegedyk/ 't Skeane Ein. Voor de voetgangers heeft het bestuur van Plaatselijk Belang de wens geuit meer "ommetjes" te maken, bijvoorbeeld langs 't Skeane Ein en door het te ontwikkelen woningbouwgebied. Ook onderzoek naar een historisch pad achter de oude zuivelfabriek aan de Hegedijk wordt bepleit, als voetpad en mogelijk zelfs fietspad.

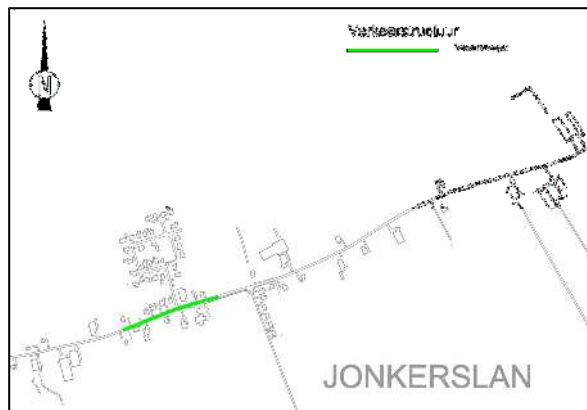
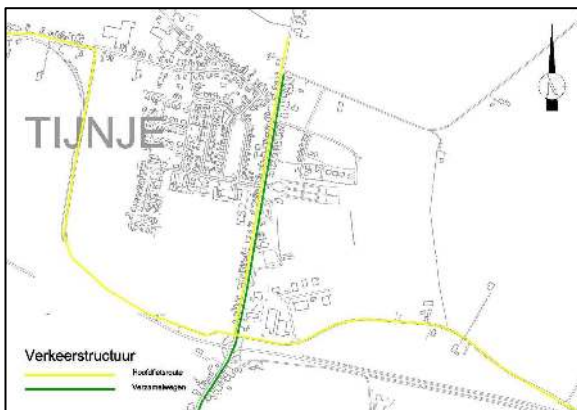


Hemrik

De wegen in de kernen van Hemrik zijn bijna volledig ingericht als 30 km/ uur zone. Ook de doorgaande weg, waar deze in de bebouwde kom ligt en een verzamelfunctie heeft. De snelheid van het verkeer op de doorgaande weg van asphalt is nog altijd wat aan de hoge kant. Waar mogelijk dient in de toekomst het dorps karakter te worden benadrukt en de inrichtingseisen voor een verzamelweg te worden ingevuld om dit te verbeteren.

Jonkersân

De grootste cluster bebouwing in Jonkerslân ligt in een vrij nieuw woongebied volledig ingericht volgens de laatste eisen. Aan de doorgaande weg – Fûgelsang – staat de basisschool. Hier is recentelijk de weg heringericht. Omdat het ook de bedoeling is hier een aantal woningen te realiseren, is het wenselijk extra aandacht te besteden aan de inrichting van dit wegvak en de uitmonding van de Jelle Beenenweg.

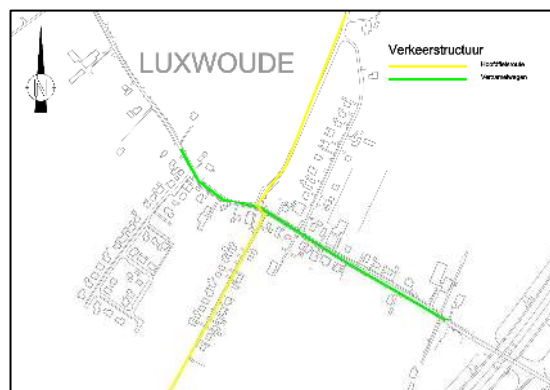
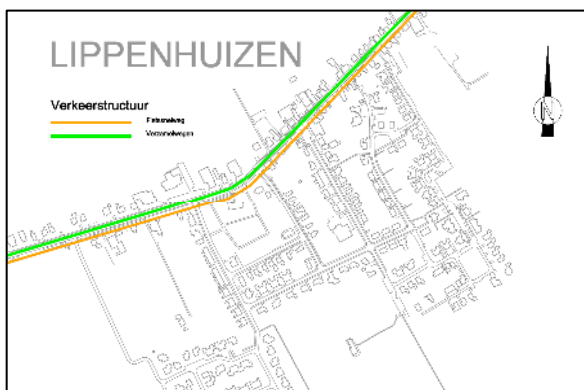


Tijnje

De wegen in Tijnje zijn bijna volledig ingericht als 30 km/uur zone. De Breewei voldoet niet aan de inrichtingseisen van een verzamelweg, maar aanpassen heeft geen urgentie en kan bij groot onderhoud verbeterd worden.

Lippenhuizen

Alle wegen in Lippenhuizen zijn bijna volledig ingericht als 30 km/zone, ook de doorgaande weg. De overgang met het deel van de Buorren buiten de kom is groot. Daar geldt nog een maximum snelheid van 80 km weg, dat 60 km/ uur moet zijn volgens de categorisering.

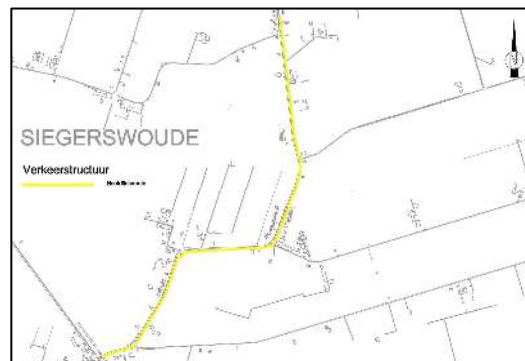
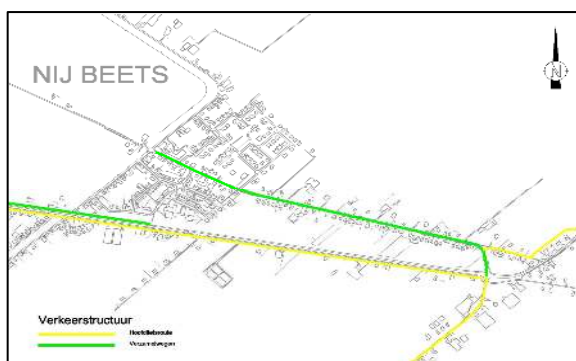


Luxwoude

De wegen in Luxwoude zijn bijna volledig ingericht als 30 km/ zone. Recent zijn maatregelen bedacht om de zichtbaarheid van de school aan de Hegedyk te versterken, met het doel de verkeersveiligheid te verhogen. Het dorp heeft plannen om een plein/ fietsknooppunt te verfraaien.

Nij Beets

Nij Beets heeft in 2009 een visie over het dorp gepresenteerd, onder andere over de inrichting van wegen. Hierin wordt dat het ingezette traject van het verbeteren van de verkeersveiligheid samen met het versterken van de cultuurhistorie moet worden voortgezet. De materialisering van de herinrichting in 2008/2009 van het kruispunt Domala Nieuwenhuisweg/ Prikkewei geeft de gewenste beeldkwaliteit aan. De Prikkewei is een erftoegangsweg, maar is niet ingericht volgens de eisen. In het kader van groot onderhoud is in 2009 een begin gemaakt met een herinrichting. Verder wenst Plaatselijk Belang een fietspad aan te leggen waar nu een zandpad is na de tunnel van Oud Beets richting Beetsterzwaag.

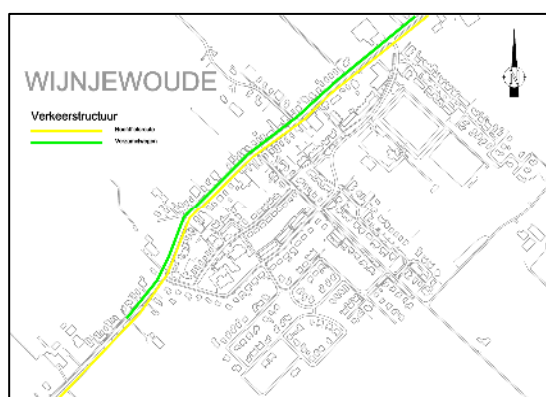
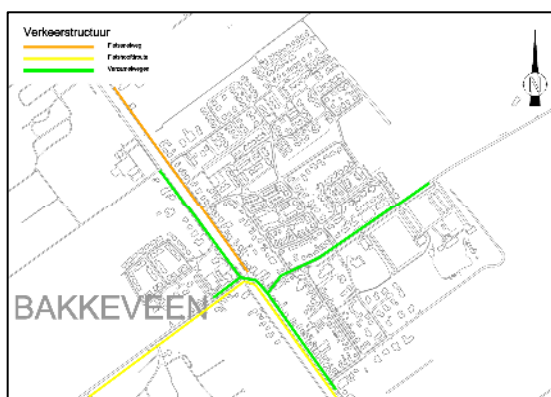


Siegerswoude

In 2009 is het kruispunt It Foarwurk heringericht als Shared Space plein. Daarmee is een herkenbare poort van het rurale gebied naar het dorp gecreëerd. Ook zijn de brommers van het fietspad op de weg gebracht. Het dorp bestaat uit een aantal losse kernen met intensieve bebouwing met enkele wegen waar een maximum snelheid geldt van 30 km/ uur. De verbinding (lint) tussen de kernen bestaat uit een 60 km/uur zone. Er is één formele bebouwde kom in het gebied Siegerswoude namelijk het eerste deel van de bebouwde kom van De Wilp. De weg gaat over in de gemeente Marum. De verzamelweg door het dorp is geen 30 km/uur zone, maar de inrichting van de weg laat dit wel toe. Uit overleg met de gemeente Marum, in het kader van het conceptplan, is overeengekomen samen in te zetten op het formeel instellen van een 30 km gebied in de kern

Bakkeveen

De wegen in de kernen van dit dorp, waar zomers veel recreatieverkeer is, zijn ingericht als 30 km/uur gebied. De inrichting van de wegen komt niet overal overeen met deze categorisering. In het centrum, bij de Brink, heeft Plaatselijk Belang de wens geuit om de oude doorgaande weg opnieuw in te richten. Het verhogen van de culturele- en recreatiewaarde is daarbij tevens een belangrijke doelstelling. Wij willen, samen met Plaatselij Belang, kijken naar een het geheel van de verkeersproblemen en de kansen voor de recreatie. Het kruispunt Mjûmsterwei/ Tsjerkewâl dient te worden ingericht volgens de eisen voor een 30 km gebied in samenhang met de ontwikkeling van de woningbouw op deze hoek.



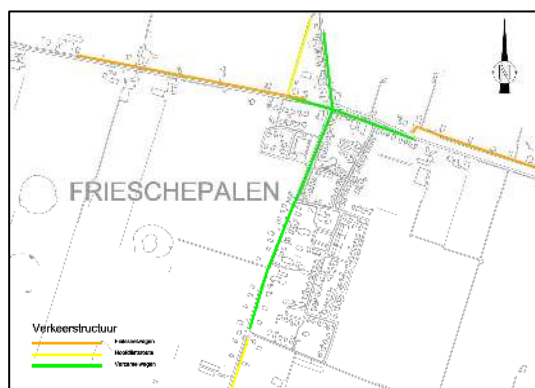
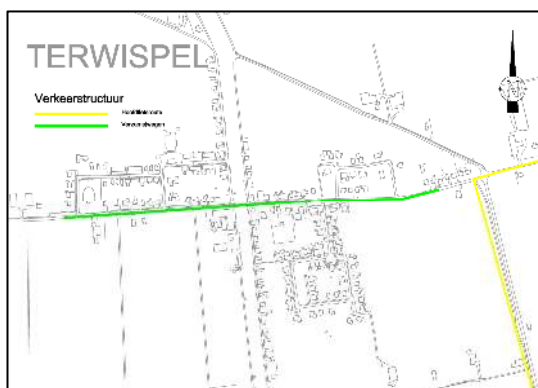
Wijnjewoude

Na de aanleg van het nieuwe tracé van de N381 ten westen van Wijnjewoude zal de traverse langs het dorp een andere functie krijgen. De weg door Klein Groningen krijgt dan een andere inrichting en zal worden aangepast aan de nieuwe verkeersfunctie. De komende jaren zal, in nauw overleg met de provincie en het dorp, hieraan gewerkt worden. In het kader van de gebiedsvisie N381 wordt een integraal plan gemaakt, waarbij de ruimtelijke inrichting van het hele gebied aan de orde komt. Dit geldt eveneens

voor de Weinterp, die met de ombouw van de N381 zal worden aangepast aan de nieuwe verkeersfunctie. Ook de wens om de doorgaande weg door het dorp, de Merkebuorren, te herinrichten wordt daarbij ingebracht. Hiervoor is onlangs een aanzet gegeven door een adviesbureau, in opdracht van Plaatselijk Belang.

Terwispel

Veel woningen in Terwispel staan aan de doorgaande weg. Net als alle andere wegen in de kern is daar sprake van een 30 km-zone. De meeste wegen zijn ook als zodanig ingericht. Met de doorgaande weg, De Streek, is dit nog niet overal het geval. Plaatselijk Belang heeft de wens geuit bij de brug het gebied aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken. Daarbij heeft Plaatselijk Belang al jaren de wens geuit om De Streek geluidarmer te maken door het te herstraten. Rondom het dorps huis en de sportvelden is er (te) weinig parkeerruimte en daardoor soms sprake van parkeeroverlast in de omliggende smalle woonstraten. Onderzoek naar uitbreiding van parkeerruimte hier is gewenst.



Frieschepalen

De wegen in Frieschepalen zijn bijna allemaal ingericht als 30 km zone. Alleen de Tolheksleane en Hearsterwei, met het tussenliggend kruispunt, niet. De verkeerskundige invulling van deze wegen is niet echt onveilig, maar wel minder goed passend in een verblijfsgebied. Ook leidt dat tot onnodig hoge snelheden. Samen met Plaatselijk Belang wordt een oplossing gezocht voor de oversteek in de Tolheksleane naar de te bouwen brede school.

Bij de wegencategorisering is aangegeven dat het beleid is de hoofdontsluiting richting Bakkeveen niet via de provinciale weg te leiden (door Ureterp) maar door Frieschepalen. Het deel in de kom is betrekkelijk kort. Het centrale kruispunt past niet in een verblijfsgebied. De verkeersveiligheid, maar zeker ook het dorps karakter is gebaat bij een andere inrichting van dit gebied. Het is zoeken naar een inrichting die past bij het dorp en bij de hoofdontsluiting richting Bakkeveen. Met een Shared Space aanpassing kan dit, maar het verdient ook aanbeveling te kijken naar de mogelijkheden van een alternatieve oplossing voor de toekomst, zoals een randweg.

7 LANGZAAM VERKEER

In 2003 heeft de raad het Fietsplan vastgesteld. Hierin is het beleid uitgezet om het gebruik van de fiets te stimuleren. Dit beleid zetten wij voort. De provincie heeft een samenhangend netwerk van fietssnelwegen en hoofdfietsroutes aangegeven in een integraal provinciaal netwerk, gemeentegrens overschrijdend. Wij conformeren ons daaraan. De inrichting van de gemeentelijke fietssnelwegen en hoofdfietsroutes wordt geïnventariseerd en aanbevelingen voor verbeteringen worden gedaan.

Naast het essentiële onderdeel van fietssnelwegen en hoofdfietsroutes willen wij ons vooral richten op het versterken en verbeteren van de recreatieve fietsmogelijkheden, omdat de gemeente zich in het kader van toerisme en recreatie sterk wil profileren. Na raadpleging van de Plaatselijk Belangen doen wij concrete voorstellen om het recreatieve fietsnetwerk te optimaliseren en het fietsen te bevorderen in het Uitvoeringsplan.

7.1 Utilitaire fietsvoorzieningen

Ten aanzien van utilitaire fietsvoorzieningen sluiten we aan bij het provinciale beleid met fietssnelwegen en hoofdfietsroutes. De routekaart van de provincie dient op één punt gewijzigd te worden. Dat is langs de N381 naar Drachten. De route loopt over de parallelweg tot het fietspad van het bedrijvenpark A7 Zuid en zo verder naar Drachten en niet, zoals nu is aangegeven, langs de Mersken naar de Sûderheide. De route Nij Beets – Tijnje – Luxwoude (Swynswei-Rolbrêgedyk-Lúkster Heawei) is in het PVVP als hoofdfietsroute aangewezen. Langs deze wegen loopt geen fietspad. Het zijn erftoegangswegen (60 km/ uur). Er zijn nu klachten over snel rijden en landbouwverkeer. Het beleid is erop gericht prioriteit te geven aan de herinrichting van de wegen volgens de inrichtingseisen.

Algemene knelpunten op de fietssnelwegen en de hoofdfietsroutes die er nu al zijn, liggen op de volgende vlakken:

- voorrangssituatie fietsers op kruispunten bij de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes;
- te geringe breedte van de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes.

Het utilitaire fietsroutenetwerk is zo goed als gereed. De afgelopen jaren is een aantal ontbrekende schakels aangelegd, zoals het fietspad tussen Siegerswoude en Frieschepalen langs de Klauwertswei, het fietspad van Gorredijk naar Lippenhuizen langs de Opsterlandse Kompagnonsfeart en het pad langs de Dykfinne bij Nij Beets

Voorrang voor fietsers op kruispunten bij de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes

Op fietssnelwegen en hoofdfietsroutes hebben fietsers bij voorkeur voorrang bij het kruisen van erftoegangswegen. Dat is de landelijk richtlijn. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn: voldoende zicht, een lage snelheid van het kruisende verkeer en attentieverhogende maatregelen. Het ombouwen van de fietspaden bij de kruispunten heeft geen hoge prioriteit, omdat dit meer een comfortaspect is dan een veiligheidsaspect. De verkeersintensiteiten op de wegen in Opsterland zijn nog zo laag, dat fietsers weinig hinder ondervinden bij kruispunten. Wel is belangrijk dat een uniforme, eenduidige aanpak plaats vindt, omdat het verwarring en onduidelijkheid schept wanneer het verkeer op het ene kruispunt wel voorrang heeft en het volgende niet.

Bij het oversteken van erftoegangswegen plus en gebiedsontsluitingswegen gaat de voorkeur uit naar een getrapte fietsoversteek, een rotonde of plein en/ of een 60 km gebied. De laatste jaren is vooral ingezet op het verbeteren van fietsoversteken in hoofd fietsroutes. Voorbeelden zijn te vinden in Nij Beets en Siegerswoude. Knelpunten zijn er nog in Lippenhuizen (Trijehoek), Frieschepalen, Beetsterzwaag (Hoofdstraat / Beetsterweg / Gerdyksterwei), Langezwaag (De Boenders / Hegedyk naar Luxwoude).



Afbeelding 13 Fietsnetwerk Opsterland

Breedte van de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes

De breedte van de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes door Opsterland voldoet bijna overal aan de provinciale (minimum)inrichtingseisen voor fietspaden. Deze breedte eisen zijn:

Type fietspad	Eén of twee richtingen	Minimale breedte	Gewenste breedte
Fietssnelwegen	In één richting bereden	2,5 meter	2,5 meter
	In twee richtingen bereden	3,5 meter	3,5 meter
Hoofdfietsroutes	In één richting bereden	2,0 meter	2,5 meter
	In twee richtingen bereden	2,75 meter	3,5 meter

Het op orde brengen van de rijbaanbreedtes van de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes heeft geen prioriteit. Dit omdat de intensiteit lang niet zo hoog is als in de steden en de kosten aanzienlijk zijn, doordat Opsterland vele kilometers fietspad heeft. Voor nieuwe paden wordt de minimale vereiste breedte aangehouden.

7.2 Recreatieve fietsvoorzieningen

Een goed aanbod van paden en routes vormt de basis voor toerisme en recreatie in Opsterland. Dit is in 2007 vastgelegd in de nota *Kansen Benutten, recreatie en toerisme in Opsterland*. Ten aanzien van recreatief fietsverkeer is in Opsterland en ook in de omliggende gemeenten van Zuidoost Fryslân routegebonden recreatie erg belangrijk (fietsen, wandelen, ruiters- en menpaden, varen).

Routegebonden recreatie als economische impuls

Het beleid voor recreatieve fietspaden is voorwaardenscheppend. Recreatief fietsverkeer dient een recreatieve belevingswaarde te hebben, in samenhang met de natuurwaarden en de landschappelijke omgeving. Routegebonden recreatie, waaronder in het bijzonder het fietsen, is een belangrijk toeristisch product voor deze regio.

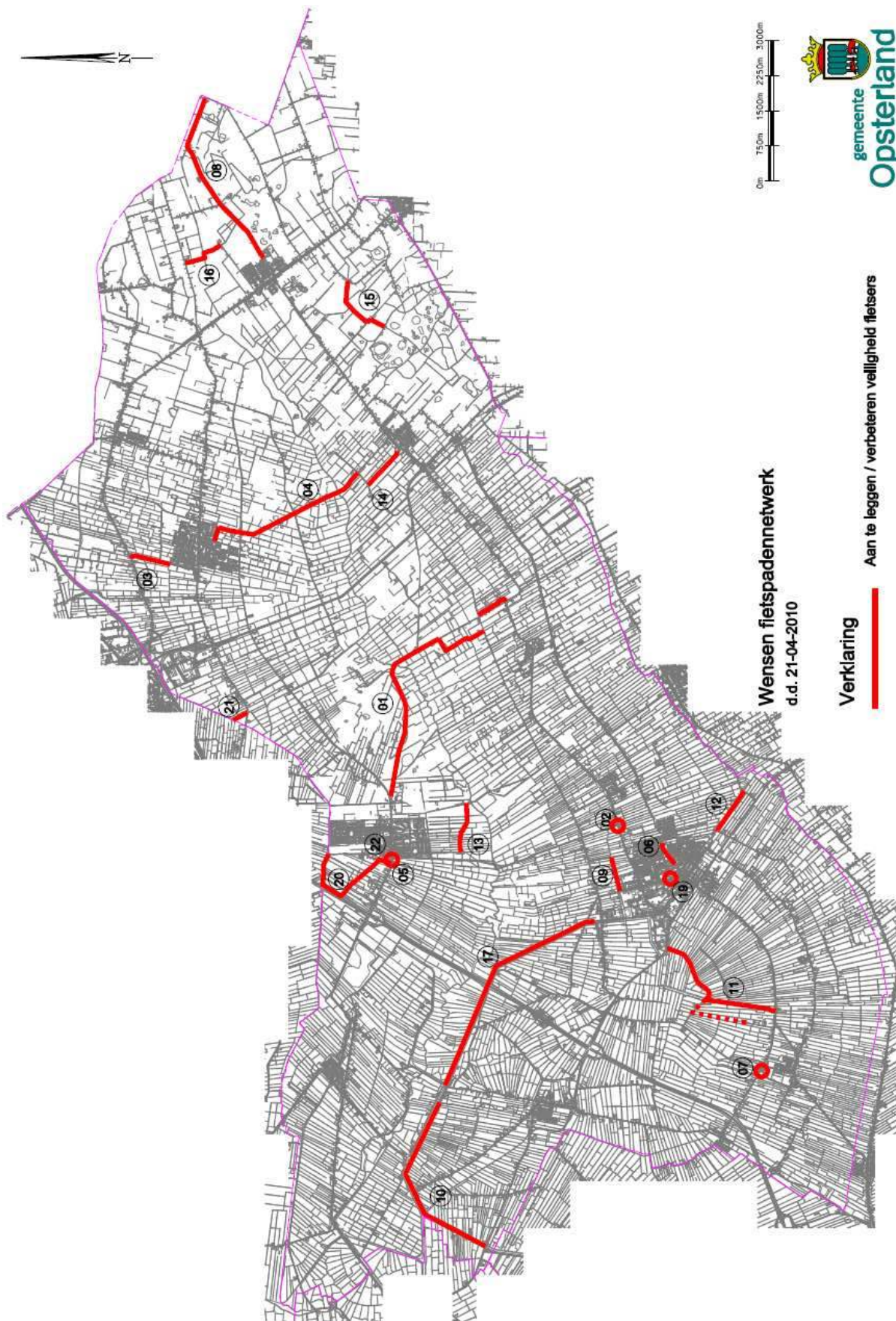
Een goed aanbod van recreatieve fietspaden is een belangrijke pijler voor de recreatie en het toerisme in Opsterland en Zuidoost Fryslân. Een kwalitatief sterke infrastructuur van recreatieve fietspaden biedt een belangrijke kwaliteitsimpuls aan de omgevingsmogelijkheden van het bedrijfsleven uit de sector: horeca, verblijfsaccommodaties, attracties.

Het beleid ten aanzien van de recreatieve fietsmogelijkheden is daarom vooral gericht op het waar mogelijk versterken van de huidige infrastructuur van fietspaden. Het gaat om het op peil houden en optimaliseren van de bestaande fietspaden en het ontwikkelen en realiseren van mogelijke nieuwe fietspaden.

Fietspromotie

Naast het optimaliseren en het ontwikkelen van fietsroutes is het promoten van het fietsen belangrijk. Het fietsroutenetwerk Zuidoost Fryslân stimuleert het fietsen in de regio. Door middel van een kwalitatief sterk routenetwerk kunnen recreatieve fietsers optimaal gebruik maken van de recreatieve fietsinfrastructuur. Het fietsroutenetwerk is een goede drager om de regio Zuidoost Fryslân op de kaart te zetten. Voorwaarde is wel dat de informatie over fietsroutes actueel wordt gehouden. De gemeente Opsterland zet zich in voor centrale coördinatie voor het beleid, onderhoud en beheer van de routestructuren. Dit geldt zowel voor fietsen, wandelen, als voor ruiters- en menpaden. Een dergelijke coördinatie is noodzakelijk op regionaal of provinciaal niveau.

Afbeelding 14 Wensen voor fietsvoorzieningen



Bestaande recreatieve fietspaden

Het huidige bestand aan recreatieve fietspaden zal onderzocht worden. Daarbij zal vooral gekeken worden naar de volgende aspecten:

- kwaliteit van de fietspaden en de totale infrastructuur en recreatieve fietspaden,
- veiligheid van het huidige netwerk gelet op knelpunten en breedte van de fietspaden,
- de onderhoudssituatie en het regulier onderhoud en beheer van het fietspadennetwerk.

Een dergelijk onderzoek zal plaats vinden in de periode 2010-2014.

Breedte van nieuwe recreatieve fietspaden

De provinciale nota *Fryslân Fytslân* stelt dat intensief gebruikte recreatieve paden bij voorkeur uitgevoerd moeten worden met een verhardingsbreedte van minstens twee meter en gezien het vereiste comfort met een gesloten verharding (asfalt en beton). In de praktijk is de breedte van nieuwe recreatieve fietspaden vooral een kwestie van maatwerk. Er zal naast de intensiteit van het gebruik rekening moeten worden gehouden met de doelgroep, de mogelijkheden of beperkingen voor het profiel van het aan te leggen pad, de natuurlijke inbedding in het landschap en ecologische factoren. Wij vinden wel dat een nieuw aan te leggen recreatief fietspad een minimaal gewenste breedte moet hebben van 1,70 meter.

Projecten voor fietsvoorzieningen

Op afbeelding 14 is aangegeven welke wensen er ten aanzien van fietsverkeer zijn. Veel van deze wensen zijn aangedragen door de verschillende Plaatselijk Belangen. Bij de conclusies van de evaluatie in hoofdstuk 2.3 is aangegeven dat wij meer dan voorheen zullen kijken naar de praktische uitvoerbaarheid van een nieuw fietsproject, voordat het in een uitvoeringsplan wordt gezet. Om deze reden zijn niet alle nieuwe wensen opgenomen als project in het in het Uitvoeringsplan.

De verschillende projecten, genummerd 1 t/m 18 zijn aangegeven in het Uitvoeringsplan. Ook is de bijbehorende investering vermeld. Er is onderscheid gemaakt in projecten waarvan het streven is ze uit te voeren voor het jaar 2015 en in daarna uit te voeren projecten. Daarnaast is aangegeven wat de promotie en productontwikkeling voor het fietsen door het Gebiedsplatform Zuidoost Friesland inhoudt.

7.3 Voetgangers en minder-validen

De afstand tussen herkomst en bestemming is mede bepalend voor de keus van mensen om al dan niet te voet, met de fiets, met openbaar vervoer of de auto te gaan. De voetganger is daarbij een belangrijke schakel in het verkeer. Bij praktisch iedere rit wordt immers ongeacht de vervoerswijze (auto, fiets of openbaar vervoer) een al dan niet geringe afstand te voet afgelegd.

Het is belangrijk bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vanaf de start te zorgen voor een fijnmazig netwerk voor voetgangers en bij herontwikkeling binnen bestaande bebouwde gebieden zoveel mogelijk looproutes te behouden. Wandelroutes binnen en direct rondom de dorpen (ommetjes) hebben grote recreatieve waarde voor de bewoners van Opsterland. Voetgangers maken hierbij veelal gebruik van (half) verharde wegen voor fietsers. Soms geeft dit conflicten of ergernissen. Het past in het Shared Space beleid om waar mogelijk het gedeeld gebruik van het openbaar gebied te bevorderen. Voor dergelijke situaties geldt dat er maatwerk geleverd moet worden. Een iets breder pad en goede looplijnen, in samenhang met de landschappelijke- of stedenbouwkundige structuur, zijn van belang.

In de verblijfsgebieden is het uitgangspunt dat minimaal aan één zijde van de weg een voetgangersvoorziening aanwezig moet zijn. Meestal is dit een trottoir of een verblijfstrook. De verblijfstrook is een mengvorm van voetganger- en parkeervoorziening langs rustige woonstraten. Een algemeen geldende regel is dat een trottoir een minimale breedte van 1,5 meter heeft. Obstakels zoals

lantarenpalen, verkeerborden en bomen moeten zo geplaatst worden dat minimaal 1,00 meter vrije doorgang overblijft. In, maar zeker ook tussen, verblijfsgebieden is sprake van verschillende looproutes. Dergelijke looproutes moeten direct, herkenbaar, aantrekkelijk en veilig zijn. Vooral de samenhang en de stedenbouwkundige aspecten als loop- en zichtlijnen zijn van belang.

De aandacht voor de voetgangers richt zich met name op de verblijfsgebieden en daarbij in het bijzonder op verblijfsgebieden met een bijzondere functie, zoals schoollocaties, verzorgingscentra en winkelgebieden. Speciale aandacht is er voor de centra van Gorredijk, Beetsterzwaag en Ureterp. In de centra is de winkelbezetting hoog. Het aantal voetgangers daarmee ook. Steeds meer ouderen wonen in of rondom het centrum van de verschillende kernen. Aandacht voor de specifieke wensen van deze doelgroep is gewenst. Hierbij kan gedacht worden aan een inrichting met weinig hoogteverschillen, goede looplijnen, veel rustplaatsen, goede verlichting en een hoog onderhoudsniveau. Als hoofdeis wordt aan de inrichting van deze gebieden gesteld dat ze voor alle voetgangers toegankelijk zijn, ondanks de grote diversiteit aan fysieke beperkingen, zoals slecht ter been zijnde mensen, slechtzienden en gehandicapten, en mensen met hulpmiddelen als kinderwagens, rolstoelen en rollators. Verblijfsgebieden moeten voor de voetganger een hoge gebruikswaarde hebben.

Beetsterzwaag neemt ten aanzien van mindervaliden een speciale positie in. Door de aanwezigheid van Revalidatie Friesland en School Lyndensteijn, is toegankelijkheid voor mindervaliden in Beetsterzwaag extra belangrijk. In overleg met de organisaties van gehandicapten moet regelmatig gekeken worden of er speciale voorzieningen nodig zijn voor deze doelgroep.

De wensen en klachten van voetgangers worden onder meer geïnventariseerd in het in 2009 en 2010 te houden onderzoek naar de basisvoorzieningen in de dorpen en bij de dorpspiegels. Op basis van de inventarisatie wordt in 2012 zo nodig een plan van aanpak opgesteld.

8 PARKEREN

Parkeren is een onderwerp dat meer en meer betekenis krijgt. Ook in het landelijke Opsterland is parkeren een item dat regelmatig te vinden is bij de dorpspiegels en in de besprekingen met de Plaatselijk Belangen. De garantie dat een parkeerplek direct voor de deur aanwezig is, kan niet worden gegeven. De discussie gaat dan vaak ook over een aanvaardbare loopafstand en over een goede balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen.

8.1 Parkeren in centrum Gorredijk, Ureterp en Beetsterzwaag

Ons beleid voor de dorpscentra is gratis parkeren. In de winkelcentra faciliteert de gemeente de parkeerbehoefte van de bestaande voorzieningen. De openbare parkeerterreinen zijn met name bedoeld voor het winkelend publiek en bewoners. Wij willen dat het personeel van de winkels de auto stalt op locaties buiten het centrum, zonder dat dit overlast oplevert voor de omwonenden. De optimale situatie bereiken is niet eenvoudig. Kort parkeren dicht bij de winkels, lang parkeren op grotere afstand. Vaak loopt dit door tot in de woonstraten. De mening van de bewoners in en rondom een centrum is belangrijk. Voor toekomstige ontwikkelingen is het belangrijk parkeernormen vast te stellen. Voor het centrum van Gorredijk wordt hiervoor een parkeernotitie opgesteld dat ook leidend zal zijn voor het parkeerbeleid in Ureterp en Beetsterzwaag.

De uitkomsten van de parkeernotities moeten worden toegepast op het moment dat zich nieuwe ontwikkelingen voordoen in de verschillende centra. In principe dienen als gevolg van deze ontwikkelingen voldoende nieuwe parkeerplaatsen aan het bestaande areaal toegevoegd te worden, zodat de bestaande parkeercapaciteit niet vermindert. In het Uitvoeringsplan zijn de normen voor de parkeercapaciteit weergegeven voor nieuwe gebouwen, woningen en winkels.

Gorredijk

In 2009 is de parkeersituatie in het centrum van Gorredijk onderzocht als aanzet voor de op te stellen parkeernotitie. Ook is een eerste discussieavond gehouden. Vragen die naar aanleiding van het onderzoek nog beantwoord moeten worden zijn: welke parkeernormen moeten we aanhouden voor toekomstige ontwikkelingen? Kunnen de blauwe zones worden uitgebreid? Waar moeten de werknemers van de winkeliers staan? Welk effect heeft dit op de woonstraten? Kan de politie meer blauwe zones handhaven? Moet een systeem van vergunninghouders worden ingesteld? In 2010 worden deze vragen beantwoord in een aan de raad te presenteren parkeernotitie voor het centrum van Gorredijk.

Beetsterzwaag

Er is een tekort aan parkeerplaatsen in de Hoofdstraat van Beetsterzwaag. Er is ook spanning tussen de doorstroming van de weg en de rij(en) geparkeerde auto's. Zeker op de drukste momenten (voornamelijk in de middagspits) is dit het geval. De klachten over bereikbaarheid, gevoel van onveiligheid, en verslechtering van het woon- en winkelklimaat maken het wenselijk in te grijpen in het parkeerareaal. Wij zijn van mening dat een kleine herschikking, in overleg met alle partijen, gewenst is.

Ureterp

In 2009 is het centrum van Ureterp opnieuw ingericht. Er heeft dan een herverdeling en uitbreiding plaatsgevonden van de parkeercapaciteit aan de Weibuorren, het Roggepaed en de daar omheen liggende wegen. De komende jaren zullen wij met de winkeliersvereniging en Plaatselijk Belang nagaan wat het rendement is.

8.2 Parkeren in woonwijken en nieuwbouwwijken

Hier en daar doen zich in de wijken met veel aaneengesloten bebouwing problemen voor met de parkeercapaciteit. Het aantal auto's per woning is veel hoger dan indertijd bij het ontwerpen van de wijken was voorzien. Deze wijken staan vaak op de nominatie om binnen tien jaar te worden geherstructureerd. Voorbeelden zijn De Vlecke en Stokerij in Gorredijk en Oerterp Fernijt in Ureterp. De uitdaging is om bij de herstructurering voldoende parkeerruimte te realiseren, in overleg met alle betrokken partijen. Duidelijk is dat niet alle parkeren in het openbaar gebied kan gerealiseerd worden. Deels is dit op eigen terrein. Uitgangspunt is dat een loopafstand tussen parkeerplaats en woning maximaal 100 meter is. Voor gehandicapten geldt natuurlijk dat een parkeerplaats "direct" naast de deur het streven is.

Door de parkeernormen vroegtijdig in de planvorming mee te nemen, kan voorkomen worden dat er in de toekomst vergelijkbare problemen ontstaan. In de nieuwe bestemmingsplannen worden de normen toegepast. Voor de herstructureringsgebieden moet, in goed overleg met betrokken partijen, gezocht worden naar een acceptabele oplossing, omdat de ruimte vaak beperkt is.

8.3 Parkeren voor gehandicapten

Personen die in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart en die niet op eigen terrein hun auto kunnen parkeren, kunnen op aanvraag een (op kenteken gemerkte) parkeerplaats toegewezen krijgen.

In Opsterland zijn voor de openbare parkeerplaatsen de algemene normen ten aanzien van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen van toepassing. Dit houdt in dat bij publieke voorzieningen zoals een gemeentehuis of een bibliotheek zo dicht mogelijk bij de ingang een parkeerplaats gereserveerd is voor gehandicapten. Rondom de winkelcentra is de norm om minimaal 1 op 50 parkeerplaatsen aan te wijzen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.

8.4 Parkeren van vrachtwagens

In de Algemene plaatselijke verordening Opsterland 2009 (APV) is het verboden grote voertuigen te parkeren op de weg, behalve op werkdagen (maandag tot en met vrijdag) tussen 08.00 uur en 18.00 uur. Het gehele grondgebied van de gemeente is aangewezen als verbodsgebied. Het is mogelijk een ontheffing te verlenen, maar tot op heden hebben wij dit niet gedaan. Het parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen voor gebouwen bestemd voor bewoning of ander dagelijks gebruik is verboden, tenzij er werkzaamheden worden uitgevoerd.

8.5 Parkeren bij scholen

Het parkeren rondom de scholen is ten tijde van het in- of uitgaan van de scholen vaak een chaos. De verantwoordelijkheid hiervoor kan niet direct bij de gemeente worden neergelegd. Het is vooral een gedragsprobleem. Een educatietraject is onze eerste insteek en wordt in het hoofdstuk "verkeerseducatie en handhaving" beschreven.

Bij nieuwe (brede)scholen is het onze bedoeling om bij de planvorming het haal- en brengprobleem als integraal onderdeel in het ontwerp van de omgeving op te nemen. Niet het parkeren, maar het feit dat de omgeving niet is afgestemd op het haal- en brenggedrag is namelijk het probleem. In nieuwe plannen kan daar rekening mee gehouden worden. Indien er een parkeerstrook of parkeervakken worden aangelegd, dan gaat de voorkeur uit naar parallel aan de rijbaan gelegen parkeervakken. Liefst geen haaks op de weg staande parkeervakken waar fietsers en kinderen voor- of achterlangs komen. Mogelijk kan een

parkeerstrook vast onderdeel zijn van het schoolplein, dat op gezette momenten voor auto's toegankelijk is. Daarbuiten is het plein het domein van de kinderen, van de school, maar ook van de buurt.



Een haal en brengzone/ speelterrein in Enschede

Een hulpmiddel voor een locatiekeuze zijn de schema's in bijlage 2. Het is een "Quick scan" om te beoordelen of bestaande en nieuwe scholen zonde meer voldoen aan algemene normen qua locatie en inrichting voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Daar waar scholen negatief scoren zijn maatregelen op hun plaats om de verkeersveiligheid te waarborgen.

8.6 Parkeren van de fiets

Goede fietsenstallingen zijn een belangrijk onderdeel van het totaalpakket van fietsvoorzieningen. Opsterland wil het fietsen bevorderen en de aanwezigheid van een goede stalling is daarbij noodzaak. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het winkelklimaat.

Fietsenstalling bij bushaltes

De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan het verbeteren van de stallingmogelijkheden bij de bushaltes. Ook de komende jaren, wanneer haltes worden aangepast aan de laatste eisen, worden stallingvoorzieningen zo nodig uitgebreid.

Normen voor fietsenstallingen

Bij verbouw of nieuwbouw zijn er parkeergetallen voor het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van fietsers. Voor nieuwe overheidsvoorzieningen zijn de kerncijfers 'fietsparkerend' van het CROW goed bruikbaar.

8.7 Carpoolterreinen

Langs de A7, bij de aansluitingen met het onderliggend wegennet liggen een aantal carpoolterreinen in Opsterland. Hier wordt goed gebruik van gemaakt. Dit is prima voor het milieu en de verkeersleefbaarheid, omdat het samen rijden terugdringing van de automobiliteit bevordert. De terreinen voldoen duidelijk in een behoefte. Zo goed zelfs, dat op plaatsen soms sprake is van krapte. Daarom is het ons streven om de capaciteit te verhogen. De kwaliteit kan worden verhoogd door de voorzieningen te verbeteren. In een enkel geval simpel door een afvalbak, bij Terwispel en Beetsterzwaag door bushaltes. Dit om de ketenmobiliteit openbaar vervoer- carpoolen te stimuleren. Ditzelfde geldt voor het verbeteren van de fietsenstallingen.

Er is een globaal plan hiervoor opgenomen in het Uitvoeringsplan, waar in 2009 subsidie voor is aangevraagd. Helaas is het verzoek niet gehonoreerd. Op het moment dat zich weer mogelijkheden aandienen zullen wij, als dan niet in gewijzigde vorm, een nieuw verzoek indienen.

9 OPENBAAR VERVOER

9.1 Beleid hogere overheden

Een goed systeem van openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. De provincie Fryslân heeft, als concessieverlener voor het Friese openbaar vervoer, gekozen voor een vraaggericht systeem. Dit systeem is gericht op de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers van Fryslân.

Haltevoorzieningen zijn naast bussen het visitekaartje van het openbaar vervoer. De kwaliteit en het onderhoudsniveau van de haltes in Fryslân zijn zeer wisselend. Dit geldt zowel voor de provinciale als voor de gemeentelijke haltevoorzieningen. Ook het uiterlijk verschilt sterk. Een goede kwaliteit van voorzieningen draagt bij aan het gebruik van het openbaar vervoer. Om een goede halte-kwaliteit te realiseren wil de provincie Fryslân samen met de gemeenten komen tot een gemeenschappelijke visie op de kwaliteit van de haltevoorzieningen. Daarbij zijn de gemeenten wel zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van haltevoorzieningen langs hun wegennet.

9.2 Gemeentelijk beleid

Opsterland tracht, het bedieningsniveau van het openbaar vervoer hoog te houden. De rol van de gemeente is vooral faciliterend. Goede wegen en toegankelijke bushaltes zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente. De eisen voor het busvervoer zijn de verantwoordelijkheid van de provincie. In 2008 heeft Qbuzz de concessie voor het openbaar vervoer in Zuid Oost Fryslân gekregen voor de komende acht jaar. De visie en ambitie van Qbuzz komen overeen met de visie van de gemeente. De inzet van Qbuzz is om de kwaliteit in het openbaar vervoer naar een hoger plan te brengen. In het vervoerplan staan zekerheid, gemak en service centraal. Veel belang wordt gehecht aan het geven van zekerheid over aansluitingen, ook met de trein.

Qbuzz heeft voorgesteld om in december 2009 enkele wijzigingen door te voeren om het niveau van het openbaar vervoer op het platteland te verbeteren. Een nieuwe buslijn is een noord-zuid route die vanaf Steenwijk via Gorredijk naar Drachten loopt. Er ontstaan zo nu en dan problemen met de doorstroming in Gorredijk en Beetsterzwaag. Omdat Qbuzz de aansluitingen met de treinen wil verbeteren, heeft zij aangedrongen op aanpassingen of medewerking om de bus niet meer (zo frequent) door het centrum van Gorredijk en Beetsterzwaag te laten rijden. Ons beleid is de centra met het openbaar vervoer goed bereikbaar te houden. Dat wil echter niet zeggen dat alle bussen altijd door het centrum moeten rijden. Soms is een halteplaats bij de rand voldoende, soms niet. Het overleg met de provincie, de vervoerder en de Plaatselijke Belangen over de lijnvoering door de gemeente is positief te noemen. En het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in Opsterland is de laatste jaren verbeterd. De inzet is minimaal dit niveau in de toekomst vast te houden.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van de bushaltes heeft de raad het 'Halteplan toegankelijkheid' in 2008 vastgesteld. De uitvoering van de maatregelen uit dit halteplan, met een totale investering van bijna € 400.000, gaat onverminderd door tot 2015. In het Uitvoeringsplan is een samenvatting van het Halteplan opgenomen.

9.3 Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is, anders dan openbaar vervoer, niet direct toegankelijk voor iedereen. Er zijn allerlei vormen van doelgroepenvervoer in de gemeente. Grootschalig en kleinschalig. Verzorgd door een zorgverzekeraar of een oudereninstelling. Kleinschalig zoals de eigen bus van Plaatselijk Belang Nij Beets of groter opgezet zoals de Plusbus. Dergelijke projecten, die voor bepaalde doelgroepen van groot belang zijn, juichen wij toe. Eventuele nieuwe initiatieven willen we graag stimuleren.

Op gemeentelijk terrein betreft het doelgroepenvervoer met name het schoolvervoer en het vervoer Wmo. In 2008 heeft de provincie met twee gemeenten in de zuid-oosthoek (Smallingerland en Ooststellingwerf) gekeken naar de mogelijkheden van het afstemming van het OV met doelgroepenvervoer. Bekeken is of hierdoor efficiëntie wordt bereikt door ritten zoveel mogelijk te combineren met de inzet van verschillende taxibedrijven. Conclusie van dit onderzoek is dat de verwachte efficiëntie bereikt is voor wat betreft het terugdringen van het aantal ritten van lege taxi's.

Uit het in maart 2009 gehouden cliënttevredenheidsonderzoek Wmo blijkt dat de doelgroep tevreden is met de huidige vervoerskostenvoorziening die op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning verstrekt wordt. Dit neemt niet weg dat we in het kader van de evaluatie van het Wmo-verstrekkingenbeleid wel willen kijken in hoeverre het vervoer in zijn totaliteit meer als algemene voorziening is in te richten.

10 VERKEERSEDUCTIE EN HANDHAVING

Al vele jaren verricht de gemeente in samenwerking met verkeersveiligheidsorganisaties activiteiten op het gebied van verkeerseducatie. Er is een actieprogramma vastgesteld dat is afgestemd op alle leeftijdsgroepen: Permanente Verkeerseducatie. Hiermee beogen wij een verantwoord evenwicht tussen infrastructurale, handhavings- en educatieve maatregelen.

10.1 Permanente verkeerseducatie

Eén van de onderdelen van Duurzaam Veilig is statusonderkenning. Verkeersdeelnemers dienen te weten hoe bekwaam ze zijn. Om uitvoering te geven aan deze pijler van Duurzaam Veilig is permanente verkeerseducatie in het leven geroepen. Permanente verkeerseducatie is bedoeld om verkeersdeelnemers hun leven lang de kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een verkeersveilige verkeersdeelname. De verkeerseducatie is afgestemd op de kennis die de verschillende categorieën verkeersdeelnemers nodig hebben.

Permanente verkeerseducatie maakt onderscheid in zes leeftijdscategorieën:

- 0 – 4 jaar;
- 4 – 12 jaar;
- 12 – 16 jaar;
- 16 – 25 jaar;
- 25 – 60 jaar;
- 60 jaar en ouder.

In Opsterland, maar ook provinciebreed, ligt de nadruk op de groep van 0 – 25 jaar. Dit omdat de kennis en vaardigheden die deze groep opdoet de rest van hun leven benut kan worden. Daarbij komt dat de groep van 16 tot 25 jaar het grootste ongevalsrisico kent. Per doelgroep heeft de provincie Fryslan een pakket aan middelen ontwikkeld die verkeerseducatie bevorderen.

Voor consultatiebureaus, peuterzalen, basisscholen en het voortgezet onderwijs worden ouderavonden over verkeer gehouden en ook worden er verkeersprojecten op deze scholen gehouden. Ook zijn er cursussen voor de toekomstige bromfietzers. Jonge automobilisten, motorrijders en zakelijke (auto)rijders worden in de gelegenheid gesteld om een extra cursus bij het Verkeers educatie centrum (VEC) in Drachten te volgen. Twee keer per jaar (in voor- en najaar) zijn er cursussen “bijtanken en oppoetsen” voor oudere verkeerdeelnemers.

Elk jaar beoordelen wij welke middelen ingezet worden voor permanentie verkeerseducatie.

10.2 Rondom de scholen

De verkeerssituatie rondom scholen, maar ook rond kinderdagverblijven of peuterspeelzalen, levert regelmatig klachten op. Veelal wordt de vaak chaotische verkeerssituatie veroorzaakt door het halen en brengen van kinderen. Rond de ‘schoolspits’ is het vaak een drukte van belang en krioelen kinderen, ouders, en andere weggebruikers vaak door elkaar heen. Deze onoverzichtelijke verkeerssituaties leveren (een gevoel van) verkeersonveiligheid op. Om de attentiewaarde voor de weggebruiker te verhogen is onlangs bij de scholen opvallend wegmeubilair geplaatst. De scholen en ouders zijn primair zelf verantwoordelijk. De gemeente is ondersteunend. Dit signaal geeft ook Veilig Verkeer Nederland vaak. Als scholen projecten hebben om de verkeersveiligheid te verhogen, zal de gemeente die ondersteunen. Dit

binnen de principes van Shared Space. Bij voorkeur treffen we geen juridische maatregelen, zoals een parkeerverbod. Logische indeling van de ruimte en elkaar aanspreken op gedrag is beter.

Het uitvoeren van infrastructurele maatregelen rondom de scholen is een taak van de gemeente. Wij vinden het echter belangrijk dat er bij de scholen, naast een goede infrastructuur, ook structureel aandacht is voor het gedrag van kinderen, ouders en leerkrachten. Iedere doelgroep moet daarbij zijn eigen verantwoordelijkheid nemen. Bij klachten wordt in eerste instantie beoordeeld of het om een gedragsprobleem gaat of om een infrastructureel probleem. Alleen wanneer klachten niet opgelost kunnen worden door gedragsbeïnvloeding en educatie zorgt de gemeente infrastructurele voor aanpassingen.

Het heeft onze voorkeur dat scholen meedoen aan het 'Verkeersveiligheidslabel Fryslân'. Het verkeersveiligheidslabel Fryslân is een keurmerk voor de geleverde kwaliteitsverbetering op gebied van verkeersveiligheid. Om voor het Verkeersveiligheidslabel Fryslân in aanmerking te komen, moet een school aan bepaalde criteria voldoen. De pijlers hiervoor zijn:

- Verkeersveiligheid opnemen in het schoolbeleid;
- Theoretische verkeerseducatie;
- Praktische verkeerseducatie;
- Verkeersveilige schoolomgeving;
- Betrekken van ouders.
-

Wij gaan de scholen informeren over dit verkeersveiligheidslabel en stimuleren om hieraan mee te doen.

10.3 Handhaving

De handhavingstaken op verkeersgebied worden in Opsterland uitgevoerd door de politie. Er is geen betaald parkeren met een taak voor gemeentelijke handhavers. Dit houdt in dat ook de handhaving in de blauwe zones onder de verantwoordelijkheid van de politie valt. Er wordt gekeken naar de mogelijkheid de buurtsurveillanten een deel van deze taak te laten overnemen. Jaarlijks stelt de politie Smallingerland-Opsterland een teamjaarplan op, waar verkeershandhaving een onderdeel is.

11 REACTIENOTA OVERLEG EN INSPRAAK

De gemeentelijke reactie op de inspraak en het overleg dat is gevoerd over het concept GVVP 2010, zowel beleidsdeel als uitvoeringsplan, zijn verwerkt in de reactienota. Deze nota vormt de basis voor de verwerking van de inspraak in het eindconcept GVVP 2010 "Bereikbaar zijn en blijven".

De nota is als bijlage boek weergegeven.

12 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Opsterland
Project	: Eindconcept GVP 2010 Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.
Dossier	: B6634-01-001
Omvang rapport	: 65 pagina's
Auteur	: Sander de Schiffart
Bijdrage	: Arnold Bosma
Interne controle	:
Projectleider	:
Projectmanager	:
Datum	: april 2010
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Griffeweg 97/6

9723 DV Groningen

Postbus 685

9700 AR Groningen

T (050) 369 53 00

F (050) 318 32 11

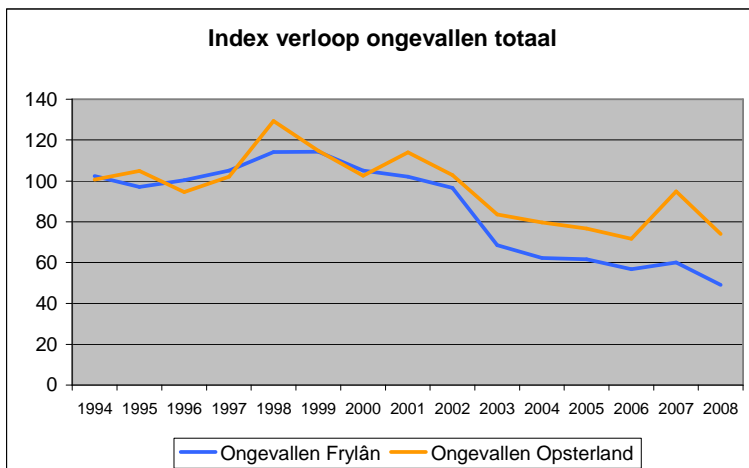
E [groningen@dhv.com](mailto: groningen@dhv.com)

www.dhv.nl

Bijlage 1 Verkeersveiligheid Opsterland 1994 t/m 2008

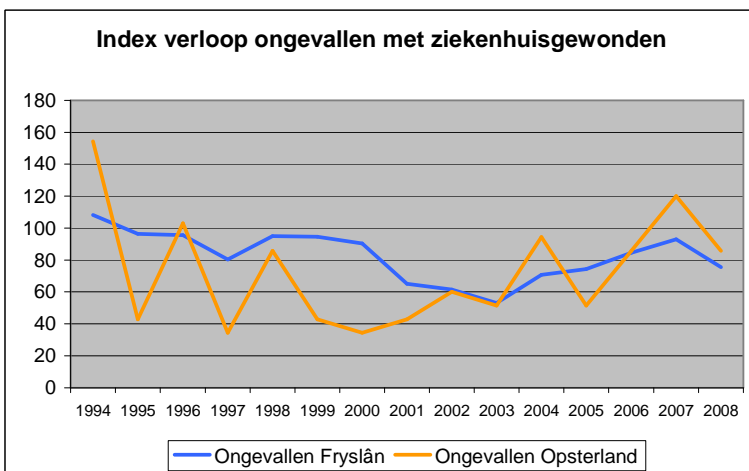
Verloop totaal aantal ongevallen

Alle ongevallen Fryslân			Ongevallen wegen in beheer bij Opsterland		
jaar	ongevallen	index	ongevallen	index	
peilgem.	7408	100	174	100	
1994	7593	102	174	101	
1995	7197	97	183	105	
1996	7435	100	166	95	
1997	7784	105	177	102	
1998	8464	114	218	129	
1999	8467	114	209	115	
2000	7781	105	168	103	
2001	7554	102	188	114	
2002	7162	97	184	103	
2003	5084	69	127	83	
2004	4616	62	135	80	
2005	4565	62	130	77	
2006	4213	57	108	72	
2007	4442	60	150	95	
2008	3641	49	129	74	



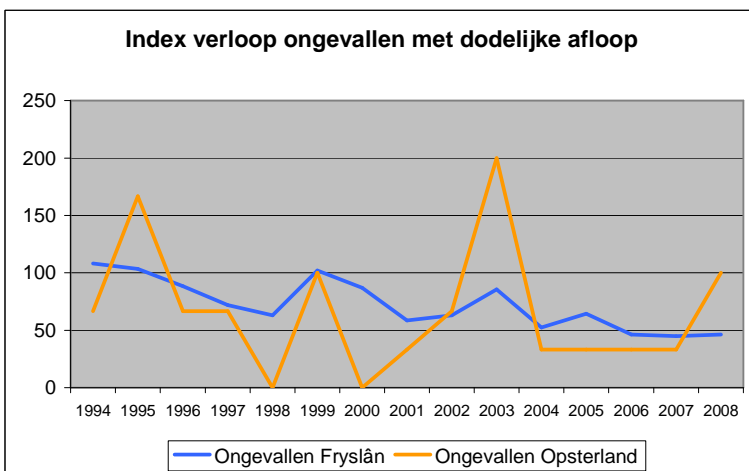
Verloop ongevallen met ziekenhuisgewonden

Alle ongevallen Fryslân			Ongevallen wegen in beheer bij Opsterland		
jaar	ongevallen	index	ongevallen	index	
peilgem.	330	100	12	100	
1994	357	108	18	154	
1995	318	96	5	43	
1996	315	95	12	103	
1997	265	80	4	34	
1998	313	95	10	86	
1999	312	95	5	43	
2000	298	90	4	34	
2001	215	65	5	43	
2002	203	62	7	60	
2003	175	53	6	51	
2004	233	71	11	94	
2005	245	74	6	51	
2006	279	85	10	86	
2007	307	93	14	120	
2008	249	75	10	86	



Verloop ongevallen met dodelijke afloop

Alle ongevallen Fryslân			Ongevallen wegen in beheer bij Opsterland		
jaar	ongevallen	index	ongevallen	index	
peilgem.	67	100	3	100	
1994	72	108	2	67	
1995	69	104	5	167	
1996	59	89	2	67	
1997	48	72	2	67	
1998	42	63	0	0	
1999	68	102	3	100	
2000	58	87	0	0	
2001	39	59	1	33	
2002	42	63	2	67	
2003	57	86	6	200	
2004	35	53	1	33	
2005	43	65	1	33	
2006	31	47	1	33	
2007	30	45	1	33	
2008	31	47	3	100	



Ongevallen naar afloop

Afloop	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Dodelijke ongevallen	2	8	6	4	1	5	3	1	3	8	2	3	1	1	5	53
Ziekenhuis ongevallen	32	11	19	13	24	11	13	9	9	11	12	10	11	28	15	228
Overige gew. ongevallen	26	35	27	34	40	21	23	41	31	33	28	38	23	26	26	452
UMS ongevallen	204	221	196	217	274	264	230	248	227	167	167	150	153	194	173	3085
Totaal ongevallen	264	275	248	268	339	301	269	299	270	219	209	201	188	249	219	3818

Ongevallen naar wegbeheerder

Wegbeheerder	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Gemeente	174	183	166	177	218	209	168	188	184	127	135	130	108	150	129	2446
Provincie	54	59	40	56	77	51	59	51	42	41	32	37	25	44	35	703
Rijk	36	33	42	35	44	41	42	60	44	51	42	34	55	55	55	669
Totaal ongevallen	264	275	248	268	339	301	269	299	270	219	209	201	188	249	219	3818

Ongevallen naar wegbeheerder en afloop

Wegbeheerder	Afloop	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Gemeente	Dodelijke ongevallen	2	5	2	2	0	3	0	1	2	6	1	1	1	1	3	30
	Ziekenhuis ongevallen	18	5	12	4	10	5	4	5	7	6	11	6	10	14	10	127
	Overige gew. ongevallen	17	30	18	23	25	15	16	24	25	18	16	27	17	19	13	303
	UMS ongevallen	137	143	134	148	183	186	148	158	150	97	107	96	80	116	103	1986
	Totaal ongevallen	174	183	166	177	218	209	168	188	184	127	135	130	108	150	129	2446
Provincie	Dodelijke ongevallen	0	2	3	2	1	2	3	0	0	1	1	2	0	0	0	17
	Ziekenhuis ongevallen	12	5	7	8	11	4	8	2	1	4	0	3	1	8	4	78
	Overige gew. ongevallen	6	3	4	7	10	4	5	7	2	7	8	8	4	1	7	83
	UMS ongevallen	36	49	26	39	55	41	43	42	39	29	23	24	20	35	24	525
	Totaal ongevallen	54	59	40	56	77	51	59	51	42	41	32	37	25	44	35	703
Rijk	Dodelijke ongevallen	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	6
	Ziekenhuis ongevallen	2	1	0	1	3	2	1	2	1	1	1	1	0	6	1	23
	Overige gew. ongevallen	3	2	5	4	5	2	2	10	4	8	4	3	2	6	6	66
	UMS ongevallen	31	29	36	30	36	37	39	48	38	41	37	30	53	43	46	574
	Totaal ongevallen	36	33	42	35	44	41	42	60	44	51	42	34	55	55	55	669

Ongevallen binnen of buiten de bebouwde kom

Bebouwde kom	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Binnen	77	98	90	84	112	105	82	93	102	45	49	54	44	66	65	1166
Buiten	187	177	158	184	227	196	187	206	168	174	160	146	144	183	154	2651
Niet ingevuld												1				1
Totaal ongevallen	264	275	248	268	339	301	269	299	270	219	209	201	188	249	219	3818

Ongevallen binnen of buiten de bebouwde kom naar afloop

Bebouwde kom	Afloop	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Binnen	Dodelijke ongevallen	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	3
	Ziekenhuis ongevallen	6	1	7	2	1	2	0	1	0	1	3	2	4	1	1	32
	Overige gew. ongevallen	3	11	7	11	10	5	6	9	7	5	2	13	6	7	11	113
	UMS ongevallen	68	86	76	71	101	98	76	82	94	39	44	39	34	58	52	1018
	Totaal ongevallen	77	98	90	84	112	105	82	93	102	45	49	54	44	66	65	1166
Buiten	Dodelijke ongevallen	2	8	6	4	1	5	3	0	2	8	2	3	1	1	4	50
	Ziekenhuis ongevallen	26	10	12	11	23	9	13	8	9	10	9	8	7	27	14	196
	Overige gew. ongevallen	23	24	20	23	30	16	17	32	24	28	26	24	17	19	15	338
	UMS ongevallen	136	135	120	146	173	166	154	166	133	128	123	111	119	136	121	2067
	Totaal ongevallen	187	177	158	184	227	196	187	206	168	174	160	146	144	183	154	2651

Aard ongeval

Aard	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Dier	15	13	12	13	12	14	14	14	10	14	13	10	9	19	15	197
Eenzijdig	22	22	22	18	27	28	15	21	17	13	28	42	23	37	27	362
Flank	69	62	57	78	89	62	80	69	70	70	54	51	51	73	56	991
Frontaal	25	30	24	38	56	26	25	23	23	25	25	24	25	33	15	417
Geparkeerd voertuig	38	52	37	35	44	50	42	44	46	4	4	3		1	1	401
Kop/staart	46	54	32	40	55	42	44	56	37	50	41	28	37	30	46	638
Los voorwerp		5	5	2	4	6	3	9	1	1			1	1	5	43
Onbekend	3	2	4	5	5	5	3	6	1		2		1			37
Vast voorwerp	42	33	53	37	46	66	42	53	62	40	39	39	40	54	51	697
Voetganger	4	2	2	2	1	2	1	4	3	2	3	4	1	1	3	35
Totaal ongevallen	264	275	248	268	339	301	269	299	270	219	209	201	188	249	219	3818

Betrokken vervoerswijzen

Vervoerwijze	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Bestelauto	37	41	38	48	64	57	62	64	59	56	47	51	37	53	53	767
Bromfiets	15	17	18	15	18	12	19	19	18	16	9	19	11	22	18	246
Dier					1											1
Fiets	25	23	19	15	13	14	7	12	10	16	14	14	12	11	14	219
Motor	5	10	11	7	7	6	4	6	6	8	2	5	4	8	7	96
Overige voertuigen	31	37	21	32	28	30	31	26	37	12	8	6	8	23	14	344
Personenauto	339	360	294	341	441	355	319	352	308	284	249	223	218	278	238	4599
Voetganger	4	2	3	3	1	2	1	10	3	2	3	4	1	1	3	43
Vrachtauto	26	20	20	28	42	34	31	31	16	14	17	10	19	19	11	338
Totaal ongevallen	482	510	424	489	615	510	474	520	457	408	349	332	310	415	358	6653

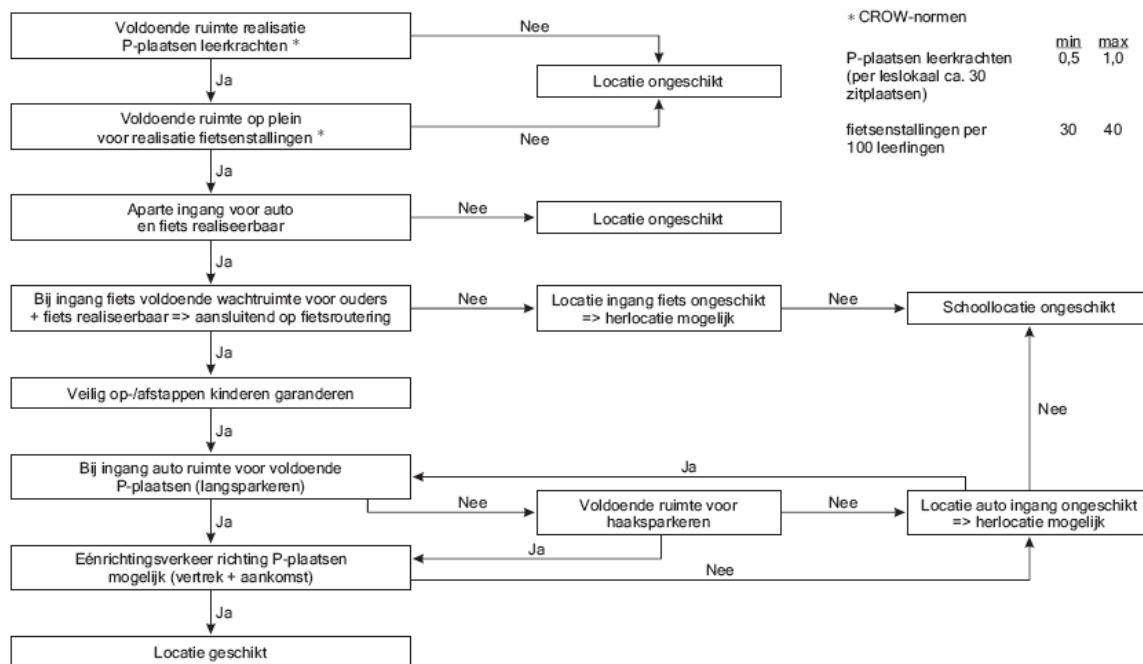
Leeftijd betrokken weggebruikers

Leeftijd (PVE)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
0 t/m 3 jaar									1							1
4 t/m 11 jaar	2	4	2	3	2	1	2	1	1	4	1	1	2	1	1	28
12 t/m 15 jaar	7	4	7	7	1	6	2	4	3	3	9	6	1	4	2	66
16 t/m 17 jaar	12	14	15	5	10	9	9	11	7	10	10	11	4	9	7	143
18 t/m 24 jaar	95	80	68	75	91	93	80	87	100	72	66	65	63	81	79	1195
25 t/m 59 jaar	276	299	260	307	404	307	290	326	264	272	215	206	193	242	200	4061
60 jaar en ouder	57	61	47	57	59	55	49	49	43	36	42	35	38	53	51	732
Onbekend	33	48	25	35	48	39	42	42	38	11	6	8	9	25	18	427
Totaal	482	510	424	489	615	510	474	520	457	408	349	332	310	415	358	6653

Bijlage 2 Quick scan schoolomgeving

Onderstaande schema's kunnen gebruikt worden bij het toetsen van bestaande en nieuwe schoollocaties ten aanzien van de locatie, de inrichting van de omgeving en de inrichting van het schoolplein.

Schoolomgeving + inrichting schoolingang



Locatie school

