



Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Noardeast-Fryslân

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Noardeast-Fryslân

Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma Noardeast-Fryslân

Kenmerk

Datum publicatie

013481.20231006R1.04

15 juli 2024

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Projectteam opdrachtgever

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 15-7-24

Inhoudsopgave

1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma	6		
1.1	Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?	6	
1.2	Hoe is het plan tot stand gekomen?	6	
1.3	Participatieproces	6	
2. Waar staan we nu?	10		
2.1	Eerdere beleidsplannen als vertrekpunt	10	
2.2	Verplaatsingen inwoners van Noardeast-Fryslân	10	
2.3	Verkeersnetwerken	13	
2.4	Verkeersveiligheid	25	
2.5	Resultaten uit participatie	28	
3. Wat komt er op ons af?	35		
3.1	Relatie met de Omgevingsvisie	35	
3.2	Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid	37	
3.3	Ecologisch beleid	38	
3.4	Landelijk mobiliteitsbeleid	41	
3.5	Provinciaal verkeersbeleid	41	
3.6	Regionaal mobiliteitsbeleid	43	
3.7	Coalitieakkoord	45	
3.8	Recreatie en Toerisme	47	
3.9	Mobiliteitstrends	48	
3.10	Demografische trends en effecten mobiliteit	50	
3.11	Ruimtelijke ontwikkelingen in Noardeast-Fryslân	51	
4. Waar willen we naartoe?	53		
4.1	Visie op hoofdlijnen	53	
4.2	Verkeersveiligheidsopgaven	54	
4.3	Bereikbaarheidsopgaven	56	
4.4	Leefbaarheidsopgaven	58	
4.5	Duurzaamheidsopgaven	60	
5. Hoe willen we dat bereiken	63		
5.1	Afwegingskader	63	
5.2	Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid	65	
5.3	Maatregelen fietsverkeer	70	
5.4	Maatregelen openbaar vervoer	72	
5.5	Maatregelen leefbaarheid	73	
5.6	Maatregelen landbouwverkeer	74	

5.7	Maatregelen bereikbaarheid Ameland	74
5.8	Maatregelen duurzaamheid	75
5.9	Wandelen en toegankelijkheid	76
5.10	Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding	77
5.11	Overige maatregelen	77
5.12	Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen	78
5.13	Aanpak van verkeersmeldingen	78
5.14	Totaaloverzicht van de maatregelen	78
5.15	Monitoring en evaluatie	79

Begrippenlijst

Bijlage A: Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

Bijlage C: Stroomschema verkeersklachten



1. Op weg naar een nieuw mobiliteitsprogramma

1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?

De gemeente Noardeast-Fryslân ligt in het noordoosten van de provincie Fryslân en staat in verbinding met de Waddenzee. De gemeente telt circa 46.000 inwoners welke zijn verdeeld over 1 stad (Dokkum) en 52 dorpen. Op 1 januari 2019 is de gemeente Noardeast-Fryslân ontstaan uit de voormalige gemeenten Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland & Nieuwkruisland. Als gevolg van verouderde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP's) en de veranderende omgeving is het tijd voor een nieuw mobiliteitsprogramma inclusief concreet uitvoeringsprogramma voor de gemeente Noardeast-Fryslân.

VERANDERENDE OMGEVING

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Noardeast-Fryslân, spelen op landelijk-, provinciaal en regionaal niveau ook zaken waar de gemeente rekening mee moet houden. Zo is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld en op 1 januari 2024 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. Een nadere uitleg hierover is opgenomen in hoofdstuk 3.

In het nieuwe mobiliteitsprogramma van Noardeast-Fryslân wordt ingespeeld op de kansen en gevolgen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen.

1.2 Hoe is het plan tot stand gekomen?

Dit Ontwerp-mobiliteitsprogramma is ontstaan uit een brede inventarisatie. Daarnaast is een interactief proces doorlopen waarbij inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. In de infographic op de volgende pagina staan de doorlopen stappen.

1.3 Participatieproces

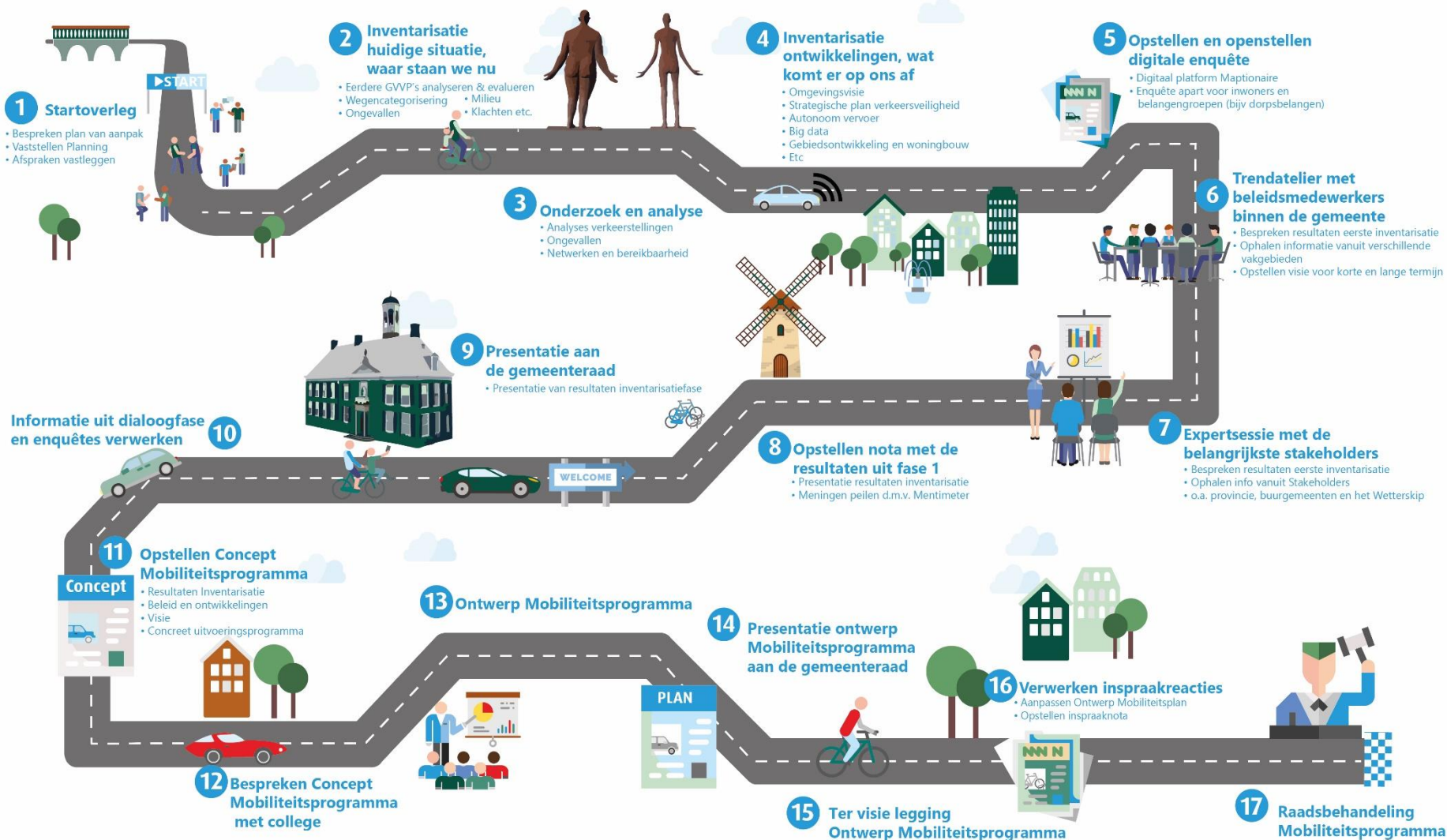
Tijdens het participatieproces hebben inwoners en belanghebbenden hun input gegeven voor dit mobiliteitsprogramma. De belangrijkste onderdelen zijn hierna toegelicht.

DIGITALE ENQUÊTE

Allereerst stond er van begin maart tot begin april 2023 een digitale enquête online waarmee inwoners en belanghebbenden met punten op de kaart aangegeven hebben waar het goed gaat en wat er beter kan in Noardeast-Fryslân ten aanzien van verkeer. Ook hebben inwoners aangegeven hoe ze verschillende thema's beoordelen en hoe belangrijk ze deze thema's vinden.



Samen op weg naar een breed gedragen Mobiliteitsprogramma



TRENDATELIER

Vervolgens is samen met beleidsmedewerkers van de verschillende afdelingen en met de dorpen- en wijk coördinatoren een trendatelier georganiseerd, opgedeeld in twee sessies. Tijdens deze sessies is besproken welke trends en ontwikkelingen binnen de gemeente invloed hebben op mobiliteit en waar de gemeente op de korte en lange termijn op in moet zetten. Bij dit trendatelier was zowel de gemeente Noardeast-Fryslân als de gemeente Dantumadiel aanwezig.

EXPERTSESSIE

Daarnaast zijn expertsessies gehouden met diverse stakeholders. Hierbij gaat het om de buurgemeenten, de provincie maar ook diverse belangenorganisaties zoals Arriva, Cumela, LTO Nederland, Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, Elkenien Grien en de 'Werkgroep Toegankelijkheid' die binnen de gemeente Dantumadiel en Noardeast Fryslân werkt aan de Lokale Inclusie Agenda.

Tijdens de expertsessies is onder meer aan bod gekomen welke (grensoverschrijdende) ontwikkelingen spelen bij buurgemeenten en in de provincie. Ook is naar voren gekomen welke zaken vanuit de verschillende stakeholders belangrijk zijn. Belangrijk daarbij is wat er goed gaat, maar vooral ook wat er beter kan en waar we de komende periode verder op in moeten zetten.

BIJEENKOMST GEMEENTERAAD

De Gemeenteraad is op 25 mei 2023 bijgepraat over het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma. Tijdens de presentatie zijn ook de eerste resultaten van de enquêtes onder inwoners gedeeld.





Welkom in Wanswert
Top dat je hier
LANGZAAM rijdt!

Wanswert

gem. Noardeast-Fryslân

ZONE
30

SLOW!

2. Waar staan we nu?

Een belangrijk onderdeel van de totstandkoming van het gemeentelijk mobiliteitsprogramma betreft de inventarisatie van de bestaande situatie. Hierna zijn de belangrijkste resultaten van de inventarisatie samengevat.

2.1 Eerdere beleidsplannen als vertrekpunt

De voormalige gemeenten Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland & Nieuwkruisland hebben elk een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) uit de periode 2010-2012. Deze GVVP's vormen het vertrekpunt voor het nieuwe mobiliteitsprogramma van de gemeente Noardeast-Fryslân.



2.2 Verplaatsingen inwoners van Noardeast-Fryslân

In het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) rapporteren onderzoekspersonen hun verplaatsingen. Op basis van deze data is bekend hoe inwoners van Noardeast-Fryslân zich verplaatsen in het dagelijks leven. De resultaten zijn weergegeven op pagina 12. Ook is er een vergelijking gemaakt met niet-stedelijke gemeenten (Noardeast-Fryslân behoort tot de niet stedelijke gemeenten) en het Nederlands gemiddelde.

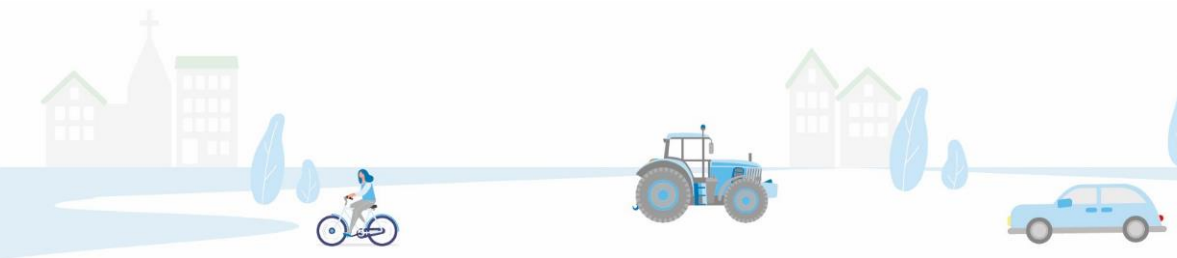
Voor de korte afstanden tot 3 kilometer verplaatsen inwoners van Noardeast-Fryslân zich vooral fietsend (42%) en lopend (36%). Een klein deel van de inwoners gaat met de auto (22%). Het OV en andere vervoersmiddelen worden bijna niet gebruikt voor de afstanden tot 3 kilometer. Deze uitkomsten zijn goed vergelijkbaar met niet-stedelijke gemeenten en het Nederlands gemiddelde. Wat opvalt is dat het autogebruik in Noardeast-Fryslân iets lager ligt dan in niet-stedelijke gemeenten, en het gebruik van de langzame vervoersmiddelen (fiets en wandelen) juist iets hoger dan in niet-stedelijke gemeenten.

Hoe langer de afstand, des te hoger het autogebruik onder inwoners van Noardeast-Fryslân, niet-stedelijke gemeenten en Nederland. Het gebruik van de fiets en lopen neemt af naarmate de afstand langer wordt. Het OV-gebruik laat een lichte stijging zien.



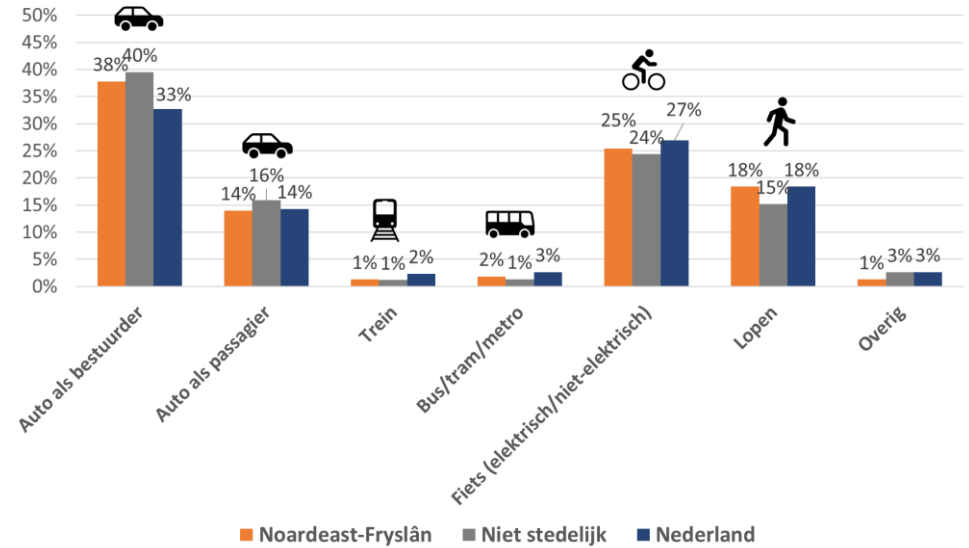
Op afstanden tot 15 kilometer is het autogebruik 43% onder inwoners van Noardeast-Fryslân. De fietser en voetganger hebben een aandeel van respectievelijk 32% en 24%. Een klein deel van de inwoners van Noardeast-Fryslân maakt voor afstanden tot 15 kilometer gebruik van het OV. Van alle vervoersmiddelen is de auto dus de belangrijkste tot 15 kilometer. Op deze afstand heeft het fietsgebruik nog potentie, zeker met de opkomst van de e-bike. In niet-de stedelijke gemeenten van Nederland zien we eenzelfde trend als voor Noardeast-Fryslân in de verdeling van vervoerswijzen tot 15 kilometer. Het OV gebruik is iets lager dan in Nederland.

Kijken we naar alle afstanden dan neemt het autogebruik onder inwoners van Noardeast-Fryslân de helft van alle verplaatsingen in (52%). Het fietsgebruik is een kwart van alle verplaatsingen (25%) en lopen 18%. Drie procent maakt gebruik van het OV. Deze verdeling zien we ook terug in niet-stedelijke gemeenten. In Nederland is autogebruik gemiddeld iets lager en het OV gebruik hoger. Dat laatste kan verklaard worden door de beschikbaarheid van het OV en het landelijke karakter van de gemeente.

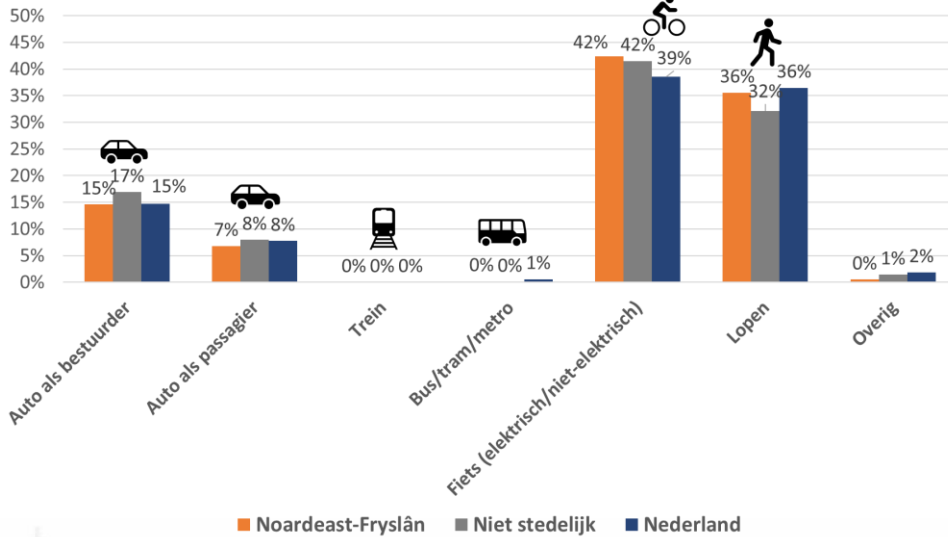


Verplaatsingsgedrag van inwoners van Noardeast-Fryslân ten opzichte van niet stedelijke gemeenten en Nederland

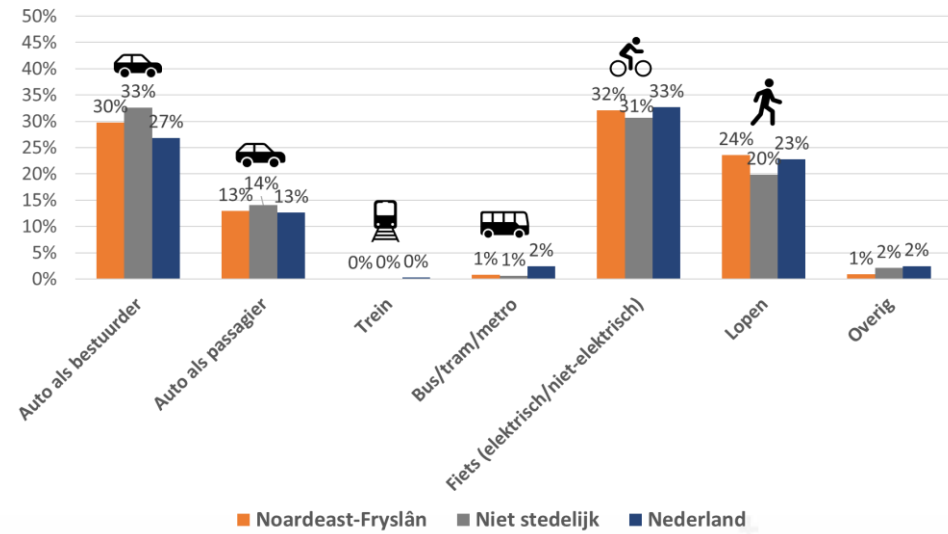
Verdeling in vervoerswijzen alle afstanden



Verdeling in vervoerswijzen tot 3 kilometer



Verdeling in vervoerswijzen tot 15 kilometer



Inwoners

Circa 46.000

1

Stad

52

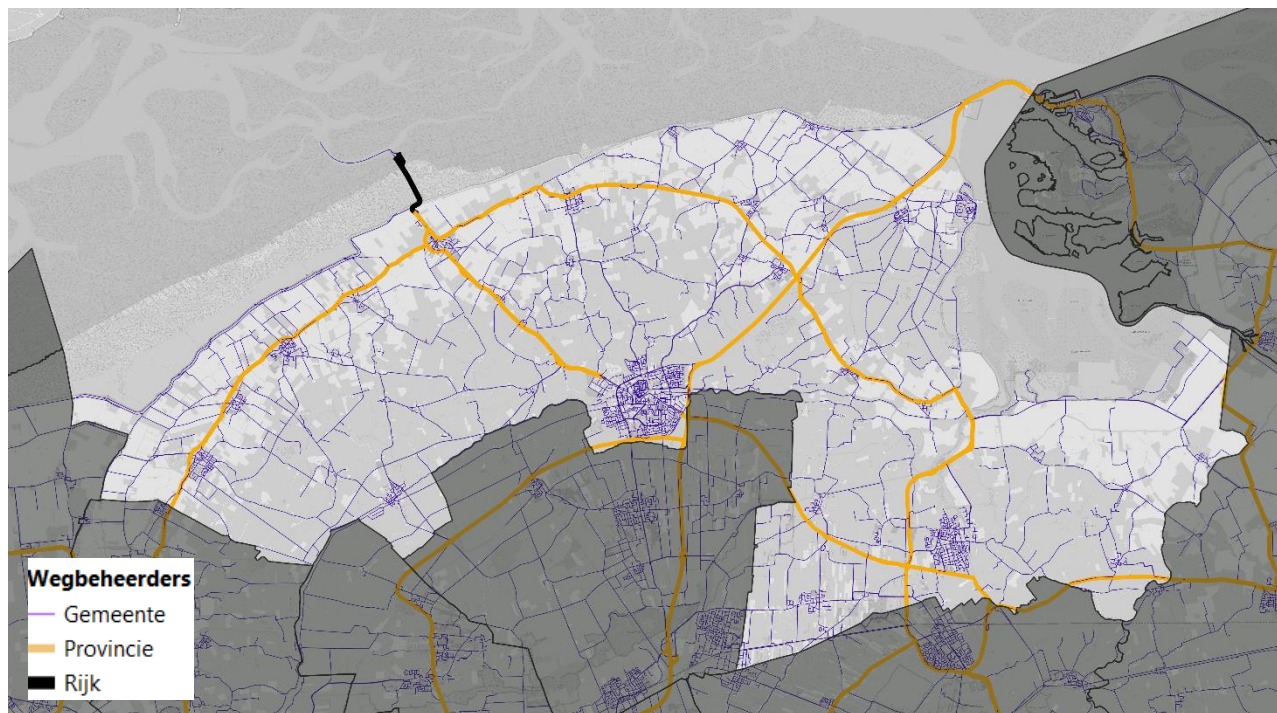
Dorpen

44

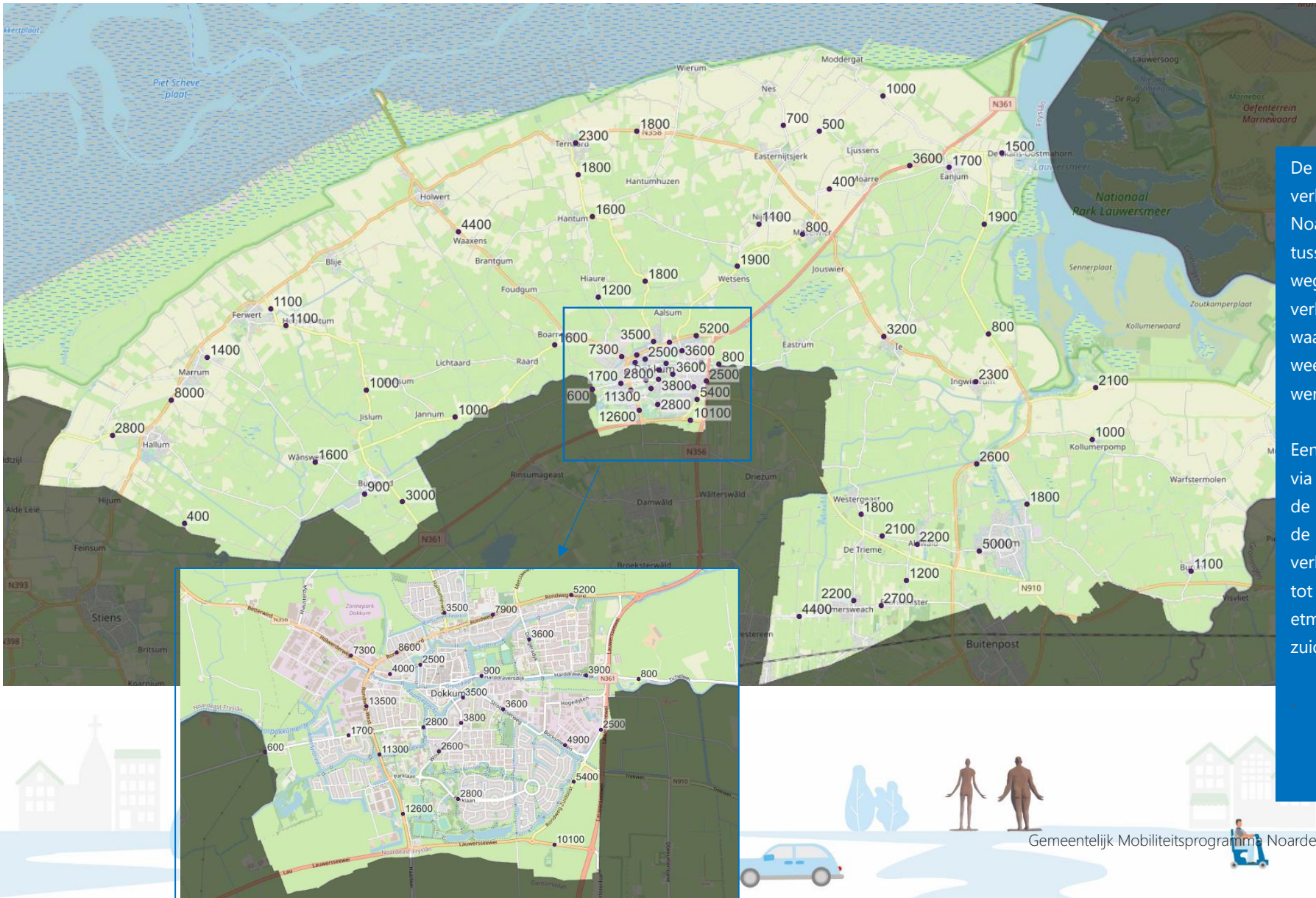
Buurtschappen

2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken binnen de gemeente Noardeast-Fryslân nader beschouwd. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken tussen verschillende wegbeheerders. In de gemeente liggen zowel gemeentelijke als provinciale wegen. De pier naar de veerhaven van Holwert is in beheer van Rijkswaterstaat. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de huidige wegbeheerders.



Hoeveel verkeer rijdt er per etmaal in de gemeente (indicatief)



De aantallen zijn gebaseerd op verkeerstellingen van de gemeente Noardeast-Fryslân en de provincie tussen 2018 en 2023. Niet van alle wegen in de gemeente zijn verkeerstellingen aanwezig. De waarden zijn afgerond en weergegeven voor een gemiddeld werkdagemaal.

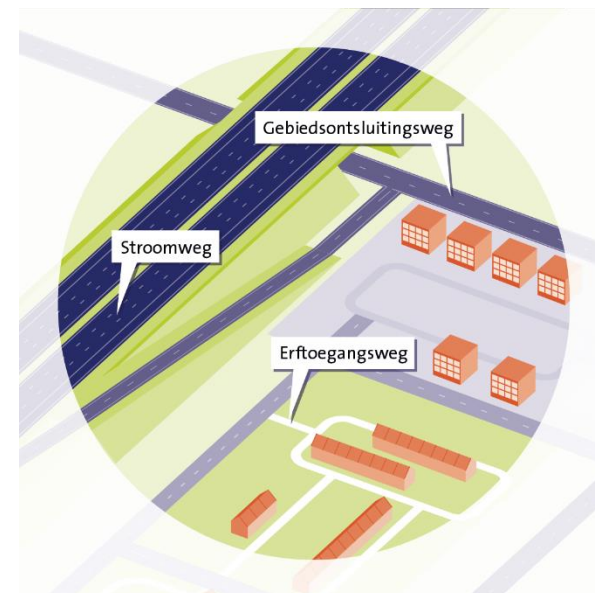
En groot deel van het verkeer rijdt via de Centrale As die in beheer is van de Provincie Fryslân. Afhankelijk van de locatie varieert de verkeersintensiteit van circa 14.000 tot circa 21.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit drukste deel ligt ten zuiden van de gemeentegrenzen.

AUTONETWERK

Het huidige netwerk voor autoverkeer is op basis van het principe 'Duurzaam Veilig' in te delen in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De figuren geven een schematische weergave van deze wegencategorisering met bijbehorende maximumsnelheid en inrichting.

Op basis van de huidige snelheidsregimes en inrichting van de wegen is er voor de gemeente Noardeast-Fryslân nog niet op alle wegen sprake van een eenduidige wegencategorisering met een bijbehorende weginrichting. Dit betreft met name wegen buiten de bebouwde kom.

Op de figuren rechts zijn de wegencategorisering plus de inrichten weergegeven, zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) deze voorschrijft.



Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding							
Markering en rijrichtingscheiding	<p>Bij stroomwegen in alle gevallen vrijliggende fietsvoorzieningen</p>		<p>Bij gebiedsontsluitingswegen In alle gevallen vrijliggende fietsvoorzieningen</p>				



Stroomwegen: Binnen de gemeentegrenzen van Noardeast-Fryslân hebben de Sintrale As N356 en de Lauwersseewei tussen aansluitend op de Sintrale As tot aan het Lauwersmeer. Op deze weg geldt een maximum snelheid van 100 km/h. Deze weg is in beheer van de provincie.

Gebiedsontsluitingswegen: De gebiedsontsluitingswegen zijn wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom en 50 km/h binnen de bebouwde kom. Dit zijn de belangrijke hoofdwegen waar het verkeer gebundeld wordt en waar, zeker buiten de bebouwde kom, gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Bij gebiedsontsluitingswegen (met name buiten de bebouwde kom) zijn ook eisen ten aanzien van de inrichting en de beschikbare vrije ruimte rondom gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast is het niet wenselijk om erfaansluitingen te hebben aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Ontsluiting dient in dat geval via parallelwegen plaats te vinden.

Erftoegangswegen: De overige wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom. Op deze wegen is menging van verschillende verkeersstromen mogelijk evenals erfaansluitingen.

Daarnaast zijn er nog wegen op de industriegebieden. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Deze wegen hebben met name een ontsluitende functie voor de aangelegene bedrijven en zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.

KNELPUNTEN GEMEENTE NOARDEAST-FRYSLÂN

Op een groot deel van de wegen buiten de bebouwde kom is nog sprake van een maximumsnelheid van 80 km/h, zonder dat er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Dit betreft met name de wegen in het buitengebied van de voormalige gemeenten Dongeradeel en Ferwerderadiel.

Het gaat daarbij met name om lage orde wegen die in het verleden ook al gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg. Daarbij voldoen deze wegen ook niet aan de inrichtingseisen die gelden bij een maximum snelheid van 80 km/h. Hierbij gaat het om wegbreedtes, bermbreedtes, obstakelvrije ruimte en de aanwezigheid van erfaansluitingen. Daarmee samenhangend dient daarbij de maximumsnelheid te worden teruggebracht tot 60 km/h en de weginrichting dient hierop te worden aangepast. Wanneer een maximum snelheid van 80 km/h gehandhaafd blijft, is het noodzakelijk om een vrijliggend fietspad te realiseren en dient de weg te voldoen aan de inrichtingseisen die gelden voor een weg met een maximum snelheid van 80 km/h.

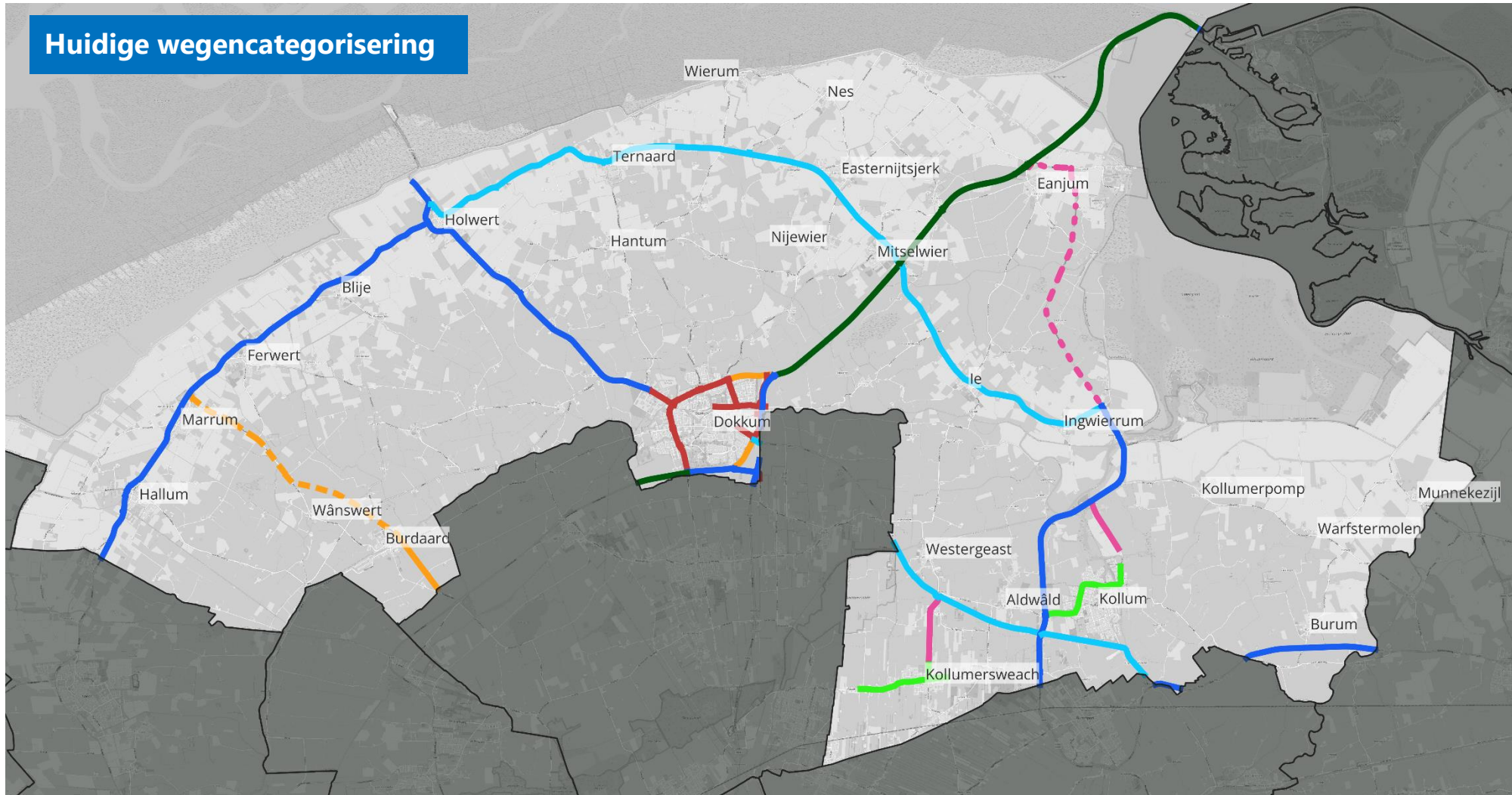
Voor een aantal wegen binnen de bebouwde kom is ook nog sprake van fietsverkeer op de rijbaan in combinatie met een maximum snelheid van 50 km/h. Ook voor deze wegen geldt dat maatregelen nodig zijn in de vorm van snelheidsverlagingen of het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Daarnaast is voor een aantal industriewegen sprake van 50 km/h met fietsers op de rijbaan. Het gaat hier om wegen die voornamelijk een ontsluitende functie van de omliggende bedrijven hebben waarbij de route voor fietsverkeer geen belangrijke fietsroute betreft.

Het toepassen van een eenduidige wegencategorisering en het oplossen van de bijbehorende knelpunten vormt één van de pijlers voor een voor dit Mobiliteitsprogramma. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.



Huidige wegcategorisering



Provinciale wegen

- Stroomweg 100 Km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 80 Km/h
- Erftoegangsweg 80/60 Km/h

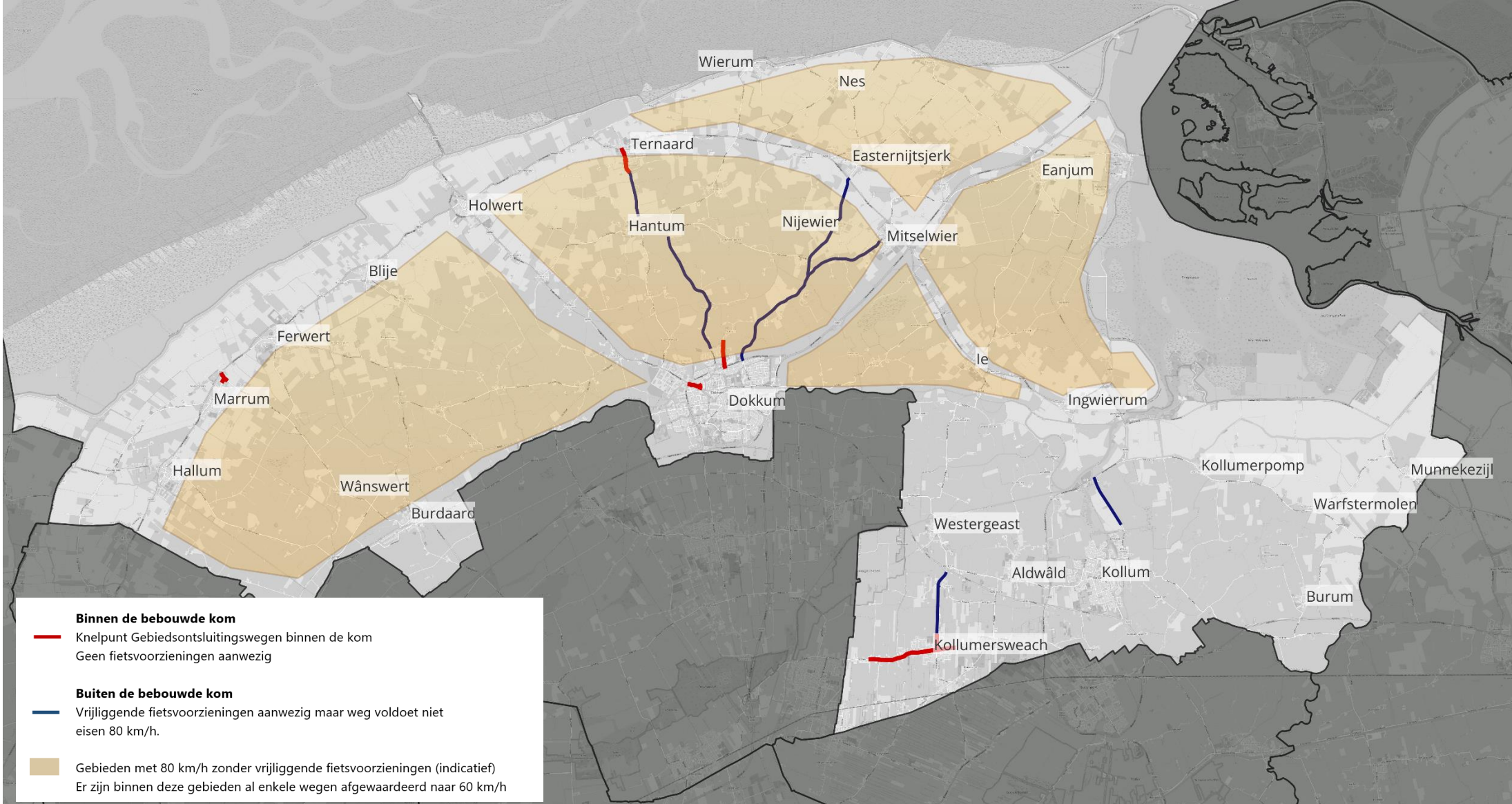
Gemeentelijke wegen

- Buiten de bebouwde kom**
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
 - Erftoegangsweg 80 km/h
 - - - Erftoegangsweg 80 km/h in studie

- Binnen de bebouwde kom**
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/h
 - Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom 50 km/h

Overige wegen erftoegangsweg 30 km/h

Knelpunten huidige gemeentelijke categorisering en snelheid



FIETSNETWERK

De figuur op de volgende pagina toont de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Noardeast-Fryslân, inclusief het (recreatief-toeristisch) fietsknooppuntennetwerk: Fietsnetwerk Fryslân en de Lange afstand Fietsroute (LF) kustroute. Voor de hoofdroutes wordt onderscheid gemaakt in:

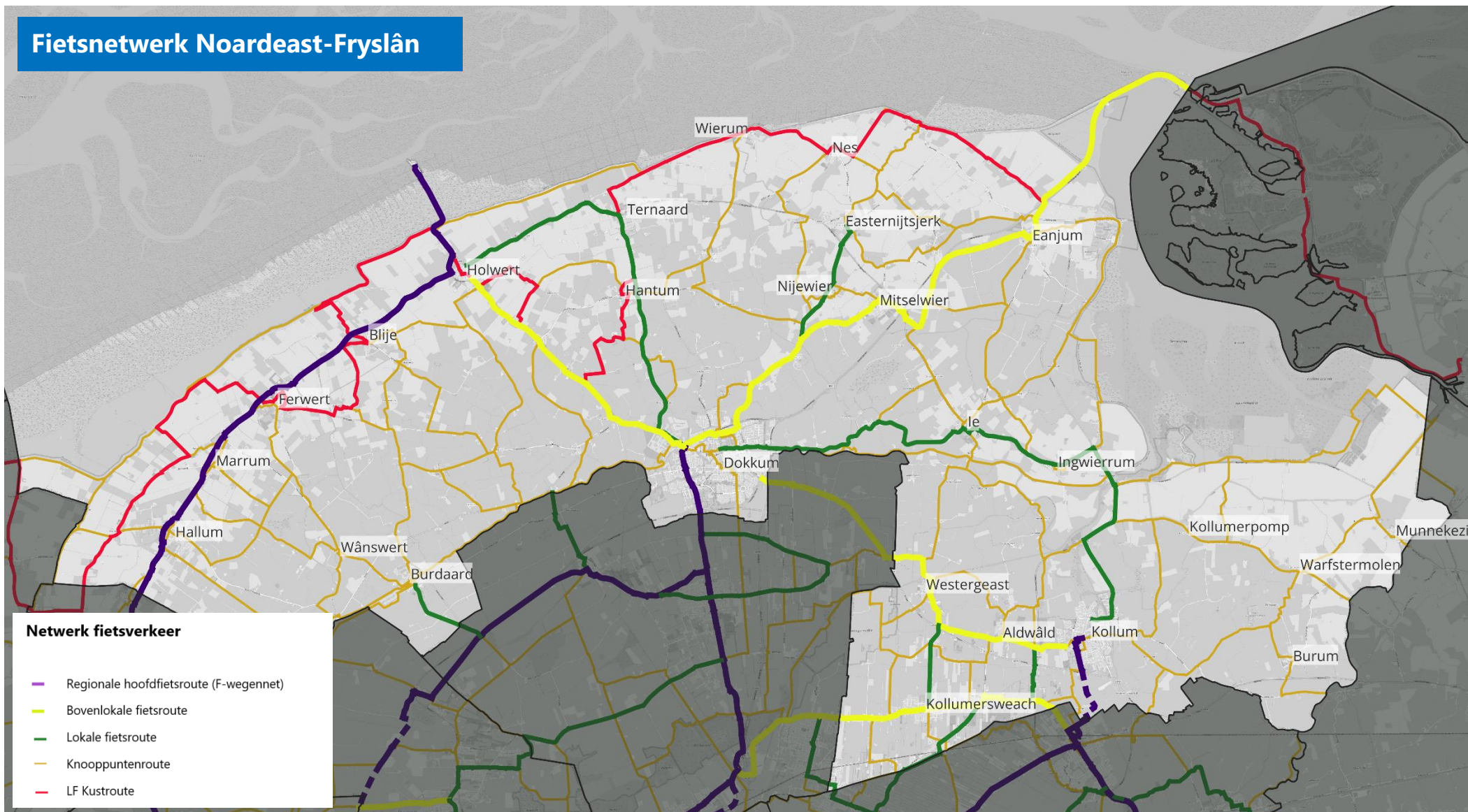
- Provinciale Hoofd fietsroutes (niet binnen Noardeast-Fryslân)
- Regionale Hoofd fietsroutes (Regionaal F-wegennet)
- Bovenlokale fietsroutes
- Lokale fietsroutes

Bovengenoemde indeling sluit aan op de categorisering van het fietsnetwerk dat ook voor de gemeenten Dantumadiel, Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen wordt toegepast. In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op de ambities en maatregelen om de fietsstructuur in de regio te optimaliseren.

Het fietsnetwerk omvat uiteraard niet alle wegen. Dat wil niet zeggen dat op andere wegen niet gefietst mag worden. Het is belangrijk om op alle wegen en routes te zorgen voor een verkeersveilige inrichting.



Fietsnetwerk Noardeast-Fryslân



VOETGANGERS EN TOEGANKELIJKHEID

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdnetwerk'. Met name in de dorpskernen bevinden zich concentraties van voetgangersstromen. Toegankelijkheid en ruimte voor voetgangers is niet een centraal thema geweest bij ontwikkelingen in Noardeast-Fryslân. De gemeente wil hier meer aandacht aan gaan besteden en heeft ook de Charter for Walking ondertekend in 2018. Ook is het belangrijk dat de infrastructuur toegankelijk is voor iedereen met of zonder beperking. In hoofdstuk 3 wordt meer uitleg gegeven over de Charter for Walking.

OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer in Fryslân wordt geregeld in een zogenaamde concessie. Deze concessie wordt beheerd door de Provincie Fryslân. De gemeente Noardeast-Fryslân wordt met het openbaar vervoer ontsloten door middel van een aantal buslijnen van Arriva. Enkele van deze buslijnen gaan van en naar treinstations, zoals buslijn 62, 63 en 561 naar treinstation Buitenpost en buslijn 51, 55, 60, 66, 150, 154, 155, 156, 166, 355, 651 en 655 naar treinstation Leeuwarden.

Binnen de gemeentegrenzen liggen geen treinstations. Wel vervult de spoorverbinding Leeuwarden-Groningen een belangrijke functie voor OV-reizigers. De sneltreinstations Feanwâlden en Buitenpost hebben daarbij een belangrijke overstapfunctie voor reizigers richting Leeuwarden en Groningen. Ook zijn er veel inwoners die op de fiets naar het station gaan. Denk hierbij aan bijvoorbeeld inwoners vanuit Kollum die gebruik maken van het station in Buitenpost. Vanaf station Buitenpost is het drie keer per uur mogelijk om richting Groningen of Leeuwarden te reizen. Vanaf station Feanwâlden is dit zelfs vier keer per uur. Het betreffende OV-netwerk is weergegeven op de volgende pagina. Tussen Leeuwarden en Dokkum en Dokkum en Drachten rijden ook sneldiensten. Het treinstation in Leeuwarden is daarbij een belangrijk overstappunt op de treinverbindingen richting onder andere de Randstad.

De afgelopen jaren zijn in de gemeente Noardeast-Fryslân meerdere bushaltes opgeheven in een aantal dorpskernen. Hierdoor is de

loopafstand naar bushaltes voor sommige inwoners toegenomen. Daarvoor in de plaats zijn buslijnen via directere routes sneller en frequenter gaan rijden naar hun eindbestemming. Het gaat hierbij onder andere om de buslijnen tussen Holwert en Leeuwarden waarbij de bussen niet meer door de dorpskernen rijden maar stoppen bij de provinciale weg. Uit evaluaties blijkt dat het merendeel van de reizigers hier tevreden over is en de kortere reistijd positief ervaren.

NIEUWE OV-CONCESSIE EIND 2024

Hiervoor is ingegaan op het huidige OV netwerk. Eind 2024 start een nieuwe vervoerder met een nieuwe concessie inclusief een nieuwe dienstregeling. Op dit moment is nog niet bekend hoe het netwerk en de bijbehorende dienstregeling voor de periode 2024-2034 eruit ziet.

VRAAG GESTUURD VERVOER

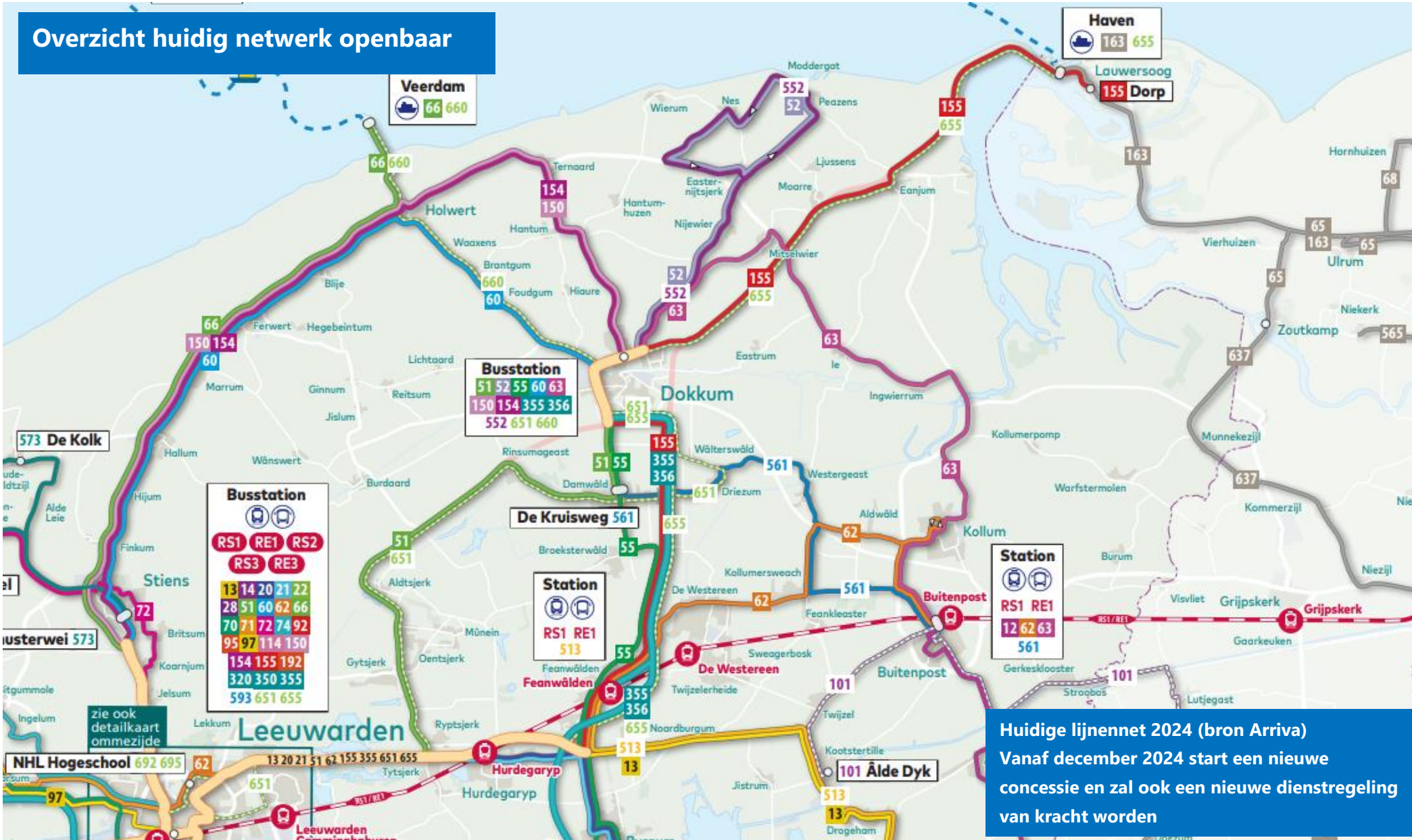
De Opstapper is beschikbaar op locaties waar geen bus- of treinverbinding in de directe omgeving aanwezig is. Wmo vervoer wordt aangeboden aan inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen. Zowel de Opstapper als het Wmo vervoer zijn vraagafhankelijk en worden door Jobinder aangeboden.

VRIJWILLIGE VERVOERSDIENST

Binnen de postcodegebieden 9101-9103 (Dokkum) is de mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijwillige vervoersdienst. Inwoners kunnen hun rit 24 uur voorafgaand reserveren en vervolgens worden de ritten ingepland bij vrijwilligers die met hun eigen auto tegen een kilometervergoeding de ritten verzorgen. Naast het vervoersaspect speelt ook het sociale aspect bij dit initiatief een rol omdat de ritten vaak door inwoners uit Dokkum zelf worden verzorgd.



Overzicht huidig netwerk openbaar



Huidige lijnennet 2024 (bron Arriva)
Vanaf december 2024 start een nieuwe concessie en zal ook een nieuwe dienstregeling van kracht worden



VEERDIENSTEN NAAR AMELAND EN SCHIERMONNIKOOG

De veerhaven van Holwert ligt in de gemeente Noardeast-Fryslân vanaf de veerhaven vertrekt de boot naar Ameland. Momenteel zijn er grote problemen met de bevaarbaarheid van de vaargeul. Daarom is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verkennende studie uitgevoerd naar mogelijke oplossingsrichtingen om dit probleem op te lossen. Uit de verkennende studie komt naar voren dat het verplaatsen van de veerhaven aan de vaste wal van Holwert naar Ferwert het meest probleemoplossend is. Het is echter ook een complexe en risicovolle variant in verband met de mogelijke negatieve effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Het Ministerie van I&W heeft de intentie om een MIRT-verkenning te starten waarbij de volgende twee oplossingsrichtingen nader worden beschouwd:

- optimalisatie bestaande situatie bij Holwert;
- aanleg nieuwe veerhaven bij Ferwert.

De komende periode wordt samen met de regio de verdere scope van het onderzoek bepaald.

De veerhaven van Lauwersoog bedient Schiermonnikoog die net buiten de gemeentegrenzen van Noardeast-Fryslân ligt. Een groot deel van het verkeer richting de veerhaven rijdt echter wel door de gemeente via de Lauwersseewei.

GOEDERENVERVOER EN BEVOORRADING

Binnen de gemeente Noardeast-Fryslân is een aantal bedrijventerreinen gelegen. Belangrijk daarbij is dat vrachtverkeer via de hoofdroutes met vrijliggende fietsvoorzieningen van- en naar deze bedrijventerreinen kan rijden en dat de routing van het verkeer hierop geënt is. Ook is het belangrijk dat het bevoorraden van winkelgebieden op een veilige wijze plaats kan vinden en dat de overlast hiervan wordt beperkt.

LANDBOUWERKEER

Het is wenselijk dat het doorgaande landbouwverkeer binnen de gemeente Noardeast-Fryslân gebruik maakt van routes waar zo min

mogelijk sprake is van menging met langzaam verkeer en waar voldoende wegbreedte is. Dit zijn grotendeels de (provinciale) wegen waarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Door de provincie is reeds een kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer aangewezen.

Voor een aantal routes door kernen zijn geen alternatieve routes voor landbouwverkeer voorhanden. Ook is voor een aantal routes sprake van een combinatie van belangrijke fietsroutes zonder dat er bijvoorbeeld vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid. De risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaat hier ook verder op in als risico voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer



VAARWEGEN

De vaarwegen zijn inzichtelijk gemaakt op basis van het 'Havenbeleid Noardeast-Fryslân 2024'. Het netwerk van de vaarwegen betreft de gecategoriseerde vaarwegen. Uiteraard zijn er binnen de gemeente ook meerdere vaarten die worden bevaren. In het Masterplan Opvaarten is met name onderzoek gedaan naar het opwaarderen van de opvaarten in de gemeente Noardeast-Fryslân.

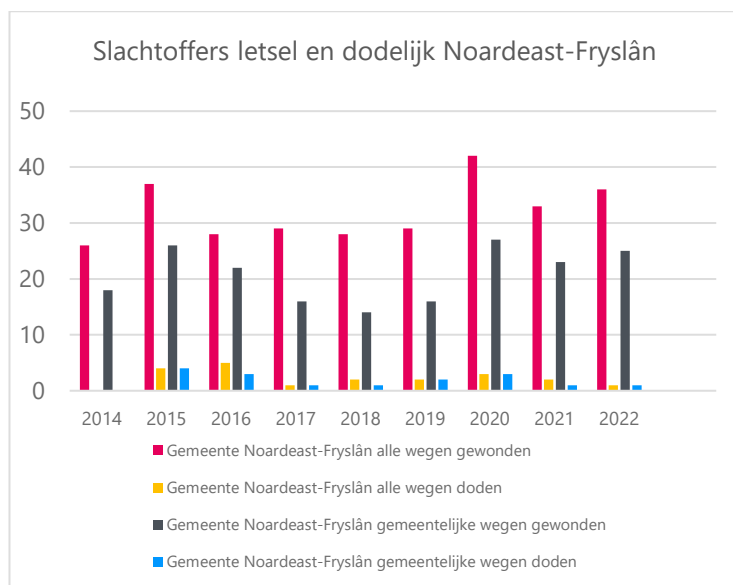


2.4 Verkeersveiligheid

ONGEVALLEN

Op basis van de geregistreerde verkeersongevallen is inzichtelijk gemaakt op welke locaties verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op ongevallen met letselschade tot gevolg en ongevallen met dodelijke afloop. Ongevallen waarbij sprake is van uitsluitend materiële schade, zijn niet weergegeven. De registratiegraad van dergelijke ongevallen is gering waardoor er geen reëel beeld ontstaat van ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Het aantal gewonden en doden op gemeentelijke wegen en alle wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân staat in onderstaande grafiek voor de periode januari 2014 t/m december 2022.



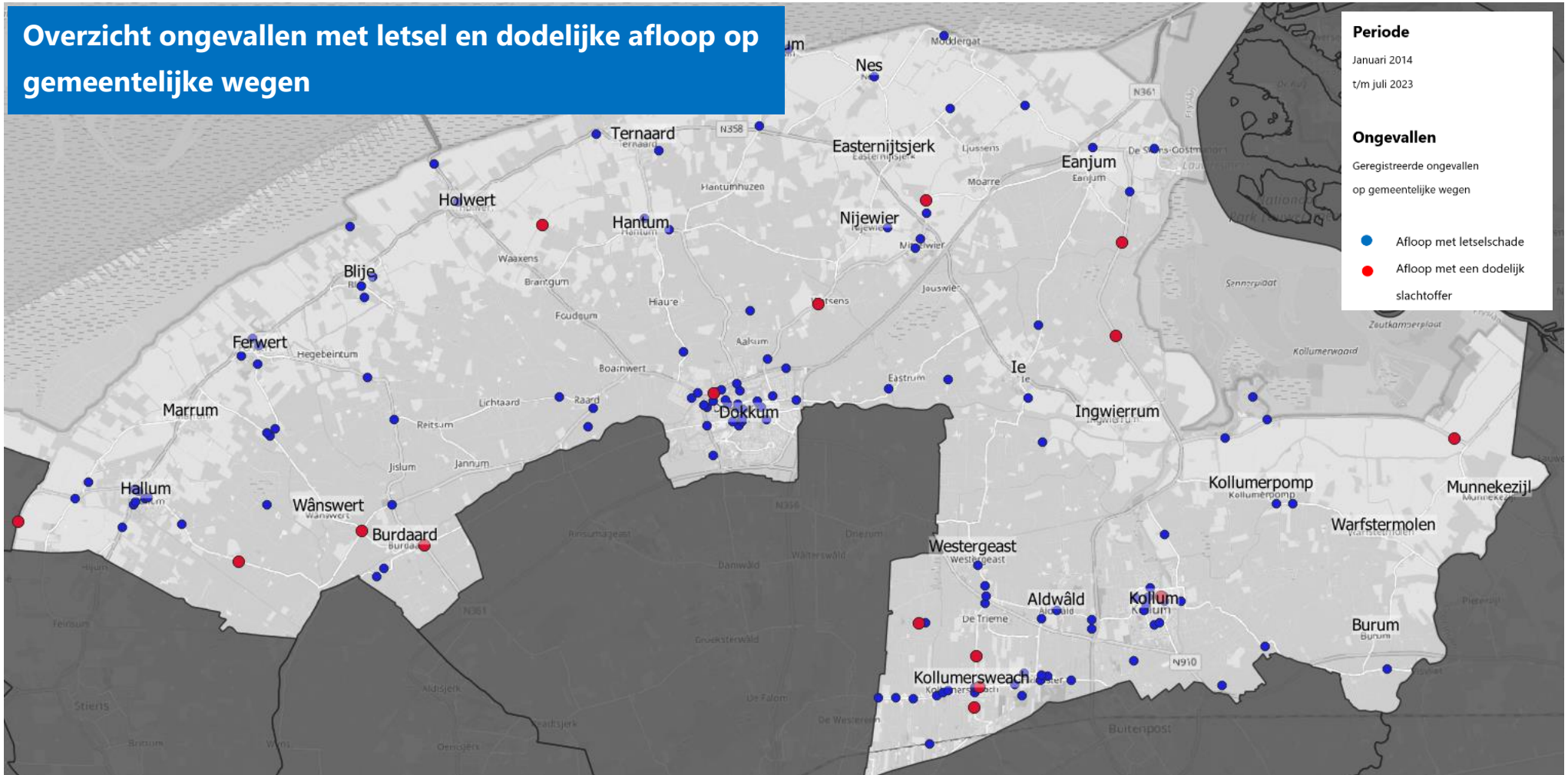
In de gemeente vinden tussen 2014 en 2022 circa 30 ongevallen met letselschade per jaar plaats. Van een duidelijke afnemende trend in het aantal gewonden is geen sprake. Het aantal verkeersslachtoffers met een dodelijke afloop schommelt tussen de 0 en 5 per jaar. De meeste ongevallen met gewonden en doden vinden plaats op gemeentelijke wegen. Voor elk ongeval geldt dat het er 1 te veel is. Het brengt veel leed en maatschappelijke kosten met zich mee.

De figuren op de volgende pagina geven de spreiding van de geregistreerde ongevallen weer. Daarbij is ook inzicht gegeven in de locaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers het slachtoffer zijn geworden. In de laatste jaren is een toename van het aantal ongevallen geregistreerd waarbij bestuurders op E-bikes betrokken zijn.

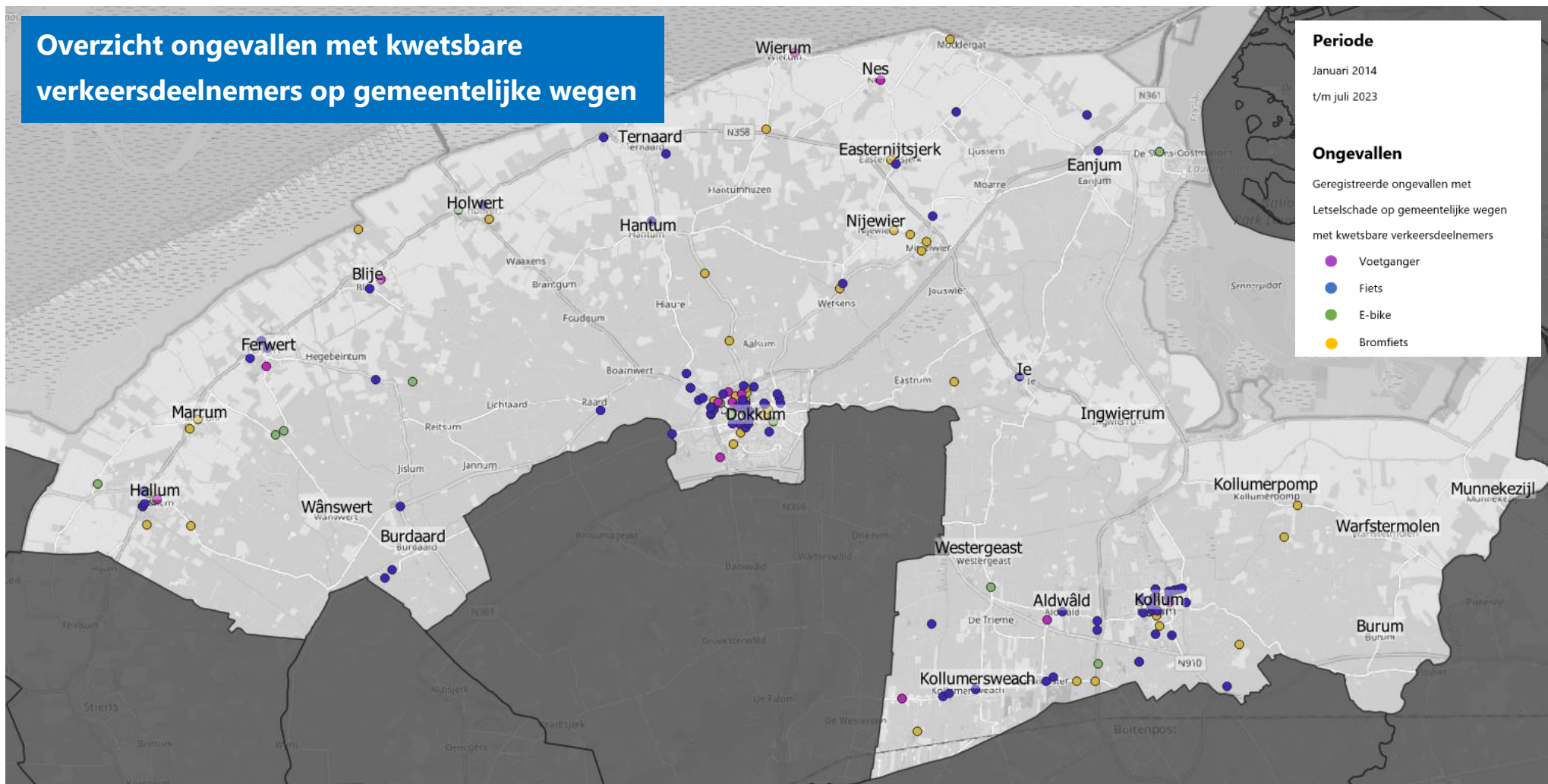
RISICOANALYSE STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Vooruitlopend op het mobiliteitsprogramma heeft de gemeente reeds een risicoanalyse opgesteld. De methodiek wordt in hoofdstuk 3 nader toegelicht. Belangrijk bij deze aanpak is dat op basis van risico's de verkeersveiligheid wordt benaderd. De gedachte daarbij is om ongevallen vooraf te voorkomen en niet achteraf pas maatregelen te treffen. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage A.

Overzicht ongevallen met letsel en dodelijke afloop op gemeentelijke wegen



Overzicht ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers op gemeentelijke wegen



2.5 Resultaten uit participatie

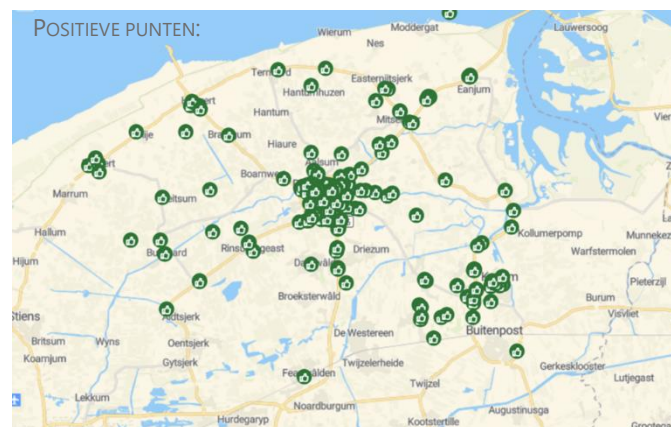
Het participatieproces is onderdeel van de inventarisatie. In de digitale enquête zijn inwoners en belanghebbenden gevraagd welke aandachtspunten ze naar voren willen brengen voor het nieuwe mobiliteitsprogramma. In hoofdstuk 1 is het proces toegelicht. Hierna zijn de belangrijkste uitkomsten inzichtelijk gemaakt.

DIGITALE ENQUÊTE

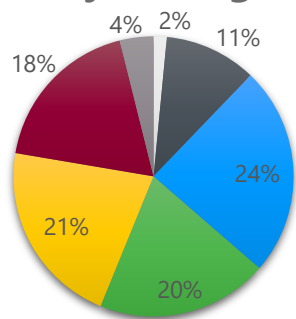
De digitale enquête mobiliteit in Noardeast-Fryslân is door circa 1150 inwoners, 40 belangengroepen en 40 agrariërs ingevuld.

Op de volgende pagina is een cirkeldiagram weergegeven met daarin de leeftijdscategorie van respondenten onder de inwoners. Ook zijn de vervoersmiddelen die gewoonlijk worden gebruikt door inwoners in een staafdiagram weergegeven. Inwoners maken gewoonlijk het meest gebruik van de auto op fossiele brandstof. Van de inwoners die de enquête hebben ingevuld is 49% man en 51% vrouw.

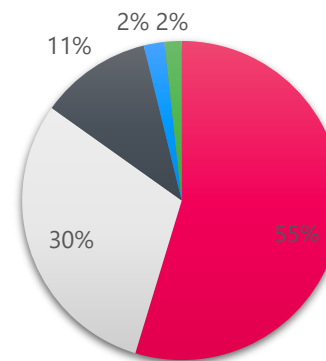
Op de kaart waar positieve- en verbeterpunten konden worden aangegeven in de gemeente zijn 205 positieve punten en 1250 verbeterpunten benoemd. De afbeeldingen hiernaast geven de locaties weer die benoemd zijn in de enquête. Op de volgende pagina staat een overzicht van het onderwerp en het vervoersmiddel waar het aandachtspunt betrekking op heeft. De meeste aandachtspunten hebben betrekking op onveilige situaties en op het vervoersmiddel auto, gevolgd door fietsverkeer. Pagina 30 laat een overzicht per verkeersthema zien van de beoordeling op dit thema en de relevantie die aan dit thema wordt gegeven.



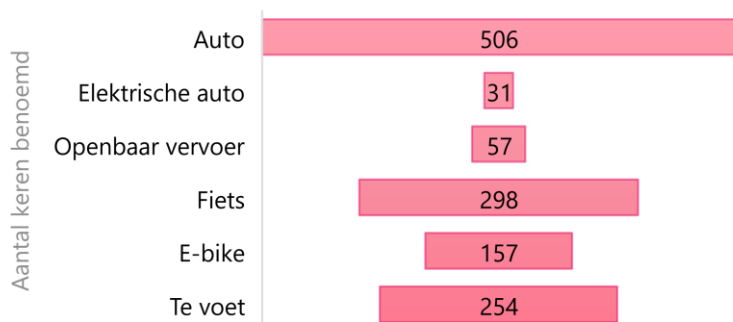
Leeftijdscategorie



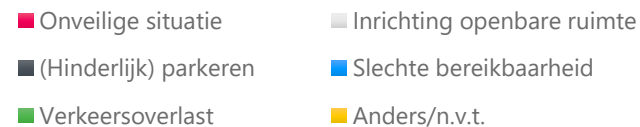
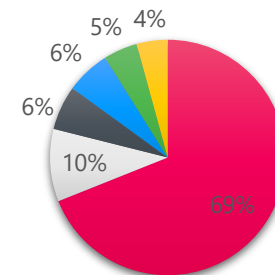
Aandachtspunt over vervoersmiddel:



Gebruik vervoersmiddel (meerdere antwoorden mogelijk)



Onderwerp aandachtspunt:



BEOORDELING VERKEERSTHEMA'S

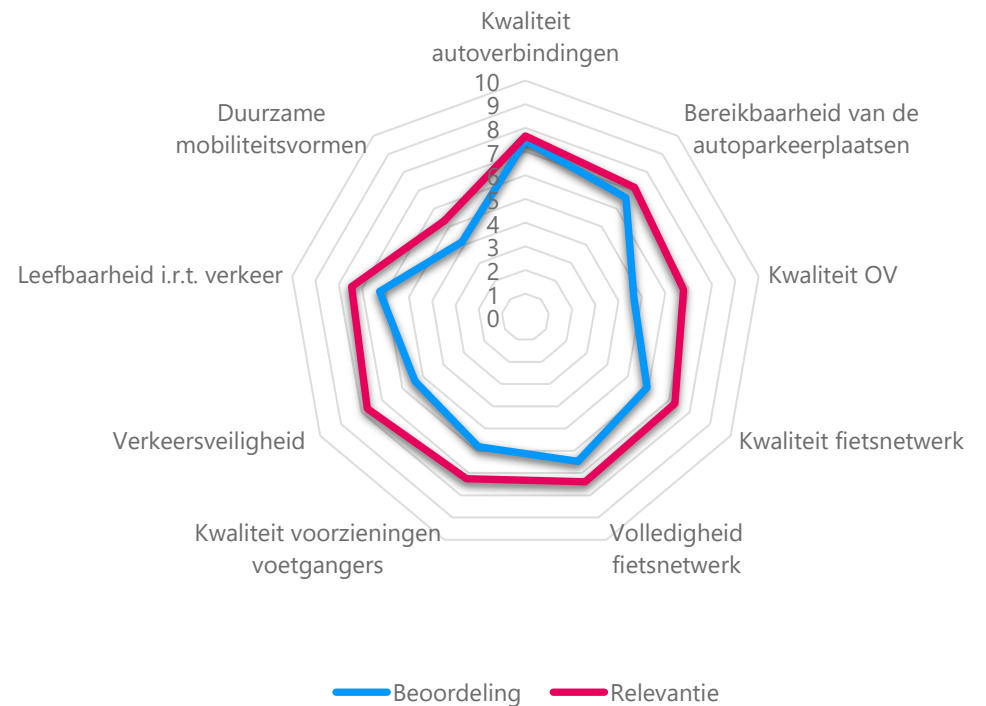
Per verkeerskundig thema is een rapportcijfer gegeven. Inwoners hebben per thema aangegeven hoe belangrijk ze het vonden, en vervolgens hebben ze aangegeven hoe ze het thema in de gemeente beoordelen. De uitkomsten zijn hiernaast weergegeven.

De thema's die het belangrijkste worden gevonden op het gebied van mobiliteit zijn verkeersveiligheid (cijfer: 7,7), gevolgd door de kwaliteit van de autoverbindingen (cijfer: 7,7), de leefbaarheid op straat (cijfer: 7,5) en de volledigheid van het fietsnetwerk (cijfer: 7,4). Van alle verkeerskundige thema's zijn het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen (cijfer: 4,2), de kwaliteit van het OV (cijfer: 4,6) en de verkeersveiligheid (cijfer: 5,4) als laagste beoordeeld in de gemeente Noardeast-Fryslân.

Uit het verschil tussen de beoordeling en de relevantie van een thema valt af te leiden waar de gemeente de meeste aandacht aan moet schenken. Hieruit volgt dat de verkeersveiligheid de meeste prioriteit zou moeten hebben (verschil rapportcijfer: 2,3) gevolgd door de kwaliteit van het OV (verschil rapportcijfer: 2,1) waarvoor de provincie concessiehouder is.

Ook voetgangersvoorzieningen, fietsvoorzieningen, de leefbaarheid op straat en het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen verdienen veel aandacht (verschil rapportcijfer: 0,9-1,5). Van alle thema's is de beoordeling van de autoverbindingen en de beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen bijna gelijk aan de relevantie die hier aan gegeven wordt. Als gevolg zou dit thema minder aandacht behoeven.

Beoordeling vs relevantie voor verkeer in Noardeast-Fryslân volgens inwoners (rapportcijfer)



AANDACHTSPUNTEN OP DE KAART

Inwoners, belangengroepen en boeren hebben aangegeven waar ze knelpunten ervaren. De belangrijkste bevindingen staan hieronder.

VERKEERSVEILIGHEID

De meeste aandachtspunten hebben betrekking op verkeersveiligheid. Deze knelpunten hebben betrekking op de inrichting van wegen, voorrangregels, de gereden snelheid en het zicht rondom wegen. Inwoners en agrariërs geven meermaals aan dat de inrichting van wegen in Noardeast-Fryslân gevaarlijk is.

Meerdere wegen worden als te smal ervaren, zoals de Noordermiedweg in Hallum, de Jannummerwei in Jannum, Foarwei in het centrum van Kollumersweach, de brug Aalsumerpoort in Dokkum, de wegversmalling op de Miedweg in Marrum, de N358 in Holwert t.h.v. Peuterspeelzaal Us Earste Begjin en parallelweg Luniastate in Hallum. Ook het onderhoud van wegen laat soms te wensen over volgens inwoners, waaronder op fietspaden en voetpaden op de Woudweg in Dokkum.

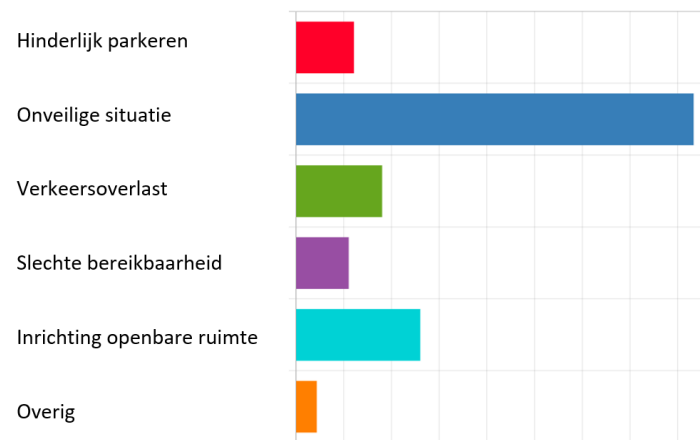
Daarnaast wordt de snelheid van het gemotoriseerd in combinatie met de inrichting van de weg en de fiets en voetganger zeer frequent als te snel ervaren.

Oversteken en afslagen bij/op N-wegen worden verder regelmatig als knelpunt aangegeven, doordat deze te druk zijn, onoverzichtelijk zijn en/of een afrit mist. Vooral in Dokkum vindt een clustering van aandachtspunten rond de hoofdwegen (Rondweg-West en Rondweg-Noord) plaats. Het grootste knelpunt is Rondweg-Noord-Hantumerweg op basis van de reacties. Hiervan wordt gezegd dat het oversteken als fietser/voetganger niet veilig is; smalle fietspaden, aansluiting op rotonde met krappe, haakse bochten waardoor de fietser gedwongen is om af te stappen. Dit in combinatie met de ervaren drukte maakt oversteken voor fietsers en voetgangers lastig.

Ook op overige wegen zijn veel kruispunten aangemerkt als onveilig, waaronder de Foarwei – Koarteloane in Kollumersweach (onoverzichtelijk en onduidelijke voorrangregels) en de Harddraversdijk – Fietsbrug Hegedyksterbrêge (fiets heeft voorrang maar wordt niet gezien door de automobilist).

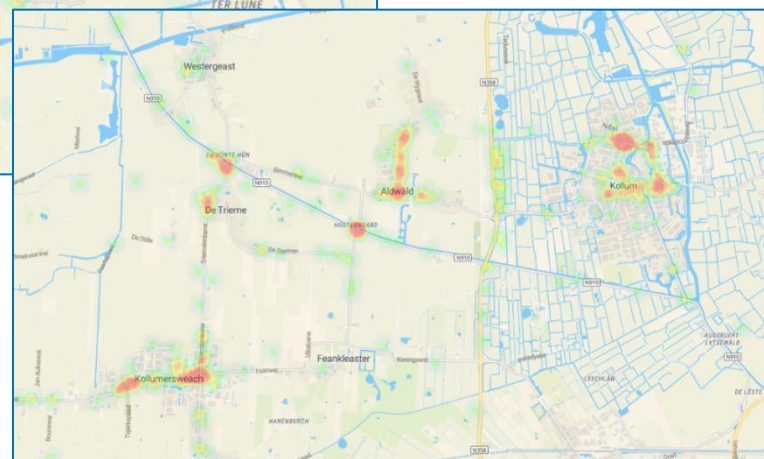
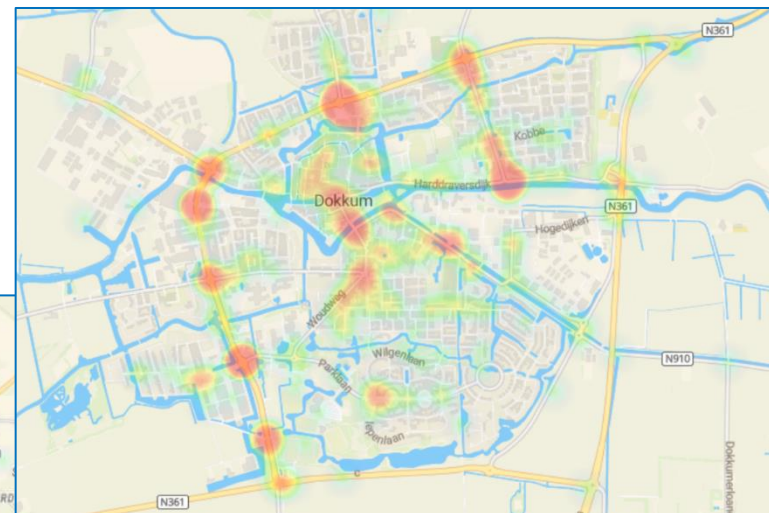
Tenslotte leiden voorrangregels op sommige locaties tot onveilige verkeerssituaties, waaronder op de rotonde Birdaarderstraatweg – Woudweg in Dokkum. Dit is de enige rotonde waar de fietsers meerijden met het overige verkeer en daarmee voorrang hebben.

Bij de oversteek bij Strobosser Trekfeart – Strobosserweg ter hoogte van de Albert Heijn in Dokkum zijn er 2 verschillende voorrangregels binnen 50 meter, waardoor auto's daar waar de fiets wel voorrang heeft niet stoppen. Een lijst met overige verkeersveiligheidsaspecten en toelichting is te vinden in bijlage B en C.



VERDELING OPMERKINGEN PER AANDACHTSPUNTEN:





Weergave met heatmaps

Uit de enquêtes zijn de resultaten gepresenteerd met zogenaamde heatmaps. Hoe donkerder (roder) de kleur hoe meer opmerkingen er geplaatst zijn door de inwoners.



LEEFBAARHEID

De knelpunten die worden ervaren op het gebied van leefbaarheid hebben een sterke relatie met zwaar landbouwverkeer, vrachtverkeer, de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de snelheid waarmee voertuigen rijden.

Zo is de verkeersintensiteit, volgens inwoners, op de N361 aan de zuidkant van Dokkum sinds de aanleg van de Sintrale As hoger met als gevolg dat de geluidsoverlast in de Jantjeszeepolder in Dokkum is toegenomen. In Aldwâld bij CBS De Tarissing zorgt veel zwaar verkeer in combinatie met spelende en schoolgaande kinderen voor verkeersonveilige situaties en een verminderde leefbaarheid.

In Moarre bij Skilgawei en Butenwei hebben bewoners door zwaar verkeer last van trillingen. Tenslotte is een te hoge gereden snelheid vaak benoemd als knelpunt voor de leefbaarheid. Zie hiervoor het onderdeel verkeersveiligheid.

BEREIKBAARHEID

Er zijn meerdere knelpunten op het gebied van de bereikbaarheid van de auto, het OV de fiets en voetganger. Veel inwoners laten weten dat de A7 vanuit Kollum zeer slecht bereikbaar is met de auto. De N58 is een belangrijke verkeersader naar de A7. Een ander veelgenoemd aandachtspunt is dat de Eebrug in Dokkum veel open staat waardoor de bereikbaarheid voor het verkeer over de weg in het gedrang komt.

Daarnaast zijn sommige dorpen niet bereikbaar met het OV zoals Burum en Kollumerpomp. Inwoners uit deze dorpen willen graag weer verbonden worden met het OV.

Er zijn ook enkele wensen voor fietspaden op de schoolroutes Tichelwei (Eastrum) en Hearrewei (Eanjum) buiten de bebouwde kom (dit zijn 60 km/h wegen). Bij de Tichelwei is fietsen onveilig door de haarspeldbochten en de bocht bij de fabriek. Op de Hearrewei rijdt veel,

snel en zwaar verkeer op de weg waar ook scholieren richting Dokkum fietsen.

In het voetgangersnetwerk zijn missing links binnen de bebouwde kom, zoals bij Eastrum op de Heechswei in de bocht en op de Tichelwei tussen de dorpskern tot de hoek Mellamawei, in Dokkum op de Lijsterbes, Meidoorn, Jasmijn, Wilgenlaan en Pier Prinslaan, en in Burdaard op de Hoofdweg. In Kollum mist volgens inwoners bij de Tochmalaan ter hoogte van Meckama State mist een veilige fiets- en voetgangersoversteekplaats.

HINDERLIJK PARKEREN

Hinderlijk parkeren is frequent genoemd. Bijvoorbeeld in Moddergat en Peazens, waar dagjesmensen, ondanks het parkeerverbod, hun auto's overal langs de De Oere, Seewei en Achterwei parkeren. Verder benoemden diverse agrariërs dat auto's in Foarstjitte en Efterwei in Nes aan weerszijden van de weg geparkeerd staan. Landbouwmachines kunnen deze auto's moeilijk passeren.

VERGELIJKING MET OMLIGGENDE GEMEENTEN

In de gemeenten Dantumadiel, Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen is een vergelijkbare vragenlijst door inwoners ingevuld. Op hoofdlijnen zijn de resultaten uit de omliggende gemeenten vergelijkbaar. Wat wel opvalt is dat de kwaliteit van het OV met ongeveer 1 punt lager wordt beoordeeld dan in de andere gemeenten. Daar staat tegenover dat ook het belang van OV minder hoog wordt geacht.





S



Welkom
in Dokk

3. Wat komt er op ons af?

Dit hoofdstuk is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de inventarisatie van de huidige situatie. In paragraaf 3.1 t/m 3.6 staat het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. In paragraaf 3.7 worden de relevante landelijke mobiliteitstrends beschreven, gevolgd door de demografische trends in paragraaf 3.8. Dit hoofdstuk eindigt met een overzicht van de autonome ontwikkelingen in de gemeente (paragraaf 3.9). De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma voor de gemeente Noardeast-Fryslân.

3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

Op Nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van omgevingsvisies. Hierna zijn de belangrijkste opgaven samengevat voor de verschillende overheden.

Landelijk

De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de volgende strategische opgaven voor het omgevingsbeleid:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.

Provinciaal

De provincie Fryslân heeft op 5 februari 2019 de Omgevingsvisie 'De romte diele' vastgesteld met daarin vier opgaven:

1. Leefbaar, vitaal en bereikbaar;
2. Energie transitie;
3. Klimaatadaptie;
4. Versterken biodiversiteit.

Opgave 1: Leefbaar, vitaal en bereikbaar



Opgave 2: Energietransitie



Opgave 3: Klimaatadaptie



Opgave 4: Versterken biodiversiteit



Gemeentelijk

De gemeente Noardeast-Fryslân stelt een Omgevingsvisie op met strategische opgaven. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt daarbij concreet uitgewerkt in het omgevingsplan en bijbehorende programma's. Inmiddels is de concept Omgevingsvisie gereed. Voor het programma mobiliteit zijn de volgende doelen opgenomen:

- Bereikbaarheid is een randvoorwaarde: huidige bereikbaarheid verbeteren en versterken, ook in combinatie met een mogelijke realisatie van een toekomstige Lelylijn;
- Verkeersveiligheid volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig;
- Meer ruimte voor de (elektrische)fiets en de voetganger;
- Investeren op een betere en slimmere koppeling van vervoerssystemen zodat het aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van een combinatie van vervoersmiddelen om bijvoorbeeld via een overstappunt (Hub) naar Leeuwarden of Groningen te reizen.

NOVEX-gebieden als onderdeel van de omgevingsvisie

Als onderdeel van de Nationale Omgevingsvisie zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transitie vragen om een apart ontwikkelperspectief. Dit ontwikkelperspectief stellen Rijk en regio samen op. Eén van deze gebieden betreft de Lelylijn en het bijbehorende invloedsgebied. De komende jaren wordt verder uitgewerkt hoe dit kan bijdragen aan de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen

woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Dit kan ook effect hebben op het reisgedrag en de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Noardeast-Fryslân. Belangrijk daarbij is dat het aansluitende OV en de overstap vanaf andere vervoerswijzen goed worden geregeld.



Mogelijk tracé Lelylijn



3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Dit betreft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert.

Het SPV 2030 kent een 'nulambitie': elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

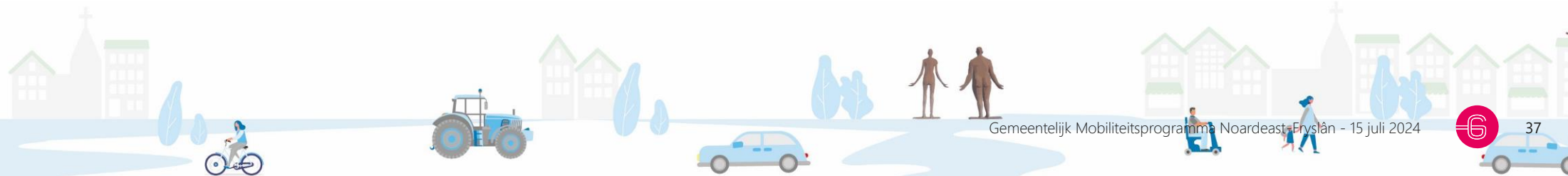
1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie);

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten);

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed (alcohol, drugs en combigebruik);
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting);
8. Afleiding in het verkeer (smart functies, passagiers en muziek);
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).



In 2021 is de gemeente gestart met een risicoanalyse op basis van de systematiek van het SPV. Qua systematiek is er gekeken naar factoren waarvan bewezen is dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties. De belangrijkste knelpunten zijn in dit mobiliteitsprogramma nader beschouwd en ook een belangrijke pijler voor de te treffen maatregelen. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage A van het mobiliteitsprogramma.

3.3 Ecologisch beleid

KLIMAATAKKOORD

In het nationale Klimaatakkoord uit 2019 zijn door de landelijke overheid ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2 graden Celsius ten opzichte van het pre-industriële tijdperk. De doelstelling uit dit akkoord is om te komen tot een CO₂ reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990.

Voor het mobiliteitsprogramma van de gemeente Noardeast-Fryslân betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- Duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- Elektrisch vervoer;
- Verduurzaming personenmobiliteit;
- Verduurzaming in logistiek.

Daarnaast vormen de Global Goals een belangrijke ambitie die zijn verwoord in 17 ambitieuze doelen voor Duurzame ontwikkeling die door de VN zijn vastgesteld. Ook voor de gemeente Noardeast-Fryslân

is het van belang dat wordt gestreefd naar een duurzame, toekomst bestendige vorm van mobiliteit.

STIKSTOFAKKOORD

De natuur in Nederland en Fryslân staat onder druk, onder andere door een teveel aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden) dat neerslaat in natuurgebieden. De Nederlandse stikstofuitstoot is ook het hoogste van Europa. In 2021 is de wet stikstofreductie en natuurverbetering aangenomen. Deze wet regelt 3 resultaatverplichtingen; in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%.

Ook verkeer dient zijn steentje bij te dragen aan het verlagen van de stikstofdepositie. Het wegverkeer en de scheepvaart zijn binnen de verkeer- en vervoersector verantwoordelijk voor de grootste uitstoot. De provincie heeft in het Uitvoeringsprogramma Stikstof Fryslân 2030 de volgende maatregelen opgenomen om de stikstofdepositie te verminderen voor de sector mobiliteit:

- Stimulering laadpaalinfrastructuur;
- Duurzaam Openbaar Vervoer;
- Opstellen regionaal mobiliteitsplan;
- Stimulering emissiearm materieel in de bouw;
- Walstroom voor de scheepvaart en pleziervaart;
- Verlaging van snelheid op provinciale wegen indien dat een substantieel effect heeft op de stikstofuitstoot;
- Werkgeversaankpak: verkenning en stimulering bij de Friese gemeenten en provincie naar maatregelen om het dienst- en woon-/werkverkeer terug te dringen;
- Landelijk akkoord op reduceren woon-/werkverkeer en zakelijk reizen;
- Betalen naar gebruik vanaf 2030 ter vervanging van bestaande motorrijtuigenbelasting.



TOUR DE FORCE

Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force.



Bij de start van Tour de Force is de ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Het fietsgebruik moet verhoogd worden want de fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Noardeast-Fryslân via het mobiliteitsprogramma aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets.

GROTE WERKGEVERS OP ZOEK NAAR SCHONERE KILOMETERS

Meer dan de helft van alle wegkilometers die gemaakt worden zijn gerelateerd aan werkgebonden personenmobiliteit. Door dit relatief grote aandeel valt er binnen dit terrein veel te winnen wat betreft CO₂-reductie onder Nederlandse werkgevers. Bedrijven met meer dan 100 werknemers zijn vanaf 2023 verplicht om een jaarlijkse rapportage uit te brengen waarin het zakelijke reisgedrag van werknemers is gemonitord.

Om daadkrachtig in te zetten op CO₂-reductie, wordt aan de hand van het Nederlands gemiddelde een maximumnorm opgesteld. Wanneer deze norm wordt overschreden krijgen de werkgevers een rapport waarin voorgelegde suggesties kunnen helpen om de CO₂-uitstoot te verminderen. De werkgevers krijgen vier jaar om te voldoen aan de gestelde maximumnorm. Na vier jaar vindt er vanuit de overheid een algehele evaluatie plaats waarin de behaalde CO₂-reductie binnen de werkgebonden personenmobiliteit onder de loep wordt genomen. Op basis van de resultaten kan de maximumnorm worden verlaagd om in opvolgende jaren de CO₂-uitstoot nog verder te reduceren. Werkgevers in de gemeente Noardeast-Fryslân met meer dan 100 werknemers hebben bij een overschrijding van de maximumnorm maatregelen te treffen. Hierbij kunnen werkgevers denken aan:

- Fietsgebruik stimuleren;
- OV-gebruik stimuleren;
- Verduurzaming mobiliteit (elektrisch, waterstof);
- Thuiswerken stimuleren.



CHARTER FOR WALKING

Charter for Walking is een internationale verklaring waarin de belangen van voetgangers en wandelaars worden behartigd. De gemeente Noardeast-Fryslân ondertekende in 2018, samen met 12 andere gemeenten in Fryslân, de Charter for Walking.

Door het ondertekenen van de Charter for Walking maakt de gemeente de belofte om loopomstandigheden te verbeteren. Met de volgende zeven standpunten kan de overheid een bijdrage leveren aan het stimuleren van lopen en daarmee aan een beter milieu en een gezondere maatschappij:

1. Meer inclusieve mobiliteit. Burgers hebben recht op toegankelijke straten, pleinen, gebouwen en openbaarvervoerssystemen;
2. Goed sociaal en technisch ontwerp en zorgvuldig beheer van straten en andere openbare ruimte. Hierbij gaat het om de inrichting van wegen, zitgelegenheden, bewegwijzering, groen en water langs routes, beschutting tegen neerslag en bomen voor schaduwvorming;
3. Overall een dicht en samenhangend netwerk van looproutes;
4. Bijpassend grondgebruik en ruimtelijke ordening. Hiermee wordt o.a. bedoeld dat voorzieningen op loopafstand worden geplaatst en langzaam verkeer (lopen, fiets) voorrang krijgt op snel verkeer;
5. Minder hinder en gevaar door rijverkeer. Zorg voor voldoende veilige oversteken voor voetgangers, lagere maximumsnelheden, het scheiden van voetgangers en andere verkeersstromen en gerichte campagnes;
6. Minder (angst voor) criminaliteit, door duistere plekken te voorkomen en gebouwen te bouwen met uitzicht op straatniveau;
7. Meer ondersteuning voor voetgangers vanuit overheden door voetgangers de mogelijkheid te bieden om te lopen. Hiervoor dient de overheid een actieplan voor lopen op te stellen inclusief investeringen.

Om navolging te geven aan de verklaring is er in een inventarisatie gemaakt van de knelpunten op het gebied van lopen. Ook zijn er specifieke aanbevelingen gedaan hoe deze knelpunten opgelost kunnen worden.



3.4 Landelijk mobiliteitsbeleid

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een Mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Deze mobiliteitsvisie bevat een eerste uitwerking van het integrale mobiliteitsbeleid voor de toekomst. In de Mobiliteitsvisie zijn de volgende vier hoofdlijnen opgenomen:

1. Het nastreven van meer integrale doelen die het publieke belang van bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies borgen in heel Nederland;
2. Het zo benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten dat de bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig behaald worden: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd;
3. Het mobiliteitssysteem van de toekomst voldoet aan de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.

De drie hoofdlijnen hierboven worden gebiedsgericht uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners, waarbij ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem betrokken worden.



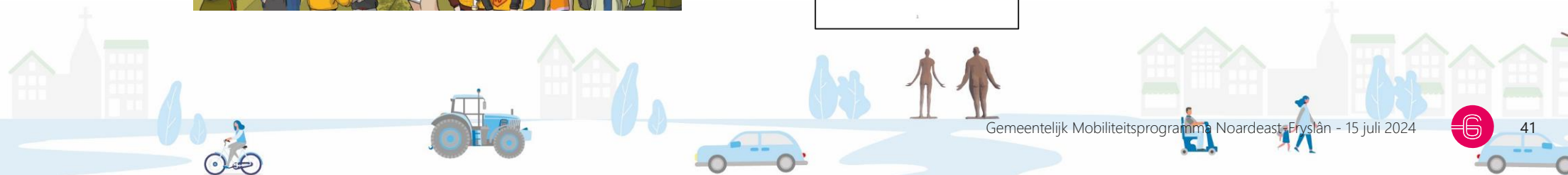
3.5 Provinciaal verkeersbeleid

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 (RMP) van de provincie Fryslân is de uitwerking van de in mei 2020 vastgestelde Provinciale Omgevingsvisie (POVI) op het terrein van (duurzame) mobiliteit. Grondslag voor dit programma is het Klimaatakkoord.

Op het gebied van mobiliteit is de ambitie gesteld dat iedereen zich veilig kan verplaatsen in, van en naar Fryslân. Belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land en/of water en/of door de lucht. Dit alles vindt plaats op een schone, duurzame, en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie. Deze ambitie is vertaald in 5 programmalijnen:

1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig;
2. We verplaatsen ons duurzaam;
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen;
4. We verplaatsen ons veilig;
5. We zetten in op slimme technieken en gedrag.

Voor elke programmalijn zijn doelen en maatregelen opgesteld in de periode tot 2040 om de ambitie te kunnen bereiken.



STIMULEREN VAN FIETSVERKEER

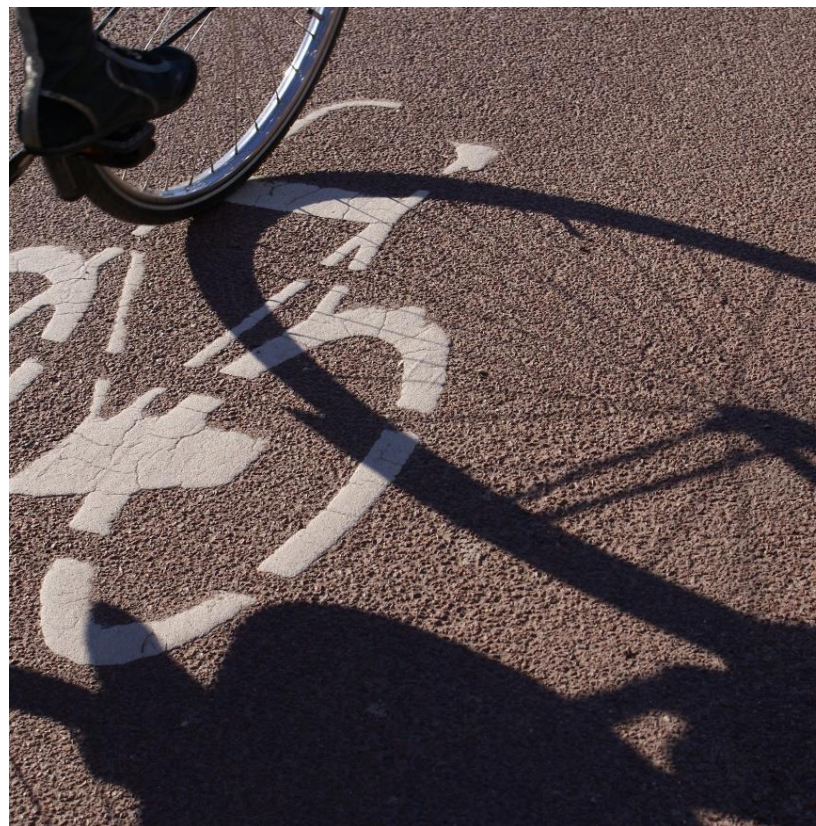
Op provinciaal niveau wordt duurzame mobiliteit ook als belangrijk thema gezien. Daarbij is het fietsverkeer samen met het OV een belangrijke pijler. Op 21 oktober 2020 is de 'startnotysje Fyts' vastgesteld. Insteek van het beleidsproces is dat het in de toekomst niet alleen gaat over infrastructuur, maar ook over de positieve neveneffecten die de fiets met zich meebrengt.

Voor het stimuleren van fietsverkeer is het van belang in te zetten op verbetering van fietsvoorzieningen en de fietsveiligheid. Ook is een samenwerking opgezet tussen de drie noordelijke provincies die werken aan de fietsambitie. Hierbij speelt het stimuleren van fietsen via werkgevers een grote rol.

Daarnaast heeft de provincie met Friese gemeenten een proces doorlopen voor het bepalen van snelfietsroutes. Hieruit zijn 5 snelfietsroutes voortgekomen, namelijk:

- Harlingen – Franeker – Leeuwarden;
- Leeuwarden – Burgum – Drachten;
- Drachten – Heerenveen;
- Heerenveen – Joure;
- Joure – Sneek.

Bovengenoemde routes lopen niet door de gemeente Noardeast-Fryslân. Op regionaal niveau wordt vanuit de ANNO-gemeenten en de provincie echter wel ingezet op een eigen F-wegennet. In de volgende paragraaf is dit nader toegelicht.



3.6 Regionaal mobiliteitsbeleid

Voor de regio Noordoost is een mobiliteitsvisie opgesteld voor 2020-2040 met de titel 'Ferbining'. Deze regionale mobiliteitsvisie zet in op bereikbaarheid van de voorzieningen in en rondom de regio als randvoorwaarde. Inwoners moesten zich gezond, vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen.

De volgende 3 bijbehorende ambities zijn geformuleerd voor 2020-2040:

- Iedereen kan kiezen hoe hij wil reizen en het is makkelijk overstappen. De fiets, bus, trein en/of auto brengt je vlot en veilig op je bestemming;
- We gaan voor duurzame en gezonde mobiliteitskeuzes en ruimtelijke kwaliteit;
- We benutten de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk (met de digitale mogelijkheden van nu en de toekomst).

De regio heeft 6 opgaven geformuleerd om dit te bereiken voor de periode 2020 t/m 2025:

1. Overstapgemak bij sneltreinstations Buitenpost, Feanwâlden en andere overstappunten (hub's);
2. Realisatie van een F-wegennet: herkenbare goede en veilige hoofd(snel)fietsroutes en parkeervoorzieningen voor de (elektrische) fiets;
3. Bewustwording van de reismogelijkheden: marketing en educatie;
4. Bereikbaarheidsopgave oostflankregio (Kollum-Buitenpost);
5. Leefbaarheidsopgave De Westereen, Kollumersweach en Twijzelerheide;
6. Leefbaarheidsopgave Ee-vallei (Hallum-Burdaard en omgeving).



De belangrijkste opgaven voor Noardeast-Fryslân lichten we hieronder toe.

OVERSTAPGEMAK BIJ SNELTREINSTATIONS EN ANDERE PUNTEN (HUB'S)

De regio wil een goed netwerk van hub's creëren waar overstapt kan worden van de ene vervoerswijze op de andere (bus, trein, auto, fiets of voet). Snelreinstations als Feanwâlden en Buitenpost hebben hierbij de eerste prioriteit. Een netwerk van hub's moet de kwaliteit van het mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren.

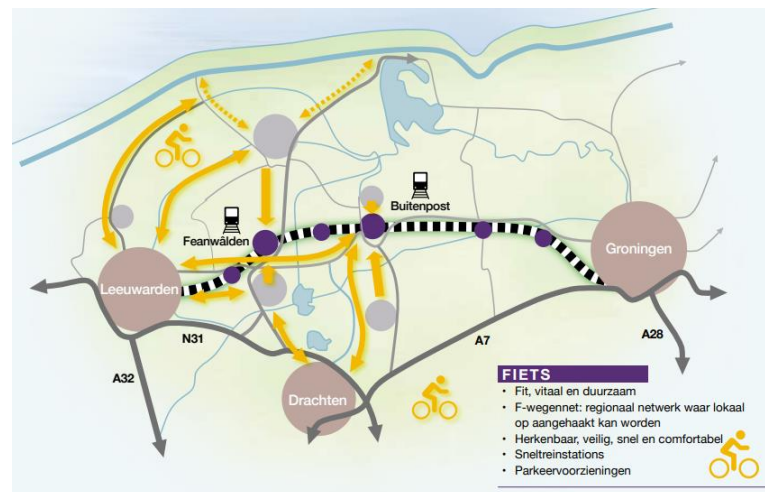
REALISATIE F-WEGENNET

De regio wil een kwalitatief hoogwaardig netwerk van Fietssnelwegen realiseren dat voldoet aan de kwaliteitseisen voor het faciliteren van de elektrische fiets. Deze Fietssnelwegen zijn herkenbaar, veilig, snel en bieden comfort aan. Een aantal routes in dit F-wegennet sluit aan op de belangrijke regionale snelreinstations en andere overstappunten. Zo wordt de fiets met het openbaar vervoer verknoopt.

Bij de realisatie van het F-wegennet gaat het om de volgende routes in Noordoost-Friesland, die op de hiernaast weergegeven kaart met gele pijlen zijn aangegeven:

- Holwert – Leeuwarden;
- Dokkum – Leeuwarden;
- Dokkum – Feanwâlden – Burgum;
- Leeuwarden – Buitenpost;
- Buitenpost – Kollum;
- Buitenpost – Surhuisterveen – Drachten.

Onderdeel van deze opgave is ook om de fiets veilig te kunnen parkeren en opladen op de bestemming of overstappunt.

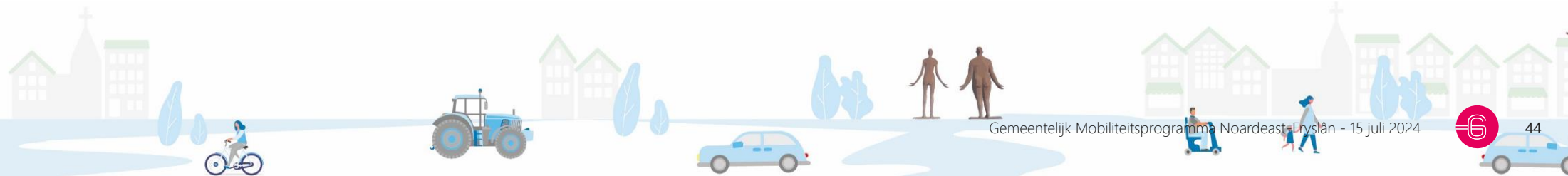


LEEFBAARHEIDSOPGAWE KOLLUMERSWEACH, DE WESTEREEN EN TWIJZELERHEIDE

De aanleg van de Sintrale As in 2016 - tussen Dokkum en Nijega (N356) - heeft gezorgd voor een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in onder meer Noardeast-Fryslân. Op enkele wegen in de dorpen Kollumersweach, De Westereen en Twijzelerheide is de verkeersdruk echter toegenomen door de komst van de Sintrale As. Deze routes worden in kaart gebracht, waarna oplossingen kunnen worden voorgedragen.

LEEFBAARHEIDSOPGAWE EE-VALLEI

De Dokkumer Ee is onderdeel van de staande mast route tussen Leeuwarden en Dokkum. De Dokkumer Ee zorgt voor een natuurlijke barrière voor het verkeer. Bij de Dokkumer Ee zijn een paar bruggen aangelegd waar het verkeer de Ee kan kruisen. Op deze toeleidende wegen wordt verkeer gebundeld en het is de vraag of deze wegen geschikt zijn voor dergelijke verkeersintensiteiten. Er is een studie nodig om de leefbaarheid in de Ee-vallei verder te onderzoeken.



BEREIKBAARHEIDSGEGAVES OOSTFLANKREGIO

De kwaliteit van de ontsluiting van de oostflank van de regio naar Groningen en Leeuwarden is niet optimaal. Vlotte en veilige routes zijn voor de regiocentra Kollum en Buitenpost en de oostkant van de regio van groot belang voor de aantrekkelijkheid van het gebied. Een kwaliteitsverbetering van de ontsluitingsstructuur en de inzet van smart mobility moet bijdragen aan een algehele verbetering van de bereikbaarheid.

3.7 Coalitieakkoord

De partijen uit de raad van de gemeente Noardeast-Fryslân hebben voor 2022-2026 een coalitieakkoord opgesteld waarin de ambities voor diverse thema's aan bod komen. Hiervoor zijn volgende aspecten opgenomen:

- **Verkeersveiligheid** is voor ons belangrijk. Daarom willen we ook investeren in de aanpak van onveilige situaties, veilige en goed onderhouden wegen en fietspaden, zoals de rondweg Wânswert. We hebben aandacht voor de ontsluiting van de regio Kollum richting A7;
- Een **autoluwe binnenstad** biedt, naast een meer verkeersveilige situatie ook kansen voor een aantrekkelijker Dokkum en voor de horeca;
- **Langzamer rijden** resulteert niet per definitie in hogere verkeersveiligheid. Mede daarom blijft de snelheid in het buitengebied zoals die nu is.



Landelijk



Landelijk Klimaatakkoord
Landelijke Omgevingsvisie

Mobiliteitsvisie 2050

Strategisch Plan
verkeersveiligheid

Provinciaal



Provinciale
Omgevingsvisie

Regionaal
Mobiliteitsprogramma

Regionaal (ANNO)



Regionale
Mobiliteitsvisie
"Ferbinging"

Gemeentelijk



Gemeentelijke
Omgevingsvisie

Gemeentelijk
Mobiliteitsprogramma

Overige gemeentelijke
beleidsnota's



3.8 Recreatie en Toerisme

Voor de regio is een gezamenlijke visie opgesteld voor recreatie en toerisme voor de periode 2020 -2030. Noardeast-Fryslân zet in op een groeipercentage van 50% meer binnen- en buitenlandse bezoekers tussen nu en 2030. Voor toeristen en recreanten zijn aantrekkelijke routestructuren (te fiets, te voet of via het water) van groot belang. Ook voor de eigen inwoners van de regio zijn aantrekkelijke paden en routes van belang; om zo ook zelf optimaal te kunnen genieten van de omgeving. De groei van recreatie en toerisme moet onder meer bijdragen aan een gezonde en prettige leef- en werkomgeving voor eigen inwoners. Bij de planvorming op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen moet daarom rekening worden gehouden met aansluiting op - en ontsluiting van – routes voor wandelen en fietsen en andere vormen van recreatie. Op het gebied van mobiliteit is er een aantal acties voorgesteld ten behoeve van het aantrekken van meer bezoekers:

- We gaan de route infrastructuur (o.a. fietsen en wandelen) verbeteren door knelpunten vast te stellen en op te lossen. Hierbij worden ook de mogelijkheden in beeld gebracht voor gevarieerd gebruik van routes;
- Autobereikbaarheid verbeteren voor onder andere de binnenstad van Dokkum en Moddergat;
- Per streekmerk worden twee beleevingsroutes ontwikkeld (één voor fietsers en één voor wandelaars); hierbij wordt ook onderzocht in hoeverre het benutten van openbaar vervoer een rol kan spelen. Bij beide acties is de toegankelijkheid van routes en toeristische locaties voor bezoekers met beperkte mobiliteit een belangrijk aandachtspunt

Masterplan Opvaarten – Noordoost Fryslân

Voor regio Noordoost Fryslân is het Masterplan Opvaarten opgesteld. Het doel hiervan is het vergroten van de bevaarbaarheid van de op- en trekvaarten en de toegankelijkheid van de oevers, waardoor het toeristisch-recreatief gebruik en beleving van de vaarten en de omliggende omgeving versterkt wordt. Het belang van de opvaarten gaat verder dan extra toeristen trekken die de vaarten en het achterland gaan verkennen. Het gaat om verbetering van woon- en leefkwaliteit van de eigen inwoners.

In de regio Noordoost-Fryslân liggen veel waterwegen; zowel bevaarbare en officieel geclassificeerde als ook waterwegen die in meerdere of mindere mate nog potentievol in het landschap liggen. In het masterplan zijn verschillende deelgebieden met hun ambities en kansen met bijbehorende maatregelen voor de opvaarten beschreven.



3.9 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we zes landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. De eerste vijf trends zijn belangrijk om mee te nemen in dit mobiliteitsprogramma.

ELEKTRISCH:

Elektrische auto's, scooters en fietsen zijn in toenemende mate beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. De gemeente kan het verschonen van het wagenpark ondersteunen door elektrische auto's en fietsen te faciliteren. Inwoners, bedrijven en instellingen kunnen in de gemeente Noardeast-Fryslân openbare laadpalen voor de auto aanvragen. Verder is het voor de gemeente interessant om in dorpen elektrische deelauto's en deelfietsen beschikbaar te stellen, ter vervanging van de auto's op fossiele brandstof. Maatregelen ter bevordering van het verschonen van het wagenpark zijn belangrijk om mee te nemen in dit mobiliteitsprogramma.

GEDEELD:

De tweede auto wordt steeds vaker een (elektrische) deelauto die met de burens in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn door de komst van deelauto's. Ook deelscooters zijn populair in steden, maar deze worden vaak als vervanging van de fiets gebruikt. Verder maken vooral treinreizigers gebruik van deelfietsen. Binnen de gemeente Noardeast-Fryslân zijn op grote schaal nog geen publieke deelauto's en deelscooters aanwezig. Wel staan er op de stations van Feanwâlden en De Westereen deelfietsen van Deelfiets Nederland. Ook stellen particulieren hun auto beschikbaar als deelauto (zoals via SnappCar). Op het gebied van deelmobiliteit is winst te behalen voor de gemeente.

NIEUW:

Op een hoog tempo worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? Waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden met grotere boogstralen en voldoende veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit een belangrijke ontwikkeling om mee te nemen in het mobiliteitsprogramma van Noardeast-Fryslân.

GROTER:

Door schaalvergroting en technische ontwikkelingen in de landbouwsector zijn tractoren en andere landbouwvoertuigen in de afgelopen jaren groter, zwaarder en sneller geworden. De verwachting is dat qua omvang nu wel het maximum is bereikt en dat er mogelijk in de toekomst ook elektrificering zal plaatsvinden. De weginrichting is (nog) niet altijd aangepast aan deze grote landbouwvoertuigen. Grote en snelle landbouwvoertuigen in combinatie met smalle wegen en ander verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties. In de gemeente Noardeast-Fryslân rijdt relatief veel landbouwverkeer. De gemeente is zich bewust van de effecten van het relatief grote landbouwverkeer op de verkeersveiligheid en heeft landbouwverkeer daarom als criterium meegenomen in de Risicoanalyse Verkeersveiligheid (als onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid).

VERBONDEN:

Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn bijvoorbeeld intelligente verkeerslichten. Dit zijn verkeerslichten met een extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die



manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. Dergelijke complexe verkeerssystemen zijn in Noardeast-Fryslân (nog) niet van toepassing. Verder zijn er vanuit het Rijk pilots gaande op het gebied van Mobility as a Service (MaaS). Voorbeelden hiervan zijn reisapps waarmee bijvoorbeeld de koppeling van vervoerswijzen makkelijker wordt en bijvoorbeeld ook met deze app de reis en een eventuele deelfiets of deelauto betaald kan worden.

AUTOMATISCH:

Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van het mobiliteitsprogramma (tot 2034) automatische voertuigen geen effect hebben.



3.10 Demografische trends en effecten mobiliteit

De bevolking in Noardeast-Fryslân neemt volgens de recente bevolkingsprognose van het CBS af in de komende decennia; van 45.000 inwoners in 2020 naar 42.000 inwoners in 2050. In de gemeente is er naar verwachting sprake van een lichte bevolkingskrimp. Hier dient de kanttekening bij te worden gemaakt dat er onzekerheid bestaat over de prognose richting toekomst, aangezien migratiestromen lastig te voorspellen zijn.

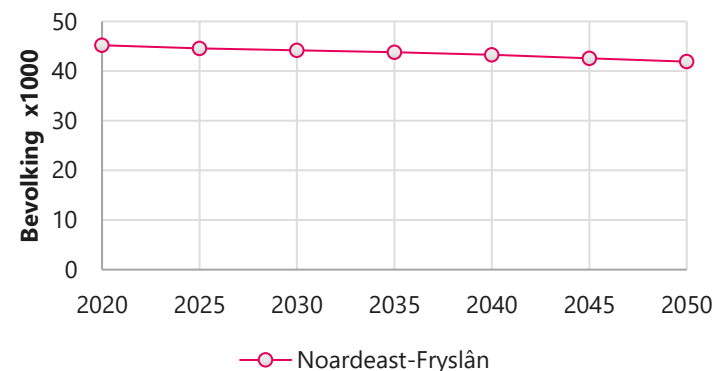
Kijken we naar de leeftijdsopbouw, dan neemt de vergrijzing (aantal 65+ers) tussen 2020 en 2050 toe. Zo stijgt het aantal 65-plussers naar verwachting van 9.500 inwoners in 2020 naar 12.000 inwoners in 2050. Het aantal jongeren en de beroepsbevolking zullen naar verwachting afnemen. Het aantal jongeren (0-20 jaar) daalt van 10.500 inwoners in 2020 naar 8.000 inwoners in 2050. Voor de leeftijdscategorie 20 tot 65 jaar is de verwachting dat het aantal inwoners tussen 2020 en 2050 van 25.000 naar 21.000 inwoners daalt.

Bovenstaande demografische trends kunnen resulteren in de volgende aandachtspunten voor mobiliteit:

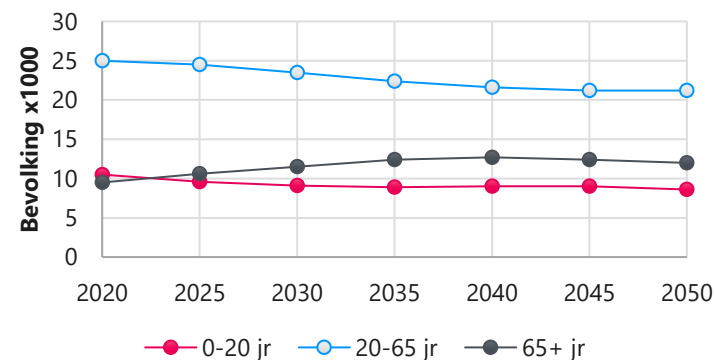
- Het OV wordt minder rendabel bij een afname van de bevolking, met vershraling van het OV als gevolg.
- Voorzieningen nemen af, waardoor reisafstanden naar o.a. scholen, winkels en medische voorzieningen toenemen. Andere vervoersmiddelen zullen sneller worden gekozen door de langer wordende afstanden, zoals de elektrische fiets in plaats van de stadsfiets, de auto of OV in plaats van de fiets of lopen.
- Een andere inrichting van wegen en bermen is nodig voor een steeds ouder wordende bevolking die mobiel blijft. Denk hierbij aan bredere fietspaden en fietsstroken, ruimere boogstralen, lagere

maximumsnelheden, vergevingsgezinde bermen (waar je niet direct valt als je in de berm belandt) en doortraproutes voor ouderen.

Bevolkingsprognose Noardeast-Fryslân



Prognose Noardeast-Fryslân naar leeftijd



3.11 Ruimtelijke ontwikkelingen in Noardeast-Fryslân

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren. Hierna zijn de meest omvangrijke ontwikkelingen samengevat:

Infrastructureel:

- Rondweg Wânswert;
- Toeristische fietsverbinding Waddenkust;
- Fietspad Súd Ie;
- Onderzoek naar verplaatsing veerhaven Holwert.

Woningbouwontwikkelingen

Binnen de gemeente is er een grote woningbouwopgave. Tot 2030 zullen er naar verwachting circa 1200 woningen gebouwd worden. Een actueel overzicht van de ontwikkellocaties wordt bijgehouden op de website van de gemeente Noardeast-Fryslân.

Ontwikkeling Bedrijventerreinen

- Kollumersweach: wonen en werken;
- Kollum: bedrijventerrein;
- Hallum: bedrijventerrein;
- Dokkum: Betterwird fase 2a,;
- Dokkum: Betterwird wonen en werken.

Ontwikkeling grootschalige schoollocatie Dokkum

Het gebied tussen de Rondweg-West, Parklaan en Woudweg moet in de toekomst plaats bieden aan twee extra basisscholen naast de huidige onderwijsvoorzieningen en sportfuncties die er nu ook al zitten. Dit zorgt voor veel uitwisseling van verkeer van met name kinderen.





4. Waar willen we naartoe?

4.1 Visie op hoofdlijnen

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Noardeast-Fryslân is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Dit is overigens een gezamenlijke verantwoordelijkheid van weggebruikers en beheerders van de infrastructuur.

Noardeast-Fryslân heeft een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. We zetten volop in op behoud daarvan, door in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit is ook een doorvertaling van de aspecten uit de Ontwerp Omgevingsvisie van Noardeast-Fryslân en de Regionale Mobiliteitsvisie 'Ferbining'.

Deze visie op hoofdlijnen is vertaald in strategische opgaven op het gebied van **verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid**. Daarbij speelt ook gezondheid van de inwoners een belangrijke rol.

Op de volgende pagina's is het beleid binnen deze vier thema's op hoofdlijnen uitgewerkt. In het uitvoeringsprogramma van hoofdstuk 5 zijn de concrete projecten opgenomen die bijdragen aan deze strategische opgaven.



4.2 Verkeersveiligheidsopgaven

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook Noardeast-Fryslân streeft in samenwerking met andere overheden naar nul verkeersslachtoffers. Om de verkeersveiligheid te vergroten, zetten we in op:

- Een eenduidige ordening en inrichting van het wegennet op basis van de principes van Duurzaam Veilig;
- Veilig fietsen binnen en buiten de bebouwde kom;
- Voortzetting van de inzet op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

NAAR EEN EENDUIDIGE ORDENING EN INRICHTING VAN HET WEGENNET

BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Buiten de bebouwde kom is op het grootste deel van de wegen nog een maximum snelheid van toepassing van 80 km/h. Dit in combinatie met fietsers op de rijbaan. We verlagen de maximum snelheid op deze wegen naar 60 km/h om het risico op letsel en dodelijke ongevallen terug te dringen. Daar hoort ook de bijbehorende weginrichting bij.

In het kader van "As it net kin sa't it moat, dan moat it mar sa't it kin" kiezen we voor 80 km/h waar het kan en 60 km/h waar het moet. Een snelheid van 80 km/h is alleen acceptabel als er sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen en een voldoende breed wegprofiel. Kruisingen van 80 km/h-wegen met belangrijke routes voor het langzaam verkeer, worden voorzien van veilig ingerichte oversteekvoorzieningen.

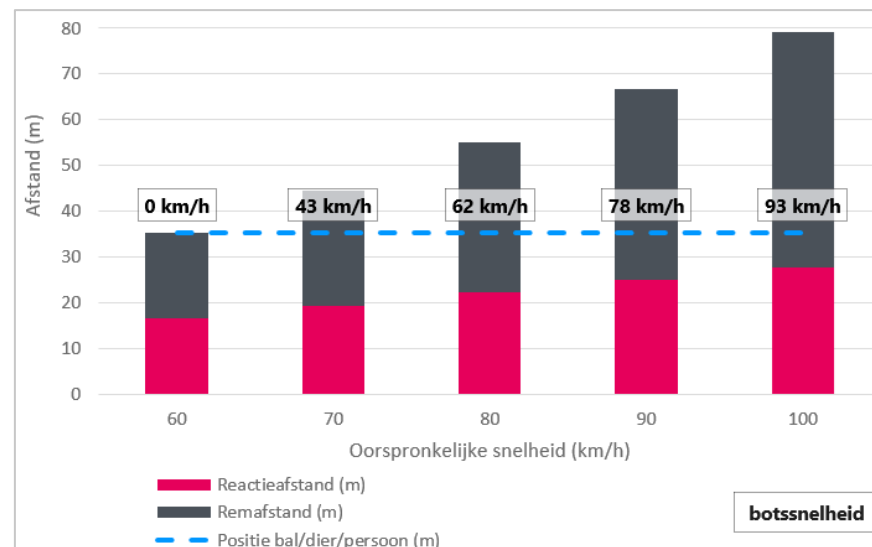
In beginsel worden bijna alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom gecategoriseerd als erftoegangsweg. Wanneer sprake is van

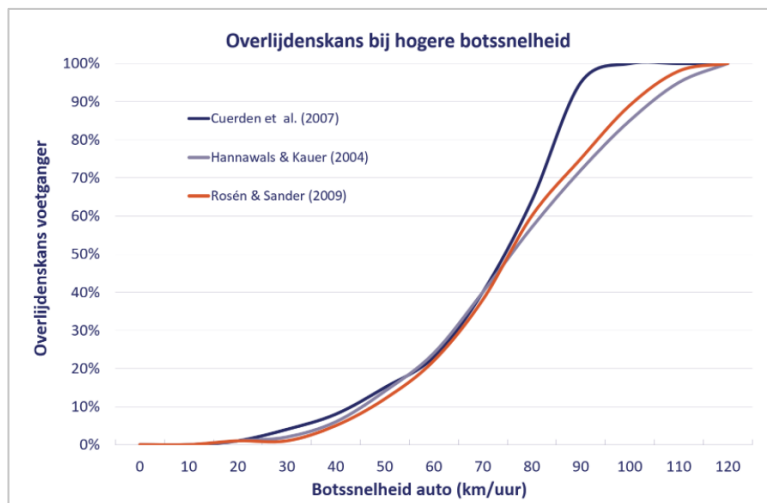
vrijliggende fietsvoorzieningen kan, op locaties waar hiervan sprake is, voorlopig nog de maximumsnelheid van 80 km/h worden gehandhaafd.

EEN LAGERE RIJSNELHEID MAAKT HET VERSCHIL

De kans op een verkeersongeval is klein. Maar als er iets onverwachts gebeurt is de kans op een goede afloop veel groter als je 60km/h rijdt dan als je 80km/h rijdt. Stel, iemand rijdt 60 km/h en kan daardoor net op tijd stoppen voor een overstekende voetganger. Als hij 80 km/h gereden zou hebben, had hij een 20 meter langere remweg en daardoor de voetganger met 62 km/h aangereden. De onderstaande afbeelding illustreert dit.

De botssnelheid is bovendien van grote invloed op de afloop van een ongeval. Bij een botssnelheid van 43 km/h is de kans op overlijden van een voetganger circa 5%. Bij een botssnelheid van 62 km/h is dit 20% en bij 78 km/h ruim 60%.





BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Binnen de bebouwde kom wordt volgens de principes van Duurzaam Veilig onderscheid gemaakt in 30 km/h en 50 km/h wegen. Voor diverse straten binnen de bebouwde kom geldt dat zij qua functie en inrichting niet goed binnen de principes van Duurzaam Veilig passen. Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren is 'het Nieuwe 30' ontstaan. Dit zijn nieuwe inrichtingsprincipes voor straten die niet goed aan de standaard principes van Duurzaam Veilig voldoen, omdat deze straten zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie kennen. Naast verlaging van de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer betreft dit ook een herinrichting van straten. Enkel de maximumsnelheid aanpassen door het plaatsen van borden is niet voldoende voor de geloofwaardigheid van de snelheid bij de weggebruiker.

We kiezen voor deze lagere maximum snelheid om de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) te beschermen. Daarnaast draagt een verlaging van de maximum snelheid voor autoverkeer ook bij aan het extra aantrekkelijk maken van verplaatsingen per fiets.

'Het Nieuwe 30' betekent overigens niet dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h worden gemaakt. Op een beperkt aantal locaties is binnen de bebouwde kom sprake van 50 km/h in combinatie met vrijliggende fietsvoorzieningen of alternatieve fietsroutes. Daar waar het veilig kan, handhaven we de maximumsnelheid van 50 km/h.

Voor industriewegen wordt op lange termijn gekeken naar een gewijzigde inrichting. Wanneer geen sprake is van een hoofdfietsroute blijft de maximumsnelheid voorsnog 50 km/h. In combinatie met onderhoud wordt gekeken of voor deze wegen op termijn een gewijzigde inrichting kan worden toegepast.

VOORTZETTING VAN DE INZET OP EDUCATIE, VOORLICHTING EN HANDHAVING

De meeste verkeersongevallen ontstaan helaas door een menselijke fout. Dit betreft circa 95% van de ongevallen. Om het aantal verkeerslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig verkeersgedrag (via educatie en voorlichting). De gemeente Noardeast-Fryslân werkt daarvoor samen met diverse partners. De maatregelen voor gedragsbeïnvloeding bestaan op hoofdlijnen uit permanente verkeerseductie en specifieke projecten voor kwetsbare doelgroepen en groepen waarvoor de grootste risico: jongeren en ouderen.

Nieuw accent in de gedragsbeïnvloeding is het belonen van positief gedrag. De aandachtsgebieden waar we ons op richten zijn: het stimuleren van lage rijsnelheid en het stimuleren van fietsgebruik, zeker bij het halen en brengen van schoolgaande kinderen.

Ook handhaving blijft een belangrijke pijler voor de verkeersveiligheid. Samen met de politie zetten we in op meer handhaving op de locaties waar dit nodig is.



4.3 Bereikbaarheidsopgaven

AUTO

Bestemmingen in de gemeente Noardeast-Fryslân zijn prima per auto bereikbaar. Datzelfde geldt voor autoverplaatsingen vanuit de gemeente naar voorzieningen buiten de gemeente. Door de komst van de Sintrale As is bereikbaarheid voor met name het bovenlokale verkeer sterk verbeterd en heeft de nieuwe verbinding gezorgd voor minder verkeer door een aantal bestaande kernen ten zuiden van Dokkum.

Een belangrijk aandachtspunt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid is de ontsluiting van Kollumersweach in combinatie met De Westereen en Twijzelerheide. Dit is belangrijke uitwerking die de komende jaren nog moet plaatsvinden samen met de buurgemeenten. Ook zijn er rond de EE-vallei nog uitdagingen als het gaat om de bereikbaarheid. Met de EE-vallei wordt het gebied bedoeld rond de Dokkumer Ee. De rondweg rond Wânswert is daarbij de eerste stap om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de omgeving te verbeteren. Een nadere analyse van de netwerken op bovenlokaal niveau is daarbij nog wel noodzakelijk.

Een ander belangrijk bereikbaarheidsvraagstuk voor onder andere het autoverkeer is de toenemende drukte op de Rondweg West van Dokkum. Aan de westzijde van Dokkum zijn voor de komende jaren ook nog de nodige ontwikkelingen gepland. Daarbij is het belangrijk om op korte termijn inzichtelijk te krijgen of de beoogde ontwikkelingen doorgang kunnen vinden met de bestaande wegenstructuur of dat een nieuwe rondweg buitenom voorwaardelijk is voor (een deel van) de ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij is het ook belangrijk dat de koppeling vanuit de westelijke woonwijken met het centrumgebied en de voorzieningen wordt versterkt en inwoners juist gestimuleerd worden om gebruik te maken van de fiets.

PARKEREN VOOR AUTO EN FIETS

De gemeente Noardeast-Fryslân hanteert alleen een sturend parkeerbeleid in en rond het centrum van Dokkum. In het centrumgebied (binnen de bolwerken) geldt betaald parkeren. Aan de randen van het centrum zijn gratis parkeervoorzieningen aanwezig. We blijven inzetten op parkeren buiten het centrum en realiseren indien nodig extra parkeercapaciteit. Dit blijven we monitoren.

Binnen de oudere woonwijken en dorpskernen waar het autobezit verder toeneemt zal het niet altijd mogelijk zijn direct voor huis of een andere bestemming te parkeren. Daar accepteren we ook dat automobilisten soms verder moeten lopen naar een parkeerplek.

Bij het toetsen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouw en functiewijzigingen van bijvoorbeeld een winkelfunctie naar een woonfunctie, wordt aangesloten bij de meest recente parkeernormen van het CROW. Het gaat hierbij om zowel om het autoparkeren als het fietsparkeren. Het CROW hanteert daarbij een bandbreedte met een minimum en maximum waarde. Daarbij wordt voor de gemeente Noardeast-Fryslân uitgegaan van de gemiddelde waarde. Daarbij wordt uitgegaan van een 'niet stedelijke' gemeente.

Door het verder stimuleren van het fietsgebruik en het duurder worden van de (elektrische) fietsen is het ook belangrijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met het fietsparkeren. Het gaat hierbij niet alleen om beschikbare ruimte maar ook om de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. Met name voor het centrum van Dokkum wordt de komende periode nader onderzoek gedaan naar een bewaakte fietsparkeervoorziening.

OPENBAAR VERVOER

De treinverbinding Leeuwarden-Groningen vormt de ruggengraat voor het OV in de regio. Vanuit Dokkum is echter ook de directe (snel)busverbinding met Leeuwarden en Drachten van belang. De haltes



aan met name de zuidkant van Dokkum worden op dit moment erg goed gebruikt en we onderzoeken of het ook mogelijk is om bijvoorbeeld aan de zuidoostkant van Dokkum aan de doorgaande route richting de Sintrale As nog een extra halte te realiseren. Daarnaast is het belangrijk dat er ook goede stallingsvoorzieningen zijn bij de belangrijke OV-knooppunten en veelgebruikte haltes.

We gaan in overleg met de provincie (concessieverlener) over toekomstig bestendig OV met het behoud van de huidige kwaliteit. Belangrijk daarbij is ook dat we inwoners meer bekend laten worden met het OV als duurzaam alternatief voor de auto. De snelreinstations van Feanwâlden en Buitenpost vervullen hierin een belangrijke functie richting Leeuwarden en Groningen.

De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteitsbehoefte van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente waar iedereen meetelt en meedoet (de inclusievere samenleving).

FIETS

De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen, winkels en maatschappelijke voorzieningen in de kernen. Een goed fietsnetwerk draagt bovendien bij aan de recreatieve en toeristische economie en daarmee de leefbaarheid. Daarbij is het van belang om ook het 'fietsgenot' mee te nemen om inwoners te stimuleren gebruik te maken van de fiets. Denk hierbij aan de aantrekkelijkheid van fietsroutes en bijvoorbeeld voorzieningen die zorgen voor extra beschutting zodat fietsers minder last hebben van de wind. Het stimuleren van het fietsgebruik zorgt daarbij tevens voor het stimuleren van een 'gezonde' vorm van vervoer. Vergrijzing is daarbij ook een aandachtspunt. We zorgen met kleine maatregelen dat de fietsinfrastructuur vergevingsgezinder is zodat we het aantal eenzijdige ongevallen onder

ouderen kunnen beperken. Dit doen we door het beperken van het aantal obstakels zoals hoge opstaande stoepranden waar fietsers met de trappers tegenaan kunnen komen.

F-wegennet

We zetten in op de uitwerking van het zogenaamde 'F-wegennet' vanuit de ANNO-regio zodat ook langere verplaatsingen met de (elektrische) fiets een boost krijgen. Ook is daarbij een goede overstapmogelijkheid van het fietsnetwerk op het openbaar vervoer van belang. Daar horen ook goede voorzieningen bij om de fiets te stallen. Waar nodig completeren we het netwerk met ontbrekende schakels.

Voorrang voor fietsers op rotondes

Binnen Noardeast-Fryslân ligt een aantal rotondes binnen de bebouwde kom waarbij fietsers op dit moment geen voorrang hebben. In Dokkum zijn de meeste rotondes gelegen.

In regionaal verband onderzoeken we de mogelijkheden om fietsers binnen de bebouwde kom voorrang te geven op de rondes. Op deze wijze geven we het fietsverkeer extra prioriteit. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat wijzigingen in de voorrangssituatie ook in de omliggende gemeenten worden doorgevoerd zodat voor weggebruikers een uniforme situatie ontstaat.

Mobiliteit voor iedereen

Uit cijfers van het RIVM blijkt dat 10% van de inwoners een mobiliteitsbeperking kent. Deze groep bestaat uit onder andere ouderen, dementerenden, mensen met een lichamelijke of verstandelijke beperking.

We streven er naar om de gemeente zo 'inclusief' mogelijk te maken, zodat deze grote groep zo min mogelijk uitsluiting ondervindt. Deze groep maakt vaak gebruik van specifieke vervoersmiddelen zoals de driewielers, de rolstoel en de scootmobiel. Het is van belang dat iedereen met elk vervoersmiddel kan deelnemen aan het verkeer.



Dit stelt eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het openbaar vervoer.

Daarnaast gaat het niet alleen om de fysieke omgeving, maar ook om de sociale omgeving van mensen met mobiliteitsbeperkingen. De gemeente inclusief maken is een integrale opgave.

4.4 Leefbaarheidsopgaven

Leefbaarheid is een breed begrip en dat gaat verder dan alleen de kwaliteit van de leefomgeving. Een goede leefbaarheid binnen de gemeente kan ook worden gezien als 'brede welvaart'. Dit is een combinatie van de verschillende aspecten die zorgen voor deze goede leefbaarheid. Deze aspecten zijn samengevat in onderstaande figuur. En hebben ook een duidelijke relatie met de andere thema's die in dit mobiliteitsprogramma aan bod komen.



Een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid is ook de sociale inclusiviteit. Hier is bij het onderdeel 'bereikbaarheid' ook al nader op ingegaan. In relatie tot mobiliteit gaat het er daarbij met name om dat zoveel mogelijk inwoners zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Het gaat hierbij niet alleen om een de toegankelijkheid van de omgeving of de beschikbaarheid van bijvoorbeeld een auto of het openbaar vervoer. Ook het beschikken over voldoende financiële middelen om een verplaatsing te kunnen maken is van essentieel belang voor een leefbare en inclusieve samenleving zonder vervoersarmoede.

We zetten in op leefbare dorpen met verblijfskwaliteit. Daarbij hoort primair een ander tempo van verplaatsen (lopen en fietsen), waarbij de kwaliteiten daadwerkelijk worden ervaren. De lagere rijsnelheid op een aantal routes die vanuit verkeersveiligheid van belang is, draagt ook bij aan de verbetering van de verblijfskwaliteit. Door de juiste materialisering en straatmeubilair toe te passen, ondersteunen we het gewenste straatbeeld. De kwaliteit van de openbare ruimte is daarbij van groot belang.

Centrumgebied van Dokkum

Voor het centrumgebied van Dokkum ligt een belangrijke opgave om de verblijfskwaliteit en de economische vitaliteit te verbeteren. Het centrum van Dokkum heeft daarbij een belangrijke functie voor zowel de inwoners van de gehele gemeente Noardeast-Fryslân als het toerisme. In een apart planproces wordt samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden een toekomstvisie ontwikkeld voor het centrum van Dokkum.

Integrale uitwerking van maatregelen

De maatregelen die in het gemeentelijk mobiliteitsprogramma naar voren komen voort uit de opgaven voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Belangrijk is wel dat in het vervolgtraject de maatregelen integraal worden uitgewerkt. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat bij verkeerskundige ontwerpvoorstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren, ook



wordt gekeken naar de aspecten zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit en de toegankelijkheid.

Geluid en trillingen

We zorgen dat de knelpunten voor geluid en trillingen niet groter worden en waar mogelijk worden verminderd in combinatie met beoogde reconstructies of gepland onderhoud. Daarnaast dient de gemeente de geluidssituatie langs drukke wegen in het kader van de Omgevingswet in de toekomst te monitoren zodat de geluidssituatie naar de toekomst toe voor inwoners niet waarneembaar verslechtert. Een waarneembare verslechtering is een geluidstoename van 2 dB of meer. Geluidswijzigingen van 1 dB of minder zijn voor het menselijk oor niet of nauwelijks waarneembaar.



4.5 Duurzaamheidsopgaven

Noardeast-Fryslân gaat samen met de omliggende gemeenten aan de slag om duurzame mobiliteit (waaronder fiets en openbaar vervoer) te stimuleren. Ook het faciliteren van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's hoort daarbij.

Vanuit toerisme en recreatie zijn er ook nog opgaven om bijvoorbeeld de recreatieve fietsnetwerken en wandelnetwerken verder te inventariseren en op termijn te optimaliseren. Deze maatregelen zorgen ook voor een verdere stimulering van onder andere het fietsgebruik en zorgt naast een bijdrage aan de duurzaamheid ook voor het verbeteren van de gezondheid.

GROOTSCHALIGE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN VOLGENS HET STOMP-PRINCIPE

In het verleden stond bij de inrichting van nieuwe ontwikkellocaties met name de auto centraal. Voor de grootschalige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van voorzieningen, ontwikkelen we deze op basis van het zogenaamde STOMP-principe. Daarbij wordt als eerste gekeken naar de gezonde duurzame vervoerswijzen en pas als laatste naar de (privé)auto. De volgorde van dit principe is:

Stappen: hoe zorgen we voor een gebied met voorzieningen op loopafstand? En hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes en verblijfsruimtes voor verschillende doelgroepen? Daarbij hoort ook de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Trappen: hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn met de fiets? Hoe zorgen we voor directe en comfortabele fietsroutes die ook toegankelijk zijn voor bijvoorbeeld driewiel fietsen of scootmobielen?

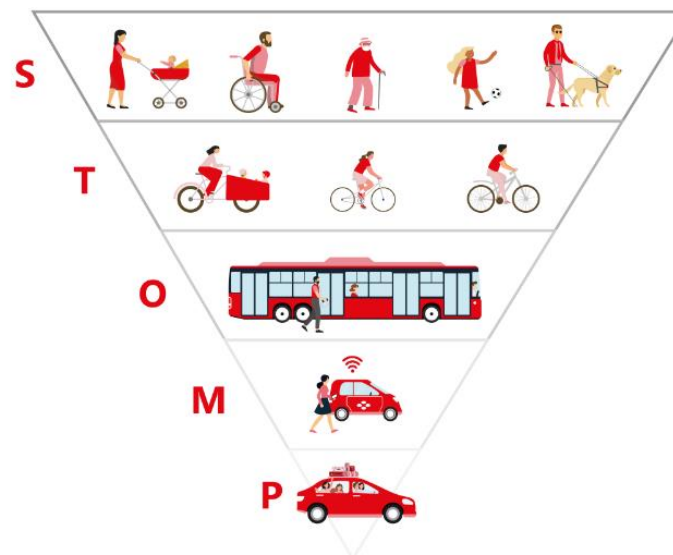
Openbaar vervoer: hoe sluiten we het nieuwe gebied aan op het OV-netwerk? Kunnen we OV-voorzieningen en gebiedsfuncties combineren?

Mobility as a Service: welke mobiliteitsdiensten bieden we aan?

Komen er hubs, en waar? Welke vormen van MaaS bieden we aan?

Privéauto: moet het gebied bereikbaar zijn voor privéauto's? En op welke manier? Wat betekent dat voor parkeervoorzieningen?

Met name voor landelijke gebieden met voorzieningen op afstand zijn niet alle opties inpasbaar. Toch is het wel belangrijk om goed te kijken naar de gezonde en duurzame vormen van vervoer bij de ontwikkeling van de plannen. Zo begint iedere verplaatsing te voet, al is het maar van bijvoorbeeld het huis naar de parkeerplaats of van de bushalte naar de bestemming.



FACILITEREN LAADBEHOEFTE

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur trekt de gemeente op met de provincie. TotalEnergies zorgt daarbij voor de plaatsing van de laadpalen in de openbare ruimte na goedkeuring van een aanvraag.

De gemeente blijft daarbij verantwoordelijk voor waar de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de gemeente beleid gaat opstellen voor het plaatsen van laadinfrastructuur middels een laadvisie.

Specifiek voor de fiets zorgen we in de openbare ruimte niet voor oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dit laten we eerst bij de lokale ondernemers zoals dat nu ook al in de praktijk wordt gefaciliteerd. Door dit bijvoorbeeld bij horecagelegenheden aan te bieden kan hier een mooie combinatie gevonden worden. Opladen van fietsen kan tot op heden alleen met 'eigen' laders die bij de fiets horen en daarvoor is toezicht of een afgesloten ruimte gewenst.

Mochten er in de toekomst geclusterde en bewaakte fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden dan overwegen we op deze locaties het opladen van elektrische fietsen.

FACILITEITEN NIEUWE VERVOERSCONCEPTEN

De gemeente stimuleert initiatieven van marktpartijen die deelvoertuigen zoals deelauto's of deelscooters aanbieden. In dit kader zijn er al deelfietsen geplaatst op de stations van Feanwâlden, De Westereen en Buitenpost. De gemeente houdt (indien nodig) met regelgeving wel de controle, om wildgroei te voorkomen.

STIMULEREN VAN HET FIETSGEBRUIK EN OPENBAAR VERVOER.

De fiets is een duurzaam en gezond vervoermiddel. Door de opkomst van de e-bike en de speed pedelec verandert het gebruik van het fietsnetwerk. Mensen gebruiken deze vormen van de elektrische fiets steeds vaker en voor steeds langere afstanden, waardoor het gebruik van het fietsnetwerk toeneemt. Door de toename van de

snelheidsverschillen op het fietspad is voldoende verhardingsbreedte nodig om elkaar te passeren. De breedte is daarbij mede afhankelijk van de hoeveelheid fietsers. Een goed fietsnetwerk is belangrijk om veilig te kunnen fietsen.

Buiten de bebouwde kom is er ook een aantal recreatieve fietspaden waar nog onvoldoende breedte is om elkaar veilig te kunnen passeren. In combinatie met onderhoud streven we voor die locaties naar het verbreden van de infrastructuur.

Daarnaast attenderen we inwoners en bezoekers op de reismogelijkheden van de fiets, het openbaar vervoer en de combinatie van verschillende vervoerswijzen. Dit doen we samen met de provincie en de overige gemeenten uit de ANNO-Regio. Voor inwoners kan het bijvoorbeeld erg aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de hub bij station Feanwâlden waarbij overdag vier keer per uur een trein richting zowel Groningen als Leeuwarden vertrekt.





5. Hoe willen we dat bereiken

5.1 Afwegingskader

De strategische opgaven zoals hiervoor benoemd zijn voor de komende 10 jaar vertaald naar concrete maatregelen. Verkeer binnen Noardeast-Fryslân leeft en belangengroepen en inwoners zijn erg betrokken. Dit resulteert in een groot aantal wensen en knelpunten die uit het participatietraject naar voren zijn gekomen. We kunnen alles niet in één keer oplossen. Daarbij is ook niet alles op te lossen met infrastructurele maatregelen voor specifieke locaties. Veel aangegeven knelpunten hebben ook betrekking op het gedrag van weggebruikers. Daarom is een prioritering gemaakt waarbij de belangrijkste knelpunten en wensen als eerste worden opgepakt in de komende periode.

WAAR ZETTEN WE OP IN?

Om te komen tot de benodigde maatregelen is daarom een stroomschema toegepast. Dit schema is weergegeven in figuur 5.1. In dit schema komen knelpunten en wensen vanuit vier verschillende stromen samen. Dit betreft de voorgestelde wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig, de risicoanalyse & ongevalsdata, de knelpunten & wensen vanuit de inwoners & belangengroepen en de beleidswensen uit het gemeentelijke en regionale mobiliteitsprogramma en zoals beschreven in hoofdstuk 4.

Uit het participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet krijgen binnen het mobiliteitsprogramma. Daarom is er bij de knelpunten en wensen vanuit de inwoners eerst gekeken of er sprake is van een knelpunt op het gebied van

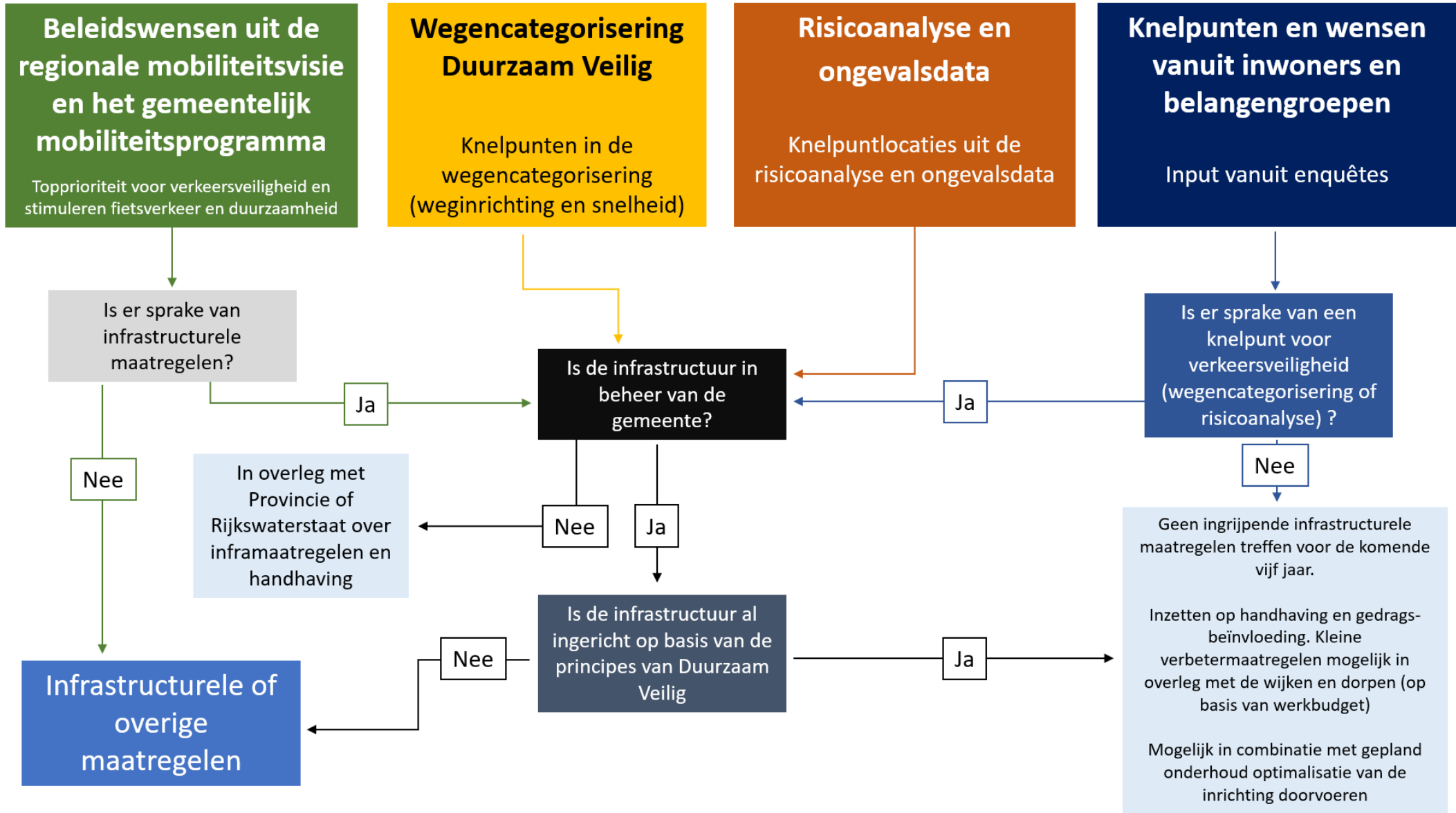
verkeersveiligheid. Is dat het geval, dan wordt het knelpunt of de wens verder meegenomen voor de concrete infrastructurele maatregelen voor de komende tien jaar.

OVERLEG MET ANDERE WEGBEHEERDERS

In een aantal gevallen hebben knelpunten en wensen betrekking op wegen van de provincie. Voor die knelpunten gaan we in overleg met de provincie. In bijlage C is een overzicht opgenomen van de meest aangedragen wensen en knelpunten. Daarbij is aangegeven op welke wijze er in dit document met deze knelpunten en wensen is omgegaan.

Daar waar geen concrete maatregelen zijn opgenomen wordt ingezet op handhaving en kan in overleg met dorpsbelangen of wijkverenigingen gekeken worden of de situatie met kleine maatregelen verbeterd kan worden. Hier wordt in paragraaf 5.11 nader op ingegaan. Daarnaast wordt in het kader van gepland groot onderhoud nader gekeken naar knelpunten en wensen voor de betreffende locaties. In dat geval kunnen wensen mogelijk met beperkte meerkosten worden meegenomen.





5.2 Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid

Uit het beleidskader en participatietraject is naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een hoge prioriteit verdient binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de risicoanalyse in het kader van het strategisch plan verkeersveiligheid is het nodig om infrastructurele maatregelen te treffen.

EEN UNIFORME EN HERKENBARE WEGENCATEGORISERING

Zoals in dit mobiliteitsprogramma is verwoord, streven we naar een uniforme weginrichting conform de principes van Duurzaam Veilig. Dit principe geeft de wenselijke wegcategorisering van de gemeentelijke wegen binnen Noardeast-Fryslân aan.

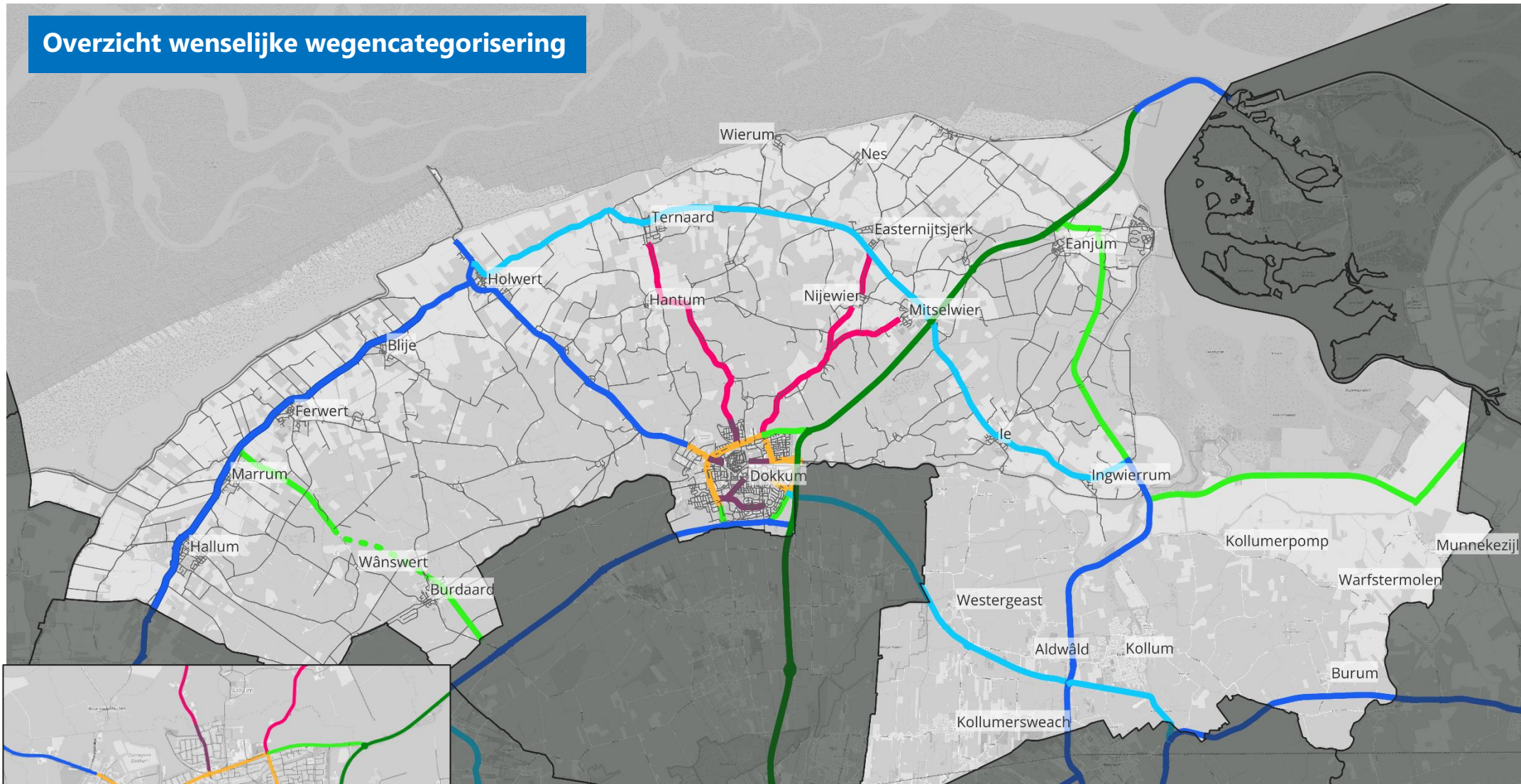
Voor de wegen buiten de bebouwde kom betekent het dat we voor een groot deel van de wegen de maximum snelheid verlagen naar 60 km/h. Binnen de bebouwde kom verlagen we de maximum snelheid op een aantal locaties naar 30 km/h.

Bij het bepalen van de maatregelen is de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden:

- 1: Wegvakken 80 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen inclusief het aanpassen belangrijke oversteekvoorzieningen;
- 2: Wegvakken 50 km/h met fietsers op de rijbaan afwaarderen. Drukke routes voor autoverkeer en belangrijke hoofdfietsroutes krijgen daarbij prioriteit. Ook 50 km/h wegen in de buurt van schoollocaties waarderen we af. Wegen op industrieterreinen die geen belangrijke functie vervullen voor het fietsverkeer worden niet met voorrang aangepakt;
- 3: Optimalisatie in het kader van de wegcategorisering.



Overzicht wenselijke wegencategorisering



- | | | |
|--|---|--|
| <p>Provinciale wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stroomweg — Gebiedsontsluitingsweg — Erftoegangsweg | <p>Gemeentelijke wegen</p> <p>Binnen de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gebiedsontsluitingsweg 50 Km/h — Gebiedsontsluitingsweg 30 Km/h <p><i>Overige wegen: erftoegangswegen (30 km/h en wegen industrieterreinen)</i></p> | <p>Buiten de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gebiedsontsluitingsweg 80 Km/h met vrijliggende fietsvoorzieningen — Nader te onderzoeken inrichting 80/60 Km/h <p><i>Overige wegen erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/h</i></p> |
|--|---|--|

MAATREGELEN AFWAARDEREN WEGEN 80 KM/H NAAR 60 KM/H

De wegen in het buitengebied waar sprake is van 80 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan worden afgewaardeerd naar 60 km/h (maatregel V1). We starten met het plaatsen van borden. In combinatie met het onderhoud van wegen worden waar nodig snelheidsremmende maatregelen toegepast en worden gelijkwaardige kruispunten geaccentueerd middels een afwijkende verhardingskleur en/of het toepassen van een plateau.



De routes waar vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn, worden voorlopig op 80 km/h gehouden. Dit betreft de routes tussen Dokkum en Ternaard, Dokkum en Mitselwier en Dokkum en Nijewier. Deze routes worden nader onderzocht of op lange termijn ook een maximum snelheid kan worden gehandhaafd en welke wegaanpassingen hiervoor noodzakelijk zijn (maatregel V2).

Daarnaast zijn er nog enkele wegen waar een snelheid geldt van 80 km/h met vrijliggende fietsvoorzieningen. Dit gaat om de Triemsterloane ten noorden van Kollumersweach en de Willem Loréweg ten noorden van Kollum. De inrichting van de wegen zelf (met name de wegbreedtes zijn onvoldoende om op een veilige wijze een maximum

snelheid van 80 km/h te handhaven. Daarom wordt de maximum snelheid voor deze wegen ook teruggebracht naar 60 km/h.

Daarnaast worden langs twee routes vrijliggende fietspaden voorgesteld om ook op deze routes een maximum snelheid van 80 km/h te kunnen handhaven. Dit betreft de route tussen Marrum en de nieuwe rondweg Wânswert en de route Saatsenwei – Skânswei. Deze maatregelen zijn in paragraaf 5.3 opgenomen.

MAATREGELEN VAN 50 NAAR 30 MET FIETSERS OP DE RIJBAAN

TERNAARD

Op de Stasjonswei is nog sprake van een maximum snelheid van 50 km/h. Binnen de kom waarden we de route af naar 30 km/h om de verkeersveiligheid te verbeteren. Aanvullende inrichtingsmaatregelen zijn noodzakelijk om een lagere rijsnelheid af te dwingen (maatregel V3).



MARRUM

Binnen de bebouwde kom van Marrum is nog een klein deel van het wegennet waar een maximum snelheid van 50 km/h van toepassing is. Ook deze wegdelen worden afgewaardeerd. Daarbij is wel aandacht nodig voor de route van de de Nieuweweg tussen de provinciale weg

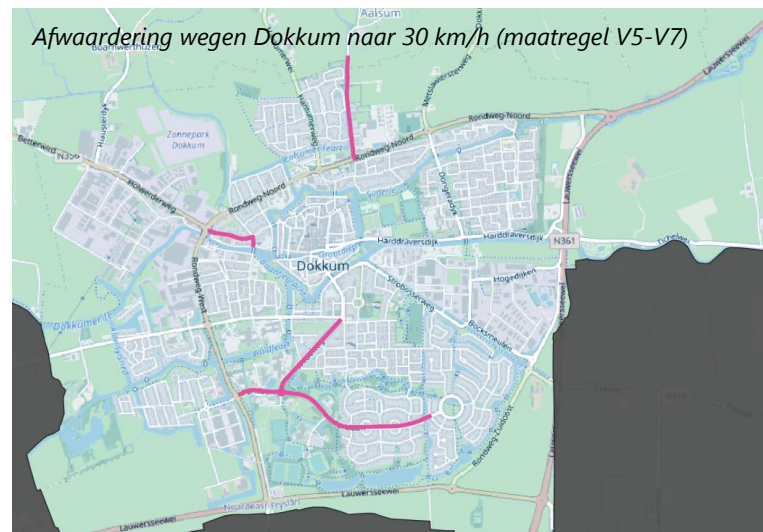


en de komgrens. Met de komst van de Rondweg Wânswert is op deze locatie extra verkeer te verwachten (maatregel V4).



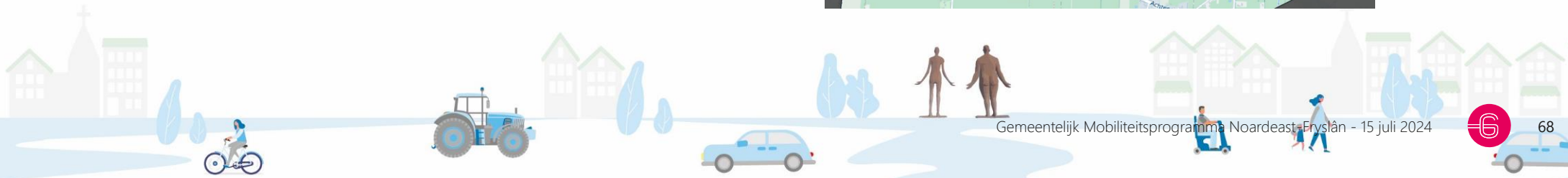
Binnen Dokkum is nog een tweetal locaties waar sprake is van 50 km/h op de rijbaan in combinatie met een belangrijke fietsroute. Dit betreft de Altenastreek en Aalsumerweg. Beide wegen worden afgewaardeerd naar 30 km/h (maatregel V5 en V6).

Het gebied tussen de Rondweg-West, Parklaan en Woudweg moet in de toekomst plaats bieden aan twee extra basisscholen naast de huidige onderwijsvoorzieningen en sportfuncties die er nu ook al zitten. Dit zorgt voor veel uitwisseling van verkeer van met name kinderen. Daarom worden ook de Parklaan en Woudweg afgewaardeerd naar een maximum snelheid van 30 km/h (maatregel V7).



KOLLUMERSWEACH

Binnen de bebouwde kom van Kollumersweach is nog sprake van een maximum snelheid van 50 km/h op de Foarwei en de Triemsterloane. Omdat er geen ruimte is voor gescheiden fietsvoorzieningen en veel oversteekbewegingen zijn is het afwaarderen van de route naar 30 km/h noodzakelijk. Met de huidige inrichting is hier grotendeels al op ingespeeld (maatregel V8).



KOLLUM NADER ONDERZOEKEN

Op de doorgaande route door Kollum is nog een maximum snelheid van 50 km/h van toepassing. Wel zijn er gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig. Er is echter veel uitwisseling van verkeer en ook zijn er veel oversteekbewegingen. Bij een nadere uitwerking wordt onderzocht hoe de toekomstige weginrichting van Kollum, al dan niet in combinatie met een lagere maximum snelheid, kan worden gerealiseerd.



NIEUWE RONDWEG WÂNSWERT

Inmiddels is voor Wânswert het ontwerp van de nieuwe rondweg verder uitgewerkt en wordt de ruimtelijke procedure doorlopen. Vervolgens kan de realisatie plaatsvinden en komt een lang gekoesterde wens vanuit de inwoners in vervulling. Aansluitend zijn op de Nieuweweg nog wel aanvullende maatregelen nodig met een vrijliggende fietsstructuur richting Marrum om 80 km/h op deze route te kunnen handhaven. Ook de weginrichting dient daarbij aangepast te worden (maatregel V10).



OPTIMALISATIE INRICHTING N.A.V. RISICOANALYSE

In de Risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (bijlage 1) is een aantal wegvakken opgenomen waar nog maatregelen gewenst zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn wegvakken waar sprake is van een verhoogd risico door bijvoorbeeld:

- Een combinatie van een hoofdfietsroute met overig verkeer;
- Er sprake is van een landbouwroutte op basis van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer van de provincie;
- Er sprake is van te hoge rijnsnelheden of een concentratie van ongevallen of een combinatie van meerdere aspecten.

De grootste risicolocaties (50 km/h in combinatie met fietsers op de rijbaan) zijn reeds beschouwd.

Daarnaast wordt er in ANNO-verband ook nog onderzoek verricht naar de effecten op netwerkniveau en wordt het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer samen met de provincie ook nog geactualiseerd. Zo is het voor het F-wegennet bijvoorbeeld wenselijk om zo min mogelijk conflicten te hebben met het landbouwverkeer. In combinatie met de afwaardering van 80km/h wegen buiten de bebouwde kom, worden deze maatregelen nader uitgewerkt.



GEWIJZIGDE WEGINRICHTING IN COMBINATIE MET ONDERHOUD

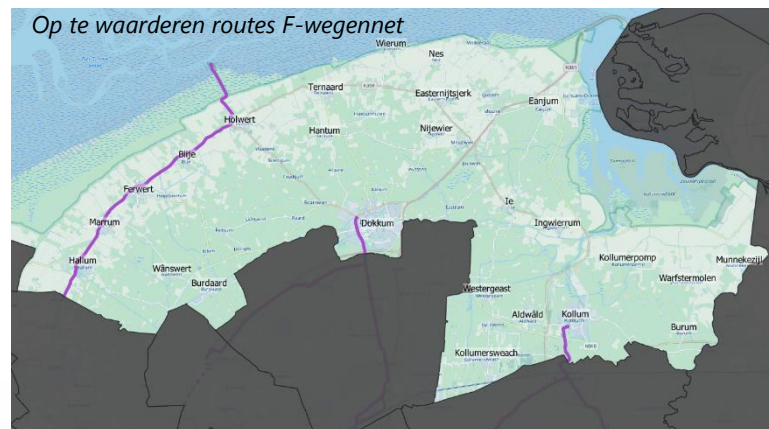
Voor de locaties waar groot onderhoud gepland is, wordt bekeken of de inrichting voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Als dat niet het geval is, worden in combinatie met het onderhoud aanvullende maatregelen getroffen om te komen tot een Duurzaam Veilige inrichting.

5.3 Maatregelen fietsverkeer

Een deel van de infrastructurele maatregelen die in de vorige paragraaf zijn benoemd dienen met name om de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals de fietsers, te beperken. Daarnaast wordt de komende periode verder ingezet op het stimuleren van het fietsverkeer door het realiseren van het zogenaamde F-wegennet.

Maatregelen F-wegennet

Door Sweco is reeds een verkennende uitwerking gemaakt welke aanpassingen nodig zijn om te komen tot kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen. Dit betreft de routes tussen Dokkum-Leeuwarden (maatregel F1), Holwert-Leeuwarden (maatregel F2) en Kollum-Buitenpost (maatregel F3).



Nieuwe vrijliggende fietsvoorzieningen

Op twee routes is het wenselijk om de maximum snelheid van 80 km/h te handhaven voor het autoverkeer. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren langs de Nieuweweg tussen Marrum en Wânswert (maatregel F4) en langs de Saatsenwei en Skânswei nabij Eanjum (maatregel F5). Bij nieuwe fietsvoorzieningen wordt daarbij ook naar routes via de bestaande infrastructuur gekeken.





Ontbrekende schakel Rondweg-Noord Dokkum

Aan de noordzijde van de Rondweg-Noord is ter hoogte van de busremise sprake van een ontbrekende schakel. De hoofdfietsroute loopt nu via de fietstunnel onder weg door waarbij fietsers ter hoogte van de rotonde bij de Hantumerweg weer over moeten steken. Het is wenselijk om deze ontbrekende schakel nader in te vullen en ook de huidige inrichting van de fietsinfrastructuur te optimaliseren. Daarbij is aandacht nodig voor de breedtes van de voorzieningen en de aanwezige obstakels zoals rechtopstaande trottoirbanden (maatregel F6).



Realiseren nieuwe fietsverbinding Súd Ie

De ruimtelijke procedure voor de nieuwe fietsverbinding is reeds doorlopen en binnenkort wordt gestart met de realisatie van de nieuwe fietsverbinding.



Kwaliteitsverbetering hoofdfietsroutes Dokkum

De kwaliteit op de hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom van Dokkum is niet overal op orde. Daarbij gaat het deels om achterstallig onderhoud van de verharding, deels om een te beperkte breedte en de aanwezigheid van risicovolle elementen; zoals rechtopstaande hoge stoepranden. Door de toenemende aantallen fietsers en ook de hogere snelheden van elektrische fietsen is een aangepaste inrichting gewenst. Daarbij gaat de voorkeur bij een nieuwe inrichting uit naar comfortabele verharding in de vorm van beton of asfaltverharding. De routes die daarbij aandacht verdienen zijn met name:

- Rondweg-West en Rondweg-Noord
- Parklaan
- Woudweg
- Harddraversdijk

Naast de verkeersveiligheid draagt dit ook bij aan een extra stimulans voor inwoners om gebruik te maken van de fiets. (maatregel F8)



ONDERZOEK TOERISTISCHE FIETS EN WANDELPADEN

Als onderdeel van de Nota Recreatie en Toerisme is een onderzoek naar fiets- en wandelpaden opgenomen. Uit dit onderzoek moet o.a. blijken waar nog behoefte aan is, welke fiets- en wandelpaden niet in de behoefte voorzien en hoe we ons netwerk kunnen optimaliseren (maatregel F9).

NADER ONDERZOEK FIETSERS OP ROTONDES IN DE VOORRANG

Om het fietsverkeer te bevorderen ten opzichte van het autoverkeer is het wenselijk om fietsers op termijn voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom. Belangrijk daarbij is echter wel dat rotondes fysiek worden aangepast zodat automobilisten goed zicht hebben op de fietsers. Daarnaast is het van belang om de voorrangssituatie uniform toe te passen op alle rotondes binnen de bebouwde kom binnen de gehele ANNO-regio. Buiten de bebouwde kom is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk om fietsverkeer voorrang te verlenen op rotondes.

Hoewel het aantal rotondes binnen Noardeast-Fryslân beperkt is, is het toch belangrijk om aan te sluiten bij de keuzes die ook in de buurgemeenten worden toegepast. De afweging is met name voor Dokkum van belang (ook in relatie met de meerstrooks-rotonde ten noorden van de brug in de Rondweg-West). De komende periode wordt in ANNO-verband nader onderzocht of het mogelijk is om fietsverkeer op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven. In de gemeenten Leeuwarden en Smallingerland worden deze principes al verder toegepast (maatregel F10).

5.4 Maatregelen openbaar vervoer

Concreet blijven we als gemeente inzetten op het behoud en toekomstbestendig maken van het openbaar vervoer. Dit doen we samen met de provincie Fryslân. Uitdaging daarbij is wel om inwoners te verleiden ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Vanuit de regionale mobiliteitsvisie vanuit de ANNO-gemeenten is bewustwording, marketing en communicatie van het reizen met onder andere het OV en de combinatie van vervoersmogelijkheden (maatregel D2, gekoppeld aan duurzaamheid) opgenomen.

Daarnaast wordt in ANNO-verband nog onderzocht hoe we vervoerswijzen beter met elkaar kunnen verknopen en de slimme locaties kunnen kiezen voor zogenaamde hub's om de overstap tussen de verschillende vervoerswijzen aantrekkelijk te maken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de overstap van de fiets op het openbaar vervoer waarbij de (bewaakte) stallingsmogelijkheden van de fiets een belangrijk aandachtspunt zijn (maatregel D3).



5.5 Maatregelen leefbaarheid

In het kader van de verkeersveiligheid wordt op een aantal locaties de maximum snelheden verlaagd. Dit heeft ook een gunstig effect op de geluidsbelastingen wanneer de rijsnelheden naar beneden gaan. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking is wel het toepassen van een gewijzigde wegdekverharding. Wanneer bijvoorbeeld klinkers worden toegepast in plaats van asfalt kan dit ook weer zorgen voor een toename van de geluidsbelasting waardoor het effect van de lagere rijsnelheid weer wegvalt. Daarnaast is het belangrijk om bij de herinrichtingen goed te kijken naar de risico's op hinder van trillingen door aangepaste wegdekverhardingen of het toepassen van drempels of plateaus.

Rondweg-West Dokkum

In de afgelopen jaren is Dokkum vooral aan de westkant gegroeid. Dit heeft geleid tot meer verkeer aan die kant van de stad. Rondom de nu al drukke Rondweg-West staan de komende jaren meer ontwikkelingen op stapel. De herontwikkeling van de Prins-locatie met (minimaal) 300 woningen, de concentratie van de onderwijsvoorzieningen en de verdere uitbreiding van Betterwird zal leiden tot nog meer verkeer op de Rondweg-West. De bereikbaarheid maar ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid komen daarmee onder druk te staan. Gezien deze ontwikkelingen komt de realisatie van de Westelijke Rondweg weer in beeld. In 2010 is reeds een voorkeurstracé vastgesteld. De rondweg is complementair aan De Sintrale As en versterkt en ondersteunt de ontwikkelingen aan de westkant van Dokkum. Gezien dit perspectief pakken we de draad weer op voor het project Westelijke Rondweg. De Westelijke Rondweg is geen doel op zich maar is een middel om ontwikkelingen mogelijk te maken danwel beter te stroomlijnen. Nu 14 jaar nadat het voorkeurstracé is vastgesteld zal de onderbouwing voor een Westelijke Rondweg opnieuw tegen het licht moeten worden gehouden (maatregel L1). Het fundament voor deze onderbouwing kan

worden gelegd in het Omgevingsprogramma Regiostad Dokkum en de ANNO opgave Ee-vallei.

Centrumgebied Dokkum

Voor het centrumgebied van Dokkum ligt een belangrijke opgave om de verblijfskwaliteit en de economische vitaliteit te verbeteren. Het centrum van Dokkum heeft daarbij een belangrijke functie voor zowel de inwoners van de gehele gemeente Noardeast-Fryslân als het toerisme. In een apart planproces wordt samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden een toekomstvisie ontwikkeld voor het centrum van Dokkum (maatregel L2).



Leefbaarheidsopgave Kollumersweach - De Westereen

Specifiek is voor de omgeving De Westereen, Kollumersweach en Twijzelerheide een uitwerkingsopgave voor de leefbaarheid geformuleerd. Dit is een apart proces dat vanuit de ANNO-regio wordt opgepakt. Uit deze nadere studie moet blijken welke maatregelen nodig zijn (maatregel L3).



Leefbaarheidsopgave Ee-vallei

Ook voor de Ee-vallei ligt er een regionale leefbaarheidsopgave die de komende periode ook verder wordt uitgewerkt. De eerste stap wordt daarbij al gezet door de realisatie van de rondweg rond Wânswert. Er speelt echter meer in het gebied en het is belangrijk om inzichtelijk te krijgen of ook de overige wegen in het gebied de verkeersstromen aan kunnen door onder andere het beperkte aantal oeververbindingen over de Dokkumer Ee. Deze leefbaarheidsopgave wordt samen met de omliggende gemeenten de komende periode verder uitgewerkt (maatregel L4).

Bereikbaarheidsopgave oostflank regio

De kwaliteit van de ontsluiting van de oostflank van de regio naar Groningen en Leeuwarden is niet optimaal. Vlotte en veilige routes zijn voor de regiocentra Kollum en Buitenpost en de oostkant van de regio van groot belang voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Een kwaliteitsverbetering van de ontsluitingsstructuur en de inzet van smart mobility moet bijdragen aan een algehele verbetering van de bereikbaarheid. Dit is een nadere uitwerking in het kader de regionale mobiliteitsvisie (maatregel L5). Om meer inzicht te krijgen in de bereikbaarheid en uitdagingen in de regio wordt de komende periode een netwerkanalyse uitgevoerd.

Monitoring geluidssituatie

Als verplichting vanuit de Omgevingswet monitoren we de komende periode de verkeersstromen en daaraan gekoppeld de geluidseffecten langs de drukke wegen in de gemeente. Dit betreft de zogenaamde BGE (BasisGeluidEmissie). De verwachting is dat uiterlijk 2026 de basissituatie vastgelegd dient te worden voor alle wegen binnen de gemeente van 2.500 motorvoertuigen per etmaal of meer. Dit geldt ook voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/h die voorheen geen formele geluidsszone hadden.

De gedachte achter deze verplichting is om te voorkomen dat de geluidssituatie voor inwoners waarneembaar toeneemt of te hoog

wordt door bijvoorbeeld autonome groei van het verkeer of extra verkeer van ruimtelijke ontwikkelingen (maatregel L6).

5.6 Maatregelen landbouwverkeer

Een belangrijk thema binnen Noardeast-Fryslân is de afwikkeling van landbouwverkeer. De gemeente bestaat voor een groot deel agrarisch grondgebied. In het landelijk gebied moet het landbouwverkeer overal kunnen komen om de landerijen en bedrijven te bereiken.

De komende periode gaan we in overleg met de provincie, de regio, belangenorganisaties en loonwerkers om de wenselijke routes onder de aandacht te brengen. Hierbij wordt ook het huidige Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer tegen het licht gehouden en samen met de provincie herzien (maatregel L1).

Aandachtspunt voor landbouwverkeer is daarnaast dat bij gepland onderhoud en herinrichtingen beter rekening wordt gehouden met landbouwverkeer voor de dimensionering van bijvoorbeeld verhardingsbreedtes en snelheidsremmende maatregelen. Dit is ook een belangrijk aandachtspunt wat naar voren gekomen is vanuit de belangenorganisaties.

5.7 Maatregelen bereikbaarheid Ameland

De veerhaven van Holwert ligt in de gemeente Noardeast-Fryslân vanaf de veerhaven vertrekt de boot naar Ameland. Momenteel zijn er grote problemen met de bevaarbaarheid van de vaargeul. Daarom is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verkennende studie uitgevoerd naar mogelijk oplossingsrichtingen om dit probleem op te lossen. Uit de verkennende studie komt naar voren dat het verplaatsen van de veerhaven aan de vaste wal van Holwert naar



Ferwert het meest probleemoplossend is. Het is echter ook een complexe en risicovolle variant in verband met de mogelijke negatieve effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Het Ministerie van I&W heeft de intentie om een MIRT-verkenning te starten waarbij de volgende twee oplossingsrichtingen nader worden beschouwd:

- optimalisatie bestaande situatie bij Holwert;
- aanleg nieuwe veerhaven bij Ferwert.

De komende periode wordt door het Ministerie van I&W samen met de regio de verdere scope van het onderzoek bepaald en zal vervolgens de MIRT-verkenning worden gestart. Hiervoor is nog wel een positief besluit vanuit de landelijke overheid noodzakelijk (maatregel B1).

5.8 Maatregelen duurzaamheid

Een aantal maatregelen in het kader van duurzaamheid zoals het stimuleren en faciliteren van fietsgebruik, dragen ook bij aan een betere leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Deze zijn reeds beschouwd in de eerdere paragrafen. Specifiek voor het aspect duurzaamheid wordt de komende jaren ingezet op het faciliteren van duurzame initiatieven. Hierna zijn de belangrijkste zaken weergegeven.

Faciliteren laadinfrastructuur

Faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Daarbij wordt elektrificatie en het gebruik van de reeds aanwezige laadpalen beschouwd en wordt aanvullende laadinfrastructuur gefaciliteerd. Belangrijk is dat niet alleen maar op basis van een willekeurige vraag een laadpaal wordt geplaatst in de openbare ruimte. De komende periode wordt daarvoor een laadpalenvisie opgesteld. (maatregel D1). Dit is een verplichting voor gemeenten.

Bewustwording duurzame reismogelijkheden

Eén van de opgaven uit de Regionale Mobiliteitsvisie is het attenderen van inwoners en bezoekers op de reismogelijkheden van de fiets, het openbaar vervoer en de combinatie van verschillende vervoerswijzen. Dit doen we samen met de provincie en de overige gemeenten uit de ANNO-Regio. Voor inwoners kan het bijvoorbeeld erg aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de HUB bij station Feanwâlden waarbij overdag vier keer per uur een trein richting zowel Groningen als Leeuwarden vertrekt (maatregel D2).

Faciliteren en stimuleren schone brandstoffen

Naast het stimuleren van duurzame vervoerswijzen is er ook winst te behalen door bijvoorbeeld gebruik te maken schonere brandstoffen zoals fossielvrije diesel of elektrisch vervoer. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een deelauto in een dorp of wijk. Initiatieven uit de markt of uit de mienskip zijn hiervoor leidend en de komende periode willen we middels een pilot een schone deelmobiliteit faciliteren. (maatregel D4)



5.9 Wandelen en toegankelijkheid

Wandelroutes worden niet uitgebreid in deze visie beschouwd. Wel komt er extra aandacht voor onderhoud, ommetjes en kansen worden benut in het kader van recreatie en toerisme.

Daarnaast is het convenant 'Charter for Walking' ondertekend en is er in het kader van de lokale inclusie agenda extra aandacht nodig voor voetgangers. Wanneer grootschalige onderhoudsprojecten plaatsvinden of nieuwe ontwikkelingen, wordt vanaf het begin af aan rekening gehouden met de toegankelijkheid voor voetgangers en inwoners met een beperking die al dan niet gebruik maken van hulpmiddelen (maatregel T1). Het is belangrijk dat dit onderdeel wordt van de standaard werkwijze binnen de gemeente.

Binnen de gemeente is daarnaast een werkgroep bezig om maatregelen voor toegankelijkheid verder uit te werken. Een voorbeeld hiervan is het introduceren van zogenaamde OV-maatjes die reizigers helpen om zelfstandig met het openbaar vervoer te kunnen reizen.

Op lokaal niveau worden kleine knelpunten aangepakt in samenwerking met de wijken en dorpen. Dit maakt deel uit van het lokale maatwerk en de overleggen tussen de gemeente en de wijken/dorpen, zoals beschreven in paragraaf 5.11.



5.10 Educatie, handhaving en gedragsbeïnvloeding

Naast aanpassingen aan de weginrichting zijn ook vooral maatregelen nodig op het gebied van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie. Als gemeente kunnen we zorgen dat de infrastructuur op orde is. De eindverantwoordelijkheid voor het gedrag ligt bij de weggebruiker zelf.

UITWERKING IN RELATIE MET HET STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Gebaseerd op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zullen we de focus blijven leggen op verkeerseducatie en gedragscampagnes gericht op kwetsbare groepen. Binnen de gemeente zijn deze initiatieven al gaande en in samenwerking met belangengroepen zullen deze voortgezet worden. Hierbij sluiten we aan bij landelijke en provinciale initiatieven, zoals vermeld in maatregel G1.

HANDHAVING

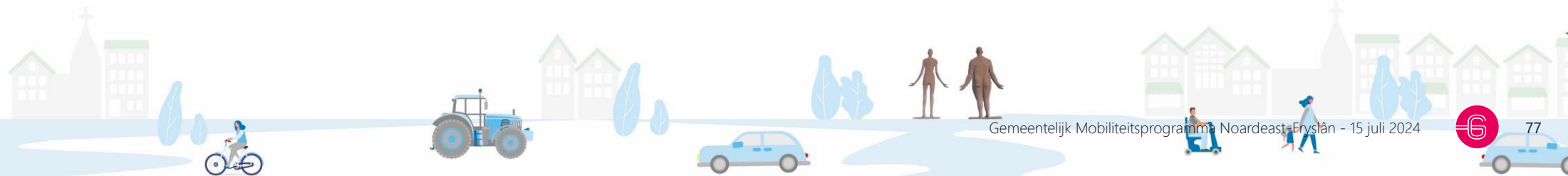
Om weggebruikers te wijzen op de geldende regels en hierop toe te zien, is handhaving essentieel. Het is echter cruciaal dat de weginrichting overeenstemt met het gebruik en de snelheidsvoorschriften. Er vindt regelmatig overleg plaats met de politie waarbij de handhavingstrategie wordt besproken en beoordeeld, zoals aangegeven in maatregel G2. Het is de ambitie om daarbij sterker in te zetten op de handhaving dan nu het geval is.

POSITIEF GEDRAG BELONEN

Niet overal kan continu gehandhaafd worden en het is belangrijk dat weggebruikers hun gedrag blijvend veranderen en zich aan de snelheid houden. Als gemeente willen we graag positief gedrag belonen. We stellen voor om de komende periode samen met een dorpsbelang of een wijkvereniging een pilot uit te voeren waarbij we kijken of we positief gedrag kunnen belonen en weggebruikers op die manier kunnen stimuleren zich beter aan de regels te houden. (maatregel G3).

5.11 Overige maatregelen

Op dit moment heeft de gemeente geen actueel inzicht in bewegwijzering. Hoewel steeds meer weggebruikers middels navigatie hun weg vinden, is het nog wel nodig om de bewegwijzering op orde te hebben. Met de komst van de Sintrale As is de bewegwijzering deels aangepast maar op lokaal niveau zijn er soms nog foute verwijzingen. De komende periode inventariseren we daarom de huidige bewegwijzering voor zowel het autoverkeer als fietsverkeer en voeren waar nodig aanpassingen door (maatregel O1)



5.12 Lokaal maatwerk binnen wijken en dorpen

Los van grotere infrastructurele maatregelen zijn er ook wensen van kleinere aard zoals het realiseren van extra snelheidsremmende maatregelen, een extra parkeerplaats of het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast is soms het wenselijk om bij gepland onderhoud aanvullende maatregelen te treffen waardoor de verkeerssituatie verder verbetert. Hiervoor zijn binnen Noardeast-Fryslân op voorhand maar beperkte middelen beschikbaar waardoor in de praktijk wensen vanuit de inwoners vaak geen gevolg kunnen krijgen.

5.13 Aanpak van verkeersmeldingen

De gemeente krijgt regelmatig vragen om snelheidsremmende maatregelen aan te leggen i.v.m. de hoge rijsnelheid van het verkeer. Als een straat gepland staat voor onderhoud, dan bekijken we of we deze straat moeten aanpassen. De gemeente houdt dan rekening met de verkeersveiligheid. Zo bepalen we of we snelheidsremmende maatregelen willen uitvoeren.

Bij doorgaande routes of ontsluitingswegen hoeven we niet te wachten tot het moment dat de weg voor onderhoud gepland staat. Dan kan de gemeente ook tussentijds bepalen of er snelheid remmende maatregelen nodig zijn. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur of 80 km/uur is de gemeente terughoudend in het toepassen van snelheid remmende maatregelen.

Als maatregelen op korte termijn niet kunnen worden gerealiseerd kan de gemeente een snelheidsdisplay plaatsen. De ervaring is dat dit een positief gevolg heeft op de gereden snelheid.

Tot slot kunnen bewoners ook contact opnemen met Veilig Verkeer Nederland via het meldpunt. Zij kunnen in samenwerking met de

bewoners buurtacties inzetten om het verkeersgedrag van de weggebruikers te beïnvloeden.

Dit proces is vertaald in een stroomschema dat is opgenomen in bijlage C.

5.14 Totaaloverzicht van de maatregelen

In de volgende tabel is een (voorlopig) totaaloverzicht van de maatregelen opgenomen op basis van dit mobiliteitsprogramma. Bij de maatregelen is onderscheid te maken in verschillende maatregelcategorieën zoals deze hiervoor ook al in de verschillende paragrafen zijn benoemd. De locatiespecifieke maatregelen zijn weergegeven op de volgende pagina. Daarin zijn dus niet de maatregelen weergegeven die voor de gehele gemeente van toepassing zijn.

PRIORITERING VAN MAATREGELN

Bij het overzicht van de maatregelen is middels een prioritering aangegeven welke onderdelen daarbij als eerste opgepakt dienen te worden. Maatregelen met nummer 1 hebben daarbij de hoogste prioriteit. Bij de nadere uitwerking worden deze maatregelen concreet in de tijd gezet waarbij ook de relatie gelegd wordt met gepland onderhoud en de beschikbaarheid van subsidieregelingen.

Voor sommige locaties zijn specifieke oplossingen voorgesteld. Echter, voor andere locaties is verdere uitwerking vereist voordat de plannen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden. In de overzichtstabel is aangegeven of het gaat om specifieke maatregelen of dat er aanvullend onderzoek nodig is.



KOSTENINDICATIE EN MOGELIJKE SUBSIDIEMAATREGELEN

In de maatregeltabel is een kostenindicatie opgenomen van de verschillende maatregelen. Daarbij is onderscheid gemaakt in de volgende kostenklassen:

€ = minder dan € 50.000,-

€€ = tussen € 50.000,- en € 150.000,-

€€€ = meer dan € 150.000,-

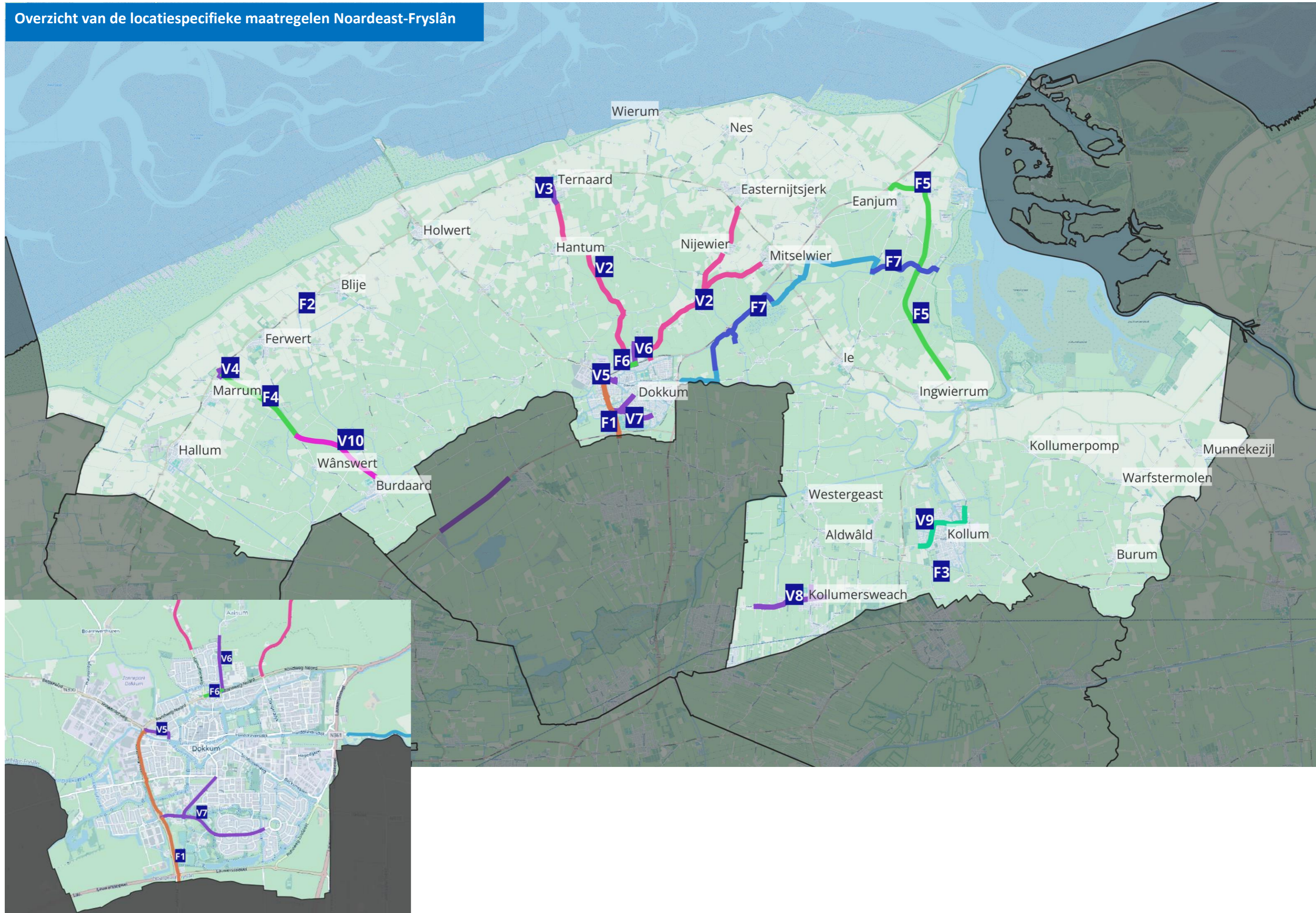
De kosten zijn daarbij ook sterk afhankelijk met de combinatie van gepland onderhoud en het ambitieniveau van de maatregelen. Maatregelen die in het kader van verkeersveiligheid worden getroffen of dienen voor de verbetering van het fietsverkeer, komen veelal in aanmerking voor subsidies of cofinanciering vanuit de provincie of de Rijksoverheid.

5.15 Monitoring en evaluatie

Voorliggend Mobiliteitsprogramma geeft richting aan het beleid voor verkeer en vervoer voor een termijn van 10 jaar. Na vijf jaar wordt een tussentijdse evaluatie uitgevoerd waarbij (indien nodig) een herziening van het beleid volgt, inclusief een herziening van de bijbehorende maatregelen.



Overzicht van de locatiespecifieke maatregelen Noardeast-Fryslân



Totaaloverzicht van de voorgestelde maatregelen

Nr.	Locatie	Omschrijving	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
Maatregelen verkeersveiligheid en infrastructuur											
V1	Hele gemeente	80 km/h wegen buiten de kom met fietsers op rijbaan	Instellen maximum snelheid van 60 km/h voor wegen met fietsers op de rijbaan.	Nadere uitwerking en Infrastructureel	Herinrichting in combinatie met onderhoud. Daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar (tijdelijke) maatregelen op route Burdaard - Marrum en route Dokkumer Nieuwe Zijlen – Eanjum.	€€€	1				
V2	Route Dokkum-Ternaard en Dokkum-Mitselwier	Huidige wegdelen met 80 km/h	Onderzoeken toekomstige weginrichting	Onderzoek en infrastructureel		€€€	1				
V3	Ternaard	Stasjonswei	Afwaarderen naar 30 km/h	Nadere uitwerking en Infrastructureel		€€€	2				
V4	Marrum	Hearrewei en Nieuweweg binnen de kom	Afwaarderen naar 30 km/h	Nadere uitwerking en Infrastructureel		€€€	2				
V5	Dokkum	Altenastreek	Afwaarderen naar 30 km/h	Nadere uitwerking en Infrastructureel		€€€	2				
V6	Dokkum	Aalsumerweg	Afwaarderen naar 30 km/h	Nadere uitwerking en Infrastructureel		€€€	2				
V7	Dokkum	Parklaan-Woudweg	Afwaarderen naar 30 km/h	Onderzoek en Infrastructureel	Nader onderzoek naar inrichting oversteekvoorzieningen bij toekomstige schoollocaties. Fietsvoorzieningen behouden	€€€	1				
V8	Kollumersweach	Foarwei en Triemsterloane	Afwaarderen naar 30 km/h	Nadere uitwerking en Infrastructureel	Huidige inrichting al grotendeels gericht op 30 km/h en menging verkeer	€€€	1				
V9	Kollum	Van Limburg Stirumweg-Tochmalaan-Willem Loréweg	Onderzoek naar mogelijke afwaardering naar km/h	Onderzoek en infrastructureel		€€€	2				
V10	Wânswert	Nieuwe rondweg aan noordzijde	Nieuwe infrastructuur	Infrastructureel		€€€	1				
Maatregelen fietsverkeer (bereikbaarheid en verkeersveiligheid)											
F1	Dokkum – Leeuwarden	F-wegennet	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Nadere uitwerking en infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F2	Holwerd -- Leeuwarden	F-wegennet	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Nadere uitwerking en infrastructureel	Grotendeels in beheer van provincie	€€€	1				
F3	Kollum – Buitenpost	F-wegennet	Uitwerking en realisatie F-wegennet met opwaardering fietsroute	Nadere uitwerking en infrastructureel	Uitwerking en uitvoering samen met buurgemeenten	€€€	1				
F4	Marrum – Wanswert	Nieuweweg tot aan nieuwe rondweg	Realiseren vrijliggende fietsstructuur bij handhaving 80 km/h	Nadere uitwerking en infrastructureel		€€€	1				
F5	Eanjum en omgeving	Saatsenwei - Skânsersweg	Realiseren vrijliggende fietsstructuur bij handhaving 80 km/h	Nadere uitwerking en infrastructureel		€€€	1				
F6	Dokkum	Rondweg Noord	Realiseren ontbrekende fietsverbinding t.h.v. oude busremise	Nadere uitwerking en infrastructureel		€€€	2				
F7	Súd Ie	Verschillende ontbrekende schakels	Realiseren nieuw fietspad	Nadere uitwerking en infrastructureel		€€€	1				
F8	Dokkum	Kwaliteitsverbetering fietsvoorzieningen binnen de kom	Verbreden en vergevingsgezonder maken van de hoofd fietsinfrastructuur	Nadere uitwerking en infrastructureel	Nadere uitwerking afhankelijk van invulling Rondweg West	€€€	1				
F9	Gehele gemeente	Inventariseren knelpunten toeristisch netwerk			Onderzoek in het kader van Nota Recreatie en Toerisme	€	3				
F10	Gehele gemeente	Uitwerking voorrang fietsers	Uitwerking voorrang fietsverkeer op rotondes	Onderzoek		€	3				
Maatregelen leefbaarheid											

Nr.	Locatie	Omschrijving	Maatregel	Type maatregel	Opmerkingen acties	Kostenindicatie maatregelen	Prioriteit maatregel	Verkeers-veiligheid	Leef-baarheid	Bereik-baarheid	Duur-zaamheid
L1	Dokkum	Rondweg west	Onderzoek naar toekomstbestendige invulling van de Rondweg-West in combinatie met alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Onderzoek	Afhankelijk van de uitkomsten zijn (ingrijpende) infrastructurele maatregelen noodzakelijk.	€	1				
L2	Dokkum	Centrumgebied	Nadere uitwerking centrumvisie	Onderzoek en vervolgmaatregelen	Afhankelijk van de uitkomsten zijn vervolgmaatregelen noodzakelijk.	€€	1				
L3	De Westereen-Kollumersweach	Onderzoek leefbaarheidsopgave	Uitwerking vanuit de 'Ferbining' inclusief gebied Kollumersweach en Twijzelerheide	Vervolgonderzoek en uitwerking		€€	1				
L4	Ee-Vallei	Onderzoek leefbaarheidsopgave	Uitwerking vanuit de 'Ferbining'	Vervolgonderzoek en uitwerking		€€	1				
L5	Oostflank regio	Onderzoek naar bereikbaarheidsopgave	Uitwerking vanuit de 'Ferbining'	Vervolgonderzoek en uitwerking		€€	1				
L6	Gehele gemeente	Monitoring geluidssituatie	Monitoring geluid	Monitoring	Exacte randvoorwaarden en onderzoeksjaren nog niet bekend	€	1				
Maatregelen verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving											
G1	Gehele gemeente		Nadere uitwerking educatieprogramma in SPV	Verkeersveiligheid en educatie		€	1				
G2	Gehele gemeente		Inzetten op locatiespecifieke handhaving samen met politie	Handhaving		€	1				
G3	Gehele gemeente		Pilot gedragsbeïnvloeding	Gedragsbeïnvloeding en handhaving	Pilot met een inzet om positief gedrag te belonen	€	1				
Maatregelen landbouwverkeer											
LB1	Gehele gemeente		Optimaliseren routes landbouwverkeer en herzien kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer (samen met buurgemeenten en provincie)	Vervoluitwerking samen met de regio		€	1				
Maatregelen duurzaamheid											
D1	Gehele gemeente		Faciliteren laadinfrastructuur en opstellen laadvisie	Uitvoering en opstellen visie		€	1				
D2	Gehele gemeente		Inzetten op bewustwording reismogelijkheden inwoners en bezoekers	Voorlichting		€	1				
D3	Gehele gemeente		Nader onderzoek naar het verknopen van netwerken en hub's	Uitwerking		€	1				
D4	Gehele gemeente		Pilot stimuleren schone (deel)mobiliteit	Pilot		€	1				
Maatregelen wandelen en toegankelijkheid											
T1	Gehele gemeente		Periodiek overleg met belangenverenigingen en toetsen nieuwe ontwerpen aan eisen toegankelijkheid		Budget algemene verbetermaatregelen	Ambtelijke inzet	3				
Overige maatregelen (bewegwijzering)											
O1	Gehele gemeente		Inventarisatie bewegwijzering en waar nodig aanpassingen doorvoeren	Inventarisatie en uitvoering		€	3				
Werkbudget voor locatie-specifieke (kleine) verbetermaatregelen binnen de dorpen of wijken											
W1	Gehele gemeente		Overleg en uitwerking met wijken en dorpen over verdere verbetermaatregelen		Budget algemene verbetermaatregelen	€	1				

Kostenindicatie:

€ = minder dan € 50.000,-

€€ = tussen € 50.000,- en € 150.000,-

€€€ = meer dan € 150.000,-

Begrippenlijst

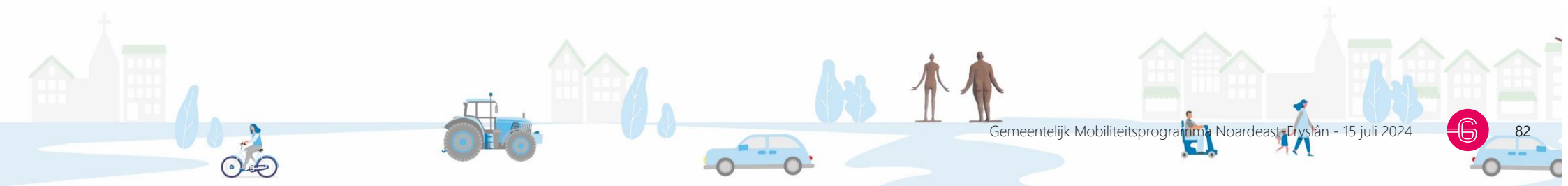
ANNO-Regio	Regionaal samenwerkingsverband tussen de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân, Tytsjerksteradiel Provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
Ee-Vallei	Gebed rond de Dokkumer-Ee tussen (Globaal tussen de provinciale weg Leeuwarden-Holwert en de Sintrale As
F-wegennet	Hoofd fietsroutenetwerk binnen de regio
Intensiteit	Hoeveelheid verkeer over een weg
Hub	Een vervoersknooppunt waar de overstap op verschillende vervoerswijzen mogelijk is
LF-kustroute	Lange afstand Fietsroute langs de Nederlandse kust
MaaS	Mobility as a Service. Dit betreft een reisadvies (voor alle verschillende vervoerswijzen) op maat
SMART Mobility	Digitalisering en automatisering van de mobiliteit (bijvoorbeeld slimme apps of zelfrijdende auto's)
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de nieuwe (landelijke) aanpak van verkeersveiligheid die meer risico gestuurd is

SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
-------------	---



BB

Bijlage A: Strategisch Plan Verkeersveiligheid





Risicoanalyse Verkeersveiligheid

Datum 16 november 2021

versie 16112021

GEMEENTE
NOORD
EAST FRYSLÂN

Colofon

Opdrachtgever:

Rapport gegevens:

Rapport:	Risicoanalyse Verkeersveiligheid
Opsteller:	J. Reitsma
Versie:	161121
Datum:	16 november 2021

Vastgesteld:

Door
Datum
Paraaf:

Gemeente Noardeast-Fryslân

Postbus 13
9290 AA Kollum
Tel. (0519) 29 88 88

info@noardeast-fryslan.nl
www.noardeast-fryslan.nl

1 Inleiding

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ligt er voor gemeenten (en provincies) de opgave om de risico's voor verkeersveiligheid in kaart te brengen. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ligt er voor gemeenten (en provincies) de opgave om de risico's voor verkeersveiligheid in kaart te brengen. Landelijk worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. Op 14 februari 2019 is daarom het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend door o.a. het Rijk, IPO en VNG. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden tot een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen. Waar voorheen verkeersveiligheidsmaatregelen werden bepaald op basis van reeds gebeurde ongevallen, gaat het SPV uit van het beheersen van factoren waarvan is bewezen dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties: een proactieve beheersing van verkeersveiligheidsrisico's. Voor de verkeersveiligheid is dit een omslag in het denken.

Voor Fryslân betekent dit dat elke gemeente een risicoanalyse maakt van het gemeentelijk verkeerssysteem. De uitkomsten van alle analyses vinden vervolgens hun weerslag in het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030. Bijgevoegd document is de uitgewerkte risicoanalyse van Noardeast-Fryslan. Het achterliggende doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het terugbrengen van het aantal verkeersdoden naar 0 in 2050. In 2020 vielen in Nederland nog 610 verkeersdoden. De afgelopen jaren vielen er gemiddeld 2 verkeersdoden per jaar en 30 gewonden per jaar in onze gemeente. Deze risicoanalyse moet een bijdrage leveren om deze aantallen naar beneden te krijgen.

Met behulp van de Rijksbijdrage Verkeersveiligheid wordt de komende jaren gezorgd voor een stevige impuls. Dit betekent o.a. dat beheersmaatregelen, die voortkomen uit een risicoanalyse verkeersveiligheid, voor 50% subsidiabel zijn.

In dit rapport worden de risico's beschreven voor de gemeente Noardeast-Fryslan.

2. Waar staat het SPV 2030 voor?



De nulambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

3. Welke ontwikkelingen doen zich voor?



Maatschappelijke trends beïnvloeden het verkeersveiligheidsdomein en dragen bij aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersbeeld verandert: er komen nieuwe voertuigen; het wordt drukker op het fietspad en in de stad; ouderen blijven steeds langer mobiel; digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven en innovaties leiden tot nieuwe vraagstukken waar het de verkeersveiligheid betreft.

4. Welke thema's hebben prioriteit?



Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Daarnaast wordt per thema een toekomstbeeld geschetst en ter inspiratie oplossingsrichtingen.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afdleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De gemeente Noardeast-Fryslan heeft behoefte aan een analyse van de risico's binnen de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is een gezamenlijke afspraak van alle overheden in ons land, onder andere in VNG verband.

De focus voor onze gemeente ligt hierbij op de thema's waar de gemeente beleidsmatig (makkelijk en relatief veel) invloed op kan uitoefenen. Dit zijn het veilig inrichten van wegen, het geven van goede voorlichting en scholing en het aansturen op effectieve handhaving (de klassieke 3 E's).

In de voorliggende risico analyse ligt de focus dus op de veilige inrichting van wegen en heterogeniteit in verkeer (thema's 1 en 2). Thema 3 (technologise ontwikkelingen) valt buiten de gemeentelijke invloedssfeer. De thema's 4 t/m 9 liggen meer op het vlak van educatie, voorlichting en handhaving. Jaarlijks wordt in het kader van Permanente Verkeerseducatie een gemeentelijk actieplan opgesteld.

De gemeente Noardeast-Fryslan is voornemens om volgend jaar een nieuwe Mobiliteitsvisie te maken. Deze risico analyse dient als input voor de Mobiliteitsvisie. Daarnaast vormt de risico analyse een extra onderbouwing bij het aanvragen voor landelijke of provinciale subsidies voor infrastructurele ingrepen.

2 Aanpak

De gemeente Noardeast-Fryslan voorstaat een pragmatische aanpak voor de ontwikkeling van een risicoanalyse van het wegennet binnen de gemeentegrenzen. Dit gaat om de beleidsthema's 1 & 2. Een risicoanalyse kan zeer gedetailleerd uitgevoerd worden, tot bijvoorbeeld op wegvak- en kruispuntniveau, maar dit is een zeer arbeidsintensief proces. Door te kiezen voor een meer pragmatische aanpak komen ook de grootste knelpunten zeker bovendrijven, waar voor Noardeast-Fryslan de komende jaren al genoeg ambitie in zit om deze knelpunten weg te werken. Vervolgens kan het volledige wegennet nauwkeurig onder loep worden genomen.

Volgend jaar is er het voornemen voor een nieuwe Mobiliteitsvisie. Dat is dan ook een mooi moment om te bezien hoe of we verder gaan met de risicoanalyse.

Deze gemeentelijke risico analyse:

- Geeft input aan het regionaal uitvoeringsprogramma
- Geeft inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente
- Is een nieuw instrument voor het nieuw op te stellen Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid (GMP)
- Is een middel om verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen

3 Inventarisatie verkeersdata

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Noardeast-Fryslân. Hierbij is allereerst verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheidsinformatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én Speedprofiles binnen VIA.nl

Verkeersveiligheidsmonitor

De Verkeersveiligheidsmonitor toetst de gemeente Noardeast-Fryslân op een aantal aspecten ten opzichte van de overige gemeentes in Fryslân.

Vraagtekst	Noardeast-Fryslân	Gemiddelde
Geregisteerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	3,75	4,71
Geregisteerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	0,73	1,08
Percentage slachtoffers naar leeftijd <18 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	6,06	13,09
Percentage slachtoffers naar leeftijd 18-24 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	15,76	14,15
Percentage slachtoffers naar leeftijd 25-50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	23,64	26,08
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	53,94	46,50
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 30 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	11,52	21,53
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	17,58	22,08
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 60 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	21,82	18,10
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 70 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	1,2	1,6

Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	41,82	17,44
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 100 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	1,82	3,37

Percentage geregistreerde slachtoffers te voet ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1,82	3,60
Percentage geregistreerde slachtoffers op de fiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	18,18	24,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de e-bike ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,45	5,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de snorfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1,21	2,77
Percentage geregistreerde slachtoffers op de bromfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,45	6,10
Percentage geregistreerde slachtoffers op een motor ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	13,33	6,42
Percentage geregistreerde slachtoffers in een bestelauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	3,03	2,13
Percentage geregistreerde slachtoffers in een vrachtauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	0,00	0,28
Percentage geregistreerde slachtoffers in een personenauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	42,42	27,08

Aantal feiten alcohol bromvoertuig/fiets	3,00	1,17
Aantal feiten alcohol motorvoertuig	8,00	7,44
Aantal feiten snelheid binnen bebouwde kom	931,00	1311,67
Aantal feiten snelheid buiten bebouwde kom	1398,00	481,56
Aantal feiten gordels	146,00	81,11
Aantal feiten handheld bellen	144,00	179,06
Aantal feiten helm	13,00	14,78

Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp hinderlijk gedrag	10,00	4,41
Aantal VVN meldingen met betrekking tot oversteekbaarheid	29,00	10,53
Aantal slachtoffers naar leeftijd <18	1,00	2,83
Aantal slachtoffers naar leeftijd 18-24	8,00	5,67
Aantal slachtoffers naar leeftijd 25-50	5,00	9,00
Aantal slachtoffers naar leeftijd >50	17,00	13,72
Aantal slachtoffers naar leeftijd 51-70	7,00	7,17
Aantal slachtoffers naar leeftijd >70	10,00	6,56
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp omgevingsfactoren	1,00	0,59
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp onderhoud en beheer	3,00	2,12
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp de weginrichting	30,00	6,47
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat niet als een 30km/h zone is ingericht	40,00	16,18
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat sober is ingericht	50,00	47,94
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat volledig is ingericht als 30km/h zone	10,00	33,53
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat niet als een 60km/h zone is ingericht	40,00	23,82
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat sober is ingericht	50,00	46,56
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat volledig is ingericht als 60km/h zone	10,00	26,76

Vraagtekst	Noardeast-Fryslân	Gemiddelde
Percentage inwoners tot en met 17 jaar	21,2	19,0
Percentage inwoners 18 tot en met 24 jaar	7,7	8,1
Percentage inwoners 25 tot en met 50 jaar	30,0	30,3
Percentage inwoners 50 jaar en ouder	41,13	42,60
Percentage inwoners 51 tot en met 70 jaar	27,50	28,24
Percentage inwoners 70 jaar en ouder	13,63	14,35

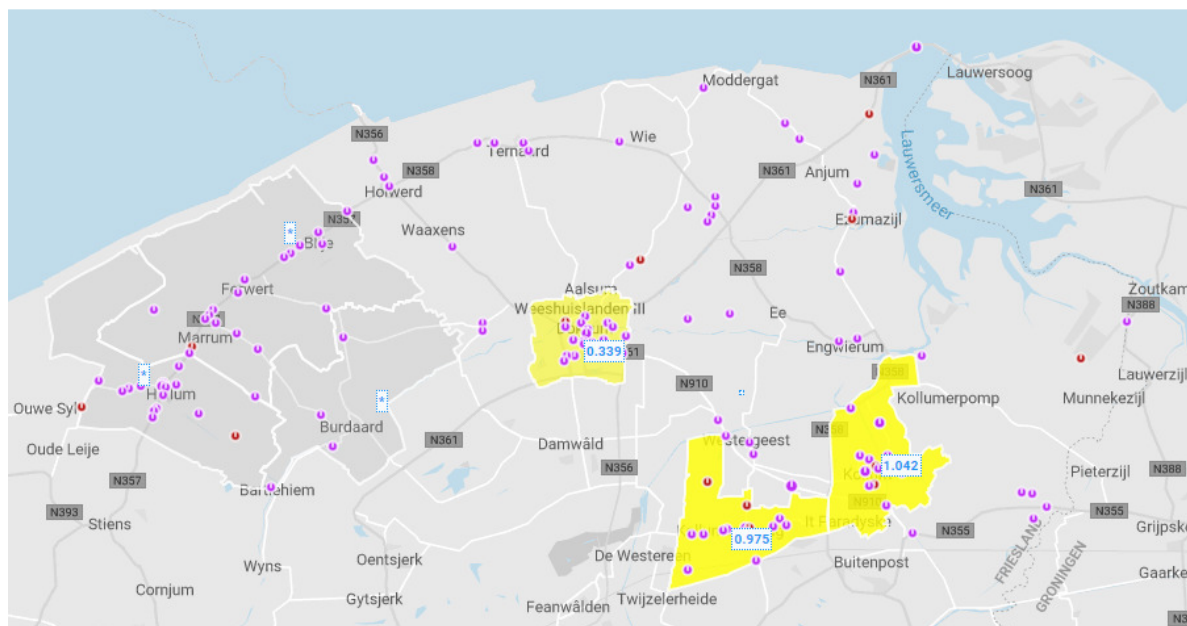
Risico-indicatoren HASTIG

In Tabel 1 worden de risico-indicatoren (geregistreerde ongevallen in relatie tot intensiteit) van HASTIG weergegeven voor de verschillende snelheidsregiems. Hieruit blijkt het volgende:

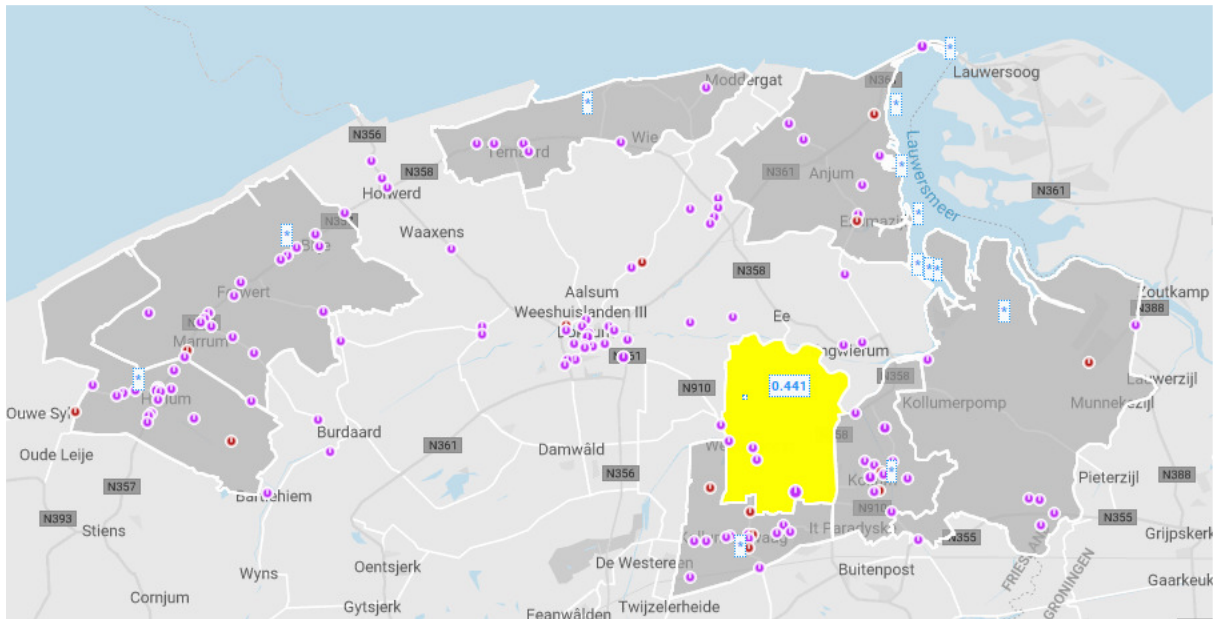
- Voor het snelheidsregiem 30 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân veel lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,405 t.o.v. 0,736);
- Voor het snelheidsregiem 50 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,349 t.o.v. 0,476);
- Voor het snelheidsregiem 60 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,534 t.o.v. 0,596);
- Voor het snelheidsregiem 80 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets hoger dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,0.234 t.o.v. 0,212).

SNELHEIDSREGIEM	GEMEENTE NOARDEAST-FRYSLÂN	PROVINCIE FRYSLÂN
30 KM/H	0,405	0,736
50 KM/H	0,349	0,476
60 KM/H	0,534	0,596
80 KM/H	0,234	0,212

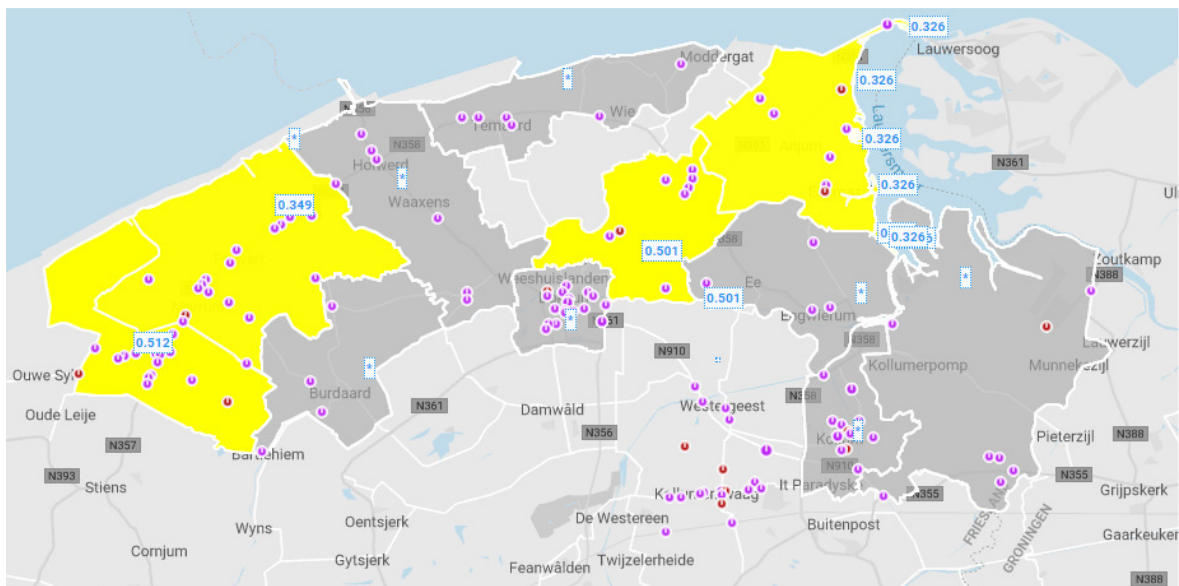
Tabel 1: risico-indicatoren HASTIG voor gemeente Noardeast-Fryslân en het gemiddelde in de provincie Fryslân



Figuur 1: lokale bijzonderheden risico-indicatoren snelheidsregiem 50 km/h



Figuur 2: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 60 km/h



Figuur 3: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 80 km/h

CROSS-methodiek en Speedprofiles VIA.nl

In Figuur 4 wordt de CROSS-snelheidsscore op alle wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân weergegeven. In de top 10 van de wegen met de hoogste (en onveiligste) score staan 8 gemeentelijke wegen, namelijk:

1. De Dolle
2. Woudweg
3. Foarwei
4. Eelke Meinertswei
5. Achterwei
6. Dongeradyk
7. Kleasterdyk
8. Birdaarderstraatweg

Deze wegen scoren hoog voor zowel het aandeel ongevallen als de snelheidsovertredingen.



Figuur 4: CROSS-snelheidsscore gemeente Noardeast-Fryslân (bron: via.nl)

In Figuur 5 zijn de snelheden (V85) op de wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân weergegeven. Enkele wegen die in negatieve zin opvallen zijn bijvoorbeeld:

- Kwelderweg (snelheidsregiem 80 km/h)
- Hearrewei (snelheidsregiem 60 km/h)
- Friesestraatweg (snelheidsregiem 60 km/h)



Figuur 5: V85 op wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân. Op paars gekleurde wegen vinden veel snelheidsovertredingen plaats

3.1 Input vanuit de Mienskip

Het te snel rijden van het verkeer is een vaak gehoorde klacht en staat hoog op de agenda van de meeste dorpsbelangen en wijkraden. Er springt overigens geen specifieke wegcategorie uit waar de meeste klachten vandaan komen.

Dat verkeersveiligheid enorm leeft bij de inwoners deed wel blijken tijdens de inventarisatietoer bij de Omgevingsvisie. Verkeersveiligheid stond in de top 3 van de meest gehoorde zaken waar aandacht aan geschonken moet worden.

3.2 Opvallende zaken uit de inventarisatie van de verkeersdata

Qua verkeersgedrag loopt de gemeente iets negatief uit de pas. Gezien het gemiddelde van Fryslân draagt men hier minder de gordel en zijn er meer overtredingen met alcohol in het verkeer. Ook worden er aanmerkelijk meer bekeuringen uitgedeeld wat betreft de snelheidsovertredingen.

De inrichting van de wegen, conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, loopt in de volle breedte achter op het Fries gemiddelde. Dit geldt dus voor 30, 50, 60 en 80 km/uur wegen. Hier is nog een flinke inhaalslag nodig. Opvallend is wel dat het risico op 30 km/uur-wegen in de gemeente veel lager is dan gemiddeld in de provincie. De 50 en 80 km/uur-wegen in de gemeente doen het iets slechter dan gemiddeld. Ondanks dat de weginrichting in volledige breedte achterloopt bij het gemiddelde zijn het aantal ongevallen en geregistreerde verkeersslachtoffers wel lager dan het gemiddelde. Het aantal meldingen bij VVN is daarentegen wel relatief hoog.

4 Beleidsinventarisatie

In het vorige hoofdstuk zijn op basis van de verkeersdata de risico's voor de gemeente Noardeast-Fryslan in kaart gebracht. In dit hoofdstuk is de inventarisatie vanuit de beleidsmatige invalshoek gemaakt.

4.1 Veilige inrichting van wegen (thema 1 & 2)

De gemeente Noardeast-fryslan voorstaat een pragmatisch aanpak. In dit onderzoek worden vijf belangrijke risico-indicatoren in kaart gebracht.

1. Ontsluitingswegen

Het gaat om de wegen "niet-zijnde" erftoegangswegen. Als input hiervoor zijn de vigerende GVVP's gebruikt van nog de oude gemeentes Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland. Deze ontsluitingswegen kennen per definitie een hoger risico omdat de maximumsnelheid hoger ligt, het vaak de drukkere wegen zijn en objectieve ongevallencijfers ook aangeven dat deze wegen gevoelig zijn voor ongevallen.

2. Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer

Gezien de schaalvergroting in de landbouw groeit ook het materieel mee. Tegenwoordig zijn deze landbouwvoertuigen groot en zwaar en rijden snel. Rijsnelheden van 50 km/uur of sneller zijn geen uitzondering meer. De agrarische sector is relatief belangrijk voor onze gemeente dus is er ook relatief veel landbouwverkeer. Dit landbouwverkeer maakt ook gebruik van erftoegangswegen zonder fietspad. Dit brengt de nodige risico's met zich mee. De provincie heeft in 2013 de belangrijkste routes voor het landbouwverkeer in kaart gebracht. De routes van het kwaliteitsnetwerk worden meegenomen.



3. Majeure fietsroutes

Op bijna alle wegen wordt gefietst. Fietsen willen we als gemeente stimuleren. Het is gezond en een duurzaam alternatief voor de auto. Op de fiets ben je wel veel kwetsbaarder in het verkeer dan bijvoorbeeld in de auto of op de trekker. Dit brengt dus de nodige risico's met zich mee. Voor deze analyse worden de belangrijkste fietsroutes meegenomen. Als bron hiervoor geldt de nota Fryslân Fytslân en worden de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes meegenomen.



4. Verkeersveiligheidskaart (CROSS-methodiek)

De verkeersveiligheidskaart (zie hoofdstuk 3) geeft op basis van data de ongevallenscore en de snelheidsscore aan. Beide zaken zijn van wezenlijk belang bij risico's in het verkeer. Voor deze analyse worden de weggedeelten meegenomen die een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore hebben. Omdat dit een dubbele risicofactor herbergt (objectieve ongevallen en hoge snelheid) weegt deze risicofactor ook zwaarder dan de andere benoemde vier items. De input vanuit hoofdstuk 3 (verkeersdata m.b.t snelheid en ongevallen) zit in deze risicofactor verwerkt.

5. 80 km/uur en 50 km/uur wegen zonder (vrijliggende) fietsvoorziening

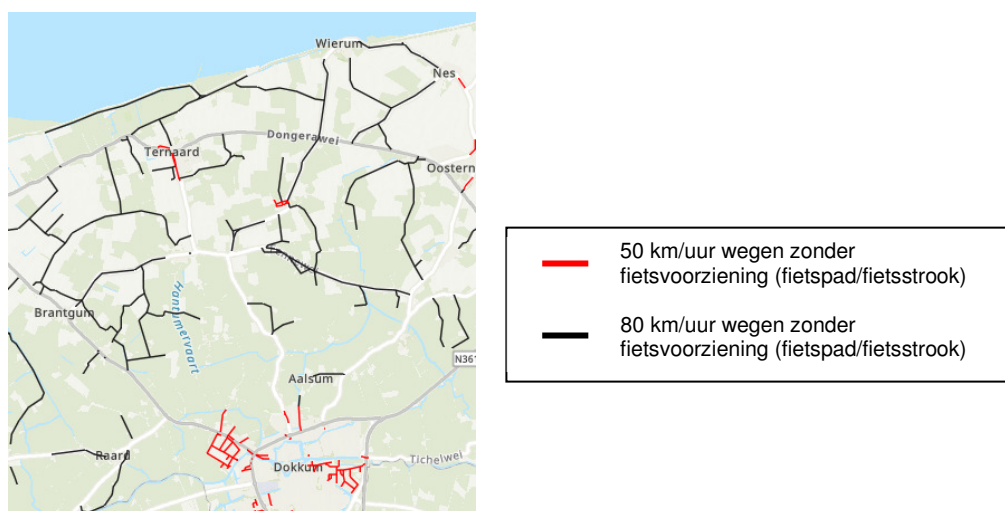
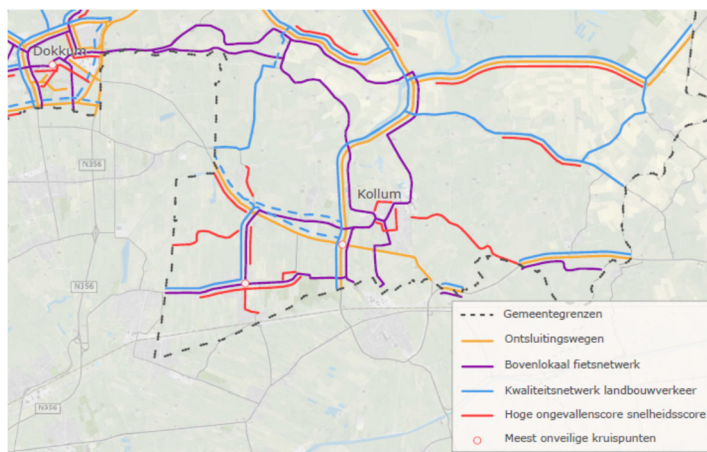
Grote risicofactoren in het verkeer zijn verschil in massa en verschil in snelheid. Wanneer de fietser de weg moet delen met bijvoorbeeld een (vracht)auto en tractor dan doen deze risico's zich voor. Dit is vooral het geval op de 50 km/uur binnen de bebouwde kom en de 80 km/uur wegen buiten de bebouwde kom zonder fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad of fietsstroken. Deze weggedeelten zijn ook meegenomen.

Zoals de aanpak voorstaat worden alle Safety Performance Indicators' (SPI's) meegenomen in deze aanpak. Als gemeente voegen we hier het landbouwverkeer expliciet aan toe. Gezien het DNA van onze gemeente (veel agrariërs) is het landbouwverkeer hier juist een belangrijk item m.b.t. de verkeers(on)veiligheid.

Al deze kaarten/netwerken worden over elkaar heen gelegd. Door gebruik te maken van een beperkt aantal kaarten is in een oogopslag te zien welke weggedeelten meerdere risicofactoren kennen. Oftewel: hoe meer lijnen, des te meer risicofactoren en daarmee in potentie gevaarlijker. Aan de hand van deze kaarten kan een prioritering worden gemaakt. Elke lijn (risicofactor) telt mee, maar de lijn van de verkeersveiligheidskaart weegt dubbel mee, omdat de verkeersveiligheidskaart de locaties aangeeft met relatief veel ongevallen en waar relatief snel wordt gereden. Eigenlijk twee risicofactoren in één kaart. Aan de hand van de scores vindt een rangschikking plaats.

Binnen deze rangschikking zullen ook weggedeelten zitten die in eigendom en beheer zijn bij de provincie. Uiteraard heeft de gemeente geen zeggenschap voor het nemen van maatregelen op provinciale wegen. Wij zullen de resultaten delen met de provincie. De focus voor ons zal liggen op de weggedeelten die in beheer zijn bij de gemeente.

Aan de hand van deze aanpak zijn een tweetal kaarten gemaakt met de netwerken/routes van de verschillende risicofactoren. Hieronder zijn beide kaarten (uitsnede) weergegeven. De volledige versies zijn als bijlage toegevoegd.



In een oogopslag zijn de meest risicovolle wegen binnen de gemeente te zien. Met behulp van de rekenmethodiek kan er een rangschikking worden gemaakt. De betreffende eenduidige weggedeelten zijn verwerkt in een lijst met bijbehorende scores. Hoe hoger de score, des te meer functies/risico's er op dit weggedeelte zitten en daarmee uiteindelijk een hogere prioriteit kent. De top 25 van de lijst (excl. Provinciale wegen) staat hieronder weergegeven. Kijken we bijvoorbeeld naar de top tien dan zien we dat de meeste wegen in meer of mindere mate reeds in beeld zijn als knelpunt. Dit geeft aan de pragmatische opzet van dit onderzoek een goede weergave is van de werkelijkheid. In de bijlage staat de volledige lijst. Er is daarachter ook aangegeven welke stappen of maatregelen/onderzoek er nodig zijn.

Risicoanalyse									
	weg-beheerder	Straat/route	wegvak	GOW & Stroomweg	Hoofd fietsroute of -snelweg	Landbouwroute	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	score
1	gem.	De Westereen - Veenkloost	Foarwei	1	1	1	2	1	6
2	gem.	Kollumerzwaag - N910	triemsterloane	1	1	1	2	1	6
3	gem.	Marrum -Wanswert	Nieuwegeweg	1		1	2	1	5
4	gem.	Anjum - Dokkumer Nieuwe Z	Skanserwei & Saatsenwei	1		1	2	1	5
5	gem.	Dokkum	Stroobosserweg	1	1		2		4
6	gem.	Wyns - Dokkum	Hoofdweg & Birdaarderstraatweg		1	1	2		4
7	gem.	Dokkum - Wetsens	Metslawiersterweg		1	1	2		4
8	gem.	Dokkumer Nieuwe Zijen - Z	Kwelderweg & Nittersweg	1		1	2		4
9	gem.	Dokkum	Hardraversdijk	1	1		2		4
10	gem.	Raard	De Tange			1	2	1	4
11	gem.	Ferwert - Burdaard	Harstawei Hikkaarderdyk			1	2	1	4
12	gem.	Oosternijkerk - Paesens	Langgrousterwei			1	2	1	4
13	gem.	Zuidermiedweg	Zuidermiedweg			1	2		3
14	gem.	Bartlehiem - tergracht	leddyk			1	2		3
15	gem.	Dokkum - Oostrum	Tichelwei		1		2		3
16	gem.	N358 - Warfstermolen	Foijingaweg & Gruytsweg			1	2		3
17	gem.	N358 - Kollum	Van Limburg Stirumweg & Tochtmalaan	1			2		3
18	gem.	Dokkum	Rondweg-West & Rondweg-Noord	1		1			3
19	gem.	Dokkum	Woudweg	1			2		3
20	gem.	Dokkum	Birdaarderstraatweg		1		2		3
21	gem.	Dokkum	Dongeradyk	1			2		3
22	gem.	Wanswert - Steenendam	Goslingaweg & ledyk & Hikkaarderdyk & Kolkhuizerweg	1		1		1	3
23	gem.	Lichtaard - Raard	Flieterpsterdyk & Kleffenswei				2	1	3
24	gem.	Wetsens - Anjum	Metslawiersterweg & Roptawei & Hearrewei		1	1		1	3
25	gem.	Wetsens - Oosternijkerk	Grytsmanswei & Siercksmawei		1	1			2

4.2 Verkeerseducatie & handhaving (thema 4 t/m 9)

Iedere Nederlander z'n leven lang 'verkeersles'. Dat is het idee achter Permanente Verkeers Educatie (PVE). Doel van permanente verkeerseducatie is om verkeersdeelnemers 'van driewieler tot rollator' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat houdt in dat er verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden dat de bestaande kennis, vaardigheid en motivatie niet (meer) voldoende zijn. Hierbij gaat het dus zeker niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en de vertaling naar veilig gedrag. PVE moet de verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven door educatie en training in staat stellen en houden om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Van jong tot oud betekent dit de volgende leerdoelen:

- Kennis;
- Vaardigheden;
- Inzicht;
- Houding.

De gemeente Noardeast-Fryslân is actief bezig op het gebied verkeerseducatie. Dit wordt grotendeels bewerkstelligd door de goede samenwerking tussen verschillende instanties (scholen, belangenorganisaties (VVN, ROF e.d). De gemeente initieert, ondersteunt en financiert de activiteiten. Het is van belang dat deze samenwerking in stand blijft. Het activiteitenpakket dient afgestemd te zijn op daadwerkelijke behoeftes en de actualiteit. In overleg met de verschillende partijen wordt er jaarlijks een op maat gesneden activiteitenpakket opgesteld. Voor de uitvoering van de projecten c.q. acties uit het actieplan wordt zoveel mogelijk samenwerking en afstemming gezocht met instanties als VVN, scholen, het ROF en de regio.

In 2011 hebben de colleges van Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland ca het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2025 ondertekend. Daarmee hebben de gemeenten zich geschaard achter de doelstelling 50% minder ernstige verkeersslachtoffers in Fryslân zoals beschreven in Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 van provincie Fryslân.

Een greep uit de activiteiten die (bijna) jaarlijks plaatsvinden in de gemeente zijn:

- Theoretisch en praktisch verkeersexamen (voor basisscholen)
- Verkeersmarkt en -lessen (voortgezet onderwijs)
- Bromfietscursussen (voortgezet onderwijs)
- Verkeerseducatie voor ouderen, zoals Rijvaardigheidsdag, cursus Bijtanken en Oppoetsen, Scootmobieltraining.

De gedragscomponent van verkeersveiligheid is terrein dat blijvend aandacht verdiend. Permanente verkeerseducatie blijft noodzakelijk van jong tot oud. De opvallende zaken uit de verkeersdata betreffende 'gedrag' en zullen meegenomen worden in de jaarplannen. Verkeershandhaving is een exclusieve taak voor de politie m.b.t. snelheidscontrole, gordel, drugs etc.

5 Hoe nu verder?

De verkregen knelpuntenlijst zal onderdeel uitmaken van het beleid. Een flink aantal knelpunten maken al onderdeel uit van lopende onderzoeken/projecten. Deze lijst zal naast de planning worden gelegd van het reguliere wegenonderhoud, zodat werk-met-werk gemaakt kan worden voor aanpassingen aan de infrastructuur.

Het voornemen is om volgend jaar een nieuw Mobiliteitsplan te maken. Deze Risicoanalyse nemen we mee als input. De aandachtspunten op het gebied van mens en gedrag zullen we meenemen bij het opstellen van het jaarlijkse verkeerseducatieplan.

Zaken aangaande verkeershandhaving zullen we voorleggen aan de politie. Vier keer per jaar vindt er 'Verkeersoverleg' plaats. Aan tafel zitten de portefeuillehouder verkeer, politie en de verkeersambtenaren. Handhavingsverzoeken kunnen dan geagendeerd en worden besproken.

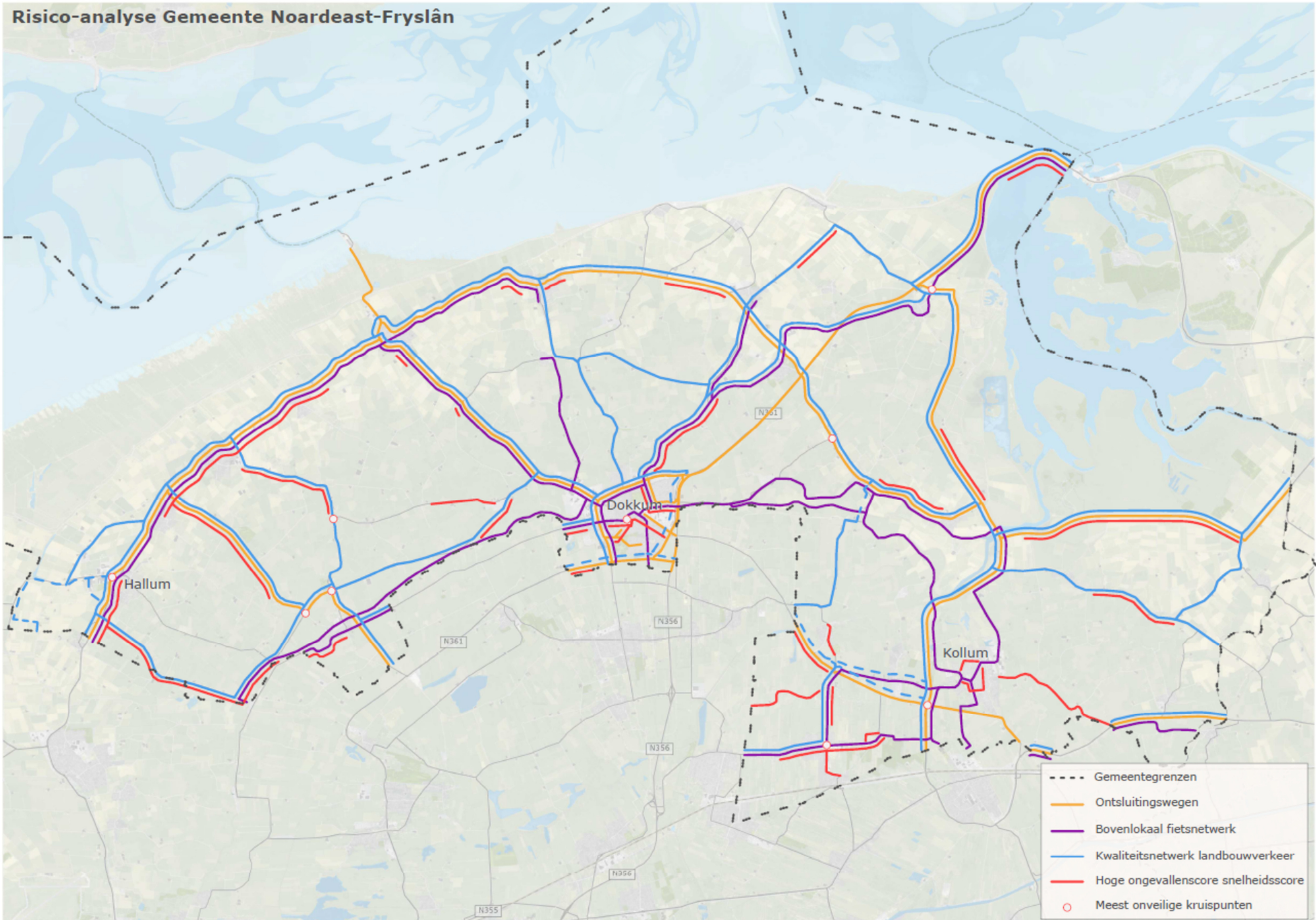
6 Knelpuntenlijst

Hieronder staat de totale lijst aangegeven met knelpunten, voortkomende uit deze risicoanalyse, met daarbij aangegeven wat de vervolgstappen zullen zijn.

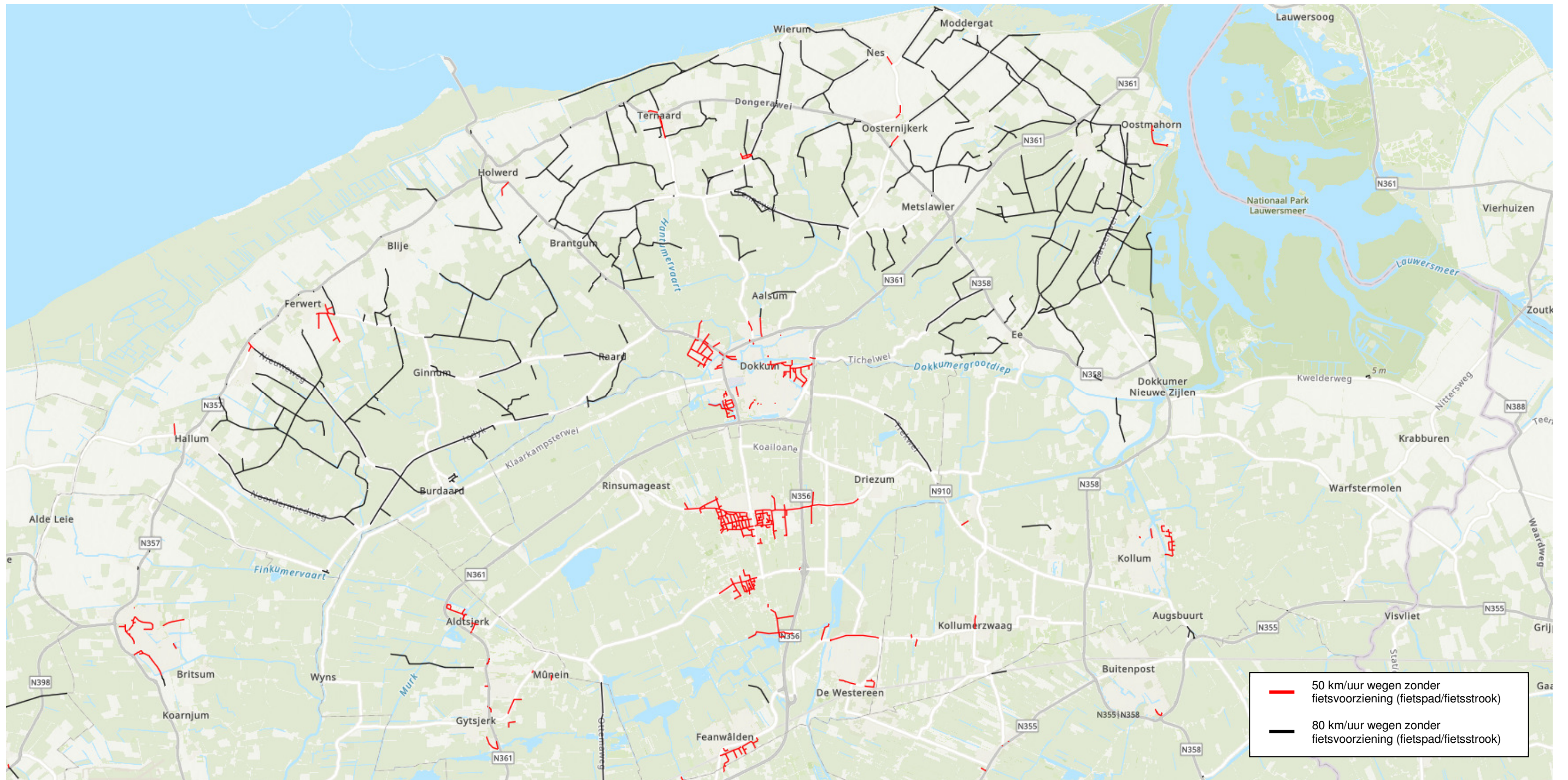
Risicoanalyse										Zoekrichting oplossing
weg-beheerder	Straat/route	wegvlak	GOW & Stroomweg	Hoofdfiets-route of -snelweg	Landbouw-route	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	score		
1	gem. De Westereen - Veenklooster	Foarwei	1	1	1	2	1	6	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
2	gem. Kollumerzwaag - N910	Triemsterloane	1	1	1	2	1	6	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
3	gem. Marrum - Wanswert	Nieuwegeweg	1		1	2	1	5	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
4	gem. Anjum - Dokkumer Nieuwe Zijen	Skanserwei & Saatsenwei	1		1	2	1	5	verder onderzoek aan de hand van DV	
5	gem. Dokkum	Strobosserweg	1	1		2		4	meenemen in GMP + meenemen in herstructurering Hogedijken-West	
6	gem. Wyns - Dokkum	Hoofdweg & Dokkumer Straatweg & Klaarkampsterwei & Burdaarderstrjitwei		1	1	2		4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei, voor PPN 2022 rotonde voorgedragen op kruispunt Burdaarderstraatweg/Kolhuizerweg	
7	gem. Dokkum - Wetsens	Metslawiersterweg		1	1	2		4	meenemen in GMP	
8	gem. Dokkumer Nieuwe Zijen - Zoutkamp	Kwelderweg & Nittersweg	1		1	2		4	meenemen in GMP	
9	gem. Dokkum	Harddravertsdijk	1	1		2		4	meenemen in GMP	
10	gem. Raard	De Tange			1	2	1	4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
11	gem. Ferwert - Burdaard	Harstawei & Hikkaarderdyk			1	2	1	4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
12	gem. Oosternijkerk - Paesens	Langrousterwei			1	2	1	4	meenemen in GMP	
13	gem. Zuidermiedweg	Zuidermiedweg			1	2		3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
14	gem. Bartlehiem - Tergracht	ledyk			1	2		3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
15	gem. Dokkum - Oostrum	Tichelwei		1		2		3	meenemen in GMP	
16	gem. N358 - Warfstermolen	Foijingaweg & Gruytsweg			1	2		3	meenemen in GMP	
17	gem. N358 - Kollum	Van Limburg Stirumweg & Tochtmalaan	1			2		3	meenemen in GMP	
18	gem. Dokkum	Rondweg-West & Rondweg-Noord	1	1	1			3	meenemen in GMP	
19	gem. Dokkum	Woudweg	1			2		3	meenemen in GMP	
20	gem. Dokkum	Birdaarderstraatweg		1		2		3	meenemen in GMP	
21	gem. Dokkum	Dongeradyk	1			2		3	meenemen in GMP	
22	gem. Wanswert - Steenendam (N361)	Goslingaweg & Iedyk & Hikkaarderdyk & Kolhuizerweg	1		1		1	3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
23	gem. Lichtaard - Raard	Flietpsterdyk & Van Kleffenswei				2	1	3	meenemen in GMP	
24	gem. Wetsens - Anjum	Metslawiersterweg & Roptawei & Hearrewel		1	1		1	3	meenemen in GMP	
25	gem. Wetsens - Oosternijkerk	Grytsmanswei & Siercksmawei		1	1			2	meenemen in GMP	
26	gem. Niawier - Metslawier	Mearswei				2		2	meenemen in GMP	
27	gem. N358 - Kollum	Willem Loreweg	1	1				2	meenemen in GMP	
28	gem. Kollum - N361	Hesseweg				2		2	meenemen in GMP	
29	gem. Kollum	Voorstraat & Eskestraat & Bogemansstraat & G. Japicxstrjitte & Andreastraat				2		2	meenemen in GMP	
30	gem. Kollumerzwaag - Zandbulten	Koarteloanne				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
31	gem. Zwagerbosch	Spoarbuorren Sud				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
32	gem. Triemen - De Westereen	De Dölle				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
33	gem. Westergeest	Eelke Meindertswei				2		2	meenemen in GMP	
34	gem. Tergracht - Jannum	ledyk			1		1	2	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
35	gem. Hantumerhoek - Niawier	Fennawei			1		1	2	meenemen in GMP	
36	gem. Paesens - Anjum	Boltawei			1		1	2	meenemen in GMP	
37	gem. Stasjonswei Ternaard	N358 - komgrens			1		1	2	meenemen in GMP	
38	gem. Altenastreek Dokkum	Rondweg-Noord - Gedom. Hantumervaart	1			1	1	2	meenemen in GMP	
39	gem. Alde Lije - Hallum	Viihüsterdyk & Doniawei			1			1	Afgelopen jaar ingericht als 60 km/uur-zone	
40	gem. Marrum - Hallumerhoek	Botniaweg & Hoge Herenweg			1			1	meenemen in GMP	
41	gem. Tergracht - Dokkum	Jaachpaad		1				1	meenemen in GMP	
42	gem. komgrens Ternaard - Dokkum	Ternaarderwei & Stasjonswei & Dokkumerwei			1			1	meenemen in GMP	
43	gem. Hantum - Dokkum	Hantumerweg			1			1	meenemen in GMP	
44	gem. Oostrum - Ee	Skieppereed			1			1	meenemen in GMP	
45	gem. Dokkum - Dokkumer Nieuwe Zijen	Jaachpaad			1			1	meenemen in GMP	
46	gem. Munnekezijl - Warfstermolen	Nittersweg & Olde Borchweg			1			1	meenemen in GMP	
47	gem. Warfstermolen - Pieterzijl	Leegsterweg			1			1	meenemen in GMP	
48	gem. N355 - Visvliet	Friesestraatweg		1				1	meenemen in GMP	
49	gem. Kollum - Buitenpost	Tollingawei			1			1	meenemen in GMP	
50	gem. N358 - Kollum	Sânwielerpaad			1			1	meenemen in GMP	
51	gem. N358 - Veenklooster	Keningswei			1			1	meenemen in GMP	
52	gem. N358 - Ee	Waldydyk			1			1	meenemen in GMP	
53	gem. Ee - Westergeest	Weardebuorsterwei			1			1	meenemen in GMP	
54	gem. Dokkum	Parklaan	1					1	meenemen in GMP	
55	gem. Dokkum	Damwâlderreefsje		1				1	meenemen in GMP	
56	gem. Verbijsgebied 1	westzijde N357 langs waddenkust						1	meenemen in GMP	
57	gem. Verbijsgebied 2	Hallum-Tergracht-Bartlehiem						1	meenemen in GMP	
58	gem. Verbijsgebied 3	N357 - Dokkumer Ee						1	meenemen in GMP	
59	gem. Verbijsgebied 4	Dokkum - Holwerd - Metslawier						1	meenemen in GMP	
60	gem. Verbijsgebied 5	ten noorden N358 en ten westen N361						1	meenemen in GMP	
61	gem. Verbijsgebied 6	Anjumer Kolken						1	meenemen in GMP	
62	gem. Verbijsgebied 7	Lauwersmeergebied westzijde Saatsenwei						1	meenemen in GMP	
63	gem. Verbijsgebied 8	N358 - N910 (Westergeest Ee)						1	meenemen in GMP	
64	gem. Verbijsgebied 9	Kollumerzwaag e.o.						1	meenemen in GMP	
65	gem. Verbijsgebied 10	ten oosten Kollum						1	meenemen in GMP	

7 Bijlage: Overzichtskaarten

Risico-analyse Gemeente Noardeast-Fryslân

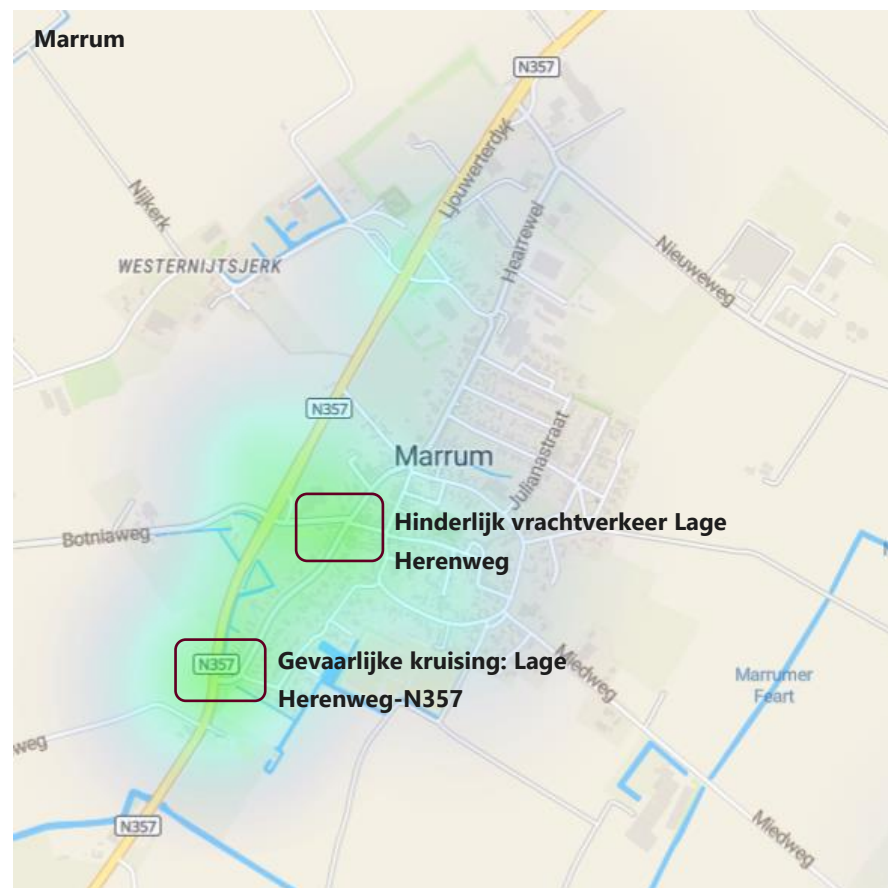
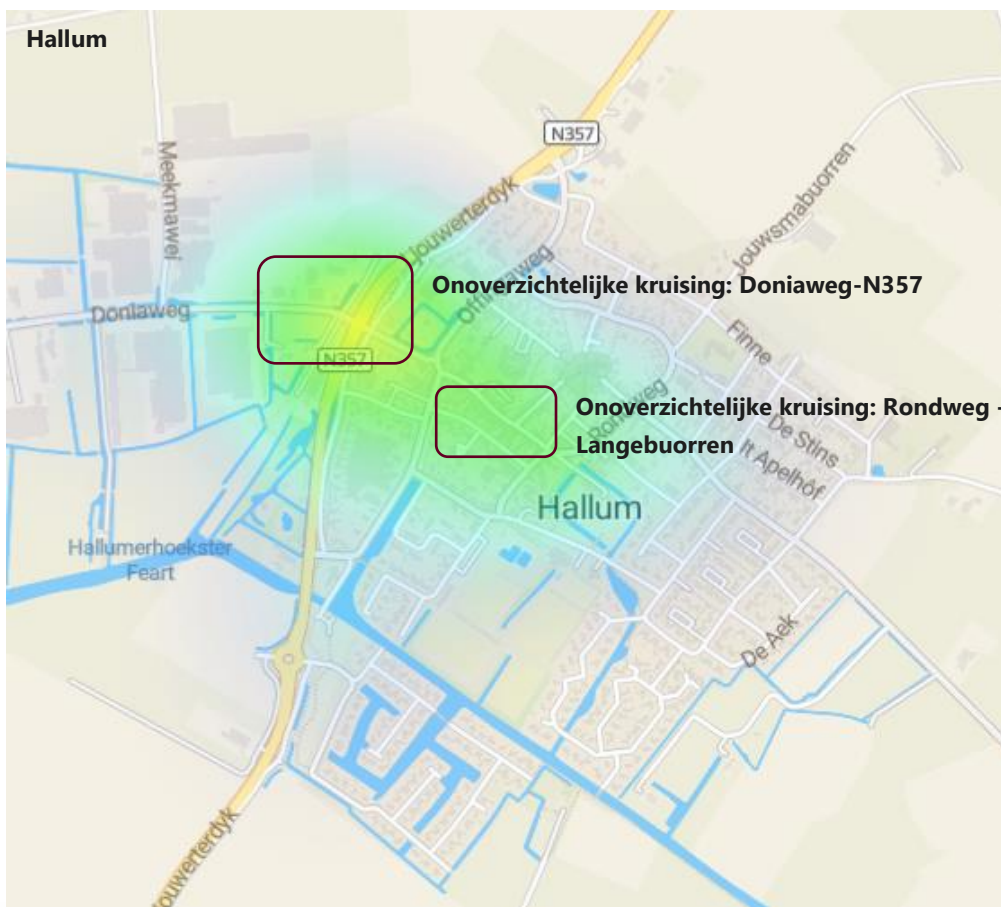


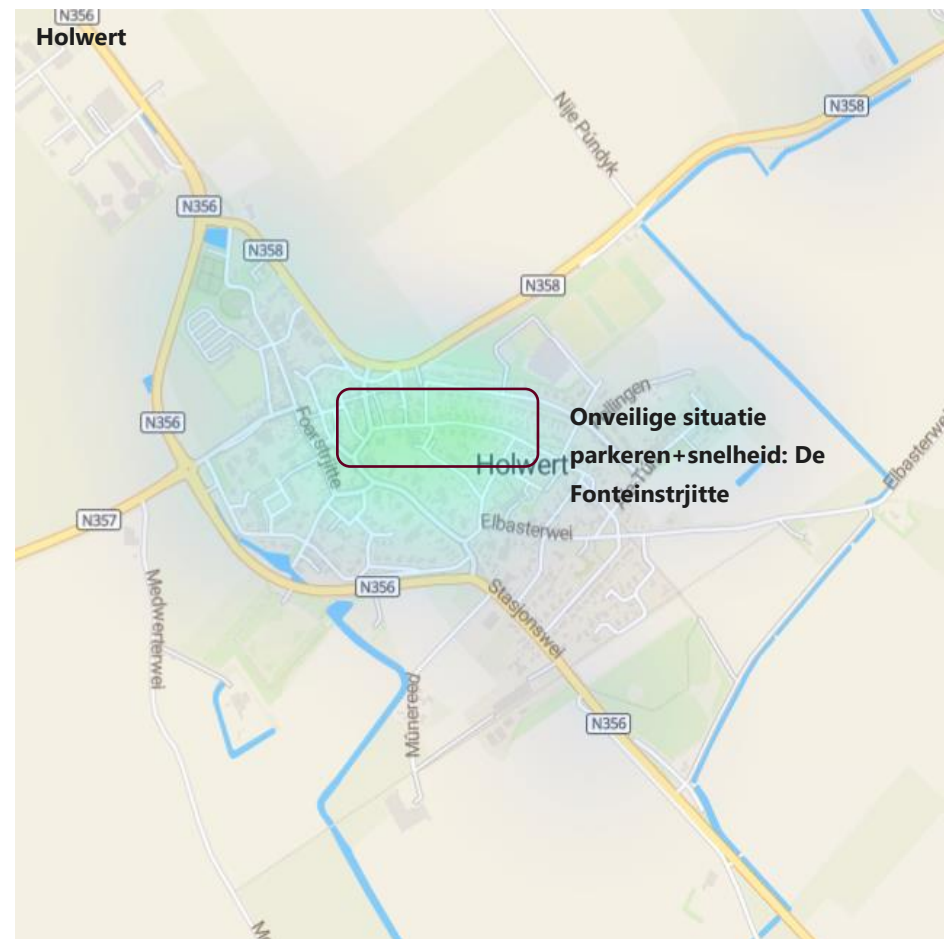
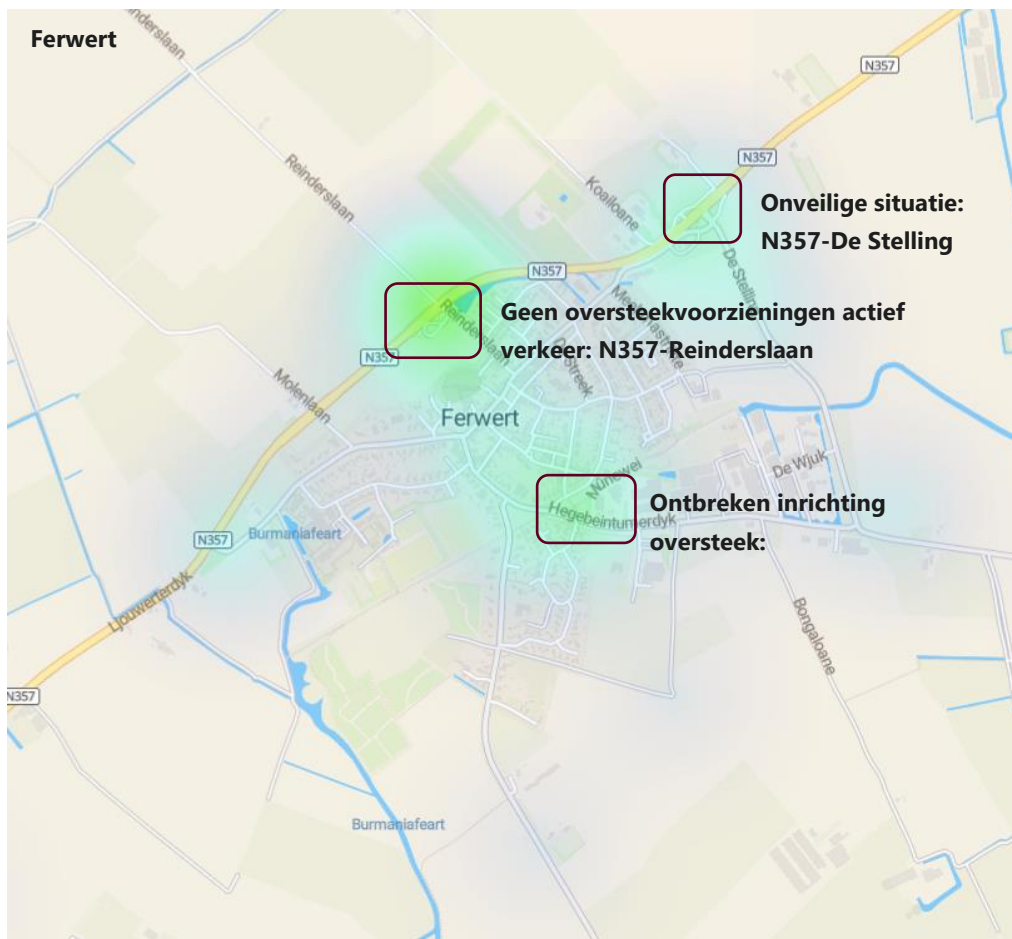
Overzichtskaart provincie Fryslân

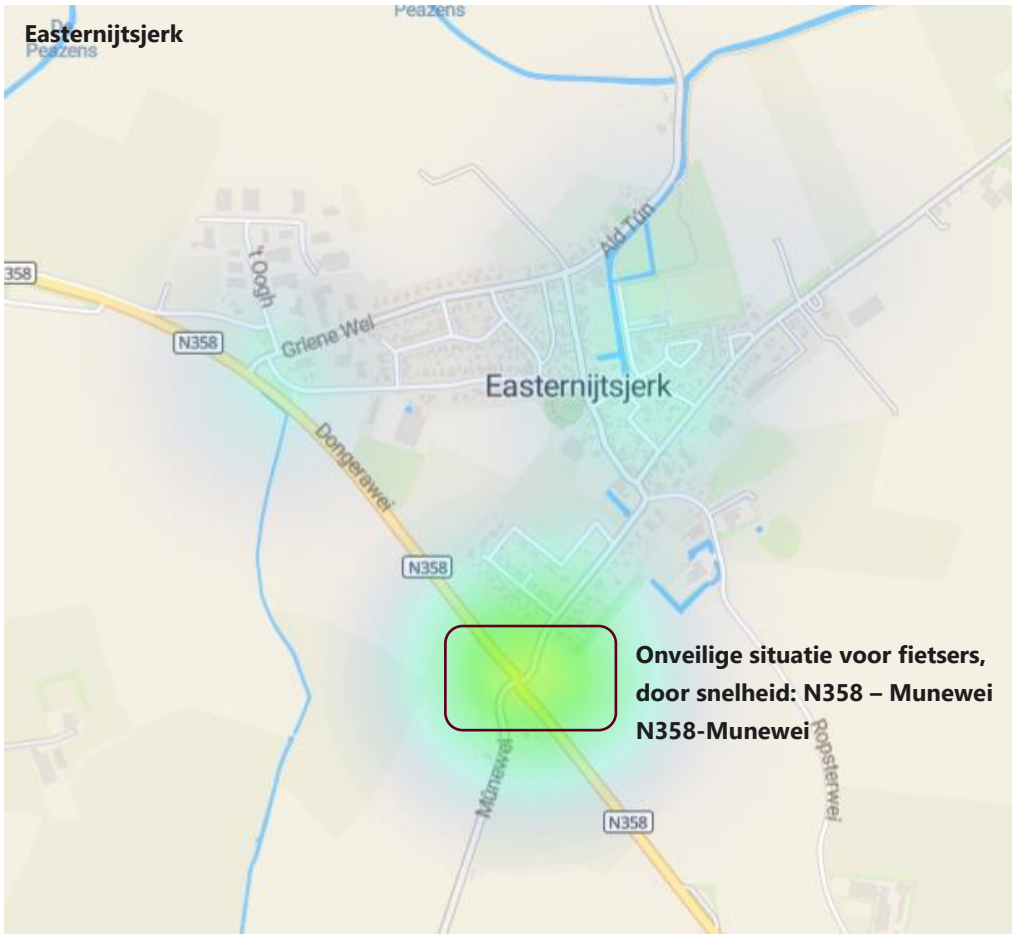


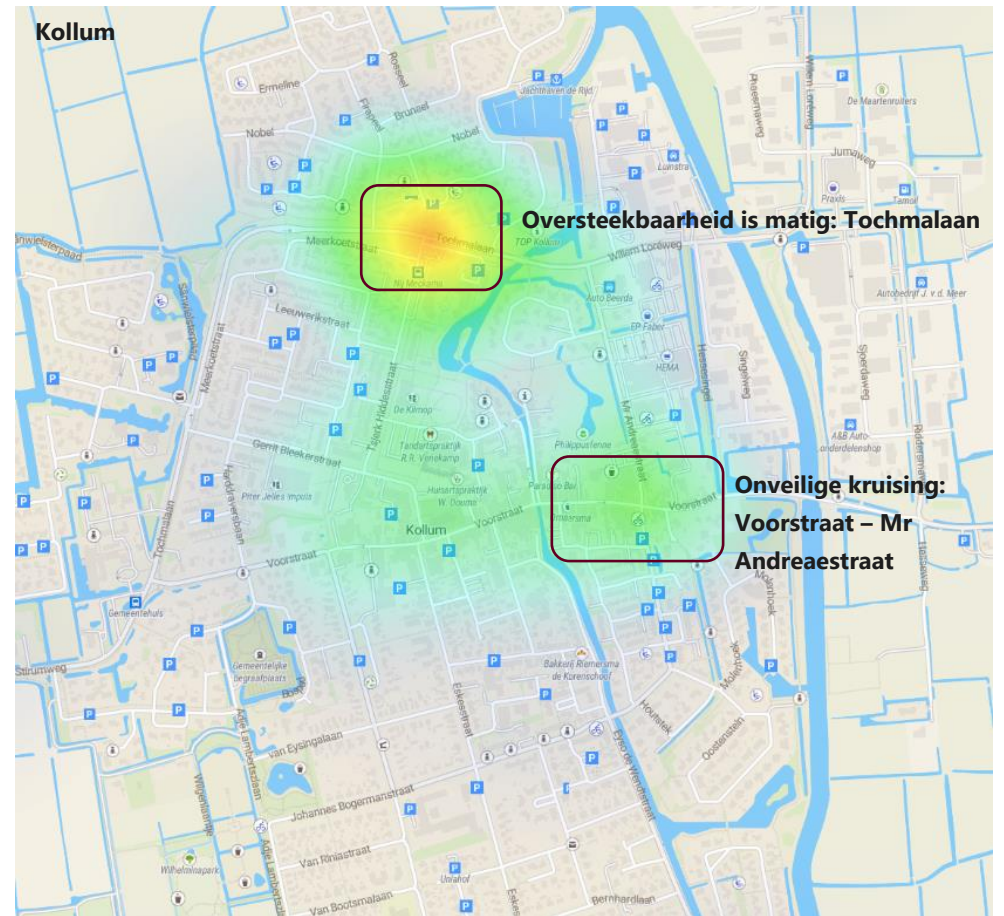
Bijlage B: Overzicht heatmaps enquêtes

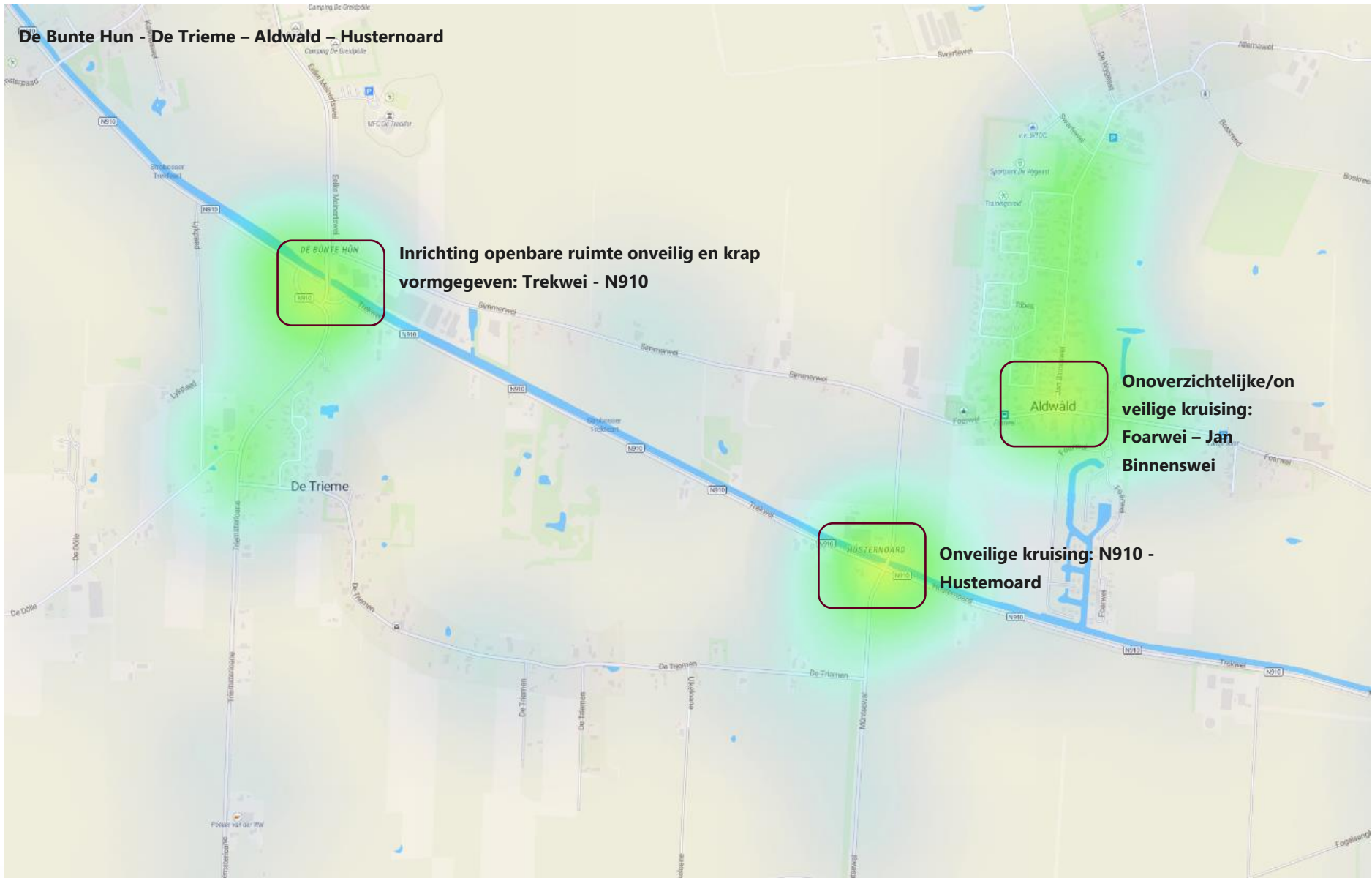
Hierna zijn de heatmaps aangegeven als resultaten uit de enquête.

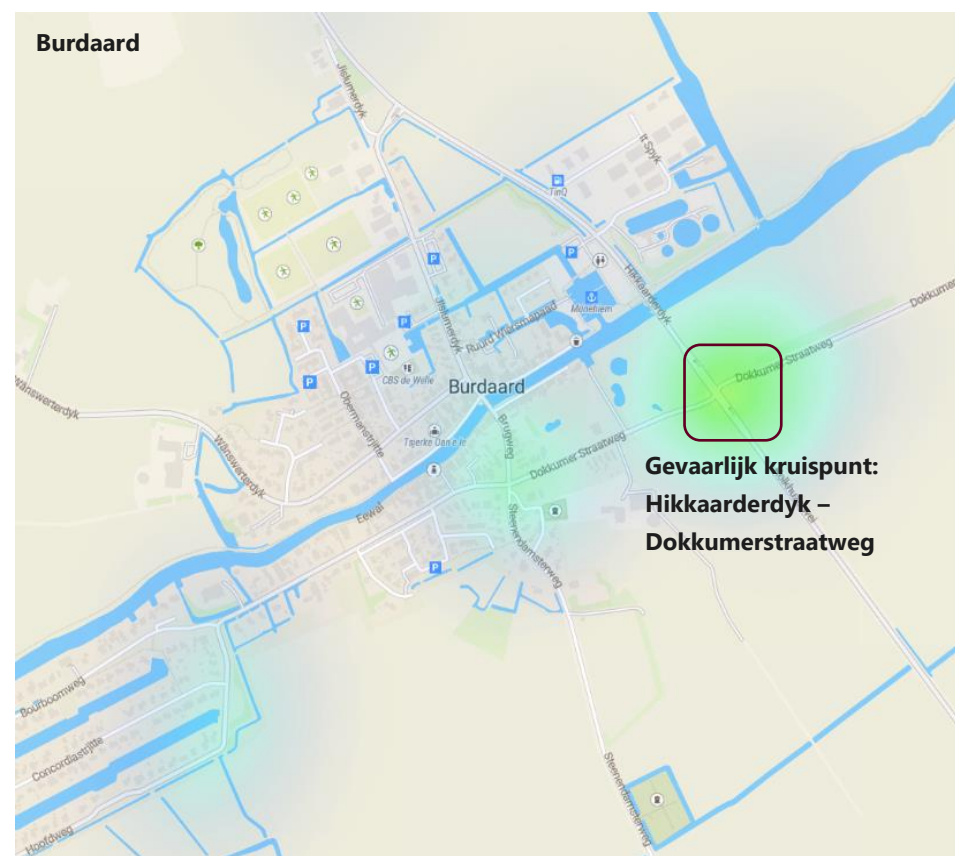
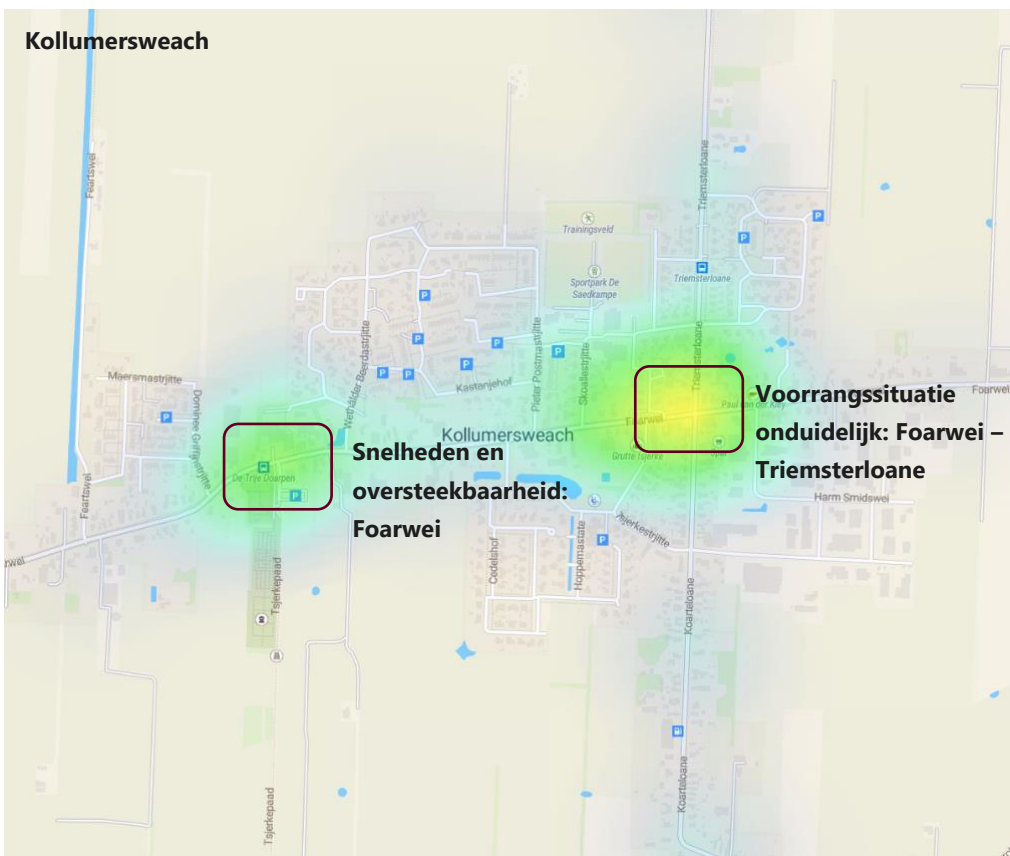


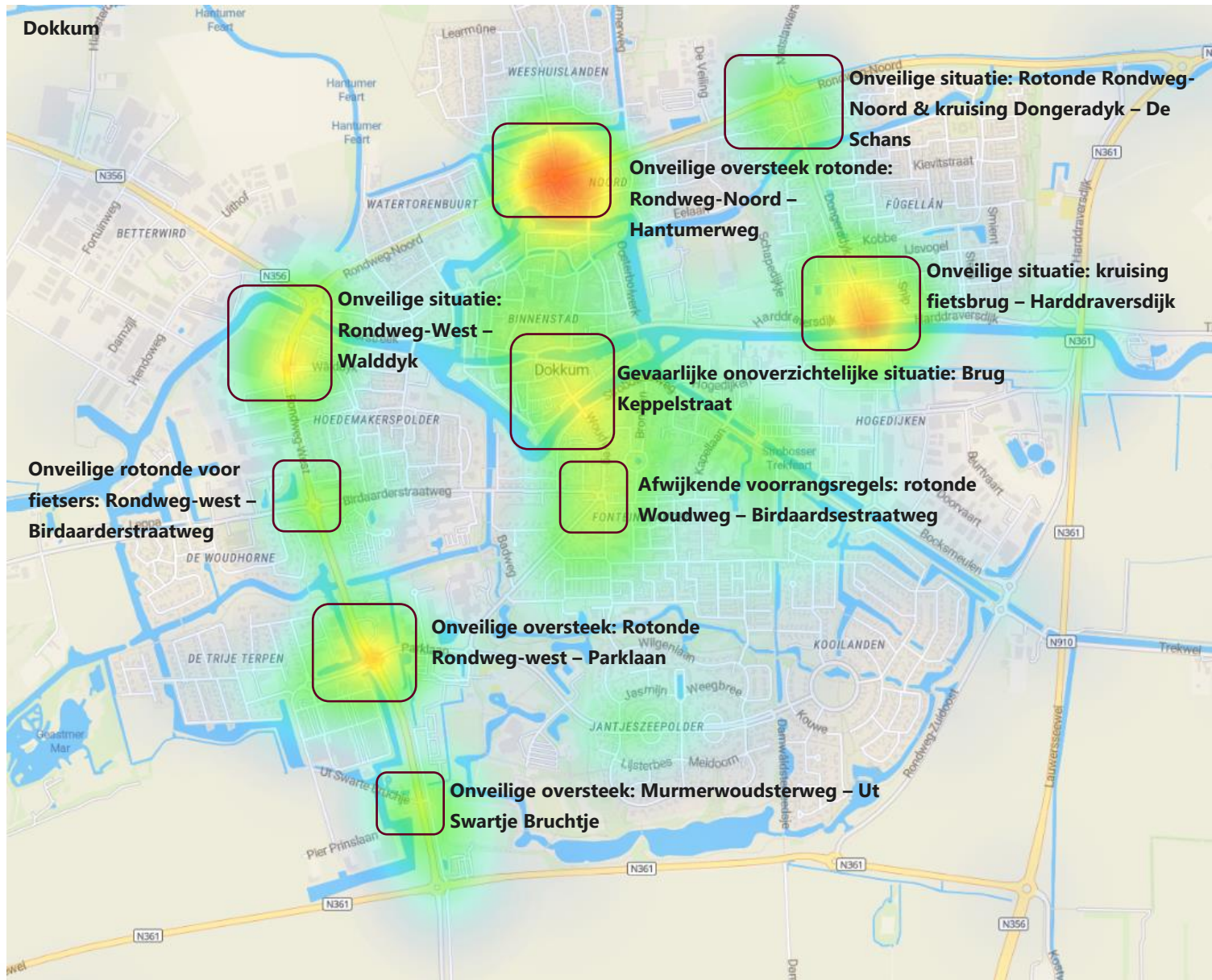








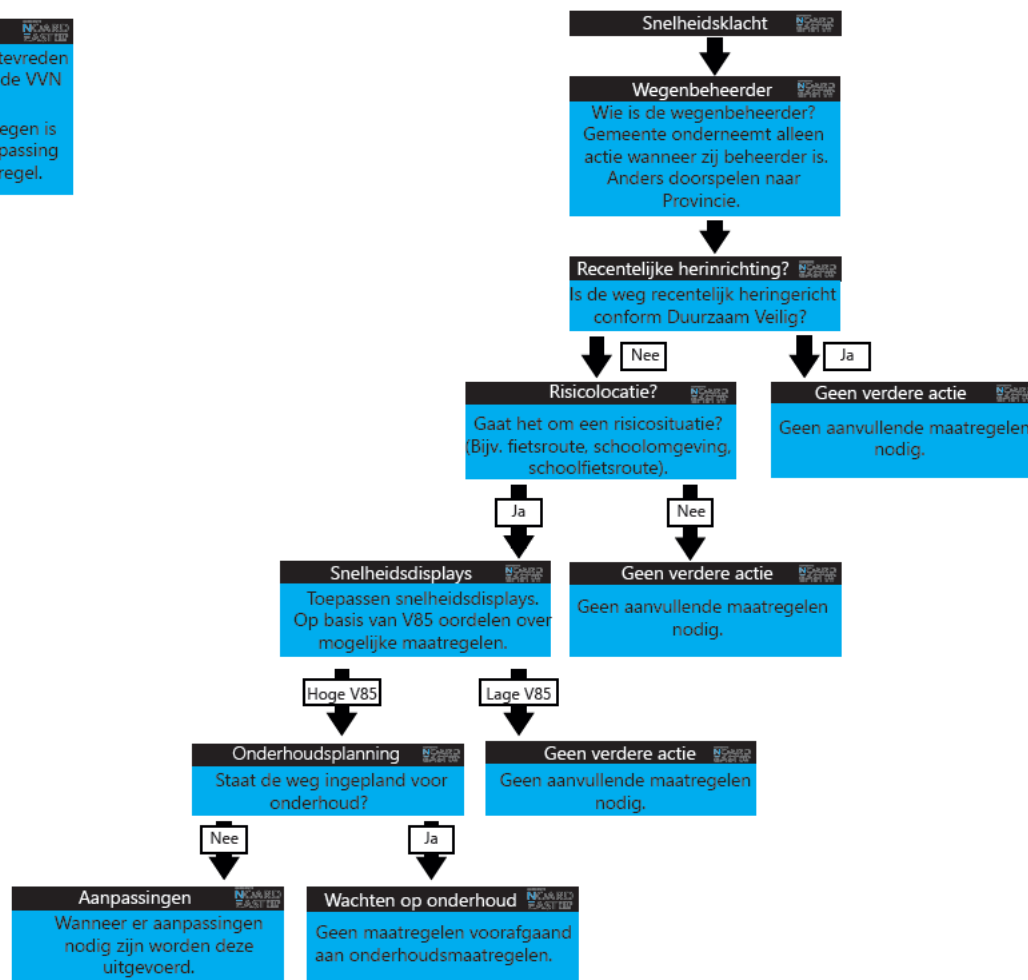


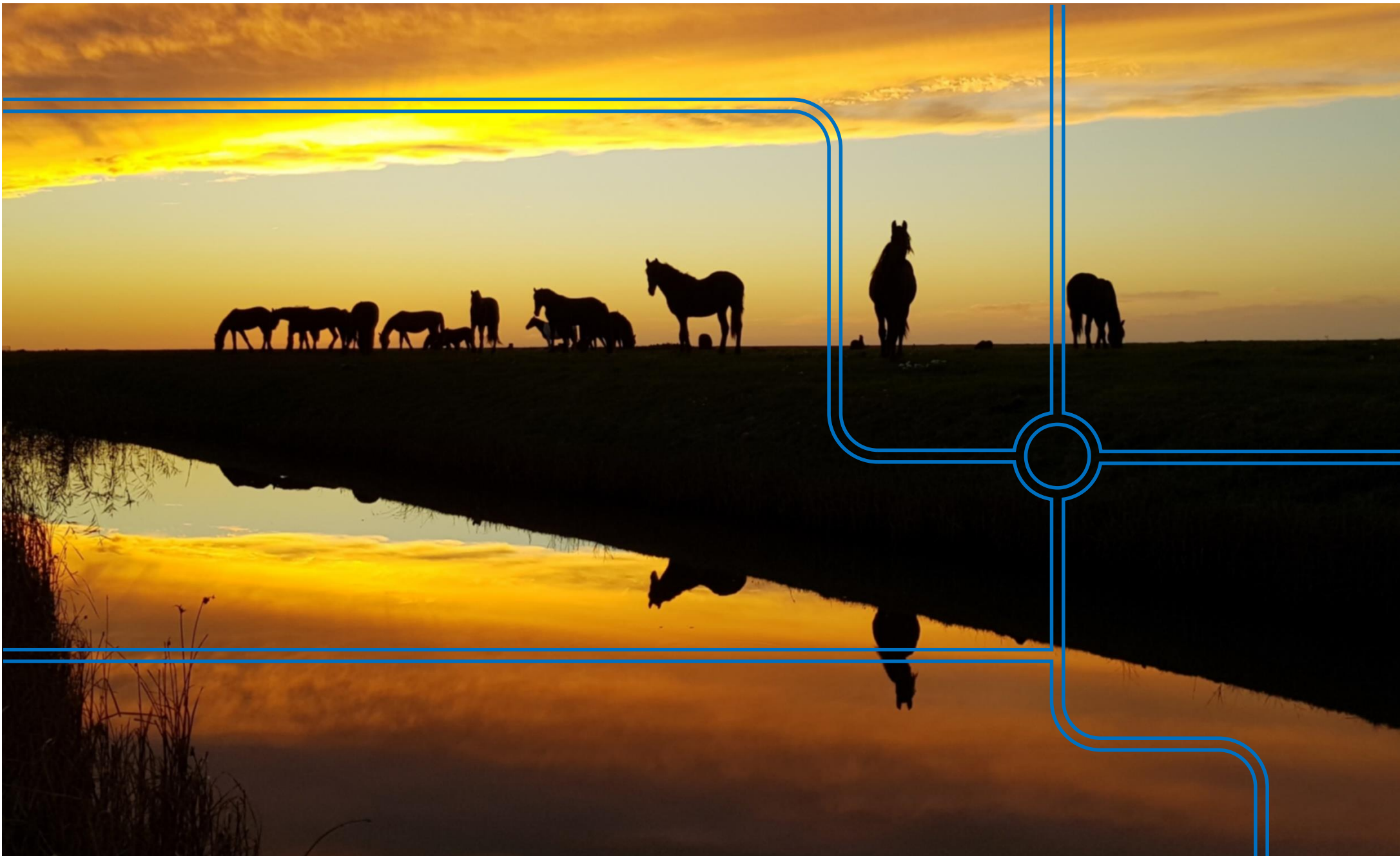


Bijlage C: Stroomschema verkeersklachten

Aanvullingen

- * Wanneer bewoners niet tevreden zijn met 'geen actie', is bij de VVN wel een actie mogelijk.
- * Bij GOW50 of GOW80-wegen is men terughoudend in toepassing snelheidsremmende maatregel.





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32